

Entwicklung Agglomeration Thun



Zusammenfassung der 4 Projekte

- Agglomerationsprogramm Thun
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun
- Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg
- Leitbild Ortsentwicklung Steffisburg



Impressum

2

Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun

Projektleitung

Markus Wyss, Tiefbauamt des Kt. Bern. Federführung
Christian Aebi, Amt für öffentl. Verkehr des Kt. Bern | Hansueli Graf, Planungsamt Thun | Bettina Hamel, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kt. Bern | Ueli Weber, Metron Bern AG | Dr. Melchior Buchs, Regionale Verkehrskonferenz (RVK)

Projektdelegation

Markus Wyss, Tiefbauamt des Kt. Bern. Vorsitz
Oswald Binggeli, Regionale Verkehrskonferenz OW | Fritz Bühler, Gemeinde Sigriswil | Walter Dinkel Tiefbauamt des Kt. Bern | Hansrudolf Feller, Gemeinde Steffisburg | Armin Fuchs, Region TIP | Jürg Grossen, Gemeinde Heimberg | Ursula Haller, Direktion Bildung und Entwicklung Thun | Bettina Hamel, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kt. Bern | Elisabeth Herren, Gemeinde Hilterfingen | Jürg von Känel, Amt für öffentl. Verkehr des Kt. Bern | Verena Kauert, Gemeinde Spiez | Martin Rossi, Gemeinde Oberhofen | Beat Straubhaar, Direktion Bau und Liegenschaften Thun | vakant, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern | Hannes Zaugg-Graf, Gemeinde Uetendorf

Arbeitsgruppe

Oskar Balsiger, Tiefbauamt des Kt. Bern, Fachstelle Velo | Marlène Butz, Amt für öffentl. Verkehr des Kanton Bern | Pierre Cosandier, Verkehrsbetriebe STI | Kari Gass, Bauverwaltung Uetendorf | Hansueli Graf, Planungsamt Thun | Jürg Haueter, Gemeindeverwaltung Oberhofen | Elisabeth Herren, Gemeindeverwaltung Hilterfingen | Albert Jäggi, Gemeindeverwaltung Steffisburg | Erich Linder, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kt. Bern Kreis BeO | Peter Loosli, Gemeindeverwaltung Sigriswil | Urs Marti, Strassenverkehrs- u. Schifffahrtsamt des Kt. Bern | Ruedi Michel, Kantonspolizei Bern | Rolf Reusser, Hochbauamt Thun | Erwin Rohrbach, Stadtpolizei Thun | Ueli Schneider, Bauverwaltung Spiez | Ivan Seeholzer, Planungsamt Thun | Bernhard Stähli, Bauverwaltung Heimberg | Hanspeter Stauffer, Tiefbauamt Thun | Hansueli Wenger, Strasseninspektorat Amt Thun | Fredi Wiederkehr, Regionale Verkehrskonferenz OW | Markus Wyss, Tiefbauamt des Kt. Bern

Forum Agglomeration Thun

Gemeinderäte von 8 Gemeinden | 19 Politische Parteien | 18 Quartierleiste von Thun und Steffisburg | 14 regionale Interessenvertretungen | Vertreter von Bund und Kanton

Fachteam

Ueli Weber, Metron Bern AG, Projektleitung
Buchhofer Barbe AG, Zürich | Thomas Gruber, Theiler Ingenieure AG, Thun | Regula Marbach, Lohner und Marbach, Thun | Peter Schoop, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg | Gerhard Schuster, Büro Rundum, Thun

Leitbild Ortsentwicklung Steffisburg

Gemeinderat

Hans Rudolf Feller, Gemeindepräsident | Urs Hauenstein, Vorsteher Abteilung Sicherheit | Werner Jakob, Vorsteher Abteilung Hochbau/Planung | Marcus Sartorius, Vorsteher Abteilung Bildung | Susanna Schmid, Vorsteherin Abteilung Soziales | Stephan Spycher, Vorsteher Abteilung Finanzen/Steuern | Paul Zbinden, Vorsteher Abteilungen Tiefbau/Umwelt/Forst | Rolf Zeller, Gemeindeschreiber Stv

Arbeitsgruppe

Hans Peter Frutiger, Gemeindeplaner | Hans-Peter Hadorn, Abteilungsleiter Hochbau/Planung | Hans Ulrich Schmid, Gemeindeschreiber

Fachteam

Dr. Hans Naef, GSP AG | Kurt Kilchhofer, Boenzli, Kilchhofer + Partner | Walter Schaufelberger, B+S Ingenieur AG | Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin | Andreas Wirth, Kontur Projektmanagement AG | Philipp Hubacher, Kontur Projektmanagement AG

Agglomerationsprogramm Thun

Leitungsgremium Wirtschaftsraum Thun (WRT)

Manfred Ammann, Gemeinde Oberhofen | Franz Arnold, Gemeinde Spiez | Fritz Bühler, Gemeinde Sigriswil | Hans-Rudolf Feller, Gemeinde Steffisburg | Peter Gutknecht, Gemeinde Heimberg | Ursula Haller, Stadt Thun | Jürg Iseli, Region Thun-InnertPort (TIP) | Peter Mathys, Gemeinde Seftigen | Peter Rychiger, Regionale Wirtschaftskonferenz (RWK) | Armin Schulthess, Gemeinde Uttigen | Hans-Ueli von Allmen, Stadt Thun, WTR | Daniel Varrin, Gemeinde Hilterfingen | Hannes Zaugg-Graf, Gemeinde Uetendorf

Projektgruppe

Dr. Urs Berger, Stadt Thun | Walter Bürki, Gemeinde Oberhofen | Dr. Melchior Buchs, Region Thun-InnertPort (TIP) | Hans Peter Frutiger, Gemeinde Steffisburg | Jürg Hauert, Gemeinde Uttigen | Christian Haueter, Gemeinde Seftigen | Jürg Haueter, Gemeinde Oberhofen | Kurt Kammermann, Gemeinde Seftigen | Guntram Knauer, Stadt Thun | Ulrich Müller, Gemeinde Heimberg | Peter Rytz, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern | Ueli Schneider, Gemeinde Spiez | Erika Schoch, Gemeinde Sigriswil | Konrad Sigrist, Gemeinde Spiez | Kurt Spöri, Gemeinde Uetendorf | Bernhard Stähli, Gemeinde Heimberg | Peter Steiner, Gemeinde Hilterfingen | Andrea Weik, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Kt. Bern | Andreas Wirth, Kontur Projektmanagement AG | Kaja Keller, Kontur Projektmanagement AG

Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord / Steffisburg

Projektkommission

Franz Bachmann, AMP Thun/Burgdorf | Dr. Urs Berger, Wirtschaftsamt Stadt Thun | Franz Böhringer, Bundesamt für Betriebe des Heeres (BABHE) | Christoph Brechbühl, BECO (Kt. Bern) | Dr. Melchior Buchs (bis Ende 02), Baudirektion Stadt Thun | Hans-Rudolf Feller, Gemeinde Steffisburg | Hans-Peter Frutiger, Gemeinde Steffisburg | Heinrich Gamenthaler, Eidg. Zeughaus und Waffenplatz Thun | Ernst Germann, VBS GST Abt. Immobilien Militär | Kurt Geissbühler, RUAG Land Systems | Ursula Haller (ab 2003), Direktion für Bildung und Entwicklung Thun | Bettina Hamel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern | Peter Holenstein, VBS GST Abt. Immobilien Militär | Jürg Kaufmann, Eidg. Zeughaus Thun | Guntram Knauer, Planungsamt der Stadt Thun | Dr. Rolf Kyburz, Koordinationsausschuss Thun | Kurt Muster, VBS GST | Willi Peter, RUAG Munition | Edgar Strahm, VBS GST Abt. Immobilien Militär | Jacqueline Strauss, Kulturabteilung der Stadt Thun | Daniel Sturzenegger, RUAG Munition | Ulrich Tellenbach, VBS Gruppe Rüstung | Anatol Wuwer, Planungsamt der Stadt Thun | Markus Wyss, Tiefbauamt des Kt. Bern

Fachteam

Dr. Hans Naef, GSP AG | Walter Schaufelberger, B+S Ingenieur AG | Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin | Andreas Wirth, Kontur Projektmanagement AG | Bernhard Traber, Kontur Projektmanagement AG

Gestaltung

raschle & kranz, Atelier für Kommunikation GmbH, Bern

Druck

Jost Druck AG, Hünibach

Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung	4
0.1	Worum geht es?	4
0.2	Wo liegen die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Thun?	4
0.3	Wie können die Probleme angepackt werden?	5
0.3.1	Durch eine neue Zusammenarbeit in der Agglomeration	5
0.3.2	Durch eine Gesamtverkehrsstudie	6
0.3.3	Durch eine Siedlungspolitik mit Wachstum nach innen	6
1.	Projekt 1: Agglomerationsprogramm Thun	7
1.1	Was ist das Agglomerationsprogramm Thun?	7
1.2	Was sind die Ergebnisse aus dem Agglomerationsprogramm?	7
1.3	Wie soll das Agglomerationsprogramm realisiert werden?	8
1.4	Wie ist das Agglomerationsprogramm Thun aufgebaut?	8
1.5	Wer steht hinter dem Agglomerationsprogramm Thun?	8
1.6	Wie geht es weiter?	8
2.	Projekt 2: Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun	9
2.1	Konsens bereits auf konzeptioneller Ebene	9
2.2	Ziele, Grundsätze und Werkzeuge	9
2.3	Massnahmenpaket 1	10
2.4	Massnahmenpaket 2	12
2.5	Massnahmenpaket 3	16
2.6	Wie geht es weiter?	16
3	Projekt 3: Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord / Steffisburg	18
3.1	Wozu ein Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg?	18
3.2	Welches sind die Hauptinhalte des Richtplans?	19
3.3	Wie geht es weiter?	19
4	Projekt 4: Leitbild Ortsentwicklung Steffisburg	20
4.1	Wozu ein neues Gemeindeleitbild?	20
4.2	Wer hat das Leitbild erarbeitet und welches sind die Ergebnisse?	21
4.3	Fokus: Entwicklung des Areals «Stockhornstrasse Nord»	22
4.4	Wie geht es weiter?	23

0. Einleitung

4

0.1 Worum geht es?

In den meisten Agglomerationen der Schweiz und im Kanton Bern zeigen sich ähnliche Tendenzen. Die Siedlungsflächen dehnen sich vor allem an den Agglomerationsrändern rasant aus und das **Verkehrsaufkommen ist stetig am Wachsen**. Noch funktionieren die Verkehrssysteme zwar recht gut, aber schon heute stossen in Spitzenzeiten die Strassen (und zum Teil auch die Bahn) an ihre Kapazitätsgrenzen. Dies führt zu Stau, welcher immer häufiger die Busse des öffentlichen Verkehrs behindert. Der Fuss- und Veloverkehr leidet unter dem dichten Verkehr ebenso wie die Bevölkerung unter Lärm und Abgasen.

Die Lösung dieser Probleme stellt eine grosse Herausforderung an die **gemeindeübergreifende Zusammenarbeit** dar und bedingt neue Formen der Kooperation, so zum Beispiel die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration über die Gemeindegrenzen hinweg.

Bund und Kantone sind nun aktiv geworden. Auf **Bundesebene** wurde erkannt, dass die Agglomerationen verstärkte Unterstützungen brauchen und es sind starke Bestrebungen im Gange, gesetzliche Grundlagen zur finanziellen Unterstützung des Agglomerationsverkehrs zu schaffen. Sind diese erfolgreich, können ab 2007/2008 vom Bund Mittel zur Unterstützung von Massnahmen für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Im Dezember 2001 hat die **Regierung des Kantons Bern** mit dem Lancieren der kantonalen Agglomerationsstrategie beschlossen, die Stärken und Entwicklungspotenziale der städtischen Regionen im Kanton Bern durch konzentrierte Massnahmen und geeignete Zusammenarbeitsformen zu unterstützen. Diese Agglomerationsprogramme zu den Themen Raumplanung, Umwelt, Verkehr, Standortentwicklung und Kultur sollen in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden erarbeitet und in bestehende und neue Projekte integriert werden.

Wichtige zukunftsweisende Projekte zur Entwicklung der **Agglomeration Thun** sind weit fortgeschritten und gelangen nun gemeinsam und aufeinander abgestimmt in die öffentliche Mitwirkung:

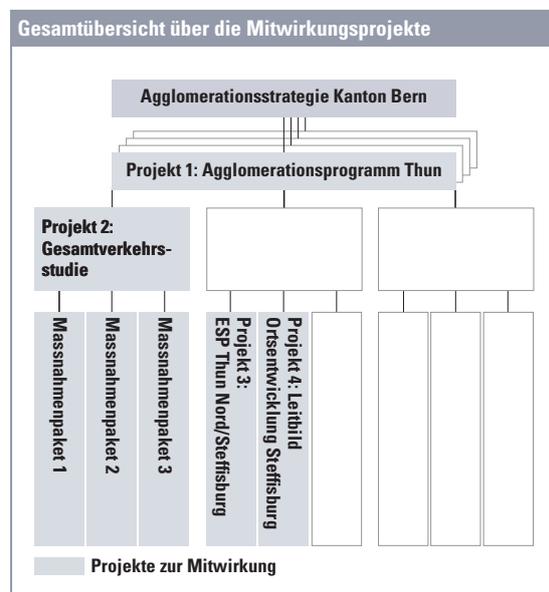
Projekt 1: Agglomerationsprogramm Thun

Projekt 2: Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun

Projekt 3: Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun-Nord / Steffisburg

Projekt 4: Leitbild Ortsentwicklung Steffisburg

Während der Bearbeitung wurde die Koordination der vier Projekte sichergestellt, insbesondere die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt. Die Projekte sind Teil des Agglomerationsprogrammes (vergl. Übersicht).



0.2 Wo liegen die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Thun?

Die Bevölkerungsgrösse sowie der Motorisierungsgrad in den Agglomerationsgemeinden um die Kernstadt Thun haben in den letzten Jahren überdurchschnittlich zugenommen. Die Stadt Thun zählt heute rund 40 000 Einwohner und die gesamte Agglomeration rund 88 000 Einwohner. Die grössten Wachstumsraten liegen im Norden in den Gemeinden Steffisburg und Heimberg sowie im Süden in der Gemeinde Spiez. Eine Zunahme der Wohnbautätigkeit ist auch am rechten Seeufer auszumachen. Gewohnt wird somit vermehrt am Rand der Agglomeration. Das Arbeiten konzentriert sich hingegen hauptsächlich auf die Kernstadt und in immer stärkerer Masse auf auswärtige Standorte, insbesondere der Region Bern.

Im Wesentlichen unverändert geblieben ist das Verkehrssystem: Wie vor 100 Jahren fliesst der Verkehr – der damals rund 3000 Einwohner zählenden Stadt – über die historischen Innenstadtbrücken auf den Achsen Freienhof- und Marktgasse. Heute sind es täglich rund 35 000 motorisierte Fahrzeuge, welche die Aare in der Innenstadt queren, einschliesslich der Linienbusse. Von Stausituationen auf den Hauptachsen – zunehmend nicht nur zu Spitzenzeiten –, erschwerter Erreichbarkeit der Innenstadt und Bahnhof, instabilen Reisezeiten für die Busse, Umweltbelastungen, Gefahren und Risiken für Velos und

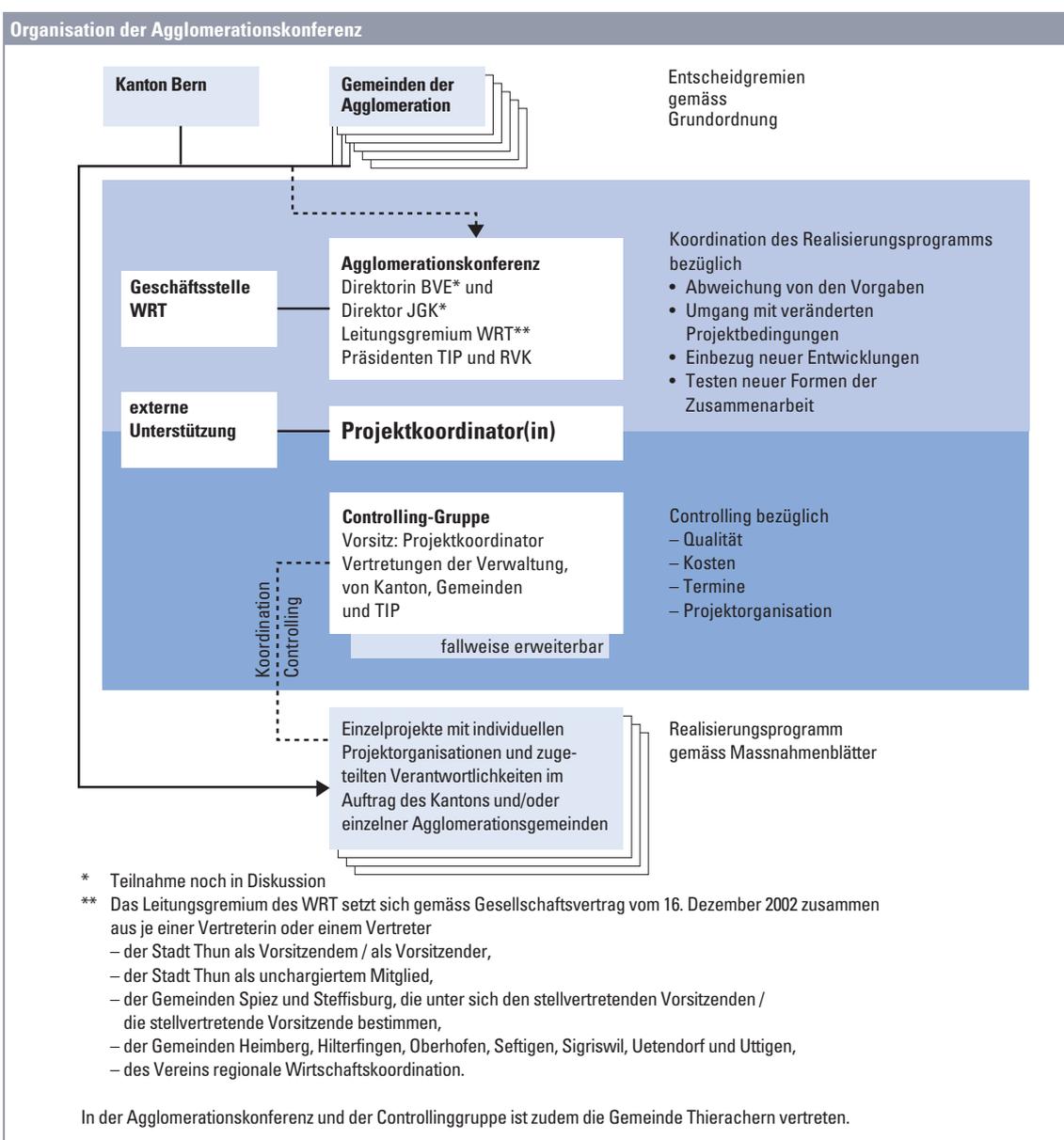
Fussgänger sind aber ebenso – wenn auch in unterschiedlichem Mass – die Agglomerationsgemeinden betroffen. Stark betroffen sind hier die Gemeinden am rechten Thunerseeufer bezüglich Anbindung an die Autobahn. Hauptverursacher dieser Probleme ist aber nicht der Durchgangsverkehr, sondern vor allem der Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt.

In den Agglomerationsgemeinden verläuft die Entwicklung hauptsächlich in Heimberg sehr ungünstig, indem die dort weit überdurchschnittliche Verkehrszunahme – auch bedingt durch sehr verkehrsintensive Standorte (Einkaufszentren) – zu immer häufigeren Kapazitätsengpässen auf der Hauptachse in Heimberg führt.

0.3 Wie können die Probleme angepackt werden?

0.3.1 Durch eine neue Zusammenarbeit in der Agglomeration

Zur Koordination der Projekte in der Agglomeration Thun dient das Agglomerationsprogramm Thun. Hier sollen Projekte, die überkommunalen Charakter haben, integriert werden. Die Umsetzung und evtl. Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms soll durch eine **Agglomerationskonferenz** mit Vertretern des Kantons und der Gemeinden (Wirtschaftsraum Thun WRT) sowie der Region Thun-Innert-Port (TIP) und der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) geführt bzw. koordiniert werden.



Mit der Agglomerationskonferenz wird keine neue politische Ebene geschaffen. Die Planungs- und Finanzkompetenzen bleiben unverändert bei den jeweils zuständigen kommunalen, regionalen oder kantonalen Organen.

0.3.2 Durch eine Gesamtverkehrsstudie

Die heutigen Verkehrsprobleme in der Agglomeration Thun sind nur über **einen ganzheitlichen Ansatz und mit einem Konsens unter den Betroffenen** nachhaltig zu lösen. Der ganzheitliche Ansatz der Gesamtverkehrsstudie begründet sich wie folgt:

- Die Ziele und Lösungsansätze sind mit denjenigen von **Bund und Kanton koordiniert** und basieren auf dem Prinzip der **Nachhaltigkeit**.
- Den Verkehrszielen im Einzelnen sind diejenige der Wirtschaftlichkeit, der Siedlungs-, Umwelt- und Sozialpolitik gegenüberzustellen und abzuwägen (verhandelbare Ziele).
- **Alle Verkehrsträger sind miteinbezogen**. Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fussgänger- und Veloverkehr sollen gemeinsam und sich ergänzend die Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Auch sind die bestehenden Strassen optimal zu nutzen. **Nur die Ausnutzung der Stärken jedes Verkehrsträgers führt zu einer günstigen Wirkung**.
- Mit dem Einbezug der hauptsächlich Betroffenen muss bereits auf konzeptioneller Ebene **ein breit abgestützter, tragfähiger Konsens** erarbeitet werden, sollen die nötigen Massnahmen dereinst akzeptiert und schrittweise realisiert werden können. So wurden an Forumsveranstaltungen sämtliche Ziele und Massnahmen der Gesamtverkehrsstudie den betroffenen Gemeinden und Institutionen der Agglomeration zur Diskussion gestellt und bereinigt (1. Phase der Mitwirkung).

Diskussion am Forum in Thun



0.3.3 Durch eine Siedlungspolitik mit Wachstum nach innen

Das Verkehrswachstum hängt nicht zuletzt davon ab, wo in Zukunft neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Die Ortsplanungsrevisionen der Agglomerationsgemeinden sollen deshalb zukünftig aufeinander und auf die Verkehrsplanung abgestimmt werden. Dadurch kann künftig ein erneutes Auseinanderklaffen von Mobilitätsnachfrage und -angebot verhindert werden.

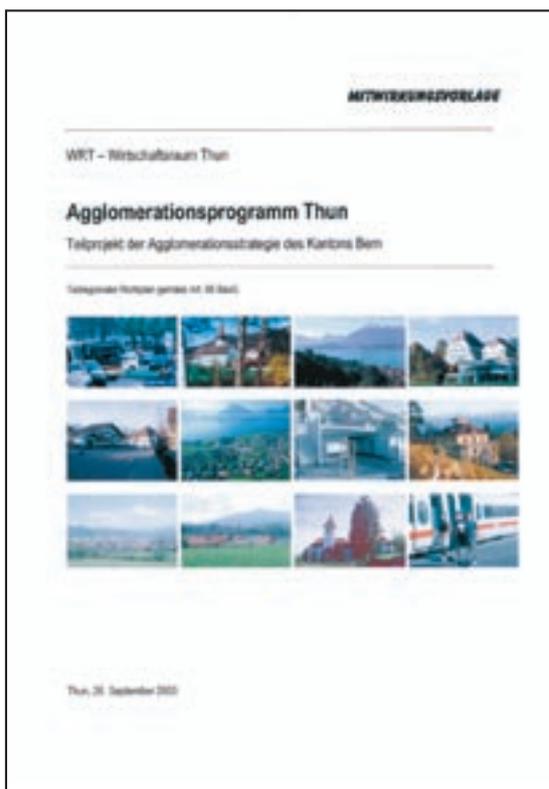
Wohn- und Arbeitsstandorte beeinflussen unser Mobilitätsverhalten

Deshalb soll bei künftigen Einzonungen die Siedlungsentwicklung vermehrt konzentriert und wenn immer möglich in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gefördert werden und nicht wie bisher in vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Hanglagen. Die Bewohnerinnen und Bewohner sind dadurch eher bereit, ihr Auto zu Hause stehen zu lassen und auf grundsätzlich unnötige Autofahrten zu verzichten.

Projekte zur Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung

- **Projekt «ESP Arbeiten»:**
Neue Arbeitsplätze sollen vorwiegend an ESP-Standorten bzw. Knoten des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden (Fortsetzung des laufenden Projekts).
- **Neues Projekt «ESP Wohnen»:**
Förderung des Wohnungsbaus im Agglomerationskern.
- **Standort für verkehrsentensive Nutzungen:**
Die zukünftigen Standorte für Einkaufs- und Freizeitzentren sind festgelegt. Die Einhaltung dieser Standorte und die bewilligten Fahrtenkontingente müssen nun durchgesetzt werden.
- **Regionale Richtpläne und Ortsplanungen:**
Verschiedene Ortsplanungen der Agglomeration Thun werden in den nächsten Jahren zu unterschiedlichen Zeitpunkten revidiert. Die Gelegenheit muss ausgenutzt werden, um einerseits die verschiedenen Revisionszeitpunkte zu vereinheitlichen, aber auch um die Inhalte der Revisionen auf die Ziele der Gesamtverkehrsstudie abzustimmen. Das Projekt des TIP für einen regionalen Teilrichtplan «Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung» soll dafür als Grundlage dienen.

1. Projekt 1: Agglomerationsprogramm Thun



Fast ein Viertel der Schweiz gilt heute statistisch als Agglomeration. In diese Agglomerationen und Städte sind insgesamt 979 Gemeinden eingebunden – jede dritte Gemeinde der Schweiz gilt demnach als «städtisch»¹. Das Agglomerationsprogramm Thun ist eines der vom Kanton Bern geförderten Projekte. Mit diesem Programm werden neuartige und für die Agglomeration Thun zugeschnittene Lösungsansätze getestet. Hauptziel des Agglomerationsprogramms Thun ist die Förderung der Entwicklungspotenziale der städtischen Region und die Öffnung des Blicks über die Fachbereichs- und Gemeindegrenzen hinaus. Dazu wurden 12 Schlüsselprojekte in den Bereichen Verkehr, Wirtschaftsförderung/Tourismus, Orts- und Regionalplanung, Kultur, Sport und Bildung festgelegt. Neue Schlüsselprojekte können jederzeit angefügt werden.

1.1 Was ist das Agglomerationsprogramm Thun?

Der Bundesrat will gemäss Bericht zur Agglomerationspolitik vom 19. Dezember 2001 Modellvorhaben im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des urbanen Raums mit finanziellen und technischen Beiträgen fördern. Der Kanton Bern hat im Dezember 2001 entschieden, Agglomerationen durch geeignete Massnahmen und Zusammenarbeitsformen zu unterstützen (Agglomerationsstrategie).

Mit dem Agglomerationsprogramm Thun sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Stärken und Entwicklungspotenziale der Agglomeration sollen gefördert werden.
- Durch die Realisierung gemeinsamer Projekte soll die Ag-

glomeration an Identität und Zusammenhalt gewinnen.

- Neue Zusammenarbeitsformen sollen zu mehr Transparenz und einfacheren Wegen bei der Problemlösung führen.
- Für die Umsetzung soll eine verbindliche Form der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden gefunden werden.

1.2 Was sind die Ergebnisse aus dem Agglomerationsprogramm?

Folgende 12 Schlüsselprojekte sind gegenwärtig in das Agglomerationsprogramm Thun aufgenommen:

1. Mit dem Massnahmenblatt «**Stellenwert des Agglomerationsprogramms und Projektorganisation**» soll die Behördenverbindlichkeit des Agglomerationsprogramms gesichert und eine Projektorganisation eingesetzt werden.
2. Die **Finanzierung des Agglomerationsprogramms** soll durch einen «**Agglomerations-Beschluss**» des Grossen Rates für alle Agglomerationsprogramme des Kantons Bern erfolgen.
3. Eine Regelung der **Kompetenzen zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms** soll einen raschen Vollzug der Massnahmen des Agglomerationsprogramms ermöglichen.
4. Die **Koordination der Siedlungsentwicklung** sieht die Erarbeitung eines zusammenhängenden Zonenplans über die ganze Agglomeration, einheitliche Baureglemente, eine zeitliche Koordination der Ortsplanungsrevisionen und eine optimierte Zusammenarbeit der Bauinspektorate vor.
5. Mit der **Umsetzung der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun** soll ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr geschaffen sowie die Probleme im privaten Verkehr angepackt werden.
6. Die **Koordination der Landschaftsentwicklung** erfolgt durch Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration im Rahmen der Überarbeitung des regionalen Landschaftsrichtplans.
7. Mit einer **Bodenpolitik mit interkommunalem Lastenausgleich** im Bereich Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen oder Wohnen und einer interkommunalen Trägerschaft will man ein Signal zur Stärkung der Agglomeration senden.
8. Mit dem Handschlag **Stadt-Land** soll die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Bereich Kollektivgüter (Kulturlandschaft, Erholungsmöglichkeiten etc.) verbessert werden.
9. Das **Schlüsselareal «Stockhornstrasse Nord»** in Steffisburg dient als Pilotprojekt für die Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung und für den interkommunalen Lastenausgleich.

¹gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) / Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

10. Die **Zusammenarbeit der Gemeinden Seftigen, Uttigen und Uetendorf im Bereich Sport und Freizeit** soll verbessert werden.
11. Die **Koordination im Bildungsangebot** der Agglomeration wird durch die Abstimmung der Leistungserbringung zwischen Kanton und Gemeinden sowie innerhalb der Agglomeration angestrebt.
12. Die regionale Koordination der Planungsgrundlagen erlaubt den Austausch räumlicher Daten zwischen den Gemeinden sowie weiteren Körperschaften (**Geoinformation**).

1.3 Wie soll das Agglomerationsprogramm realisiert werden?

Zur Realisierung des Agglomerationsprogramms braucht es eine «**Agglomerationskonferenz**» aus Vertretern von Kanton und Gemeinden, der Region Thun-Innertport, der regionalen Wirtschaftskoordination (RWK) und der regionalen Verkehrskonferenz (RVK). Die Agglomerationskonferenz steuert die Gesamtheit der Vorhaben, ist Ansprechstelle und Initiatorin für neue Projekte. Das Agglomerationsprogramm wird im kantonalen Richtplan verankert, damit der Zugang zum Programm des Bundes gesichert ist.

1.4 Wie ist das Agglomerationsprogramm Thun aufgebaut?

Das Agglomerationsprogramm besteht aus einem **Erläuterungsbericht**, verschiedenen **Massnahmenblättern** und einer **ungewerteten Massnahmenliste**. Für den Start des

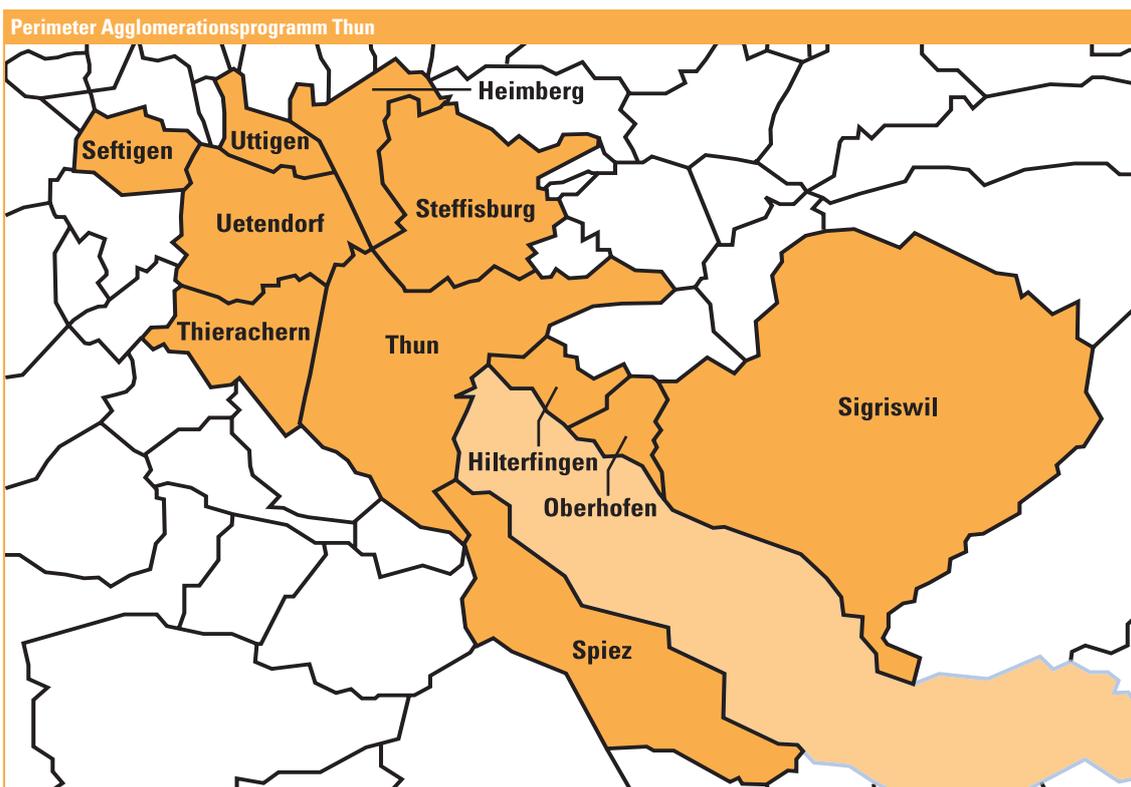
Agglomerationsprogramms wurde eine kleine Zahl von Massnahmen als Schlüsselprojekte ausgewählt, mit dem Ziel, raschmöglichst mit der Realisierung zu starten und dabei neuartige Formen der Zusammenarbeit zu testen.

1.5 Wer steht hinter dem Agglomerationsprogramm Thun?

Da der Perimeter der Agglomeration sich praktisch mit demjenigen des **Wirtschaftsraums Thun (WRT)** deckt, tritt der WRT für die Agglomeration Thun als Ansprechpartner gegenüber Bund und Kanton auf. Die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Thierachern, welche ebenfalls zur Agglomeration Thun gehört, aber nicht Mitglied des WRT ist, ist sichergestellt.

1.6 Wie geht es weiter?

Die Mitwirkungseingaben werden ausgewertet und in einem **Mitwirkungsbericht** zusammengefasst. Anschliessend wird das Agglomerationsprogramm aufgrund der Resultate aus der Mitwirkung überarbeitet. Das bereinigte Agglomerationsprogramm wird danach durch die Agglomerationsgemeinden formell beschlossen und von der Delegiertenversammlung TIP als **teilregionalen Richtplan** gemäss Art. 68 BauG anerkannt. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) genehmigt danach das Agglomerationsprogramm. Zu gegebener Zeit wird das Agglomerationsprogramm in einen **regionalen Richtplan** der Region TIP integriert.



2. Projekt 2: Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun



Ein optimiertes Gesamtverkehrskonzept bedingt Massnahmen auf allen Ebenen, d.h. sowohl beim motorisierten Individualverkehr wie auch beim öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr. Die Massnahmenplanung basiert deshalb auf den folgenden **Grundsätzen**:

- **Motorisierten Verkehr vermeiden** (durch Verlagerung auf Fuss- oder Velowege, durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen)
- **Motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern**
- **Motorisierten Individualverkehr auf andere Routen lenken**
- **Verkehrsablauf des motorisierten Individualverkehrs verträglicher gestalten**

Dazu stehen verschiedene **Werkzeuge** zur Verfügung:

- **Verkehrsbeeinflussende Massnahmen**
- **Förderung des öffentlichen Verkehrs**
- **Attraktivierung des Langsamverkehrs**
- **Mobilitätsmanagement**
- **Neue Netzteile im motorisierten Individualverkehr**

2.1 Konsens bereits auf konzeptioneller Ebene

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens für die Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration Thun wurde in einer 1. Phase eine Mediation durchgeführt. An fünf Forumveranstaltungen wurde mit den von künftigen Verkehrsmassnahmen Betroffenen – sie vertreten insgesamt 49 Institutionen und Gemeinden – ein Konsens erarbeitet. Ausschlaggebend für dieses Verfahren waren die folgenden Überlegungen:

- Zu einem frühen Zeitpunkt soll auf konzeptioneller Ebene eine hohe Akzeptanz für die Gesamtverkehrsstudie bei allen betroffenen Bürgern und den Entscheidträgern von Stadt und Agglomeration erreicht werden.
- Sicherheit schaffen für die anschliessende Planung und Projektierung einzelner Massnahmen sowie der frühzeitigen Erkennung allfälliger Konflikte.
- Gegenseitiges Vertrauen und politischen Willen aufbauen für die etappenweise, gemeinsame Umsetzung der Massnahmen.

Die Ergebnisse der Verhandlungen sind in das Planwerk eingeflossen, welches nun in die öffentliche Mitwirkung gelangt (2. Phase).

2.2 Ziele, Grundsätze und Werkzeuge

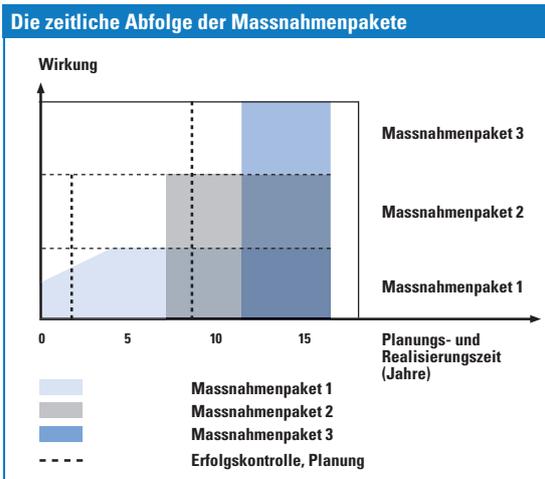
Die Gesamtverkehrsstudie beinhaltet nebst den Verkehrszielen auch Ziele zu den Politiken von Wirtschaft, Siedlung, Umwelt und Sozialem; diese sind verhandelbar. Randbedingungen sind nicht verhandelbare Ziele, und betreffen übergeordnete Gesetze von Bund und Kanton.

Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen sich ergänzen und nicht behindern. Durch eine konzentrierte und auf die Gesamtverkehrsstudie abgestimmte Siedlungsentwicklung kann die Zunahme des Personenwagen-Verkehrs gering gehalten werden.

Folgerungen:

Die Gesamtverkehrsstudie kommt zum Schluss, dass in einer **1. Phase** die vorhandenen Strassen optimaler zu nutzen sind und der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussgängerverkehr ausgebaut werden sollen (Massnahmenpaket 1). In einer **2. Phase** sollen neue Strassen und eine Aarequerung im Norden der Agglomeration das stetig wachsende Verkehrsaufkommen aufnehmen. Mit flankierenden Massnahmen wie Verkehrslenkung in den Ring von Parkhäusern am Rand der Innenstadt und einem Einbahnverkehrsregime auf den Innenstadtbrücken soll die Innenstadt vom Personenwagen-Verkehr entlastet werden (Massnahmenpaket 2). In einer **3. Phase** soll über eine neue Aarequerung im Süden (Massnahmenpaket 3) eine weitere Entlastung erreicht und in der Freienhofgasse eine verkehrsarme Zone eingerichtet werden.

Eine **laufende Erfolgskontrolle** der realisierten Projekte bildet die Grundlage für die Realisierung von weiteren Massnahmen (Abbildung zur zeitlichen Abfolge der Massnahmenpakete siehe Seite 10).



2.3 Massnahmenpaket 1

Probleme

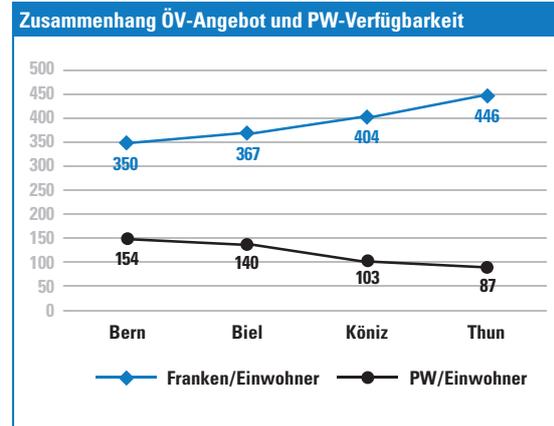
Zu viel motorisierter Individualverkehr in der Innenstadt

Die Analyse der Verkehrsströme des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den Achsen der beiden Innenstadtbriicken zeigt die grosse Bedeutung des Verkehrs mit Ziel Innenstadt und Bahnhof. Gerade bezuglich der Erschliessung der Innenstadt zeigt sich ein sehr grosses Potenzial, wie der motorisierter Individualverkehr vermieden, verlagert und gelenkt werden kann (siehe Abbildung «Analyse der Verkehrsströme Innenstadt»).



Öffentlicher Verkehr noch zu wenig genutzt

In einem Städtevergleich mit Biel und Köniz zeigt sich in Thun die höchste Anzahl verfügbarer Personenwagen je Einwohner und parallel dazu ein deutlich tieferes ÖV-Angebot. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs ist noch bei weitem nicht ausgeschöpft.



Ziele und angestrebte Verkehrswirkung

Basierend auf dem Prinzip der Freiwilligkeit und praktisch ohne zwingende Eingriffe auf dem bestehenden Strassen-netz sollen die aarequerenden Fahrten von heute 35000 Fahrten auf 30000 pro Tag reduziert werden.

Das Massnahmenpaket 1 umfasst folgende Massnahmen

- Ausbau öffentliches Verkehrsangebot mit neuem Konzept der städtischen und regionalen Buslinien.
- Verbesserungen der Velorouten, inkl. neuen Teilstrecken und Veloabstellanlagen.
- Mobilitätsmanagement
- Der öffentliche Verkehr wird mit Fahrbahnhaltestellen (stadteinwärts) und bei Lichtsignalanlagen mit Busspuren gegenüber dem privaten Individualverkehr bevorzugt.
- Vervollständigen des Parkhausrings mit neuen Parkierungsanlagen an den Achsen Frutigenstrasse und rechtes Seeufer (Hofstettenstrasse). Parallel dazu erfolgt der schrittweise Abbau der oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt.
- Parkleitsystem zur Vermeidung von Parkier-Suchverkehr
- Kreisell Regiestrasse/Allmendstrasse und Verbesserung der Unterführung für den Veloverkehr zur Verkehrslenkung in der 1. Phase und zur Erschliessung des Selveareals in der 2. Phase (gemäss Massnahmenpaket 2).

Realisierung bis in 5 Jahren

Investitionsrahmen: Fr. 53 Mio.



12

2.4 Massnahmenpaket 2

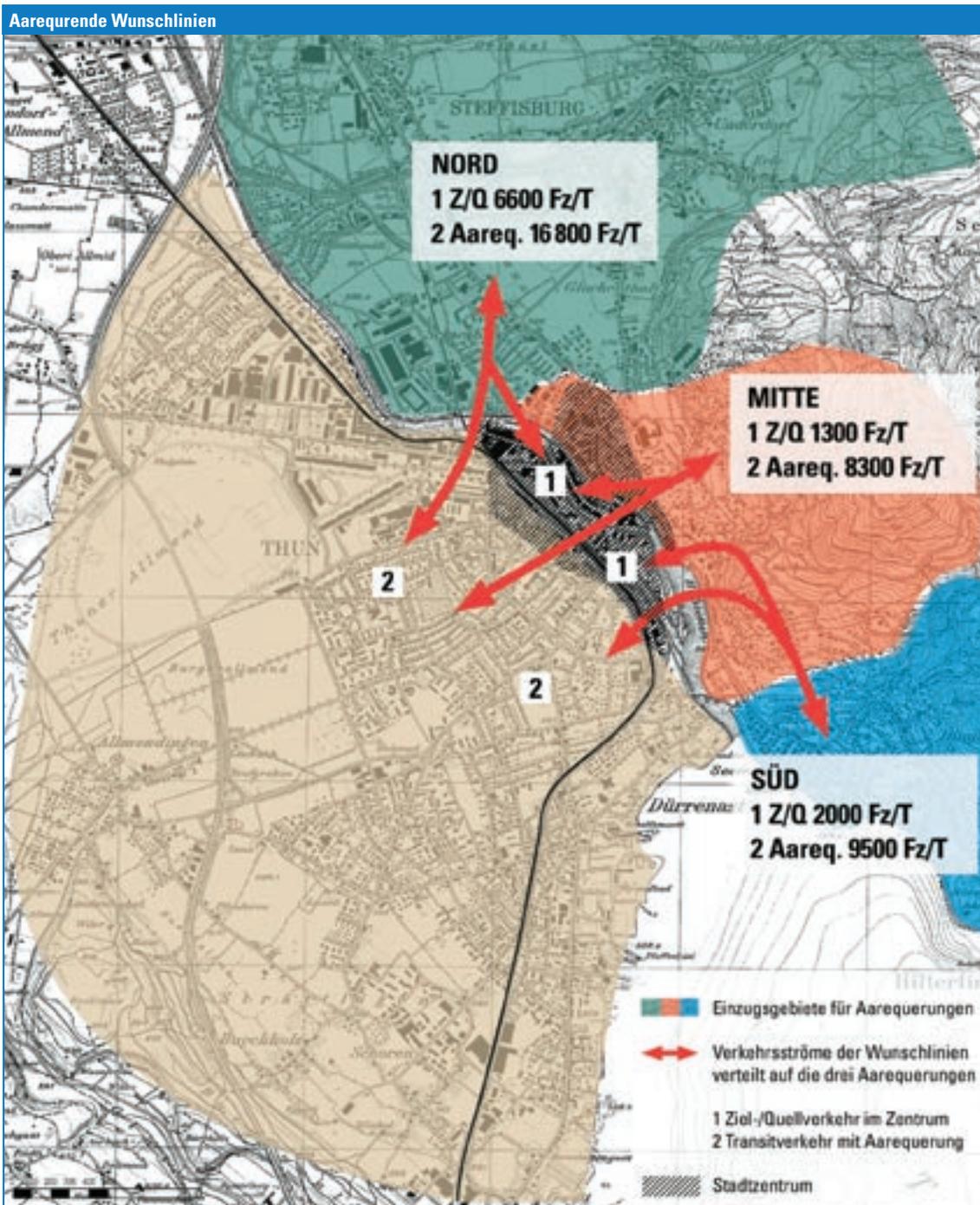
Probleme

Fehlende Verbindung im Norden

Die Analyse der Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs zeigt, dass nebst dem grossen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in die bzw. aus der Innenstadt zusätzlich mit einer Zunahme von Fahrten aus den Siedlungsentwicklungsgebieten im Norden der Agglomeration zu rechnen ist (Steffisburg, Heimberg). Dafür ist das heutige Strassennetz ungenügend und lückenhaft. Es fehlt

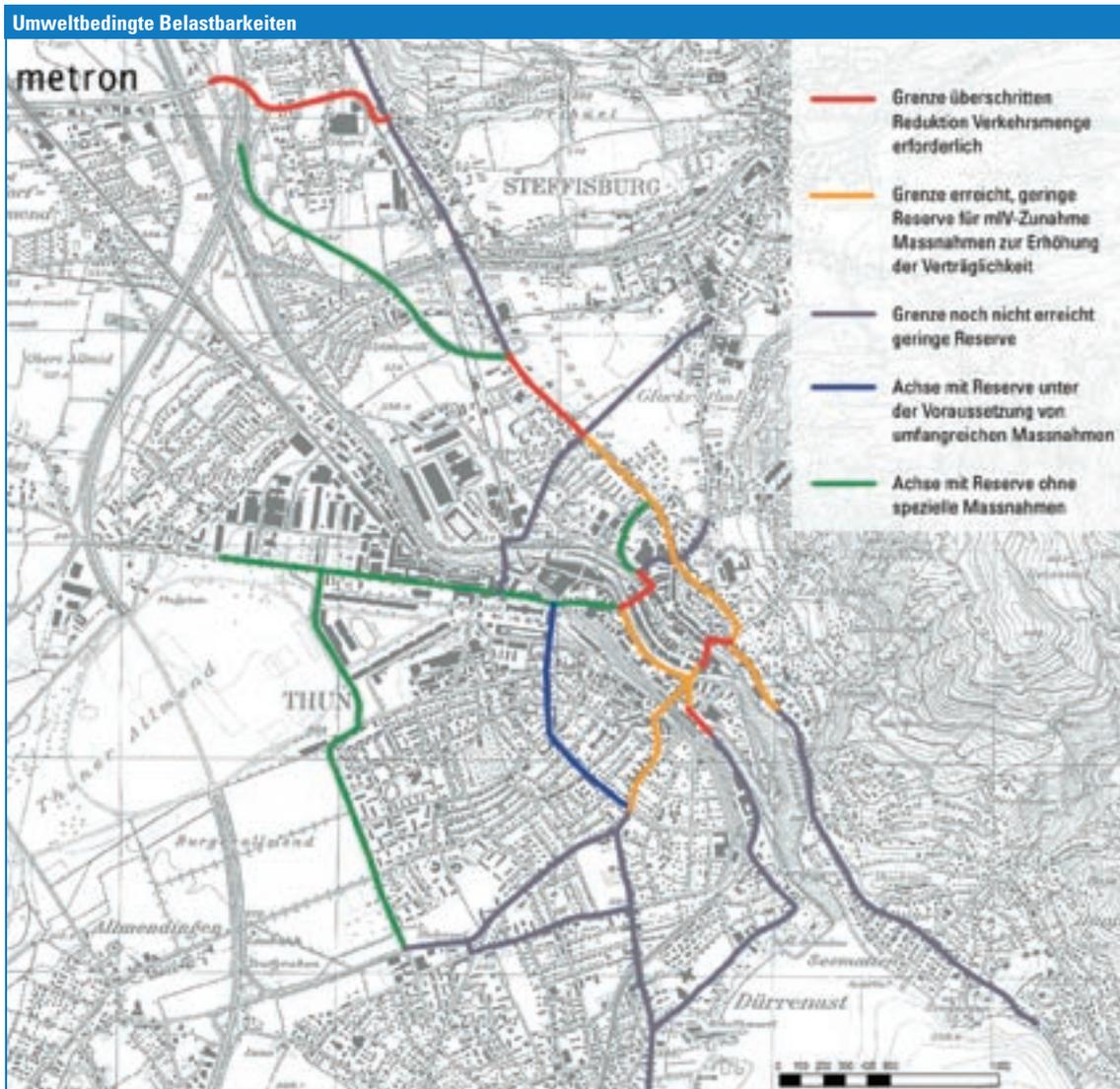
eine Strassenverbindung vom Norden in den Westen der Agglomeration. Die Durchlässigkeit – bedingt durch die Aare und das Militärareal Kleine Allmend – ist nicht gewährleistet.

Hier setzt das Massnahmenpaket 2 an, indem im Norden eine neue Aarequerung und Strassenverbindung zwischen den nördliche Agglomerationsgebieten und den Westquartieren der Stadt geschaffen wird.



Trotz neuer Strasse zu geringe Entlastung der Innenstadt
Die neuen Strassen bringen lokal zwar eine sehr gute Wirkung. Diese alleine reichen jedoch nicht aus, um die Innenstadt genügend zu entlasten und um die zulässigen, umweltbedingten Belastungsgrenzen einhalten zu können.

Hier setzt das Massnahmenpaket 2 an, indem zwingend flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung festgelegt werden.



Ungenügende Leistungsfähigkeit der Bernstrasse

Die Bernstrasse ist einerseits die Haupteerschliessungsachse der Gemeinde Steffisburg und andererseits der Zubringer des rechten Seeufers zur Autobahn Richtung Bern. Die Leistungsfähigkeit der Bernstrasse ist heute schon und insbesondere zukünftig ungenügend.

Hier setzt das Massnahmenpaket 2 an, indem der Autobahnzubringer als Siedlungerschliessung von Steffisburg umgestaltet und unter der Bernstrasse mit einem neuen Strassenstück an die Stockhornstrasse (Steffisburg) angeschlossen wird.

Ungenügende Leistungsfähigkeit der Gurnigelstrasse in Heimberg

Ähnlich ist die Situation hier: Die Gurnigelstrasse ist einerseits eine Haupteerschliessungsachse der Gemeinde Heimberg und andererseits die Verbindungsachse der Gemeinden Uetendorf/Thierachern – Heimberg – Steffisburg. Ihre Leistungsfähigkeit ist wegen der starken Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs in Heimberg oft ungenügend. Weitere verkehrsentensive Nutzungen wie neue oder erweiterte Einkaufszentren sind so im Bereich Jumbokreisel ohne zusätzlichen Massnahmen nicht akzeptabel. Hier setzt das Massnahmenpaket 2 an, in dem der Autobahnzubringer als Siedlungerschliessung von Heimberg genutzt wird.

Ziele und angestrebte Verkehrswirkung

- Verbindliche Reduktion der aarequerenden, motorisierten Individualverkehrsfahrten von heute 35000 Fahrten auf den Innenstadtbrücken auf täglich max. 20000 Fahrten insgesamt auf beiden aarequerenden Achsen.
- Qualitative Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt
- Ausreichende Entlastung der beiden Hauptachsen Bernstrasse und Gurnigelstrasse (Heimberg) im Norden (Reisezeit stabilisieren)

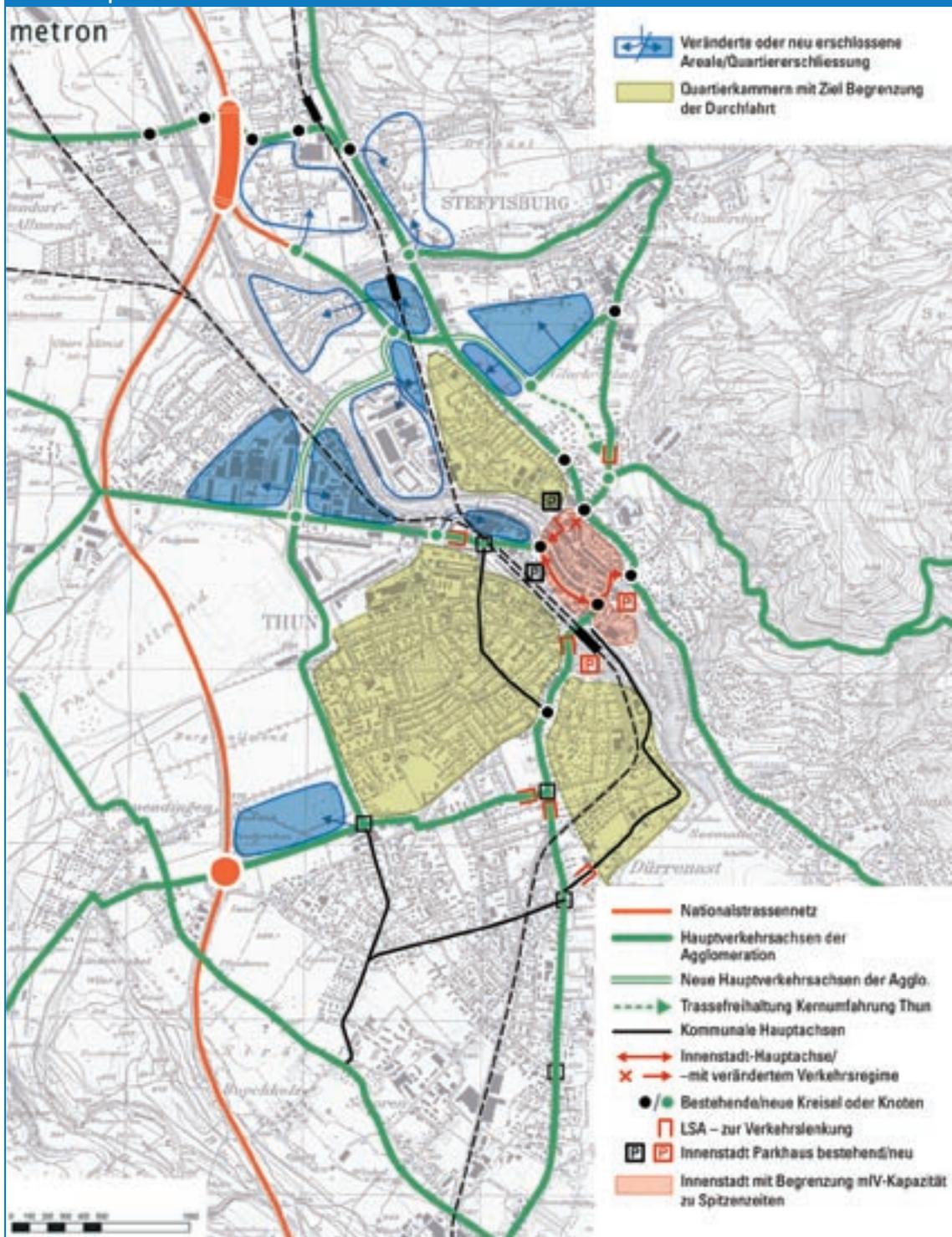
Das Massnahmenpaket 2 umfasst folgende Massnahmen

- Umbau und Umgestaltung des Autobahnzubringers A6 – Steffisburg zu einer Hauptverkehrsachse der Agglomeration mit neuen Anschlüssen für das Siedlungsgebiet Heimberg Süd und Steffisburg Station.
- Fortsetzung des Zubringers als Hauptverkehrsachse unter der Bernstrasse durch, mit neuem Kreisel an die Stockhornstrasse Steffisburg und Reorganisation des Anschlusses Bernstrasse.

- Neue Strasse und Aarebrücke «Kleine Allmend» im Areal ESP Thun Nord mit Anschluss an die Allmendstrasse. Neu organisierte Erschliessung des Industriegebietes Steffisburg und neue direkte Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes ESP Thun Nord.
- Neue Verkehrsführung in der Innenstadt mit Einbahnregelung auf der Achse Kuhbrücke – Marktgasse und in der Freienhofgasse.
- Verkehrsleitsystem und Bündelung des motorisierten Individualverkehrs, d.h. Lenkung der Zufahrtsmenge des motorisierten Individualverkehrs in Richtung Innenstadt mittels Lichtsignalen zu den Verkehrsspitzenzeiten auf den Achsen:
 - Steffisburgstrasse
 - Graben und Schwäbisgasse
 - Allmendstrasse
 - Frutigenstrasse/Mönchsplatz
 - Frutigenstrasse/Talackerstrasse
 - Seestrasse
- Attraktivierung d.h. Umgestaltung der Achse Stockhornstrasse/Kasernenstrasse/Mittlere Strasse zur Erschliessung des Aarestrasse-Parkhauses (ev. mit neuer Strassenführung im Bereich Bahnareal).
- Parkleitsystem an das neue Netz anpassen.

Realisierung: 5 – 12 Jahre

Investitionsrahmen: Fr. 75 Mio.



2.5 Massnahmenpaket 3

Problem

Fehlende leistungsfähige Umfahrung der Innenstadt im Süden:

Mit den Massnahmenpaketen 1 und 2 wird der Ziel-/Quellverkehr zur Innenstadt neu organisiert. Im Norden wird eine neue, leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt geschaffen. Für eine weitergehende Entlastung der Innenstadt fehlt im Süden die dafür notwendige Umfahrung.

Hier setzt das Massnahmenpaket 3 an, indem die heutige Achse Freienhofgasse durch eine neue, leistungsfähige Achse für den motorisierten Individualverkehr ersetzt wird.

Ziele und angestrebte Verkehrswirkung

- Reduktion der motorisierten Individualverkehrs-Belastung auf der Freienhofgasse auf ca. 1000 Fahrten/Tag (nur noch Anlieferungen der Geschäfte dieses Teils der Innenstadt und Fahrten der Anstösser gestattet).
- Achse Kuhbrücke–Marktgassee: Beibehalten der mit dem Massnahmenpaket 2 realisierten mIV-Verkehrsentlastung mit täglich max. 10000 Fahrten.

Das Massnahmenpaket 3 umfasst folgende Massnahmen

Zur Diskussion stehen zwei Varianten, nämlich eine Tunnel- oder eine Brückenlösung. Beide Varianten sollen soweit konkretisiert werden, dass die Bevölkerung von Thun einen Variantenentscheid treffen kann.

Unterirdische Aarequerung Süd:

- Diese Massnahme verbindet die Hofstetten- und Frutigenstrasse. Sie wurde bereits auf Ihre technische Machbarkeit überprüft, handelt es sich doch um das vom Gemeinderat Thun bisher bevorzugte Projekt der unterirdischen Aarequerung NAQ. Mit dieser Lösung werden das Aarebecken im Bereich Thunerhof und die Bahngleise im Verlauf der Aarefeldstrasse unterirdisch gequert.

Aarebrücke Süd:

- Aufgrund der hohen Kosten einer vollständig unterirdischen Verkehrsführung wurden von Studenten der HTA Burgdorf im Rahmen einer Semesterarbeit die städtebauliche Verträglichkeit und Machbarkeit von Brückenlösungen geprüft. Eine der drei untersuchten Varianten ist die Aarebrücke Süd als Alternative zum Tunnel.
- Die Querung der Aare erfolgt mit einer neuen Brücke südlich des Thunerhofs. Im weiteren Verlauf taucht die Strasse vor dem Bahnhofplatz ab und wird als Tunnel im Bereich der Rampenstrasse an die Frutigenstrasse angeschlossen. Andere Linienführungen des Tunnels (bei-

spielsweise mit Querung der Gleise) sind denkbar, wurden jedoch noch nicht untersucht.

- Die Brückenlösung steht im Widerspruch zur bisherigen Zielsetzung der Stadt. Aufgrund erster städtebaulicher Abklärungen im Rahmen der NAQ-Studie wurde vom Gemeinderat eine oberirdische Querung des Aarebeckens abgelehnt. Zu beurteilen sind insbesondere die städtebauliche Verträglichkeit mit dem historischen Stadtbild (Blick auf Aarebecken mit Altstadt, Schloss und Kirche), aber auch die Auswirkungen flussaufwärts.
- Jedoch: Erst nach einem Volksentscheid zu den beiden gleichwertig aufgearbeiteten Projekten kann in Kenntnis der genaueren Kosten über die zu wählende Variante eine abschliessende Meinung gefasst werden.

Wichtig

Durch eine neue Aarequerung Süd entsteht bei gesperrter Freienhofgasse eine deutliche Verkehrsumlagerung auf die Strassen nördlich der Innenstadt (Bernstor bis Regiestrasse), welche das heutige Strassennetz nicht aufzunehmen vermag. Deshalb muss das Massnahmenpaket 2 zwingend vor der neuen Aarequerung Süd in Betrieb genommen werden, um im Norden die nötigen Kapazitäten zu schaffen.

Realisierung: bis in 15 Jahren

Investitionsrahmen:

Brücke ca. Fr. 40 Mio., Tunnel ca. Fr. 135 Mio.

2.6 Wie geht es weiter?

Planung

28.10. – 26.11. 2003:

Öffentliche Mitwirkung (2. Phase der Mitwirkung)

Februar – April 2004:

Vernehmlassung bei den Ämtern von Bund und Kanton Aufnahme des kurz- und mittelfristig erforderlichen Finanzbedarfs in die kommunalen und kantonalen Finanzpläne

April 2004:

Genehmigung des ÖV-Angebotskonzepts 2005 – 2008 gemäss Massnahmenpaket 1 durch den Grossen Rat des Kantons

Mai – Juli 2004:

Fertigstellung der Studie, auch in Abhängigkeit der Mitwirkungs- und Vernehmlassungsergebnisse

Herbst 2004:

Genehmigung Gesamtverkehrsstudie durch Kanton

Herbst 2004:

Einreichung der Gesamtverkehrsstudie beim Bund zur Genehmigung als Grundlage für spätere Bundessubventionen (voraussichtlich 30 – 50 % der Kosten der Strassenbauvorhaben)

Realisierung

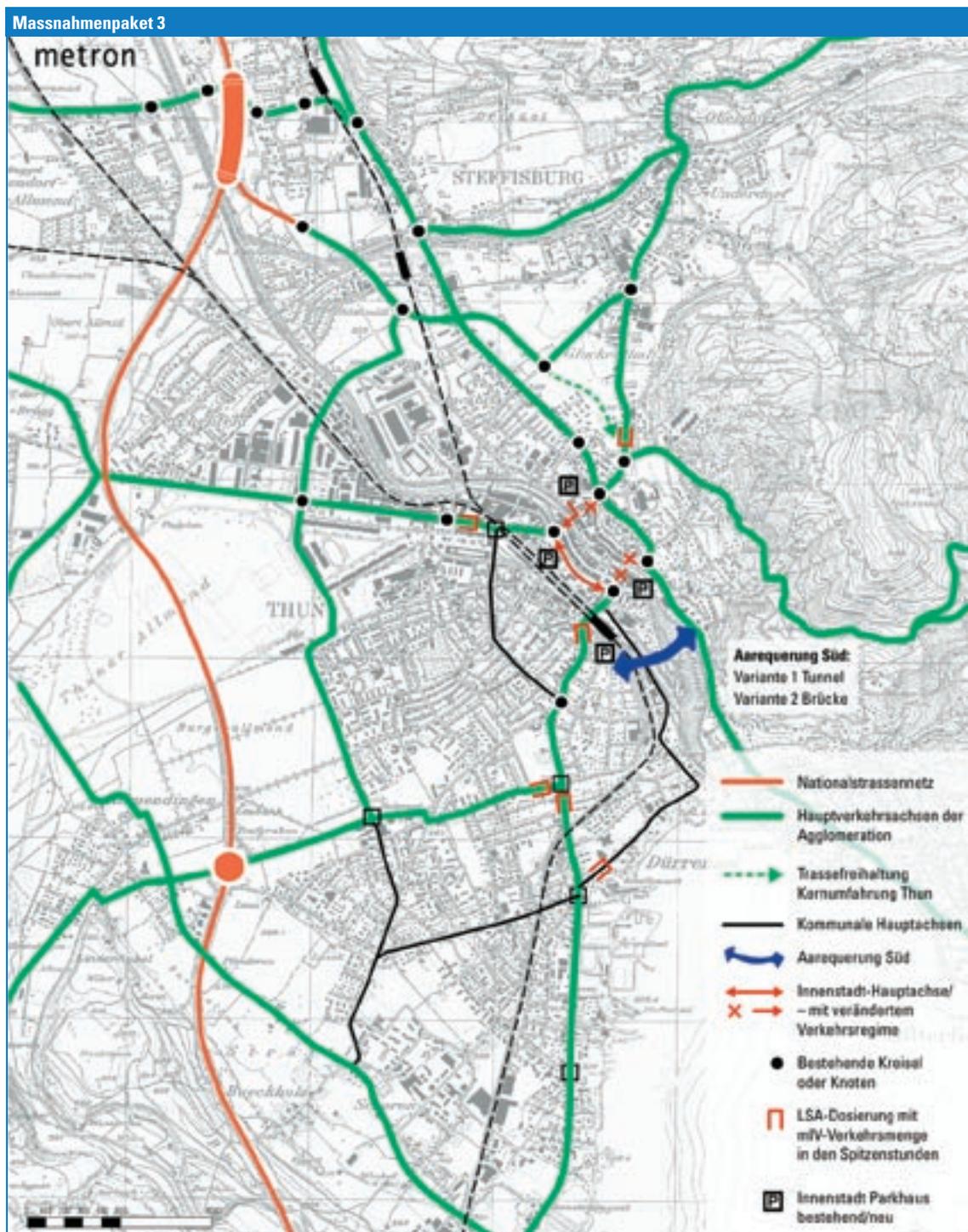
bis 2008:

Fortsetzen der Projektierung und Realisierung der kantonalen Strassenbauvorhaben gemäss Massnahmenpaket 1

Beginn Projektierung und Realisierung der kommunalen Vorhaben gemäss Massnahmenpaket 1

1. Januar 2005:

Etappenweise Inbetriebnahme ÖV-Angebotskonzept 2005 – 2008 gemäss Massnahmenpaket 1



3. Projekt 3: Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg

18



Mit dem Richtplan stimmen die heutigen Nutzer VBS und RUAG, die beiden Standortgemeinden Thun und Steffisburg sowie der Kanton Bern ihre raumwirksamen Tätigkeiten im Gebiet Thun Nord / Steffisburg aufeinander ab. Die auf dem bis anhin weitgehend militärisch genutzten Gebiet frei werdenden Bauten und Flächen sollen zivilen Nutzungen (Industrie, Gewerbe, Wohnen) zugeführt werden. Der Kanton Bern hat das Gebiet, für welches eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) gilt, in das Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte aufgenommen.

3.1 Wozu ein Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg?

Mit dem Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord / Steffisburg werden die «raumwirksamen Tätigkeiten» im Gebiet Thun Nord / Steffisburg aufeinander abgestimmt und gesteuert. Dadurch sollen gegenläufige Entwicklungen möglichst vermieden werden. Folgende Partner sind beim Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg beteiligt:

- Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS (Grundeigentümerversprecher)
- RUAG (Grundeigentümerversprecher)
- Stadt Thun (Standortgemeinde)
- Gemeinde Steffisburg (Standortgemeinde)
- Kanton Bern

Das Gebiet umfasst die Kleine Allmend in Thun (Gebiet nördlich der Allmendstrasse) sowie das Areal des Motorfahrzeugparks (AMP) Thun, der sich in Schwäbis (Gemeinde Steffisburg) befindet. Es wurde bis anhin weitgehend militärisch genutzt und war dementsprechend der Zone für militärische Nutzungen zugewiesen. Die heutigen Grundeigentümer und Nutzer, VBS und RUAG, benötigen in Zukunft weniger Platz. Die frei werdenden Bauten und Flächen sollen für zivile Nutzungen (Industrie, Gewerbe, Wohnen) genutzt werden können. Diese Neuausrichtung hatte eine Zonenplananpassung zur Folge. Aufgrund der Volksabstimmung in Thun vom 2. Juni 2002 gilt nun auf dem Areal eine Zone mit Planungspflicht (ZPP).

Der Kanton Bern will Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten ansiedeln und ihre wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig gestalten. Zu diesem Zweck hat der Kanton Bern 1989 das Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gestartet. Zurzeit bestehen im Kanton Bern rund 30 ESP. Das Areal Thun Nord / Steffisburg wurde im Herbst 2001 in das Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte aufgenommen. Dies bedeutet, dass Planung und Realisierung an diesem Standort vom Kanton besonders gefördert werden.

Die Abbildung zeigt den Perimeter des ESP Thun Nord / Steffisburg (schwarz gepunktete Linie). Die Nummern beziehen sich auf die Massnahmenblätter.



3.2 Welches sind die Hauptinhalte des Richtplans?

Der Richtplan besteht aus einem ausführlichen **Textteil**, einer **Richtplan-Karte** und **14 Massnahmenblättern**. Letztere enthalten die konkreten Schritte in die Zukunft und bilden das Herzstück des Richtplans, denn sie sind für die Planungspartner verbindlich. Die Massnahmenblätter sind identisch aufgebaut und legen fest, wer zu welchem Zeitpunkt mit wem was unternimmt.

3.3 Wie geht es weiter?

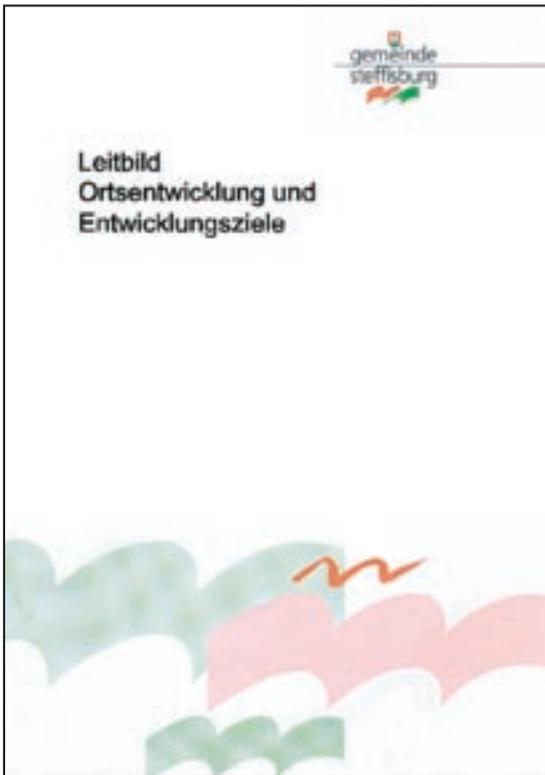
Die Mitwirkungsbeiträge werden ausgewertet und fliessen in einen ausführlichen Mitwirkungsbericht ein. Anschliessend wird der Richtplan aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung überarbeitet. Der bereinigte Richtplan wird danach durch die fünf Planungspartner genehmigt und tritt voraussichtlich im Sommer 2004 in Kraft. Die genehmigten Massnahmenblätter sind für die Planungspartner verbindlich. Der Richtplan ist als dynamisches Koordinationsinstrument periodisch nachzuführen und zu aktualisieren. Sobald die Geschäftsstelle bestimmt ist, wird die offizielle Ansprechstelle publiziert.

Die 14 Massnahmenblätter (MB) im Überblick

- MB 1:** Im städtebaulichen Gesamtkonzept werden die Baubereiche, die Verkehrsflächen und die Aussenräume im Perimeter ESP Thun Nord / Steffisburg grob festgelegt.
- MB 2:** Mit gezielt platzierten Informationstafeln möchte man die Auffindbarkeit der einzelnen Institutionen und Betriebe erleichtern und das verbindende Element unterstreichen.
- MB 3:** Die Allmendstrasse als Rückgrat der Gebietsentwicklung soll gestalterisch aufgewertet werden. Es wird dazu ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet.
- MB 4:** Das nicht mehr benötigte Feuerwerker-Areal beim Lerchenfeld soll zur Realisierung von Wohnraum und stillem Gewerbe verkauft werden.
- MB 5:** Das Umnutzungspotenzial der unter Denkmalschutz stehenden Alten Regie Steffisburg wird in einer Studie untersucht.
- MB 6:** Für das heute weitgehend unbebaute Areal Allmendstrasse soll eine Nutzungsstudie erarbeitet werden.
- MB 7:** Die nicht mehr benötigten Immobilien auf dem Areal Vordere Allmendstrasse sollen verkauft und/oder vermietet werden.
- MB 8:** Die nicht mehr benötigten Immobilien auf dem Areal südlich der Uttigenstrasse sollen verkauft und/oder vermietet werden.
- MB 9:** Die Option Aarequerung Nord (vgl. Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun) wird durch die Ausscheidung einer Freihaltezone langfristig sichergestellt.
- MB 10:** Ab 2004 wird eine Geschäftsstelle eingerichtet, welche als Informations- und Drehscheibe für den ESP Thun Nord / Steffisburg dient und potenziellen Investoren, aber auch Planungspartnern und Dritten, Dienstleistungen erbringt.
- MB 11:** Um Investoren auf den Standort ESP Thun Nord / Steffisburg aufmerksam zu machen, wird demnächst eine Investorendokumentation erarbeitet.
- MB 12:** Da Objekte, bei welchen die Altlastensituation nicht eindeutig geklärt ist, auf dem Markt kaum eine Chance haben, wird eine detaillierte Altlastenanalyse durchgeführt.
- MB 13:** Die Eigentumsverhältnisse der ober- und unterirdischen Infrastruktur (Erschliessung, Ver- und Entsorgungssysteme) wird in Infrastrukturverträgen klar geregelt.
- MB 14:** Die Uttigenstrasse wird – falls es die betriebliche Sicherheit erlaubt – für den Fussgänger- und Veloverkehr geöffnet, so dass eine durchgehende Verbindung Lerchenfeld–Schwäbis entsteht.

4. Projekt 4: Leitbild Ortsentwicklung Steffisburg

20



Die bisherigen Grundlagen für die Ortsentwicklung von Steffisburg müssen überarbeitet werden. Der Gemeinderat hat daher beschlossen, im Vorfeld der Revision der Ortsplanung ein neues Gemeindeleitbild als Teil eines Richtplans zur Ortsentwicklung zu erarbeiten. Das Leitbild setzt sich zusammen aus Leitsätzen, Handlungsfeldern und Entwicklungszielen.

4.1 Wozu ein neues Gemeindeleitbild?

Das Gemeindeleitbild (1991) und die Ortsplanung (1994) müssen überarbeitet werden. Mit einem **Richtplan zur Ortsentwicklung** will der Gemeinderat die politischen Vorgaben, die Finanzplanung und die Ortsentwicklung aufeinander abstimmen und eine Folgerichtigkeit im Handeln erreichen. Das **Gemeindeleitbild** bildet das Zielgerüst. Ausgehend von einer umfassenden Standortbestimmung wurde der entsprechende Handlungsbedarf ermittelt. Das Leitbild wird mit Entwicklungszielen in den einzelnen Handlungsfeldern konkretisiert und damit fassbar gemacht. Aufbauend auf den Arbeiten zum Leitbild werden Anfang 2004 die Strategien für die Umsetzung und die Massnahmen ausformuliert, so dass der Richtplan konkrete Formen annimmt. Ebenfalls Anfang 2004 fällt der Start zur Revision der Ortsplanung.

Vorgehen im Überblick						
	02	2003		2004		2005
Phasen	2. Phase	3. Phase		4. Phase		
Meilensteine / Klausuren	Standortbestimmung	Visionen	Szenarien	Leitbild Entwicklungsziele	Lösungen 1	Lösungen 2
	Standortbest.	Leitbild für Ortsentwicklung		Massnahmen Richtplan		} Richtplan für die Ortsentwicklung
		Entwicklungsziele		Revision Ortsplanung		
				Ortsmarketing		

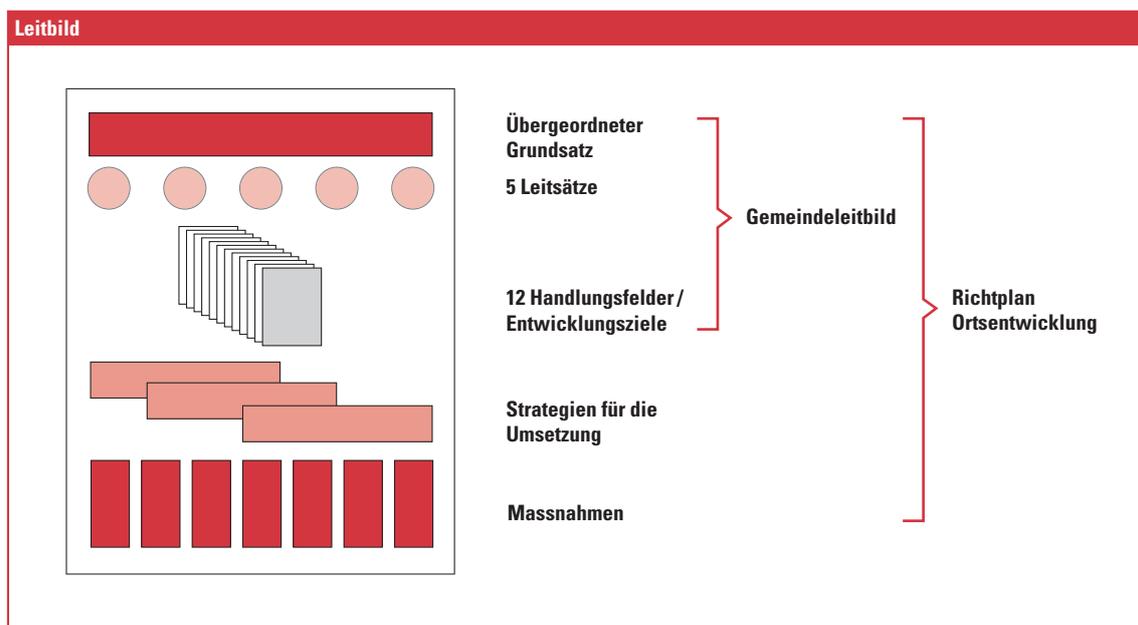
4.2 Wer hat das Leitbild erarbeitet und welches sind die Ergebnisse?

Die **Arbeitsgruppe Ortsentwicklung** (mit Vertretern aus Verwaltung und Behördenmitgliedern) hat das Gemeindeleitbild erarbeitet und anlässlich von verschiedenen Klausuren mit dem **Gemeinderat** diskutiert und konkretisiert. Die Arbeiten wurden von einer externen Projektbegleitung und Fachspezialisten unterstützt. Zudem wurde eine **Begeleitgruppe** aus den verschiedenen Bevölkerungsteilen konstituiert, welche die Interessen aus der Bevölkerung in den Planungsprozess einbringen konnten.

Die **Situationsanalyse** hat gezeigt, dass in Steffisburg in den letzten Jahren die Bautätigkeit stark zugenommen hat. Diese hat wesentlich zum Bevölkerungswachstum beigetragen. Gleichzeitig konnte ein leichter Anstieg an Arbeits-

plätzen notiert werden. Die Pendlerstatistik zeigt, dass die Erwerbstätigen von Steffisburg trotzdem zunehmend einer Arbeit ausserhalb der Gemeinde nachgehen. Die Baulandreserven haben entsprechend der starken Bautätigkeit abgenommen. Gleichzeitig kann ein beträchtliches Potenzial innerhalb des bebauten Gebiets festgestellt werden.

Das Gemeindeleitbild beinhaltet einen übergeordneten Grundsatz, fünf **Leitsätze** sowie einen Führungsgrundsatz. Mit den **Entwicklungszielen zu den 12 Handlungsfeldern** werden die Leitsätze konkretisiert und fassbar gemacht. Aufbauend auf den Arbeiten zum Leitbild werden in den weiteren Schritten die Strategien für die Umsetzung und die Massnahmen formuliert, so dass der Richtplan Ortsentwicklung konkrete Formen annimmt. Das **Leitbild** für die Gemeindeentwicklung weist folgende Struktur auf:



Der Gemeinderat hat folgende **Leitsätze** formuliert:

übergeordneter Grundsatz:

Steffisburg ist eine solidarische Gemeinschaft und handelt im Bewusstsein um die Bedürfnisse der heutigen und zukünftigen Generationen.

Leitsatz 1:

Steffisburg stärkt seine Position als wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Subzentrum der Agglomeration Thun.

Leitsatz 2:

Steffisburg stärkt die Zusammenarbeit in der Region Thun.

Leitsatz 3:

Steffisburg ist Partner für Stadt und Land.

Leitsatz 4:

Steffisburg gestaltet Siedlung und Landschaft von hoher Qualität.

Leitsatz 5:

Steffisburg bewahrt seine politische Eigenständigkeit und erhöht den finanziellen Spielraum.

Führungsgrundsatz:

Die politisch Verantwortlichen der Gemeinde nehmen die Herausforderung an, im Sinne des Leitbildes als Vorbilder zu wirken. Verantwortung wird gemeinsam getragen und der Erfolg wird geteilt.

Diese Leitsätze werden in folgenden **12 Handlungsfeldern** konkretisiert:

- A Führung und Verwaltung**
- B Bevölkerung und Lebensqualität**
- C Wohnen**
- D Städtebau und Aussenraumgestaltung**
- E Arbeit und Wirtschaft**
- F Zusammenarbeit und Partnerschaften**
- G Bildung**
- H Soziales / Integration / Sicherheit**
- I Finanzen / Steuern / Gebühren**
- J Natur / Landschaft / Umwelt / Energie**
- K Verkehr und Infrastruktur**
- L Freizeit / Sport / Kultur**

Die ausgehend von den Handlungsfeldern erarbeiteten **Entwicklungsziele** zeigen die spezifischen Herausforderungen in den nächsten Jahren. Sie bilden die Basis für die Umsetzungsstrategien und Massnahmen, welche im Rahmen des Richtplans Ortsentwicklung erarbeitet werden.

4.3 Fokus: Entwicklung des Areals «Stockhornstrasse Nord»

Die Arbeiten zum Leitbild haben gezeigt, dass dem nördlich der Bernstrasse liegenden Areal «Stockhornstrasse Nord» eine Schlüsselrolle für die Ortsentwicklung von Steffisburg zukommt. Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun drängt sich eine neue Verkehrslösung zur Entlastung der Bernstrasse auf. Eine neue Strasse soll den Autobahnzubringer und die Stockhornstrasse miteinander verbinden. Der Gemeinderat hat der Absicht grundsätzlich zugestimmt, weil erstens nur so die nötige Wirkung für den Verkehr erzielt werden kann, und weil zweitens Steffisburg damit ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden.

Nun stellt sich die Frage, wie mit dem Areal «Stockhornstrasse Nord» umgegangen werden könnte, ohne die Resultate der Ortsplanungsrevision vorwegzunehmen. Hierzu sind verschiedene Möglichkeiten denkbar:

1) Schwerpunkt übergeordnete Nutzungen:

Mit der vorgeschlagenen Nordumfahrung von Thun steigt die Verkehrsgunst im Raum Bahnhof und Bernstrasse weiter, ohne dass die Wohngebiete von Steffisburg dadurch betroffen werden. Dieser Teil der Gemeinde eignet sich für die Ansiedlung von hochwertigen Einrichtungen von regionaler und überregionaler Ausstrahlung. Beispiele: Einrichtungen für Kongresse, Kultur und Freizeit. Ein grosses Einkaufszentrum wird ausgeschlossen, hingegen sind verschiedenste höherwertige Arbeitsnutzungen, die zum Teil auch mit Wohnen gemischt werden können, vorstellbar.

Szenario übergeordnete Nutzungen



2) Schwerpunkt Landschaft

Das heute in der Landschaftsschutzzone liegende Gebiet zwischen Glockenthal und Bernstrasse bleibt in dieser Variante grün. Neben landwirtschaftlicher Nutzung sind in diesem Fall auch der Erholung dienende Grünflächen und ökologische Ausgleichsflächen denkbar.

Szenario Landschaft



3) Schwerpunkt Wohnen

Aufwertung durch vielfältige Wohnungsangebote. Verkehrsarmes, durchgrüntes, auf die heutigen und künftigen Anforderungen ausgerichtetes, hochwertiges Quartier. Gute Anbindungen an das Dorf, die Schul- und Sportanlagen und an den Bahnhof. Beim Bahnhof ist ein kleines Subzentrum wirtschaftlich tragbar, wenn das neue Wohnquartier realisiert wird. Die Besiedlung erfolgt in Etappen.

Szenario Wohnen



Diese drei Szenarien sind jedoch nicht isoliert zu betrachten. Kombinationen der verschiedenen Nutzungen in Form von durchgrünten Siedlungen oder von öffentlichen Nutzungen in parkähnlicher Umgebung sind durchaus wünschenswert. Im Rahmen der Ortsplanung wird es dann darum gehen, das richtige Mass für die diversen Nutzungen zu finden.

Die Planungsarbeiten zur zukünftigen Strukturierung und Ausgestaltung des Areals «Stockhornstrasse Nord» stehen noch ganz am Anfang. Der Gemeinderat sieht in diesem Gebiet erhebliche Potenziale und Chancen für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde.

4.4 Wie geht es weiter?

Die Mitwirkungseingaben fliessen direkt in den Prozess zur Ortsentwicklung ein. Sie werden in einem Bericht über die Ergebnisse der Mitwirkung zusammengefasst. Aufgrund der politischen Beurteilung der eingereichten Beiträge wird das Gemeindeleitbild überarbeitet. Die Genehmigung des Gemeindeleitbilds obliegt dem Gemeinderat und bildet den Auftakt zur Erarbeitung des Richtplans Ortsentwicklung sowie der Revision der Ortsplanung.