

Abteilung Hochbau, Planung, Umwelt und Abteilung Sicherheit – Spiez / Juni 2025:

# Richtplan Verkehr

Gemeinde Spiez

**Erläuterungsbericht – Stand Kantonale Vorprüfung**



Transitec Beratende Ingenieure AG  
Thunstrasse 9 · CH-3005 Bern  
T +41 (0)31 381 69 12  
bern@transitec.net · www.transitec.net



# Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Einleitung .....	5
1.1 Stellenwert und Auftragsziele .....	5
1.2 Perimeter .....	5
2. Planerische Grundlagen .....	6
2.1 Übersicht .....	6
2.2 Nationale Grundlagen: Sachplan Verkehr .....	6
2.3 Kantonale Grundlagen .....	7
2.4 Region und Agglomeration .....	9
2.5 Kommunale Planungen .....	10
3. Situationsanalyse und Handlungsbedarf .....	12
3.1 Räumliche Eingliederung .....	12
3.2 Gesamtverkehr .....	14
3.3 Verkehrssicherheit .....	15
3.4 Fussverkehr .....	15
3.5 Veloverkehr .....	16
3.6 Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	18
3.7 Motorisierter Individualverkehr .....	20
3.8 Fazit .....	22
4. Mobilitätsstrategie .....	23
4.1 Stossrichtungen .....	23
4.2 Leitsätze und Bezug zur regionalen Zielsetzung .....	24
5. Konzept .....	27
5.1 Übergeordnete Konzeptbestandteile .....	27
5.2 Fussverkehrskonzept .....	31
5.3 Veloverkehrskonzept .....	33
5.4 Konzept Öffentlicher Verkehr .....	35
5.5 Konzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	37
6. Massnahmen .....	39
6.1 Systematik .....	39
6.2 Übersicht über die Massnahmenblätter .....	40
6.3 Massnahmenblätter .....	41

## Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 - Ausschnitt Sachplan Infrastruktur Schiene .....	7
Abbildung 2 – Sachplan Veloverkehr, Ausschnitt Gemeinde Spiez.....	8
Abbildung 3 – Entwicklung und Prognose der Bevölkerungszahlen.....	12
Abbildung 4 – Übersicht der Siedlungsstruktur anhand unterschiedlicher Indikatoren .....	13
Abbildung 5 – Unfälle mit Personenschäden 2019 – 2023 im Ausschnitt Zentrum .....	15
Abbildung 6 – Bioklimatische Belastungssituation 2020, am Tag und in der Nacht.....	16
Abbildung 7 – Güteklasse der ÖV-Erschliessung .....	18
Abbildung 8 – Durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV) auf dem Strassennetz .....	20
Abbildung 9 – Illustration Strassenraum als Lebensraum .....	28
Abbildung 10 – Relevanz der Verkehrsmittel je nach zurückzulegender Distanz .....	30
Abbildung 11 – Fussverkehrskonzept.....	31
Abbildung 12 – Veloverkehrskonzept.....	33
Abbildung 13 – ÖV-Konzept.....	35
Abbildung 14 – MIV-Konzept.....	37

## Tabellenverzeichnis

Seite

Tabelle 1 – Übersicht über die Grundlagen.....	6
Tabelle 2 – Leitsätze der Mobilitätsstrategie .....	26
Tabelle 3 – Übersicht über die Massnahmenblätter.....	40

# 1. Einleitung

## 1.1 Stellenwert und Auftragsziele

Der Verkehrsrichtplan ist ein Instrument zur Planung und Koordination von Mobilitätsaufgaben und stellt eine langfristige Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung dar. In seinem Rahmen wird der Gesamtverkehr im Gemeindegebiet übergeordnet untersucht, um den planerischen Rahmen der nächsten rund 15 Jahre (dh. bis ungefähr 2040) zu definieren und zukunftsorientiert festzulegen. Der Richtplan zeigt auf, mit welchen Zielvorstellungen Mobilitätsfragen angegangen werden sollen und wie Verkehr und Siedlung aufeinander abgestimmt werden können.

Der aktuell rechtsgültige Verkehrsrichtplan der Gemeinde Spiez wurde am 29. Mai 1995 vom Gemeinderat beschlossen. Seither haben sich die Raum- und Verkehrsplanung stark gewandelt. Sowohl die gesetzlichen als auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen haben sich verändert.

Mit der vorliegenden Revision des Verkehrsrichtplans Spiez werden die aktuellen Rahmenbedingungen berücksichtigt, zukünftige Entwicklungen abgeschätzt und ein Massnahmenkonzept basierend auf der Strategie für die Mobilität in Spiez entwickelt.

### **Aufbau des Richtplanes**

Der Richtplan besteht aus dem Erläuterungsbericht, den Teilrichtplänen und den Massnahmenblättern.

Der erste Teil des Erläuterungsberichts umfasst die Grundlagen, die Situationsanalyse und den identifizierten Handlungsbedarf sowie die Mobilitätsstrategie. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden Konzepte für den Motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr erarbeitet. Durch die Umlegung auf das bestehende Netz entstanden die Netzpläne.

Zuletzt wurden Massnahmen definiert, um die übergeordneten und kommunal definierten Mobilitätsziele zu erreichen. Diese werden in den Massnahmenblättern erläutert. Die Gebiete Bahnhof, Zentrum und Bucht sind durch ihre hohe Bedeutung für die Gemeinde und den verschiedenen Nutzungsansprüche komplex und vielschichtig. Massnahmen zu diesen drei Schwerpunkte wurden deshalb räumlich abgegrenzt.

Der Detaillierungsgrad unterscheidet sich je nach Massnahme: für einige bereits weit fortgeschrittene Projekte ist der Detaillierungsgrad für die Umsetzung tiefer, für andere Massnahmen wird das weitere Vorgehen / die Planungsschritte aufgezeigt und für einige wenige sind allenfalls nur die Ziele / Stossrichtungen der Gemeinde festgelegt.

### **Verbindlichkeit**

Es handelt sich um einen kommunalen Richtplan gemäss Art. 68, Abs. 3 des Bernischen Baugesetzes. Die Teilrichtpläne und Massnahmen sind für die Gemeinde Spiez behördenverbindlich. Der Textbericht hat erläuternden Charakter. Inhalte betreffend Kantonsstrassen und übergeordneten Planungen haben informativen Charakter und liegen in der Entscheidungskompetenz des Kantons.

## 1.2 Perimeter

Der Bearbeitungs- und Gültigkeitsperimeter umfasst das gesamte Gemeindegebiet von Spiez. Für die Analyse wurde der Blick über die Gemeindegrenze hinaus eingenommen, um die gemeindeübergreifenden Verbindungen und Auswirkungen sicherzustellen.

## 2. Planerische Grundlagen

### 2.1 Übersicht

In diesem Kapitel wird eine Zusammenstellung von übergeordneten Zielen und Grundlagen der nationalen, kantonalen und regionalen und kommunalen Planungen vorgenommen, in denen für den Verkehrsrichtplan relevante und teilweise verbindliche Angaben vorhanden sind. Die Liste beschränkt sich auf die wichtigsten Dokumente. Es handelt sich weder um eine vollständige Liste der gültigen gesetzlichen Grundlagen und Normen, noch um eine vollständige Liste der laufenden kommunalen Planungen.

Es gelten die zum Zeitpunkt der Erstellung rechtskräftigen Gesetze des Bundes und Kantons.

Sachplan Verkehr	National	2022
Richtplan Kanton Bern 2030	Kantonal	2023
Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern	Kantonal	2022
Kantonaler Sachplan Veloverkehr	Kantonal	2023
Kantonaler Sachplan Wanderrouthenetz	Kantonal	2023
Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun – 4. Generation (AP 4G) (5. Generation im Entwurf vorliegend)	Regional	2017
Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun	Regional	2019
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2. Generation (RGSK TOW)	Regional	2021
Regionales Angebotskonzept ÖV 2022-2025 / 2027-2030	Regional	2020
Bericht zum Verkehrsrichtplan, Teilrichtpläne	Kommunal	1996
Baurechtliche Grundordnung (Zonenpläne und Baureglement)	Kommunal	2014
Räumliches Entwicklungskonzept 2025 (REK)	Kommunal	2013
Stadtanalyse Spiez	Kommunal	2015
Testplanung Zentrum Spiez	Kommunal	2020
Freiraumstudie Zentrum	Kommunal	2021
Potenzialstudie Zentrum	Kommunal	2024
Regional- und Ortsbuskonzept Spiez	Kommunal	2019
Elektromobilitätskonzept Gemeinde Spiez	Kommunal	2023
Konzept Parkleitsystem	Kommunal	2022
Behindertengerechte Busanlagekanten	Kommunal	2021
Unterlagen zu diversen laufenden Projekten	Kommunal	-

*Tabelle 1 – Übersicht über die Grundlagen*

### 2.2 Nationale Grundlagen: Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Schweiz. Er setzt ein Zielbild und formuliert Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung.

Abb 1 In Spiez sind keine Massnahmen vorhanden, weder im Teil Schiene noch im Teil Strasse. Direkt angrenzend an die Gemeinde wird informativ auf folgende Massnahme hingewiesen:

- Teil Infrastruktur Schiene (SIS), OB 11.1 Kandertal: Als Teil der neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT wurde der Lötschberg-Basistunnel mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Der Ausbau der nördlichen Zufahrtsstrecken zum Lötschberg-Basistunnel würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Schienenverkehr weiter erhöhen.

Das Vorhaben wurde vom Parlament sistiert auf eine zeitlich nicht bestimmte Etappe. Falls diese Zufahrtsstrecke gebaut würde, wäre Spiez vermutlich von Baustellenverkehr betroffen.

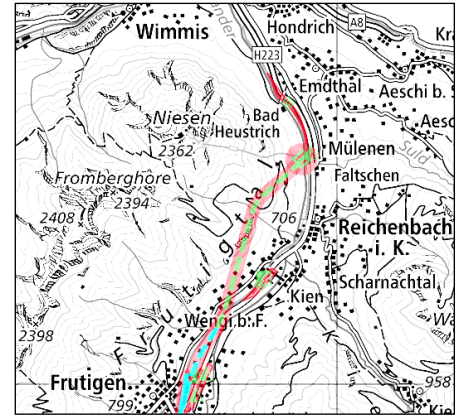


Abbildung 1 - Ausschnitt OB 11.1  
Kandertal - SIS (21.12.23)

## 2.3 Kantonale Grundlagen

### 2.3.1 Richtplan Kanton Bern 2030 (Stand 09/2023)

Der Kanton Bern entwickelt sich räumlich differenziert. Die Gemeinde Spiez (ohne die Bäueren Faulensee und Hondrich) befindet sich im Raumtyp **urbanes Kerngebiet der Agglomeration**.

Die urbanen Kerngebiete der Agglomerationen sollen gemäss Richtplan als Entwicklungsmotoren des Kantons gestärkt werden und stellen Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung dar. Verdichtungs- und Umnutzungspotenziale sollen gezielt ausgeschöpft werden. Die urbane Siedlungsqualität ist zu erhalten und erhöhen. Die öffentlichen Räume sowie die inneren Grünräume sind aufzuwerten und die Landschaft wird in ihrer Hauptfunktion als Naherholungsraum gepflegt.

Der Richtplan verlangt dafür insbesondere; die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, um eine verkehrsreduzierende Raumnutzung zu fördern.

### 2.3.2 Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2022)

Die Gesamtmobilitätsstrategie steht unter folgender Vision:

*«Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.»*

Zur Umsetzung dieser Vision wurden in die 4V-Strategie eingebettete Stossrichtungen formuliert:

- Verkehr **vermeiden**: Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Verkehr **verlagern**: vom MIV auf den ÖV, Velo und Fussverkehr – im Tagesverlauf – mit mehr Sharing
- Verkehr **verträglich gestalten**: umweltverträglich, siedlungsverträglich und verhältnismässig
- Verkehr **vernetzen**: Physisches vernetzen für attraktive, multimodale Wegketten sowie digitales vernetzen zur Optimierung

### 2.3.3 Kantonaler Sachplan Veloverkehr (2014, angepasst 2023)

Im Sachplan Veloverkehr werden Velorouten mit kantonomer Netzfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr festgelegt. Die durch den Kanton festgelegten Routen sind «durch die Regionen und Gemeinden weiter zu verdichten». Ausserdem bedarf es situative Abklärungen, wie die festgestellten Defizite mit welchen Massnahmen behoben werden sollen. Die eingetragenen Routen und Korridore werden in den Verkehrsrichtplan übernommen.

In der Gemeinde Spiez weist der Sachplan Veloverkehr eine Netzlücke im Alltagsverkehrsnetz auf (Netzlücke Nr. 13). Auf den übrigen Strecken wird kein Massnahmenbedarf ausgewiesen.

Weiter wird für den Korridor Spiez – Thun Bahnhof festgehalten, dass eine Vorrangroute zu prüfen sei. Die genaue Linienführung und der Massnahmenbedarf zur Erreichung des Vorrangroutenstandards ist durch die Fachstelle Langsamverkehr des Kantons zu prüfen.

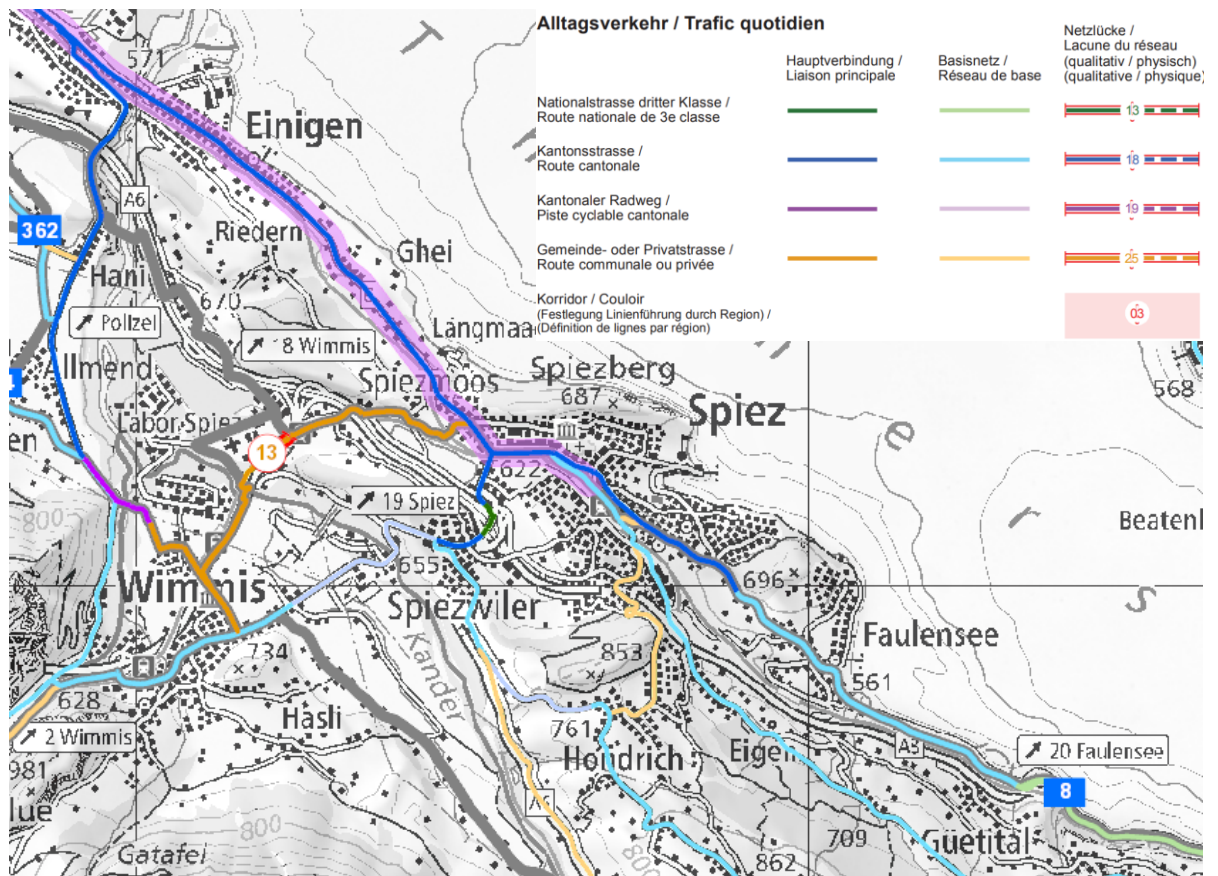


Abbildung 2 – Sachplan Veloverkehr, Ausschnitt Gemeinde Spiez (Quelle: kantonaler Sachplan, Stand: April 2024)

### 2.3.4 Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz (2012, angepasst 2023)

Im Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern werden die Hauptwander- und Ergänzungsrouten definiert. In der Gemeinde Spiez sind keine Anpassungen im Sachplan abgebildet. Die eingetragenen Routen werden in den Verkehrsrichtplan übernommen.

## 2.4 Region und Agglomeration

### 2.4.1 Agglomerationsprogramm (AP) Verkehr und Siedlung 4. Generation (2017) / 5. Generation (in Erarbeitung)

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen (AP) die Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen, von Bundesbeiträgen. Die Agglomeration Thun erarbeitet aktuell das AP der 5. Generation.

In den APs 1-3 war die Sanierung des Kreisels Spiezmoos und des Autobahnanschlusses enthalten.

Das aktuelle AP Thun verfolgt das übergeordnete Ziel als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und stützt sich für die Mobilitätsziele auf die regionale Mobilitätsstrategie 2050 (siehe Kapitel 2.4.2).

Folgende thematische Neuerungen gegenüber der 4. Generation werden im AP 5. Generation aufgegriffen:

- Mobilitätsdrehscheiben
- E-Mobilität
- Nachfragelenkende Massnahmen

#### **Wichtige AP-Massnahmen (AP 4. Generation) in Spiez**

- Entwicklung Zentrum Spiez
- Lückenschluss Uferweg: (Einigen-) Ghei – Weidli (-Spiezberg)
- Ausbau Passerelle Ost mit Liftanlagen
- Verbesserung auf dem Velonetz Faulensee – Spiez<sup>1</sup>

### 2.4.2 Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun (2019)

Die Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun steht unter dem Motto «Region der aktiven und kurzen Wege». «Aktiv» meint damit neben dem Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auch ein flexibleres Verkehrsverhalten. «Kurz» bezieht sich auf verkehrseinsparende Voraussetzungen.

#### **Leitsätze**

- Verkehrsreduzierende Raumnutzung fördern
- Verkehrsreduzierende Verhaltensweisen unterstützen
- Bestehende Verkehrsnetze effizienter nutzen
- Verkehrsraum attraktiver und sicherer gestalten
- Kostenwahrheit im Verkehr erhöhen

### 2.4.3 Regionales Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) (2021)

Mit dem RGSK 2021 wurde das RGSK der 2. Generation erneuert. Die Strategie konzentriert sich im Verkehr auf folgende zentrale Punkte:

- Das Bahnnetz des ÖV definiert die funktionale Grundstruktur und wird mit einem flächendeckenden Bussystem ergänzt.
- Das Strassensystem wird verträglich gestaltet und nur so weit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden Siedlungsgebieten erreicht werden können.
- Für den Fuss- und Veloverkehr sind zusammenhängende, sichere und attraktive Verbindungen sicherzustellen

<sup>1</sup> Massnahme entfällt im AP5, da keine verhältnismässige Lösung gefunden wurde.

- Attraktive Umsteigeorte fördern die kombinierte Mobilität und tragen zur Reduktion von Pendlerströmen auf der Strasse bei.

## 2.4.4 Regionales Angebotskonzept ÖV 2022-2025 / 2027 – 2030 (in Erarbeitung)

Das Regionale Angebotskonzept dient dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kanton Berns (AÖV) als Basis für die Erstellung der kantonalen Angebotskonzepte und schlussendlich des Angebotsbeschlusses im Kanton.

Für die Region Spiez wurde im Angebotskonzept 2022-2025 festgehalten:

- Ortsbuskonzept Spiez (2019) mit dem Anliegen der Vereinfachung und Systematisierung des bestehenden Konzeptes soll im kantonalen Angebotskonzept aufgenommen werden.
  - Verlängerung der Buslinie 61 Spiez – Aeschi bis zur Schiffländte und Verdichtung zum Halbstundentakt: Schaffung einer neuen Direktverbindung ins Zentrum für Krattigen und Aeschi
  - Vereinheitlichung der Fahrroute der Linie 62: Spiez – Hondrich – Aeschiried
  - Durchmesserlinie in das Bürgquartier (Verdichtung zu durchgehenden Halbstundentakt der Linie 63)
  - Verdichtung der Linie 66 auf sieben Kurspaare (Sicherung der Grundversorgung)
- Verlängerung des Halbstundentaktes auf der Buslinie 310 Bern – Thun – Spiez – Interlaken Ost, um die knappen Kapazitäten zu verbessern

Im neuen Angebotskonzept 2027 – 2030 sind weitere Verbesserungen in Diskussion. Bereits mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2024 werden folgende Verbesserungen umgesetzt:

- Führung der Linie 62 konsequent via Fluh zur Sicherstellung der Zuganschlüsse (aufgrund Fahrplanwechsel Dezember 2024)
- Zusätzliche Rundkurse auf der Linie 63 zur Sicherung des Halbstundentaktes in Spiezwiler

## 2.5 Kommunale Planungen

### 2.5.1 Umsetzungsstand Verkehrsrichtplan (1996)

Anh. 1 Bereits 1996 wurden die weitreichenden Auswirkungen von Verkehrsproblemen – auch über den Bereich Verkehr hinaus – festgestellt und die Verbindung zur Lebensqualität und Lebensfähigkeit der Gemeinde gemacht. Um diese Probleme anzugehen, wurde basierend auf dem «Leitbild Spiez 1980» ein gewichteter Zielkatalog erstellt.

Die Überprüfung des Umsetzungsstandes der Massnahmen aus dem Richtplan 95 (siehe Anhang 1) ergibt folgendes Bild:

- 40 Massnahmen wurden umgesetzt
- 18 Massnahmen wurden partiell umgesetzt
- 15 Massnahmen wurden nicht umgesetzt

Die offenen Massnahmen werden im Rahmen der Massnahmenerarbeitung geprüft und wenn sie weiterhin relevant sind, in den neuen Richtplan aufgenommen.

### 2.5.2 Baurechtliche Grundordnung (2014)

Die letzte Revision der Ortsplanung fand 2013 statt (Bewilligung vom Kanton 2014). Die Baurechtliche Grundordnung bestehend aus den Zonenplänen und dem Baureglement wurden aktualisiert.

### 2.5.3 Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2025

Im Rahmen der Revision der Ortsplanung wurde für die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Das Thema der inneren Verdichtung wurde im Rahmen des REK nur am Rande bearbeitet.

#### **Zentrale Entwicklungsabsichten**

- Spiez soll auch in Zukunft ein grosses und attraktives Angebot an Wohnraum an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen vorweisen können
- Das Verhältnis von Einwohnenden und Arbeitsplätzen soll mindestens erhalten werden. Wenn möglich ist der Anteil an Arbeitsplätzen leicht zu erhöhen.
- Die Bucht als touristische Hauptattraktion soll erhalten und weiterhin in Wert gesetzt werden
- Das Zentrum von Spiez hat eine wichtige Funktion als Regionalzentrum und soll gestärkt werden
- Landschaftsräume und Lebensräume für Pflanzen und Tiere sind zu schützen
- Der Zugang zu Naherholungsräumen soll ausgebaut werden
- Der Verkehr soll auf das übergeordnete Netz konzentriert werden

### 2.5.4 Zentrumsentwicklung (Verschiedene Studien)

Die Gemeinde möchte gemäss räumlichen Entwicklungskonzept ihr Zentrum stärken. Vor diesem Hintergrund wurden folgende Planungen angegangen:

- Stadtanalyse Spiez (2015) – Nutzungsanalyse vom Netzwerk Altstadt
- Testplanung «Zentrum Spiez» (2020) – Überbauungs- und Gestaltungskonzept «Neue Mitte»
- Freiraumstudie Zentrum (2021)
- Potenzialstudie Zentrum Spiez (2023 – noch nicht beschlossen) – Abschätzung der Verdichtungsmöglichkeiten und Auswirkungen aufs Ortsbild

Die Studien haben zum Ziel offene Fragen zur Zentrumsentwicklung zu klären, um die Rahmenbedingungen / Grundsätze für ein übergeordnetes Leitbild zur Zentrumsentwicklung abzustecken.

Im Rahmen der Revision des Verkehrsrichtplanes werden in der «Verkehrsstudie Zentrum» die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die weiteren Schritte der Zentrumsentwicklung (städtebauliche Studie) erarbeitet.

### 2.5.5 Energie- und Klimacharta

Die Gemeinde Spiez hat 2022 beschlossen der schweizerischen Klima- und Energiecharta beizutreten (mit Rückwirkendem Charakter per 01.02.2021). Die Klima- und Energiecharta vereint die unterzeichneten Gemeinden in einem gemeinsamen Bekenntnis zu einem engagierten und wirkungsvollen Klimaschutz. Mit der Ratifizierung bekräftigt sie ihren Willen, ihre Anstrengungen im Rahmen ihres Handlungsspielraumes zu erhöhen.

Verschiedene Anstrengungen sind bereits am Laufen, im Bezug zur Mobilität sind vor allem die folgenden Elemente zu erwähnen:

- Energiestadt-Label: Verpflichtung zur Förderung von erneuerbaren Energien, einer umweltverträglichen Mobilität und einer effizienten Nutzung der Ressourcen
- Elektromobilitätskonzept Gemeinde Spiez (2023) – Erarbeitung Leitbild, Ziele und Massnahmen in Bezug zur Elektromobilität

## 3. Situationsanalyse und Handlungsbedarf

### 3.1 Räumliche Eingliederung

Spiez liegt in unmittelbarer Nähe zum Agglomerationszentrum Thun, am Eingang der Täler der Simme und der Kander, als Scharnier zwischen Stadt-Agglomeration- und Land. Als Eisenbahnknotenpunkt und mit dem Autobahnanschluss Spiez und dem Halbanschluss Faulensee verfügt Spiez generell über eine sehr gute Erreichbarkeit, was die Gemeinde sowohl als Wohnort, wie auch als Standort für Arbeitsplätze sehr attraktiv macht. Seine Lage zwischen Hügeln und Rebbergen am Thunersee macht den Ort auch touristisch zu einer lohnenden Destination und Ausgangspunkt für Ausflüge ins Berner Oberland.

#### 3.1.1 Wohnbevölkerung und Beschäftigte: Bestand und Prognose

Die Bevölkerung in Spiez betrug im Jahr 2023 13'327 Einwohnende<sup>2</sup>. Die Anzahl ist seit 2015 jährlich zwischen 0-2% gestiegen. Die Anzahl Beschäftigte in Spiez lag im Jahr 2021 bei rund 5'900 Beschäftigten<sup>3</sup>.

Die Bevölkerungsperspektive des Bundesamts für Statistik sehen in der ganzen Schweiz einen Zuwachs von 21% zwischen 2020 und 2050 (entspricht < 1% jährlich). Über denselben Zeitraum wird im Kanton Bern (gemäss Referenzszenario) ein Zuwachs von 10% erwartet.

Gemäss Raumentwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Spiez wird für die Gemeinde (Ort von hoher Zentralität in der Agglomeration Thun) einen Zuwachs von 7.5% zwischen 2014 und 2029 (dh. 13'427 Einwohnende) prognostiziert. Diese Prognose wurde 2023 für das Elektromobilitätskonzept der Gemeinde Spiez bestätigt und nur leicht nach oben korrigiert – auf 13'434 Einwohnende bis 2029 (+107 EW) respektive 14'900 Einwohnende bis 2050 (+1573 EW). Die Gemeinde ist im Vergleich mit der Prognose in den letzten Jahren leicht überproportional gewachsen. Das kann teilweise mit einer stärkeren inneren Verdichtung erklärt werden, als dies im Rahmen des REK angenommen wurde.

Für den Verkehrsrichtplan wird keine Anpassung an der Prognose für 2050 vorgenommen.

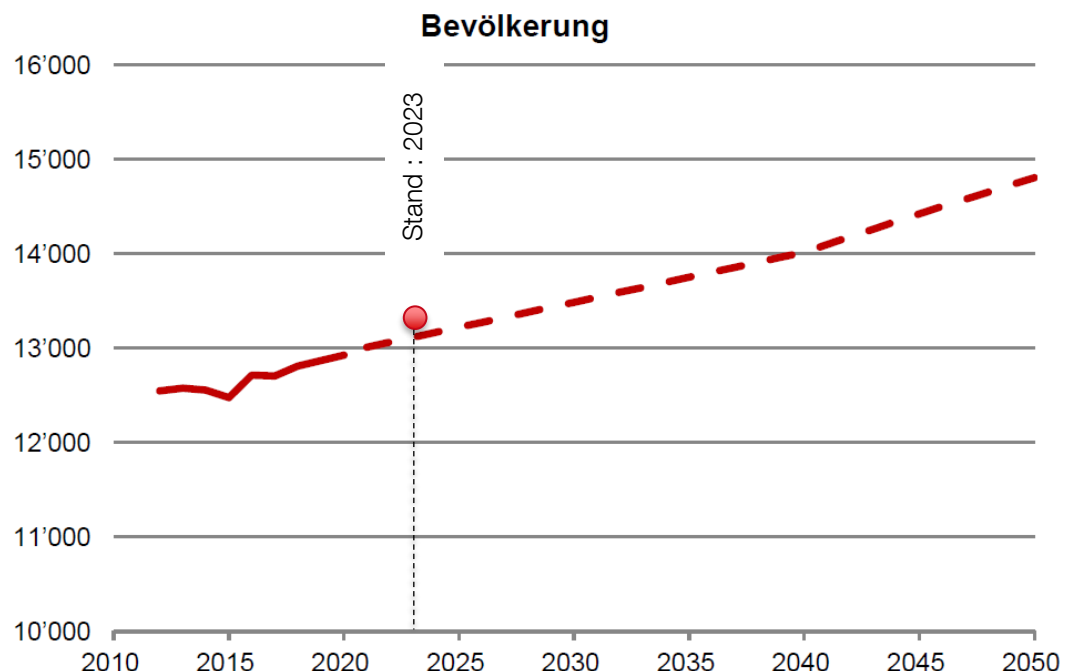


Abbildung 3 – Entwicklung und Prognose der Bevölkerungszahlen (Quelle: E-Mobilitätskonzept, Gemeinde Spiez)

<sup>2</sup> Einwohnerzahlen Gemeinde Spiez, per 31.12.2023

<sup>3</sup> Bundesamt für Statistik BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2022

### 3.1.2 Siedlungsstruktur

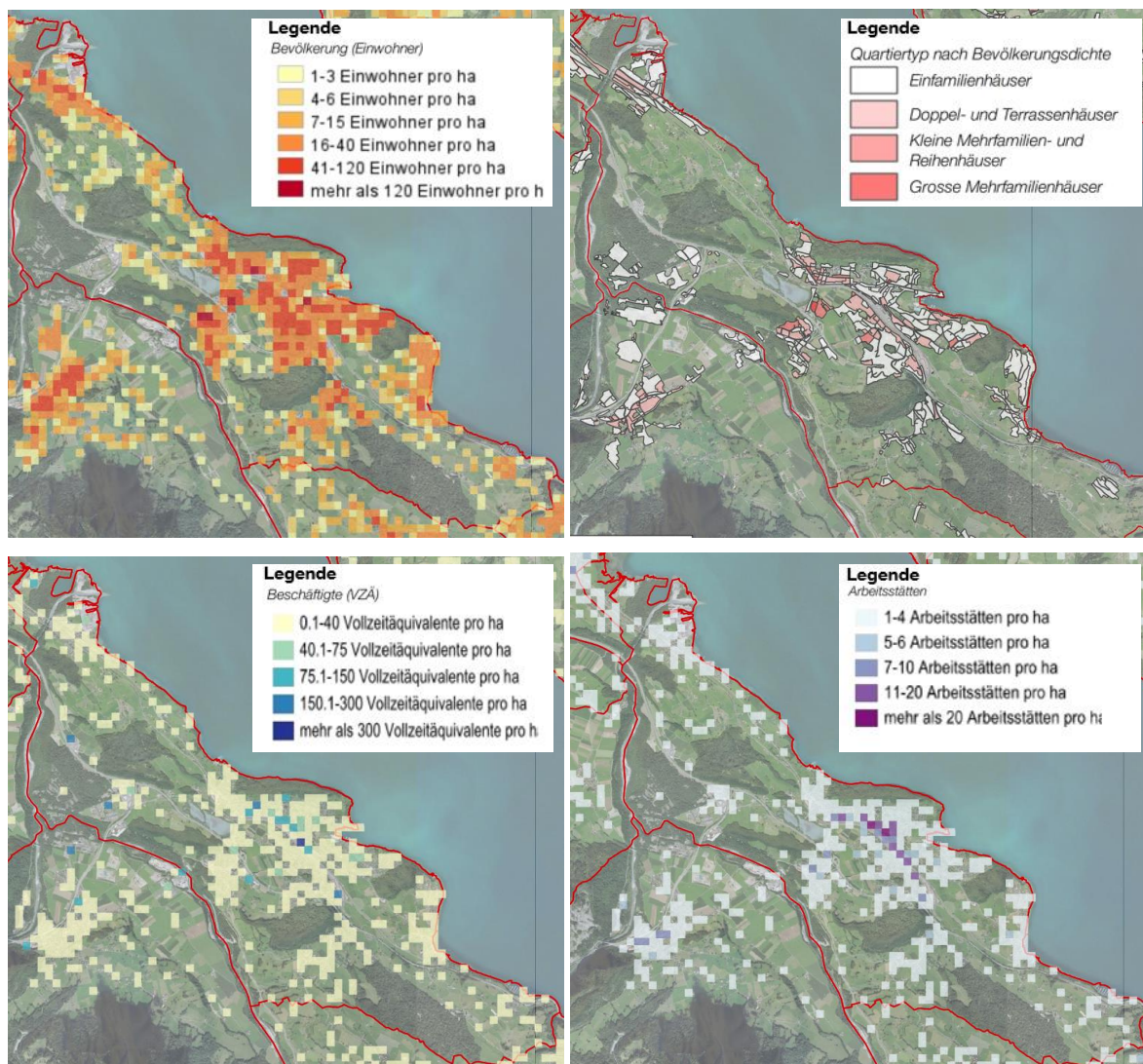


Abbildung 4 – Übersicht der Siedlungsstruktur anhand unterschiedlicher Indikatoren (Quellen: Bundesamt für Statistik: STATPOP (Bevölkerung) und STATENT (Beschäftigte und Arbeitsstätten) / Kanton Bern: Amt für Gemeinden und Raumordnung (Quartiertyp))

Mehr als die Hälfte der Einwohnenden und Beschäftigten wohnen in der Bäueri Spiez, welche im Vergleich mit den anderen Bäueren eine höhere Raumnutzerdichte (RN)<sup>4</sup> (ca. 80 RN/ha – Durchschnitt Spiez ist ca. 62 RN/ha) aufweist.

Damit liegt sowohl die Bäueri Spiez, wie das ganze Gemeindegebiet Spiez unter dem angestrebten Richtwert gemäss Agglomerationsprogramm von 85 RN/ha.

#### Wohnbaulandbedarf

Gemäss Entwurf des Agglomerationsprogramm AP 5. Generation hat Spiez aktuell noch rund 17 ha unüberbaute Bauzone und Innenreserven von rund 46 ha.

Die Gemeinde Spiez ist eine von 5 Gemeinden in der Agglomeration Thun, die aufgrund ihrer Reserven keine Einzonungen vornehmen können. Sie müssen ihre Entwicklung ausschliesslich über die Siedlungsentwicklung nach Innen abdecken.

<sup>4</sup> Die Raumnutzerdichte zeigt, wie viele Einwohnende sowie Beschäftigte auf einer Hektare wohnen und arbeiten. Es handelt sich um einen Indikator zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

## 3.2 Gesamtverkehr

Sowohl die Bevölkerung, die Beschäftigten als auch die Besuchenden in Spiez haben Mobilitätsbedürfnisse, die sich auf unterschiedliche Verkehrsmittel verteilen. Mit steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen nehmen auch die Mobilitätsbedürfnisse weiter zu. Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig vom Angebot, der Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels, der persönlichen Einstellung, sowie von der Siedlungsdichte<sup>5</sup>.

### 3.2.1 Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens

Aufgrund fehlender spezifischer Daten für die Gemeinde Spiez, werden für die Analysen in diesem Unterkapitel, die Resultate des Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes (Erhebungsjahr 2021) des Kanton Berns und der Agglomeration Thun verwendet.

#### Einige Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens

- Die Bevölkerung im Kanton Bern und in der Agglomeration Thun legen durchschnittlich rund 30 km pro Kopf / Tag zurück und liegen damit im nationalen Durchschnitt.
- 69% der Tagesdistanz fallen auf den MIV, 22% auf den ÖV, 3% aufs Velo und 5% zu Fuss – davon handelt es sich bei über 40% um Fahrten des Freizeitverkehrs. – Auch diese Werte sind nah am nationalen Durchschnitt
- 75% der täglich zurückgelegten Etappen in der Agglomeration Thun<sup>6</sup> sind kürzer als 5 km. Rund 36% der Etappen werden mit dem MIV zurückgelegt, 13% mit dem ÖV, 9% mit dem Velo und 40% zu Fuss.

### 3.2.2 Pendlerbewegungen

Spiez weist gemäss Pendlerstatistik des Bundes<sup>7</sup> eine leicht negative Pendlerbilanz auf. Das heisst es pendeln mehr Leute aus Spiez weg (rund 4'100), als nach Spiez (rund 2'700). Hinzu kommen rund 2'500 Binnenpendler.

Die grössten Pendlerbeziehungen bestehen mit Thun (27% aller Wegpendelnden / 20% der Zupendelnden) und Bern (20% aller Wegpendelnden / 3% der Zupendelnden). Rund 60% der Zu- und Wegpendelnden haben ein Ziel in der Agglomeration Bern oder innerhalb des Entwicklungsraums Thun.

### 3.2.3 Trend: Verkehrsentwicklung

Gemäss den Prognosen der nationalen Verkehrsperspektiven 2050<sup>8</sup> wird die jährliche Verkehrsleistung im Personenverkehr (in Personen-km) um rund 11% zunehmen (gemäss Basisszenario). Das stärkste Wachstum wird beim Veloverkehr, gefolgt vom ÖV und Fussverkehr erwartet. Beim MIV wird nur noch ein geringes Wachstum von 3% prognostiziert.

Der Kanton Bern hat die kantonalen Prognosen auf Basis der nationalen Prognosen. Infolge der unterdurchschnittlichen Strukturentwicklung im Kanton (Bevölkerung, Arbeitsplätze) wird im Kanton mit einem geringeren Wachstum der Verkehrsleistung gerechnet. Dies betrifft alle Verkehrsmittel, zeigt sich jedoch besonders ausgeprägt beim MIV – bei dem ein Nachfragerückgang erwartet wird und eine leichte Reduktion der Verkehrsleistung um -1.7% bis 2040. Das Wachstum erfolgt primär über die Zunahme von Veloverkehr, ÖV und Fussverkehr.

Es wird zudem erwartet, dass die Mobilität für die Arbeit tendenziell weiter reduziert wird und die Anteile am Freizeitverkehr stärker zunehmen werden (Aktuell rund 40% Anteil in Bezug auf die gefahrenen Tagesdistanzen siehe Kapitel 3.2.1).

<sup>5</sup> Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Dichte und Mobilitätsverhalten, 2018

<sup>6</sup> Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun, ERT, 2019

<sup>7</sup> Bundesamt für Statistik BFS: Pendlermobilität nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2018

<sup>8</sup> Bundesamt für Raumentwicklung ARE: schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, 2022

### 3.3 Verkehrssicherheit

Die Unfallanalyse bezieht sich auf den Zeitraum Januar 2019 bis Dezember 2023. Insgesamt wurden in diesen 5 Jahren 275 Unfälle in der Gemeinde polizeilich erfasst. 2023 war im Vergleich der vorausgehenden Jahre eine leichte Abnahme der Unfallhäufigkeit festzustellen, sowohl in der Anzahl der Unfälle – wie auch in der Anzahl der betroffenen Personen. Die Unfälle mit Personenschäden blieben jedoch konstant. Erfreulich ist, dass in den letzten 5 Jahren keine Unfälle mit Todesfolge stattgefunden hat.

- Betrachtet man nur die Unfälle mit Personenschäden ist eine Konzentration an Unfällen v.a. an den stark befahrenen Kantonsstrassen, sowie den kommunalen Hauptachsen festzustellen – In den verkehrsberuhigten Wohnquartieren ist keine signifikante Häufung von Unfällen festzustellen. Speziell zu erwähnen sind:
- Knoten Gwattstutz (v.a. Einbiege- bzw. Abbiegeunfälle) (Massnahme in Umsetzung – Abschluss Bauarbeiten im Herbst 2024, anschliessend ist eine Wirkungskontrolle durchzuführen)
- Zentrum im Bereich des Knotens Lötschbergzentrum (v.a. Einbiege- bzw. Abbiegeunfälle aber auch Fussgängerunfälle) (Massnahme im Sommer 2024 umgesetzt – Wirkungskontrolle ist in den kommenden Jahren durchzuführen)
- Bahnhofstrasse (unterschiedliche Unfalltypen)

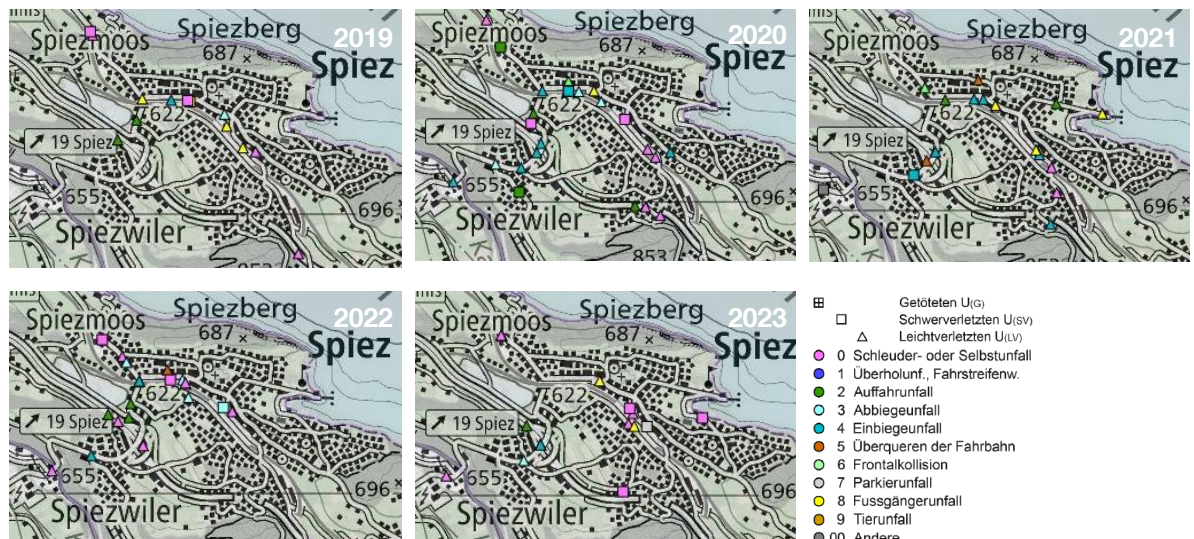


Abbildung 5 – Unfälle mit Personenschäden 2019 – 2023 im Ausschnitt Zentrum (Quelle: map.geo.admin.ch)

### 3.4 Fussverkehr

Spiez verfügt grundsätzlich über attraktive Bedingungen für den Fussverkehr. Das Siedlungsgebiet in den einzelnen Bäuerten ist kompakt, die Wege zu Schule, Einkaufsmöglichkeiten sind vielfach kurz. Durch die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren bestehen attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr abseits der Hauptachsen. Die unterschiedlichen Höhenlagen in der Gemeinde bieten attraktive Aussichtspunkte.

Viele Wege und Verbindungen für den Alltag, aber auch für die Naherholung mit guter Qualität sind vorhanden. Die Herausforderung besteht in der Topografie, den Höhenunterschieden die zu überwinden sind und der damit verbundenen Schwierigkeit zur Hindernisfreiheit. Zudem ist teilweise die Orientierung, gerade für Ortsfremde, schwierig. Viele Wegführungen sind historisch gewachsen, teilweise verwinkelt, informell wirkend und wenig direkt.

- Abb. 6 Im Zentrum fehlt es teilweise an attraktiven Aufenthaltsorten (Sitzgelegenheiten, Beschattung). Die kantonalen Klimakarten zeigen bereits eine starke Wärmebelastung im Siedlungsgebiet von Spiez (grosse Hitzeentwicklung im Sommer).

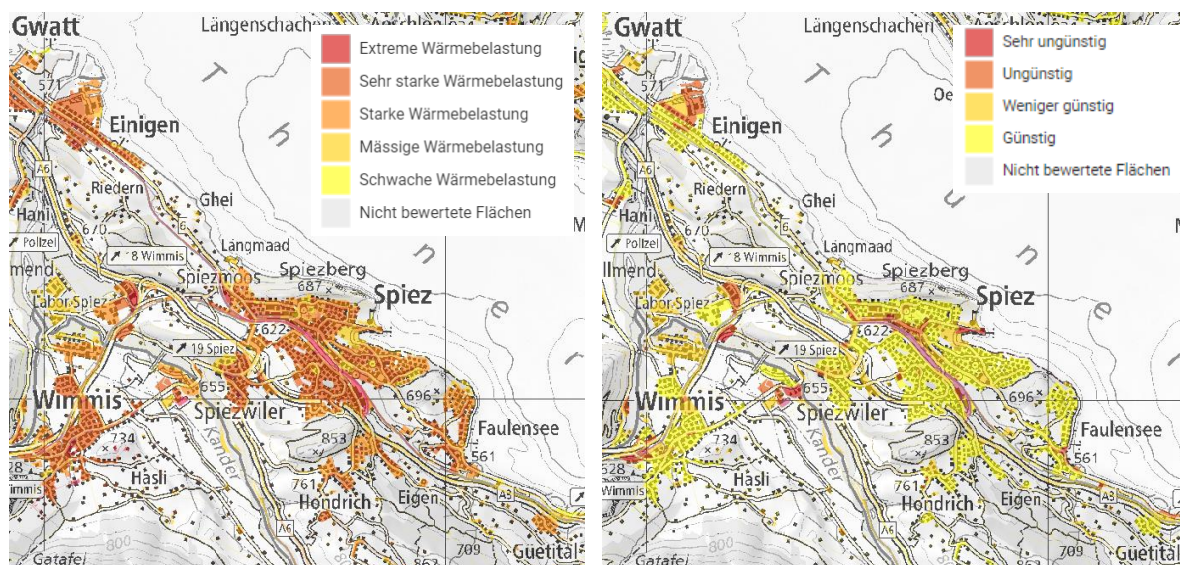


Abbildung 6 – Bioklimatische Belastungssituation 2020, am Tag (links) und in der Nacht (rechts) (Quelle: Planungshinweiskarten Klimaanalyse, Kanton Bern (2023))

Die Hauptachsen für den MIV und die Bahnlinie wirken als Trennelemente für den Fussverkehr. Die Querungen sind teilweise schwierig oder bedingen längere Umwege (v.a. aufgrund der Bahnlinie).

### 3.4.1 Handlungsbedarf Fussverkehr

#### Fusswegenetz

- Netzlücke auf dem Seeuferweg bei Einigen (Weidli-Ghei-Einigen)
- Verbindung Bahnhof – Zentrum - Bucht ist zu verbessern (Durchwegung, Lesbarkeit der Verbindung)
- Die Bahn durchtrennt das Siedlungsgebiet von Spiez. Teilweise ist über längere Distanzen keine Querungsmöglichkeit resp. keine hindernisfreie Querungsmöglichkeit vorhanden.
- Topographie als Herausforderung für eine Fussverkehrsinfrastruktur für Alle (behindertengerecht, für alle Altersklassen, mit Rollkoffer und Kinderwagen)

#### Sicherheit

- Die stark befahrenen Hauptstrassen wirken als Trennelemente
- Schulweg: Querung Aeschistrasse, Hondrich (im Bereich der Schulanlage Hondrich: tiefes Sicherheitsempfinden aufgrund der Geschwindigkeiten des MIV)
- Schulweg: Sicherheitsbedenken auf dem Schulweg im Bereich Gwattstutz in Richtung Bushaltestelle (fehlendes Trottoir) und auf dem Rosenweg und Brüggestutz
- Schulweg: Querung über stark befahrene Simmental- und Frutigenstrasse (Spiez und Spiezwil)

#### Öffentliche Räume

- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den öffentlichen Plätzen im Zentrum und in Bäuerten (auch im Blick auf die klimatischen Herausforderungen der Zukunft)

## 3.5 Veloverkehr

Das heutige kantonale Velonetz verläuft vielfach auf dem übergeordneten kantonalen und kommunalen Strassennetz und deckt die wichtigsten Wunschziele des Veloverkehrs gut ab (siehe Abbildung 2, Kapitel 2.3.3). Die Attraktivität des Velonetzes ist jedoch sehr unterschiedlich. Auf den Hauptachsen fehlt es teilweise an einer grosszügigen, durchgehenden Infrastruktur, sie sind teilweise wenig attraktiv für den Veloverkehr. Die Wohnquartiere liegen flächendeckend in Tempo-30 Zonen, wodurch insbesondere für unsichere Velofahrende (Kinder, Ältere, Gelegenheitsfahrende) eine gute Alternative zu den Linienführungen auf den Hauptachsen bestehen.

Die Hauptachsen von Spiez (Thunstrasse, Oberlandstrasse, Gwattstutz und Simmentalstrasse) sind als kantonale Hauptrouten für den Veloalltagsverkehr klassiert und weisen damit auch eine höhere regionale Bedeutung für den Veloverkehr auf. Die Verbindung Thun – Spiez ist gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr als Korridor zur Prüfung einer kantonalen Vorrangroute ausgewiesen. Auf Vorrangrouten soll ein erhöhter Standard für den Veloverkehr erreicht werden.

Es verlaufen zwei nationale Freizeitverbindungen durch die Gemeinde Spiez:

- Schweiz-Mobil Route 8: Bern – Spiez – Meiringen
- Schweiz-Mobil-Route 9: Gstaad – Spiez – Meiringen

Die Verbindungen zwischen den Bäuerten und in die Nachbargemeinden liegen in Velodistanz. Teilweise ist aufgrund der Topografie ein Höhenunterschied zu überwinden (Dies ist jedoch mit E-Bikes auch von weniger sportlichen Velofahrenden zu bewältigen). Zum Beispiel:

- Spiez - Thun (rund 10 km – ca. 30 Min / mehrheitlich flach)
- Spiez – Hondrich (rund 3 km – ca. 10 – 20 Min / in Fahrtrichtung Hondrich rund + 140 hm)
- Spiez – Faulensee (rund 2.5 km – ca. 5 - 10 Min)
- Spiez – Spiezwiler (rund 2.5 km – ca. 5 - 10 Min)

Am Bahnhof, den Schulen und den öffentlichen Einrichtungen (zB. Gemeindeverwaltung, Bibliothek) sind Veloabstellplätze verfügbar. Die 2021 durchgeführte Bedarfsanalyse Veloverkehr, der Gemeinde hat jedoch ergeben, dass an verschiedenen Orten keine oder zu wenige Veloabstellplätze vorhanden sind. Eine geschützte Velostation am Bahnhof Spiez fehlt bisher. Mietvelos sind über verschiedene Hotels verfügbar. Zusätzlich sind am Bahnhof ein Cargovelo sowie Mietvelos erhältlich.

### 3.5.1 Handlungsbedarf Veloverkehr

#### Velonetz

Zwischen Spiezmoos und Wimmis wurde im kantonalen Sachplan Veloverkehr eine physische Netzlücke (Möglichkeit zur direkteren Linienführung im Vergleich zum aktuellen Strassennetz) identifiziert. Zudem hat die Bedarfsanalyse Veloverkehr verschiedene qualitative Schwachstellen (zB. fehlende oder zu schmale Infrastruktur, schwierige Querungen/Knoten) auf dem Velonetz festgestellt. Unter anderem:

- Handlungsbedarf auf der Verbindung Spiez – Faulensee
- Fehlende bzw. teilweise fehlende Infrastruktur entlang der Simmentalstrasse, der Thunstrasse, der Oberlandstrasse, der Bahnhofstrasse und dem Gwattstutz
- Schwierige Knoten: Kronenplatz, Lötschbergzentrum, Gwattstutz sowie am Autobahnanschluss<sup>9</sup>

#### Veloparkierung

- Fehlende bzw. zu wenig öffentliche Veloabstellplätze bei der Schiffslände in Faulensee, in der Bucht und im Zentrum Spiez
- Generell wenige öffentliche Velo-PP für Sondervelos (Cargo-Velo, Anhänger)
- Veloparkierung am Bahnhof v.a. nordseitig stark ausgelastet. Zusätzliches Angebot wird benötigt.
- Fehlende gesicherte Velostation am Bahnhof Spiez

#### Sicherheit

- Unfallhäufung mit Beteiligung Veloverkehr am Gwattstutz (Veloverkehr wird übersehen)
- Unfallhäufungen auf der Thunstrasse zwischen Spiez – Einigen (Häufung von Selbstunfällen)
- Unfallhäufung beim Knoten Lötschbergzentrum (Komplexe Situation)
- Unfallhäufung beim Bahnhof (Problematik schwieriger Randabschluss)

<sup>9</sup> Massnahmen am Lötschbergplatz und Knoten Gwattstutz in Umsetzung oder im Sommer 2024 umgesetzt

## 3.6 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

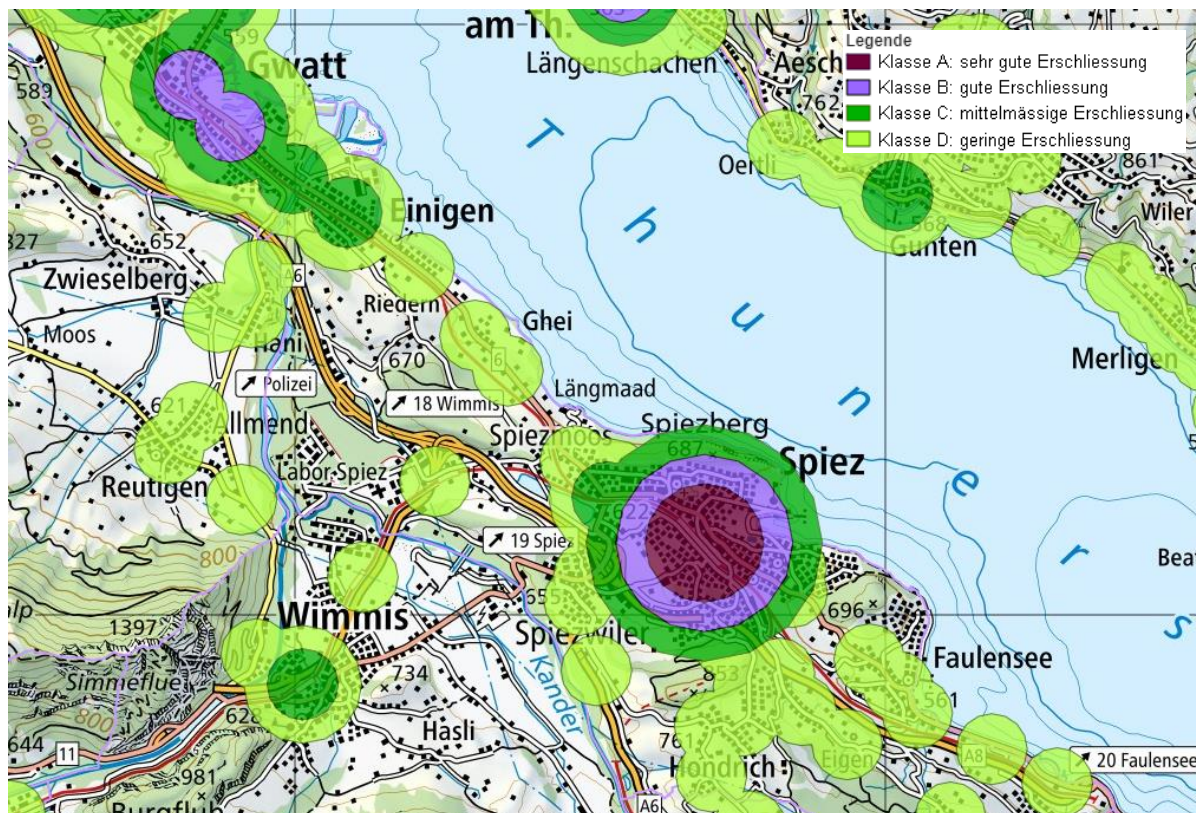


Abbildung 7 – Güteklasse der ÖV-Erschliessung (Quelle: map.geo.admin.ch)

Spiez ist mit seinem Bahnhof an diverse Linien des nationalen und internationalen Fernverkehrs sowie an verschiedene Linien des Regionalverkehrs angeschlossen. Die Anschlüsse am Bahnhof Spiez sind konsequent von/nach Thun – Bern ausgerichtet, da von dieser Richtung die grösste Nachfrage besteht. Bei den Anschlüssen vom Simmen- ins Kandertal (Bergstrecke) und umgekehrt bestehen jedoch lange Übergangszeiten. Der Arbeitsplatz Schwerpunkt Lattigen wird durch die R11 im Halbstundentakt erschlossen.

Die Feinerschliessung erfolgt durch den Ortsbus und die Regionalbuslinien Thun – Bahnhof Spiez, Spiez – Interlaken, Spiez – Spiezwiler/Krattigen – Aeschi – Aeschiried, Spiez – Faulensee – Gütetal und Spiez – Emdthal – Aeschi. Mit Ausnahmen einzelner Linien schliessen alle Linien das Ortszentrum an und stellen somit eine optimale lokale Anbindung sicher.

Das Ortsbuskonzept wurde 2019 aufgrund von neuen Rahmenbedingungen überarbeitet. Die erarbeiteten Massnahmen sind erst teilweise umgesetzt, da eine Abhängigkeit zu pendenten Änderungen im Fernverkehr bestehen. Es besteht zudem ein mehrheitlich touristisches Angebot an Schiffsverbindungen in Spiez, Faulensee, Einigen und Gwatt

Detaillierte Analysen zum Netz des öffentlichen Verkehrs sind im regionalen Angebotskonzept der Verkehrskonferenz Oberland- West beschrieben.

### 3.6.1 Handlungsbedarf ÖV

#### ÖV-Erschliessungsgüte

Eine Analyse der ÖV-Güteklassen<sup>10</sup> hat ergeben, dass folgende Gebiete nur eine geringe – marginale Erschliessungsgüte aufweisen:

<sup>10</sup> Die ÖV-Güteklassen sind ein Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Sie werden nach einer Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung ARE berechnet und berücksichtigen unter anderem die Haltestellenkategorie, den Takt und die Erreichbarkeit der Haltestellen in Meter Luftlinie.

- Hondrich\*
- Faulensee
- Spiezwiler\*
- Lattigen
- Bürg-Quartier

Eine Verbesserung ist nicht in all den Gebieten sinnvoll und mit einem verhältnismässigen Aufwand umzusetzen. Die Güteklasse weist jedoch eine hohe Relevanz für die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung auf. Primär in Gebieten mit einer hohen ÖV-Güteklasse, also an gut erschlossenen Lagen sollen unternutzte Bauzonen, Baulücken und Siedlungsbrachen verdichtet werden.

\* Überlegungen zur Verbesserung der Anbindung sind im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes und der Umsetzung des Ortsbuskonzeptes am Laufen. Die Umsetzung erfolgt bereits mit dem Fahrplanwechsel 2024.

### **Regionalbuslinien und Ortsbussystem**

Die Routenführung erfolgt auf einigen Linien mit Ausnahmen oder Abweichungen (zB. unterschiedliche Fahrtrassen vormittags/nachmittags auf den Linien 62 und 63). Dies ist für die Benutzenden eher schwerverständlich und mindert die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs.

Die aktuelle Verbindung nach Hondrich kann mit dem Fahrplanwechsel und aufgrund der Anschlüsse an die internationalen Zugverbindungen so nicht mehr gefahren werden. Ein Halbstundentakt konsequent über die Fluh soll zur Sicherstellung der Zuganschlüsse implementiert werden (Umsetzung mit Fahrplanwechsel 2024)

Im Bereich der Autobahneinfahrt Spiez kommt es zu den Spitzenstunden zu Stausituationen, die die Fahrplanstabilität des ÖV beeinträchtigen.

### **Bushaltestelleninfrastruktur**

Die Bushaltestelleninfrastruktur ist noch nicht vollständig hindernisfrei ausgestaltet. Eine vertiefte Analyse<sup>11</sup> des Handlungsbedarfs der Anlagekanten in der Zuständigkeit der Gemeinde hat folgendes Resultat ergeben:

- Bei 5 Haltekanten besteht dringender Handlungsbedarf (Spiez, Bahnhof – 4 Kanten und Spiez, Bürgstrasse; Richtung Faulensee)
- Bei 10 Haltekanten ist eine Umgestaltung im Rahmen des nächsten Umgestaltungsprojektes des betroffenen Strassenabschnitts anzugehen
- Bei 7 Haltekanten besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Die Situation ist im Rahmen eines nächsten Ausbau- und Umgestaltungsprojektes wieder zu prüfen.

### **Bahnhof Spiez**

Der Bahnhof Spiez liegt topografisch erhöht über dem Zentrum von Spiez. Die Zugänglichkeit weist verschiedene Defizite auf:

- Hindernisfreier Zugang vom Süden auf 1 Lift beschränkt. Ist dieser aufgrund eines Defektes ausser Betrieb sind lange Umwege notwendig.
- Aufgrund des topografischen Sprungs ist die Fussverbindung Bahnhof – Zentrum wenig direkt.
- Der Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse sind funktional gestaltet. Es bestehen nur wenige Aufenthaltsmöglichkeiten.

<sup>11</sup> Gemeinde Spiez: Behindertengerechte Anlagekanten: Handlungsbedarf (2020)

## 3.7 Motorisierter Individualverkehr

### Strassennetz

Spiez hat ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Strassennetz, mit guter Anbindung ans nationale Autobahnnetz (Vollanschluss Spiez und Halbinschluss Faulensee). Das Hauptstrassennetz ist geprägt von den **kantonalen Hauptachsen**:

- Thun – Spiez – Faulensee (Thunstrasse – Oberlandstrasse)
- Wimmis – Spiezwiler – Spiez (Simmentalstrasse)
- Spiez – Krattigen (Bahnhofstrasse – Krattigstrasse)
- Spiezwiler – Hondrich – Aeschi (Frutigenstrasse – Aeschistrasse)
- Gwatt – Wimmis (Gwattstutz)

Die **Basiserschliessung** der Quartiere erfolgt über das kommunale Strassennetz. Dieses ist innerhalb des Siedlungsgebietes, in den Quartieren durchgehend verkehrsberuhigt.

### Verkehrsbelastung

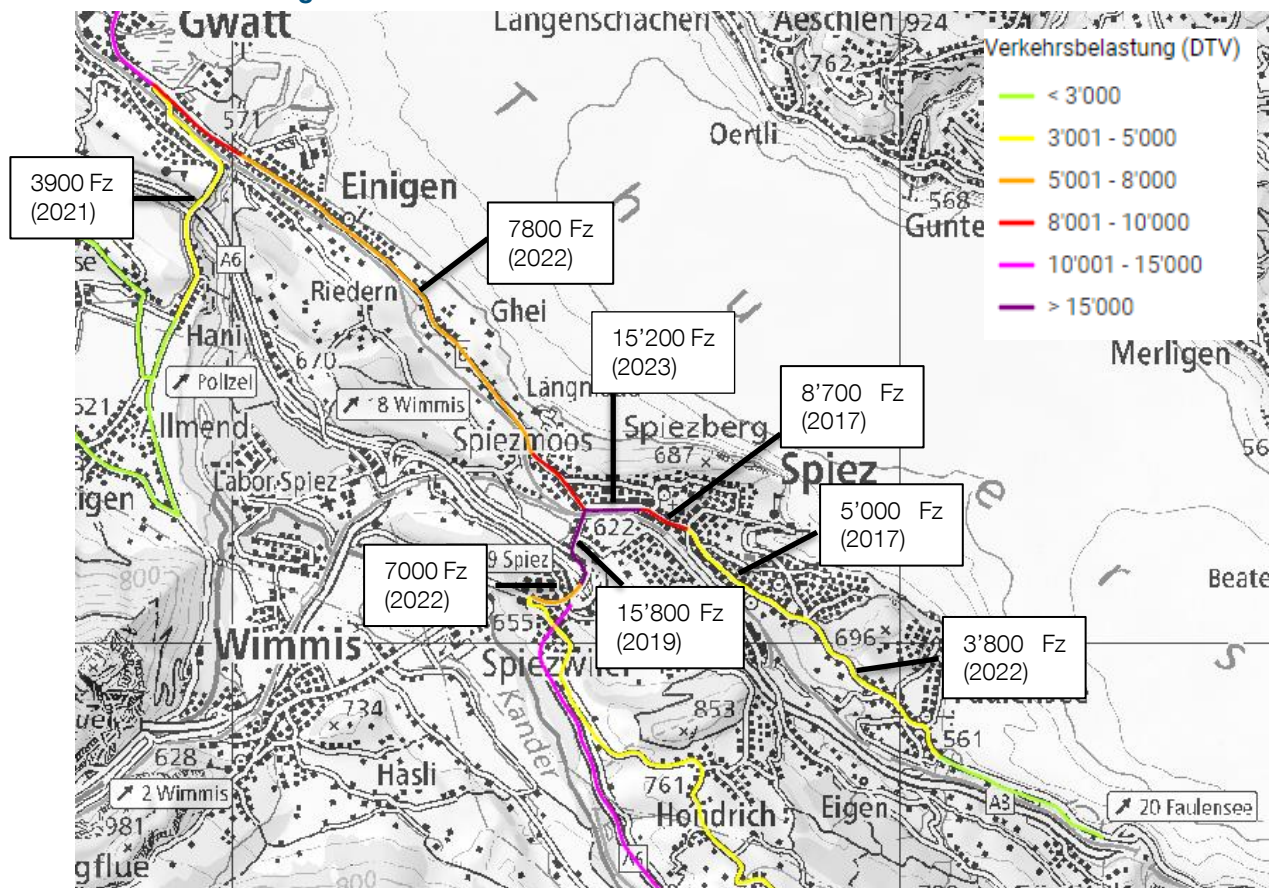


Abbildung 8 – Durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV) auf dem übergeordneten Strassennetz (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern)

Speziell stark belastet sind dabei die Abschnitte Thun – Spiez Zentrum mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 15'000 Fahrzeugen im Abschnitt zwischen dem Kreis Thunstrasse-Simmentalstrasse und Lötschbergzentrum (ansonsten mit einem DTV von rund 7'500 – 8'500 Fz). Sowie der Simmentalstrasse zwischen Spiez und Spiezwiler mit rund 15'000 Fz pro Tag (DTV) (innerhalb von Spiezwiler noch rund 7'000 Fz) und einem relativ hohen Anteil an Schwerverkehr. In den Spitzenstunden kommt es auf diesen Abschnitten regelmässig zu Überlastungserscheinungen und Stau.

Die hohe Verkehrsbelastung hat negative Auswirkungen auf alle Verkehrsmittel. Der Verkehrsablauf ist beeinträchtigt, die Strassen haben einen stark trennenden Charakter für Fuss- und Veloverkehr und es kommt zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte.

Ein Grossteil des Verkehrs auf den kantonalen Hauptachsen ist hausgemachter Verkehr (Quell-/Zielverkehr resp. 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).

### **Parkierung**

Die Gemeinde Spiez hat rund 1500 öffentliche Parkplätze auf ihrem Gemeindegebiet (ohne private, aber öffentlich zugängliche PP wie zB. das P+R am Bahnhof). Die grosse Mehrheit der Parkplätze wird gebührenpflichtig bewirtschaftet (gemäss dem PP-Reglement der Gemeinde).

Die Nachfrage weist eine ausgeprägte Saisonalität auf. In den Sommermonaten (Mai bis September) ist die Nachfrage nach seenahen Parkplätzen sehr hoch. Das Angebot reicht regelmässig nicht aus. Vor allem im Gebiet Bucht kommt es vielfach zu Parksuchverkehr. Zudem fehlt es an Halteflächen für Cars, welche Passagiere auf oder von der Schiffstation abholen.

Im restlichen Gemeindegebiet ist die Nachfrage übers Jahr gesehen stabiler, mit einer hohen Auslastung der blauen Zonen Parkplätze im Zentrum und der P+R Parkplätze der BLS am Bahnhof.

## **3.7.1 Handlungsbedarf MIV**

### **Belastbarkeit im Siedlungsgebiet**

- Die hohen Verkehrsbelastungen der Hauptachsen im Siedlungsgebiet führen zu Beeinträchtigungen für die Anwohnenden (v.a. durch Lärm) und für den Fuss- und Veloverkehr (Trennwirkung, geminderte Aufenthaltsqualität, reduziertes Sicherheitsempfinden). Die Anforderungen einer verkehrsorientierten Hauptverbindung für den MIV stehen im Siedlungsgebiet im Konflikt mit dem Bedürfnis einer sicheren, gesunden und attraktiven Umgebung für die Anwohnenden.
  - Entlang der Simmentalstrasse v.a. in Spiezwilser wird die Situation durch einen hohen Schwerverkehrsanteil verschärft
- Verschiedenen Anfragen der Bevölkerung für Temporeduktionen resp. Erhöhung der Verkehrssicherheit:
  - Hondrich: Aeschstrasse (Kanton) und Hondrichstrasse (Gemeinde)<sup>12</sup>
  - Einigen / Gwatt: Gwattstutz (Kanton)
  - Spiezwilser: Frutigen- und Simmentalstrasse (Kanton) sowie Faulenbachweg (Gemeinde)

### **Parkierung**

- Parkplatzproblematik und Parksuchverkehr in den Sommermonaten, welche die angrenzenden Quartiere belastet und teilweise zu Konflikten mit Fuss- und Veloverkehr führt.
  - Gebiet Bucht, Spiez
  - Faulensee
  - Einigen / Gwatt
- Bedarf an Haltebereichen für Cars, um Gäste zur Schiffstation zu bringen oder abzuholen.

<sup>12</sup> Einführung Tempo 40 Aeschstrasse im Bereich der Schulanlage Hondrich vor Belagssanierung im Sommer 2024 geplant.

## 3.8 Fazit

### Vorhandene Potentiale / Qualitäten

Die Gemeinde Spiez hat die Potentiale / Qualitäten um eine verträgliche Mobilität mit einer stärkeren Rolle von ÖV, sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen:

- Viel Mobilitätsbedürfnisse auf kurzen Distanzen (innerhalb Spiez und mit seinen Nachbargemeinden) – die gut auch mit dem ÖV und dem Veloverkehr sichergestellt werden können.
- Die Wege innerhalb der Bäuerten sind kurz und es bestehen attraktive Verbindungen in den Quartieren und in die Naherholungsgebiete.
- Die Wohnquartiere sind flächendeckend verkehrsberuhigt und weisen wenig Durchgangsverkehr auf, was ein gutes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden fördert und sich in den tiefen Unfallzahlen in den Quartieren positiv bemerkbar macht.
- Verdichtungspotentiale für eine Siedlungsentwicklung nach Innen, welche kurze Distanzen für Arbeit, Einkauf, Freizeit ermöglichen und damit die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehr beeinflussen.
- Die ÖV- Anbindung an den Fernverkehr ist am Bahnhof Spiez attraktiv vorhanden mit konsequenten Anbindungen nach Thun / Bern.

### Vorhandene Konflikte /Defizite

Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist aktuell in Spiez hoch. Dies hat negative Auswirkungen für die Mobilität:

- Die hohen Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Attraktivität des Fuss- und Velonetzes (reduziertes Sicherheitsempfinden, Trennwirkung Strasse) und die Aufenthaltsqualität im Zentrum (zB. durch Lärm). Das vorhandene Potential auf den kurzen Distanzen wird nicht ausgeschöpft.
- Die erwartete Zunahme im Freizeitverkehr insbesondere in die Naherholungsgebiete könnten tendenziell zu einer Verschärfung der Parkplatzproblematik in den seenahen Gebieten (v.a. der Bucht) führen.
- Die für den Alltags- und Freizeitverkehr wichtige Verbindung Bahnhof – Zentrum – Bucht entspricht noch nicht ihrer Bedeutung. Es fehlt eine repräsentative, direkte Verbindung welche zum Flanieren und Aufenthalt im Zentrum einlädt.

## 4. Mobilitätsstrategie

In Anbetracht der Herausforderungen und in Abstimmung mit den übergeordneten Grundlagen (Kantonale 4-V-Strategie (Kapitel 2.3.2) und den Zielen Mobilität 2050 «Region der aktiven und kurzen Wege» des Entwicklungsraum Thun (Kapitel 2.4.2), wurde im Rahmen eines partizipativen Prozesses die Mobilitätsstrategie 2050 erarbeitet<sup>13</sup>. Einbezogen wurden die Spiezer Parteien, Ortsvereine und weitere Interessensgruppen.

Anh. 2 Die Mobilitätsstrategie wurde gesamtheitlich erarbeitet und setzt auf eine Strategie welche neben reinen Mobilitätszielen, die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Aspekte mitberücksichtigt. Sie besteht aus 4 Stossrichtungen sowie mehreren strategischen Leitsätzen (siehe Anhang 2).

### 4.1 Stossrichtungen

#### **Einladend: Einladend für alle**

Menschen aller Generationen sollen sich eingeladen fühlen, in Spiez zu wohnen, zu arbeiten oder Ferien und Freizeit zu verbringen. Sie sollen in Spiez alles finden, was sie zum Leben und Arbeiten brauchen. Der öffentliche Raum im Zentrum und in den Bäuerten lädt zum Verweilen ein, ermöglicht Begegnungen und ein florierendes lokales Gewerbe. Ein sorgfältiger Umgang mit Naherholungsräumen ist zentral. Auch kurze Wege und ein bewusster Umgang mit dem begrenzten Platz tragen zu einem attraktiven und lebendigen Spiez bei.

#### **Bedürfnisgerecht: Auf Spiezer Bedürfnisse zugeschnitten**

Infrastruktur und Angebote fürs Unterwegssein sollen sich an den Bedürfnissen der Menschen und des lokalen Gewerbes orientieren. Dafür braucht es attraktive Verbindungen zwischen den Bäuerten und Spiez; hierbei hat der Veloverkehr Priorität. Der öV und die geteilte Nutzung von Verkehrsmitteln werden gefördert, zum Beispiel mit Sharing-Angeboten von Autos, Velos, E-Bikes oder Lastenvelos. Wege werden möglichst zeitunabhängig und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Die Menschen sind selbständig und sicher mobil.

#### **Nachhaltig: Vielfältig und langfristig im Sinne der Nachhaltigkeit**

Spiez setzt auf eine Mobilität, welche ökologische, soziale und wirtschaftlich Aspekte berücksichtigt und auch künftigen Generationen eine lebenswerte Zukunft ermöglicht. Dazu gehören die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs. Als Ergänzungen zum klassischen öffentlichen Verkehr sind Lösungen mit flexiblen Abfahrtszeiten und variablen Haltestellen vorgesehen. Bei Motorfahrzeugen sind umweltfreundliche Antriebsformen zu fördern.






#### **Gemeinsam: Gemeinsam packen wir's an**






Die Mobilitätsstrategie dient als Grundlage für die laufende Überarbeitung des Verkehrsrichtplans, der seinerseits konkrete Massnahmen enthalten wird. Dabei sieht die Gemeinde einen Dialog mit der Bevölkerung zu den brennenden Verkehrsthemen vor. Langfristig soll die Bevölkerung der Gemeinde Spiez gemeinsam eine neue Mobilitätskultur anstreben. Die einsetzende Automatisierung und Vernetzung der Mobilität und die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden, Region und Kanton verstehen sie dabei als Chance.

<sup>13</sup> Erarbeitung der Mobilitätsstrategie und Begleitung des Prozesses wurde durch das Büro für Mobilität sichergestellt.

## 4.2 Leitsätze und Bezug zur regionalen Zielsetzung

Die erarbeiteten Leitsätze konkretisieren die gemeinsam erarbeiteten Stossrichtungen und stellen gleichzeitig auch einen Bezug zur Zielsetzung der regionalen Strategie der aktiven und kurzen Wege her.

Leitsätze						
		Verkehrsreduzierende Raumnutzung fördern	Verkehrsreduzierende Verhaltensweisen unterstützen	Bestehende Verkehrsnetze effizienter nutzen	Verkehrsraum attraktiver und sicherer gestalten	Kostenwahrheit im Verkehr erhöhen
Die Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen und auf kurze Wege ausrichten	Einladend	x				
Ein vielfältiges Angebot für Produkte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs anstreben: In Spiez findet man alles, was man zum Leben und arbeiten braucht.		x	x			
Öffentliche Räume im Zentrum und in den Bäuerten so gestalten, dass die Aufenthaltsqualität hoch ist, zum Beispiel durch Begrünung oder Sitzgelegenheiten. Dies lädt zum Verweilen ein, ermöglicht Begegnungen und kommt auch dem Gewerbe zu Gute.					x	
Der öffentliche Raum steht vielfältigen Nutzungen zu Verfügung. Mit dem eingeschränkten Gut sorgfältig umgehen. Flächenintensive Nutzungen (wie z.B. Parkierung) effizient und platzsparend organisiert. Die Chancen der Automatisierung hierfür nutzen.				x		
Coworkingmöglichkeiten in der Gemeinde fördern, um Spiez nicht nur als attraktiven Wohnort zu stärken, sondern auch als Tourismusort (> Ort für Workation).			x			
Spiez ist für seine Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Feriengäste ein Ort mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.					x	
Bestehende Naherholungsräume bewahren, aufwerten sowie neue schaffen. Eine Freizeitmobilität fördern, die Fahrten bündelt und «aktives Vorankommen» begünstigt.					x	

		    				
<b>Leitsätze</b>						
Es bestehen attraktive Verbindungen zwischen den Bäuerten und Spiez. Hierfür priorisiert Spiez den Veloverkehr und fördert den kollektiven Verkehr.	<b>Bedürfnisgerecht</b>				x	
Verkehrsmittel und Angebote werden attraktiv vernetzt. Wege werden so zeitunabhängig und multimodal zurückgelegt. Bedürfnis- und standortgerechte Mobilitätshubs ermöglichen das nahtlose Umsteigen vom einen zum anderen Verkehrsmittel.				x		
Mit attraktiven Sharing-Angeboten eine vielseitige Mobilität ermöglichen und dem zunehmenden Bedürfnis für «Nutzen statt Besitzen» Rechnung tragen.			x			
Bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen und Mobilitätsangeboten die gesellschaftliche Vielfalt berücksichtigen und damit ermöglichen, dass möglichst viele Menschen selbstständig und sicher mobil sein können.					x	
Den MIV auf Spiez' Strassen reduzieren. Konkret orientiert sich Spiez an folgenden Zielwerten bzgl. Verkehrsbewegungen : zu Fuss ↗   Velo ↗↗   ÖV ↗↗↗   MIV ↘↘	<b>Nachhaltig</b>		x			
Sichere, hindernisfreie, attraktive und verlässliche Infrastrukturen und Angebote sowohl für den Fuss- und Veloverkehr, als auch für den öV und den öIV schaffen. Dies auch als Alternative zum MIV.					x	
Die Gemeinde prüft die Einführung von flexiblen On-Demand Lösungen als Ergänzung zum ÖV, wo dieser nicht wirtschaftlich oder attraktiv betrieben werden kann.						x
Im Regional- und Fernverkehr den öffentlichen Verkehr stärken, indem attraktive Angebote für die erste und letzte Meile zum Bahnhof geschaffen werden.				x		
Bei Motorfahrzeugen umweltfreundliche Antriebsformen fördern.						x
Vorhaben initiieren und fördern, die Warenströme im Güterverkehr für die letzte Meile bündeln und auf emissionsarme Transportmittel verlagern.				x		
Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient befriedigen und den volkswirtschaftlichen Aspekten dabei Rechnung tragen.						x
Mobilitätsangebote sind für alle zugänglich, belasten die Lebensqualität minimal und stärken die Gesundheit der Menschen.			x			

## Leitsätze






						
Digitalisierung und Automatisierung der Mobilität als Chance verstehen und Entwicklungen in diesem Bereich proaktiv verfolgen. Dabei verliert die Gemeinde Spiez die Gemeinschaft nicht aus den Augen.	Gemeinsam					x
In Spiez eine Kultur aufbauen, in der man einander zuhört, gemeinsam neue, flexible Lösungen ausprobiert, aus den Erfahrungen lernt und Ziele laufend überprüft.					x	
Investitionen in Infrastrukturen im Sinne der Zukunftsfähigkeit hinterfragen. Bei Unsicherheit, wieweit sich Investitionen angesichts des rasanten Wandels der Mobilität lohnen, auf flexible Lösungen setzen und Varianten mit Optionen für die spätere Umnutzung bevorzugen.				x		
Die Bevölkerung, das Gewerbe und weitere Stakeholder in die Mobilitätsplanung einbeziehen.			x			
Die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden sowie Region und Kanton fördern.			x			
Die Mobilität verändert sich mit hohem Tempo. Die Gemeinde Spiez bleibt diesbezüglich à jour. Dieses Knowhow ermöglicht eine laufende Überprüfung und ggf. Anpassung der Mobilitätsstrategie.		x	x	x	x	x
Die Mobilitätsstrategie wird, durch Einbezug in Instrumenten und Projekten, von der Politik und der gesamten Gemeindeverwaltung getragen und umgesetzt.		x	x	x	x	x

Tabelle 2 – Leitsätze der Mobilitätsstrategie

## 5. Konzept

Die in der Mobilitätsstrategie festgelegten Stossrichtungen und Leitsätze fliessen in das Konzept des Verkehrsrichtplans ein.

Im Konzept werden:

- die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erläutert
- die Grundzüge der einzelnen Konzeptinhalte für die verschiedenen Verkehrsmittel beschrieben.

### 5.1 Übergeordnete Konzeptbestandteile

#### 5.1.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte sowie die Nutzungsdurchmischung beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Mobilitätsangebot ist sicherzustellen, um die gesetzten Ziele zu verkehrsreduzierender Raumnutzung und Verhaltensweisen zu erreichen.

Gemäss Kapitel 3 zur räumlichen Eingliederung strebt die Gemeinde Spiez ein moderates und qualitätvolles Wachstum der Bevölkerung (ca. + 750 EW) in den nächsten 15 Jahre an. Das Wachstum soll ausschliesslich über die bestehenden Reserven und über die Siedlungsentwicklung nach Innen im bestehenden und gut erschlossenen Siedlungsgebiet sichergestellt werden.

Im Gültigkeitshorizont des Verkehrsrichtplans sind keine Einzonungen vorgesehen<sup>14</sup>. Die notwendigen Reserven dafür sind gegeben:

- ca. 17ha unbebaute Bauzone
- ca. 46ha Innenreserven

Sollten im Abtausch mit bestehenden Reserven doch Einzonungen geplant werden, sind die Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung gemäss kt. Richtplan, Massnahmenblatt A\_01 einzuhalten.

#### **Siedlungsentwicklung nach Innen - Revision Nutzungsplanung**

Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist zur Förderung einer verkehrsreduzierenden Raumnutzung zu priorisieren. Höhere Dichten und Nutzungsmischungen ermöglichen kurze Distanzen für Arbeit, Einkauf und Freizeit und tragen somit dazu bei die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu beeinflussen. Um diese Entwicklung zu unterstützen, überprüft die Gemeinde im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung die rechtlichen Bestimmungen, um die Verdichtungsmöglichkeiten und Nutzungsmischungen an zentralen Orten gezielt zu verbessern. Die Siedlungsentwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen soll v.a. an Orten mit guter Anbindung an den ÖV und in Fuss- oder Velodistanz vom Bahnhof Spiez gefördert werden. Damit werden die Grundlagen geschaffen, dass das künftige Angebot (Netze Fuss- und Veloverkehr, MIV und ÖV-Linien) die erwartete Verkehrsnachfrage (Kapitel 3) bewältigen kann.

Zudem setzt sich die Gemeinde im Rahmen ihrer sonstigen Möglichkeiten für ein vielfältiges Angebot für Produkte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ein. Sie ergreift dabei wo möglich auch Massnahmen ausserhalb des Fachbereichs Verkehr zur Unterstützung einer verkehrsreduzierenden Verhaltensweise: z.B. durch die Förderung von Co-Working-Angeboten.

#### **Zonen mit Planungspflicht und unbebaute Bauzonen**

Mittels des Instruments der Zonen mit Planungspflicht (ZPP) formuliert die Gemeinde ihre Anforderungen an Neu- und Umbauten im Bereich umweltverträgliche und flächeneffiziente Mobilität. Die bestehenden unbebauten Bauzonen erfüllen mehrheitlich die kantonalen Anforderungen an die Erschliessung. Verbesserungen der ÖV, Fuss- und Veloerschliessungen (siehe Massnahmenblätter ÖV, Fuss- und Veloverkehr) werden wo Handlungsbedarf vorliegt, angestrebt.

<sup>14</sup> Die Gemeinde Spiez ist eine von 5 Gemeinden in der Agglomeration Thun, die gemäss Entwurf AP5 aufgrund ihrer Reserven rechtlich keine Einzonungen vornehmen können.

## Zentrale Orte interdisziplinär entwickeln

Die zentralen Orte von Spiez – Bahnhof, Zentrum und Bucht – sind starken Nutzungs- und Interessenkonflikten ausgesetzt. Es gilt verschiedene Bedürfnisse abzustimmen. Die Räume sollen sich städtebaulich entwickeln und qualitativ voll verdichtet werden. Gleichzeitig besteht ein hohes Interesse an Frei- und Naturräumen. Lösungen für diese Gebiete können nicht nur aus einer Sicht erarbeitet werden, da es im Spannungsfeld immer um Abwägungen und das Gleichgewicht geht. Städtebauliche, freiräumlich und erschliessungstechnisch ist eine gemeinsame Vision zu entwickeln. Im Rahmen Verkehrsrichtplan können daher für diese Orte keine spezifischen Empfehlungen ausgearbeitet werden. Im Bezug auf die übergeordneten Zielsetzungen werden jedoch Empfehlungen formuliert. Die Ausarbeitung und die Aushandlungen sind interdisziplinär und unter Berücksichtigung dieser vielseitigen Abhängigkeiten anzugehen.

## 5.1.2 Bestehende Verkehrsnetze effizient und umweltverträglich nutzen

Der öffentliche Raum ist ein eingeschränktes Gut. Die Gemeinde Spiez legt Wert auf eine flächeneffiziente und umweltverträgliche Nutzung des Raumes, damit Kulturland, Frei- und Naherholungsräume langfristig geschützt werden können. Dieser bewusste Umgang trägt zu einem attraktiven und lebendigen Spiez bei.

### Umweltverträgliche Mobilität fördern

Auf einer strategischen Ebene bekennt sich die Gemeinde Spiez mit der Zertifizierung als Energiestadt seit 2006 und mit dem Beitritt zur schweizerischen Klima- und Energiecharta der Städte und Gemeinden (2021) seit längerem bereits zu einer umweltverträglichen Mobilität. Die Gemeinde bekräftigt damit ihren Willen, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu reduzieren. Das Konzept und die resultierenden Massnahmen sollen die Erreichung dieser Zielsetzung ermöglichen.

- Die Gemeinde setzt sich zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr im Zentrum zu reduzieren und fördert den Fussverkehr, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr.
- Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur umweltverträglichen Mobilität. Sowohl für Elektrovelos wie auch für Elektroautos und -lieferfahrzeuge wird entsprechende Infrastruktur bereitgestellt.
- Die Parkierung wird bedarfsgerecht angeordnet. Um Platz im öffentlichen Raum zu gewinnen, wird eine Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Sammelparkierungsanlagen angestrebt.
- Auf kurzen und mittleren Distanzen innerhalb der Gemeinde liegt der Fokus auf dem Fuss- und dem Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr und einer attraktiven Strassenraumgestaltung.
- Die Strassenräume werden in Spiez als Lebensräume verstanden. Menschen aller Generationen sollen sich sicher bewegen können. Bei Sanierungsprojekten werden Massnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas (zB. Bäume, Entsiegelung), der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität (für alle Jahreszeiten) laufend geprüft.



Abbildung 9 - Illustration Strassenraum als Lebensraum

### Aktuell kein weiterer Ausbau der Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr

Im Zeithorizont der Gültigkeit dieses Verkehrsrichtplanes wird auf die Aufnahme des in der Motion der SVP/FDP Fraktion geforderten Vollanschluss Faulensee verzichtet. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist eine Frage der Verhältnismässigkeit und der Begünstigten. Aus folgenden Gründen ist diese im vorliegenden Fall aktuell nicht gegeben:

- Strassenausbauten sollen gemäss den übergeordneten Zielsetzungen der Region nur für dringendste Engpässe geplant werden und wenn andere Lösungsansätze zu wenig Wirkung zeigen. Nach diesen Grundsätzen plant auch das Bundesamt für Strassen seine Ausbauschritte. Diese Bedingung ist in Spiez gemäss Antwortschreiben des ASTRA (Juli 2019) nicht gegeben.
- Langer Planungsprozess: Von der Idee bis zur Realisierung muss mit einer Zeitspanne von mehr als 15 Jahren gerechnet werden. Das Vorhaben müsste zuerst in den kantonalen Planungsinstrumenten: kantonale Mobilitätsstrategie und kantonaler Richtplan aufgenommen werden. Der Kanton müsste vor Eingabe beim Bund zudem eine Zweckmässigkeitsuntersuchung durchführen. Die Erfolgchancen eines solchen Prozesses sind unter Anbetracht der sehr lokalen Auswirkung eines solchen Anschlusses minimal.
- Der Anschluss soll gemäss Motion v.a. den Durchgangsverkehr im Zentrum reduzieren. Dabei handelt es sich gemäss Analysen mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern zu grossen Teilen um lokale Verkehrsbeziehungen, mit einem grossen Potenzial zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel.
- Um ein möglichst grosses Potenzial an zukünftigen Nutzenden am Anschluss zu erreichen, bräuchte es im Zentrum flankierende verkehrsbeschränkende Massnahmen (z.B. Beschränkung Durchfahrtsverkehr mittels einer definierten Pflichtaufenthaltsdauer<sup>15</sup>). Eine solche Massnahme wäre zur Reduktion des Verkehrs im Zentrum sehr effektiv, könnte jedoch auch zu einer Attraktivierung des Einkaufens in grossen Einkaufszentren beim Anschluss Thun-Süd (und somit zu einer ungewollten Verschlechterung für das Gewerbe) sowie allgemein zu einer Attraktivierung des individuellen motorisierten Verkehrs führen)
- Der Anschluss bedingt den Bau einer neuen Zugangsstrasse. Neben den hohen Kosten bedeutet dies v.a. auch den Verlust von wertvollem Kulturland sowie eine Verschiebung der negativen Auswirkungen vom Verkehr in einen Ortsteil von Spiez, der heute weitgehend davon befreit ist.

Das aktuelle Strassennetz ist mit den angedachten Massnahmen zur Verbesserung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr in der Lage die zukünftige Verkehrsnachfrage abzuwickeln.

Gestützt auf den Beschluss des Gemeinderats vom 12. Mai wurde eine Zweckmässigkeitsprüfung eines zusätzlichen Vollanschlusses Faulensee in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Je nach Ergebnis dieser Zweckmässigkeitsprüfung kann die entsprechende Motion begründet abgeschrieben oder ein langfristiger Planungsprozess zur Integration der Massnahme in übergeordnete Planungsinstrumente eingeleitet werden. Da dieser Prozess über den Zeithorizont des vorliegenden Verkehrsrichtplans hinausgeht, bleibt die Kernaussage gültig, dass in den nächsten 15 Jahre Massnahmen ohne zusätzliche Strasseninfrastruktur benötigt werden. Die im Richtplan enthaltenen Massnahmen sind im Sinne der Mobilitätsstrategie weiterhin prioritär umzusetzen.

<sup>15</sup> Analog des umgesetzten Systems in Cham als flankierende Massnahme zur Umfahrung Cham

### 5.1.3 Multimodale und vernetzte Mobilität

Abb. 9 Spiez setzt gemäss seiner Mobilitätsstrategie auf eine Mobilität, welche ökologische, soziale und wirtschaftlich Aspekte berücksichtigt und auch künftigen Generationen eine lebenswerte Zukunft ermöglicht. Die Erreichbarkeit von Spiez wird multimodal und für alle sichergestellt. Die Vorteile jedes Verkehrsmittels abhängig vom Zweck und der Distanz werden gestärkt und deren Potenzial genutzt.

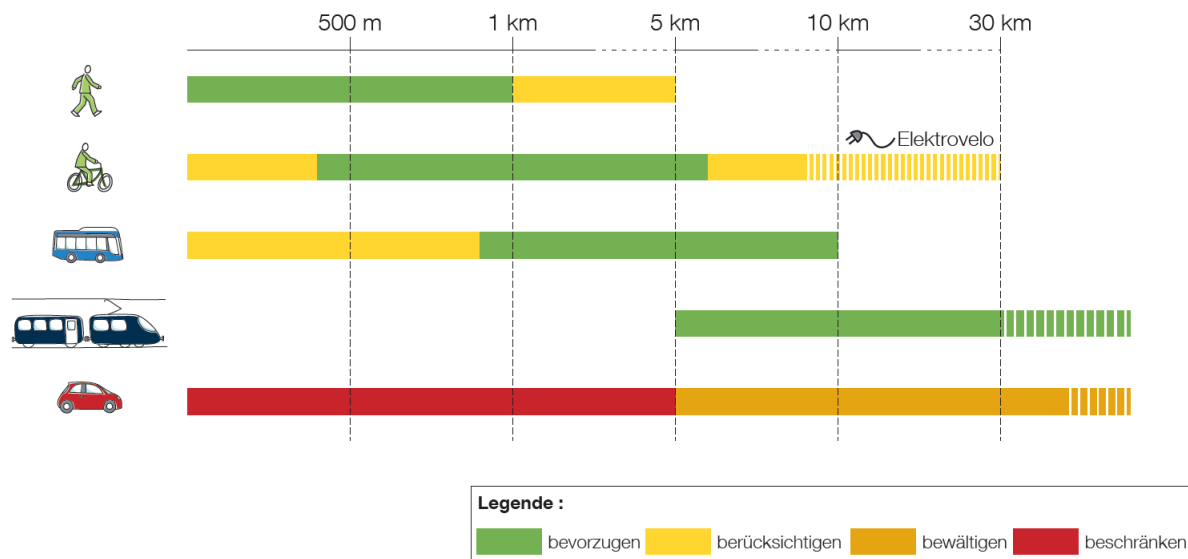


Abbildung 10 - Relevanz der verschiedenen Verkehrsmittel je nach zurückzulegender Distanz

- Zentrale Orte werden für den Fussverkehr besonders attraktiv gestaltet und sind gut vernetzt. Kurze Wege und direkte Vernetzung fördern den Fussverkehr und die nachhaltige Feinerschliessung.
- Ein sicheres und attraktives («als sicher empfundenes») Velonetz im Zentrum und zwischen dem Zentrum, den Bäuerten und den Nachbargemeinden stellt die Verbindung zwischen den Quell- und Zielorten auf kurzen und mittleren Distanzen sicher.
- Spiez profitiert auch in Zukunft von seinem zentralen Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und baut diese Stärke weiter aus. Die direkten Zugverbindungen nach Thun, Interlaken, Bern und Visp, sowie in weitere Schweizer und europäische Städte bieten eine optimale Anbindung für Spiez als Wohn- / Arbeits- und Tourismusgemeinde.
- Ein dichtes und zuverlässiges Busnetz erschliesst wichtige Ziel- und Quellorte von Spiez im Radius von 1-10km und verbindet Spiez mit den angrenzenden Gemeinden. Der Bus ist damit eine attraktive Ergänzung und Alternative zum Velo für mittlere Distanzen. In Zusammenarbeit mit der Region werden innovative und gemeindeübergreifende Lösungen periodisch geprüft, getestet und ins Angebot aufgenommen.
- Von den Quellorten erreicht man das übergeordnete Strassennetz direkt. Die verkehrsberuhigten Quartiere werden von negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt.
- Die bereits heute bestehenden Sharing-Angebote (z.B. Car-Sharing, Veloverleihsystem), werden ausgeweitet und etablieren sich zunehmend in der täglichen Mobilität. Damit kann die Nutzung eines Verkehrsmittels (statt das Besitzen) gestärkt werden.

## 5.2 Fussverkehrskonzept

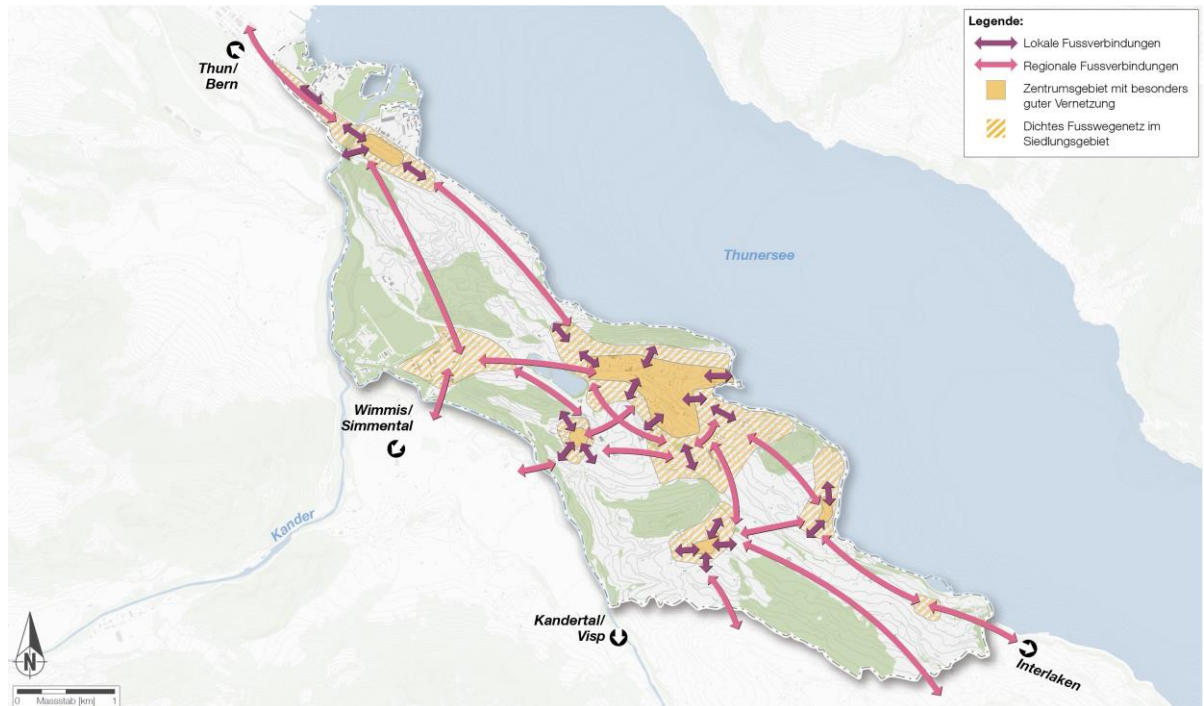


Abbildung 11 – Fussverkehrskonzept

Die meisten Autofahrenden und ÖV-Nutzenden legen eine Teilstrecke auch zu Fuss zurück und werden so zu Fussgängern / zu Fussgängerinnen. Dieser zentralen Bedeutung des Fussverkehrs wird im Verkehrsrichtplan Rechnung getragen und der Fussverkehr als Verkehrsmittel für alle an wichtigen und zentralen Orten priorisiert. Spiez ist kompakt und weist durch die kurzen Wege im Zentrum ein hohes Fussverkehrspotenzial auf. Indem ein Fussnetz definiert und Massnahmen zu dessen Ausgestaltung festgelegt werden, soll dieses Potenzial optimal genutzt werden. Der Verkehrsrichtplan geht auf die Bedürfnisse aller zu Fussgehenden – von Schulkindern über Einkaufende zu älteren Personen ein.

### Eckpunkte Fussverkehr

- Der Fokus liegt lokal auf den alltäglichen Verbindungen: Vernetzung von Wohn- und Arbeitsorten, Zugänge zu Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Wichtige Zielorte sind direkt mit einem dichten Grundnetz und einer besonders attraktiven und sicheren Ausgestaltung erschlossen.
- Regional ist das Netz auf die Verbindungen zwischen den Bäuerten und den Nachbargemeinden sowie auf Freizeitverbindungen und in die Grünräume ausgelegt. Die Naherholungsräume sollen für alle gut zugänglich sein.
- Der Fussverkehr wird, wo immer möglich, separat von den anderen Verkehrsmitteln geführt, auch vom Veloverkehr: Mit der Verbreitung von Elektrovelos haben die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fussverkehr und Veloverkehr zugenommen. Die Sicherheit insbesondere des Fussverkehrs ist auf schlecht ausgestalteten gemischten Flächen gefährdet. Ist eine getrennte Führung nicht möglich, muss die geteilte Fläche ausreichend breit sein und die Geschwindigkeitsunterschiede durch eine entsprechende Regelung (Begegnungszone oder Tempo 30) möglichst tief gehalten werden.

## 5.2.1 Netzhierarchie im Teilrichtplan Fussverkehr

### Übergeordnete Festlegungen<sup>16</sup>

-  Wanderland
-  Kantonale Haupt- und Ergänzungswanderrouen } Berner Wanderwege

- Das Wanderland ist ein auf Bundesebene festgelegtes Netz von SchweizMobil, einer Stiftung, welche sich für den muskelbetriebenen Verkehr für Freizeit und Tourismus in der Schweiz einsetzt. SchweizMobil koordiniert die Konzeption, den Bau und die Wegweisung dieser Routen und legt diese mit den zuständigen Behörden fest.
- Die Berner Wanderwege bestehen aus den kantonalen Haupt -und Ergänzungswanderrouen, welche im Sachplan Wanderrouennetz durch den Kanton Bern festgelegt sind. Die Gemeinde Spiez ist zuständig für die Planung, den Bau und den Unterhalt der Berner Wanderwege auf ihrem Gemeindegebiet.

Das Wanderland und die kantonalen Wanderrouen sind vorwiegend für die Freizeitnutzung vorgesehen und entsprechend geplant und ausgestaltet.

### Kommunale Festlegungen

-  Hauptnetz Fussverkehr
-  Basisnetz Fussverkehr
-  Uferweg

Das kommunale Fussverkehrsnetz besteht aus den zwei Hierarchiestufen Hauptnetz und Basisnetz, sowie dem Uferweg.

- Das **Hauptnetz** stellt ein dichtes Fusswegenetz im Siedlungsgebiet und wichtige lokale und regionale Verbindungen gemäss Fussverkehrskonzept sicher, sorgt für eine hohe Erschliessungsqualität und schafft direkte Verbindungen zwischen den Quartieren, den ÖV-Haltestellen und weiteren wichtigen Zielorten. Für das Hauptnetz wird prioritär eine attraktive und sichere Gestaltung angestrebt:
  - Ausgestaltung als separaten Fussweg oder breites Trottoir
  - Hindernisfrei
  - Wenn möglich vortrittsberechtigte Führung an Querungen
  - Ausstattung mit Beleuchtung und regelmässigen Sitz- und Abstützmöglichkeiten
  - Attraktive Gestaltung (z.B. Bäume, Grünflächen, Wasserelemente, Aufenthaltsorte), gut lesbar und bei Bedarf ausgeschildert
  - Winterdienst und betrieblicher Unterhalt: Prioritäre Behandlung
- Das **Basisnetz** ergänzt das Hauptnetz mit einem Fokus auf die lokale Erschliessung und den Anschluss ans Hauptnetz. Es dient der Feinerschliessung.
- Der **Uferweg** ist die wichtigste Freizeitverbindung für den Fussverkehr in Spiez. Der durchgängige und attraktiv ausgestaltete Weg entlang dem gesamten Seeufer von Spiez ist sowohl für den Tourismus als auch als zentraler Naherholungsraum für die Bevölkerung von hoher Bedeutung.

Die Abstimmung zum Netzkonzept Fussverkehr der Stadt Thun wurde sichergestellt.

<sup>16</sup> Übergeordnete Festlegungen bilden die Grundlage für die kommunalen Festlegungen, welche diese ergänzen. Die Gemeinde ist für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von übergeordneten Festlegungen nicht verantwortlich, kann sich jedoch bei den zuständigen Stellen für die Bedürfnisse der Gemeinde einsetzen.

## 5.3 Veloverkehrskonzept

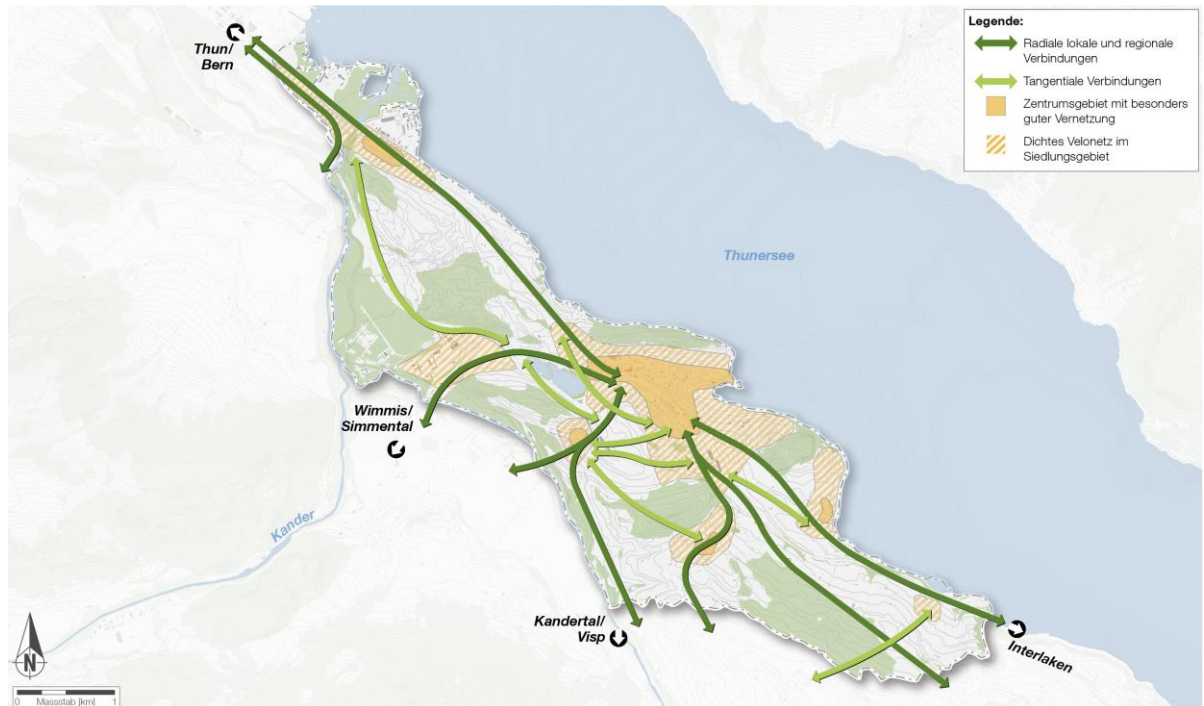


Abbildung 12 – Veloverkehrskonzept

Das Potenzial in der Förderung des Velos im Pendel- und Einkaufsverkehr ist hoch. Die zentrale Herausforderung ist die Topographie. Die Förderung des Veloverkehrs als Verkehrsmittel für mittlere Distanzen ist besonders mit der Verbreitung des Elektrovelos und der damit abgeschwächten Bedeutung der Topografie im Verkehrsrichtplan voranzutreiben.

Mit dem Verkehrsrichtplan werden die Grundsteine dafür gelegt, das Velo als schnelles, flächeneffizientes, nachhaltiges und gesundes Verkehrsmittel im Alltag zu etablieren. Alle Bäuerten von Spiez sowie Thun als wichtigen Arbeitsort der Spiezer und Spiezerinnen liegen in Velodistanz. Ein höherer Anteil an Veloverkehr trägt dazu bei, die Strassen zu entlasten, den Energie- und Flächenverbrauch des Verkehrs zu reduzieren, sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und die Gesundheit der Bevölkerung zu steigern.

### Eckpunkte Veloverkehr

- Das Velonetz baut auf kantonalen und kommunalen Hauptverbindungen auf, welche die wichtigsten Quell-/Zielbeziehungen in der Region und innerhalb von Spiez abdecken. Sie bilden die Basis für einen regionalen Alltagsveloverkehr als Alternative zum ÖV:

Regional:





- Thun – Gwatt – Einigen – Spiez – Faulensee – Interlaken
- Thun – Gwatt – Einigen – Spiezwiler – Wimmis
- Thun – Gwatt – Einigen – Spiez – Hondrich – Krattigen

Lokal: Anbindung Lattigen, Gemeindeverwaltung, Bucht, Sportanlagen

- Mit einem engmaschigen Grundnetz im Siedlungsgebiet werden direkte Wege ermöglicht und die Attraktivität des Veloverkehrs gefördert.
- Mit dem kommunalen Velonetz werden wichtige und direkte Verbindungen zwischen den Bäuerten und Quartieren geschaffen. Die Nebenverbindungen ergänzen die Hauptverbindungen, indem sie Quartierzentren, sowie wichtige Freizeit- und Naherholungsgebiete erschliessen.
- Mit regelmässig und nahe an den Zielorten angeordneten Veloabstellplätzen wird der Vorteil des Velos als Verkehrsmittel, mit dem man direkt «vor die Haustüre» fahren kann, gestärkt. Für die kombinierte Mobilität (Bike + Ride) stehen Abstellplätze am Bahnhof und an einzelnen Bushaltestellen im Fokus.

### 5.3.1 Netzhierarchie im Teilrichtplan Veloverkehr

#### Übergeordnete Festlegungen<sup>17</sup>

National:	Kantonal:
 Veloland SchweizMobil	 Hauptverbindungen
	 Basisnetz
	 Übrige Kantonsstrasse

- Das Veloland ist analog zum Wanderland ein auf Bundesebene festgelegtes Freizeit- und Tourismusnetz der Schweiz. SchweizMobil koordiniert die Konzeption, den Bau und die Wegweisung dieser Routen und legt diese mit den zuständigen Behörden fest.
- Auf kantonaler Ebene hat der Kanton Bern im Sachplan Veloverkehr<sup>18</sup> die Velowege von kantonaler Netzfunktion für den Alltags- und den Freizeitverkehr sowie Netzlücken festgelegt. Alltagsrouten werden je nach Velopotenzial und Bedeutung in verschiedene Hierarchiestufen differenziert<sup>19</sup>. Diese bestimmen dann, welche Standards bezüglich Führungsform und Ausgestaltung zu erfüllen sind.

Der Kanton ist zuständig für die Planung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der kantonalen Velowege (Art. 46 SG).

#### Kommunale Festlegungen

 Hauptverbindungen	 Abstellanlagen Velos (> 10 PP)
 Nebenverbindungen	 Bike and Ride

Das kommunale Veloverkehrsnetz ergänzt die übergeordneten kantonalen Velowege. Der kommunale Netzplan Veloverkehr besteht aus den zwei Hierarchiestufen Haupt- und Nebenverbindungen.

- Die Hauptverbindungen weisen ein hohes Potenzial auf und dienen der Verbindung von Spiez mit den Bäuerten und den Nachbargemeinden, sowie der Erschliessung des Bahnhofs und wichtiger Zielorte. Für die Hauptverbindungen wird eine attraktive und sichere Gestaltung angestrebt:
  - Ausgestaltung wo möglich als separate, breite Radwege und sonst als breite Radstreifen
  - Führung im Mischverkehr ausschliesslich auf Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen (< 3'000 Fahrzeuge / Tag) oder bei tiefen Geschwindigkeiten (Tempo 30).
- Die kommunalen Nebenverbindungen dienen der Verbindung zwischen den Bäuerten und Quartieren und ergänzen die Hauptverbindungen mit der Erschliessung von Freizeit- und Naherholungsgebieten.
- Veloabstellplätze: Die wichtigsten Ausbildungs-, Wirtschafts<sup>20</sup>- und Freizeitstandorte in der Gemeinde weisen attraktive, öffentlich zugängliche Abstellplätze für Velos auf. Bestehende und der Bedarf nach neuen Abstellanlagen mit > 10 PP wurden im Richtplan verortet.

<sup>17</sup> Übergeordnete Festlegungen bilden die Grundlage für die kommunalen Festlegungen, welche diese ergänzen. Die Gemeinde ist für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von übergeordneten Festlegungen nicht verantwortlich, kann sich jedoch bei den zuständigen Stellen für die Bedürfnisse der Gemeinde einsetzen.

<sup>18</sup> Der Sachplan Veloverkehr kann auf der Webseite der Stadt Bern eingesehen werden: [Sachplan Veloverkehr Kanton Bern](#)

<sup>19</sup> Die Einordnung wird momentan vom Kanton überarbeitet. Der neue Sachplan Veloverkehr befindet sich aktuell (Herbst 2024) in der öffentlichen Mitwirkung.

<sup>20</sup> Die Wirtschaftsstandorte beinhalten alle Standorte mit mehr als 30 Arbeitsplätzen.

## 5.4 Konzept Öffentlicher Verkehr

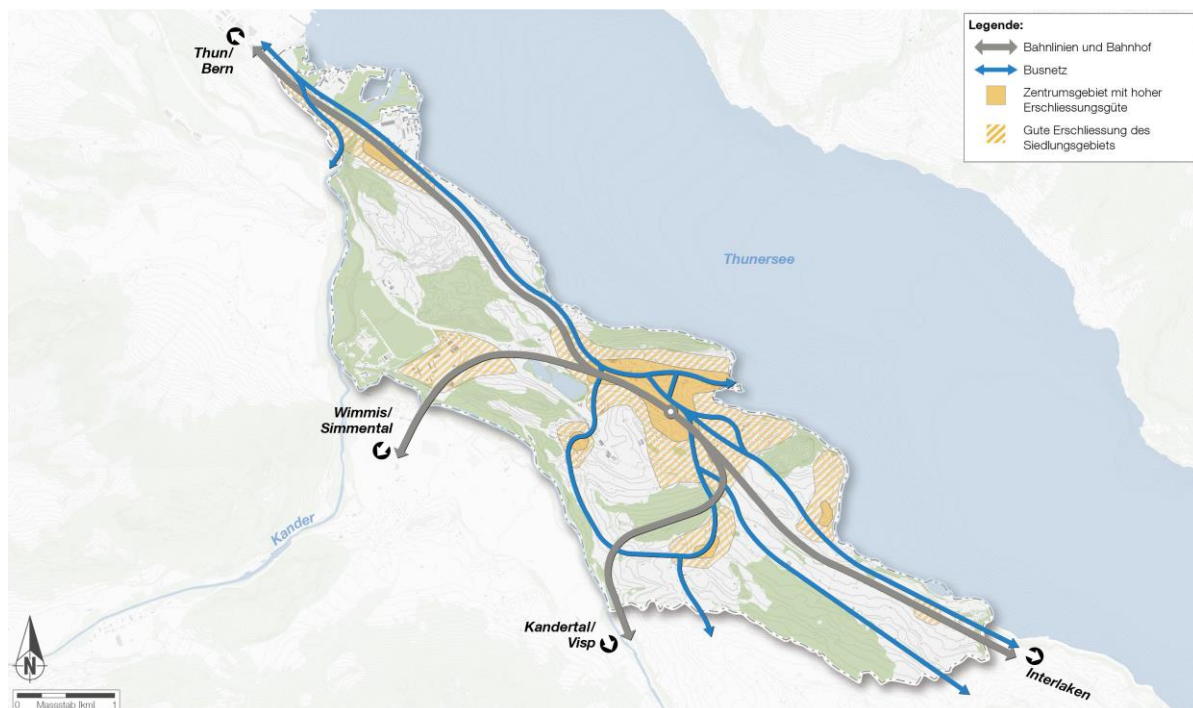


Abbildung 13 – ÖV-Konzept

















Die Rolle des öffentlichen Verkehrs ist für mittlere und lange Distanzen wie die Pendlerverbindungen nach Bern und Thun zentral. Die nationale und internationale Bedeutung des Bahnhofs stärkt die Bedeutung dieses Verkehrsmittels für die Gemeinde Spiez. Eine konsistente Förderung des öffentlichen Verkehrs ist unerlässlich zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Netto Null 2050 und der kantonalen 4-V-Strategie.

### Eckpunkte öffentlicher Verkehr

- Die Bahn und der Bahnhof Spiez bilden das Rückgrat der ÖV-Erschliessung. Als Drehscheibe ist der Bahnhof:
  - Multimodal gut erreichbar, insbesondere mit direkten und hindernisfreien Zugängen für Fuss- und Veloverkehr.
  - Ein repräsentativer Ankunftsort für Spiez: Er bietet Dienstleistungen und Services für den Alltag, sowie Informationen für Gäste und Touristen.
- Die Buslinien verbinden das Zentrum von Spiez mit den Bäuerten und den umliegenden Gemeinden. Das Angebot ist gut abgestimmt auf Nah- und Fernverkehrszüge am Bahnhof Spiez sowie auf das Fuss- und Velonetz der Gemeinden, mit möglichst direkten und attraktiven Zugängen zu den Haltestellen
- Die Schifflanlegestellen ergänzen das ÖV-Netz als attraktives, touristisches Angebot.

## 5.4.1 Netzhierarchie im Teilrichtplan öffentlicher Verkehr

### Übergeordnete Festlegungen<sup>21</sup>

	Bahnlinie	Buslinien:	 1	 61	 65
	Bahnhof		 55	 62	 66
	Schiffslinien		 60	 63	 210
	Schiffsanlegestelle	Mehr als drei Buslinien:			
	Hindernisfreie Bushaltestelle				
	Nicht hindernisfreie Bushaltestelle ohne Handlungsbedarf				

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Pfeiler der Mobilität und wird weitgehend von Bund und Kanton geplant (sowohl für den Regionalverkehr wie auch den Ortsverkehr) und aufeinander abgestimmt. So wird ein attraktives Angebot für die Bevölkerung sichergestellt.

- Der nationale und internationale Bahnverkehr wird auf nationaler Ebene festgelegt. Gemeinden, Regionen und Kantone können Veränderungen an Verbindungen und Fahrplan vorschlagen.
- Die Buslinien und Bushaltestellen von Spiez sind Teil des öffentlichen Regionalverkehrs. Die regionale Verkehrskonferenz Oberland-West ist für die Angebotsplanung zuständig. Die Gemeinde Spiez ist für die Bereitstellung der Infrastruktur auf den Gemeindestrassen (Haltestellen) verantwortlich.
- Die Planung der Schiffverbindungen auf dem Thunersee liegt in der Verantwortung der Schifffahrtsgesellschaft des Thuner- und Brienzersees.

<sup>21</sup> Übergeordnete Festlegungen bilden die Grundlage für die kommunalen Festlegungen, welche diese ergänzen. Die Gemeinde ist für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von übergeordneten Festlegungen nicht verantwortlich, kann sich jedoch bei den zuständigen Stellen für die Bedürfnisse der Gemeinde einsetzen.

## 5.5 Konzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)

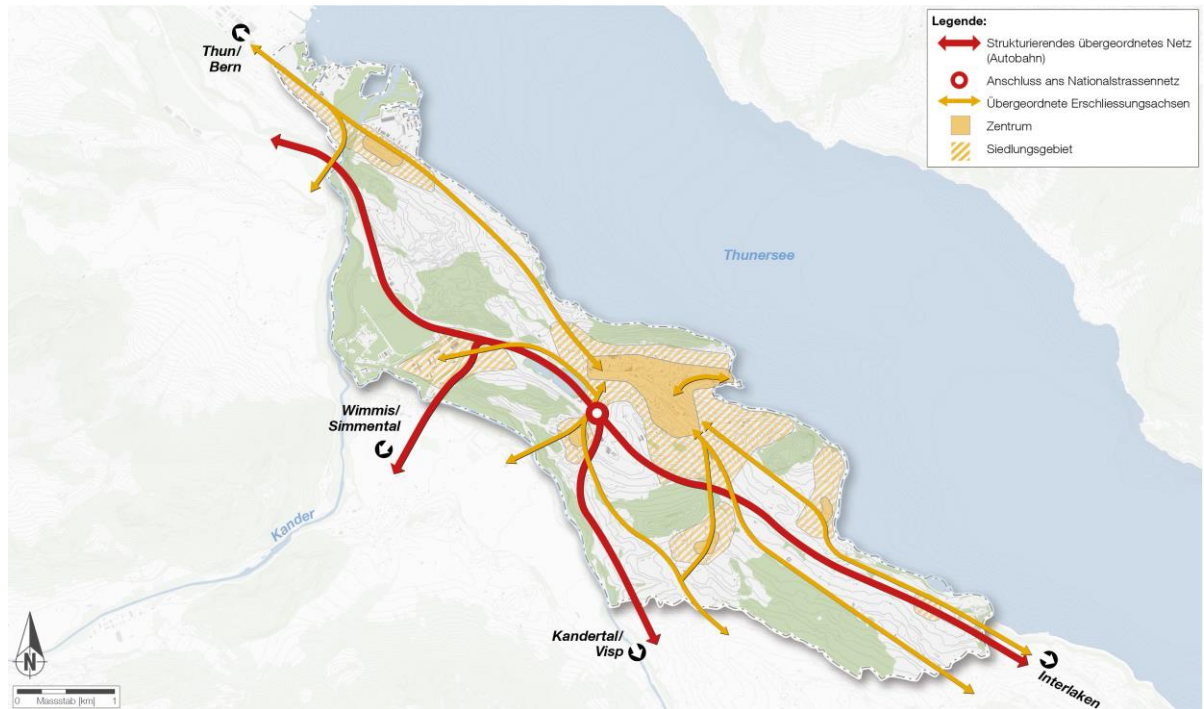


Abbildung 14 – MIV-Konzept

Der MIV spielt eine zentrale Rolle in der Mobilität der Gemeinde Spiez. Er trägt massgeblich zur Erreichbarkeit bei und ermöglicht es den Menschen, individuelle Bedürfnisse flexibel zu befriedigen, insbesondere in ländlicheren Gebieten oder zu Zeiten, in denen andere Verkehrsmittel weniger verfügbar sind.







Um die ambitionierten Ziele von Netto Null bis 2050 zu erreichen, ist es wichtig, den MIV als Teil eines integrierten Mobilitätsansatzes zu betrachten. Dies bedeutet, dass der Anteil des MIV am Modalsplit reduziert und gleichzeitig die Nutzung nachhaltigerer und flächeneffizienterer Verkehrsmittel gefördert werden muss. Die kantonale 4-V-Strategie (siehe Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2022), Kapitel 2.3.2) unterstützt diese Zielsetzung, indem sie eine Verlagerung von MIV-Wegen zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln fördert, ohne dabei die Bedeutung des MIV für die Gesamtmobilität zu missachten. Das MIV-Konzept baut auf diesen Stossrichtungen auf und zielt darauf ab, eine ausgewogenen Mobilitätsstrategie zu fördern, die sowohl individuelle Freiheit als auch Umweltziele berücksichtigt.

### Eckpunkte motorisierter Individualverkehr

- Das strukturierende (über-)regionale Netz mit der Autobahn und dem Vollanschluss zwischen Spiezwiler und Spiezmoos sowie dem Halbanschluss in Faulensee ist das Rückgrat des MIV-Netzes. Es übernimmt den Grossteil des Durchgangsverkehrs durch Spiez.
- Die kantonalen Hauptachsen stellen die Verbindung zwischen dem Zentrum und den Bäuerten sowie zwischen Spiez und den umliegenden Gemeinden sicher. Sie stellen eine gute Erreichbarkeit von Spiez und den wichtigsten Zielorten sicher.
- Das Zentrum und die Wohnquartiere werden von unnötigem Verkehr geschützt. Der Übergang von verkehrsorientierten Ausserortsbereichen zu siedlungsorientierten Innerortsbereichen wird anhand der signalisierten Geschwindigkeit und durch eine intuitiv verständliche Strassenraumgestaltung verdeutlicht.
- Spiez verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen.









## 5.5.1 Netzhierarchie im Teilrichtplan MIV

### Übergeordnete Festlegungen<sup>22</sup>

	Autobahn	Strassennetz Kt. BE (UESN):
		Kantonsstrassen Kat. B
		ausserorts (> 50 km/h)
		innerorts (50 km/h)
		Kantonsstrassen Kat. C
		ausserorts (> 50 km/h)
		innerorts (50 km/h)
		innerorts (< 50 km/h)

- Die Autobahnen werden auf nationaler Ebene festgelegt. Sie sind das Rückgrat des Strassennetzes und stellen die (über-)regionalen Verbindungen sicher und leiten den Durchgangsverkehr durch.
- Die Kantonsstrassen werden gemäss Art. 25, SG in die Kategorien A, B und C eingeteilt:
  - Kategorie A: Hauptstrassen im Sinne von Art. 12 ff. MinVG (Hauptstrassennetz, für das der Bund Beiträge gewährt. Strassen von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung.)
  - Kategorie B: Schliessen Städte und Ortschaften an das übergeordnete Netz an und verbinden diese Orte und Regionen miteinander.
  - Kategorie C: Verbinden Gemeinden mit den Kantonsstrassen der Kategorien A und B.

### Kommunale Festlegungen

Kommunale Sammelstrassen:		Parkplätze / Parkhäuser (> 30 PP)
 Hauptsammelstrassen (HSS)		Park and Ride
 Quartiersammelstrassen (QSS)		Öffentliche Ladestationen
 Tempo 30 Zone		Mobility-Station
 Begegnungszone (Tempo 20)		

- Die kommunalen Sammelstrassen stellen kommunale Verbindungen sicher und stellen die Groberschliessung von Quartieren sicher, um Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt auf die kantonalen Hauptstrassen zu leiten. Die Sammelstrassen werden gemäss Art. 2 StrV entsprechend ihrer Funktion und Lage unterteilt in:
  - Verkehrsorientierte Hauptsammelstrassen (HSS): Sie stellen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Fahrten abseits des übergeordneten Netzes sicher. In besiedelten Gebieten ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen.
  - Siedlungsorientierte Quartiersammelstrassen (QSS) sind vielfältig genutzte Strassenräume. Neben der Erschliessung für den MIV und dem Güterumschlag sind den anderen Verkehrsteilnehmenden sowie den sozialen Aspekten (zB. Raum für Begegnung) Rechnung zu tragen. Auf siedlungsorientierten Quartiersammelstrassen sind die signalisierten und gefahrenen Geschwindigkeiten tief.
- Die Erschliessungstrassen in den Quartieren sind flächendeckend verkehrsberuhigt und Teil der Tempo 30 Zone oder eine Begegnungszone.
- Parkierung: Im Teilrichtplan verortet sind alle:
  - Bestehenden öffentlich zugänglichen Parkplätze und Parkhäuser, die über mehr als 30 Parkfelder verfügen.
  - Bestehenden und mögliche Standorte zusätzlicher öffentlicher Car-Sharing-Standorte (Mobility)
  - Bestehenden und möglichen Standorte zusätzlicher öffentlicher Ladestationen

<sup>22</sup> Übergeordnete Festlegungen bilden die Grundlage für die kommunalen Festlegungen, welche diese ergänzen. Die Gemeinde ist für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von übergeordneten Festlegungen nicht verantwortlich, kann sich jedoch bei den zuständigen Stellen für die Bedürfnisse der Gemeinde einsetzen.

## 6. Massnahmen

### 6.1 Systematik

Im Verkehrsrichtplan wurden Massnahmen je Verkehrsmittel festgelegt und durchnummeriert:

- Fussverkehr 100, 101, ...
- Veloverkehr 200, 201, ...
- Öffentlicher Verkehr 300, 301, ...
- Motorisierter Individualverkehr 400, 401, ...

Massnahmen, welche nicht unabhängig von grösseren Planungen bearbeitet werden können, werden mit einer räumlichen Schwerpunktenummer bezeichnet:

- Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung Zentrum Ze01, Ze02, ...
- Drehscheibe Bahnhof Spiez Ba01, Ba02, ....
- Freiräumliche und verkehrliche Entwicklung Bucht Bu01, Bu02, ....

Für jedes Verkehrsmittel werden die Massnahmen in mehreren nach Themen gegliederten Massnahmenblättern zusammengefasst. Schwerpunktmassnahmen werden sowohl im Massnahmenblatt der betroffenen Verkehrsmittel, sowie auf dem Massnahmenblatt für den entsprechenden Schwerpunkt aufgeführt. Die Schwerpunktenummer ermöglicht es, auf den Massnahmenblättern der Verkehrsmittel eine Schwerpunktmassnahme und damit deren Abhängigkeit von anderen Entwicklungen zu erkennen.

#### Glossar Massnahmenblätter

##### Koordinationsstand:

- VO = Vororientierung Der Weg zum Ziel muss noch festgelegt werden. Eine Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.
- ZE = Zwischenergebnis Die Planung bzw. Koordination läuft. Über das Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten. Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.
- FS = Festsetzung Die Koordination ist abgeschlossen und die Beteiligten sind sich über die Massnahme einig. Es liegt ein Konsens oder ein Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

##### Verantwortlichkeiten:

- FF = Federführung
- B = Beteiligte
- B = Bund
- K = Kanton
- G = Gemeinde
- RVK = regionalen Verkehrskonferenz für Angebotsverbesserungen
- BLS = Bern-Lötschberg-Simplon Bahn
- A = ASTRA
- M = Mobility
- P = Private
- S = Schulen

## 6.2 Übersicht über die Massnahmenblätter

Übergeordnete Massnahmen	Nummer	Seite
Monitoring und Controlling Richtplan Mobilität	001-004	41
Mobilitätsmanagement	005-006	42

Fussverkehr	Nummer	Seite
Fussverkehr – Netzlücken	100-111	43
Fussverkehr – Strecken	112-117	44-45
Fussverkehr – Querungen	118-121	46

Veloverkehr	Nummer	Seite
Veloverkehr – Netzlücken	200-208	47-48
Veloverkehr – Strecken	209-215	49-50
Veloverkehr – Knoten	216-220	51
Veloverkehr – Parkierung	221-223	52
Veloverkehr - Veloverleihsystem	224-225	53

Öffentlicher Verkehr	Nummer	Seite
Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserung	300-303	54
Öffentlicher Verkehr – ÖV-Haltestellen	304-307	55

Motorisierter Individualverkehr	Nummer	Seite
Motorisierter Individualverkehr – Betrieb und Gestaltung von Strassen	400-407	56
Motorisierter Individualverkehr – Zweckmässigkeitsprüfung Vollanschluss Faulensee	408	57
Motorisierter Individualverkehr – Parkierung	409-412	58
Motorisierter Individualverkehr – Smarte und nachhaltige Technologien	413-415	59
Motorisierter Individualverkehr – Elektromobilität	416-418	60

Massnahmen zu Schwerpunktsthemen	Nummer	Seite
Schwerpunkt – Drehscheibe Bahnhof Spiez	Ba	61
Schwerpunkt – Städtebau und Verkehr Zentrum	Ze	62-63
Schwerpunkt – Bucht	Bu	64

Tabelle 3 – Übersicht über die Massnahmenblätter

## 6.3 Massnahmenblätter

### Monitoring und Controlling Richtplan Mobilität

001-004

#### Ausgangslage

Sowohl die Nachfrage wie auch die Angebote nach Mobilität befinden sich in einem steten Wandel. Sowohl gesellschaftliche wie auch technische Entwicklungen können die Erwartungen und Möglichkeiten über die Jahre stark beeinflussen. Ein regelmässiges Monitoring und Controlling der Zielsetzungen und Massnahmen sind daher als Daueraufgabe ein integraler Bestandteil für eine erfolgreiche Steuerung der Herausforderungen in der Mobilität.

#### Zielsetzung

Das Monitoring ermöglicht der Gemeinde regelmässig, methodisch, vergleichbare Daten zur Verkehrsentwicklung in der Gemeinde zu erheben. Mit dem Controlling können der Umsetzungsstand der Massnahmen und die Erreichung der Zielsetzungen verfolgt und bei Bedarf gesteuert werden.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	001	Monitoring-Konzept: Festlegen und periodische Überprüfung der Indikatoren (durch zB. periodische Verkehrserhebungen aller Verkehrsmittel an definierten strategischen Orten, Fahrzeugbestand, gefahrene Geschwindigkeiten, Unfallstatistik..)*	VO	G	-
	002	Controlling-Konzept: Erstellung eines Zeitplans für die Finanzierung, Planung und Umsetzung von Massnahmen, der regelmässig überprüft (Umsetzungsstand: Auf Kurs, nicht-Auf Kurs, abgeschlossen..) und ergänzt wird*	VO	G	-
	003	Für getroffene Verbesserungen wird eine Wirkungskontrolle durchgeführt und gegebenenfalls weitere Massnahmen festgelegt*	FS	G	-
	004	Berichterstattung zuhanden dem Gemeinderat zum Umsetzungsstand des Verkehrsrichtplans alle 2 Jahre*	FS	G	-

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

#### Grundlagen und Abhängigkeiten

001: Diverse Grundlagen zB. Mikrozensus Mobilität und Verkehr, BfS Fahrzeugbestand  
002-004: Richtplan Verkehr

## Mobilitätsmanagement

005-006

### Ausgangslage

Die Nachfrage nach Mobilität steigt. Das Mobilitätsverhalten und die gewählten Verkehrsmittel hängen stark mit dem vorhandenen Angebot und den persönlichen Präferenzen und eingespielten Routinen ab. Durch proaktives Mobilitätsmanagement kann das Verkehrsverhalten beeinflusst werden. Die Gemeinde Spiez führt im Rahmen des Labels Energiestadt schon seit 2006 diverse Aktivitäten bezüglich Mobilitätsmanagements durch. Dabei handelt es sich um eine Daueraufgabe der Gemeinde.

### Zielsetzung

Das Mobilitätsmanagement trägt bei, nicht unbedingt notwendigen motorisierten Verkehr zu vermeiden, anstatt ihn zu bewältigen. Es zielt vornehmlich darauf ab, die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs oder anderen Formen umweltverträglicher und sozialverträglicher Mobilität zu verändern.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	005	Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung: Bewusstseinsbildung der Bevölkerung durch Information und Beratung (zB. durch die Erarbeitung von Kampagnen)*	ZE	G	-
	006	Betriebliches und arealbezogenes Mobilitätsmanagement: Förderung (durch Schaffung von Spielräumen und Anreizen) von Mobilitätsmanagement in grösseren Betrieben und im Rahmen von grösseren Entwicklungen*	VO	G	P

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

005: Grundlagen Energiestadt,  
006: Massnahme 412 und Massnahmen in Bezug auf Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

## Fussverkehr – Netzlücken

100-111

### Ausgangslage

Spiez hat in weiten Teilen der Gemeinde ein attraktives Fussverkehrsnetz. Situativ weist dieses Netz jedoch noch Lücken auf, dies weil keine Infrastruktur vorhanden ist oder die Infrastruktur nicht genutzt werden darf (zB. Privatstrasse - keine Wegrechte vorhanden). Umwege mindern die Attraktivität des Netzes für den Fussverkehr und führen dazu, dass auch auf kurzen Distanzen auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.

### Zielsetzung

Spiez besitzt im Siedlungsgebiet und zwischen den Bäuerten ein lückenloses Fussverkehrsnetz. Bei Zonen mit Planungspflicht werden, wo möglich und sinnvoll, öffentliche Wegführungen ergänzt. Direkte Verbindungen in einer fussverkehrsgerechten Maschenweite fördern den Fussverkehr und tragen zu einer Erhöhung des Fussverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen von Spiez bei.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	100	Die gemäss Teilrichtplan identifizierten Netzlücken werden geschlossen, um ein durchgängiges und direktes Wegenetz zu schaffen.*	VO	G	
	101	<b>Freizeit:</b> ■ Lücken des Uferwegs schliessen	FS <sup>a</sup>	G	P
	102	<b>Alltag:</b> ■ Neue Fuss-/Radwegverbindung entlang der Bahn zwischen Simmental- und oberer Bahnhofstrasse	ZE <sup>a</sup>	G	P BLS
	103	■ Fuss-/ Veloverkehrsbrücke über die Kander: Bruggstutz zum Stationsweg (Eisenbahnbrücke)	VO <sup>a</sup>	G	BLS
	104	■ Prüfung eines Wegerechts auf dem Muetliweg	ZE <sup>a</sup>	G	P
	105	■ Fuss- und Veloverbindung von der Unterführung Neumatte zur Industriestrasse	ZE	G	P
	106	■ Prüfung eines Wegerechts auf dem Lörtscherweg	VO	G	P
	107	■ Prüfen eines Wegerechts zwischen der Oberland- und Bahnhofstrasse	VO	G	P
	108	■ Prüfen eines Wegerechts zwischen der Oberen Bahnhofstrasse und der Kornmattgasse	VO	G	P
	109	■ Prüfen eines Wegerechts zwischen General-Guisanstrasse und Kirchweg beim Olvido	VO	G	P
	110	<b>Zonen mit Planungspflicht (ZPP):</b> ■ Durchgehende Fusswege über ZPP Bühl	VO	G	P
	111	■ Verbindung Stutzstrasse und Gumperstalwegs über ZPP Gumperstal	VO	G	P
		<b>Massnahmen in Verbindung mit Schwerpunktthemen:</b>			
	Ze1.2	■ Anbindung Wohnquartiere südlich des Bahnhofs	VO	G	P
	Ze1.3	■ Verbindungen Ebene Bahnhof – Ebene Zentrum	VO	G	BLS

<sup>a</sup> Die Massnahme war bereits Teil des VRP 1996 und wurde nicht oder nur teilweise umgesetzt.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

101: Gesetz über See- und Flußufer (SFG) | 102: Motion Zahner, Sanierung Simmentalstrasse (2026; Kantonsstrasse) / Überbauung Üechli | 103: Massnahme 201 | 105: Motion Wenger, Massnahme 206 | 110: ZPP Bühl | 111: ZPP Gumperstal

## Fussverkehr – Strecken

112-117

### Ausgangslage

Viele Wege werden in Spiez zu Fuss zurückgelegt, gerade auf kurzen Distanzen und in Kombination mit dem ÖV sind viele Spiezerinnen und Spiezer zu Fuss unterwegs. Nicht alle Verbindungen in Spiez ermöglichen heute allen eine selbständige und unabhängige Mobilität (fehlende Hindernisfreiheit, fehlende Fussweginfrastruktur, lange Distanzen ohne Sitzmöglichkeiten, ...) Ein attraktives, hindernisfreies und sicheres Netz trägt zur Förderung des Fussverkehrs auf kurzen Distanzen bei.

### Zielsetzung

Die Fusswege in Spiez sind hindernisfrei, attraktiv, sicher, intuitiv auffindbar und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität zu allen Jahreszeiten auf. Sie ermöglichen möglichst allen Nutzergruppen, unabhängig von Alter und Einschränkungen, eine uneingeschränkte Mobilität und sind entsprechend ausgestaltet.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	112	Bestehende Fussverbindungen werden wo möglich optimiert. Mit einer Schwachstellenanalyse werden Schwachstellen identifiziert und laufend ins Unterhaltsprogramm der Gemeinde eingeplant* <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzungen von fehlender Infrastruktur auf Strecken mit Mischverkehr</li> <li>■ Verbreiterung von Trottoirs und Gehwegen</li> <li>■ Sicherstellung eines hindernisfreien (Liftverbindungen, Rampen und Handläufe) und sicheren Angebots (der Geschwindigkeit und Verkehrsmenge angepasste Infrastruktur)</li> <li>■ Ergänzung von Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung</li> <li>■ Verbesserung der Signalisation, Orientierung sowie Lesbarkeit</li> <li>■ Schaffung von Orten mit erhöhter Aufenthaltsqualität (auch in Bezug auf die klimatischen Herausforderungen).</li> </ul>	FS	G	-
	113	Die Gemeinde überprüft zusammen mit den Schulen jährlich die Sicherheit auf den Schulwegen und ergreift bei Bedarf entsprechende Massnahmen.*	VO	G	S
	114	<b>Streckenverbesserungen auf kommunalen Strassen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dürrenbühlweg: Führungsform und Verkehrssicherheit zur Turnhalle überprüfen</li> </ul>	ZE <sup>a</sup>	G	-
	115	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gartenweg: Führungsform und Verkehrssicherheit v.a. an der Einmündung Seestrasse überprüfen</li> </ul>	VO	G	-
	116	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dorfstrasse in Einigen</li> </ul>	VO	G	-
	117	Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen <b>setzt sich die Gemeinde beim Strasseneigentümer für die Anliegen vom Fussverkehr ein.</b> Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Thunstrasse: Spiez, Kreuz bis Gesigenweg**</li> <li>■ Gwattstutz / Rosenweg / Brüggstutz**</li> <li>■ Aeschistrasse**</li> </ul>	FS	G	K, P

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist im Teilrichtplan nicht verortet.

<sup>a</sup> Die Massnahme war bereits Teil des VRP 1996 und wurde nicht oder nur teilweise umgesetzt.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
		<b>Massnahmen in Verbindung mit Schwerpunktthemen:</b>			
	Ze1.3	■ Fuss- und Veloverbindung (Lift) zwischen Kronenplatz und Ebene Bahnhof	ZE	G	K, P
	Bu1.2	■ Attraktive Fussverbindungen von der Bucht ins Zentrum	ZE	G	P

#### Grundlagen und Abhängigkeiten

Die Streckenmassnahmen sind wo immer möglich mit Querungsmassnahmen zu koordinieren.

## Fussverkehr – Querungen

118-121

### Ausgangslage

Spiez hat in weiten Teilen der Gemeinde ein attraktives Fussverkehrsnetz mit regelmässigen Verbindungen. Stark oder schnell befahrene Strassen haben eine trennende Wirkung und zerschneiden das Siedlungsgebiet. Fehlende Querungen führen zu Umwegen. Zu wenig sichere Querungsstellen mindern die Attraktivität des Fussverkehrs als «Verkehrsmittel» bzw. schränken die selbständige und unabhängige Mobilität ein.

### Zielsetzung

Spiez besitzt ein Fussverkehrsnetz mit direkten und sicheren Verbindungen. Querungen sind, wenn möglich, vortrittsberechtigt und liegen auf den Wunschbeziehungen des Fussverkehrs.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	118	Bestehende Verbindungen und Querungen werden optimiert, indem im Rahmen einer Schwachstellenanalyse und anschliessender Einplanung im Unterhaltsprogramm der Gemeinde: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ bekannte Sicherheitsdefizite identifiziert und behoben und</li> <li>■ Querungsdistanzen verkürzt werden</li> </ul>	FS	G	K
	119	Verbreiterung und attraktive Ausgestaltung der Unterführung Neumatte.	VO	G	A
	120	Prüfung des Zugangs auf das Trottoir der Hondrichstrasse und zur Bushaltestelle Spiez, Sibirienkurve von der Studweidstrasse und Verbesserung der Sicherheit des Fussverkehrs.	VO	G	-
	121	Bei Querungen auf <b>Kantonsstrassen</b> setzt sich die Gemeinde beim Strasseneigentümer für eine Verbesserung zugunsten des Fussverkehrs ein. Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lötschbergplatz**</li> <li>■ Bahnhofstrasse – Vorbereich Bahnhof**</li> <li>■ Fussgängerstreifen Primarschule Hofachern**</li> <li>■ Querungen bei den Bushaltestellen Kreuz und Spiezmoos**</li> </ul>	FS	G	K BLS

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Die Querungsmassnahmen sind wo immer möglich mit Streckenmassnahmen zu koordinieren.  
119: Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr – siehe auch Massnahmen 105, 206, 210, 218

## Veloverkehr – Netzlücken

200-208

### Ausgangslage

Das Velo eignet sich gut für Wege sowohl im Alltag als auch in der Freizeit in Spiez und Umgebung. Die Distanzen zwischen den Bäuerten und nach Thun können komfortabel mit einem Velo resp. E-Bike zurückgelegt werden. Das Velo ist flächeneffizient und erlaubt es, sehr nahe an den Zielort heranfahren zu können. Als Alternative zum MIV und als Ergänzung zum ÖV kann das Velo einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität in Spiez leisten. Situativ weisen die bestehenden Verbindungen fürs Velo jedoch noch Lücken auf, dies weil keine Infrastruktur vorhanden ist oder die Infrastruktur nicht genutzt werden darf (zB. Privatstrasse - keine Wegrechte vorhanden). Umwege mindern die Attraktivität des Netzes für den Veloverkehr.

### Zielsetzung

Spiez besitzt im Siedlungsgebiet und zwischen den Bäuerten respektive in Verbindung mit seinen Nachbargemeinden ein lückenloses Netz für den Alltagsverkehr mit direkten Verbindungen in einer velogerechten Maschenweite.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	200	Die gemäss Teilrichtplan identifizierten Netzlücken werden geschlossen, um ein durchgängiges und direktes Velonetz zu schaffen.	VO	G	
		<b>Konkrete Netzlücken:</b>			
	201	■ Fuss-/ Veloverkehrsbrücke über die Kander zwischen Bruggstutz und Stationsweg	VO	G	BLS
	202	■ Radweg Gesigen: fehlendes Teilstück südwestlich der Autobahn / Aufhebung des Fahrverbots ab Industriestrasse südlich der Autobahn	VO <sup>a</sup>	G	P
	203	■ Verlängerung von Massnahme 202 zwischen den Bahngleisen und den Stauweier bis Lattigen	VO	G	P, BLS
	204	■ Fehlendes Teilstück Fuss-/Radweg Üech-Simmentalstrasse: Neue Verbindung entlang Bahntrasse zwischen Simmentalstrasse / obere Bahnhofstrasse	ZE <sup>a</sup>	G	P, BLS
	205	■ Spiez Lattigen, Parallelführung zur BLS (kantonale Netzlücke)	ZE <sup>b</sup>	K	G,P, BLS
	206	■ Fuss- und Veloverbindung Unterführung Neumatte – Industriestrasse	VO	G	P
	207	■ Prüfung eines Wegerechts für die Verbindung Föhrenweg-Tannenweg (Privatstrasse)	FS <sup>a</sup>	G	P
		<b>Schematische Netzlücken:</b>			
	208	■ Veloverbindung südlich der Bahngleise in Lattigen – Verlagerung der kantonalen Netzlücke prüfen	VO	G	K, BLS

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

<sup>a</sup> Die Massnahme war bereits Teil des VRP 1996 und wurde nicht oder nur teilweise umgesetzt.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
		<b>Massnahmen in Verbindung mit Schwerpunktthemen:</b>			
	Ze1.2	■ Anbindung Wohnquartier südlich des Bahnhofs	VO	G	BLS
	Ze1.3	■ Fuss- und Veloverbindung zwischen Kronenplatz und Ebene Bahnhof	VO	G	K

#### Grundlagen und Abhängigkeiten

201: Massnahme 103  
 202: Postulat Zahner; Bei Umsetzung ist die Verlagerung der SchweizMobil Route zu prüfen  
 204: Motion Zahner; Sanierung Simmentalstrasse (2026; Kantonsstrasse) und Überbauung Üechli, Massnahme 102  
 205: Die Massnahme ist Teil des Sachplans Veloverkehr Kanton Bern  
 206: Motion Wenger, Massnahme  
 208: Massnahme 205

## Veloverkehr – Strecken

209-215

### Ausgangslage

Spiez weist ein grosses Potenzial für den Veloverkehr auf. Dieses kann jedoch nur ausgeschöpft werden, wenn das Velonetz über attraktive, sichere und direkte Infrastruktur verfügt. Breite, sicher ausgestaltete und intuitiv verständliche oder zumindest gut ausgeschilderte Strecken bilden ein zentrales Element davon. Aktuell weisen viele bestehende Verbindungen v.a. auf den Hauptachsen noch Defizite auf (fehlende oder zu schmale Infrastruktur für den Veloverkehr, grosse Geschwindigkeitsunterschiede zum MIV, ...) Ein attraktives und sicheres Netz trägt zur Förderung des Veloverkehrs auf kurzen Distanzen bei.

### Zielsetzung

Die Verbindungen für den Veloverkehr in Spiez sind durchgängig, attraktiv, sicher und direkt. Die Ausgestaltung ermöglicht ein sicheres und selbständiges Befahren für alle Nutzergruppen (von Schulkindern über die Freizeitnutzenden zu den schnellen Arbeitspendelnden).

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	209	Bestehende Veloverbindungen werden wo möglich optimiert. Mit einer Schwachstellenanalyse werden Schwachstellen identifiziert und laufend ins Unterhaltsprogramm der Gemeinde eingeplant: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzungen von fehlender Infrastruktur auf Strecken mit Mischverkehr</li> <li>■ Verbreiterung von heute zu schmaler Infrastruktur</li> <li>■ Prüfen der vortrittsberechtigten Führung der Veloverkehrsachse auf kommunalen Strassen (Velostrassen)</li> <li>■ Prüfen von Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit dort wo die Infrastruktur mit anderen Verkehrsmitteln geteilt werden müssen (zB. Temporeduktion, getrennte Fuss- und Veloflächen)</li> <li>■ Verbesserung der Signalisation von Routen.</li> </ul>	FS	G	
	210	<b>Streckenverbesserungen auf kommunalen Strassen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbreiterung des Fusswegs von der Neumattstrasse auf die Simmentalstrasse und Signalisierung als Fuss-/Radweg</li> </ul>	VO	G	A
	211	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Verlagerung der SchweizMobil Route westlich der Autobahn, damit Gesigen umfahren werden kann</li> </ul>	VO	G	P
	212	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Veloführung von der Thunstrasse auf die obere Bahnhofstrasse</li> </ul>	VO	G	BLS

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	213	Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen <b>setzt sich die Gemeinde beim Strasseneigentümer für die Anliegen vom Veloverkehr ein</b> . Sie unterstützt Region und Kanton bei der Umsetzung respektive bei Verbesserungen von regionalen und kantonalen Verbindungen. Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gwattstutz**</li> <li>■ Thunstrasse zwischen dem Gesigenweg und dem Lötschbergplatz**</li> <li>■ Bahnhofstrasse</li> <li>■ Simmentalstrasse zwischen dem Kreisel Spiezmoos und dem Autobahnanschluss**</li> </ul>	FS	G	K
	214	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Veloführung im Bereich des Autobahnanschlusses</li> <li>■ Simmentalstrasse Spiezwiler**</li> <li>■ Frutigen-/ Stegweidstrasse zwischen Spiezwiler und Hondrich**</li> <li>■ Oberland-/ Interlakenstrasse zwischen Kronenplatz und Faulensee**</li> <li>■ Krattigstrasse zwischen der Niesenbrücke und Krattigen**</li> </ul>	VO	A	K, G
	215	Die Gemeinde unterstützt den Kanton bei der Prüfung der Vorrangroute Spiez – Thun.	ZE <sup>b</sup>	K	G

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Die Streckenmassnahmen sind wo immer möglich mit Knotenmassnahmen zu koordinieren.

209: Massnahmen 105, 119, 206, 218

211: Nach der Realisierung von Massnahme 202

214: Massnahme 220

215: Sachplan Veloverkehr Kanton Bern

## Veloverkehr – Knoten

216-220

### Ausgangslage

Spiez hat in weiten Teilen der Gemeinde ein durchgängiges Veloverkehrsnetz in velogerechter Maschenweite. Strecken allein bilden kein sicheres, attraktives und direktes Netz. An Knoten treffen mehrere Verkehrsströme und meist auch mehrere Verkehrsmittel aufeinander. Die eindeutige und sichere Ausgestaltung dieser potenziellen Konfliktpunkte ist für ein attraktives Netz zentral. Defizite an Knotenpunkten mindern die Attraktivität des Veloverkehrs als Verkehrsmittel bzw. schränken die selbständige und unabhängige Mobilität ein.

### Zielsetzung

Spiez besitzt ein Veloverkehrsnetz mit direkten und sicheren Verbindungen. Die Infrastruktur für den Veloverkehr ist an den Knotenpunkten durchgängig und sicher ausgestaltet. Eine vortrittsberechtigende oder konfliktfreie Führung wird angestrebt.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	216	Bestehende Verbindungen und Knoten werden optimiert indem im Rahmen einer Schwachstellenanalyse und anschliessender Einplanung im Unterhaltsprogramm der Gemeinde*: ■ bekannte Sicherheitsdefizite behoben und ■ Infrastrukturen an Knoten ergänzt werden.	VO	G	
	217	Verbesserung des Knotens Niesenstrasse-Stockhornstrasse	VO	G	
	218	Verbreiterung und attraktive Ausgestaltung der Unterführung Neumatte	VO	G	A
	219	Bei Knoten auf Kantonsstrassen setzt sich die Gemeinde beim Strasseneigentümer für eine Verbesserung zugunsten des Veloverkehrs ein. Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde: ■ Spiezmoos Kreisel (Thun- und Simmentalstrasse)** ■ Kronenplatz** ■ Thunstrasse: Knoten Asylstrasse/Dürrenbühlweg und Knoten Niesenstrasse** ■ Knoten Schösslistrasse/Bahnhofstrasse**	FS	G	K
	220	■ Autobahnanschluss ■ Knoten Simmentalstrasse/Industriestrasse** ■ Einigen: Knoten Hauptstrasse-Kandergien-Stationsweg**	VO	A	K, G

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Die Knotenmassnahmen sind wo immer möglich mit Streckenmassnahmen zu koordinieren.

218: Massnahmen 105, 119, 206, 210

220: Massnahme 214

## Veloverkehr – Parkierung

221-223

### Ausgangslage

Ein grosser Vorteil des Veloverkehrs gegenüber dem Auto und dem öV ist, dass direkt an den Zielort gefahren werden kann (respektive in Kombination mit dem ÖV direkt an die Haltestelle). Dieser Vorteil kann jedoch nur genutzt werden, wenn genügend Veloabstellplätze in guter Qualität vorhanden sind. Dies ist aktuell in Spiez nur teilweise der Fall, das Angebot ist zum Teil noch mangelhaft oder fehlt gänzlich.

### Zielsetzung

Spiez verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an gut ausgestatteten Veloabstellplätzen mit Abschiessmöglichkeit. Die Veloabstellplätze befinden sich möglichst direkt am Zielort, sind wettergeschützt und bieten auch die Möglichkeit zum Parkieren von Spezialvelos. Auch private Bauten und Überbauungen verfügen über genügend und attraktive Veloabstellplätze.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	221	Die gemäss Teilrichtplan identifizierten fehlenden öffentlichen Veloabstellanlagen werden ergänzt.	ZE	G	P
	222	Regelmässige Überprüfung der öffentlichen Veloabstellanlagen und Behebung von Defiziten (Ausbau, Verbesserung der Qualität, Ergänzung von Abstellplätzen für Spezialvelos, Ergänzung von Ladestationen)*	FS	G	P
	223	Die Gemeinde setzt sich bei grösseren privaten Bauprojekten für grosszügig definierte Veloabstellplätze ein. Sie prüft eine Anpassung im Rahmen der nächsten Revision des Baureglements*	FS	G	P, K
	Ba1.2 Bu1.3	<b>Massnahmen in Verbindung mit Schwerpunktthemen:</b> ■ Velostation am Bahnhof Spiez ■ Prüfen von Lage und Angebot von Veloabstellplätzen	ZE ZE	G G	BLS -

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Planungshilfe: Handbuch Veloparkierung ASTRA  
221: u.a. Motion Abstellplätze an Bushaltestellen

## Veloverkehr - Veloverleihsystem

224-225

### Ausgangslage

Veloverleihsysteme stellen der Allgemeinheit jederzeit Velos zu Verfügung. Bis jetzt gibt es in Spiez nur ein kleines Angebot an Mietvelos (bei verschiedenen Hotels und am Bahnhof). In der Stadt Thun existiert bereits ein Veloverleihsystem. Die Einbindung der Gemeinde Spiez in dieses System würde sich besonders lohnen, da dadurch eine regionale Einbindung und Fahrten über das Gemeindegebiet hinaus abgedeckt werden könnten.

Durch eine Verteilung der Stationen am Bahnhof Spiez, im Gemeindezentrum, in der Bucht und in den verschiedenen Bäuerten könnte nicht nur die Anzahl der Alltagswege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, gesteigert werden, sondern es würde auch eine attraktive Möglichkeit für Touristen entstehen.

### Zielsetzung

Spiez ist in das regionale Veloverleihsystem, gemeinsam mit der Stadt Thun, eingebunden.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	224	Spiez prüft eine Einbindung in das bestehende Veloverleihsystem der Region Thun*	VO <sup>b</sup>	G	P, BLS
	225	Spiez baut die Stationen in der Gemeinde schrittweise aus (auch in Abstimmung mit Spiez Tourismus und den grossen Arbeitgeber:innen der Gemeinde)*	VO <sup>b</sup>	G	P

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

224 und 225: INFRAS 2020: Konzept Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun, Schlussbericht, 27.1.2021, INFRAS 2019: Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun, Schlussbericht, 15.10.2019

Die Planung des Veloverleihsystems soll abgestimmt auf das kantonale und kommunale Velonetz und den Massnahmen in den Massnahmenblättern Netzlücken, Strecken und Knoten erfolgen.

## Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserung

300-303

### Ausgangslage

Spiez verfügt über verschiedene Ortsbuslinien und ist zudem an mehrere Regionalbuslinien angebunden. Die Linien laufen radial am Bahnhof Spiez zusammen und sind mit den Zugverbindungen von-/nach Thun/Bern abgestimmt. Nicht alle Bäuerten und Quartiere sind gleich gut an das ÖV-Angebot angeschlossen, gewisse Gebiete weisen nur eine marginale Erschliessungsgüte auf. Mit dem Ortsbuskonzept 2019 (Aktualisierung 2023) wurden verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des Angebots entworfen.

Die Attraktivität des ÖV sinkt, wenn die Pünktlichkeit nicht mehr gewährleistet werden kann und dadurch Umsteigebeziehungen nicht sichergestellt werden können. Das Angebot in Spiez ist aktuell mehrheitlich stabil, an einzelnen Knoten kommt es in den Spitzenstunden zu Überlastungen auf dem Strassennetz, welche auch die Busse beeinträchtigen.

### Zielsetzung

Spiez verfügt über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot. Das Angebot ist attraktiv und gut verständlich. Der Betrieb der Linien läuft stabil und zuverlässig. Der ÖV ist an neuralgischen Stellen priorisiert. Die Anschlüsse ans Bahnnetz werden gewährleistet. In Gebieten, in denen herkömmliche ÖV-Angebote nicht wirtschaftlich sind, werden sinnvolle Ergänzungen zu Verfügung gestellt (On-Demand Lösungen, Veloverleih, ...).

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	300	Bedarfsgerechter Ausbau des Regional- und Ortsbusangebots gemäss den geplanten Massnahmen des Ortsbuskonzeptes*	ZE <sup>b</sup>	RVK	G
	301	In Bezug auf den ÖV liegt aufgrund der regionalen Zusammenhänge die Entscheidungskompetenz nicht bei der Gemeinde. Die Gemeinde nimmt den Bedarf nach besserer ÖV-Erschliessung regelmässig auf, prüft Möglichkeiten zu dessen Verbesserung und bringt diese in die RVK ein.* ■ Anschlüsse möglichst nach Bern und Interlaken ausrichten	FS	G	RVK
	302	Bei Knoten auf Kantonsstrassen setzt sich die Gemeinde bei Bedarf beim Strasseneigentümer für eine Verbesserung zugunsten des ÖV ein**	FS	G	K
	303	Spiez setzt sich für die Prüfung von On-Demand ÖV-Dienstleistungen für Gebiete in denen herkömmliche ÖV-Angebote nicht wirtschaftlich sind, ein.*	VO	G	RVK

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

300: Regionales Angebotskonzept 2027-2030 und folgende, Ortsbuskonzept Spiez

303: Erschliessung Schwerpunkt Bucht und Drehscheibe Bahnhof und Massnahme 413, 414

## Öffentlicher Verkehr – ÖV-Haltestellen

304-307

### Ausgangslage

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt im Bereich des öffentlichen Verkehrs, dass bestehende Bauten und Anlagen bis spätestens 2023 hindernisfrei sind. In Spiez befinden sich zahlreiche Haltestellen des ÖV, die die Anforderungen noch nicht erfüllen. Die Zugänglichkeit zum ÖV für alle und jederzeit ist ein zentrales Element für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

### Zielsetzung

Alle ÖV-Haltestellen in Spiez bei welchen gemäss Teilrichtplan Handlungsbedarf besteht und die mit verhältnismässigem Aufwand umgestaltet werden können, sind hindernisfrei ausgestaltet und zugänglich für alle Spiezerinnen und Spiezer.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	304	Die ÖV-Haltestellen, bei welchen gemäss technischem Bericht Busanlegekanten Handlungsbedarf besteht (sowie allfällige neue Haltestellen), werden gemäss den Anforderungen des BehiG saniert (resp. erstellt). <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Rahmen Strassensanierung Seestrasse: Sodmatte; Eden Hotel; Krone; Parkplatz Regez; Schiffstation</li> <li>■ Im Rahmen Strassensanierung Hondrichstrasse: Doren</li> <li>■ Im Rahmen Strassensanierung Schachenstrasse: Grueb; Schachen</li> </ul>	ZE <sup>b</sup>	G	K
	305	Folgende Haltestellen auf Kantonsstrassen sind gemäss Sanierungsprogramm des Kantons noch entsprechend den Anforderungen des BehiG zu sanieren. <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2025: Gwattstutz; Spiezwiler: Rössli; Hondrich: Bühlen; Schulhaus; Spiez: Bahnhof; Kronenplatz; Niesenbrücke;</li> <li>■ 2026: Spiez: Neumatte; Spiezmoos; Faulensee: Am See; Dorf</li> </ul>	ZE <sup>b</sup>	G	K
	306	Die Gemeinde überprüft die Haltestellen, bei denen zum heutigen Zeitpunkt kein Handlungsbedarf besteht, die Anforderungen des BehiG jedoch nicht eingehalten sind, im Rahmen von anstehenden Ausbau- und Umgestaltungsprojekten und ergreift bei Bedarf Massnahmen. <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auf Gemeindestrassen: Spiez, Rütti; Spiez, Des Alpes</li> </ul>	ZE <sup>b</sup>	G	K
	307	Die Erschliessungsqualität / Zugänglichkeit zu bestehenden Haltestellen wird laufend verbessert. Bei der Planung von Sanierungen von ÖV-Haltestellen wird deren Lage in Abhängigkeit zum Fuss- und Velonetz kritisch hinterfragt und die Ausstattung überprüft und bei Bedarf eine Verschiebung geprüft.*	VO	G	K

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

304-306: Technischer Bericht Busanlegekanten (Kissling + Zbinden AG, 2021)

## Motorisierter Individualverkehr – Betrieb & Gestaltung von Strassen 400-407

### Ausgangslage

Strassenräume dienen der Mobilität, sind aber gleichzeitig v.a. innerhalb des Siedlungsgebietes wichtige öffentliche Freiräume. Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeitsregime und Gestaltung dieser Strassen haben einen Einfluss auf den Verkehrsfluss, auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und auf die Aufenthaltsqualität. Entlang der Haupt- und Sammelstrassen in Spiez sind Betrieb- und Verkehrsregime und die Gestaltung der Strassenräume noch nicht überall auf die Bedürfnisse von allen abgestimmt.

### Zielsetzung

Die Haupt- und Sammelstrassen in Spiez gewähren die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrsbelastung und das Temporegime bewegen sich in einem der Strassenkategorie und dem Umfeld verträglichen Bereich. Die Strassenräume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	400	Die Sicherheit und Attraktivität von Strassenräumen werden wo möglich optimiert. Schwachstellen werden identifiziert und ins Unterhaltsprogramm der Gemeinde eingeplant. ■ Sanierung Unfallschwerpunkte ■ Verbesserungen Belag ■ Strassenraumgestaltungen / Aufwertungen ■ Überprüfung Betriebsregime Geschwindigkeiten	VO	G	K
	401	Gutachten Temporeduktion Hondrichstrasse ab Fluh Richtung Schulhaus	ZE	G	
	402	Gutachten Temporeduktion Faulenbachweg, Seite Spiezwiler	ZE	G	
	403	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Seestrasse (Kronenplatz – Mini-Kreisel)	ZE	G	K, P
	404	BGK Seestrasse Kronenplatz bis Bahnhof	VO	G	
	405	Umsetzung von Verbesserungen an Knoten: ■ Gwattstutz: Knoten Rosenweg und Bahnweg**	VO <sub>a</sub>	G	K
	406	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für Verbesserungen auf Kantonsstrassen ein und unterstützt ihn bei der Umsetzung. Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde: ■ Oberlandstrasse: Kronenplatz bis Schösslistrasse** ■ Thunstrasse** ■ Hauptstrasse, Einigen** ■ Simmentalstrasse: Spiezmoos bis Autobahnanschluss** ■ Gwattstutz**	VO	G	K
	407	■ Bahnhofstrasse (Gutachten Temporeduktion)**	VO	K	BLS
	Bu1.5	<b>Massnahmen in Verbindung mit Schwerpunktthemen:</b> ■ BGK Seestrasse (Abschnitt Mini-Kreisel – Bucht)	ZE	G	K

<sup>a</sup> Die Massnahme war bereits Teil des VRP 1996 und wurde nicht oder nur teilweise umgesetzt.

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

\*\* Der identifizierte Handlungsbedarf der Gemeinde ist auf der Kantonsstrasse nicht verortet.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Die Verbesserungen auf der Seestrasse vom Kronenplatz zum Bahnhof und auf der Bahnhofstrasse und die Prüfungen von Temporeduktionen sind zu koordinieren.

405 Knoten Rosenweg/Bahnweg: Verkehrsstrukturplan Strättlihügel / Rosenweg (Lead Stadt Thun)

## Motorisierter Individualverkehr – Zweckmässigkeitsprüfung Vollanschluss Faulensee

408

### Ausgangslage

Gestützt auf den Beschluss des Gemeinderats vom 12. Mai soll eine Zweckmässigkeitsprüfung eines zusätzlichen Vollanschlusses Faulensee in den Verkehrsrichtplan aufgenommen werden. Je nach Ergebnis dieser Zweckmässigkeitsprüfung kann die entsprechende Motion begründet abgeschrieben oder ein langfristiger Planungsprozess zur Integration der Massnahme in übergeordnete Planungsinstrumente eingeleitet werden. Da dieser Prozess über den Zeithorizont des vorliegenden Verkehrsrichtplans hinausgeht, bleibt die Kernaussage gültig, dass in den nächsten 15 Jahre Massnahmen ohne zusätzliche Strasseninfrastruktur benötigt werden. Die im Richtplan enthaltenen Massnahmen sind im Sinne der Mobilitätsstrategie weiterhin prioritär umzusetzen.

### Zielsetzung

Mit dem zusätzlichen Vollanschluss Faulensee soll der Durchgangsverkehr durch das Zentrum von Spiez reduziert und damit die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	408	Zweckmässigkeitsprüfung eines Vollanschlusses Faulensee	FS <sup>a</sup>	G	A, K

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

Motion Sven Rindlisbacher SVP/FDP Fraktion Faulensee Autobahn Vollanschluss vom 24.04.2019, eingereicht am 29.04.2019  
Stellungnahme ASTRA vom 09.08.2019  
Abhängigkeiten zur Zentrumsentwicklung, vor allem Ze1.1

## Motorisierter Individualverkehr – Parkierung

409-412

### Ausgangslage

Spiez verfügt über rund 1'500 öffentlichen, mehrheitlich oberirdischen Parkplätzen. Diese beeinträchtigen im Zentrum die Aufenthaltsqualität und tragen zur Versiegelung des öffentlichen Raums bei. Ein Grossteil der gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätze ist bewirtschaftet. Eine systematische Überprüfung zu Angebot und Nachfrage der Parkierung in Spiez liegt nicht vor. Probleme mit der Auslastung sind vor allem in der Bucht, in Faulensee und in Einigen in den Sommermonaten bekannt. Die Überlastung führt zu einem unerwünschten Parksuchverkehr.

### Zielsetzung

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist bedarfsgerecht und so angeordnet, dass öffentliche Freiräume möglichst von Verkehr befreit sind und unerwünschter Suchverkehr vermieden werden kann. Ein Ausbau der MIV-Parkierung im Zentrum wird entsprechend der Mobilitätsstrategie nicht angestrebt.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	409	Die Gemeinde stellt langfristig ein dem Bedürfnis entsprechendes Angebot an Parkierung sicher. Dafür erstellt die Gemeinde ein spezifisches Parkplatzkonzept und führt als Basis eine Analyse der bestehenden Nutzung der Parkierung durch.  Die Erstellung von einer Sammelparkierungsanlage ist mit der Aufhebung von mindestens gleich viel oberirdischen Parkfeldern verknüpft. Der Standort soll möglichst nah am übergeordneten Netz liegen und ist mit dem Standort eines Grossverteilers im Zentrum abzustimmen.  Oberirdische Parkplätze sollen im Sinne der Klimaanpassung wenn immer möglich, wasserdurchlässig ausgestaltet werden*	VO	G	BLS
	410	Doppelnutzungen von bereits bestehenden privaten Sammelparkierungsanlagen (zB. Migros) im öffentlichen Interesse sind anzustreben (zB. Öffentliche Nutzung ausserhalb Öffnungszeiten, Dauermiete für private Nutzung).*	VO	G	P, BLS
	411	Parkleitsystem einführen, um den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Ausnutzung der bestehenden Parkierung zu verbessern. Einbezug der Parkplätze im Perimeter Zentrum, Bahnhof und Bucht gemäss dem Konzept Parkleitsystem (2022)	ZE <sup>b</sup>	G	BLS
	412	Die Gemeinde unterstützt im Rahmen der kantonalen Grundsätze bei grösseren privaten Bauprojekten Konzepte für autoarmes / autofreies Wohnen.*	FS	G	P, BLS

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

409: Massnahme Ze1.5  
411: Konzept Parkleitsystem (B+S, 2022), Bu, Ze  
412: Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

## Motorisierter Individualverkehr – Smarte und nachhaltige Technologien

413-415

### Ausgangslage

Viele private Fahrzeuge stehen mehrheitlich auf einem privaten oder öffentlichen Parkplatz. Diese Fahrzeuge sind weder für die Besitzenden noch die Öffentlichkeit effizient, da sie Kosten verursachen und Platz verbrauchen. In Spiez gibt es bereits ein Car-Sharing-Angebot von Mobility (zwei Standorte). Die Fahrten im Bereich Logistik (Anlieferung, Online-Einkauf) haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Auf Seiten der neuen Technologien und Angebotstrends sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde aktuell gering.

Neben Angebots- und Infrastrukturausbauten setzt das Agglomerationsprogramm Thun vermehrt auf Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, d.h. nachfrageseitige Lenkung, Information und Sensibilisierung.

### Zielsetzung

Spiez setzt sich für gute Rahmenbedingungen für die Umsetzung von smarten und nachhaltigen Technologien ein. Sie verfolgt neue Trends kritisch und testet erfolgsversprechende Konzepte.

Die bestehende Infrastruktur wird durch informative, beratende oder koordinierende Aktivitäten und Dienstleistungen nachhaltiger genutzt.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	413	Spiez unterstützt und fördert Car- und Ride-Sharing Angebote zur Bündelung der Nachfrage. Ein Ausbau der aktuellen Car-Sharing Stationen an den im Richtplan eingetragenen Standorten und im Rahmen der Mobilitätskonzepte wird geprüft.	VO	G	M, BLS
	414	Spiez verfolgt aktiv die Entwicklungen zur Automatisierung (MIV und ÖV) und zu integrierten Mobilitätssystemen. Bei erfolgsversprechenden Konzepten bietet sie Hand für Pilotversuche (zB. Verbesserung ÖV-Erschliessung Bucht oder Bürgquartier mit on demand Shuttles)*	VO	G	B, BLS
	415	Spiez verfolgt die Arbeiten der Agglomeration zum Thema City-Logistik und setzt sich für die Bündelung von LKW- und Lieferwagenfahrten ein (zB. durch die Förderung von kleineren elektrischen Fahrzeugen, Velocargos für kleinere Frachten).*	VO	G	P

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

414: In Koordination mit dem ÖV-Angebot und den ÖV-Massnahmen auszuarbeiten

415: Mobilität 2050: Agglomeration Thun – City Logistik (b5) ud Massnahme 006

## Motorisierter Individualverkehr – Elektromobilität

416-418

### Ausgangslage

Spiez hat sich das Ziel Netto-Null 2050 gesetzt und die Klima- und Energiecharta ratifiziert. Die Elektromobilität ist ein Bestandteil bei der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Mit dem kommunalen Elektromobilitätskonzept 2023 hat Spiez die Grundlagen erarbeitet und konkrete Massnahmen identifiziert.

### Zielsetzung

Der motorisierte Verkehr in Spiez wird bis 2050 zu 100% erneuerbar und klimaneutral angetrieben.

Massnahmen			Koordinations- stand <sup>a</sup>	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	416	Spiez plant eine bedarfsgerechte, allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur auf den bestehenden Parkplätzen auf (gemäss M1, E-Mobilitätskonzept Spiez).*	FS <sup>b</sup>	G	P, BLS
	417	Mittels Ausschreibung wird ein Betreiber für die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur gesucht (gemäss M2, E-Mobilitätskonzept Spiez).*	FS <sup>b</sup>	G	P
	418	Die Gemeinde plant eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur bei gemeindeeigenen Liegenschaften für Anwohnende und Mitarbeitende und nimmt so eine Vorbildrolle wahr (gemäss M3, E-Mobilitätskonzept Spiez).*	FS <sup>b</sup>	G	P

\* Die Massnahme ist in den Teilrichtplänen nicht verortbar.

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

416-418: E-Mobilitätskonzept Gemeinde Spiez (2023), Massnahmenblatt Parkierung

## Schwerpunkt – Drehscheibe Bahnhof Spiez

Ba

### Ausgangslage

Der Bahnhof Spiez stellt als Drehscheibe den Anschluss ans nationale und regionale ÖV-Netz sowie diverse Umsteigeverbindungen sicher. Er dient als zentraler Ankunfts- und Abfahrtsort allen, die in Spiez wohnen, arbeiten und zu Gast sind. Aktuell weist der Bahnhof verschiedene Mängel auf, insbesondere bzgl. hindernisfreier Zugänglichkeit (sowohl Nord- wie auch Südseitig), Abstellanlagen für den Veloverkehr sowie Attraktivität, Sicherheitsempfinden und Lesbarkeit der Wegführung und der Aufenthaltsbereiche.

### Zielsetzung

Der Bahnhof als Ankunfts- und Verkehrsdrehscheibe in Spiez bietet als Visitenkarte ein attraktives vielfältiges Mobilitätsangebot und attraktive Aufenthaltsorte. Klar lesbare, hindernisfreie Verbindungen stellen die Verbindungen zwischen dem Hub, angrenzenden Wohnquartieren, Zentrum und Bucht sicher. Die Projekte der Gemeinde sind mit den Entwicklungszielen der BLS in einem Zielbild harmonisiert

Massnahmen			Koordinations- stand	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	Ba	Die Drehscheibe Bahnhof vernetzt die verschiedenen Verkehrsmittel effizient. Der Ankunfts- und Abfahrtsort ist attraktiv gestaltet und lädt zum Verweilen ein und bietet ein breites Angebot an ergänzenden Dienstleistungen. Er ist direkt und hindernisfrei zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Kurze Umsteigebeziehungen von Bahn auf Bus und Velo optimieren die Vernetzung. Der Bus- und Bahnbetrieb sind übersichtlich organisiert und ermöglichen ein effizientes Umsteigen. Ein Park+Ride und das Angebot von Car-Sharing vernetzt die Drehscheibe mit dem MIV. Ein breites Angebot an Dienstleistungen und eine hohe Aufenthaltsqualität stärken die Drehscheibe als zentralen Ort. Folgende Punkte sind zu integrieren:	VO	G	BLS
	Ba1.1	■ Verbesserung Lesbarkeit, Sicherheitsempfinden und Orientierung auf den bestehenden Verbindungen und den zentralen Zu- und Ausgängen, unter anderem im Bezug auf die Hindernisfreiheit.	VO	G / BLS	BLS / K
	Ba1.2	■ Quantitativer und teilweise qualitativer Ausbau der Bike+Ride Abstellplätze zum Sicherstellen eines grosszügigen Angebots. Prüfen des bestgeeigneten Standorts für eine überwachte Velostation	ZE <sup>b</sup>	G, BLS	G
	Ba1.3	■ Prüfen und Sichern von Standorten für einen möglichen Ausbau des Busbahnhofs.	VO	G	BLS
	Ba1.4	■ Prüfung des Angebots von P+R, Taxi und Kiss+Ride	VO	BLS	G
	Ba1.5	■ Prüfen von Entwicklungsmöglichkeiten (Dienstleistungen, Coworking, Innenentwicklung) im Umfeld des Bahnhofes.	VO	G	BLS
	Ba1.6	■ Die Aufenthaltsqualität am Bahnhof und auf den Bahnhofplatz wird durch Grünelemente und Möblierung aufgewertet. Wo möglich wird befestigte Fläche aufgebrochen und Schattenplätze geschaffen, um die Klimaadaptation zu verbessern.	VO	G	BLS

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

AP5, TOW.S-UV.01.17 – Entwicklung Zentrum, Spiez | AP5, TOW.MIV-Auf.09 – Spiez, BGK Dorfzentrum Bahnhof | AP-Massnahme Bike+Ride 2. Generation KM5 | Testplanung Neue Mitte (2020), Potenzialstudie Zentrum (2024) | AP5, TOW-LV.Ü.1.10 – AP4 – Zugang Bahnhof | Massnahmen Zentrum und Bucht

## Schwerpunkt – Städtebau und Verkehr Zentrum

Ze

### Ausgangslage

Die Kernzone bildet den Ortskern von Spiez und verbindet den Bahnhof mit der Alltagsachse entlang der Oberlandstrasse sowie der Tourismusachse Richtung Bucht. Die ortsbauliche und verkehrliche Situation ist unbefriedigend, die Vernetzung für Fuss- und Veloverkehr ist mangelhaft. Andererseits ist das Entwicklungspotenzial gross. Eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzungen.

### Zielsetzung

Das Zentrum soll zum Aufenthalt und zum Einkaufen einladen. Die öffentlichen (Strassen)Räume haben eine hohe Freiraum- und Aufenthaltsqualität. Eine dichte Durchwegung sichert attraktive und direkte Verbindungen zwischen dem Bahnhof, der Einkaufsmeile und der Tourismusachse. Für den MIV wird ein auf die Nutzung abgestimmtes und wirtschaftliches sowie für den Standort verträgliches PP-Angebot sichergestellt.

Massnahmen			Koordinations- stand	Verantwort- lichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	Ze	Für die Kernzone wird aufbauend auf den Resultaten der Testplanung «Zentrum Spiez» und der «Potenzialstudie Zentrum» ein themenübergreifendes Leitbild erarbeitet, welches die städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Fragestellungen umfasst.	VO	G	
	Ze1.1	Aus Sicht Mobilität sind folgende Punkte zu integrieren: ■ <u>Verkehrsführung MIV</u> : Das Verkehrssystem soll weiterhin mit dem bestehenden Strassennetz betrieben werden. Die Oberland- und die Bahnhofstrasse sind gleich zu behandeln (kein Unterbinden von Durchgangsverkehr auf der einen Strasse zugunsten der anderen). Eine Führung im Einbahnregime ist denkbar. Das Temporegime der Strassen im Perimeter ist entsprechend zu vereinheitlichen. Die Gestaltung der Strassenräume und der wichtigsten Knoten ist zu prüfen.	VO	G	K
	Ze1.2	■ <u>Anbindung Wohnquartiere südlich des Bahnhofes</u> : Die südlich des Bahnhofs liegenden Wohngebieten sind zu Fuss und mit dem Velo besser mit dem Bahnhof und dem Zentrum zu verbinden. Eine dritte Bahnquerung mit Perronzugang zur Verbesserung der Zugänglichkeit ist zu prüfen.	VO	G	BLS
	Ze1.3	■ <u>Verbindung Ebene Bahnhof – mit der Ebene Zentrum / Bucht</u> : Die Fussverbindungen sind auszubauen und vor allem die Hindernisfreiheit zu verbessern. Eine Liftverbindung Zentrum – Bahnhof (welche auch dem Veloverkehr dient) ist zu prüfen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fussverbindung Oberland- / Bahnhofstrasse beim Coop</li> <li>• Fussverbindung zwischen See- und Schoneggstrasse</li> <li>• Fussverbindung zwischen Mini- und Kronenkreisel</li> <li>• Fuss- und Veloverbindung (Lift) zwischen dem Kronenplatz und der Ebene Bahnhof</li> </ul>	VO	G	BLS, K

Massnahmen			Koordinations-stand	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	Ze1.4	■ <u>Aufwertung Bahnhof</u> : Die öffentlichen Räume sind attraktiv auszugestalten (Visitenkarte). Die Organisation des Busbahnhofes und der Linienführungen kann überdenkt werden. Die Anordnung einzelner Buskanten sowie begleitender Angebote (Kiosk, ...) auf der Bahnhof Südseite sind denkbar (Ba1.3).	VO	G	BLS
	Ze1.5	■ <u>Parkierung</u> : Kein Ausbau der öffentlichen Parkplätze ist notwendig. Um Platz im öffentlichen Raum zu gewinnen, ist eine konsequente Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in ein neues Parkhaus denkbar. Der Standort sollte möglichst nah am übergeordneten Netz liegen oder mit einem möglichen Standort Grossverteiler abgestimmt sein.	VO	G	P

#### Grundlagen und Abhängigkeiten

AP5 TOW.S-UV.01.17 – Entwicklung Zentrum, Spiez | Testplanung Neue Mitte (2020) | Potenzialstudie Zentrum (2024) | AP5 TOW.MIV-Auf.09 – Spiez | BGK Dorfzentrum Bahnhof | Massnahmen Bahnhof und Bucht

## Schwerpunkt – Bucht

Bu

### Ausgangslage

Die Bucht mit Schloss und Seezugang ist ein wichtiger Begegnungs- und Freiraum der Gemeinde Spiez mit regionaler Ausstrahlung und touristischer Bedeutung. Die grosse unbebaute Wiese in der Bucht weist eine grosse Aufenthaltsqualität auf und zieht in den warmen Monaten viel Besuchende an. Der daraus resultierende Parksuchverkehr mindert die Qualität dieses Raumes und führt zu Konflikten mit Fuss- und Veloverkehr. Da es sich um einen wichtigen Zielort der Gemeinde handelt, ist die Erschliessung eng mit den freiräumlichen Entwicklungen und den übergeordneten Zielen abzustimmen. Eine solche Zukunftsvision fehlt bis anhin.

### Zielsetzung

Die Rolle der Bucht als bedeutender Begegnungs- und Freiraum wird gestärkt. Die Qualitäten des historischen Schlosses und der Bucht, sowie der vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen werden durch einen Masterplan langfristig gesichert.

Massnahmen			Koordinations-stand <sup>a</sup>	Verantwortlichkeiten	
E	Nr.	Beschrieb	VO / ZE / FS	FF	B
	Bu01	Gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern ein Masterplan für die Bucht erarbeitet, welche als Grundlage für zukünftige Entwicklungen und Investitionen dient und eine darauf abgestimmte Erschliessung sicherstellt. Aus Sicht Mobilität sind folgende Fragestellungen zu integrieren:	VO <sup>b</sup>	G	P
	Bu1.1	■ ÖV: Verbesserung der ÖV – Erschliessung: Erhöhung der Frequenz im Sommer, Abstimmung mit dem Schiff, und/oder eine mögliche Shuttle-Lösung (auch in Abstimmung mit Parkierung, touristische Erschliessung: Reisecars) prüfen.	VO	G	P, RVK BLS
	Bu1.2	■ Fussverkehr: Anbindungen Uferweg und Verbindungen ins Zentrum und an den Bahnhof verbessern / ergänzen	VO	G	BLS
	Bu1.3	■ Veloverkehr: Lage und Angebot Veloparkierung ausbauen	VO	G	P, BLS
	Bu1.4	■ MIV:	VO	G	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Parkplatzangebot: Prüfen des Angebots in Abstimmung mit allen Interessen; Bündelung von PP und Integration in Parkleitsystem</li> <li>● Überprüfung Verkehrsregime und Gestaltung Schachenstrasse von Barriere bis Spielplatz</li> <li>● Prüfen der touristischen Erschliessung mit Reisecars</li> <li>● Massnahmen zur Minimierung der negativen Auswirkungen von Fahrten im Zusammenhang mit Veranstaltungen auf die angrenzenden Quartiere</li> </ul>			
	Bu1.5	■ Betrieb- und Gestaltung Seestrasse (Abschnitt Mini-Kreisel – Bucht)	VO	G	P

<sup>b</sup> Die Massnahme stammt aus einem übergeordneten Konzept.

### Grundlagen und Abhängigkeiten

AP5 TOW.T-S.1.1 Spiezer-Bucht | Massnahmen Bahnhof und Zentrum