
Agglomerationsprogramm V+S Thun

5. Generation

Teil II Massnahmenblätter

Mitwirkungsentwurf

Thun, 11. Januar 2024

Impressum

Auftraggeber:	Entwicklungsraum Thun
Ausschuss Entwicklung (erweitert):	Jolanda Brunner, Gemeindepräsidentin Spiez (Vorsitz) Andrea De Meuron, Gemeinderätin Thun Reto Jakob, Gemeindepräsident Steffisburg Andrea Erni Hänni, Gemeindepräsidentin Heimberg Gertrud Mösching-Signer, Gemeindepräsidentin Uetendorf Gerhard Beindorff, Gemeindepräsident Hilterfingen Reto Heiz, Verband Wirtschaft Thun Oberland Susanne Szentkuti, Co-Leiterin Planungsamt Stadt Thun
Lenkungsausschuss:	Manuela Gebert, Entwicklungsraum Thun (ERT) (Vorsitz) Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern (AGR) Markus Wyss, Kreisoberingenieur, Obergeringenieurkreis I (OIK I) Katja Bessire, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV) Susanne Szentkuti, Stadtplanerin, Co-Leiterin Planungsamt Stadt Thun Beat Baumann, Stadtingenieur, Leiter Tiefbauamt Stadt Thun Elke Bergius, Abteilung Bau Gde. Spiez Hansjürg Müller, Leiter Sicherheit / Polizeiinspektor Gde. Steffisburg
Projektmanagement:	ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun Emanuel Buchs
Auftragnehmende:	Verkehr: INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern Roman Frick, Raphael Grässli Siedlung und Landschaft: ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun Emanuel Buchs, Kim Balmer, Mathias Julen

Erläuterung der Massnahmenblätter

Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S 5. Generation

Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm V+S Thun der 5. Generation sind auch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) enthalten und erlangen dadurch Behördenverbindlichkeit. Für die im AP-Bericht aufgeführten Verkehrsmassnahmen im C-Horizont wird auf die Darstellung eines Massnahmenblatts verzichtet.

Definition der Koordinationsstände

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

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

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

Umsetzungshorizonte

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

Inhaltsverzeichnis

Nr.	Msn. Blatt	Teilmassnahme / Gebiet	Horizont	Seite
Siedlung				
TOW.S-UV.1		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	D	8
TOW.S-UV.1.1		Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	A/B	10
TOW.S-UV.1.3		Steffisburg, Schwäbis-Cremo	A	14
TOW.S-UV.1.7		Thun, ESP Thun Nord	A/B	17
TOW.S-UV.1.8		Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	A/B	21
TOW.S-UV.1.9		Thun, ESP Bahnhof Thun	A/B	25
TOW.S-UV.1.17		Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	B	30
TOW.S-SW.1		Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	D	33
TOW.S-SW.1.1		Steffisburg, Hodelmatte / Au	A	35
TOW.S-SW.1.2		Thun, Postdenzelg Bläuerstrasse	A/B	38
TOW.S-SA.1		Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	D	41
TOW.S-SA.1.3		Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	A	43
TOW.S-VW.1		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	D	46
TOW.S-VW.1.7		Thun, Siegenthalergut	A/B	48
TOW.S-VÜ.1		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport und Freizeit	D	52
TOW.T-VÜ.1.1		Thun, Weststrasse Nord	A/B	54
Landschaft				
TOW.L-Ü.1		Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun	A	58
TOW.L-Ü.2		Freiräume und Pärke	D	60
TOW.L-Ü.2.1		Thun, Park Siegenthalergut	A	62
TOW.L-Ü.2.2		Thun, Park B5	B	65
TOW.L-Ü.2.3		Thun, Park Bläuerstrasse	A/B	68
TOW.L-Ü.2.4		Heimberg, Park Louelipark	A	70
TOW.L-Ü.3		See- und Flussufer	D	73
TOW.L-Ü.3.1		Thun, Lachenareal	B	75
TOW.L-Ü.3.2		Thun, Pfaffenbühl	B	78

TOW.L-Ü.3.3		Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung / Längsnetzung Zulg	A	80
TOW.L-Ü.3.4		Thun, Aareufer Thun Nord	B	82
TOW.L-Ü.3.5		Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	B	85
TOW.L-Ü.4	Siedlungsnaher Erholungsgebiete		D	87
TOW.L-Ü.4.1		Thun, Buchholz-Pfandern	A/B	89
TOW.L-Ü.4.2		Steffisburg, Landschaftspark „Au“	C	92
TOW.L-Ü.5	Kleinstrukturen und Trittsteine		D	95

Öffentlicher und kombinierter Verkehr

TOW.KM-Mu.1	Verkehrsdrehscheibe	ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd	A	97
TOW.KM-Mu.2	(ESP Bahnhof Thun)	ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation	A	103
TOW.KM-Mu.3		ESP Bahnhof Thun – Velostationen Nord/Süd	A	109
TOW.KM-Mu.4		ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke	A	115
TOW.KM-Mu.5		ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost	B	120
TOW.KM-Mu.6		ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte	B	125
TOW.KM-Mu.7		ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse	B	130
TOW.ÖV-Nat.1	Verkehrsdrehscheibe	ESP Thun Nord, neue S-Bahnhaltestelle	STEP	135
TOW.KM-Mu.8	(ESP Thun Nord)	ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	B	137
TOW.LV-V.1		ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle	B	142
TOW.ÖV-Str.1	Öffentlicher Verkehr	ÖV-Angebotsausbau Agglomeration Thun	Ae	folgt
TOW.ÖV-Str.2		Hangbuslinie rechtes Thunerseeufer: Infrastrukturanpassungen für Angebotsausbau	A	146
TOW.ÖV-E.1	Elektrifizierung ÖV	Flottenumstellung STI und E-Ladeinfrastrukturen	A	150

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement

TOW.MIV-Auf.1	Aufwertung/Sicherheit	Thun, BGK Innenstadt	A	153
TOW.MIV-Auf.2	Strassenraum	Thun, BGK Siegenthalergut	A	158
TOW.MIV-Auf.3	(Einzelmassnahmen)	Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	A	163
TOW.MIV-Auf.5		Thun, BGK Dürrenast-/Neufeldquartier	B	166
TOW.MIV-Auf.6		Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof	B	169
TOW.MIV-Auf.4	Aufwertung/Sicherheit	Thun, Sanierung Unfallschwerpunkte	A/Ae	folgt

	Strassenraum (Pauschalen)			
TOW.NM-VM.1	Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagement Region Thun	A/Ae	folgt
Velo- und Fussverkehr				
TOW.LV-Ü.1	Massnahmenpaket	pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, A-Horizont	A	174
TOW.LV-Ü.1.1	Velonetz Stadt Thun	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd)	A	177
TOW.LV-Ü.1.2		Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)	A	179
TOW.LV-Ü.1.3	Velonetz Agglomeration	Steffisburg, Velohauptroute Thunstrasse	A	181
TOW.LV-Ü.1.4		Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental - Mühlbach)	A	183
TOW.LV-Ü.1.5		Heimberg – Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach – Zelgstrasse	A	186
TOW.LV-Ü.1.6		Uttigen, Veloverbindung östlich Bahnhof (Utt-2)	A	188
TOW.LV-Ü.1.7		Uttigen, Ausbau Bahnunterführung Kilchenmattweg – Thunstrasse (Utt-3)	A	190
TOW.LV-Ü.1.8		Uttigen, Ausbau Kilchenmattweg (Utt-4)	A	192
TOW.LV-Ü.1.9		Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Uttigenstrasse (Uet-1)	A	194
TOW.LV-Ü.1.10		Uetendorf, Veloverbindung Zelgstrasse (Uet-2)	A	196
TOW.LV-Ü.1.11		Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)	A	198
TOW.LV-Ü.1.12		Uetendorf, Velostrasse Jungfraustrasse (Uet-4)	A	200
TOW.LV-Ü.1.13		Uetendorf, Querungshilfe Knoten Aarestrasse (Uet-5)	A	202
TOW.LV-Ü.1.14		Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)	A	204
TOW.LV-Ü.1.15		Thun, Vortrittsregelung Knoten Uttigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse (Thu-1)	A	206
TOW.LV-Ü.1.16		Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal (Ste-2)	A	208
TOW.LV-Ü.1.17		Thun, Umgestaltung Knoten Grabenstrasse (Thu-2)	A	210
TOW.LV-Ü.2	Massnahmenpaket	pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, B-Horizont	B	212
TOW.LV-Ü.2.1		Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)	B	214
TOW.LV-Ü.2.2		Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)	B	216
TOW.LV-Ü.2.3		Uttigen, Neubau Uttigenbrücke (L-04)	B	folgt
TOW.LV-Ü.2.4		Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf Allmend (L-05)	B	folgt
TOW.LV-F.1	Fussverkehr (Einzelmassnahmen)	Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)	B	220

Mobilitätsmanagement

TOW.KM-Ü.1	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	AvE (AP4)	folgt
------------	----------------------	---	--------------	-------

Massnahmenpaket Siedlung

Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete

TOW.S-UV.1

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-code

XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X ABC

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

Konzeption Massnahmenpaket

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
	TOW.S-UV.1.1	Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	A/B
	TOW.S-UV.1.3	Steffisburg, Schwäbis-Cremo	A
	TOW.S-UV.1.7	Thun, ESP Thun Nord	A/B
	TOW.S-UV.1.8	Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	A/B
	TOW.S-UV.1.9	Thun, ESP Bahnhof Thun	A/B
	TOW.S-UV.1.17	Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	B
Bezug zu weiteren Massnahmen	Diverse (s. Teilmassnahmen)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_07 - Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 		

Teilmassnahme Siedlung

Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof

TOW.S-UV.1.1

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

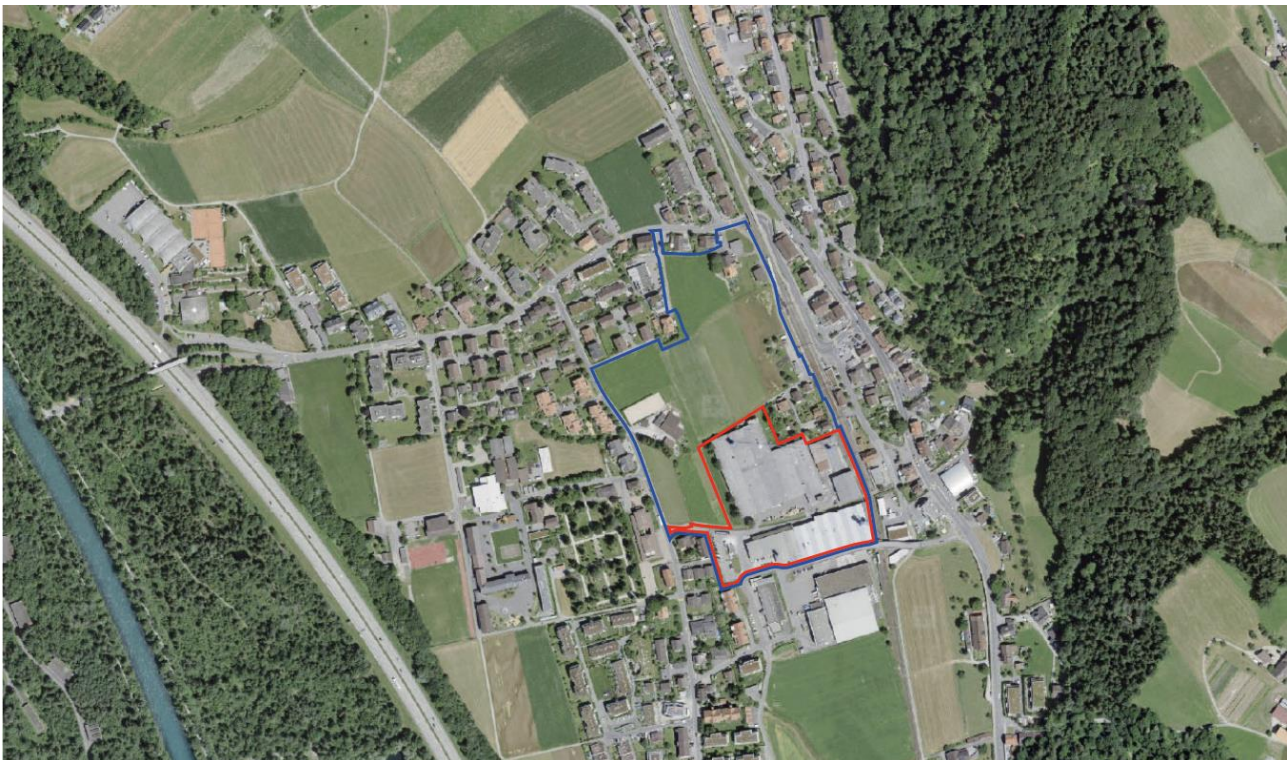


Bild: Perimeter Gesamtareal (blau) und Louelipark (rot), Quelle: Schlussbericht Ideenstudie 2021

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	10.12.2007	Kauf Ledermann Areal ZPP7	Beschluss GV
	11.02.2008	Planungskredit	Beschluss GR
	01.07.2019	Absichtserklärung mit Rigips	Beschluss GR
	31.08.2020	Planungsvereinbarung	Beschluss GR, BPK, FAG
	2021	Bearbeitung Ideenstudie	GR, BPK, FAG
	2022	Erarbeitung Richtkonzept	BPK, FAG
	März 2023	Bearbeitung UeO	Gde, BPK, FAG
	Mai 2023	Mitwirkung UeO	Gemeinde
	27.11.2023	Freigabe zur Vorprüfung	Beschluss GR

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
2024	Resultate Vorprüfung und Anpassungen	Gde, BPK, FAG
2024	Start Planung Hochwasserschutz Loueligrabe und Grabehüsibach	Gemeinde
2025	Abstimmung UeO Louelipark	Gemeinde
2026	Genehmigung	Kanton
2027	Baubewilligung	Gemeinde
Ab 2030	Entwicklung der weiteren Teilgebiete	Gemeinde, Dritte

Massnahmenbeschrieb

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

In einem ersten Entwicklungsschritt soll auf dem ehemaligen Rigips-Areal mit dem «Louelipark» ein fortschrittliches und lebenswertes Wohn- und Arbeitsquartier entstehen. Geplant sind rund 300 Wohnungen und 4'500 m² Fläche für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie für Gastronomie. Das Herz des Quartiers bildet der öffentliche Quartierpark. Die Überbauungsordnung (UeO) «Louelipark», Heimberg (Stand Vorprüfung) schafft die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die gestaffelte Realisierung einer Überbauung mit Wohn- und Gewerbenutzung mit Einstellhallen und Nebenanlagen, einer rationellen Erschliessung und einer hochwertigen Umgebungsgestaltung. Sie sichert alle relevanten Schnittstellen zur langfristigen Weiterentwicklung des Ortsteils Untere Au.

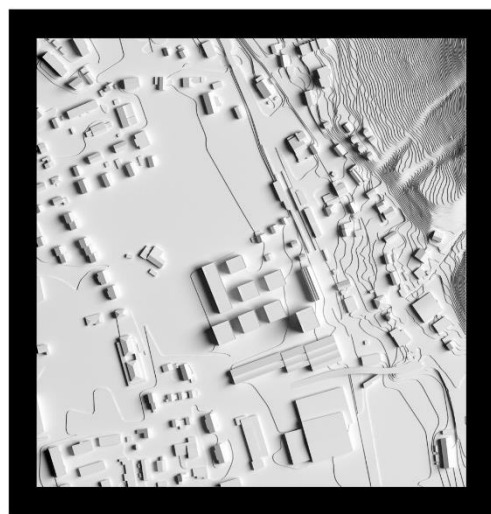
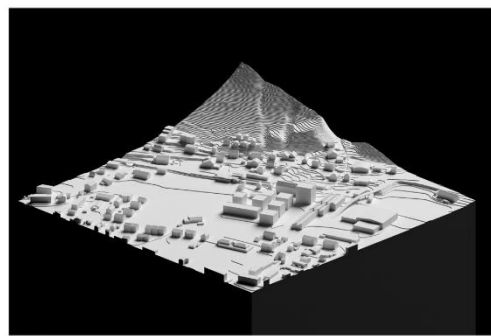


Bild: Richtprojekt Louelipark, Quelle: louelipark.ch

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Bei der Gesamtentwicklung Bahnhof handelt es sich zudem um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.
Bezug zu Handlungsbedarf	Realisierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in gut erschlossenen Lagen durch die Umnutzung einer Industriebrache bzw. der Schliessung einer Siedlungslücke. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität, insb. durch den öffentlichen Park und die architektonische Qualität.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Der Louelipark liegt verkehrstechnisch sehr günstig. Der Bahnhof Heimberg flankiert auf der östlichen Seite das Areal. Das bestehende Fuss- und Velowegnetz wird mit dem Projektvorschlag integriert und weitergeführt. Die dadurch entstehende Durchlässigkeit des Areals schafft gute Voraussetzungen für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss und Veloverkehrs. Der motorisierte Individualverkehr wird hingegen so weit als möglich ausserhalb des Areals gehalten. Die Strassen innerhalb des Quartiers sind somit weitgehend vom motorisierten Verkehr befreit.
Siedlung (WK 2)	Der Louelipark wird zu einen grünen, verkehrssarmen Wohnquartier mit einer «Grünen Verbindungsachse» und einem schönen Park. Es soll ein gemischt genutztes Quartier mit Schwerpunkt Wohnen entstehen. Stilles Gewerbe sowie Dienstleistungen sind in allen Baubereichen zulässig.
Sicherheit (WK 3)	Der Aussenraum «Gewerbe» soll den Ansprüchen der Gewerbebetriebe gerecht werden. Die Ansprüche sind mit den gemeinschaftlichen Fusswegverbindungen, einer attraktiven Adressierung sowie einer übersichtlichen Verkehrssituation zu koordinieren.
Umwelt (WK 4)	Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe werden minimiert, indem nur im Baubereich J mässig störendes Gewerbe zulässig ist. Der Gewässerraum dient entlang dem Loueligraben und des Grabehüsibachs der Revitalisierung des Gewässers und dem Hochwasserschutz. Alle Flachdächer sind mit Photovoltaikanlagen belegt. Die Giebel- und Sheddächer sind je nach Orientierung lokal auch mit PV-Anlagen ausgerüstet.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz		Koordinationsstand kant. Richtplan
	ler Richtplan RGSK		
	Festsetzung	ja	Festsetzung

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	7.0	2.4	0.7

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	20	50	1700	190

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Industrie, Landwirtschaft	Wohnen / Arbeiten

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Naturgefahren (geringe/mittlere Gefährdung), Gewässerraum

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	C	aktuell	C
	angestrebt	C	angestrebt	C

Hinweis Mobilitätskonzept Geplant sind in der 1. Etappe (Rigips) ca. 300 Wohnungen mit insgesamt ca. 312 unterirdischen Parkplätzen. Unter der Annahme, dass pro Abstellplatz und Tag durchschnittlich 2.5 Fahrten ausgelöst werden, ergibt sich ein zusätzlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von bis zu 780 Fahrten. Für das Gewerbe resp. Dienstleistungsnutzungen sind ca. 4'500 m² oberirdische Geschossfläche vorgesehen. Da keine grösseren publikumsintensiven Verkaufsnutzungen zulässig sind, wird an Werktagen

pro 100 m² und Tag von 3–5 Fahrten ausgegangen. Dies löst einen DWV2 von ca. 190 Fahrten aus. Dies ist im Verkehrsgutachten zur Berechnung der Verkehrsqualität des Knotens Stockhornstrasse/Bernstrasse so berücksichtigt.

Die weiteren Etappen entsprechen zusammengezählt ca. der ersten Etappe. Diese werden an die Schützenstrasse oder die Alpenstrasse angeschlossen. Zeithorizont 2030+.

Siehe auch Dokumente; Bericht verkehrsteiner AG, 2023

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Heimberg, Park Louelipark (TOW.L-Ü.2.4)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Überbauungsordnung «Louelipark» (Stand Vorprüfung)
- Ideenstudie Gesamtentwicklung Bahnhof Heimberg
- UeO Louelipark: Auswirkungen Mehrverkehr und allfällige Massnahmen; Bericht verkehrsteiner AG, 2023

Teilmassnahme Siedlung

Steffisburg, Schwäbis Cremo

TOW.S-UV.1.3

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2021	Genehmigung Richtprojekt	Begleitgremium/GR
	2022	Verfügung Planungszone	Gemeinderat Steffisburg

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Weiterführung Planung	Bauherrschaft STI
	2026	Einreichung Baugesuch	Bauherrschaft STI
	2027	Baubeginn	Bauherrschaft STI

Massnahmenbeschrieb Der ehemalige Betriebsstandort der Cremo SA liegt direkt an der S-Bahn-Haltestelle «Schwäbis», nahe der Stadtgrenze von Thun.
Die Gemeinde Steffisburg hat im Raumentwicklungskonzept zur Ortsplanung das Ziel formuliert, das Areal zu einem dichten Wohn- und Arbeitsgebiet mit Angebot der Nahversorgung (kleinere Flächen Retail) und Gewerbe-/Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschoss sowie entlang der Bahnlinie zu entwickeln. Dazu soll das Areal von der Arbeitszone in eine ZPP umgezont werden.
In der Zwischenzeit hat die STI AG (Öffentlicher Busbetreiber) das Areal erworben, um dort seinen neuen Betriebsstandort zu realisieren. Daraufhin hat die Gemeinde eine Planungszone für das Gebiet erlassen. Dies erfordert in einem nächsten Schritt einen Abgleich mit den Nutzungsvorstellungen der Gemeinde und die Lösung der Erschliessungsproblematik.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Das Zukunftsbild sieht im städtischen Siedlungsraum eine hohe räumliche Dichte und Durchmischung vor. Beim Gebiet Schwäbis-Cremo handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Arbeiten.
Bezug zu Handlungsbedarf Realisierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in gut erschlossenen Lagen durch die Umnutzung einer Industriebrache. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität durch architektonische Gestaltung und attraktive Aussenräume.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Verkehrstechnisch optimale Lage, direkt neben dem Bahnhof Schwäbis und an der Veloroute Heimberg-Thun.
Siedlung (WK 2) Aufwertung und Verdichtung eines nicht mehr genutzten Industrieareals.
Sicherheit (WK 3) Lage in verkehrsberuhigtem Quartier (Tempo-30).
Umwelt (WK 4) *noch offen*

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	-

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.0	-	-

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	0	0	250	abhängig Nutzung

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Industrie	Wohnen/Arbeiten

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Nutzungskonflikt Eigentümer/Gemeinde, Problem Erschliessung und Gesamtentwicklung.

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	C	aktuell	B
	angestrebt	C	angestrebt	B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ) Abhängig von der späteren Nutzung

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal (TOW.LV-Ü.1.16)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)
- Schlussbericht Richtprojekt Cremoareal von 2021

Teilmassnahme Siedlung

Thun, ESP Thun Nord

TOW.S-UV.1.7

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	17.05.2021	Konzept/Synthese S-Bahn-Haltestelle	Stadt Thun (PLA)
	22.12.2021	Erlass UeO Baufeld B5	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2026	Realisierung Baufeld B5	Baurechtnehmerin
	31.12.2027	Erlass ZP-Änderung ZPP Thun Nord	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2028	Erlass UeO Baufelder B8, B6	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2032	Real. div. Einzelvorh. Uttigenstr.	Diverse Bauherren
	31.12.2034	Erlass UeO Uttigenstrasse	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschrieb

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

Im Areal nördlich der Bahnlinie hat die Entflechtung der militärischen Nutzungen und die Transformation und Öffnung des Areals bereits begonnen und auch südlich der Bahn entlang der Allmendstrasse bestehen zivile Nutzungen und weitere sind in Planung. Für die Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr sind eine neue S-Bahn-Haltestelle und eine ergänzende tangentielle Buslinie geplant.

Ziel der aktuell laufenden Planungsschritte ist es, in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und weiteren Akteuren die Detailfragen zur städtebaulichen Entwicklung und Erschliessung und zur Abstimmung der militärischen und zivilen Nutzungen rund um die geplante S-Bahn-Haltestelle zu klären. Die Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle ist zwischen 2033 und 2035 vorgesehen.



Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

Das Zukunftsbild sieht im städtischen Siedlungsraum eine hohe räumliche Dichte und Durchmischung vor. Beim ESP Thun Nord handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Arbeiten.

Bezug zu Handlungsbedarf

Siedlungsentwicklung nach innen (Realisierung Umstrukturierungsgebiet), Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten umsetzen, Überkommunale Abstimmung Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Arealentwicklung mit S-Bahn-Haltestelle), Aufwertung Siedlungs- und Freiraumqualität.

Bezug zu Teilstrategie

Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in gut erschlossenen Lagen durch die Umstrukturierung eines militärisch genutzten Gebiets. Optimale Abstimmung der Arealentwicklung mit der S-Bahn-Haltestelle und Einbindung ins übergeordnete Verkehrsnetz. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität durch architektonische Gestaltung und attraktive Aussenräume.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Konzentration der Siedlungsentwicklung an optimal durch den ÖV (S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, tangentielle Buslinie) und den LV (Veloroute Uetendorf-Thun) erschlossenen Lagen.
Siedlung (WK 2)	Zunahme der Arbeitsplatzdichte und Erhöhung der Urbanität an zentraler und optimal erschlossener Lage mittels Öffnung und Umstrukturierung eines militärisch genutzten Gebiets zu einem hochwertigen und dichten Arbeitsgebiet mit attraktiven Freiräumen.
Sicherheit (WK 3)	Attraktives und sicheres Fuss- und Veloverkehrsnetz mittels Integration in Freiraum. Verkehrsberuhigte LV-Achse Uttigenstrasse (Tempo-30).
Umwelt (WK 4)	Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Ansiedlung von Arbeitsplätzen an geeignetem Standort. Aufwertung der Grün- und Freiräume im Areal sowie Verbesserung der Vernetzung im Siedlungsgebiet durch Verknüpfung von Freiräumen zwischen Allmend und Aareraum.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung ja	Festsetzung

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	60.2	-	-

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	10	1'650	+250	+6'300

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Militärische Nutzungen, Arbeiten, Industrie, Dienstleistungen	Militärische Nutzungen, Arbeiten, Industrie, Dienstleistungen, Wohnen (untergeordnet)

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Abhängigkeiten VBS/RUAG (Verfügbarkeiten)
Abhängigkeit Zeitpunkt Realisierung S-Bahn-Haltestelle Thun Nord
Störfallvorsorge und Lärmschutz entlang der Bahnlinie

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode	Gemäss Kanton Bern
	aktuell B/C/D	aktuell B/C/D
	angestrebt B/C	angestrebt B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ) Erschliessung erfolgt über die nahen Hauptachsen Allmendstrasse und Bypass Thun Nord. Die Kapazität ist ausreichend. Für die interne Arealerschliessung ist der Ausbau der Ringstrasse mit zwei Anschlüssen an die Allmendstrasse erforderlich.

Die Durchwegung des Areals für Fussgänger und Velofahrer ist teilweise ungenügend. Mit der Öffnung der Uttigenstrasse (LV-N-2-c) wurde sie mindestens in West-Ost-Richtung entschärft. Wichtig sind zusätzliche Querungen der Bahnlinie und der Aare für den Langsamverkehr, die Aufwertung des südlichen Uferwegs sowie ausreichend viele, möglichst direkte Fusswege aus dem Areal zu den Bushaltestellen auf der Allmendstrasse.

Die ÖV-Erschliessung erfolgt derzeit ausschliesslich über Busse auf der Allmendstrasse. Mit der in Planung befindlichen neuen S-Bahn-Haltestelle und der neuen Bustangente wird eine ausreichende Arealerschliessung mit dem ÖV erreicht.

Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. In der UeO Baufeld B5 wurde diese Pflicht in die Vorschriften aufgenommen.

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Thun, Park B5 ESP Thun Nord (TOW.L-Ü.2.2)
- Thun, Aareufer Thun Nord (TOW.L-Ü.3.4)
- ESP Thun Nord, neue S-Bahn-Haltestelle (TOW.ÖV-Nat.1)
- ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus (TOW.KM-Mu.8)
- ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle (TOW.LV-V.1)
- Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg (AP4)
- Neue Bahn-Unterführung (AP2)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- ZPP R Thun Nord, Baureglement (mit Änderungen seit 2002)
- Stadt Thun, Richtplan ESP Thun Nord
- Synthesebericht Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Teilmassnahme Siedlung

Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof

TOW.S-UV.1.8

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Visualisierung Projekt Mittlere Strasse (Sektor g), Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	11.05.2007	Sektor b: Genehmigung UeO Schlossmattstrasse – Hopfenweg	Stadt Thun (PLA)
	30.01.2012	Sektor e: Genehmigung UeO Pestalozzistrasse 4 – 10	Stadt Thun (PLA)
	07.01.2022	Sektor g: Genehmigung UeO Mittlere Strasse	Stadt Thun (PLA)
	31.01.2024	Genehmigung ZPP O mit OPR	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Realisierung Sektor g, 1. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2025	QS-Verfahren Sektoren c-d-f	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2027	Genehmigung UeO Sektoren c-d-f	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2029	QS-Verfahren Sektor a	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2031	Genehmigung UeO Sektor a	Stadt Thun (PLA)

31.12.2030	Realisierung Sektoren c-d, 1. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2033	Realisierung Sektor a, 1. Etappe	Bauherrschaft

Massnahmenbeschreibung

Das Gebiet Bahnhof West ist bereits Gegenstand einer konsolidierten Verdichtungsstrategie der Stadt Thun. Als Grundlage dient der Richtplan Gebietsentwicklung Bahnhof West (2004) und die ZPP O Bahnhof West. Mit der Planung soll das Quartier an baulicher Dichte und Attraktivität gewinnen sowie stadträumlich aufgewertet werden (Nutzung, Integration und Gestaltung). Überdies soll die Verlegung / Entlastung des Thuner Güterbahnhofs geprüft werden mit dem Ziel, langfristig ein neues Stadtentwicklungsgebiet zu definieren.

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



Realisierte erste Etappe Projekt Schlossmattstrasse-Hopfenweg (Sektor b), Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im städtischen Siedlungsraum eine hohe räumliche Dichte und Durchmischung vor. Beim Gebiet Bahnhof West / Güterbahnhof handelt es sich um ein Mischgebiet mit Schwerpunkt Wohnen (Siedlungsschwerpunkt Wohnen).
Bezug zu Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung nach innen (Realisierung bzw. Siedlungserneuerung und bauliche Verdichtung Umstrukturierungsgebiet), Aufwertung Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in gut erschlossenen Lagen durch die Umstrukturierung eines direkt an die Innenstadt angrenzenden Quartiers. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität durch architektonische Gestaltung und attraktive Aussenräume.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Erhöhung der Einwohnerdichte in einem stadtnahen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen und weitgehend verkehrsberuhigten, für den Fuss- und Veloverkehr attraktiven Gebiet.			
Siedlung (WK 2)	Bessere Nutzung des Potenzials eines innenstadtnahen Wohn- und Arbeitsgebiets. Siedlungserneuerung und Attraktivierung des öffentlichen Raums.			
Sicherheit (WK 3)	Verkehrsberuhigte Quartierstrassen (Tempo-30).			
Umwelt (WK 4)	Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralem, auf den ÖV und LV ausgerichteten Standort.			
Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	7.0 (davon 2.7 Güterbhf.)	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	220	600	+350 (o. Güterbhf.)	+200 (o. Güterbhf.)
	220	650	+875 (m. Güterbhf.)	+550 (m. Güterbhf.)
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Wohnen/Arbeiten		Wohnen/Arbeiten verdichtet, öffentliche Nutzungen, Publikumsorientierte Nutzungen im ersten Vollgeschoss	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	Konflikt mit Güterverladestandort gem. Massnahme B_10 Kt. Richtplan Abhängigkeit Interessen SBB (Güterbahnhof) Störfallvorsorge und Lärmschutz entlang der Bahnlinie			
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	A/B	aktuell	A/B
	angestrebt	A/B	angestrebt	A/B
Hinweis Mobilitätskonzept	<p>Die MIV-Erschliessung ist für die geplante Entwicklung ausreichend, wenn die höhere Dichte nicht zu einem Anwachsen der MIV-Mobilität führt, d.h. die gute ÖV-Lage zu Gunsten autoreduzierter Nutzungen eingesetzt wird.</p> <p>Das Areal liegt sehr zentral und hat gute Verbindungen zum Stadtzentrum. Die Verbindung zum Bahnhof soll durch eine neue Langsamverkehrsverbindung entlang der Geleise aufgewertet werden.</p> <p>Das Areal ist ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossen: Sowohl durch Buslinien, als auch durch die Nähe zum Bahnhof Thun.</p> <p>Handlungsbedarf besteht weiter in der Verkehrsberuhigung und ansprechenden Gestaltung der Strassenräume (Quartierachse). Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. In der UeO Mittlere Strasse wurde diese Pflicht vertraglich geregelt. Da es sich zudem um ein Areal im sensiblen Gebiet «innerer Kern» handelt soll im Rahmen der Entwicklung autoreduziertes Wohnen angestrebt werden.</p>			

- Bezug zu weiteren Massnahmen**
- Verkehrsmanagement Region Thun (TOW.NM-VM.1)
 - ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd (TOW.KM-Mu.1)
 - ESP Bahnhof Thun – Velostation Süd (TOW.KM-Mu.3)
 - Langsamverkehrsverbindung Mönchstrasse-Kasernenstrasse (AP2)
 - BGK Westquartier-Hohmad (städtische Massnahme)
- Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**
- Baureglement (mit Änderungen seit 2002)
 - Stadt Thun, Richtplan Gebietsentwicklung «Bahnhof West»
 - Erläuterungsbericht OPR Thun
 - Stadtentwicklungskonzept Thun – STEK 2035

Teilmassnahme Siedlung
Thun, ESP Bahnhof Thun

TOW.S-UV.1.9

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
 XXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
 X ABC

Unterkategorie
 X.X ABC ABC

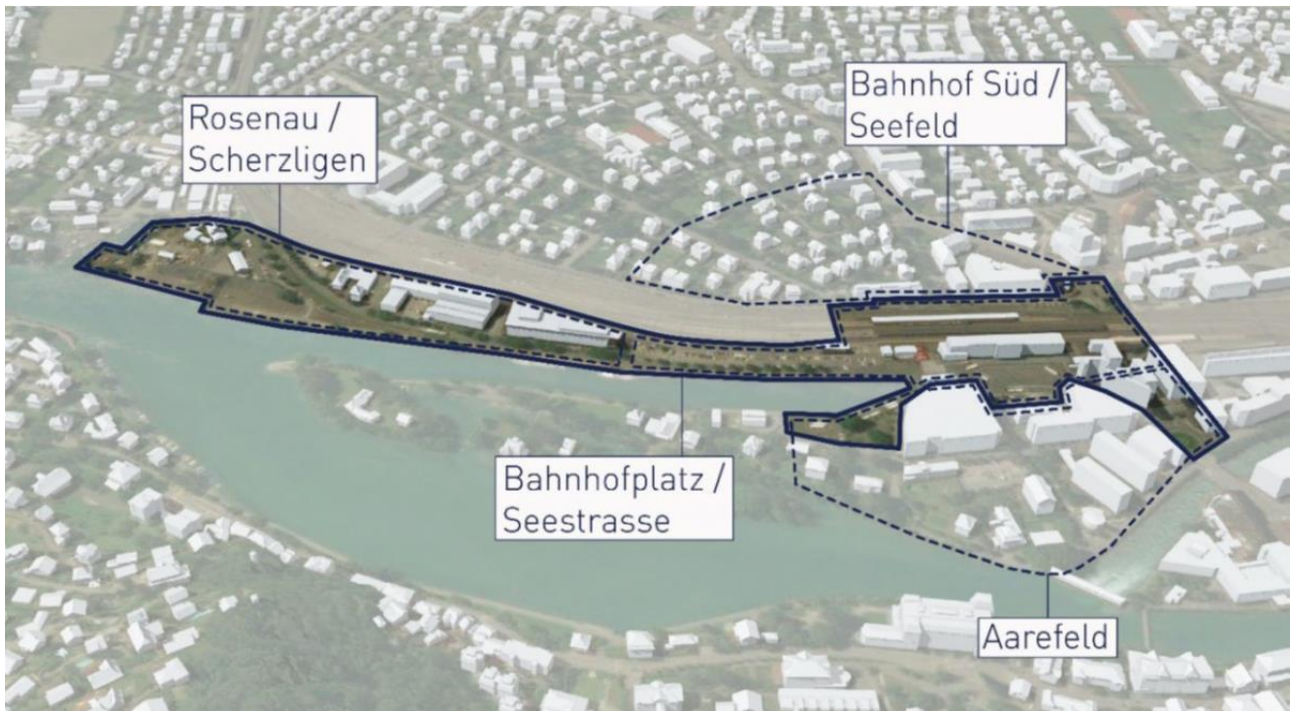


Bild: Übersicht Stadtquartier Bahnhof Thun (dialog.thun.ch)

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun (PLA)
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun (PLA)
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2023	Erlass ZPP Aarefeld Nord mit OPR	Stadt Thun (PLA)
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun (PLA)
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30%	
	Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun (PLA)

Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50%	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrassen (1. Etappe)
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferaum
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung Bahnhof Nord/Süd
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrassen
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd und Strassen UeO
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrassen
	ab 2028	Realis. Neugestaltung BHF Nord/Süd
	31.12.2028	Aufhebung Kiesverlad Scherzligen
	31.12.2029	Erlass/Revision Grundordnung (ZPP oder UeO/USP) Bahnhof, Aarefeld Süd, Rosenau-Scherzligen
	ab 2032	Realis. Stadtboulevard Seestrassen und Neugestaltung Uferaum (etappenweise)
	31.12.2032	Realis. Rosenau-Scherzligen, 2. Etappe
	31.12.2034	Realis. Aarefeld Nord, 1. Etappe

Massnahmenbeschrieb

Die Siedlungsentwicklung im ESP Bahnhof Thun konzentriert sich auf die Teilgebiete Bahnhof-Rampenstrasse, Aarefeld Nord und Seestrassen-Rosenau-Scherzligen. Insbesondere das Teilgebiet Seestrassen-Rosenau-Scherzligen ist ein Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung. Geplant ist hier ein lebendiges Stadtquartier, das sich als neuer Wirtschafts- und Lebensstandort in Thun positioniert. Voraussetzung für die Entwicklung des Areals Scherzligen ist die Verlagerung des heutigen Kiesumladestandorts Schiff - Bahn.

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



Bild: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im städtischen Siedlungsraum eine hohe räumliche Dichte und Durchmischung vor. Beim ESP Bahnhof Thun handelt es sich um ein Mischgebiet mit Schwerpunkt Wohnen (Siedlungsschwerpunkt Wohnen).
Bezug zu Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung nach innen (Realisierung Umstrukturierungsgebiet), Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung umsetzen, Überkommunale Abstimmung Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Klärung Verkehrsregime Bahnhof in Abstimmung mit städtebaulicher Entwicklung), Aufwertung Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in gut erschlossenen Lagen durch die Erneuerung oder Umnutzung von unternutzten Arealen. Optimale Abstimmung der städtebaulichen Entwicklung mit den überregionalen Anforderungen an die ÖV-Dreh-scheibe am Bahnhof. Erhöhung der städtebaulichen Qualität und Inwertsetzung des öffentlichen Raums bzw. der Freiräume.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Konzentration der Siedlungsentwicklung an einem auf den ÖV und den LV ausgerichteten Standort.
Siedlung (WK 2)	Zunahme der Wohn- und Arbeitsplatzdichte und Erhöhung der Urbanität an zentraler und optimal mit dem ÖV erschlossener Lage.
Sicherheit (WK 3)	Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz und Klärung der Fuss- und Veloverbindungen.
Umwelt (WK 4)	Aufwertung der Freiräume am Wasser.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz		Koordinationsstand kant. Richtplan
	ler Richtplan RGSK		
	Zwischenergebnis	ja	ZE
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	10.8	-	-

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	350	1050	+500	+550

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Arbeiten, Güterverlad, Parkplatz	Urbanes Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, öffentliche Nutzungen

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung

Abhängigkeiten zur Neuorganisation Bushof – Nord- und Südseite, BLS /SBB (Verfügbarkeiten)
 Abhängigkeit zu Verlagerung Kiesumlade-Standort Schiff-Bahn Schwyzligen
 Änderung Zonenplan erforderlich
 Störfallvorsorge, NIS und Lärmschutz entlang der Bahnlinie

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	A/B/C	aktuell	A/B
	angestrebt	A/B	angestrebt	A/B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)

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

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

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

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

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli (TOW.L-Ü.3.5)
- ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd (TOW.KM-Mu.1)
- ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation (TOW.KM-Mu.2)
- ESP Bahnhof Thun – Velostationen Nord/Süd (TOW.KM-Mu.3)
- ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke (TOW.KM-Mu.4)
- ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost (TOW.KM-Mu.5)
- ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.6)
- ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.7)
- Verkehrsmanagement Region Thun (TOW.NM-VM.1)
- ÖV-Angebotsausbau Agglomeration Thun (TOW.ÖV-Str.1)
- Veloverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis (AP2)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Leisbild Stadtquartier Bahnhof Thun
- Charrette-Bericht Stadtquartier Bahnhof Thun
- <https://dialog.thun.ch/de/esp-bahnhof-thun/participant>

Teilmassnahme Siedlung

Spiez, Entwicklung Zentrum

TOW.S-UV.1.17

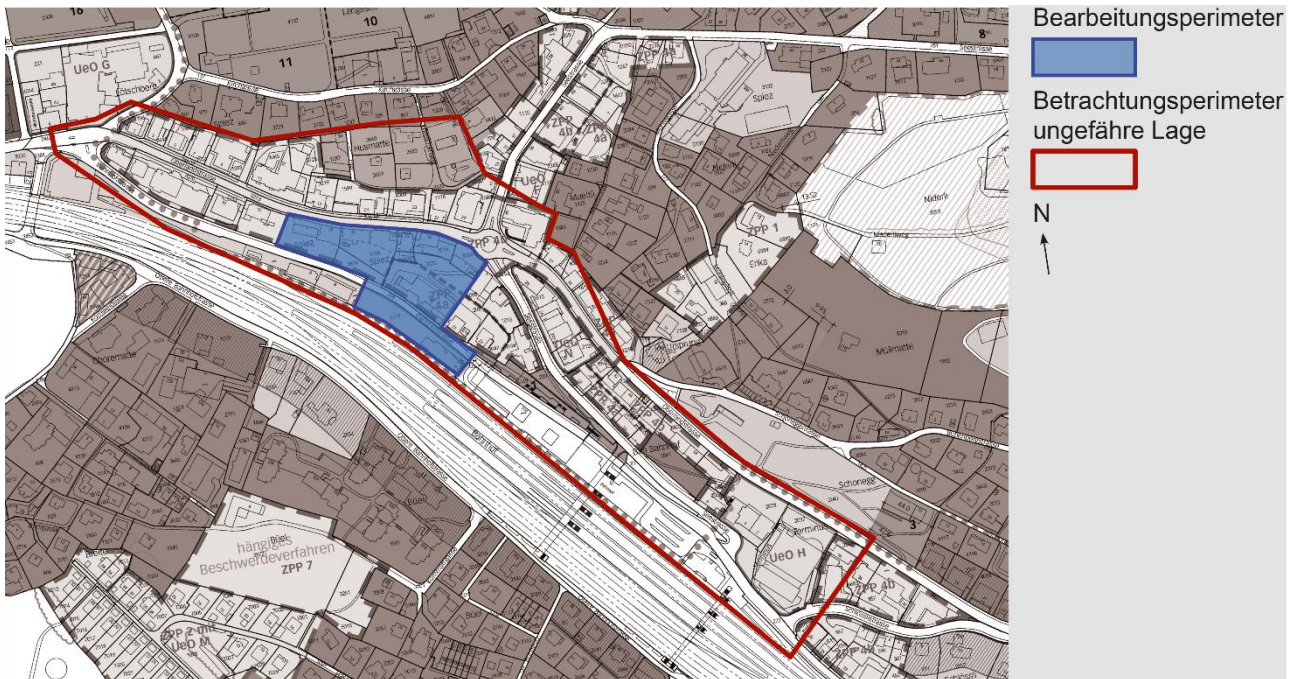
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2020	Testplanung	Spiez
	2024	Potenzialstudie	Spiez

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	offen	Anpassung Verkehrsrichtplan	Spiez

Massnahmenbeschrieb

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

Zwischen 2018 und 2020 fand eine Testplanung statt. Basierend darauf wurde eine Potenzialstudie erarbeitet, welche Anfang 2024 abgeschlossen wird. Aufgrund der Erkenntnisse Potenzialstudie soll die Hangkante nur im Bestand erweitert werden. Aktuell laufen Abklärungen mit den Grundeigentümern zum Nutzungsmass und zur allfälligen Anpassung der ZPP. Zudem wurde die Anpassung des Verkehrsrichtplans ausgelöst.



Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Bei der Entwicklung Zentrum Spiez handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.
Bezug zu Handlungsbedarf	Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Aufwertung Zentrum Spiez und Ansiedlung von Wohnraum und Arbeitsplätzen. Förderung siedlungsverträgliche Mobilität (Abstimmung BGK mit Siedlungsentwicklung). Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Konzentration der Siedlungsentwicklung an optimal durch den ÖV erschlossener Lage.
Siedlung (WK 2)	Zunahme der Arbeitsplatzdichte und Erhöhung der Urbanität an zentraler und optimal erschlossener Lage. Aufwertung des Ortskerns und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
Sicherheit (WK 3)	Reduktion Trennwirkung der Strassen und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Abstimmung mit BGK-Massnahme.
Umwelt (WK 4)	Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Ansiedlung von Arbeitsplätzen an geeignetem Standort. Aufwertung der Grün- und Freiräume.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan	
	Zwischenergebnis	offen	-	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	4.0	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	Folgt noch	Folgt noch	Folgt noch	Folgt noch
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Wohnen / Arbeiten		Wohnen / Arbeiten verdichtet	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	Keine			
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	A	aktuell	A
	angestrebt	A	angestrebt	A
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Folgt noch			
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof (TOW.MIV-Auf.6)			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Schlussbericht Testplanung «Zentrum Spiez», 2020			

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Zielsetzung:

Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.

Umsetzung:

1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die im RGSK bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und sind bereits eingezont.
2. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen.
3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).
4. Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.
5. Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte.

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

Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
	TOW.S-SW.1.1	Steffisburg, Hodelmatte / Au	A
	TOW.S-SW.1.2	Thun, Bläuerstrasse	A/B
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.1 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte. 		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_07 - Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019 - Wohnstrategie Agglomeration Thun, 2015 		

Teilmassnahme Siedlung

Steffisburg, Hodelmatte / Au

TOW.S-SW.1.1

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
S-SW Schwerpunkt Wohnen

Unterkategorie
X.X ABC ABC

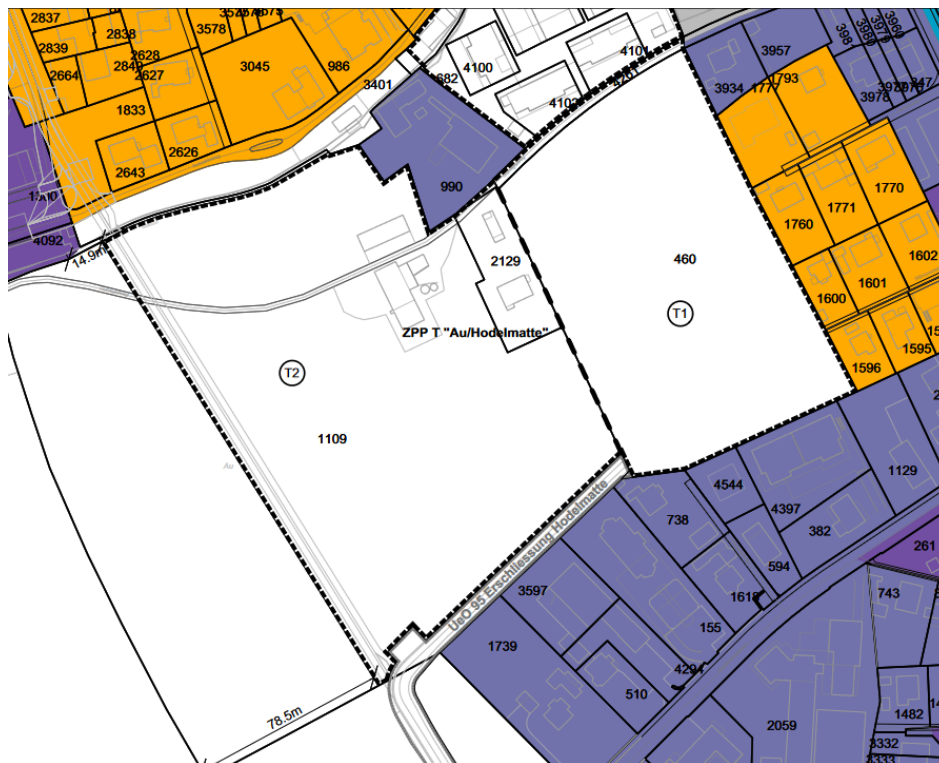


Bild: Perimeter ZPP T «Au/Hodelmatte» und UeO 95 Erschliessung Hodelmatte (zukunftsräum.steffisburg.ch)

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	17.02.2023	Genehmigung Einzonung	AGR
	17.02.2023	Genehmigung UeO Erschliessung	AGR

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Genehmigung UeO Stockhornstrasse	AGR/GR
	2025	Baubeginn Überbauung Stockhornstr.	Private

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet ist Teil einer grösseren, vollständig vom Siedlungsgebiet umgebenen Restlandschaft, die sich zwischen Steffisburg Dorf und dem Raum Bernstrasse / Schwäbis befindet.

Im Jahr 2023 erfolgte die Einzonung in die ZPP T «Au/Hodelmatte». Diese sieht vor, Raum für eine ortsbaulich qualitätsvolle, verdichtete Wohnüberbauung zu schaffen und einen Grundstein für die Aussenraumqualität, die soziale Durchmischung und die Bereitstellung von Wohnungen im preisgünstigen Segment zu legen. Zusätzlich wird der neue Fuss- und Veloweg (Stockhornstrasse-Weberweg) innerhalb des ZPP-Perimeters sichergestellt. Gleichzeitig mit der Genehmigung der ZPP erfolgte auch jene der Änderung Schutzzonenplan im Landschaftsschutzgebiet LSG der Überbauungsordnung Nr. 95 «Erschliessung Hodelmatte». Die Erschliessung Hodelmatte soll 2024/2025 realisiert werden. Parallel läuft das Genehmigungsverfahren für die Bauten zwischen der Stockhornstrasse und der neuen Erschliessung. Wann die übrigen Gebiete überbaut werden, ist zurzeit noch unklar.



Bild: Überbauung Stockhornstrasse

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Beim Gebiet Hodelmatte/Au handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.

Bezug zu Handlungsbedarf

Siedlungsentwicklung nach innen (Auffüllung Siedlungslücke). Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.

Bezug zu Teilstrategie

Hochwertige Innenentwicklung in zentraler Lage und mit guter Erschliessung. Erhöhung Siedlungs- und Freiraumqualität.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Hohe Erschliessungsgunst durch Lage direkt an Zubringer Autobahn, LV-Verbindung Mitte und unweit von Buslinie 1 (10'-Takt).
Siedlung (WK 2)	Konzentration der Siedlungsentwicklung in zentraler, gut erschlossener Lage.
Sicherheit (WK 3)	Sichere Fuss- und Veloanbindung Richtung Thun durch LV-Verbindung «Mitte».
Umwelt (WK 4)	Klärung/Aufwertung des Siedlungsrandes.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	nein

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.0	-	-

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	0	0	Folgt noch	Folgt noch

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Landwirtschaft	Wohnen

**Hinweis Konflikte und Um-
gang mit Umweltschutzge-
setzgebung** Keine

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	B / C	aktuell	B / C
	angestrebt	B / C	angestrebt	B / C

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Die Erschliessung ab der Stockhornstrasse ist sichergestellt. Durch die Fuss- und Velo-
verbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.1.4), die direkt angrenzend an das Gebiet realisiert
wird, wird die LV-Anbindung verbessert.

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen** - Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.1.4)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Änderungen Baureglement Art. 59
- Änderungen Zonenplan
- Änderung SZP LSG Nr. 1
- UeO 95; Situation

Teilmassnahme Siedlung

Thun, Bläuerstrasse

TOW.S-SW.1.2

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Bild: Bostudenzeig von oben, P. Jost (www.thun.ch)

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2019	Ideenwettbewerb	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2022	Richtprojekt	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Erlass Überbauungsordnung	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2026	Auswahl Baurechtnehmer	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2027	Projekt-WW 2. Etappe (Stadt, WBG)	Stadt Thun (PLA), WBG
	31.12.2028	Fertigstellung 1. Etappe (Private)	Bauherrschaft
	31.12.2028	Baurechtsverträge (Stadt, WBG)	Stadt Thun (PLA), WBG
	31.12.2032	Realisierung 2. Etappe (Stadt, WBG)	WBG

Massnahmenbeschreibung

In der Bostudenzelg im südöstlichen Teil des Neufeldquartiers befindet sich eine der letzten zusammenhängenden unbebauten Bauzonen der Stadt Thun. Das Areal an der Bubenberg- bzw. Bläuerstrasse umfasst ca. 47'000 m² und ist zur Hälfte in städtischem Eigentum und zur Hälfte im Eigentum der Bernischen Pensionskasse (BPK) und der Frutiger AG. Gemeinsam plant die Eigentümerschaft ein attraktives, nachhaltiges und zukunftsgerichtetes Wohnprojekt mit einem angemessenen Anteil an genossenschaftlichen Wohnungen. Mit dem Vorhaben kann die Stadt dringend benötigten Wohnraum schaffen und gleichzeitig wichtige Ziele der städtischen Wohnstrategie umsetzen.



Bild: Modellfoto aus Erläuterungsbericht, ecoptima (www.thun.ch)

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Beim Gebiet Bläuerstrasse handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.
Bezug zu Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung nach innen (Realisierung Wohnschwerpunkt), Erhöhung Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Auffüllung einer hervorragend erschlossenen Siedlungslücke mit Wohn- und Freiraumnutzungen von hoher Qualität.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Standort mit hervorragender ÖV-Erschliessung in verkehrsberuhigtem Quartier.
Siedlung (WK 2)	Konzentration der Siedlungsentwicklung an bestens erschlossener Lage. Hohe Qualität der Bauten und der öffentlichen Parknutzung.
Sicherheit (WK 3)	Verkehrsberuhigtes Quartier (Tempo-30).
Umwelt (WK 4)	Erhöhung der Grün- und Freiraumqualität (Park).

Koordination

Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK

Koordinationsstand kant. Richtplan

Festsetzung

nein

-

Gebiet

Fläche (ha)

Einzonung (ha)

Betroffene FFF (ha)

4.7

-

-

Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	-	-	1'250	-
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Landwirtschaft (in Bauzone)		Wohnnutzung (teilweise gemeinnützig)	
Hinweis Konflikte und Um- gang mit Umweltschutzge- setzgebung	-			
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	B	aktuell	B
	angestrebt	B	angestrebt	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>MIV- und ÖV-Erschliessung ausreichend. Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung im Wohnquartier.</p> <p>Ergänzung/Vernetzung der arealinternen Langsamverkehrsverbindungen, Fusswege zu den Bushaltestellen.</p> <p>Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen der UeO Bläuerstrasse konkretisiert.</p>			
Bezug zu weiteren Mass- nahmen	-			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Mitwirkungsbericht Bostudenzelg (2022) - UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Überbauungsplan 1:500 (Mitwirkung 2022) - UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Überbauungsvorschriften (Mitwirkung 2022) - UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Erläuterungsbericht (Mitwirkung 2022) - UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Betriebskonzept Mobilität (Mitwirkung 2022) - Jurybericht zum Ideenwettbewerb (2019) 			

Regionale Arbeitsschwerpunkte

TOW.S-SA.1

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-code

XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X ABC

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Zielsetzung:

Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.

Umsetzung:

1. Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die im RGSK bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 2 ha und sind bereits eingezont.
2. Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.
3. Die regionale Koordination erfolgt über den regionalen Arbeitszonenpool gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
TOW.S-SA.1.3	Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	A

Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VA.1 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte. <hr/>
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none">- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_05- Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011 <hr/>

Teilmassnahme Siedlung

Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg

TOW.S-SA.1.3

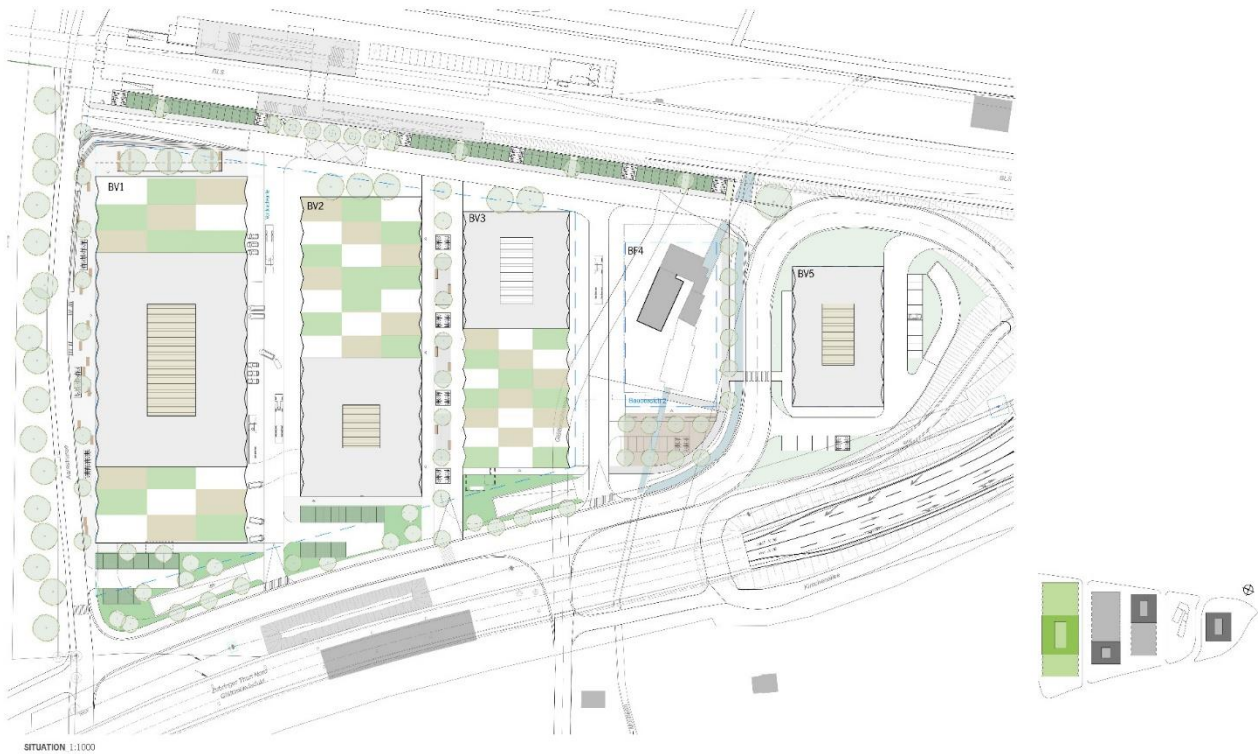
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	28.02.2016	Genehmigung ZPP-Vorschriften	Hochbau/Planung
	29.10.2018	Genehmigung Überbauungsordnung	Hochbau/Planung
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Einreichung Baugesuche Volumen 1/3	Hochbau/Planung
	2024	Baubeginn	

Massnahmenbeschrieb

Der ESP Bahnhof Steffisburg liegt direkt angrenzend an die Bahnstation Steffisburg und den Autobahnzubringer Thun Nord. Das Gebiet besteht aus den drei Teilarealen Burgergut, Aarefeld und Glättimüli. Ersteres ist bereits seit längerem überbaut (Altersheim, betreutes Wohnen, Dienstleistung, öffentliche Nutzungen). Auf den anderen beiden Teilarealen sollen gewerbliche Nutzungen realisiert werden.

Im Fokus steht aktuell die Realisierung des Projekts «Raum5» auf dem Teilareal Aarefeld mit der gleichnamigen ZPP. Dazu bestehen zwei Überbauungsordnungen, eine zur Erschliessung des Gebiets und eine zur baulichen Entwicklung. Die ersten Bauvolumen werden ab 2024 realisiert.

Die planerische Weiterentwicklung und Realisierung des Teilareals Glättimüli erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.



Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im städtischen Siedlungsraum eine hohe räumliche Dichte und Durchmischung vor. Beim ESP Bahnhof Steffisburg handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Arbeiten.
Bezug zu Handlungsbedarf	Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsplätzen, Stärkung Wirtschaftsstandort und entgegenwirken Entwicklung zu Pendler-Region. Erhöhung Siedlungs- und Freiraumqualität.
Bezug zu Teilstrategie	Realisierung kantonaler ESP, konzentrierte Ansiedlung von attraktiven Arbeitsplätzen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Verkehrstechnisch optimale Lage, direkt am Bahnhof, der kantonalen Veloroute und dem Autobahnzubringer Thun Nord.
Siedlung (WK 2)	Konzentration von Arbeitsplätzen in einem hochwertigen, zentral gelegenen und bestens erschlossenen Arbeitsplatzgebiet.
Sicherheit (WK 3)	Direkt angrenzende, sichere und von der Strasse abgesetzte Veloverbindung Richtung Thun und Heimberg (kant. Radroute)
Umwelt (WK 4)	Realisierung nach Prinzipien 2000-Watt-Gesellschaft.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ller Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	7.5	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	0	0	0	800
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Landwirtschaft		Arbeiten	

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Keine

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern	
	aktuell	C / D	aktuell	B / C
	angestrebt	C / D	angestrebt	B / C

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)

Die Erschliessung für den MIV ab dem Glättimühle-Kreisel (Autobahnzubringer) wurde mit der UeO Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg sichergestellt und bereits realisiert.

Die ÖV-Erschliessung ist durch die Lage direkt am Bahnhof optimal. Das Angebot der Bahnlinie Konolfingen-Thun wird bis 2025 weiter ausgebaut. Zudem wird die Erschliessung durch die tangentielle Buslinie verbessert.

Das Gebiet liegt direkt an der Veloroute Heimberg-Thun (kant. Radroute).

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg (AP4)

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Baureglement und Zonenplan Gemeinde Steffisburg
- UeO 92 Gewerbegebiet Aarefeld, zu ZPP B Gewerbegebiet Aarefeld
- UeO 93 Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, zu ZPP B Gewerbegebiet Aarefeld

Massnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

TOW.S-VW.1

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-code

XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X ABC

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

Konzeption Massnahmenpaket

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_01).
2. Vor der Einzonung von neuem Wohnbauland wird geprüft, ob sich der Bedarf durch Umstrukturierung in bestehenden Bauzonen decken lässt (siehe auch TOW.S-UV.1).
3. Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen der Agglomeration Thun liegen oder als solches dort zuerst aufgenommen werden.
4. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen liegen in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonaalem Richtplan.

5. Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, strassenseitige Erschliessung, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:
 - a. Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C.
 - b. Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)*, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D.
 - c. Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.
6. Für die Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gelten sinngemäss die Anforderungen an die Entwicklung von Regionalen Wohnschwerpunkten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.1.

* gemäss Kant. Richtplan Massnahme C_01 (Zentralitätsstruktur des Kantons Bern)

Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
	TOW.S-VW.1.7	Thun, Siegenthalergut	A/B
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (TOW.S-SW.1).		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_01 - Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019 - Wohnstrategie Agglomeration Thun, 2015 - Konzepte und Richtpläne Gemeinden 		

Teilmassnahme Siedlung

Thun, Siegenthalergut

TOW.S-VW.1.7

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Bild: Perimeter Siegenthalergut (www.thun.ch)

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	21.08.2019	Städtebauliche Studie	Stadt Thun (PLA)
	19.09.2019	Planungskredit Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	23.08.2023	Studienauftrag Freiraum, Umgebung	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Zonenplanänderung (Einzonung, ZPP)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2026	Masterplan	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2026	Vergabe Baurechte an WBG 1. Et.	Bauherrschaft
	31.12.2026	Baufeld-Wettbewerbe 1. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2027	Überbauungsordnung	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2028	Realisierung, 1. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2028	Realisierung Park / QZ / 1. Et. Strr.	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2029	Vergabe Baurechte an WBG 2 Et.	Bauherrschaft
	31.12.2029	Baufeld-Wettbewerbe QS 2. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2031	Realisierung, 2. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2031	2. Etappe Strassenraum	Stadt Thun (PLA)

31.12.2029	Vergabe Baurechte an WBG 3. Et.	Bauherrschaft
31.12.2029	Baufeld-Wettbewerbe QS 3. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2031	Realisierung, 3. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2031	3. Etappe Strassenraum	Stadt Thun (PLA)
31.12.2032	Vergabe Baurechte an WBG 3. Et.	Bauherrschaft
31.12.2032	Baufeld-Wettbewerbe QS 3. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2034	Realisierung, 3. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2034	3. Etappe Strassenraum	Stadt Thun (PLA)
31.12.2035	Vergabe Baurechte an WBG 4. Et.	Bauherrschaft
31.12.2035	Baufeld-Wettbewerbe QS 4. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2037	Realisierung, 4. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2037	4. Etappe Strassenraum	Stadt Thun (PLA)
31.12.2038	Vergabe Baurechte an WBG 5. Et.	Bauherrschaft / Stadt
31.12.2038	Baufeld-Wettbewerbe QS 5. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2040	Realisierung, 5. Etappe	Bauherrschaft
31.12.2040	Ersatz Kindergarten	Stadt Thun (AfS)

Massnahmenbeschrieb

Das Siegenthalergut im Südwesten Thuns ist ein wichtiger Baustein in der Stadtentwicklung und ein Wohnstandort von kantonaler Bedeutung. Auf dem Areal soll in den kommenden Jahren ein neuer, zukunftsorientierter Quartierteil entstehen. Auf dem fünf Hektaren grossen Areal soll Wohnraum für bis zu 1'500 Einwohnerinnen und Einwohner entstehen. Neben Wohnungen für alle Generationen sind untergeordnet Flächen für Gewerbe und Dienstleistung sowie öffentliche Nutzungen geplant. Als prägende Elemente sind ein grosser öffentlich zugänglicher Park (ca. 7'100m²) und weitere attraktive öffentliche Aussenräume als Orte der Begegnung vorgesehen. Für die Gestaltung des öffentlich zugänglichen Aussenraums führte die Stadt Thun einen Studienauftrag nach SIA 143 durch. Ziel war, mit dem früh durchgeführten Studienauftrag die Entwicklung des Siegenthalerguts massgeblich durch den Freiraum zu prägen. In den Prozess wurde auch die Quartierbevölkerung einbezogen. Nach der Genehmigung der ZPP durch den Stadtrat ist eine Masterplanung über den ganzen Perimeter vorgesehen. Diese bildet die Grundlage für die Überbauungsordnung (UeO) und die Architekturwettbewerbe.



Bild: Städtebauliche Studie Siegenthalergut

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Beim Gebiet Siegenthalergut handelt es sich um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.
Bezug zu Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung nach innen (Auffüllung Siedlungslücke). Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität. Förderung siedlungsverträgliche Mobilität (in Abstimmung mit BGK).
Bezug zu Teilstrategie	Schaffung von attraktivem Wohnraum und einem öffentlichen Park. Förderung einer siedlungsverträglichen Mobilität durch begleitendes BGK.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Verkehrstechnisch optimale Lage (direkt an Autobahnanschluss Thun Nord, mehrere Buslinien im 10'-Takt, attraktive Velo- und Fusswegverbindungen).
Siedlung (WK 2)	Konzentration der Siedlungsentwicklung an optimal erschlossenem Standort. Attraktive Freiräume, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitnutzungen direkt angrenzend.
Sicherheit (WK 3)	Verkehrssicherheit wird durch begleitendes BGK erhöht.
Umwelt (WK 4)	Schaffung von attraktiven Grünräumen. Klärung/Aufwertung des Siedlungsrandes.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	5.9	5.0	4.3	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig	Arbeitsplatzpotential zukünftig
	0	0	1'350	150

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	Landwirtschaft	Wohnen, Gewerbe (untergeordnet)
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	Unsicherheit Einzonung, Kompensationspflicht von Fruchtfolgefläche Bewältigung Lärmschutz entlang der Hauptverkehrsachsen	
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode	Gemäss Kanton Bern
	aktuell B angestrebt B	aktuell B angestrebt B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Das Areal liegt unmittelbar an den Hauptverkehrsachsen des Thuner Verkehrsnetzes und nahe dem Autobahnanschluss Thun Süd. Die Hauptverkehrsachsen sind stark belastet und die Kapazität ist insbesondere im Knoten Hohmadstrasse-Burgerstrasse weitgehend ausgeschöpft. Die hohe MIV-Frequenz in unmittelbarer Nachbarschaft führt zu erheblicher Lärmbelastung. Strassenraum und Vorbereich zur Weststrasse sollen im Rahmen eines BGK aufgewertet werden.</p> <p>Das neue Wohngebiet ist grundsätzlich gut an das Stadtzentrum und das Westquartier angebunden. Ergänzend wichtig ist eine gute Anbindung an das Einkaufszentrum Thun Oberland sowie die Schaffung sicherer Schulwege zum nahen Schulhaus Neufeld.</p> <p>Das Areal wird durch zwei radiale Buslinien in unmittelbarer Nähe in Richtung Stadtzentrum ausreichend erschlossen. Mit der neuen Tangentiallinie erhält das neue Wohngebiet eine attraktive und umfassende ÖV-Anbindung. Die Bushaltestellen sind im Hinblick auf die Umsteigebeziehungen zu optimieren.</p> <p>Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Diese Pflicht wird im Rahmen des Erlasses der Zonenplanänderung auf die neue ZPP übertragen.</p>	
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Thun, Weststrasse Nord (TOW.S-VÜ.1.1) - Thun, Park Siegenthalergut (TOW.L-Ü.2.1) - BGK Weststrasse-Siegenthalergut (TOW.MIV-Auf.2) - Thun, Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (TOW.LV-Ü.2.1) - Thun, Durchwegung Lüssli-Pfandern (TOW.LV-Ü.2.2) - BGK Burgerstrasse-General-Wille-Strasse (städtische Massnahme) - LV-Übergang Weststrasse (AP3) 	
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Jurybericht Studienauftrag «Freiraum Siegenthalergut» - ZPP Siegenthalergut Zonenplan 1:5'000: Änderung (Mitwirkung 2019/2020) - ZPP Siegenthalergut Baureglement Anhang 2: Änderung (Mitwirkung 2019/2020) - ZPP Siegenthalergut Baureglement Anhang 3: Änderung (Mitwirkung 2019/2020) - ZPP Siegenthalergut Erläuterungsbericht (Mitwirkung 2019/2020) - Siegenthalergut Auswertungsbericht Befragung (2021) - Siegenthalergut: Städtebauliche Studie, Prozessbericht (2019) - Siegenthalergut Inhalte Städtebaulicher Vertrag (2019) - https://siegenthalergut.ch 	

Massnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport und Freizeit

TOW.S-VÜ.1

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-code

XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X ABC

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

Konzeption Massnahmenpaket

Zielsetzung:

Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu fördern. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Sport und Freizeit und Tourismus gelten die im RGSK bezeichneten Standorte.
2. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und weisen ein spezifisches Potenzial für die Ansiedlung von regional bedeutenden Sport- und Freizeitnutzungen auf.
3. In der Regel liegen sie angrenzend an bestehende Sport- und Freizeitanlagen.
4. Bei der Standortauscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).
5. Mit den Vorranggebieten für Sport und Freizeit soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch

nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
TOW.S-VÜ.1.1	Thun, Weststrasse Nord	A/B

Bezug zu weiteren Massnahmen

Keine

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Keine

Teilmassnahme Siedlung
Thun, Weststrasse Nord

TOW.S-VÜ.1.1

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code

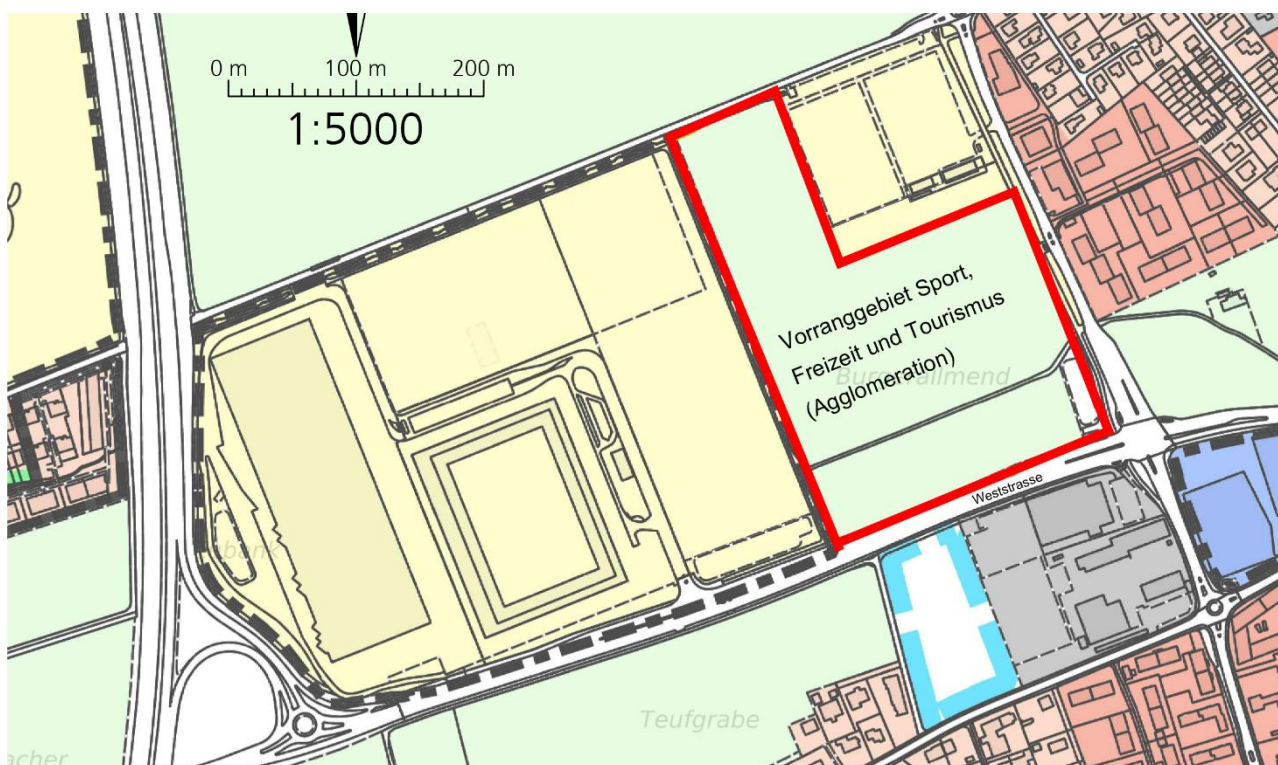
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC

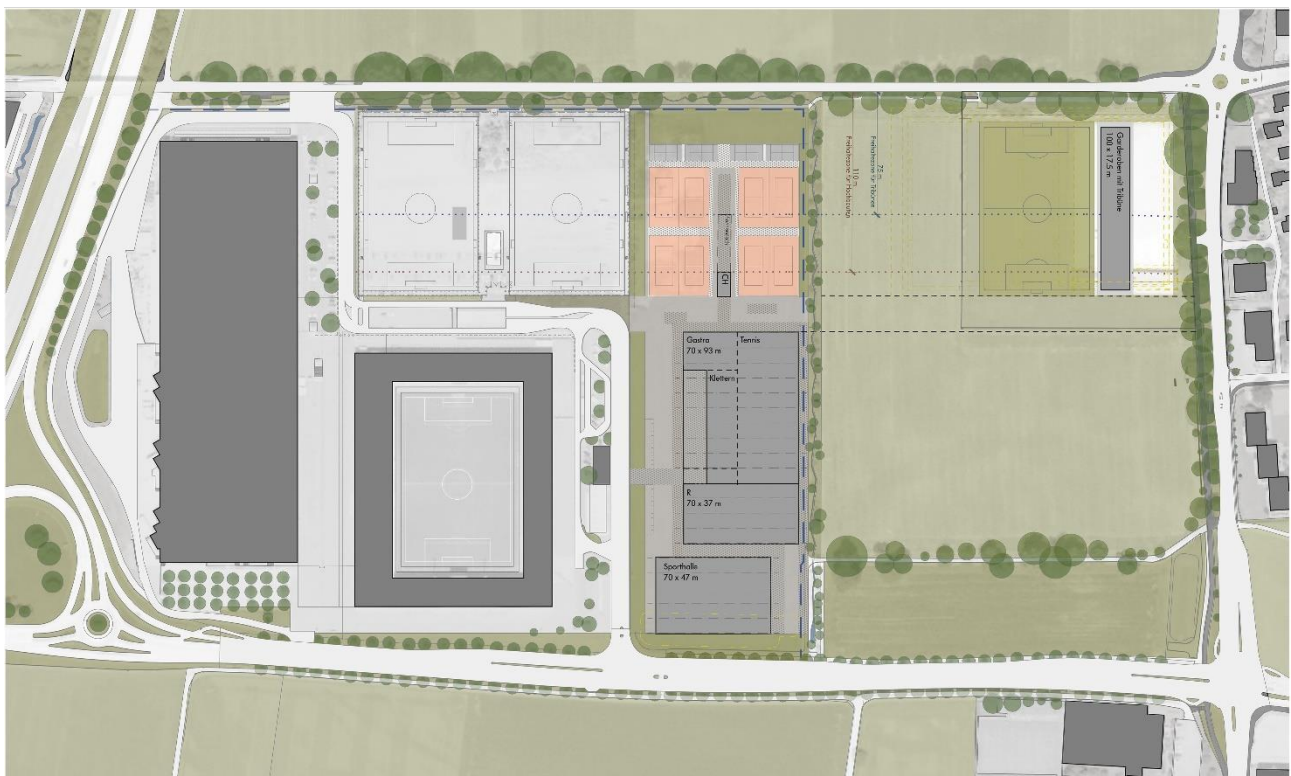


Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2012	Realisierung Stadion, EKZ	Bauherrschaft
	17.08.2019	Realisierung Rasenspielfelder	Bauherrschaft
	Q1 2023	Workshopverfahren Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (Richtprojekt)	Stadt Thun (PLA)
	Q1-Q3 2024	Freiraumkonzept (Vertiefung Richtprojekt)	Stadt Thun (PLA)
	Q1-Q4 2024	Baurechtsvertrag / Infrastrukturvertrag	Burgergemeinde / Stadt Thun (AfS) / Bauherrschaft
	Q1 2025	Genehmigung Teilüberbauungsordnung Sport- und Freizeitcluster, in ZPP AH	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Planung Einzonung Weststrasse N	Stadt Thun (PLA)

ab 2025	Etappenweise Planung Bauprojekt / Rea- Bauherrschaft lisierung
31.12.2030	Erlass ZPP Weststrasse N (Einzonung) Stadt Thun (PLA)
31.12.2035	Realisierung Sportcluster Weststrasse N Stadt Thun, Private

Massnahmenbeschrieb

Seit längerer Zeit besteht der Bedarf nach mehr Sporthallenplätzen und Aussenspielflächen am Standort Burgerallmend in Thun. Der Bedarf nach Sport- und Freizeitanlagen wird mit der Entwicklung mehrerer Wohn- und Arbeitsgebiete im Westen der Stadt zudem künftig weiter steigen. Der Gemeinderat der Stadt Thun will den Bedürfnissen des Leistungssportes wie auch jenen des Schul- und Breitensports Rechnung tragen und plant auf dem Areal neben der Stockhorn Arena langfristig die Entwicklung eines Sportclusters. Diese Weiterentwicklung soll einerseits in der bestehenden Zone mit Planungspflicht «ZPP AH Sport und Einkauf» und andererseits durch die Neueinzonung des Vorranggebiets Tourismus, Sport und Freizeit «Weststrasse Nord» erfolgen. Mit der Einzonung, die nachgelagert zur Ortsplanung stattfinden soll, wird eine (Teil-) Verlagerung der heutigen Sportnutzungen aus dem Lachenareal und die Freispielung dieses Areals als grosszügiger, öffentlich zugänglicher und nutzbarer Freiraum ermöglicht.



Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Siedlungsschwerpunkt Sport und Freizeit.
Bezug zu Handlungsbedarf	Aufwertung Freiraum, Bereinigung Nutzungskonflikt Siedlungsrand, Erschliessung und Besucherlenkung in Naherholungsgebieten.
Bezug zu Teilstrategie	Stärkung Thun-Süd als Sport- und Freizeitcluster. Umsetzung Vorranggebiet Sport und Freizeit. Verbesserung Freiraumangebot am Siedlungsrand und Abstimmung mit Landschaft (Puffer zu Landwirtschaft).

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Verkehrlich optimale Lage (direkt an Autobahnanschluss, gute ÖV- und Veloanbindung). ÖV wird durch tangentielle Buslinie noch verbessert. Fusswegverbindungen werden optimiert.		
Siedlung (WK 2)	Konzentration Sport- und Freizeitnutzungen. Lage nahe dem Siedlungsgebiet, gute Erreichbarkeit mit ÖV, Velo- und Fussverkehr.		
Sicherheit (WK 3)	Anbindung für Fuss- und Veloverkehr an Siedlungsgebiet wird in Abstimmung mit Siedlungserweiterung Siegenthalergut und begleitendem BGK verbessert.		
Umwelt (WK 4)	Klärung des Siedlungsrandes, Puffer zwischen Siedlungsgebiet und Landwirtschaft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	nein	-
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	17.1	5.9	5.7
Einwohner/Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential zukünftig
	0	0	0
			Arbeitsplatzpotential zukünftig
			0
Nutzungsart	aktuell		zukünftig
	Landwirtschaft, Sport, Freizeit		Sport, Freizeit
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	Prüfung Erweiterung Fahrtenkontingent des verkehrsintensiven Standorts Thun Süd Gewässerraum, Archäologie, Naturschutz (Standort Kreuzkröte)		
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode		Gemäss Kanton Bern
	aktuell	B/C	aktuell B
	angestrebt	B/C	angestrebt B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Erschliessung als Teil des verkehrsintensiven Standorts Thun Süd über Autobahnzubringer Weststrasse. Kapazitätsengpass Weststrasse mit Knoten Sportcluster und Knoten Burgerstrasse. Eine Erschliessung ohne Erhöhung Fahrtenkontingent ist anzustreben.		
	Die heute noch ungenügende Zugänglichkeit und Durchwegung des Sportclusters für den Langsamverkehr soll im Sinne einer öffentlichen Allmend mit Freizeitanlagen in Längs- und Querrichtung ausgebaut werden. Gute Anbindung des Siegenthalerguts und des Neufeldquartiers.		
	Der Sportcluster soll hauptsächlich mit dem ÖV erreicht werden. Die ÖV-Erschliessung wird durch die neue Tangentiallinie verbessert.		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Thun, Siegenthalergut (TOW.S-VW.1.7) - Thun, Park Siegenthalergut (TOW.L-Ü.2.1) - Verkehrsintensiver Standort Thun Süd (RGSK-Massnahme) - Thun, BGK Weststrasse-Siegenthalergut (TOW.MIV-Auf.2) - Thun, Velohaupttroute Buchholze-/Adlerstrasse (TOW.LV-Ü.2.1) - Thun, Durchwegung Lüssli-Pfandern (TOW.LV-Ü.2.2) - BGK Burgerstrasse – General-Wille-Strasse (städtische Massnahme) - Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg (AP4) 		

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Stadt Thun, Vorranggebiet für Sport, Freizeit und Tourismus Weststrasse Nord, Antrag auf Festsetzung im RGSK TOW, 2020

Einzelmassnahme Landschaft

Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun

TOW.L-Ü.1

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	ERT	Thun, Steffisburg, Spiez, Heimberg, Uetendorf, Hilterfingen, Oberhofen	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	-	-	-

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Beschluss und Kredit Erarbeitung Freiraumkonzept	ERT
	Ab 2025	Erarbeitung Freiraumkonzept	ERT
	Ca. ab 2026	Ausarbeitung von Massnahmen und etappenweise Umsetzung	ERT / Gemeinden

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen

Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen

Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen

Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen

Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen

Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung -

Flächenbeanspruchung FFF (ha) -

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres Hier Text einfügen

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Gemeinden	ERT	-

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	AP-Horizont
TOW.L-Ü.2.1	Thun, Park Siegenthalergut	A
TOW.L-Ü.2.2	Thun, Park B5 ESP Thun Nord	B
TOW.L-Ü.2.3	Thun, Park Bläuerstrasse	A/B

**Konzeption
Massnahmenpaket**

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

Die folgenden Zielsetzungen sind zu beachten:

- Es sind Freiräume bzw. Parks mit verbindender Qualität – räumlich wie sozial – zu schaffen.
- Bei Entwicklung von grösseren Arealen sind solche Freiräume bzw. Parks zu schaffen.
- Die Zugänglichkeit der Freiräume ist zu sichern bzw. zu schaffen.
- Die äusseren Rahmenbedingungen sind in die Gestaltung miteinzubinden.
- Die verschiedenen Nutzungsansprüche sind zu koordinieren.
- Die Gestaltung von Naherholungsgebieten ist mittels geeigneter Instrumente bzw. qualitätssichernden Verfahren zu steuern.

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Park Siegenthalergut

TOW.L-Ü.2.1

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	-	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	21.08.2019	Städtebauliche Studie	Stadt Thun (PLA)
	19.09.2019	Planungskredit Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	23.08.2023	Studienauftrag Freiraum, Umgebung	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Zonenplanänderung (Einzonung, ZPP)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2026	Masterplan	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2028	Realisierung Park / QZ	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschrieb

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Siegenthalergut (vgl. Massnahme TOW.S-VW.1.7) soll ein Freiraumsystem etabliert und mit einem öffentlichen Park der Grundstein für die nachfolgende bauliche Entwicklung auf dem Areal gelegt werden. Damit wird der zunehmenden Bedeutung des Siedlungsrandes im Zuge der inneren baulichen Verdichtung der Stadt Thun und den damit einhergehenden innerstädtischen Freiraumverlusten und steigenden Bevölkerungszahlen Rechnung getragen.



Bild: Städtebauliche Studie Siegenthalergut

Zweckmässigkeit

- Bezug zu Zukunftsbild** Hier Text einfügen
- Bezug zu Handlungsbedarf** Hier Text einfügen
- Bezug zu Teilstrategie** Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

- Verkehr (WK 1)** Hier Text einfügen
- Siedlung (WK 2)** Hier Text einfügen
- Sicherheit (WK 3)** Hier Text einfügen
- Umwelt (WK 4)** Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	-	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung FFF (ha) Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Hier Text einfügen

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Park B5 ESP Thun Nord

TOW.L-Ü.2.2

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Bild: Städtebauliche Vision ESP Thun Nord, Synthesebericht Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle, 2021, Stadt Thun

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	-	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	17.05.2021	Konzept/Synthese S-Bahn-Haltestelle	Stadt Thun (PLA)
	22.12.2021	Erlass UeO Baufeld B5	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2026	Realisierung Baufeld B5	Baurechtnehmerin
	offen	Realisierung Park B5	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschrieb

Im ESP Thun Nord wird angrenzend an das Baufeld B5 (vgl. Massnahme TOW.S-UV.1.7) ein Bandpark realisiert, der später bis zum Aareraum verlängert werden und eine durchgehende Grünraumverbindung von der Allmend bis zur Aare herstellen soll.

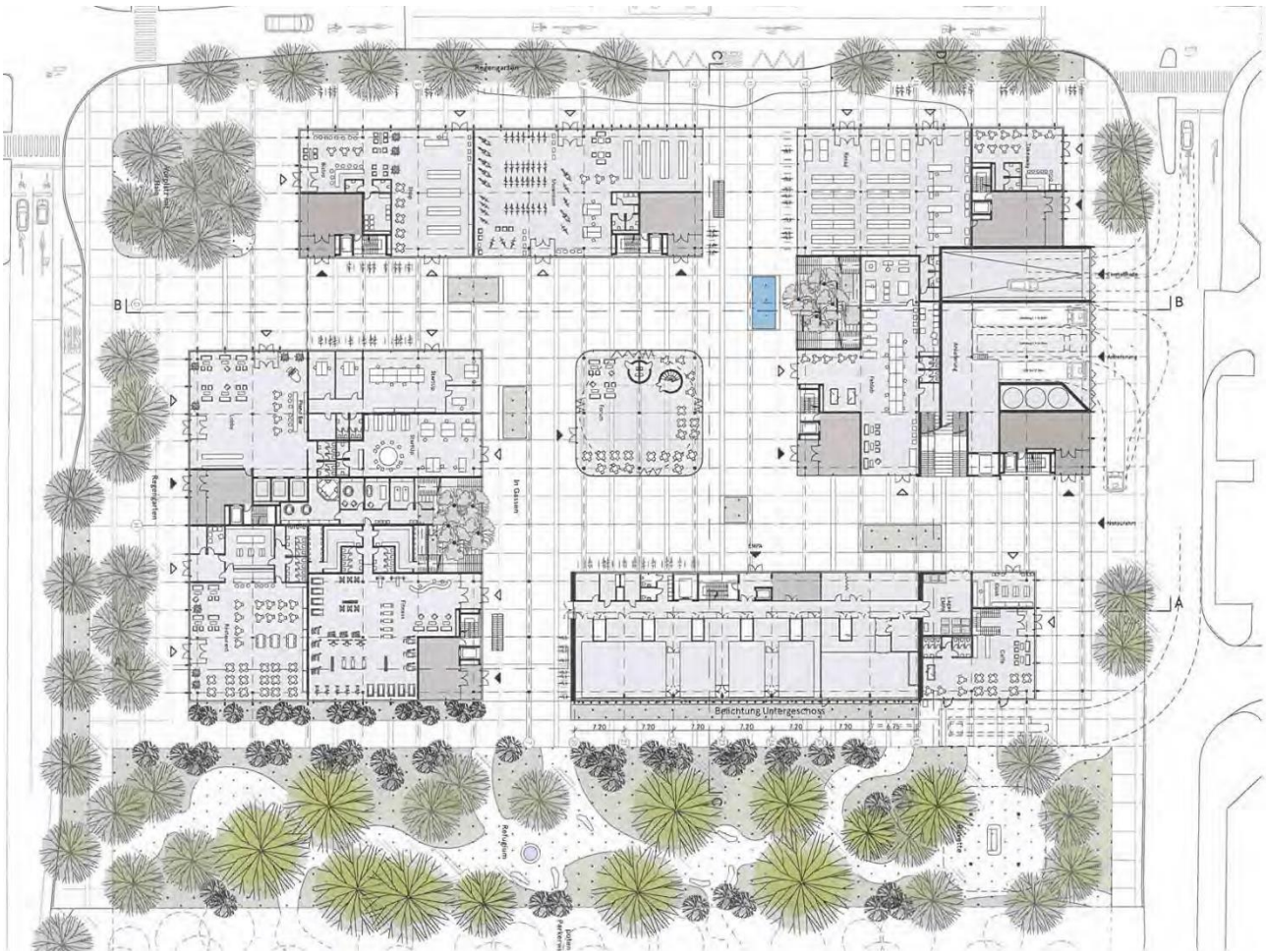


Bild: Grundriss EG Baufeld B5, ZPP R «Thun Nord», Stadt Thun 2021

Zweckmässigkeit

- Bezug zu Zukunftsbild** Hier Text einfügen
- Bezug zu Handlungsbedarf** Hier Text einfügen
- Bezug zu Teilstrategie** Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

- Verkehr (WK 1)** Hier Text einfügen
- Siedlung (WK 2)** Hier Text einfügen
- Sicherheit (WK 3)** Hier Text einfügen
- Umwelt (WK 4)** Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	ler Richtplan RGSK	
	Festsetzung	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung -
FFF (ha)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Hier Text einfügen

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Park Bläuerstrasse

TOW.L-Ü.2.3

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Bild: Situationsplan «Freiraum», Jurybericht Ideenwettbewerb (www.thun.ch)

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	-	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2019	Ideenwettbewerb	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2022	Richtprojekt	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Erlass Überbauungsordnung	Stadt Thun (PLA)
	offen	Zwischennutzung Park	Stadt Thun (PLA)
	offen	Realisierung definitives Parkprojekt	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschreibung Im Rahmen der Entwicklung des Wohnschwerpunkts Bläuerstrasse (vgl. Massnahme TOW.S-SW.1.2) wird ein öffentlicher Park realisiert. Die Realisierung erfolgt etappiert in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung. In einer ersten Phase ist eine Zwischennutzung für den Freiraum angedacht.



Bild: Modellfoto aus Erläuterungsbericht, ecoptima (www.thun.ch)

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	-

**Hinweis Konflikte und Um-
gang mit Umweltschutzge-
setzgebung** Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung -
FFF (ha)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** Hier Text einfügen

Teilmassnahme Landschaft

Heimberg, Louelipark

TOW.L-Ü.2.4

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
Y Y ABC ABC

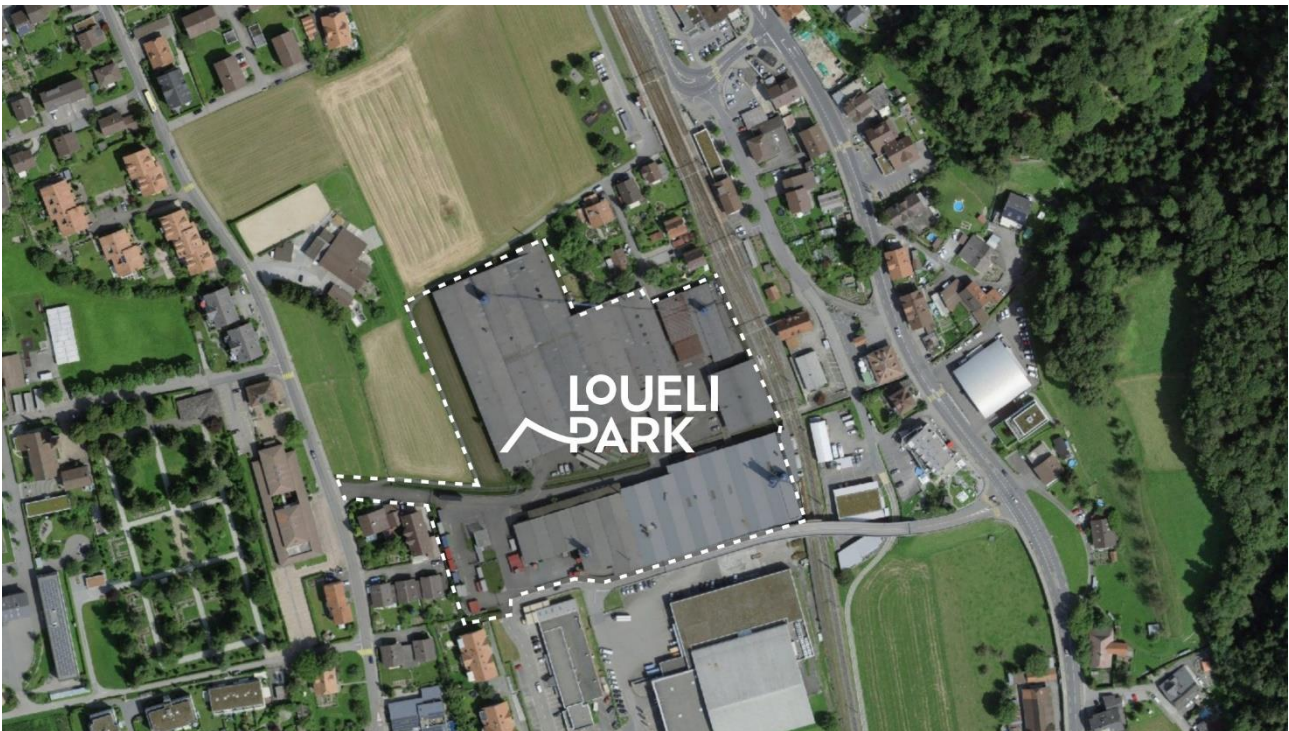


Bild: Perimeter Entwicklungsgebiet Louelipark

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Heimberg	-	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2020	Planungsvereinbarung	Heimberg
	2021	Ideenstudie Gesamtentwicklung Bahnhof	Heimberg
	2022	Entwurf Planungsunterlagen UeO	Heimberg
	Frühjahr 2023	ÜeO «Louelipark» öff. Mitwirkung	Heimberg
	Sommer 2023	Kantonale Vorprüfung	

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Frühjahr 2024	Öffentliche Auflage UeO	Heimberg
	Sommer 2024	Beschluss Urnenabstimmung	Heimberg
	anschliessend	Genehmigung AGR	
	2026	Baustart (frühestens)	
	2028	Fertigstellung	

Massnahmenbeschreibung

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



Bild: Vision Louelipark

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf	Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie	Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2)	Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3)	Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4)	Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
---------------------	---	---

-

-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	Hier Text einfügen
--	--------------------

Flächenbeanspruchung FFF (ha)	-
--------------------------------------	---

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	- Überbauungsordnung «Louelipark» (Stand Vorprüfung)
	- Ideenstudie Gesamtentwicklung Bahnhof Heimberg

- UeO Louelipark: Auswirkungen Mehrverkehr und allfällige Massnahmen;
Bericht verkehrsteiner AG, 2023

Massnahmenpaket Landschaft

See- und Flussufer

TOW.L-Ü.3

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Gemeinden	ERT, Kanton	-

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	AP-Horizont
TOW.L-Ü.3.1	Thun, Lachenareal	B
TOW.L-Ü.3.2	Thun, Pfaffenbühl	B
TOW.L-Ü.3.3	Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung / Längsvernetzung Zulg	A
TOW.L-Ü.3.4	Thun, Aareufer Thun Nord	B
TOW.L-Ü.3.5	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	B

Konzeption Massnahmenpaket

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

- Die Nutzung und Aufwertung der Seeufer, Bach- und Flussläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt und über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt.
- Dabei werden die Bestimmungen aus den übergeordneten Instrumenten von Bund und Kanton sowie der regionale Landschaftsrichtplan und aus dem Konzept «Naherholung am Wasser» (Massnahme AP4) berücksichtigt.
- Die ökologischen Funktionen der Gewässer (Lebensraum, Biodiversität, Vernetzung) werden sichergestellt und wo nötig verbessert und mit dem Hochwasserschutz und der Naherholung abgestimmt.
- Die Gewässer werden wo möglich und mit den Schutzinteressen vereinbar der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Besucherlenkung und Signalisation wird optimiert.
- Die auf die Naherholung ausgerichteten Uferabschnitte werden in das Fuss- und Veloverkehrsnetz eingebunden und die ÖV-Erschliessung wird sichergestellt.
- Die Zugänge für den MIV werden an geeigneten Orten mittels Sammelparkierungen konzentriert und mit der Besucherlenkung abgestimmt.

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Lachenareal

TOW.L-Ü.3.1

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

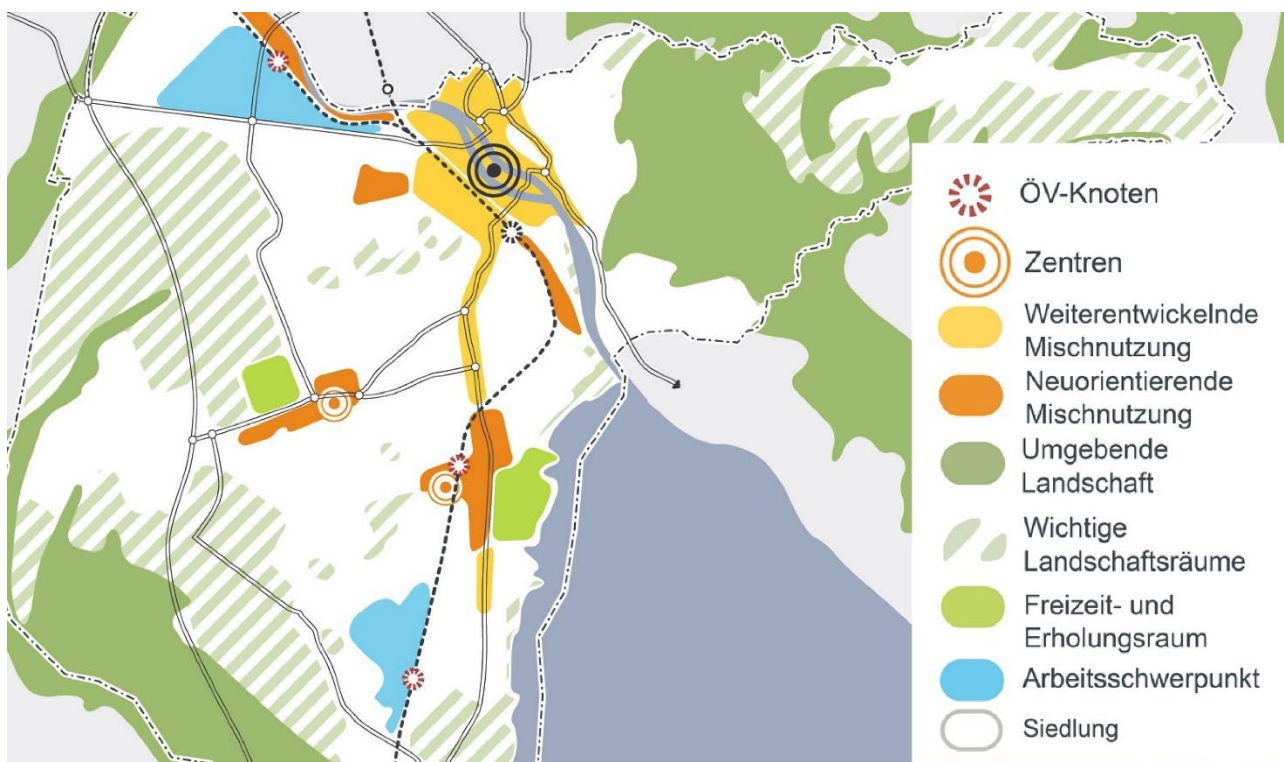


Bild: Ausschnitt STEK, Stadt Thun 2019

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	Sportvereine, Interessengruppen	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
-	-	-	-

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Partizipative Gesamtplanung (Idee)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2028	QS-Verfahren (Leitplan, Konzept)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2032	Zonenplanänderung (ZoeN, ZPP)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2035	QS-Verfahren, UeO	Stadt Thun
	31.12.2037	Umgestaltung	Stadt Thun

Massnahmenbeschrieb

Aufwertung des ufernahen Freiraums für die intensive öffentliche Naherholung mit Fokus auf öffentlich zugängliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen. Verlagerung einzelner nicht standortgebundener, nicht historisch verankerter Sportnutzungen (bspw. Tennisclub) in den Sportcluster Thun Süd (Weststrasse Nord, Massnahme TOW.S-VÜ.1.1).



Bild: Lachenareal, Stadt Thun

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen

Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen

Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen

Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen

Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen

Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

**Koordinationsstand kant.
Richtplan**

Vororientierung

nein

-

**Hinweis Konflikte und Um-
gang mit Umweltschutzge-
setzgebung**

Entwicklung teilweise abhängig von (Teil)Verlagerung der heutigen Sportanlagen in Sportcluster (Weststrasse Nord)
Abstimmung mit SFG (Uferschutzplanung) und Sachplan Seeverkehr (Verlagerung Bootsplätze aus sensiblen Uferräumen)

Flächenbeanspruchung -
FFF (ha)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** Hier Text einfügen

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Pfaffenbühl

TOW.L-Ü.3.2

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

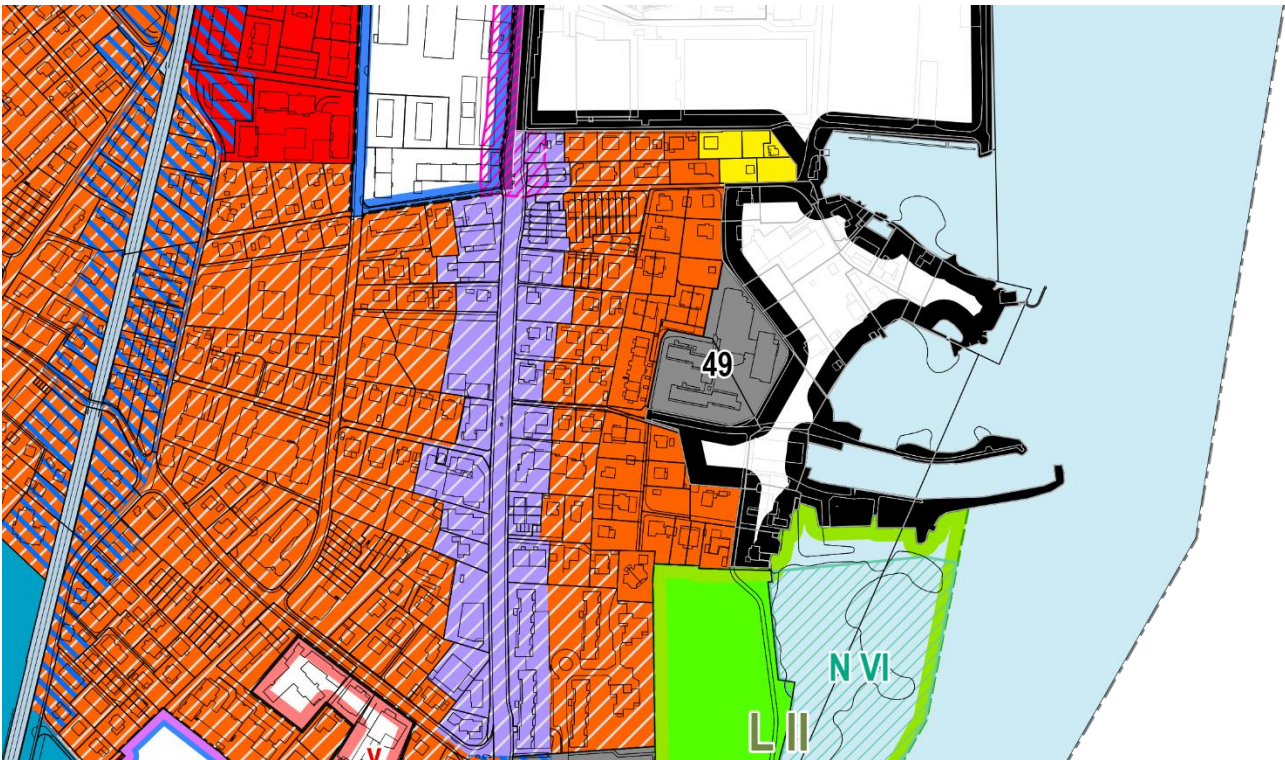


Bild: Ausschnitt Zonenplan Pfaffenbühl, Genehmigungsexemplar Stadt Thun 2023

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	-	-
Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	-	-	-
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	offen	Bereinigung der Uferschutzplanung	Stadt Thun (PLA)
	offen	Umsetzung	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschrieb

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



Bild: Luftbild Pfaffenbühl, RegioGIS Berner Oberland

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Vororientierung	nein	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung FFF (ha) -

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres Hier Text einfügen

Teilmassnahme Landschaft

Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung und Längsvernetzung Zulg

TOW.L-Ü.3.3

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
Y Y ABC ABC

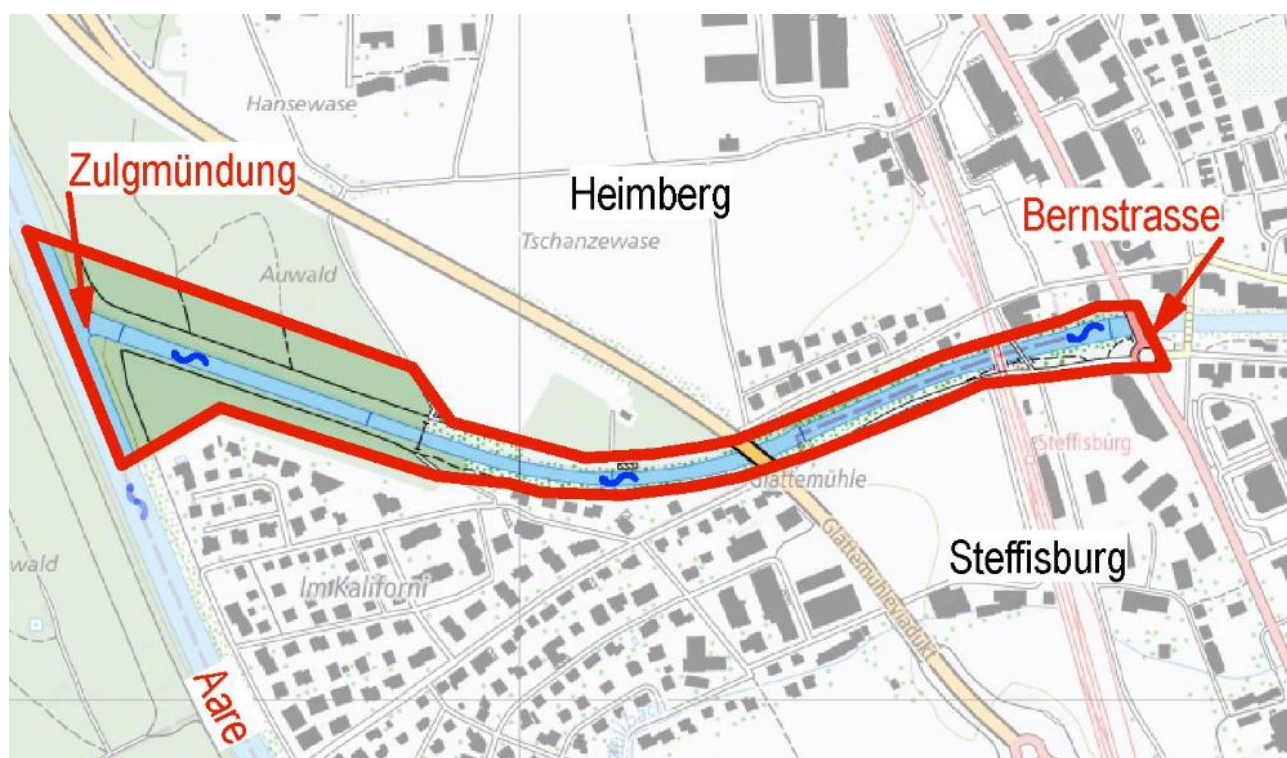


Bild: Projektperimeter (rot umrandet) zwischen der Zulgmündung und der Brücke Bernstrasse

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Steffisburg, Heimberg	Kanton	26

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Sep.-Okt. 2021	Mitwirkung	Heimberg
	Frühling 2022	Planungskredit Gemeindeversammlung	Heimberg
	Herbst 2022	Projektanpassung Vorprüfung	Heimberg
	Sommer 2023	Bauprojekt Venehmlassung	Heimberg
	Ab Herbst 2023	Projektauflage	Heimberg

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Frühling 2024	Projekt- und Kreditgenehmigung	Heimberg
	Herbst 2024	Projektgenehmigung	Heimberg
	Frühling 2025	Beschlüsse Subventionen	Heimberg

Massnahmenbeschrieb Im Rahmen des WBP Hochwasserschutz und Längsvernetzung Zulg wird die Zulg von der Mündung in die Aare (Gemeinde Heimberg) bis zur Brücke Bernstrasse (Gemeinde

Steffisburg) ökologisch aufgewertet und hochwassersicher ausgebaut. Der Mündungsbereich der Zulg wird aufgeweitet, der Gewässerraum wird sich bei der Mündung in der Breite um ca. das dreifache Vergrössern. Um die Längsvernetzung zu ermöglichen, muss die Sohle im Gewässerraum oberhalb der heutigen Mündung abgesenkt und deswegen wiederum die Mischkanalleitung zwischen den Gemeinden Thun und Steffisburg in Richtung der ARA durch ein Düker-Bauwerk in die Tiefe abgesenkt werden. Dieses Vorhaben ist nicht Bestandteil des WBP Hochwasserschutz und Längsvernetzung Zulg, aufgrund der vielen Abhängigkeiten aber für die Umsetzbarkeit des Projekts von grosser Bedeutung. Damit das Gefälle zwischen der Mündung und der Brücke Bernstrasse überwunden werden kann, ist zwischen der Brücke Bernstrasse und der Mündung der Einbau von zwei (oberes und unteres) Traversensystemen vorgesehen. Im Abschnitt oberhalb des Kalistegs sind keine Aufweitungen möglich. Aufgrund der Aufweitung im Mündungsbereich und der Neuverbauung der Ufer sowie der Sohlenabsenkung wird der bestehende Kalisteg zurückgebaut und durch eine neue Fussgängerbrücke ersetzt. Sowohl nördlich als auch südlich des künftigen Gewässerraums der Zulg werden die bestehenden Fusswege zum Teil (Süden) oder weitgehend (Norden) zurückgebaut und entlang dem neuen Gewässerverlauf wieder neu erstellt.

Nach der Abschreibung des Projekts aarewasser durch den Kanton im Jahr 2016 und Aufteilung des Gesamtprojekts in Einzelprojekte ging die Verantwortung für die Längsvernetzung der Zulg an die Gemeinden Steffisburg und Heimberg über.

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf	Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie	Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2)	Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3)	Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4)	Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung FFF (ha) 0

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- Wasserbauplan Zulg Heimberg Hochwasserschutz und Längsvernetzung Planungskosten (Urnenabstimmung, 25. September 2022)
- UVB-Voruntersuchung inkl. Pflichtenheft (Stand Vorprüfung, 29. Juli 2022)

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Aareufer Thun Nord

TOW.L-Ü.3.4

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Bild: Städtebauliche Vision ESP Thun Nord, Synthesebericht Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle, 2021, Stadt Thun

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	Kanton	-

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	17.05.2021	Konzept/Synthese S-Bahn-Haltestelle	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	offen	Anpassung des Uferschutzplans	Stadt Thun (PLA)
	offen	Umsetzung	Stadt Thun (PLA)

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



Bild: Aareufer Thun Nord unterhalb Alpenbrücke, Stadt Thun 2020

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis	ja	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Abhängigkeiten VBS/RUAG (Verfügbarkeiten)
 Abhängigkeit Zeitpunkt Realisierung S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Flächenbeanspruchung FFF (ha) -

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres - ZPP R Thun Nord, Baureglement (mit Änderungen seit 2002)

- Stadt Thun, Richtplan ESP Thun Nord
- Synthesebericht Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli

TOW.L-Ü.3.5

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

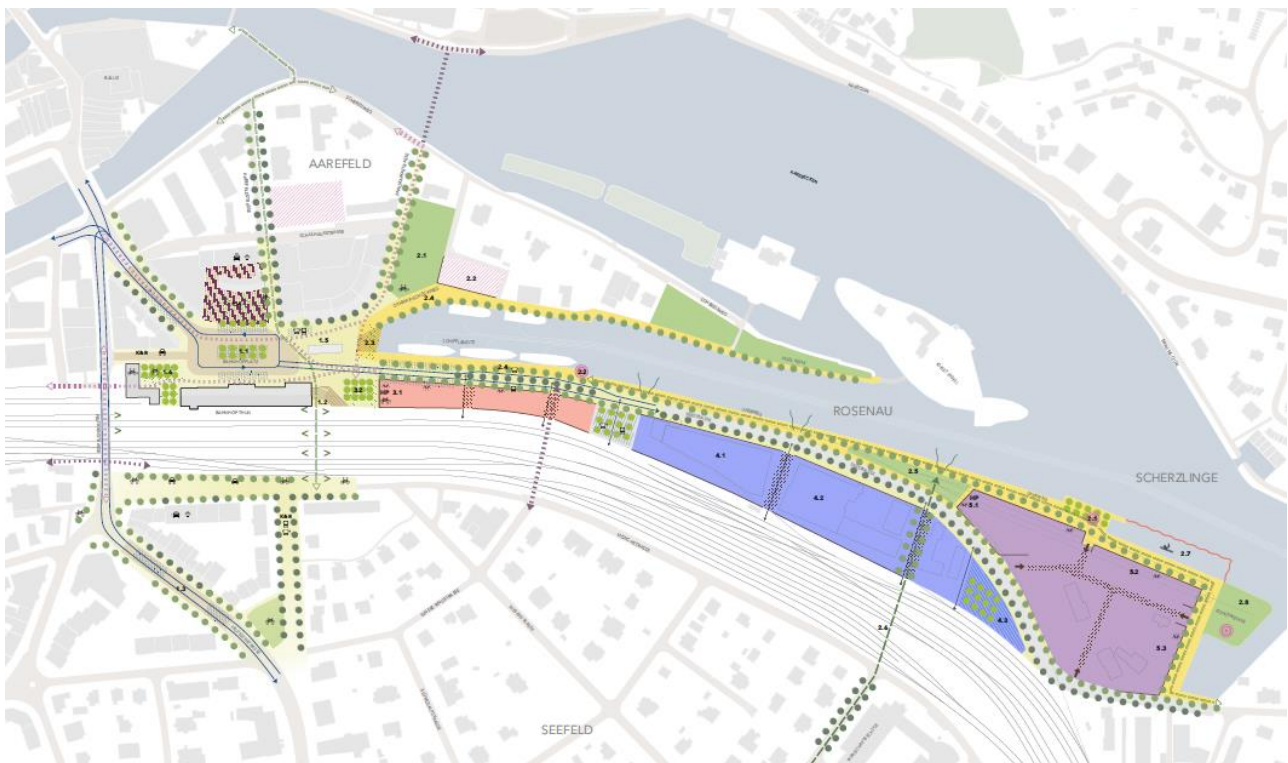


Bild: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	Kanton	-
Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun (PLA)
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun (PLA)
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2028	Aufhebung Kiesverlad Scherzligen	Kanton BE, Balmholz AG
	31.12.2029	Erlass/Revision Grundordnung (ZPP oder UeO/USP) Bahnhof, Aarefeld Süd, Rosenau-Scherzligen	Stadt Thun (PLA)
	ab 2032	Realis. Stadtboulevard Seestrasse und Neugestaltung Uferraum (etappenweise)	Stadt Thun (TBA)

Massnahmenbeschrieb

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



Bild: Schifffahrtskanal mit Blick Richtung See, Charrette-Bericht Stadt Thun 2020

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Hier Text einfügen
Bezug zu Handlungsbedarf	Hier Text einfügen
Bezug zu Teilstrategie	Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Hier Text einfügen
Siedlung (WK 2)	Hier Text einfügen
Sicherheit (WK 3)	Hier Text einfügen
Umwelt (WK 4)	Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis ja	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Teilweise Abhängigkeit zu Verlagerung Kiesumlade-Standort Schiff-Bahn Scherzligen

Flächenbeanspruchung FFF (ha) -

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- Leistbild Stadtquartier Bahnhof Thun
- Charrette-Bericht Stadtquartier Bahnhof Thun
- <https://dialog.thun.ch/de/esp-bahnhof-thun/participant>

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein**

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Gemeinden	ERT	-

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	AP-Horizont
TOW.L-Ü.3.1	Thun, Buchholz-Pfandern	A/B
TOW.L-Ü.3.2	Steffisburg, Landschaftspark «Au»	C

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Die Landschaftsräume der Agglomeration Thun sind mit dem Siedlungsgebiet verzahnt und haben eine wichtige Funktion als Naherholungs- und Freiräume für die Bevölkerung. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur hohen Standortqualität.

Die Nutzung von siedlungsnahen Landschaftsräumen für die Naherholung ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig und mit wenig Verkehr «direkt vor der Haustüre» erfolgen kann. Die Landschaftsräume ausserhalb der Siedlungen sind dadurch aber auch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Erholungssuchenden sind – wo nötig

gemeindeübergreifend – so zu lenken, dass die Natur und Landschaftswerte nicht beeinträchtigt werden.

Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Die bedeutenden Erholungsräume am Siedlungsrand sollen aufgewertet und der Bevölkerung in geeigneter Art und Weise zugänglich gemacht werden (z.B. durch eine Durchwegung).
- Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche sind in den betroffenen Räumen zu klären und aufeinander abzustimmen. Eine Nutzungsüberlagerung zwischen Naherholung und Landwirtschaft wird explizit angestrebt.
- Die Erholungssuchenden sollen so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Wo erforderlich, erfolgt die Lenkung gemeindeübergreifend.
- Die Naherholungsgebiete werden untereinander sowie mit den Freiräumen innerhalb des Siedlungsgebiets vernetzt und in die Fuss- und Veloverkehrsnetze eingebunden.

Teilmassnahme Landschaft

Thun, Buchholz-Pfandern

TOW.L-Ü.4.1

AP5-Horizont

A/B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

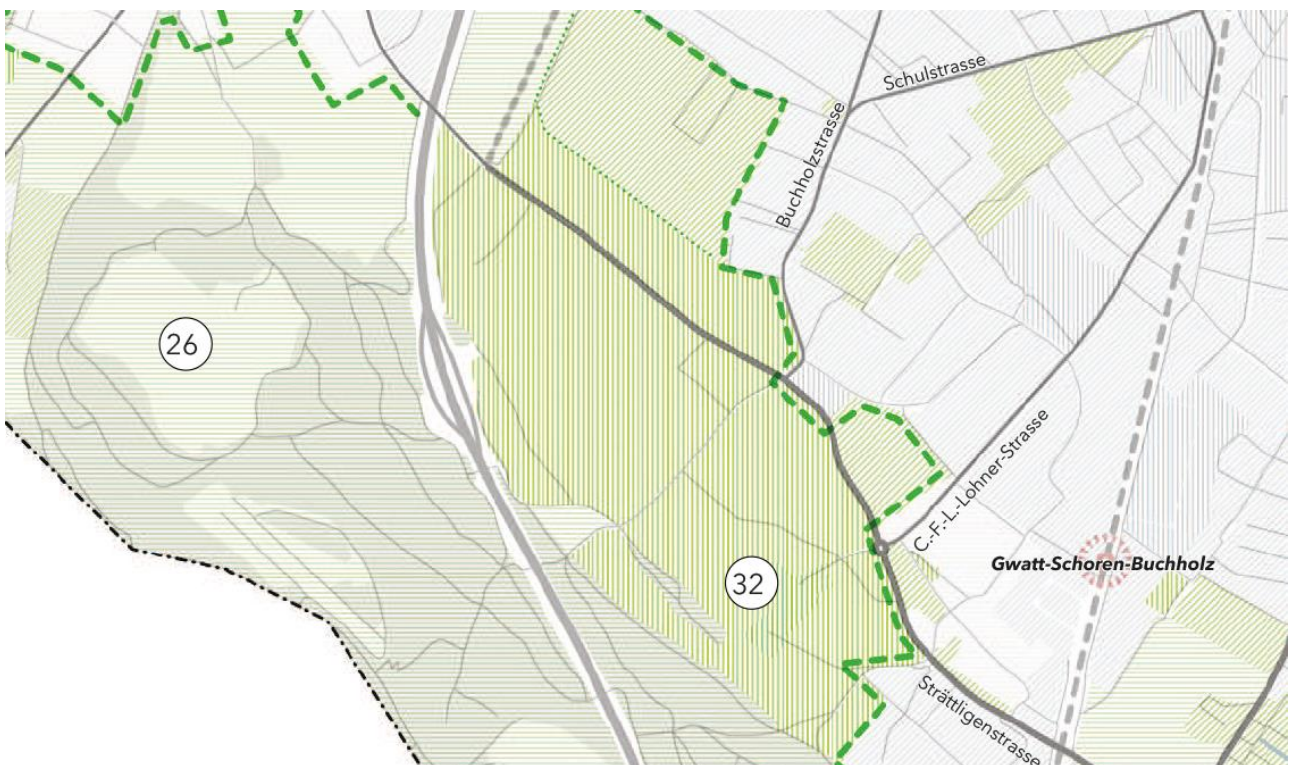


Bild: Ausschnitt Strategiekarte Landschaft, STEK Stadt Thun 2019

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Stadt Thun	-	-
Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Genehmigung Landschaftsentwicklungsgebiet (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Masterplan	Stadt Thun (PLA)
	offen	Umsetzung	Stadt Thun (PLA)

Massnahmenbeschrieb

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

- die Aufwertung für die Landwirtschaft und den ökologischen Ausgleich sowie die Biodiversitätsförderung,
- die Aufwertung als Naherholungsgebiet, unter Abstimmung mit landwirtschaftlichen Interessen,
- die Begrenzung oder Verlegung von störenden und nicht standortgebundenen Nutzungen, die längerfristige Freilegung der Geländekammer,
- die gute landschaftliche Einpassung und Gestaltung einer allfälligen Strasse (Lüsslispange) in das Landschaftsentwicklungsgebiet,
- die Renaturierung des Buchholzbaches,
- die hohe Gewichtung ökologischer Aspekte in Zusammenhang mit dem geplanten Kiesabbau.

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



Bild: Luftbild Landschaftsraum Buchholz-Pfandern

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild Hier Text einfügen

Bezug zu Handlungsbedarf Hier Text einfügen

Bezug zu Teilstrategie Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) Hier Text einfügen

Siedlung (WK 2) Hier Text einfügen

Sicherheit (WK 3) Hier Text einfügen

Umwelt (WK 4) Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis	-

**Hinweis Konflikte und Um-
gang mit Umweltschutzge-
setzgebung** Hier Text einfügen

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)** noch offen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2035 Stadt Thun, 2019
- Bauzonenplan Stadt Thun, Genehmigungsdokument 2023
- Baureglement Stadt Thun, Genehmigungsdokument 2023

Teilmassnahme Landschaft

Steffisburg, Landschaftspark «Au»

TOW.L-Ü.4.2

AP5-Horizont

C

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

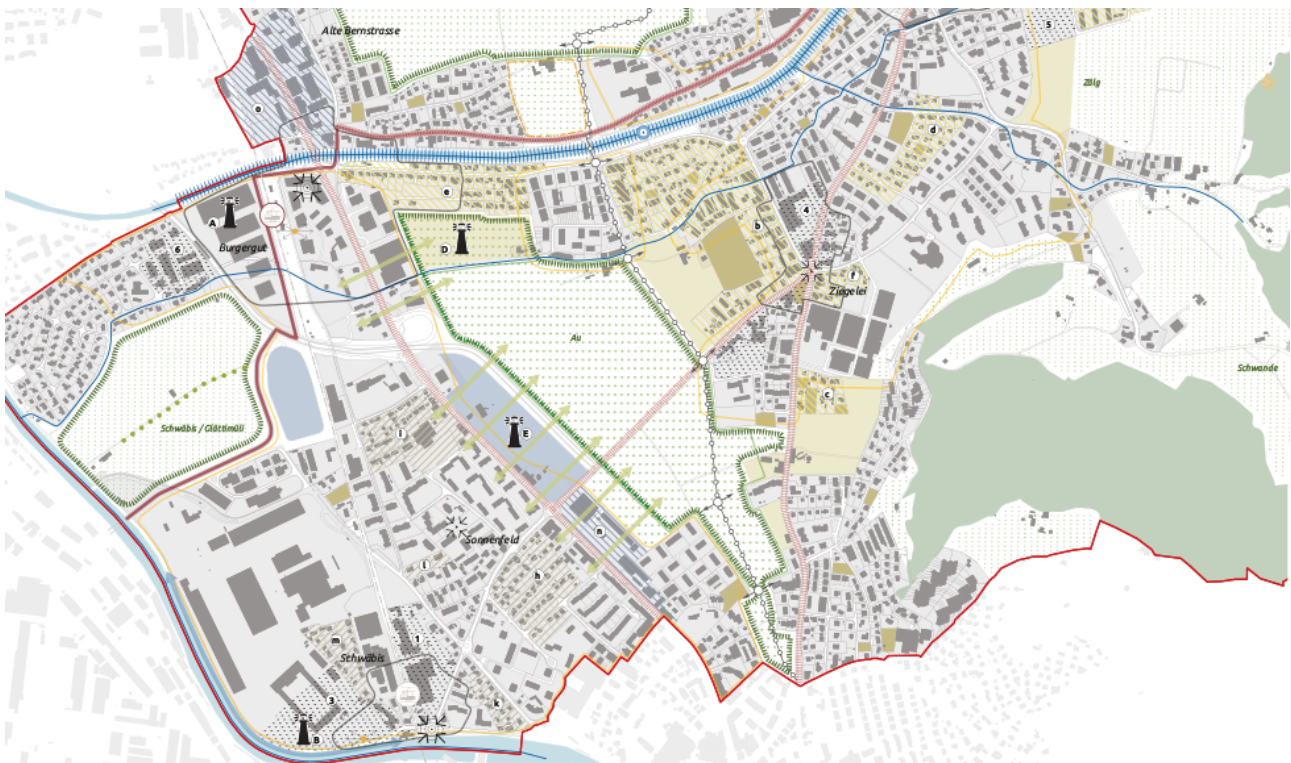


Bild: Ausschnitt Raumentwicklungskonzept 2035, Steffisburg 2018

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Steffisburg	-	-
Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2022	Verabschiedung Raumentwicklungs-konzept (mit OPR)	Steffisburg
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Noch zu definieren	

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet Glockenthal-Au ist eine grosse Landschaftskammer, die vollständig vom Siedlungsgebiet umschlossen ist. Im Zonenplan der Gemeinde Steffisburg wird die Geländekammer dem Landschaftsschutzgebiet Glockenthal zugeordnet. Gemäss dem Raumentwicklungskonzept zur abgeschlossenen Ortsplanungsrevision (in Kraft seit 2023) soll das aktuell vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet langfristig zu einem Landschaftspark weiterentwickelt werden. Kurz- bis mittelfristig sind im Zusammenhang mit der Realisierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.1.4) erste kleinere Teilumsetzungen denkbar.



Bild: Luftbild Landschaftsraum Au, Steffisburg

Zweckmässigkeit

- Bezug zu Zukunftsbild** Hier Text einfügen
- Bezug zu Handlungsbedarf** Hier Text einfügen
- Bezug zu Teilstrategie** Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

- Verkehr (WK 1)** Hier Text einfügen
- Siedlung (WK 2)** Hier Text einfügen
- Sicherheit (WK 3)** Hier Text einfügen
- Umwelt (WK 4)** Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Zwischenergebnis	-

Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung noch offen
FFF (ha)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** - Raumentwicklungskonzept 2035 (REK) Steffisburg, 2018

Massnahmenpaket Landschaft

Kleinstrukturen und Trittsteine

TOW.L-Ü.5

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und
muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte und Kosten	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Kosten (Mio. CHF)
	Gemeinden	ERT	-

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	AP-Horizont
	Noch zu definieren	

Konzeption Massnahmenpaket

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

Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:

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

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd

TOW.KM-Mu.1

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM A

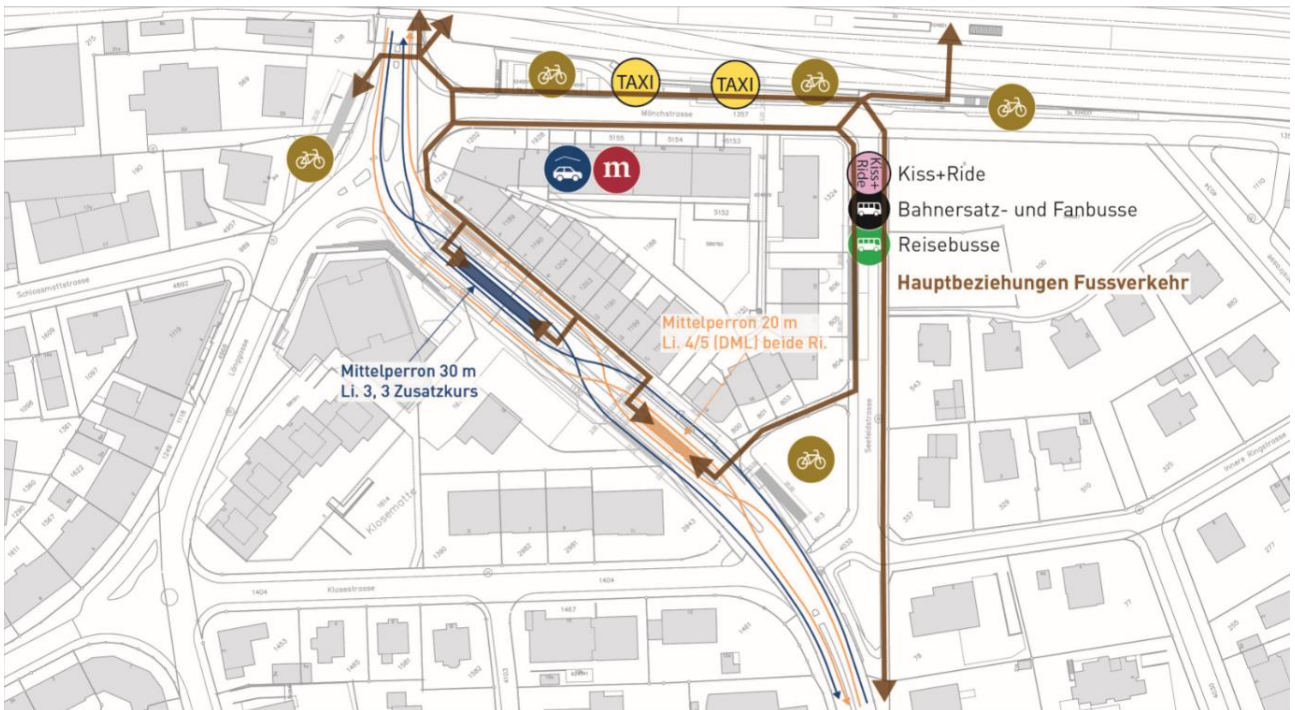
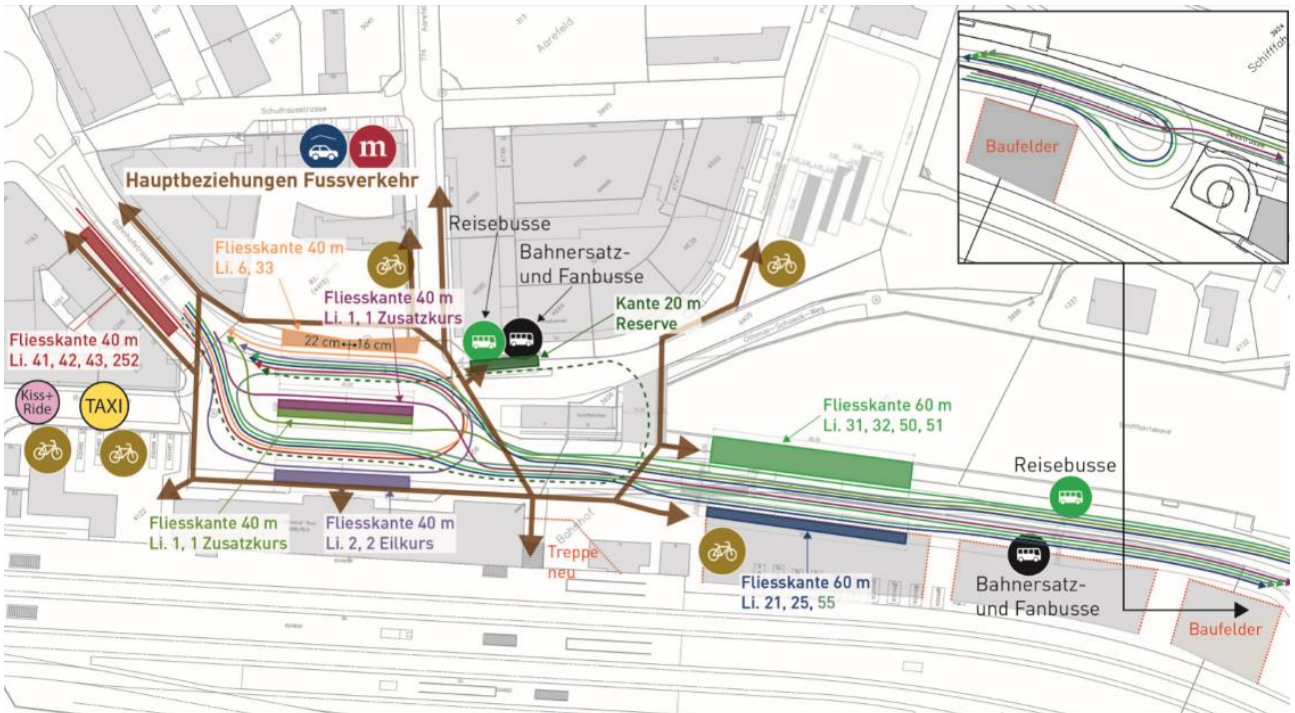
Unterkategorie

KM-Mu A



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Stadt Thun	TBA-OIK, AÖV, STI, SBB, BLS, RVK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	30.0	2028	2031
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Quelle: Bericht Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun (2023)

Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Thun hat eine zentrale Bedeutung als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Schnittstelle zwischen Stadt, Region, Kanton sowie dem Fernverkehr. Auch ist die direkte Bahnhofsumgebung mit Bushof Ort des Ankommens und wichtige Visitenkarte der Stadt Thun. Beiden Funktionen vermag die heutige Situation nicht zu genügen. Der heutige Bushof ist in verkehrlicher und betrieblicher Hinsicht (Verkehrsbelastung, Fahrplanstabilität, BehiG-Konformität) unzureichend und für einen künftigen Angebotsausbau fehlen die Kapazitäten. Weiter mangelt es an genügend Veloabstellplätzen, Platz für Passanten und Aufenthaltsqualität. Folglich soll der Bahn- und Bushof Thun räumlich, betrieblich und gestalterisch optimiert werden. In Folge mehrerer Planungsstudien

konnte im Jahr 2019 im Zusammenhang mit der «Plattform ESP Bahnhof Thun» das Teilprojekt Verkehr abgeschlossen werden. Damit lag eine mögliche Lösung für die Neuorganisation und -gestaltung vor. Aufgrund kritischer Rückmeldungen aus der Mitwirkung wurde das Ergebnis verworfen und ein neues Planungsverfahren gestartet. Den Anfang machte das «LeiStbild», welches partizipativ erarbeitet wurde und dokumentiert, was das Stadtquartier Bahnhof Thun künftig für Bevölkerung, Grundeigentümer und Stadt leisten soll. Es bildete die Grundlage für das nachfolgende «Charrette-Verfahren», in welchem interdisziplinäre Teams räumliche Entwicklungskonzepte und Visionen für das Bahnhofquartier erarbeiteten. Im letzten Schritt, der «Synthese», wurden die Ergebnisse auf ihre Machbarkeit hin überprüft und vertieft sowie zu einem Entwicklungsleitplan zusammengeführt.

Die Massnahme umfasst die künftige Buslösung und die Neugestaltung und Aufwertung des gesamten Bahnhofraums. Hierzu sieht der Entwicklungsleitplan die Aktivierung der Bahnhof-Südseite als Busstandort für die Durchmesserlinien 3 (bestehend) und 4/5 (künftig) vor. Die Haltekanten werden im Bereich der Frutigenstrasse angeordnet. Ergänzend dazu gilt es den ganzen Raum Frutigenstrasse – Mönchstrasse – Seefeldstrasse aufzuwerten und neu zu gestalten.

Auf der Bahnhof-Nordseite erfolgt eine Neudisposition der Haltekanten auf dem Bahnhofplatz sowie eine Aktivierung der Bahnhof- und Seestrasse mit Fliesskanten. Um die Haltekanten an der Seestrasse anfahren zu können, wird zwischen den baulichen Entwicklungsfeldern ein Buswendeplatz geschaffen. Auch ist weiter südlich, zwischen Seestrasse und Gleisanlagen, ein Buswarteplatz geplant, welcher den bestehenden Platz am Othmarschöck-Weg ersetzen soll. Nebst den genannten Bereichen gehören auch der Rampen-, Ländte- und Aarefeldplatz, die Rampenstrasse, Teile der Aarefeld- und Panoramastrasse sowie die Schiffländte beidseits des Schifffahrtskanals zum aufzuwertenden und neu zu gestaltenden Bahnhofraum.

Bahnhof-Nord- und Südseite sollen als ganzheitlicher Bahnhofraum mit urbanem Charakter, verschiedenen Atmosphären und Nutzungsschwerpunkten gestaltet werden. Dies gelingt durch die neue Gliederung und Bildung von kompakten Haltekanten-Paketen, was darüber hinaus zu einer übersichtlichen Situation mit klarer Orientierung in Bezug auf die Umsteige- und Weiterreiseangebote beiträgt. So werden die Bereiche rund um das Valentini und den Othmar-Schöckweg vom Busverkehr freigespielt und zugunsten des Langsamverkehrs und der Erholungsnutzung aufgewertet.

Bei der Neugestaltung und Aufwertung spielen ökologische Themen und klimaangepasste Gestaltung eine zentrale Rolle. Beispiel dafür ist die Aufwertung des Bahnhofplatzes mit einem begrünten (Baum-)Dach auf dem mittleren Busperron.

Machbarkeit

Die vorliegende Buslösung kann in bestehenden Strassenräumen und mit gezielten Eingriffen ohne zwingende Abhängigkeiten und grosse Vorinvestitionen (Enteignungen, Landpool, Verlegung von Strassen etc.) realisiert werden, was einer raschen Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit zugutekommt. Die Lösung berücksichtigt das kurz-/mittelfristige ÖV-Zielbild aus dem Jahr 2019 und die damit zusammenhängenden ÖV-Linienerführungen. Die Erarbeitung erfolgte in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplanungsbüro und unter engem Einbezug des AÖV, der RVK und der STI. Parallel dazu wurde auch das Angebotskonzept ÖV durch die RVK und das BGK Innenstadt erarbeitet, was eine optimale Abstimmung ermöglichte. Aufgrund der breiten Beteiligung sind sowohl die technische wie auch betriebliche Machbarkeit gegeben.

Planungsstand

Stufe 2:

- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)
- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$ (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)

- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$ (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
	2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
	Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$	Stadt Thun
	Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
	Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panorama-	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
	Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun
	Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
	ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
	2025	Projektwettbewerb Panorama-brücke	Stadt Thun
	2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
	2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Das Zukunftsbild sieht eine Neuorganisation und Entflechtung der Umsteigebeziehungen vor. Damit werden entscheidende Voraussetzungen für die ESP-Entwicklung geschaffen.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	Auf der Nordseite des Bahnhofs Thun sind die Platzverhältnisse knapp und die Haltekanten erfüllen die gesetzlichen Grundlagen (BehiG) nicht. Die täglichen Staus beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Zudem sind die Möglichkeiten für vermehrte Durchmesserlinien zu schaffen sowie die generelle Situation für Velo- und Fussverkehr zu verbessern.	
	Bezug zu Teilstrategie	Zur Verbesserung der Platzverhältnisse und Erhöhung der Zuverlässigkeit ist die Aufteilung des Bushofes auf die Nord- und Südseite des Bahnhofs vorgesehen. Entscheidender Baustein zur Umsetzung des ÖV-Zielbildes aus dem Jahr 2019	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation - KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd - KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke - KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost - KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte - KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse <p>- M 12.2 Thun, Umgestaltung Mönchplatz (Ablösung mit KM-Mu 1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd)</p>		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation

TOW.KM-Mu.2

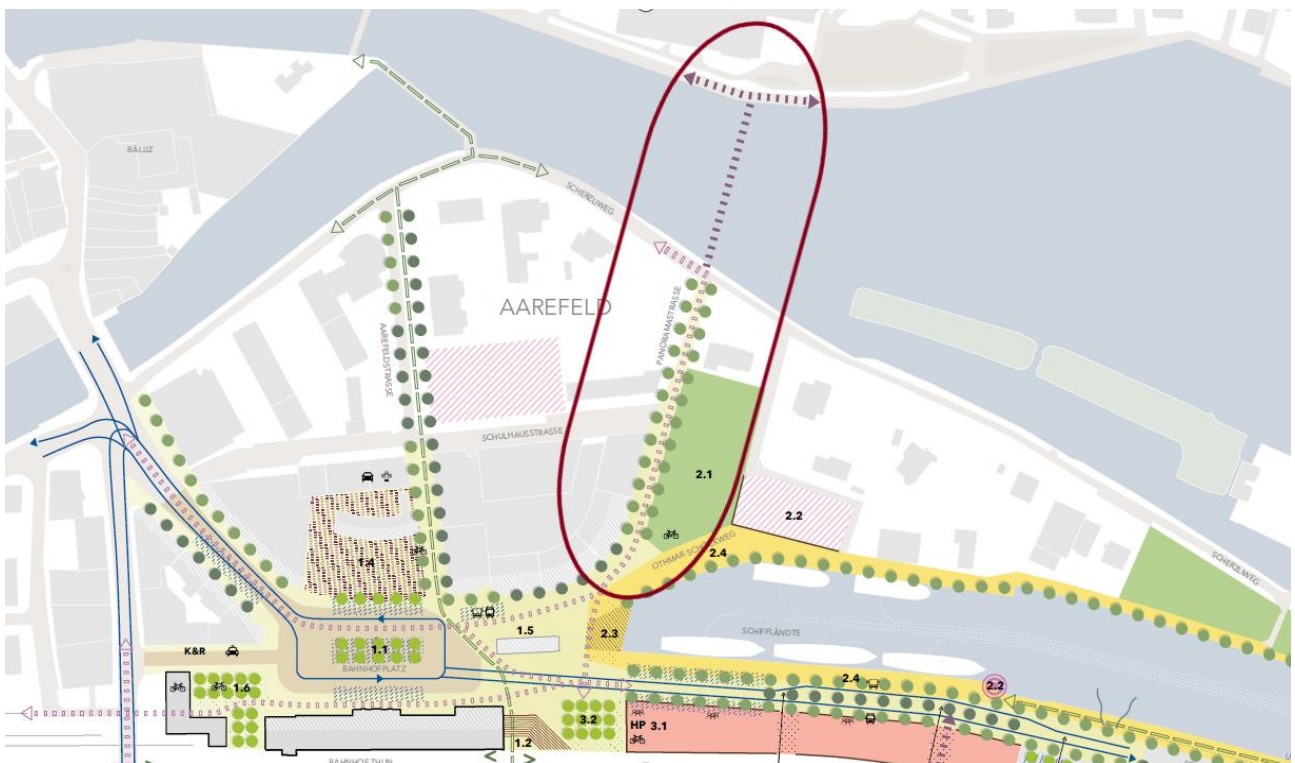
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
KM A

Unterkategorie
KM-Mu A



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Stadt Thun

TBA-OIK, AÖV, STI, SBB, BLS, RVK

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

10.0

2028

2030

Finanzierung AP-Massnahme

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



Anknüpfungen Veloverkehr Bahnhof – Hofstettenstrasse

Massnahmenbeschrieb

Der Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun zeigt auf, wie der Bahnhof Thun als multimodale Verkehrsdrehscheibe optimiert und gestärkt werden soll. Für die verbesserte Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sind die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein genügendes und attraktives Angebot an Veloabstellplätzen zentral. Heute stehen beidseits des Bahnhofs rund 1'700 Abstellplätze zur Verfügung. Der langfristige Bedarf (bis 2035) beträgt 2'600 bis 3'500 Abstellplätze.

Für die Weiterentwicklung des Fuss- und Veloverkehrs im ESP Bahnhof Thun wurde im Rahmen des Charrette-Verfahrens eine neue Aarequerung in der Verlängerung der Panoramastrasse bis hin zum Aarequai vorgeschlagen. Die Idee wurde im Gemeinderat als prioritäres Legislaturziel aufgenommen und in den Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun integriert. Im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun (GVK 2035, S.47) wird auf die fehlende Verbindung vom rechten Aareufer über den Göttibachsteg weiter zum Bahnhof hingewiesen.

Die Teilmassnahme ist Bestandteil des vorgesehenen kommunalen Richtplans ESP Bahnhof Thun und gliedert sich, innerhalb der Agglomeration, in der geplanten Veloroute Steffisburg Schwäbis – Bahnhof Thun – rechtes Seeufer ein. Auf regionaler Ebene ist die neue Veloverbindung bezüglich der Umlagerung des Pendlerverkehrs zwischen dem bevölkerungsreichsten Stadtteil südlich des Bahnhofs und rechtem Thunerseeufer von Bedeutung. Obwohl die vom Durchgangsverkehr stark belastete Hofstettenstrasse als Velohauptroute im GVK eingetragen ist, bestehen enge Platzverhältnisse im Strassenraum insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Thunerhof und Laitorkreisel. Bedeutend ist diese Verbindung als Alternative zur Fahrt durch die Freienhofgasse und insbesondere den Maulbeerkreisel, der einen Unfallschwerpunkt für den Veloverkehr darstellt. Eine direkte Verkehrsführung entlastet das

Bahnhofsumfeld und die Innentstadtdurchfahrt. Ausserdem soll für den Veloverkehr das Absteigen bzw. die Durchfahrt, trotz Fahrverbot, an der oberen Schleuse vermieden werden.

Städtebaulich wird die Achse vom Bahnhofplatz über die Panoramastrasse bis zum Thunerhof neu in Wert gesetzt und ausgestaltet.

Nebst den flankierenden Massnahmen in Bezug auf den Anschluss Bahnhofplatz und Hofstettenstrasse, ist ebenfalls eine neue Velostation für 1'000 Abstellplätze entlang der Panoramastrasse auf der Parzelle 880 vorgesehen.

Machbarkeit

Eine Vorstudie bzw. Machbarkeitsstudie inkl. Kostenschätzung wurde im Juli 2023 in Auftrag gegeben. Die neue Aarequerung erweist sich in Bezug auf die Hochwassersicherheit, den Natur- und Gewässerraum als machbar.

Es ergibt sich eine Synergie in Zusammenhang mit der Velostudie durch das Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK I) auf der Hofstettenstrasse um die Anschlüsse für den Veloverkehr zu sichern. Stadteinwärts ist ein Radstreifen auf der Kantonsstrasse vorgesehen. Um den Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr auf dem Aarequai gering zu halten, ist die kürzeste Verbindung zwischen Aarequai und Hofstettenstrasse zu berücksichtigen. Dabei sind die Anknüpfungen bei der Haltestelle Hofstetten und nördlich des Thunerhofs vorzusehen.

Planungsstand

Stufe 2:

-
- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)
- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30% (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50% (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	
2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun

Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30%	Stadt Thun
Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panorama-	Stadt Thun
Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun
Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50%	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
2025	Projektwettbewerb Panoramabrücke	Stadt Thun
2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun

ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun
2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Das regionale Veloalltagsnetz ergänzt den öffentlichen Verkehr. Das Zukunftsbild sieht auch eine gute Anbindung des rechten Thunerseeufers inkl. ausreichender Abstellanlagen für Bike+Ride vor.
Bezug zu Handlungsbedarf	Die täglichen Staus beeinträchtigen wichtige Veloverbindungen stark. Mit der Realisierung des ESP Bahnhof Thun sind die Durchbindungen der Velohaupttrouten zu verbessern, insbesondere auch Richtung rechtes Thunerseeufer.
Bezug zu Teilstrategie	Die Panoramabrücke schafft eine sichere Velohauptverbindung ans rechte Thunerseeufer und schliesst damit eine Netzlücke. Ebenso baut die Massnahme das Angebot an Veloabstellplätzen in Einklang mit den starken ÖV-Wachstumsprognosen aus.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe (Vernetzung).
Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.
Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr
Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten

keine

Umweltverträglichkeit

Die Anforderungen bezüglich Hochwasserschutz, Uferschutz und Ökologie können eingehalten werden. Weitere Aspekten der Umweltverträglichkeit wird im Anschluss der Machbarkeitsstudie geprüft.

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

- KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd
 - KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd
 - KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke
 - KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost
 - KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte
 - KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse
- LV 1.1 Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen-Schadau (wobei diese Querung/Fähre stärker dem Fussgänger- als dem Veloverkehr dient und deutlich weiter östlich liegt.)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung, Pläne im Mst. 1.200

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Velostation NordSüd

TOW.KM-Mu.3

AP5-Horizont

A

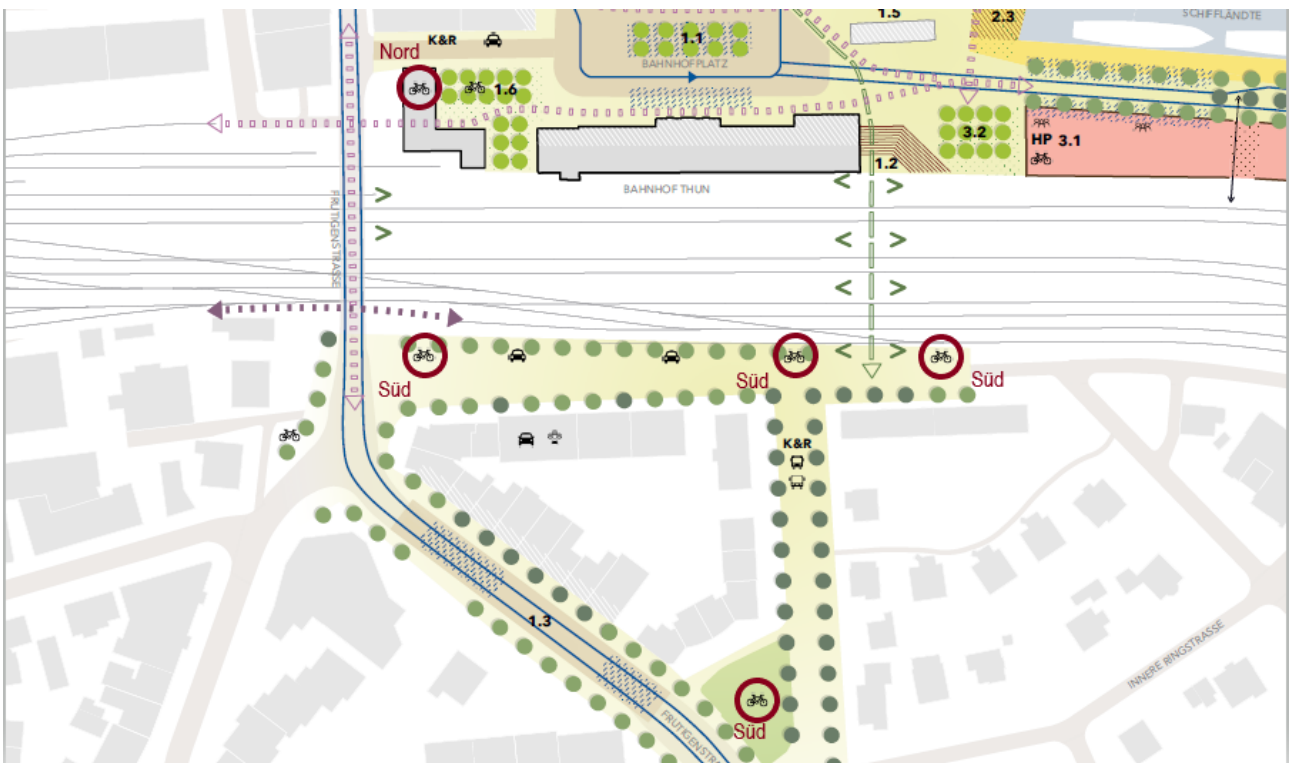
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM A

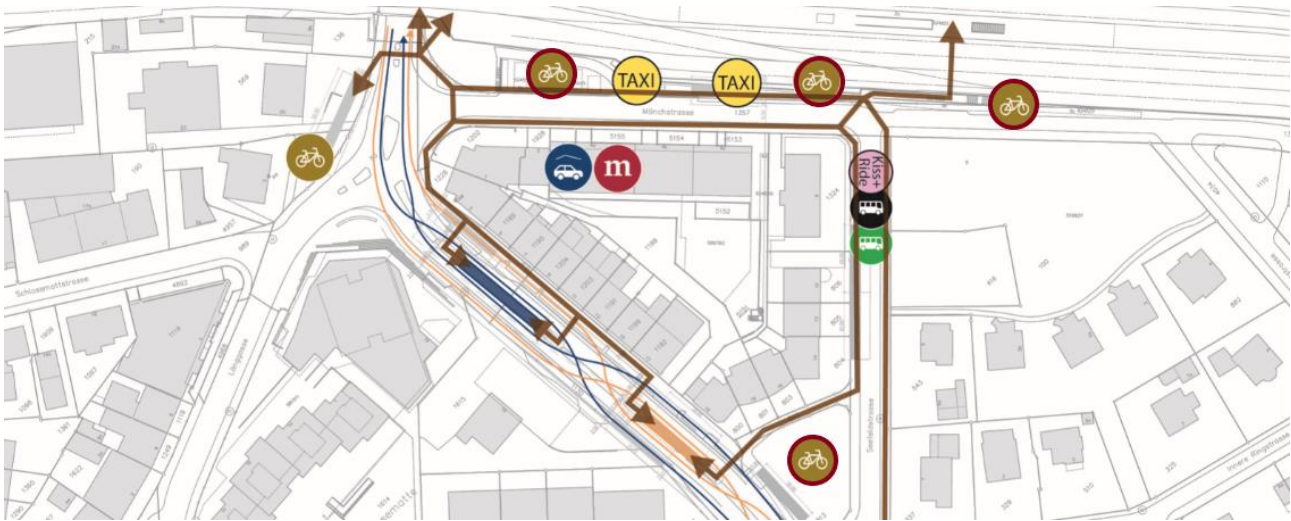
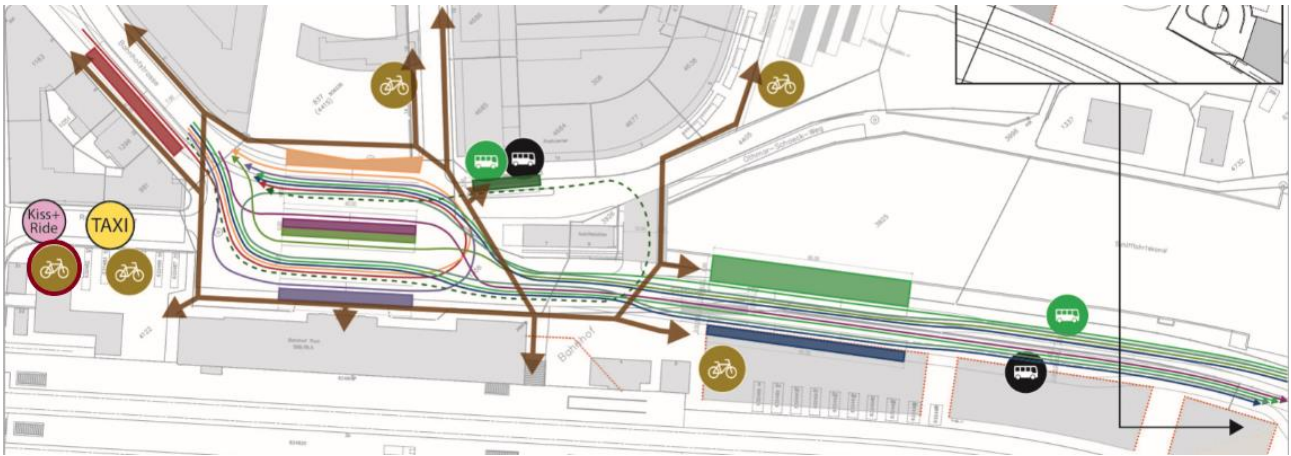
Unterkategorie

KM-Mu A



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
		Stadt Thun	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.0	2028	2031
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Quelle: Bericht Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun (2023)

Massnahmenbeschrieb

Der Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun zeigt auf, wie der Bahnhof Thun als multimodale Verkehrsdrehscheibe optimiert und gestärkt werden soll. Für die verbesserte Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sind die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein genügendes und attraktives Angebot an Veloabstellplätzen zentral. Heute stehen beidseits des Bahnhofs rund 1'700 Abstellplätze zur Verfügung. Der langfristige Bedarf (bis 2035) beträgt 2'600 bis 3'500 Abstellplätze.

Auf der Bahnhof-Nordseite sieht der Entwicklungsleitplan zusätzlich zu den rund 400 bestehenden oberirdischen Abstellplätzen, welche sich an der Rampen- und Schulhausstrasse befinden, eine oberirdische Velostation an der Panoramastrasse mit rund 1000 neuen Abstellplätzen vor (vgl. KM-Mu.2). Ausserdem müssen die rund 450 bestehenden oberirdischen Abstellplätze auf dem heutigen P+R Parkplatz am Bahnhof der baulichen Entwicklung des Areals Seestrasse weichen und ersetzt werden (vgl. KM-Mu.5). Ebenfalls im Entwicklungsleitplan festgehalten und Teil dieser Massnahme ist die neue unterirdische Velostation unter dem Rampenplatz mit Zugang ab der Rampenstrasse mit rund 600 neuen Abstellplätzen.

Auf der Bahnhof-Südseite sieht der Entwicklungsleitplan die Aufwertung und den Ausbau der rund 450 bestehenden oberirdischen Abstellplätze zwischen Mönchstrasse und Gleisanlagen vor. Geprüft werden die Machbarkeit von Doppelstockparkern und/oder eine unterirdische Velostation im Bereich PU-Nord mit direktem Anschluss. Mit einer unterirdischen Velostation könnten zusätzliche Kapazitäten im Rahmen von 300-600 Abstellplätzen geschaffen werden. Die Umsetzung im Bereich Mönchstrasse wie auch das Schaffen rund 100 neuer Abstellplätze im Park zwischen Frutigen- und Seefeldstrasse sind Teil dieser Massnahme.

Ein weiterer neuer Standort, nördlich des Mönchplatzes, wird erst zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge der Arealentwicklung Bahnhof West geprüft und ist nicht Teil dieser Massnahme.

Mit diesem Massnahmenblatt werden die früheren Massnahmen KM 5.1 Thun Velostation beidseitig Bahnhof Thun und KM 5.2 Thun Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt) abgelöst.

Machbarkeit

Die unterirdischen Velostationen Nord/Süd waren Bestandteil des Teilprojekts Verkehr und können auf dieser Basis weiter vertieft werden. Für die Velostation Nord liegt bereits eine Machbarkeitsstudie der SBB aus dem Jahr 2019 vor. Mit der SBB und BLS haben Gespräche in Bezug auf die nächsten Planungsschritte stattgefunden.

Planungsstand

Stufe 2

- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)
- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$ (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$ (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
	2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
	Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$	Stadt Thun

Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke	Stadt Thun
Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun
Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
	ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
	2025	Projektwettbewerb Panoramabrücke	Stadt Thun
	2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun

2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds sind ausreichende Abstellanlagen für Bike + Ride (B+R) an allen Bahnhaltstellen.
Bezug zu Handlungsbedarf	Die bestehenden Abstellanlagen sind weitgehend ausgelastet. Mit der Realisierung des ESP Bahnhof Thun und den starken ÖV-Wachstumsprognosen nimmt der Bedarf an Abstellplätzen weiterhin zu und damit besteht insbesondere am Bahnhof Thun grosser Handlungsbedarf.
Bezug zu Teilstrategie	Die Teilstrategie Veloverkehr sieht vor, das Angebot von Veloabstellplätzen im Einklang mit den starken ÖV-Wachstumsprognosen bedarfsgerecht weiter auszubauen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.
Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.
Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr
Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten

keine

Umweltverträglichkeit

gegeben

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Hier Text einfügen

Bezug zu weiteren Massnahmen

- KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd
- KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation
- KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke

- KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost
- KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte
- KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse

- KM 5.1 Thun Velostation beidseitig Bahnhof Thun (AP1: Abstandsnahme bzw. Ablösung durch KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd)
- KM 5.2 Thun Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt) (AP1: Abstandsnahme bzw Ablösung durch KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd)
- LV 1.3 Wegverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis
- LV 9.1 Fuss- und Veloverkehrsverbindung Mönchstrasse-Kasernenstrasse
- M 12.1 Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Hier Text einfügen

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke

TOW.KM-Mu.4

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM A

Unterkategorie

KA-Mu A

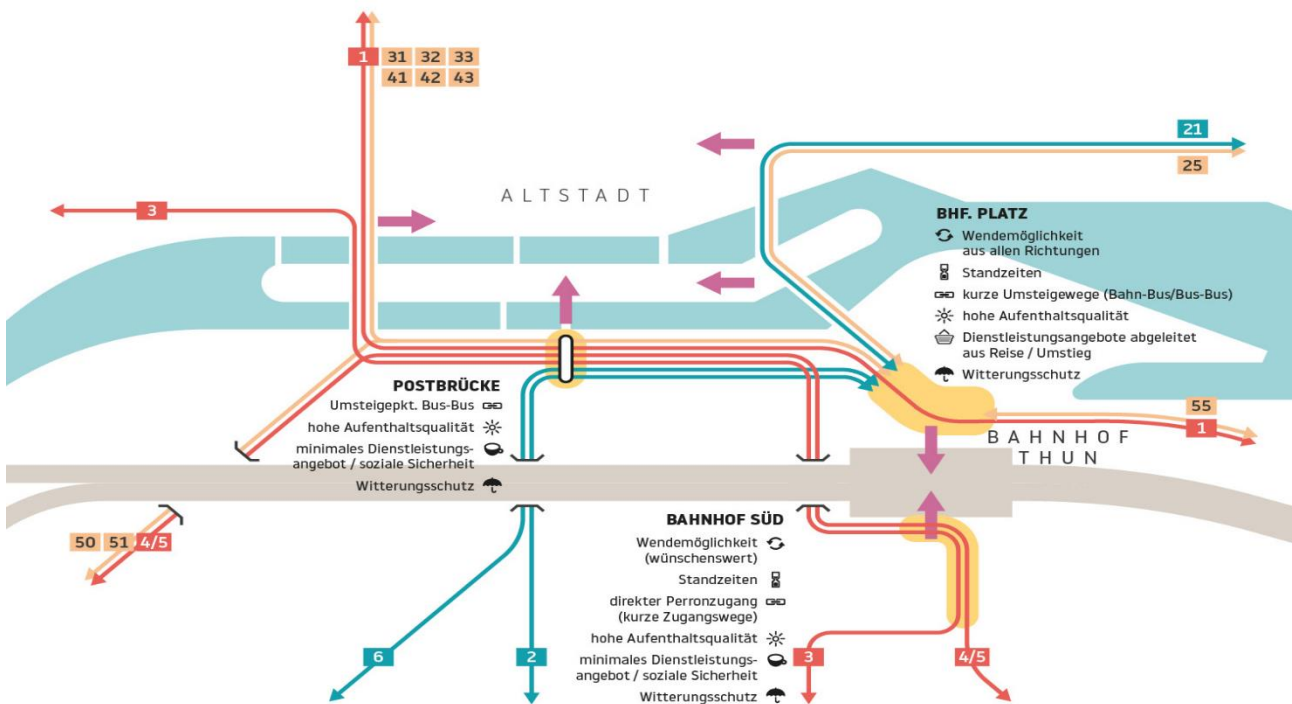


Abbildung 1: ÖV-Zielbild (ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt, 2019)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Stadt Thun		TBA-OIK, AÖV, STI, RVK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3	2028	2030	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			

Weitere Abbildungen folgen, sobald BGK Innenstadt 2024 vorliegend.

Massnahmenbeschrieb	<p>Der Bahnhof Thun hat eine zentrale Bedeutung als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Schnittstelle zwischen Stadt, Region, Kanton sowie dem Fernverkehr. Auch ist die direkte Bahnhofsumgebung mit Bushof Ort des Ankommens und wichtige Visitenkarte der Stadt Thun. Beiden Funktionen vermag die heutige Situation nicht zu genügen. Der heutige Bushof ist in verkehrlicher und betrieblicher Hinsicht (Verkehrsbelastung, Fahrplanstabilität, BehiG-Konformität) unzureichend und für einen künftigen Angebotsausbau fehlen die Kapazitäten. Weiter mangelt es an genügend Veloabstellplätzen, Platz für Passanten und Aufenthaltsqualität. Folglich soll der Bahn- und Bushof Thun räumlich, betrieblich und gestalterisch optimiert werden.</p> <p>Entsprechend dem Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun erfolgt die künftige Buslösung sowie die Neugestaltung und Aufwertung des gesamten Bahnhofraums mit der Bushoferweiterung Nord/Süd (vgl. KM-Mu.1). Neben der Neudisposition der Haltekannten auf der Nordseite wird die Bahnhof-Südseite als Busstandort für die Durchmesserlinien 3 (bestehend) und 4/5 (künftig) aktiviert. Die Buslösung stützt sich auf das ÖV-Konzept Vertiefung Innenstadt (RVK, 2019).</p> <p>Um die Neuorganisation des Bushofs zu ermöglichen, soll die Bushaltestelle Postbrücke als zusätzliche (Bus-Bus-)Drehscheibe neben dem Bahnhof Thun aufgewertet werden (insbesondere für Durchmesserlinien, die nur im Süden des Bahnhofs halten). Mit dem zusätzlichen zentralen und behindertengerechten Umsteigeort zwischen den Buslinien wird der Bahnhofsraum entlastet. Ausserdem stellt der Knoten Aarestrasse / Mittlere Strasse zusammen mit der Postbrücke ein wichtiger Zugang zur Altstadt dar. Hier soll ein neuer öffentlicher Platz entstehen und die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Innenstadt (vgl. MIV-Auf.1) werden verschiedene Varianten für die Anordnung der Bushaltekanten geprüft. Diese stehen zum Teil in direkter Abhängigkeit zum Verkehrsregime auf den Hauptachsen der Innenstadt.</p> <p>Die Massnahme zur Aufwertung der Haltestelle Postbrücke umfasst folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Haltekannten für Busse inkl. Wartebereich (BehiG-Konformität)- Gestaltung Knoten und Platz Aarestrasse / Mittlere Strasse- Optimierung Fussgänger- und Veloführung
Machbarkeit	<ul style="list-style-type: none">- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt- Entwicklungsleitplan und Vertiefung Buslösung- BGK Innenstadt- BGK Bahnhofsraum- Prüfung der Buspriorisierung mittels Verkehrssimulation und in Abstimmung mit dem Verkehrsregime auf der Aarestrasse und dem kantonalen Verkehrsmanagement.
Planungsstand	<ul style="list-style-type: none">- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)- BGK Innenstadt (Abschluss 2024)- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30% (Abschluss 2024)- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)

- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$ (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
	2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
	Q1 2024	BGK Innenstadt	Stadt Thun
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$	Stadt Thun
	Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
	Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
	Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun
	Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
	ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
	2025	Projektwettbewerb Panorama-brücke	Stadt Thun
	2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
	2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration. Durch die Bushoferweiterung auf der Südseite des Bahnhofs (KM-Mu.1) verlängern sich die Umsteigewege. Die altstadtnahe Bushaltestelle Postbrücke stellt weiterhin attraktive Umsteigewege und die attraktive Anbindung an die Altstadt sicher.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	Auf der Nordseite des Bahnhofs Thun sind die Platzverhältnisse knapp und die Haltekanten erfüllen die gesetzlichen Grundlagen (BehiG) nicht. Die täglichen Staus	

		beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Die Ergänzung um einen Bushof südlich des Bahnhofs sowie die vermehrte Durchbindung von Buslinien erfordern eine Verbesserung der Umsteigesituation zwischen den Buslinien.	
	Bezug zu Teilstrategie	Der ÖV-Knoten Postbrücke stellt kurze Umsteigewege zwischen den Stadtbuslinien und die Anbindung an die Altstadt sicher.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	Keine		
Umweltverträglichkeit	Gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd - KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation - KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd - KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost - KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte - KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse - MIV-Auf.1 BGK Innenstadt 		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost

TOW.KM-Mu.5

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM B

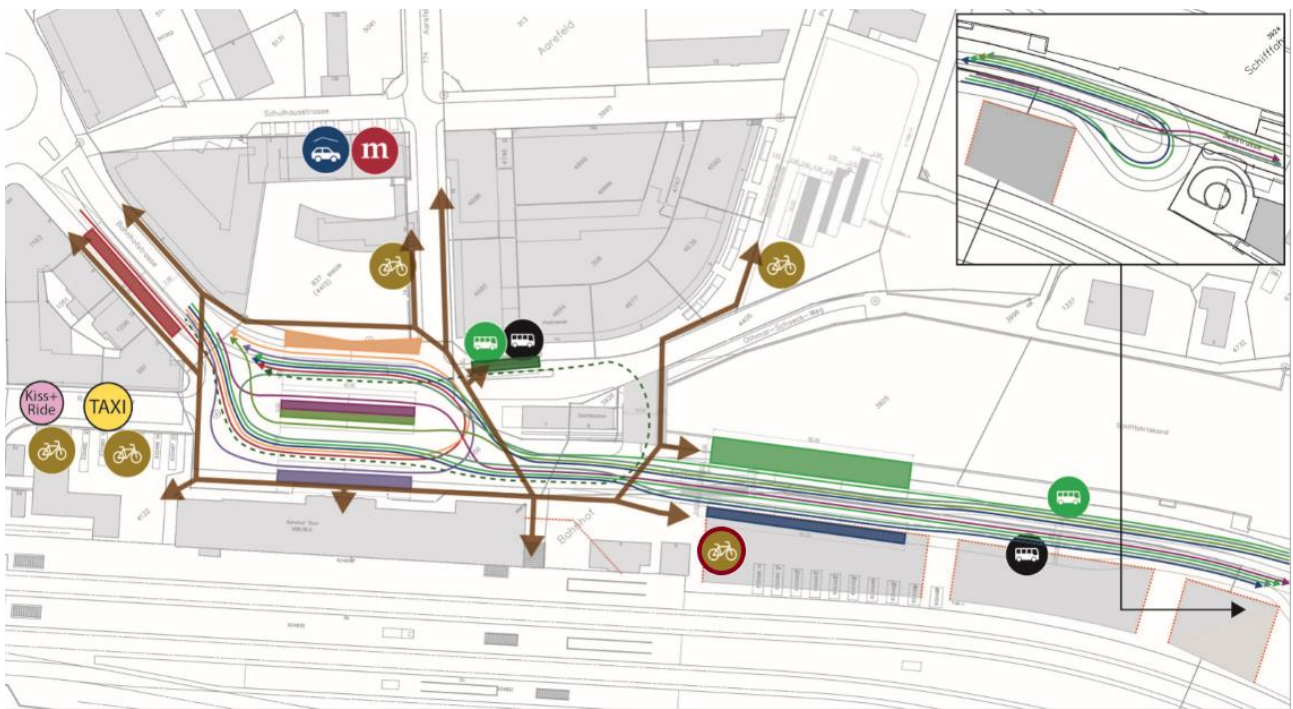
Unterkategorie

KM-Mu B



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Stadt Thun	TBA-OIK, AÖV, STI, SBB, BLS, RVK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.0	2032	2034
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Quelle: Bericht Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun (2023)

Massnahmenbeschrieb Der Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun zeigt auf, wie der Bahnhof Thun als multimodale Verkehrsdrehscheibe optimiert und gestärkt werden soll. Für die verbesserte Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sind die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein genügendes und attraktives Angebot an Veloabstellplätzen zentral. Heute stehen beidseits des Bahnhofs rund 1'700 Abstellplätze zur Verfügung. Der langfristige Bedarf (bis 2035) beträgt 2'600 bis 3'500 Abstellplätze.

Auf der Bahnhof-Nordseite sieht der Entwicklungsleitplan zusätzlich zu den rund 400 bestehenden oberirdischen Abstellplätzen, welche sich an der Rampen- und Schulhausstrasse befinden, eine oberirdische Velostation an der Panoramastrasse mit rund 1000 neuen Abstellplätzen (vgl. KM-Mu.2) sowie eine unterirdische Velostation unter dem Rampenplatz mit rund 600 neuen Abstellplätzen (vgl. KM-Mu.3) vor. Ausserdem müssen die rund 450 bestehenden oberirdischen Abstellplätze auf dem heutigen P+R Parkplatz am Bahnhof der baulichen Entwicklung des Areals Seestrasse weichen und ersetzt werden.

Die Massnahme umfasst den Ersatz bzw. die Integration der Abstellplätze auf dem heutigen P&R in den künftigen Kopfbau des Areals Seestrasse (ober- und/oder unterirdisch) sowie weitere im Bahnhofsumfeld (Aarefeld-, Seestrasse, Molkereiweg, u.a.m.). Unterirdische Veloabstellplätze werden direkt an die PU-Mitte angeschlossen.

Machbarkeit Die Umsetzung der Velostation wird in Zusammenhang mit der Arealentwicklung Seestrasse vertieft. Die Grundzüge dieser Entwicklung werden in enger Abstimmung mit dem BGK Bahnhof Nord/Süd festgelegt. Die detaillierte Umsetzung erfolgt im Anschluss im Rahmen eines Architekturwettbewerbs. Die Anbindung einer unterirdischen Velostation an die PU-Mitte war bereits im Teilprojekt Verkehr enthalten.

Planungsstand

Stufe 1

- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)

- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$ (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$ (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
	2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
	Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$	Stadt Thun
	Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
	Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
	Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun

Q2 2025 BGK BHF Nord/Süd inkl. Stadt Thun
Kostenschätzung ±50%

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
	ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
	2025	Projektwettbewerb Panorama-brücke	Stadt Thun
	2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
	2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
	2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Wichtiger Baustein zum Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun und Förderung der Abstellangebote im östlichen Teil des ESP.
	Bezug zu Handlungsbedarf	Qualitätsverbesserung des Angebots an Veloabstellplätzen an der zentralen Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration Thun.

	Bezug zu Teilstrategie	Qualitätsverbesserung des Angebots an Veloabstellplätzen an der zentralen Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration Thun.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantona- ler Richtplan
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd - KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation - KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Süd/West - KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke - KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte - KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum - KM 5.1 Thun Velostation beidseitig Bahnhof Thun (AP1: Abstandsnahme) - KM 5.2 Thun Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt) (AP1: Abstandsnahme) 		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte

TOW.KM-Mu.6

AP5-Horizont

B

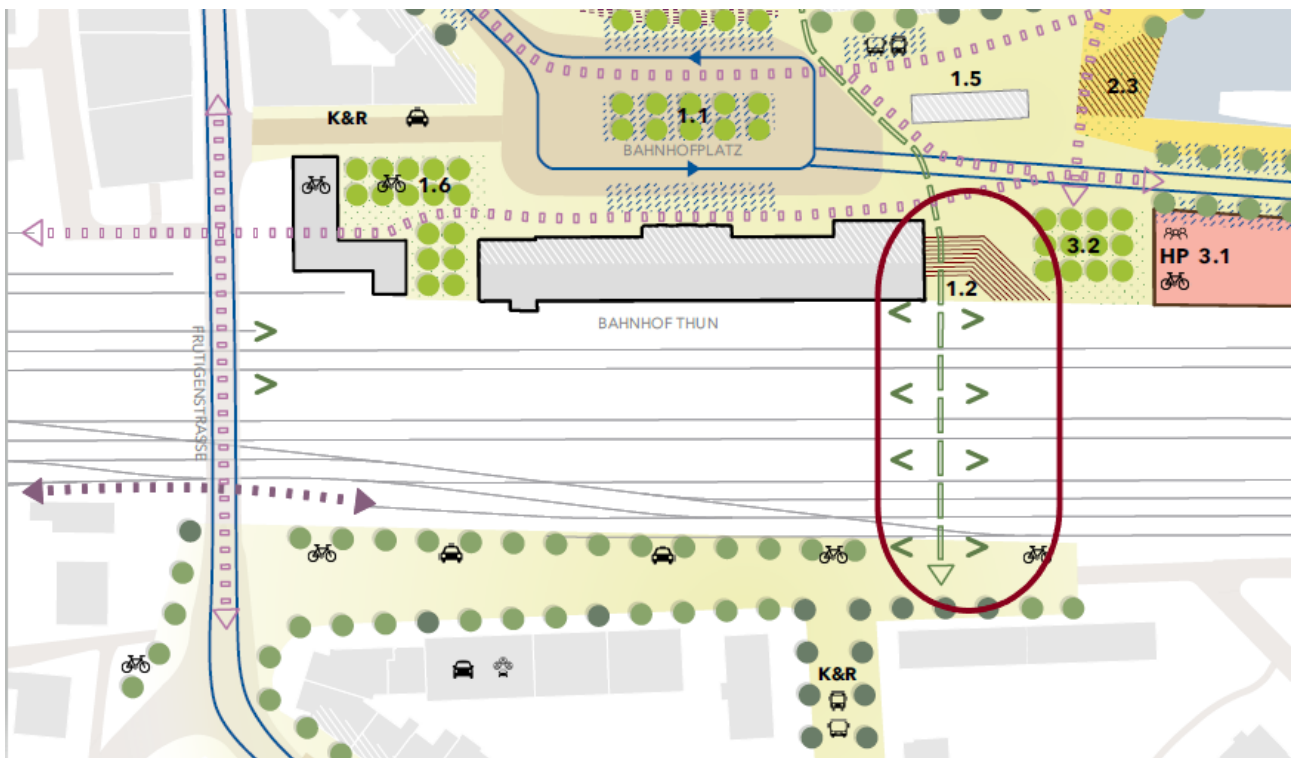
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM B

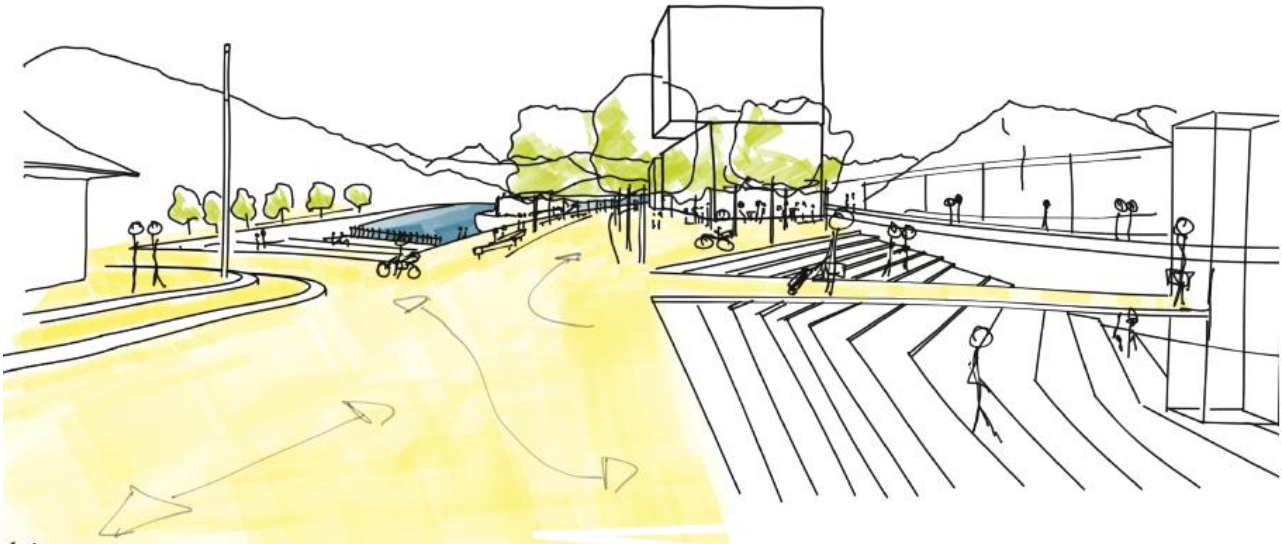
Unterkategorie

KM-Mu B



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Stadt Thun	TBA-OIK, AÖV, STI, SBB, BLS, RVK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	18.0	2035	2037
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Quelle: Charrette-Schlussabgabe Team Berchtoldkrass (2023)

Massnahmenbeschrieb Der Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun zeigt auf, wie der Bahnhof Thun als multi-modale Verkehrsdrehscheibe optimiert und gestärkt werden soll. Bedeutend für die verbesserte Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sind die Zugänglichkeit und die Orientierung für den Fuss- und Veloverkehr. In diesem Zusammenhang ist die Hauptunterführung (PU-Mitte) ein zentrales Element. Jedoch fehlt es ihr an der nötigen Attraktivität.

Die Massnahme umfasst die Verbesserung der Zugänge zur PU-Mitte sowie deren Ausbau und Attraktivierung. Der nordseitige Ausgang wird aufgeweitet, so dass eine gute Orientierung und ein weiter Blick in das Bahnhofsumfeld möglich werden. Die Perons sind künftig von der PU-Mitte aus mit Lift erschlossen.

Machbarkeit Die Integration des neuen Aufgangs in die Neugestaltung des Bahnhofraums wird auf Stufe BGK Bahnhof Nord/Süd sichergestellt.

Planungsstand Stufe 2

- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)
- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd $\pm 30\%$ (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung $\pm 30\%$ Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung $\pm 50\%$ (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK

17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30%	Stadt Thun
Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panoramabrücke	Stadt Thun
Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun
Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
Q4 2024	Planungskredit: Panoramabrücke	Stadt Thun
Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50%	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsasschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun

ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Stadt Thun Nord/Süd	
2025	Projektwettbewerb Panorama- brücke	Stadt Thun
2025	Planungskredit: Freiraumkonzept Uferraum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	
ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panoramabrücke	Stadt Thun
2027	Umsetzungskredit: Neugestaltung BHF Nord/Süd, Velostationen Nord/Süd, Panoramabrücke	Stadt Thun
2027	Planungskredit: Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
2030	Umsetzungskredit: Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun
ab 2030 etappenweise	Umsetzungskredite Neugestaltung Uferraum	Stadt Thun

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Es wird ein weiteres Verkehrswachstum erwartet.

Bezug zu Handlungsbedarf

Besser Durchlässigkeit / Verbindungsqualität der zwei gestalteten Bushöfe Nord und Süd sowie generelle Kapazitätserhöhung der zunehmenden Personenströme.

Bezug zu Teilstrategie

Die Aufteilung des Bushofes auf die Nord- und Südseite (KM-Mu.1) führt zu zusätzlichen Personenströmen, welche den Bahnhof queren. Wichtiger Baustein zur Umsetzung des ÖV-Zielbildes aus dem Jahr 2019.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)

Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.

Siedlung (WK 2)

Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.

Sicherheit (WK 3)

Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr

Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.
----------------------	---

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten keine

Umweltverträglichkeit gegeben

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung Hier Text einfügen

Bezug zu weiteren Massnahmen

- KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd
- KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation
- KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd
- KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke
- KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost
- KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Hier Text einfügen

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse

TOW.KM-Mu.7

AP5-Horizont

B

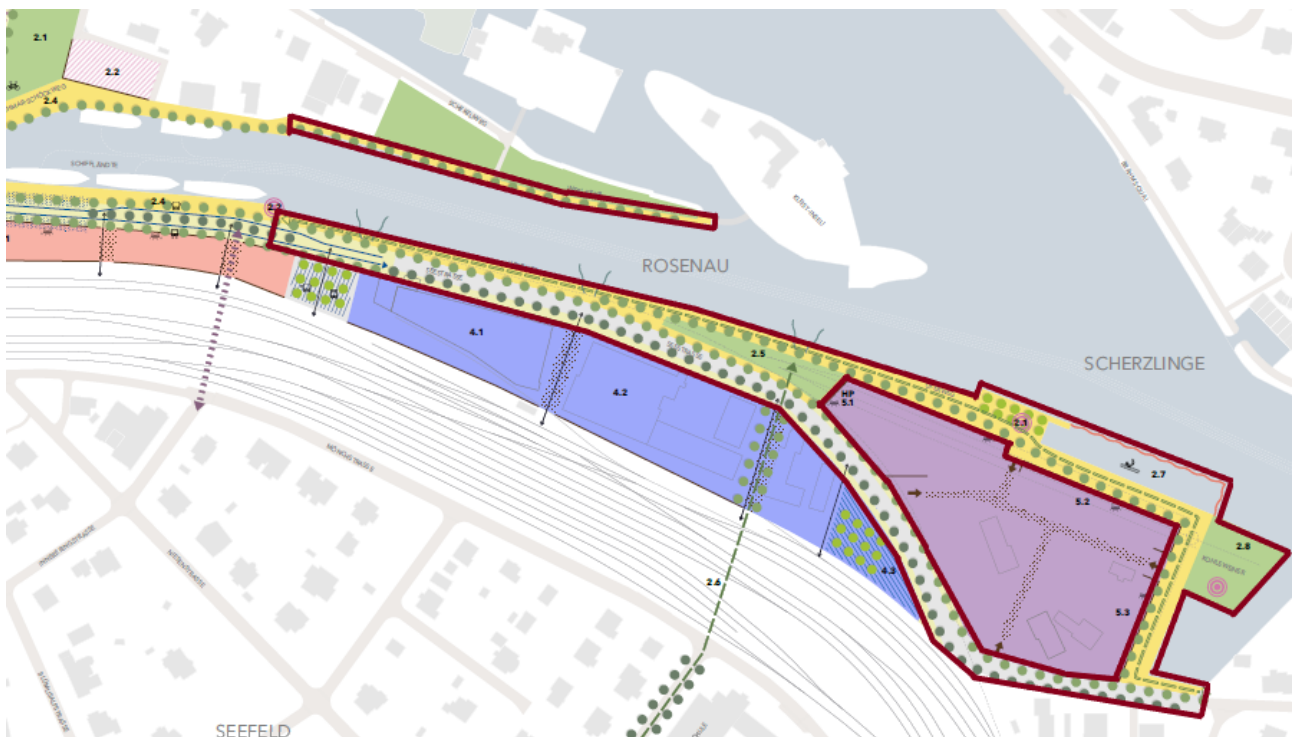
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

KM B

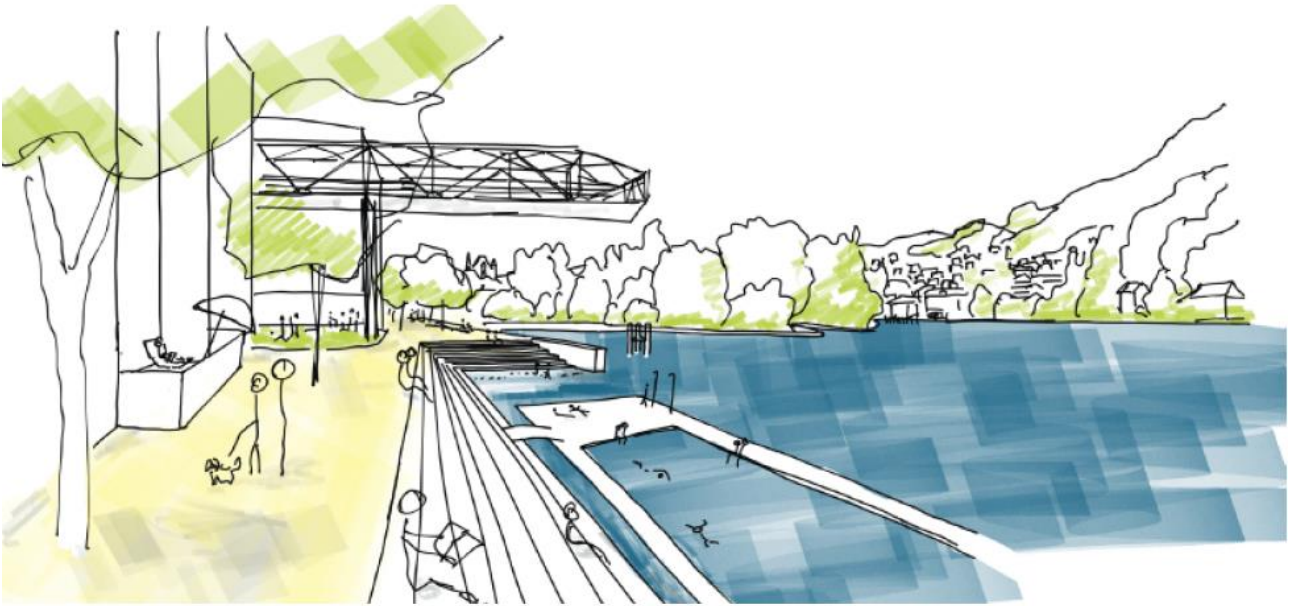
Unterkategorie

KM-Mu B



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Stadt Thun		STI, SBB, BLS, RVK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.0	2032 (etappiert)	2040 (vollständig)
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Quelle: Charrette-Schlussabgabe Team Berchtoldkrass (2023)

Massnahmenbeschrieb

Die Lage des Bahnhofquartiers an Schifffahrtskanal und Aare ist einzigartig und bietet grosses Potential. Heute sind die Bereiche in Gestaltung und Nutzung stark eingeschränkt, belastet und teilweise wenig attraktiv. Ebenso der angrenzende Raum der Seestrasse, welcher durch den motorisierten Verkehr stark belastet ist.

Der Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun sieht vor, dass die Uferbereiche für Langsamverkehr und Erholungssuchende durchgängig zugänglich gemacht und aufgewertet werden. Auch der Strassenraum der Seestrasse wird aufgewertet und die Strasse vom motorisierten Verkehr entlastet.

Ziel ist ein verbindender öffentlicher Freiraum entlang und beidseits der Aare und Schifffahrtskanal, der in seiner Ganzheit erkennbar ist, sich aber in Teilbereiche mit unterschiedlichen Charakteren unterscheidet. Zusammen mit dem Strassenraum der Seestrasse bildet er ein öffentliches, attraktives Rückgrat, welches die baulichen Entwicklungsfelder mit dem Bahnhof verbindet. Gleichzeitig erfolgt ein Anschluss an den Uferweg mit Verbindung an den Thunersee.

Die Massnahme umfasst die gestalterische und ökologische Aufwertung des Uferraums auf den Abschnitten Kohleweiher-Schiffländte sowie Schiffländte-Kleist-Insel. Die Neugestaltung im Bereich Schiffländte wird bereits früher realisiert (vgl. KM-Mu.1).

Entlang des Ufers sollen Flanierbereiche entstehen, die mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten und -möglichkeiten belegt sind. Bestehende Identitäten und Qualitäten sowie die Aspekte der Biodiversität und des Stadtklimas stehen bei der Gestaltung im Vordergrund. Dies gilt ebenso für die Neugestaltung des Strassenraums Seestrasse, der zu einem «Stadtboulevard» umgestaltet werden soll und ebenfalls Teil dieser Massnahme ist.

Machbarkeit

Die Aufwertungen von Uferraum und Seestrasse werden in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich festgelegt und mittels ganzheitlichem Freiraumkonzept und BGK vertieft.

Die detaillierte Gestaltung öffentlicher Freiräume wird in Abstimmung mit angrenzenden Arealentwicklungen bestimmt und umgesetzt. Die Umsetzbarkeit im Bereich des heutigen Kiesverlads hängt davon ab, ob und wie rasch eine Lösung für dessen Verlegung gefunden werden kann.

Planungsstand

Stufe 1

- ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (Abschluss 2018)
- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt (Abschluss 2019)
- Teilprojekt Verkehr (Abschluss 2019)
- Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse (Abschluss 2019)
- LeiStbild und Charrette-Bericht (Abschluss 2023)
- Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung (Abschluss 2023)
- BGK Innenstadt (Abschluss 2023)
- Angebotskonzept ÖV (Abschluss 2024)
- Vorstudie/Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30% (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50% (Abschluss 2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	22.09.2016	Planungskredit: u.a. Teilprojekt Verkehr, LeiStbild, Charrette, Synthese	Stadt Thun
	12.03.2018	ÖV-Konzept Stadt Thun 2035	RVK
	17.05.2019	ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt	RVK
	2019	Teilprojekt Verkehr	Stadt Thun
	2019	Machbarkeitsstudie Veloabstellplätze Rampenstrasse	SBB
	07.09.2021	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
	2022	Planungskredit: Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	Q1 2023	LeiStbild und Charrette-Bericht	Stadt Thun
	Q4 2023	Synthese: Entwicklungsleitplan mit Vertiefung Buslösung	Stadt Thun
	Q4 2023	BGK Innenstadt	Stadt Thun
	Q1 2024	Angebotskonzept ÖV	RVK
	Q1 2024	Vorstudie / Kostenschätzung Neugestaltung BHF Nord/Süd ±30%	Stadt Thun
	Q1 2024	Velostudie Hofstettenstrasse	TBA Kt. Bern, OIK I
	Q1 2024	Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panoramabrücke	Stadt Thun
	Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun

Q2 2024	Planungsvereinbarung (SBB/BLS/Post/STI)	Stadt Thun
Q3 2024	Voranfrage Panoramabrücke an Regierungsstatthalteramt und kantonale Fachstellen bzw. ENHK	Stadt Thun
Q4 2024	Planungskredit: Panorama- brücke	Stadt Thun
Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50%	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzie- rungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse inkl. Ersatz Velostation Ost	SBB, Stadt Thun
	ab 2024	Planung Velostationen Nord/Süd	SBB, BLS, Stadt Thun
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld- Bahnhofplatz	Stadt Thun
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun
	2025	Projektwettbewerb Panorama- brücke	Stadt Thun
	2025	Planungskredit: Freiraumkon- zept Uferraum, BGK Stadtbou- levard Seestrasse	
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun
	ab 2025	BGK Stadtboulevard See- strasse	Stadt Thun
	2026	Planungskredit: Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd inkl. Strassen UeO	Stadt Thun
	ab 2026	Vor- und Bauprojekt Panora- mabrücke	Stadt Thun
	2027	Umsetzungskredit: Neugestal- tung BHF Nord/Süd, Velostatio- nen Nord/Süd, Panoramabrü- cke	Stadt Thun
	2027	Planungskredit: Vor- und Bau- projekt Stadtboulevard See- strasse	Stadt Thun
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtbou- levard Seestrasse	Stadt Thun
	ab 2030	Planung Ausbau PU-Mitte	SBB
	2030	Umsetzungskredit: Stadtboule- vard Seestrasse	Stadt Thun

ab 2030 etappenweise Umsetzungskredite Neugestal-
 tung Uferraum

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Aufwertung ESP und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun	
	Bezug zu Handlungsbedarf	Verbesserung Aufenthaltsqualität im ESP Bahnhof Thun sowie Vernetzung zwischen Bahn-/Bus- und Schifffahrtsangeboten	
	Bezug zu Teilstrategie	Verbesserung Aufenthaltsqualität Fussverkehr, erhöhtes (subjektives) Sicherheitsempfinden und bessere Vernetzung zwischen Bahn-/Bus- und Schifffahrtsangeboten	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd - KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation - KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd - KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke - KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost - KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte 		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

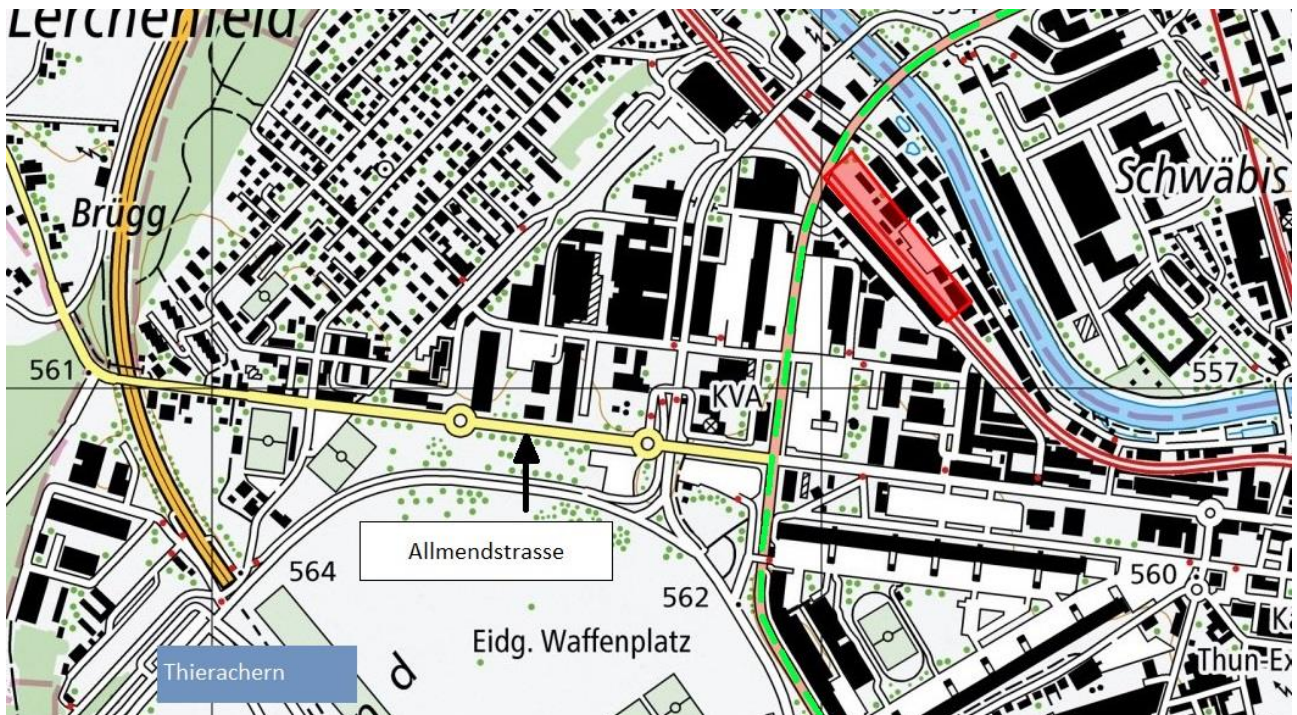
S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord

TOW.ÖV-Nat.1

Nationale Referenznummer
AS35C01SBB08

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Im Frühsommer 2019 hat das eidgenössische Parlament die geplante S-Bahn Haltestelle Thun Nord im gleichnamigen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord in den Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Im Zusammenhang mit dem Eigentumsabtausch des Bahnhofs Thun ist neu die BLS in Zusammenarbeit mit der SBB für die Planung und den der Bahnanlage im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) zuständig.

Die Haltestelle Thun Nord soll von der S-Bahn im Aaretal bedient werden. Geprüft wird zudem die betriebliche Machbarkeit eines Halts der Gürbetallinie

Die neue S-Bahn-Haltestelle soll das rund 60 ha grosse Areal erschliessen, das seit dem Jahr 2000 in einem längeren Umnutzungsprozess sukzessive für zivile und wirtschaftliche Nutzungen zur Verfügung gestellt wird und längerfristig Raum für maximal 8'500 Arbeitsplätze und 200 Einwohnerinnen und Einwohner bieten kann.

Geplanter Baubeginn: 2031 (abhängig von weiteren Grossbaustellen im Aaretal)

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

- Einführung einer tangentialen Buslinie zwischen Steffisburg und Thun, Zentrum Oberland
- (grün gestrichelt) -> Massnahme ÖV-Str.3
- Direkter Zugang von der Bushaltestelle zur neuen S-Bahn-Haltestelle (auf der Bypassbrücke oder über Bahnhofzufahrt)
- (Machbarkeit und Zweckmässigkeit sind zurzeit noch nicht abschliessend geklärt) sowie Umfeldgestaltung neue S-Bahn-Haltestelle (-> Massnahme KM-Mu.2)
- Neue LV-Verbindungen Nord-Süd mit Bahnunterquerung und neuer Aarebrücke ins Schwäbisquartier (-> Massnahme LV-V.1)
- Für die Stadtbuslinie 4 (10-Min.-Takt, Lerchenfeld) soll die Option einer Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle offengehalten werden.
- Die Regionalbuslinien 50/51 (Blumenstein) werden auch künftig via Allmendstrasse von/nach Thierachern und weiter verkehren

Einzelmassnahme Verkehr

ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus

TOW.KM-Mu.8

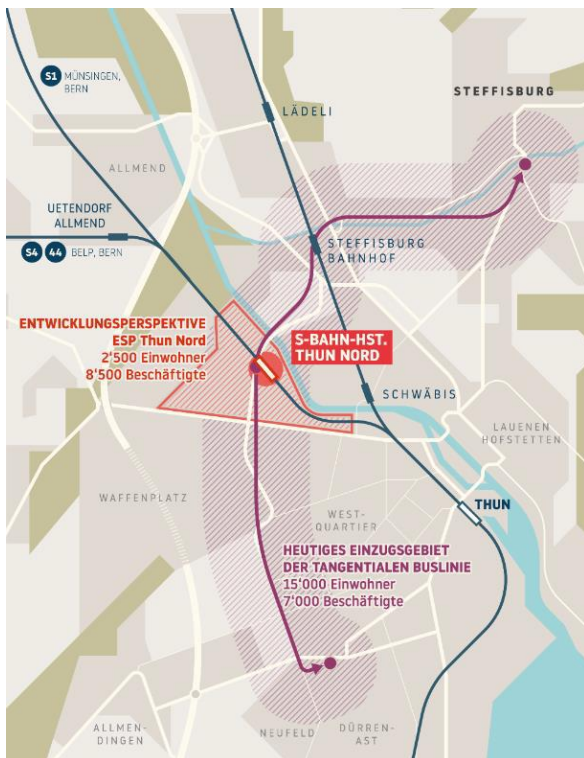
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.005

Massnahmenkategorie
KM A

Unterkategorie
KM-Mu A



Quelle: Richtplan ESP Thun Nord (2014)

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Stadt Thun

BAV, TBA-OIK, AÖV, RVK, VBS, armasuisse, RUAG, BLS, SBB, Gemeinde Steffisburg

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

13.0

2031 (vorzeitige Bauaufnahme) Spätestens 2035

Finanzierung AP-Massnahme

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



Quelle: Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle Thun Nord: Städtebauliche Vision ESP Thun Nord (2020)

Nach Abschluss Erschliessungsstudie Ergänzung Pläne Erschliessung

Massnahmenbeschrieb

Das rund 60 ha grosse Militär- und Rüstungsareal wird seit dem Jahr 2000 in einem längeren Umnutzungsprozess für zivile und wirtschaftliche Nutzungen freigegeben. Gegenwärtig beherbergt der kantonale Premium-ESP Thun Nord rund 2300 Arbeitsplätze. Längerfristig bietet er Raum für maximal 8500 Arbeitsplätze und 200 Einwohnerinnen und Einwohner.

Über den Bypass Thun Nord ist der Entwicklungsschwerpunkt für den motorisierten Verkehr bestens erreichbar. Die Allmendstrasse ist eine weitere wichtige Erschliessungsachse. Auf ihr verkehren ab Bahnhof Thun die Buslinien Nr. 4 ins Lerchenfeld und Nr. 50/51 nach Blumenstein/Wattenwil.

Im Frühsommer 2019 hat das eidgenössische Parlament die S-Bahn Haltestelle Thun Nord in den Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Eisenbahninfrastruktur aufgenommen (vgl. Massnahme TOW.ÖV-Nat.1). Die Region plant eine neue tangentielle Buslinie, die über den ESP Thun Nord von Steffisburg nach Thun Süd verkehrt (Versuchsbetrieb ab 2025/26). Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord und der Tangentiallinie kann der wichtigste Entwicklungsschwerpunkt der Region auch adäquat mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Es gilt nun, die neue S-Bahn-Haltestelle an das umliegende Areal und das Verkehrsnetz anzuschliessen, damit eine neue Verkehrsdrehscheibe entsteht, die das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördert und zur Belebung und Vernetzung dieses – über Jahrzehnte geschlossene und durch die Bahnlinie getrennte – Areal beiträgt. Darüber hinaus soll die Haltestelle auch den Bahnhof Thun entlasten.

Das Massnahmenpaket umfasst die gesamte Umfeldgestaltung, d.h. Bahnhofplätze, Bushaltestellen, Veloparkierung und Sharing-Angebote sowie die Vernetzung mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz samt einer Veloverbindung im Sinne einer PU-Erweiterung. Die Personenunterführungen sind hingegen vorderhand nicht Bestandteil der Massnahmen, da noch offen ist, wie viele Perronzugänge über den

Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Die weiterführenden Veloverbindungen werden in einer separaten B-Massnahme behandelt (LV-V.1).

Busseitig wird die Anbindung der neuen Bustangente Thun-West–Steffisburg sichergestellt (d.h. Verbindung zum Bypass/Alpenbrücke). Noch offen ist, ob von der Alpenbrücke ein direkter Zugang zum Perron umgesetzt wird. Als zusätzliche Option wurde auch die Möglichkeit geprüft, die städtische Buslinie Nr. 4 und allenfalls auch die Verdichtungskurse der Regionallinie Nr. 50/51 mit der S-Bahn-Haltestelle zu verknüpfen. Da diese Buslinien auf den Bahnhof Thun ausgerichtet sind, fehlt vorderhand das Potenzial, die Option soll jedoch in der Planung offengehalten werden. Von hoher Bedeutung sind dabei einfache und direkte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn. Insbesondere die Anbindung der Tangentiallinie im Bereich des Bahnhofplatzes stellt eine Herausforderung dar, weshalb dazu verschiedene Varianten evaluiert werden: einerseits im Bereich der Gleise, andererseits nach Süden versetzt im Bereich des Widerlagers der Alpenbrücke oder auf Stadtebene über die Erschliessungsstrasse zur Haltestelle.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im Bereich Sicherheit kann die im Richtplan vorgesehene Ringstrasse nicht vollständig realisiert werden. Im Rahmen der Erschliessungsstudie wurden alternative Erschliessungsvarianten für die S-Bahn-Haltestelle geprüft. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Knotenleistungsfähigkeit ausreicht, um die Haltestelle über das bestehende Strassennetz zu erschliessen. Damit besteht eine ressourcenschonende Lösung. Die genaue Ausgestaltung der Haltestellen für den Bus wird im qualitätssichernden Verfahren ausgearbeitet. Der Veloverkehr erhält entlang des vorgesehenen Grünraums eine direkte Verbindung von der Allmendstrasse zur Haltestelle und weiter bis zur Uttigenstrasse. Diese Verbindung soll bis über die Aare hinaus verlängert werden und die Gemeinde Steffisburg an die Haltestelle anschliessen (LV-V.1).

Für eine optimale Anbindung der Haltestelle an den Veloverkehr ist die Organisation der Veloparkierung zentral. Aufgrund einer ersten groben Abschätzung ist von einer durchschnittlichen Velonutzung auszugehen, mit einem Bedarf von ca. 500 bis 750 Abstellplätzen. Die Veloabstellplätze sind dezentral und auf beiden Seiten der Bahnlinie geplant.

Ergänzen mit Resultaten QS-Verfahren 2024

Die Massnahme umfasst folgende Elemente:

- Bushaltestelle Tangentiallinie Alpenbrücke/Bypass mit Zugang Platz und allenfalls Mittelperron
- Bahnhofplatz Süd
- Bahnhofplatz Nord
- Veloabstellanlagen Bahnhof inkl. Velostation
-

Machbarkeit

(unten grau hinterlegt)

Planungsstand

- Workshopverfahren städtebauliches Gesamtkonzept (2020)
- Erschliessungsstudie (2023)
- Masterplanung (2023–2025)
- bahnseitige Planung: Vorstudie S-Bahn-Haltestelle (2024)
- Vorprojekte (ab ca. 2025/2026)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
2020/2021

Planungs-/Finanzierungsschritt
Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle

Federführende Stelle
Stadt Thun

2023	Erschliessungsstudie	Stadt Thun
2023–2025	bahnseitige Planung: Vorstudie	BLS/SBB
2023–2025	Masterplanung	Stadt Thun
2023–2024	Studie RVK	RVK5
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2025–2028	bahnseitige Planung: Vorprojekt	BLS/SBB
2024	Planungskredit	Stadt Thun
2024–2025	QS-Verfahren	Stadt Thun
2025–2027	planungsrechtliche Instrumente	Stadt Thun
Ab 2025	Vorprojekte	Stadt Thun
2028–2031	bahnseitige Planung: Plangenehmigungsverfahren	BLS/SBB
2028–	Bauprojekt	Stadt Thun
2031–2033	bahnseitige Planung: Ausführung	BLS/SBB
2031–	Ausführung	

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord zur Erschliessung des entsprechenden Entwicklungsschwerpunkts. Es ist auch eine Verknüpfung mit dem Busnetz, inkl. neuer Tangentialverbindung nach Steffisburg, vorgesehen. Zentrale Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung im ESP Thun-Nord
Bezug zu Handlungsbedarf	Handlungsbedarf im Verkehr besteht in der Einbindung der zukünftigen Bahn-Haltestelle in das MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegnetz inkl. Umfeldgestaltung. Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an der neuen Verkehrsdrehscheibe Thun-Nord sowie Sicherstellung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv)
Bezug zu Teilstrategie	Die Teilstrategie ÖV sieht eine optimale Anbindung der Bahn-Haltestelle an die MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegnetze vor. Wesentlicher Bestandteil ist die neue Bustangente. Zudem Einbettung des Velo- und Fussverkehrskonzept im ESP Thun-Nord

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	Effiziente ÖV-Erschliessung des ESP Thun Nord, Entlastung Bahnhof Thun und Thuner Innenstadt durch S-Bahnhaltestelle und neue Tangentialverbindung
Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen
Sicherheit (WK 3)	Sicherstellung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehrs
Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf ÖV wird gefördert. Attraktive LV-Zugänglichkeiten und -Achsen werden geschaffen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine
Umweltverträglichkeit	gegeben
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen
Bezug zu weiteren Massnahmen	Neue S-Bahn-Haltestelle Thun-Nord (ÖV-Nat.1) -> STEP AS 2035 Neue Velo- und Fusswegverbindung (LV-V.1 -> B-Horizont)
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen

Einzelmassnahme Verkehr

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

TOW.LV-V.1

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV B

Unterkategorie

LV-V B

Voraussichtlich Abbildung aus QS-Verfahren ESP Thun Nord

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Stadt Thun	BAV, RVK, VBS, armasuisse, RUAG, BLS, SBB, Gemeinde Steffisburg	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	xxx	2031 (vorzeitige Bauaufnahme)	Spätestens 2035
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		

Massnahmenbeschrieb

Damit die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ihre Funktion als Verkehrsdrehscheibe vollumfänglich entfalten kann, muss diese ans überkommunale und kommunale Fuss- und Velowegnetz angebunden werden.

Der ESP Thun Nord ist in der regionalen Velonetzplanung als wichtiges regionales Ziel definiert. Dementsprechend ist er gut ins regionale Alltagsnetz eingebunden. Mehrere Routen tangieren oder queren den ESP Thun Nord. Mit der Verbindungen entlang der Allmendstrasse sowie der Verbindung entlang der Uttigenstrasse, auf welcher die Netzlücke Ende 2021 geschlossen werden konnte, bestehen attraktive regionale West-Ost-Verbindungen. Eine weitere bestehende Route verläuft über den Bypass Thun Nord. Aufgrund der Höhenlage eignet sich diese Route nur bedingt für die Erschliessung des ESP und nicht für die Anbindung der S-Bahn-Haltestelle an die südwestlich gelegenen Wohn- und Arbeitsgebiete sowie die Anbindung der Siedungsgebiete von Steffisburg.

Die Anbindung der S-Bahn-Haltestelle an die Allmendstrasse und die Weiterführung der Verbindung an die Uttigenstrasse und über die Aare hinaus wurde im Rahmen des Workshopverfahrens als zentraler Voraussetzung für die Realisierung einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe erachtet und in der Erschliessungsstudie bestätigt. Der Veloverkehr erhält entlang des vorgesehenen Grünraums eine direkte Verbindung von der Allmendstrasse zur Haltestelle und weiter bis zur Uttigenstrasse. Diese Verbindung soll bis über die Aare hinaus verlängert werden und die Gemeinde Steffisburg an die Haltestelle anschliessen.

Machbarkeit

Erste Machbarkeitsüberlegungen zur Einbindung der Haltestelle wurden im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts S-Bahn-Haltestelle Thun Nord gemacht (2020). Zudem wurden Erschliessungsvarianten für den Bus und die weiteren Verkehrsträger geprüft (2023).

Für das Haltestellenumfeld wird 2024/2025 ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt.

Diese Erkenntnisse müssen in den weiteren Planungsschritten und abgestimmt auf die bahnseitige Planung der Haltestelle vertieft werden.

Taktgeber für die Gestaltung des Haltestellenumfelds und die Vernetzung mit den weiteren Verkehrsträgern ist die bahnseitige Planung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord (nachfolgend grau hinterlegt).

Planungsstand

- Workshopverfahren städtebauliches Gesamtkonzept (2020)
- Erschliessungsstudie (2023)
- Masterplanung (2023–2025)
- bahnseitige Planung: Vorstudie S-Bahn-Haltestelle (2024)
- Vorprojekte (ab ca. 2025/2026)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2020/2021	Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle	Stadt Thun
2023	Erschliessungsstudie	Stadt Thun
2023–2025	bahnseitige Planung: Vorstudie	BLS/SBB
2023–2025	Masterplanung	Stadt Thun
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2025–2028	bahnseitige Planung: Vorprojekt	BLS/SBB
2024	Planungskredit	Stadt Thun
2024–2025	QS-Verfahren	Stadt Thun

2025–2027	planungsrechtliche Instrumente	Stadt Thun
Ab 2025	Vorprojekte	Stadt Thun
2028–2031	bahnseitige Planung: Plange- nehmungsverfahren	BLS/SBB
2028–	Bauprojekt	Stadt Thun
2031–2033	bahnseitige Planung: Ausfüh- rung	BLS/SBB

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Umsetzung neue Verkehrsdrehscheibe ESP Thun-Nord als zentrale Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung im ESP	
	Bezug zu Handlungsbedarf	Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an der neuen Verkehrsdrehscheibe Thun-Nord und hier insbesondere die Integration des Velonetzes von Westen via Bhf Thun-Nord und weiter Richtung Schwäbis-Steffisburg-Heimberg	
	Bezug zu Teilstrategie	Umsetzung ÖV-Konzept sowie Einbettung des Velo- und Fussverkehrskonzept im ESP Thun-Nord	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Langfristige Sicherstellung der Funktion der S-Bahn-Haltestelle als Verkehrsdrehscheibe (Vernetzung).	
	Siedlung (WK 2)	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	Sicherheit (WK 3)	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	Umwelt (WK 4)	Umsteigen des Pendelverkehrs auf ÖV wird gefördert. Attraktive LV-Zugänglichkeiten und -Achsen werden geschaffen.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Neue S-Bahn-Haltestelle Thun-Nord (ÖV-Nat.1) -> STEP AS 2035 Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus ESP Thun Nord (TOW.KM-Mu.8)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres			

Einzelmassnahme Verkehr

Hangbuslinie rechtes Thunerseeufer: Infrastrukturanpassungen für Angebotsausbau

TOW.ÖV-Str.2

AP5-Horizont

A

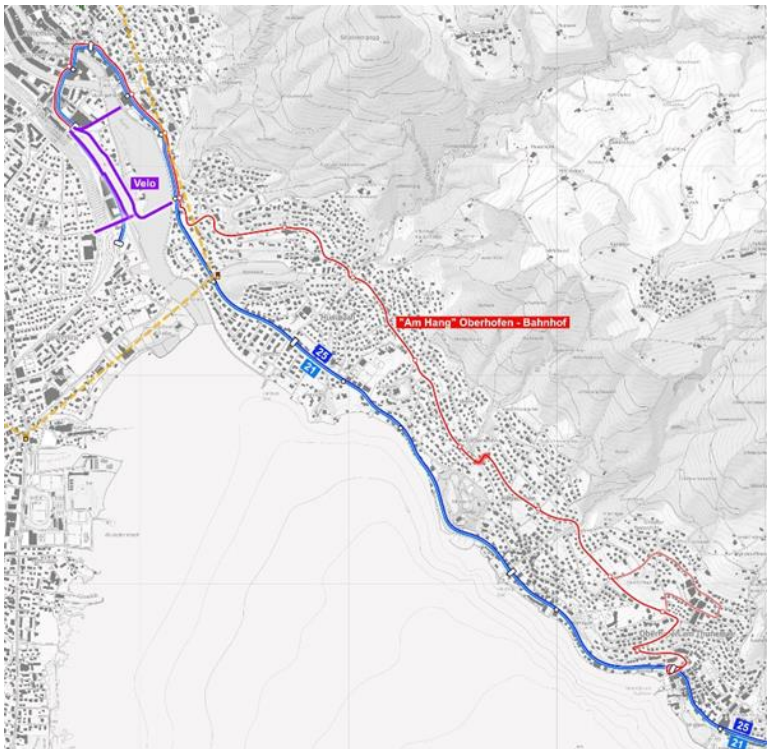
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

ÖV A

Unterkategorie

ÖV-Str A



Quelle: Verkehrsstudie rechtes Thunerseeufer (Infras et al. 2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Hilterfingen	Gden Thun und Oberhofen, AÖV	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.0	2028	2029
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Abb. 1: Ausbau Brücke Dorfbach Hilterfingen



Abb. 2: Illustration punktuelle Ertüchtigungen (neue HAST)

Massnahmenbeschrieb

Im Rahmen der Verkehrsstudie (Infras et al. 2023) zur langfristigen Erschliessung des rechten Thunerseeufers wurde die sogenannte «Gesamtverkehrsvariante» als die Bestvariante zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung empfohlen. Die Gesamtverkehrsvariante umfasst drei wesentliche Bausteine:

1. Umfassendes (d.h. über die Kurzfristmassnahmen deutlich hinausgehendes) regionales Verkehrsmanagement (Massnahme NM-VM.1).
2. Ausbau Veloinfrastruktur (mit Fokussierung auf die Strassenachse, aber auch mit guten Anbindungen zwischen Strassenachse und Uferweg) mit dem Kernelement eines neuen Brückenschlags über die Aare (Massnahme KM-Mu.2)
3. Aufwertung des ÖV-Angebots, insb. mit einer neuen Hangbuslinie zwischen Oberhofen und Thun (vorliegende Massnahme ÖV-Str.1)

Die Massnahme ÖV-Str.1 umfasst die infrastrukturelle Ertüchtigung der neuen Hangbuslinie: In Hilterfingen ist eine bestehende Brücke auszubauen. Es handelt sich um die Brücke über den Dorfbach, Verbindung Spychertenstrasse – Aebnitstrasse. Die Brücke hat eine Länge von ca. 40 m. Neu muss die Brücke auf eine lichte Breite von 4.20 m ausgebaut werden. Daraus folgt eine Gesamtbreite von 5.20 m inkl. Bordüre und Bankett. Die Brücke wird nur für den Linienbus und den Velo-/Fussverkehr freigegeben werden. Das bedeutet, dass eine Gewichtsbeschränkung auf 18 Tonnen möglich ist.

Die Befahrbarkeit der Hangbuslinie ist für einen Midibus bis 10.6 m Länge möglich, so dass kein Landerwerb erforderlich ist. An einigen Stellen (z.B. Riedstrasse) bestehen längere Engstellen, sodass Kreuzen auf Sicht nicht möglich ist. Demzufolge sind an diesen Stellen punktuelle Lichtsignalanlagen vorzusehen. Zudem sind an mehreren Stellen bestehende Parkierungsmöglichkeiten aufzuheben (und/oder, wo möglich, zu verschieben).

Vorgesehen ist ein durchgehendes Angebot im ¼h-Takt. Der Angebotsantrag der RVK an den Kanton erfolgt mit dem Angebotskonzept 2027-2030 (**noch in Bearbeitung**). Es ist mit einer ersten Phase im Pilotbetrieb auszugehen. Die Betriebskosten werden zwischen Kanton und Gemeinden aufgeteilt, gemäss kantonaler Kostenbeitragsverordnung (KBV).

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Verkehrsstudie nachgewiesen.

Die Kostenschätzung basiert auf folgenden Annahmen gemäss Verkehrsstudie rechtes Thunerseeufer (Teilkosten der «Gesamtverkehrsvariante»):

- Brücke Dorfbach Hilterfingen: ca. 1.5-2 Mio.
- LSA-Kosten für stabilen ÖV-Betrieb entlang Hangbuslinie sowie Einmündungen Hofstettenstrasse (plus damit verbundene Trassenkosten wie Werkleitungen, Untergrund, Trag- und Deckschicht): ca. 4-5 Mio.
- Landerwerb: keine (Annahme)
- Planungskosten: 10%

Planungsstand	Stufe 2: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstudie / ZMB langfristige Erschliessung des rechten Thunerseeufers (Vorstudie) - ÖV-Angebotsstudie Korridor Oberhofen – Thun (RVK, 2024) - Angebotskonzept 2027-2030 (RVK, 2025)
----------------------	---

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	04.12.2023	Verkehrsstudie / ZMB langfristige Erschliessung des rechten Thunerseeufers (Vorstudie)	ERT

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	ÖV-Angebotsstudie Korridor Oberhofen – Thun	RVK 5
	2025	Antrag Hanglinie im Regionalen Angebotskonzept 2027-2030 (sofern wirtschaftliche und politische Machbarkeit in Angebotsstudie nachgewiesen)	RVK 5
	Ab 2028	Realisierung bauliche Massnahmen	Gemeinden / Kanton (TBA)
	Ab 2029	Start Versuchsbetrieb	Gemeinden / Kanton (AÖV)

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Beitrag zur generellen Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Angebotsausbau auf der ÖV-Hauptachse Thun – Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen
	Bezug zu Handlungsbedarf	Beitrag zur Entlastung der Buslinie 21 (welche an der Kapazitätsgrenze ist) sowie Teilbeitrag zur MIV-Entlastung auf der Achse Hofstettenstrasse
	Bezug zu Teilstrategie	Angebotsausbau auf den Linien 21 und 22 am rechten Thunerseeufer gemäss Teilstrategie ÖV

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Direktere und häufigeres ÖV-Angebot und damit wichtiger Teilbeitrag zur Verlagerung des MIV von/zu rechtes Thunerseeufer
	Siedlung (WK 2)	Deutlich verbesserte ÖV-Erschliessung der teilweise dicht bebauten Siedlungsgebiete an der Hanglage zwischen Hünibach und Oberhofen und damit bessere Voraussetzungen zur Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	Indirekte Wirkung durch Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV.
	Umwelt (WK 4)	Indirekte Wirkung durch Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV. Zudem Einsatz angepasster und damit emissionsreduzierter Fahrzeuggrössen mit elektrifiziertem Antrieb gemäss STI-Flottenstrategie.

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - ESP Bahnhof Thun, Panoramabrücke mit Velostation (KM-Mu.2) - Regionales Verkehrsmanagement (NM-VM.1) 		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun

ENTWURF

TOW.ÖV-E.1

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

-

Massnahmenkategorie

Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

Alternativ elektrisch betriebene Systeme



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

AÖV

Weitere Beteiligte

STI Bus AG, Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5)

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

15.36

Baubeginn

30.06.2028

Inbetriebnahme

31.12.2032

Finanzierung AP-Massnahme

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

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

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

In den Zeitraum des Agglomerationsprogramms der 5. Generation handelt es sich konkret um folgende Massnahmen:

- Einbau der Ladeinfrastruktur für das Depot Schwäbis und Stromzuleitung von der BKW-Trafostation. Anrechenbare CHF Kosten 0.5 Mio.
- Beschaffung von 20 elektrisch betriebenen Normbussen (12m) und 16 Gelenkbussen (18m). Alle Busse mit dem System «Depotlader». Anrechenbare Kosten CHF 14.86 Mio.

Die Fahrzeuge werden auf den Linien xy des Ortsverkehrs eingesetzt.

Machbarkeit Die Machbarkeit der Flottenelektrifizierung mit Depotladung und den Finanzbedarf hat die STI im Rahmen der Studie xy aufgezeigt. Ohne zusätzliche finanzielle Abgeltungen wird die Umstellung der STI-Flotte auf Elektroantrieb nicht gelingen.

Planungsstand 2

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	23.03.2023	Entscheid Flottenstrategie	VR STI Bus AG
	23.08.2023	Kickoff Projekt E-Mobilität und Auftrag Machbarkeitsstudie	STI
	30.03.2024	Schlussbericht Machbarkeitsstudie	STI / Infrast
	30.06.2024	Betriebsmittelgesuch AöV/BAV	STI
	31.08.2024	Bestellung E-Bus für Thun	STI

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	30.11.2025	Bereitstellung Infrastruktur	STI
	30.03.2026	Auslieferung E-Bus	Evo Bus
	30.03.2028	Auslieferung E-Bus	Fahrzeug-Lieferant
	30.03.2028	Auslieferung E-Bus	Fahrzeug-Lieferant

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Hier Text einfügen
	Bezug zu Handlungsbedarf	Hier Text einfügen
	Bezug zu Teilstrategie	Hier Text einfügen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Hier Text einfügen
	Siedlung (WK 2)	Hier Text einfügen
	Sicherheit (WK 3)	Hier Text einfügen
	Umwelt (WK 4)	Hier Text einfügen

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	Hier Text einfügen		
Umweltverträglichkeit	Hier Text einfügen		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Hier Text einfügen		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Studie xy der Infrac / STI, 2024		

Einzelmassnahme Verkehr

Thun, BGK Innenstadt

TOW.MIV-Auf.1

AP5-Horizont

A

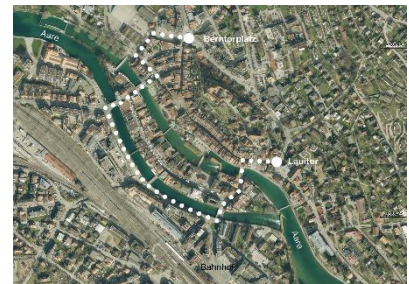
Früherer ARE-Code
0942.4.008

Massnahmenkategorie
MIV A

Unterkategorie
MIV-Auf A



Abb. 1/2: Angebot und Potenzial Thema Vernetzung und Mobilität, Reiseführer Thuner Innenstadt



- | | | | |
|---------------------------|---|---|--|
| Angebot bestehend: | | Potential: | |
| Langsamverkehr | Veloabstellplätze bestehend | Konfliktzone LV / MIV, Koexistenz ermöglichen | |
| Motorisierter Verkehr | Velo Spot Thun Innenstadt bestehend | Brücke neu | |
| Perimeter Innenstadt | Parkhaus bestehend | Veloabstellplätze neu | |
| Grünanlage Schlossberg | ÖV Haltestelle bestehend, Standort prüfen | Veloabstellplätze kurzfristige Umsetzung | |

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Stadt Thun		STI Bus AG, TBA-OIK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	XX.XX	2027 (vorzeitige Bauaufnahme)	TT.MM.JJJJ
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		

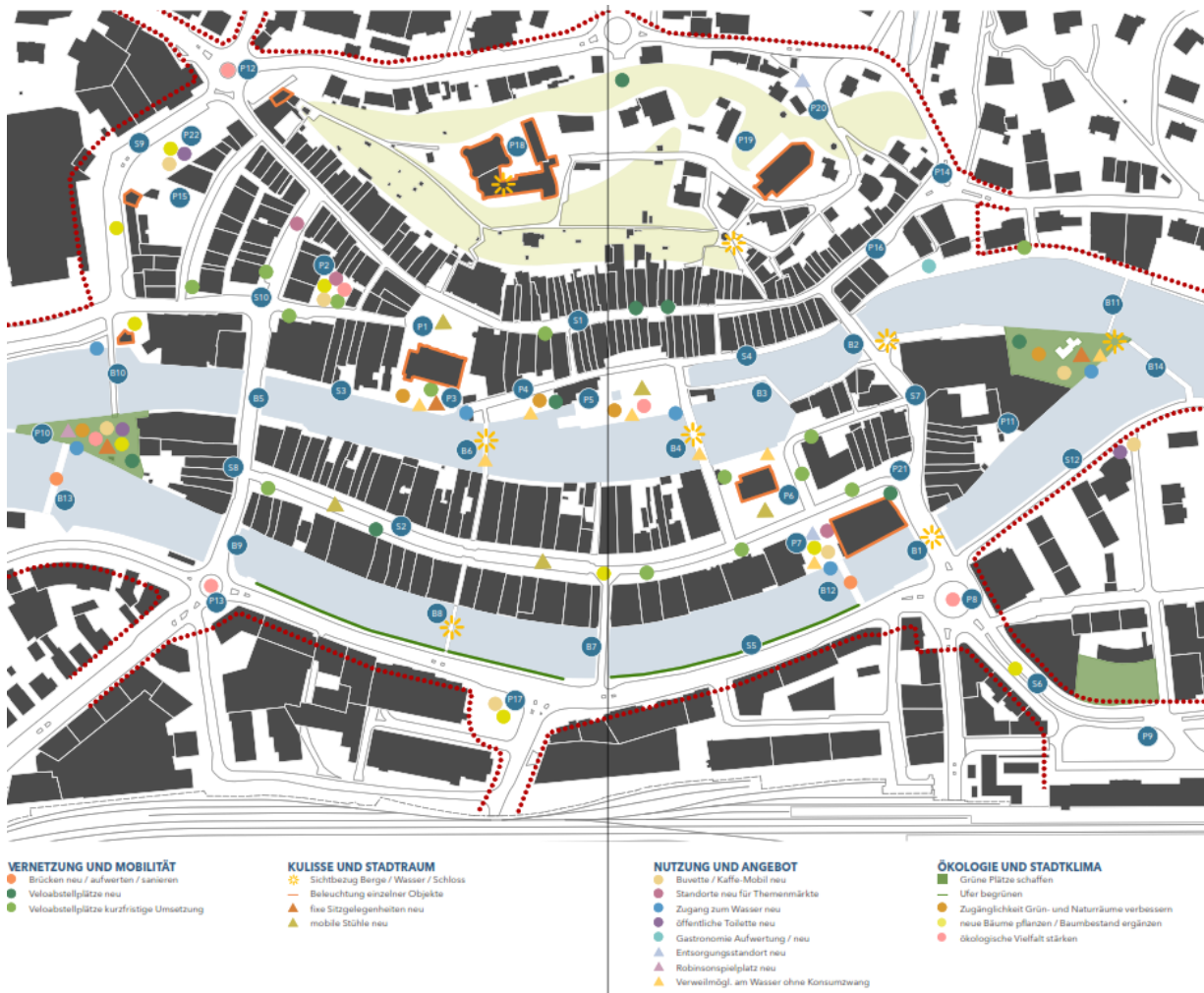


Abb. 3: Betriebs- und Gestaltungskonzept Innenstadt

Massnahmenbeschrieb

Die Innenstadt ist Zentrum und Begegnungsort im Herzen von Thun. Hier treffen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Freizeit, Kultur und Mobilität zusammen. Mit der Eröffnung des Bypass Thun Nord und der Umsetzung von Begleitmassnahmen reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf den aarequerenden Innenstadtachsen deutlich, und mit der Eröffnung des Parkhauses City Ost Schlossberg und der damit zusammenhängenden Aufhebung von Parkplätzen konnte öffentlicher Raum freigespielt und die Fussgängerzone erfolgreich etabliert werden.

Der Erhalt einer lebendigen Innenstadt ist in der Stadtentwicklungsstrategie festgelegt und die Aufwertung der Innenstadt ist im Stadtentwicklungskonzept Thun STEK 2035 sowie im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) verankert. Im GVK ist festgehalten, dass für den Betrieb und die Gestaltung der innenstädtischen öffentlichen Räume nebst der allgemeinen Zielsetzung der Verflüssigung des Verkehrs ein besonderer Fokus auf die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr, die Integration der Velorouten sowie die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu richten ist. Dazu soll insbesondere durch die Strassenraumgestaltung die Koexistenz gestärkt werden.

Um die Qualitäten der Innenstadt zu stärken sowie die Potenziale zu nutzen und zu entfalten, hat die Stadt Thun 2019/2020 das Studienverfahren «Attraktivierung Innenstadt» durchgeführt. Zusammen mit Interessensgruppen und mit der Unterstützung externer Fachleute wurde die Basis für konkrete Massnahmen und deren Umsetzung erarbeiten. Als «fil bleu» wurde gemeinsam das Zukunftsbild einer stark vernetzten, räumlich differenzierten Innenstadt mit einem Gewebe aus Plätzen und Gassen formuliert. Basierend auf einer Analyse des Raums und dessen Nutzung (Abb. 1, Angebot

und Potenzial Thema Vernetzung und Mobilität) resultierten ein Gesamtplan sowie eine Vielzahl von Massnahmen (Abb. 2, Massnahmenübersicht), die zum Erhalt und zur Stärkung der Innenstadt umgesetzt werden sollen (vgl. auch «Reiseführer Thuner Innenstadt»).

Die Strassenräume rund um die Innenstadt sind für deren Attraktivität und Erreichbarkeit entscheidend. Sie müssen vielfältige städtebauliche und verkehrliche Funktionen übernehmen, gleichzeitig ist der Platz begrenzt. Die Strassenräume sind sowohl für das Gesamtverkehrssystem als auch für die Erschliessung der Innenstadt zentral und stellen wichtige öffentliche und historisch geprägte Räume dar. Diese Verkehrsachsen gilt es entsprechend ihrer vielfältigen Funktion als Stadt- wie auch als Verkehrsräume zukunftsfähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz zu gestalten.

Kernelement der Massnahme ist die gesamtheitliche Aufwertung und Gestaltung der innerstädtischen Achsen vom Berntorplatz über die Aarestrasse bis zum Lauitor (Abb. 3, Achse Betriebs- und Gestaltungskonzept). Dazu wird in einem ersten Arbeitsschritt im Dialog mit den Anspruchsgruppen ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches die Schnittstellen zwischen den einzelnen Achsen aufeinander abstimmt und in Etappen zu konkreten Strassenprojekten vertieft werden kann.

Aktuell wird geprüft, wie mit gestalterischen, betrieblichen und verkehrstechnischen Massnahmen bessere Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden können und wie der Fahrplan des Busverkehrs stabilisiert werden kann. Das Betriebskonzept hat Schnittstellen und Abhängigkeiten zu kommunalen und kantonalen Projekten (siehe weiter unten).

Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes hat sich gezeigt, dass ein wesentlicher Raumgewinn zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Verflüssigung des Gesamtverkehrs eine Anpassung des Verkehrsregimes und flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung erfordern. Solche Massnahmen haben Abhängigkeiten zum übergeordneten Strassennetz und zum regionalen Verkehrsmanagement (vgl. Massnahme NM-VM.1). Damit diese Option offengehalten werden kann, werden für das Verkehrsregime unterschiedliche Szenarien geprüft, welche unter anderem auch unterschiedliche Varianten der Organisation und Steuerung der Knoten beinhalten.

In einem ersten Schritt wird, basierend auf dem BGK, 2024 das Vorprojekt für die Sanierung und Neugestaltung der Achse Ost (Maulbeerplatz–Freienhofgasse–Obere Hauptgasse–Lauitor) erarbeitet und der notwendige Planungs- und Finanzierungskredit eingeholt.

Machbarkeit Prüfung der Szenarien mittels Verkehrssimulation und in Abstimmung mit dem kantonalen Verkehrsmanagement (2024).

Planungsstand Stufe 2:
 - Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (Massnahme G4) (2018)
 - Attraktivierung Innenstadt – Reiseführer (2019/2020)
 - Gestaltung Verkehrs- und Stadträume Innenstadt Thun:
 - Arbeitsschritt 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept (2023)
 - Arbeitsschritt 2: Vorprojekt für Achse Ost (2024)
 - Weiterführende Projekte:
 - Vorprojekt für Achse West
 - Vorprojekt Aarestrasse

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2020	Attraktivierung Innenstadt	Stadt Thun
	2022	Verpflichtungskredit Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun

2023/2024 Betriebs- und Gestaltungskonzept Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Vorprojekt Achse Ost	Stadt Thun
	2024	Planungs- und Projektierungskredit Achse Ost	Stadt Thun
	2025	Ausführungskredit Achse Ost	Stadt Thun
	2027–20..	Umsetzung Achse Ost	Stadt Thun
	20..	Vorprojekt Achse West	Stadt Thun
	20..	Vorprojekt Aarestrasse	Stadt Thun

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	
		Siedlung: Aufwertung Agglomerationszentrum Verkehr: Das Zukunftsbild sieht eine konsequente Lenkung der Verkehrsströme auf das «Basisnetz» vor. Die Verkehrsbelastung auf den beiden Innenstadtquerung soll auf das Nötige beschränkt werden und weiterhin im Einbahnregime stattfinden.
	Bezug zu Handlungsbedarf	Der Innenstadtbereich ist weiterhin an der Belastungsgrenze. Durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr ist der Verkehrsfluss beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt.
	Bezug zu Teilstrategie	Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt fernzuhalten. Dazu sind BGKs zu erstellen, um eine Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung zu erreichen und die Koexistenz von MIV, ÖV und Veloverkehr zu verbessern.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien		
	Verkehr (WK 1)	Erhöhte Aufenthaltsqualität Fussverkehr, optimierte Veloverkehrsführung und verbesserte Zuverlässigkeit des Busverkehrs im BGK-Perimeter Innenstadt
	Siedlung (WK 2)	Generelle Aufwertung Thuner Innenstadt und bessere Zugänglichkeit des ESP Bahnhof Thun
	Sicherheit (WK 3)	Deutlich verbesserte objektive und subjektive Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr
	Umwelt (WK 4)	Entschleunigung des MIV und damit Minderung der Luft- und Lärmemissionen; Aufwertung FVV und ÖV und somit Beitrag an Verkehrsverlagerung

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten keine

Umweltverträglichkeit gegeben

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung Hier Text einfügen

Bezug zu weiteren Massnahmen - Entwicklung Bahnhof Thun (vgl. KM-Mu.1-7)

- Bushaltestelle Postbrücke (vgl. KM-Mu.4)
- Verbesserung des Verkehrsflusses in der Thuner Innenstadt und am rechten Seeufer (NM-VM.1)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Reiseführer Thuner Innenstadt

Einzelmassnahme Verkehr

Thun, BGK Siegenthalergut

TOW.MIV-Auf.2

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
0942.4.009

Massnahmenkategorie
MIV A

Unterkategorie
MIV-Auf A

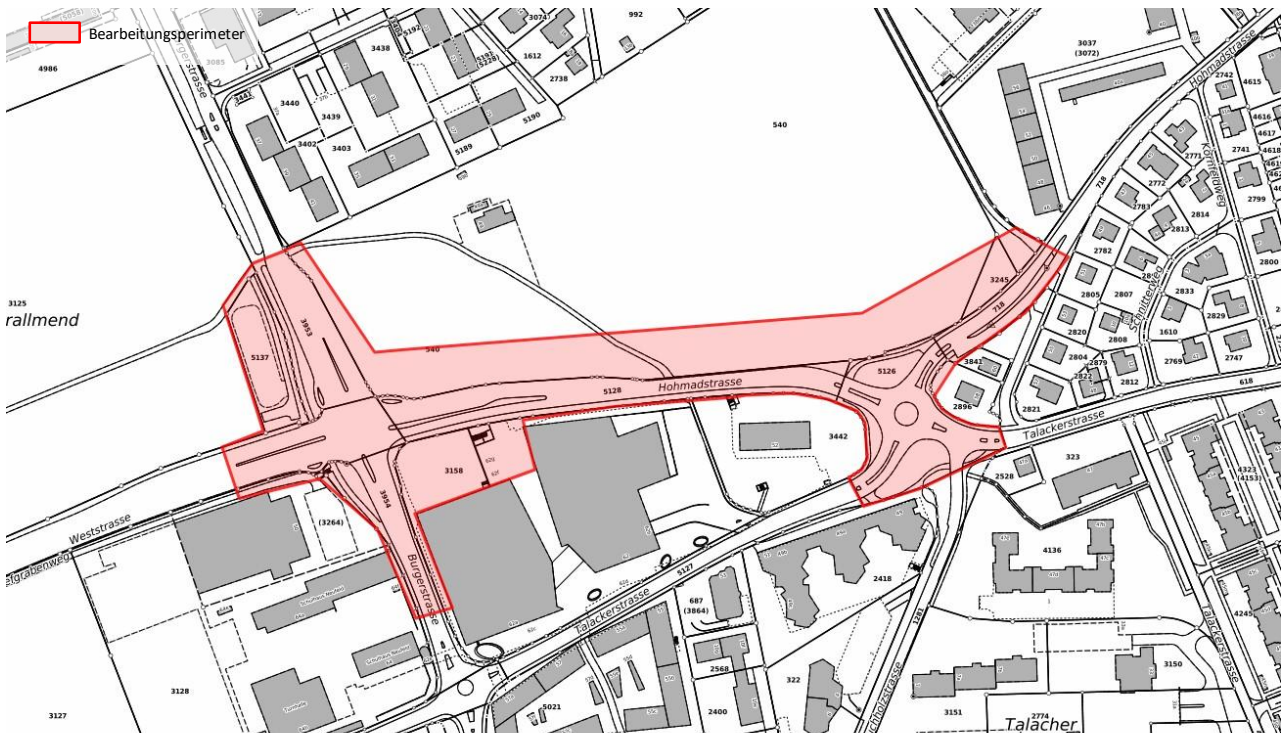


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter BGK Siegenthalergut

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Stadt Thun	AÖV	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.0	2027 (vorzeitige Bauauf-	2028-2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		

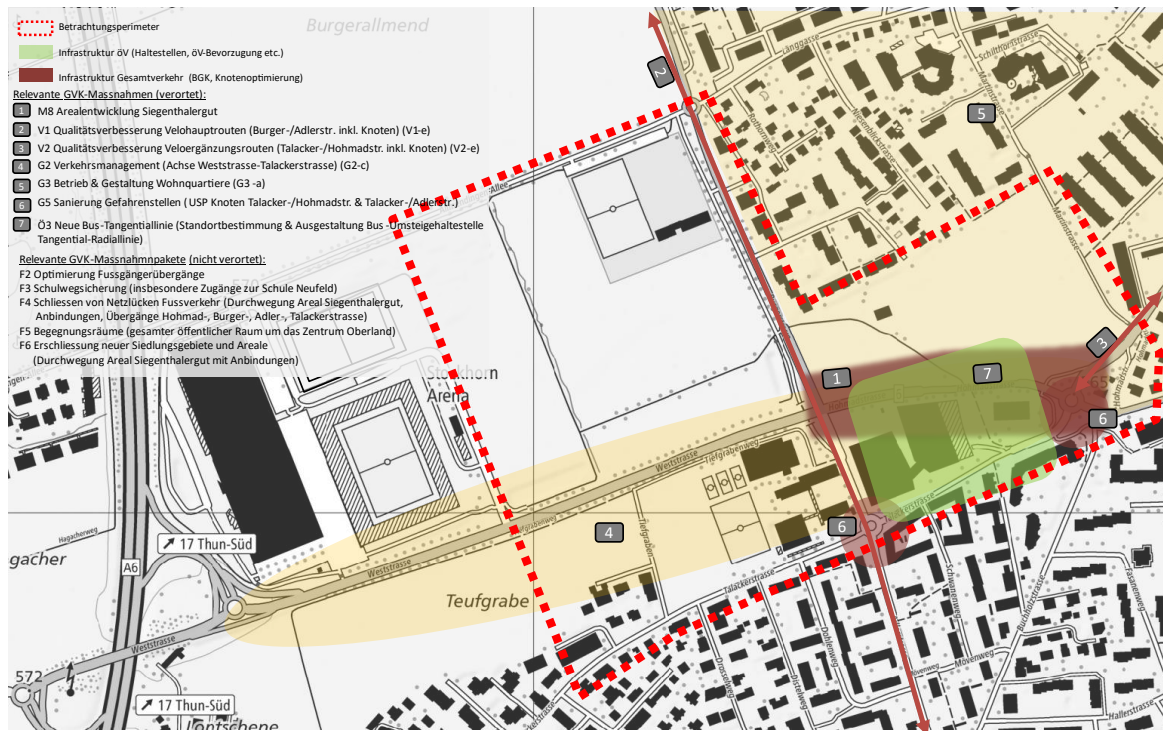


Abbildung 3: Übersicht GVK-Massnahmen im Umfeld

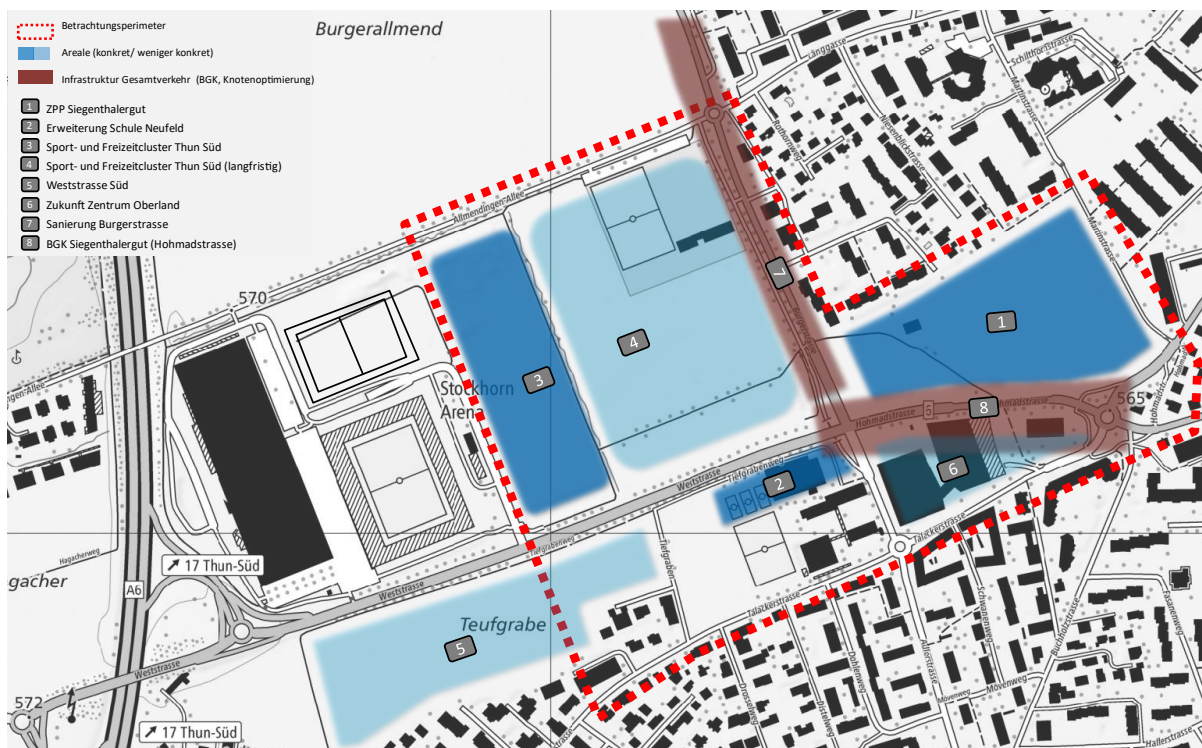


Abbildung 4: Weitere Planungen im Umfeld

Massnahmenbeschreibung

Das Siegenthalergut stellt eine letzte, offensichtliche Lücke in der Siedlungsstruktur der Stadt Thun dar. Auf dem 5 ha grossen Areal soll zukunftsgerichteter Wohn- und Lebensraum für 1'500 Menschen entstehen. Das Areal selbst ist dem Langsamverkehr vorbehalten. Der vorgelagerte Strassenraum wird als grosszügiger Boulevard gestaltet, der vielfältige Funktionen erfüllt (belebte Gebäudevonzonen, öffentliche Aufenthaltsbereiche, Arealerschliessung, LV-Verbindungen, Bushaltestelle etc.).

Essenziell für eine gelungene, qualitätsvolle Entwicklung sind, eine gute Erschliessung und angemessene Verbindungen zu Infrastrukturen sowie die übergeordneten Verkehrsbeziehungen sicher zu stellen. Darüber hinaus kommt der hervorragenden Gestaltung der Strassenräume und zugehörigen öffentlichen Bereiche (Fassade zu Fassade) eine hohe Bedeutung zu.

Der Kanton Bern führt in seinem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A08) das Areal als ein prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. In den regionalen und städtischen Strategien ist das Siegenthalergut ebenfalls gut verankert. Auf Basis der städtebaulichen Studie wurde in einem Studienauftrag (SIA 143) das Freiraumkonzept verfeinert und Vorschläge für den künftigen öffentlichen Park, den Boulevard entlang der Hohmad- und Burgerstrasse sowie die Erschliessung und Vernetzung erarbeitet. Gegenwärtig ist der Erlass einer Zone mit Planungspflicht (ZPP) in Arbeit. Nach Erlass der ZPP ist die Erstellung eines Masterplan, die Durchführung von Qualitätssicherungsverfahren sowie eine etappierte Umsetzung der Bauten (ca. bis 2040) geplant.

Parallel zum Arealentwicklungsprozess wird die verkehrliche Erschliessung im Bereich der Hohmadstrasse mit den Knoten West-/Burger-/Hohmadstrasse und Hohmad-/Talackerstrasse neu organisiert. Als Grundlage dafür wird basierend auf den vorliegenden Studien ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Im BGK werden folgende Massnahmen geprüft bzw. festgelegt (nicht abschliessend):

- Gestaltung Boulevard Hohmad-/Burgerstrasse (inkl. Lärmsanierung).
- verkehrliche Erschliessung in angrenzende Bereiche, insb. neue LV-Querungen über Hohmad-, Burger- und Weststrasse zum Zentrum Oberland (LV-N-2-i), Schulhaus Neufeld (Schulwegsicherung) und Burgerallmend.
- Optimierung sowie Sicherstellung Verkehrsfluss und -sicherheit bei Knoten West-/Burger-/Hohmadstrasse und Knoten Hohmad-/Talackerstrasse (Sanierung Unfallschwerpunkt 1043 (MIV-Auf.4)
- Schliessen von Lücken im städtischen Fussverkehrs- und Velonetz (u.a. Anbindung an neue Velohaupttroute Burgerstrasse)
- Anbindung der bestehenden und künftigen Buslinien (u.a. Tangentiallinie) an neues Siedlungsgebiet.
- Entwicklungsspielraum für Zentrum Oberland.

Machbarkeit

Nachweis ist im BGK erfolgt (2024)

Planungsstand

Stufe 2:

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun (Massnahme M8a) (2018)
- Ortsplanungsrevision Stadt Thun (2020)
- Städtebauliche Studie Siegenthalergut (2017-2019)
- Studie Freiraum Siegenthalergut (2022-2023)
- Vorprojekt Sanierung Burgerstrasse (2023)
- Siegerprojekt Erweiterung Schule Neufeld (2023)
- BGK Siegenthalergut (2023-2024)
- Erlass Teil-UeO Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (2025)
- Erlass ZPP Siegenthalergut (2024)
- Masterplan Siegenthalergut (2024)
- etappierte Ablösung ZPP Siegenthalergut (UeO, QS-Verfahren) (2025-2027)
- etappierte Projektierung BGK Siegenthalergut (ab 2025)
- etappierte Umsetzung BGK Siegenthalergut (ab 2027)
- Erweiterung Schule Neufeld (ab 2027)
- etappierte Umsetzung Siegenthalergut (ab 2028 bis ca. 2040)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	21.08.2019	Städtebauliche Studie	Stadt Thun (PLA)
	19.09.2019	Planungskredit Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	23.08.2023	Studienauftrag Freiraum	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2024	BGK Siegenthalergut	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Projektierungskredit BGK Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	31.12.2025	ZPP Siegenthalergut (Einzonung)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2027	QS-Verfahren/UeO Siegenthalergut	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2026	Projektierung BGK Siegenthalergut	Stadt Thun (TBA)
	31.12.2026	Umsetzungskredit BGK Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	31.12.2032	Umsetzung BGK Siegenthalergut	Stadt Thun (TBA)
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Beim Siegenthalergut handelt es sich gemäss Zielbild um einen Siedlungsschwerpunkt für die Wohn- und Mischnutzung. Der Verkehr von siedlungsorientierten Strassen wird konsequent auf das «Basisnetz» gelenkt und Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete (auch neue) ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt.	
	Bezug zu Teilstrategie	Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von den Quartieren fernzuhalten. Dazu sind BGKs zu erstellen, um eine Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung zu erreichen und die Koexistenz von MIV, ÖV und Veloverkehr zu verbessern.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Optimierung der gesamtverkehrlichen Organisation für Fuss-, Velo-, öffentlichem sowie motorisiertem Individualverkehr gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK).	
	Siedlung (WK 2)	Aufwertung der betroffenen Quartiere und bessere Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Aufwertung des öffentlichen Raums und attraktive Querverbindungen zu Schule, Einkaufszentrum, Sportcluster und benachbarten Quartieren.	
	Sicherheit (WK 3)	Erhöhte objektive und subjektive Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, v.a. dank verbesserter Querungsmöglichkeiten zu umliegenden Infrastrukturen und situationsgerechter Gestaltung (insb. Schulwegsicherheit).	
	Umwelt (WK 4)	Genereller Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV/ÖV; Reduktion der Immissionen in bestehenden und künftigen Wohnquartieren (insb. Lärm).	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		

Umweltverträglichkeit gegeben

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung** Hier Text einfügen

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Siegenthalergut (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen) (AP5; S-VW.1.8)
- Sanierung USP Hohmadstrasse/Talackerstrasse (AP4; MIV-Auf.4)
- Bustangente Thun West – Nord - Steffisburg (AP4; ÖV-Str.3.1)
- LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM) (AP3; LV-N-2-i)
- Velohaupttroute Burger-/General-Wille-Strasse (V1-e, Abschnitt Nord) (AP4; LV-Ü.1.1)
- Velohaupttroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) (AP5; LV-Ü.2.1)
- BGK Dürrenastquartier (AP4; MIV-Auf.5)
- BGK Hohmad / Westquartier (AP4; MIV-Auf.7)
- Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse (AP2; VM M2)
- Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (AP3; MIV-O-15-b)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** Hier Text einfügen

Einzelmassnahme Verkehr

Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse

TOW.MIV-Auf.3

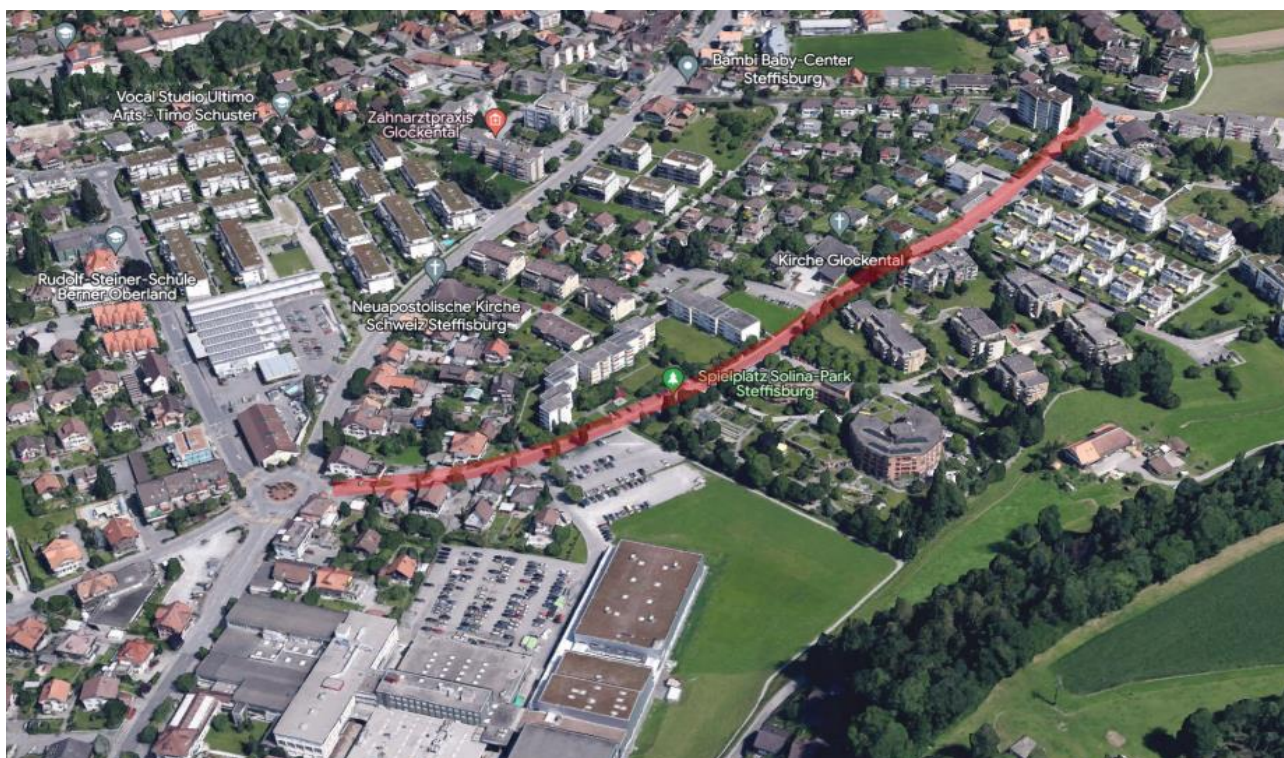
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
MIV A

Unterkategorie
MIV-Auf A



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde Steffisburg

OIK I, Thun

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

1.2 Mio.

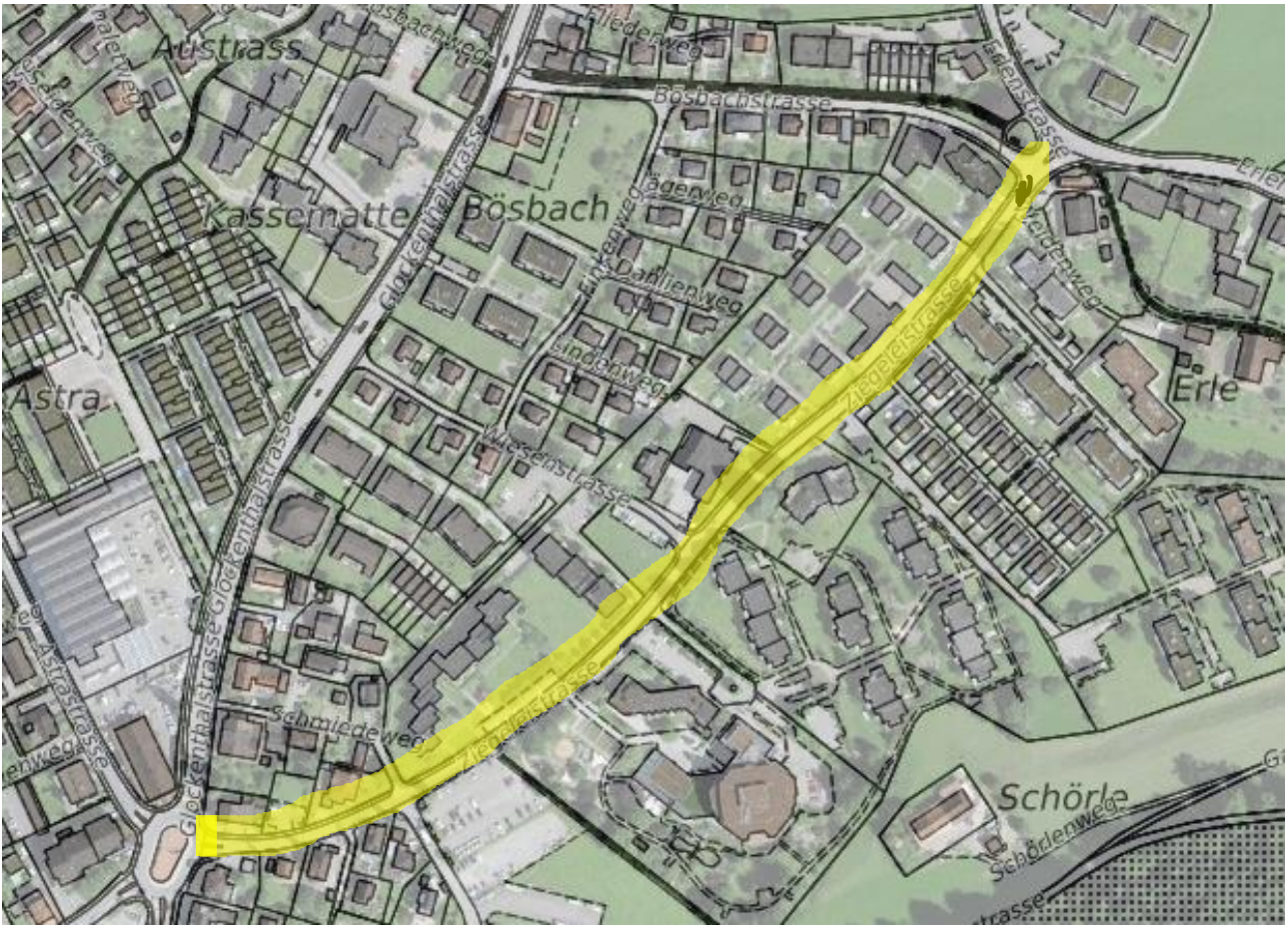
2028

2030

Finanzierung

AP-Massnahme

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



Massnahmenbeschrieb	Die Ziegeleistrasse verbindet ab dem Ziegeleikreisel die Kantonsstrassen Thunstrasse und Glockenthalstrasse mit der Erlenstrasse. Mit der Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord ist sie die logische und kürzeste Verbindung ab Autobahnzubringer nach Homberg/Teuffenthal. Die Überprüfung der Ziegeleistrasse in Bezug auf Geschwindigkeit und die generelle Verkehrssicherheit ist im MB M2 des Verkehrsrichtplans Steffisburg enthalten.		
Machbarkeit	offen		
Planungsstand	offen		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin TT.MM.JJJJ TT.MM.JJJJ TT.MM.JJJJ	Planungs-/Finanzierungsschritt Hier Text einfügen Hier Text einfügen Hier Text einfügen	Federführende Stelle Hier Text einfügen Hier Text einfügen Hier Text einfügen
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 31.12.2023 30.06.2024	Planungs-/Finanzierungsschritt Auftrag für BGK erteilt. BGK erarbeitet	Federführende Stelle Gde. Steffisburg Gde. Steffisburg

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht eine konsequente Lenkung der Verkehrsströme von siedlungsorientierten Strassen wie der Ziegeleistrasse auf das «Basisnetz» vor.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr beeinträchtigt und ungenügend beruhigt.	
	Bezug zu Teilstrategie	Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von den Quartieren fernzuhalten. Dazu sind BGKs zu erstellen, um eine Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung zu erreichen und die Koexistenz von MIV, ÖV und Veloverkehr zu verbessern.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Hier Text einfügen	
	Siedlung (WK 2)	Hier Text einfügen	
	Sicherheit (WK 3)	Hier Text einfügen	
	Umwelt (WK 4)	Hier Text einfügen	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	Keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdorfstrasse (AP3: MIV-1.2) - Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Unterdorfstrasse (AP2: MIV-1.2) 		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

Thun, BGK Dürrenast-Neufeldquartier

TOW.MIV-Auf.5

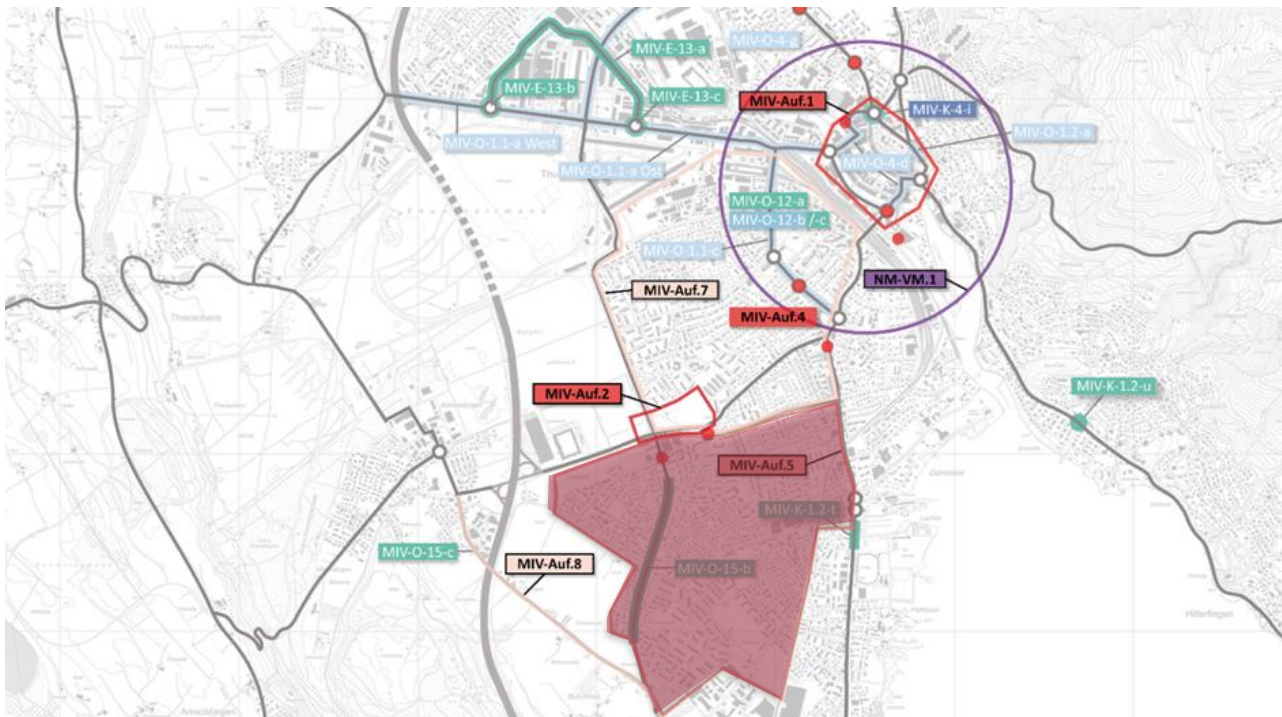
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.009

Massnahmenkategorie
MIV B

Unterkategorie
MIV-Auf B



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Stadt Thun	Weitere Beteiligte TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF) 7.8	Baubeginn 2032	Inbetriebnahme ab 2033
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		

Massnahmenbeschrieb Das Strassennetz der grossen Thuner Wohnquartiere ist einer vielfältigen verkehrlichen Nutzung ausgesetzt: Strassenzüge mit Erschliessungs- und/oder Verbindungsfunktion, diverse Buslinien auf den Verbindungsstrassen, wichtige Velo- und Fussverkehrsverbindungen (und Schulwege). Auf der Basis eines zu entwickelnden gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf dem Strassennetz "Quartiernetz – Verbinden" und "Quartiernetz-Feinerschliessen" innerhalb des zusammenhängenden Wohngebietes Dürrenast ist eine quartierverträgliche Strassenraumgestaltung und eine zweckmässige Verkehrsorganisation anzustreben (GVK Stadt Thun, Massnahme G3-b): Verringerung von Immissionen auf die Wohngebiete, Vermeiden von Durchgangsverkehr durch die Quartierstrassen, behinderungsarmer Betrieb der Buslinien, attraktive Velo- und Fusswegverbindungen und situationsgerechtes Parkierungsregime. Dazu sollen Grundsätze und Leitlinien zu Gestaltung, Verkehrsregime, Anforderungen insbesondere aus Sicht des Fuss- und Velo- sowie öffentlichen Verkehrs in Abhängigkeit der verschiedenen Strassenkategorien und Funktionalitäten erarbeitet werden, welche auch für andere Quartiere in Thun zur Anwendung kommen sollen.

Für das «Dürrenastquartier» (inkl. Neubauquartiere) soll ein in sich geschlossenes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) entwickelt werden: Im BGK sind folgende Massnahmen zu prüfen bzw. festzulegen (nicht abschliessend):

- Festlegung von Standardstrassenquerschnitten für die im Quartier typischen Strassenklassierungen (Fahrbahnaufteilung MIV, Busse, Velostreifen, Fussverkehrsverbindungen längs und quer, Parkierung im Strassenraum, Baumreihen u.a)
- Geschwindigkeitsregimes
- Vortrittsregelungen
- Übergänge vom Basisnetz ins Quartiernetz
- Verkehrslenkungsmassnahmen
- Grad der Koexistenz der Verkehrsträger
- gezielte Erschliessung von Arealentwicklungen
- Festlegung bedeutender öffentlicher Räume
- Gestaltung des öffentlichen Raumes: Fahrbahn, Begegnungsräume, Orte zum Verweilen, Gestaltung und Bepflanzung mit Bäumen usw.
- Option / Pilotprojekt Fahrradstrassen

2024 wird entlang der Schulstrasse Tempo 30 mit begleitenden Markierungs- und Gestaltungselementen eingeführt. Aus diesem „Pilot“ sollen erste Schlüsse und Hinweise in die nachfolgende Erarbeitung des BGK Quartier einfließen. Auf Basis des BGK werden die betroffenen Strassenzüge schrittweise saniert und neugestaltet.

Machbarkeit Ist im BGK nachzuweisen

Planungsstand Stufe 1:
 - Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2018 (Massnahme G3-b)
 - Masterplan Quartierzentren Stadt Thun (2023-2025)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	05.12.2018	Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035	Stadt Thun
	2024-2025	Masterplanung Quartierzentren	Stadt Thun

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Kredit BGK Quartier	Stadt Thun
	2024	Umsetzung Tempo 30 Schulstrasse	Stadt Thun
	2026	BGK Quartier	Stadt Thun
	2028	Vorprojekt BGK Quartier	Stadt Thun
	2030	Bauprojekt BGK Quartier	Stadt Thun

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Teilgebiete des Dürrenastquartiers sind gemäss Zielbild Siedlungsschwerpunkte für die Wohn- und Mischnutzung. Der Verkehr von siedlungsorientierten Strassen wird konsequent auf das «Basisnetz» gelenkt und Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt.	
	Bezug zu Teilstrategie	Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von den Quartieren fernzuhalten. Dazu sind BGKs zu erstellen, um eine Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung zu erreichen und die Koexistenz von MIV, ÖV und Veloverkehr zu verbessern.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Optimierte gesamtverkehrliche Verkehrsorganisation und abgestimmte Interessen von Fuss-/Veloverkehr, ÖV und MIV. Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr.	
	Siedlung (WK 2)	Aufwertung der betroffenen Quartiere und bessere Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge der Innenentwicklung.	
	Sicherheit (WK 3)	Erhöhte objektive und subjektive Sicherheit, v.a. dank Verkehrsberuhigung und situationsgerechter Gestaltung.	
	Umwelt (WK 4)	Genereller Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV/ÖV; ohne zusätzlichen Flächenverlust. Reduktion der Immissionen im Wohnquartier.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - BGK Siegenthalergut (MIV-Auf.2) - Velohaupttroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) (LV-Ü.2.1) - Sanierung USP Hohmadstrasse/Talackerstrasse (AP4; MIV-Auf.4) - Bustangente Thun West – Nord - Steffisburg (AP4; ÖV-Str.3.1) 		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	<p>Fläche: ca. 60'000 m² (ca. 6 km * 10m)</p> <p>DTV (2030): ca. 2'000 bis 9'000 (max. WS = Buchholzstrasse - West)</p>		

Einzelmassnahme Verkehr

Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof

TOW.MIV-Auf.6

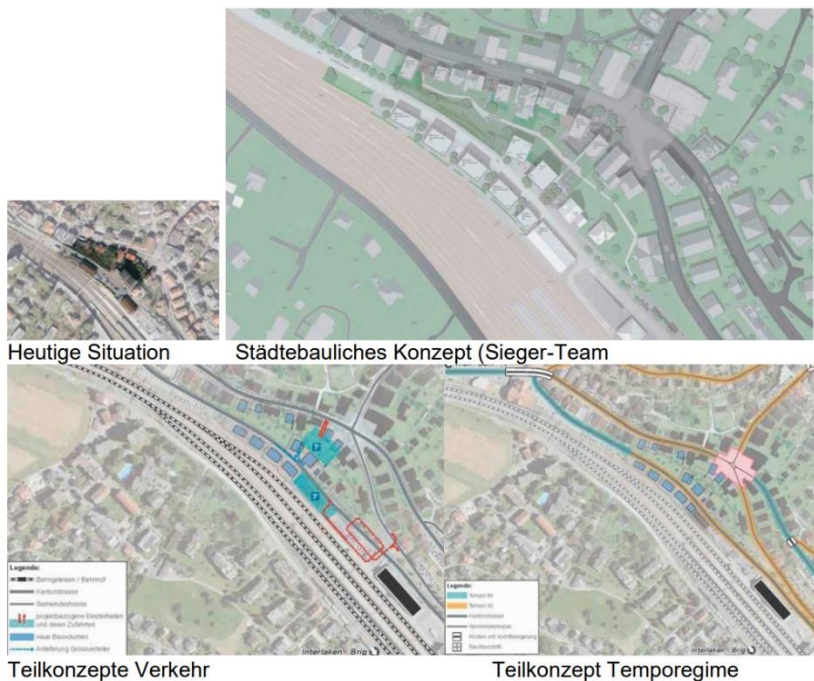
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.024

Massnahmenkategorie
MIV B

Unterkategorie
MIV-Auf B



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

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Spiez	TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.5	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	Hier Text einfügen		

Massnahmenbeschrieb	<p>Die Gemeinde Spiez möchte ihr Ortszentrum stärken. Die ortsbauliche Situation ist unbefriedigend. Andererseits ist das Entwicklungspotenzial in diesem äusserst gut mit ÖV erschlossenen Gebiet gross. Das Ortszentrum soll zum Einkaufen einladen, attraktiv sein für den Tourismus und eine gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Zudem soll ein sinnvoller Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen gefunden werden. Der Bearbeitungssperimeter umfasst die «Kernzone Spiez» (mit Zone mit Planungspflicht) sowie die Arbeitszone Gewerbe entlang der Gleise. Ein wichtiges Ziel der Planung ist auch, eine neue attraktive, hindernisfreie Verbindung zwischen der Bahnhofstrasse und dem Kronenplatz resp. der Oberlandstrasse zu schaffen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde 2019/2020 eine Testplanung mit vier Planerteams durchgeführt. Das Siegerprojekt (Team Suter Architekten) wird nun planerisch vertieft. Integrierender Bestandteil der Zentrumsentwicklung ist die verkehrliche Neugestaltung. Für den Fussverkehr ist eine neue Verbindung zwischen Bahnhof und Oberlandstrasse – Kronenplatz zu schaffen (voraussichtlich mit Liftsystem). Es sind neue (unterird.) Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen, namentlich für die mit Detailhandel verdichtete Nutzung am Kronenplatz. Die Zugänglichkeiten des MIV sind auf beiden Achsen sicherzustellen, das Temporegime ist aber zu beruhigen (Tempo 30) und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dazu ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erstellen. Das BGK Ortszentrum Spiez wird mit dem (beschlossenen) AP-Projekt Umgestaltung Oberlandstrasse abgestimmt (Projekt «Lets Swing»).</p>		
Machbarkeit	<p>Grobabklärungen zur Verkehrssituation und möglichen Verbesserungen sind im Rahmen der Testplanung durchgeführt worden. Vertiefte Machbarkeitsabklärungen erfolgen im BGK</p>		
Planungsstand	<p>Stufe 1: Testplanung abgeschlossen (2020), Voranfrage zur Änderung der Baurechtlichen Grundordnung (Kernzone) im Sommer vom AGR liegt vor. Eine Genehmigung der Änderung der Baurechtlichen Grundordnung wird erst ab 2026 zu erwarten sein. Nächste Schritte sind Teilplanungen mit Richtprojekten bezüglich Teilperimetern (1. Prio BLS und Post Parzellen). Der vertiefte Planungsprozess und die Änderung des BR werden Grundlage sein, um Flächenabtausch und Entgeltungssätze festzulegen.</p>		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	06.01.2020	Testplanung «Zentrum Spiez»	Gde Spiez
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<p>Das Zukunftsbild sieht eine konsequente Lenkung der Verkehrsströme von siedlungsorientierten Strassen auf das «Basisnetz» vor. Dadurch können Zentrumsbereiche und Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p>	
	Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Bei der Strassenraumgestaltung verschiedener Ortskerne wie Spiez besteht im Rahmen der Zentrumsentwicklung Handlungsbedarf.</p>	
	Bezug zu Teilstrategie	<p>Strassen mit Durchleitungscharakter in Ortskernen sollen gemäss Teilstrategie MIV verkehrsberuhigt werden. Die Ortsdurchfahrten werden schrittweise aufgewertet.</p>	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<p>Deutliche Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr im gesamten Zentrumsgebiet (Aufenthaltsqualität sowie Verbindung von zwei Zentrumsachsen); besserer Verkehrsfluss im MIV und Organisation des Busbetriebs</p>	

Siedlung (WK 2)	Starke Verdichtung an bestens erschlossenem Standort mit Mischnutzung (Detailhandel, ev. Hotellerie, Wohnen mit Seesicht).
Sicherheit (WK 3)	Verkehrsberuhigung und Verbesserung Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr
Umwelt (WK 4)	Siedlungsverdichtung in bereits erschlossenem Gebiet; Hoher Anspruch an Freiraumqualitäten (u.a. Aufwertung terrassierter Nordhang mit Seesicht und geringer Landverlust)

Koordination	Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Hier Text einfügen		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Fläche: 7'000 m ² (ca. 700 m * 10 m Breite) DTV (2030): ca. 4'000 (Bahnhofstrasse) Testplanung: Testplanung «Zentrum Spiez», Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 6. Januar 2020		

TOW.MIV-Auf.4 Thun Sanierung Unfallschwerpunkte folgt

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont

TOW.LV-Ü.1

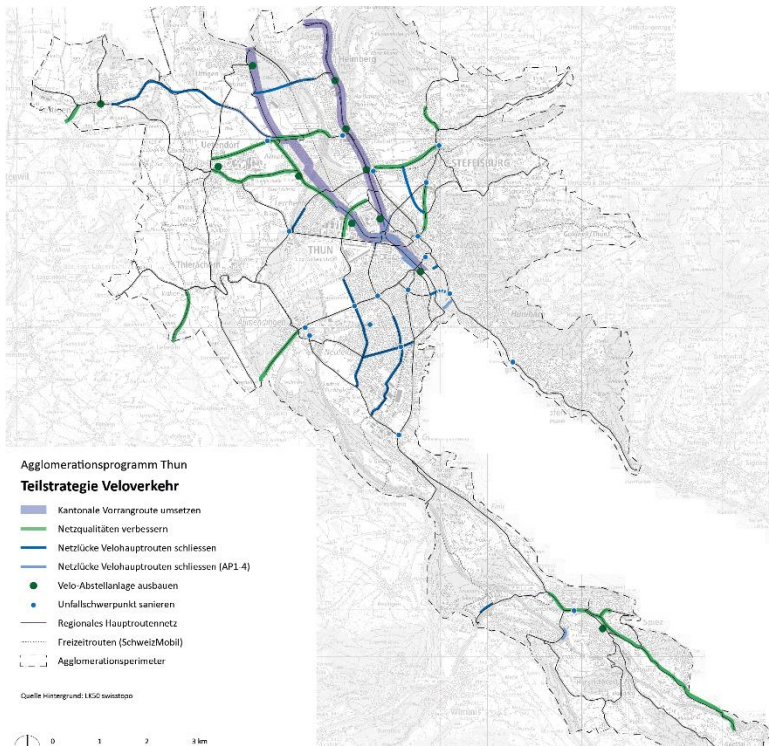
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
0942.4.036-0942.4.043 (tlw.)

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Kosten (Mio. CHF) 13.84

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück

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

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Das Massnahmenpaket besteht aus Massnahmen des GVK der Stadt Thun sowie aus Massnahmen der Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun. Hinzu kommen einige weitere Massnahmen, welche im AP der 4. Generation als B-Massnahmen aufgeführt waren. Das Massnahmenpaket enthält alle Massnahmen im A-Horizont.

Bezug zu Zukunftsbild	Das Zukunftsbild sieht ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz vor. Dieses Massnahmenpaket sieht deutliche Verbesserungen beim regionalen Veloalltagsnetz innerhalb der Agglomeration (Massnahmen LV-Ü.1.1 bis LV-Ü.1.5) als auch für agglomerationsübergreifende Velohaupttrouten (Massnahmen LV-Ü.1.7 bis LV-Ü.1.16) vor.
Bezug zu Handlungsbedarf	Beim Handlungsbedarf wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert. Einerseits sind viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden für den Veloverkehr wenig durchgängig und die Velostreifen zu schmal. Andererseits sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten definiert. Dabei soll mit diesem Massnahmenpaket (und dem zweiten Massnahmenpaket LV-Ü.2 im B-Horizont) auf den Korridoren Thun – Uttigen (– Münsingen) und Thun – Heimberg (– Münsingen) vorerst ein Velovorrangrouten-Standard erreicht werden.
Bezug zu Teilstrategie	Gemäss Teilstrategie Veloverkehrs sollen die im Handlungsbedarf aufgeführten Schwachstellen mit diesem (für die nächsten 4 Jahre priorisierten und umsetzbaren) Massnahmenpaket behoben bzw. deutlich verbessert werden.

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
TOW.LV-Ü.1.1	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd) ¹	4.6
TOW.LV-Ü.1.2	Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)	2.2
TOW.LV-Ü.1.3	Steffisburg, Velohauptroute Thunstrasse	1.0
TOW.LV-Ü.1.4	Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühlbach)	1.65
TOW.LV-Ü.1.5	Heimberg – Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach – Zelgstrasse	2.0
TOW.LV-Ü.1.6	Uttigen, Veloverbindung östlich Bahnhof (Utt-2)	0.5
TOW.LV-Ü.1.7	Uttigen, Ausbau Bahnunterführung Kilchenmattweg – Thunstrasse (Utt-3)	0.4
TOW.LV-Ü.1.8	Uttigen, Ausbau Kilchenmattweg (Utt-4)	0.075
TOW.LV-Ü.1.9	Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Uttigenstrasse (Uet-1)	0.05
TOW.LV-Ü.1.10	Uetendorf, Veloverbindung Zelgstrasse (Uet-2)	0.15
TOW.LV-Ü.1.11	Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)	0.03
TOW.LV-Ü.1.12	Uetendorf, Velostrasse Jungfraustrasse (Uet-4)	0.01
TOW.LV-Ü.1.13	Uetendorf, Querungshilfe Knoten Aarestasse (Uet-5)	0.05
TOW.LV-Ü.1.14	Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)	0.175

¹ Die folgenden Nummern in Klammern beziehen sich auf die entsprechenden Massnahmen gemäss GVK Stadt Thun.

TOW.LV-Ü.1.15	Thun, Vortrittsregelung Knoten Uttigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse (Thu-1)	0.2
TOW.LV-Ü.1.16	Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal (Ste-2)	0.45
TOW.LV-Ü.1.17	Thun, Umgestaltung Knoten Grabenstrasse (Thu-2)	0.3

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd)

TOW.LV-Ü.1.1

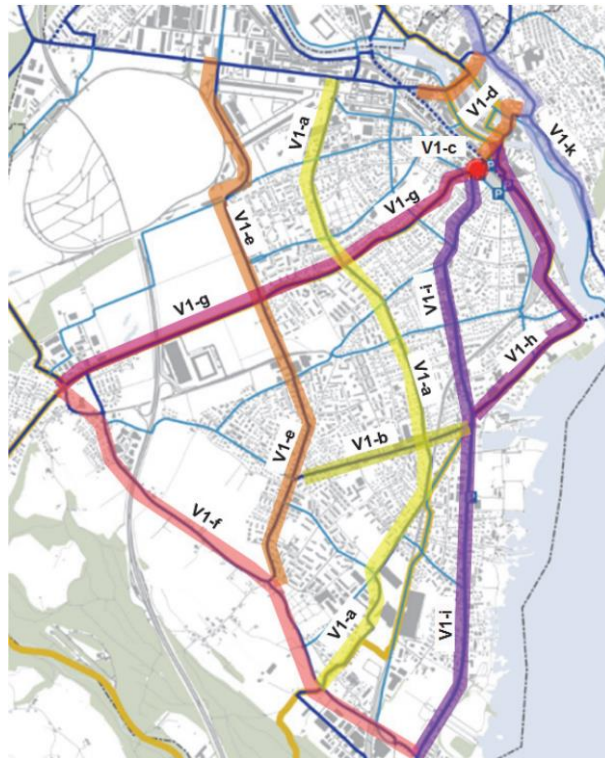
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
0942.4.036

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.6	2031	2032
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	2'300	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durchgehende Velostreifen mind. 1.5m Breite mit nötigem Landerwerb oder Koexistenz auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30), vorteilhafte Vorrtrittsregelung. Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse": Wo möglich und sinnvoll Vorrtrittsregelung zu Gunsten der Veloroute. (Zielkonflikte mit MIV/Bus)in Abstimmung mit BGK Dürrenastquartier (MIV-Auf.5).		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)

TOW.LV-Ü.1-2

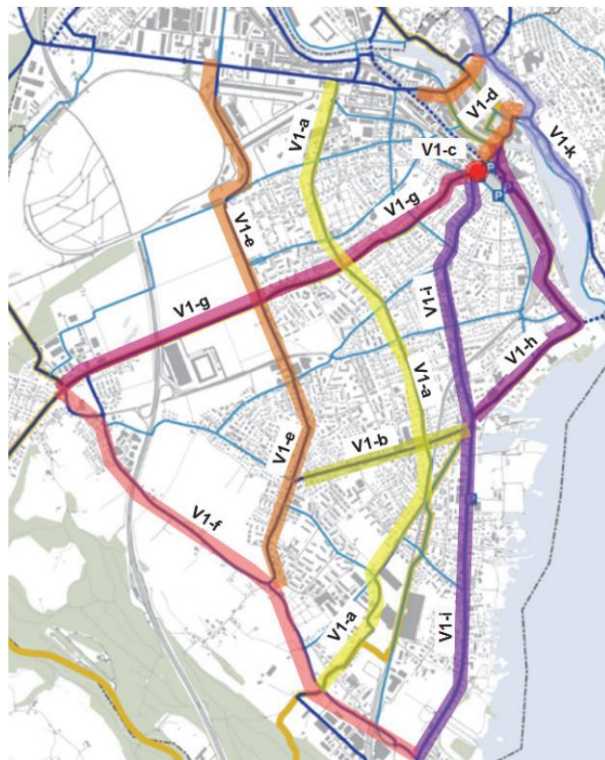
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
0942.4.038

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	BLS AG	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.2	2031	2032
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	1'100	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	<p>Durchgehende Velostreifen mind. 1.5m Breite mit nötigem Landerwerb, vorteilhafte Vorrtrittsregelung. Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse" (Ausgangslage: im 2024 eingeführte neues T-30 Regime): Wo möglich und sinnvoll Vorrtrittsregelung zu Gunsten der Veloroute. (Zielkonflikte mit MIV/Bus), In Abstimmung mit: - BGK Dürrenastquartier (MIV-Auf.5) - Verbreiterung Bahnunterführung Fussverkehr (LV-F.1).</p>		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Steffisburg, Neubau Radstreifen Thunstrasse

TOW.LV-Ü.1.3

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

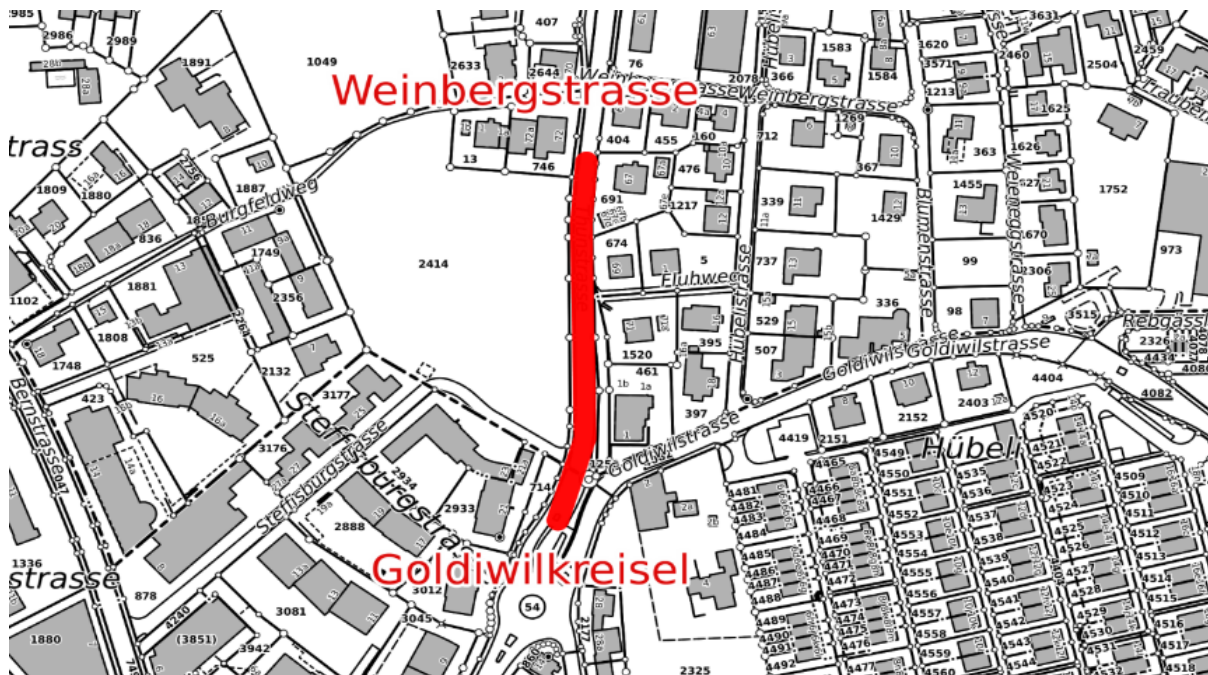
-

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde Steffisburg	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.0	2029	2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	150	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		

Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie Die ursprünglich angedachte Velohaupttroute Thunstrasse wird nicht wie geplant umgesetzt. Zwischenzeitlich wurde ein Mittelstreifen markiert, wodurch die Velos mit grösserem Abstand überholt werden. Ergänzend soll stadtnah beim Goldiwilkreisel auf einer Länge von ca. 150m beidseitig ein Radstreifen umgesetzt werden.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale Pla-
nung

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Variantenstudium Kontextplan (2022)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühlbach)

TOW.LV-Ü.1.4

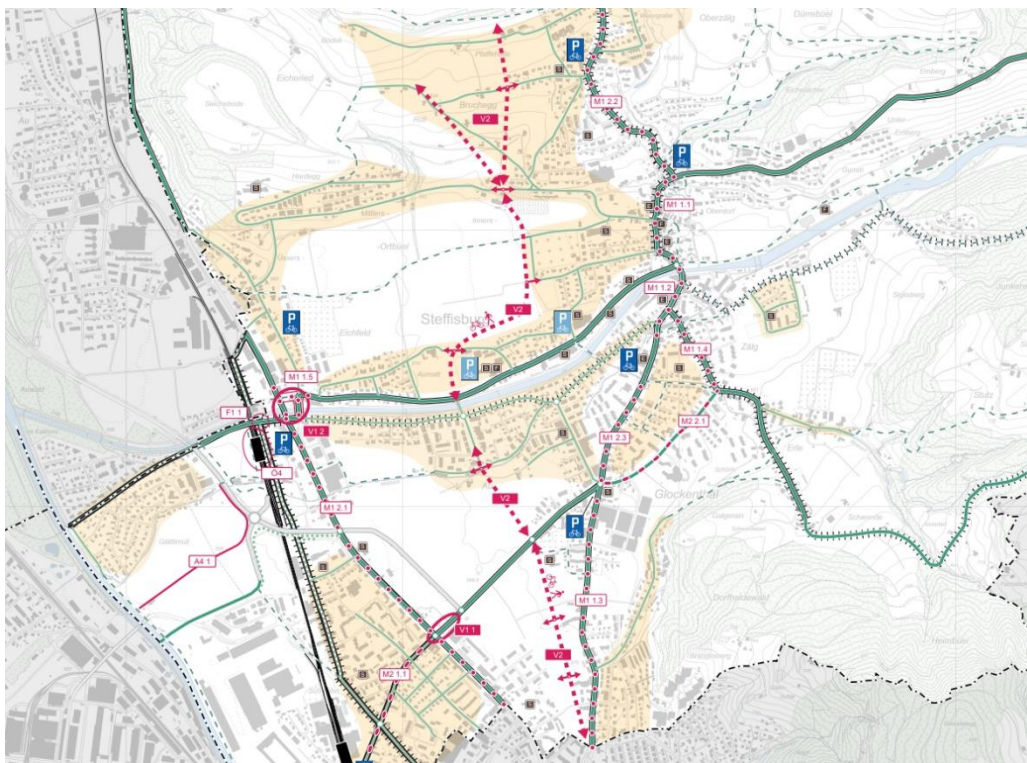
AP5-Horizont

A

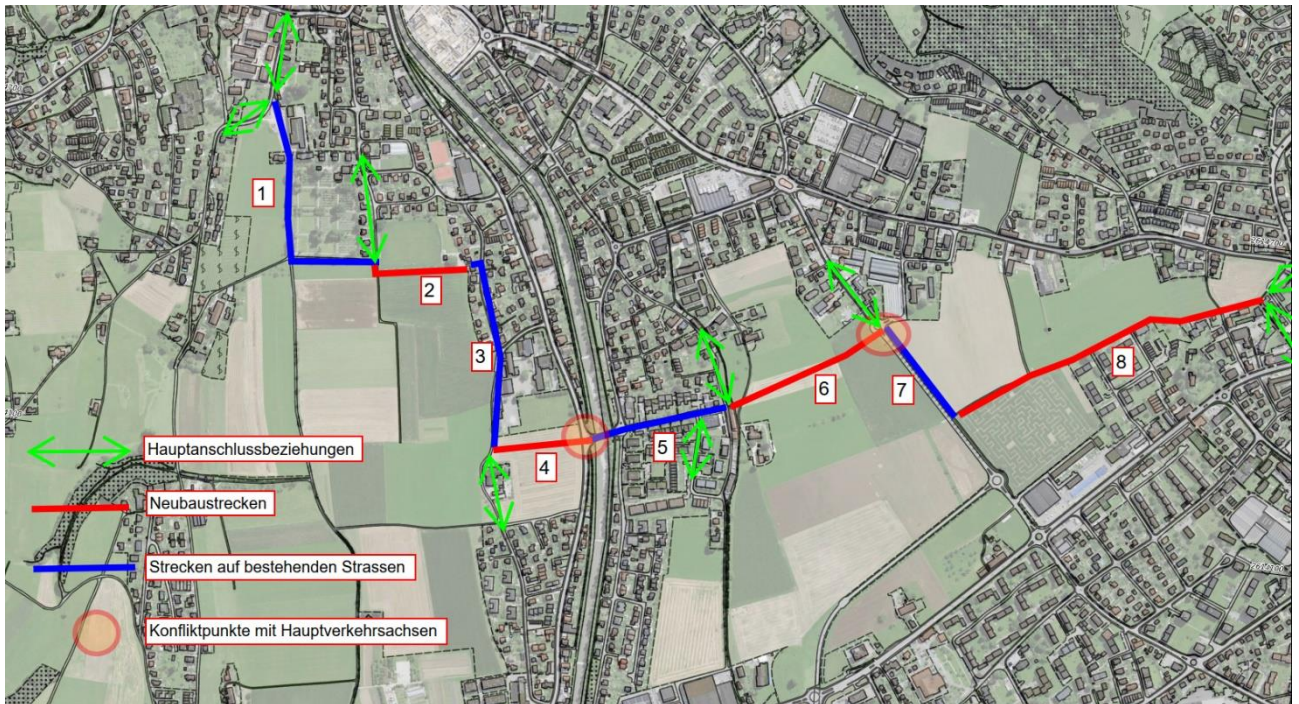
Früherer ARE-Code
0942.4.040

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Steffisburg	Stadt Thun	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.65	2. Quartal 2028	3. Quartal 2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV) Gesamtlänge	2'710	m
	Neubaustrecken (1'000.-/m)	1'420	m
	Massnahmen auf bestehenden Strassenabschnitten (100.-/m)	1'290	m
	Massnahmen auf Verkehrsknoten (50'000.-/Stk)	2	Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie

Als Ergänzung zum Basisangebot entlang der Velohaupttrouten, ist ein neues zentrales Infrastrukturelement für ein attraktives, direktes und sicheres Fuss- und Velonetz in Steffisburg anzubieten.

Projektierung einer neuen Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Massnahme V2 Teilrichtplan Veloverkehr), welche eine direkte LV-Verbindung von verschiedenen Gebieten von Steffisburg nach Thun zwischen den Hauptachsen Thunstrasse und Bernstrasse ermöglicht. Knoten ermöglichen eine optimale Längs- und Quervernetzung, so dass die angrenzenden Quartiere von der neuen Achse bestmöglich profitieren können.

1. Priorität mit Fokus Alltag: Thun – Zulgstrasse
 2. Priorität mit Fokus Freizeit: Zulgstrasse – Scheidgasse – Zentrum Oberdorf
- Die Bestimmung des Anschlusspunktes der Fuss- und Veloverbindung Mitte an das bestehende regionale Verkehrsnetz (und ggf. allfällige Fortsetzung) ist mit der Stadt Thun zu koordinieren.

Aus topographischen Gründen erfolgt die Fortsetzung Richtung Hartlisberg ausschliesslich auf dem bestehenden Strassennetz.

Die Massnahme sieht die Schliessung einer Netzlücke im regionalen Velohaupttrouten-netz vor. Ebenso ist, wie in der Teilstrategie Fussverkehr vorgesehen, im Glockental eine attraktive Fusswegeverbindung zu schaffen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Hier Text einfügen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Planungsgrundlagen:

- Richtplan Verkehr Gde Steffisburg, Teilrichtplan Veloverkehr v. 13.2.2019
- Raumentwicklungskonzept (REK) Steffisburg 2035
- Regionale Velonetzplanung ERT, 2019
- Landschaftsrichtplan Gemeinde Steffisburg, 2019

Weitere Planungs- und Umsetzungsschritte:

- Verabschiedung grundsätzliche Linienführung durch Gemeinderat 2023
- Sicherung der Abschnitte mittels Planerlassverfahren bis Ende 2024
- Realisierung ab 2025

Kostenschätzung:

- LV Kat. 2 (m) = 1'000 CHF je Laufmeter
- Realisierung auf bestehendem Strassennetz = 100 CHF je Laufmeter
- Knotenanpassungen LV 50'000 je Stück
- Gesamtkosten 1.65 Mio. CHF

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Heimberg – Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach – Zelgstrasse

TOW.LV-Ü.1.5

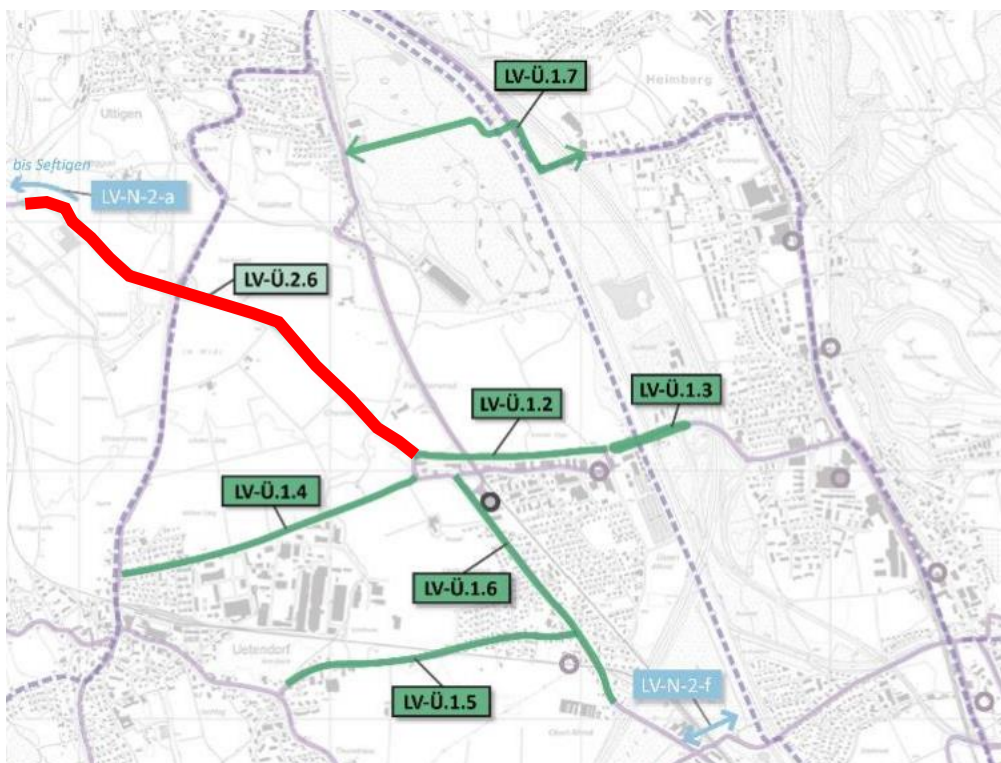
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code
0942.4.041

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinden Uetendorf, Uttigen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.0	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	4'000	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neubau Radstreifen auf dem Abschnitt Limpbach – Zelgstrasse. D.h. bei Zelgstrasse Fortsetzung an Massnahme LV-Ü.1.2 (aus AP4) und bei Limpbach Fortsetzung zur AP2-Massnahme LV-N-2a. Die Massnahme sieht die Schliessung einer Netzlücke im regionalen Velohaupttroutenetz vor.		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Hier Text einfügen

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uttigen, Veloverbindung östlich Bahnhof (Utt-2)

TOW.LV-Ü.1.6

AP5-Horizont

A

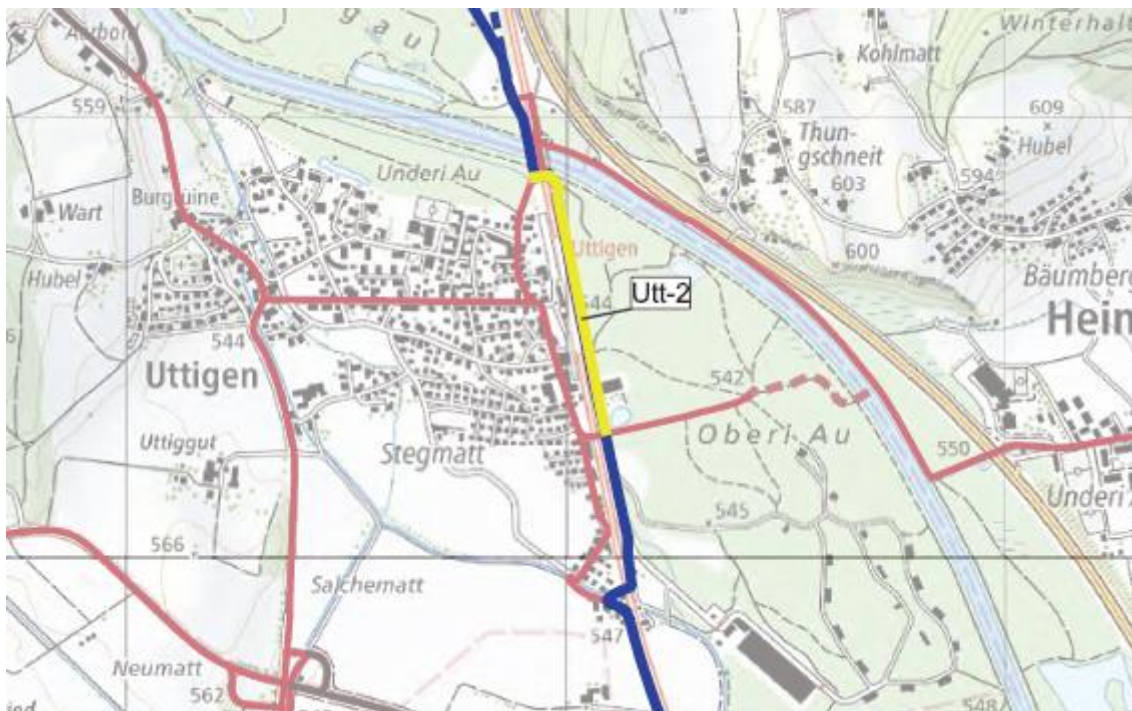
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uttigen	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.5	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Bau einer Veloverbindung östlich des Bahnhofs Uttigen. Koordination mit geplantem Hilfsperron am Bahnhof Uttigen notwendig.		

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptrouutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale Planung

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uttigen, Ausbau Bahnunterführung Kilchenmattweg – Thunstrasse (Utt-3)

TOW.LV-Ü.1.7

AP5-Horizont

A

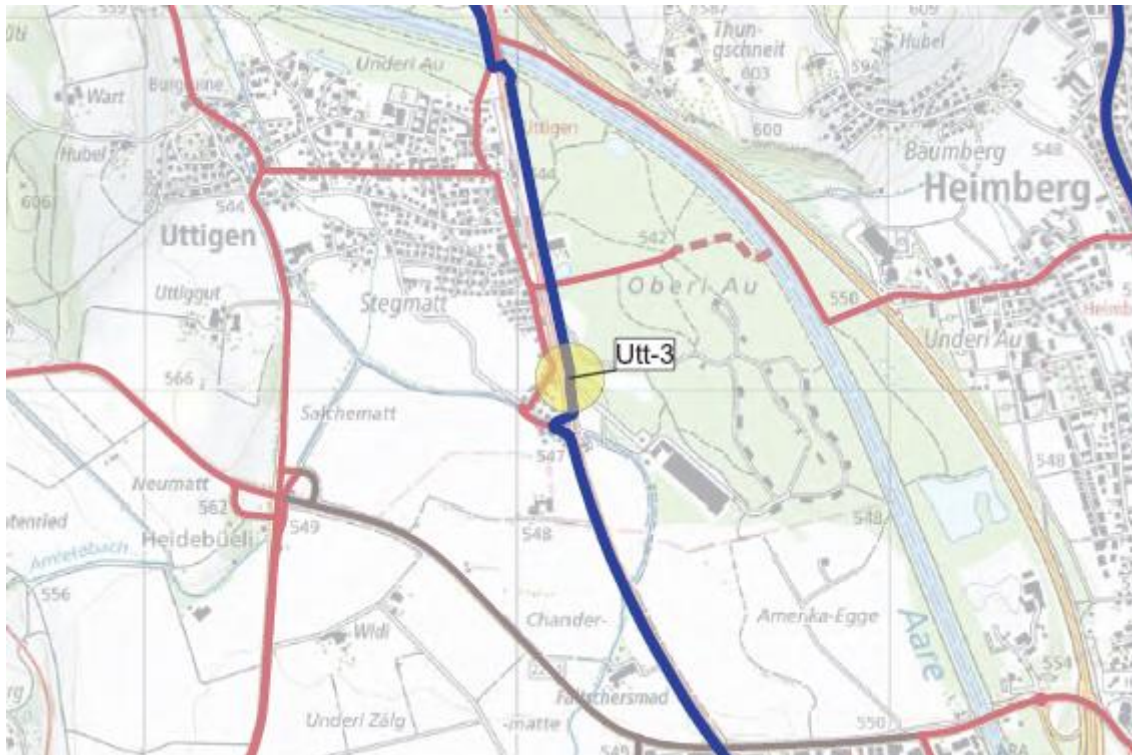
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uttigen	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.4	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Quadratmeter Unterführung	XXXX	m2
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau der Bahnunterführung auf mindestens 3.5 m Querschnitt und Aufheben der Schranken für den Veloverkehr. Anstelle einer Unterführung ist auch eine ebenerdige Querung und Aufhebung der Unterführung denkbar.		

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptroutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uttigen, Ausbau Kilchenmattweg (Utt-4)

TOW.LV-Ü.1.8

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uttigen	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.075	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	<p>Einbau eines Belages und Verbreiterung des Kilchenmattwegs auf mindestens 3.5 m. Abhängigkeit zur Massnahme TOW.LV-Ü.1.8.</p> <p>Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Haupttroutenstandard umgesetzt werden soll.</p>		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Uetigenstrasse (Uet-1)

TOW.LV-Ü.1.9

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.05	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Eine Sperrung (mit Ausnahmen für Zubringer) sowie eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit sind zur Verbesserung des Veloverkehrs zu prüfen. Kostenschätzung exkl. Belagssanierung / mögliche Sofortmassnahme. Kann auch schrittweise eingeführt werden – zuerst Temporeduktion und später bei Bedarf Sperrung.		

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptroutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Veloverbindung Zelgstrasse (Uet-2)

TOW.LV-Ü.1.10

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.15	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Schaffung einer direkten Verbindung über den Parkplatz des Strasseninspektoriats Oberland Nord. Im Rahmen der Massnahme ist zu prüfen, wie der Betrieb sichergestellt werden kann. In Abhängigkeit zur Massnahme TOW.LV-Ü.1.12. Fachliche Empfehlung, es liegen momentan keine besseren Varianten/Optionen vor – politische Interessensabwägung im Rahmen der nächsten Projektschritte notwendig.		

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptrouutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)

TOW.LV-Ü.1.11

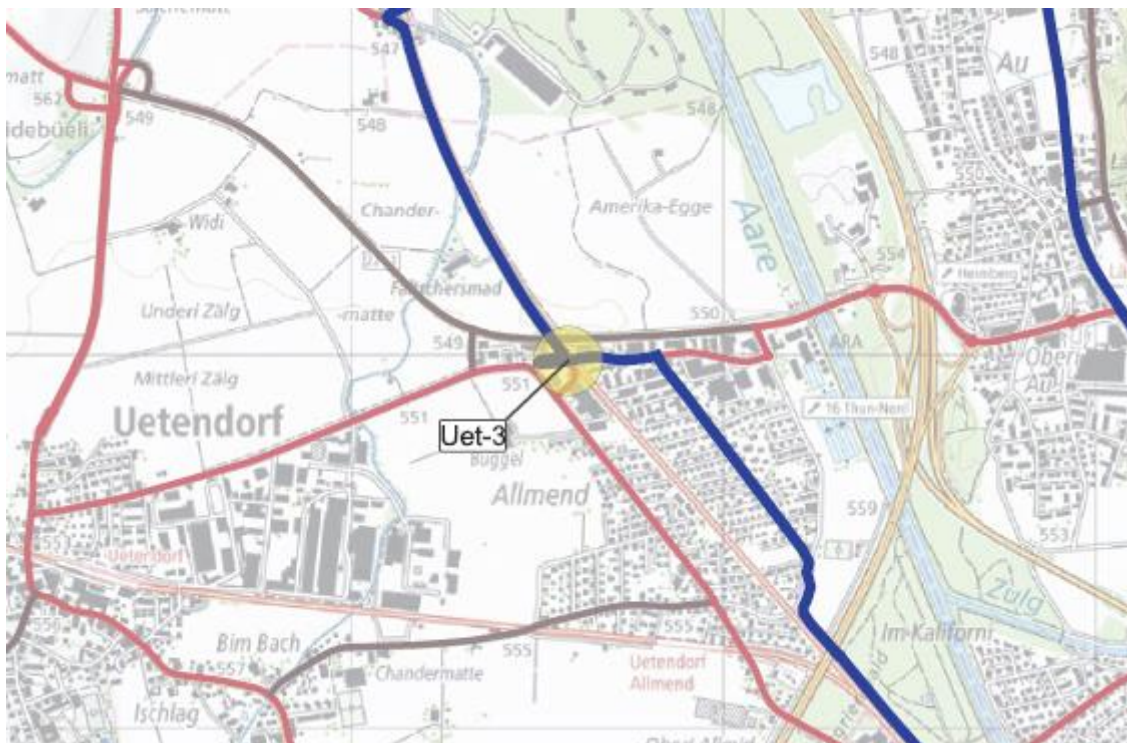
AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
LV A

Unterkategorie
LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.03	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	<p>Eine Sperrung der Unterführung für den motorisierten Verkehr (ausgenommen ÖV) würde die Attraktivität der Verbindung für Fuss- und Veloverkehr stark steigern. Die Erschliessung des Industriegebiets und des Quartiers bleibt über den Autobahnzubringer gesichert.</p> <p>Die Sperrung und ihre Auswirkungen könnten als mögliche Sofortmassnahme im Rahmen eines Tests ausprobiert werden, um negative Auswirkungen auf die</p>		

Wohnquartiere zu vermeiden. Fachliche Empfehlung, es liegen momentan keine besseren Varianten/Optionen vor – politische Interessensabwägung im Rahmen der nächsten Projektschritte notwendig.

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptroutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Velostrasse Jungfraustrasse (Uet-4)

TOW.LV-Ü.1.12

AP5-Horizont

A

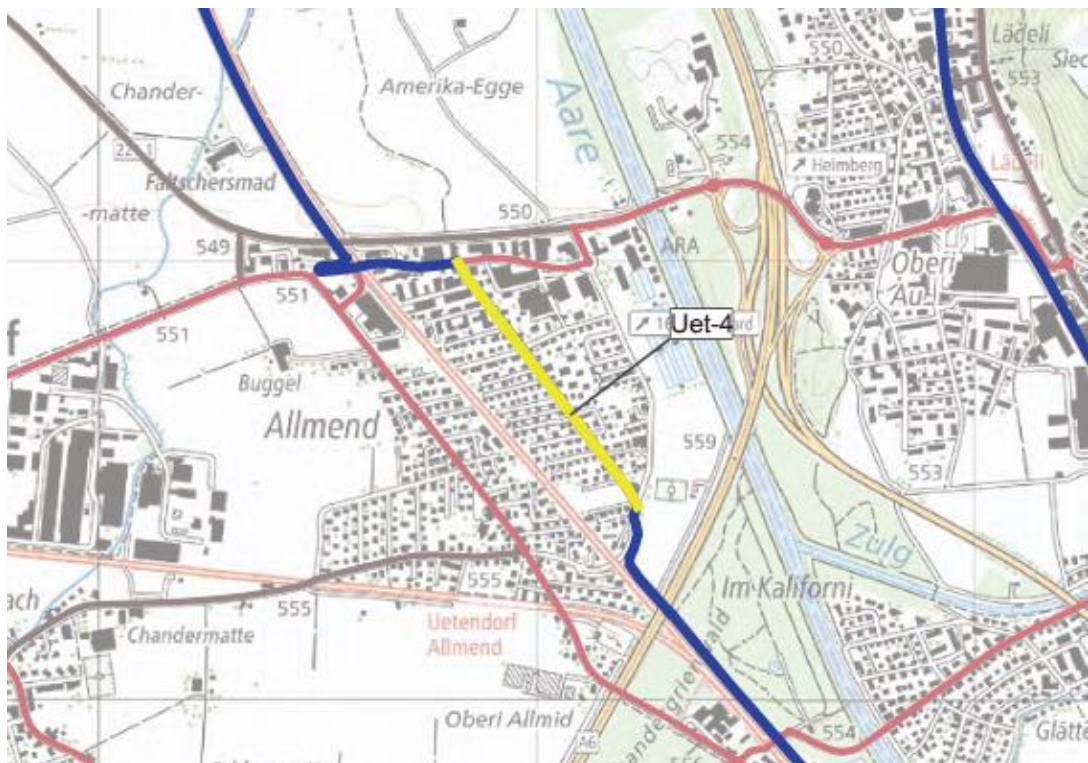
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.01	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durch eine Reduktion des Geschwindigkeitsregime und Umgestaltung zur Velostrasse mit Vortritt Veloverkehr können der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs gesteigert werden. Mögliche Sofortmassnahme: reine Signalisations- und Markierungsmassnahme		

Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Hauptrouutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Querungshilfe Knoten Aarestrasse (Uet-5)

TOW.LV-Ü.13

AP5-Horizont

A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.05	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung des Knotens und Anordnung einer Querungshilfe für den Veloverkehr (in Form eines schmalen Mehrzweckstreifens). Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Haupttroutenstandard umgesetzt werden soll.		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)

TOW.LV-Ü.1.14

AP5-Horizont

A

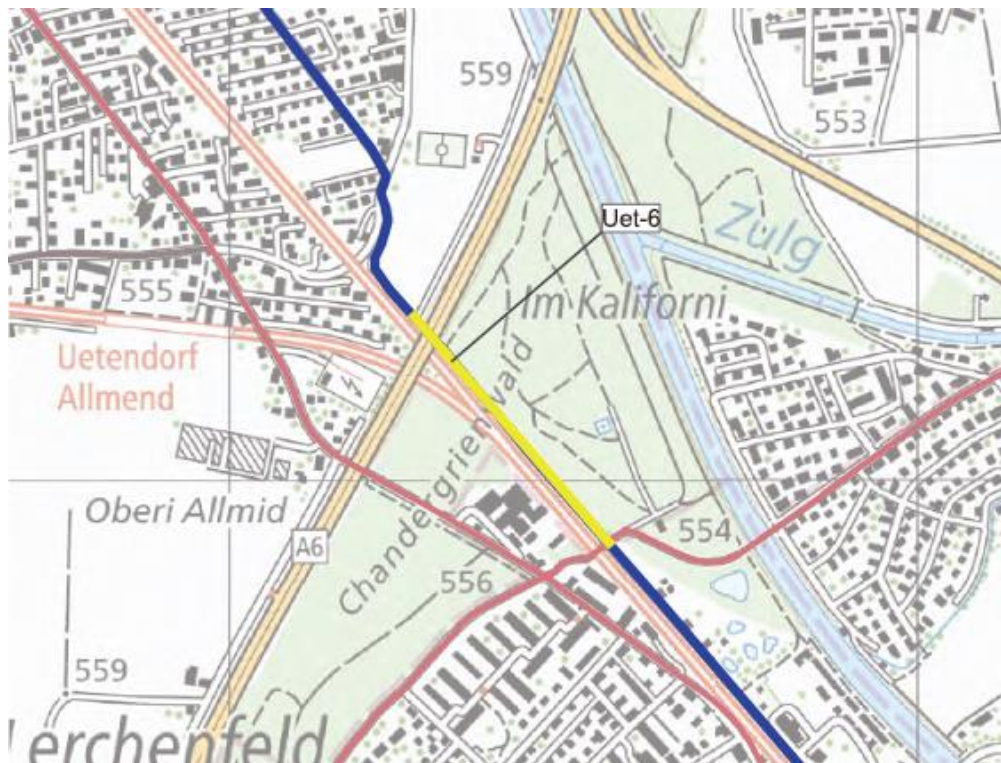
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.175	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	<p>Einbau eines Belages auf dem Abschnitt. Eine leichte Verbreiterung auf 3.5 m ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen.</p> <p>Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Uttigen (– Münsingen), welche vorerst im Haupttroutenstandard umgesetzt werden soll.</p>		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Hier Text einfügen

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Vortrittsregelung Knoten Utigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse (Thu-1)

TOW.LV-Ü.1.15

AP5-Horizont

A

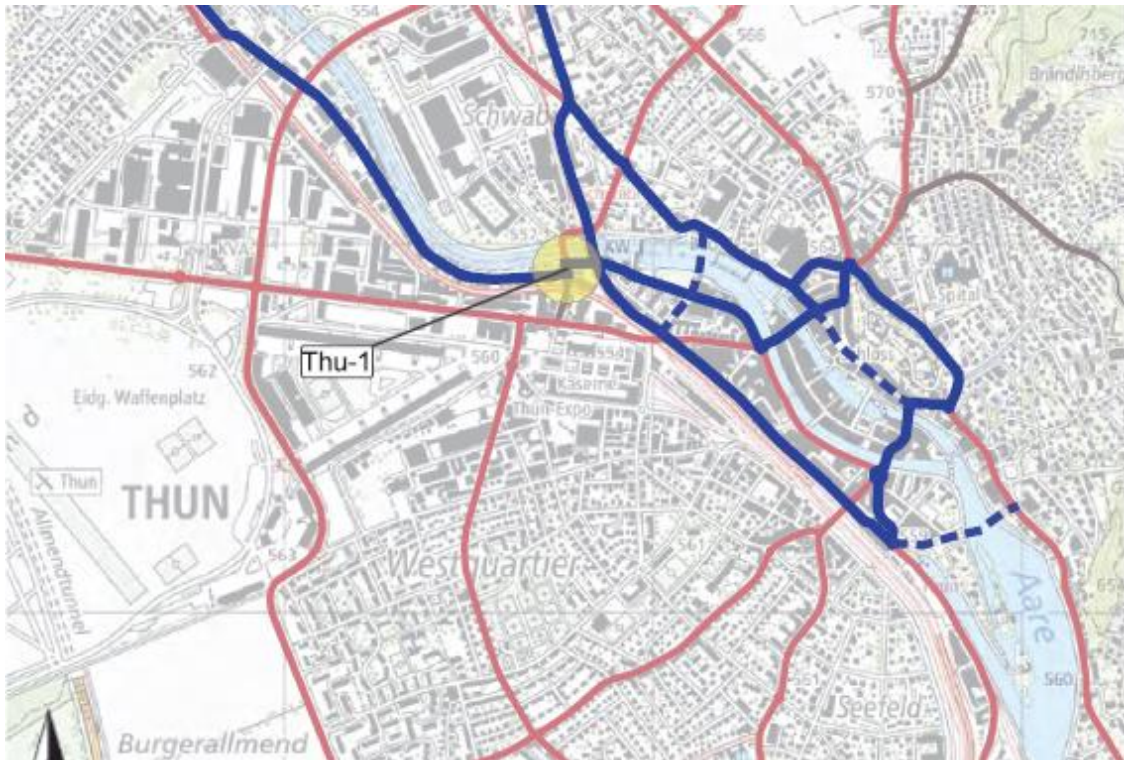
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.2	2029	2029
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung des Knotens zugunsten des Veloverkehrs mit Vortritt für den Veloverkehr. Die Anbindung an Steffisburg und die Haupttroute Richtung Heimberg/Kiesen soll mittelfristig über die neue Aarequerung der Verbindung Thun – Selve – Schwäbis gelöst werden.		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal

TOW.LV-Ü.1.16

AP5-Horizont

A

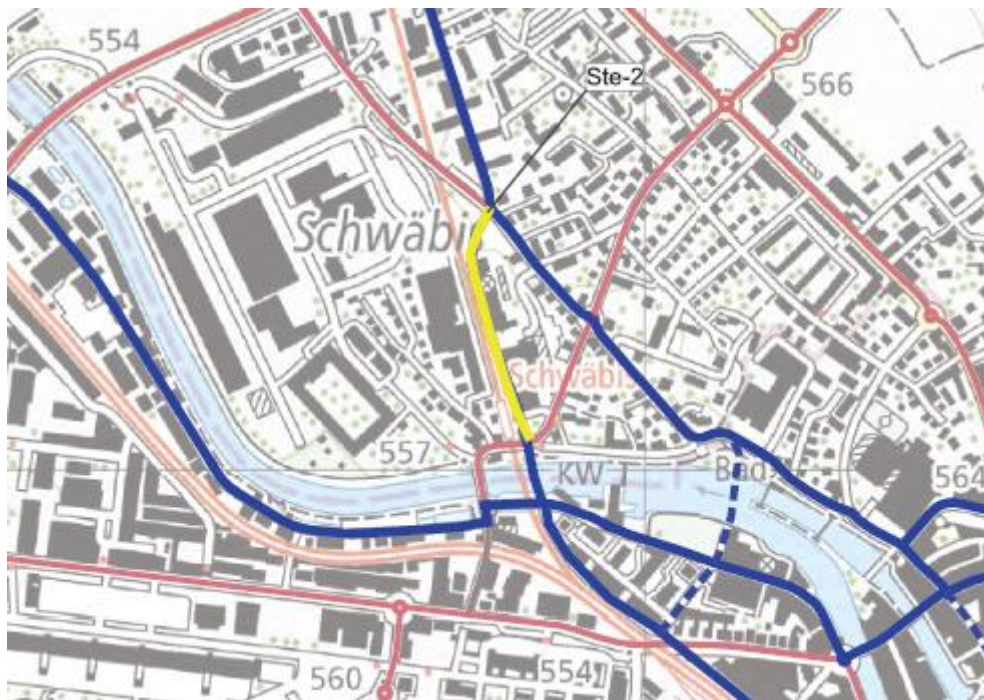
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Steffisburg	STI, Busbetriebe Thun	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.45	2028	2029
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Gesamtlänge Neubau LV-Verbindung	450	m
Vor			
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie

Das Cremo-Areal wird mittelfristig als Industrie aufgegeben und anderen Nutzungen zugeführt. Dadurch entsteht ein Potenzial, die Veloverbindung Steffisburg und die zukünftige LV Verbindung Selve – Schwäbis zu verknüpfen. Ausgestaltung einer Veloverbindung durchs Cremo-Areal im Rahmen der Entwicklungen. Dabei sind, wenn möglich, vortrittsberechtignte Anschlüsse an die angrenzende Linienführung zu prüfen. Diese Massnahme ist ein Bestandteil der in der Teilstrategie Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Velo vorgesehenen kantonalen Vorrangroute Thun – Heimberg (– Münsingen), welche vorerst im Hauptroutenstandard umgesetzt werden soll.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Hier Text einfügen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Umgestaltung Knoten Grabenstrasse (Thu-2)

TOW.LV-Ü.1.17

AP5-Horizont

A

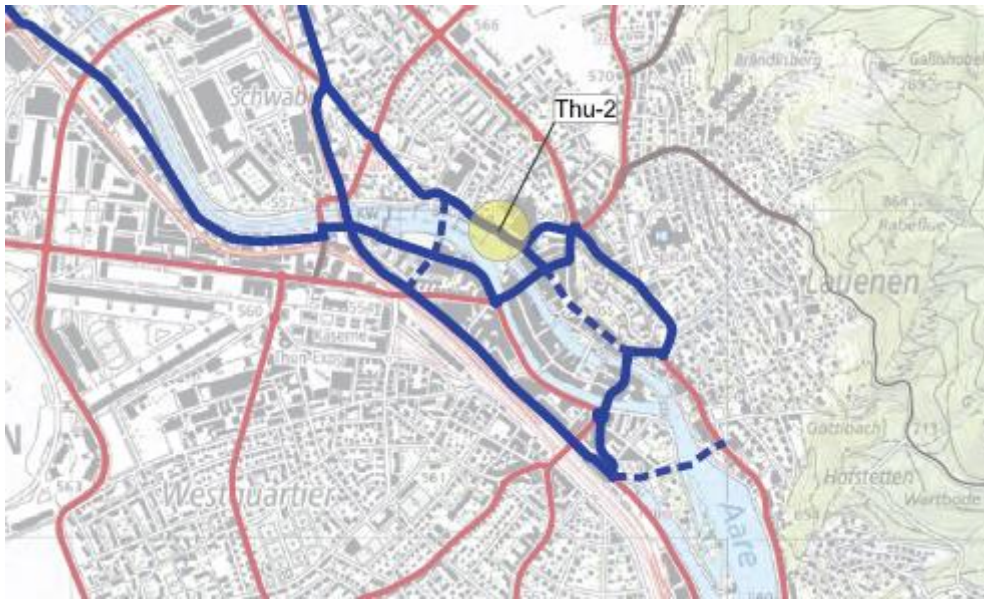
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

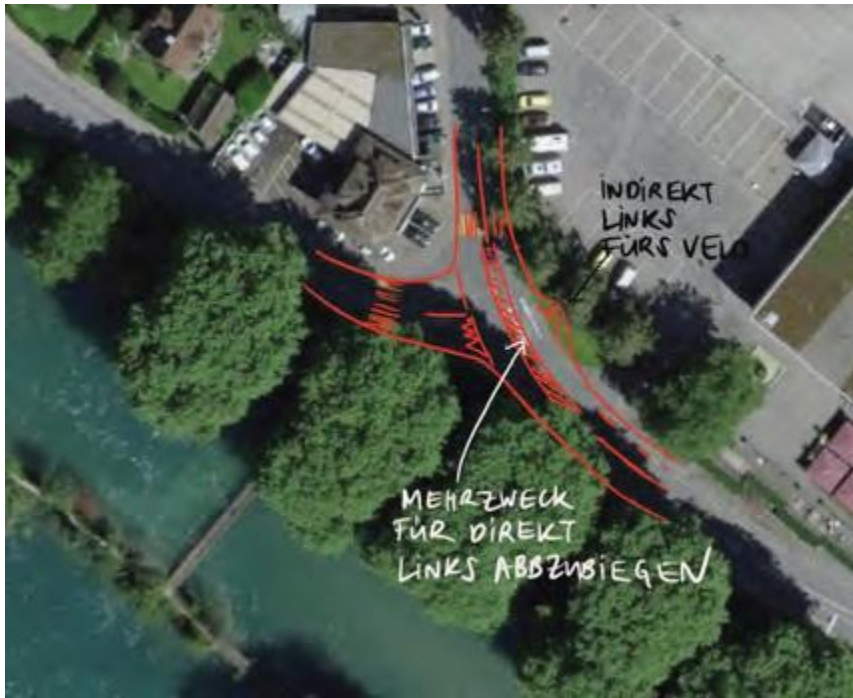
LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.3	2028	2028
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie Der Knoten Grabenstrasse ist aktuell nicht für den Veloverkehr optimiert, v.a. der Linksabbieger ist erschwert. Die Sicherheit und der Komfort des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.
Umgestaltung des Knotens und Anordnung einer Querungshilfe (Mehrzweckstreifen) für den Veloverkehr. Die Möglichkeit für einen indirekten Linksabbieger ist anzubieten.

Koordination **Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung Hier Text einfügen

Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres - Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM / ERT Juni 2023)
- BGK Kyburgstrasse

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont

TOW.LV-Ü.2

AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie
LV B

Unterkategorie
LV-Ü B

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Kosten (Mio. CHF) XX.XX

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück

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

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Das Massnahmenpaket besteht aus Massnahmen des GVK der Stadt Thun sowie aus Massnahmen der Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun. Das Massnahmenpaket enthält alle Massnahmen im B-Horizont.

Bezug zu Zukunftsbild Das Zukunftsbild sieht ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz vor. Dieses Massnahmenpaket sieht deutliche Verbesserungen beim regionalen Veloalltagsnetz innerhalb der Agglomeration (Massnahmen LV-Ü.2.1 bis LV-Ü.2.2) als auch für agglomerationsübergreifende Velohaupttrouten (Massnahmen LV-Ü.2.3 bis LV-Ü.2.4) vor.

Bezug zu Handlungsbedarf Beim Handlungsbedarf wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert. Einerseits sind viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden für den Veloverkehr wenig durchgängig und die Velostreifen zu schmal. Andererseits sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten definiert. Dabei soll mit diesem Massnahmenpaket (und dem ersten Massnahmenpaket LV-Ü.1 im A-Horizont) auf den Korridoren Thun – Uttigen (– Münsingen) und Thun – Heimberg (– Münsingen) vorerst ein Haupttroutenstandard erreicht werden.

Bezug zu Teilstrategie Die im Handlungsbedarf aufgeführten Schwachstellen sollen mit diesem Massnahmenpaket behoben bzw. deutlich verbessert werden.

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
TOW.LV-Ü.2.1	Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) ²	0.8
TOW.LV-Ü.2.2	Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)	1.8
TOW.LV-Ü.2.3	Uttigen, Neubau Uttigenbrücke (L-04) ³	Kosten einfügen
TOW.LV-Ü.2.4	Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf Allmend (L-05)	0.75
Nummer einfügen	Titel einfügen	Kosten einfügen

² Die folgenden Nummern in Klammern beziehen sich auf die entsprechenden Massnahmen gemäss GVK Stadt Thun.

³ Die folgenden Nummern in Klammern beziehen sich auf die entsprechenden Massnahmen gemäss Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun (Juni 2023)

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)

TOW.LV-Ü.2.1

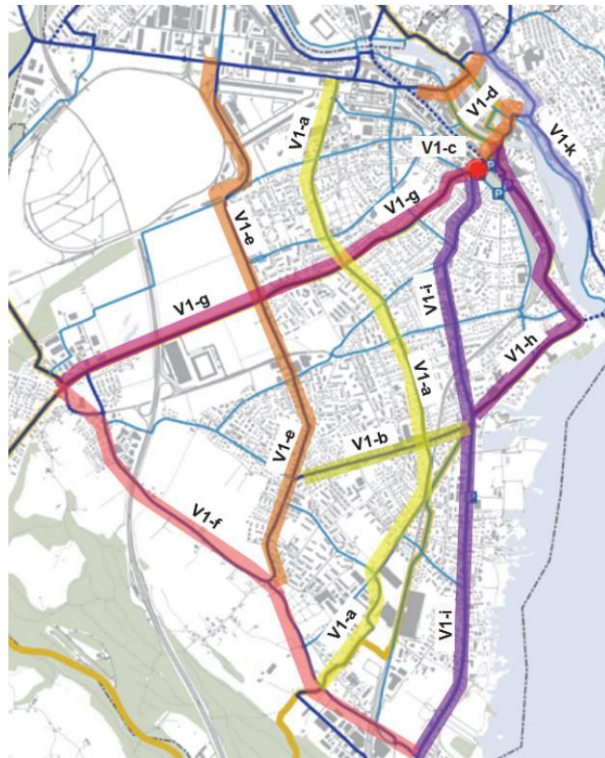
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.037

Massnahmenkategorie
LV B

Unterkategorie
LV-Ü B



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.8	2032	2033
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	800	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Koexistenz auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30), vorteilhafte Vortrittsregelung. Ev. Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse": Wo möglich und sinnvoll Vortrittsregelung zu Gunsten der Veloroute (Zielkonflikte mit MIV/Bus) Velooptimierung LSA Weststrasse/Burgerstrasse in Abstimmung mit: - BGK Dürrenastquartier (MIV-Auf.5)		

- Vorgezogenes BGK des Teilabschnittes Buchholzstrasse, Abschnitt Pfandern- bis Schulstrasse

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- BGK Buchholzstrasse Abschnitt Schulstrasse bis Pfandernstrasse

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)

TOW.LV-Ü.2.2

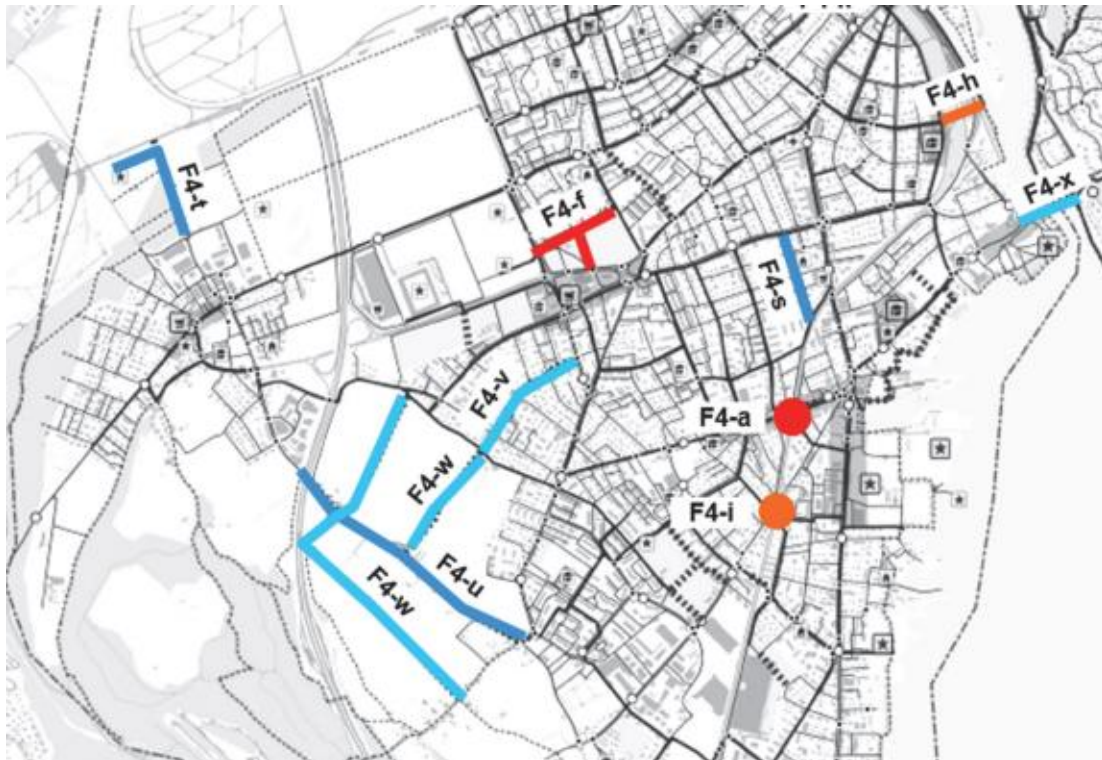
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.043

Massnahmenkategorie
LV B

Unterkategorie
LV-Ü B



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.8	2034	2035
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung (FVV)	3'600	m
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durchwegung Raum Lüssli/Pfandern/Buchholz mit Erholungs- und Freizeitwegen; Anbindung des Quartiers Neufeld an den Naherholungsraum; Umsetzung im Rahmen der Landschaftsplanung - Landschaftsentwicklungsgebiet L IV «Pfandern-Buchholz», 3'600m		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018

TOW.LV-Ü.2.3 Uttigen, Neubau Uttigenbrücke (L-04) weiter zu klären

TOW.LV-Ü.2.4 Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen-Uetendorf Allmend (L-05) weiter zu klären

Einzelmassnahme Paket Verkehr

Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)

TOW.LV-F.1

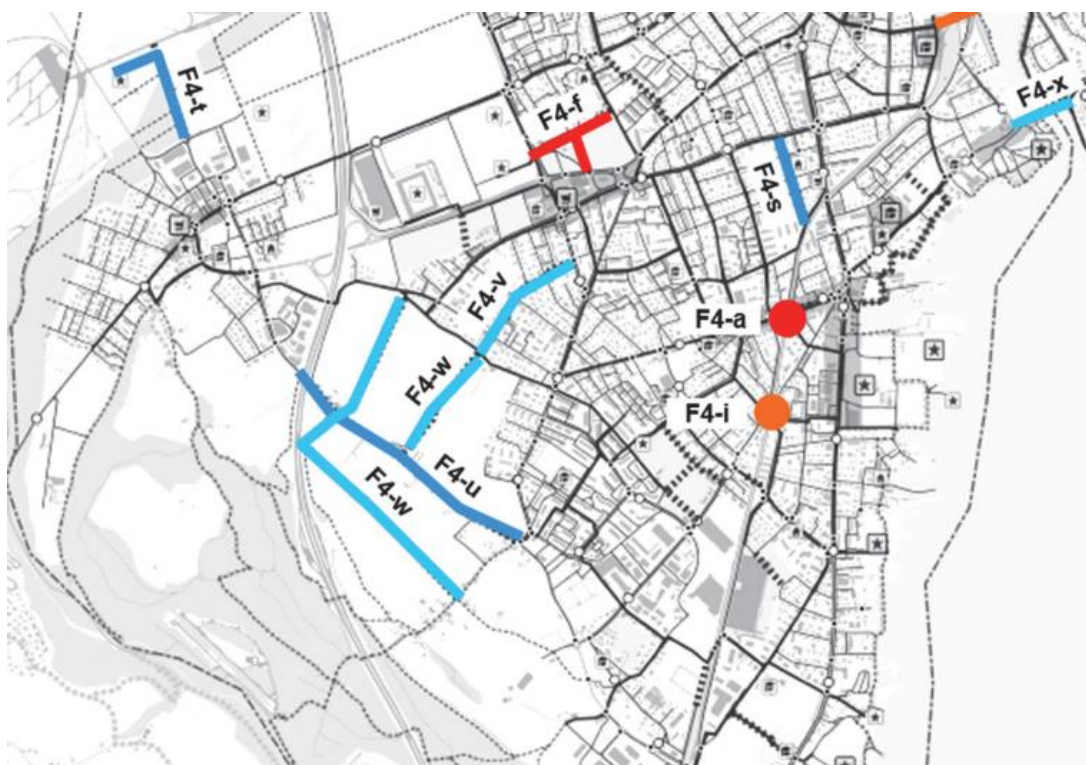
AP5-Horizont

B

Früherer ARE-Code
0942.4.044

Massnahmenkategorie
LV B

Unterkategorie
I.V.F.R



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde Thun

BLS

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

8.0

2035

2037

**Finanzierung
AP-Massnahme**

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



Massnahmenbeschrieb Bahnunterführung Schulstrasse (Ausbau): Aus- und Umbau der bestehenden Bahnunterführung, Ergänzung um ein südseitiges Trottoir, Verbreiterung des Strassenquerschnittes zwecks Ermöglichung Kreuzung zweier Busse und sicherere Veloführung, Ergänzung Trottoiranschlüsse entlang der Schulstrasse. Optimierung Lichtraumhöhe Strasse

Machbarkeit In Vorprojekt nachzuweisen.

Planungsstand Stufe 1:
Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun (Massnahme F4-a)

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	05.12.2018	Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Teilkonzept Veloverkehr	Stadt Thun
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2027 - 2028	Machbarkeit/Planung	Tiefbauamt/Planungsamt
	2029 - 2034	Projektierung	Tiefbauamt
	2035 - 2037	Realisierung	Tiefbauamt
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	Veloalltagsnetz bzw. -hauptroute gemäss Zukunftsbild	
	Bezug zu Handlungsbedarf	Deutliche Qualitätsverbesserungen für Fussverkehr auf dieser wichtigen Verbindungsachse zwischen Dürrenast/Strättligen-Quartier (inkl. Einkaufszentren) und Lachen / Seeufer.	
	Bezug zu Teilstrategie	Velohauptroute gemäss Teilstrategie Velo	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Verbessert Komfort, Anbindung und Sicherheit für LV (Fussgänger/Velo) und ÖV	
	Siedlung (WK 2)	Wertet den Zugang zum Quartierzentrum auf	
	Sicherheit (WK 3)	Verbessert Sicherheit für LV (Fussgänger/Velo)	
	Umwelt (WK 4)	Trägt zur Verbesserung des Modalsplits bei	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	keine		
Umweltverträglichkeit	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Velo-Haupttrouten Schulstrasse (LV-Ü.1.2)		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	Unterführung: Länge 22m, Fläche 300m ² ; Trottoiranschlüsse: Länge 160m		

