

AUSGANGSLAGE UND NUTZEN

Warum braucht die Gemeinde Spiez einen neuen Verkehrsrichtplan?

Der bestehende Richtplan Verkehr der Gemeinde Spiez stammt aus dem Jahr 1995. Seither sind neue Quartiere entstanden, die Bevölkerung der Gemeinde ist um 3000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen und die Freizeitmobilität hat zugenommen. Der neue Richtplan bringt die Verkehrsführung mit der räumlichen Entwicklung und den Klimazielen der Gemeinde in Übereinstimmung und ermöglicht es, die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Autofahrende, Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, Velofahrende, Fussgänger- und -gängerinnen) sowie die Anliegen der verschiedenen Interessengruppen (z. B. Quartiere, Bäuerten, Gewerbe, Tourismus) besser aufeinander abzustimmen. Er legt die Ziele und Grundsätze für die Verkehrspolitik fest und schafft so eine verlässliche Basis für nachfolgende Planungen.

Worin besteht der konkrete Nutzen?

Der neue Verkehrsrichtplan ermöglicht eine sorgfältige Auslegeordnung und Gesamtbetrachtung; so lässt sich sicherstellen, dass die konkreten Projekte zur Lösung der heutigen Verkehrsprobleme in der richtigen Reihenfolge geplant und realisiert werden. Ohne übergeordnete Betrachtung besteht das Risiko, dass die Verkehrsprobleme nicht gesamtheitlich gelöst werden, konkrete Projekte sich mangels belastbarer Grundlagen verzögern oder Flickwerk bleiben. Es wäre z. B. nicht sinnvoll, im Zentrum ein neues Parkhaus zu bauen, ohne zuvor den langfristigen Bedarf abzuklären, verschiedene Standorte im gesamten Gemeindegebiet zu prüfen und die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen auf bestimmten Strassen abzuklären. Ebenso unklug wäre es beispielsweise, auf der Seestrasse Fuss- und Velowege zu planen, ohne die Routenführung im restlichen Gemeindegebiet mitzudenken.

Was ist die rechtliche Bedeutung des Verkehrsrichtplans?

Der Verkehrsrichtplan konkretisiert die übergeordneten kantonalen und regionalen Vorgaben bezüglich Mobilität und ergänzt sie mit kommunalen Anliegen. Nach der Genehmigung durch den Kanton ist der Verkehrsrichtplan für die Gemeinde Spiez behördenverbindlich. Inhalte betreffend Kantonsstrassen und übergeordneten Planungen haben informativen Charakter und liegen in der Entscheidungskompetenz des Kantons.

Der Richtplan ist eine notwendige Vorarbeit für die nächste Ortplanungsrevision, weil hierfür laut kantonalem Baugesetz alle Fakten ermittelt werden müssen, die für die räumliche Entwicklung der Gemeinde wesentlich sind. Ein an die heutigen Erfordernisse angepasster Verkehrsrichtplan erleichtert es der Gemeinde, auf regionaler und kantonaler Ebene ihre Ansprüche anzumelden: Dies einerseits finanziell über das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung, das Unterstützung für die Umsetzung von Vorhaben (z. B. Infrastrukturmassnahmen) ermöglicht. Andererseits auch inhaltlich beim Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun-Oberland West und bei den kantonalen Sachplänen Veloverkehr und Wanderroutennetz.

Was sind die Ziele des neuen Verkehrsrichtplans?

Als Grundlage für die Überarbeitung des Verkehrsrichtplans dient die Mobilitätsstrategie 2050. Diese Strategie hat die Gemeinde vor dem Hintergrund der immer knapperen räumlichen Ressourcen und der beschränkten finanziellen Mittel zusammen mit den Parteien, Ortsvereinen und weiteren Interessengruppen erarbeitet. Auch in der Verkehrspolitik soll die übergeordnete Vision der Gemeinde gelten: Spiez – für alle, mit allen. Ziel ist ein attraktives und lebendiges Spiez, wo man gerne wohnt, arbeitet und die Freizeit oder Ferien verbringt; ein Spiez mit vielfältigem Angebot an Produkten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und intakten Naherholungsräumen. Abgestimmt mit den Mobilitätsstrategien der Agglomeration Thun und des Kantons Bern, setzt die Gemeinde auf eine Mobilität, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt und auch künftigen Generationen eine lebenswerte Zukunft ermöglicht. Deshalb will Spiez den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr fördern und den motorisierten Individualverkehr reduzieren. Die Gemeinde verfügt über gute Voraussetzungen für eine verträgliche Mobilität mit einer stärkeren Rolle für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr.

Was gibt die Mobilitätsstrategie genau vor?

Die gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitete Mobilitätsstrategie 2050 gibt zusammengefasst folgende Leitplanken vor:

- Die Verkehrs- und die Siedlungsplanung fördern die kurzen Wege und sind darauf ausgerichtet, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient zu befriedigen.
- Klug miteinander vernetzte Angebote und Verkehrsmittel (z. B. Velo, ÖV, Car-Sharing und Individualverkehr) ermöglichen ein attraktives Vorwärtkommen mit nahtlosem Umsteigen. Als Ergänzungen zum klassischen öffentlichen Verkehr sind Lösungen mit flexiblen Abfahrtszeiten und variablen Haltestellen denkbar. Smarte Technologie trägt dazu bei, das Verkehrssystem zu verbessern und zu vereinfachen.
- Die Bäuerten sind untereinander und mit Spiez gut verbunden. Hierzu stärkt die Gemeinde das Velonetz und fördert die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln, etwa mit Sharing-Angeboten von Autos, Velos, E-Bikes oder Lastenvelos. Der motorisierte Individualverkehr auf den Spiezer Strassen nimmt ab.
- Spiez nutzt das Potenzial seines zentralen Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe, schafft attraktive Angebote für die erste und letzte Meile zum Bahnhof und stärkt so im Regional- und Fernverkehr den ÖV.
- Der öffentliche Raum dient vielfältigen Nutzungen und ist einladend gestaltet. Im Sinn eines sorgfältigen Umgangs mit der begrenzten Fläche ist die Parkierung effizient und platzsparend zu organisieren.

Welche sonstigen Vorgaben gibt es?

Im Jahr 2021 rief das Gemeindeparlament (Grosser Gemeinderat) von Spiez das Klimanotstand aus und überwies die Motion «Netto 0 bis 2040 für gemeindeeigene Liegenschaften, den Werkhof und den Fachbereich Umwelt». Im gleichen Jahre hiess das Parlament einen Vorstoss zur Förderung der Elektromobilität gut. 2022 ratifizierte der Gemeinderat die Energie- und Klimacharta und bekannte sich darin zum Ziel des Bundesrats, Netto 0 bis 2050 zu erreichen. Der Verkehrsrichtplan muss die diversen Vorgaben berücksichtigen. Um die Treibhausgase zu reduzieren, muss der Anteil des öV, der Elektromobilität sowie des Velo- und Fussverkehrs steigen. Zudem sind Massnahmen zur Klimaanpassung zu berücksichtigen wie etwa die Beschaffung von Plätzen und die Entsiegelung; so lassen sich Hitzeinseln vermeiden und die Kühlung der Luft verbessern.

Enthält der Verkehrsrichtplan bereits konkrete Massnahmen?

Der Verkehrsrichtplan legt die strategischen Ziele und Grundsätze der Verkehrspolitik fest und gibt somit die Leitlinien für die künftige Verteilung des Strassenraums vor. Neben den Teilrichtplänen (öV, Fussverkehr, Velo, motorisierter Individualverkehr) beinhaltet er einen Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter. Nebst übergeordneten Massnahmen (z.B. Controlling, Mobilitätsmanagement) geht es um Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Strassensanierungen, Verkehrsberuhigung, Parkplatzbewirtschaftung), den öffentlichen Verkehr (z.B. neuer Ortsbus), den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Veloverkehrsnetz, Veloparkierung). Mit der Verabschiedung des Verkehrsrichtplans werden Massnahmen mit drei unterschiedlichen Verbindlichkeitsstufen festgelegt:

- Vororientierung: Die erste Kategorie umfasst Vorhaben, bei der Einigkeit über das Ziel herrscht, der Weg aber noch festgelegt werden muss; es braucht eine Koordination mit weiteren Stellen.
- Zwischenergebnis: In der zweiten Kategorie läuft die Planung bereits und es liegen Zwischenergebnisse vor; die Beteiligten sind sich einig über die Lösung und über das weitere Vorgehen.
- Festsetzung: In der dritten Kategorie ist die Koordination abgeschlossen, die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger etc.) und zur Realisierung des Vorhabens liegt ein Konsens oder formeller Beschluss vor.

VERKEHRSSITUATION UND HANDLUNGSBEDARF

Welches sind die dringendsten Verkehrsprobleme?

Die Gemeinde Spiez hat ungelöste Verkehrsprobleme: Verkehrsüberlastung und Staus auf bestimmten Strassenabschnitten; übermässiger Verkehr und Lärm, teilweise fehlende Fuss- und Veloverkehr-Verbindungen sowie unattraktive Plätze im Dorfzentrum; Suchverkehr und «wildes» Parkieren an schönen Wochenenden in der Spiezer Bucht, in Faulensee und Einigen – und eine Seestrasse, die wenig einladend ist, obschon sie als wichtige Touristenachse dient.

Was passiert, wenn die Verkehrsprobleme nicht gelöst werden?

Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Ansprüchen und der Ärger betroffener Anwohnerinnen und Anwohner nehmen weiter zu. Verstopfte Strassen, unsichere Velowege, fehlende Parkplätze für Autos und Velos, Suchverkehr in Quartieren – all das beeinträchtigt die Lebensqualität. Es droht Widerstand gegen Überbauungen, weil die Weiterentwicklung der Gemeinde mit Mehrverkehr verbunden ist. Das Velonetz kann nicht sicherer gemacht werden. Ohne Verbesserungen kann die Gemeinde ihre Klimaziele nicht erreichen.

Welches sind die Merkmale der heutigen Mobilität in der Gemeinde?

Auswertungen mit Blick auf die Revision des Verkehrsrichtplans haben folgendes Bild zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsaufkommen ergeben:

- Ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens ist hausgemacht. Im Zentrum hat es auch viel lokalen Durchgangsverkehr in die Agglomeration Thun, Krattigen und Wimmis.
- Die Parkplatzzahl in der Gemeinde ist relativ hoch, teilweise jedoch dezentral. Alle öffentlichen Parkplätze sind bewirtschaftet: Diejenigen in der weissen Zone sind gebührenpflichtig, bei den blauen Parkfeldern besteht Parkscheibenpflicht.
- Die Parkplätze in Seenähe sind im Sommer stark ausgelastet und im Winter wenig benutzt. Das sonstige Parkplatzangebot ist tendenziell nicht voll ausgelastet.
- 54% der Spiezerinnen und Spiezer pendeln mit dem Auto zur Arbeit. In Thun beträgt dieser Anteil 43% und 2% mehr Leute nutzen fürs Pendeln den öffentlichen Verkehr.
- Fast die Hälfte der Arbeitsplätze in Spiez sind von Spiezerinnen und Spiezern besetzt. Die Arbeitsplätze und die Bevölkerung konzentrieren sich auf die Bäueri Spiez.
- Die ÖV-Erschliessung im Zentrum ist mehrheitlich gut – jedoch stark von der Zugänglichkeit zum Bahnhof abhängig. Ausserhalb vom Zentrum ist die ÖV-Erschliessung geringer. Dies beeinflusst auch die Nachfrage, die besonders dort hoch ist, wo ein gutes Angebot besteht.
- Das Velo ist im Zentrum dank kurzen Distanzen konkurrenzfähig, spielt aber im Gesamtverkehr eine marginale Rolle.
- Als Folge der vorherrschenden Einfamilienhausquartiere und Reihenhäuser-Siedlungen ist in der Gemeinde Spiez die Nutzung der überbauten Fläche (Anzahl Raumnutzer pro Hektare) auffallend tief. Dies bewirkt einen relativ hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs.
- Mit Blick auf das künftige Verkehrsaufkommen kann die bessere Nutzung der überbauten Fläche (Siedlungsentwicklung nach innen) einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten. Sowohl der öffentliche Verkehr wie der Veloverkehr haben in der Gemeinde Spiez ein grosses Potenzial.

Wie lässt sich die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern?

Für den Fussverkehr bestehen heute zahlreiche Wege und Verbindungen. Vor allem für ältere Menschen sind die Höhenunterschiede zwischen See, Zentrum und Bahnhof eine Herausforderung. Manche Fusswege im Gemeindegebiet sind zudem nicht als solche erkennbar und mangelhaft beleuchtet; für Ortsfremde ist die Orientierung teilweise schwierig. Für Automobilisten und Velofahrende ist vielerorts nicht sichtbar, wo die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse queren. Im Zentrum fehlt es teilweise an attraktiven Aufenthaltsorten mit Sitzgelegenheiten und genügend Schatten, was angesichts des Klimawandels zunehmend als Mangel empfunden wird. Die Hauptachsen für den Autoverkehr und die Bahnlinie stellen für den Fussverkehr teilweise Hindernisse dar; sie zu queren ist manchmal schwierig oder erfordert längere Umwege.

Der neue Verkehrsrichtplan legt die kommunalen Fuss- und Velonetze fest und wird Massnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation vorschlagen. An mehreren Stellen lassen sich mit relativ einfachen Massnahmen bessere Verbindungen, mehr Klarheit und zusätzliche Sicherheit schaffen. Der Handlungsbedarf lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Fussverbindung zwischen Bahnhof, Zentrum und Bucht ist mangelhaft und teilweise schlecht erkennbar.
- Der Bahnhof ist von der oberen Bahnhofstrasse her wenig direkt zugänglich.
- Auch von Norden her ist der Bahnhof nicht hindernisfrei und mit nur einem Lift für Menschen mit Einschränkungen oder auch für Eltern mit Kleinkindern nicht leicht erreichbar. Die Gemeinde prüft mit der BLS, wie sich die verschiedenen Perrons via Passerelle mit Lift erreichen liessen.
- Entlang der Bahnlinie im Siedlungsgebiet fehlen teilweise über längere Distanzen hindernisfreie Querungsmöglichkeiten.
- Der Seeuferweg bei Einigen (Weidli-Ghei-Einigen) weist eine Lücke auf.
- Auf der Kantonsstrasse im Gwattstutz besteht Handlungsbedarf bezüglich der Schulwegsicherung. In Hondrich bereitet aufgrund des Tempos der Autos die Querung der Aeschistrasse auf der Höhe der Schulanlage Sorgen. In Spiez und Spiezwiler ist es für die Schülerinnen und Schüler schwierig, die stark befahrene Simmentalstrasse und Frutigenstrasse zu queren.
- Auf den öffentlichen Plätzen im Zentrum und in den Bäuerten lässt sich die Aufenthaltsqualität verbessern.

Wie wird der Veloverkehr gefördert?

Der neue Verkehrsrichtplan wird ein kommunales Velonetz definieren. Die Planungshoheit für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen liegt beim Kanton; verlaufen die Velorouten über Gemeindestrassen, sind Verbesserungen durch die Gemeinde zu planen, wobei sich der Kanton finanziell beteiligt.

Dabei gilt es, übergeordnete Planungen einzubeziehen. Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern von 2022 bezweckt, das Velofahren sicherer zu machen und mit einem durchgehenden und attraktiven Velonetz den Anteil am Gesamtverkehr zu vergrössern. Der kantonale Sachplan Veloverkehr sieht eine so genannte Velo-Vorrangroute Thun-Spiez vor; auf solchen Routen müssen Velofahrende nur selten anhalten und kommen so rasch vorwärts.

Das bestehende kantonale Velonetz verläuft zum grossen Teil über die übergeordneten Kantons- und Gemeindestrassen und deckt die wichtigsten Wunschziele des Veloverkehrs ab. Allerdings ist dieses Velonetz teilweise wenig attraktiv. Für unsichere Velofahrende (Kinder, Ältere, Gelegenheitsfahrende) bieten die Wohnquartiere mit ihren flächendeckenden Tempo-30 Zonen eine Alternative zu den Hauptachsen. Die kantonalen Hauptverbindungen führen durchs Zentrum Spiez, nach Spiezwiler und von Lattigen nach Wimmis, auch das Basisnetz nach Faulensee und Hondrich besteht bereits. Diese Routen haben teilweise noch nicht den gewünschten Standard.

Im Zentrum Spiez haben Erhebungen zusammen mit der Bevölkerung verschiedene Schwachstellen ergeben: auf der Oberlandstrasse, am See und beim Bahnhof; neuralgische Stellen zeichnen sich durch hohes Verkehrsaufkommen, schnelles Tempo des Autoverkehrs und die unmittelbare Nähe zu Parkplätzen aus. Weiter hat eine 2021 durchgeführte Bedarfsanalyse der Gemeinde ergeben, dass an verschiedenen Orten keine oder zu wenige Veloabstellplätze vorhanden sind. Eine geschützte Velostation am Bahnhof Spiez gibt es nicht. Erste Abklärungen mit der BLS zum Ausbau der Veloabstellplätze beim Bahnhof haben stattgefunden. Bis jetzt liess sich aber keine Betreiberin für die Realisierung einer Velostation finden. Der Handlungsbedarf lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Bei Lattigen besteht eine Lücke in der Veloverbindung von Spiezmoos nach Wimmis. Diese zu schliessen, liegt im Prinzip in der Verantwortung des Kantons; da die Verbindung jedoch abseits der Kantonsstrassen verläuft und über Land von Privaten führt, ist auch die Gemeinde aufgefordert mitzuwirken.
- Das Velonetz weist an mehreren Orten Schwachstellen auf, so fehlt z.B. Infrastruktur oder diese ist zu schmal, auch gibt es schwierige Querungen und Knoten. Verbesserungen empfehlen sich entlang der Simmentalstrasse, Thunstrasse, Oberlandstrasse, Bahnhofstrasse und dem Gwattstutz. Schwierige Knoten finden sich am Kronenplatz, beim Lötschbergzentrum, am Gwattstutz und am Autobahnanschluss.
- Bei der Schiffsländte in Faulensee, in der Bucht und im Zentrum Spiez gibt es keine oder zu wenige Veloabstellplätze. Generell ist in der Gemeinde das Angebot an Parkplätzen für Velos mit Anhänger und Cargo-Velos knapp.
- Das Veloparkplatzangebot am Bahnhof ist insbesondere auf der Nordseite stark ausgelastet. Es braucht zusätzliche Abstellplätze. Eine gesicherte Velostation beim Bahnhof fehlt.
- Die Sicherheit für Velofahrende an bestimmten Orten ist zu verbessern: am Gwattstutz (Veloverkehr wird übersehen), auf der Thunstrasse zwischen Spiez und Einigen (Selbstunfälle), beim Knoten Lötschbergzentrum (komplexe Situation), beim Bahnhof (Problematik schwieriger Randabschluss).

Wird das ÖV-Angebot ausgebaut?

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird regional und kantonal festgelegt und koordiniert. Die Revision des Verkehrsrichtplans bietet die Chance, mögliche Verbesserungen aufzuzeigen. Sehr gut sind heute die Zugverbindungen am Bahnhof Spiez. Viele Buslinien führen durchs Zentrum. Auch die Linie Gwatt–Einigen–Spiez ist attraktiv und wird rege benutzt. Hingegen ist die ÖV-Erschliessung von Faulensee/Hondrich und Lattigen beschränkt, entsprechend wenig wird davon Gebrauch gemacht. Unbefriedigend ist ebenso die Erschliessung Oberlandstrasse–See, mit Blick auf die Befahrbarkeit ebenso wie auf die Anzahl Verbindungen.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs können auch bauliche Massnahmen beitragen. In Spiez ist z.B. der Bahnhof von Norden her für Menschen mit Einschränkungen nicht einfach zugänglich. Für die Postautos ist der Platz beim Bahnhof knapp.

Die im neuen Verkehrsrichtplan vorgeschlagenen Massnahmen müssen mit regionalen und kantonalen Planungen und Projekten abgestimmt sein. Der Handlungsbedarf beim ÖV lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Hondrich, Faulensee, Spiezwiler, Lattigen und das Bürg-Quartier weisen nur eine geringe bis marginale sogenannte ÖV-Güteklasse auf – diese Berechnung der Erschliessung berücksichtigt unter anderem den Takt, die Haltestellenkategorie und die Erreichbarkeit der Haltestellen in Meter Luftlinie. Die Gemeinde arbeitet an einem Ortsbuskonzept: Vorgesehen ist in einem ersten Schritt mit dem Fahrplanwechsel 2024 der Halbstundentakt nach Spiezwiler und Hondrich. Eine Verbesserung des Angebots ist nicht überall sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar.
- Auf einigen Regionalbus- und Ortsbuslinien sind die Fahrtrouen vormittags und nachmittags unterschiedlich oder weisen sonstige Abweichungen auf. Dies schmälert die Attraktivität des ÖV. Die aktuelle Verbindung von Spiez nach Hondrich lässt sich mit dem Fahrplanwechsel 2024 und aufgrund der Anschlüsse an die internationalen Zugverbindungen nicht fortführen. Ein Halbstundentakt konsequent über die Fluh stellt mit dem Fahrplanwechsel 2024 die Zuganschlüsse sicher.
- Im Bereich der Autobahneinfahrt Spiez beeinträchtigen zu Spitzenstunden regelmässig Stausituationen die Fahrplanstabilität des ÖV.
- Noch sind nicht alle Bushaltestellen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde vollständig hindernisfrei, der Einstieg mit Kinderwagen oder einem Rollstuhl ist schwierig. Bei 5 Haltekannten besteht dringender Handlungsbedarf, etwa am Bahnhof Spiez. Bei 10 Haltekannten ist eine Verbesserung im Rahmen des nächsten Umgestaltungsprojektes des betroffenen Strassenabschnitts anzugehen. Bei 7 Haltekannten ist die Situation beim nächsten Ausbau und Umgestaltungsprojekt neu zu prüfen.
- Der hindernisfreie Zugang zum Bahnhof Spiez ist von der oberen Bahnhofstrasse her wenig direkt zugänglich und auch von Norden nicht hindernisfrei und mit nur einem Luft für Menschen mit Einschränkungen oder auch für Eltern mit Kleinkindern nicht leicht erreichbar. Der Weg vom Bahnhof ins Zentrum ist wenig direkt. Der Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse sind als Aufenthaltsorte begrenzt attraktiv.

Wie wird der motorisierte Individualverkehr geregelt?

Spiez hat ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Strassen-netz, mit guter Anbindung ans nationale Autobahnnetz (Vollanschluss Spiez und Halbanchluss Faulensee). Das Hauptstrassennetz ist geprägt von den kantonalen Hauptachsen, die teilweise stark befahren sind. Besonders belastet ist die Strecke Thun–Spiez Zentrum mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von bis zu 15 000 Fahrzeugen im Abschnitt zwischen Spiezmooskreisel und Lötschbergzentrum und rund 7 500 – 8 500 Fahrzeugen auf den übrigen Abschnitten. Ebenfalls gross ist die Verkehrsbelastung auf der Simmentalstrasse zwischen dem Spiezmooskreisel und den Autobahnkreiseln Spiezwiler mit rund 15 000 Fahrzeugen pro Tag und einem relativ hohen Anteil an Schwerverkehr. In den Spitzenstunden kommt es auf mehreren Abschnitten regelmässig zu Staus. Die hohe Verkehrsbelastung wirkt sich in mehrerer Hinsicht negativ aus: Der Verkehr stockt, die Strassen haben einen stark trennenden Charakter für Fuss und Veloverkehr, teilweise werden Lärmgrenzwerte überschritten.

Der Grossteil des Verkehrs auf den kantonalen Hauptachsen ist hausgemacht, also Binnenverkehr von Spiez. Von einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr betroffen sind vor allem der Gwattstutz (Verbindung ins Simmental) und die Simmentalstrasse (Richtung Autobahn und Kandertal).

Die Gemeinde Spiez zählt rund 1500 öffentliche Parkplätze, dazu kommen öffentlich zugängliche private Parkplätze wie das P+R am Bahnhof. Die grosse Mehrheit der Parkplätze ist gebührenpflichtig gemäss Parkplatzreglement der Gemeinde). Die Nachfrage ist stark saisonabhängig. In den Sommermonaten (Mai bis September) sind seenahe Parkplätzen sehr gesucht, das Angebot reicht regelmässig nicht aus, was vor allem im Gebiet Bucht Suchverkehr verursacht. Für Cars, die Passagiere auf oder von der Schiffstation abholen, fehlen Halteflächen. Im restlichen Gemeindegebiet ist die Nachfrage nach Parkplätzen übers Jahr gesehen stabil, mit einer hohen Auslastung der Blaue-Zone-Parkplätze im Zentrum und der P+R Parkplätze der BLS am Bahnhof. Der Handlungsbedarf lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Siedlungsgebiet belastet das hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen die Anwohnerschaft mit Lärm, behindert durch die Trennwirkung den Fuss- und Veloverkehr und mindert das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität. Entlang der Simmentalstrasse v.a. in Spiezwiler verschärft der hohe Schwerverkehrsanteil die Situation.
- In folgenden Gebieten zeigen diverse Anfragen der Bevölkerung den Wunsch nach Temporeduktionen bzw. mehr Verkehrssicherheit:
 - Hondrich: Aeschstrasse (Kanton) und Hondrichstrasse (Gemeinde)
 - Einigen / Gwatt: Gwattstutz (Kanton)
 - Spiezwiler: Frutigen- und Simmentalstrasse (Kanton) sowie Faulenbachweg (Gemeinde)
- Das Parkplatzproblem und der Suchverkehr belasten in den Sommermonaten folgende Quartiere und führen teilweise zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr:
 - Gebiet Bucht, Spiez
 - Faulensee
 - Einigen/Gwatt
- Es braucht Haltebereiche für Cars, um Gäste zur Schiffstation zu bringen und abzuholen.

Gilt in den Quartieren künftig überall Tempo 30?

In den Quartieren gilt bereits heute Tempo 30. Auf den Kantonsstrassen ist der Kanton für das Temporegime zuständig; wo zusätzliche Tempobeschränkungen sinnvoll sind, wird im Rahmen der Verkehrsrichtplanung geprüft. Studien zeigen: Tempo 30 reduziert den Lärm, erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und verflüssigt an stark belasteten Stellen den Verkehr.

Was wird für die E-Mobilität getan?

Die Gemeinde hat ein Konzept für die Förderung der Elektromobilität erarbeitet und damit einen Auftrag des Gemeindeparkaments ausgeführt. Im Vordergrund steht dabei, allgemein zugängliche Ladestationen in den Quartieren einzurichten und gemeindeeigene Liegenschaften und Anlagen (z.B. Badi, grosse Parkplätze etc.) mit Ladestationen für Mitarbeitende, Gäste und Anwohnende auszustatten. Darüber hinaus spricht die Gemeinde über ihr Förderprogramm Energie ab 2025 auch Beiträge an die Basisinfrastruktur von Ladestationen in Mehrfamilienhäusern. Bei der neuen Energieregion Thunersee – Spiez hat sie mitgegründet – wird geprüft, ob sich eine Beratungsstelle für Elektromobilität integrieren lässt.

ZENTRUM

Welche Rolle spielt das Dorfzentrum?

Im Zentrum zeigt sich im Kleinen, wie wichtig es ist, die bauliche Entwicklung mit der Verkehrsplanung abzustimmen. Deshalb hat die Gemeinde die Verkehrsstudie Zentrum in Auftrag gegeben. Sie soll die Voraussetzungen für die Zentrumsentwicklung klären. Diese und insbesondere das Planungsgebiet «neue Mitte» zwischen Bahnhof und Kronenplatz sind für Spiez von grosser Bedeutung. Hier finden sich die meisten Einkaufs- und Versorgungsangebote. Gleichzeitig kämpft das Zentrum mit Problemen: Der Verkehr beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität, das Ladenangebot ist in den letzten Jahren deutlich kleiner geworden. Die ortsbauliche und verkehrliche Situation ist unbefriedigend und das Entwicklungspotential längst nicht ausgeschöpft. Der Gemeinderat möchte das Ortszentrum stärken. Dieses soll zum Aufenthalt und zum Einkaufen einladen («Wohnzimmer von Spiez»), attraktiv sein für den Tourismus und gute Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Ebenso gilt es, eine sinnvolle Lösung für den motorsisierten Individualverkehr und die Parkierung zu finden.

Welche Verbesserungen sind möglich?

Grobabklärungen zur heutigen Verkehrssituation und zu möglichen Verbesserungen wurden im Rahmen einer Testplanung in den Jahren 2019–2020 durchgeführt. Folgende Möglichkeiten sind denkbar: eine neue Fussverbindung zwischen Bahnhof und Kronenplatz (voraussichtlich mit Liftsystem); die Belebung des Dorfkerns (Flaniermeile, Einkaufsachse) mittels gezielter Lenkung von Besuchenden in die gewünschten Zentrumsbereiche; neue unterirdische Parkierungsmöglichkeiten. Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die angestrebte vielfältige Nutzung des Zentrums zu ermöglichen, muss die Gesamtzahl der Parkierungsmöglichkeiten auf den verschiedenen Plätzen im Zentrum überprüft und auf die Nutzung abgestimmt werden. Ebenso gilt es, ein neues Temporegime (Tempo 30) abzuklären. Das Zentrum muss für den motorisierten Individualverkehr zugänglich bleiben. Die Erkenntnisse aus der Testplanung werden in der Verkehrsstudie Zentrum geprüft und mit der laufenden Revision des Verkehrsrichtplanes abgestimmt. Dabei besteht die Möglichkeit, sowohl kurz- und mittelfristige (5 bis 10 Jahre) als auch langfristige Varianten (15 Jahre) festzulegen.

Welches sind die Vorbilder für die Neugestaltung des Zentrums?

Viele Gemeinden haben ihr Zentrum oder neuralgische Strassenabschnitte aufgewertet. Einige Beispiele:

Zentrum Köniz: Ein 300 Meter langer Abschnitt der stark befahrenen Schwarzenburgstrasse wurde 2005 zum Ortszentrum mit Tempo 30 und frei querenden Fussgängerinnen und Fussgängern umgestaltet. Die Fussgängerstreifen wurden entfernt, ein zwei Meter breiter Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte erleichtert das Queren. Die Verkehrssituation hat sich für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich verbessert. Die Unfälle sind um rund ein Drittel zurückgegangen, die Zahl der Verletzten hat um 40 % abgenommen. Die Ortsdurchfahrt mit ihrer auf Koexistenz beruhenden Verkehrskultur gilt heute als Vorzeigebispiel für «Shared Space» (gemeinsam genutzter Raum). Für die angrenzenden Verkaufsgeschäfte wurde das neue Verkehrsregime zum wirtschaftlichen Erfolg.

Seftigenstrasse in Wabern: Seit der Umgestaltung von 1996/97 teilen sich der Individualverkehr und das Tram eine Fahrspur. Der frei gewordene Raum wurde für Radstreifen und einen Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte genutzt. Obwohl es noch Fussgängerstreifen gibt, hat sich das direkte Queren eingebürgert. Die Vorplätze der Gebäude wurden aufgewertet. Trotz Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt heute das durchschnittliche Fahrtempo bei rund 35 km/h. Die Bevölkerung hat die Gesamtanierung und Neugestaltung der Seftigenstrasse sehr positiv aufgenommen. Nun steht eine sanfte Sanierung an, um die Situation für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger weiter zu verbessern: Geplant sind Tempo 30 im Zentrum von Wabern und Verbesserungen bei den Tram-Haltestellen.

Kalchackerstrasse Bremgarten: 2008 wurde ein Teilstück der Kalchackerstrasse im Ortskern von Bremgarten zur Begegnungszone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt umgebaut. Bremgarten erhielt eine Art Piazza. Videoauswertungen haben gezeigt, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden in der neuen Situation kooperativ verhalten. Die Bereitschaft der Fahrzeuglenkenden, zugunsten der Schulkinder und der älteren Menschen anzuhalten, hat deutlich zugenommen. Zudem queren die Fussgängerinnen und Fussgänger nun direkt an beliebiger Stelle. Die Tempolimiten werden relativ gut eingehalten: 85% der Fahrzeuge fahren langsamer als 29 km/h.

Bernstrasse in Zollikofen: Der Umbau der früher einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Bernstrasse in den Jahren 1992 bis 1998 war ein Pionierprojekt. Erstmals kam im Kanton Bern das Prinzip «Koexistenz statt Dominanz» zur Anwendung. Dank Verstärkung des Verkehrsflusses mit baulichen Massnahmen und Temporeduktionen nahmen die Lärm- und Luftbelastung stark ab. Der Mehrzweckstreifen, der in Zollikofen Premiere feierte und primär als Warteplatz für den linksabbiegenden Verkehr gedacht war, wurde von den Fussgängerinnen und Fussgängern zunehmend dazu genutzt, die Strasse an beliebiger Stelle zu queren. Die Folge: deutlich weniger Stopps und damit eine Reduktion der Schadstoffbelastung um rund ein Viertel. Umgestaltete Geschäfts- und Hausvorplätze im Schatten von neu gepflanzten Bäumen ermöglichten neue Aktivitäten. Anwohnerschaft, Eltern und Kinder empfinden heute die Verkehrsbelastung als wesentlich weniger störend und bedrohlich als vor der Umgestaltung.

Ortsdurchfahrt Münsingen: Die guten Erfahrungen mit der Neugestaltung verkehrsgeplagter Räume ermuntern immer mehr Gemeinden, dem Beispiel zu folgen. Mit der 2023 gestarteten Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen wird der Strassenraum zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrenden neu verteilt; auf der gesamten Ortsdurchfahrt entsteht in der Mitte der Fahrbahn ein graues Band, welches das Queren erleichtert und zugleich als Abbiegehilfe für Velos und Autos dient. Künftig gilt Tempo 30.

Was ist auf der Oberlandstrasse geplant?

Die Umgestaltung von Oberlandstrasse und Lötschbergplatz war ein Projekt des Kantons Bern und wurde im Sommer 2024 abgeschlossen. Die Arbeiten dienen der Strassensanierung; die Verkehrsführung ist unverändert. Neu gilt für den Lötschbergplatz und die Oberlandstrasse Tempo 30. Für die Aufwertung des Strassenraums der Oberlandstrasse und des Lötschbergplatzes hat der Gemeinderat im Juli 2024 einen Verpflichtungskredit von 181'000 Franken bewilligt. Ziel ist es, nicht zuletzt mit Blick auf den Klimawandel die Aufenthaltsqualität zu verbessern, die Sicherheit der Trottoirbenutzenden zu erhöhen und dem Wildparkieren vorzubeugen. Das Konzept umfasst folgende Elemente: Blumenschalen, Velobügel, Sitzhocker, Kehrrichteimer, Poller und der Einbau eines versickerungs- und verdunstungsfähigen Belags an bestimmten Orten. Im Rahmen der Verkehrsstudie Zentrum werden weitere Massnahmen geprüft, sowohl kurz- und mittelfristige als auch langfristige Varianten. Damit das Trottoir entlang der Kantonsstrasse zu einem freundlicheren Ort wird, diskutiert die Gemeinde zudem mit den privaten Grundeigentümern, wie sich deren angrenzende unbebaute Flächen neu gestalten liessen; Bäume oder entsiegelte Vorplätze könnten wesentlich dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität auf dem Trottoir zu verbessern.

Was passiert auf der Seestrasse?

Im Abschnitt Kronenkreisel-Bahnhof ist die Seestrasse in einem schlechten Zustand, insbesondere der Belag muss bald saniert werden. Zusätzlich ist zu klären, wie die Seestrasse Mitte/Süd (vom Mini-Kreisel bis zur Einmündung Bahnhofstrasse) künftig aussehen und im Detail genutzt werden soll. Die Seestrasse wirkt heute wenig einladend ist, obschon sie als wichtige Touristenachse dient. Im Auftrag des Gemeinderats erarbeitet die Verwaltung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Dieses wird aufzeigen, wie der ÖV, Langsamverkehr und motorisierte Individualverkehr zu priorisieren sind, welches Temporegime gelten soll und welche Standards für die Gestaltung des Strassenraums (z.B. Bepflanzung, einheitliche Beleuchtung) anzustreben sind. Im Rahmen der Verkehrsstudie Zentrum werden weitere Massnahmen geprüft, sowohl kurz- und mittelfristige als auch langfristige Varianten.

Ist ein neues Parkhaus geplant?

Ein Schwerpunkt in der Verkehrsstudie Zentrum ist das Thema Parkierung. Im Gespräch sind seit längerem verschiedene Standorte: Parking Regez, im Perimeter Zentrumsentwicklung (Mulde) und im Perimeter Neue Mitte im Posthang sowie ausserhalb des Dorfsentrums. Der Standort und die Dimension eines neuen Parkhauses sind sorgfältig abzuklären und im Zusammenhang mit dem gesamten Parkplatangebot zu beurteilen. Mit insgesamt mehr Parkierungsmöglichkeiten nimmt der Verkehr weiter zu und die Bemühungen zur Aufwertung des Zentrums werden erschwert. Wie bei der Verkehrsplanung insgesamt gilt es auch in der Parkplatzfrage, die unterschiedlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen: Parkplätze unmittelbar vor den Geschäften gefallen einem Teil der Kundschaft und sind gut für den Umsatz. Gleichzeitig fehlt so der Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Veloparkplätze – insbesondere für Cargovelos – und für sichere Velowege. Unbestritten ist, dass es für Zulieferer und Gewebetreibende genügend Haltemöglichkeiten braucht. Der Gemeinderat strebt bei der Revision des Verkehrsrichtplans einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen an. Über Detailprojekte und Parkfelder vor einzelnen Liegenschaften wird nicht im Verkehrsrichtplan entschieden.

BUCHT

Wie ist die Situation heute?

Suchverkehr und «wildes» Parkieren beeinträchtigen an schönen Wochenenden die Anwohnerschaft in der Spiezer Bucht und anliegenden Quartieren und führen teilweise zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr. Die Parkplätze in Seenähe sind im Sommer stark ausgelastet, während sie im Winter wenig benutzt werden. Die erwartete generelle Zunahme des Freizeitverkehrs insbesondere in Naherholungsgebieten dürfte die Parkplatzproblematik in der Bucht weiter verschärfen. Die Fussverbindung zwischen Bahnhof, Zentrum und Bucht ist mangelhaft und teilweise schlecht erkennbar. Für Velofahrende gibt es bei der Schiffslände keine Abstellplätze. Auch fehlen Haltebereiche für Cars, um Gäste zur Schiffstation zu bringen und abzuholen.

Wie lässt sich der Freizeitverkehr besser steuern?

Es gibt verschiedene Möglichkeiten: z. B. mittels Parkleitsystems den Suchverkehr in der Bucht und in den angrenzenden Quartieren reduzieren oder das Migrosparking beim Bahnhof auch an Wochenenden öffnen; die Seestrasse zur attraktiven Fussverbindung aufwerten; neue Parkmöglichkeiten ausserhalb des Dorfzentrums bzw. etwas abseits vom See schaffen, eventuell kombiniert mit Shuttlebus ins Zentrum und zum See. Die verschiedenen Möglichkeiten werden im Rahmen der Verkehrsrichtplanung vertieft geprüft. Auch hier gilt es, verschiedene Bedürfnisse zu berücksichtigen: jene der Gäste und des Tourismus ebenso wie die der Anwohnerschaft. Wird zum Beispiel unten in der Bucht ein neues Parking gebaut (Parking Regez), profitieren davon Gäste und Tourismusanbieter; gleichzeitig erzeugt dies ein grösseres Verkehrsaufkommen, wodurch die Anwohnerschaft belastet wird.

BAHNHOF

Wie ist die Situation heute?

Die Zugverbindungen am Bahnhof Spiez sind sehr gut, leistungsstark ist ebenso das Busnetz vom und zum Zentrum. Auch die Linie Gwatt–Einigen–Spiez ist attraktiv und wird rege benutzt. Hingegen ist die ÖV-Erschliessung von Faulensee/Hondrich und Lattigen beschränkt, entsprechend wenig wird davon Gebrauch gemacht.

Der Bahnhof ist von der oberen Bahnhofstrasse her wenig direkt zugänglich und auch von Norden nicht hindernissfrei und mit nur einem Lift für Menschen mit Einschränkungen oder auch für Eltern mit Kleinkindern nicht leicht erreichbar. Zudem sind 4 Bushaltestellen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde beim Bahnhof noch nicht hindernissfrei. Der Fussweg vom Bahnhof ins Zentrum ist wenig direkt.

Das Veloparkplatzangebot am Bahnhof ist insbesondere auf der Nordseite stark ausgelastet. Es braucht zusätzliche Abstellplätze. Eine gesicherte Velostation beim Bahnhof fehlt. Der Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse sind als Aufenthaltsorte nicht besonders einladend.

Wie lässt sich der Bahnhof stärken?

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird regional und kantonal festgelegt und koordiniert. Die Revision des Verkehrsrichtplans bietet die Chance, mögliche Verbesserungen aufzuzeigen. Die Gemeinde Spiez will das Potenzial des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe nutzen, attraktive Angebote für die erste und letzte Meile zum Bahnhof schaffen, den Bahnhof als Visitenkarte und hinernissfreien Ort gestalten und gut erkennbare Verbindungen vom und zum Bahnhof schaffen. So prüft sie etwa mit der BLS, wie sich die verschiedenen Perrons via Passerelle mit Lift erreichen liessen. In diesem Zusammenhang wird auch die bessere Zugänglichkeit der Passerelle für Menschen mit Einschränkungen abgeklärt. Um die Fussverbindung ins Zentrum zu verbessern, wird in der Verkehrsstudie Zentrum eine neue Verbindung (voraussichtlich mit Liftsystem) zwischen Bahnhof und Kronenplatz geprüft.

BÄUERTEN

Was ist abseits des Zentrums erforderlich?

Die Situation in den Bäuerten Hondrich, Faulensee, Einigen / Gwatt und Spiezwiler präsentiert sich unterschiedlich:

Hondrich: In Hondrich bereitete aufgrund des Tempos der Autos die Querung der Aeschstrasse auf der Höhe der Schulanlage Hondrich Sorgen, insbesondere mit Blick auf die Schulwegsicherheit. Anfragen aus der Bevölkerung zeigten den Wunsch nach Temporeduktionen bzw. höherer Verkehrssicherheit sowohl auf der Aeschstrasse (Kanton) wie auf der Hondrichstrasse (Gemeinde). Im Juli 2024 wurde in diesem Abschnitt Tempo 40 eingeführt.

Die ÖV-Erschliessung weist nur eine geringe ÖV-Gütekategorie auf – diese Berechnung berücksichtigt unter anderem den Takt, die Haltestellenkategorie und die Erreichbarkeit der Haltestellen in Meter Luftlinie. Die aktuelle Verbindung von Spiez nach Hondrich lässt sich mit dem Fahrplanwechsel 2024 und aufgrund der Anschlüsse an die internationalen Zugverbindungen nicht fortführen. Ein Halbstundentakt konsequent über die Fluh stellt mit dem Fahrplanwechsel die Zuganschlüsse sicher.

Faulensee: In den Sommermonaten beeinträchtigen der Suchverkehr und das «wilde Parkieren» die Anwohnerschaft und führen teilweise zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr.

Das ÖV-Angebot ist beschränkt, entsprechend wenig wird davon Gebrauch gemacht. Die Gemeinde arbeitet an einem Ortsbuskonzept, wobei eine Verbesserung des Angebots nicht überall sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist; Faulensee gehört kurzfristig nicht zu den priorisierten Orten.

Die kantonalen Velo-Hauptverbindungen führen durchs Zentrum Spiez, nach Spiezwiler und von Lattigen nach Wimmis, auch das Basisnetz nach Faulensee und Hondrich besteht bereits. Diese Routen haben teilweise noch nicht den gewünschten Standard. Die Planungshoheit für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen liegt beim Kanton; verlaufen die Velorouten über Gemeindestrassen, sind Verbesserungen durch die Gemeinde zu planen, wobei sich der Kanton finanziell beteiligt. Für Velos gibt es bei der Schiffsländte in Faulensee noch keine Abstellplätze.

Einigen / Gwatt: Der Seeuferweg bei Einigen (Weidli-Ghei-Einigen) weist eine Lücke auf. Auf dem Schulweg im Bereich Gwattstutz in Richtung Bushaltestelle fehlt ein Trottoir; Sicherheitsbedenken löst auch die Situation auf dem Rosenweg und Brüggstutz aus.

Aufgrund der Unfallhäufung gilt es, die Sicherheit für Velofahrende am Gwattstutz (Veloverkehr wird übersehen) und auf der Thunstrasse zwischen Spiez und Einigen (Selbstunfälle) zu verbessern.

Während der Autoverkehr auf den kantonalen Hauptachsen in der Gemeinde zu einem grossen Teil hausgemacht ist, weist der Gwattstutz als Verbindung ins Simmental einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Anfragen der Bevölkerung zeigen den Wunsch nach Temporeduktionen bzw. mehr Verkehrssicherheit am Gwattstutz (Kanton). In den Sommermonaten belasten Suchverkehr und «wildes» Parkieren an schönen Wochenenden Einigen/Gwatt.

Spiezwiler: Das Hauptstrassennetz in der Gemeinde ist geprägt von den kantonalen Hauptachsen, die teilweise stark befahren sind. Zu den besonders belasteten Strecken gehört die Simmentalstrasse zwischen dem Spiezmooskreisel und den Autobahnkreiseln Spiezwiler mit rund 15 000 Fahrzeugen pro Tag und einem relativ hohen Anteil an Schwerverkehr. Anfragen der Bevölkerung zeigen den Wunsch nach Temporeduktionen bzw. höherer Verkehrssicherheit auf der Frutigen- und Simmentalstrasse (Kanton) sowie auf dem Faulenbachweg (Gemeinde). In Spiezwiler ist es schwierig, die stark befahrene Simmentalstrasse zu queren.

Die kantonalen Velo-Hauptverbindungen führen durchs Zentrum Spiez, nach Spiezwiler und von Lattigen nach Wimmis. An mehreren Orten weist das Velonetz noch Schwachstellen auf, auch entlang der Simmentalstrasse gibt es Verbesserungsbedarf.

Die ÖV-Erschliessung wird verbessert: Mit dem Fahrplanwechsel 2024 verkehrt der Ortsbus nach Spiezwiler im Halbstundentakt.

MITWIRKUNG UND ENTSCHEIDE

Wer entscheidet über den Verkehrsrichtplan?

Bei der Revision des Verkehrsrichtplans wird der Gemeinderat frühzeitig die Bevölkerung und die betroffenen Interessengruppen einbeziehen. Die Mobilitätsstrategie, auf welcher der Richtplan aufbaut, wurde ebenfalls im Austausch mit den interessierten Kreisen erarbeitet. Auch beim Richtplan soll ein Dialog stattfinden, schon bevor im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung auch formell die Möglichkeit besteht, eine Stellungnahme abzugeben. Im Lichte der Mitwirkungsergebnisse bereinigt der Gemeinderat die Vorlage, danach prüft der Kanton, ob die Revision mit übergeordneten Planungen und Gesetzen übereinstimmt. Anschliessend verabschiedet der Gemeinderat den neuen Richtplan; definitiv genehmigt wird er durch den Kanton.

Wie kann die Bevölkerung genau mitreden?

Die Bevölkerung wird eingeladen, sich frühzeitig zum Handlungsbedarf und zu angedachten konkreten Massnahmen einzubringen. Dafür ist eine Informations- und Dialogveranstaltung in Spiez vorgesehen. Anregungen können auch über einen eigens eingerichteten Mail-Kanal eingebracht werden. Später besteht im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung auch formell die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Von Beginn weg informiert werden auch die politischen Parteien und die Parlamentsmitglieder.

Wer beschliesst die konkreten Massnahmen?

Der Verkehrsrichtplan gibt Leitplanken für die Behörden vor. Für die Umsetzung der Massnahmen gelten später die üblichen Bewilligungsverfahren. Je nach Höhe des Verpflichtungskredites für konkrete Massnahmen braucht es die Zustimmung des Gemeinderats, des Gemeindeparlaments oder der Stimmberechtigten. Braucht es für eine Massnahme eine Zonenplanänderung, ist ausser bei kleinen Anpassungen eine Volksabstimmung nötig. Bei Baugesuchen für einzelne Massnahmen kommt das normale Bewilligungsverfahren mit öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit zum Zug.