
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West

Kurzfassung August 2010



MITDENKEN FÜR DIE REGION

Mit dem ersten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) für das Gebiet Thun-Oberland West liegt ein neues Instrument zur zielgerichteten Raumentwicklung vor Ihnen.

Das RGSK dient der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene und enthält das Agglomerationsprogramm Thun. Es bringt eine gemeindeübergreifende Gesamtsicht in die Planung von Siedlung und Verkehr, ohne aber die Gemeindeautonomie in Frage zu stellen. Ziel ist, die mehrheitlich auf Stufe des Kantons angesiedelte Verkehrsplanung und die primär kommunale Siedlungsplanung besser miteinander zu verzahnen. Nur so können kostspielige Fehlentwicklungen vermieden und Entwicklungschancen optimal genutzt werden.

Die hohe Attraktivität der Region Thun-Oberland West mit ihrer grossen landschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Vielfalt soll auch in Zukunft wertsteigernd für das Wohnen, für den Tourismus und für die Wirtschaft sein. Das erfordert eine regelmässige überkommunale und ganzheitliche Auseinandersetzung mit Fragestellungen der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Hier setzt das RGSK an.

Kern des RGSK sind ein Entwicklungsleitbild, Ziele, Strategien und Massnahmen. Sie bauen auf einer umfassenden Analyse der Region heute und einer Annahme zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung bis ins Jahr 2030 auf. Dies soll Handlungen zur langfristigen, nachhaltigen Entwicklung der Region auslösen. Daher muss das RGSK von den Gemeinden und anderen interessierten Organisationen getragen werden. Dazu dient die öffentliche Mitwirkung.

Nutzen Sie die Möglichkeit, Ihre Vorschläge und Ihre Meinungen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet Thun-Oberland West einzubringen. Wir bitten Sie aber, vorher den Entwurf des RGSK zu studieren. In der vorliegenden Kurzfassung ist das Wesentlichste zusammengefasst. Das soll Ihnen den Einstieg vereinfachen.

Wir danken herzlich für jeden konstruktiven Beitrag zum vorliegenden RGSK und wünschen bei der Beschäftigung mit der künftigen Entwicklung der Region Thun-Oberland West viel Vergnügen!

Arthur Stierli

*Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung
(im Amt für Gemeinden und Raumordnung)*

Markus Wyss

*Kreisoberingenieur
(Kantonales Tiefbauamt)*

RGSK – ein regionales Konzept von kantonaler Bedeutung

Der Vorschlag für das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept für Thun-Oberland West steht. Das neue Planungsinstrument tritt 2012 in Kraft. Es beinhaltet das Agglomerationsprogramm Thun und löst sukzessive regionale Richtpläne ab. Die Gemeinden können nun im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung mitreden. Der Kanton ist verantwortlich für die Erstellung der RGSK in den Regionen ohne Regionalkonferenz.

Das neue regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) dient den Regionen Berns künftig dazu, ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen und in die Gesamtplanung des Kantons einfließen zu lassen. Ziel ist die nachhaltige Entwicklung von Siedlung und Verkehr auf allen Ebenen (Gemeinde, Region, Kanton).

Das RGSK ist im kantonalen Baugesetz verankert und ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Es beinhaltet das Agglomerationsprogramm der jeweiligen Region, das laut Bundesrecht im Rahmen der Agglomerationspolitik erarbeitet wurde. Das RGSK löst sukzessive bestehende regionale Richtpläne ab.

Kantonaler Richtplan bildet Basis

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat die inhaltlichen Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK festgelegt. Diese stützen sich insbesondere auf den Kantonalen Richtplan und umfassen namentlich die Grundsätze sowie Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die verkehrintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr. Darauf basierend hat der Kanton – neben dem konzeptionellen Auftrag – in den Vorgaben konkrete Vollzugs- und Prüfungsaufträge erteilt. Diese sind im Rahmen des RGSK zu erfüllen.

RGSK TOW gemeinsam erarbeitet

Das erste RGSK tritt 2012 in Kraft und wird von da an alle vier Jahre

aktualisiert. Im Gebiet Thun-Oberland West (TOW) haben jetzt die drei Planungsregionen – Thun-InnertPort (TIP), Kandertal und Obersimmental-Saenenland – sowie die Regionale Verkehrskonferenz RVK 5 unter Federführung des Kantons einen Vorschlag erarbeitet. Dazu wurden vorliegende Grundlagen wie der Entwurf des regionalen Richtplans Siedlung und Verkehr Region TIP aufgearbeitet, eine Stärken-/Schwächen-Analyse durchgeführt, ein Entwicklungsleitbild mit Zielen und Strategien entworfen und daraus Massnahmen und Schwerpunkte abgeleitet.

Mitwirkung im September

Mitte September 2010 liegt das erste RGSK TOW bis Mitte Dezember 2010 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Es bildet eine wichtige Grundlage für die kommunale und kantonale Verkehrs- und Siedlungsplanung. Die definitive Version wird mit der kantonalen Planung koordiniert bzw. mit den übrigen RGSK abgestimmt, als regionaler Richtplan verabschiedet und schliesslich 2012 vom Kanton genehmigt.

➤ [Weitere Details siehe Bericht Seite 7 und ff \(Kapitel 1\)](#)



Die Agglomeration Thun ist wichtigster Arbeits- und Wohnort der Region.

Ausgangslage und Herausforderungen

Die landschaftliche Vielfalt von Thun-Oberland West widerspiegelt sich in der hohen Attraktivität der Agglomeration Thun als Wohnort sowie in der Anziehungskraft von Gstaad-Saanen, Lenk, Adelboden und Kandersteg als international bekannte Tourismuszentren. Bis 2030 zeichnen sich dort die grössten Herausforderungen bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ab.

Das Gebiet *Thun-Oberland West (TOW)* ist landschaftlich und von der Siedlungsstruktur her äusserst vielseitig: Die einzigartige Kombination aus Stadt-, See- und Alpen-Ambiente in der bevölkerungsstarken *Agglomeration Thun* begünstigen das Wohnen und den Tourismus.

Die Siedlungen haben hier mehrheitlich eine hohe Qualität. In noch stärkerem Masse setzen im *Kandertal* und *Simmental* die topographischen Verhältnisse die Leitplanken für die Art der Siedlung, für die Wirtschaft und Infrastruktur.



Das Diemtigtal setzt auf eine nachhaltige Tourismusförderung unter Wahrung der Natur.

Landwirtschaftliche Nutzflächen dominieren

Die Fläche des Planungsgebiets TOW umfasst insgesamt rund 1'680 km². Dabei machen die landwirtschaftlichen Nutzflächen mit 43% heute immer noch den grössten Anteil aus. Mit 30% folgt an zweiter Stelle der Wald. Mehr als 22% der Flächen sind in Folge der topographischen Lage unproduktiv. Die Siedlungsflächen wie z.B. Wohngebiete, Industrieareale, Grünanlagen oder Verkehrsflächen beanspruchen dagegen nur 4.5%.

Bevölkerung entwickelt sich unterschiedlich

Thun-Oberland West besteht aus 55 Gemeinden und zählte im Jahr 2007 fast 157'000 Einwohner und Einwohnerinnen. Die Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland steuern dazu je etwa 16'000 Einwohner bei, in der Region Thun-InnertPort (TIP) sind es rund 124'000 Einwohner.

Seit 1997 hat die ständige Wohnbevölkerung in der Region TIP um 5.4% zugenommen. Im Kandertal stieg die Bevölkerung um 0.4% leicht an, während die Bevölkerung im Obersimmental-Saanenland um 3% zurück ging. Für das Obersimmental und Saanenland wird bis 2030 eine Abwanderung von 6.6% und im Kandertal ein leichtes Wachstum von

1.3% der Bevölkerung erwartet. Für die Region TIP wird von einer Zunahme von rund 9% ausgegangen.

In Tourismuszentren wird Wohnbauland knapp

Die Wohnbautätigkeit hat sich in den vergangenen Jahrzehnten auf die Agglomeration Thun und die Tourismuszentren konzentriert. In den starken Wachstumsgebieten (Linke Seeseite, Agglomeration Thun und Westamt), aber auch in den Tourismuszentren ist weiterhin mit einem grossen Bedarf an neuen Bauzonen zu rechnen. Die Stadt und die Agglomerationsgemeinden verfügten bisher über genügend Wohnbauflächen, um die überdurchschnittlich hohe Nachfrage zu befriedigen. Bis 2030 besteht dort nach Berücksichtigung der Baulandreserve für Wohnen noch ein Bedarf von rund 108 ha, im übrigen Gebiet der Region TIP sind dies 86 ha.

Insbesondere in den Tourismuszentren wird das Wohnbauland immer knapper, oder die vorhandenen Reserven sind nicht verfügbar. Dadurch steigen die Liegenschafts- und Wohnpreise, die für die einheimische Bevölkerung unerschwinglich werden. Deshalb ist in den nächsten 20 Jahren zunehmend mit einer Abwanderung und mit leer stehenden Liegenschaften zu rechnen.

Verschiebungen bei der Beschäftigung

Die Region TOW verfügte im Jahr 2008 total über fast 64'000 Beschäftigte in den Wirtschaftssektoren 2 (Gewerbe und Industrie) und 3 (Dienstleistungen). Hier haben sämtliche Regionen seit 1998 zugelegt. Hingegen ist überall ein klarer Rückgang im Wirtschaftssektor 1 (Landwirtschaft) auf noch knapp 7'500 Beschäftigte zu verzeichnen. Die Zahl der Landwirtschaftsbetriebe ist in den letzten 15 Jahren stark rückläufig. Auch in Zukunft wird mit Zusammenlegungen und mit der Aufgabe von Betrieben zu rechnen sein.

Arbeitsplätze ausserhalb der Landwirtschaft und des Tourismus konzentrieren sich vorwiegend in der Agglomeration Thun. Entsprechende Möglichkeiten bieten hier die vier Entwicklungsschwerpunkte (ESP) des Kantons Bern im Industrie- und Dienstleistungsbereich. Als Wirtschaftsstandort mit klarem Profil hat sich die Agglomeration Thun jedoch bisher nicht positionieren können. Eine Clusterbildung fehlt.

Zahl der Pendler steigt

Bis 2030 soll die Zahl der Erwerbstätigen in der Region TOW um 4.3% auf fast 100'000 anwachsen, in der Agglomeration Thun um 9.1%.

Im Kandertal wird von einer leichten Erhöhung ausgegangen und im Obersimmental-Saanenland von einer Abnahme um 8.2%.

Die Entwicklung der Arbeitsplätze kann jedoch nicht mit der Zunahme der Erwerbstätigen mithalten. Das und die stetig wachsende Mobilität der Erwerbstätigen führen zu einer Zunahme der Pendlerbewegungen: Rund 35–45% der Wegpendler aus den Agglomerationsgemeinden arbeiten in Thun. Aus der Stadt Thun pendeln gegen 3'300 Personen in die Stadt Bern und nutzen dabei zu 60–70% den Öffentlichen Verkehr (ÖV).

ESP-Standorte bieten genug Arbeitszonen

Die verfügbaren Arbeitszonen sind heute zu einem grossen Teil aufgebraucht. Auch erschwert die hohe Nachfrage nach Wohnbauland die Einzonung, insbesondere von reinen Arbeitszonen. Doch dürften die ESP-Standorte die ohnehin eher bescheidene Nachfrage nach Bauland für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung in der Agglomeration Thun in den nächsten 20 Jahren genügend abdecken. Für Obersimmental-Saanenland und Kandertal sind noch entsprechende regionale Arbeitsstandorte zu definieren.

Thuner Strassennetz stark belastet

Die beiden Aarequerungen im Zentrum der Stadt Thun und die Zufahrtsachsen zur Innenstadt sind heute chronisch überlastet. Der Druck durch den motorisierten Verkehr (MIV) auf dem nördlichen und südöstlichen Zugang des Zentrums ist ungebrochen hoch. Ausserhalb der Stadt weisen die Zubringerstrecken zur Autobahn Belastungen von über 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Am rechten Thunerseeufer treten an «Spitzentagen» stellenweise ausgedehnte Staus auf. Verkehrsprobleme der Gemeinde Spiez sind v.a. auf den Binnenverkehr zurückzuführen.

Gegen diese Überlastungen wurden Massnahmen eingeleitet: Mit dem Bypass Thun Nord entsteht für den

nordöstlichen Zugang eine zusätzliche aarequerende Achse und damit eine Entlastung der Bernstrasse und der beiden innerstädtischen Aarequerungen. Mit einer Veränderung des Verkehrsregimes sollen in Spiez die Probleme der Ortsdurchfahrt verbessert werden.

MIV wächst um 12 Prozent

Bis 2030 wird auf dem heutigen Strassennetz in der «Abendspitze» mit einem Anstieg der Bewegungen um 12% gerechnet. Der Bypass wird zwar eine Entlastung bringen. Einige Achsen bleiben aber nach wie vor stark belastet, so z.B. die Verbindung vom rechten Thunerseeufer gegen Norden.

Simmental, Saanenland und Kandertal verfügen heute über insgesamt gute



Frutigen ist für die Region Kandertal das wichtigste Zentrum.

Strasseninfrastrukturen. Abgesehen von den Ortsdurchfahrten Reichenbach und Frutigen (im Kandertal) gibt es kaum Kapazitätsprobleme. Sowohl in der Agglomeration Thun als auch in den Dörfern konnte die Verträglichkeit des MIV durch bauliche und gestalterische Massnahmen verbessert werden. Das Gewicht liegt künftig auf dem Substanzerhalt der Strassen.

Öffentlichen Verkehr angekurbelt

Beim «Öffentlichen Verkehr» (ÖV) in der Agglomeration Thun haben Fördermassnahmen und Angebotsverbesserungen zu einer erhöhten Nachfrage geführt. Seit dem Fahrplanwechsel 2004 sind die Frequenzen der Thuner Verkehrsbetriebe dank Taktverdichtung und neuer Linienführungen um 30% angestiegen. In der Folge hat sich der Modal-split auf den meisten Zufahrtsachsen zum Zentrum/Bahnhof Thun verbessert. Eine auffallend schlechte Verkehrsverteilung weist nach wie vor das rechte Seeufer mit einem Anteil von 80% MIV auf.

Im Kandertal und Simmental/Saaneland sorgt die Zuganbindung für eine gute ÖV-Erschliessung. So profitieren Simmental und Kandertal von den neuen direkten Regionalexpress-Verbindungen von und nach Bern. Verschlechtert hat sich die Situation hingegen für Frutigen, wo die IC-Züge

seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels nicht mehr halten.

Langsamverkehr verbessert

Verbesserungen für den Veloverkehr konnten in der Agglomeration Thun vor allem bei Kantonsstrassenprojekten und mit dem Bau von Abstellanlagen in der Stadt Thun und an Bahnhöfen erzielt werden. Ebenso hat die Einführung von Tempo 30-Zonen in den Quartieren der Stadt Thun und in den Agglomerationsgemeinden zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung und zu mehr Sicherheit geführt. Sowohl in der Agglomeration als auch in den ländlichen Gebieten ist diesbezüglich aber noch viel zu tun.

Eine kombinierte Mobilität und ein gezieltes Mobilitätsmanagement tragen dazu bei, die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen optimaler zu nutzen. Ansätze dazu existieren in der Agglomeration Thun, z.B. bei der Parkplatzbewirtschaftung, beim Park + Ride und bei Bike + Ride oder beim Mobility CarSharing. Angebote existieren auch an einzelnen Standorten im Kandertal, Simmental und Saaneland. Ein systematisches Konzept, insbesondere für die Tourismus-Zentren, fehlt jedoch.

➔ **Weitere Details siehe Bericht Seite 15 und ff (Kapitel 2)**

Ziele, Leitbild und Strategien

Dank einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr gilt es die regionalen Werte und das Potenzial in Thun-Oberland West nachhaltig zu fördern: Starke, gut erschlossene Wirtschafts-, Verwaltungs- und Tourismus-Zentren in einer intakten Landschaft – dafür gibt das Entwicklungsleitbild des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts den Weg vor.

Die Attraktivität von Thun-Oberland West (TOW) soll als Lebens-, Arbeits-, Ferien- und Freizeitraum nachhaltig gestärkt werden. Die Bevölkerungszahl ist in allen Teilregionen mindestens zu halten. In der Agglomeration mit einer weiterhin überdurchschnittlich wachsenden Bevölkerung wird die Siedlungsentwicklung dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist. Ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem stellt die Mobilitätsbedürfnisse sicher und die Landschaft wird als Natur-, Lebens- sowie Kulturraum entwickelt.

Besiedlung weiter konzentrieren

Das für 2030 prognostizierte Siedlungswachstum betrifft hauptsächlich die *Agglomeration Thun*. Es beansprucht lediglich rund 10 Prozent der heutigen Siedlungsfläche. Das räumliche Entwicklungsleitbild der

Zukunft bildet deshalb in etwa die bestehenden Strukturen ab: In der Agglomeration Thun soll die Besiedlung anhand klar definierter Siedlungsgrenzen und unter Berücksichtigung der landschaftlichen Werte vermehrt nach innen ausgerichtet werden. *Spiez* nimmt verkehrstechnisch eine Scharnierfunktion für Simmental und Kandertal ein und wird mit einer zentralen Besiedlung weiter gestärkt. Während das *Thuner Westamt* als wertvoller Landschaftsraum mit Freizeit- und Ferienangeboten erhalten bleiben soll, fokussiert das *Thuner Ostamt* mit seinen grossen landwirtschaftlichen Nutzflächen auf die Viehwirtschaft. Im *Kander- und Simmental* konzentriert sich die Besiedlung auf die Zentren 3. und 4. Stufe (Frutigen, Gstaad-Saaneland, Erlenbach/Oey, Zweisimmen, Spiez) sowie auf die Tourismuszentren (Adelboden, Lenk,

Kandersteg). Sie sollen als attraktive Wirtschafts- und Wohngebiete gestärkt werden, ohne jedoch die Dorfstrukturen zu gefährden. Für den Raum *Gstaad/Saanen* gilt es Rahmenbedingungen für eine urbane touristische Entwicklung unter Beibehaltung der landschaftlichen Schönheit zu schaffen. Mehrere regionale Naturparkprojekte (Diemtigtal, Thunersee-Hohgant, Gantrisch) werden weiter voran getrieben.

Wirtschafts-Zentren stärken

Thun, Kernstadt und ÖV-Drehscheibe, sowie die neun Agglomerations-Gemeinden sind wichtigster Wohn- und Arbeitsort in der Region. Saanen/ Gstaad ist als Tourismusort mit internationaler Ausstrahlung der wirtschaftliche Motor der Region Ober- und Nid-Saanenland. Im Simmental und im Kandertal liegen die attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiete in den Talböden (z.B. Frutigen, Erlenbach/Oey, Zweisimmen). Sie sollen regionale oder kommunale Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen übernehmen. Wegen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erhalten die Tourismuszentren im Entwicklungsleitbild eine spezielle Stellung zugesprochen. Diese sind in den Hauptsaison-Zeiten hinsichtlich ihrer Bevölkerungsdichte kleine bis mittelgrosse Städte. Um solche Spitzenbelastungen zu bewältigen, benötigen sie eine geeignete

Infrastruktur für die Erschliessung des motorisierten und öffentlichen Verkehrs. Ferienresorts sollten primär in den Tourismuszentren angesiedelt werden, wo auch Lösungen für den Zweitwohnungsbau zu erarbeiten sind. Die Erschliessung der Bergwelt mit Bahnen, Beschneiungsanlagen usw. ist auf definierte Gebiete um diese Tourismuszentren und einige Ausflugsdestinationen (wie Niesen, Stockhorn u.a.) zu beschränken.

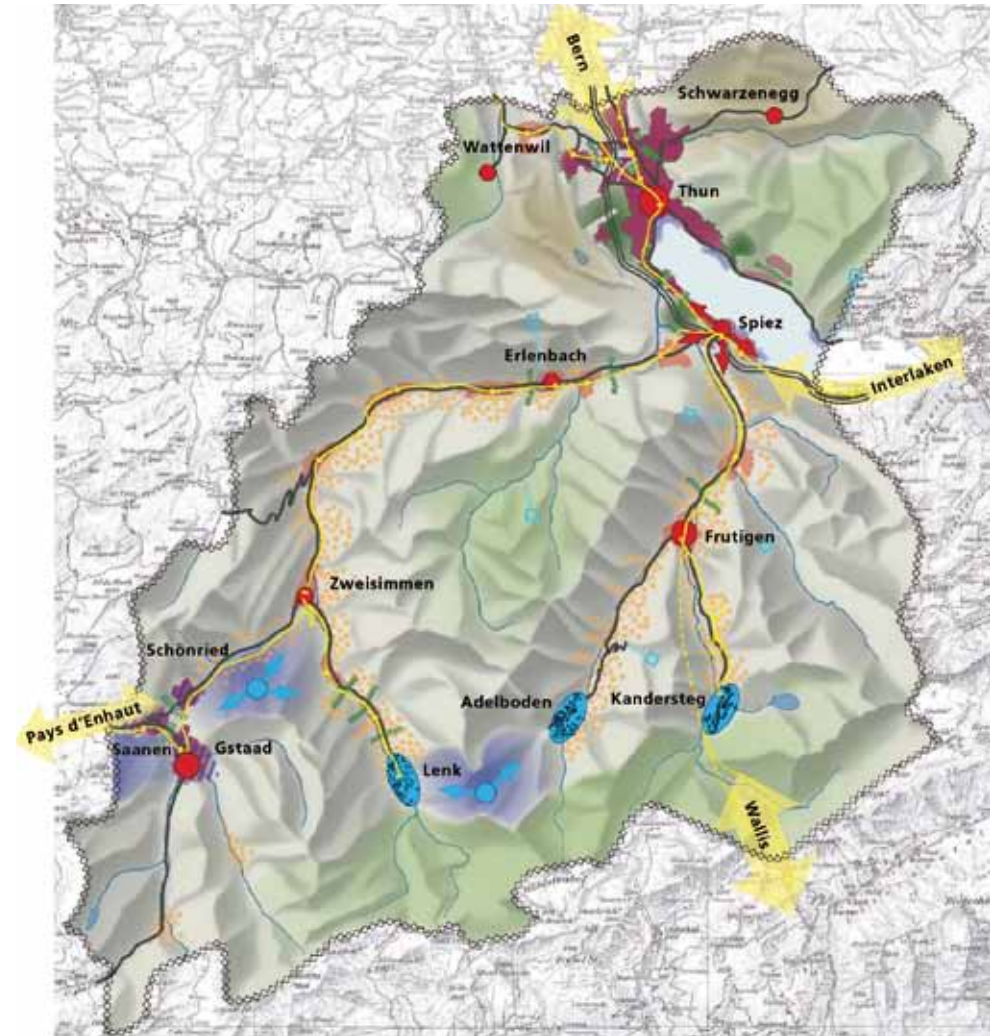
Das Entwicklungsleitbild macht auch Vorgaben zum Erhalt von Landschaft und Natur, etwa im Thuner Ost- und Westamt. Es definiert Vorranggebiete (UNESCO-Welterbe und Regionale Naturpärke), die als Ergänzungsräume zu den stark touristisch genutzten Gebieten fungieren.

Verkehrsangebote optimieren

Die Verkehrsangebote richten sich nach der geplanten Entwicklung der Wohn-, Arbeits- und Tourismusgebiete. Privater, öffentlicher und Langsamverkehr ergänzen sich und werden durch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement optimal aufeinander abgestimmt. Um den Anteil des MIV durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen zu verringern, müssen die Angebote beim ÖV und LV weiter attraktiver gestaltet werden.

☑ [siehe Bericht Seite 45 und ff \(Kapitel 4\)](#)

Entwicklungsleitbild RGSK



Legende

Leidbildinhalte

- Agglomeration / Zentrum 2. Stufe
- Tourismusort
- Zentrum 3. Stufe
- Zentrum 4. Stufe
- regionale Drehscheibe
- Siedlungsstruktur mit Bahn-Anschluss
- Dauersiedlungsräume

- Tourismusorte 4. Stufe inkl. Bergbahnen
- Intensive Skiregion von überreg. Bedeutung
- Überregionales Berg-Ausflugsziel
- Uferbereich mit touristischer Bedeutung
- wichtiger Siedlungsrand
- Siedlungstrenngürtel von reg. Bedeutung
- Gliederungsgrün im Agglomerationsraum
- topographisch stark gegliederter ländlicher Raum
- Vorranggebiete Natur und Landschaft

Austauschräume

- Austauschräume
- RGSK-Perimeter
- See, Fluss
- Nationalstrasse / Strasse
- Bypass Thun Nord
- Bahnlinie mit Haltestellen
- Basistunnel Lötschberg

45 Massnahmen mit Tiefenwirkung

Die Bildung von Vorranggebieten (Wohnen und Arbeiten) und regionalen Subzentren, der Bau des Bypass Thun Nord und ein umfassendes Verkehrsmanagement – die Massnahmen haben zum Ziel, umweltgerecht und kostengünstig erschliessbare Gebiete nachhaltig zu besiedeln, die Natur zu erhalten und den Verkehr verträglicher sowie sicherer zu machen.

Wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige, konzentrierte und regional abgestimmte Besiedlung sind der ökonomische Umgang mit dem knappen Bauland in den Wachstumsgebieten und eine gute Erschliessung durch den ÖV und Langsamverkehr: So werden in der Agglomeration Thun und in den regionalen Zentren 11 mögliche Wohnstandorte ausgeschieden, die grösser als 1 Hektare und noch nicht eingezont sind. In der Agglomeration haben überdies 80% der Flächen in den ÖV-Güteklassen D oder C, in den regionalen Zentren mindestens in der Güteklasse E zu liegen.

Als weitere Massnahme sollen in Spiez, Steffisburg und Thun bestimmte Areale mit einer ÖV-Güteklasse A oder B gezielt verdichtet sowie städtebaulich und ortsbildverträglich aufgewertet werden. In der Agglo-

meration und in den Zentren werden zudem 17 gut erschlossene Gebiete ausgewählt, die sich für eine Umzonung in Wohn- und Dienstleistungsstandorte eignen.

Um in der Agglomeration gezielt zusätzliche Arbeitszonen zu schaffen, wurden in Heimberg, Spiez, Steffisburg, Thun und Uetendorf acht Standorte mit der ÖV-Klasse B oder C ausgeschieden. Im ländlichen Raum der Region Thun-InnertPort wurden bereits 13 Vorranggebiete für das Arbeiten bestimmt. Das wird im restlichen Gebiet ebenfalls geschehen. Weiter sollen die Gemeinden künftig ihre Ortsplanungs-Revisionen zeitlich und inhaltlich miteinander koordinieren.

Subzentren bilden

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Bildung so genannter regionaler

Subzentren. Um ein Zentrum 4. Stufe zu werden, muss eine Gemeinde bestimmte Kriterien erfüllen: u.a. über gute Versorgungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor sowie über ein Dienstleistungs- und Versorgungszentrum verfügen und eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen. Vorerst bestimmt das RGSK Thun-Oberland West Erlenbach/Oey, Zweisimmen und Spiez als Zentren 4. Stufe ebenso wie die Tourismuszentren Adelboden, Kandersteg und Lenk. Wattenwil und Schwarzenegg gelten als Anwärter für ein Zentrum der 4. Stufe. Sie erfüllen im Augenblick die Voraussetzungen noch nicht dafür. Um die spezifischen Bedürfnisse der Tourismuszentren hinsichtlich Siedlung, Verkehr und Landschaft besser berücksichtigen zu können, wird ein touristisches Entwicklungs-

konzept erarbeitet. Neben insgesamt 14 Massnahmen im Bereich der Besiedlung sind zwei Aktivitäten dem Erhalt von Landschaft und Natur gewidmet. So werden u.a. mit den regionalen Naturparks Diemtigtal, Thunersee-Hohgant und Gantrisch sowie mit dem UNESCO-Welterbe SAJA Vorranggebiete als Ausgleichsräume zu den touristisch intensiv genutzten Gebieten bestimmt.

Infrastruktur optimal nutzen

Alle 29 Verkehrsmassnahmen haben ihren Ursprung in der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2003). In einem ersten, mehrheitlich abgeschlossenen Paket geht es darum, die vorhandene Strasseninfrastruktur der Agglomeration Thun möglichst intelligent zu nutzen und leistungsfähiger zu machen.



Gstaad gehört mit seinem internationalen Flair zu den bedeutenden Tourismus-Zentren.

Gestalterische und bauliche Eingriffe auf dem bestehenden Hauptverkehrsstrassennetz verstetigen den Verkehrsfluss, minimieren die Fahrzeitverluste, verbessern die Sicherheit und reduzieren die Luftbelastung innerhalb der Ortschaften.

Bypass Thun bringt Entlastung und Aufwertung

Das zweite Massnahmenpaket beinhaltet die Ergänzung der Strasseninfrastruktur der Agglomeration Thun durch einen neuen Netzteil. Der Bau des Bypass Thun Nord (Beginn voraussichtlich 2013) ermöglicht mit der neuen Aarequerung im Norden der Stadt Thun eine grossräumige Verkehrsverlagerung aus den zentralen Gebieten der Stadt. Dank dieser Entlastung wird die Innenstadt aufgewertet. Ausserdem bindet der

Bypass die Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg direkt an das übergeordnete Strassennetz an.

Im Rahmen flankierender Massnahmen werden bisher stark belastete Achsen umgebaut und beruhigt. Umgestaltungen in Heimberg und im Schwäbis (Steffisburg) sowie Lärmassnahmen (u.a. im Westquartier Thun) führen zu verträglicheren Strassenachsen und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Zweite Aarequerung nötig?

Erst nach Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord, wenn dessen Wirkungen auf die heute überlasteten Achsen ersichtlich werden, ist die Notwendigkeit einer zusätzlichen Aarequerung Thun Süd zur weiteren Entlastung



Der Ausbau des ÖV-Angebots wie am Thuner Bahnhof optimiert den Verkehr.

der Innenstadt zu prüfen. Die in den Korridorstudien definierten Massnahmen für das Simmental und das Kandertal sollen zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verträglichkeit beitragen. Damit lassen sich Stausituationen bzw. Wartezeiten vor Bahnübergängen reduzieren und Engpässe beheben. Im Vordergrund stehen dabei Ortsdurchfahrten wie z.B. Frutigen, Reichenbach und Erlenbach.

Vom MIV zum ÖV verlagern

Der Ausbau und die Verdichtung des ÖV-Angebots sollen eine noch stärkere Verlagerung vom MIV zum ÖV und damit eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Agglomerationsraum Thun und Spiez bewirken. Damit soll der weitere Ausbau der Strasseninfrastrukturen vermieden oder zeitlich hinaus geschoben werden. Ein umfassendes Verkehrsmanagement in der Stadt Thun wird dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems bzw. die Mobilität zu erhalten. Ziel ist, in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen nur so viel Verkehr in die Innenstadt zuzulassen, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann.

Steffisburg und Heimberg, aber vor allem das rechte Thunerseeufer sollen besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Dabei sind die

Gütekategorie B/C und die Einführung eines durchgehenden 10'-Takts anzustreben. Schliesslich wird der Bedarf eines Halts der IC-Züge in Frutigen zur besseren Anbindung an den Fernverkehr geprüft.

Eine verbesserte Erreichbarkeit und Sicherheit auf den Hauptachsen, der Bau von Fussgängerwegen und Radquerungen sowie weitere Massnahmen sollen den Langsamverkehr in der Agglomeration Thun und in den Regionen stärken.

Mit Mobilitätsmanagement Nachfrage steuern

Massnahmen beim Mobilitätsmanagement und Park + Ride sowie Bike + Ride dienen dazu, mit attraktiven Angeboten die Nachfrage zu Gunsten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen. Hier entwickelt die Agglomeration Thun laufend neue Konzepte (etwa zur Bildung eines Mobilitätszentrums) sowie Produkte und verankert sie mittels Marketing und Kommunikation in der Öffentlichkeit. Auf diesen Erfahrungen können die Zentren der 3./4. Stufe (inklusive Tourismusorte) aufbauen.

➤ **Details siehe Bericht Seite 59 und ff (Kapitel 5) und die Massnahmenblätter im Bericht Teil II**

Hier können Sie mitwirken

Die Mitwirkung findet vom 13. September bis 12. Dezember 2010 statt.
Die vollständigen Unterlagen können auf der Website www.region-tip.ch heruntergeladen werden. An folgenden Auflageorten sind die Unterlagen aufgelegt:

Region Thun-InnertPort:

Direktion Bau + Liegenschaften Thun, Industriestrasse 2, Auflageraum Parterre, 3600 Thun

Mo bis Do 8.00–11.30 Uhr, 14.00–17.00 Uhr, Freitag bis 16.00 Uhr

Region Kandertal:

Bauverwaltung Frutigen, Vordorfstrasse 1, 3714 Frutigen

Mo/Di + Do/Fr 8.00–12 Uhr, 13.30–17.00 Uhr, Mittwoch geschlossen

Region Obersimmental-Saenenland:

Gemeindeverwaltung, 3792 Saanen

Mo bis Do 8.00–12.00 Uhr, 14.00–17.00 Uhr, Freitag 8.00–16.00 Uhr

Gemeindeverwaltung, Lenkstrasse 5, 3770 Zweisimmen

Mo/Di + Do/Fr 7.30–12.00 Uhr, 13.30–17.15 Uhr, Mittwoch geschlossen

Kanton Bern:

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern

Mo bis Fr 8.00–12.00 Uhr, 13.50–17.00 Uhr

Eingabeort für die Stellungnahmen zur Mitwirkung ist:

impulsa AG, Stichwort: Mitwirkung RGSK, Fliederweg 11, 3600 Thun

Weitere Schritte bis 2013

| Etappe 1 | Etappe 2 | Etappe 3 | Etappe 4 |
|--------------------|---|---------------------------------|---|
| Kantonale Vorgaben | Erarbeitung RGSK inkl. Mitwirkung und Überarbeitung | Kantonale Synthese (Vorprüfung) | Überarbeitung und Genehmigung RGSK, Umsetzung |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| | | | 2013 |

Impressum

Erarbeitung im Auftrag des Regierungsrates

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) und Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)

Regionale Projektbegleitung

Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saenenland, Thun-InnertPort und Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Auftraggeber

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Arthur Stierli

Matthias Fischer

Kant. Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I (OIK I)

Markus Wyss

Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Bernhard Kirsch

Geschäftsführung Planungsregionen

Region Kandertal (KA)

Arthur Grossen

Region Obersimmental-Saenenland (OSSA)

Andreas Grünig

Region Thun-InnertPort (TIP)

Melchior Buchs

Agglomeration Thun

Hansueli Graf/Thomas Jenne

Auftragnehmende

impulsa AG, Fliederweg 11, 3600 Thun

Suzanne Albrecht, Landschaftsarchitektin FH/BSLA

Aline Mauerhofer/Bettina Witmer (RGSK-Karten)

Atelier Wehrlin, Eicherstrasse 55, 3184 Wünnewil

Matthias Wehrlin

Panorama AG, Münzrain 10, 3005 Bern

Urs Heimberg/Kaja Keller

Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

Monika Saxer

Rundum mobil GmbH, Obere Hauptgasse 20, 3600 Thun

Gerhard Schuster

Auskunft zum
RGSK Thun-Oberland West
erhalten Sie unter der
Nummer 033 225 61 61

