



Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
<b>Massnahmen A1-Projekte</b>								
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf: Verkehrsmittel, Takt, Linienführung (942-ÖV2)	RVK	2.0	X		22		
ÖV-Str-3-c	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
ÖV-Str-3-d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
<b>Weitere Massnahmen</b>								
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen (Nr. 0942.2.040)	RVK	0.5			X		
ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord vgl. Bericht ÖV-Vision	BAV					X	
Kosten = Investitionskosten								
<b>Vorgehen</b>								
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Umsetzung Angebotskonzept Thun Nord, überarbeitetes ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011</li> <li>2. Umsetzung Angebotskonzept Thun Süd (Erschliessung Stadion und neues EKZ) gemäss überarbeitetem Konzept</li> <li>3. Weiterentwicklung der Varianten ÖV-Studie Thun Süd in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, gemäss überarbeitetem Konzept</li> </ol>								
<b>ÖV-Str-3-b</b>	<b>Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf (942-ÖV2)</b>							
Massnahme	Einführung einer neuen Buslinie Thun - Uetendorf - Uetendorf Industrie (15-Min.-Takt) dadurch Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Uetendorf sowie des noch nicht erschlossenen Ortsteils Chandermatte, gute Anschlüsse von der Gürbetalbahn in die Industrie Uetendorf. Verlängerung und Änderung der Linienführung der Linie 4 (15-Min.-Takt), Erschliessung des noch nicht erschlossenen Teils der Allmend Uetendorf. In einem ersten Schritt wird ab Fahrplan 2017 die Postautolinie 57 (Linie Gurzelen – Uetendorf) ins Lerchenfeld verlängert (Haltestelle Thun, Waldeck) und erhält dort Anschluss an die städtische Linie 4 der STI Thun Bahnhof - Lerchenfeld.							
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Uetendorf							
Bruttokosten	10-12 neue Haltestellen, ca. CHF 2 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.							
Planungsstand	Konzeptstudie							
Abhängigkeit	ESP Thun Nord, Siedlungsentwicklungen in Uetendorf, Verkehrsmanagement, Angebotskonzept 2022-2025							
Baubeginn	ab 2022							
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013							
Koordinationsstand	Vororientierung							
Priorisierung	A1, Realisierung ab 2022							
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.3							
<b>Wirkung:</b>								
WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der nicht erschlossenen Gebiete von Uetendorf.								
WK2: Durch die bessere ÖV-Erschliessung wird die Entwicklung nach innen gefördert.								
WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.								
WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.								

<b>ÖV-Str-3-c+d</b>	<b>Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg (942-ÖV6/0942.2.088)</b>
<p>Massnahme</p> <p>Zuständigkeit</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Baubeginn</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Bemerkungen</p>	<p>ESP Thun Nord: Führung der Buslinie 4 durch den ESP Thun Nord, neue Buslinie entlang der Allmendstrasse, womit der ESP auf 2 Achsen sehr gut erschlossen wird.                  ESP Bahnhof Steffisburg: Verdichtung der Buslinie 3                  beide ESP's: Verbindung der beiden ESP's über eine neue Buslinie Steffisburg – ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord - Thun Südwest. Erschliessung der noch nicht erschlossenen Zugstrasse.                  Längerfristig: Inbetriebnahme einer neuen Bahn-Haltestelle beim ESP Thun Nord an der Aaretalstrecke, neuer Umsteigepunkt Bus-Bahn</p> <p>RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg</p> <p>5-8 neue Haltestellen, ca. CHF 1.0 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.</p> <p>Konzeptstudie</p> <p>Bypass Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025</p> <p>in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg, , ca. 2015-2018</p> <p>ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011; ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013</p> <p>Vororientierung</p> <p>A2, Realisierung ab 2022</p> <p>Nummer AP2: ÖV 3.4 und 3.5, Prüfbericht Bund 2. AP, Mitfinanzierung Bestandteil A-Liste</p>
<b>Wirkung:</b>	<p>WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Attraktive und schnelle Verbindungen von den ESP's ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete.                  Längerfristig: starke Verkürzung der Reisezeiten von Steffisburg/ESP Steffisburg und ESP Thun Nord nach Bern.</p> <p>WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht.</p> <p>WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p> <p>WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p>
<b>ÖV-Str-3-e</b>	<b>Agglomeration, Linienoptimierung in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in Thun Süd (0942.2.040)</b>
<p>Massnahme</p> <p>Zuständigkeit</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Baubeginn</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Bemerkungen</p>	<p>Einführung einer neuen Buslinie mit Bedienung der Entwicklungspunkte Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd und Siegenthalergut in dichtem Takt, Direktverbindung zu Zentrum und Bahnhof                  Verbindung Thun Südwest - ESP Thun Nord - ESP Steffisburg - Steffisburg                  Optimierung des Liniennetzes durch direktere Führung der Linie 2 Richtung Bahnhof/Zentrum, nachfragebestimmte Verdichtung der Takte</p> <p>RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun</p> <p>3-4 neue Haltestellen, ca. CHF 0.5 Mio., Betriebskosten ca. CHF 1.5 Mio.</p> <p>Konzeptstudie</p> <p>Siedlungsentwicklungen Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd, Stadion Thun, ESP Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025</p> <p>in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, ca.2019-2022</p> <p>ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011</p> <p>Vororientierung</p> <p>A, Realisierung ab 2022</p> <p>Nummer AP2: ÖV 3.7</p>
<b>Wirkung:</b>	<p>WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der neuen Siedlungsgebiete. Attraktive und schnelle Verbindungen ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete. Kürzere Reisezeiten durch direktere Linienführung der Linie 2.</p> <p>WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht.</p> <p>WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p> <p>WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p>

<b>ÖV-Reg-3-f</b>	<b>Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord</b>
Massnahme	Neubau einer S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord mit Umsteigemöglichkeiten auf das lokale Busnetz
Zuständigkeit	BAV (Federführung), BLS, SBB, Region ERT, AÖV, RVK, Thun, OIK I
Bruttokosten	Kosten (+/-50%) liegen voraussichtlich Ende 2016 vor; Finanzierung über BIF
Planungsstand	Antrag im Rahmen des Berichtes STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, Nov. 2014 beim BAV eingereicht (vgl. Bericht Kap. 1.3.1 Nationale Grundlagen; BE 20)
Abhängigkeit	ÖV-Str-3-c, ÖV-Str-3-d
Baubeginn	frühestens ab 2023; sofern im Beschluss STEP 2030 enthalten
Grundlagen	Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord, November 2010, ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, STEP Ausbauschritt 2030 Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014,
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	B
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.8
<b>Wirkung:</b>	
<p>WK1: Das Gebiet ESP Thun Nord bietet Potenzial für 4'500 - 6'700 zusätzliche Arbeitsplätze sowie 300-500 zusätzliche Einwohnende. Diese Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Mit einer S-Bahnhaltestelle werden attraktive und schnelle Verbindungen ins Aaretal und ins Zentrum möglich. Die Haltestelle wird mit optimalen Anschlüssen ans Busnetz auch ein wichtiger Umsteigepunkt für PendlerInnen nach Steffisburg und in den Südwesten der Stadt und entlastet dadurch auch den ÖV-Knotenpunkt in der Innenstadt. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV.</p> <p>WK2: Diese Massnahme schafft gute Voraussetzungen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. Die erhebliche Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts verbessert die Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts und führt zu einer Konzentration von Arbeitsplätzen und Einwohnenden. Im Rahmen der Potentialanalyse neuer Bahnhaltestellen der NWCH- Kantone und des Kantons Bern weist die Haltestelle Thun Nord eines der grössten Potenziale auf.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Folgemassnahmen (Bau von Plätzen und Koexistenzonen rund um den Bahnhof) erhöhen die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Durch die Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.</p>	

<b>Realisierung</b>																
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																
AP1 Fr. 2.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP2 Fr. 1.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP3 Fr. Mio. -; ÖV-Reg-3-f: Finanzierung über BIF	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>100 %</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	100 %	Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (siehe oben) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen (ÖV-Reg-3-f)	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> ÖV-Str-3-e: 1 ÖV-Reg-3-f: 1															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-12, MIV-13, MIV-14, NM-1, S3, S4, S6a, S7a, S8a - Richtplan ESP Thun Nord: Im Rahmen der Überarbeitung wurde die ÖV-Erschliessung überprüft (Achsen innerhalb Gelände). - Angebotskonzept ÖV 2022-2025																
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																

<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C
---	--

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beitragen motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu verlagern.

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --
<b>Grundlagendokumente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- ÖV-Konzept Thun Nord, 2006</li> <li>- Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1 und 2), 2007</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr, Dezember 2008 (ÖV 1, ÖV 2, ÖV 4, ÖV 5)</li> <li>- Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008</li> <li>- Nutzungsprofil des Stadionvorhabens</li> <li>- Richtplan Stadtentwicklung</li> <li>- ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung, 2008</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010</li> <li>- Busversuchsbetrieb – weiterentwickeltes Konzept Ortsbus Heimberg, 12.02.2010</li> <li>- Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011</li> <li>- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 (Grafik Auszug, die neuen Linienführungen sind noch nicht abschliessend festgelegt)</li> <li>- Velokonzept Thun Nord, 2012</li> <li>- ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013</li> <li>- STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014</li> </ul>