

---

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

## **TEIL II Massnahmen und RGSK-Karten**

Mitwirkungsentwurf

---

Thun, 11. Januar 2024

# Impressum

**Auftraggeber:**

**Erarbeitung im Auftrag des Regierungsrates**

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

**Ansprechpersonen Auftraggeberschaft**

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR): Beat Michel

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

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

**Regionale Projektleitung:**

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

**Geschäftsführung Planungsregionen:**

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

Entwicklungsraum Thun (ERT): Manuela Gebert

**Projektmanagement:**

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

## Kennzeichnung Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S 5. Generation

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

### Definition der Koordinationsstände

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

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

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

### Umsetzungshorizonte

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

# Inhaltsverzeichnis

Nr.	Msn. Blatt	Teilmassnahme / Gebiet	Horizont	Seite
<b>Siedlung</b>				
TOW.S-UV.1		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	D	11
TOW.S-UV.1.1		Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	A/B	13
TOW.S-UV.1.2		Seftigen, Ortskern	B	17
TOW.S-UV.1.3		Steffisburg, Schwäbis-Cremo	A	19
TOW.S-UV.1.4		Steffisburg, VBS-Areal	C	22
TOW.S-UV.1.5		Steffisburg, Stockhorn-/Bernstrasse	C	24
TOW.S-UV.1.6		Steffisburg, Pfrundmatte	A/C	26
TOW.S-UV.1.7		Thun, ESP Thun Nord	A/B	28
TOW.S-UV.1.8		Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	A/B	32
TOW.S-UV.1.9		Thun, ESP Bahnhof Thun	A/B	36
TOW.S-UV.1.10		Thun, Gwattstrasse	C	41
TOW.S-UV.1.11		Thun, Hoffmatte	A/C	44
TOW.S-UV.1.12		Thun, Schönau	C	47
TOW.S-UV.1.13		Thun, Freistatt	A	50
TOW.S-UV.1.14		Thun, Aarestrasse	A/C	53
TOW.S-UV.1.15		Thun, STI-Areal	C	56
TOW.S-UV.1.16		Thun, Hohmadstrasse BWG	C	58
TOW.S-UV.1.17		Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	B	61
TOW.S-UV.1.18		Spiez, Kandergrien	C	64
TOW.S-UV.2		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)	D	66
TOW.S-UV.2.1		Frutigen, Bahnhof	D	68
TOW.S-UV.2.2		Frutigen, Güterbahnhof	D	70
TOW.S-UV.2.3		Lenk, Bahnhof	D	72
TOW.S-UV.2.4		Lenk, Bärenmatte	D	74
TOW.S-UV.2.6		Reichenbach im Kandertal, Flugplatz	D	76
TOW.S-UV.2.7		St. Stephan, Flugplatz	D	78
TOW.S-UV.2.12		Zweisimmen, Spitalareal	D	80

TOW.S-UV.2.13	Zweisimmen, Militärareal Blankenburg	D	82
TOW.S-UV.2.14	Boltigen, Bahnhof / Kaserne	D	84
TOW.S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	D	86
TOW.S-SW.1.1	Steffisburg, Hodelmatte / Au	A	88
TOW.S-SW.1.2	Thun, <del>Post</del> <del>Studenzenzelg</del> Bläuerstrasse	A/B	89
TOW.S-SW.1.3	Thun, Rösslimatte	C	94
TOW.S-SW.1.4	Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	C	96
TOW.S-SW.1.5	Spiez, Bühl Nord	C	98
TOW.S-SW.1.6	Spiez, Roggern	B	100
TOW.S-SW.1.7	Spiez, Zelg	C	102
TOW.S-SW.2	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)		104
<i>Aktuell keine Wohnschwerpunkte im ländlichen Raum</i>			
TOW.S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	D	106
TOW.S-SA.1.1	Spiez, Lattigen / Au	A	108
TOW.S-SA.1.2	Spiez, Angolder	A	110
TOW.S-SA.1.3	Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	A	112
TOW.S-SA.1.4	Thun, Schoren / Gwattmösli	A/C	115
TOW.S-SA.1.5	Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industrie- strasse	C	117
TOW.S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte (ländlicher Raum)	D	119
TOW.S-SA.2.7	Frutigen, Unters Widi Ost	D	121
TOW.S-SA.2.8	Frutigen, Wengmatti I	D	123
TOW.S-SA.2.10	Zweisimmen, Grossenmatte	D	125
TOW.S-SÜ.1	Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz	D	127
TOW.S-SÜ.1.1	Adelboden, Neuweg Paradiesli	D	129
TOW.S-SÜ.1.2	Frutigen, Wengimatti	D	131
TOW.S-SÜ.1.3	Frutigen, Im Grund	D	133
TOW.S-SÜ.1.4	Frutigen, Zrydsbrügg	D	135
TOW.S-SÜ.1.5	Kandergrund, Underem Büel	D	137
TOW.S-SÜ.1.6	Reichenbach im Kandertal, Sägerei Bettschen	D	139
TOW.S-VW.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	D	141

TOW.S-VW.1.1	Seftigen, Breitmoos	C	143
TOW.S-VW.1.2	Steffisburg, Bruchegg	C	145
TOW.S-VW.1.3	Steffisburg, Oberdorf-Gumm	C	147
TOW.S-VW.1.4	Steffisburg, Erlen	C	149
TOW.S-VW.1.5	Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal	C	151
TOW.S-VW.1.6	Steffisburg, Bahnhofstrasse	C	153
TOW.S-VW.1.7	Thun, Siegenthalergut	A/B	155
TOW.S-VW.1.8	Uetendorf, <del>Schlag</del> Oberi Zälg Süd	B	159
TOW.S-VW.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)		161
	<i>Aktuell keine Vorranggebiete Wohnen im ländlichen Raum</i>		
TOW.S-VA.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	D	163
TOW.S-VA.1.1	Heimberg, Heimberg Süd	C	165
TOW.S-VA.1.2	Steffisburg, Bernstrasse	C	167
TOW.S-VA.1.3	Thun, Weststrasse Süd	C	169
TOW.S-VA.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)	D	172
TOW.S-VA.2.1	Seftigen/ Burgistein, Pfandersmatt	D	174
TOW.S-VA.2.2	Därstetten, Gewerbezentrum	D	176
TOW.S-VA.2.3	Diemtigen, Burgholz / Asmatti	D	178
TOW.S-VA.2.6	Wimmis, Eyfeld	D	180
TOW.S-VA.2.17	Frutigen, Unteres Widi West	D	182
TOW.S-VA.2.18	Frutigen, Wengimatti II	D	184
TOW.S-VÜ.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport und Freizeit	D	186
TOW.T-VÜ.1.1	Thun, Weststrasse Nord	A/B	188
TOW.S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)	D	192
TOW.S-Bgo/Bgm.1 TOW.L-Tg.1	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (ERT inkl. Agglomeration)	D	194
TOW.S-Bgo.2	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel (KA und OSSA)	D	196
TOW.S-Ü.1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen	D	198
TOW.S-Ü.2	Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool	D	201
TOW.S-Ü.3	Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)	D	203

TOW.S-Ü.4	Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren	D	205
<b>Landschaft</b>			
TOW.L-Schu.1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	D	207
TOW.L Schu/ Scho.2	Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)	D	209
TOW.L-Ü.1	Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun	A	211
TOW.L-Ü.2	Freiräume und Pärke	D	213
TOW.L-Ü.2.1	Thun, Park Siegenthalergut	A	215
TOW.L-Ü.2.2	Thun, Park B5	B	218
TOW.L-Ü.2.3	Thun, Park Bläuerstrasse	A/B	221
TOW.L-Ü.2.4	Heimberg, Park Louelipark	A	223
TOW.L-Ü.3	See- und Flussufer	D	226
TOW.L-Ü.3.1	Thun, Lachenareal	B	228
TOW.L-Ü.3.2	Thun, Pfaffenbühl	B	231
TOW.L-Ü.3.3	Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung / Längsvernetzung Zulg	A	233
TOW.L-Ü.3.4	Thun, Aareufer Thun Nord	B	235
TOW.L-Ü.3.5	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	B	238
TOW.L-Ü.4	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	D	240
TOW.L-Ü.4.1	Thun, Buchholz-Pfandern	A/B	242
TOW.L-Ü.4.2	Steffisburg, Landschaftspark „Au“	C	245
TOW.L-Ü.5	Kleinstrukturen und Trittsteine	D	248
<i>Teilmassnahmen noch zu definieren</i>			folgt
TOW.L-Ü.6	Geotop Faulenseemoos	D	250
TOW.L-Ü.7	Regionale Naturpärke und UNESCO Welterbe SAJA	D	252
<b>Tourismus, Sport, Freizeit</b>			
TOW.T-S.1	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	D	255
TOW.T-S.1.1	Spiez, Spiezer Bucht	C	257
TOW.T-S.1.2	Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS	C	259
TOW.T-S.1.3	Oberhofen am Thunersee, Wichterheer-Gut	C	261
TOW.T-S.2	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	D	263
TOW.T-S.2.1	Adelboden, Nevada und Schuler-Areal	D	265

TOW.T-S.2.3	Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgebäude	D	267
TOW.T-S.2.5	Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)	D	269
TOW.T-S.2.6	Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO	D	271
TOW.T-S.2.8	Lenk, Ferienresort Hohliebi	D	273
TOW.T-S.2.9	Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)	D	275
TOW.T-S.2.11	Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)	D	276
TOW.T-S.2.12	Saanen, Skifuture Rübeldorf	D	279
TOW.T-S.2.13	Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)	D	281
TOW.T-S.2.15	Saanen, Flugplatz und Polofeld	D	283
TOW.T-S.2.19	St. Stephan, Sagiareal	D	285
TOW.T-S.2.22	Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte	D	287
TOW.T-V.2	Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	D	289
TOW.T-V.2.1	Wattenwil, Sportstätte Ey	D	291
TOW.T-V.2.3	Saanen, Institut Le Rosey	D	293
TOW.T-V.2.5	Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)	D	295
TOW.T-V.2.6	Boltigen, altes Kohlebergwerk	D	297
TOW.T-Ü.1	Erholungsgebiete (Agglomeration)	D	299
TOW.T-Ü.2	Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)	D	301
TOW.T-Ü.3	Ausgangspunkte der Erholung	D	305

#### Öffentlicher und kombinierter Verkehr

TOW.KM-Mu.1	Verkehrsdrehscheibe	ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd	A	306
TOW.KM-Mu.2	(ESP Bahnhof Thun)	ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation	A	312
TOW.KM-Mu.3		ESP Bahnhof Thun – Velostationen Nord/Süd	A	318
TOW.KM-Mu.4		ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke	A	324
TOW.KM-Mu.5		ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost	B	329
TOW.KM-Mu.6		ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte	B	333
TOW.KM-Mu.7		ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse	B	339
TOW.ÖV-Nat.1		Verkehrsdrehscheibe	ESP Thun Nord, neue S-Bahnhaltestelle	STEP
TOW.KM-Mu.8	(ESP Thun Nord)	ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	B	346
TOW.LV-V.1		ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle	B	351



TOW.ÖV-Str.1	Öffentlicher Verkehr	ÖV-Angebotsausbau Agglomeration Thun	Ae	folgt
TOW.ÖV-Str.2		Hangbuslinie rechtes Thunerseeufer: Infrastrukturanpassungen für Angebotsausbau	A	355
TOW.ÖV-E.1	Elektrifizierung ÖV	Flottenumstellung STI und E-Ladeinfrastrukturen	A	359
TOW.ÖV-Ü.1	Öffentlicher Verkehr	Regionaler ÖV-Angebotsausbau und Bahninfrastrukturen	LV/STEP	folgt

#### Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement

TOW.MIV-Auf.1	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (Einzelmassnahmen)	Thun, BGK Innenstadt	A	363
TOW.MIV-Auf.2		Thun, BGK Siegenthalergut	A	368
TOW.MIV-Auf.3		Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	A	373
TOW.MIV-Auf.5		Thun, BGK Dürrenast-/Neufeldquartier	B	376
TOW.MIV-Auf.6		Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof	B	379
TOW.MIV-Auf.4		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (Pauschalen)	Thun, Sanierung Unfallschwerpunkte	A/Ae
TOW.NM-VM.1	Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagement Region Thun	A/Ae	folgt
TOW.MIV-Auf.14	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt		384
TOW.MIV-Auf.15		Därstetten, Sanierung Niveauübergang		386
TOW.MIV-U.1	Umfahrungstrassen	Erlenbach i.S., Ortsumfahrung		388

#### Velo- und Fussverkehr

TOW.LV-Ü.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, A-Horizont		A	390
TOW.LV-Ü.1.1	Velonetz Stadt Thun	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd)	A	393
TOW.LV-Ü.1.2		Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)	A	395
TOW.LV-Ü.1.3	Velonetz Agglomeration	Steffisburg, Velohauptroute Thunstrasse	A	397
TOW.LV-Ü.1.4		Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental - Mühlbach)	A	399
TOW.LV-Ü.1.5		Heimberg – Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach – Zelgstrasse	A	402
TOW.LV-Ü.1.6		Uttigen, Veloverbindung östlich Bahnhof (Utt-2)	A	404
TOW.LV-Ü.1.7		Uttigen, Ausbau Bahnunterführung Kilchenmattweg – Thunstrasse (Utt-3)	A	406
TOW.LV-Ü.1.8		Uttigen, Ausbau Kilchenmattweg (Utt-4)	A	408
TOW.LV-Ü.1.9		Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Uttigenstrasse (Uet-1)	A	410

TOW.LV-Ü.1.10		Uetendorf, Veloverbindung Zelgstrasse (Uet-2)	A	412
TOW.LV-Ü.1.11		Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)	A	414
TOW.LV-Ü.1.12		Uetendorf, Velostrasse Jungfraustrasse (Uet-4)	A	412
TOW.LV-Ü.1.13		Uetendorf, Querungshilfe Knoten Aarestrasse (Uet-5)	A	418
TOW.LV-Ü.1.14		Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)	A	420
TOW.LV-Ü.1.15		Thun, Vortrittsregelung Knoten Uttigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse (Thu-1)	A	422
TOW.LV-Ü.1.16		Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal (Ste-2)	A	424
TOW.LV-Ü.1.17		Thun, Umgestaltung Knoten Grabenstrasse (Thu-2)	A	426
TOW.LV-V.5	Velonetz RGSK	(ev.) Velobasisroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutige MTB-Route)		428
TOW.LV-V.6		(ev.) Velobasisroute Saanen – Rougement (Routenführung südlich der Kantonsstrasse)		430
TOW.LV-V.7		(ev.) Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse)		432
TOW.LV-Ü.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, B-Horizont		B	434
TOW.LV-Ü.2.1		Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)	B	436
TOW.LV-Ü.2.2		Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)	B	438
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	442

### Mobilitätsmanagement

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

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)

### TOW.S-UV.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

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 (AGR)	-

#### Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Umsetzungspriorität
TOW.S-UV.1.1	Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	A/B
TOW.S-UV.1.2	Seftigen, Ortskern	B
TOW.S-SA.1.3	Steffisburg, Schwäbis Cremo	A
TOW.S-UV.1.4	Steffisburg, VBS Areal	C
TOW.S-UV.1.5	Steffisburg, Stockhornstrasse / Bernstrasse	C
TOW.S-UV.1.6	Steffisburg, Pfrundmatte	A/C
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.1.10	Thun, Gwattstrasse	C
TOW.S-UV.1.11	Thun, Hoffmatte	A/C
TOW.S-UV.1.12	Thun, Schönau	C
TOW.S-UV.1.13	Thun, Freistatt	A
TOW.S-UV.1.14	Thun, Aarestrasse	A/C
TOW.S-UV.1.15	Thun, STI-Areal	C
TOW.S-UV.1.16	Thun, Hohmadstrasse BWG	C
TOW.S-UV.1.17	Spiez, Entwicklung Zentrum	B
TOW.S-UV.1.18	Spiez, Kandergrien	C

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
Innerhalb der Agglomeration sollen geeignete Areale mit einer hohen Zentralität und Erschliessungsgüte, insbesondere mit dem ÖV, qualitativ verdichtet und umstrukturiert werden. Die in der RGSK-Richtplankarte bezeichneten 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.

**Bezug zu anderen Massnahmen** -

- Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**
- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_07
  - Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019

## 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

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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 m<sup>2</sup> 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.

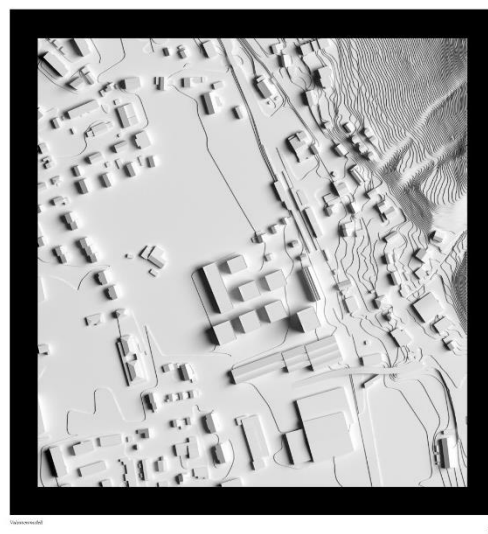
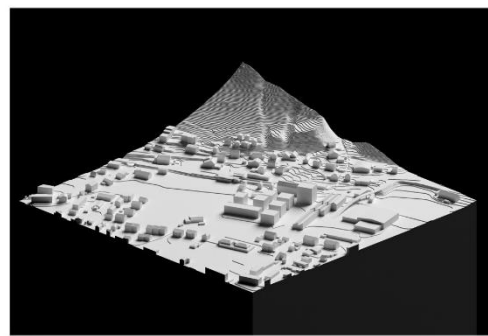


Bild: Richtprojekt Louelipark, Quelle: louelipark.ch

## Zweckmässigkeit

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Das Zukunftsbild sieht im agglomerationstypischen Siedlungsraum eine Verdichtung nach innen vor. Bei der Gesamtentwicklung Bahnhof handelt es sich zudem um einen Siedlungsschwerpunkt Wohnen.
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Realisierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität.
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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

<b>Verkehr (WK 1)</b>	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.
<b>Siedlung (WK 2)</b>	Der Louelipark wird zu einem grünen, verkehrsarmen 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.
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	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.
<b>Umwelt (WK 4)</b>	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.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung ja	Festsetzung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7.0	2.4	0.7

<b>Einwohner/ Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
	20	50	1700	190

<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>	<b>zukünftig</b>
	Industrie, Landwirtschaft	Wohnen / Arbeiten

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

<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>	<b>Gemäss Kanton Bern</b>
	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 m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche vorgesehen. Da keine grösseren publikumsintensiven Verkaufsnutzungen zulässig sind, wird an Werktagen pro 100 m<sup>2</sup> und Tag von 3–5 Fahrten ausgegangen. Dies löst einen 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  
**Seftigen, Ortskern**

**TOW.S-UV.1.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**B**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Bisher keine Umsetzungsschritte	
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2024	Studie BLS	BLS
<b>Weitere Beteiligte</b>	BLS, Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Bahnprojekt BLS (Horizont ab 2030)		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.5	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- Aufwertung Ortsdurchfahrt (EL)		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

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**



<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2021	Genehmigung Richtprojekt	Begleitgremium/GR
	2022	Verfügung Planungszone	Gemeinderat Steffisburg
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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 Erdgeschossen sowie entlang der Bahnlinie zu entwickeln. Dazu soll das Areal von der Arbeitszone in eine ZPP umgezont werden.  
In der Zwischenzeit hat die STI AG (Öffentlicher Busbetreiber) das Areal erworben, um dort seinen neuen Betriebsstandort zu realisieren. Daraufhin hat die Gemeinde eine Planungszone für das Gebiet erlassen. Dies erfordert in einem nächsten Schritt einen Abgleich mit den Nutzungsvorstellungen der Gemeinde und die Lösung der Erschliessungsproblematik.

#### 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 Regionaler 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 Mass-  
nahmen**

- 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  
**Steffisburg, VBS Areal**

**TOW.S-UV.1.4**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

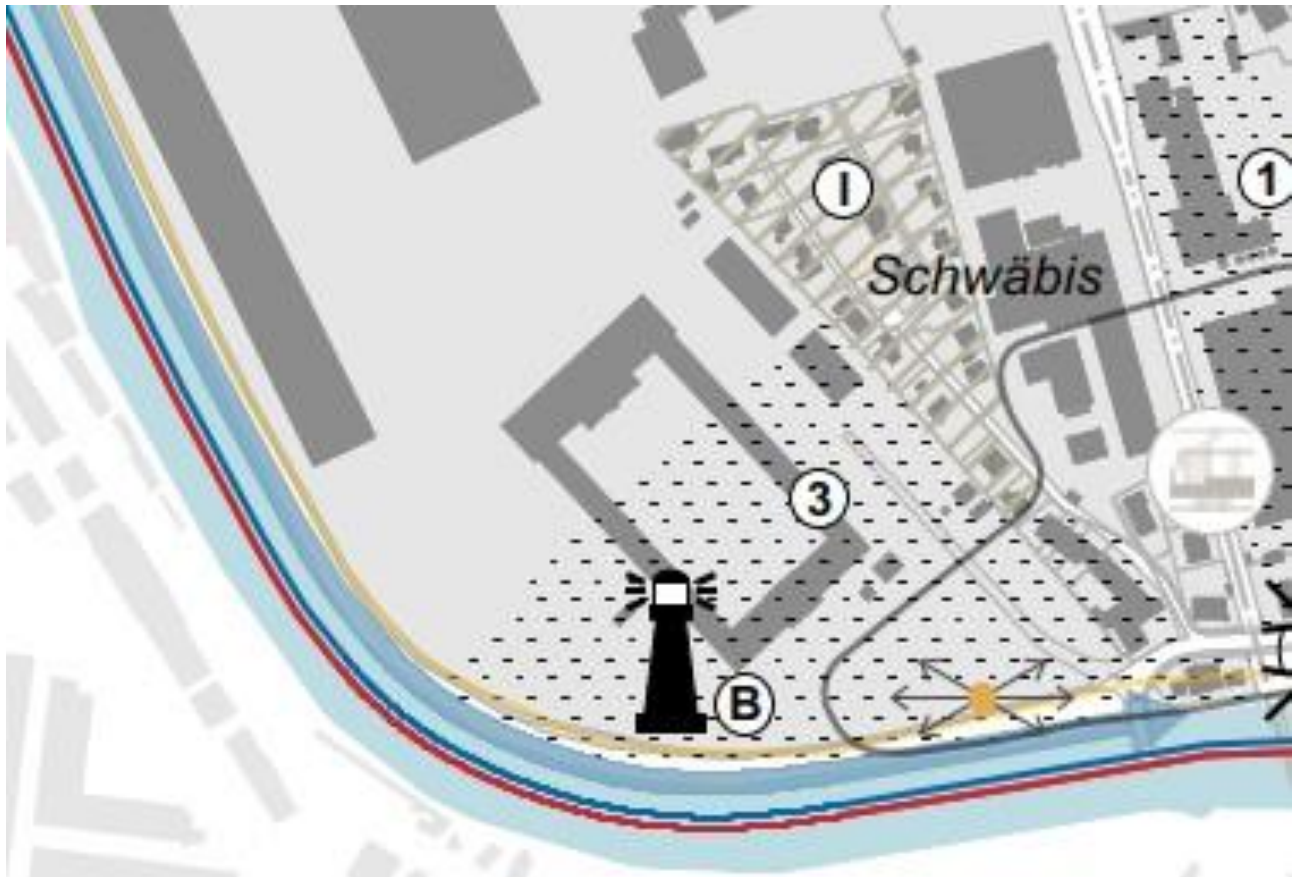


Bild: Raumentwicklungskonzept 2035 Gemeinde Steffisburg

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Derzeit keine Schritte geplant	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer (VBS)		

**Massnahmenbeschreibung**

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

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Gewässerraum; Abschliessende Prüfung Störfallvorsorge in Nutzungsplanung		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.9	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von zukünftiger Nutzung		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Stockhornstrasse / Bernstrasse

### TOW.S-UV.1.5

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

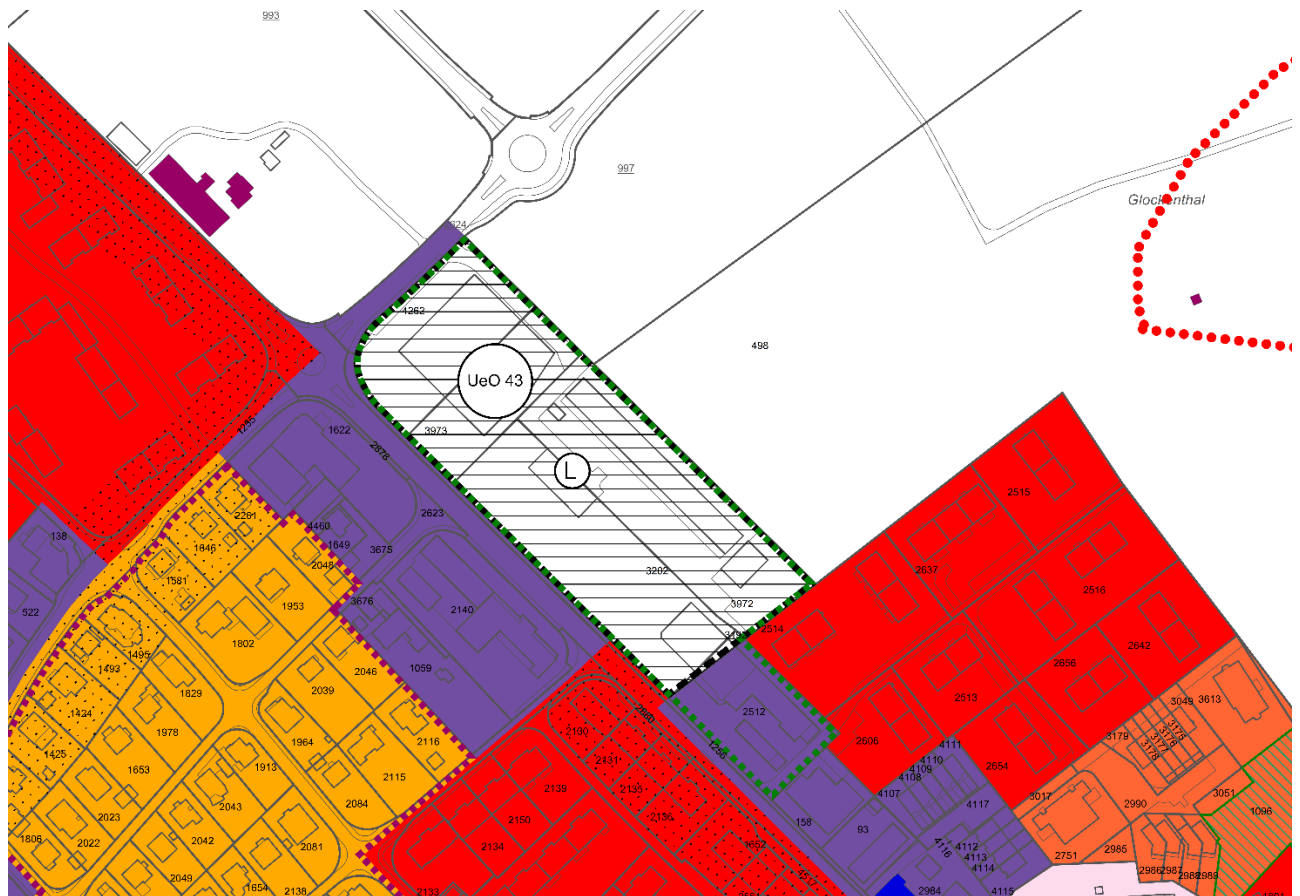


Bild: Ausschnitt Zonenplan Steffisburg

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	20.04.2023	Genehmigung OPR	AGR
	04.07.2023	Teilrechtskraftbescheinigung (ohne ZPP W Pfrundmatte)	AGR
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Derzeit keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		



**Massnahmenbeschreibung**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abschliessende Prüfung Störfallvorsorge in Nutzungsplanung		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Pfrundmatte

**TOW.S-UV.1.7**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A/C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

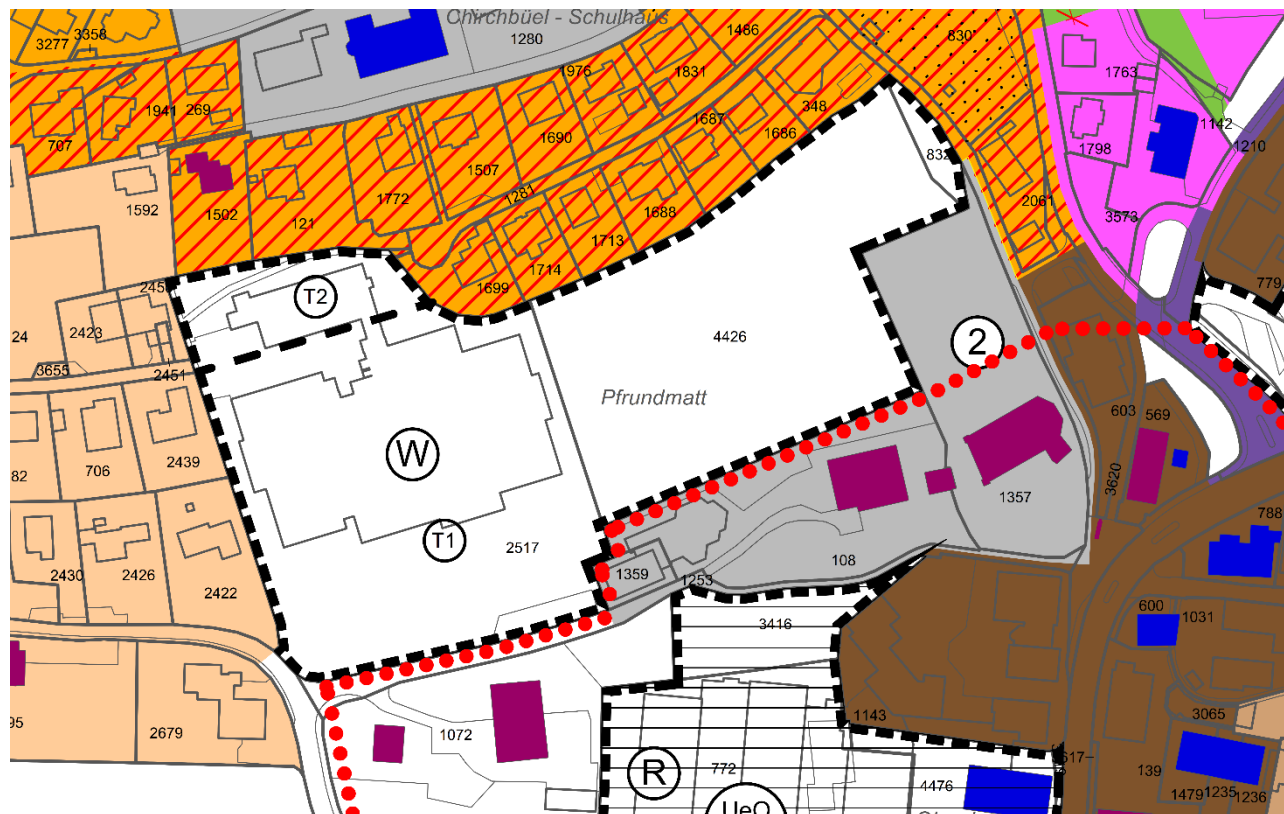


Bild: Ausschnitt Zonenplan Steffisburg

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	20.04.2023	Genehmigung OPR	AGR
	04.07.2023	Teilrechtskraftbescheinigung (ohne ZPP W Pfrundmatte)	AGR
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Noch offen	
<b>Weitere Beteiligte</b>	AGR, Direktion für Inneres und Justiz DIJ		

**Massnahmenbeschrieb**

Zur Entwicklung einer Anlage mit normalen und betreuten Wohnnutzungen wurde im Rahmen der OPR der Erlass einer neuen ZPP W «Pfrundmatte» geprüft, mit welcher ein Teil der bestehenden ZöN umgezont werden soll.

Da bezüglich der ZPP W «Pfrundmatte» Beschwerde gegen die Genehmigung der baurechtlichen Grundordnung (2023) erhoben wurde, wurde eine Teilinkraftsetzung beantragt, welche gutgeheissen wurde. Für die ZPP W «Pfrundmatte» wird nun ein gesondertes Verfahren durchgeführt.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	FS (Solina), ZE (Wohnen)	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

# 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

<b>Verkehr (WK 1)</b>	Konzentration der Siedlungsentwicklung an optimal durch den ÖV (S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, tangentielle Buslinie) und den LV (Veloroute Uetendorf-Thun) erschlossenen Lagen.
<b>Siedlung (WK 2)</b>	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.
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Attraktives und sicheres Fuss- und Veloverkehrsnetz mittels Integration in Freiraum.
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Verkehrsberuhigte LV-Achse Uttigenstrasse (Tempo-30). 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.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	60.2	-	-

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

<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>	<b>zukünftig</b>
	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

<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>	<b>Gemäss Kanton Bern</b>
	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

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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)
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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

### Massnahmenbeschrieb

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

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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).
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Siedlungsentwicklung nach innen (Realisierung bzw. Siedlungserneuerung und bauliche Verdichtung Umstrukturierungsgebiet), Aufwertung Siedlungs- und Freiraumqualität.
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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

<b>Verkehr (WK 1)</b>	Erhöhung der Einwohnerdichte in einem stadtnahen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen und weitgehend verkehrsberuhigten, für den Fuss- und Veloverkehr attraktiven Gebiet.
<b>Siedlung (WK 2)</b>	Bessere Nutzung des Potenzials eines innenstadtnahen Wohn- und Arbeitsgebiets. Siedlungserneuerung und Attraktivierung des öffentlichen Raums.
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verkehrsberuhigte Quartierstrassen (Tempo-30).
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralem, auf den ÖV und LV ausgerichteten Standort.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7.0 (davon 2.7 Güterbhf.)	0	0

<b>Einwohner/Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
	220	600	+350 (o. Güterbhf.)	+200 (o. Güterbhf.)
	220	650	+875 (m. Güterbhf.)	+550 (m. Güterbhf.)

<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>	<b>zukünftig</b>
	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

<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>	<b>Gemäss Kanton Bern</b>
	aktuell A/B	aktuell A/B
	angestrebt A/B	angestrebt A/B

**Hinweis Mobilitätskonzept** 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.

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.

Das Areal ist ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossen: Sowohl durch Buslinien, als auch durch die Nähe zum Bahnhof Thun.

Handlungsbedarf besteht weiter in der Verkehrsberuhigung und ansprechenden Gestaltung der Strassenräume (Quartierachse). Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. In der UeO Mittlere Strasse wurde diese Pflicht vertraglich geregelt. Da es sich zudem um ein Areal im sensiblen Gebiet «innerer Kern» handelt soll im Rahmen der Entwicklung autoreduziertes Wohnen angestrebt werden.

**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**

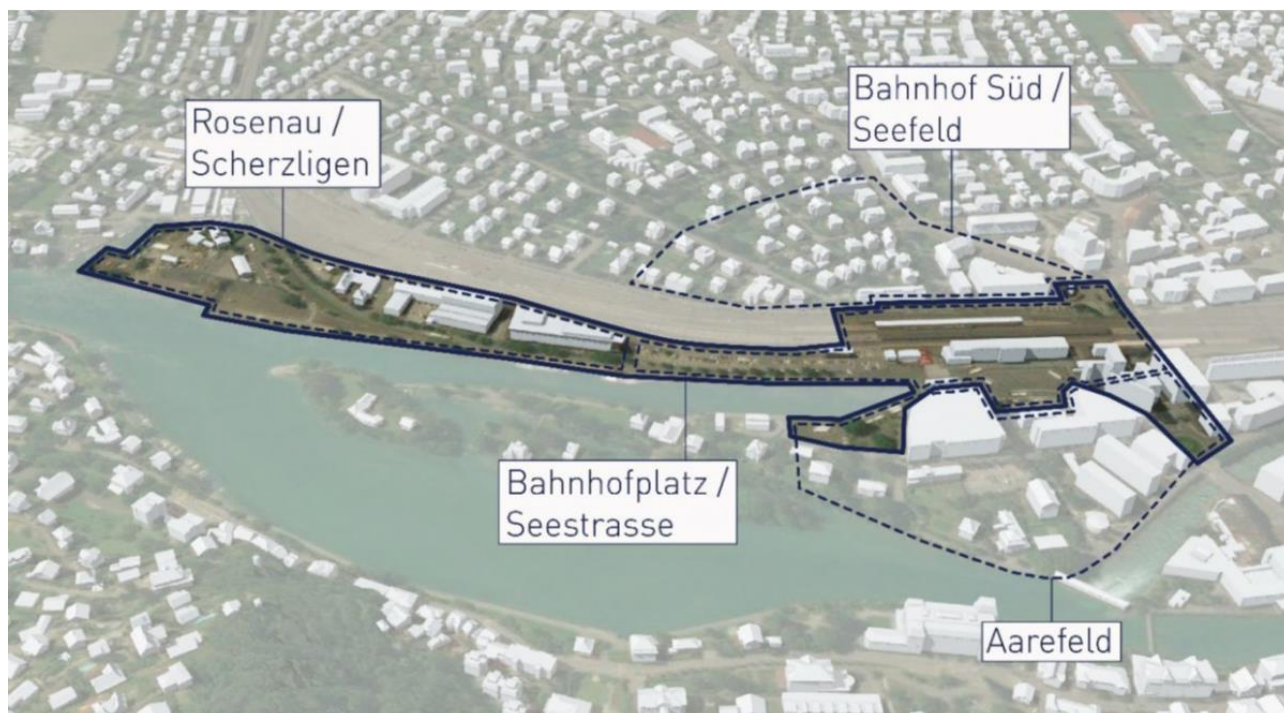


Bild: Übersicht Stadtquartier Bahnhof Thun (dialog.thun.ch)

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)
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	ab 2024	Komm. RP ESP BHF Thun	Stadt Thun (PLA)
	ab 2024	Arealentwicklung Seestrasse (1. Etappe)	SBB / Stadt Thun (PLA)
	ab 2025	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz	Stadt Thun (PLA)
	ab 2025	Freiraumkonzept Uferraum	Stadt Thun (PLA)
	ab 2025	Vorprojekt Neugestaltung Bahnhof Nord/Süd	Stadt Thun (TBA)
	ab 2025	BGK Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun (PIA)
	ab 2026	Bauprojekt Neugestaltung BHF Nord/Süd und Strassen UeO	Stadt Thun (TBA)
	ab 2027	Vor- und Bauprojekt Stadtboulevard Seestrasse	Stadt Thun (TBA)
	ab 2028	Realis. Neugestaltung BHF Nord/Süd	Stadt Thun (TBA)
	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)
	31.12.2032	Realis. Rosenau-Scherzligen, 2. Etappe	Bauherrschaft
	31.12.2034	Realis. Aarefeld Nord, 1. Etappe	Bauherrschaft

#### Massnahmenbeschrieb

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

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



Bild: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

### Zweckmässigkeit

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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).
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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.
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz</b>		<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	<b>ler Richtplan RGSK</b>		
	Zwischenergebnis	ja	ZE
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	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 Schwerzligen  
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 Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raums (Seestrasse, Ländtebe-  
reiche, 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)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Veloverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis (AP2)
- Leistbild Stadtquartier Bahnhof Thun
- Charrette-Bericht Stadtquartier Bahnhof Thun
- <https://dialog.thun.ch/de/esp-bahnhof-thun/participant>



# Teilmassnahme Siedlung Thun, Gwattstrasse

**TOW.S-UV.1.10**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

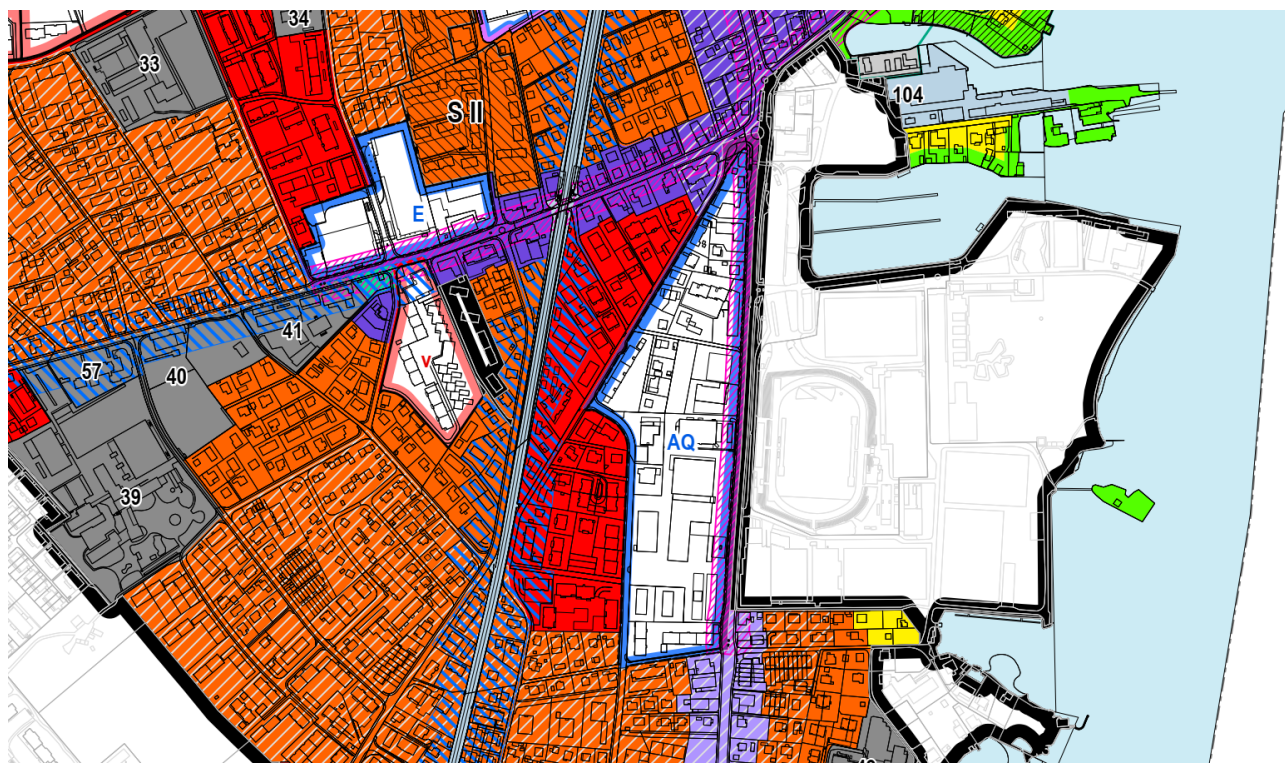


Bild: Ausschnitt Zonenplan Stadt Thun

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	25.02.2019	Testplanung (Schlussbericht)	Stadt Thun (PLA)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.01.2024	Genehmigung ZPP (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
	offen	QS-Verfahren	Stadt Thun, Bauherrschaft
	offen	Genehmigung (Teil-)UeO	Stadt Thun (PLA)
	offen	Realisierung in Etappen	Bauherrschaft

**Weitere Beteiligte**      Grundeigentümer (Private)

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



Bild: Luftbild Raum Gwattstrasse/Lachen

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, Lachenareal (TOW.L-Ü.3.1)
- Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg (AP4)
- BGK Gwattstrasse: Verkehrsberuhigung, Querungsmöglichkeiten zum Lachenareal (städtische Massnahme)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- E: Ist: 280 Soll: + 400, AP: Ist: 230 Soll: +170
- Baureglement Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023
- Zonenplan Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Hoffmatte

**TOW.S-UV.1.11**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A/C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Bild: Visualisierung Projekt Hoffmatte, Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	17.03.2016	SIA-Projekt-Wettbewerb (Jurybericht)	Stadt Thun, Bauherrschaft
	09.02.2020	Volksabstimmung ZPP, UeO	Stadt Thun (PLA)
	25.08.2020	Genehmigung ZPP, UeO	Stadt Thun (PLA)
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Baubewilligung	Stadt Thun
	31.12.2026	Realisierung 1. Etappe	Bauherrschaft
	offen	Umzonung 2. Etappe	Stadt Thun (PLA)
	offen	QS-Verfahren 2. Etappe	Stadt Thun, Bauherrschaft
	offen	Realisierung 2. Etappe	Bauherrschaft

**Weitere Beteiligte** Grundeigentümer (Private)

**Massnahmenbeschrieb** Das Gebiet gliedert sich in zwei Teile: Das mit den grossen Hallen überbaute Industrieareal der Firma Neopac und die weitgehend grüne Arealreserve dahinter. Die beiden

Arealteile werden zeitlich versetzt realisiert. Der östliche Arealteil (bisher Grünraum) bildet eine erste Phase. Zur Entwicklung eines neuen Quartierteils mit Wohn- sowie Alters- und Pflegeheimnutzung bestehen eine ZPP und eine UeO. Die Umsetzung ist bereits kurzfristig vorgesehen. In einer zweiten Phase (Zeitpunkt unklar), soll die Umnutzung des Fabrikareals erfolgen. Das Richtprojekt, das über den gesamten Perimeter erarbeitet wurde, koordiniert die beiden Entwicklungen, insbesondere die Setzung der Freiräume und die Vernetzung der Quartiere.



Bild: Situation Hoffmatte 1. Etappe, Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK</b>		<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Nutzungsabsichten Neopac (2. Etappe)		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7.0 (gesamt)	0	0
	3.6 (1. Etappe)		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Die Erschliessung des Areals ist ausreichend gewährleistet. Aus Rücksicht auf das benachbarte Quartier ist die Einführung von Tempo 30 zu prüfen.

Ausreichende Anbindung und Durchwegung für den LV.

Die ÖV-Erschliessung ist über die Buslinie 1 an der Gwattstrasse gewährleistet. Durch die Reaktivierung des Bahnhofs Gwatt (S-Bahn 2040) wäre eine deutliche Aufwertung möglich.

---

**Bezug zu weiteren Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- 1. Etappe: E: Ist: 0 Soll: 600, AP: Ist: 0 Soll: 70
- 2. Etappe: E: Ist: 0 Soll: 350, AP: Ist: - Soll: 350
- Hoffmatte, SIA-Projektwettbewerb, Jurybericht 2016
- Hoffmatte, Zonenplanänderung (UeO AY), Genehmigung 2023
- Hoffmatte, Überbauungsvorschriften UeO AY, Genehmigung 2023

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Schönau

**TOW.S-UV.1.12**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Äussere Schönau: Wohngebiet mit vorwiegend gemeinnützigen Wohnungen, Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
-	-	-	-
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	offen	QSV (Gesamt-Ideenwettbewerb)	Stadt Thun (PLA)
	offen	Masterplanung Äussere Schönau	Stadt Thun (PLA)
	offen	Zonenplanänderung, ZPP	Stadt Thun (PLA)
	offen	Gesamterneuerungsplanungen WBG	Stadt Thun, WBG
	offen	QS-Verfahren (Projektwettbewerbe)	Stadt Thun, WBG
	offen	Erneuerung Baurechtsverträge WBG	Stadt Thun, WBG
	offen	Realisierung in Etappen	WBG
<b>Weitere Beteiligte</b>	Diverse Thuner Wohnbaugenossenschaften Grundeigentümer (Private)		

**Massnahmenbeschrieb**

Das Stadtentwicklungskonzept sieht vor, das äussere Westquartier bzw. das Gebiet Schönau mittel- bis längerfristig zeitgemäss zu erneuern und zu verdichten. Dazu ist nachgelagert zur Ortsplanungsrevision, wovon das Areal ausgenommen wurde, ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Das Gebiet ist bereits heute stark durch die bestehenden gemeinnützigen Wohnungen geprägt, entsprechend soll das Areal dem gemeinnützigen Wohnen vorbehalten bleiben.



Äussere Schönau: Diverse Wohnbaugenossenschaften als Bauträger, Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Vororientierung	nein
		-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Gestaffelte Überführung der alten in neue Baurechtsverträge Zusammenarbeit mit Wohnbaugenossenschaften Überprüfung Erschliessungs- und Versorgungssystem	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>
	16.9	0
		0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B	



**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Das Areal liegt nahe der Westtangente Burgerstrasse. Das Quartier-Erschliessungssystem ist im Rahmen der Planung zu überprüfen.

Mit der Planung ist eine gute Durchwegung und Anbindung an die umgebenden Langsamverkehrsnetze zu gewährleisten. Wichtig sind die Zugänge zur Burgerstrasse (Bus, Veloroute).

Das Areal wird durch die Linie 6 (Westquartier) ausreichend erschlossen. Mit der Tangentiallinie wird das Angebot attraktiv ausgebaut.

---

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg (AP4)
- BGK Westquartier-Hohmad (städtische Massnahme)
- BGK Burgerstrasse-General-Wille-Strasse (städtische Massnahme)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- E: Ist: 1'450 Soll: +1'300, AP: Ist: 80 Soll: +0

# Teilmassnahme Siedlung Thun, Freistatt

**TOW.S-UV.1.13**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

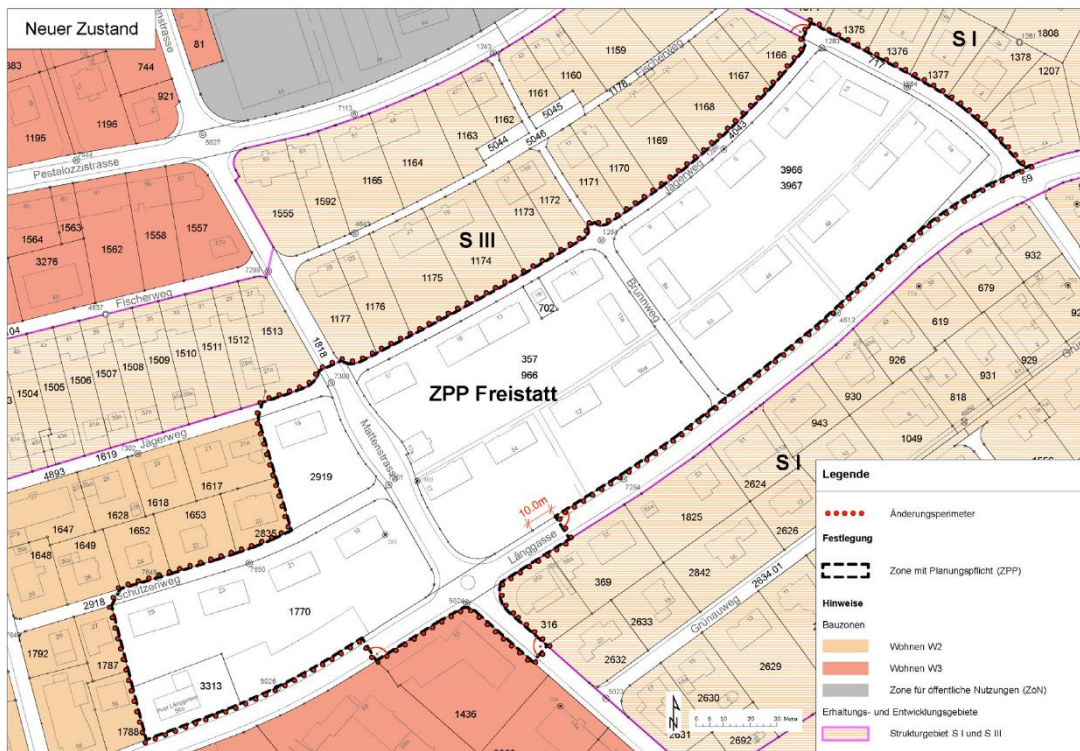


Bild: ZPP Freistatt, Quelle: Erläuterungsbericht ZPP, Stadt Thun

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	20.12.2016	Testplanung, Synthese	Stadt Thun (PLA)
	21.04.2020	Genehmigung ZPP	Stadt Thun (PLA)
	14.09.2022	SIA-Projekt-Wettbewerb	Stadt Thun (AfS)
	22.06.2023	Richtprojekt	Stadt Thun (AfS)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	09.06.2024	Volksabstimmung Baurechte, Heimfall	Stadt Thun (AfS, PLA)
	30.06.2025	Baubewilligung	Regierungsstatthalter
	31.12.2029	Realisierung in Bauphasen	Bauherrschaft

**Weitere Beteiligte** Bauherrschaft: PK Thun, GBWG Freistatt Thun

**Massnahmenbeschrieb**

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

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

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



Bild: Situation Freistatt, Siegerprojekt «Aronia» Projektwettbewerb, Quelle: Stadt Thun

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein
		-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>
	2.9	0
		0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B	

**Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität** Die Erschliessung erfolgt über das Quartiernetz, welches den zusätzlichen Verkehr gut aufnehmen kann.

Die Verdichtung ist verbunden mit autoreduzierter Mobilität, sodass eine MIV-Zunahme eingedämmt wird. Der Knotenbereich Mattenstrasse-Länggasse wird als Quartierzentrum verkehrsberuhigt und aufgewertet.

Mit dem Projekt wird eine gute Durchwegung in Längs- und Querrichtung sowie eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen gesichert.

Der zentrale Quartierplatz (Knoten Mattenstrasse-Länggasse) wird durch zwei radiale Buslinien erschlossen.

Weitere Informationen:

- Erläuterungsbericht zur ZPP (Kap. 4.3, S. 30)
  - Mobilitätsanalyse Verkehrsteiner, 07.11.2015
- 

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- BGK Westquartier-Hohmad (städtische Massnahme)
- Velohaupttrouten V-1a (Abschnitt Nord) und V1-g (städtische Massnahmen)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- E: Ist: 180 Soll: +160, AP: Ist: 15 Soll: +20
- Freistatt, Zone mit Planungspflicht (ZPP), Plan und Vorschriften
- Freistatt, Jurybericht Wettbewerb

# Teilmassnahme Siedlung Thun, Aarestrasse

**TOW.S-UV.1.14**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A/C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

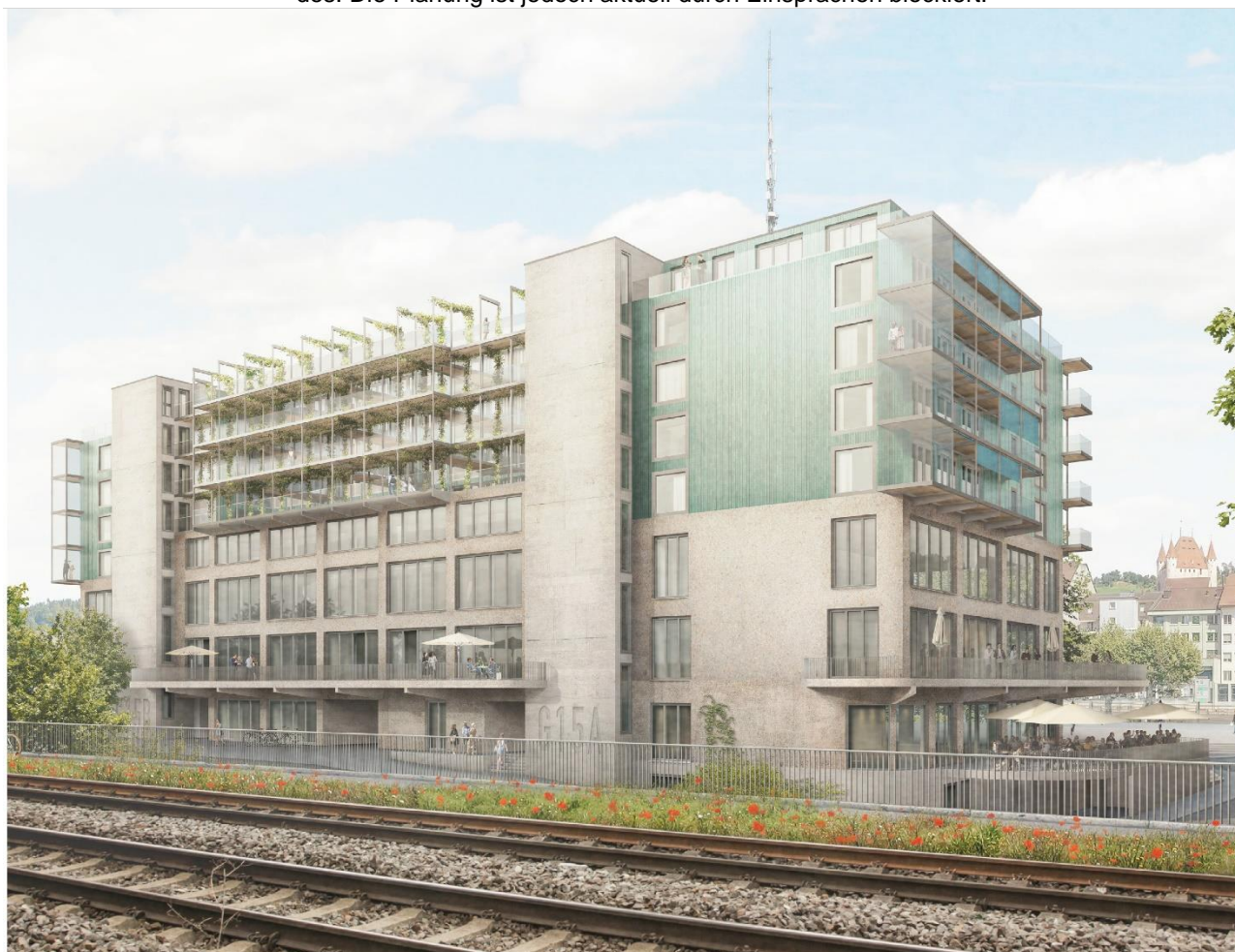
Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	27.05.2021	Studienauftrag (Jurybericht)	Bauherrschaft
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2023	Baubewilligung Gewerbestrasse 15	Regierungsstatthalter
	31.12.2023	Genehmigung ZPP (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2025	Realisierung Gewerbestrasse 15	Bauherrschaft
	offen	QS-Verfahren, Teil-UeO in ZPP	Stadt Thun, Bauherrschaft
	Offen	Realisierung in ZPP	Bauherrschaft
<b>Weitere Beteiligte</b>	Bauherrschaft (Private)		

**Massnahmenbeschrieb** Zur Ermöglichung der wirtschaftlichen Entwicklung und Verdichtung des Gebietes zu einem attraktiven, urban gestalteten und genutzten Innenstadt-Baustein besteht für einen Teil des Areals bereits eine ZPP. Der bahnseitige Teil der Blockrandbebauung ist noch nicht realisiert. Das restliche Gebiet, das an die Mittlere Strasse angrenzt, wurde von der Ortsplanung ausgenommen. Dort besteht für den südlichen Teil entlang der

Gewerbstrasse ein Projekt für einen Ersatzneubau des ehemaligen Swisscom-Gebäudes. Die Planung ist jedoch aktuell durch Einsprachen blockiert.



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Lärmschutz und Störfallvorsorge entlang der Bahnlinie		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.1	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Das innenstädtische Verkehrssystem ist an der Kapazitätsgrenze. Aufgrund der Lage im Stadtzentrum ist autoreduziertes Wohnen anzustreben.		
	Ergänzung der LVV Bahnhof-Selve-Schwäbis.		
	Sehr gute ÖV-Erschliessung über den Bushub Postbrücke.		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BGK Thun Innenstadt (TOW.MIV-Auf.1)</li> <li>- Langsamverkehrsverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis (Massnahme AP2)</li> </ul>		

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Jurybericht Studienauftrag Gewerbestrasse 15

Teilmassnahme Siedlung  
**Thun, STI-Areal**

**TOW.S-UV.1.15**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Foto: Areal STI-Grabengut, Quelle: Google, Streetview

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

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Standortentscheid STI	Grundeigentümerin STI
	31.12.2027	QS-Verfahren (Konzept Städtebau)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2029	Zonenplanänderung, ZPP	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2032	QS-Verfahren (Projekt), UeO	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2035	Realisierung (in Etappen)	Bauherrschaft

**Weitere Beteiligte** STI Verkehrsbetriebe Steffisburg Thun Interlaken

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



**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Standortplanung STI		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.3	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Die Erschliessung erfolgt über das untergeordnete innenstädtische Quartiernetz und wichtige Velo-Haupttrouten. Das Areal liegt im sensiblen Gebiet «innerer Kern». Zur Entlastung wird deshalb autoarmes Wohnen angestrebt.</p> <p>Im Rahmen der Arealentwicklung sind eine gute Durchwegung sowie Anbindung ans Aareufer und an die Innenstadt sicherzustellen.</p> <p>Das Areal ist über die Buslinie 3 erschlossen. Im Weiteren sind verschiedene Buslinien über die nahe Innenstadt-Haltestelle erreichbar.</p>		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonale Velo-Vorrangroute Münsingen-Thun (TOW.LV-Ü.1.17)</li> <li>- Velo-Hauptroute Bahnhof-Selve-Schwäbis (Massnahme AP2)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E: Ist: 0 Soll: +70, AP: Ist: 340 Soll: -100</li> </ul>		

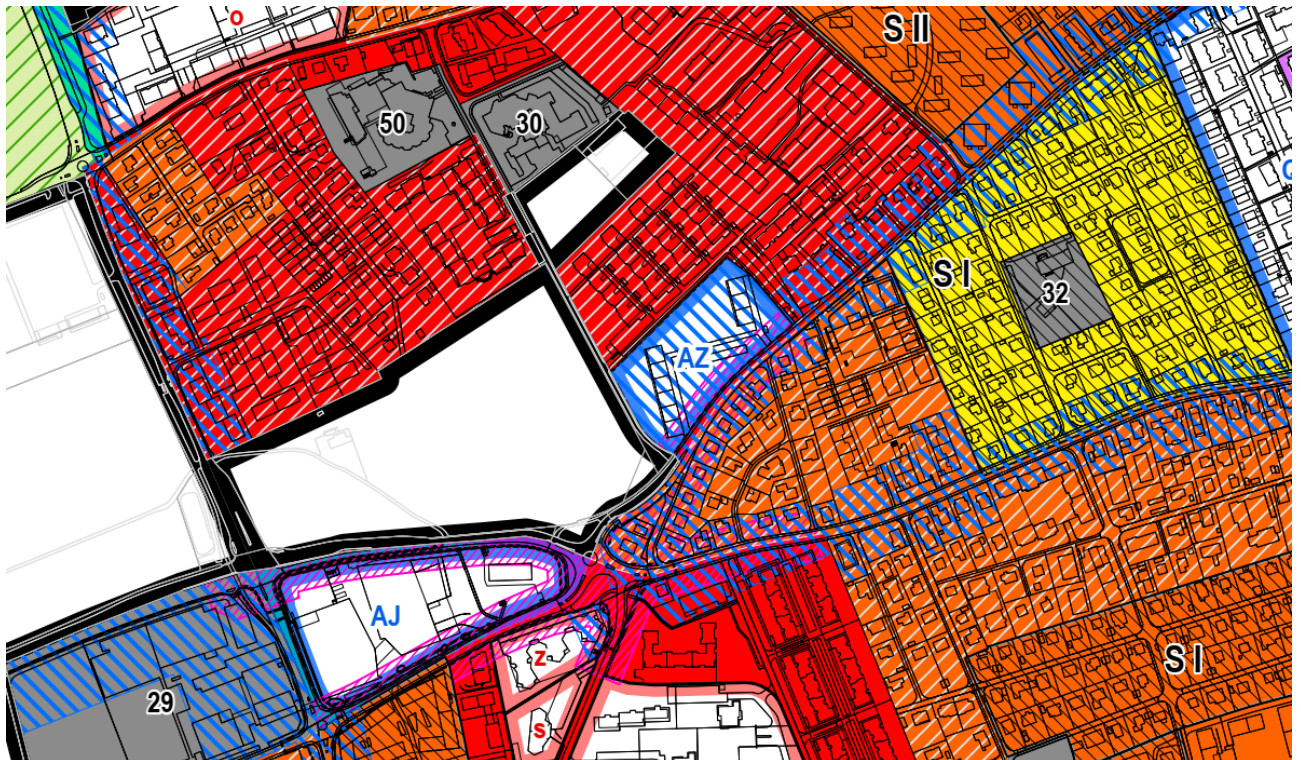
Teilmassnahme Siedlung  
**Thun, Hohmadstrasse**  
**BWG Thun**

**TOW.S-UV.1.16**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
-	-	-	-
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2023	Genehmigung ZPP (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
	offen	Gesamterneuerungsplanung WBG	Stadt Thun, BWG Thun
	offen	QS-Verfahren, UeO	Stadt Thun (PLA)
	offen	Realisierung	BWG Thun
<b>Weitere Beteiligte</b>	Bau- und Wohngossenschaft BWG Thun (Bauträgerin)		

**Massnahmenbeschrieb** Um eine zeitgemässe und dichte Neubebauung des Areals mit innovativem, gemeinnützigem Wohnen zu ermöglichen, wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision einen ZPP (AZ) erlassen. Neben einer hochwertigen, gemeinschaftlich orientierten und

vollumfänglich gemeinnützig-genossenschaftlichen Wohnnutzung sollen auch Gemeinschaftsräume und Quartiertreffpunkte realisiert werden.



BWG Thun Hohmad, Quelle: Internet

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, Siegenthalergut (TOW.S-VW.1.7)
- BGK Siegenthalergut-Hohmadstrasse (TOW.MIV-Auf.2)
- Bus-Tangentiallinie Thun-Steffisburg (Massnahme AP4)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- E: Ist: 120 Soll: +110, AP: Ist: 0 Soll: +10
- Baureglement Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023
- Zonenplan Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Entwicklung Zentrum

**TOW.S-UV.1.17**

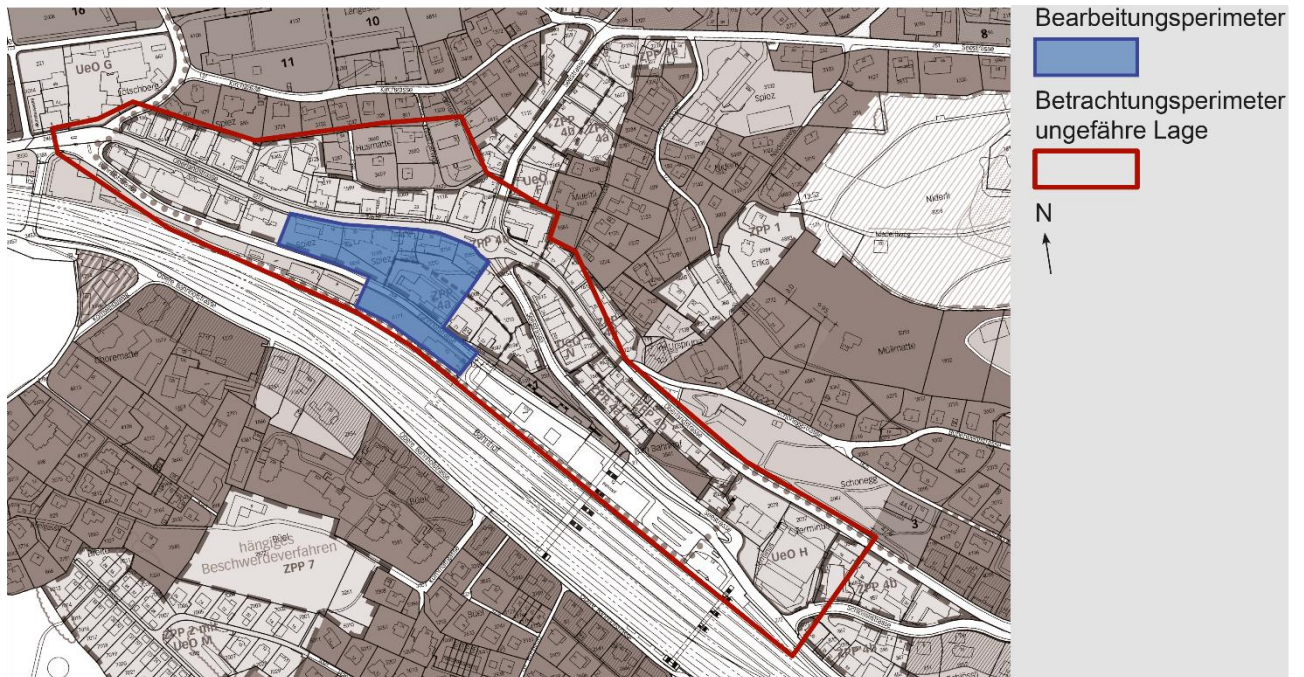
AP5-Horizont

**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

## Massnahmenbeschreibung

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.

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

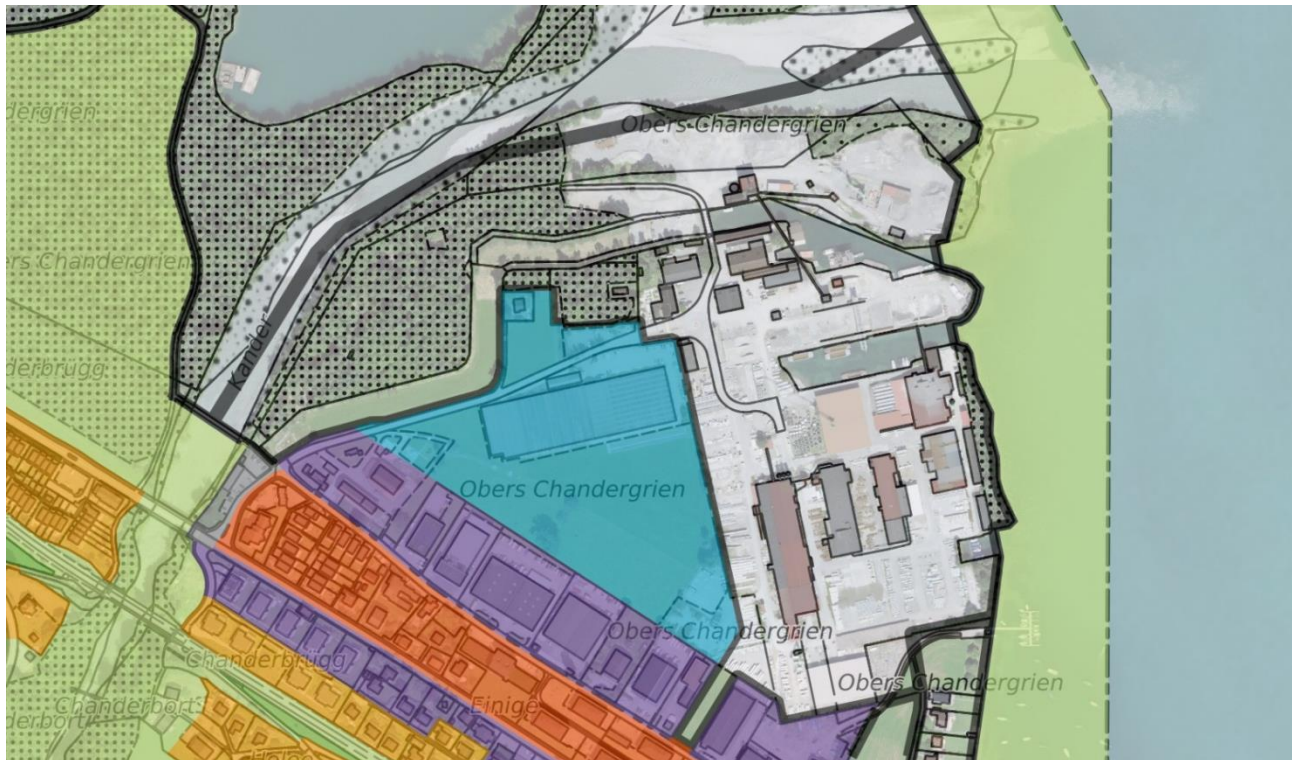
Teilmassnahme Siedlung  
**Spiez, Kandergrien**

**TOW.S-UV.1.18**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Bisher keine Umsetzungsschritte	
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Noch zu definieren	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer		



**Massnahmenbeschrieb**

Im Jahr 2025 wird die Creabeton die Produktion am Standort in Einigen aufgeben. Auch Vigier wird das Gebiet verlassen, da ein Kiesabbau im Baggerloch aufgrund des Naturschutzes nicht mehr möglich ist und der Kiesabbau nur im Kanderdelta nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Aus diesen Gründen soll das Gebiet mittel- bis langfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden. Dazu müsste das Gebiet, das heute vorwiegend in der Arbeitszone liegt, je nach beabsichtigter Nutzung einer anderen Zone zugewiesen werden.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Vororientierung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Naturschutz Kanderdelta, Grundeigentümerstrategien		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	21.2	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C / D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von späterer Nutzung		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)

**TOW.S-UV.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

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

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

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-UV.2.1	Frutigen, Bahnhof	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.2	Frutigen, Güterbahnhof	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.3	Lenk, Bahnhof	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.4	Lenk, Bärenmatte	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.6	Reichenbach im Kandertal, Flugplatz	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.7	St. Stephan, Flugplatz	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.12	Zweisimmen, Spitalareal	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.13	Zweisimmen, Militärareal Blankenburg	Daueraufgabe
TOW.S-UV.2.14	Boltigen, Bahnhof / Kaserne	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen** - keine

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** - Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_07  
- Konzepte und Richtpläne Gemeinden

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen Bahnhof

### TOW.S-UV.2.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Umstrukturierung der Bauflächen NEAT (Lötschbergtunnel). Zonenplanänderung in Mischzone umgesetzt. Weiterhin Koordinationsbedarf Siedlung + Verkehr auf regionaler Ebene.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Störfallvorsorge</li> <li>- Gewässerraum</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	- MB TOW.S-UV.2.2 Frutigen Güterbahnhof		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen Güterbahnhof

### TOW.S-UV.2.2

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Bis zum Abschluss der zweiten Röhre des Lötschberg-Basistunnels wird das Areal wie bisher betrieben. Die künftige Nutzung des Areals ist noch nicht definiert. Aufgrund der Lage, Erschliessung und Grösse eignet sich das Gebiet für eine Umstrukturierung (z.B. Umzonung in eine Mischzone).		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tunnelbau</li> <li>- Störfallvorsorge</li> <li>- Gewässerraum</li> <li>- Naturgefahren gelb</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.8	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- MB TOW.S-UV.2.1 Frutigen Bahnhof		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung

## Lenk Bahnhof

### TOW.S-UV.2.3

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen



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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.4	0	0

**ÖV-EGK aktuell** C

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Massnahmen** - MB TOW.S-UV.2.4 Lenk Bärenmatte

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

# Teilmassnahme Siedlung

## Lenk Bärenmatte

### TOW.S-UV.2.4

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschrieb** Ist aktuell Kur- und Hotelzone; wird vorübergehend genutzt als Gruppenunterkunft, Lager-  
raum und Vereinslokal.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	<b>Richtplan RGSK</b>	
	Festsetzung	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** - Naturgefahren gelb

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

**ÖV-EGK aktuell** C

<b>Quantitativer Nachweis Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
<b>kehrskapazität</b>	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** - MB TOW.S-UV.2.3 Lenk Bahnhof

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

# Teilmassnahme Siedlung Reichenbach Flugplatz

**TOW.S-UV.2.6**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



## Abgeschlossene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

## Vorgesehene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Kulturland
- Vorgaben Sachplan SIL / BAZL
- Vorgaben Einzonung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	25	0	0

**ÖV-EGK aktuell** F/kein

<b>Quantitativer Nachweis Ver-MIV kehrskapazität</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Raumordnungskonzept Flugplatz Reichenbach, Bächtold & Moor, 2019
- Ueberbauungsordnung, Stand Vorprüfung, Panorama AG, April 2022

# Teilmassnahme Siedlung St. Stephan Flugplatz

## TOW.S-UV.2.7

RGSK-Umsetzungspriorität

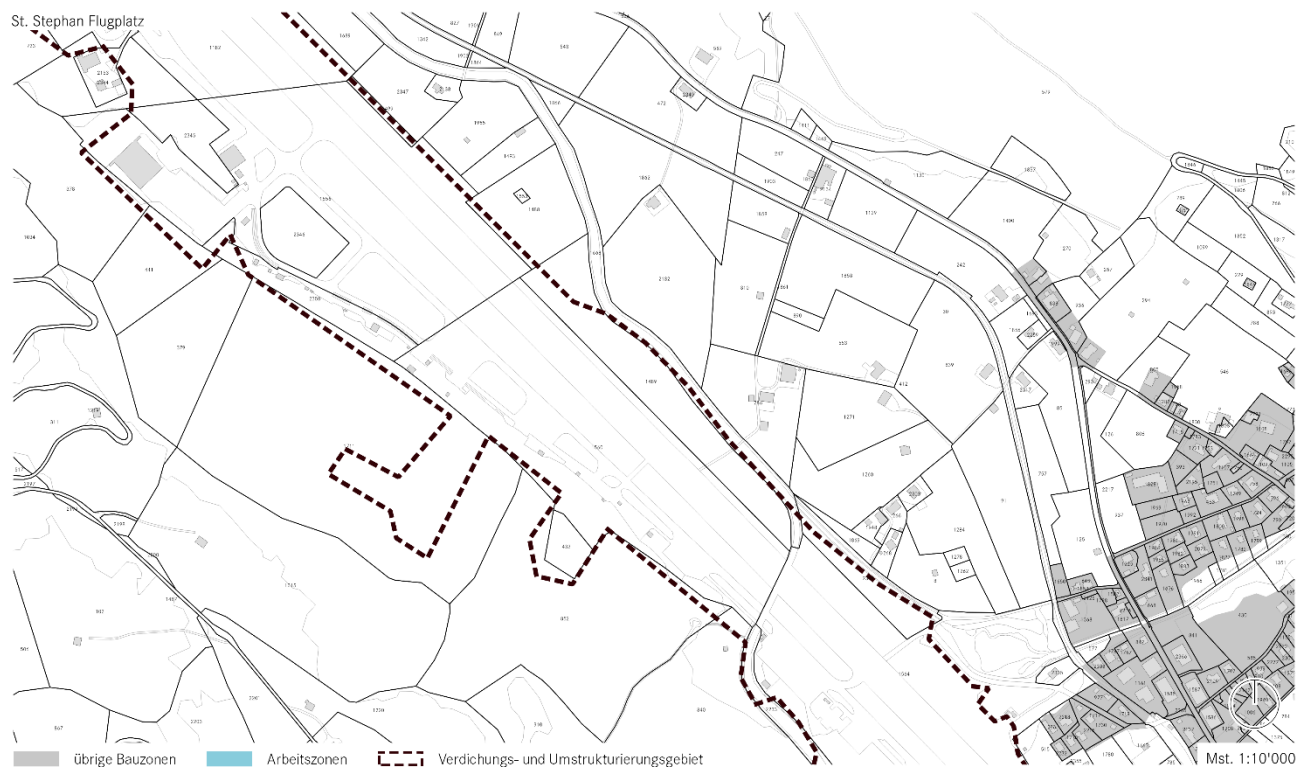
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umset- zungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umset- zungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Der Umstrukturierungsprozess mit der Armasuisse, der Gemeinde und Interessenten ist im Gang, auch in Bezug auf eine Handänderung. Teile des grossen Areals sollen einer neuen, auch nicht aviatischen Nutzung zugeführt werden. Flugplatzanlagen behalten innerhalb des Flgpl. Perimeters Priorität und richten sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Erlass einer UeO zur Neuprofilierung als regionaler touristischer und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulturland</li> <li>- Vorgaben Sachplan SIL / BAZL</li> <li>- Geringe bis erhebliche Gefährdung durch Naturgefahren</li> <li>- Wildtierschutz</li> <li>- Gewässerschutzbereich Au</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	17	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D/E		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung

## Zweisimmen Spitalareal

**TOW.S-UV.2.12**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

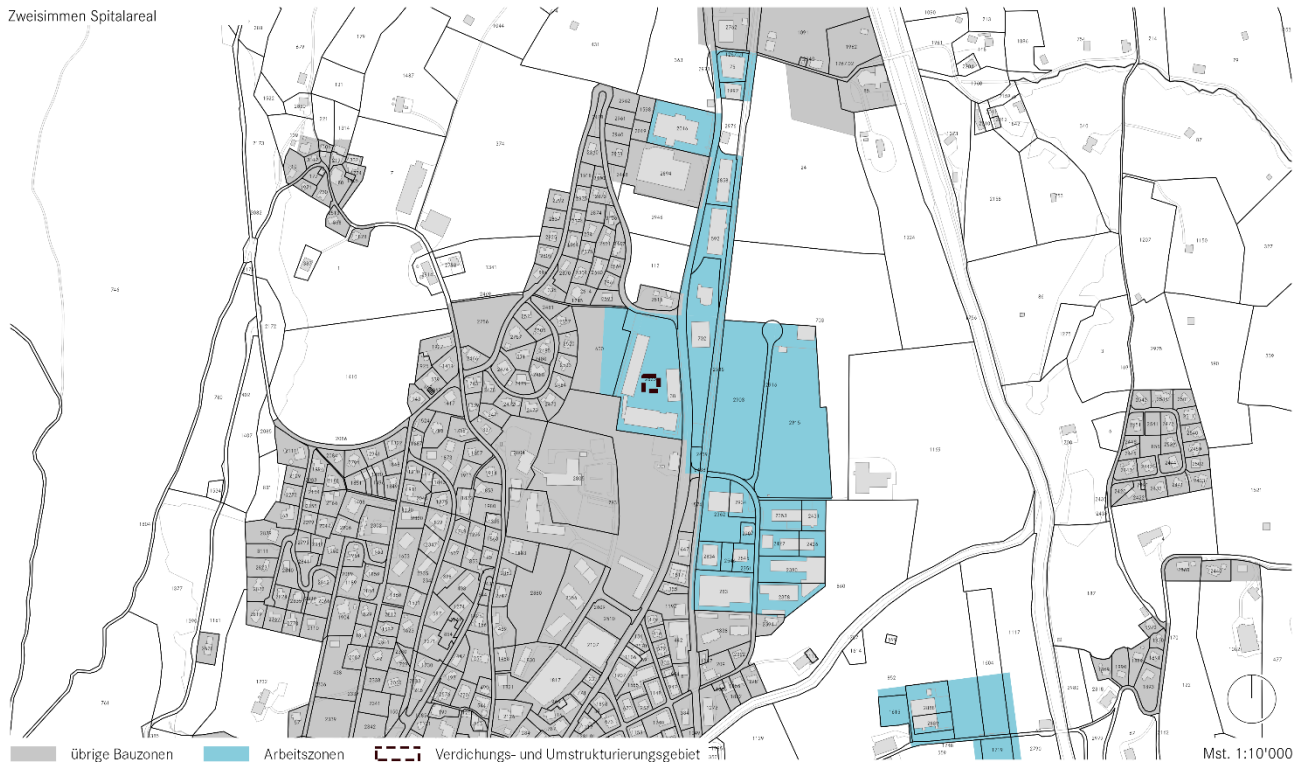
Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

Zweisimmen Spitalareal



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen



<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Weitere Nutzung offen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	- Klärung Zukunft Spital		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung

## Zweisimmen Militärareal Blankenburg

**TOW.S-UV.2.13**

RGSK-Umsetzungspriorität

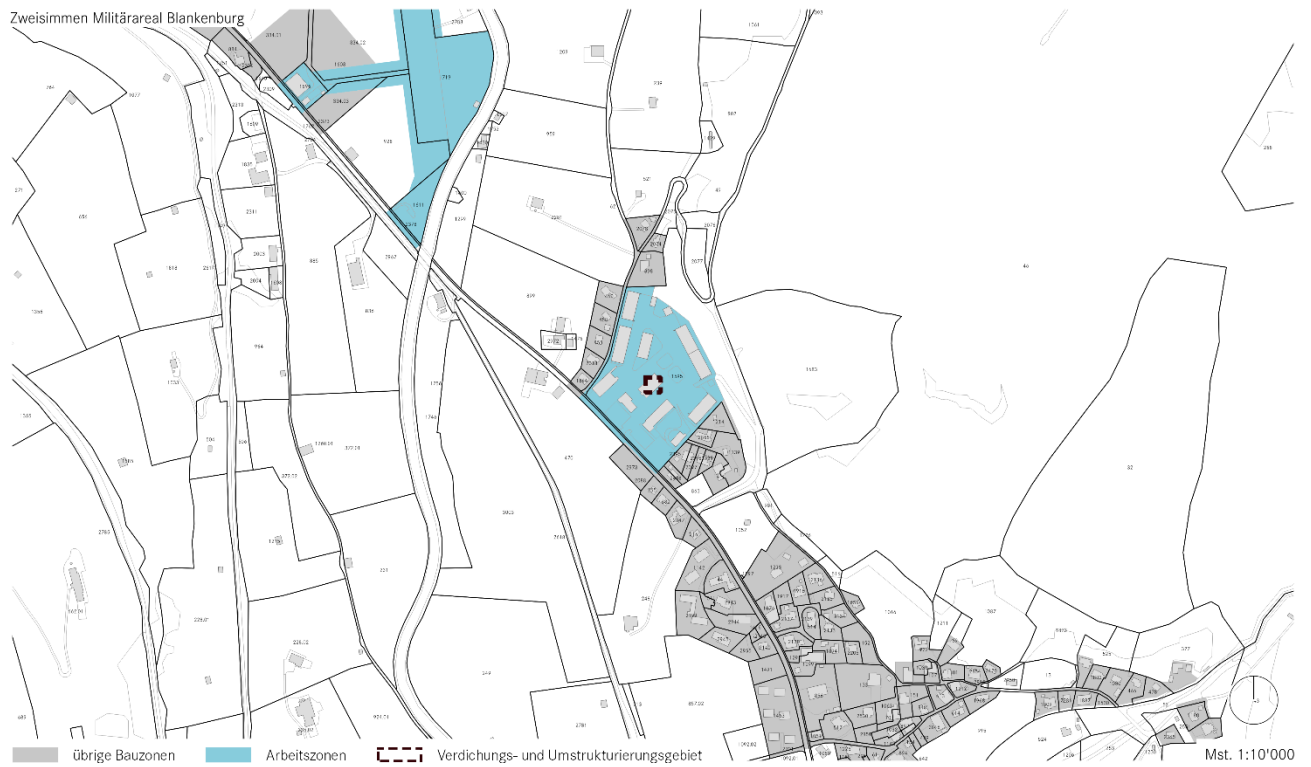
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschrieb** Umzonung in Arbeitszone erfolgt. Nutzung durch Militär weiterhin bestehend.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** - Nutzung Armasuisse

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

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -  
-

# Teilmassnahme Siedlung

## Boltigen Bahnhof / Kaserne

**TOW.S-UV.2.14**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

Gemeinde

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschreibung** Umnutzung des bestehenden Militärareals und des Bahnhofgebiets. Zurzeit der Landwirtschaftszone zugehörig.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

- Landwirtschaftszone/Vorgaben Einzonung
- Nutzungsabsichten Armasuisse

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.4	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**ÖV-EGK aktuell** D

<b>Quantitativer Nachweis Ver-kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres** -

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)

### TOW.S-SW.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

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 (AGR)	-

#### Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	RGSK-Umsetzungspriorität
TOW.S-SW.1.1	Steffisburg, Hodelmatte / Au	A
TOW.S-SW.1.2	Thun, Bläuerstrasse	A/B
TOW.S-SW.1.3	Thun, Rösslimatte	C
TOW.S-SW.1.4	Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	C
TOW.S-SW.1.5	Spiez, Bühl Nord	C
TOW.S-SW.1.6	Spiez, Roggern	B
TOW.S-SW.1.7	Spiez, Zelg	C

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

Umsetzung:

1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte 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.

**Bezug zu anderen Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Hodelmatte / Au

**TOW.S-SW.1.1**

AP5-Horizont

**A**

Früherer ARE-Code  
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie  
**S-SW Schwerpunkt Wohnen**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

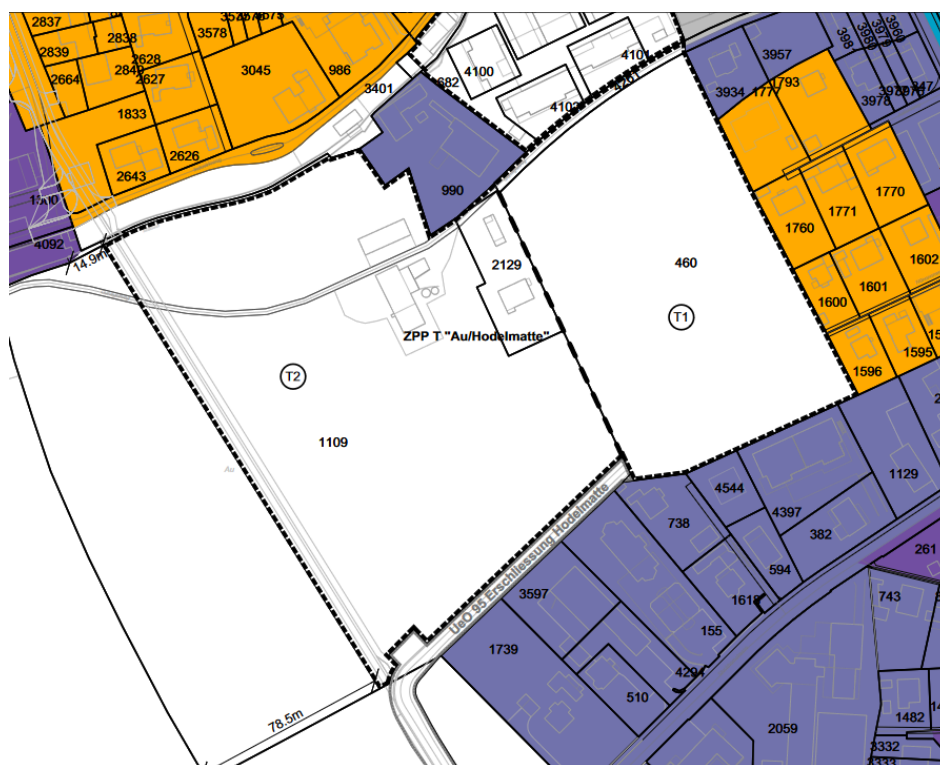


Bild: Perimeter ZPP T «Au/Hodelmatte» und UeO 95 Erschliessung Hodelmatte (zukunftsraum.steffisburg.ch)

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

<b>Verkehr (WK 1)</b>	Hohe Erschliessungsgunst durch Lage direkt an Zubringer Autobahn, LV-Verbindung Mitte und unweit von Buslinie 1 (10'-Takt).			
<b>Siedlung (WK 2)</b>	Konzentration der Siedlungsentwicklung in zentraler, gut erschlossener Lage.			
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Sichere Fuss- und Veloanbindung Richtung Thun durch LV-Verbindung «Mitte».			
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Klärung/Aufwertung des Siedlungsrandes.			
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>		<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>	
	Festsetzung		nein -	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>		<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.0	-		-
<b>Einwohner/ Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
	0	0	Folgt noch	Folgt noch
<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>		<b>zukünftig</b>	
	Landwirtschaft		Wohnen	
<b>Hinweis Konflikte und Um- gang mit Umweltschutzge- setz-gebung</b>	Keine			
<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>		<b>Gemäss Kanton Bern</b>	
	aktuell	B / C	aktuell	B / C
	angestrebt	B / C	angestrebt	B / C
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	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.			
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.1.4)			
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderungen Baureglement Art. 59</li> <li>- Änderungen Zonenplan</li> <li>- Änderung SZP LSG Nr. 1</li> <li>- UeO 95; Situation</li> </ul>			

# 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: Bostudenzelg von oben, P. Jost (www.thun.ch)

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

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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 m<sup>2</sup> und ist zur Hälfte in städtischem Eigentum und zur Hälfte im Eigentum der Bernischen Pensionskasse (BPK) und der Frutiger AG. Gemeinsam plant die Eigentümerschaft ein attraktives, nachhaltiges und zukunftsgerichtetes Wohnprojekt mit einem angemessenen Anteil an genossenschaftlichen Wohnungen. Mit dem Vorhaben kann die Stadt dringend benötigten Wohnraum schaffen und gleichzeitig wichtige Ziele der städtischen Wohnstrategie umsetzen.



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

**Zweckmässigkeit**

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

**Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien**

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

**Koordination****Koordinationsstand Regiona- ller Richtplan RGSK****Koordinationsstand kant. Richtplan**

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

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

4.7	-	-
-----	---	---

<b>Einwohner/ Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
	-	-	1'250	-
<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>		<b>zukünftig</b>	
	Landwirtschaft (in Bauzone)		Wohnnutzung (teilweise gemeinnützig)	
<b>Hinweis Konflikte und Um- gang mit Umweltschutzge- setzgebung</b>	-			
<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>		<b>Gemäss Kanton Bern</b>	
	aktuell	B	aktuell	B
	angestrebt	B	angestrebt	B
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<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>			
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-			
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitwirkungsbericht Bostudenzelg (2022)</li> <li>- UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Überbauungsplan 1:500 (Mitwirkung 2022)</li> <li>- UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Überbauungsvorschriften (Mitwirkung 2022)</li> <li>- UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Erläuterungsbericht (Mitwirkung 2022)</li> <li>- UeO Bläuerstrasse Bostudenzelg Betriebskonzept Mobilität (Mitwirkung 2022)</li> <li>- Jurybericht zum Ideenwettbewerb (2019)</li> </ul>			

# Teilmassnahme Siedlung

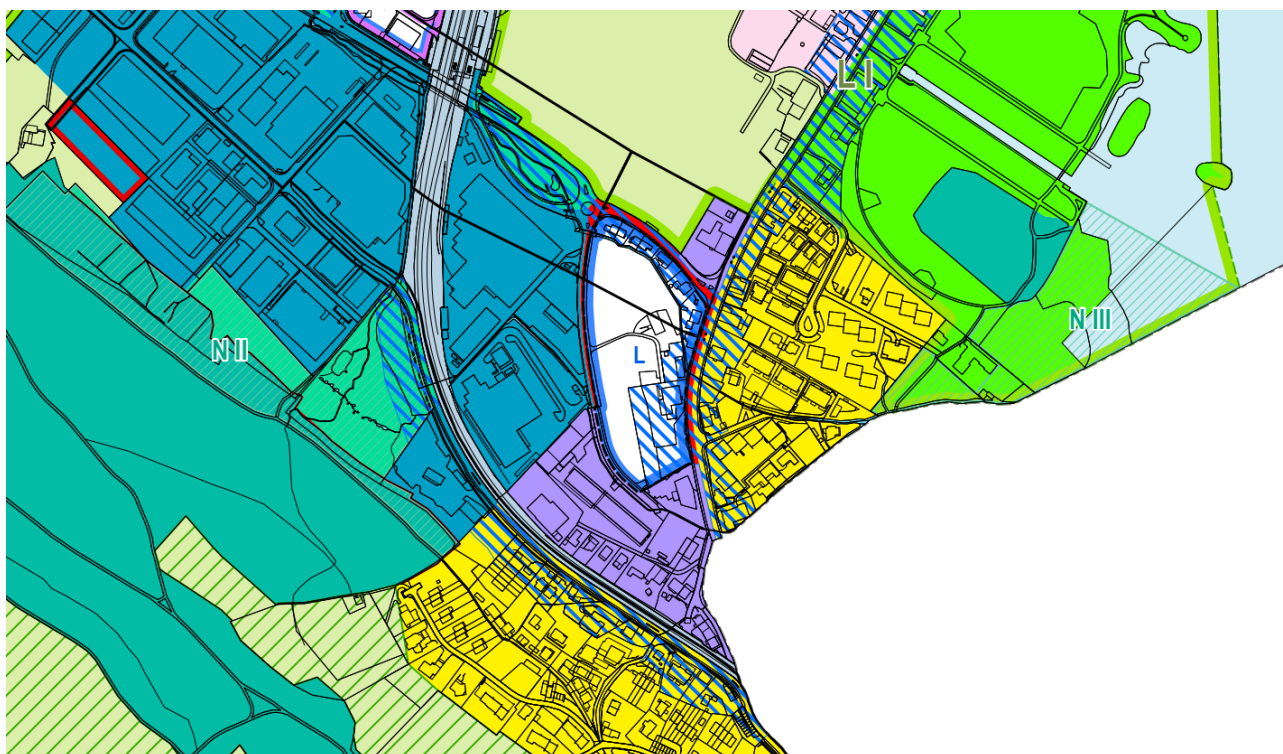
## Thun, Rösslimatte

### TOW.S-SW.1.3

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
-	-	-	-
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2023	Genehmigung ZPP (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
	Offen	QS-Verfahren	Stadt Thun, Bauherrschaft
	Offen	Erlass UeO	Stadt Thun (PLA)
	Offen	Realisierung in Etappen	Bauherrschaft
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer (Private)		
Massnahmenbeschreibung	Zur Gestaltung des südlichen Stadteingangs und des Dorfkerns Gwatt soll eine zukunftsgerichtete, innovative Wohnsiedlung in verdichteter Bauweise realisiert werden. Die bestehende ZPP soll mittelfristig einer Überbauung mit prioritärer Wohnnutzung zugeführt werden.		

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Wohnstrategie (relevantes Areal) Gewässerraum		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Areal ist gut erschlossen und an direkt an Hauptverkehrsachsen angebunden. Gute Erschliessung durch die Buslinie 1 nach Einigen/Spiez.		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baureglement Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023</li> <li>- Zonenplan Stadt Thun, Genehmigungsdokument, 2023</li> </ul>		

# Teilmassnahme Siedlung

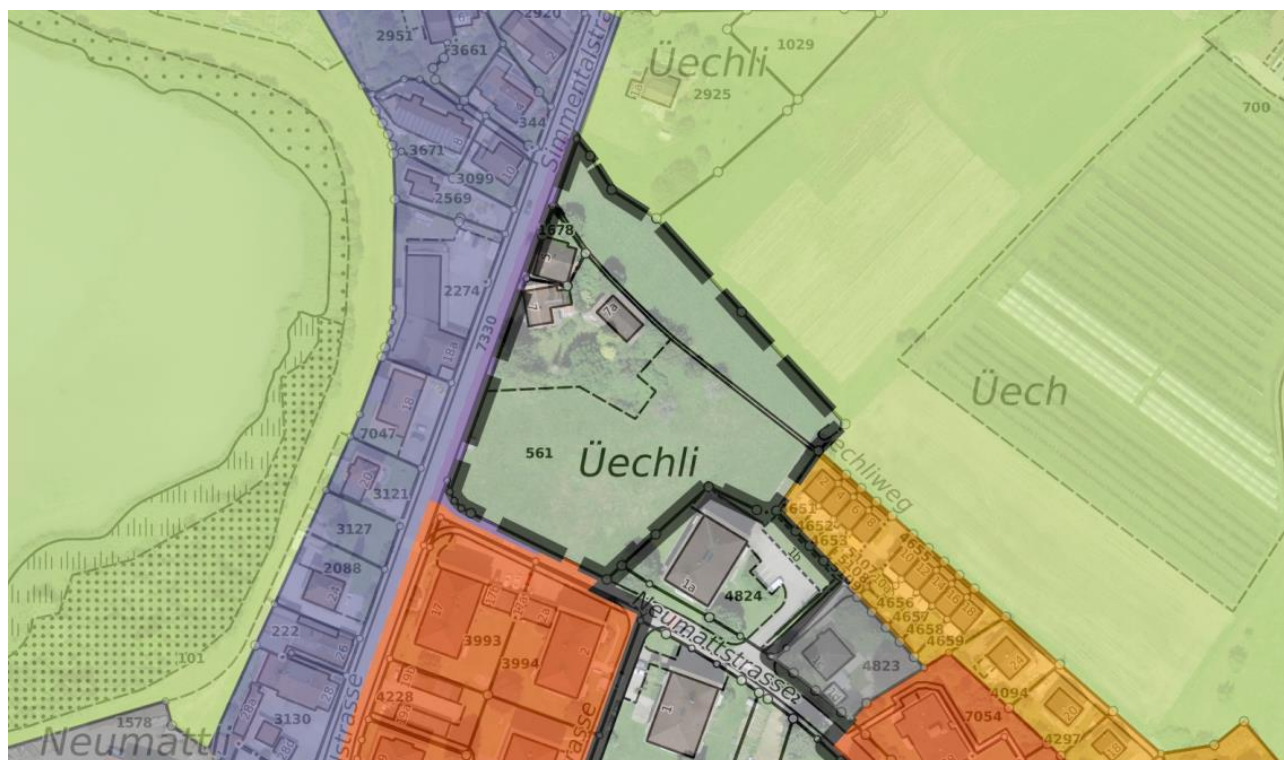
## Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)

**TOW.S-SW.1.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2023	Vorprüfung gestoppt	Abt. Hochbau, Planung
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Weiteres Vorgehen zu definieren	
Weitere Beteiligte	AGR		



**Massnahmenbeschrieb**

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

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

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>		<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Lärmschutz		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von weiterem Vorgehen.		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

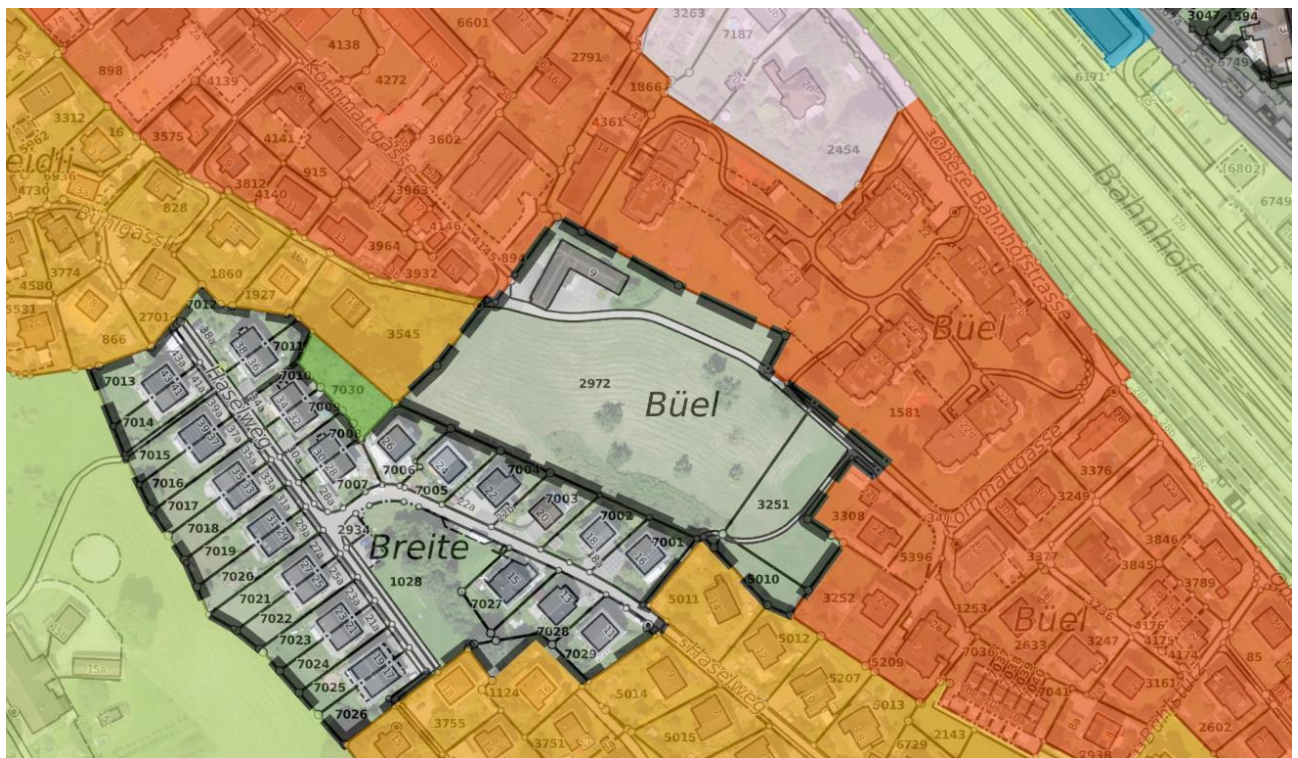
Teilmassnahme Siedlung  
**Spiez, Bühl Nord**

**TOW.S-SW.1.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2012	Umzoning in OPR	Gemeinde
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Aktuell keine Schritte geplant	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Hier Text einfügen		

**Massnahmenbeschrieb**

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

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.1	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	A		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	MIV-Erschliessung vorhanden		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Baureglement (BauR) Spiez (2013)		

# Teilmassnahme Siedlung

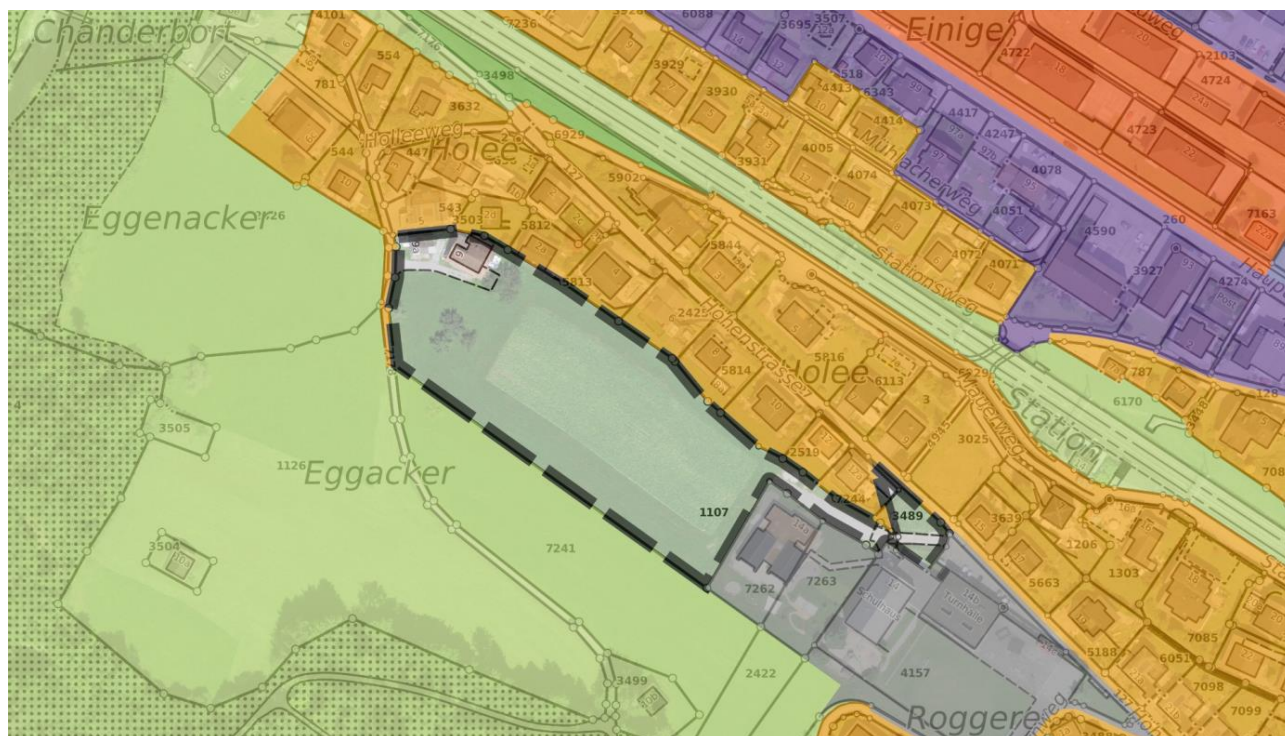
## Spiez, Roggern

### TOW.S-SW.1.6

RGSK-Umsetzungspriorität  
**B**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2022	Richtprojekt erarbeitet	Abt. Hochbau, Planung
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	offen	Klärung Erschliessung	Gemeinde
	offen	ZPP-Änderung, parallel dazu Ausarbeitung UeO	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Hier Text einfügen		

**Massnahmenbeschrieb**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Problem dieser Entwicklung ist die Erschliessung. Es ist ein Ausbau der Höhenstrasse nötig, die auf Widerstand stösst.		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C / D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Baureglement (BauR) Spiez (2013)		

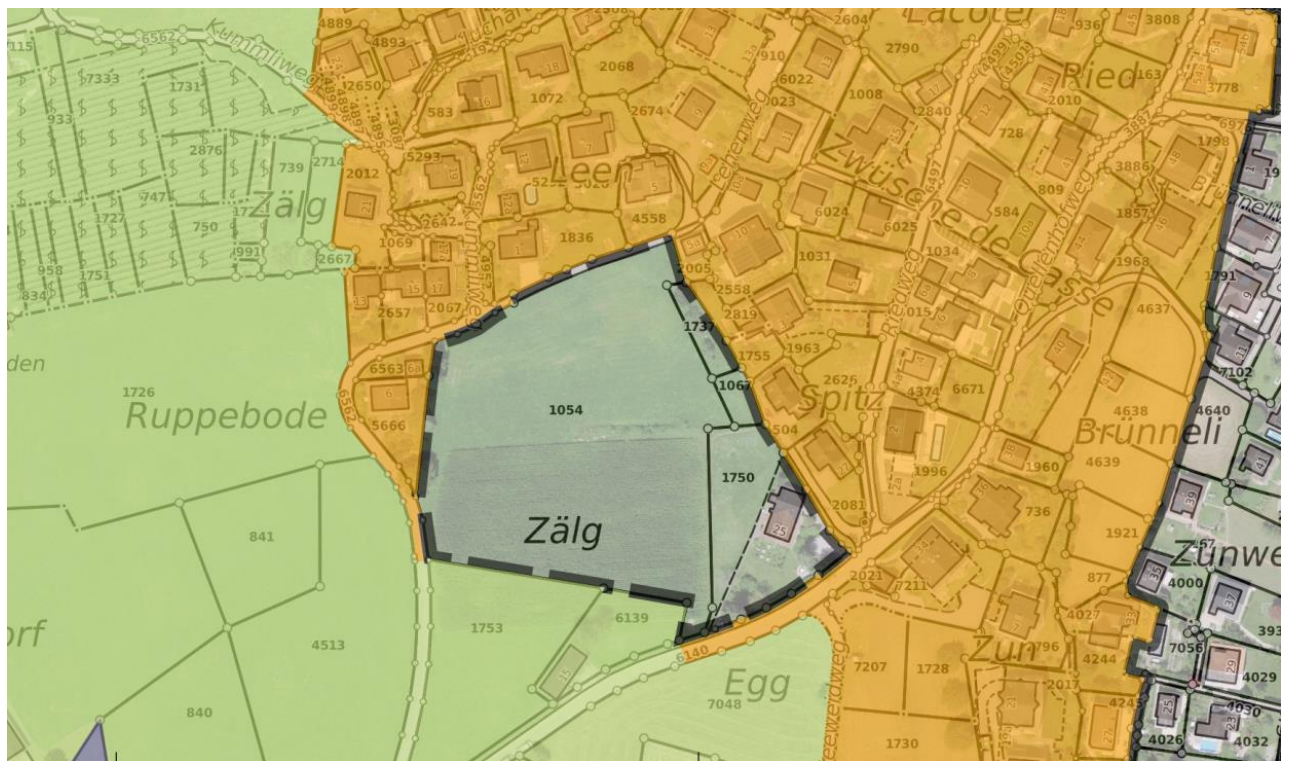
Teilmassnahme Siedlung  
**Spiez, Zelg**

**TOW.S-SW.1.7**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

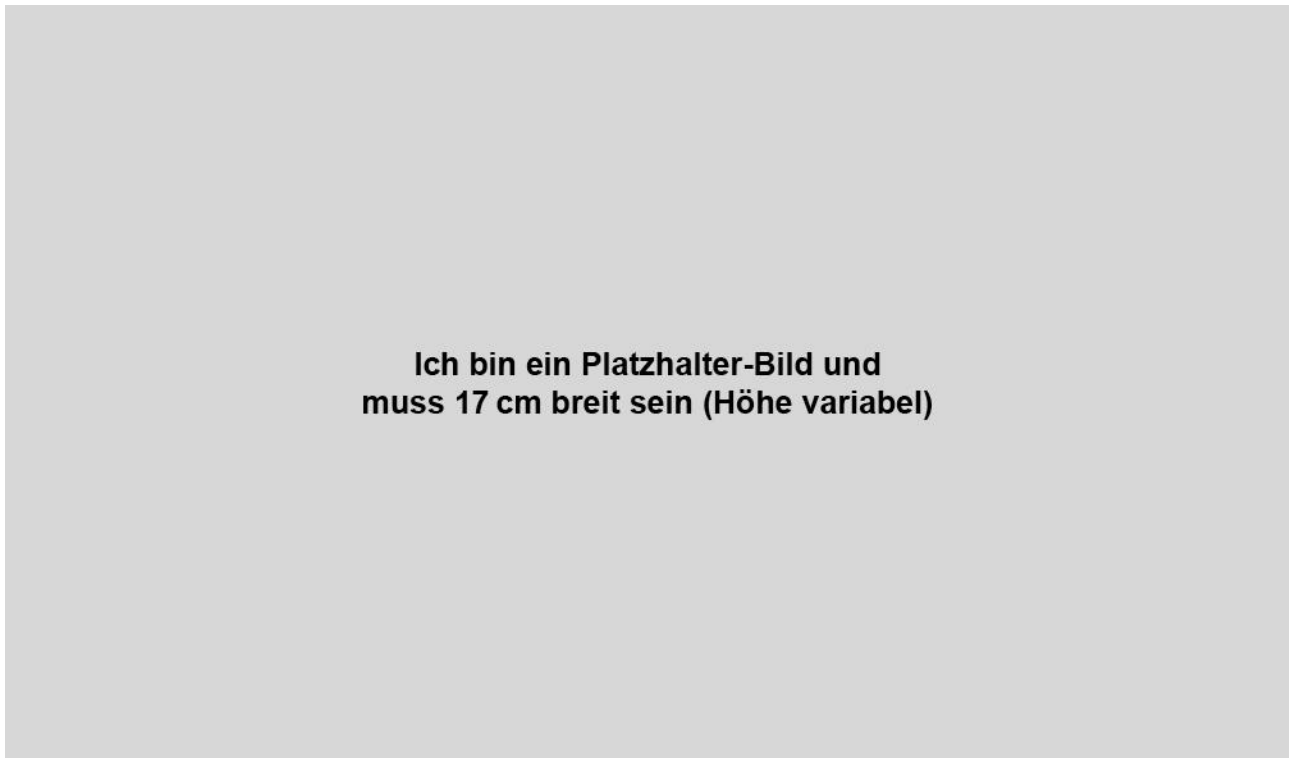
Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2013	Einzonung im Rahmen OPR	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Hier Text einfügen		

**Massnahmenbeschreibung**

Für das Gebiet im Ortsteil Faulensee besteht die ZPP 13 «Zelg». Diese bezweckt eine gut gestaltete und in den Landschaftsraum eingebettete Wohnüberbauung.



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	ÖV-Erschliessung ungenügend		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.3	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen, ÖV-Erschliessung ungenügend		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Baureglement (BauR) Spiez (2013)		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Wohnschwerpunkte (ländlicher Raum)

**TOW.S.SW.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

1. Als regionale Wohnschwerpunkte (ländlicher Raum) gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie sind eingezont.
2. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in



- Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch bodenpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).
3. Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.
  4. Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte.
  5. Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren statt.
  6. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (keine weiteren inneren Potenziale von regionaler Bedeutung) entfällt der regionale Koordinationsbedarf. Der entsprechende Standort wird im Rahmen der folgenden Generation aus dem RGSK TOW entlassen.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
-	<i>zurzeit keine Teilmassnahmen</i>	-

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.2 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_07

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)

### TOW.S-SA.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

ARE-Code

XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie

**S-SA Schwerpunkt Arbeiten**

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	Region, Kanton (AGR)	-

#### Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Umsetzungspriorität
TOW.S-SA.1.1	Spiez, Lattigen / Au	A
TOW.S-SA.1.2	Spiez, Angolder	A
TOW.S-SA.1.3	Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	A
TOW.S-SA.1.4	Thun, Schoren / Gwattmösli	A/C
TOW.S-SA.1.5	Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industrie- strasse	C

<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 2 ha und sind bereits eingezont.</li> <li>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.</li> <li>3. Die regionale Koordination erfolgt über den regionalen Arbeitszonenpool (vgl. Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2).</li> </ol>
<b>Bezug zu anderen Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VA.1 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte.</li> <li>- Die Gebiete werden dem Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2 zugewiesen.</li> </ul>
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_05</li> <li>- Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011</li> </ul>

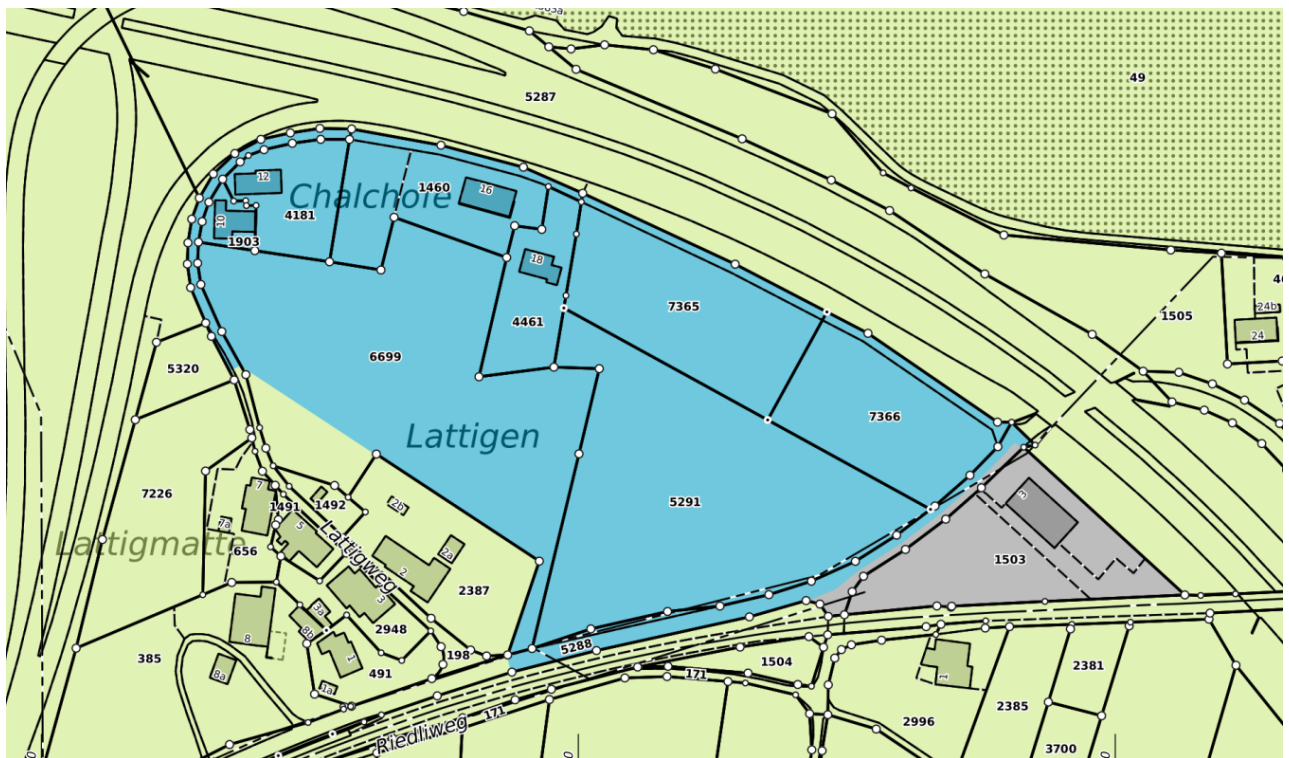
Teilmassnahme Siedlung  
**Spiez, Lattigen / Au**

**TOW.S-SA.1.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Keine	
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2026	Genehmigte UeO nach Art. 58 BG	Abt. Tiefbau / Werkhof
	31.12.2026	Zonenplan anpassen nach Art. 122 Abs. 7 Strassen-UeO	Abt. Tiefbau /Werkhof
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschreibung**

Überbauung einer grösseren freien Parzelle im bestehenden Gewerbegebiet, das direkt am Autobahnanschluss Richtung Wimmis liegt, jedoch ab Spiezwiler erschlossen ist.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Entwicklung kann nur zur Hälfte erfolgen, die Erschliessung für den vorderen Teil ist noch nicht vollständig geklärt. Auch bestehen Einschränkungen wegen der Abwasserleitung.		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch zu klären		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

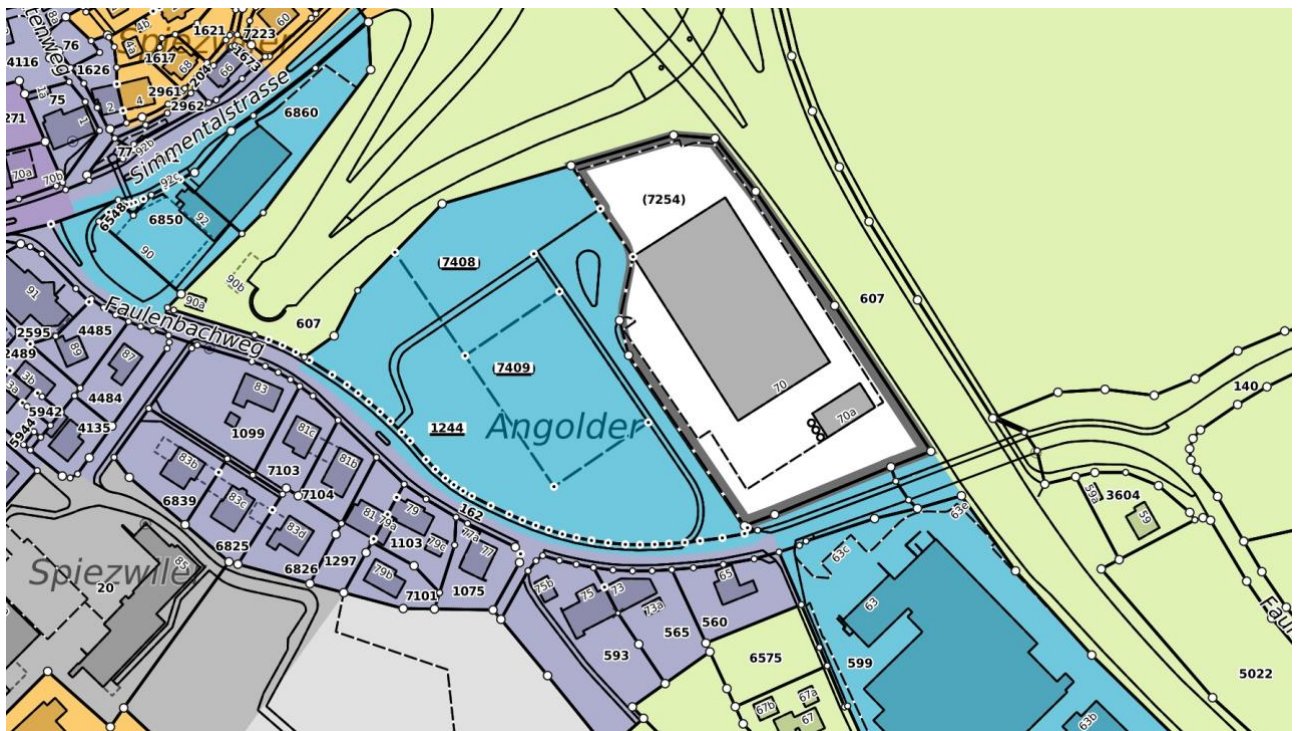
Teilmassnahme Siedlung  
**Spiez, Angolder**

**TOW.S-SA.1.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2016	Realisierung 1. Etappe (Landi)	
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Frühzeitige Baubewilligung 2. Etappe (Postauto, Sollberger AG)	Abt. Hochbau, Planung
	31.12.2024	Umverl. Fussweg	Abt. Hochbau, Planung
Weitere Beteiligte	Grundeigentümerin (Burggemeinde Bern)		

**Massnahmenbeschreibung**

Überbauung einer grösseren freien Parzelle im bestehenden Gewerbegebiet in Spiezwilser, unmittelbar angrenzend an die Autobahneinfahrt Spiez. Für ein Drittel der Fläche soll eine frühzeitige Baubewilligung im Jahr 2024 erwirkt werden.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.0	-	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Erschliessung via Faulenbachweg und Simmentalstrasse.		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg

**TOW.S-SA.1.3**

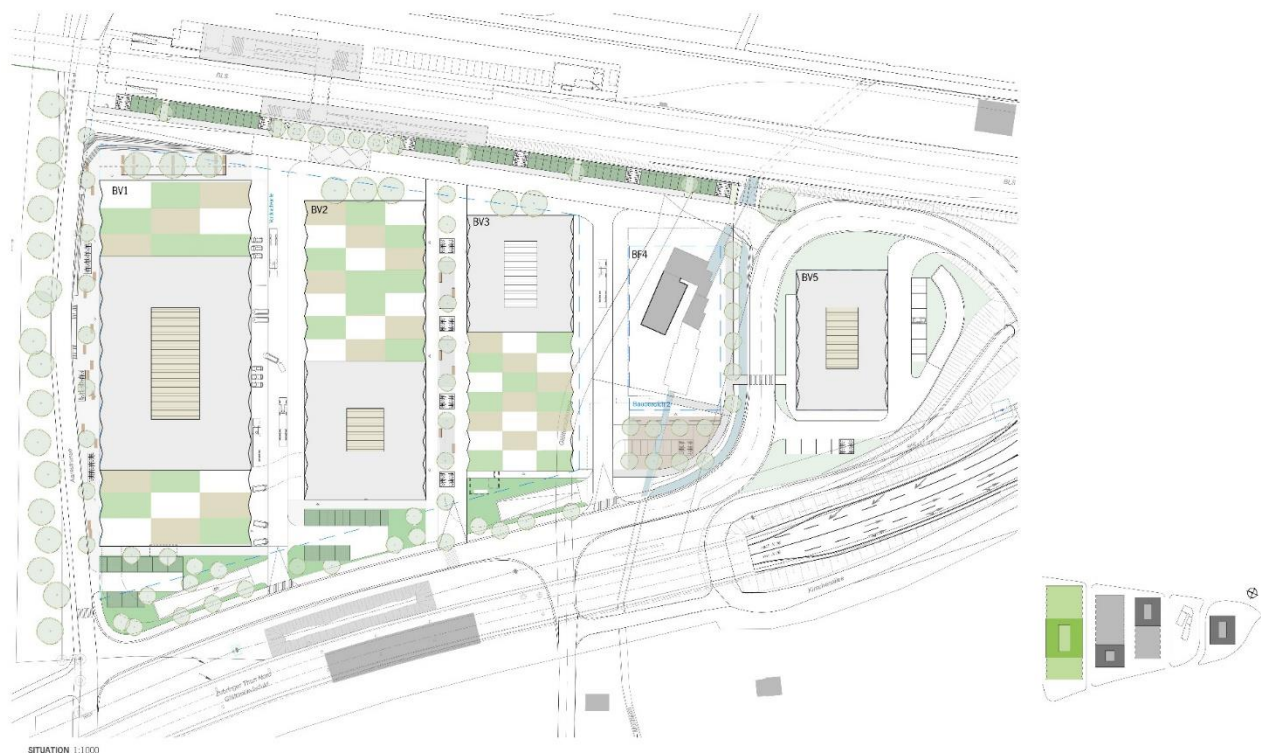
AP5-Horizont

**A**

Früherer ARE-Code  
**XXXX.X.XXX**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	28.02.2016	Genehmigung ZPP-Vorschriften	Hochbau/Planung
	29.10.2018	Genehmigung Überbauungsordnung	Hochbau/Planung

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2024	Einreichung Baugesuche Volumen 1/3	Hochbau/Planung
	2024	Baubeginn	



## Massnahmenbeschrieb

Der ESP Bahnhof Steffisburg liegt direkt angrenzend an die Bahnstation Steffisburg und den Autobahnezubringer 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

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

## Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

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

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

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

<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>		<b>Gemäss Kanton Bern</b>	
	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 Mass-  
nahmen**

- 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

# Teilmassnahme Siedlung

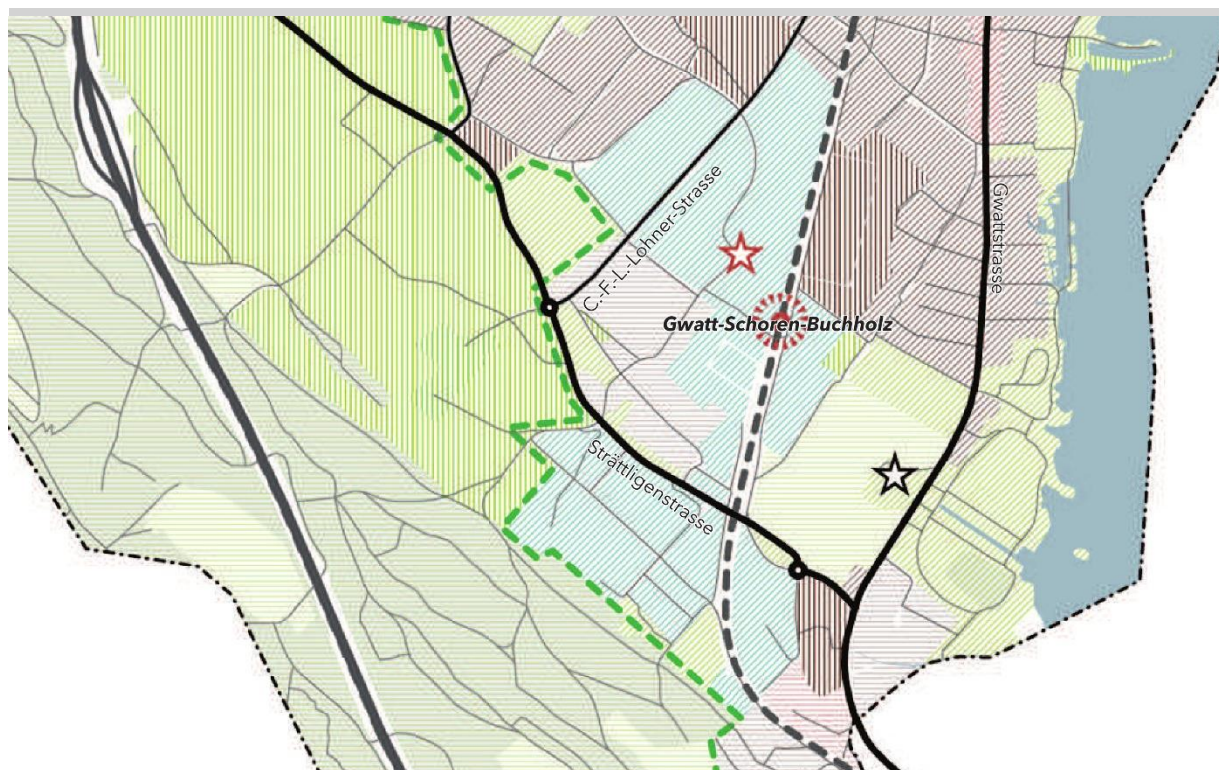
## Thun, Schoren / Gwattmösli

### TOW.S-SA.1.4

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A/C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	08.07.2009	Genehmigung ZPP (Wirtschaftspark)	Stadt Thun (PLA)
	08.07.2009	Genehm. Teil-UeO 1 (Wirtschaftspark)	Stadt Thun (PLA)
	12.05.2020	Genehmigung Teil-UeO 2	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2023	Realisierung diverse Bauvorhaben	Bauherrschaft

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2023	Einzonung Gwattmösli (mit OPR)	Stadt Thun (PLA)
	31.12.2027	Realisierung Gwattmösli Parz. 5008	Bauherrschaft
	offen	Realisierung weitere Bauvorhaben	Bauherrschaft

**Weitere Beteiligte** ERT (Arbeitszonenbewirtschaftung)

**Massnahmenbeschrieb** Inwertsetzung und Bewirtschaftung der Arbeitszonen Schoren (mit Wirtschaftspark) und Gwattmösli für möglichst haushälterische Arbeitsnutzungen (Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen). Ergänzung im Gwattmösli durch partielle Einzonung mit der OPR.



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S-Bahn 2040, Haltestelle Thun Gwatt</li> <li>- Güterlogistik und Verladestandort Bahnhof Gwatt</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6.8 (frei)	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Ausreichende Erschliessung der Arbeitsgebiete und Anbindung an die Hauptverkehrsachse Strättligenstrasse-Pfandernstrasse. Es wird möglichst eine unterirdische Parkierung angestrebt.</p> <p>Das Gebiet Schoren ist durch LV-Verbindungen ausreichend erschlossen. Das Gebiet Gwatt weist Defizite auf.</p> <p>Nur eine untergeordnete Buslinie vorhanden. Prüfen Verlängerung S-Bahn und Wiederinbetriebnahme Bahnhof Gwatt (S-Bahn 2040).</p>		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- ZPP T Gwatt-Schoren: E: Ist: 10 Soll: +0, AP: Ist: 10 Soll: +650		

## Teilmassnahme Siedlung

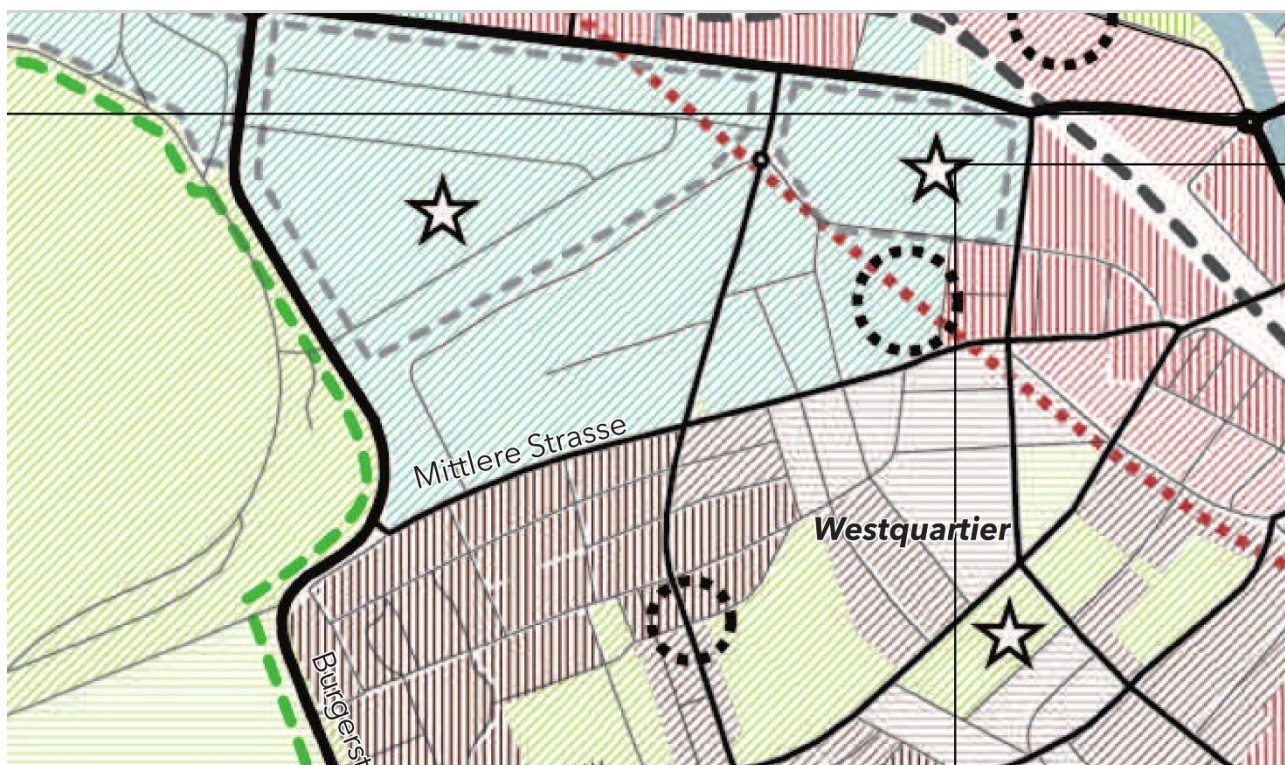
# Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse

**TOW.S-SA.1.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	-	-	-
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	Offen	Realisierung in Etappen	Bauherrschaft
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer (Private)		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Entwicklung von zwei bis drei grösseren freien Parzellen im bestehenden Gewerbegebiet. Diese sind teilweise noch durch andere Nutzungen belegt (Parkplätze Militär, Reithof), sollen jedoch mittel- bis längerfristig für eine Entwicklung freigespielt werden.		

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Verlagerung bestehende Nutzungen (Militär, Reithof) Verfügbarkeit der privaten Grundstücke		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.7	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Ausreichende Erschliessung über General-Wille-Strasse. Es wird eine möglichst unterirdische Parkierung angestrebt.		
	Durchwegung für den LV und Zugänge zu Bushaltestellen sind mit der Arealentwicklung zu optimieren.		
	Erschlossen durch die Buslinie 6 (Westquartier) und die neue Bus-Tangentiallinie.		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bustangente Thun Süd – Nord – Steffisburg (Massnahme AP4)</li> <li>- Optimierung Buslinie 6 Westquartier (Prüfauftrag RVK)</li> <li>- BGK Westquartier-Hohmad (städtische Massnahme)</li> <li>- Erschliessung Militärareale (städtische Massnahme)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- E: Soll: 0, AP: Soll: +450		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Arbeitsschwerpunkte (ländlicher Raum)

**TOW.S-SA.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

1. Als regionale Arbeitsschwerpunkte (ländlicher Raum) gelten die in der Richtplan-karte bezeichneten Standorte.
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 Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teil-massnahme umgesetzt ist (keine weiteren inneren Potenziale von regionaler

Bedeutung) entfällt der regionale Koordinationsbedarf. Der entsprechende Standort wird im Rahmen der folgenden Generation aus dem RGSK TOW entlassen.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-SA.2.7	Frutigen, Unters Widi Ost	Daueraufgabe
TOW.S-SA.2.8	Frutigen, Wengmatti I	Daueraufgabe
TOW.S-SA.2.10	Zweisimmen, Grosse Matte	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VA.2 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_05



# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen Unteres Widi Ost

### TOW.S-SA.2.7

RGSK-Umsetzungspriorität

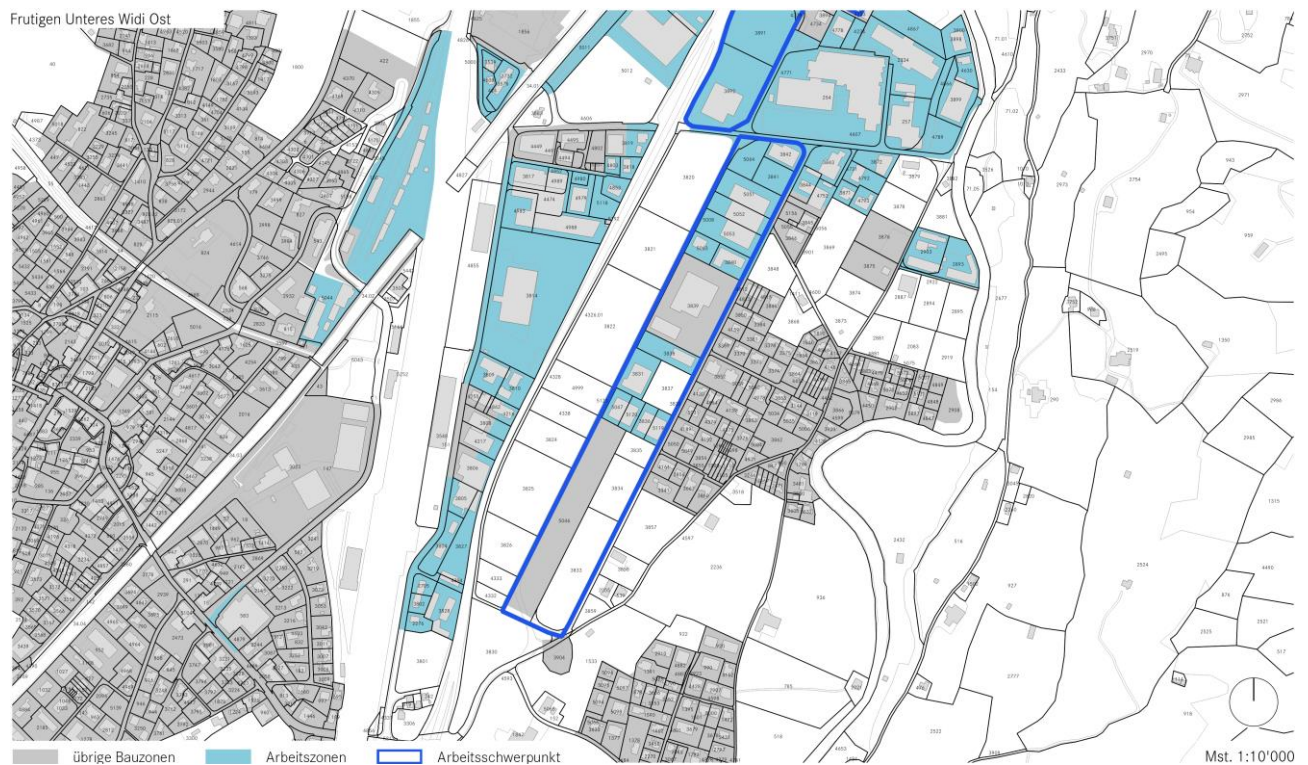
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Der Standort umfasst den grösstenteils eingezonten Teilbereich des Standortes Widi. Idealer Standort aufgrund der übergeordneten Kriterien. Einer von zwei geeigneten Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewässerschutzgebiet Au</li> <li>- Naturgefahren gelb</li> <li>- Grenzt im Osten an Wohnzone</li> <li>- Nicht eingezonte Bereiche Kulturland (ca. 1.5ha)</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- MB TOW.S-VA.2.17 Frutigen Unteres Widi West (Vorranggebiet)		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung Frutigen Wengmatti I

**TOW.S-SA.2.8**

RGSK-Umsetzungspriorität

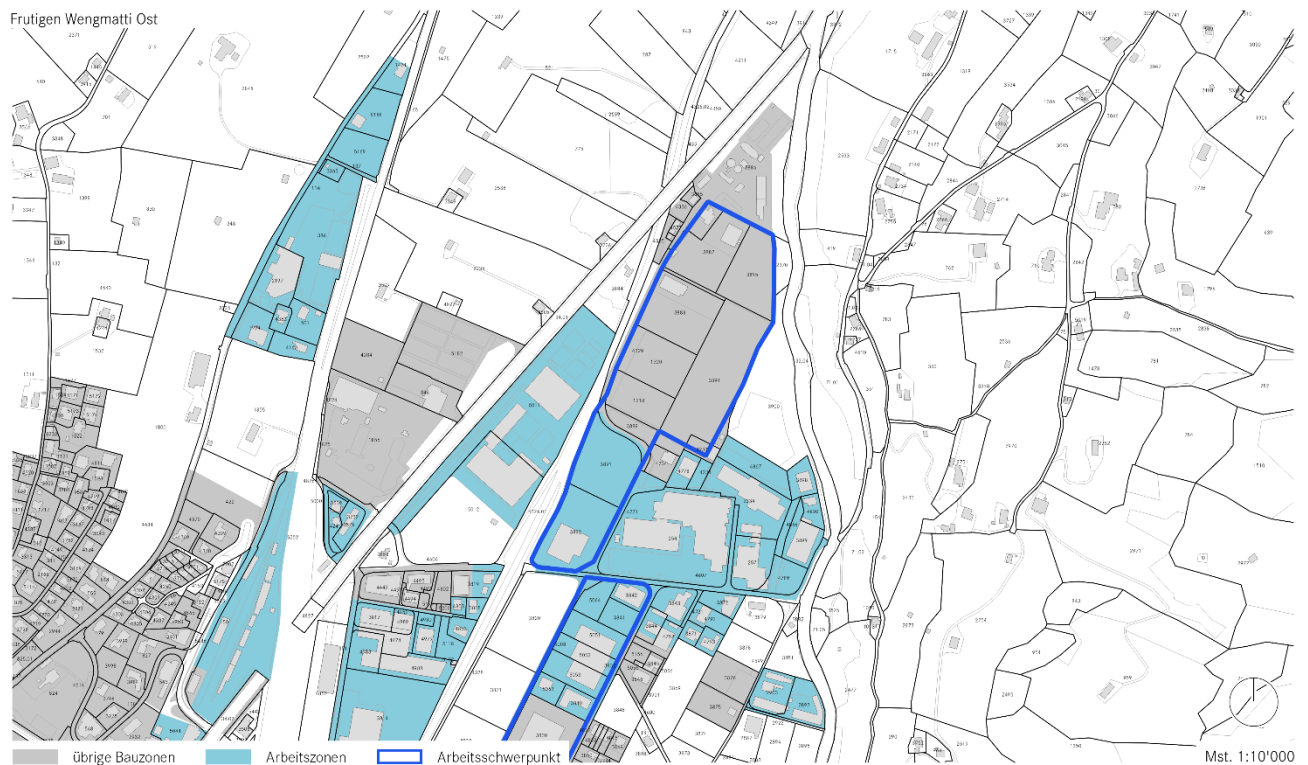
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



## Abgeschlossene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

## Vorgesehene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Der Standort umfasst den eingezonten Teilbereich des Standortes Wengmatti. Einer von zwei geeigneten Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	-	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewässerschutzgebiet Au</li> <li>- Naturgefahren gelb</li> <li>- Nördlicher Bereich heute ZSF (mehrere Fussballplätze)</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	-	-	-
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- MB TOW.S-VA.2.18 Vorranggebiet Wengmatti II		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung

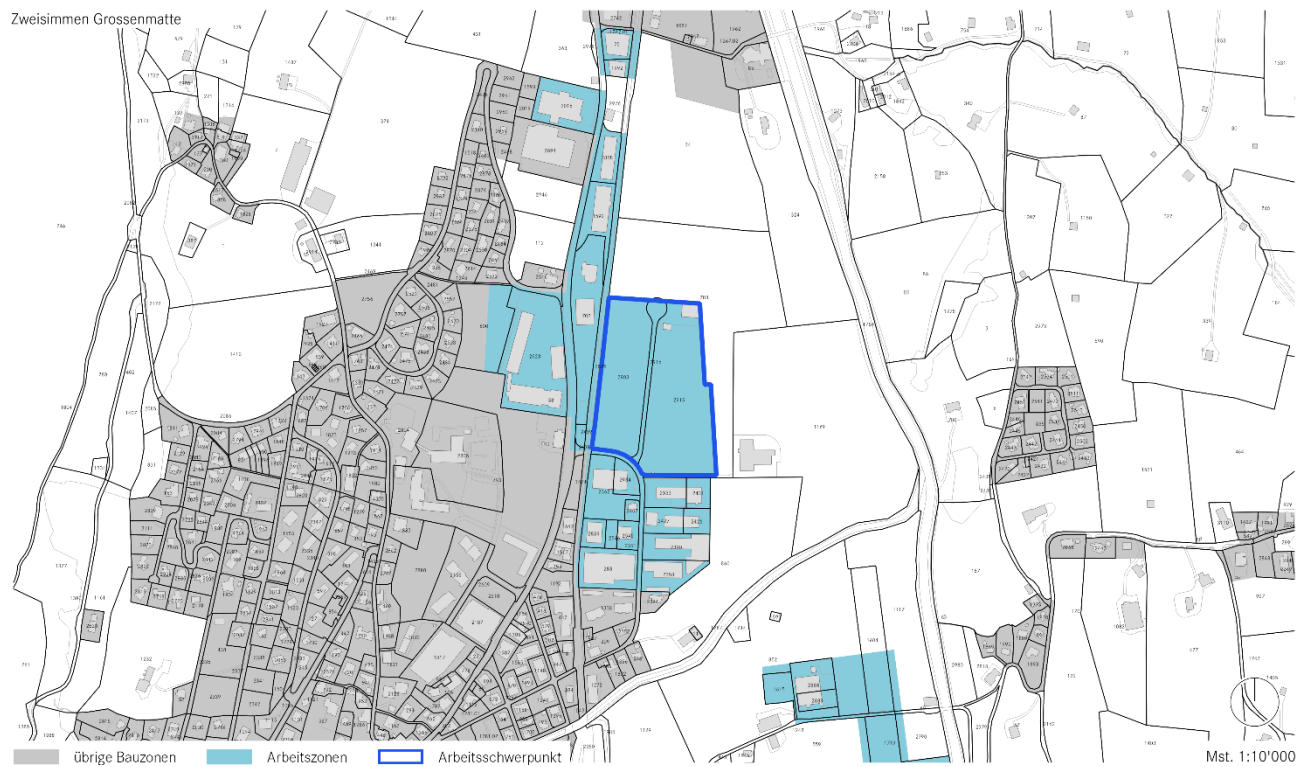
## Zweissimmen Grossenmatte

**TOW.S-SA.2.10**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Umsetzungsschritt**

**Federführende Stelle**

- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen

**Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Umsetzungsschritt**

**Federführende Stelle**

- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten** -

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Massnahmen** Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres** -

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz

### TOW.S-SÜ.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC

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

#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Region, Kanton (AGR)

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

##### Zielsetzung:

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

##### Umsetzung:

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

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-SÜ.1.1	Adelboden, Neuweg-Paradiesli	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.1.2	Frutigen, Wengmatti	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.1.3	Frutigen, In Grund	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.1.4	Frutigen, Zrydsbrügg	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.1.5	Kandergrund, Underem Büel	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.1.6	Reichenbach i.K., Sägerei Brettschen	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- keine

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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



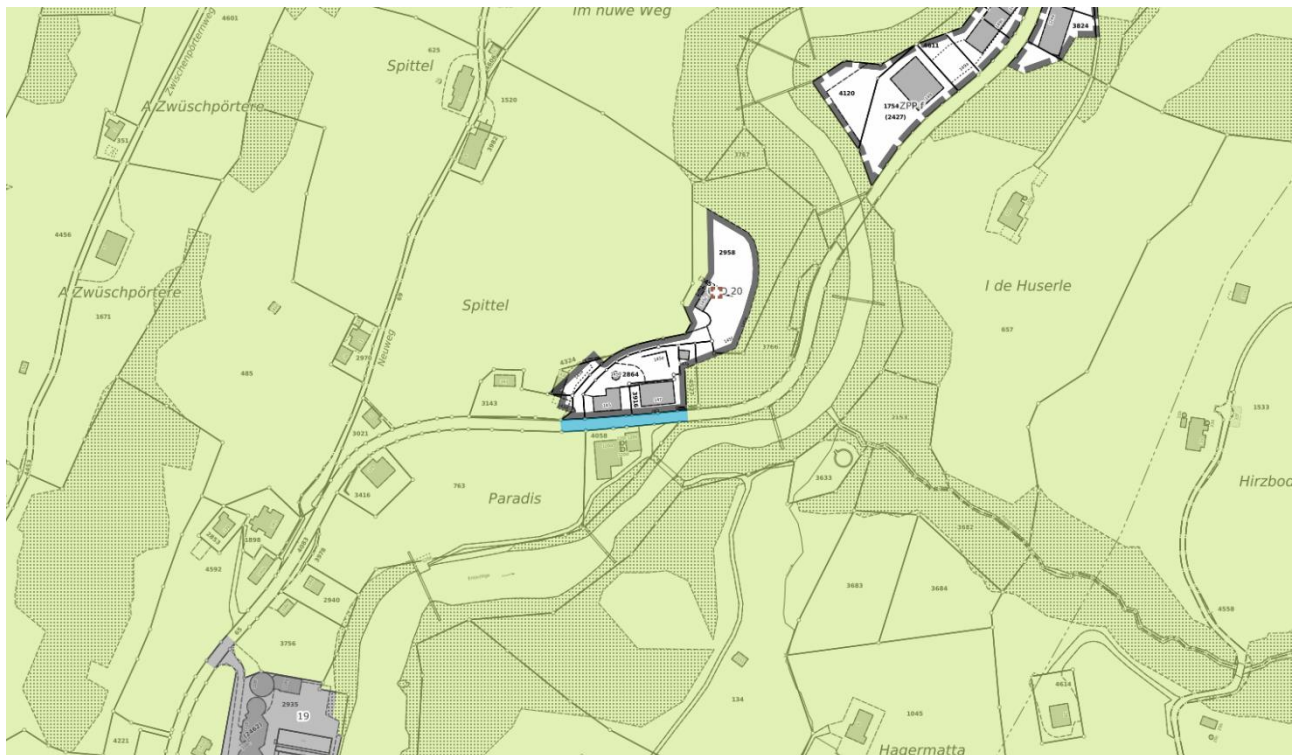
Teilmassnahme Siedlung  
**Adelboden Neuweg-Paradiesli**

**TOW.S-SÜ.1.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

**Vorgesehene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** - Gewässerraum

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

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

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

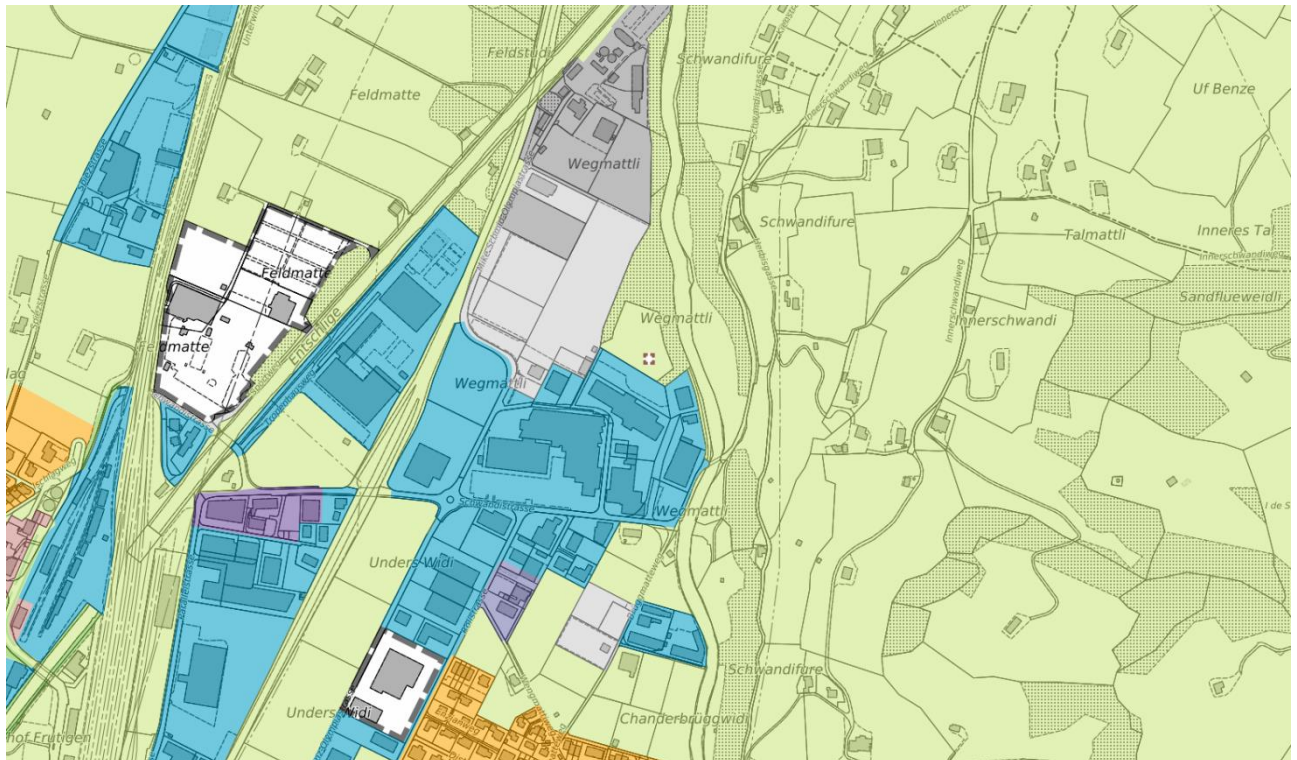
Teilmassnahme Siedlung  
**Frutigen Wengmatti**

**TOW.S-SÜ.1.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Umsetzungsschritt**

**Federführende Stelle**

- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen

**Vorgesehene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Umsetzungsschritt**

**Federführende Stelle**

- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen
- TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen
- Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Baubewilligungsverfahren läuft, Stand offen		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	- Gewässerraum		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	XXX	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen Im Grund

### TOW.S-SÜ.1.3

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin Planungs-/Umsetzungsschritt

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

#### Federführende Stelle

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin Planungs-/Umsetzungsschritt

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

#### Federführende Stelle

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Bestehender Standort. Keine Entwicklung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	- Gewässerraum		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	XXX	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

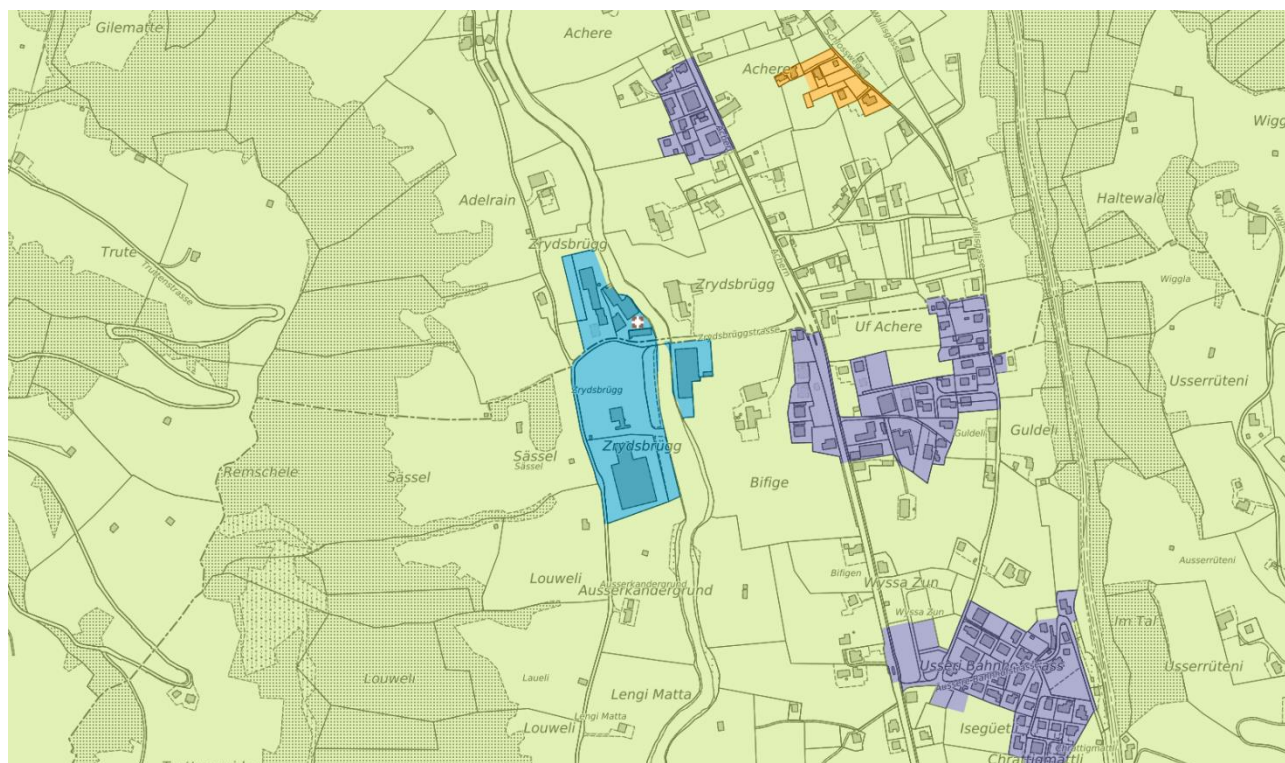
# Teilmassnahme Siedlung Frutigen Zrydsbrügg

**TOW.S-SÜ.1.4**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



## Abgeschlossene Planungs- und Umset- zungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

## Vorgesehene Planungs- und Umset- zungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Bestehender Standort. Arbeitszone. Keine Entwicklung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	- Gewässerraum		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	XXX	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		



# Teilmassnahme Siedlung

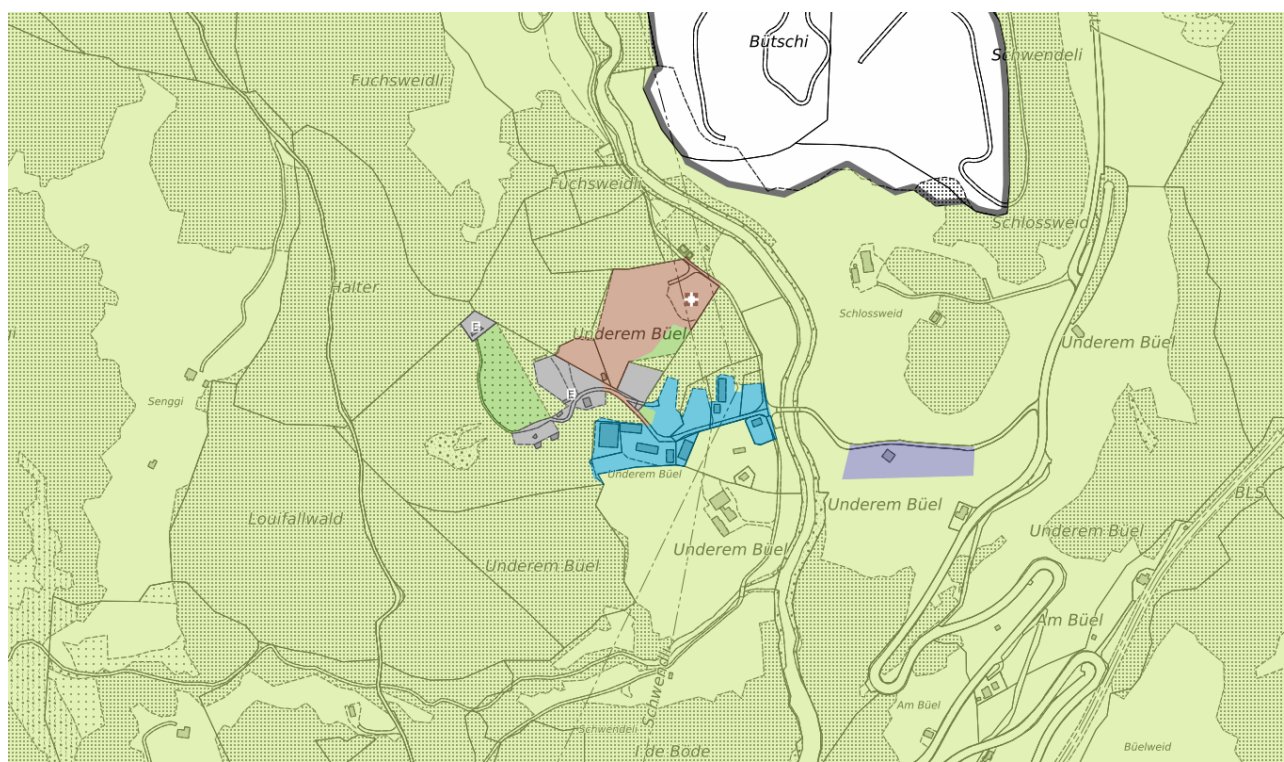
## Kandergrund Underem Büel

**TOW.S-SÜ.1.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

**Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	eingezont		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.5	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

Teilmassnahme Siedlung

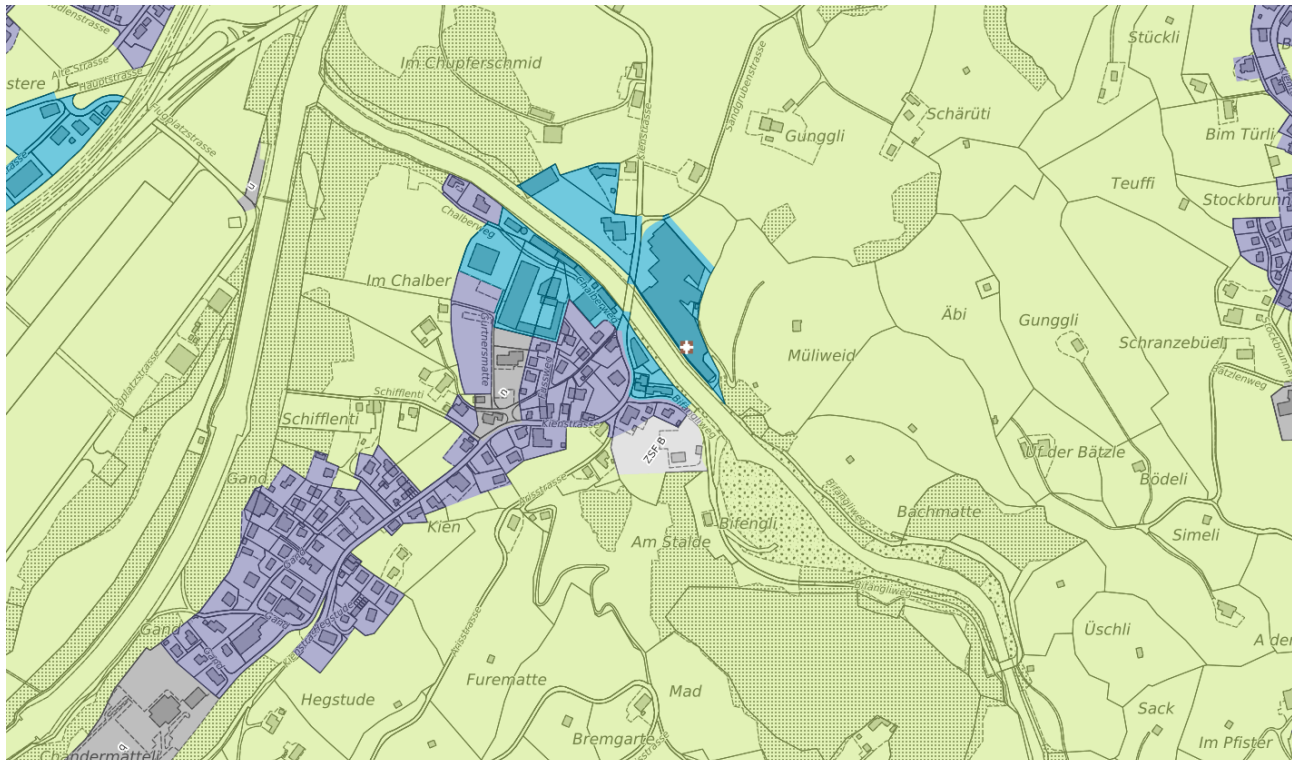
# Reichenbach Sägerei Bettschen

## TOW.S-SÜ.1.6

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Erweiterung noch nicht begonnen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung / VO	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nur teilweise eingezont (bestehender Betrieb)</li> <li>- Gewässerraum</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	XXX	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)

**TOW.S-VW.1**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

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**

<b>Beteiligte und Kosten</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	Gemeinden	Region, Kanton (AGR)	-

### Einzelmassnahmen des Pakets

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmentitel</b>	<b>Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VW.1.1	Seftigen, Breitmoos	C
TOW.S-VW.1.2	Steffisburg, Bruchegg	C
TOW.S-VW.1.3	Steffisburg, Oberdorf-Gumm	C
TOW.S-VW.1.4	Steffisburg, Erlen	C
TOW.S-VW.1.5	Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal	C
TOW.S-VW.1.6	Steffisburg, Bahnhofstrasse	C
TOW.S-VW.1.7	Thun, Siegenthalergut	A
TOW.S-VW.1.8	Uetendorf, Ischlag	B

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

**Zielsetzung:**

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

**Umsetzung:**

1. Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_01).
2. Vor der Einzonung von neuem Wohnbauland wird geprüft, ob sich der Bedarf durch Umstrukturierung in bestehenden Bauzonen decken lässt (siehe auch TOW.S-UV.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 kantonalem Richtplan.
5. Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, strassenseitige Erschliessung, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:
  - a. Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)\*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C.
  - b. Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)\*, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D.
  - c. Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.
6. Für die Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gelten sinngemäss die Anforderungen an die Entwicklung von Regionalen Wohnschwerpunkten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.1.

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

**Bezug zu anderen Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (TOW.S-SW.1).
- Ein innerregionaler Siedlungsflächenausgleich ist gemäss den Kriterien in Massnahmenblatt TOW.S-Ü.1 möglich.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung  
**Seftigen, Breitmoos**

**TOW.S-VW.1.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2014	Aufnahme Gebiet im kommunalen Richtplan	Gemeinde
	2016	Bebauungsstudie mit Beurteilung Fachberatung	Gemeinde
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Aktuell keine Schritte geplant	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschreibung**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	ISOS, Archäologie		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.7	Offen	Offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Erschliessung noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		



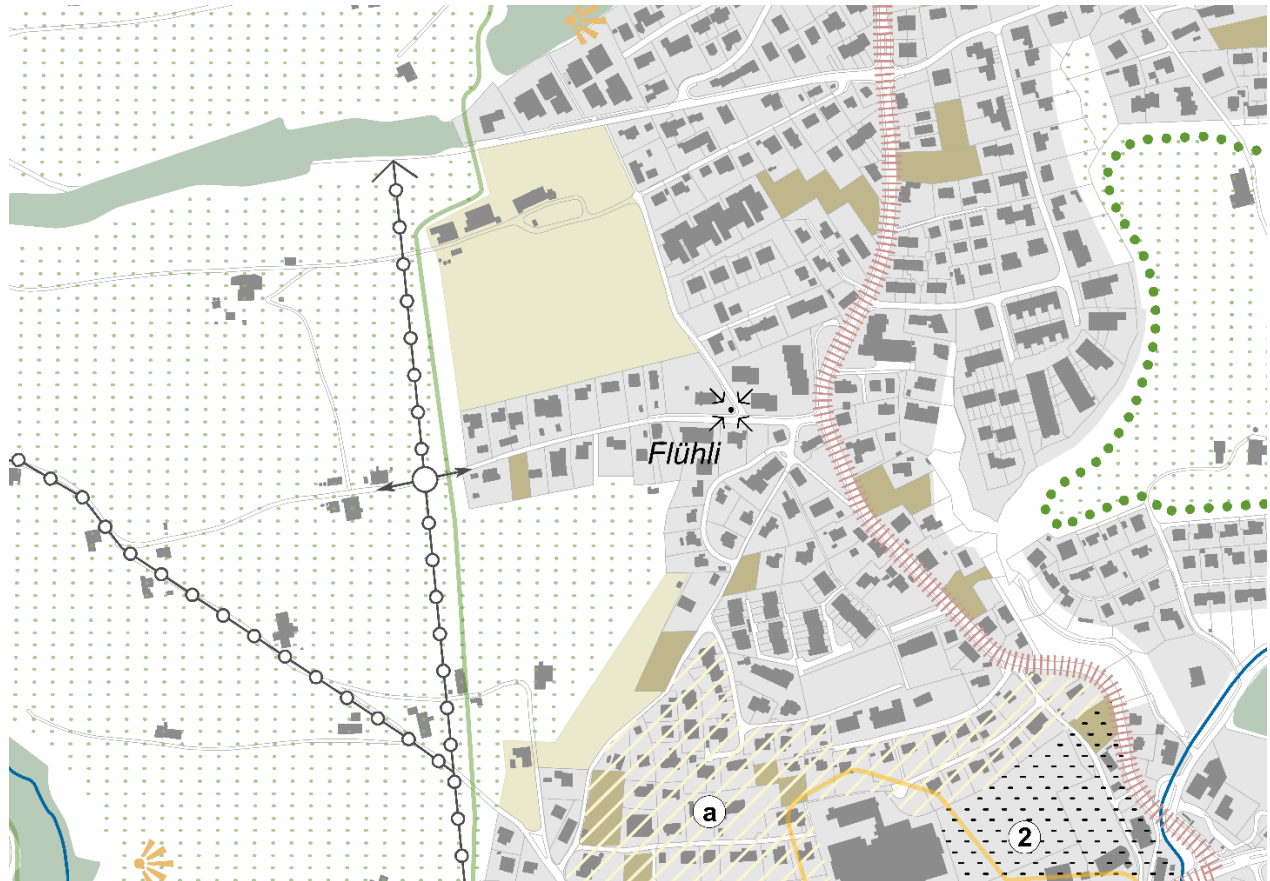
# Teilmassnahme Siedlung Steffisburg, Bruchegg

**TOW.S-VW.1.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

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

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.3	Offen	Offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Oberdorf-Gumm**

**TOW.S-VW.1.3**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Aktuell keine Schritte geplant	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

Das bestehende Gebiet Oberdorf wurde im Rahmen der OPR durch das angrenzende Gebiet Gumm erweitert und soll auch Freizeitnutzungen enthalten. Eine Einzonung ist erst längerfristig vorgesehen.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Naturgefahren (blau), Störfall, ISOS, Bauinventar, Archäologie		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	10.2	Offen	Offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

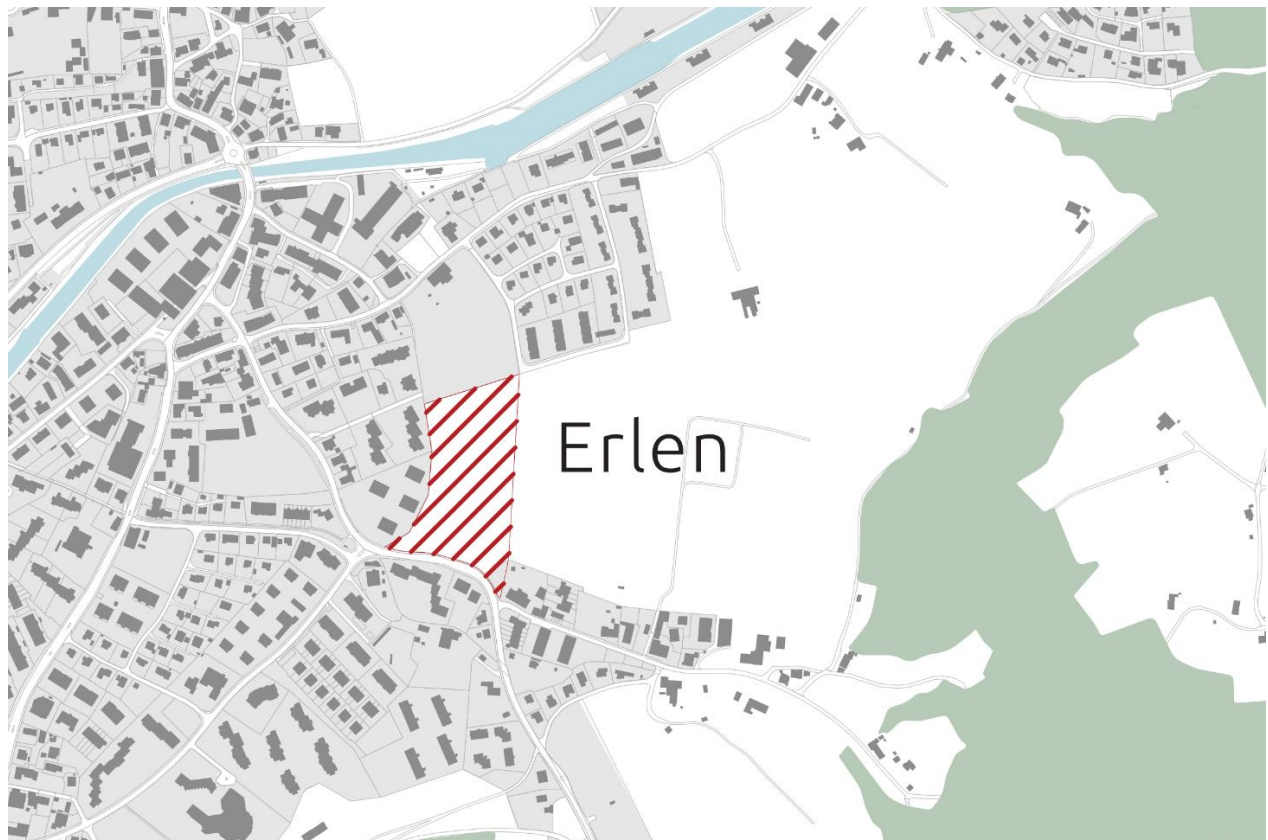
Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Erlen**

**TOW.S-VW.1.4**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Naturgefahren (blau), ISOS, Bauinventar, Archäologie		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.0	Offen	Offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

Teilmassnahme Siedlung

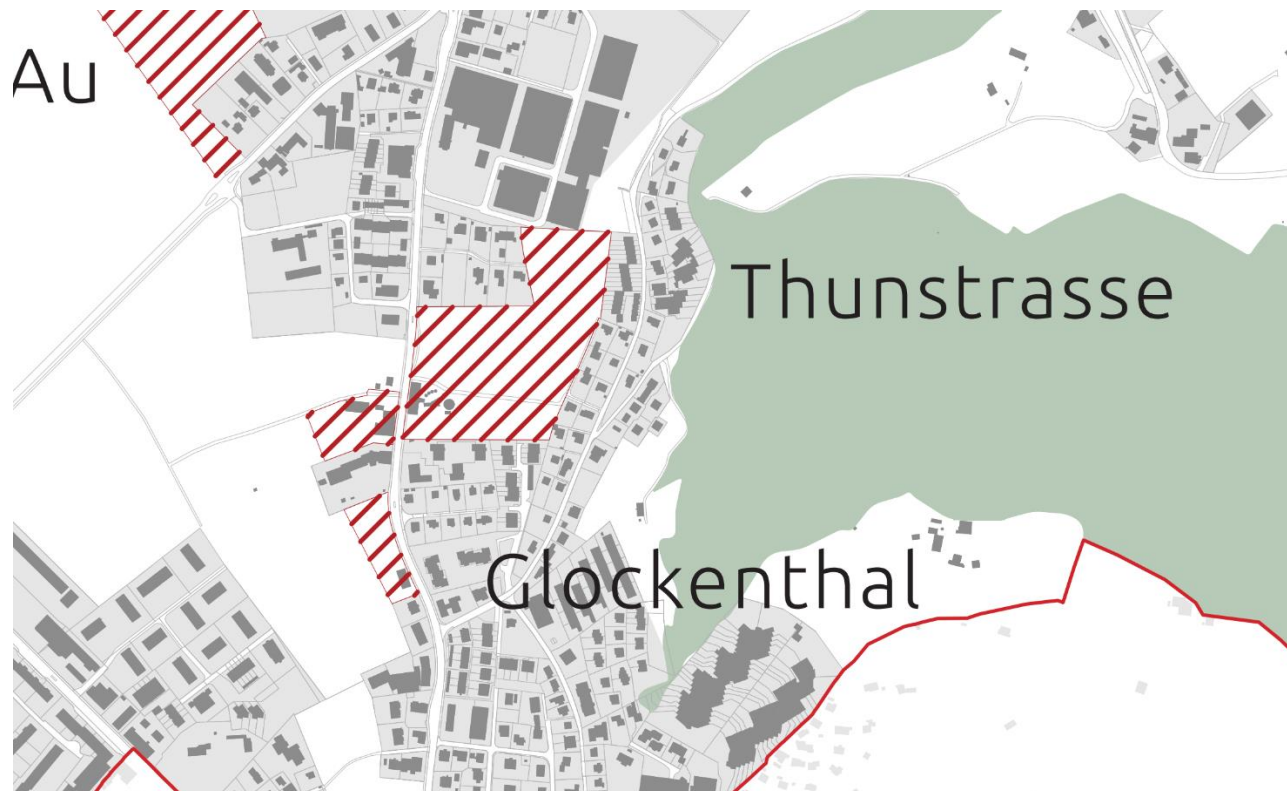
## Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal

**TOW.S-VW.1.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	

Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.6	Offen	Ca. 3.0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		



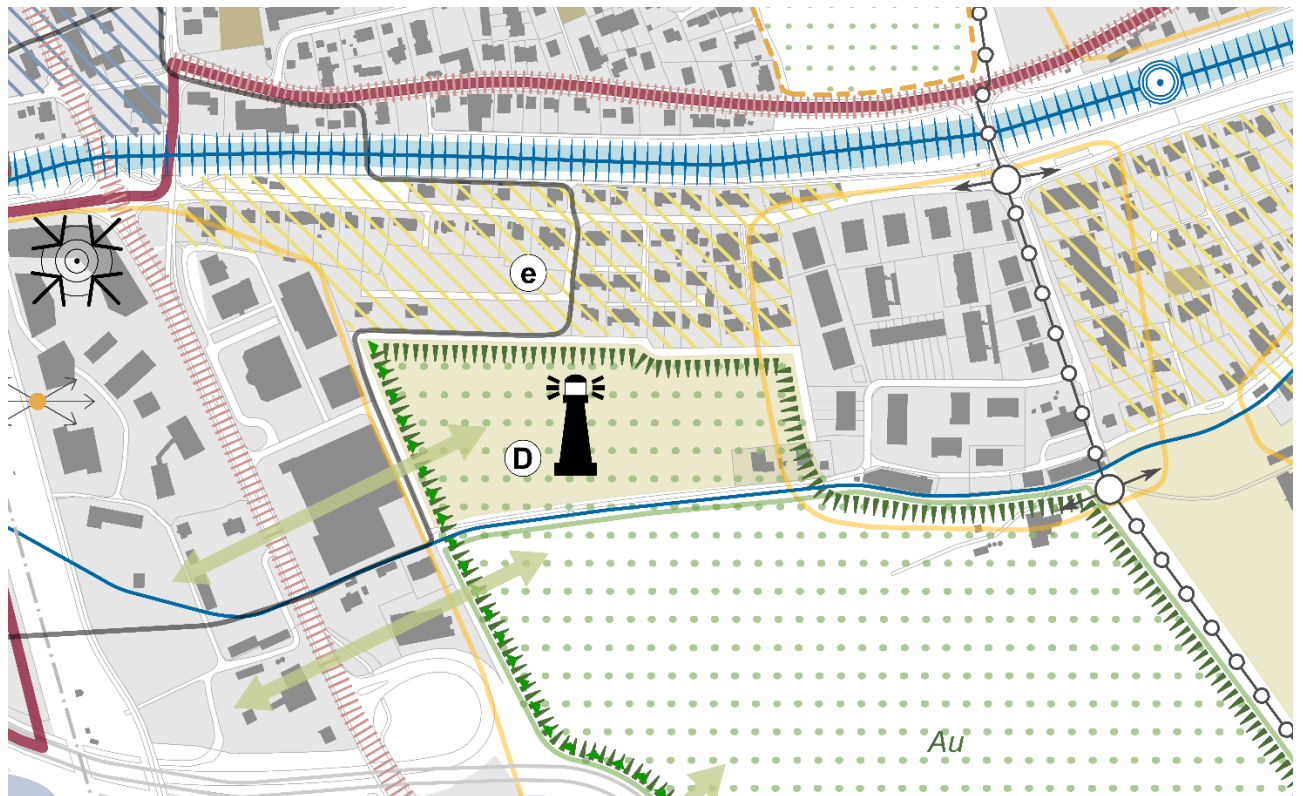
Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Bahnhofstrasse**

**TOW.S-VW.1.6**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

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



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Naturgefahren (gelb), Archäologie, Gewässerraum		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.5	3.5	3.2
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Noch offen		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		

# 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)

<b>Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	21.08.2019	Städtebauliche Studie	Stadt Thun (PLA)
	19.09.2019	Planungskredit Siegenthalergut	Stadtrat Thun
	23.08.2023	Studienauftrag Freiraum, Umgebung	Stadt Thun (PLA)
<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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. 7'100m<sup>2</sup>) und weitere attraktive öffentliche Aussenräume als Orte der Begegnung vorgesehen.

Für die Gestaltung des öffentlich zugänglichen Aussenraums führte die Stadt Thun einen Studienauftrag nach SIA 143 durch. Ziel war, mit dem früh durchgeführten Studienauftrag die Entwicklung des Siegenthalerguts massgeblich durch den Freiraum zu prägen. In den Prozess wurde auch die Quartierbevölkerung einbezogen.

Nach der Genehmigung der ZPP durch den Stadtrat ist eine Masterplanung über den ganzen Perimeter vorgesehen. Diese bildet die Grundlage für die Überbauungsordnung (UeO) und die Architekturwettbewerbe.



Bild: Städtebauliche Studie Siegenthalergut

### Zweckmässigkeit

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

### Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.9	5.0	4.3

<b>Einwohner/ Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
-------------------------------------	------------------------------	----------------------------------	---	--

	0	0	1'350	150
<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>		<b>zukünftig</b>	
	Landwirtschaft		Wohnen, Gewerbe (untergeordnet)	
<b>Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung</b>	Unsicherheit Einzonung, Kompensationspflicht von Fruchtfolgefläche Bewältigung Lärmschutz entlang der Hauptverkehrsachsen			
<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>		<b>Gemäss Kanton Bern</b>	
	aktuell	B	aktuell	B
	angestrebt	B	angestrebt	B
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Das Areal liegt unmittelbar an den Hauptverkehrsachsen des Thuner Verkehrsnetzes und nahe dem Autobahnanschluss Thun Süd. Die Hauptverkehrsachsen sind stark belastet und die Kapazität ist insbesondere im Knoten Hohmadstrasse-Burgerstrasse weitgehend ausgeschöpft. Die hohe MIV-Frequenz in unmittelbarer Nachbarschaft führt zu erheblicher Lärmbelastung. Strassenraum und Vorbereich zur Weststrasse sollen im Rahmen eines BGK aufgewertet werden.</p> <p>Das neue Wohngebiet ist grundsätzlich gut an das Stadtzentrum und das Westquartier angebunden. Ergänzend wichtig ist eine gute Anbindung an das Einkaufszentrum Thun Oberland sowie die Schaffung sicherer Schulwege zum nahen Schulhaus Neufeld.</p> <p>Das Areal wird durch zwei radiale Buslinien in unmittelbarer Nähe in Richtung Stadtzentrum ausreichend erschlossen. Mit der neuen Tangentiallinie erhält das neue Wohngebiet eine attraktive und umfassende ÖV-Anbindung. Die Bushaltestellen sind im Hinblick auf die Umsteigebeziehungen zu optimieren.</p> <p>Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Diese Pflicht wird im Rahmen des Erlasses der Zonenplanänderung auf die neue ZPP übertragen.</p>			
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thun, Weststrasse Nord (TOW.S-VÜ.1.1)</li> <li>- Thun, Park Siegenthalergut (TOW.L-Ü.2.1)</li> <li>- BGK Weststrasse-Siegenthalergut (TOW.MIV-Auf.2)</li> <li>- Thun, Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (TOW.LV-Ü.2.1)</li> <li>- Thun, Durchwegung Lüssli-Pfandern (TOW.LV-Ü.2.2)</li> <li>- BGK Burgerstrasse-General-Wille-Strasse (städtische Massnahme)</li> <li>- LV-Übergang Weststrasse (AP3)</li> </ul>			
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jurybericht Studienauftrag «Freiraum Siegenthalergut»</li> <li>- ZPP Siegenthalergut Zonenplan 1:5'000: Änderung (Mitwirkung 2019/2020)</li> <li>- ZPP Siegenthalergut Baureglement Anhang 2: Änderung (Mitwirkung 2019/2020)</li> <li>- ZPP Siegenthalergut Baureglement Anhang 3: Änderung (Mitwirkung 2019/2020)</li> <li>- ZPP Siegenthalergut Erläuterungsbericht (Mitwirkung 2019/2020)</li> <li>- Siegenthalergut Auswertungsbericht Befragung (2021)</li> <li>- Siegenthalergut: Städtebauliche Studie, Prozessbericht (2019)</li> <li>- Siegenthalergut Inhalte Städtebaulicher Vertrag (2019)</li> <li>- <a href="https://siegenthalergut.ch">https://siegenthalergut.ch</a></li> </ul>			

# Teilmassnahme Siedlung

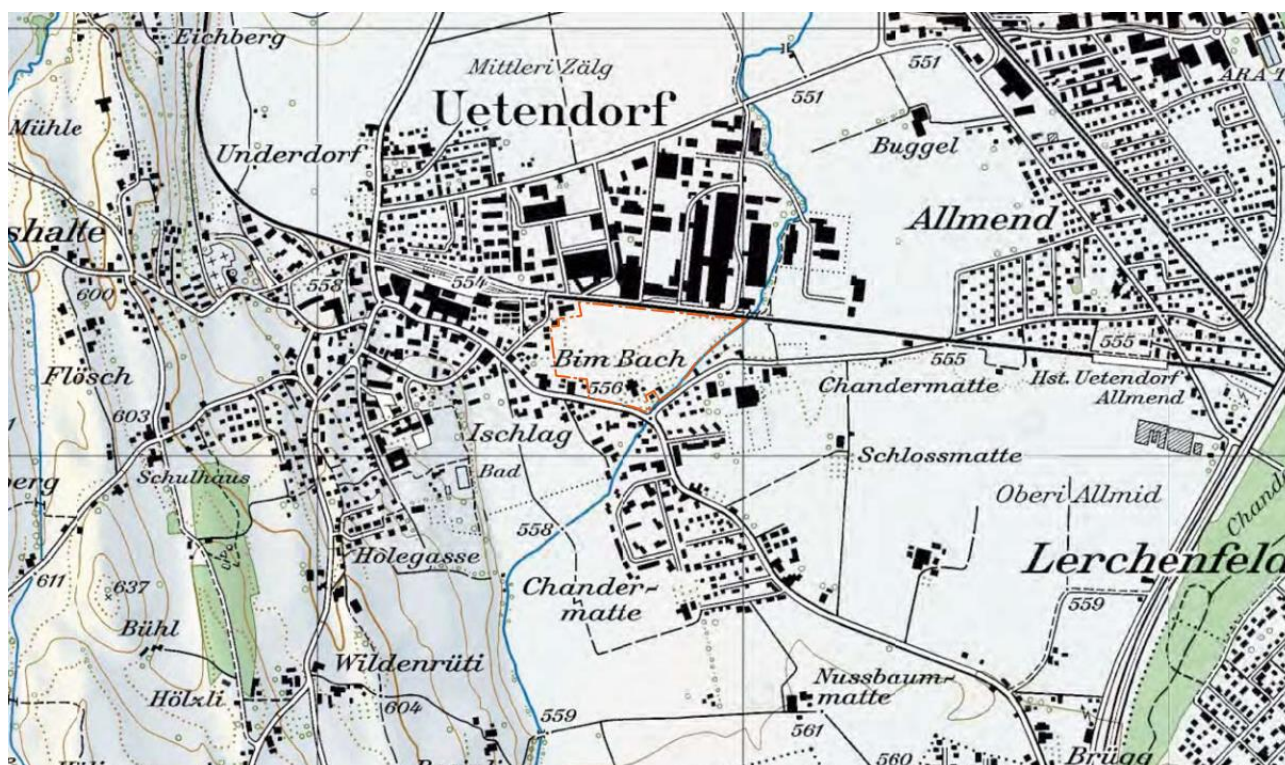
## Uetendorf, Oberi Zälg Süd

**TOW.S-VW.1.8**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**B**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

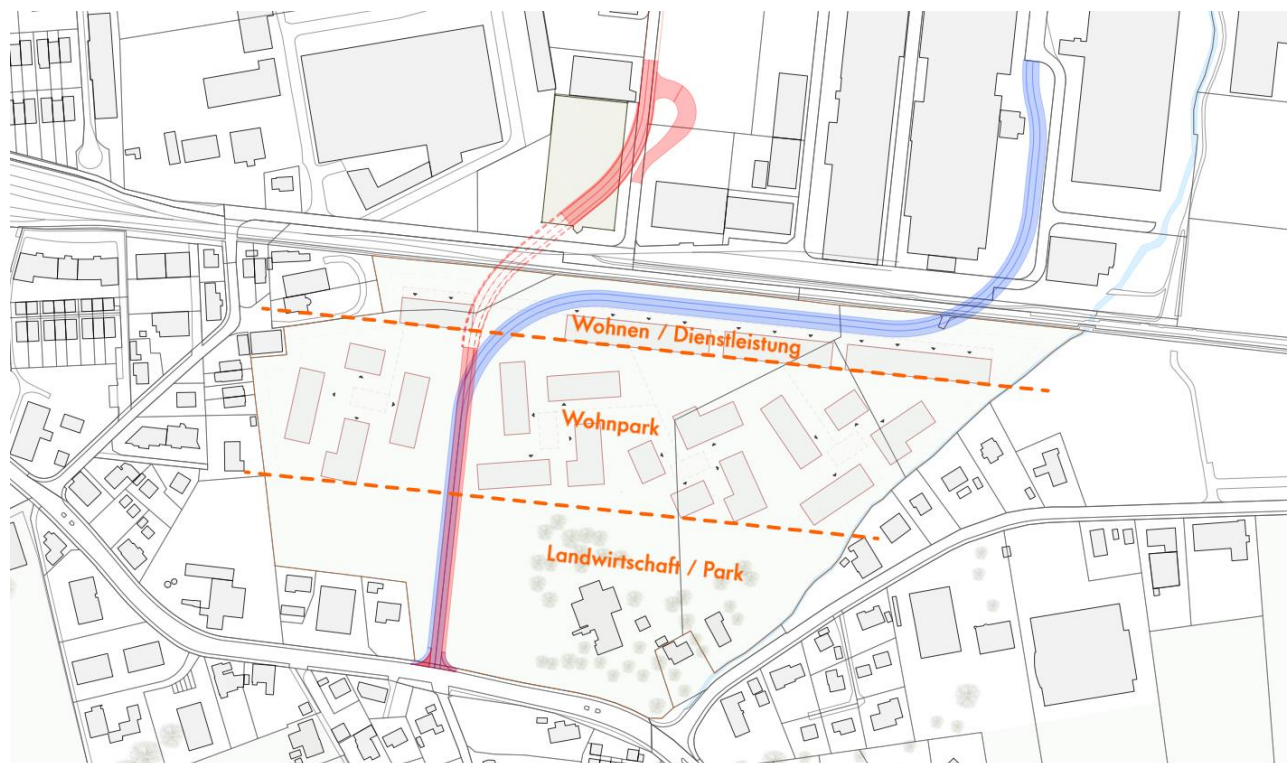
Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2013	Nutzungsstudie im Rahmen OPR	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Ab 2030	(Teil-)Einzonung des Gebiets	Gemeinde
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschreibung**

Das Gebiet, das in vorherigen RGSK als «Ischlag» bezeichnet wurde, ist im REK enthalten. Eine (Teil-)Einzonung des Gebiets soll nach der Realisierung der Umstrukturierungsgebiete «Landi» und «Höheweg» (ca. ab 2030) weiterverfolgt werden.



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK</b>		<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7.0	Offen	Offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Es besteht eine Variantenstudium zur Erschliessung aus der Studie von 2013. Die definitive Klärung erfolgt im Rahmen der Einzonung.		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		



Massnahmenpaket Siedlung

# Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (ländlicher Raum)

**TOW.S.VW.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

Zielsetzung:

Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der Bodenverbrauch und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Bei ausgeschöpftem Potenzial im Bestand werden neue Einzonungen von regionaler Bedeutung regional koordiniert und die Areale qualitativ entwickelt.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (ländlicher Raum) gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.
2. Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_01). Vor der Einzonung von neuem Wohnbauland wird geprüft, ob sich der Bedarf in bestehenden Bauzonen decken lässt (siehe auch TOW.S-UV.2).

3. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen liegen in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Richtplan.
4. Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt: In den Zentren 3. und 4. Stufe befinden sich mindestens in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D. Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.
5. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (Einzonung), wird der entsprechende Standort im Rahmen der folgenden Generation zu einem Regionalen Wohnschwerpunkt gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.2.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
-	<i>zurzeit keine Teilmassnahmen</i>	-

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (TOW.S-SW.2).

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_01

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)

**TOW.S-VA.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

ARE-Code  
**XXXX.X.XXX**  
Massnahmenkategorie

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte und Kosten</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	Gemeinden	Region, Kanton (AGR)	-

### Einzelmassnahmen des Pakets

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmentitel</b>	<b>Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VA.1.1	Heimberg, Heimberg Süd	C
TOW.S-VA.1.2	Steffisburg, Bernstrasse	C
TOW.S-VA.1.3	Thun, Weststrasse Süd	C

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

Zielsetzung:  
Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

Umsetzung:

1. Alle zukünftigen Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten der Agglomeration Thun liegen oder als solches dort zuerst aufgenommen werden.
2. Die Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten im RGSK erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).
3. Einzonungen von Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen mindestens die ÖV-Erschliessungsgüteklasse D/E aufweisen. Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgüteklasse hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab.
4. Bei der Ansiedlung von Branchen die Schwerverkehrstransporte benötigen, wird der Verkehrserschliessung und der Nähe zum übergeordneten Strassennetz besondere Beachtung geschenkt.
5. Die Einzonung von neuen Arbeitszonen ausserhalb des Arbeitszonen-Pools beschränkt sich auf den Bedarf des Binnengewerbes (vgl. Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2).

**Bezug zu anderen Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.1).
- Die Gebiete werden dem Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2 zugewiesen.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung  
**Heimberg, Heimberg Süd**

**TOW.S-VA.1.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Abgeschlossene Planungs-</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	23.09.18	Ablehnung Einzonung bei Urnenabstimmung	Gemeinde

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Aktuell keine Schritte geplant	

<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer
---------------------------	-----------------

**Massnahmenbeschreibung**

Vorgesehene Erweiterung/Ergänzung des ESP Bahnhof Steffisburg. Ein Einzonungsversuch scheiterte 2018 am Souverän. Ein erneuter Versuch ist mittel- bis langfristig ein Thema. Die Erschliessung Heimberg Süd wurde zwar 2019 vom Volk abgelehnt, sie ist aber Stufe Vororientierung immer noch im aktuellen, im Jahr 2019 genehmigten, kommunalen Verkehrsrichtplan der Gemeinde Heimberg enthalten. Aufgrund des stetigen Wachstums der Gemeinde und mit Ausblick auf die nächste OPR +/- 2035 wird die Planung der Erschliessung Heimberg Süd wieder neu beurteilt und allenfalls neu aufgelegt werden müssen. Daher soll der Eintrag aus der 4. Generation auch in der 5. Generation enthalten bleiben.

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Naturgefahren, Störfall		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6.0	5.0	3.8
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	MIV-Erschliessung mittels Brücke über Zulg direkt ab ESP Bahnhof Steffisburg vorgesehen.  Lage direkt an kantonaler Radroute Heimberg-Thun sowie am BHF Steffisburg.		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Überbauungsordnung «Erschliessung Heimberg Süd» (2018)		

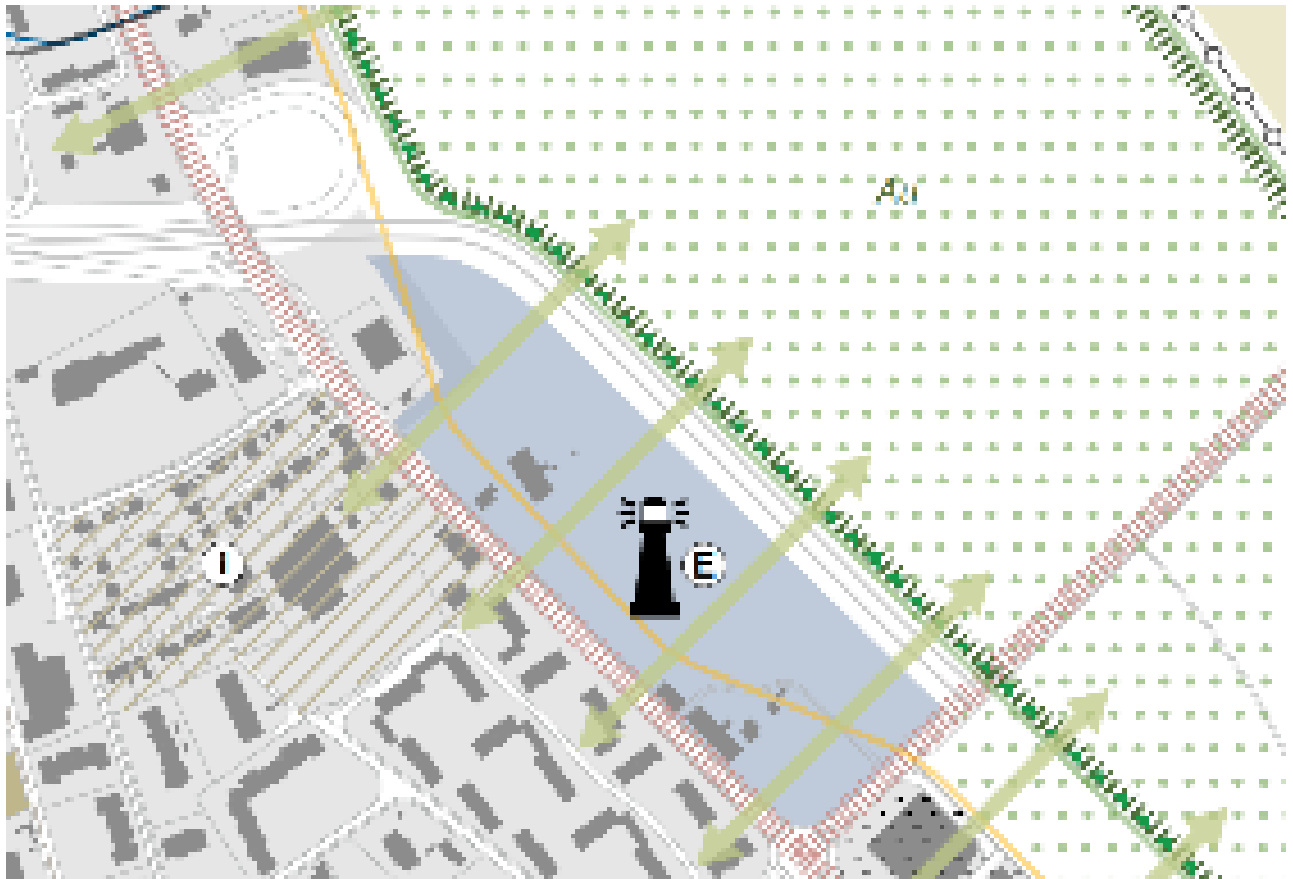
Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Bernstrasse**

**TOW.S-VA.1.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2018	Raumentwicklungskonzept 2035	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
		Aktuell keine Schritte geplant	
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer		

**Massnahmenbeschrieb**

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

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

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.3	5.0	Ca. 3.8
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Lage direkt an Autobahnzubringer Thun Nord / Bypass Thun Nord. ÖV-Erschliessung durch Buslinie 3.		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Steffisburg Zukunftsraum Raumentwicklungskonzept 2035 (2018)		



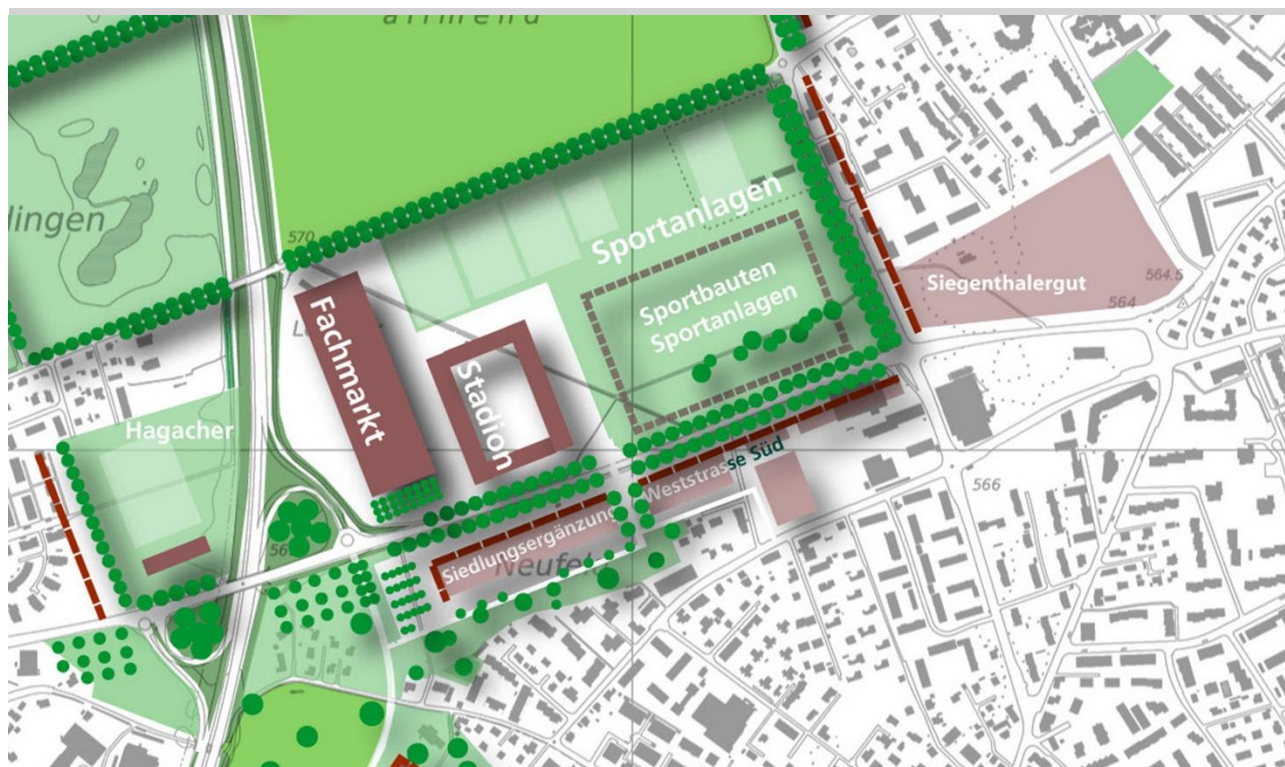
# Teilmassnahme Siedlung Thun, Weststrasse Süd

**TOW.S-VA.1.3**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

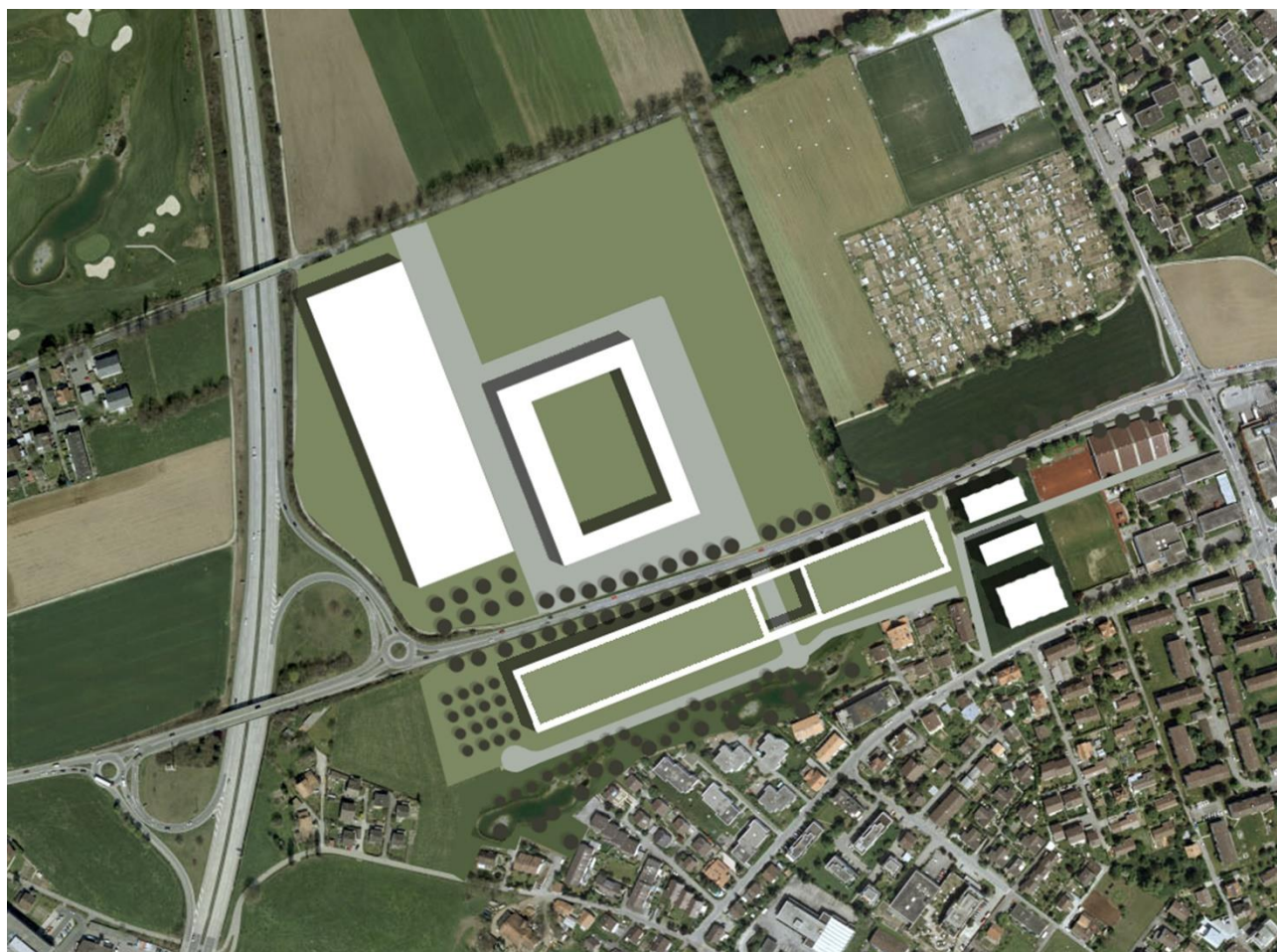
Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Ausschnitt Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft Thun Südwest (M. Wehrlin), Quelle: Planungsamt, Stadt Thun

Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
-	-	-	-
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	Offen	Umzonung ZPP (Einzonung)	Stadt Thun (PLA)
	Offen	QS-Verfahren, (Teil-)UeO	Stadt Thun (PLA)
	Offen	Realisierung in Etappen	Bauherrschaft
Weitere Beteiligte	Bauherrschaft (Private)		
Massnahmenbeschrieb	Strategische Reserve für Gewerbe, Dienstleistungs- und Wohnnutzung. Ein erster Einzonungsversuch scheiterte 2014 am Souverän. Mittelfristig soll ein weiterer Versuch		

unternommen werden. Evtl. Teilrealisierung denkbar. Das Gebiet wurde von der Ortsplanungsrevision ausgenommen.



<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>	
	Festsetzung	nein	
		-	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachweis Bedarf zusätzliche Arbeitszone</li> <li>- Kompensation FFF</li> <li>- Je nach Fahrtenaufkommen Abhängigkeit zum verkehrintensiven Standort Thun Süd</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6.2	5.0	5.0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Quantitativer Nachweis Verkehrs- kapazität</b>	<p>Das Areal erfordert eine Detailerschliessung mit direktem Anschluss an die Weststrasse (Autobahnzubringer). Allenfalls in Kombination mit der «Lüsslispange».</p> <p>Sicherung der Quervernetzung Neufeldquartier-Sportcluster.</p> <p>Prüfen einer bessern ÖV-Erschliessung durch Optimierung/Ergänzung der Buslinien in Thun Süd.</p>		

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, Siegenthalergut (TOW.S-VW.1.7)
- Thun, Weststrasse Nord (TOW.S-VÜ.1.1)
- Thun, Thun Süd (Verkehrintensiver Standort von kant. Bedeutung, TOW.S-VIV.1.4)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- E: Ist: 0 Soll: +420, AP: Ist: 0 Soll: +820

Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)

**TOW.S-VA.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung von regionaler Bedeutung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum) gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.</li><li>2. Die Ausscheidung von neuen sowie die Erweiterung und Verschiebung von bestehenden Standorten erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).</li><li>3. Im Rahmen der Ortsplanung können die Gemeinden keine weiteren reinen Arbeitszonen von regionaler Bedeutung gemäss Massnahmenblatt A_05 des Richtplans</li></ol>	

des Kantons Bern ausscheiden (Einzonungen für den lokalen Bedarf von weniger als 0.5ha vorbehalten). Die Auflistung der Vorranggebiete Arbeiten im RGSK TOW ist abschliessend.

4. Bei der Ansiedlung von Branchen, die Schwerverkehrstransporte benötigen, wird der Verkehrserschliessung und der Nähe zum übergeordneten Strassennetz besondere Beachtung geschenkt.
5. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (Einzonung), wird der entsprechende Standort im Rahmen der folgenden Generation zu einem regionalen Arbeitsschwerpunkt gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SA.2.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VA.2.1	Burgistein/Seftigen, Pfandersmatt	Daueraufgabe
TOW.S-VA.2.2	Därstetten, Gewerbezentrum	Daueraufgabe
TOW.S-VA.2.3	Diemtigen, Burgholz	Daueraufgabe
TOW.S-VA.2.6	Wimmis, Eyfeld	Daueraufgabe
TOW.S-VA.2.17	Frutigen, Unteres Widi West	Daueraufgabe
TOW.S-VA.2.18	Frutigen, Wengimatti II	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.2).

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_05

# Teilmassnahme Siedlung

## Burgistein/Seftigen Pfandersmatt

### TOW.S-VA.2.1

RGSK-Umsetzungspriorität

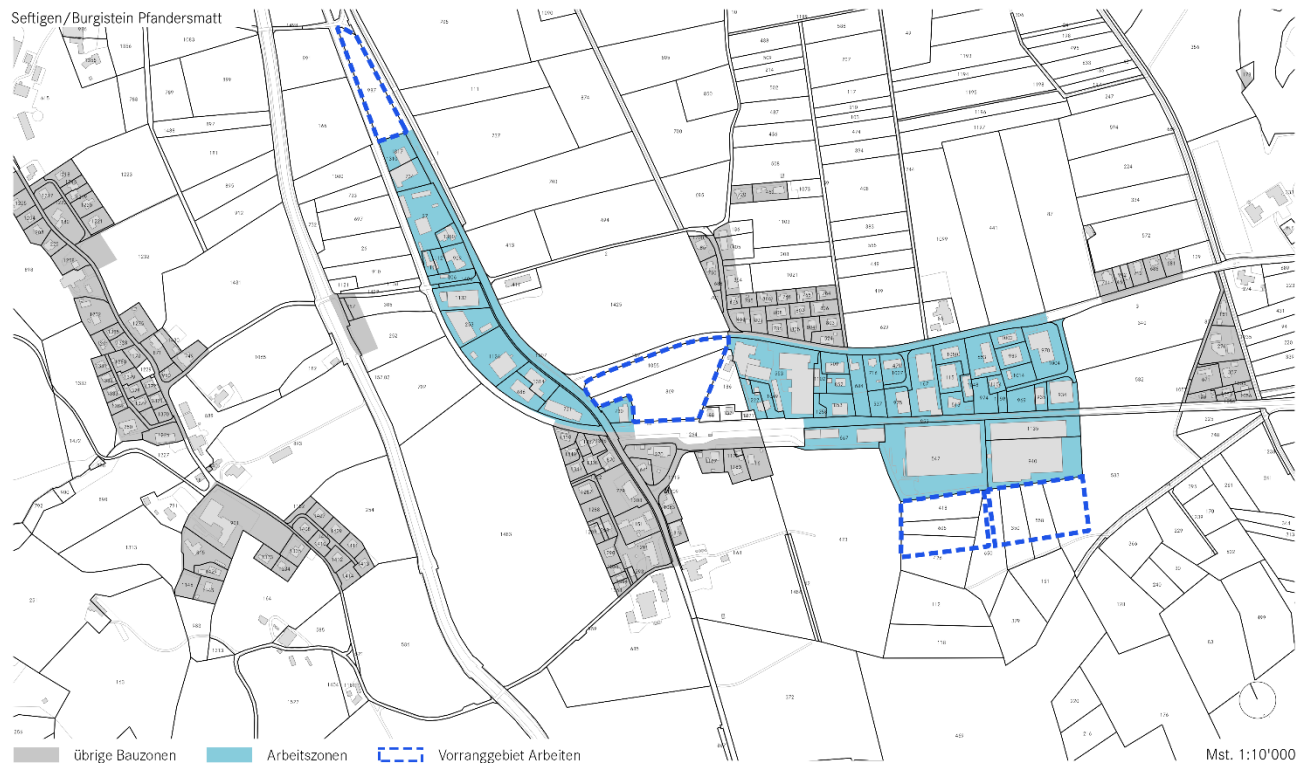
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

Gemeinde

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschrieb** Der Standort umfasst mehrere Teilbereiche.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen; Umgang mit den Grundsätzen gemäss kantonalem Richtplan
- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen
- Naturgefahren gelb

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.5	3.5	3

**ÖV-EGK aktuell** C

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

# Teilmassnahme Siedlung

## Därstetten Gewerbezentrum

**TOW.S-VA.2.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

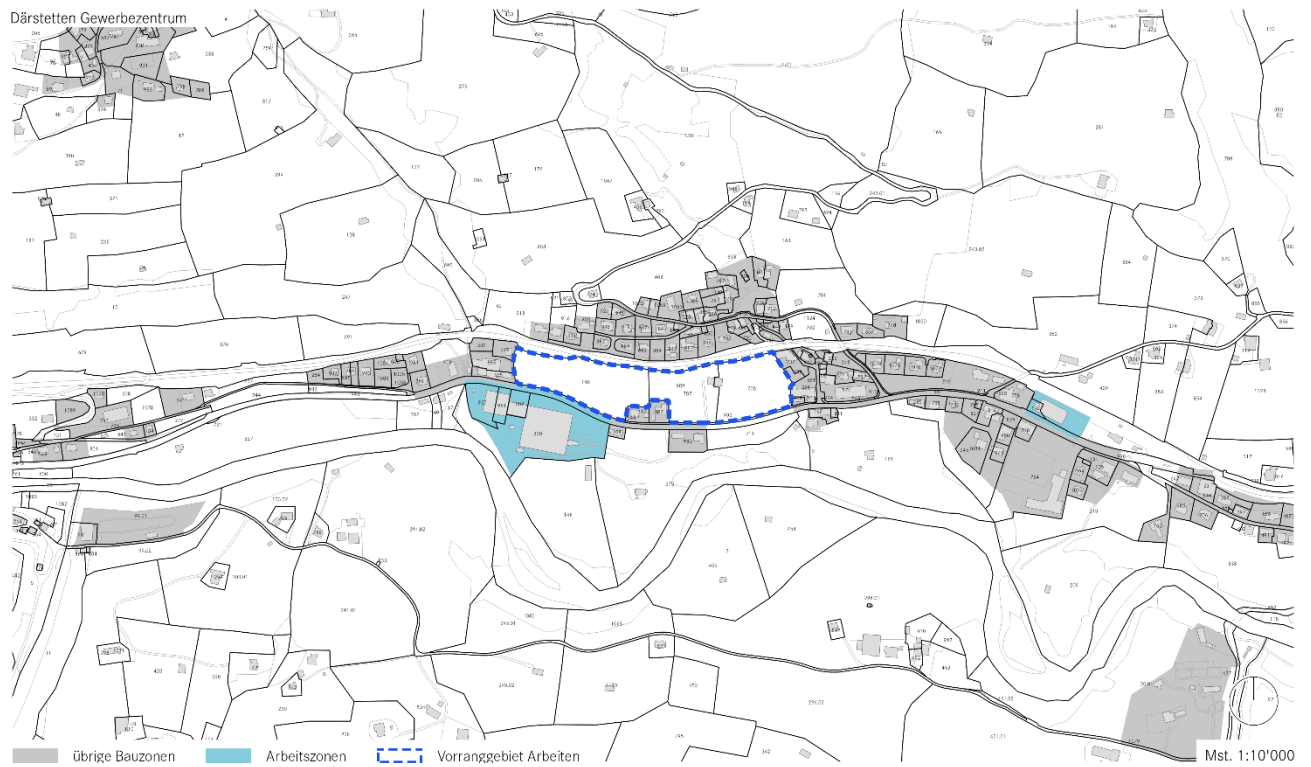
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

Gemeinde

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen



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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen
- Naturgefahren gelb
- Grosses Potenzial im Niderrsimmental trotz nicht ausreichender öV-EGK für Einzonung über 0.5ha

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

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

# Teilmassnahme Siedlung

## Diemtigen Burgholz Asmatti

**TOW.S-VA.2.3**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
24.07.2023	Antrag zur Aufnahme erweiterter Perimeter
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

### Federführende Stelle

Gemeinde  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
01.09.2023	Umsetzung in Ortsplanung
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

### Federführende Stelle

Gemeinde  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschreibung** Der Standort Asmatti ist eine Erweiterung des mehrheitlich ausgebauten Arbeitsgebiets Burgholz. Das Gebiet besteht aus zwei Teilen, wobei der westliche Teil bereits überbaut ist (Naturparkkäserei) und damit aus dem Vorranggebiet entlassen wird. Der östliche Teil, der als Erweiterung vorgesehen war, erhält neu die Koordinationsstufe «Festsetzung». Der Standort profitiert durch die Haltestelle Burgholz von einer optimalen ÖV-Erschliessung. Das Areal ist im kantonalen Richtplan als Fruchtfolgefläche ausgeschrieben. Zudem führt ein überregionaler Wildtierkorridor durch das Gebiet (wie auch durch das bestehende Arbeitsgebiet Burgholz).

Der Bedarf an FFF kann innerhalb der Gemeinde mit Flächen, die FF-Qualität aufweisen, jedoch nicht in das Inventar aufgenommen wurden, gedeckt werden. Die weiteren Voraussetzungen gemäss kant. Richtplan sind noch nachzuweisen.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

- Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**
- Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen; Umgang mit den Grundsätzen gemäss kantonalem Richtplan
  - Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen
  - Naturgefahren: Gefahrenkarte wird bis Herbst 2024 revidiert und ggf. Massnahmen definiert.
  - Wildtierkorridor

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6.6	6.6	6

**ÖV-EGK aktuell** D/E

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** - Konzept Arbeitszone Burgholz / Anpassung regionaler Richtplan, Infraconsult, 26. Juni 2023

# Teilmassnahme Siedlung

## Wimmis Eyfeld

### TOW.S-VA.2.6

RGSK-Umsetzungspriorität

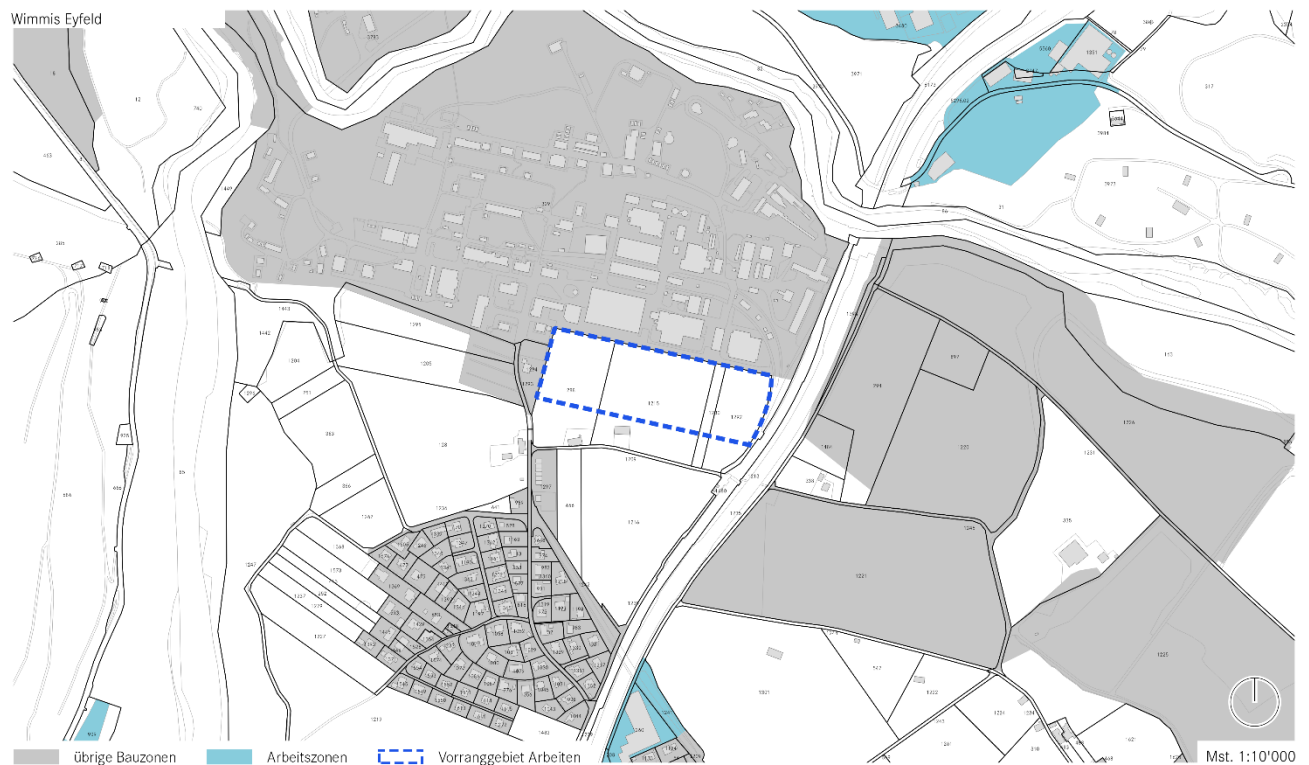
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

Gemeinde

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschreibung** Der Standort am Eingang zum Simmental eignet sich als Drehscheibe zwischen Simmental / Kandertal und der Agglomeration. Die Sicherheitszone der benachbarten Nitrochemie schränkt die mögliche Nutzung ein.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

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

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

**ÖV-EGK aktuell** D

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen Unteres Widi West

**TOW.S-VA.2.17**

RGSK-Umsetzungspriorität

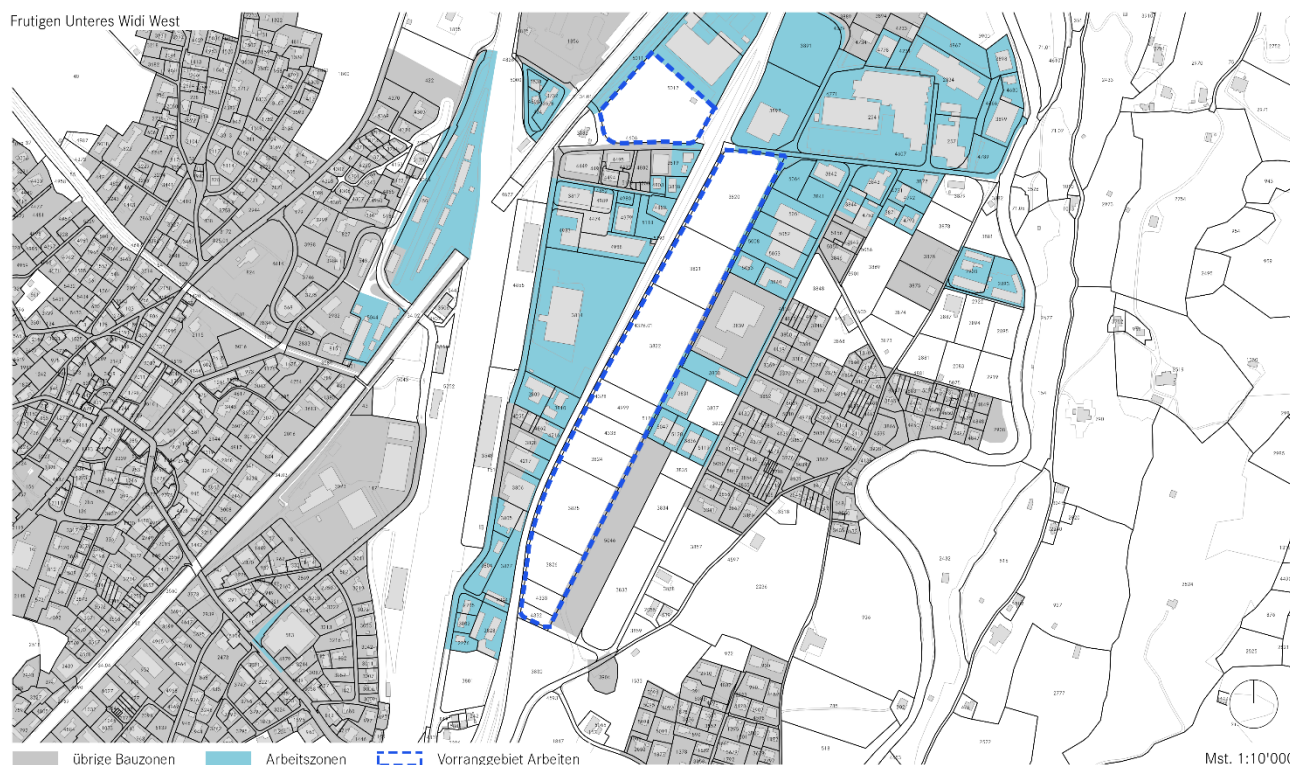
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschreibung</b>	Der Standort umfasst die Erweiterungsmöglichkeit des Arbeitsschwerpunktes Unteres Widi Ost. Idealer Standort aufgrund der übergeordneten Kriterien. Einer von zwei Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen</li> <li>- Kulturland</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.4	5.4	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	- MB TOW.S-SA.2.7 Frutigen Unteres Widi Ost (Arbeitsschwerpunkt)		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

# Teilmassnahme Siedlung Frutigen Wengmatti II

**TOW.S-VA.2.18**

RGSK-Umsetzungspriorität

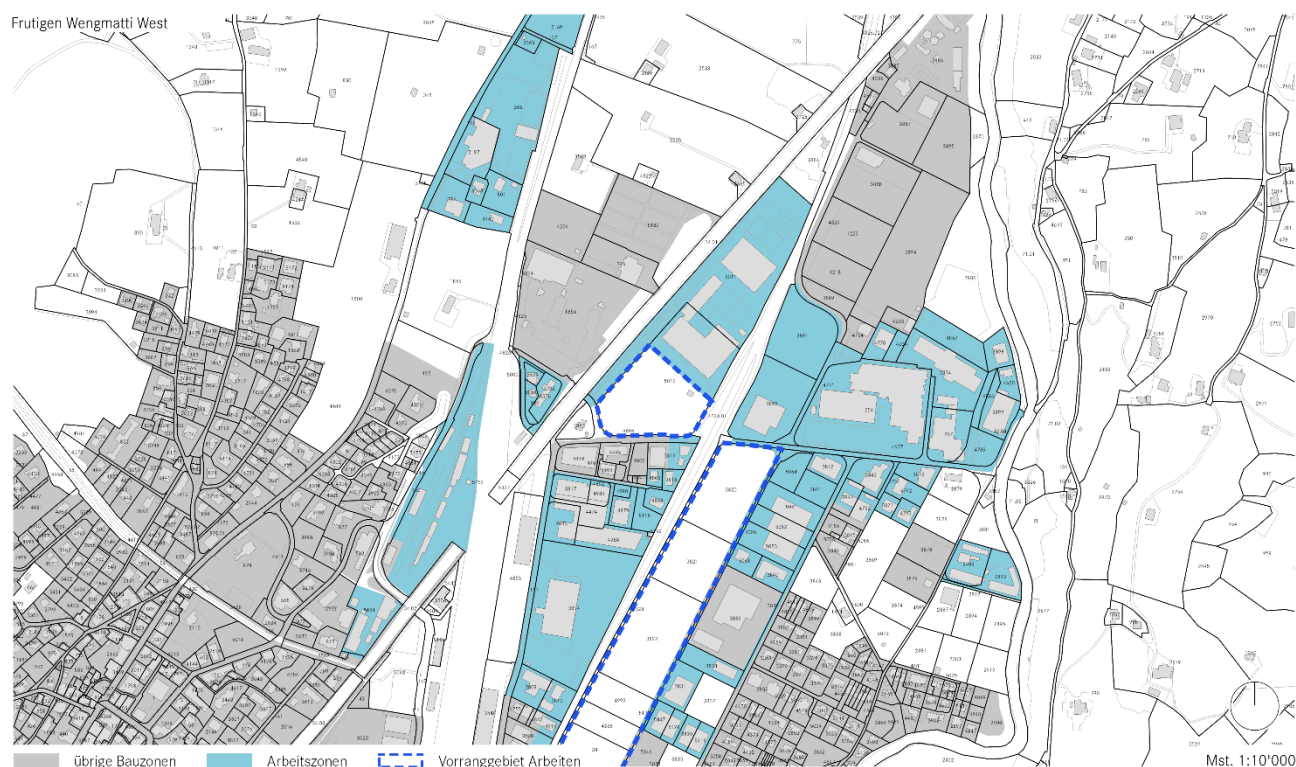
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



## Abgeschlossene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

Gemeinde

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

## Vorgesehene Planungs- und Umset- zungsschritte

### Termin

### Planungs-/Umsetzungsschritt

### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen



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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

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

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

**ÖV-EGK aktuell** D

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Massnahmen** - MB TOW.S-SA.2.8 Arbeitsschwerpunkt Wengmatti I

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** -

## 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 Standortausscheidung 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.

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>AP-Horizont</b>
	TOW.S-VÜ.1.1	Thun, Weststrasse Nord	A/B
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Keine		

# Teilmassnahme Siedlung

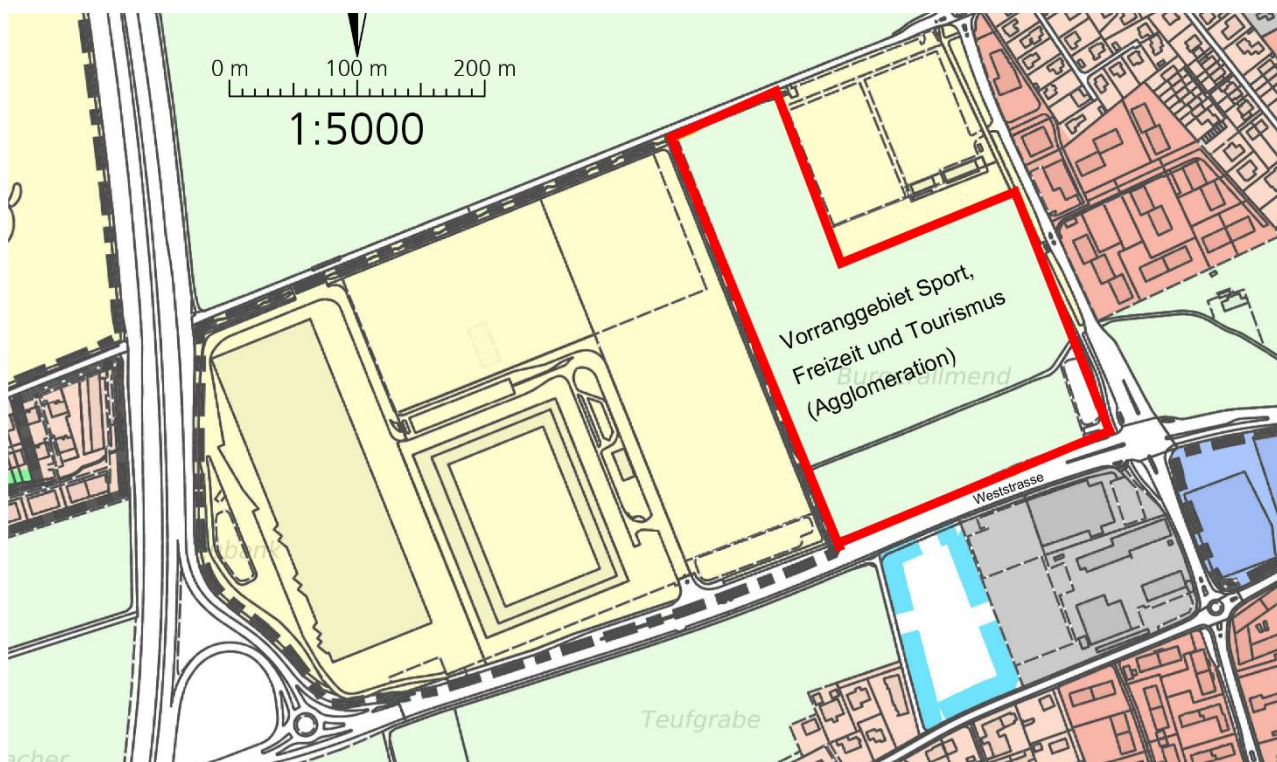
## Thun, Weststrasse Nord

### TOW.S-VÜ.1.1

AP5-Horizont  
A/B

Früherer ARE-Code  
**XXXX.X.XXX**  
Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

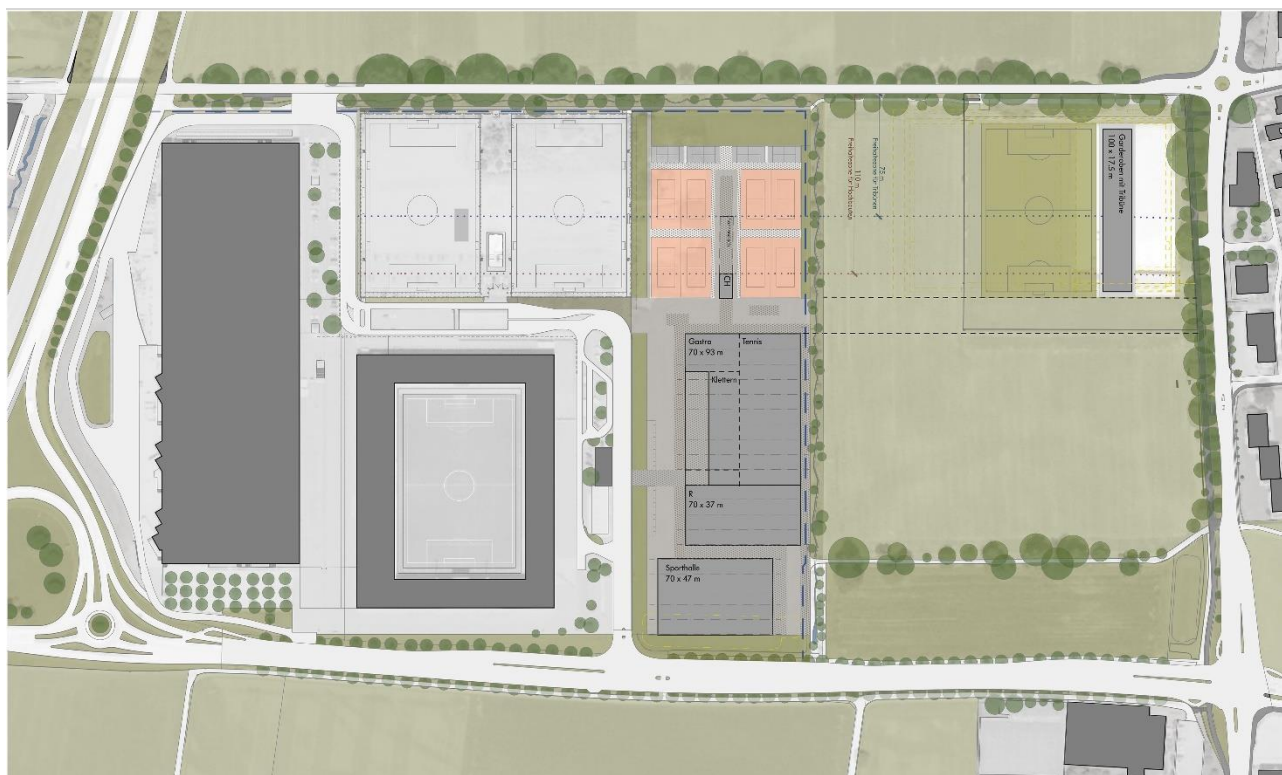


Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2012	Realisierung Stadion, EKZ	Bauherrschaft
	17.08.2019	Realisierung Rasenspielfelder	Bauherrschaft
	Q1 2023	Workshopverfahren Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (Richtprojekt)	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

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Siedlungsschwerpunkt Sport und Freizeit.
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Aufwertung Freiraum, Bereinigung Nutzungskonflikt Siedlungsrand, Erschliessung und Besucherlenkung in Naherholungsgebieten.
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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

<b>Verkehr (WK 1)</b>	Verkehrlich optimale Lage (direkt an Autobahnanschluss, gute ÖV- und Veloanbindung). ÖV wird durch tangential Buslinie noch verbessert. Fusswegverbindungen werden optimiert.
<b>Siedlung (WK 2)</b>	Konzentration Sport- und Freizeitnutzungen. Lage nahe dem Siedlungsgebiet, gute Erreichbarkeit mit ÖV, Velo- und Fussverkehr.
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Anbindung für Fuss- und Veloverkehr an Siedlungsgebiet wird in Abstimmung mit Siedlungserweiterung Siegenthalergut und begleitendem BGK verbessert.
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Klärung des Siedlungsrandes, Puffer zwischen Siedlungsgebiet und Landwirtschaft.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	-

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	17.1	5.9	5.7

<b>Einwohner/Arbeitsplätze</b>	<b>Einwohner aktuell</b>	<b>Arbeitsplätze aktuell</b>	<b>Einwohnerpotential zukünftig</b>	<b>Arbeitsplatzpotential zukünftig</b>
	0	0	0	0

<b>Nutzungsart</b>	<b>aktuell</b>	<b>zukünftig</b>
	Landwirtschaft, Sport, Freizeit	Sport, Freizeit

**Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung** Prüfung Erweiterung Fahrtenkontingent des verkehrsintensiven Standorts Thun Süd Gewässerraum, Archäologie, Naturschutz (Standort Kreuzkröte)

<b>ÖV-EGK</b>	<b>Gemäss ARE-Methode</b>		<b>Gemäss Kanton Bern</b>	
	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 Bürgerstrasse. 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**
- 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, Velohauptroute Buchholze-/Adlerstrasse (TOW.LV-Ü.2.1)
  - Thun, Durchwegung Lüssli-Pfandern (TOW.LV-Ü.2.2)
  - BGK Bürgerstrasse – 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

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

### TOW.S-VIV.1

RGSK-Umsetzungspriorität

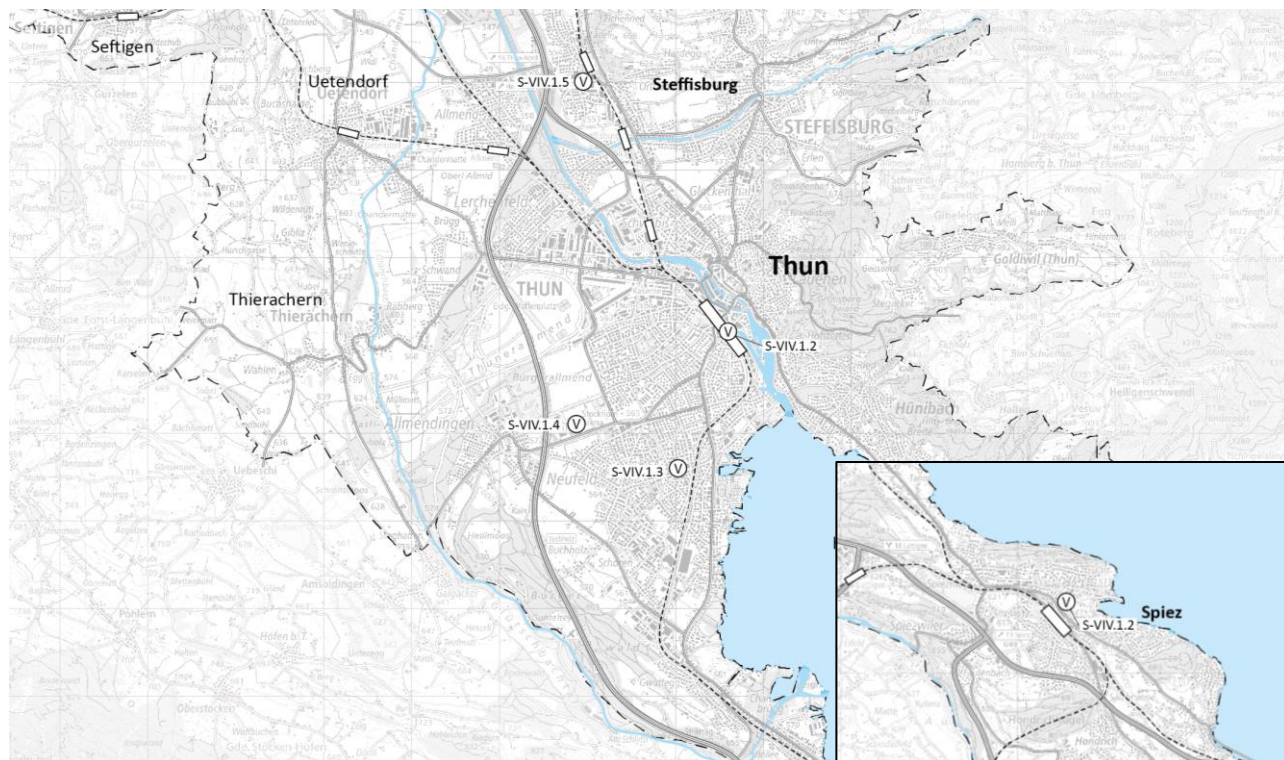
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

ERT

Gemeinden, Kanton (AGR)

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet.

#### Umsetzung:

1. Für die Festlegung eines ViV-Standorts gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_01 des kantonalen Richtplans.
2. In den RGSK werden die regionalen ViV-Standorte bezeichnet sowie die kantonalen ViV-Standorte als Hinweis übernommen (vgl. Rückseite Massnahmenblatt).
3. Eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung des RGSK.
4. Für die eigentümergeleitete Umsetzung auf Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.
5. Für bestehende ViV-Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.



Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
	TOW.S-VIV.1.1	Spiez, Zentrum	D
	TOW.S-VIV.1.2	Thun, Innenstadt	D
	TOW.S-VIV.1.3	Thun, Strättligenmarkt	D
	TOW.S-VIV.1.4	Thun, Thun Süd	D
	TOW.S-VIV.1.5	Heimberg, Megastore und Hobby	D

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Der Standort Thun Süd (TOW.S-VIV.1.4) liegt im Perimeter des Vorranggebiets Sport, Freizeit und Tourismus «Weststrasse Nord» (TOW.T-V.1.4).
- Diverse Umstrukturierungsgebiete gemäss Massnahmenblatt TOW.S-UV.1 liegen im Perimeter des ViV-Standorts Thun-Innenstadt (TOW.S-VIV.1.2). Das Umstrukturierungsgebiet «Zentrumsentwicklung Spiez» liegt im ViV-Standort Spiez Zentrum (TOW.S-VIV.1.1).

**Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt B\_01
- Teilrichtplan verkehrsentensive Standorte der Region TIP, 2002

### Übersicht verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Thun

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen					
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze	KS	Hinweis: ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl)	Bemerkung
TOW.S-VIV.1.1	Spiez, Zentrum		AL		Besitzstandwahrung best. ViV-Standort
TOW.S-VIV.1.2	Thun, Innenstadt		AL	Spital Thun (2'700)	Besitzstandwahrung best. ViV-Standort; Erweiterung Spital Thun
Bestehende ViV-Anlagen					
TOW.S-VIV.1.3			AL	Strättligenmarkt Thun (3'900)	Besitzstandwahrung best. Anlage

Hinweis: Kantonale ViV-Standorte				
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze	Bestehende ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl)	Bemerkung
TOW.S-VIV.1.4	Thun, Thun Süd	13'100	Migros Oberland (8'000); Panorama Center (5'100)	Anpassung Fahrtenzahl beabsichtigt
TOW.S-VIV.1.5	Heimberg, Megastore und Hobby	6'600	Coop Megastore und Hobby (6'000)	-

Einzelmassnahme Siedlung

## Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel ohne/mit Inter- essenabwägung (ERT inkl. Ag- glomeration)

**TOW.S-Bgo/Bgm.1 /  
TOW.L-Tg.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	Kanton (AGR)
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)</b>	-	

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

**Umsetzung:**

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

-

---

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Regionaler Landschaftsrichtplan ERT, 2019

---

Einzelmassnahme Siedlung

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

**TOW.S-Bgo.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	Kanton (AGR)
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen	

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

Die Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung im Kandertal und Obersimmental-Saanenland wurden in den entsprechenden Landschaftsrichtplänen festgelegt. Im Zusammenhang mit deren Festsetzung im RGSK bestehen noch offene Fragen, die zu klären sind.

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

-

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Regionale Landschaftsrichtpläne Kandertal und Obersimmental-Saanenland, 2018
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Einzelmassnahme Siedlung

# Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen

**TOW.S-Ü.1**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	ERT	Gemeinden, Kanton (AGR)	
Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz Richtplan RGSK	Koordinationsstand kantona- ler Richtplan	
	Festsetzung	Nein	-
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)	-		

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

**Zielsetzung:**

Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. Die Rahmenbedingungen für einen innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen sind definiert.

**Umsetzung:**

1. Der Entwicklungsraum Thun beobachtet die Siedlungsentwicklung, stellt allfällige Abweichungen gegenüber den Bevölkerungszielen fest und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf.
2. Die Gemeinden veranlassen zeitgerecht die nötigen planungsrechtlichen und weiteren Massnahmen zur Erreichung der Baureife der entsprechenden Siedlungsflächen.
3. Der Baulandbedarf Wohnen wird nach kantonalem Richtplan ermittelt. Ein Ausgleich der sich daraus ergebenden Baulandbedarfskontingente zwischen den Gemeinden ist möglich und anzustreben. Gemeinden, die z.B. infolge fehlender geeigneter Siedlungserweiterungsgebiete nicht ihren gesamten Bedarf ausschöpfen, können bis zu 2/3 der Kontingente an andere Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Thun im Rahmen folgender Bedingungen abgeben:
  - a. Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden.
  - b. Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein.
  - c. Übertragungen von Baulandbedarfskontingenten dürfen nur für die Einzonung und Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung erfolgen.
  - d. Die Dichte der nutzniessenden Vorranggebiete Siedlungserweiterung entspricht einer Geschossflächenziffer GFZo, welche mindestens 0.1 höher liegt als gemäss kantonalem Richtplan für den entsprechenden Raumtyp vorgesehen ist (siehe Richtplan Kt. Bern Massnahmenblatt A\_01).
  - e. Die Gebiete, auf die Baulandbedarfskontingente übertragen werden können, müssen mindestens die Güteklasse C der öV-Erschliessung aufweisen. Zudem wird eine gute bis sehr gute Einbindung in das übergeordnete MIV- und LV-Netz vorausgesetzt.
  - f. Auf dem einzuzonenden Gebiet ist mit geeigneten Vorgaben eine hohe städtebauliche Qualität zu gewährleisten.
  - g. Die Verfügbarkeit des einzuzonenden Landes muss sichergestellt sein.
  - h. Die Übertragung von Baulandbedarfskontingenten bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Die Geschäftsstelle prüft unter Einbezug des Ausschusses Entwicklung, ob die Bedingungen eingehalten sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Kommission Wirtschaft.

Der Anhang zu Massnahmenblatt TOW.S-Ü.1 enthält nähere Einzelheiten und Kriterien zum Verfahren zur Übertragung von Siedlungsflächen.

4. Die Gemeinden fördern die Vielseitigkeit und Qualität des Wohnungsangebotes und dessen Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse mittels bau- und planungsrechtlicher sowie liegenschaftspolitischer Massnahmen.

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Ein Siedlungsflächenausgleich hat zwingend in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.1 stattzufinden.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

## **Anhang zum Massnahmenblatt TOW.S-Ü.1, Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen**

### Verfahren zur Inanspruchnahme einer Übertragung von Siedlungsflächen:

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



Einzelmassnahme Siedlung

## Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool

**TOW.S-Ü.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	ERT	Gemeinden, Kanton (AGR)
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)</b>	-	

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. Der regionale Arbeitszonenpool wird gemäss Auftrag aus der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“ umgesetzt. Er bewirtschaftet und steuert das Arbeitszonenangebot in Abhängigkeit zur Nachfrage innerhalb der Region.

**Umsetzung:**

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Der Regionale Arbeitszonenpool bewirtschaftet die Regionalen Arbeitsschwerpunkte gemäss dem Massnahmenblatt TOW.S-SA.1 bzw. die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss dem Massnahmenblatt TOW.S-VA.1 sowie die Arbeitsflächen im ESP Thun Nord gemäss Teilmassnahme TOW.S-UV.1.7.
- 

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Einzelmassnahme Siedlung

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

### TOW.S-Ü.3

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	ERT	Gemeinden, Kanton (AGR)
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Nein
		-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)</b>	Die Möglichkeiten und Auswirkungen einer überkommunalen Kompensation von Fruchtfootflächen müssen unter Berücksichtigung der übergeordneten Grundlagen detailliert geprüft werden.	

<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. Die Rahmenbedingungen für eine überkommunale Kompensation von Fruchtfolgeflächen werden geklärt.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erarbeitung von Kriterien und einem gemeinsamen Vorgehen zur überkommunalen Kompensation von FFF.</li> <li>2. Anwendung und Überprüfung des Vorgehens und der Kriterien im Rahmen eines konkreten Pilotprojekts.</li> <li>3. Festschreibung des Prozesses und der Anforderungen an die überkommunale Kompensation von FFF im RGSK TOW.</li> </ol>
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Massnahmenblatt steht in einem engen Bezug zum Innerregionalen Siedlungsflächenausgleich Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.1 und zum Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2.</li> <li>- Es dient der Umsetzung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten gemäss den Massnahmenblättern TOW.S-VW.1 bzw. TOW.S-VA.1.</li> </ul>
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sachplan Fruchtfolgeflächen, ARE</li> <li>- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_06</li> </ul>

Einzelmassnahme Siedlung

## Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren

**TOW.S-Ü.4**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
<b>Koordination</b>	Regionen <b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	Gemeinden, Kanton (AGR, AÖV) <b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	MB C_01 Festsetzung
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen	

Teilregion	Zentrum	Stufe
Niedersimmental	Erlenbach/Oey	Zentrum 4. Stufe
Obersimmental	Zweisimmen	Zentrum 4. Stufe
Engstligental	Adelboden	Tourismuszentrum
Kandertal	Kandersteg	Tourismuszentrum
Simmental	Lenk	Tourismuszentrum

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

**Umsetzung:**

1. Die regionalen Zentren 4. Stufe sollen in ihren Zentrumsfunktionen gestärkt und fortlaufend überprüft werden.
2. Für die Festlegung von regionalen Zentren 4. Stufe gelten folgende Kriterien:
  - a. Gute ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse D) und MIV-Erschliessung (Kantonsstrasse): direkte Verbindungen in ein übergeordnetes Zentrum, Verbindungen ins Umland
  - b. Die Gemeinde verfügt über ein öffentliches Dienstleistungsangebot (Sekundarstufe I, Regionalspital, etc.)
  - c. Kernort liegt auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss kantonalem Richtplan
3. Die Zentren 4. Stufe nehmen innerhalb ihrer Teilregion folgende Funktionen wahr:
  - a. Ausübung einer Zentrumsfunktion, u.a. als Identifikationspunkte für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb oder den Tourismus.
  - b. Bereitstellen benötigter Dienstleistungen und Infrastrukturen
  - c. Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.
4. Durch die Zentrumsfunktion ergeben sich für die Gemeinden folgende Rechte und Pflichten:
  - a. Es besteht die Möglichkeit zur Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen, sofern die Kriterien gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.2 erfüllt sind.
  - b. Die Teilnahme am Wettbewerb ESP Wohnen ist möglich.
  - c. Die Zentrumsfunktion wird bei Verbesserungen des ÖV berücksichtigt.
  - d. Die Gemeinden engagieren sich für Massnahmen zur Reduktion von Mobilität bzw. zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV und LV (Mobilitätsmanagement, Park + Ride / Bike + Ride etc.).

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Wohnschwerpunkte gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.2 und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.2 sind im ländlichen Raum nur in den kantonalen und regionalen Zentren und Tourismusorten zulässig.
- Ein innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen gemäss TOW.S-Ü.1 ist möglich.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_01

# Massnahmenpaket Landschaft

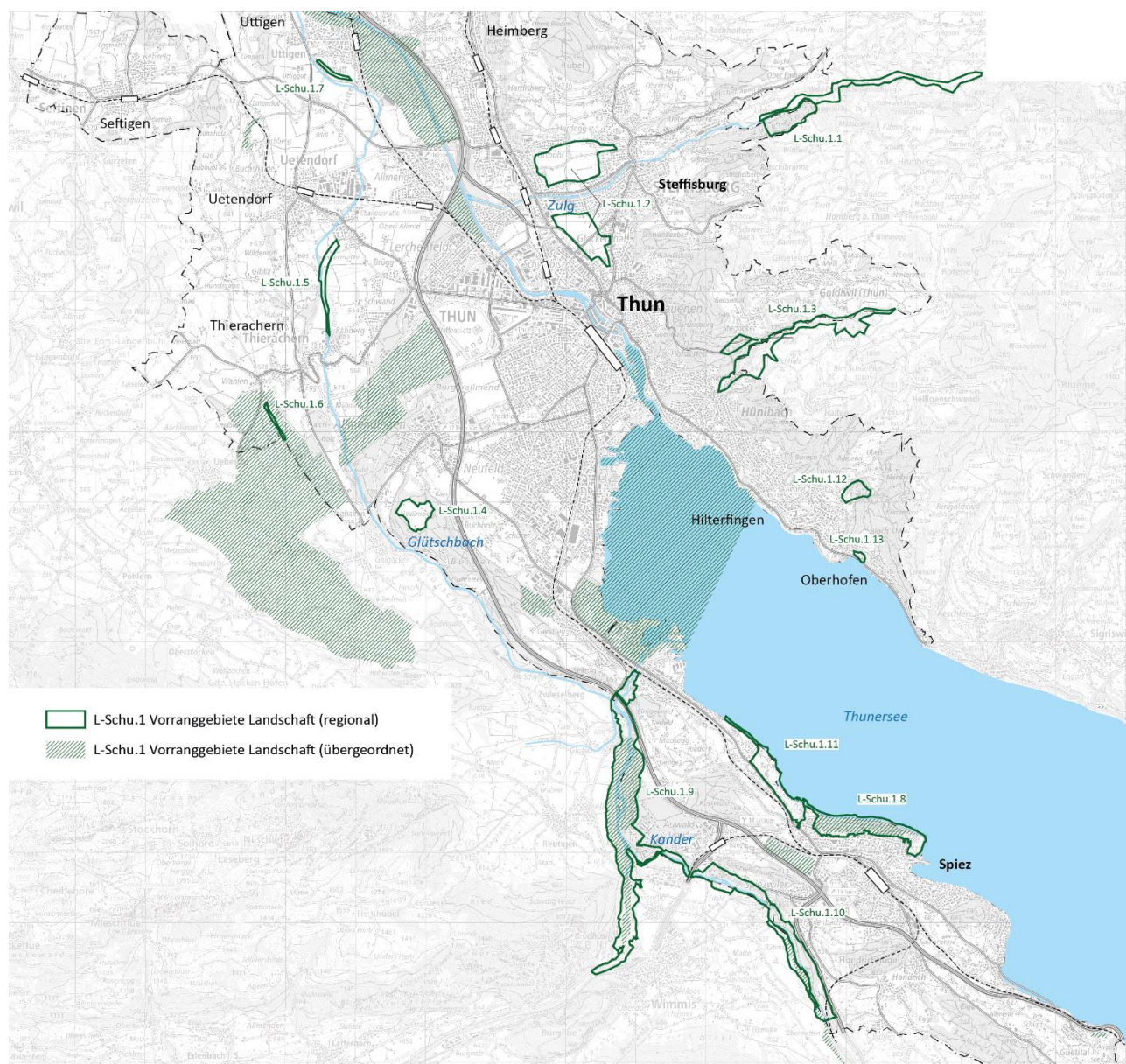
## Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)

### TOW.L-Schu.1

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X**

Unterkategorie  
**X**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinden

ERT, Kanton (AGR, LANAT)

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

**Umsetzung:**

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

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.L-Schu.1.1	LS14 Zulgraben	D
TOW.L-Schu.1.2	LS15 Ortbüehl	D
TOW.L-Schu.1.3	LS16 Cholerenschlucht	D
TOW.L-Schu.1.4	LS17 Haslimoos	D
TOW.L-Schu.1.5	LS18 Glütschbach	D
TOW.L-Schu.1.6	LS19 Walenbach	D
TOW.L-Schu.1.7	LS20 Glütschbach	D
TOW.L-Schu.1.8	LS21 Rebberge	D
TOW.L-Schu.1.9	LS22 Kander	D
TOW.L-Schu.1.10	LS23 Schachenwald	D
TOW.L-Schu.1.11	LS24 Ghei (Einigen)	D
TOW.L-Schu.1.12	LS41 Balmbruch	D
TOW.L-Schu.1.13	LS42 Rebberg	D

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

-

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt E\_08
- Landschaftsrichtplan ERT 2019



## Massnahmenpaket Landschaft

# Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)

### TOW.L-Schu/Scho.2

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	Regionen, Kanton (AGR, LANAT)
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Die bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.</p> <p>Umsetzung: 1. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft umfassen die folgenden Gebiete: Mit Koordinationsstand Ausgangslage (übergeordnete Festlegung):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)</li><li>- Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate</li><li>- Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume)</li><li>- Kantonale Naturschutzgebiete</li></ul>	

Mit Koordinationsstand Festsetzung:

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

**Teilmassnahmen des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
TOW.L-Schu.2.1	Regionale Landschaftsschutzgebiete Entwicklungsraum Thun (ERT)	Daueraufgabe
TOW.L-Schu.2.2	Regionale Landschaftsschutzgebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L-Schu.2.3	Regionale Landschaftsschutzgebiete Obersimmental-Saanenland (OSSA)	Daueraufgabe
TOW.L-Scho.2.1	Landschaftsschongebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L-Scho.2.2	Landschaftsschongebiete Obersimmental-Saanenland (OSSA)	Daueraufgabe
TOW.L-Scho.2.3	Nutzungsempfindliche Gebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L-Scho.2.4	Nutzungsempfindliche Gebiete Obersimmental-Saanenland (OSSA)	Daueraufgabe

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Die Vorranggebiete Landschaft überlagern sich teilweise mit dem Seeufergebiet gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.1 sowie den Flussufer gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.2.

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

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

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	Festsetzung	-	-

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

**Flächenbeanspruchung  
FFF (ha)** -

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

# Massnahmenpaket Landschaft

## Freiräume und Pärke

### TOW.L-Ü.2

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

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)

**Massnahmenbeschreibung**

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- Kant. Richtplanrelevanz  
ler Richtplan RGSK**

**Koordinationsstand kant.  
Richtplan**

Festsetzung

-

-

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

**Massnahmenbeschreibung**

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.

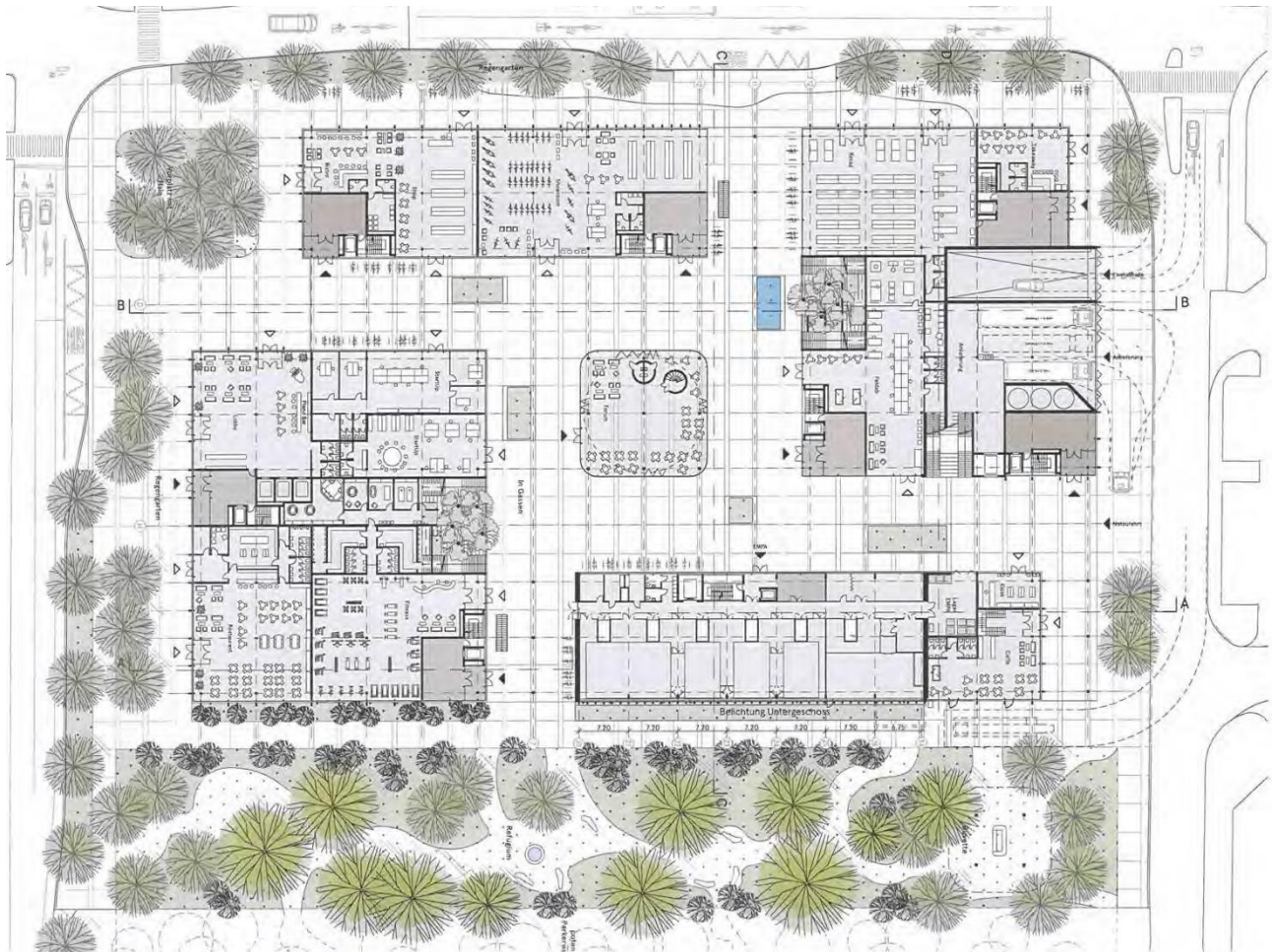


Bild: Grundriss EG Baufeld B5, ZPP R «Thun Nord», Stadt Thun 2021

**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  
ler Richtplan RGSK**

**Koordinationsstand kant.  
Richtplan**

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)

<b>Beteiligte und Kosten</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	Stadt Thun	-	-

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

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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	Kant. Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kant. Richtplan
	Festsetzung	-	-

**Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung** 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  
X.X ABC ABC

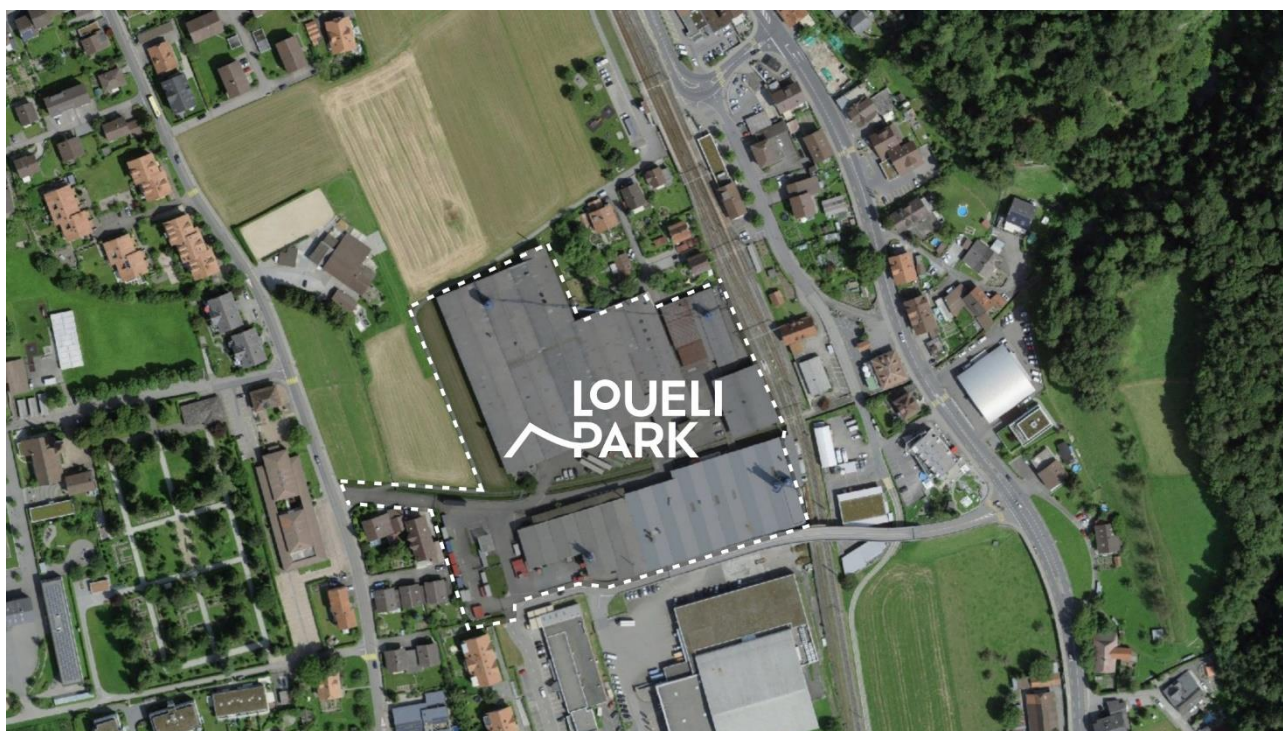


Bild: Perimeter Entwicklungsgebiet Louelipark

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	

**Massnahmenbeschrieb**

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 Um-  
gang mit Umweltschutzge-  
setzgebung** 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**

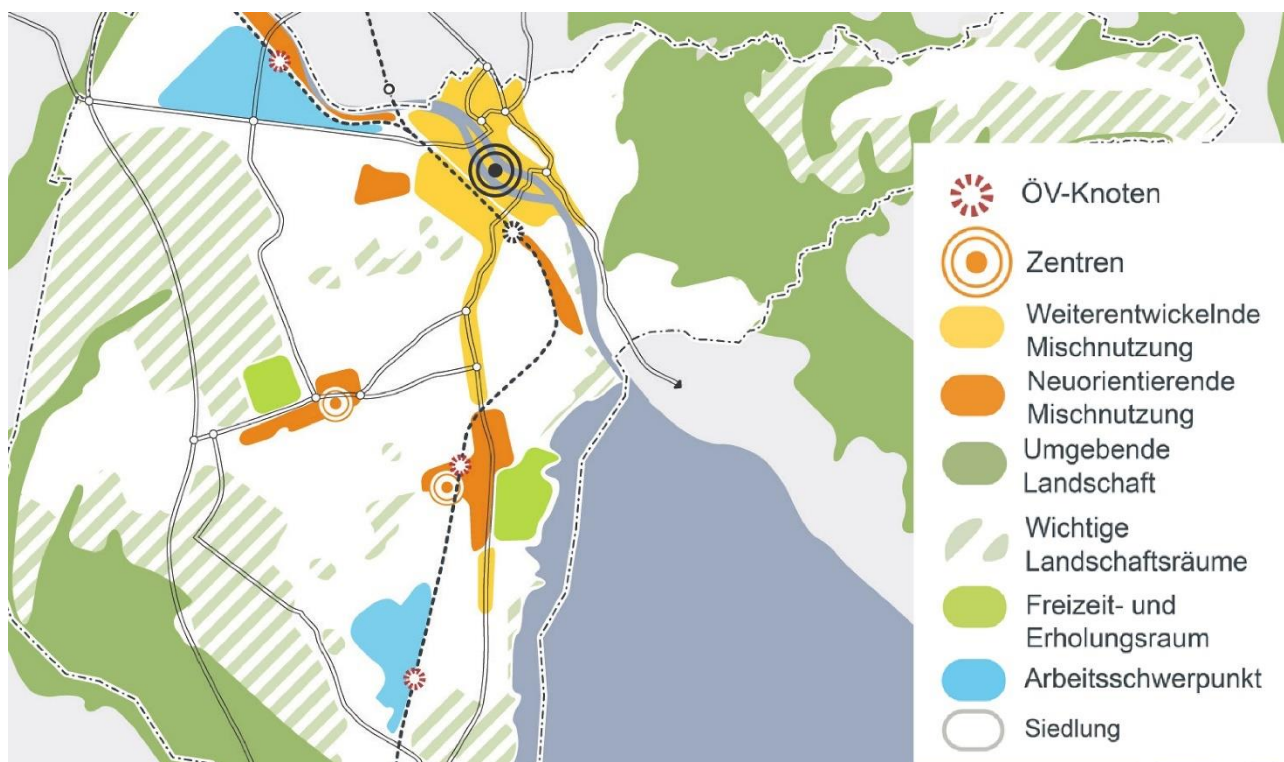


Bild: Ausschnitt STEK, Stadt Thun 2019

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

**Massnahmenbeschreibung**

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 Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung**

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

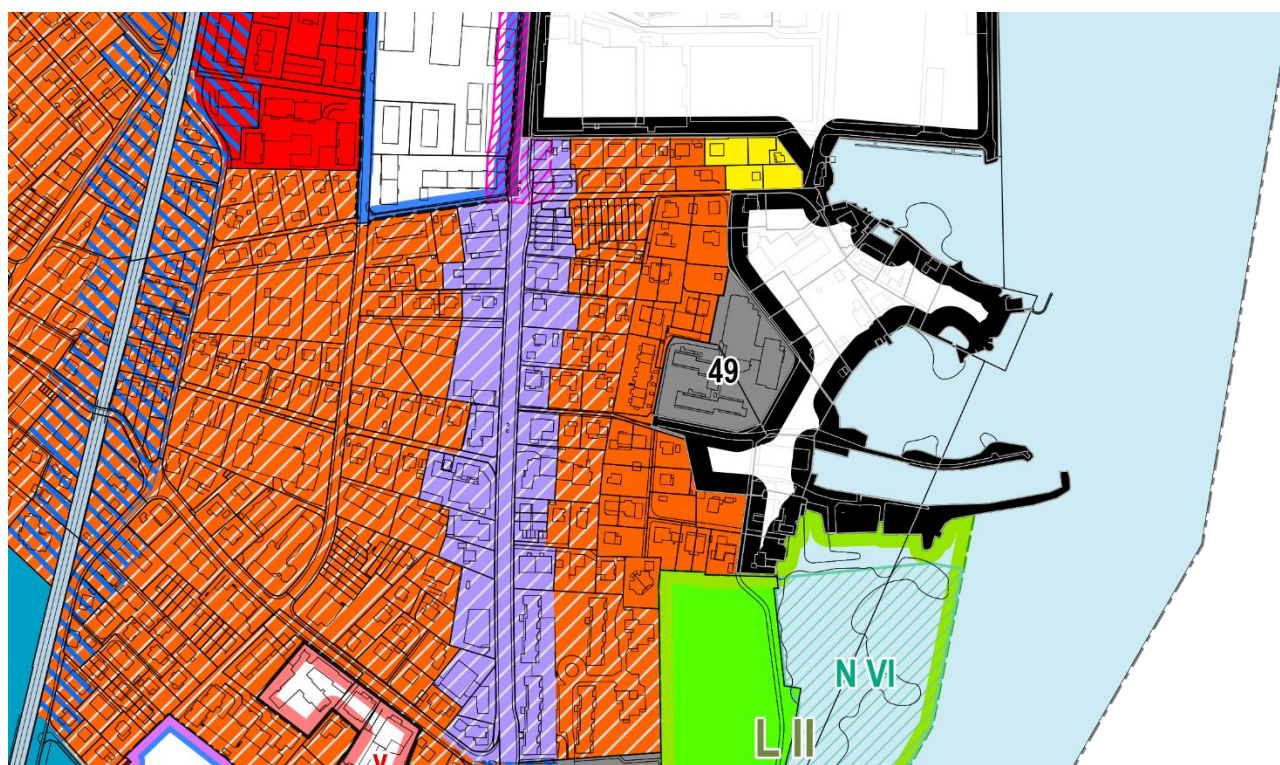


Bild: Ausschnitt Zonenplan Pfaffenbühl, Genehmigungsexemplar Stadt Thun 2023

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)

**Massnahmenbeschreibung**

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- Kant. Richtplanrelevanz  
ler Richtplan RGSK****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  
**X.X ABC ABC**

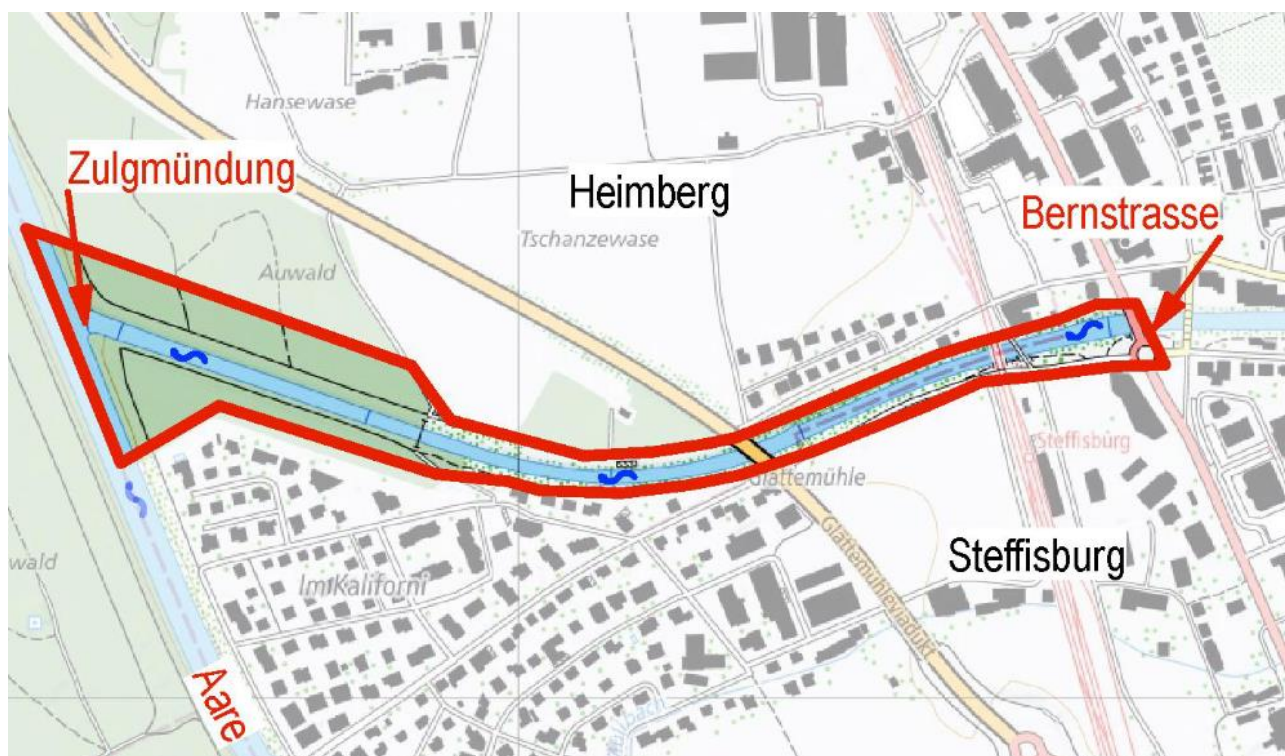


Bild: Projektperimeter (rot umrandet) zwischen der Zulgmündung und der Brücke Bernstrasse

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

**Massnahmenbeschreibung**

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**

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsstand kant.  
Richtplan**

-

**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)

**Massnahmenbeschreibung**

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**

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Hier Text einfügen

**Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien**

<b>Verkehr (WK 1)</b>	Hier Text einfügen
<b>Siedlung (WK 2)</b>	Hier Text einfügen
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Hier Text einfügen
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Hier Text einfügen

**Koordination**

<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kant. Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
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**

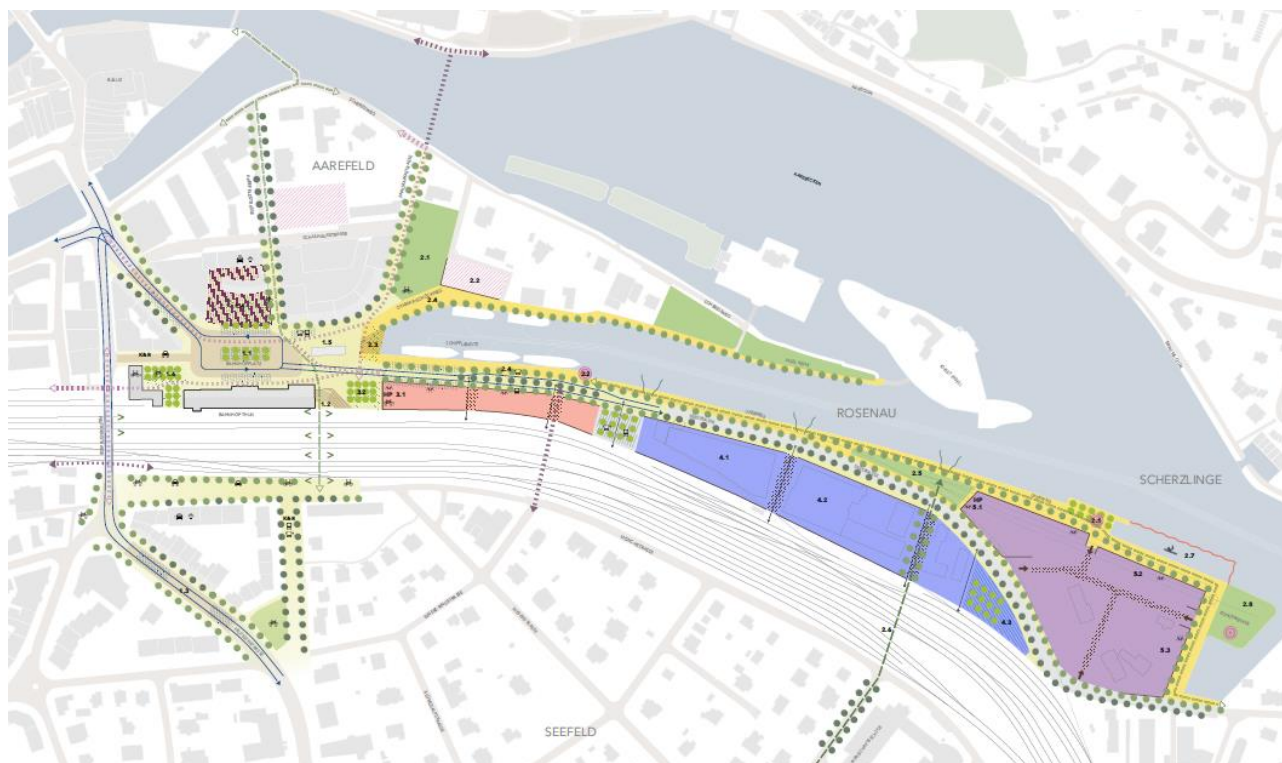


Bild: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

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 Scherzlingen	Kanton BE, Balmholz AG
	31.12.2029	Erlas/Revision Grundordnung (ZPP oder UeO/USP) Bahnhof, Aarefeld Süd, Rosenau-Scherzlingen	Stadt Thun (PLA)

ab 2032      Realis. Stadtboulevard Seestrasse und      Stadt Thun (TBA)  
 Neugestaltung Uferraum (etappenweise)

**Massnahmenbeschreibung**

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	Kant. Richtplanrelevanz	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**

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

# Massnahmenpaket Landschaft

## Siedlungsnaher Erholungsgebiete

### TOW.L-Ü.4

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
	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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>
	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**

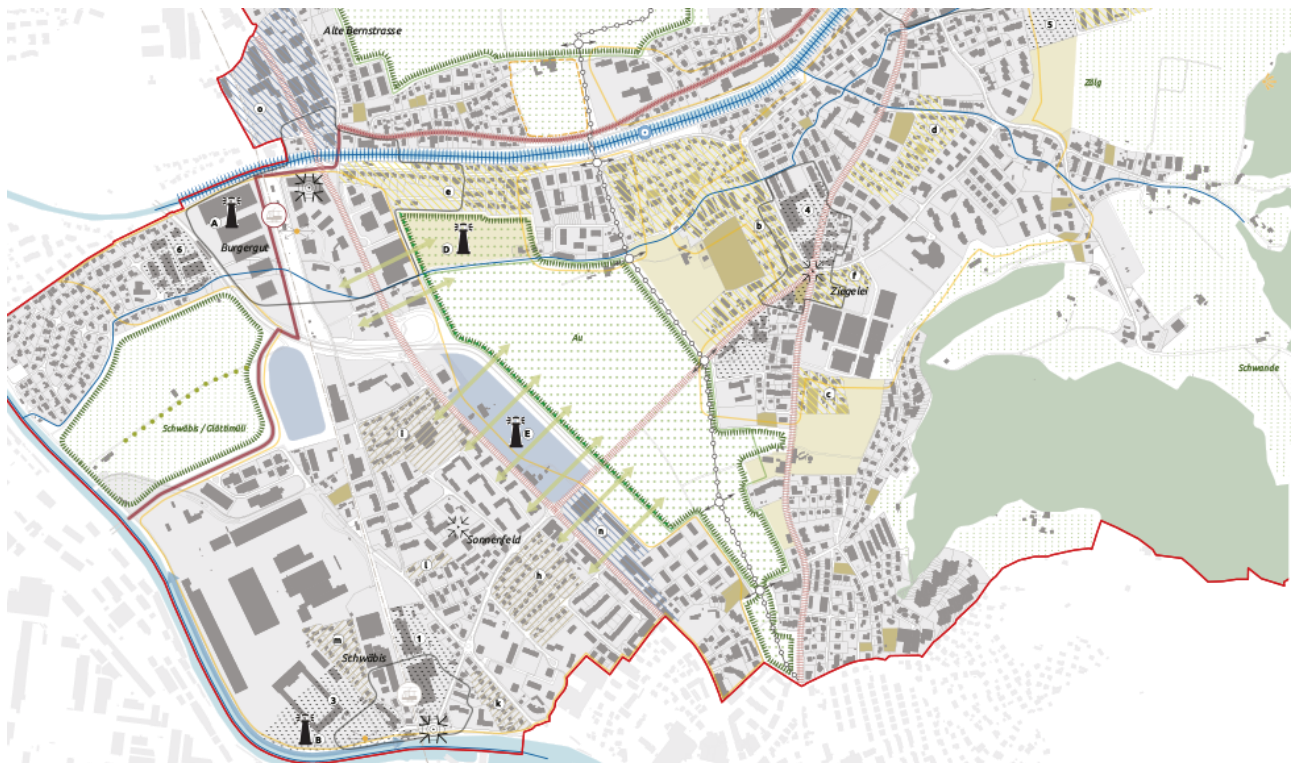


Bild: Ausschnitt Raumentwicklungskonzept 2035, Steffisburg 2018

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 Um-  
gang mit Umweltschutzge-  
setzgebung** 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. begrünte Kreisel, Baumgruppen auf Plätzen) sowie lineare Elemente (z.B. strassenbegleitendes Grün, Baumalleen). Sie sind wichtig zur ökologischen Vernetzung im Siedlungsgebiet und dienen zugleich zur Reduktion von Hitzeinseln durch Beschattung und Verdunstung sowie zur Aufnahme von Regen- bzw. Oberflächenwasser im Sinne des Schwammstadtprinzips.

Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Bei der Aufwertung von Strassenräumen und Platzgestaltungen in Ortskernen und Quartieren (BGK) sind die Themen Stadtklima und Schwammstadt mitzubedenken.



- Der Versiegelungsgrad im öffentlichen (Strassen-)Raum ist zu reduzieren und es sind, wo möglich, Baumpflanzungen zur Beschattung vorzunehmen.
- Kreiselflächen und Verkehrsinseln sind, wo möglich, zu begrünen.
- Entlang von Verbindungsachsen für den Fuss- und Veloverkehr sind, wo möglich, Grünstreifen und/oder Baumreihen vorzusehen.

Einzelmassnahme Landschaft  
**Geotop Faulenseemoos**

**TOW.L-Ü.6**

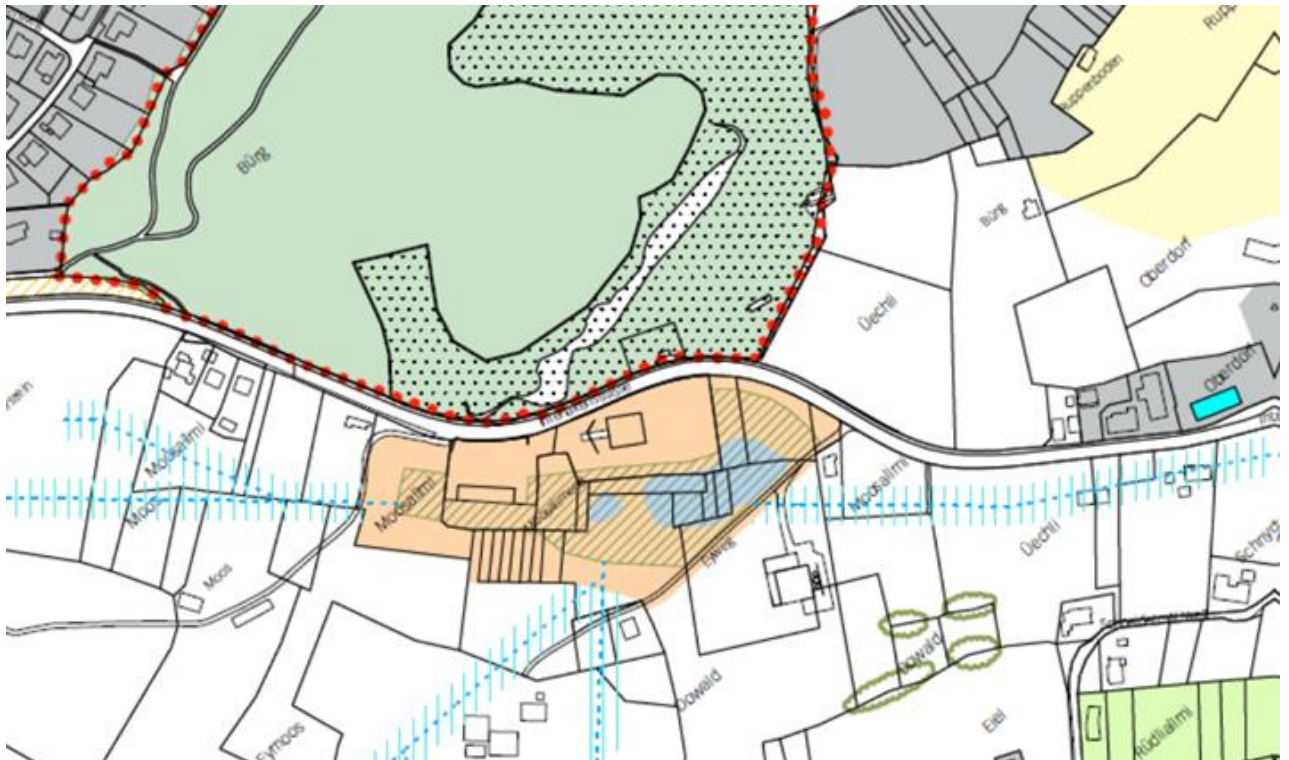
RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X**

Unterkategorie

**X**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ERT, Kanton (AGR, LANAT), BAFU
Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz Richtplan RGSK	Koordinationsstand kantona- ler Richtplan
	Festsetzung	Ja (Neuaufnahme) -
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)	Mögliche Interessenkonflikte mit Siedlung und Landwirtschaft sind zu klären.	

**Ich bin ein Platzhalter-Bild und  
muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

**Umsetzung:**

1. Prüfung der Aufnahme im regionalen Landschaftsrichtplan ERT im Rahmen der nächsten Teilrevision.
2. Antrag übergeordnete Unterschutzstellung auf Kantons- oder Bundesstufe.
3. Umsiedlung der ansässigen Gewerbebetriebe.
4. Vernässungsversuch und Einwässerung des Gebiets.

---

Flächenbeanspruchung FFF -  
(ha)

---

Bezug zu weiteren Massnahmen -

---

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Baureglement und Schutzzonenplan der Gemeinde Spiez, 2013
- Technische Berichte Geotopschutzgebiet, Gemeinde Spiez

---

Einzelmassnahme Landschaft

# Regionale Naturpärke und UNE- SCO-Weltwerbe SAJA

**TOW.L-Ü.4**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Regionen	Regionale Naturpärke Diemtigtal, Gantrisch und UNESCO-Welterbe SAJA, Gemeinden, Kanton
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen	

<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	Die Perimeter der regionalen Naturpärke Diemtigtal und Gantrisch und des UNESCO-Welterbe SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) sind im RGSK als Festsetzung aufgenommen und werden in der RGSK Karte dargestellt. Die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke in ihren Ortsplanungen.
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Es befinden sich diverse Landschaftsschutzgebiete sowie auch vereinzelt regionale Arbeitsschwerpunkte bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten ländlicher Raum im Perimeter der Naturpärke. Im Perimeter des Naturparks Diemtigtal befindet sich das Intensiverholungsgebiet Wiriehorn.
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<p><b>Ziele der Pärke:</b></p> <p><b>Regionaler Naturpark Diemtigtal</b> Die strategischen Leitziele des Regionalen Naturparks Diemtigtal orientieren sich an Art. 23g NHG und an Art. 15, 20 und 21 Päv. Der Regionale Naturpark Diemtigtal bezweckt insbesondere,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Qualität von Natur und Landschaft zu erhalten und aufzuwerten und</li> <li>- die nachhaltig betriebene Wirtschaft zu stärken und die Vermarktung der im Park erzeugten Waren und Dienstleistungen zu fördern.</li> </ul> <p>Der überregionale Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal (2014) bildet zusammen mit der Charta (2011) die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung des Parks. Mit dem Richtplan wird der regionale Naturpark Diemtigtal räumlich gesichert und raumwirksame Tätigkeiten werden aufeinander abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt. Dadurch sollen die vorhandenen ökologischen und sozio-ökonomischen Werte erhalten und entwickelt werden.</p> <p>Der Regionale Naturpark Diemtigtal zeichnet sich aus als</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltungs- und Entwicklungsgebiet für Tier- und Pflanzenwelt sowie Natur- und Kulturlandschaften,</li> <li>- bedeutendes Ausflugsziel für inländische und ausländische Gäste im Berner Oberland,</li> <li>- Wirtschaftsstandort für die in der Region ansässigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe,</li> <li>- qualitativ hochwertiger Lebensraum für die Wohnbevölkerung.</li> </ul> <p><b>Regionaler Naturpark Gantrisch</b> Der Naturpark Gantrisch liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (Gemeinden im Wirkungssperimeter: Burgistein, Forst-Längenbühl, Gurzelen, Wattenwil). Der Regionale Naturpark Gantrisch ist ein Förder- und Koordinationsinstrument zur nachhaltigen Regionalentwicklung, basierend auf den drei Dimensionen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft. Träger des Projektes ist der Förderverein Gantrisch (FRG).</p> <p>Ziel ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung, Aufwertung und gegebenenfalls Weiterentwicklung der Natur-, Landschafts- und Kulturwerte,</li> <li>- Stärkung und Förderung der nachhaltig betriebenen Wirtschaft (und insbesondere des naturnahen Tourismus)</li> <li>- Förderung der Vermarktung ihrer Waren und Dienstleistungen,</li> <li>- Förderung der regionalen Identität sowie Förderung der innerregionalen Sektor übergreifenden und der über-regionalen Zusammenarbeit und Vernetzung,</li> <li>- Sensibilisierung, Umweltbildung und Forschung sowie</li> <li>- Koordination der Parkziele mit den Zielen der Regionalentwicklung resp. räumliche Sicherung</li> </ul> <p><b>UNESCO-Welterbe SAJA Charta vom 1. März 2005</b> Der Perimeter des UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA) liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (betroffene Gemeinden: Kandersteg und Reichenbach). Die Trägerschaft (Stiftung UNESCO-Welterbe Swiss Alps Jungfrau-Aletsch) bezweckt die Förderung und Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung unter dem Label des UNESCO-Welterbes im Sinne der Charta vom Konkordiatplatz (2011) und dem darauf aufgebauten Leitbild. Die Charta fordert eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und</p>

ökologisch nachhaltige Entwicklung der Welterbe-Region und wurde von allen Standortgemeinden unterzeichnet. Das Gebiet soll in seiner gesamten Vielfalt für heutige und für die kommenden Generationen erhalten werden.

# Massnahmenpaket Tourismus

## Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)

### TOW.T-S.1

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	ERT, Kanton (AGR), Grundeigentümer
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu gestalten. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Als Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.</li><li>2. Sie wurden aus dem RTEK ERT übernommen, haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu.</li><li>3. In der Standortausscheidung wurden das Potenzial, die regionale Bedeutung sowie raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).</li></ol>	

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

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

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
	TOW.T-S.1.1	Spiez, Spiezer Bucht	C
	TOW.T-S.1.2	Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS	C
	TOW.T-S.1.3	Oberhofen, Wichterheer-Gut	C
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus.		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C_23</li> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015</li> <li>- Diverse kommunale Konzepte</li> </ul>		



# Teilmassnahme Tourismus

## Spiez, Spiezer Bucht

**TOW.T-S.1.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Bild: Bucht Spiez (www.spiez.com)

Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2026	Neuer Masterplan Bucht	Abt. Hochbau, Planung
	31.12.2029	USP Anpassung	Abt. Hochbau, Planung

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Kanton (AGR), Grundeigentümer

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

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan
	Vororientierung	Nein	-
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	ISOS, SFG		
Bezug zu weiteren Mass- nahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Teilmassnahme Tourismus

## Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS

### TOW.T-S.1.2

RGSK-Umsetzungspriorität

**C**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	offen	Klärung Machbarkeit regionale Schwimmhalle	Eigentümerin CIS
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	CIS	Gemeinden	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Nach der Machbarkeitsstudie in den Jahren 2018 und 2019 wurde die Sanierung der bestehenden Anlage und der Neubau einer regionalen Schwimmhalle erwogen. Auf der Basis dieser Machbarkeitsstudie wurde vom Entwicklungsraum Thun (ERT) ein Kostenteiler erarbeitet und von den Gemeinden der Kredit für die Erarbeitung eines Vorprojektes gesprochen. Während Covid hatte das Sportzentrum mit den Massnahmen und den Erträgen zu kämpfen, wodurch das Vorprojekt nicht ausgelöst wurde. Nun werden die Gespräche mit den Gemeinden wieder aufgenommen. Das Sportzentrum sieht der weiteren Entwicklung positiv entgegen, wobei das bestehende Projekt überarbeitet wird. Der weitere Zeitplan wurde noch nicht festgehalten.		

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kant. Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kant. Richtplan
	Vororientierung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	-		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	-		

Teilmassnahme Tourismus

## Oberhofen, Wichterheer-Gut

**TOW.T-S.1.3**

RGSK-Umsetzungspriorität

**C**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

<b>Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Umsetzungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
		Aktuell keine Schritte geplant	
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	-	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Sicherstellung und Stärkung der vorhandenen Sport- und Freizeitnutzungen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kant. Richtplan</b>	
	Vororientierung	Nein	-
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	-		

**Bezug zu weiteren Mass-** -  
**nahmen**

**Quantitative Angaben/** -  
**Dokumente/Weiteres**

# Massnahmenpaket Tourismus

## Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)

### TOW.T-S.2

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC

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

#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

##### Zielsetzung:

Für die Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Schwerpunkte zu verankern. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Anlagen fügen sich optimal in die Landschaft ein.

##### Umsetzung:

1. Als Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.
2. Sie wurden aus den RTEK KA und OS-SA übernommen, haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu.
3. In der Standortausscheidung wurden das Potenzial, die regionale Bedeutung sowie raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung,

Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).

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

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-S.2.1	Adelboden, Nevada und Schuler-Areal	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.3	Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgeb.	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.5	Lenk, Tennis- und Eisbahncenter TEC	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.6	Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.8	Lenk, Ferienresort Hohliebi	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.9	Lenk, Ferienresort Rothenbach	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.11	Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.12	Saanen, Skifuture Rübeldorf	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.13	Saanen, Sportzentrum Areal	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.15	Saanen, Flugplatz und Polofeld	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.19	St. Stephan, Sagiareal	Daueraufgabe
TOW.T-S.2.22	Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-V.2 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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



# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

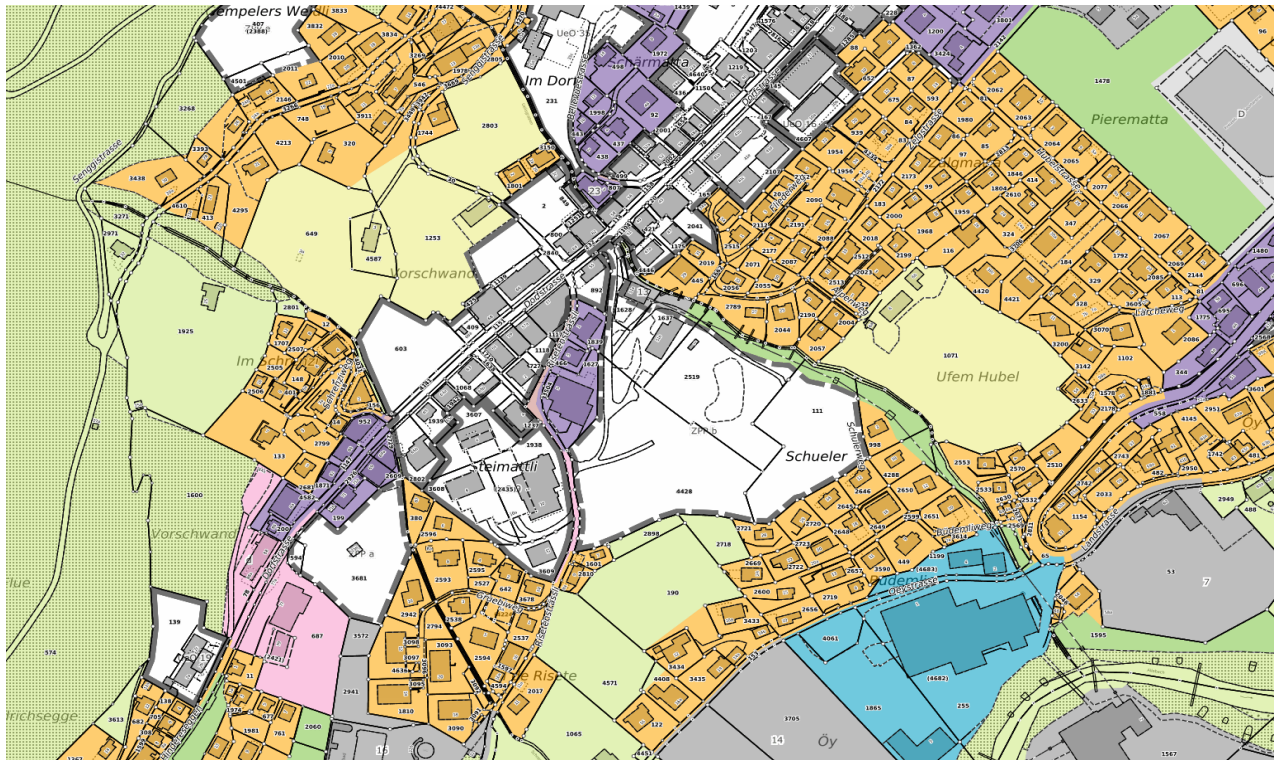
## Adelboden Nevada und Schuler-Areal

### TOW.T-S.2.1

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	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
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

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	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
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Massnahmenbeschrieb** Abgeschriebenes Projekt «Alpenbad»; Bestehender Gemeinderatsbeschluss 1.11.16 zu Bedingungen für zukünftiges Projekt mit notwendiger Anpassung der Zonenvorschriften; Koordination notwendig mit Entlastungsstrasse Dorf. Übergangsnutzung mit Neuaufgleisung des gesamten Projekts in Stufe Vorprojekt. Für Entlastungsstrasse neue UeO in Erarbeitung.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Hier Text einfügen

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

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Ver-MIV kehrskapazität</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

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

Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Kandersteg Schanzenareal / Betriebsgebäude

### TOW.T-S.2.3

RGSK-Umsetzungspriorität

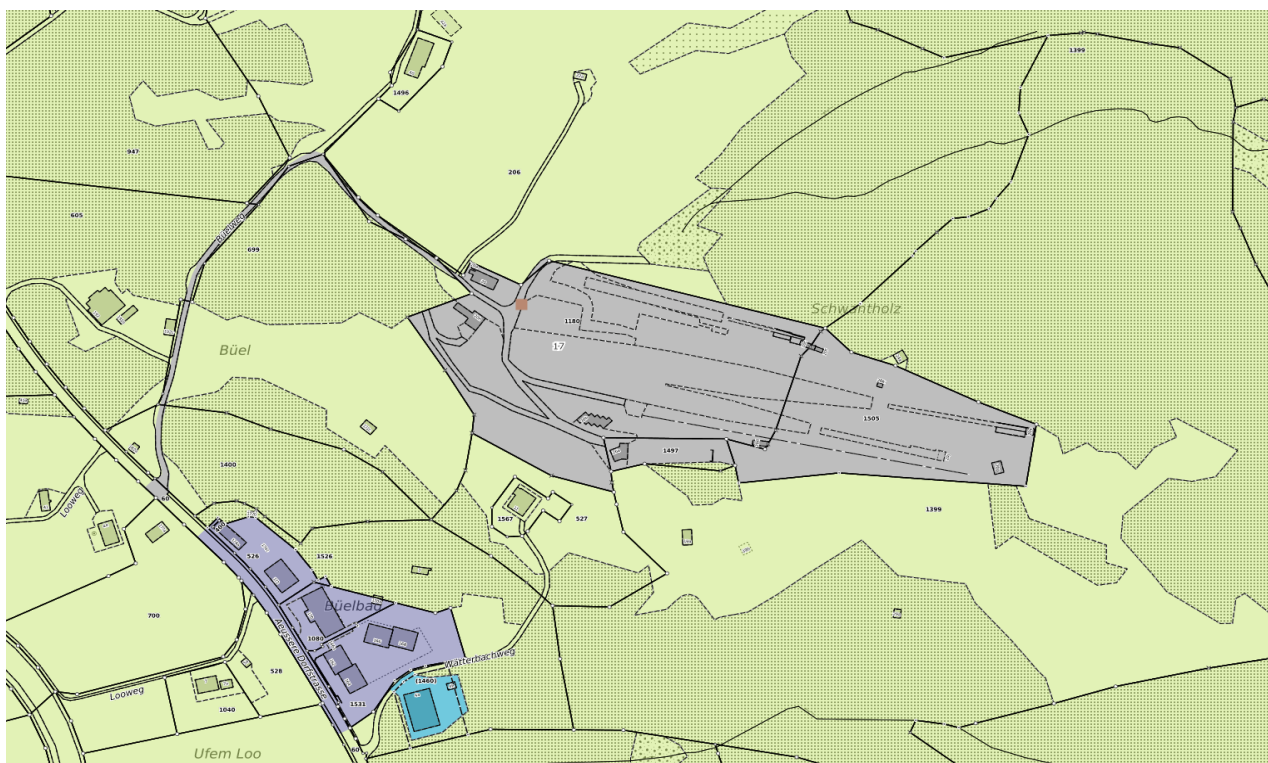
### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

03.06.2023

Ende Mitwirkung UeO

Hier Text einfügen

09.08.2023

Beschluss GR zuhanden Vorprüfung

Hier Text einfügen

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

TT.MM.JJJJ

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### 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

TT.MM.JJJJ

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

TT.MM.JJJJ

Hier Text einfügen

Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Das Projekt Nationales Nordic Skizentrum Kandersteg NNSK läuft (UeO im Verfahren), Projekt von überregionaler und teilweise internationaler Ausrichtung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.2	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

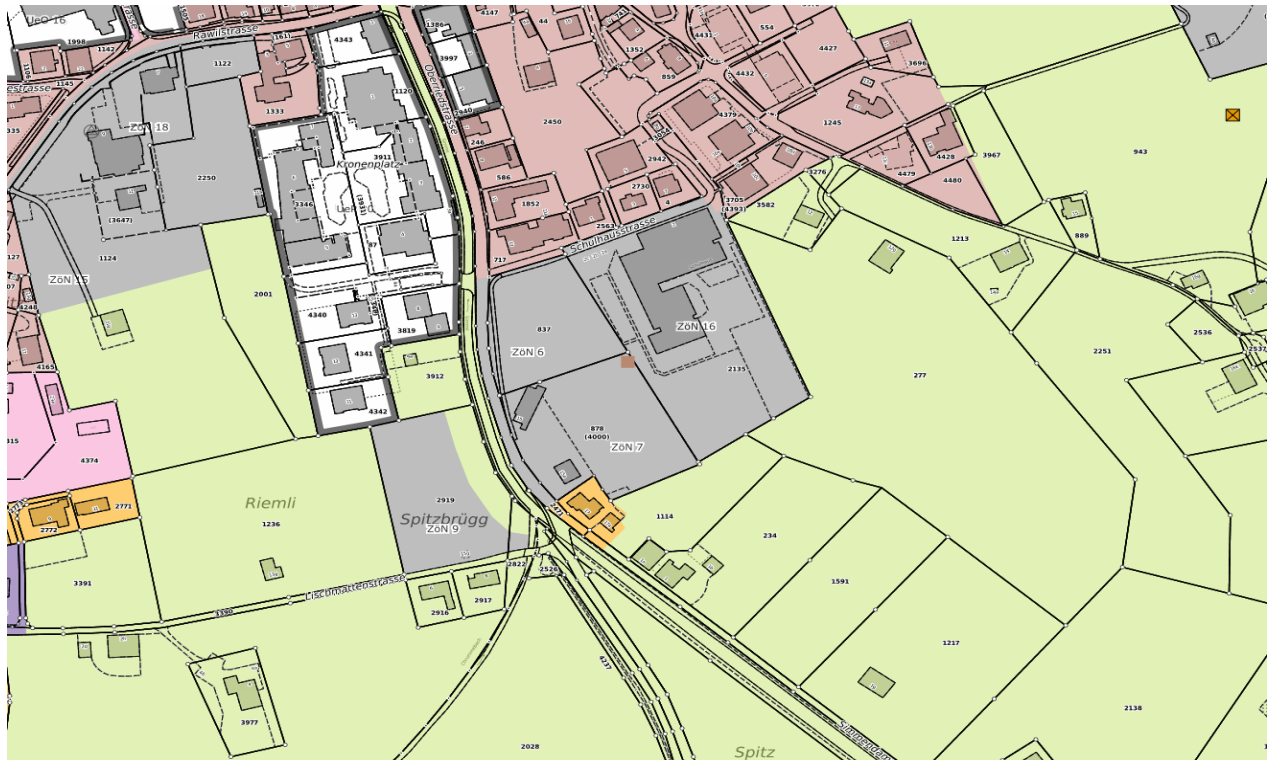
## Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)

**TOW.T-S.2.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Vorhanden und in Betrieb sind Sportanlagen, Restauration und Parkierung. 2012 genehmigte ZöN; öffentliche Nutzungen, Sportanlagen, Parkierung und untergeordnet Dienstleistungsnutzungen. Planung läuft, Zeitplan offen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

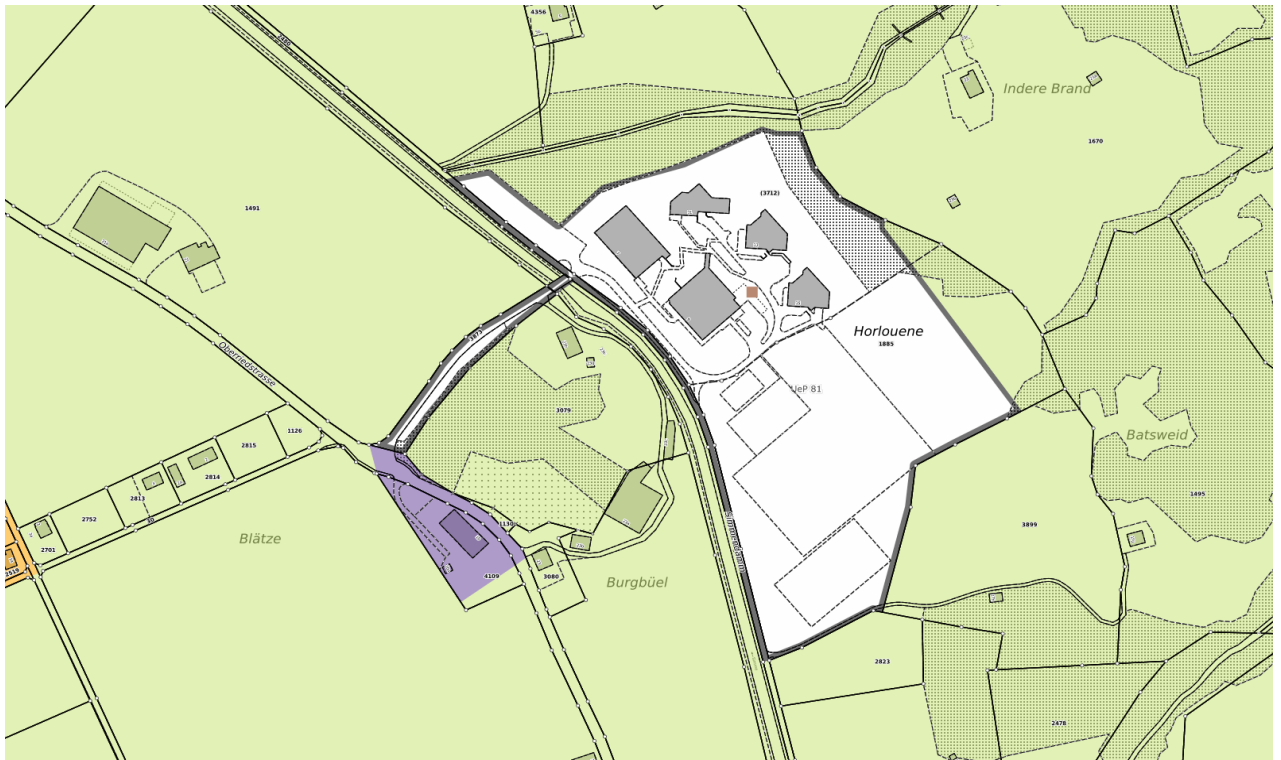
# Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO

**TOW.T-S.2.6**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

**Vorgesehene  
Planungs- und Umset-  
zungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Bestehende Dienstleistungs-, Restaurations- und Sportanlage mit Parkierung ist vorhanden seit 1984. Zentrum von überregionaler Bedeutung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		



# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

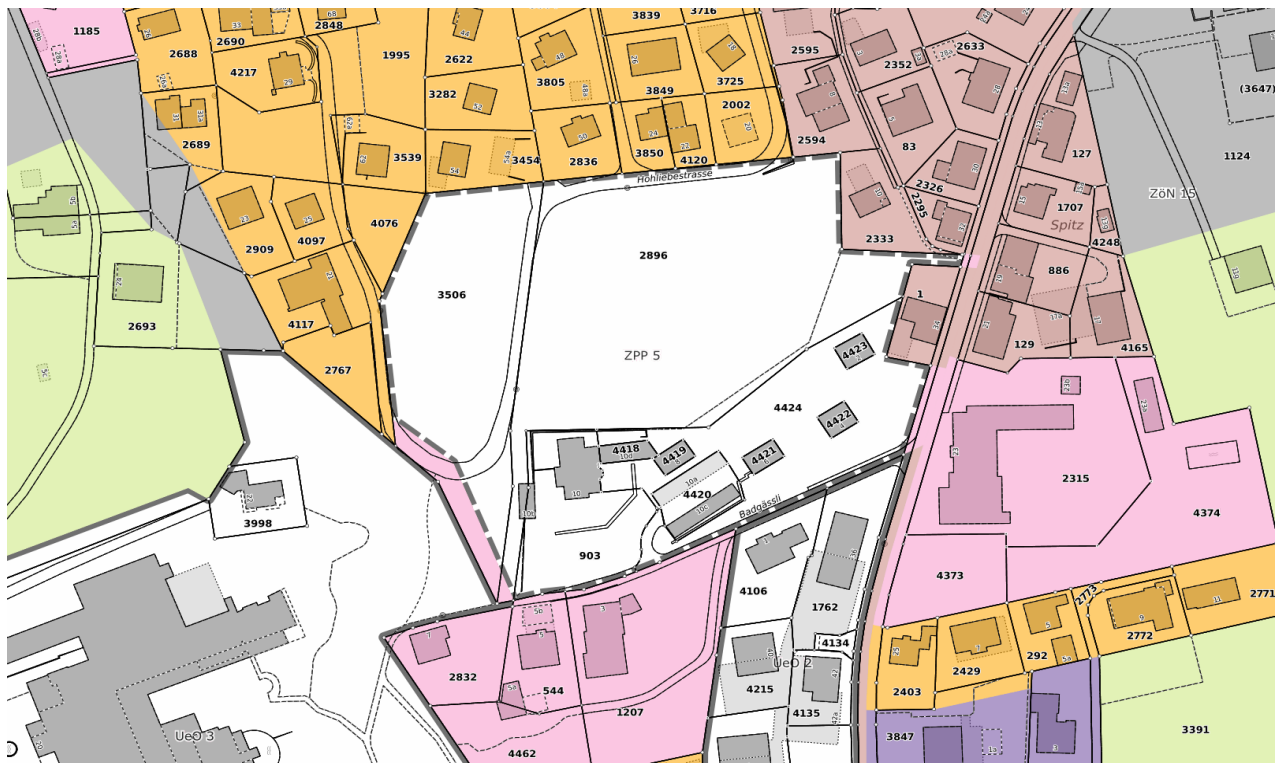
## Lenk, Ferienresort Hohliebi

### TOW.T-S.2.8

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	23.03.2023	Genehmigung UeO	AGR
	04.04.2023	Berichtigung der Genehmigungsverfügung	AGR
	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
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	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
	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

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Rechtskräftig als Kur- und Hotelzone (ZPP) eingezont. Teil-UeO Hohliebi besteht, laufendes Rechtsverfahren bei Stand Genehmigung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Entscheid des laufenden Rechtsverfahrens		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.9	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Lenk, Ferienresort Rothenbach

### TOW.T-S.2.9

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Rechtskräftig als Kur- und Hotelzone (ZPP) eingezont. Planung läuft, UeO im Verfahren. Projekt von regionaler Bedeutung.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.2	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)

**TOW.T-S.2.11**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Hier Text einfügen

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

**ÖV-EGK aktuell** D

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

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

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Saanen, Skifuture Rübeldorf

**TOW.T-S.2.12**

RGSK-Umsetzungspriorität

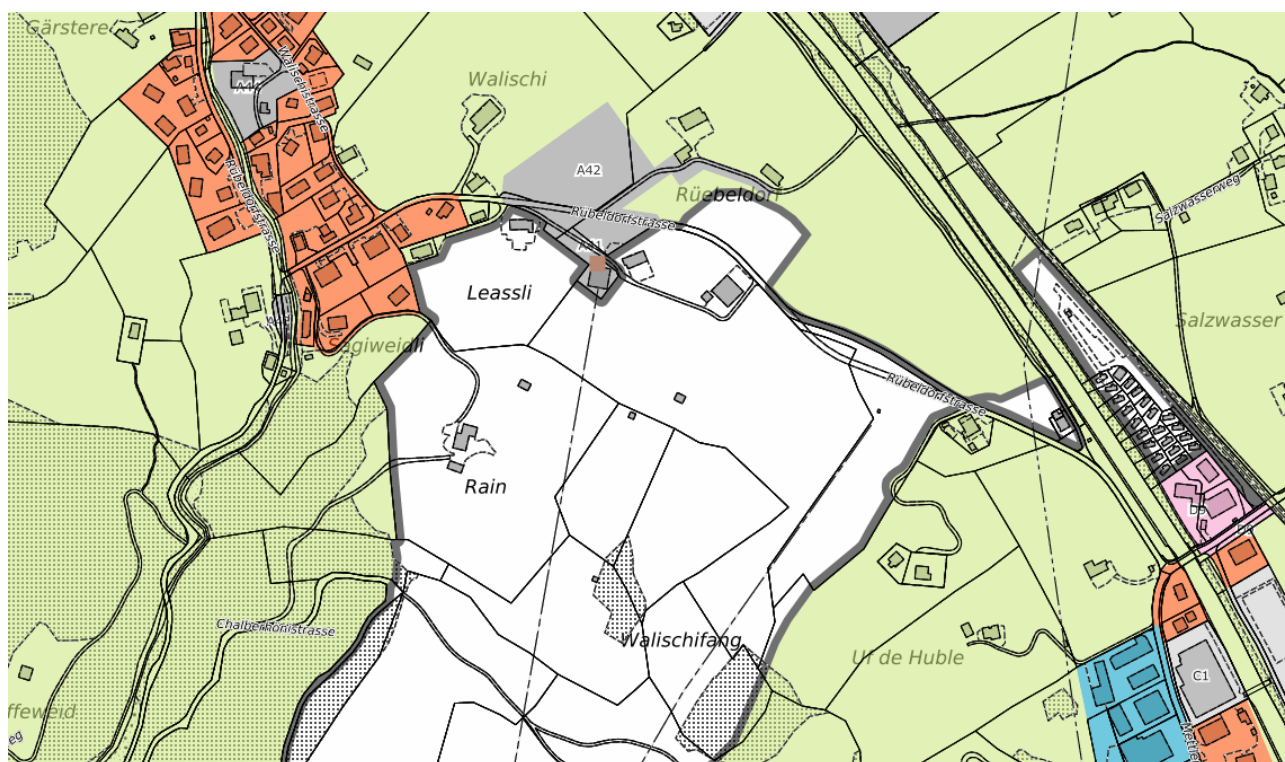
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

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

**Koordination** **Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz** **Koordinationsstand kantona-**  
**ler Richtplan RGSK** **ler Richtplan**

---

Festsetzung Hier Text einfügen Hier Text einfügen

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Hier Text einfügen

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

---

4 XXX XXX

---

**ÖV-EGK aktuell** keine

**Quantitativer Nachweis Ver-MIV** **FVV** **ÖV**

---

**kehrskapazität** Hier Text einfügen Hier Text einfügen Hier Text einfügen

---

**Bezug zu weiteren Mass-**  
**nahmen** Hier Text einfügen

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



# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)

**TOW.T-S.2.13**

RGSK-Umsetzungspriorität

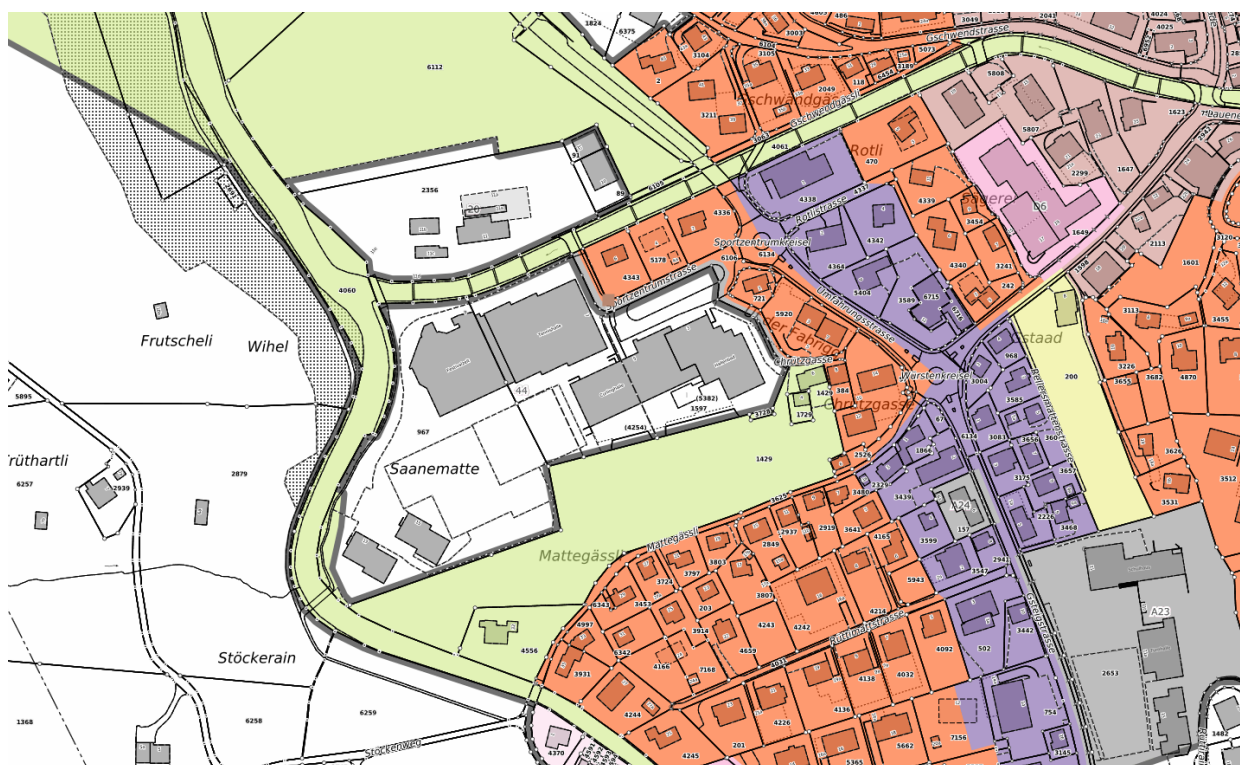
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
09.04.2013	Genehmigung letzte Änderung UeO
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

### Federführende Stelle

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

### Federführende Stelle

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Hier Text einfügen

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

**ÖV-EGK aktuell** E

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

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

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Saanen, Flugplatz und Polofeld

**TOW.T-S.2.15**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	<p>Verschiedene Areale um den Flugplatz Saanen werden in diesem Massnahmenblatt zusammengefasst.          Flugplatz: Stetige Weiterentwicklung          Polofeld: langjähriges internationales Poloturnier mit mobiler, zeitlich begrenzt eingesetzter Infrastruktur, keine konkreten Entwicklungsschritte bekannt (früher TOW.T-S.2.16)</p>		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<p>Luftfahrtrecht          Gewässerschutzbereich Au          Geringe Gefährdung durch Naturgefahren</p>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	37	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## St. Stephan, Sagiareal

**TOW.T-S.2.19**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



**Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

**Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte**

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

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

**ÖV-EGK aktuell** D

<b>Quantitativer Nachweis Ver-kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Massnahmen** Hier Text einfügen

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

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte

**TOW.T-S.2.22**

RGSK-Umsetzungspriorität

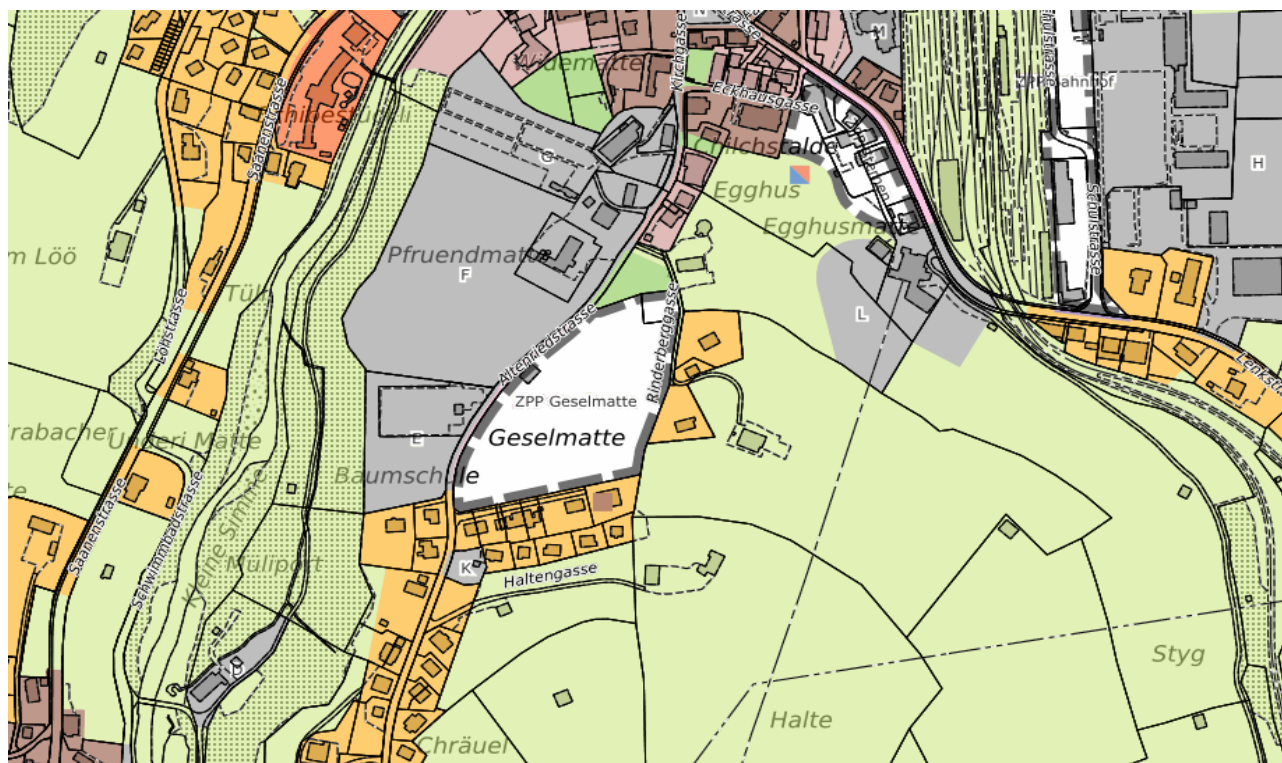
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen  
Hier Text einfügen

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Hier Text einfügen

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

**ÖV-EGK aktuell** Hier Text einfügen

<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen** Hier Text einfügen

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



# Massnahmenpaket Tourismus

## Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)

**TOW.T-V.2**

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**

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

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Regionen, Kanton (AGR), Grundeigentümerschaften

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

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

3. In der Regel liegen sie angrenzend an bestehende Sport-, Freizeit und Tourismusnutzungen.
4. Bei der Standortausscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).
5. Mit den Vorranggebieten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-V.2.1	Wattenwil, Sportstätte Ey	Daueraufgabe
TOW.T-V.2.3	Saanen, Institut Le Rosey	Daueraufgabe
TOW.T-V.2.5	Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)	Daueraufgabe
TOW.T-V.2.6	Boltigen, Altes Kohlebergwerk	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-S.2.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Wattenwil, Sportstätte Ey

**TOW.T-V.2.1**

RGSK-Umsetzungspriorität

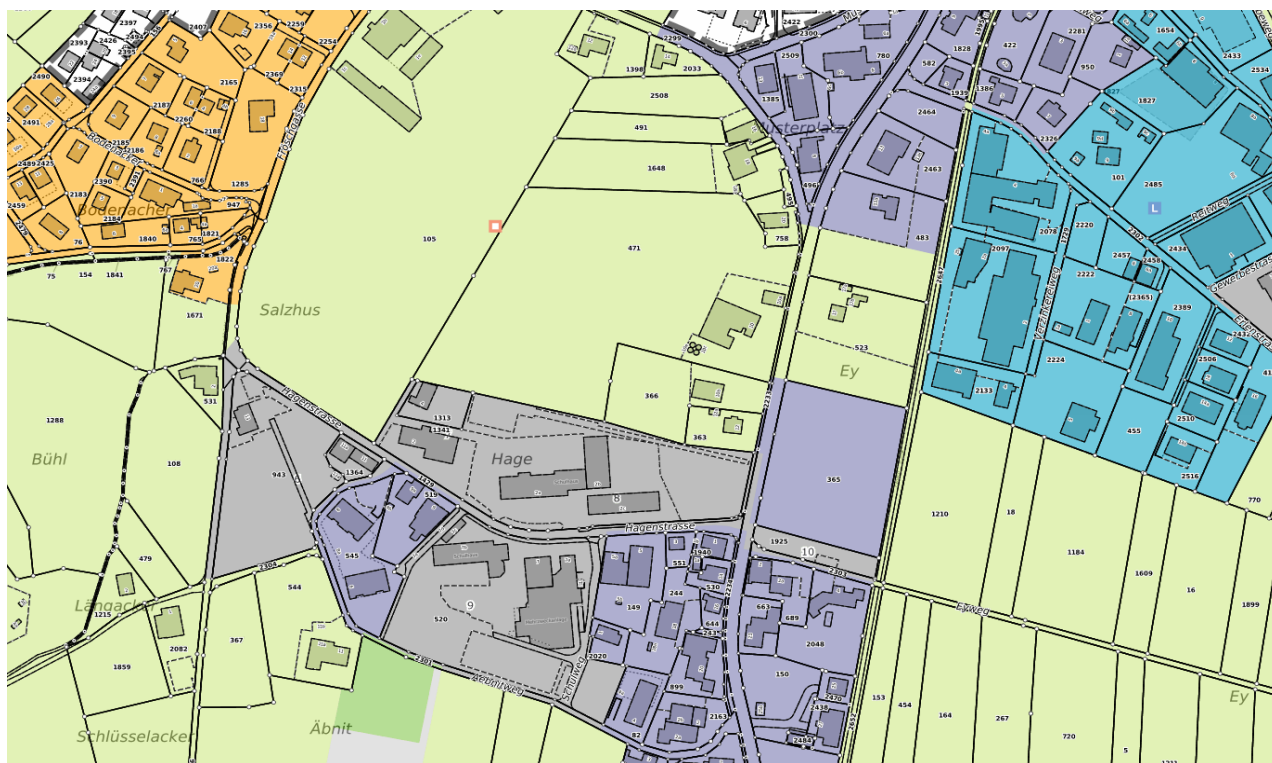
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

#### Termin

#### Planungs-/Umsetzungsschritt

#### Federführende Stelle

TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen  
 TT.MM.JJJJ Hier Text einfügen

Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen  
 Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Projekt für Ersatzneubau für die sanierungsbedürftige Turnhalle auf dem Schulareal Hage; ev. Synergien mit dem Fussballclub, Planung läuft		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Störfallvorsorge Gewässerraum beachten		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.8	offen	offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

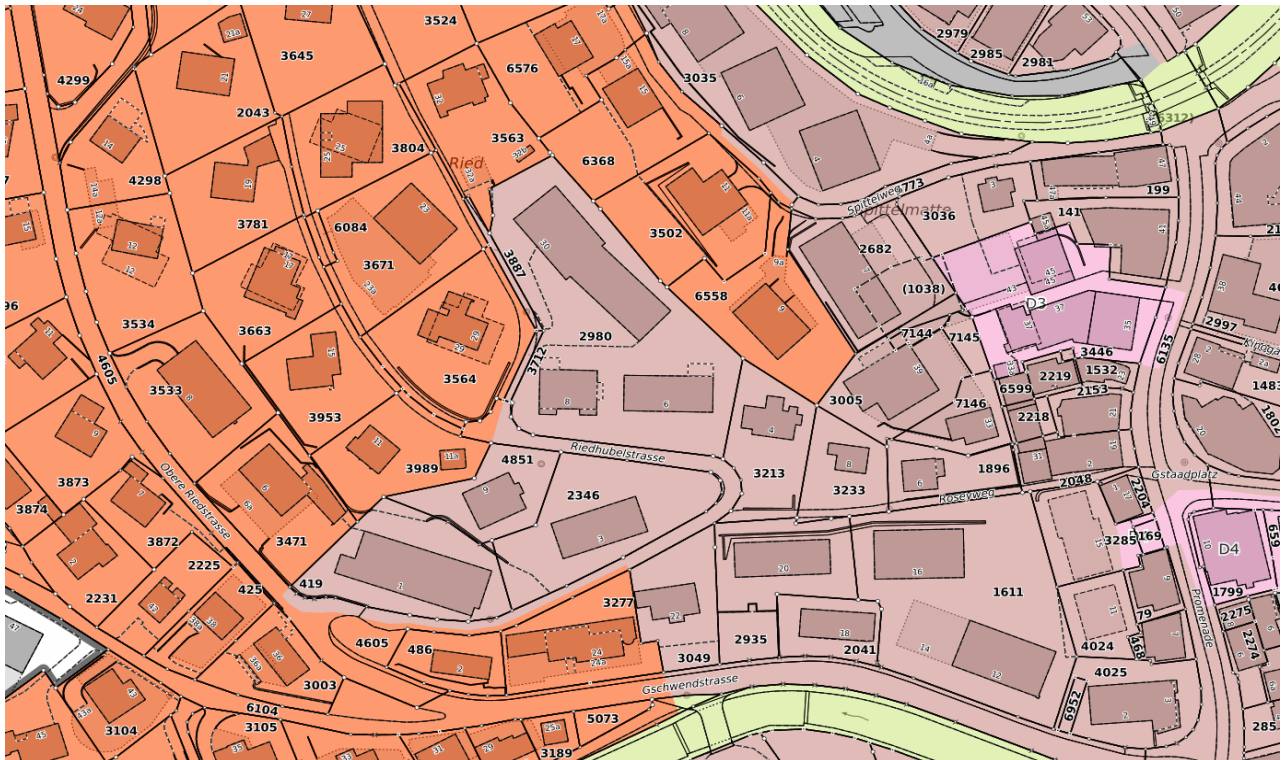
## Saanen, Institut Le Rosey

### TOW.T-V.2.3

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



#### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

#### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Rechtskräftig eingezont, keine konkreten Schritte bekannt Regionale Bedeutung		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Zufahrt Orts- und Landschaftsschutz		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.5	offen	-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

# Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

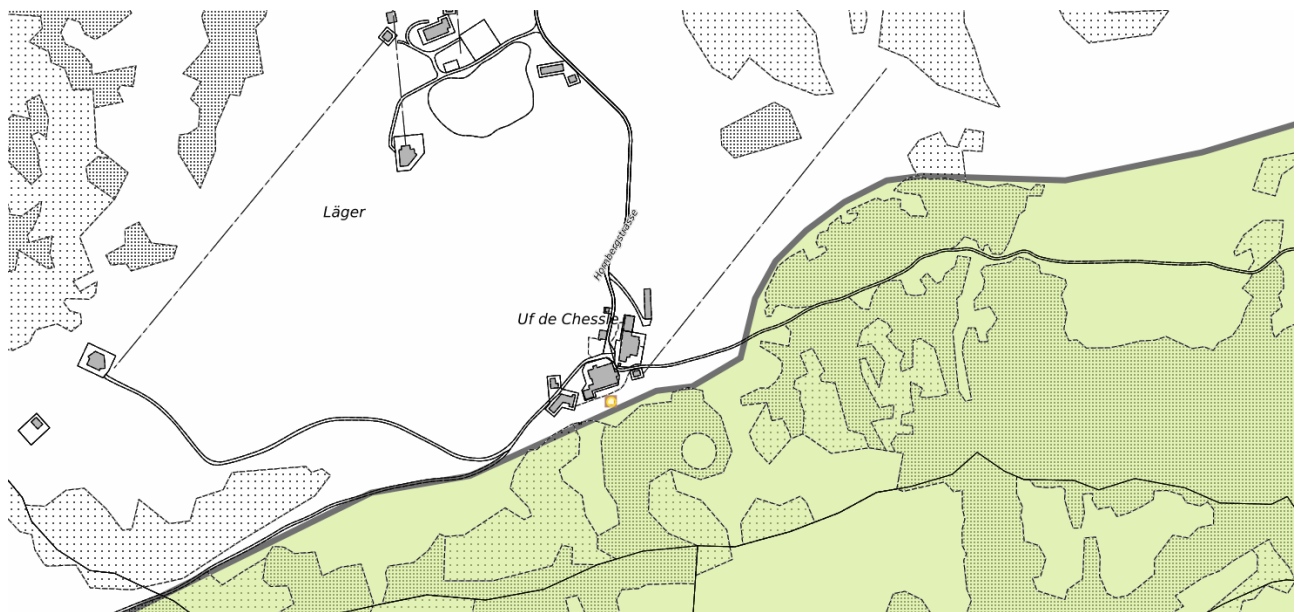
## Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)

**TOW.T-V.2.5**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X ABC**

Unterkategorie  
**X.X ABC ABC**



### Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

### Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte

Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen
TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen

Federführende Stelle
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen
Hier Text einfügen

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	UeO steht im Planerlassverfahren		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Brandfallbekämpfung, Erschliessung, Orts- und Landschaftsschutz		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0.4	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	keine		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		



Teilmassnahme Sport, Freizeit, Tourismus

## Boltigen, Touristische Nutzung Kohlenbergwerke

**TOW.T-V.2.6**

RGSK-Umsetzungspriorität

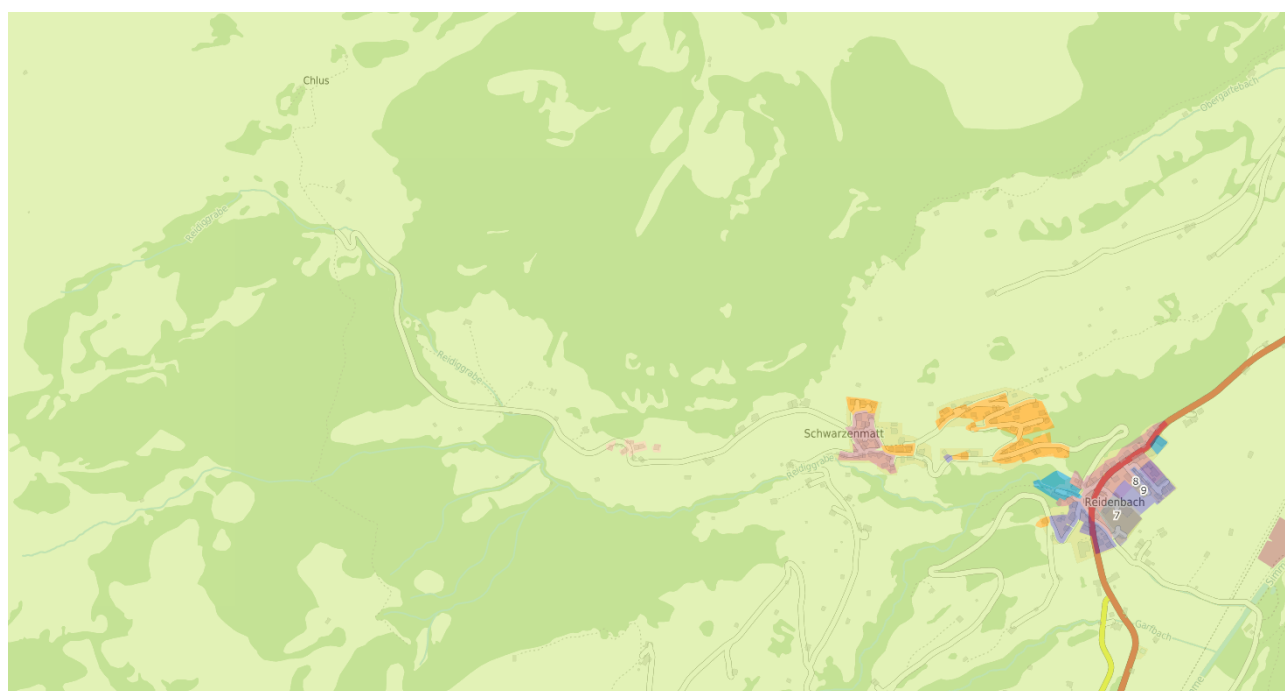
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

**X ABC**

Unterkategorie

**X.X ABC ABC**



Abgeschlossene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	30.01.2020	Entwicklung der Projektidee durch den Verein «Freunde Kohlenbergberge Boltigen» (FKB)	Private
	28.11.2019	Machbarkeitsstudie touristische Nutzung aus geologischer Sicht	Privat (FKB)
	17.12.2019	Grobbeurteilung Naturgefahren	Private (FKB)
	19.11.2020	Voranfrage an den Kanton zu Klärung der planerischen Machbarkeit	Private (FKB)
	20.01.2023	Fachgutachten Stein-/ Blockschlag und Hochwasser	Private (FKB)
	August 2023	Abschluss Planungsvereinbarung	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Umsetzungsschritte	Termin	Planungs-/Umsetzungsschritt	Federführende Stelle
	2023 – 2025	Überbauungsordnung nach Art. 88 (Sondernutzungsplanung)	Gemeinde
	ab 2025	Realisierung	Private (FKB)

<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Ein Teil der Stollen des ehemaligen Kohlenbergwerks in der Chlus oberhalb von Schwarzenmatt soll touristisch zugänglich gemacht und eine neue, erlebnisorientierte, museale touristische Attraktion realisiert werden. Der damalige Betrieb soll als historisch wichtiger Aspekt der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte beleuchtet und erlebbar gemacht werden, wodurch das Vorhaben einen Beitrag zur Vervielfältigung des touristischen Angebots in der Region und dem Kanton Bern leisten wird.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Hier Text einfügen		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	XXX	XXX	XXX
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitativer Nachweis Ver- kehrskapazität</b>	<b>Ver-MIV</b>	<b>FVV</b>	<b>ÖV</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	Hier Text einfügen		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Der Fokus liegt auf geführten Gruppentouren. Die individuelle Anreise bis zur «Chlus» soll eine untergeordnete Rolle spielen. Für Besucher:innen soll ein Shuttlebus vom Bahnhof Boltigen und/oder vom Tourismusbüro Reidenbach eingerichtet werden.		

Einzelmassnahme Tourismus

## Erholungsgebiete (Agglomeration)

### TOW.T-Ü.1

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**X**

Unterkategorie  
**X**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	ERT	Gemeinden
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr, Siedlung, Land- schaft)	-	-

<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür wurden im Regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) des Entwicklungsraums Thun (ERT) Intensiverholungsgebiete mit flächiger, touristischer Nutzung (z.B. Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.) festgelegt, die sich jedoch ausnahmslos ausserhalb der Agglomeration befinden. Auf die Festlegung von Extensiverholungsgebieten wurde verzichtet. In den Extensiverholungsgebieten findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt. Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4. Generation hat sich gezeigt, dass innerhalb der Agglomeration Gebiete bestehen, die möglicherweise dieser Definition entsprechen. Sie sollen überprüft und hinsichtlich der nächsten AP-Generation festgelegt werden. Dort wo nötig sollen Massnahmen zur Verbesserung der Erholungsfunktion und/oder zum Schutz der Landschaft ergriffen werden.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Überprüfung und Festlegung von extensiven Erholungsgebieten in der Agglomeration.</li> <li>2. Überprüfung der Notwendigkeit von Massnahmen für die einzelnen Gebiete.</li> <li>3. Berücksichtigung und Umsetzung durch betroffene Gemeinden.</li> </ol> <hr/>
Flächenbeanspruchung FFF (ha)	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Es ist eine Abstimmung mit den Ausgangspunkten der Erholung gemäss Massnahmenblatt TOW.T-Ü.3 erforderlich.
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Landschaftsrichtplan ERT, 2019 - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, 2015

## Massnahmenpaket Tourismus

# Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)

### TOW.T-Ü.2

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC

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

#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Regionen

Gemeinden

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür wurden in den Regionalen touristischen Entwicklungskonzepten (RTEK) der Regionen Entwicklungsraum Thun (ERT) sowie Kandertal und Obersimmental-Saaneland verschieden ausdifferenzierte Erholungsgebiete (Intensiv-/Extensiverholung) festgelegt. Für den ERT wurden zudem überregionale Ausflugsziele definiert. Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden (Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.). In den Extensiverholungsgebieten findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt. Die überregionalen Ausflugsziele sind punktuelle Schwerpunkte des Tagestourismus, die mit touristischen Transportanlagen erschlossen sind und ein starkes Verkehrsaufkommen generieren.

Umsetzung:

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

#### Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
TOW.T-Ü.2.1	Diemtigen, Wiriehorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.2	Sigriswil, Niederhorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.3	Reichenbach i.K., Niesen	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.4	Erlenbach i.S., Stockhorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.5	Frutigen, Elsigenalp-Metschalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.6	Kandersteg, Oeschinensee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.7	Kandersteg, Sunnbüel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.8	Adelboden, Tschentent	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.9	Adelboden/Lenk, Chuenisbergli	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.10	Adelboden, Talstation Engstligenalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.11	Boltigen, Jaunpass	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.12	Schönri.-Saanenmös.-Zweisim.-St. Steph.	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.13	Saanen, Schönried-Wispile	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.14	Saanen, Wasserngrat	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.15	Saanen/Lauenen, Wispile	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.16	Saanen, Gstaad-Saanen-Rougemont	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.17	Gsteig, Reusch-Oldenegg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.18	Lenk, Betelberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.19	Lenk, Plaine Morte	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.20	Reichenbach i.K., Faltschen	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.21	Reichenbach i.K., Kiental	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.22	Reichenbach i.K., Tschingel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.23	Reichenbach i.K., Griesalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.24	Reichenbach i.K./Frutigen, Schwandi-Ey	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.25	Frutigen, Kanderbrücke	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.26	Kandergrund, Blausee-Rigelsee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.27	Kandergrund, Kander-Blausee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.28	Kandersteg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.29	Kandersteg, Oeschinensee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.30	Kandersteg, Waget	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.31	Kandersteg, Seilpark	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.32	Kandersteg, Waldhus	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.33	Kandersteg, Gasterental-Selden	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.34	Kandersteg, Sunnbüel-Spittelmatte	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.35	Adelboden, Allebach	Daueraufgabe

TOW.T-Ü.2.36	Adelboden, Gilsmeder	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.37	Adelboden, Engstligenalp-Chindbettiore	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.38	Boltigen/Zweisimmen, Nüjeberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.39	Lenk, Metsch	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.40	Lenk, Hasleberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.41	Lauenen, Sattel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.2.42	Lauenen, Lauenensee	Daueraufgabe

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

**Bezug zu weiteren Massnahmen** - Das Erholungsgebiet Wiriehorn liegt im regionalen Naturpark Diemtigtal gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.4.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Einzelmassnahme Tourismus

## Ausgangspunkte der Erholung

### TOW.T-Ü.3

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie

X

Unterkategorie

X

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	ERT	Gemeinden
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantona- ler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr, Siedlung, Land- schaft)	-	-



**Beschreibung  
(Zielsetzung und Umsetzung)**

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

Umsetzung:

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

Flächenbeanspruchung FFF -  
(ha)

---

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Die Landschaftsschutzgebiete gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Schu.1 sind zu berücksichtigen.
- Es ist eine Abstimmung mit den Intensiv- und Extensiverholungsgebieten gemäss Massnahmenblatt TOW.T-Ü.1 erforderlich

---

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Einzelmassnahme Verkehr

# ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd

## TOW.KM-Mu.1

AP5-Horizont

**A**

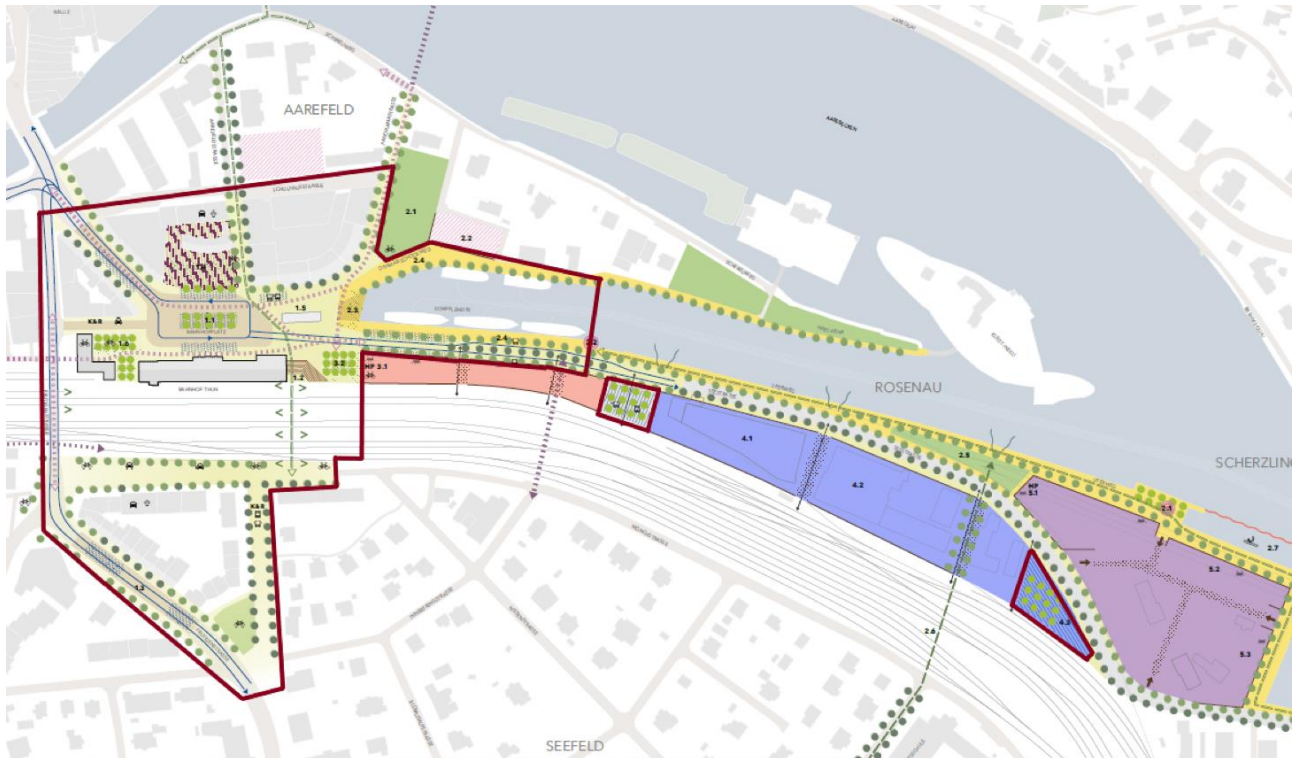
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**KM A**

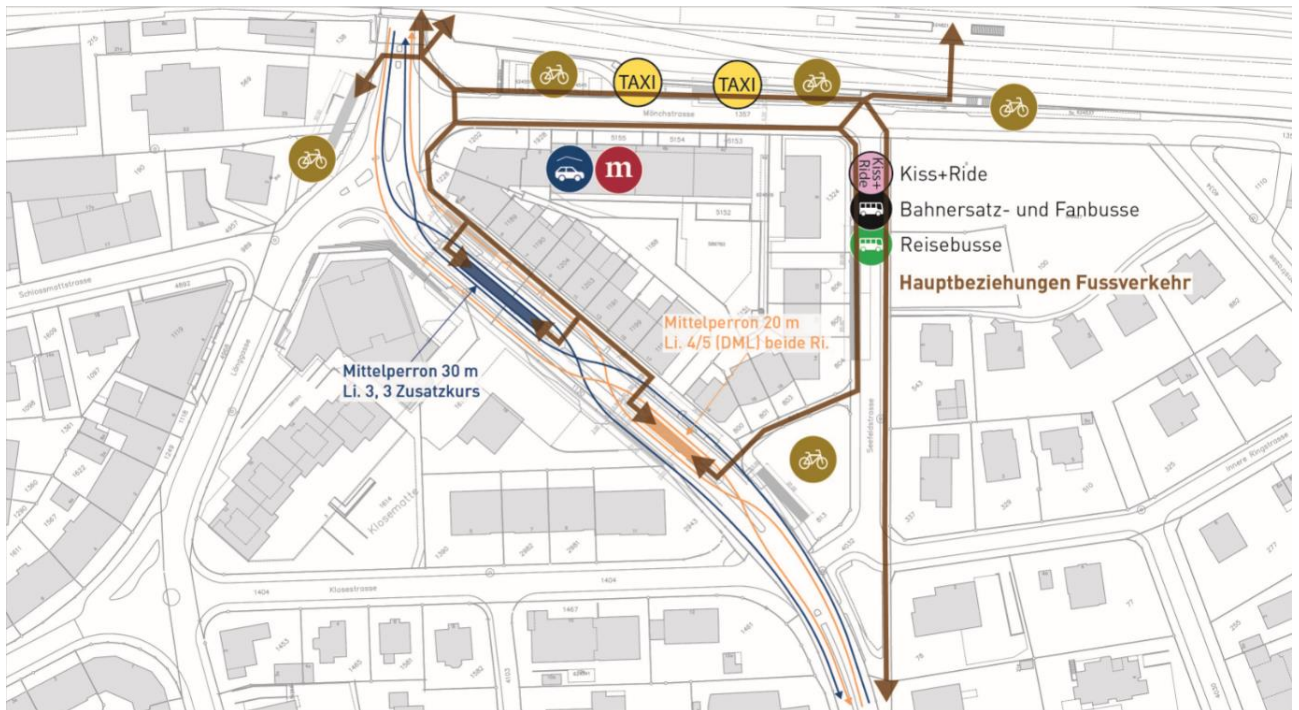
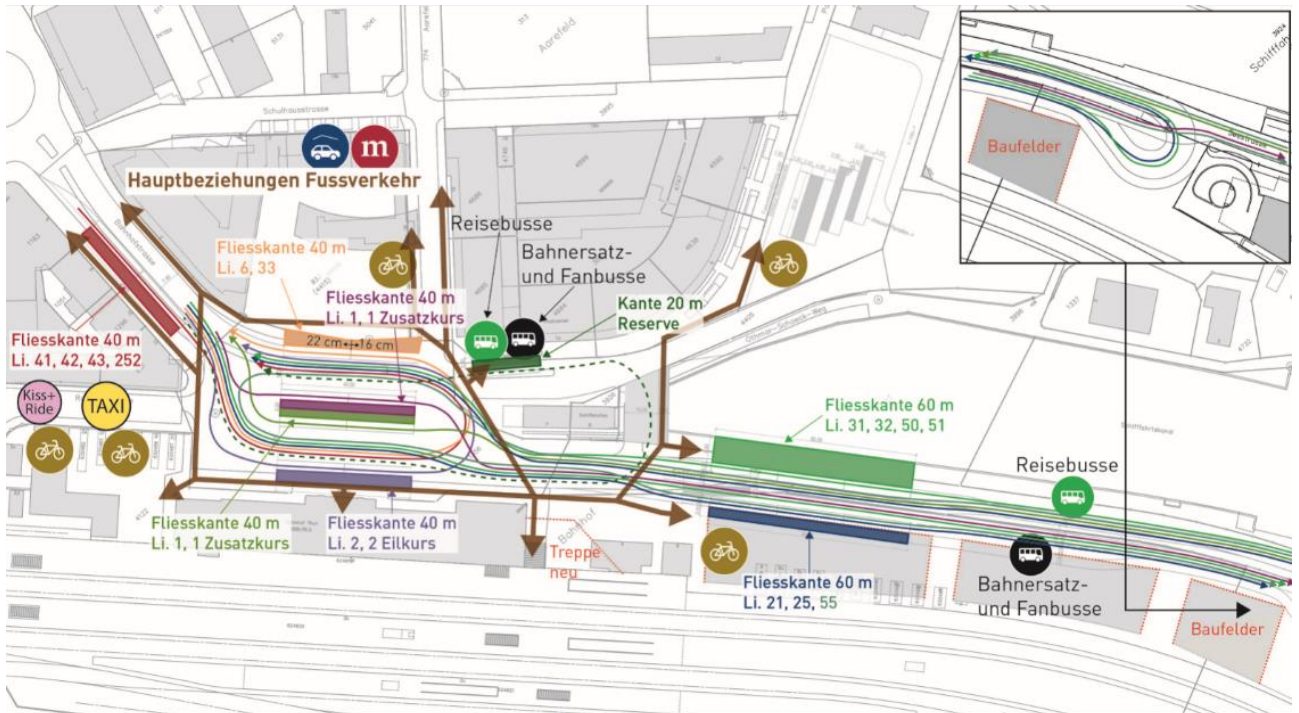
Unterkategorie

**KM-Mu A**



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

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



Quelle: Bericht Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun (2023)

**Massnahmenbeschrieb**

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 Schiffahrtskanals 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-Linienführungen. 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)

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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: Vertiefungs-RVK studie 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

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	Q2 2025	BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50%	Stadt Thun
	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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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.	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation</li> <li>- KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd</li> <li>- KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke</li> <li>- KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost</li> <li>- KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte</li> <li>- KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse</li>   <li>- M 12.2 Thun, Umgestaltung Mönchplatz (Ablösung mit KM-Mu 1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

# ESP Bahnhof Thun – Panorama- brücke mit Velostation

## TOW.KM-Mu.2

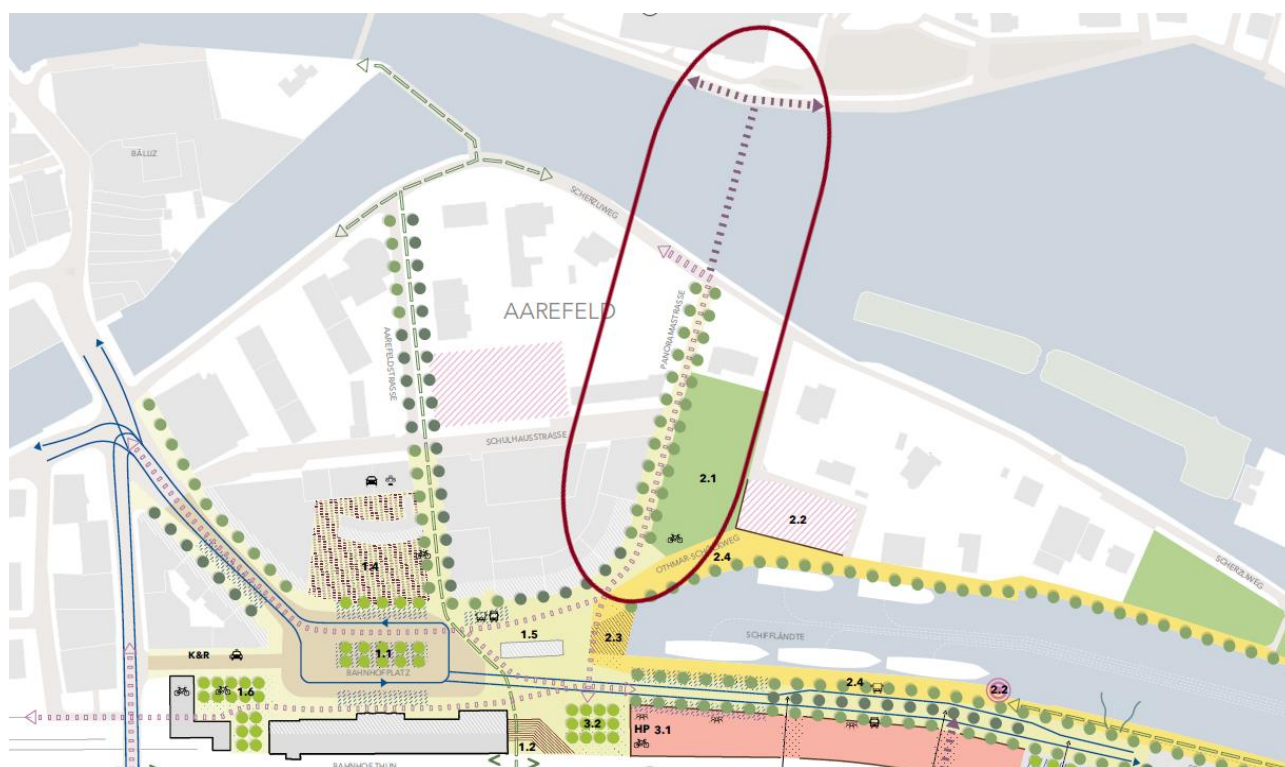
AP5-Horizont

**A**

Früherer ARE-Code  
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie  
**KM A**

Unterkategorie  
**KM-Mu A**



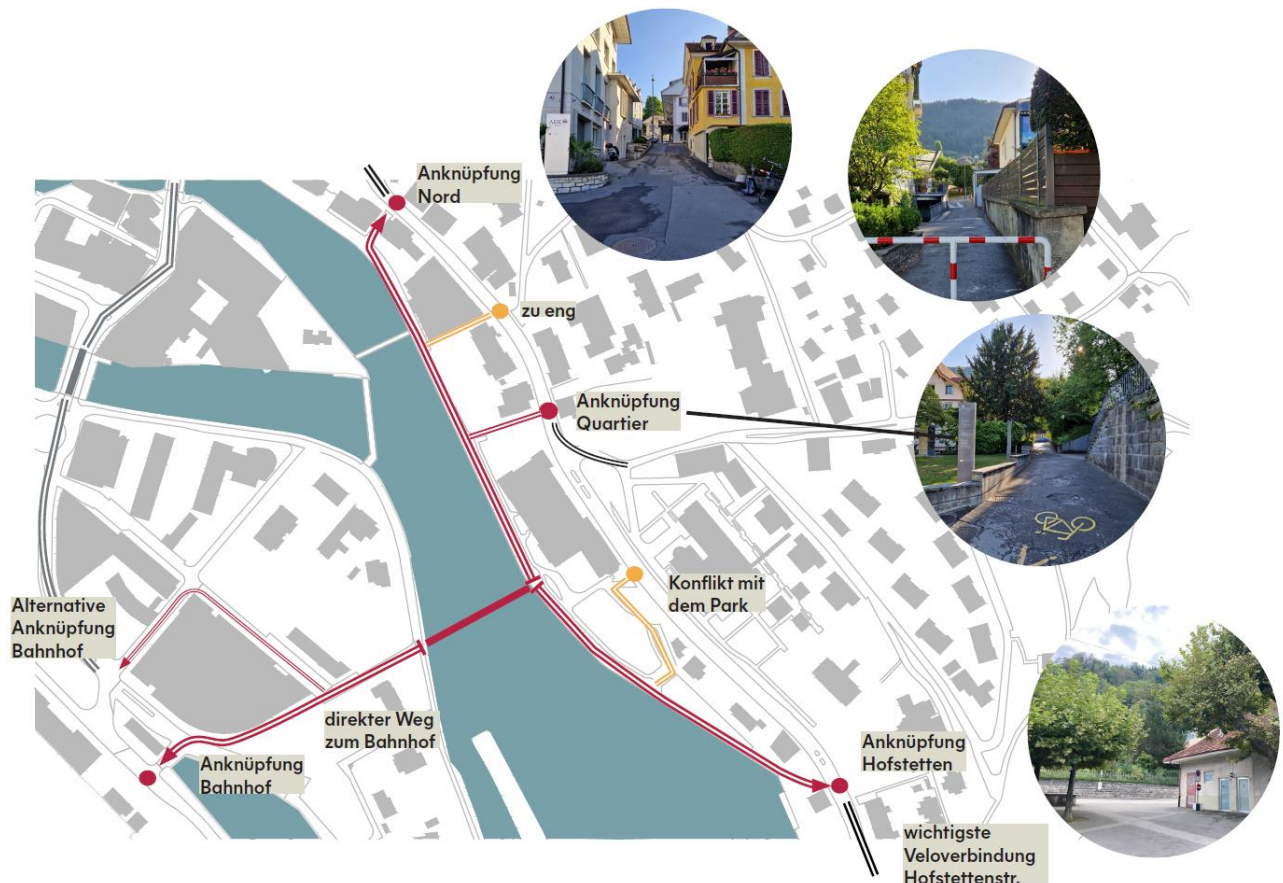
Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

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 Götlibachsteg 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 rechten Thunerseeufers 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 Lautorkreisel. Bedeutend ist diese Verbindung als Alternative zur Fahrt durch die Freihofgasse und insbesondere den Maulbeerkreisel, der einen Unfallschwerpunkt für den Veloverkehr darstellt. Eine direkte Verkehrsführung entlastet das

Bahnhofsumfeld und die Innestadtdurchfahrt. 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  $\pm 30\%$  (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 Stadt Thun mit Vertiefung Buslösung	
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**

<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
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 Stadt Thun 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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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.	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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.	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe (Vernetzung).	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	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		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd</li> <li>- KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd</li> <li>- KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke</li> <li>- KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost</li> <li>- KM-Mu.6 ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte</li> <li>- KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse</li> </ul> <p>- 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.)</p>		
<b>Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres</b>	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

TBA-OIK, AÖV, STI, SBB, BLS, RVK

**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 multi-modale 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 ±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/Kosten- schätzung ±30% Panorama- brücke	Stadt Thun
Q2 2024	Planungskredit: komm. RP ESP BHF Thun, BGK BHF Nord/Süd inkl. Vorprojekt, Velostationen Nord/Süd, An- passung 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**

<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
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 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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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.
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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.
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Die Teilstrategie Veloverkehr sieht vor, das Angebot von Veloabstellplätzen im Einklang mit den starken ÖV-Wachstumsprognosen bedarfsgerecht weiter auszubauen.

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

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

Hier Text

- KM 5.1 Thun Velostation beidseitig Bahnhof Thun (AP1: Abstandnahme bzw. Ablösung durch KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd)
- KM 5.2 Thun Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt) (AP1: Abstandnahme 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**

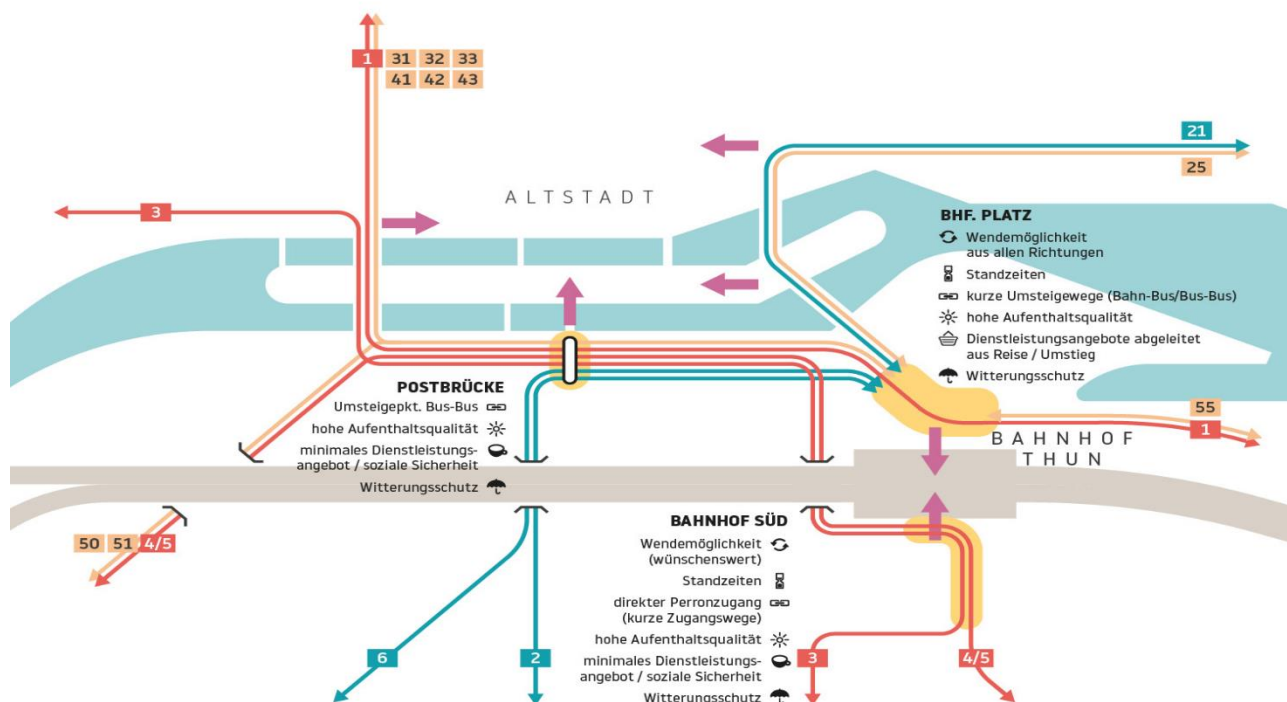


Abbildung 1: ÖV-Zielbild (ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt, 2019)

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** 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.

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 Haltekanten 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).

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 Bahnhofraum 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.

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.

Die Massnahme zur Aufwertung der Haltestelle Postbrücke umfasst folgende Elemente:

- Haltekanten für Busse inkl. Wartebereich (BehiG-Konformität)
- Gestaltung Knoten und Platz Aarestrasse / Mittlere Strasse
- Optimierung Fussgänger- und Veloführung

**Machbarkeit**

- ÖV-Konzept Thun: Vertiefungsstudie Innenstadt
- Entwicklungsleitplan und Vertiefung Buslösung
- BGK Innenstadt
- BGK Bahnhofraum
- Prüfung der Buspriorisierung mittels Verkehrssimulation und in Abstimmung mit dem Verkehrsregime auf der Aarestrasse und dem kantonalen Verkehrsmanagement.

**Planungsstand**

- 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  $\pm 30\%$  (Abschluss 2024)

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

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

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.

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	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.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**

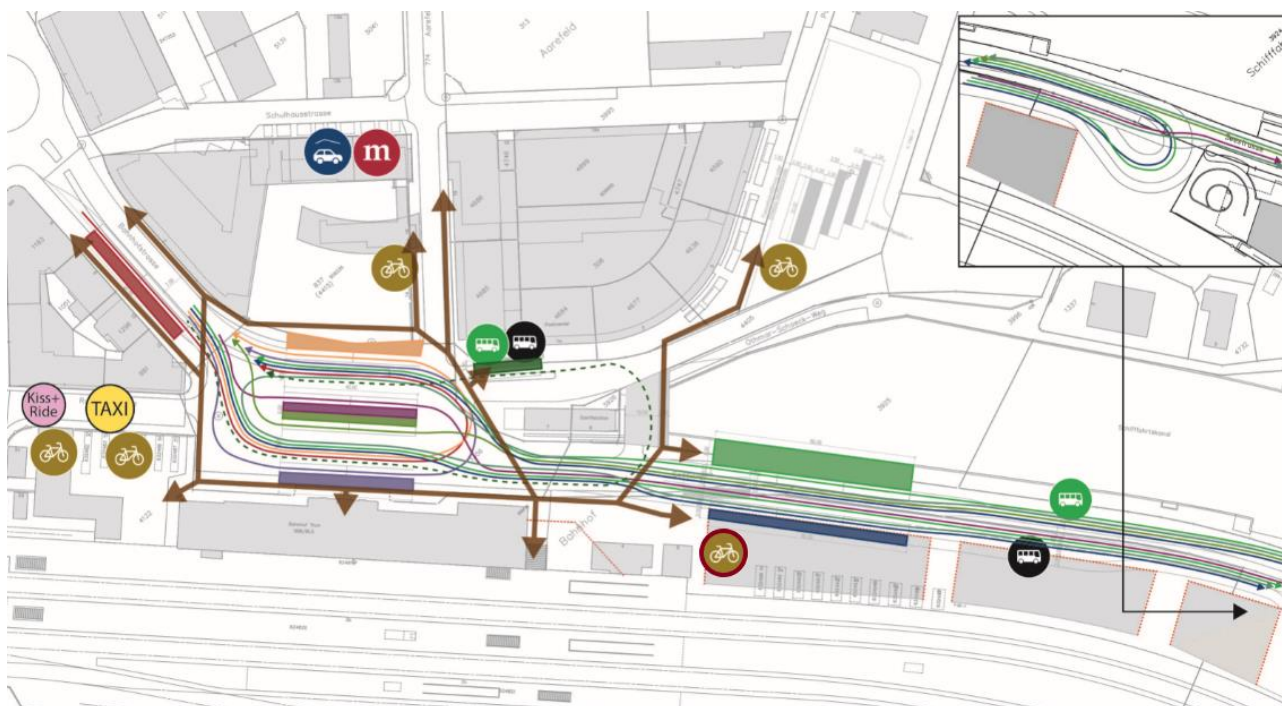


Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

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 ±30% (Abschluss 2024)
- Velostudie Hofstettenstrasse (Abschluss 2024)
- Machbarkeitsstudie/Kostenschätzung ±30% Panoramabrücke (Abschluss 2024)
- BGK BHF Nord/Süd inkl. Kostenschätzung ±50% (Abschluss 2025)

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzie- rungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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	Stadt Thun

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

Einzelmassnahme Verkehr

# ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte

## TOW.KM-Mu.6

AP5-Horizont

**B**

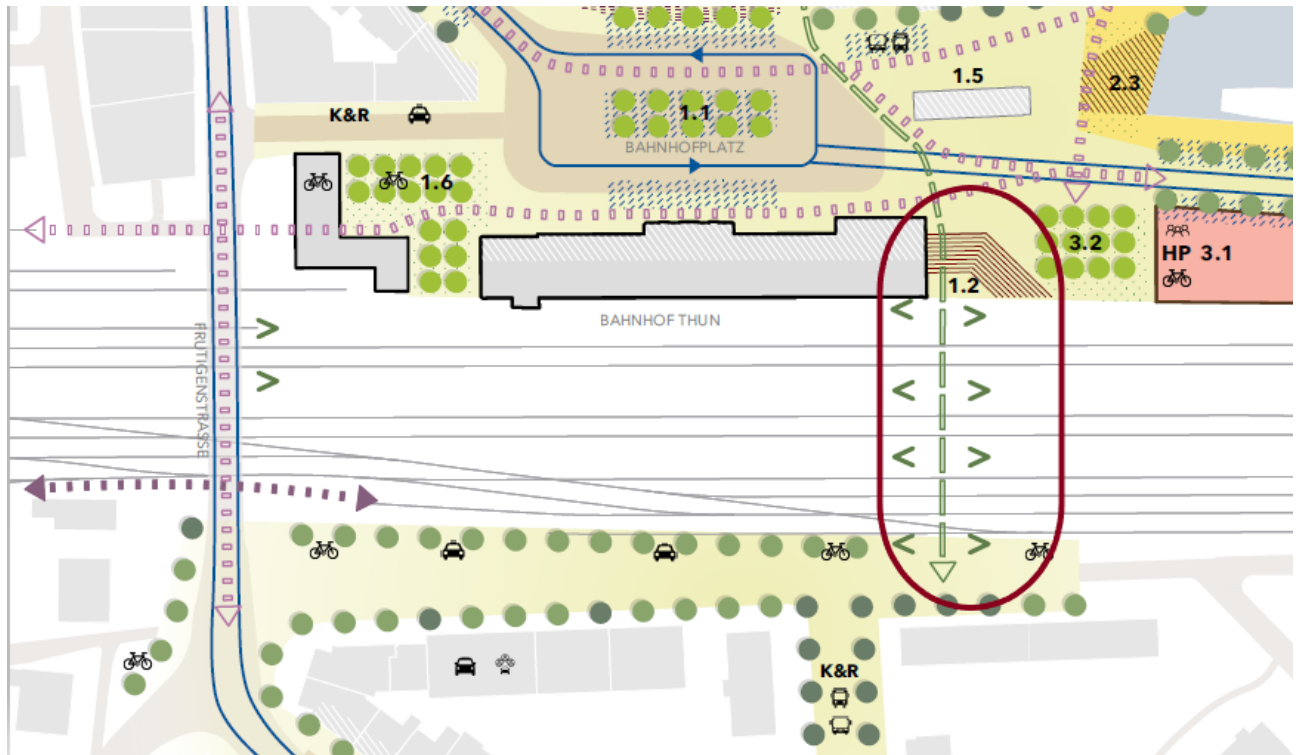
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**KM B**

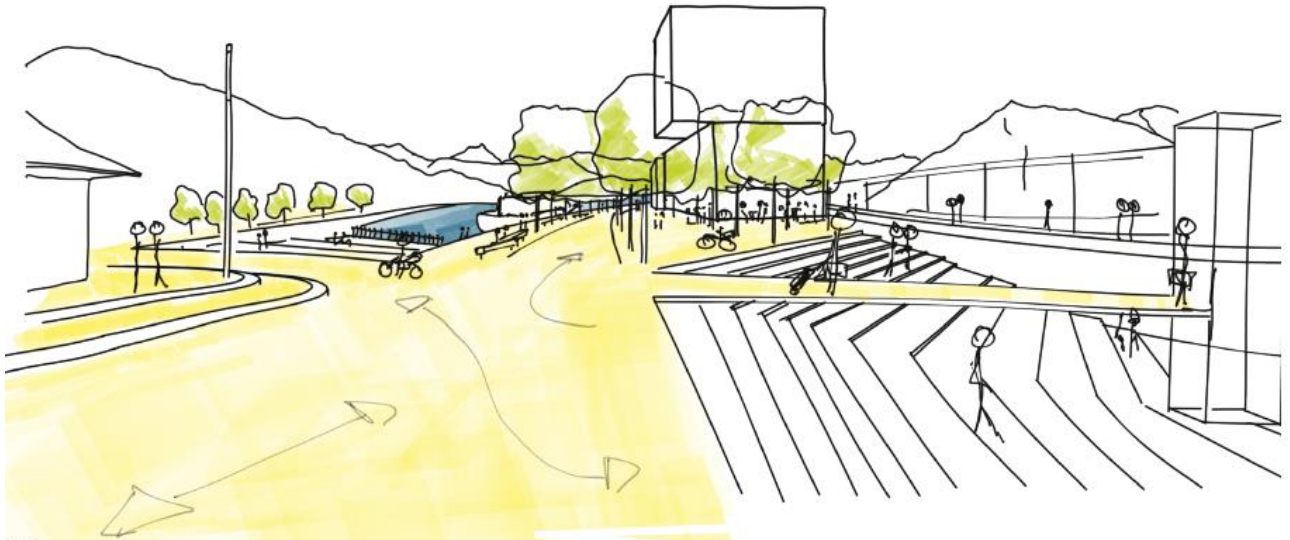
Unterkategorie

**KM-Mu B**



Quelle: Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun (2023)

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
		Stadt Thun	
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 Perrons 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 ±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: 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 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	Stadt Thun

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Es wird ein weiteres Verkehrswachstum erwartet.	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Besser Durchlässigkeit / Verbindungsqualität der zwei neu gestalteten Bushöfe Nord und Süd sowie generelle Kapazitätserhöhung der zunehmenden Personenströme.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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.	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Langfristige Sicherstellung der Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe.	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Umsteigen des Pendelverkehrs auf den ÖV wird gefördert. LV-Zugänglichkeiten werden verbessert.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KM-Mu.1 ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd</li> <li>- KM-Mu.2 ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation</li> <li>- KM-Mu.3 ESP Bahnhof Thun – Velostation Nord/Süd</li> <li>- KM-Mu.4 ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke</li> <li>- KM-Mu.5 ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost</li> <li>- KM-Mu.7 ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen		

Einzelmassnahme Verkehr

# ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse

## TOW.KM-Mu.7

AP5-Horizont

**B**

Früherer ARE-Code

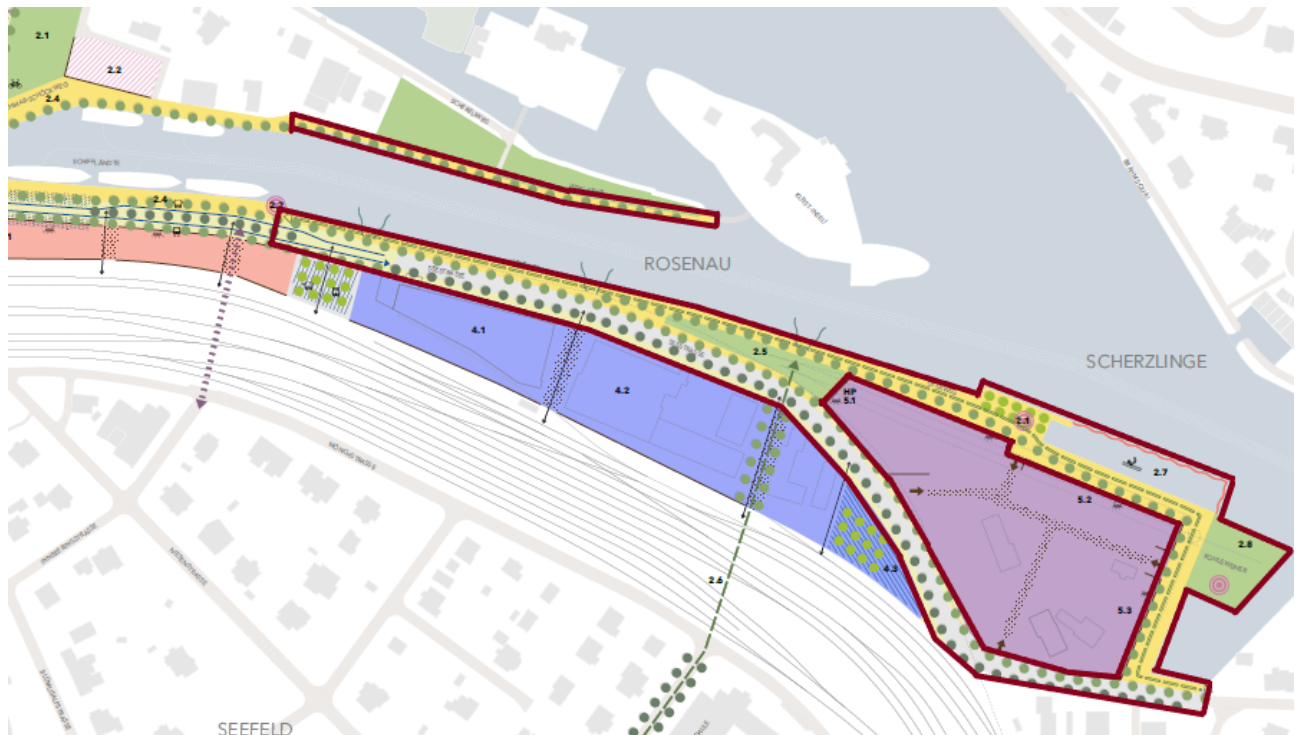
Massnahmenkategorie

**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**

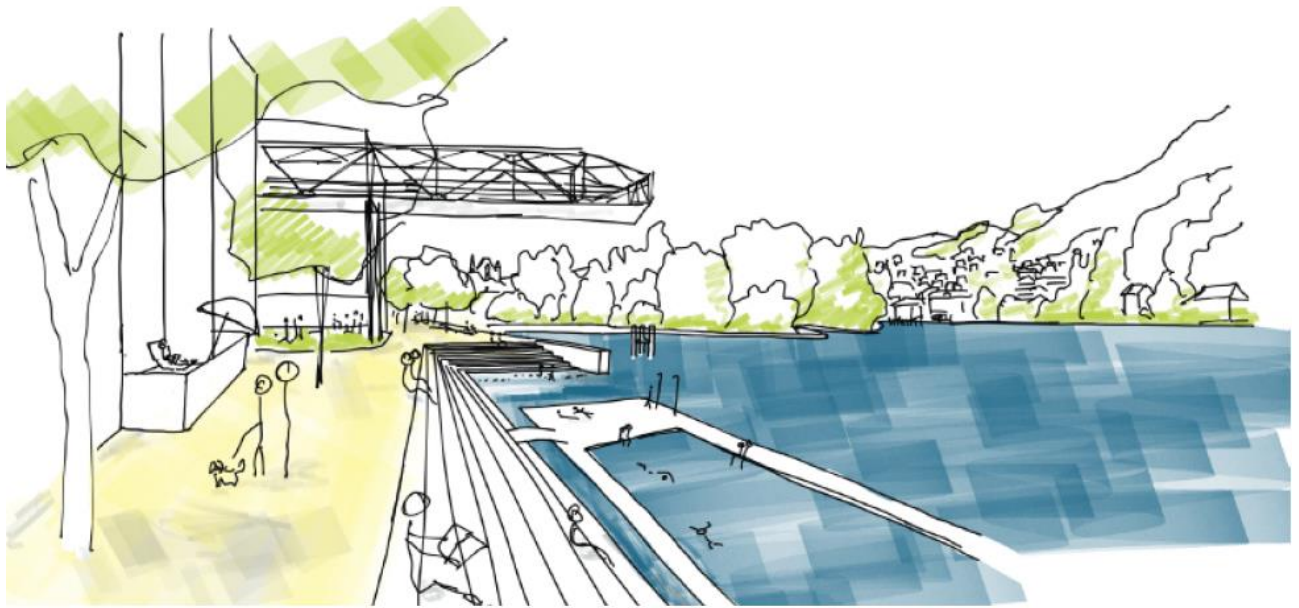
10.0

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)

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

<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
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 Uferaum, BGK Stadtboulevard Seestrasse	
ab 2025	Freiraumkonzept Uferaum	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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Aufwertung ESP und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Verbesserung Aufenthaltsqualität im ESP Bahnhof Thun sowie Vernetzung zwischen Bahn-/Bus- und Schifffahrtsangeboten
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Verbesserung Aufenthaltsqualität Fussverkehr, erhöhtes (subjektives) Sicherheitsempfinden und bessere Vernetzung zwischen Bahn-/Bus- und Schifffahrtsangeboten

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonalen Richtplan</b>
	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**
- 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

MassnahmeNr.  
**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 Gürbellinie) 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

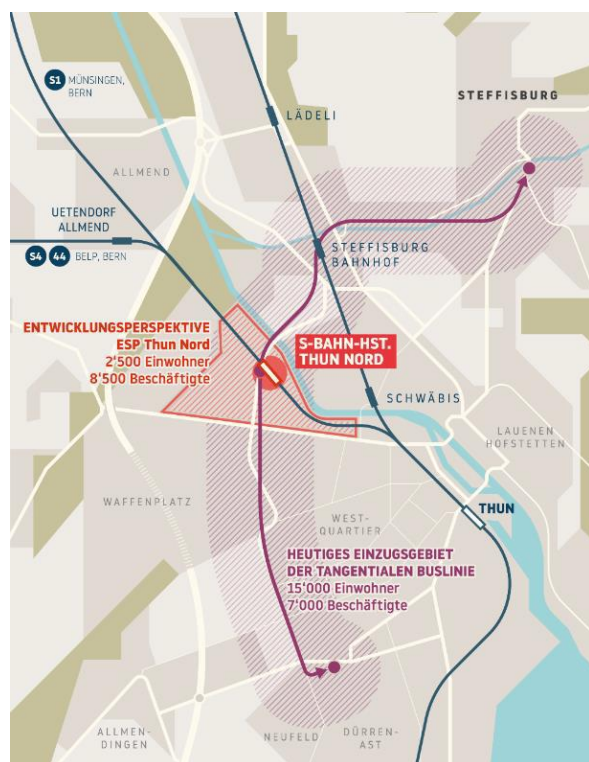
AP5-Horizont

**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

#### Massnahmenbeschreibung

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 Erschliessungssachse. 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 Ausbausritt 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)

#### Termin

#### Planungs-/Finanzierungsschritt Federführende Stelle

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	2020/2021	Workshopverfahren S-Bahn-Haltestelle	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

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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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 Verkehrsdreh-scheibe Thun-Nord sowie Sicherstellung der Aufenthalts-qualität und Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv)	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Die Teilstrategie ÖV sieht eine optimale Anbindung der Bahn-Haltestelle an die MIV-, Bus-, Fuss- und Veloweg-netze vor. Wesentlicher Bestandteil ist die neue Bustan-gente. Zudem Einbettung des Velo- und Fussverkehrskon-zept im ESP Thun-Nord	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Effiziente ÖV-Erschliessung des ESP Thun Nord, Entlas-tung Bahnhof Thun und Thuner Innenstadt durch S-Bahn-haltestelle und neue Tangentialverbindung	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Sicherstellung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsum-feld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfin-dens des Fuss- und Veloverkehrs	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Umsteigen des Pendelverkehrs auf ÖV wird gefördert. At-traktive LV-Zugänglichkeiten und -Achsen werden ge-schaffen.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona-ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kanto-naler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Pla-nung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Mass-nahmen</b>	Neue S-Bahn-Haltestelle Thun-Nord (ÖV-Nat.1) -> STEP AS 2035 Neue Velo- und Fusswegverbindung (LV-V.1 -> B-Horizont)		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Stadt Thun	BAV, RVK, VBS, armasuisse, RUAG, BLS, SBB, Gemeinde Steffisburg	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	xxx	2031 (vorzeitige Bauaufnahme)	Spätestens 2035
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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: Plangenehmigungsverfahren	BLS/SBB
2028–	Bauprojekt	Stadt Thun
2031–2033	bahnseitige Planung: Ausführung	BLS/SBB

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Umsetzung neue Verkehrsdrehscheibe ESP Thun-Nord als zentrale Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung im ESP	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Umsetzung ÖV-Konzept sowie Einbettung des Velo- und Fussverkehrskonzept im ESP Thun-Nord	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Langfristige Sicherstellung der Funktion der S-Bahn-Haltestelle als Verkehrsdrehscheibe (Vernetzung).	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Voraussetzung für einen effizienten ESP wird geschaffen.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsumfeld, aber v.a. auch des subjektiven Sicherheitsempfindens des Fuss- und Veloverkehr	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Umsteigen des Pendelverkehrs auf ÖV wird gefördert. Attraktive LV-Zugänglichkeiten und -Achsen werden geschaffen.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	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)		
<b>Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres</b>			

# ÖV-Str.1 Öffentlicher Verkehr ÖV Angebotsausbau Agglomeration Thun folgt

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)



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Hilterfingen	Gden Thun und Oberhofen, AÖV	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	8.0	2028	2029
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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, sodass 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:  
 - Verkehrsstudie / ZMB langfristige Erschliessung des rechten Thunerseeufers (Vorstudie)  
 - Angebotskonzept 2027-2030 (RVK, 2025)  
 - Vorprojekt Ertüchtigung Hangbuslinie Oberhofen – Hilterfingen – Thun (xxxx)

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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Beitrag zur generellen Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Angebotsausbau auf der ÖV-Hauptachse Thun – Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Beitrag zur Entlastung der Buslinie 21 (welche an der Kapazitätsgrenze ist) sowie Teilbeitrag zur MIV-Entlastung auf der Achse Hofstettenstrasse	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Angebotsausbau auf den Linien 21 und 22 am rechten Thunerseeufer gemäss Teilstrategie ÖV	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Direktere und häufigeres ÖV-Angebot und damit wichtiger Teilbeitrag zur Verlagerung des MIV von/zu rechtes Thunerseeufer	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Deutlich verbesserte ÖV-Erschliessung der teilweise dicht bebauten Siedlungsgebiete an der Hanglage zwischen Hünibach und Oberhofen und damit bessere Voraussetzungen zur Siedlungsentwicklung nach innen.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Indirekte Wirkung durch Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV.	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Indirekte Wirkung durch Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV. Zudem Einsatz angepasster und damit emissionsreduzierter Fahrzeuggrössen mit elektrifiziertem Antrieb gemäss STI-Flottenstrategie.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ESP Bahnhof Thun, Panoramabrücke mit Velostation (KM-Mu.2)</li> <li>- Regionales Verkehrsmanagement (NM-VM.1)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	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

#### Weitere Beteiligte

AÖV

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

#### Kosten/Termine

#### Kosten (Mio. CHF)

#### Baubeginn

#### Inbetriebnahme

15.36

30.06.2028

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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Hier Text einfügen
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Hier Text einfügen
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Hier Text einfügen

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



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

## **ÖV-Ü.1 Öffentlicher Verkehr Regionaler ÖV-Angebotsausbau und Bahninfrastrukturen folgt**

# 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**

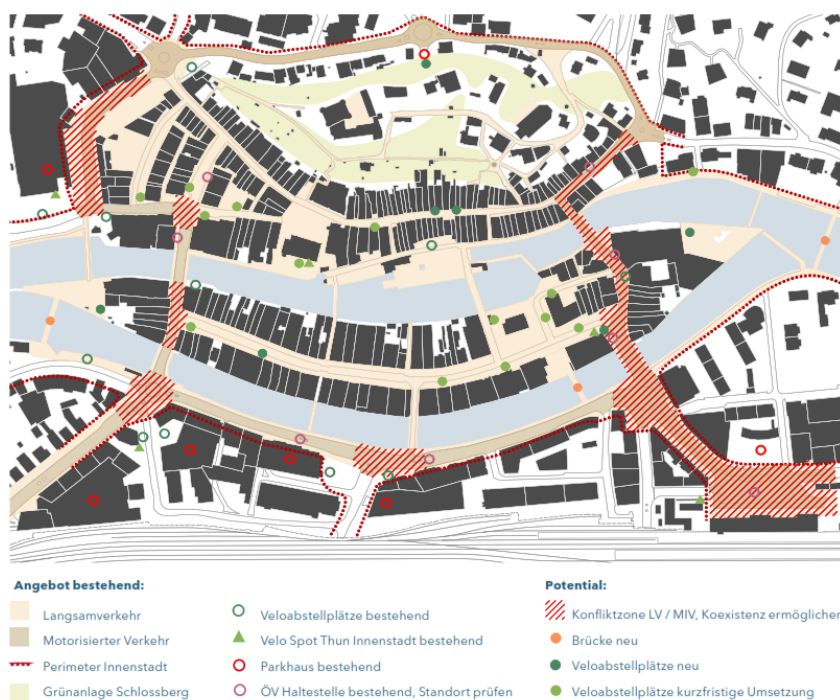


Abb. 1/2: Angebot und Potenzial  
Thema Vernetzung und Mobilität,  
Reiseführer Thuner Innenstadt



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

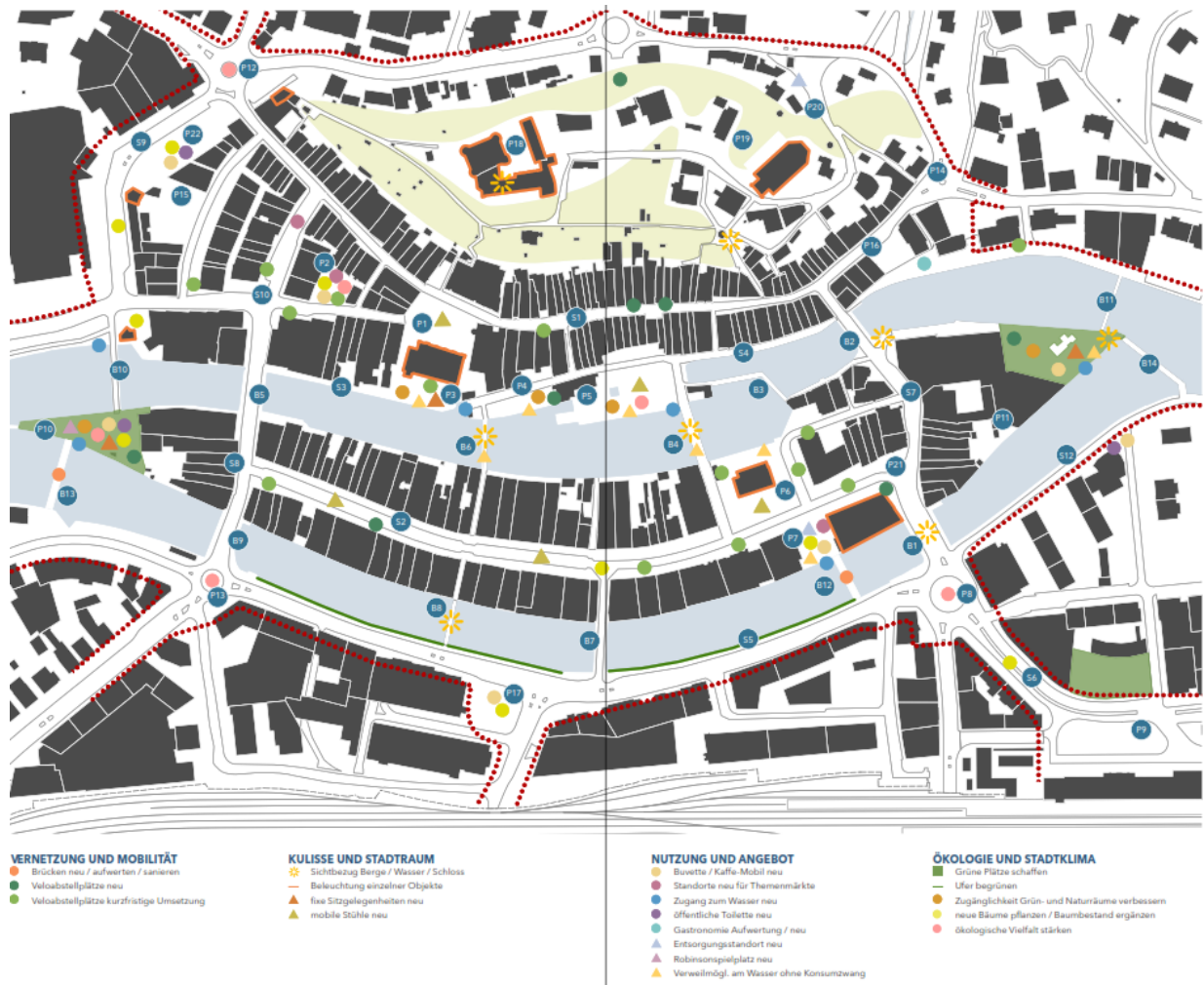


Abb. 3: Betriebs- und Gestaltungskonzept Innenstadt

**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 zukunfts-fähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz zu gestalten.

Kernelement der Massnahme ist die gesamtheitliche Aufwertung und Gestaltung der innerstädtischen Achsen vom Bernstorplatz 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.

<b>Machbarkeit</b>	Prüfung der Szenarien mittels Verkehrssimulation und in Abstimmung mit dem kantonalen Verkehrsmanagement (2024).
<b>Planungsstand</b>	Stufe 2: <ul style="list-style-type: none"><li>- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (Massnahme G4) (2018)</li><li>- Attraktivierung Innenstadt – Reiseführer (2019/2020)</li><li>- Gestaltung Verkehrs- und Stadträume Innenstadt Thun:<ul style="list-style-type: none"><li>- Arbeitsschritt 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept (2023)</li><li>- Arbeitsschritt 2: Vorprojekt für Achse Ost (2024)</li></ul></li><li>- Weiterführende Projekte:<ul style="list-style-type: none"><li>- Vorprojekt für Achse West</li><li>- Vorprojekt Aarestrasse</li></ul></li></ul>

<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
---------------	---------------------------------------	-----------------------------

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	2020	Attraktivierung Innenstadt	Stadt Thun
	2022	Verpflichtungskredit Gestaltung Verkehrs- und Stadträume	Stadt Thun
	2023/2024	Betriebs- und Gestaltungskonzept	Stadt Thun
	TT.MM.JJJJ TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen Hier Text einfügen	Hier Text einfügen Hier Text einfügen
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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 Vorprojekt Achse West	Stadt Thun Stadt Thun
	20.. TT.MM.JJJJ	Vorprojekt Aarestrasse Hier Text einfügen	Stadt Thun Hier Text einfügen
<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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.	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Der Innenstadtbereich ist weiterhin an der Belastungsgrenze. Durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr ist der Verkehrsfluss beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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.	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Erhöhte Aufenthaltsqualität Fussverkehr, optimierte Veloverkehrsführung und verbesserte Zuverlässigkeit des Busverkehrs im BGK-Perimeter Innenstadt	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Generelle Aufwertung Thuner Innenstadt und bessere Zugänglichkeit des ESP Bahnhof Thun	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Deutlich verbesserte objektive und subjektive Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Entschleunigung des MIV und damit Minderung der Luft- und Lärmemissionen; Aufwertung FVV und ÖV und somit Beitrag an Verkehrsverlagerung	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		

**Umweltverträglichkeit** gegeben

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung Hier Text einfügen

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen**

- 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**

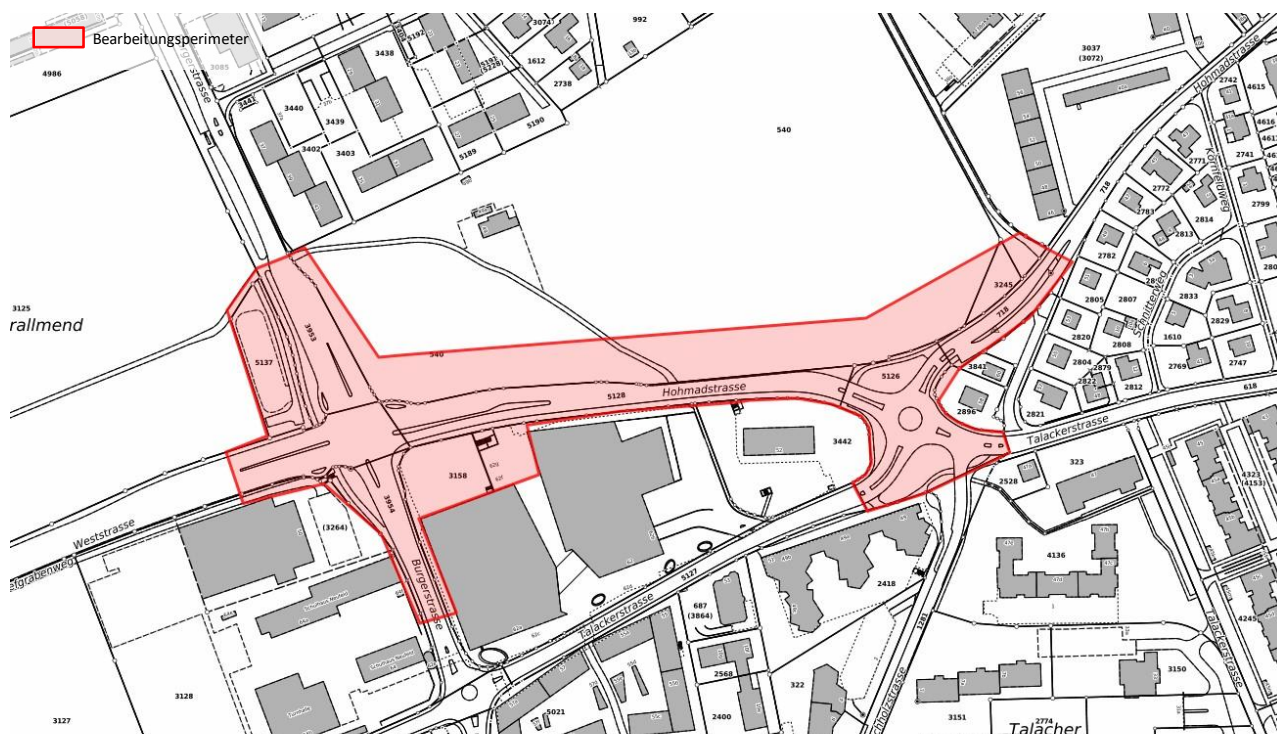


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter BGK Siegenthalergut

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.		



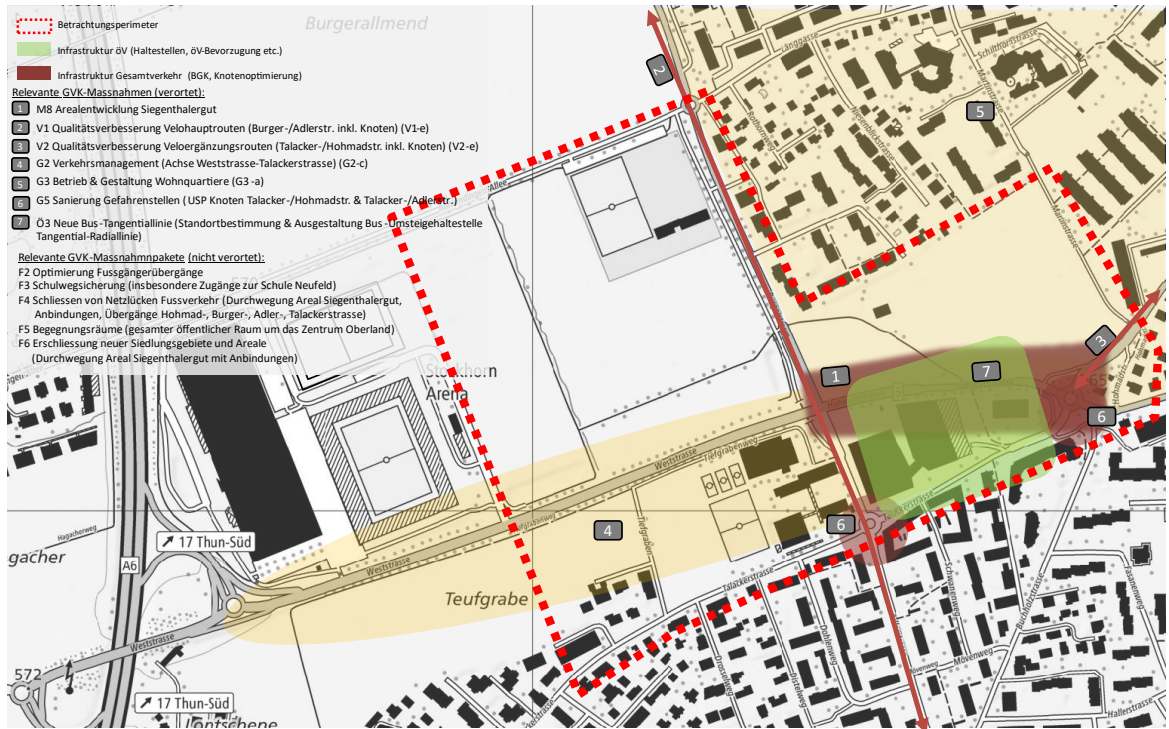


Abbildung 3: Übersicht GVK-Massnahmen im Umfeld

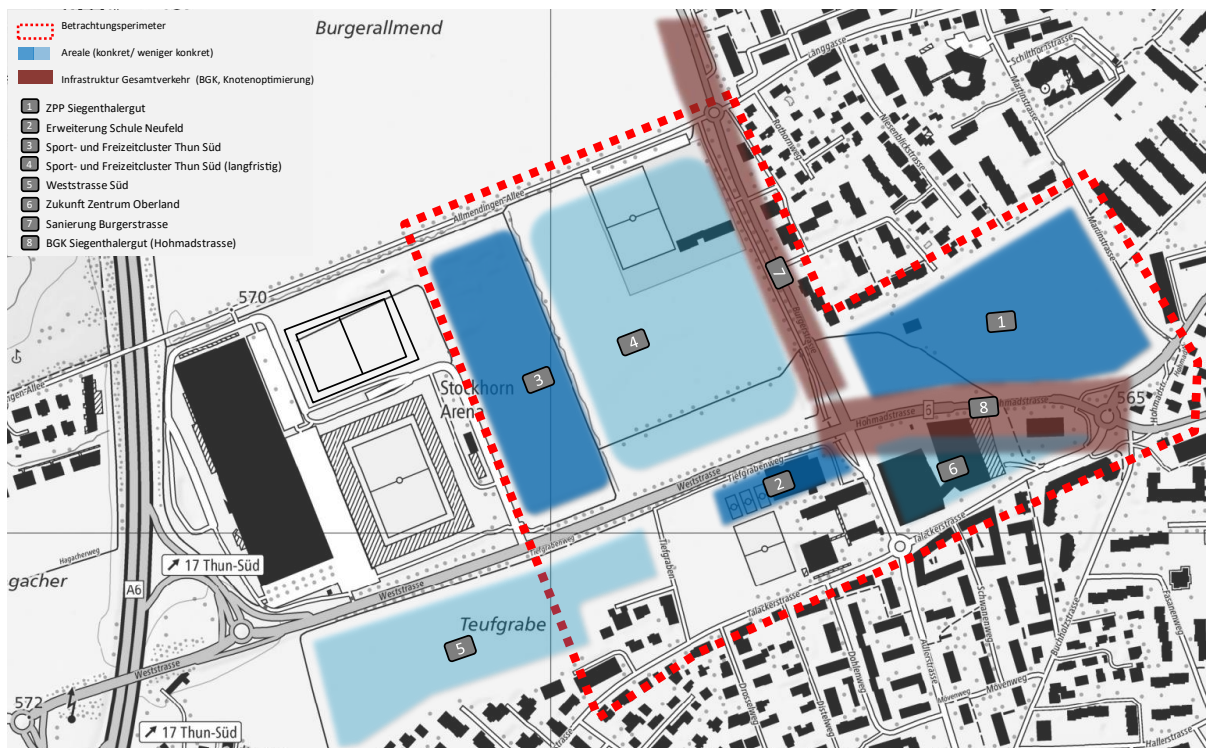


Abbildung 4: Weitere Planungen im Umfeld

**Massnahmenbeschrieb**

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 Gebäudevorzonen,

öffentliche Aufenthaltsbereiche, Arealerschliessung, LV-Verbindungen, Bushaltestelle etc.).

Essenziell für eine gelungene, qualitätvolle 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 Bürgerstrasse 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-/Bürger-/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-/Bürgerstrasse (inkl. Lärmsanierung).
- verkehrliche Erschliessung in angrenzende Bereiche, insb. neue LV-Querungen über Hohmad-, Bürger- und Weststrasse zum Zentrum Oberland (LV-N-2-i), Schulhaus Neufeld (Schulwegsicherung) und Bürgerallmend.
- Optimierung sowie Sicherstellung Verkehrsfluss und -sicherheit bei Knoten West-/Bürger-/Hohmadstrasse und Knoten Hohmad-/Talackerstrasse (Sanierung Unfallschwerpunkt 1043 (MIV-Auf.4)
- Schliessen von Lücken im städtischen Fussverkehrs- und Velonetz (u.a. Anbindung an neue Velohauptroute Bürgerstrasse)
- 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 Bürgerstrasse (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)

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

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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	
		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.
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete (auch neue) ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt.
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	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.

<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	
		Optimierung der gesamtverkehrlichen Organisation für Fuss-, Velo-, öffentlichem sowie motorisiertem Individualverkehr gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK).
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Aufwertung der betroffenen Quartiere und bessere Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Aufwertung des öffentlichen Raums und attraktive Querverbindungen zu Schule, Einkaufszentrum, Sportcluster und benachbarten Quartieren.
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Erhöhte objektive und subjektive Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, v.a. dank verbesserter Querungsmöglichkeiten zu umliegenden Infrastrukturen und situationsgerechter Gestaltung (insb. Schulwegsicherheit).
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Genereller Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV/ÖV; Reduktion der Immissionen in bestehenden und künftigen Wohnquartieren (insb. Lärm).

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
	Festsetzung	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Pla- nung	Hier Text einfügen	
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siegenthalergut (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen) (AP5; S-VW.1.8)</li> <li>- Sanierung USP Hohmadstrasse/Talackerstrasse (AP4; MIV-Auf.4)</li> <li>- Bustangente Thun West – Nord - Steffisburg (AP4; ÖV-Str.3.1)</li> <li>- LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM) (AP3; LV-N-2-i)</li> <li>- Velohauptroute Burger-/General-Wille-Strasse (V1-e, Abschnitt Nord) (AP4; LV-Ü.1.1)</li> <li>- Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) (AP5; LV-Ü.2.1)</li> <li>- BGK Dürrenastquartier (AP4; MIV-Auf.5)</li> <li>- BGK Hohmad / Westquartier (AP4; MIV-Auf.7)</li> <li>- Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse (AP2; VM M2)</li> <li>- Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (AP3; MIV-O-15-b)</li> </ul>	
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Hier Text einfügen	

Einzelmassnahme Verkehr

# Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse

## TOW.MIV-Auf.3

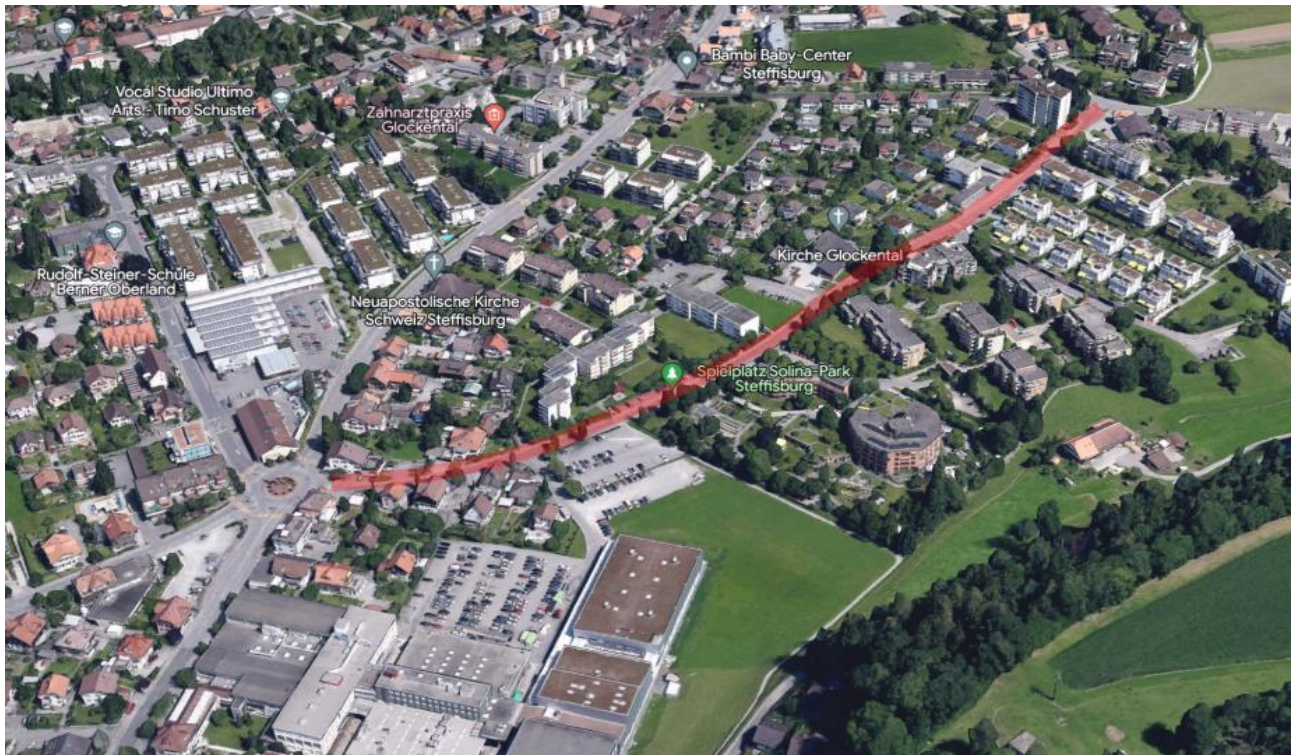
AP5-Horizont

**A**

Früherer ARE-Code  
XXXX.X.XXX

Massnahmenkategorie  
**MIV A**

Unterkategorie  
**MIV-Auf A**



### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

Gemeinde Steffisburg

#### Weitere Beteiligte

OIK I, Thun

### Kosten/Termine

#### Kosten (Mio. CHF)

1.2 Mio.

#### Baubeginn

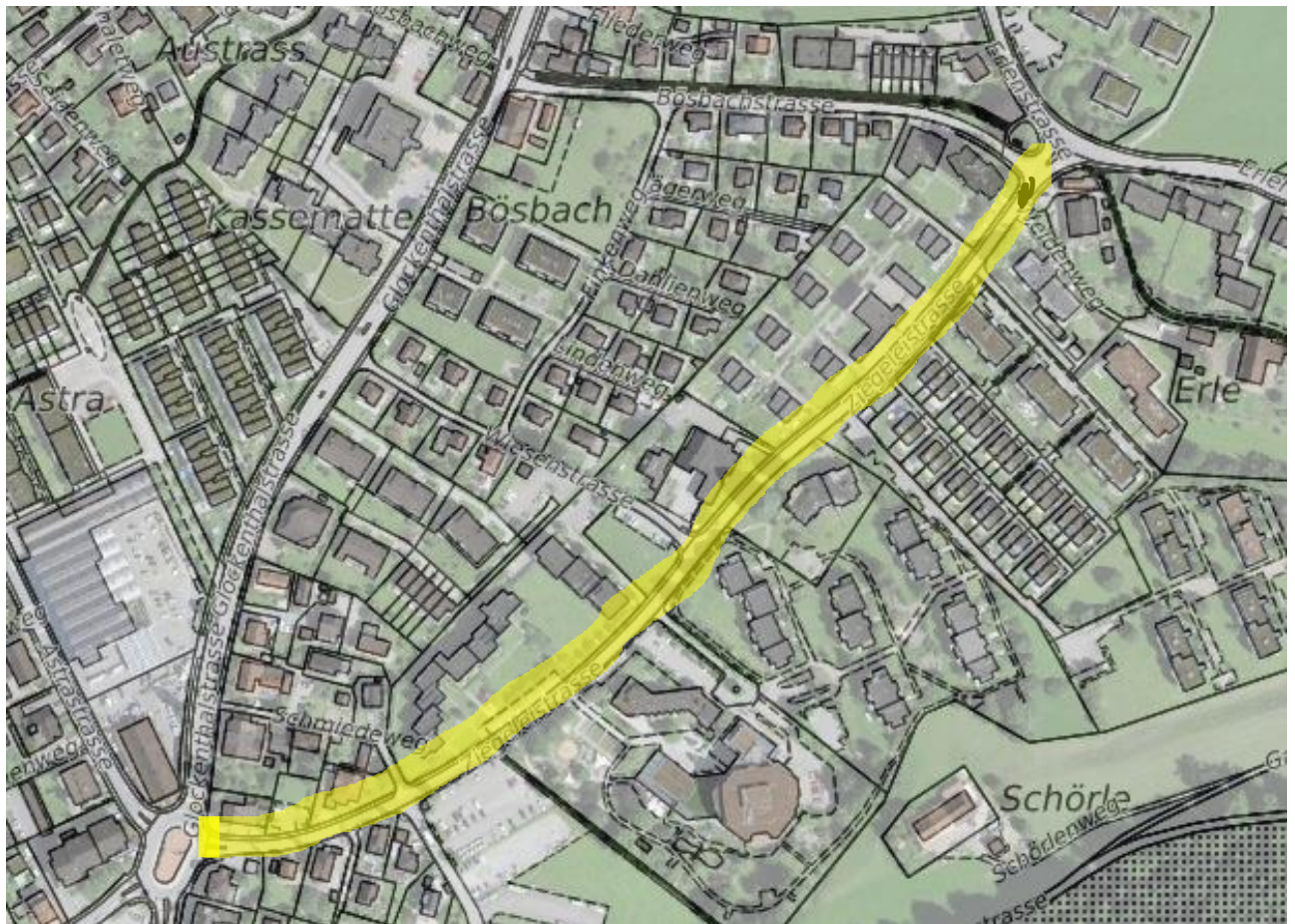
2028

#### Inbetriebnahme

2030

### Finanzierung AP-Massnahme

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



<b>Massnahmenbeschrieb</b>	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.		
<b>Machbarkeit</b>	offen		
<b>Planungsstand</b>	offen		
<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b> TT.MM.JJJJ TT.MM.JJJJ TT.MM.JJJJ	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b> Hier Text einfügen Hier Text einfügen Hier Text einfügen	<b>Federführende Stelle</b> Hier Text einfügen Hier Text einfügen Hier Text einfügen
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b> 31.12.2023 30.06.2024 TT.MM.JJJJ	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b> Auftrag für BGK erteilt. BGK erarbeitet Hier Text einfügen	<b>Federführende Stelle</b> Gde. Steffisburg Gde. Steffisburg Hier Text einfügen

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

Einzelmassnahme Verkehr

## Thun, BGK Dürrenastquartier

### TOW.MIV-Auf.5

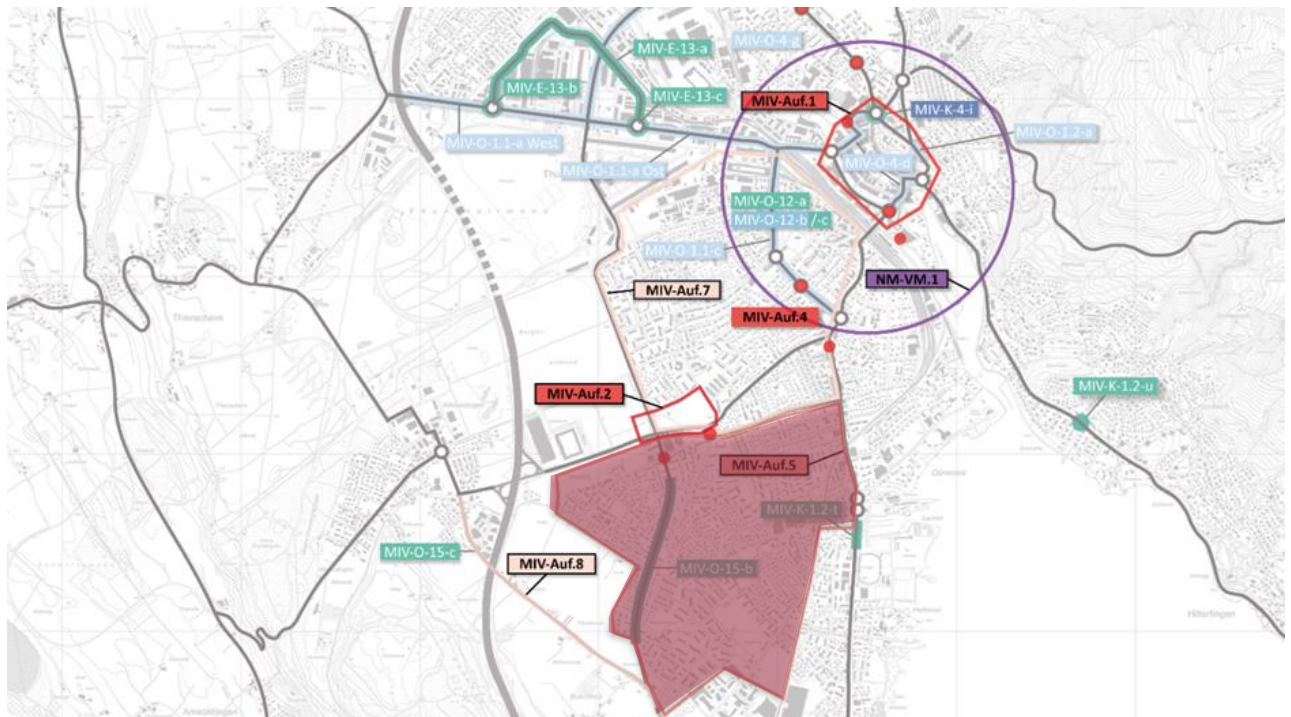
AP5-Horizont

**B**

Früherer ARE-Code  
**0942.4.009**

Massnahmenkategorie  
**MIV B**

Unterkategorie  
**MIV-Auf B**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Stadt Thun	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	7.8	2032	2033
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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.

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):

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

**Machbarkeit** Ist im BGK nachzuweisen

**Planungsstand** Stufe 1:  
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2018 (Massnahme G3-b)

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	05.12.2018	Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035	Stadt Thun
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen

**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.	
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>		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.	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Optimierte gesamtverkehrliche Verkehrsorganisation und abgestimmte Interessen von Fuss-/Veloverkehr, ÖV und MIV. Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr.	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Aufwertung der betroffenen Quartiere und bessere Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge der Innenentwicklung.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Erhöhte objektive und subjektive Sicherheit, v.a. dank Verkehrsberuhigung und situationsgerechter Gestaltung.	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Genereller Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV/ÖV; ohne zusätzlichen Flächenverlust. Reduktion der Immissionen im Wohnquartier.	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BGK Siegenthalergut (MIV-Auf.2)</li> <li>- Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) (LV-Ü.2.1)</li> <li>- Sanierung USP Hohmadstrasse/Talackerstrasse (AP4; MIV-Auf.4)</li> <li>- Bustangente Thun West – Nord - Steffisburg (AP4; ÖV-Str.3.1)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres</b>	<p>Fläche: ca. 60'000 m<sup>2</sup> (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

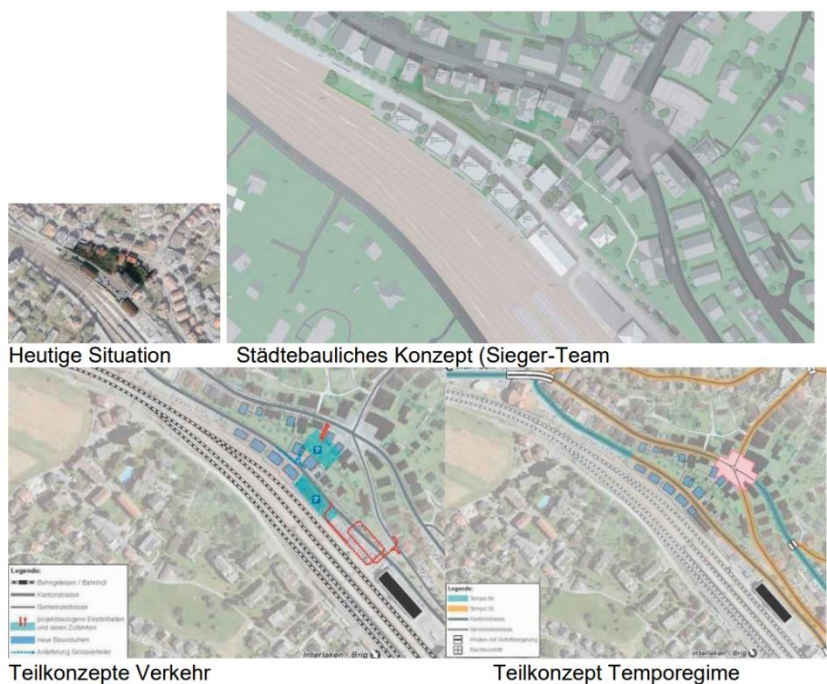
**TOW.MIV-Auf.6**

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

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Spiez	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	9.5	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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** Die Gemeinde Spiez möchte ihr Ortszentrum stärken. Die ortsbauliche Situation ist unbefriedigend. Andererseits ist das Entwicklungspotenzial in diesem äussert gut mit ÖV erschlossenen Gebiet gross. Das Ortszentrum soll zum Einkaufen einladen, attraktiv sein für den Tourismus und eine gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Zudem soll ein sinnvoller Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen gefunden werden. Der Bearbeitungsperimeter umfasst die «Kernzone Spiez» (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.

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»).

**Machbarkeit** Grobabschlüsse zur Verkehrssituation und möglichen Verbesserungen sind im Rahmen der Testplanung durchgeführt worden. Vertiefte Machbarkeitsabschlüsse erfolgen im BGK

**Planungsstand** 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.

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	
		Das Zukunftsbild sieht eine konsequente Lenkung der Verkehrsströme von siedlungsorientierten Strassen auf das «Basisnetz» vor. Dadurch können Zentrumsbereiche und Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
	Bezug zu Handlungsbedarf	Bei der Strassenraumgestaltung verschiedener Ortskerne wie Spiez besteht im Rahmen der Zentrumsentwicklung Handlungsbedarf.
	Bezug zu Teilstrategie	Strassen mit Durchleitungscharakter in Ortskernen sollen gemäss Teilstrategie MIV verkehrsberuhigt werden. Die Ortsdurchfahrten werden schrittweise aufgewertet.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	
		Deutliche Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr im gesamten Zentrumsgebiet (Aufenthaltsqualität sowie Verbindung von zwei Zentrumsachsen); besserer Verkehrsfluss im MIV und Organisation des Busbetriebs

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	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<sup>2</sup> (ca. 700 m \* 10 m Breite)  
DTV (2030): ca. 4'000 (Bahnhofstrasse)  
Testplanung: Testplanung «Zentrum Spiez», Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 6. Januar 2020

**MIV-Auf.4 Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum (Pauschalen) Thun  
Sanierung Unfallschwerpunkte folgt**

# NM-VM.1 Verkehrsmanagement, Verkehrsmanagement Region Thun folgt

## Einzelmassnahme Verkehr

# Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt

### TOW.MIV-Auf.14

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**MIV A**

Unterkategorie  
**MIV-Auf A**



Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.00 Mio.	2026	2028

**Finanzierungsschlüssel** Ausserhalb AP-Perimeter:  
Kanton: 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinden

**Massnahmenbeschrieb** Verkehrstechnische Sanierung der Ortsdurchfahrt mit Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrs und Geschwindigkeitsreduktion, Verbesserung der Fussgängergelängs- und -querbeziehungen (Schulwegsicherheit, flächiges Queren) und Neuordnung der seitlichen Parkierung. Behindertengerechter Umbau des Bushaltestellen.

Ziele: Verstetigung des Verkehrs, Erhöhung der Schulweg- und generell der Verkehrssicherheit, Reduktion der Beeinträchtigung der Anwohner und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	17.11.2014	Schwachstellenanalyse	TBA-OIK
	12.06.2013	Aufnahme Strassennetzplan 2014–	TBA-OIK
	xx.03.2018	Planungsstudie	TBA-OIK



<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
	TT.MM.JJJJ	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Nein	--
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Nein		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Sanierung Gemeindestrassen (Grubenstrasse, Bahnhofstrasse, Hubelstrasse) -> Inhaltlich und zeitlich wird die Projektierung der Massnahmen koordiniert		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	DTV: ca. 4'500  Dokumente: - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - TBA/BVE Kt. BE, Strassennetzplan 2014–2029, RRB Nr. 0761 vom 12. Juni 2013, angepasst am 31. Mai 2017 - Planungsstudie, März 2018, im Auftrag des OIK I		

Einzelmassnahme Verkehr

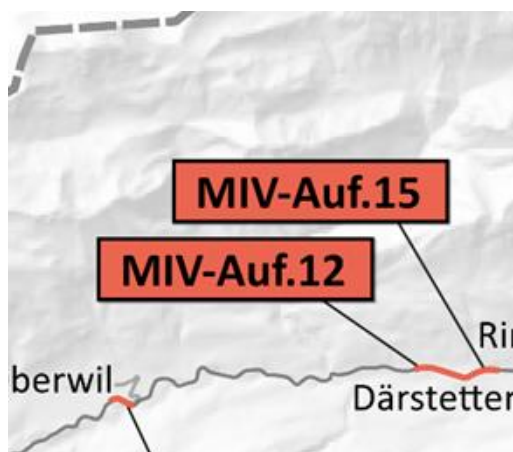
# Därstetten, Sanierung Niveau- übergang

## TOW.MIV-Auf.15

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**MIV A**

Unterkategorie  
**MIV-Auf A**



<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	20.00 Mio.	2028	2030
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: 100 % BLS AG, materieller Mehrwert durch Kanton zu tragen		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Verschieben des Bahnübergangs infolge nötiger Perronverlängerung		
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	BLS AG	TBA-OIK	
<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2000	Korridorstudie Simmental	TBA-OIK
	12.06.2013	Aufnahme Strassennetzplan 2014–	TBA-OIK
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	2024	Plangenehmigungsverfahren	BLS
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Nein	--

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung

Nein

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen**

Kein Bezug

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV: ca. 8'000

Dokumente:

- Korridorstudie Simmental, 2000

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

# Einzelmassnahme Verkehr

## Erlenbach i.S., Ortsumfahrung

### TOW.MIV-Auf.16

RGSK-Umsetzungspriorität  
**C**

Massnahmenkategorie  
**MIV C**

Unterkategorie  
**MIV-U C**



Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	130.00 Mio.	offen	offen

**Finanzierungsschlüssel** Ausserhalb AP-Perimeter:  
Kanton: 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinden
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Die Umfahrungsstrasse soll die Ortschaft Erlenbach im Simmental vom motorisierten Durchgangsverkehr entlasten. Kernstück der Umfahrung ist das Tunnelbauwerk. Für die Variante mit dem Portal West bei der Stockhornbahn weist der Tunnel eine Länge von 1360m auf. Bei der Variante Leimeren beträgt die Tunnellänge 1555 m, was eine Mehrlänge von 195 m ergibt.</p> <p>Bei der Projektierung ist versucht worden, die Beeinträchtigung der Umwelt im Bereich der Tunnelportale und der Anschlüsse möglichst klein zu halten. Die Linienführung ist in den Portalbereichen deshalb bewusst auf eine tiefe Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt worden.</p> <p>Die technische Machbarkeit ist durch Vorprojekt nachgewiesen. In den 90er Jahren herrschte zwischen Gemeinde, Planungsregion und Kanton Konsens über die Notwendigkeit einer Umfahrung Erlenbach. Gemeinde und OIK I konnten sich jedoch längere Zeit nicht über den Standort des Westportals des Tunnels einigen, was die weitere Projektierung blockierte. 1999 begann die Erarbeitung der Korridorstudie Simmentalstrasse. Darin wurde der übrige, grosse Massnahmenbedarf an der Kantonsstrasse zwischen Wimmis und Zweisimmen aufgezeigt. Wegen des hohen Finanzbedarfs für</p>	

die Realisierung dieser Massnahmen im Vergleich zu den dem Kanton für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mitteln akzeptierte der damalige Gemeinderat, die Realisierung der Umfahrung zugunsten der übrigen Massnahmen im Simmental vorläufig zurückzustellen.

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	11.1990	Variantenstudie	TBA-OIK
	05.1992	Mitwirkungsbericht	TBA-OIK
	02.1997	Vorprojekt, Erläuterungsbericht	TBA-OIK
	xx.2000	Korridorstudie Simmentalstrasse	TBA-OIK
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	Nicht vor 2030	Projektierung	TBA-OIK
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	Ja	Vororientierung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Nein		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Die im 2020 beginnende verkehrstechnische Sanierung der Ortsdurchfahrt dient der längerfristigen Überbrückung, bis die Umfahrung realisiert ist. Im Kernbereich von Erlenbach können die Defizite nicht behoben werden.		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	DTV: ca. 10'000 Dokumente: - Ausbau Simmentalstrasse, Variantenstudie, Emch+Berger, November 1990 - Ausbau Simmentalstrasse, Mitwirkungsbericht, Emch+Berger, Mai 1992 - Umfahrung Erlenbach, Vorprojekt, Erläuterungsbericht Emch+Berger, Februar 1997 - Korridorstudie Simmentalstrasse, 2000		

# Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

## Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont

### TOW.LV-Ü.1

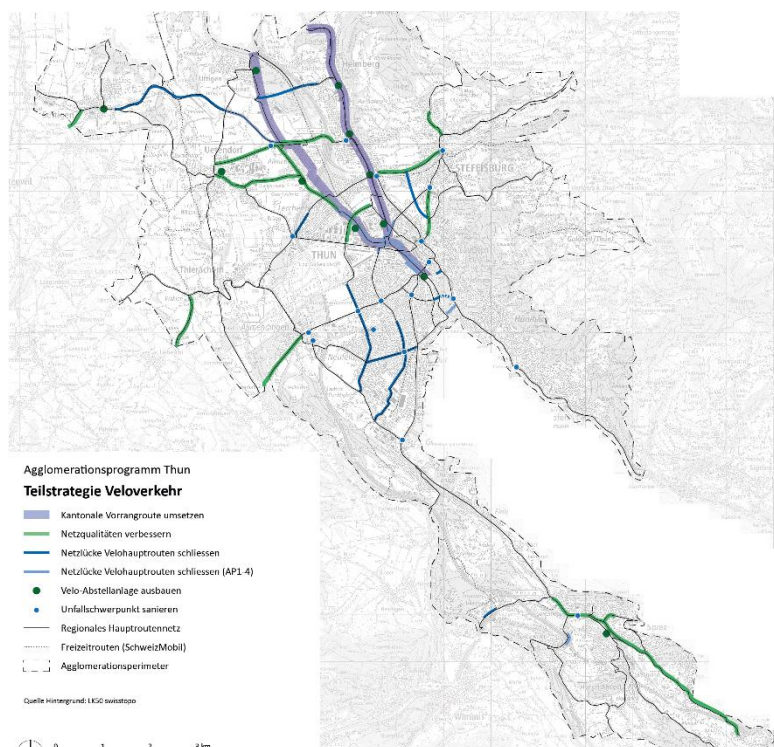
AP5-Horizont

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.

<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	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.
<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	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.
<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Gemäss Teilstrategie Veloverkehrs sollen die im Handlungsbedarf aufgeführten Schwachstellen mit diesem (für die nächsten 4 Jahre priorisierten und umsetzbaren ) Massnahmenpaket behoben bzw. deutlich verbessert werden.

**Teilmassnahmen**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
TOW.LV-Ü.1.1	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd) <sup>1</sup>	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 Aarest- rasse (Uet-5)	0.05

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

TOW.LV-Ü.1.14	Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)	0.175
TOW.LV-Ü.1.15	Thun, Vortrittsregelung Knoten Utti- genstrasse – Scheibenstrasse – Schwä- bisstrasse (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

Gemeinde Thun

#### Weitere Beteiligte

Hier Text einfügen

#### Kosten/Termine

#### Kosten (Mio. CHF)

4.6

#### Baubeginn

2031

#### Inbetriebnahme

2032

#### Leistungseinheiten

#### Typ

Längsführung (FVV)

#### Anzahl Einheit

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 Vortrittsregelung. Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse": Wo möglich und sinnvoll Vortrittsregelung 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

Durchgehende Velostreifen mind. 1.5m Breite mit nötigem Landerwerb, vorteilhafte Vortrittsregelung. Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse" (Ausgangslage: im 2024 eingeführte neues T-30 Regime): Wo möglich und sinnvoll Vortrittsregelung zu Gunsten der Veloroute. (Zielkonflikte mit MIV/Bus),

In Abstimmung mit:

- BGK Dürrenastquartier (MIV-Auf.5)
- Verbreiterung Bahnunterführung Fussverkehr (LV-F.1).

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Vororientierung

---

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung

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

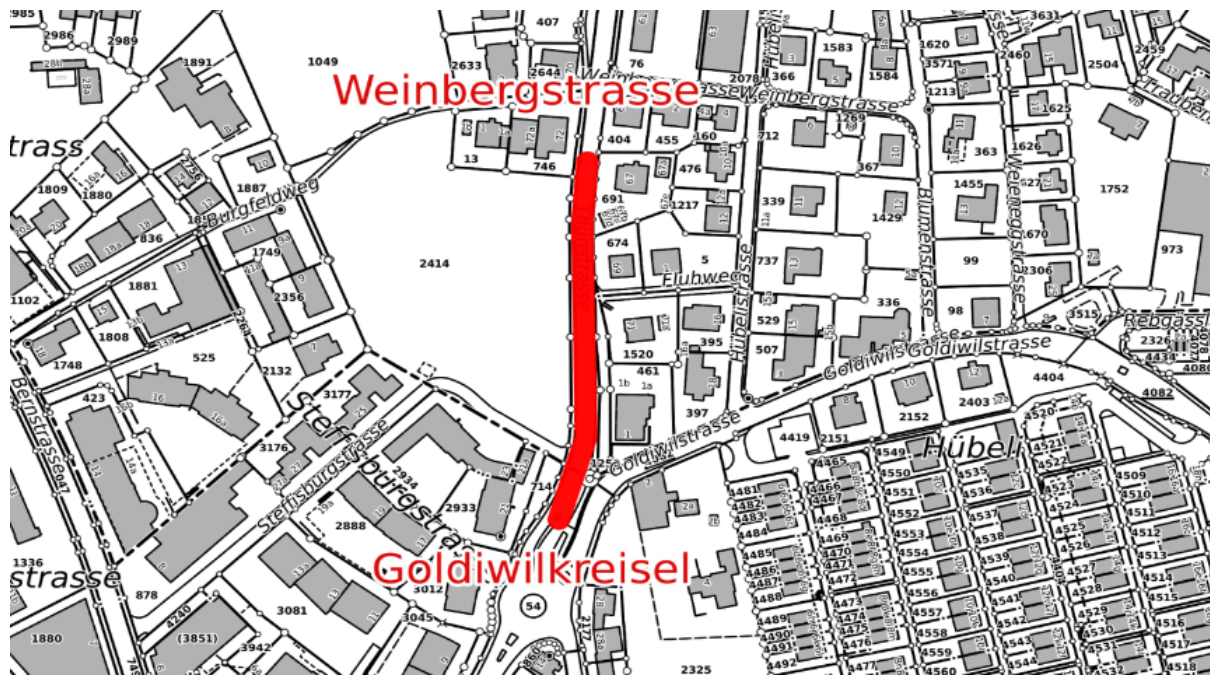
-

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



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

**Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie** Die ursprünglich angedachte Velohauptroute 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

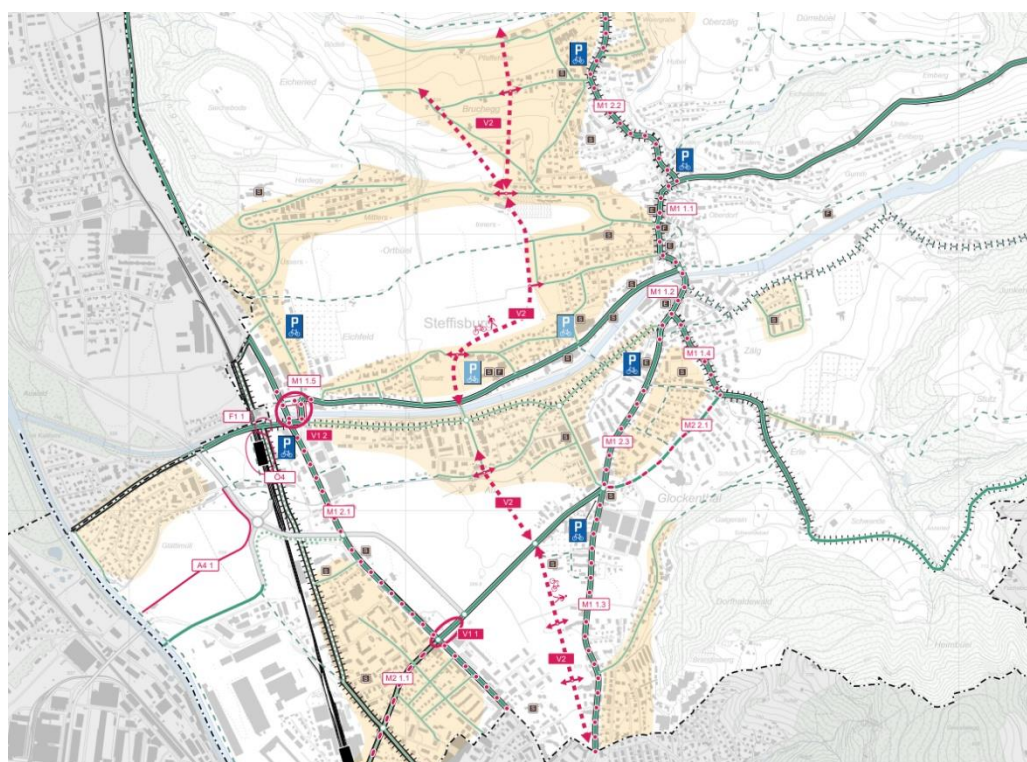
AP5-Horizont

**A**

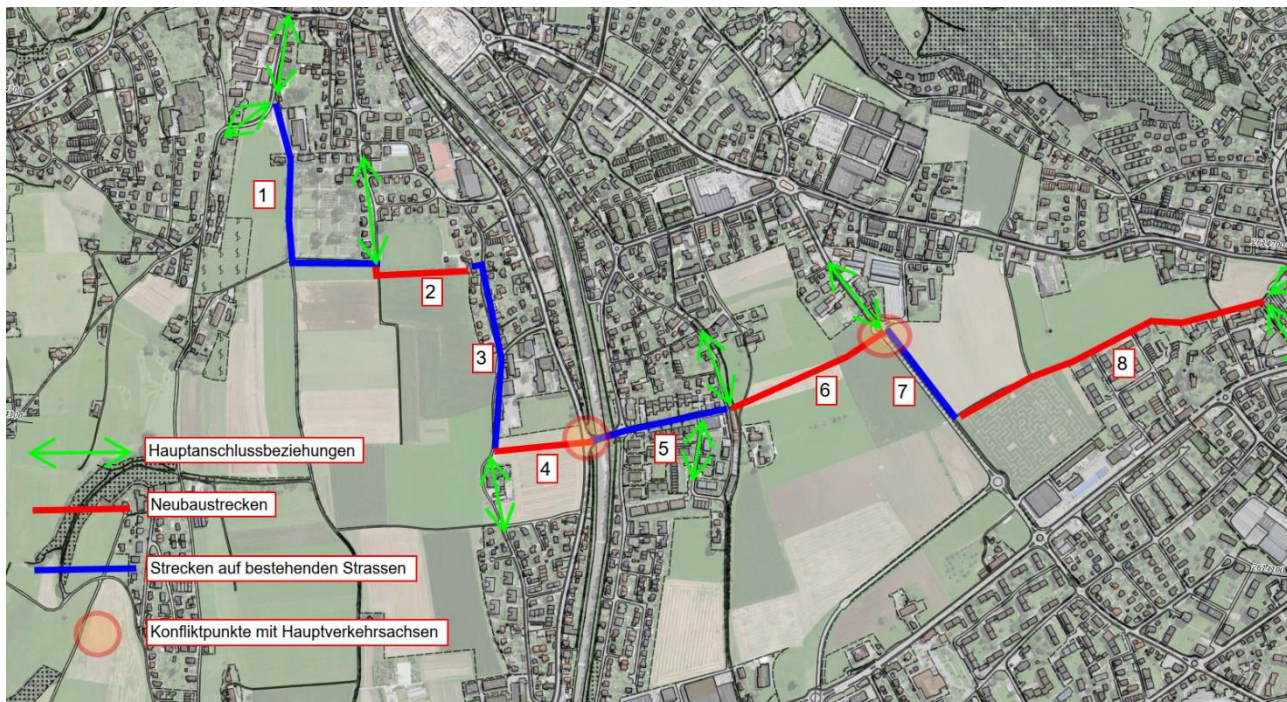
Früherer ARE-Code  
**0942.4.040**

Massnahmenkategorie  
**LV A**

Unterkategorie  
**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Steffisburg	Stadt Thun	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	1.65	2. Quartal 2028	3. Quartal 2030
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	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
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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

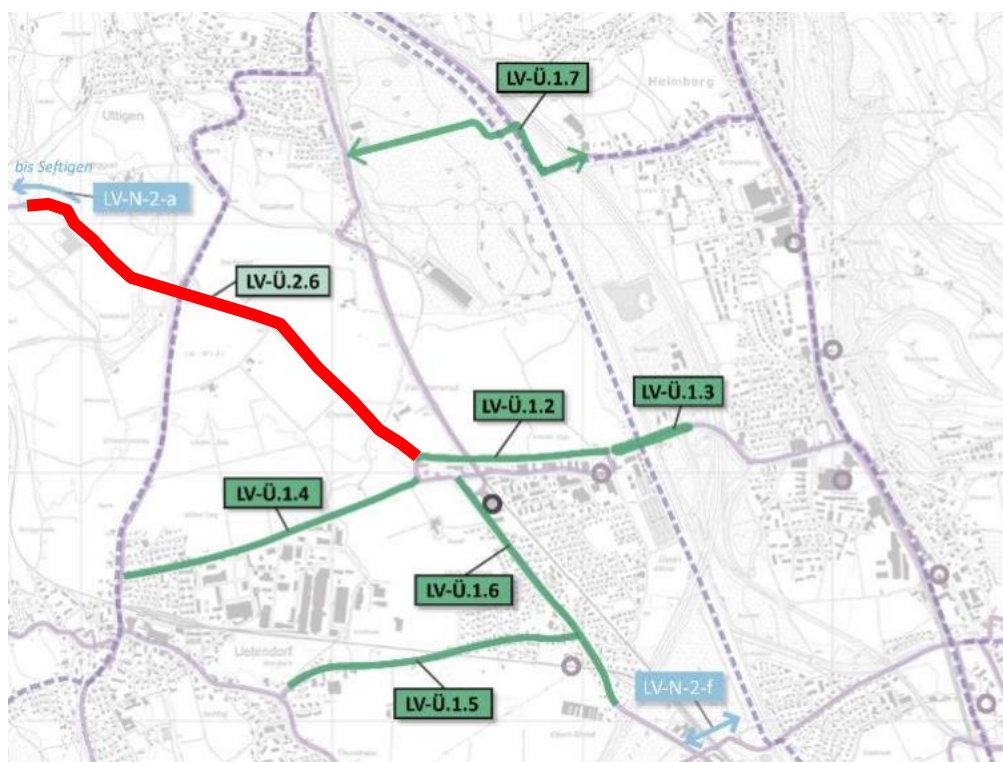
AP5-Horizont

**A**

Früherer ARE-Code  
0942.4.041

Massnahmenkategorie  
LV A

Unterkategorie  
LV-Ü A



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

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung

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**

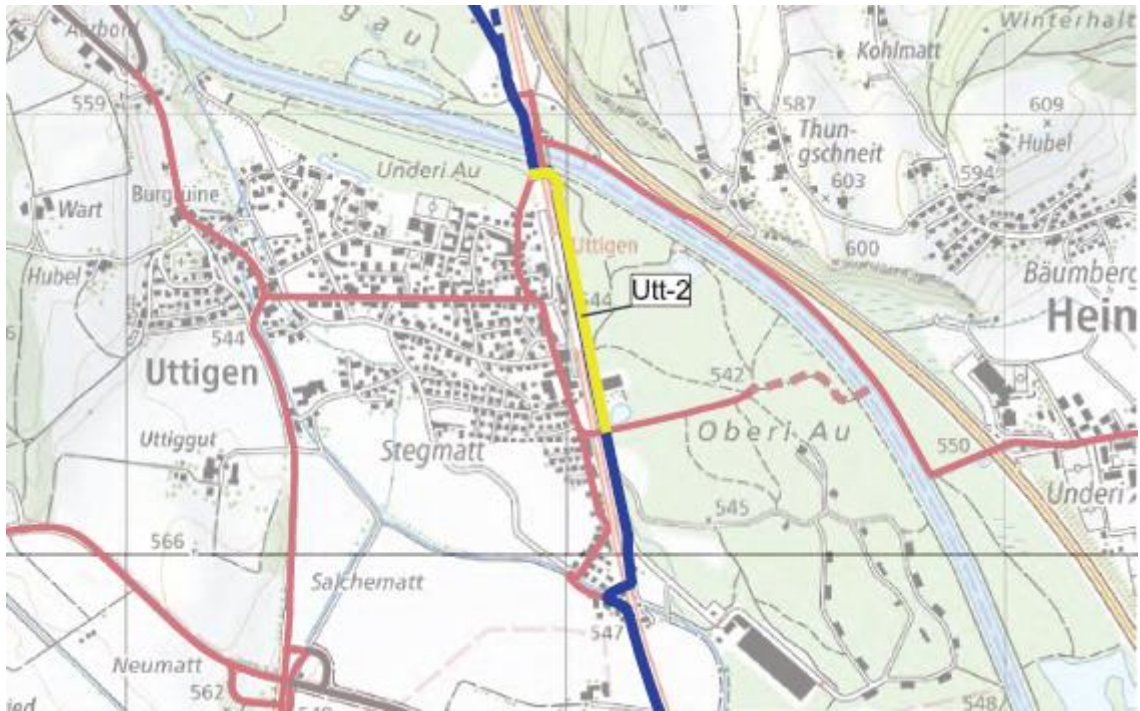
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uttigen	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.5	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	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 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

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

### TOW.LV-Ü.1.7

AP5-Horizont

**A**

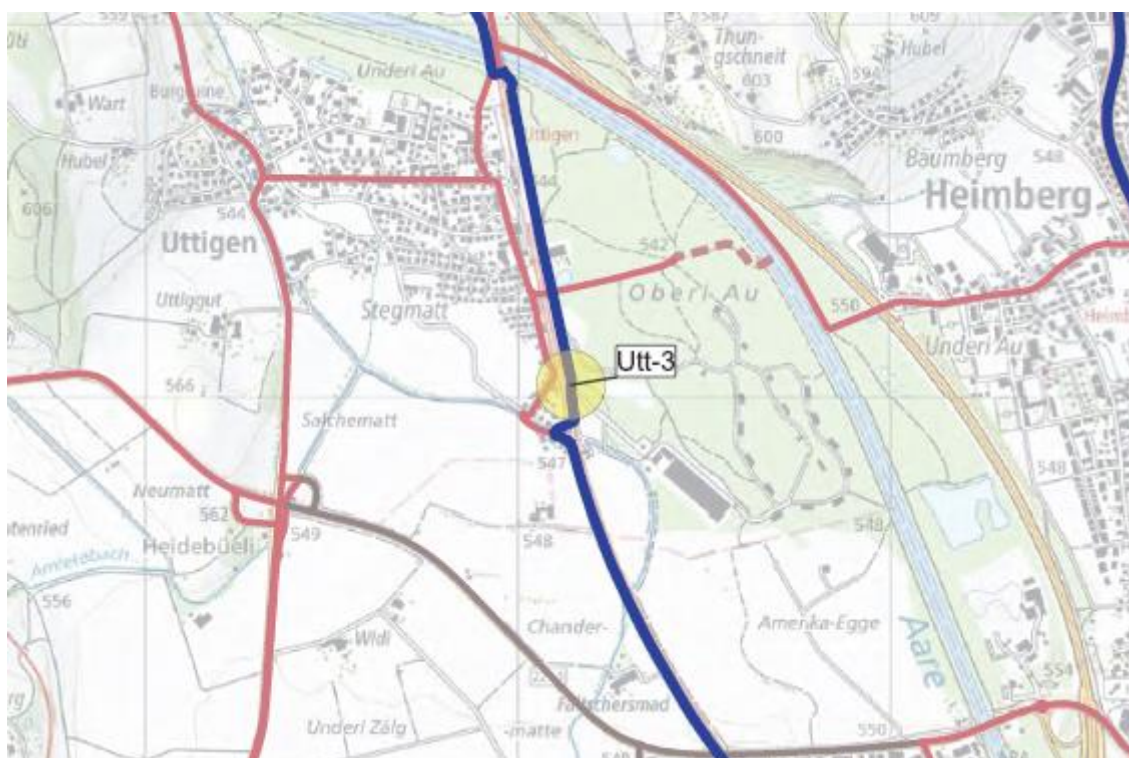
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



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

Gemeinde Uttigen

##### Weitere Beteiligte

Hier Text einfügen

#### Kosten/Termine

##### Kosten (Mio. CHF)

0.075

##### Baubeginn

TT.MM.JJJJ

##### Inbetriebnahme

TT.MM.JJJJ

#### Leistungseinheiten

##### Typ

Hier Text einfügen

##### Anzahl Einheit

XXXX m/Stück

#### Finanzierung AP-Massnahme

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

#### Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie

Einbau eines Belages und Verbreiterung des Kilchenmattwegs auf mindestens 3.5 m. Abhängigkeit zur Massnahme TOW.LV-Ü.1.8.



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, Erhöhung Sicherheit Uttigenstrasse (Uet-1)

### TOW.LV-Ü.1.9

AP5-Horizont

**A**

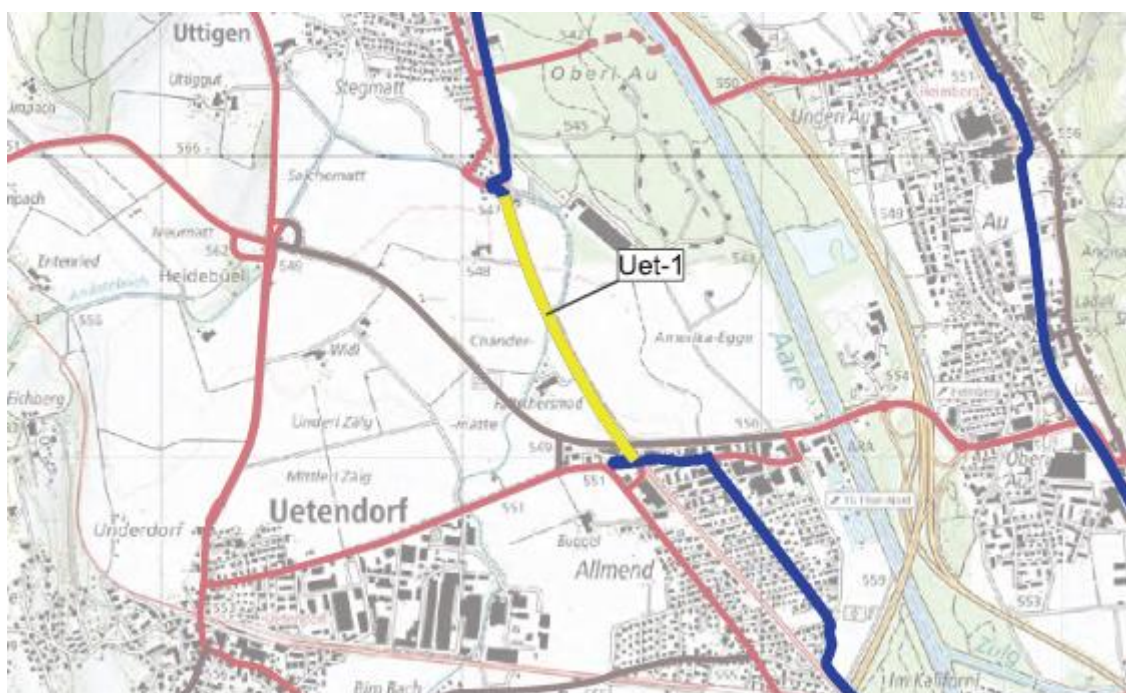
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.05	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	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**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.15	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Schaffung einer direkten Verbindung über den Parkplatz des Strasseninspektorats 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 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, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)

### TOW.LV-Ü.1.11

AP5-Horizont

**A**

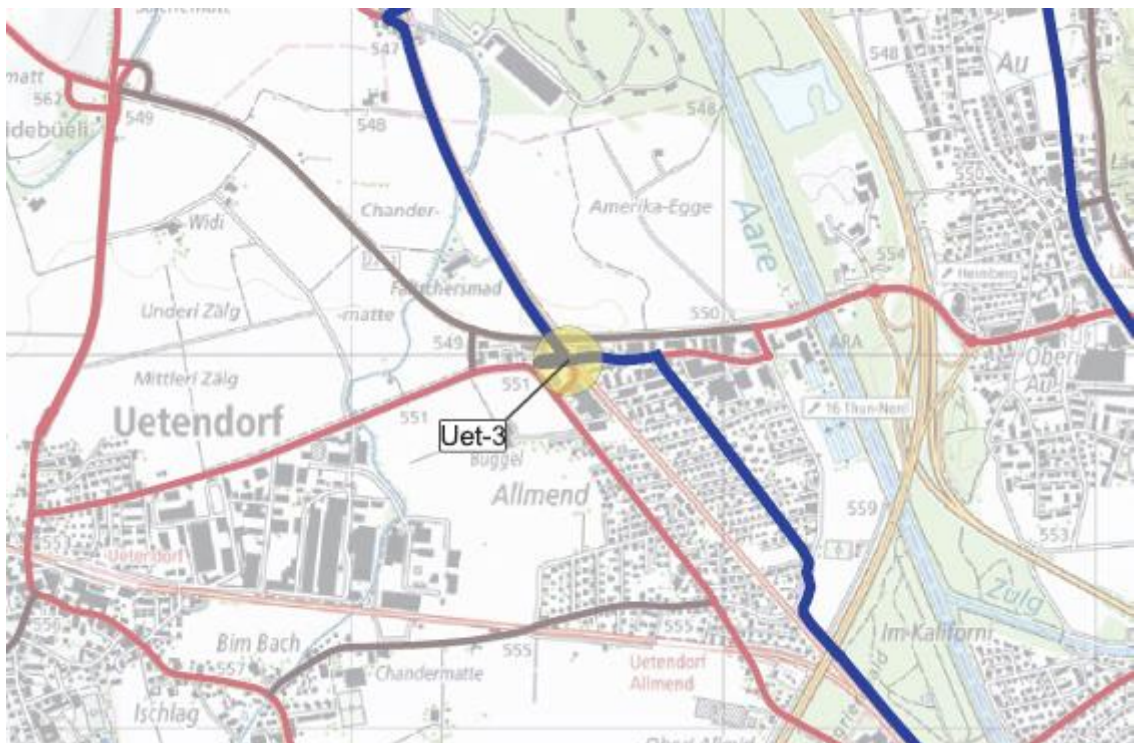
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.03	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	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.		

Die Sperrung und ihre Auswirkungen könnten als mögliche Sofortmassnahme im Rahmen eines Tests ausprobiert werden, um negative Auswirkungen auf die 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**

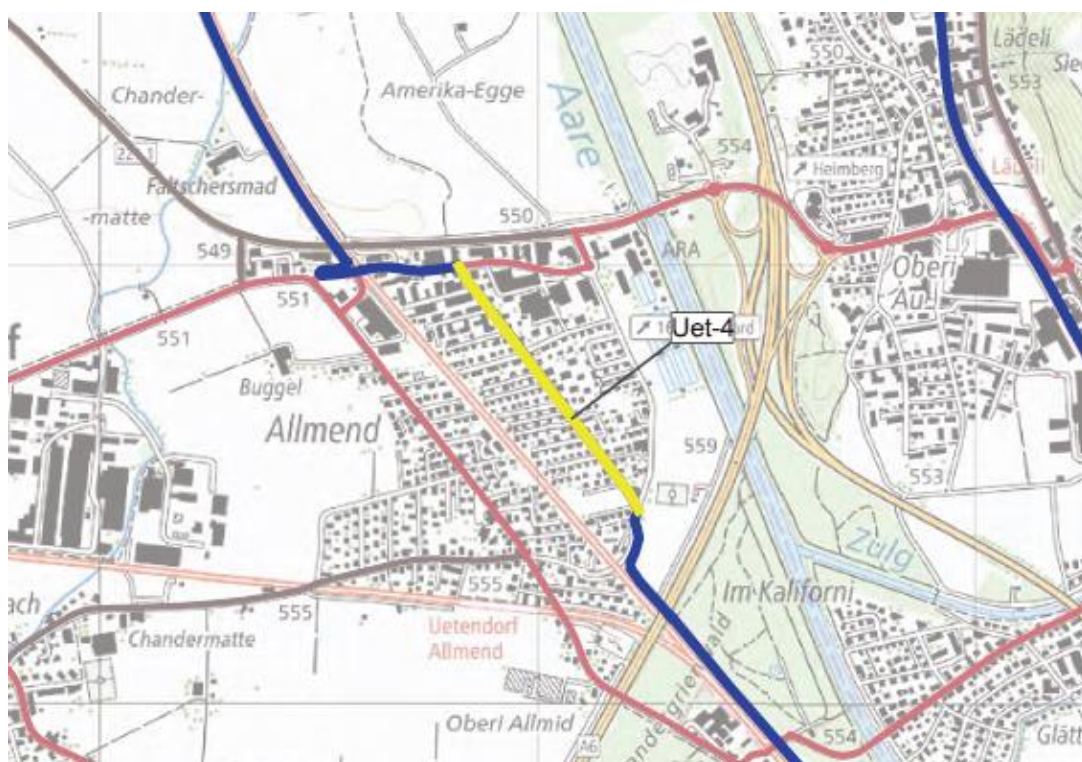
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.01	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	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 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, Querungshilfe Knoten Aarestrasse (Uet-5)

### TOW.LV-Ü.13

AP5-Horizont

**A**

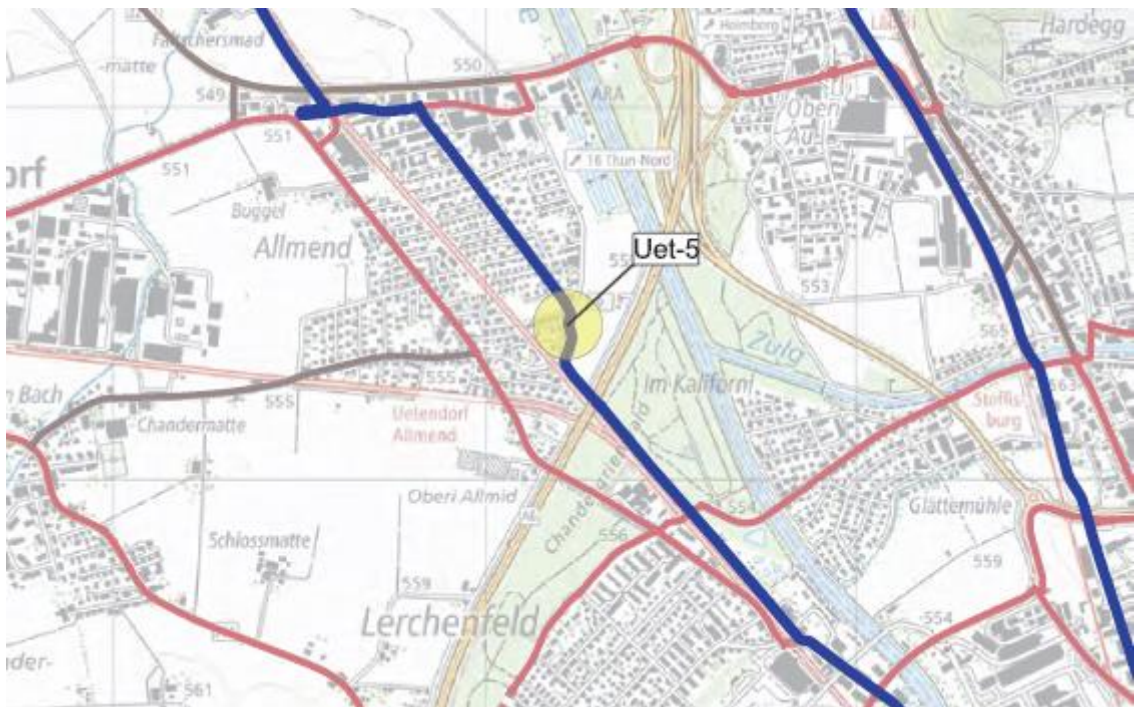
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.05	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	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 Pla-  
nung

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**

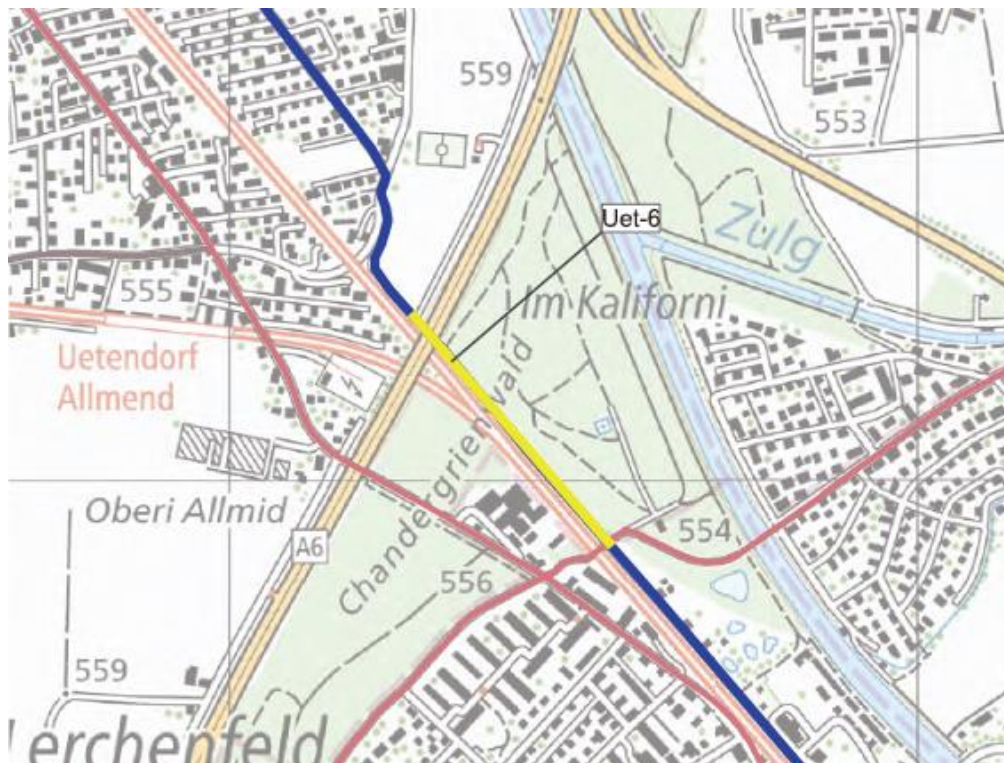
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Uetendorf	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.175	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Einbau eines Belages auf dem Abschnitt. Eine leichte Verbreiterung auf 3.5 m ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. 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 Pla-  
nung

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

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

### TOW.LV-Ü.1.15

AP5-Horizont

**A**

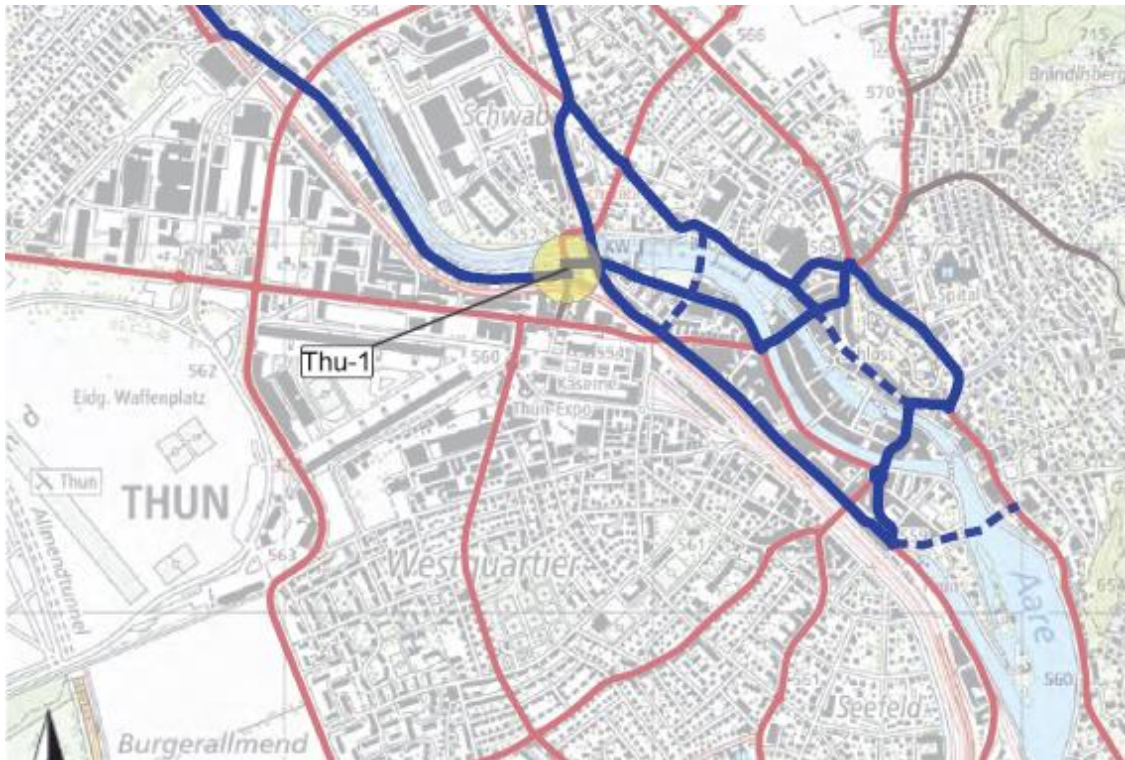
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

LV A

Unterkategorie

LV-Ü A



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.2	2029	2029
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Umgestaltung des Knotens zugunsten des Veloverkehrs mit Vortritt für den Veloverkehr. Die Anbindung an Steffisburg und die Hauptroute 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 Pla-  
nung

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**

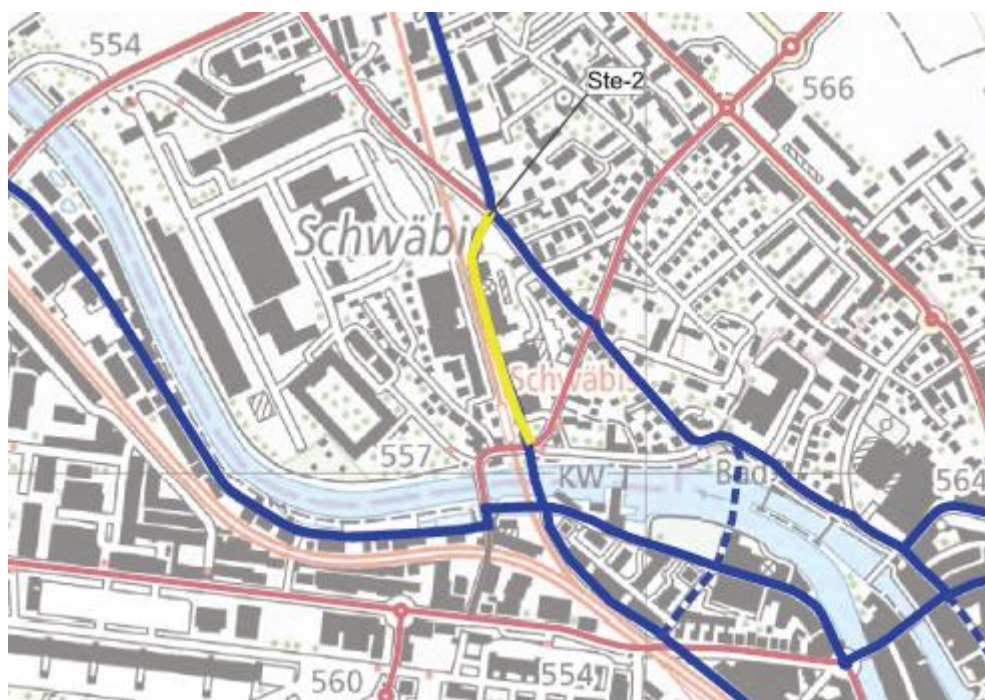
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde Steffisburg	STI, Busbetriebe Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.45	2028	2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Gesamtlänge Neubau LV-Verbindung	450	m	
<b>Vor</b>				
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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, vortrittsberechtigzte 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**

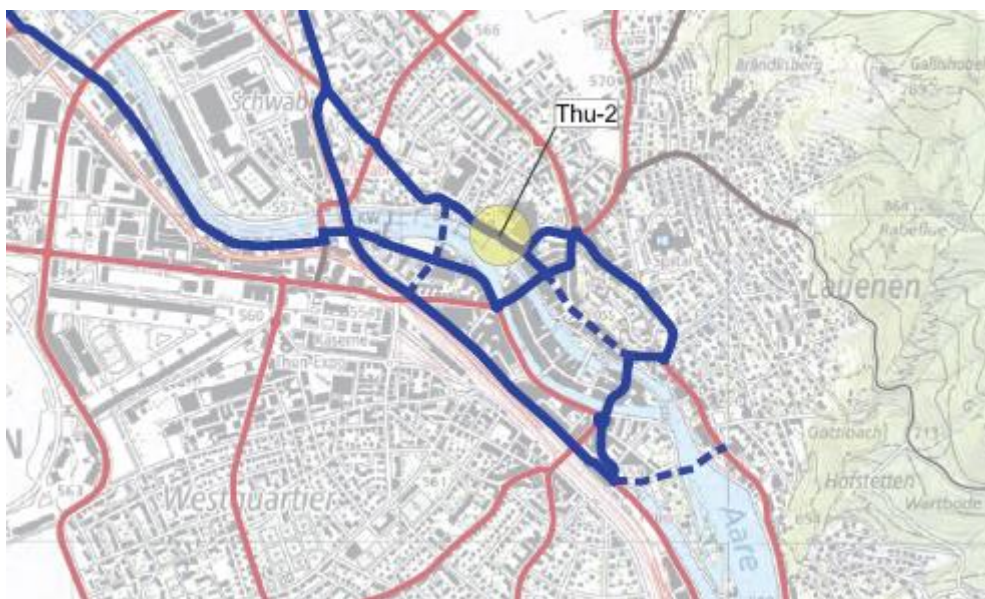
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

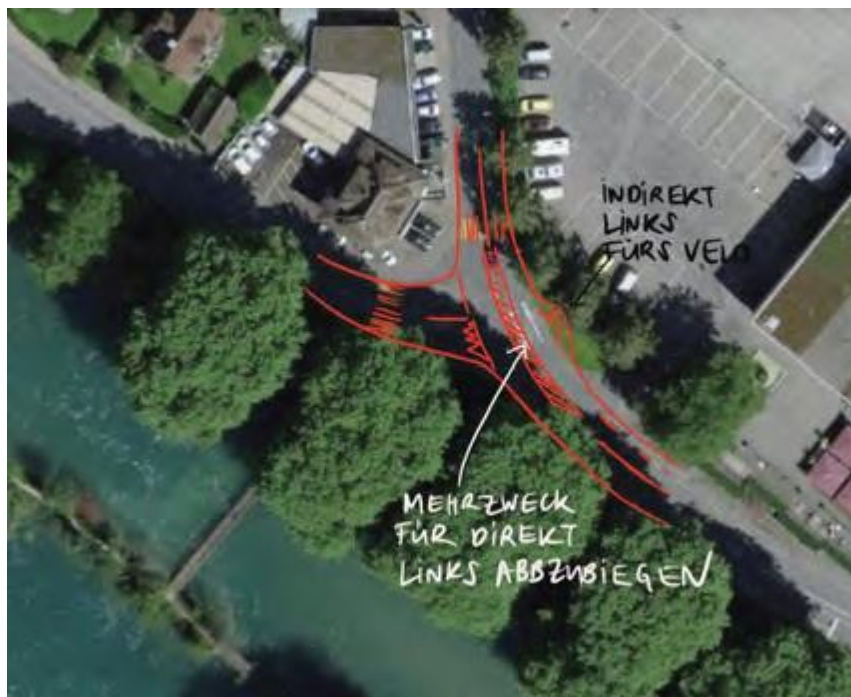
**LV A**

Unterkategorie

**LV-Ü A**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde Thun	Hier Text einfügen	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.3	2028	2028
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Hier Text einfügen	XXXX	m/Stück
<b>Finanzierung AP-Massnahme</b>	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

# Einzelmassnahme Verkehr

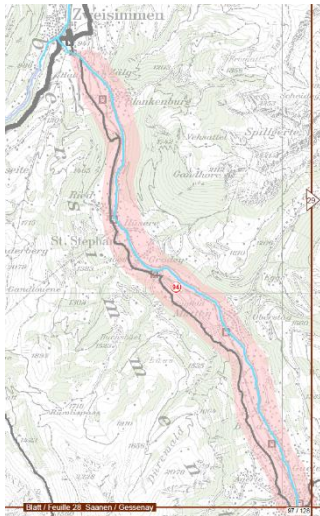
## Velobasisroute Zweisimmen - Lenk

**TOW.LV-V.1**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**LV A**

Unterkategorie  
**LV-V A**



<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	XX.XX	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	.....  (Massnahme Nr. 94 gemäss kant. Sachplan Velo: «Führung Veloalltagsverkehr auf MTB-Route prüfen»)		
<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>

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

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kanto- naler Richtplan</b>
	--	Nein	--

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung

Ja/Nein (?)

**Bezug zu weiteren Mass-  
nahmen**

.....

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): 4-5'000 Fz/Tag

# Einzelmassnahme Verkehr

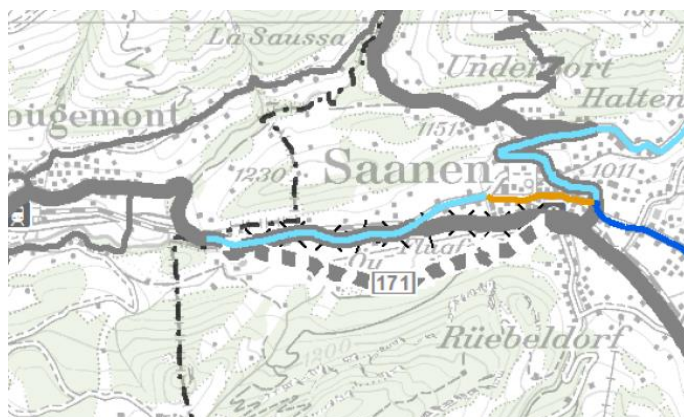
## Velobasisroute Saanen – Rouge- ment (Linienführung südlich Kan- tonsstrasse)

**TOW.LV-V.2**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**A**

Massnahmenkategorie  
**LV A**

Unterkategorie  
**LV-V A**



<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	XX.XX	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	.....  (Massnahme Nr. 171 gemäss kant. Sachplan Velo: «Attraktive Führung abseits der Kantonsstrasse, über den Veloweg Oey, entlang der Saane»)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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

Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
	Nein	--
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Pla- nung	Ja/Nein (?)	
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	.....	
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): ca. 4000 Fz/Tag	

# Einzelmassnahme Verkehr

## Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Linienführung südlich Kantonsstrasse)

**TOW.LV-V.3**

RGSK-Umsetzungspriorität

**A**

Massnahmenkategorie

**LV A**

Unterkategorie

**LV-V A**



<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	XX.XX	TT.MM.JJJJ	TT.MM.JJJJ
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	.....  (Massnahme Nr. 114 gemäss kant. Sachplan Velo: «Ausbau und Verlegung der Route abseits der HVS»)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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
<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	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



Koordination	Koordinationsstand Regiona- Kantonale Richtplanrelevanz ler Richtplan RGSK	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
	--	--
	Nein	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Pla- nung	Ja/Nein (?)	
<b>Bezug zu weiteren Mass- nahmen</b>	.....	
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): ca. 5-8000 Fz/Tag	

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

<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	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**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
TOW.LV-Ü.2.1	Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd) <sup>2</sup>	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) <sup>3</sup>	Kosten einfügen
TOW.LV-Ü.2.4	Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf Allmend (L-05)	0.75
Nummer einfügen	Titel einfügen	Kosten einfügen

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

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

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

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

### TOW.LV-Ü.2.1

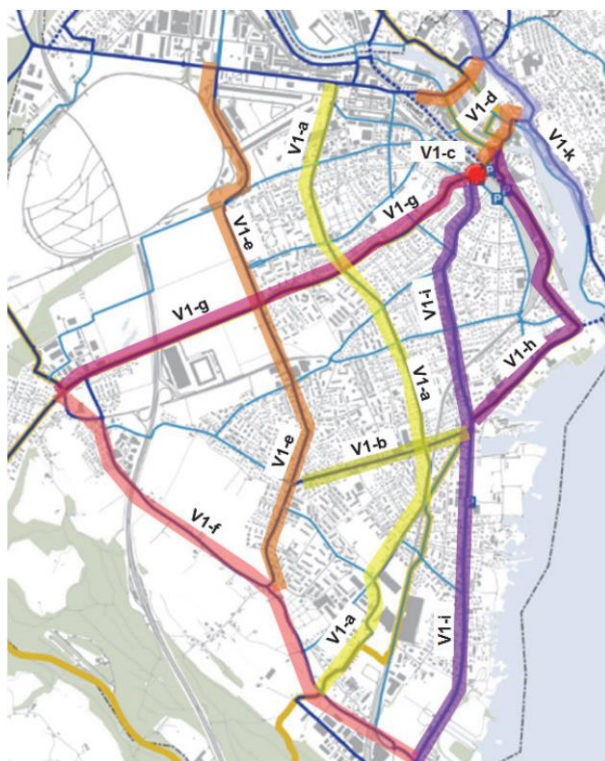
AP5-Horizont

**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 Pla-  
nung

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

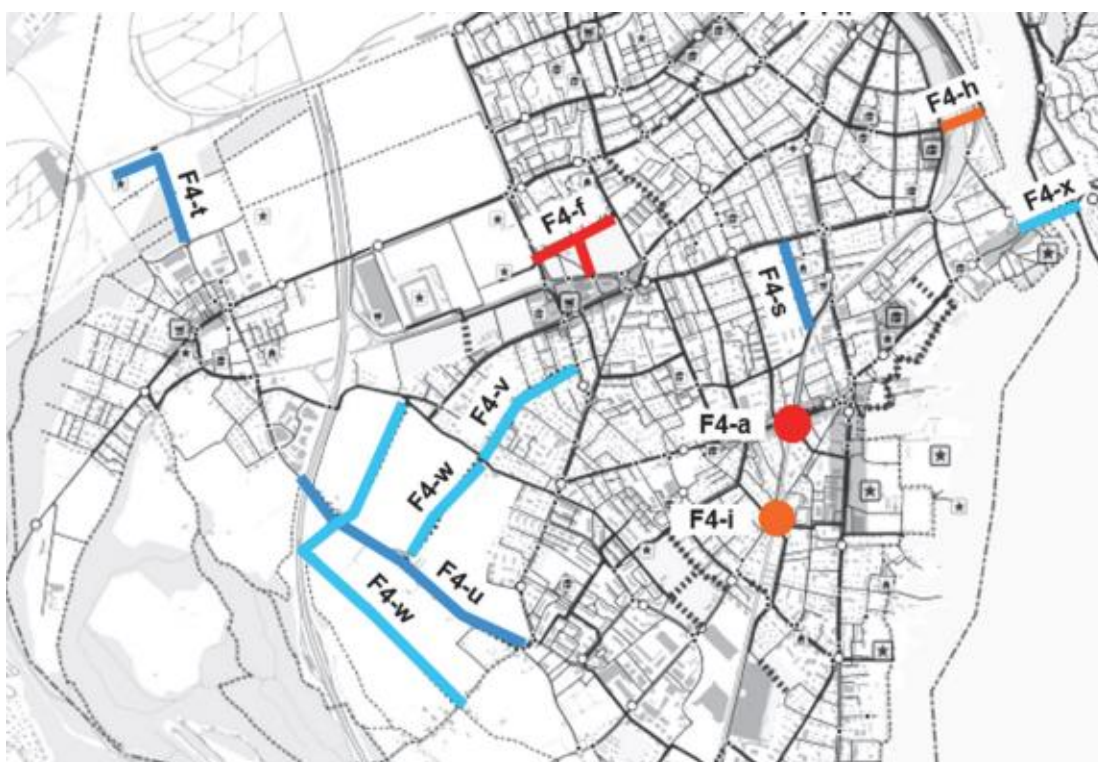
AP5-Horizont

**B**

Früherer ARE-Code  
0942.4.043

Massnahmenkategorie  
LV B

Unterkategorie  
LV-Ü B



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

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Vororientierung

---

Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale Pla-  
nung

Hier Text einfügen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

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

## **LV-Ü.2.3 Uttigen, Neubau Uttigenbrücke (L-04) folgt**



**LV-Ü.2.4 Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf  
Allmend (L-05) folgt**

Einzelmassnahme Paket Verkehr

# Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)

**TOW.LV-F.1**

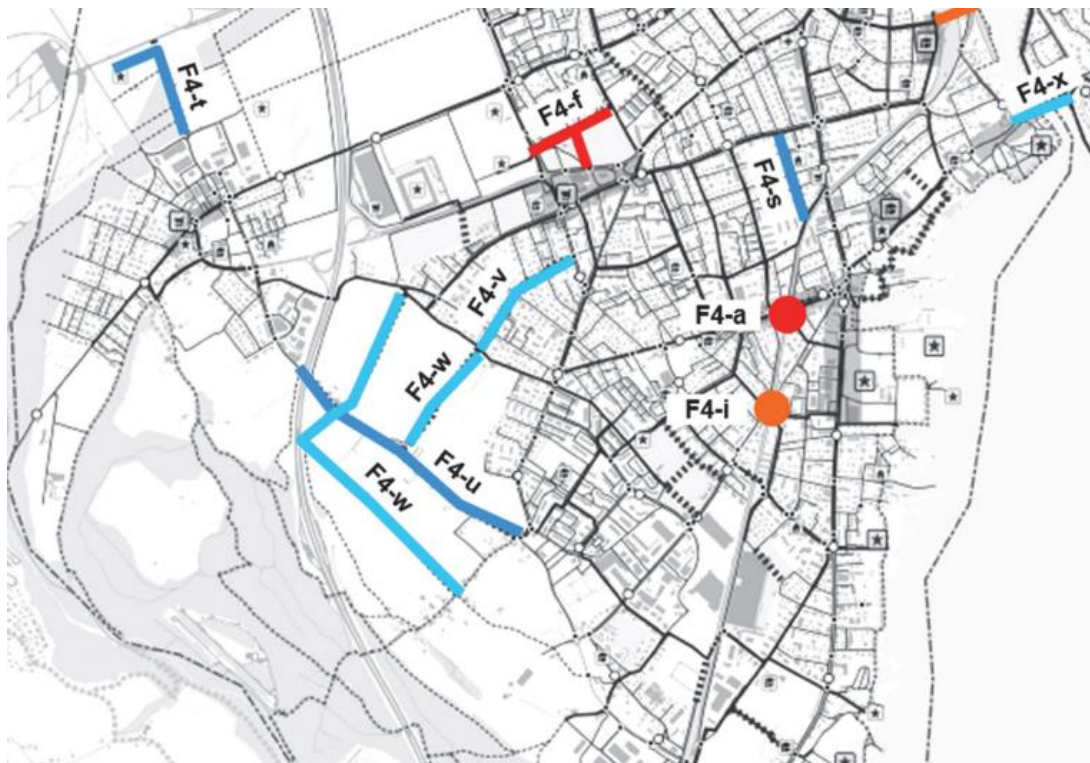
AP5-Horizont

**B**

Früherer ARE-Code  
**0942.4.044**

Massnahmenkategorie  
**LV B**

Unterkategorie  
**LV-F B**



**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

<b>Zweckmässigkeit</b>	<b>Bezug zu Zukunftsbild</b>	Veloalltagsnetz bzw. -hauptroute gemäss Zukunftsbild	
	<b>Bezug zu Handlungsbedarf</b>	Deutliche Qualitätsverbesserungen für Fussverkehr auf dieser wichtigen Verbindungsachse zwischen Dürrenast/Strättligen-Quartier (inkl. Einkaufszentren) und Lachen / Seeufer.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Velohauptroute gemäss Teilstrategie Velo	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Verbessert Komfort, Anbindung und Sicherheit für LV (Fussgänger/Velo) und ÖV	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Wertet den Zugang zum Quartierzentrum auf	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Verbessert Sicherheit für LV (Fussgänger/Velo)	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Trägt zur Verbesserung des Modalsplits bei	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	Hier Text einfügen	Hier Text einfügen
<b>Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten</b>	keine		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	gegeben		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Hier Text einfügen		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Velo-Haupttrouten Schulstrasse (LV-Ü.1.2)		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Unterführung: Länge 22m, Fläche 300m2; Trottoiranschlüsse: Länge 160m		

## KM-Ü.1 Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun folgt

# Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke

## Genehmigungsvermerke:

Mitwirkung vom

11. Januar bis 8. März 2024

Vorprüfung vom

Beschlossen durch die:

### Region Kandertal am

Namens der Region Kandertal  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

.....

.....

### Region Obersimmental-Saanenland am

Namens der Region Obersimmental-Saanenland  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

.....

.....

### Entwicklungsraum Thun am

Namens des Entwicklungsraums Thun  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

.....

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

.....