

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

Richtplan Verkehr

Gemeinde Spiez

Mitwirkungsbericht – 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. Ausgangslage	4
2. Übersicht der Eingaben.....	4
3. Gesamteindruck	5
3.1 Zusammenfassung der Hauptdiskussionspunkte	5
4. Stellungnahmen zu den Formulareingaben.....	7
4.1 Allgemeine Verständlichkeit	8
4.2 Teilrichtplan Fussverkehr.....	12
4.3 Teilrichtplan Veloverkehr	23
4.4 Teilrichtplan öffentlicher Verkehr	32
4.5 Teilrichtplan motorisierter Individualverkehr	36
5. Stellungnahmen zu den Briefeingaben	48
5.1 Zusammenfassung der Briefe und Stellungnahmen	48

1. Ausgangslage

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.

Der vorliegende Entwurf des revidierten Richtplanes wurde im Zeitraum Sommer 2023 bis Herbst 2024 erarbeitet. Die Bevölkerung von Spiez hatte Gelegenheit sich im August 2024 im Rahmen einer Dialogveranstaltung ein erstes Mal zu den Herausforderungen und der Netze einzubringen. Die offizielle öffentliche Mitwirkung fand statt vom 16. Dezember 2024 bis 14. Februar 2025.

Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind im vorliegenden Bericht dokumentiert.

2. Übersicht der Eingaben

Insgesamt trafen 37 Eingaben ein (davon 24 per Online-Formular).

- 23 Privatpersonen (anonymisiert)
- 1 Sicherheitskommission Gemeinde Spiez
- 1 Unternehmen BLS Netz AG und BLS Schifffahrt AG
- 5 Parteien
 - EVP Spiez
 - Grüne Spiez
 - SP Spiez
 - FDP Spiez
 - SVP Spiez
- 7 Vereine / Verbände
 - Unterzeichnende Petition « Verkehrsberuhigende Massnahmen Gwattstutz/Rosenweg-Brüggstutz »
 - VCS Regionalgruppe Thun-Oberland
 - Spiezer Agenda 21
 - Gewerbeverband Spiez
 - Ortsverein Einigen Gwatt
 - Pro Bucht Spiez
 - Pro Velo Region Thun (in der Eingabe der Grünen Spiez enthalten)

3. Gesamteindruck

Die deutliche Mehrheit der Mitwirkenden erachten den Bericht als inhaltlich verständlich.

Allgemeine Rückmeldungen

Die Unterlagen zum Verkehrsrichtplan sind umfassend und umfangreich, aber teils komplex. Eine Karte mit den Vorschlägen wäre hilfreich.

Es wird bemängelt, dass viele unbestimmte Formulierungen („es wird geprüft“) verwendet werden.

Struktur und Lesbarkeit

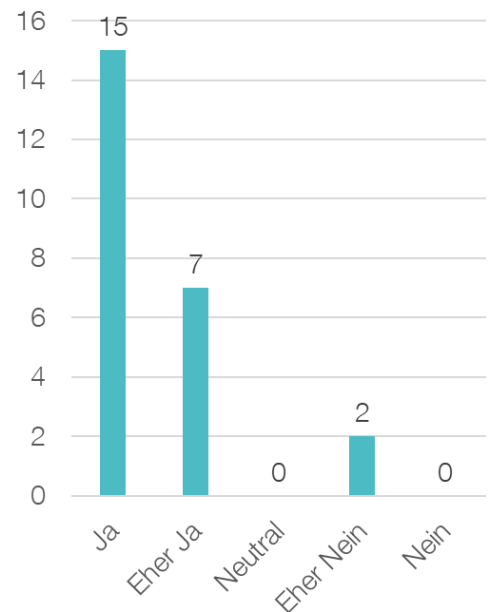
Die Themenbasierte Gliederung wird geschätzt.

Massnahmenblätter enthalten viele verknüpfte Informationen, was das Verständnis erschwert.

Nachhaltigkeit und Zukunftsperspektiven

Es wird gefordert, dass die finanziellen Mittel für nachhaltige Mobilität langfristig gesichert werden.

Ist der Bericht inkl.
Anhänge aus Ihrer Sicht
inhaltlich verständlich?



3.1 Zusammenfassung der Hauptdiskussionspunkte

Fussverkehr:

Der Fokus der Eingaben lag auf den Massnahmen, folgende Themen wurden mehrfach erwähnt:

- Verbesserung der Fussgängersicherheit, vor allem auch von Schulkindern und in Bezug auf Querungen und die stark frequentierten Oberland- und Bahnhofstrasse.
- Wunsch nach Verkehrsberuhigungsmassnahmen: Begegunzonen und Temporeduktionen
- Mehrere Kommentare zur Dringlichkeit und dem Bedarf Massnahmen zu priorisieren und zeitnah umzusetzen (Querungen, Netzlücken, Bahnhofzugänge)

Veloverkehr

Der Fokus der Eingaben lag auf den Massnahmen, folgende Themen wurden mehrfach erwähnt:

- Verbesserung der bestehenden Veloverbindungen: Sicherheit erhöhen und Attraktivität steigern. Kritisch wird die Situation auf der Thun- und Simmentalstrasse (eng), und am Gwattstutz eingeschätzt, sowie in den Bereichen Lötschbergplatz und Bahnhof.
- Bedürfnis nach Trennung vom motorisierten Verkehr
- Wunsch nach mehr Sicherheit für Kinder und wenig geübte Radfahrende: Geschwindigkeitsreduktionen und Infrastruktur werden gefordert.
- Bedarf nach mehr öffentlichen Veloabstellplätzen am Bahnhof, im Zentrum und an weiteren Orten, sowie überall Ausstattung für Spezialvelos und Ergänzung von E-Veloladestationen und Reparaturpunkten.

Öffentlicher Verkehr

Es sind nur wenig Eingaben zum öffentlichen Verkehr eingegangen, unter anderem zu :

- Anschlussprobleme bei Buslinien: die Umsteigezeiten am Bahnhof sind knapp, weshalb bei kleinen Busverspätungen der Anschluss leicht verpasst wird.
- Wunsch nach diversen Taktverdichtungen, einigen Streckenerweiterungen und Tarifierpassungen
- Infrastrukturverbesserungen wie gedeckte Haltestellen und Veloabstellplätze an Bushaltestellen werden erwähnt.
- Einige innovative Vorschläge: Einführung eines Trams zwischen Kronenplatz und Bucht

Motorisierter Individualverkehr

Die Rückmeldung im Bezug zum Motorisierten Individualverkehr waren thematisch sehr breit und wurden sowohl zu den Netzen, wie auch zu den Massnahmen und weiterem gemacht. Folgende Themen kamen dabei zur Sprache:

- Bedürfnis nach Temporeduktionen und Geschwindigkeitskontrollen vor allem auf Strassen mit hohem Fussgängeraufkommen oder im Bereich von Schulen (z.B. Hondrichstrasse und Faulenbachweg) und Schaffung von lebenswerteren Zentren (Seestrasse, Oberlandstrasse, Bahnhof)
- Rolle des Motorisierten Individualverkehrs in der Mobilitätsstrategie und in Fragestellung der angestrebten Reduktion.
- Wunsch nach der Einführung des Parkleitsystems und nach der effizienteren Nutzung der Parkhäuser sowie deren Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel oder Shuttles.
- Einige Eingaben zu grösseren, langfristigen Ideen: Umfahrungsstrasse oder Tunnel, um das Zentrum vom Verkehr zu entlasten, Autobahnanschluss.

Grundsätzlich wollen die Mitwirkenden einen **lebenswerteren Dorfkern**. Darüber wie das erreicht werden kann / soll ist man sich uneinig. Vorgeschlagen werden:

- Temporeduktion: Begegnungs- / Fussgängerzone
- Einbahnregime
- Vollanschluss Faulensee

Zudem kommen viele Eingaben mit sehr unterschiedlichen Haltungen zum Thema **Parkierung**

- Aufhebung vs. Ergänzung oberirdische Parkierung
- Bestehende Parkhäuser sowie die oberirdische Parkierung nutzen vs. neue Parkhäuser bauen (auch im Zusammenhang mit der Bucht)

4. Stellungnahmen zu den Formulareingaben

Die Formulareingaben, sowie jene brieflichen Eingaben, die in der Formularstruktur gemacht wurden, werden in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet und beantwortet.

4.1 Allgemeine Verständlichkeit

Frage: Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Gemeinde	Sicherheitskommission	Eher Ja	Der Verkehrsrichtplan ist sehr umfassend und grundsätzlich verständlich. Der Inhalt ist teilweise eher komplex und die Vorbereitung benötigt viel Zeit.	x		
			'Bei der Onlineeingabe ist es mühsam, dass bei "eher ja" oder "eher nein" zwingend eine Rückmeldung verfasst werden muss. Dies führt wahrscheinlich dazu, dass "ja" oder "nein" ausgewählt werden. Weiter kann online der Fragebogen nicht zwischen-gespeichert werden. Ein Hinweis diesbezüglich wäre hilfreich und angebracht.	x		
Partei	EVP Spiez	Ja		x		
Privatperson	1	Ja		x		
Privatperson	2	Ja	Besten Dank für die öffentliche Mitwirkungs-Möglichkeit	x		
Privatperson	3	Ja		x		
Privatperson	4	Eher Ja	Sehr Umfangreiche Unterlagen	x		
Privatperson	5	Ja	Es ist sehr Umfangreich. Vielleicht etwas zu lang für einen Normalbürger um kurz und prägnant mitmachen zu können oder in kürze ein paar Anliegen anzubringen.	x		
Privatperson	6	Eher Ja	Zum Teil unübersichtlich, überladen	x		
Privatperson	7	Ja		x		
Privatperson	8	Eher Ja	Zum besseren Verständnis, wo was geplant ist, wäre eine Karte mit den Vorschlägen hilfreich. Spiez ist mit den Bäuerten recht gross und wer nicht schon sehr lange da wohnt, kann Mühe haben mit der Orientierung. Die nachfolgenden Fragen beziehen sich auf die Richtpläne, diese müssen aber auf der Website gesucht werden. Für eine kundenfreundlichere Lenkung hätten diese im Webaufttritt besser eingebunden werden müssen.	x		Die Richtpläne enthalten eine Verortung der Massnahmen, wo immer möglich.
Privatperson	8	Eher Ja	Gewisse Elemente in den Vorschlägen sind widersprüchlich. So ist einerseits angedacht ein Parkhaus in der Nähe eines Grossverteilers zu planen und andererseits wird von einem Parkhaus Regez gesprochen. Dieses wäre für Einkäufe abgelegt und würde die Verkehrssituation im Dorf nicht entspannen. Zudem sind bei der Planung des Parkhauses die Erfahrungen und Auswirkungen des Umbau der Oberlandstrasse zu berücksichtigen, um das lokale Gewerbe zu unterstützen. Ein Grossteil des Verkehrs in Spiez ist "hausgemacht". Um dies zu entschärfen, sind vermutlich noch weitere Überlegungen anzustellen. Vielleicht könnte ein Ortsbus-Angebot entwickelt werden, das "abgelegene" Quartiere oberhalb des Bahnhofs mit dem Zentrum verbindet.	x		Parkierung: Die Massnahme wurde präzisiert. Allgemein soll die Gemeinde ein bedürfnisgerechtes Angebot an Parkplätzen zur Verfügung stellen. Die besonderen Bedürfnisse im Zentrum und in der Bucht werden in den entsprechenden Massnahmenblättern präzisiert. Ortsbuskonzept: 2023 wurde ein Ortsbuskonzept durch die Gemeinde erarbeitet. Im Richtplan werden die Massnahmen aus dieser Studie aufgegriffen.

Frage:		Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	9	Ja		x			
Privatperson	10	Ja	Glossar ist sehr wichtig! Bezüglich Monitoring(S 41) und Mobilitäts-management(S 42) des Erläuterungsberichts werde ich mich unabhängig vom Fragebogen äussern. Dort befinden sich auch 2 Planskizzen zu ZE 1.2 und 1.3. 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. Das Zitat aus dem Erläuterungsbericht weist auf einen Schwachpunkt, den wir überall beobachten können: Beim Monitoring und Controlling wird immer gespart mit der Folge, dass die Kosten im Schadenfall über andere Budgetposten als das eigentliche Projekt nachträglich finanziert werden müssen. Zudem verbraucht das sehr viel zusätzliche Zeit. Beispiele: Mitholz: Strassentunnel, Deponie; Basistunnel Gotthard: Sickerrohre; Campus Biel usw. Ich habe bei den Massnahmenblättern folgende Bestände festgestellt, bei denen die Gemeinde die Federführung(FF) hat. Dabei ist zu beachten, dass immer weitere Akteure involviert sind, zT auch übergeordnete Instanzen. Das heisst, dass auf die Gemeindeorgane ein erheblicher Kommunikations- und Koordinationsaufwand zukommt. Total hat die Gemeinde 94 FFs zu bewältigen! Das erfordert zusätzliches Personal und erlaubt keine Steuersenkung! Im Gegenteil!!! Monitoring 4; Controlling 2; Fussverkehr Netz 14; Strecken 7; Querungen 4; Velo Netz 11; Strecken 5; Knoten 4; Parkierung 5; Verleih 2; OeV Angebot 3; Haltestellen 4; MIV Strassenbetrieb 8; Parking 4; Technologie 3; Elektromobilität 3; Bahnhof Drehscheibe 5; Zentrum 6; Bucht 6	x			Die Sicherstellung des Monitoring und Controllings wird im VRP mit den Massnahmen 001-004 sichergestellt.
Privatperson	11	Ja		x			
Privatperson	12	Ja		x			
Privatperson	13	Ja	Nach Themen gegliedert, dies fördert die Übersicht	x			
Privatperson	14	Ja		x			
Privatperson	15	Eher Nein	Zu viele unbestimmte Passiv-Formulierungen (es wird geprüft) die alles offen lassen.	x			
			Das Ambitionsniveau bleibt überschaubar. Es fehlt eine Vision was Spiez in diesem Thema sein will und erreichen will.	x			
Privatperson	16	Ja		x			

Frage:		Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntrinsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	17	Eher Nein	Mich intressiert nur der Fussweg Gütital Bushaltestelle Möve	x			
Privatperson	18	Eher Ja	Plan mit Änderungen wäre wünschenswert		x		Es wurde kein Anpassungsplan gemacht. Da sich die Darstellung des VRPs 1995 und 2025 stark unterscheiden und weil im alten Plan keine Massnahmen verortet sind, wird ein Anpassungsplan nachträglich nicht noch erstellt.
Privatperson	19	Ja		x			
Privatperson	20	Eher Ja	Keine Bemerkungen	x			
Verein/Verband	Unterzeichner*innen der Petition an den Gemeinderat: Verkehrs-beruhigende Massnahmen Gwattstutz/Rosenweg-Brüggstutz	Ja		x			
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	Eher Ja	Klare Gliederung, gut lesbare Massnahmenblätter	x			
Partei	Grüne Spiez / Pro Velo Region Thun	Eher Ja	Kapitel 3 zeigt gut die Ist-Situation und den Handlungsbedarf auf. Mobilitätsstrategie und die weiteren übergeordneten Unterlagen werden erwähnt – schade, dass das Aufschalten von Anhang 1 (Welche Massnahmen VRP 1995 sind teilweise / nicht umgesetzt) vergessen ging.	x			
			Gut, dass externe Unterstützung beigezogen wurde und diese sich auf Spiezer Fragestellungen fokussiert hat. Download von Plänen ist (zu) aufwändig. « Normalbürger » gibt nach dem x-Anlauf auf und erhält eher einen kritischen Eindruck vom VRP Rückmeldungen online : kein Zwischenspeichern möglich ! Merci Renato, dass du dich bereit erklärt hast, auch Word-Dokumente entgegen zu nehmen. Schwerpunkte Drehscheibe Bahnhof, Zentrum und Bucht : Massnahmen dazu sind separat im Erläuterungsbericht Seite 60 – 63 aufgelistet. Doch im Fragebogen gibt's dazu keinen Abschnitt zum Ausfüllen. Das ist nicht nachvollziehbar, da die Massnahmen nicht konkrete vorgängig erwähnte Massnahmen-Nummern enthalten. Daher betrachten wir sie als zusätzliche Massnahmen und kommentieren diese separat am Schluss unserer Eingabe. Bu1.4 Parkleitsystem unterstützen wir und sollte forciert angegangen werden; Seestrasse ab Kronenplatz – Bucht : Begegnungszone; Realisierung des Trams, z.B. als Retro-Trams; Verzicht auf mögliches Parkhaus Regez; Alternative Nutzung der öffentlichen PP im bestehenden Parkhaus vis-à-vis Seegarten Bu 1.5 Begegnungszone : Seestrasse ab Kronenkreisel – Bucht	x			Die Prüfung einer verbesserten ÖV-Erschliessung der Bucht und Überprüfung des Betriebsregime der Seestrasse sind im Rahmen der Massnahme Bu01 vorgesehen.

Frage:		Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
Partei	SP Spiez	Eher Ja	Nicht ganz einfach ist es, sich durch den Erläuterungsbericht zu lesen, geschweige ihn zu finden. V.a. die Massnahmenblätter enthalten viele Informationen, die man miteinander verknüpfen muss.	x			
			Der Verkehrsrichtplan ist sehr übersichtlich gestaltet, inkl. ausgezeichneter Führung durch den Text. Wenn man alles liest, liest man praktisch alles mehrmals – das Gesagte bleibt haften. Die Inhalte sind aus unserer Sicht grossmehrheitlich stimmig und zielen in die richtige Richtung. Leider sind sehr viele Formulierungen eher schwammig als klar. Daher ist die Umsetzung und der zeitliche Rahmen schwierig abzuschätzen. Unserer Meinung nach ist der MIV immer noch zu stark gewichtet, obwohl in den Zielen andere Schwerpunkt gesetzt wurden. Die konsequente Ausrichtung auf die schwachen Verkehrsteilnehmer:innen (Fussverkehr und Velo), auf die Steigerung der Wohnqualität (Reduktion von Lärm und Abgasen, Nutzung des Strassenraums als Ort für soziale Kontakte) Erhöhung der Verkehrsicherheit) und der Schutz der Bevölkerung vor den Folgen des Klimawandels (Entsiegelung der Oberfläche, Begrünung des Zentrums) ist zwingend prioritär zu behandeln und umzusetzen. Die dafür nötigen finanziellen Ressourcen sind langfristig zu planen und bereit zu stellen.	x			Im VRP wurden alle Verkehrsmittel berücksichtigt und eine Kongruenz mit den übergeordneten Strategien und Festlegungen angestrebt (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 2 und 4, sowie 5.1). Die Planung der Finanzierung ist mit Massnahme 003 im VRP enthalten.

4.2 Teilrichtplan Fussverkehr

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Gemeinde	Sicherheitskommission	Ja, zu den Massnahmen	116: Die Dorfstrasse in Einigen ist eine Gemeindestrasse. Diese Massnahme ist unter "Streckenverbesserung auf kommunalen Strassen" aufzuführen.		x	Die Verantwortlichkeit für die Massnahme 116 wird angepasst.
		Ja, zu anderem	Es muss eine neue Massnahme (Nr. 110) definiert werden: Das öffentliche Fusswegrecht auf der Seestrasse zwischen Minikreisel und Kronenkreisel ist auf beiden Seiten durchgehend sicherzustellen. Diese Massnahme steht in Zusammenhang/Abhängigkeit mit: 406 BGK Seestrasse Mitte; ZE 1.3 Verbindung Bahnhof-Zentrum-Bucht; BU 1.2 Fussverbindung von der Bucht ins Zentrum		x	Eine Massnahme für die Verbesserung der Fusswegbeziehung zwischen Mini- und Kronenkreisel wird in Massnahme Ze1.3 ergänzt.
Partei	EVP Spiez	Nein		x		
Privatperson	1	Ja, zu den Massnahmen	120: Der Fussgängerstreifen bei der Primarschule Hofachern auf der Kantonstrasse 6 wird von vielen Autofahrern ignoriert. Selbst wenn Kinder am Fussgängerstreifen warten. Der Fussgängerstreifen wird auch von einigen Kindern als Schulweg genutzt. Eventuell könnte hier die Signalisierung verbessert oder leichte Bodenwellen installiert werden.		x	Da die zu querende Oberlandstrasse eine Kantonsstrasse ist, ist der Handlungsspielraum der Gemeinde beschränkt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.
Privatperson	2	Ja, zu anderem	In der Bucht sollte die Schachenstrasse zwischen Badi und Parkhaus in eine ganzjährige Fussgänger- und Flanierzone umgewandelt werden. Zubringerfahrten müssten eng auf temporäre Buchtanlässe begrenzt werden. Die aktuelle freie Durchfahrt während zwei Dritteln des Jahres und der wochenlange Schwerverkehr vor und nach Grossanlässen bringt immer wieder Gefahren für die Fussgänger mit sich, insbesondere für die zahlreichen Kinder.		x	Das saisonale Fahrverbot stammt aus einem Bundesratsentscheid von 1991. Im Rahmen des Masterplans Bucht soll das Verkehrsregime auf der Schachenstrasse zwischen Barriere und Spielplatz überprüft werden. Das Massnahmenblatt Schwerpunkt Bucht wird entsprechend ergänzt. Auf das Thema Auswirkungen von Verkehr durch Grossanlässe in der Bucht wir in Massnahme Bu1.4 aufmerksam gemacht.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	3	Ja, zu den Massnahmen	116 -Thunstrasse Spiez - Kreuz- Gesigenweg: Es ist erstaunlich, dass der Abschnitt Thunstrasse Spiez, Abzweigung Asystrasse – Kreuz bis Gesigenweg als identifizierter Handlungsbedarf der Gemeinde im Teilrichtplan nicht verortet ist, obwohl ein Grosses Wohnquartier entstanden ist. Überqueren der Thunstrasse bei den beiden Bushaltestellen (Kreuz, Spiezmoos) ist riskant, trotz zwei neuen Inseln, gibt es zu viele Autofahrer / Schwerverkehr die zu schnell durchfahren. Das Trottoir ist recht eng , und wenn die Kinder zur Schule gehen, fahren einige auf dem Trottoir, was von der Sicherheit für die Kinder verständlich ist, da sie kaum auf die Hauptstrasse kommen, je nach Verkehr, um dann wieder in die Asylstrasse abzuweichen. Um die Sicherheit auf diesem Abschnitt zu verbessern: ist eine Geschwindigkeit Reduktion notwendig. Dies reduziert zusätzlich den Lärmpegel für Anwohner und den Staub. Die gegenwärtige Situation ist nicht mehr zeitgemäss und zu verantworten. Die Bevölkerung im Spiezmoos hat recht zugenommen mit dem Neuen Wohnquartier beim Gesigenweg und den zusätzlichen Neubauten, die am Entstehen sind, wird es notwendig Massnahmen zu treffen. Wir müssen in die Zukunft schauen und entschleunigen, das ist für unsere Gesundheit von gutem und kostet weniger. Vielen Dank für die Bemühungen		x	Da die Thunstrasse eine Kantonsstrasse ist, ist der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Die Erstellung eines Trottoirs entlang der Asylstrasse ist baulich nicht machbar. Tempo 20 im Bereich der Schulanlage Spiezmoos ist in Planung.
Privatperson	4	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Fussgängerbrücke über Gwattstutz ist glitschig und Handlauf fehlt. Der Fussweg ist nicht Behindertengerecht. Ungenügendes bzw. fehlendes Trottoir Gwattstutz (Spiezstrasse - Bruggstutz)		x	Der Zustand des Fussgängerwegs Gwattstutz wird durch die Gemeinde überprüft und gegebenenfalls Massnahmen im Rahmen der Unterhaltsplanung festgelegt. Da der Gwattstutz eine Kantonsstrasse ist, ist der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.
		Ja, zu den Massnahmen	Uferweg Verbindung Kanal-West bis Schiff-Ländte Deltapark fehlt (Brücken über Kanal und Lagune); 110-111: Uferweg Einigen -Spiez endlich realisieren		x	Das Gwattlischenmoos ist ein kantonales Naturschutzgebiet. Eine Verbindung durch das Schutzgebiet ist nicht machbar und wird deshalb im VRP nicht aufgenommen. Der Uferweg wird um das Schutzgebiet herum geführt (siehe Massnahme 101).

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	5	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Ich bin froh, dass bereits viele Probleme im Bericht aufgegriffen wurden. Die Orientierung für Ortsfremde ist wahrhaftig nicht einfach. Das beginnt bereits beim BH. Viele Touristen mit grossen oder schweren Rollkoffern wissen gar nicht recht wie sie runter ins Dorf kommen sollen. Es fehlt an Lifte/Rampen oder anständige Beschilderung, dass sie über das Veloparking eine steile Rampe runter zur Seestrasse kommen. Touristen finden das Zentrum nicht. Sie wissen nicht wo unser Zentrum ist, weil wir nicht wirklich eines haben. Von mir ausgesehen, müsste man den Kronenplatz unbedingt Fussgängerfreundlicher gestalten, begrünen, Kaffees zum draussen sitzen und nicht eine Durchfahrtsstrasse von Autos und Lastwagen haben. Ich wünschte mir einen begrünten Kronenkreisel, am liebsten mit einer schönen Linde.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	Abb. 6, und 3.4.1: siehe oben; Es fehlt wirklich an attraktiven öffentliche Plätze und Aufenthaltsorte. die Oberlandstrasse sollte keine Durchfahrtsstrasse mehr sein. Von lauter Autos sieht man die Fussgänger nicht. Ich plädiere für eine Begegnungszohne 20, mit weniger PP und Einbahnstrasse oder dann müssten sicher 3-4 weitere Fussgängerstreifen angebracht werden.		x	
		Ja, zu anderem	Das Velonetz in und um Spiez ist tatsächlich wenig attraktiv und für Kinder nicht sicher gestaltet. Mit roter Farbe, Fortritt für Velofahrende, durchgehend gezogene Fahrradlinien und Bodenwellen für Autos könnte man bestimmt einiges verbessern. Einen grossen Handlungsbedarf sehen ich bei der Kreuzung Asylstrasse - Thun-strasse - Dürrenbühlweg. Es ist da sehr schwierig als Familie mit Velo die Thun-strasse zu queren. Ganz unangenehm ist es von der Dürrenbühlstrasse rüber auf die Asylstrasse zu kommen, da man die Autos von Thun her erst sehr spät sieht. Es ist eine unübersichtliche Situation. Dort wäre vielleicht mit Bodenwelle für Autos zum Abbremsen geholfen oder zusätzlich die Rote Farbe über die Strasse für Velos, oder eine Ampel, wo die Autofahrer hält, damit Velofahrende Vortritt hätten.... Zudem möchte ich gerne sicher mit den Kindern vom Lötschbergplatz zum Bahnhof fahren können. Dort müsste ganz klar Velofahrtstreifen durchgehend geführt werden. Ein schöner Veloweg (Kindertauglich) zwischen Spiez bis BlueTurtle Faulensee wäre sehr wünschenswert.		x	

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	6	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Neue Verbindung Obere Bahnhofstrasse-Simmentalstrasse unnötig, Verbindung über Uechliweg besteht schon.			x
Privatperson	7	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Wiedereinführung Fussgängerstreifen bei Coop Oberlandstrasse; Fussgänger- oder Begegnungszone Oberlandstrasse; Fussgängerstreifen Seestrasse Höhe Musikgeschäft (häufig wendender Verkehr, inkl. LKW bei Kreisel - frequentierter Schul- und Kindergartenweg)		x	Im Rahmen der angestrebten Netzdichten für ein zentrales Fusswegnetz soll die Verbindung Obere Bahnhofstrasse-Simmentalstrasse als mögliche Verbindung bestehen bleiben. Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf der Oberlandstrasse ist begrenzt, da es sich bei dieser um eine Kantonsstrassen handelt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)
Privatperson	8	Ja, zu den Massnahmen	104: Der Ausbau der Verbindung über den Müeltliweg an die Oberlandstrasse Ost ist wenig sinnvoll, denn der Platz ist sehr eingeschränkt und auch nicht hindernisfrei. Hingegen sollte dafür gesorgt werden, dass das Trottoir an der Seestrasse zwischen Kronenkreisel und Mini-Kreisel durchgängig für Fussgänger nutzbar ist und in einer angemessenen Breite.			x
		Ja, zu den Massnahmen	112: Ich bin mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden. Insbesondere die Beleuchtung ist an einigen Stellen für Fussgänger schlecht. Aus Gründen der Ökologie und Ökonomie ist zu prüfen, die Beleuchtungsintensität in den späten Nachtstunden zu reduzieren.		x	Im Rahmen der angestrebten Netzdichten für ein zentrales Fusswegnetz soll der Muetliweg als mögliche Verbindung bestehen bleiben. Diese schliesst eine Verbesserung der Fussgängersituation entlang der Seestrasse nicht aus. Das Anliegen zum Thema Beleuchtung wird aufgenommen und dessen Umsetzbarkeit durch die Gemeinde geprüft.
Privatperson	9	Ja, zu den Massnahmen	102 Velo u. Fussgänger entlang der Bahn: Eine sinnvolle Verbindung abseits der Hauptverkehrsachse. Erleichterung für Fussgänger der Neumatte, da auf gleichem Niveau und nicht dem Verkehrslärm ausgesetzt.	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntr nahme	Berück sichtigt	Nicht berück sichtigt
Privatperson	10	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Der Abschnitt Hondrichfluh ist im Teilrichtplan als Hauptnetz gekennzeichnet. Diese Einordnung genügt den Kriterien gemäss Erläuterungsbericht 5.2.1 S 32 in der Realität bei Weitem nicht.	x		
		Ja, zu den Massnahmen	E400 verbunden mit E112: Im genannten Strassenabschnitt ist auf der Strassen- und Mauer-Aussenseite ein Gittersteg zu bauen: im Winter braucht ein Gittersteg nicht vom Schnee geräumt zu werden und die Fussgänger messen wegen Schneewällen nicht auf die ohnehin zu schmalen Fluhstrasse ausweichen und sind erst noch vom MIV/OeV geschützt. Wenn der Gittersteg ausreichend breit angelegt wird, kann er auch die bergwärts fahrenden Velos aufnehmen, wodurch der MIV und OeV deutlich verflüssigt wird, was ökologisch sehr erwünscht ist.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	Zwischen Haltestelle Sibirienkurve(talseitig) und Einfahrt Stutzstrasse müsste für Velofahrer ein Seitenwechsel signalisiert werden wie eingangs Spiez von Einigen her.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	Im Bäuerbescrib "Hondrich" wird angegeben, im Zusammenhang mit der Überbauung ZPP Gumperstal eine Fusswegverbindung "zu prüfen". Angesichts der Tatsache, dass viele Anwohner der Stutzstrasse schon vor mehr als 25 Jahren eine solche gewünscht haben, ist diese Absichtserklärung viel zu wenig: Es ist doch für die Gemeinde kein Problem bei einer ZPP eine Fusswegverbindung verbindlich einzufordern!		x	
		Ja, zu anderem	BA S 60: Ziel ist ein Zugang zum Areal "direkt und Hindernisfrei" Die bestehende Passstelle von der oberen Bahnhofstrasse über die Geleise endet abrupt im Leerraum direkt vor dem Terminusareal. Die Passerelle ist auf dieses weiter zu führen, damit der darunter liegende Fussgängerübergang entlastet und der Durchgangsverkehr deutlich verflüssigt wird. Man könnte den Fussgängerübergang ev. sogar ganz aufheben und durch eine blaue Welle, wie in Thun erfolgreich eingeführt, ersetzen. Wenn ausserdem am Zu-Ausgang auf beiden Seiten ein Treppenlift eingebaut werden, wäre die Wohnzone südlich des Bahnhofs tatsächlich, wie beabsichtigt, "hindernisfrei". Siehe Ergänzungen Passerellen Ost und West		x	
						Die Netzkategorie widerspiegelt nicht die aktuelle Ausgestaltung. Vielmehr schreibt diese dem betroffenen Abschnitt eine Wichtigkeit zu, wodurch eine Priorisierung der Verbesserungen auf dem bestehenden Netz gemacht werden kann.
						Im genannten Abschnitt wurde der Fussweg gelb markiert. Der Bau eines Gitterstegs ist baulich aufwändig und nicht verhältnismässig.
						Ein Seitenwechsel wird von der Sicherheitskommission als nicht zielführend erachtet. Die Sichtbarkeit der Zufussgehende würde dadurch verschlechtert und damit ihre Sicherheit.
						Die Fussverbindung über die ZPP Gumperstal ist mit Massnahme 111 vorgesehen. Auf den Zusatz prüfen wird verzichtet, um die Formulierung analog der Massnahme 110 anzupassen.
						Die Passerelle West ist so in Massnahme Ze1.2 und im Teilrichtplan Fussverkehr vorgesehen. Die Passerelle Ost wurde so bereits geprüft und verworfen. Die hindernisfreie Erschliessung der südlichen Seite des Bahnhofs bleibt ein wichtiges Thema, dem im VRP Rechnung getragen wird.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	11	Ja, zu den Massnahmen	103: eine verbindungsbrücke würde den schulweg für die schüler und kindergartenkinder sicherer machen. so gäbe es weniger "rasante" abfahrten mit trotti oder velo bis an die spiezstrasse, da die kinder weiter oben bereits queren könnten.	x		
Privatperson	12	Nein		x		
Privatperson	13	Ja, zu anderem	Also zum Teilbericht Fussverkehr: Die Asylstrasse sollte durchgehend mit einem Trottoir ausgestattet sein. Schulkinder kommen von beiden Seiten her zum Schulhaus Spiezmoos, es gibt Strecken mit Trottoir und solche ohne, welche dann viel schmaler sind - dies birgt grosse Gefahren für die Kinder, welche sich unbemerkt auf einmal nicht mehr auf dem Trottoir, sondern auf der Strasse befinden. Lastwagen sollten hier nicht durchfahren.		x	Tempo 20 im Bereich des Schulhaus Spiezmoos ist vorgesehen. Ein durchgehender Trottoirbau auf der Asylstrasse ist aus Platzgründen schwierig. Die Strasse kann an gewissen Stellen nicht verschmälert werden, da die Anlieferung zum Solina sichergestellt werden muss. Eine Verbesserung mittels Markierung / Signalisation kann im Rahmen der Massnahme 113 angegangen werden. Eine Prüfung kann mit einem politischen Vorstoss verlangt werden.
Privatperson	14	Nein		x		
Privatperson	15	Nein		x		
Privatperson	16	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Fussgängerstreifen sorgen für mehr Sicherheit. Deshalb ist es wichtig, dass bei KITA's, Kindergärten, Schulhäusern und Institutionen für Menschen mit einer Gehbeeinträchtigung wieder Fussgängerstreifen eingeführt werden.	x		
Privatperson	17	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Fussweg Güetital Möve ungenügend		x	Aus der Eingabe kann keine konkrete Problemstelle entnommen werden. Die Gemeinde prüft den Zustand des Fusswegs im Rahmen ihrer Unterhaltsplanung und trifft bei Bedarf die notwendigen Massnahmen.
Privatperson	18	Nein		x		
Privatperson	19	Nein		x		
Privatperson	20	Nein		x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Verein/Verband	Unterzeichner*innen der Petition an den Gemeinderat: Verkehrsberuhigende Massnahmen Gwattstutz/Rosenweg-Brüggstutz	Ja, zu den Massnahmen	403 Gwattstutz / Protokoll Raund Abt.Sicherheit mit OIK vom 28.8.23: Kreisoberingenieur Markus Wyss stellte folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Aussicht. Damit jedoch Tempo 50 „innerorts“ durchgesetzt werden kann, werden seitens des OIK I folgende Massnahmen ergriffen, welche die Gemeindevertreter voll- umfänglich unterstützen: Es werden mindestens zwei Bodenwellen angebracht. Diese werden voraussichtlich mit dem Abschluss des Leitungsbauprojekts der Gemeinde Spiez koordiniert gebaut. Stand heute wäre dies voraussichtlich 2025. Eine weitere Bodenwelle (Erhöhung) im Fussgängerstreifenbereich wird auf deren Machbarkeit geprüft. Dies würde jedoch wahrscheinlich bauliche Anpassungen bei den bestehenden Vorplätzen und im Einmündungsbereich Rosenweg bedingen. Es werden zwei permanente Geschwindigkeits-Anzeigetafeln (Smiley's: © / ® nach den kanton- nalen Standards) auf Kosten des Kantons angeschafft und an geeigneten Standorten ange- bracht (je eine pro Fahrtrichtung). Ausführung: 2024 oder früher. Im Sinne einer Überbrückung wird die Abteilung Sicherheit ihr eigenes Speedy-Gerät sporadisch zur Verfügung stellen. Standort: im Kurvenbereich nach der Innerortstafel Fahrtrichtung Thun. Die Anwohner beobachten eine Zunahme des Schwerverkehrs zu und von der Kiesdeponie in Reutigen. Der Einbau von Bodenwellen in der Wimmisstrasse, die Erhöhung des Fussgängerstreifen Rosenweg-Brüggstutz sowie die 2 permanenten Geschwindigkeits-Anzeigetafeln sollte von der Gemeinde gefordert werden. Dies würde die Sicherheit der Schulkinder, die den Fussgängerstreifen überqueren massiv erhöhen. 403 Fehlendes Trottoir Wimmisstrasse Deltapark-Gwattstutz. Von der Bahnunterführung bis Ortstafel Gwatt Ausfahrt Wimmis.	x		
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Uferweg priorität Netzlücke schliessen von Einigen nach Spiez M 101	x		
		Ja, zu den Massnahmen	101: Wie lange soll das noch gehen bis der Weg erstellt wird?	x		Die Gemeinde braucht eine kantonale Bewilligung für den Bau (aufgrund der Nähe zum Thunersee), diese ist noch ausstehend.
		Ja, zu anderem	Veloverkehr mit Tempo 30-Zonen in den Quartieren fördern, auch um Lärmschutz einzuhalten	x		In Spiez wurde in allen Quartieren T30 eingeführt.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Partei	Grüne Spiez / Pro Velo Region Thun	Ja, zu den Massnahmen	102 Danke für die Aufnahme der Motion Zahner in den VRP. Der Vorschlag war bereits im VRP 1995 enthalten. Anzustreben ist, dass der Fuss-/Veloweg auf Gleisniveau über die äusserst stark befahrene Simmentalstrasse in den Dürrenbühlweg mündet und damit auch die Herausforderung zum Überqueren der Simmentalstrasse gelöst wird. Ob mit oder ohne Treppe Westseite Simmentalstrasse für den Fussgänger gilt es zu prüfen. 105 Absolut sinnvolle Ergänzung (Motion Wenger) 112 Besonderer Fokus auf Oberlandstrasse und Seestrasse ab Kronenkreisel bis Bucht begrüssen wir sehr. 115 Verkehrsberuhigende Massnahmen begrüssen wir wie in dieser Massnahme vorgeschlagen vor allem wegen des Velo-/ Schulverkehrs 120 Bahnhofsstrasse Tempo 30 oder sogar als Begegnungszone gilt es zu prüfen. Ze 1.3 Diese Massnahme mit Lift unterstützen wir sehr	x		
		Ja, zu den Massnahmen	110 / 111 Die Erschliessung der Überbauung Gumperstal mit ZPP hat in Hondrich vor allem wegen den Zufahrtswegen, sei es von oben (Gumperstalweg) als auch von unten (Aeschiweg) zu Diskussionen und Einsprachen geführt. Diese Erschliessung müsste im VRP klar und nachvollziehbar dargestellt werden – inklusive der Fussgänger und Veloanbindung. Dieses verkehrstechnische Erschliessungsproblem steht für Hondrich weit vorn in der Prioritätenliste. Eine Verbindung Stutzstrasse und Gumperstalweg sollte zudem geprüft werden.		x	Die Fussverbindung über die ZPP Gumperstal ist mit Massnahme 111 vorgesehen. Die Erschliessung einer ZPP kann nicht auf Ebene des VRPs detailliert werden.
		Ja, zu den Massnahmen	113 / 114 Aufnahme in «empfohlene Schulwege» : Gesigenweg – Dürrenbühlweg (wenn nicht schon erfolgt)		x	Die Strecke Gesigenweg-Dürrenbühlweg wurde in die "empfohlenen Schulwege" aufgenommen (siehe Flyer "Hallo Velo")
		Ja, zu den Massnahmen	Schulhaus Spiezmoos Schüler :innen, LKW's, MIV kreuzen sich auf der Asylstrasse. Wiederholt wurde uns : «Schon wieder beinahe ein Unfall. Bitte macht etwas für die Sicherheit », zurückgemeldet. Folgende Massnahmen bitten wir in den VRP aufzunehmen : Variante 1 : - Trottoir Asylstrasse ab Thunstrasse bis Schulhaus Spiezmoos linksseitig - Trottoir entlang Stockhornstrasse linksseitig ab Spiezbergstrasse bis ca. 50 Meter nach Solina und damit Schulweg via Stockhornstrasse statt Asylstrasse Variante 2 : Prüfung : Stockhornstrasse (nach Feuerwehrdepot und / oder Asylstrasse wird zu Begegnungszone umgestaltet. Das Teilstück der Stockhornstrasse auf entlang des Sportplatzes Spiezmoos wird mit Trottoir ergänzt.		x	Tempo 20 im Bereich des Schulhaus Spiezmoos ist vorgesehen. Ein durchgehender Trottoirbau auf der Asylstrasse ist aus Platzgründen schwierig. Die Strasse kann an gewissen Stellen nicht verschmälert werden, da die Anlieferung zum Solina sichergestellt werden muss. Eine Verbesserung mittels Markierung / Signalisation kann im Rahmen der Massnahme 113 angegangen werden. Eine Prüfung kann mit einem politischen Vorstoss verlangt werden.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	Schulhaus Hondrich Der Weg zum Schulhaus Hondrich wurde durch Einführung einer Zone mit Maximalgeschwindigkeit 40 verbessert. Trotzdem wird gemäss Beobachtungen der Anwohner dort oft schnell gefahren. Das ist vor allem für Kindergartenkinder und Erstklässler ein potentielles Problem. Es sollten zusätzliche Massnahmen erwogen werden: z.B. bauliche Massnahmen zur Temporeduktion oder vermehrte Tempokontrollen.		x	Tempokontrollen wurden auf der Kantonsstrasse bei der Kantonspolizei beantragt. Das Speedy-Gerät der Gemeinde wird zeitweise aufgestellt. Ein Bedarf nach baulichen Massnahmen wird nach Auswertung dieser Kontrollen geprüft.
		Ja, zu anderem	Fehlender Lift bei der Passerelle Bahnhof Spiez Ostseite realisieren		x	Die hindernisfreie Ausgestaltung der Passerellen ist in den Massnahmen vorgesehen.
		Ja, zu anderem	Dann noch zwei etwas futuristische Vorschläge : a) Prüfen eines begehbaren «Deckels» über die Gleise des Bahnhofs Spiez. Das würde eine attraktive Flanierzone ergeben b) Eine Rodelbahn «Bahnhof – Badi Spiez» realisieren 😊 Das wäre die einzige Rodelbahn in einer Stadt. Vermutlich gehört's nicht in den VRP 😊, doch fördert es auch den Verkehr. PS : Beide Ideen wurden anl. Mobi-Forum im Jahr 201x auf Schloss Thun entwickelt.'		x	Die Prüfung einer verbesserten ÖV Erschliessung Bucht ist im Rahmen der Massnahme Bu01 vorgesehen. Auf eine Prüfung eines "Deckels" über die Gleise des Bahnhof Spiez wird im Rahmen der Erarbeitung des VRP verzichtet. Die Verhältnismässigkeit einer solchen Massnahme ist nicht gegeben. Mit der Massnahme Ze1.2 ist eine Massnahme im VRP enthalten, welche eine bessere Verbindung der von der Bahn getrennten Ortsteile aufgreift und ein weniger grossen Eingriff erfordert.
Partei	SP Spiez	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Fussgänger an Oberlandstrasse und Bahnhof schützen mit Temporeduktion und gestalterischen Querungshilfen. Für sichere Strassenquerungen sorgen auch für eingeschränkte Fussgänger:innen (Rollstuhlfahrer:innen, Menschen mit einer Gehilfe, Menschen mit einer Seh- und Höreinschränkung, die momentane Situation an der Oberlandstrasse und Bahnhofstrasse/Lötschbergstrasse ist gefährlich und inakzeptabel); 112 Verbreiterung des Trottoirs auf der Oberlandstrasse, dass minimal 2 Kinderwagen kreuzen können		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)
		Ja, zu den Massnahmen	101 Die Lücken müssen nun zwingend geschlossen werden 116 Mit Priorität verfolgen	x		
		Ja, zu den Massnahmen	Ze 1.2 Ist zu allgemein formuliert, wir fordern eine zusätzliche Querungsmöglichkeiten und bei Lifte. Ze1 3 Minimal 2 Querungen über die Geleise beim Bahnhof die auch von Rollstuhlfahrer: innen und von Personen mit Kinderwagen genutzt werden können		x	Im VRP sind mehrere hindernisfreie Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	112 «Wohnlichkeit» der Oberlandstrasse verbessern (Sitzgelegenheiten, Plätze zum «dorfen»		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)
		Ja, zu anderem	Obwohl das nicht unbedingt zum Verkehrsrichtplan gehört, fehlt uns, dass auf die Schneeräumung der Trottoirs eindeutig mehr Gewicht gelegt werden muss. Einerseits müssen diese so schnell wie möglich von Schnee befreit und einigermaßen rutschfest geräumt sein und andererseits müssen Schneewalme bspw. bei Querungen oder Bushaltestellen schnell beseitigt werden. Wir begrüßen sowohl die Überlegungen zum Fussverkehr als auch die vorgesehenen Massnahmen. Sie müssen prioritär behandelt werden	x		
Verein/Verband	Spiezer Agenda 21	Ja, zu den Massnahmen	102 Mit der Verbindung Simmental- / obere Bahnhofstrasse wird die sehr stark befahrene Thunstrasse auf einer attraktiven und direkten Linie umgangen. Die Querung der Simmentalstrasse muss sicher und effizient möglich sein. 105 «Logische», sinnvolle und mit verhältnismässig geringem Aufwand erreichbare Ergänzung. 110/111 Bei der Erschliessung der ZPP Gumperstal ist die Fussverkehr- und Veloanbindung zwingend miteinzubeziehen. 112 Sehr gut. Bei der Schwachstellenanalyse sind die erwarteten Frequenzen insbesondere hinsichtlich der prognostizierten und zur fördernden Umlagerung hin zum Langsamverkehr zu beachten. Ausreichend breite, abwechslungsreiche und sichere Fussgängermeilen tragen massgeblich zur Attraktivität von Spiez bei. 115 Verkehrsberuhigende Massnahmen begrüßen wir, wie in dieser Massnahme vorgeschlagen, vor allem wegen des Velo-/ Schulverkehrs	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Fussverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Rückmeldung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	113/114 Zusätzliche Aufnahme in «empfohlene Schulwege»: Gesigenweg - Dürrenbühlweg; Schulhaus Spiezmoos MIV und LKW's führen insbesondere in den Zeitspannen mit erhöhtem Schüleraufkommen zu heiklen Situationen. Mögliche Massnahmenvarianten sind zu evaluieren. Die Konfliktbehebung ist zeitnah anzugehen. Schulhaus Hondrich: Der Weg zum Schulhaus Hondrich wurde durch Einführung einer Zone mit Maximalgeschwindigkeit 40 verbessert. Es sollten zusätzliche Massnahmen erwogen werden: z.B. bauliche Massnahmen zur Temporeduktion oder vermehrte Tempokontrollen. Im Weiteren würde Tempo 30 die Sicherheit nochmals deutlich verbessern.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	120 Die Querung der Oberland- und der Bahnhofstrasse ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder schwierig und gefährlich. Es besteht unmittelbarer Handlungsbedarf.		x	
		Ja, zu anderem	Der Fokus im Bereich Fussverkehr ist auf attraktive und sichere Routen zu legen. Entlang der Flauptverkehrsrouten braucht es ausreichend breite Gehwege mit sicheren Strassenquerungsmöglichkeiten. In den Wohnquartieren ist Tempo 30 zwingend flächendecken beizubehalten. An dafür geeigneten und auf stark belebten Strassenabschnitten sind Begegunzonen (Tempo 20) einzuführen.	x		

4.3 Teilrichtplan Veloverkehr

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Partei	EVP Spiez	Ja, zu den Massnahmen	202: Diese Massnahme ist nicht hilfreich. Für den Freizeitverkehr ist wegen dem Autobahnärm die heutige Linienführung sinnvoller und für den Arbeitsweg ist besonders im Winter eine schwach befahrene Strasse schneller geräumt. 206: Beide Einmündungen von diesem Teilstück sind schwierig und unübersichtlich. Der heutige Radweg ist schön angelegt und auch im Winterhalbjahr sonnig. Eine Verbesserung bei der Kurve, Einfahrt Pulverfabrik ist wünschenswert. 207: Sehr sinnvoll und einfach zu realisieren 209: Diese Massnahme wäre toll. Anschluss an Massnahme 204 vor Bahnübergang	x		
		Ja, zu den Massnahmen	Der Radweg entlang der Autobahn hat nach der Unterführung bei der Autobahnbrücke eine sehr steile Rampe (könnte etwas entschärft werden). Für Radfahrer vom Faulenbachweg in Richtung Neumatt ist diese Abfahrt unübersichtlich. Ein Anschluss für diese Richtung auf der Nordseite der Brücke wäre sinnvoll. Zusatzmassnahme bei der Autobahnbrücke Faulenbachweg		x	Die Realisierung dieses Vorschlags ist aufgrund der geschützten Hecke und der Landwirtschaftszone schwierig. Die Gemeinde nimmt den Bedarf auf und prüft eine Verbesserung der aktuellen Situation mit Markierungen und / oder Signalisationen.
		Ja, zu den Massnahmen			x	Die Massnahme 203 wird aus dem VRP gestrichen.
Privatperson	1	Nein	203: Die Industriestrasse ist als "Sackgasse" schwach befahren und die Ummarkierung als Kernfahrbahn genügt. Die Linienführung nördlich der Autobahn wäre mit erheblicher Höhendifferenz verbunden. 204-205: Ein Radweg von der oberen Bahnhofstrasse über die Simmentalstrasse bis zu den Stauweiern ist sehr sinnvoll. Nach den Stauweiern empfehle ich eine Fortsetzung der Bahn entlang, unter der Industriestrasse durch bis zum Bahnübergang.	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	2	Ja, zu den Massnahmen	201: Eine Velobrücke über die Kander ist sehr zu begrüßen. Sie würde ermöglichen, den jetzt hinderlichen und gefährlichen Umweg über die Hauptstrasse zu vermeiden.	x		
		Ja, zu anderem	Die Velofahrt auf der Thun- und Bahnhofstrasse zwischen Simmentalstrasse und Post, eingeklemmt zwischen dem starken Autoverkehr und den hohen Betonmauern, ist sehr unattraktiv. Könnte das verbessert werden? Auch die Bergfahrten von Einigen und von Faulensee nach Spiez sowie von Spiez nach Spiezwilser sind in den Verkehrsabgasen zu Stosszeiten nicht sehr einladend. Sind Ausweichmöglichkeiten vorgesehen?		x	Die Thun- und Bahnhofstrasse sind Kantonsstrassen. Der Handlungsspielraum der Gemeinde ist begrenzt. Für die Verbindung Spiez-Faulensee besteht die Alternative entlang der Bahngleise (Hauptnetz Veloverkehr). Die Verbindung Spiez-Einigen ist eine Kantonsstrasse und als Velovorzugsroute vorgesehen. Für die Verbindung Spiez-Spiezwiler besteht die Alternative zur Simmentalstrasse über den Kornweidliweg (Hauptnetz Veloverkehr).
Privatperson	4	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Veloverbindung Kantonsstrasse Gwatt-Einigen-Spiez ist gefährlich	x		Die Verbindung Spiez-Einigen ist eine Kantonsstrasse und als Velovorzugsroute vorgesehen.
		Ja, zu anderem	103: Fuss- und Veloweg mit Brücke zwischen Brüggstutz und Stationsweg bringt massive Verbesserung	x		
Privatperson	5	Ja, zu anderem	3.5.1 Veloparkierung 'Ich finde es eine Zumutung, wenn ich mit meinem Elektrovelo und Anhänger zuerst über das ganze Trottoir fahren muss bevor ich zum Coop Veloparkplatz gelange. Habe ich meine Velo mit Anhänger parkiert, bleibt kaum noch Platz für Fussgänger, Rollstuhlfahrende zwischen parkierten Autos und Velo durch zu kommen. Vor dem Coop müssten unbedingt ein paar PP abgeschafft werden!!!! Toll wäre, wenn an allen Bushaltestellen ein paar gedeckte Veloparkplätze zur Verfügung stehen würden, wie Spiez Kreuz. BH und Badi Spiez haben zu wenig VeloPP.		x	Die Ergänzung von Veloabstellplätzen ist im VRP in den Massnahmen 221-223, Ba1.2 und Bu1.3 enthalten, ebenso für Spezialvelos (Velo mit Anhänger).

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	6	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Neue Verbindung Obere Bahnhofstrasse - Simmentalstrasse allenfalls möglich. Jedoch ohne Fussverbindung. Verbindung Kornweidliweg - Simmentalstrasse über Uechliweg nicht möglich, unnötig, da Verbindung über Neumatte bereits besteht.			x
		Ja, zu anderem	Die vielen Arten von Velowegen verwirren. Was ist Sache und wo sind die Prioritäten. Teils sind die Linienführungen unsinnig z.B. obere Bahnhofstrasse-Parkstrasse-Breite- Faulenbachweg. Oder Obere Bahnhofstrasse -Kornweidliweg über die steile Rampe für Kinder sehr gefährlich.	x		
Privatperson	7	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Fahrradweg und -stellplätze in der Oberlandstrasse		x	
Privatperson	8	Ja, zu den Massnahmen	Die geplanten Verbesserungen in den Velo-Verbindungen unterstütze ich.	x		
Privatperson	10	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die Kommunalen Hauptverbindungen(5.3.1) stimmen farblich nicht mit dem Teilrichtplan im Abschnitt Hondrichfluh überein. Die Klassifizierungskriterien sind mE sachlich zutreffend: "Verbindung von Spiez mit den Bäueren".		x	
		Ja, zu den Massnahmen	siehe oben E400 und E 112: wie oben zum Fussverkehr			x

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	11	Ja, zu den Massnahmen	201: eine verbindungsbrücke würde den schulweg für die schüler und kindergartenkinder sicherer machen. so gäbe es weniger "rasante" abfahrten mit trotti oder velo bis an die spiezstrasse, da die kinder weiter oben bereits queren könnten.		x	
Privatperson	13	Ja, zu den Massnahmen	222-224: Schaffung neuer Veloparkplätze (besonders an der Oberlandstrasse) sinnvoll!	x		
		Ja, zu anderem	Grundsätzlich: Bei Schneeräumungen im Winter Schnee von der Strasse nicht auf das Trottoir und die Velospur häufen (so wird auch im Winter mehr das Fahrrad benutzt)	x		Die Schneeräumung ist nicht direkt Thema des VRPs. Die Gemeinde nimmt das Anliegen auf.
Privatperson	15	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Es braucht endlich eine Lösung für die sichere Veloquerung der Simmentalstrasse bei der BP Tankstelle, für jene die vom Faulenbachweg her den Kiesweg entlang der Autobahn nehmen um Richtung ABC-Zentrum/Dürrenbühlturnhalle/Judo-Dojo zu fahren. Der heutige Zustand mit Absteigen und Fussgängerstreifen ist einer Velostadt nicht würdig und für Kinder gefährlich.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Simmentalstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.
Verein/Verband	Unterzeichner*innen der Petition an den Gemeinderat: Verkehrsberuhigende Massnahmen Gwattstutz/Rosenweg-Brüggstutz	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Kantonsstrasse wird nächstens saniert und verbreitert im Bereich der Stützmauer vor der Autobahnüberquerung beim Glütschbach. Es herrscht ein reger Berufsveloverkehr und Schulwegverkehr von Reutigen und Wimmis Richtung Thun. Zusammenarbeit mit Reutigen, Wimmis und angrenzenden Gemeinden wäre wünschenswert.		x	Die erwähnte Stelle befindet sich nicht auf dem Gemeindegebiet von Spiez. Zudem handelt es sich um eine Kantonsstrasse, auf der der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt ist.
		Ja, zu den Massnahmen	403: Fehlender Radstreifen Deltapark Gwattstutz bergabwärts.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Gwattstutz) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen.
		Ja, zu anderem	Die in Aussicht gestellte Fussgängerbrücke Brüggstutz - Stationsweg in Einigen, ist unseres Erachtens vorrangig zu erstellen. Dies würde den Schulweg zur Schulanlage und zum Kindergarten erheblich sicherer machen. Die Ausfahrt Brüggstutz zur Chanderbrugg ist vor allem für Trottfahrer gefährlich. Eine Fussgängersteg würde ausreichen. Der Altenbergsteg über die Aare in Bern: Fahrverbot, Fahrradfahrer steigen einfach ab und dies wird breitwillig eingehalten.	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Partei	Grüne Spiez / Pro Velo Region Thun	Ja, zu den Massnahmen	201: Als Hauptverkehrsrouten wird diese Brücke sehr heissen, den MIV vom Langsamverkehr zu trennen. Möglichkeit, dass die Veloroute die Gwattstutz-Strasse nur quert und im Rosenweg Richtung Thun fortgeführt wird, unterstützen wir ebenso. 202: Siehe auch Postulat Zahner 204 / 205: Sehr sinnvolle, nützliche Massnahme in Kombination mit 205 Überführung Simmentalstrasse mit Brücke auf Niveau Bahngleis (siehe 102) Falls Velo-Fahrverbot (noch) vorhanden: Entfernen Fahrverbot / Erlaubnis der BKW für Velofahrer 207: Sehr sinnvolle, nützliche Massnahme (Motion Wenger) – siehe auch 105 208: Das Schliessen dieses fehlenden Teilstück erachten wir als äusserst nützlich und sollte mit hoher Priorität bearbeitet werden. 209: Attraktive Verbindung, die den Veloverkehr vom MIV komplett trennt (ua Schwerverkehr nach Lattigen) = prioritär behandeln 210: Schweiz Mobilroute: komplett weg von der Thunstrasse, Lokaler Veloverkehr ab Lötschbergplatz bis Bahnhof optimieren (Mauer rechts und abrupt endender Velostreifen. 214/215: Alle aufgeführten Handlungsbedarfe entsprechen auch unseren Bedürfnissen	x		
		Ja, zu den Massnahmen	Ergänzende Hinweise: Gwattstutz: Anschlüsse Rosenweg und Bahnweg: Rad- & Fussverkehr ok, MIV verbieten		x	Dieser Knoten ist in Massnahme 405 für die Gemeinde und mit dem Punkt Gwattstutz in der Auflistung für die Abstimmung mit dem Kanton enthalten. Die Massnahme 405 wird im Massnahmenblatt entsprechend der Massnahme 110 des VRP 1995 detailliert und es wird auf die Abhängigkeit zum Verkehrsstrukturplan Strättlühügel / Rosenweg der Stadt Thun verwiesen.
		Ja, zu den Massnahmen	Zusätzliche Bedürfnisse: Stegweidstrasse: Die Zufahrt von Spiezwiler nach Hondrich über die Stegweidstrasse ist für Velofahrer vor allem bei Schwerverkehr und den etwas unübersichtlichen Kurven schwierig. Mögliche Massnahmen: : Temporeduktion auf 50 und/oder Velostreifen		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Stegweidstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	Bürgquartier: Sowohl der Veloverkehr als auch MIV fahren auf der Bürgstrasse zu schnell. Festzustellen ist das vor allem ab Einfahrt Interlakenstrasse. Bei den Pollern kommt es zu gefährlichen Situationen («alle» fahren viel zu schnell auf das Ennis zu). Vorschläge: > Kurz nach Einfahrt in die Bürgstrasse eine Bodenwelle statt Poller > Standorte, Art und Anzahl der Poller überprüfen (zB unmittelbar vor Rechtsabbiegen in Buchenweg gibt's einen Poller, der mindestens für Velofahrer absolut keinen Sinn macht! > Mehr Grünflächen / Bäume statt Teerbelag mit Pollern = Weg zur «Schwammstadt» angehen > Bodenmarkierungen vereinheitlichen (Bsp: Einfahrt in Grubweg / Einfahrt Buchenweg) > mit dem Bürgleis / Anwohnern prüfen, ob und welche Strassen zu Begegnungszonen umgewandelt werden.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	Wittweratte/Bühl (VRP 1995 Massnahme 406): Wir kennen den Grund nicht, dass diese nicht umgesetzte Massnahme auch im VRP 2025 enthalten sein soll.	x		Massnahme 217: Am Knoten Niesen-/Stockhornstrasse wurden vermehrt Unfälle mit Velfahrenden registriert, weshalb eine Verbesserung des Knotens zur Reduktion der Unfälle angestrebt werden sollte. Wittweratte / Bühl: Mit dem festgelegten kommunalen Netz wird die Wittweratte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.
			Im Teilrichtplan Veloverkehr sind fehlende bzw. zu wenig öffentliche Veloabstellplätze in der Bucht, im Zentrum und in Faulensee erwähnt. Auch dass es generell wenig öffentliche Velo-PP für Sondervelos und keine gesicherte Velostation am Bahnhof gibt, wurde bei der Analyse festgestellt. Wir bitten um konkrete Aufnahme dieser Bedürfnisse in die Massnahme 222. Zusätzlich schlagen wir die Aufnahme folgender Bedürfnisse z.B. in die Massnahme 222 vor: > Lötchbergzentrum GLZ: Anzahl und Grösse Velo-PP auch für Sondervelos erhöhen, Anteil überdachte Velo-PP überprüfen, E-Veloladestation und Velo-Reparaturpunkt realisieren > Schulhaus Längenstein: Anzahl Velo-PP überprüfen, E-Veloladestation und Velo-Reparaturpunkt realisieren > ABC-Zentrum: Anzahl Velo-PP überprüfen, E-Veloladestation und Velo-Reparaturpunkt realisieren > Bushaltestellen: siehe Umfrage Pro Velo Ortsgruppe Spiez 223: Am Bahnhof (Nordseite, Ostseite, Südseite), in der Bucht, beim ABC			

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	Zentrum und beim GLZ gilt es die Anzahl Plätze zu erhöhen, auch für Sondervelos Platz zu schaffen und mit E-Veloladestationen sowie Velo Reparaturpunkten die Attraktivität zu erhöhen. 224: Wir befürworten einzelne Parkplätze nahe zu Detailhandelsgeschäften (mit oder ohne Velobügel – besser wären zukünftig die «Eselohren-Velohalter» - sind für Cargobikes, Kinderwagen viel praktischer und auch im Betrieb deutlich weniger aufwändig (z.B. Entfernen für Läset Sunntig) 226: E-Veloladestationen entweder separat vom «E-Mobilitätskonzept Gemeinde Spiez» realisieren (siehe auch 222) oder sie werden in das genehmigte Konzept E-Mobilität der Gemeinde Spiez nachträglich aufgenommen – wir haben nichts zu E-Veloladestationen im Konzept gefunden. Ba 1.2: Am Bahnhof (2 x), in der Bucht, beim ABC Zentrum und beim GLZ sollten öffentliche Veloladestationen geplant werden. Auch sogenannte Velo-Reparaturpunkte sollten je Standort zur Grundausrüstung gehören. Velo-Reparaturpunkte z.B. am Bahnhof realisieren und damit die Mobilitäts- strategie umsetzen (siehe 222)' Zufahren zu Velo-Parking Bahnhof verbessern / Sichtbarkeit erhöhen (z.B. Einfahrt ab Bahnhofstrasse mit Absatz und gefährlichem Gegenverkehr unmittelbar vor den PP (Betonwand links)		x	
		Ja, zu anderem	Velobahnen : Auf Hauptverkehrsrouten sollten analog nordischer Länder der Veloweg für beide Richtungen auf einer Strassenseite und abgetrennt von der Kantonsstrasse verlaufen. Das würde die Sicherheit für alle erhöhen.		x	
Partei	SP Spiez	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die gefährliche Situation an der Thunstrasse Richtung Dorfzentrum ist umgehend zu Optimieren und sicher zu gestalten Verbindung mit den angrenzenden Orten Wimmis, Aeschi Krattigen und Richtung Kandertal gestalterisch mit Markierungen den Velofahrenden ihren Platz geben. Sowohl bei der Parkierung als auch auf Strassen.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	Schliessung der Netzlücken ist prioritär zu behandeln	x		
		Ja, zu den Massnahmen	Ze 1.3 Wir begrüßen ausdrücklich die Möglichkeit einer Liftverbindung Bahnhof – Kronenplatz auch für Velos.	x		
						Der Bedarf an Veloabstellplätzen in der Bucht, im Zentrum und in Faulensee ist im Teilrichtplan Veloverkehr verortet. Die Überprüfung der Einrichtung von E-Bike-Ladestationen wird in Massnahme 222 ergänzt.
						Entsprechend den kantonalen Standards werden die Standards für die Ausgestaltung der Velorouten entsprechend dem dort vorhandenen Potenzial definiert.
						Die geforderten Verbesserungen sind bereits im VRP enthalten.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	210 Tempo Reduktion auf der Thunstrasse / Oberlandstrasse Interlakenstrasse auf Tempo 30 bis sichere Radrouten bestehen , konsequente Umsetzung dieser Massnahmen (regelmässige Kontrollen) 222 – 223 Prioritäre Verbesserung de Parksituation an der Oberlandstrasse beidseitig		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Thun- und Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)
		Ja, zu anderem	Wir begrüßen sowohl die Überlegungen zum Velonetz als auch die vorgesehenen Massnahmen.	x		
Verein/Verband	Spiezer Agenda 21	Ja, zu den Massnahmen	201 Wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr sowie als Schulweg. 202 - 207 Wichtige Massnahmen, welche die Attraktivität der Velorouten und die Sicherheit massiv steigern. Insbesondere werktags mit hohem LKW-Verkehr nach Lattigen ist die Situation besonders für weniger geübte Velofahrer und Kinder unangenehm und gefährlich. 209 Attraktive Verbindung, die den Veloverkehr vom MIV komplett trennt. Da die betroffenen Wege bereits bestehen, sollte eine Umsetzung zeitnah möglich sein.	x		
		Ja, zu den Massnahmen	210 Eine Trennung des Langsamverkehrs von Hauptverkehrsrouten ist so weit wie möglich anzustreben. Bei den Vortrittsberechtigungen ist der Langsamverkehr zu priorisieren.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen, auf denen viele Hauptverkehrsrouten liegen, ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Veloverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	213 Der Abschnitt Lötschbergplatz bis Bahnhof ist für den Veloverkehr unbefriedigend und gefährlich. Durch die Betonmauer auf der Seite BLS sind die Platzverhältnisse sehr eng (insbesondere für Lastenvelos, Velos mit Anhänger und weniger geübte Kinder) und es gibt keine Ausweichmöglichkeiten. Zudem endet der Fahrrad streifen ohne Signalisation abrupt. Der Strassenabschnitt muss bzgl, Sicherheit verbessert werden.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Die Markierung wird gemäss Rückmeldung des OIK verbessert.
		Ja, zu den Massnahmen	214/215 Die Stellen mit «Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinde» decken sich mit unseren Erfahrungen. Wir empfehlen zusätzlich die folgenden Gebiete in die Liste aufzunehmen: - Stegweidstrasse: Die Situation ist für bergwärtsfahrende Velofahrer aufgrund der engen Platzverhältnisse und der teilweise unübersichtlichen Lage unbefriedigend. Ein Velostreifen dürfte die Situation entschärfen. - Bürgquartier: Mit geeigneten Massnahmen sind der Verkehr zu entschleunigen und die Sicherheit für den Langsamverkehr zu verbessern.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Stegweidstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Die Markierung wird gemäss Rückmeldung des OIK verbessert. Die Stegweidstrasse ist bereits in Massnahme 213 / 214 aufgelistet. Die Überprüfung der Veloführung im Bürgquartier wird von der Gemeinde aufgenommen und im Rahmen der Massnahme 209 weiterbearbeitet.
		Ja, zu den Massnahmen	222 - 224 Es ist korrekt aufgeführt, dass die Förderung des Veloverkehr genügend und sinnvoll platzierte Veloabstellplätze bedingt. Besondere Beachtung gilt den Lastenvelos und Velos mit Anhängern. Im Weiteren ist zu prüfen, wo und in welcher Anzahl E-Velo-Ladestation in Betrieb genommen werden können.		x	Die Überprüfung der Einrichtung von E-Bike-Ladestationen wird in Massnahme 222 ergänzt.
		Ja, zu anderem	Nicht zuletzt dank der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes hat der Veloverkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen und mit der angestrebten Verkehrsumlagerung ist eine weitere, bedeutende Zunahme zu erwarten. Nicht zuletzt basiert die angestrebte Umlagerung auf einer bedürfnisorientierten und sichern Veloinfrastruktur. Es ist zu beachten, dass zunehmend Lastenvelos und Velos mit Anhänger unterwegs sind. Wo möglich sind Velofahrbahnen von den Hauptverkehrsrouten zu trennen.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen, auf denen viele Hauptverkehrsrouten liegen, ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen.

4.4 Teilrichtplan öffentlicher Verkehr

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan öffentlicher Verkehr?							
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	2	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die Umsteigezeiten von den Buslinien Aeschiried und Gütetäl auf die Züge Richtung Bern sind knapp bemessen, so dass bei einer kleinen Busverspätung der Anschluss leicht verpasst wird.		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
Privatperson	4	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	- Buslinie 1: Verlängerung 10 Minuten-Takt bis Einigen statt bis Deltapark - Buslinie 1: Taktverdichtung Deltapark bis Spiez Bahnhof (bessere Anschlüsse in Spiez) - Durchmesserlinien im Bahnhof Spiez - Zusätzliche Schiffskurse in Einigen und Deltapark (heutiger Fahrplan ist unattraktiv)		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
Privatperson	5	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Auch wenn Aeschi nicht zu unserer Gemeinde gehört, verbindet uns viel, da viele Spiezer Freizeit Aktivitäten in Aeschi betreiben: schwimmen im Hallenbad Aeschi, Tanzen bei sub(s)tanz, Langlaufen, Schlitteln in Aeschiried und einiges mehr. Damit der Freizeitverkehr mit Privatautos reduziert werden könnte, müssten meiner Ansicht nach alle 15-20 Minuten Takt ein Bus nach Aeschi fahren und zwar nicht einmal über Hondrich und einmal über Spiezwilser... Dieser verdichtete Takt bräuhete es unter der Woche höchstwahrscheinlich zwischen 16:00-21:30 das Zeitfenster wo viele zu ihren Hobbys fahren (Freizeit Verkehr) und wo viele von der Arbeit nach Hause fahren. 21:30 deshalb, weil das Hallenbad um 21:00 schliesst. So könnten auch späte Gäste bis zuletzt ihre Sauna und das Schwimmtraining geniessen und müssten nicht mit dem Auto kommen. Wer hat schon Lust fast eine Stunde auf den Bus zu warten und dann allenfalls noch vom Bahnhof bis zum Spiezbergstrass zu laufen... so müsste ich meine Kinder nicht mehr nach ihrem Hobby abholen gehen, sie könnten dann alleine mit dem Bus ohne lange auf der Strasse zu sein nach Hause kommen.		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
		Ja, zu den Massnahmen	3.6.1 Bushaltestelleninfrastruktur: jede Haltestelle sollte gedeckt sein und einen gedeckten VeloPP haben. Natürlich sollten sie auch Hindernisfrei sein.		x		Die Überprüfung der Ausstattung der Bushaltestellen, unter anderem mit Veloabstellplätzen, ist mit Massnahme 307 vorgesehen. Die hindernisfreie Ausgestaltung der Busanlegekanten ist in den Massnahmen 304-306 vorgesehen.
		Ja, zu anderem	Ich bin dankbar, für die tollen Busverbindungen nach Thun.	x			

Frage:		Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan öffentlicher Verkehr?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntr nahme	Berück sichtigt	Nicht berück sichtigt	Antwort
Privatperson	7	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	- grosses Parkhaus dezentral - Route mit elektrischem Shuttle vom Parkhaus zum Zentrum		x		Das Anliegen ist mit den Massnahmen Ze1.5 und Bu1.1 im VRP enthalten.
Privatperson	8	Ja, zu den Massnahmen	300: Einige Quartiere oberhalb des Bahnhofs sind mit dem öV schlecht erschlossen. Durch eine querende Verbindung Ortsbusverbindung z.B. Simmentalstrasse -Hondrichstrasse zum Zentrum und Bahnhof könnte vielleicht auch etwas Binnenverkehr vermindert werden. Im Weiteren könnte geprüft werden, ob eine Ortsbusverbindung zum Solina möglich wäre.		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
Privatperson	13	Ja, zu anderem	Mind. Halbstunden - besser Viertelstundentakt Busse nach Aeschi/Aeschiried (auch zur Entlastung des Verkehrs in Aeschi)		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
Privatperson	16	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	ÖV-Verbindungen sollten in der ganzen Gemeinde Spiez ab 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr halbstündlich mit Anschluss an die Bahnverbindungen gewährleistet sein.		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
Partei	Grüne Spiez / Pro Velo Region Thun	Ja, zu den Massnahmen	301 Weitere Verdichtung des Angebots zwischen Aeschi Post und Spiez, im Besonderen in den Hochfrequenz-Zeiten via Spiezwiler.		x		Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt
		Ja, zu den Massnahmen	304 Synchrone Planung z.B. von Velo-PP und Langsamverkehr fördernde Massnahmen gemäss Mobilitätsstrategie		x		Die Abstimmung des ÖV-Angebots mit den Fuss- und Veloverkehrsnetzen ist mit Massnahme 307 vorgesehen.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan öffentlicher Verkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu anderem	Betriebs- & Gestaltungskonzept Seestrasse Bahnhof - Kronenplatz – Bucht: Das Betriebs- & Gestaltungskonzept der Seestrasse, Teilstück Kronenkreisel – Bucht soll mit folgender Massnahme in den Verkehrsrichtplan aufgenommen werden: - Lift Bahnhof – Kronenplatz - Tram Kronenplatz (Höhe Interdiscount) – Bucht : Dieses für Einwohnerinnen, Touristen und Wirtschaft attraktive Angebot würde den Bus ersetzen. Das Tram z.B. als Retrotram realisiert: mit nachhaltig produzierte rEnergie, alle xx Meter Zu-/Ausstieg, «on demand», Option für selbstfahrend - siehe auch präsentierter Vorschlag im Mobilitätsausschuss - Umwandlung Seestrasse Kronenplatz – Bucht in eine Begegnungszone mit höherer Aufenthaltsqualität, Belebung des Raums und höherer Sicherheit - Parkplätze und Parkhaus : siehe Abschnitt MIV		x	
		Ja, zu anderem	Behindertengerechte Haltestellen Auch auf Gemeindestrassen sollte bei Umbauten von Haltestellen der behindertengerechte Einstieg realisiert werden.		x	
Partei	SP Spiez	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Das Busnetz muss durch Ortsbuslinien erweitert werden, nicht nur durch On-Demand-Angebote. Letztere sollen nur zum Tragen kommen, wenn sich eine Linie wirklich nicht betreiben lässt. Erschliessung der Quartiere westlich der Hondrichstrasse, Gebiet Weidliweg und Gebiet Spiezergstrasse Eine Verbindung Bahnhof /Zentrum / Bucht muss in einem sehr kurzfristigen Takt bedient werden 10 Min, damit so wenig wie möglich in die Bucht mit MIV gefahren wird Spiez Thun ¼ Stunden Takt ganzer Tag Tagsüber1/2 Stunden Takt, ab 19.00 bis Betriebsschluss Stundentakt		x	Die Ergänzung weiterer Linien ist aufgrund der Wirtschaftlichkeit aktuell nicht möglich (siehe Ortsbuskonzept) Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 jedoch auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt. Die Erschliessung der genannten Quartiere wird durch die Gemeinde im Rahmen der massnahme 307 überprüft und wenn möglich verbessert.

Frage:		Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan öffentlicher Verkehr?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
		Ja, zu den Massnahmen	300 Wir fordern einen Ausbau des Ortsbusangebots, und zwar sowohl in Bezug auf Strecken als auch in Bezug auf Fahrplandichte. Ortsbusse müssen Anschlüsse an Züge gewährleisten, bei einer Verdichtung auf mehr als Halbstundentakt auch auf Züge Richtung Täler und Interlaken. Öffentliche Einrichtungen wie bspw. die Gemeindeverwaltung, Bibliothek / Ludothek Solina müssen mit dem ÖV erreichbar sein.		x		Die Ergänzung weiterer Linien ist aufgrund der Wirtschaftlichkeit aktuell nicht möglich (siehe Ortsbuskonzept) Die Gemeinde Spiez nimmt dieses Anliegen im Sinne der Massnahme 301 jedoch auf und bringt es im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes mit ein. Verbesserungen werden in diesem Rahmen geprüft und sofern möglich umgesetzt. Die Erschliessung der genannten Orte wird durch die Gemeinde im Rahmen der massnahme 307 überprüft und wenn möglich verbessert.
		Ja, zu anderem	Gratisangebot für Schüler:innen und Jugendliche für Benutzung des OV bis 20 Jahre			x	Diese Forderung kann nicht im Rahmen des VRPs beantwortet werden, sondern wäre in einem parlamentarischen Vorstoss einzubringen.
Verein/Verband	Spiezer Agenda 21	Ja, zu den Massnahmen	300 Zur Reduktion der MIV-Fahrten auf der Seestrasse ist eine Umlagerung auf den ÖV notwendig. Dazu muss der Fahrplan während den Sommermonaten verdichtet werden (Massnahme Nr. Bu1.1).		x		Das Anliegen ist in Massnahme Bu1.1 enthalten.
		Ja, zu den Massnahmen	307 Haltestellen müssen über ein zu jeder Tageszeit sicheres Fuss- und Velowegnetz erschlossen sein. Besondere Beachtung gilt allfälligen Strassenquerungen und der Veloparkierung.	x			Die Erschliessungsqualität und Ausgestaltung der Haltestellen wird mit Massnahme 307 optimiert.
		Ja, zu anderem	Spiez' Attraktivität basiert zu einem nicht unwesentlichen Anteil auf der sehr guten Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz. Damit diese Stärke effizient ausgespielt werden kann, braucht es eine zuverlässige und bedarfsgerechte ÖV-Feinerschliessung innerhalb Spiez und zwischen dem Bahnhof und den peripheren Bäuerten. Diesem Grundsatz trägt der Teilrichtplan Rechnung und es werden sinnvolle Massnahmen vorgeschlagen.	x			

4.5 Teilrichtplan motorisierter Individualverkehr

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Gemeinde	Gemeinde, Sicherheitskommission	Ja, zu den Massnahmen	406: Im Zusammenhang mit den Knoten Rosenweg und Bahnweg ist die bisherige nicht umgesetzte Massnahme 110 des VRP 1995 wieder aufzunehmen.		x	Dieser Knoten ist in Massnahme 405 für die Gemeinde und mit dem Punkt Gwattstutz in der Auflistung für die Abstimmung mit dem Kanton enthalten. Die Massnahme 405 wird im Massnahmenblatt entsprechend der Massnahme 110 des VRP 1995 detailliert und es wird auf die Abhängigkeit zum Verkehrsstrukturplan Strättlühügel / Rosenweg der Stadt Thun verwiesen.
Privatperson	2	Ja, zu den Massnahmen	115?: Der untere, schnurgerade Teil der Seestrasse verleitet zu Tempoüberschreitungen und Missachtung des Rechtsvorrtritts. Eine weitere Entschleunigung, z. B. durch eine Umwandlung einer Fahrbahnhälfte in einen Fussgängerbereich, würde zur Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung während der stark frequentierten Sommerzeit beitragen.		x	Es besteht bereits ein breites Trottoir und bergwärts ab Einmündung Schlossstrasse bis Minikreisel ein markierter Radstreifen. Mit Massnahme Bu1.5 wird die untere Seestrasse überprüft und ggf. angepasst.
		Ja, zu anderem	Analog der Anmerkung zum Teilrichtplan Fussverkehr: In der Bucht sollte die Schachenstrasse zwischen Badi und Parkhaus in eine ganzjährige Fussgänger- und Flanierzone umgewandelt werden. Zubringerfahrten müssten eng auf temporäre Buchtanlässe begrenzt werden. Die aktuelle freie Durchfahrt während zwei Dritteln des Jahres und der wochenlange Schwerverkehr vor und nach Grossanlässen bringt immer wieder Gefahren für die Fussgänger mit sich, insbesondere für die zahlreichen Kinder.		x	Das saisonale Fahrverbot stammt aus einem Bundesratsentscheid von 1991. Im Rahmen des Masterplans Bucht soll das Verkehrsregime auf der Schachenstrasse zwischen Barriere und Spielplatz überprüft werden. Das Massnahmenblatt Schwerpunkt Bucht wird entsprechend ergänzt. Auf das Thema Auswirkungen von Verkehr durch Grossanlässe in der Bucht wird in Massnahme Bu1.4 aufmerksam gemacht.
Privatperson	4	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die Umgestaltung der Oberlandstrasse hat wenig Verbesserung gebracht. Die Aufenthaltsqualität leidet wegen dem MIV-Verkehr und den vielen Parkplätzen.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	5	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Ja da hätte ich viele Anmerkungen...Viele Probleme sind zum Glück erkannt und im Bericht erwähnt. MIV-Anteil am Gesamtverkehr sind meiner Ansicht nach zu hoch, oder gar viel zu hoch... Die Durchfahrt mit MIV durch Spiez sollte ganz klar unattraktiv sein. Es kann nicht sein, dass der Hauptverkehr durch eine Einkaufstrasse geführt wird. Es müssten Umfahrungen, Tunnels, Transite oder so geschaffen werden, dass die Autos welche von der Autobahn nach Hondrich, Faulensee... gehen wollen nicht durchs Dorf fahren. Da müsste man für die Zukunft sehr gross denken auch wenn es teuer wird. Statt die Autos von der Autobahn über die Thunstrasse, Oberlandstrasse zu führen, könnten dieser Verkehr unterirdisch wie z.B in Bern Neufeldtunnel, Transittunnel Tiefenastrasse-BH - Längasse... geführt werden.	x		Die Revision des Verkehrsrichtplans wurde basierend auf den übergeordneten Zielen wie der Mobilitätsstrategie und der 4V-Strategie erarbeitet, welche eine Reduktion des MIV fordern (Kapitel 4 Erläuterungsbericht). Im Rahmen der Erarbeitung des VRP wurden verschiedene Ansätze, zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum geprüft, unter anderem auch eine Lösung mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss. Im Kapitel 5.1.2 des Erläuterungsbericht wird der auf Basis dieser Überprüfung getroffenen Entscheid: "Eine Lösung mit dem bestehenden Netz weiterzuverfolgen" erläutert. <i>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.</i>
		Ja, zu den Massnahmen	3.8 Einfahrt Lötschbergplatz: Viele Autos scheinen schneller als 30 in die 30 er Zone einzufahren. Als Autofahrende sieht man die Tafel welche nach dem Bushaltestellen Häuschen erscheint erst sehr spät, wenn überhaupt. Da finde ich, sollte ein Bodenwelle bevor die Einfahrt zur Tankstelle einmündet angebracht werden sowie eine grosse 30 oder noch besser eine grosse 20 auf dem Boden gezeichnet werden.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)

Frage:		Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?					
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennnismnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Antwort
		Ja, zu anderem	Man könnte die PP Gebühren je zentraler desto teurer machen und dass pro PP eine Abgabe % an die Gemeinde abgegeben werden muss, um die Biodiversität /Klimaschutz Maßnahmen zu finanzieren. Fruchtbare Boden ist zu schade für stehende Autos.			x	Es gibt einen Tarifunterschied zwischen touristisch genutzten Parkplätzen und den übrigen öffentlichen Parkplätze. Die blaue Zone an der Oberlandstrasse ist politisch gewollt (Projekt Let's Swing / Umgestaltung Oberlandstr.).
		Ja, zu anderem	3.7.1 Parkierung: Keine Oder nur für Behinderte PP auf der Oberlandstrasse und UmschlagPP für Geschäfte. Ansonsten sollten die Autos beim Lidl PP/Parkhaus, Coop Parkhaus, Bahnhof Parkhaus oder Migros parkieren.		x		Die Massnahmen 409 und 410 sehen ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkplätzen und die Optimierung deren Nutzung vor.
Privatperson	7	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	motorisierten Verkehr um Zentrum herum führen (Fussgängerzone Oberlandstrasse!)		x		Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025)
Privatperson	8	Ja, zu den Massnahmen	410: Ein Parkleitsystem ist wichtig, um den Parkplatz-Suchverkehr zu reduzieren. Dieses sollte die Autofahrer schon ab Autobahnausfahrt "begleiten". Es ist auch zu prüfen, ob eine Art "Überlauf-Parkplatz" gerade bei der Autobahnausfahrt eingerichtet werden kann und der dann mit einem Shuttlebus mit dem Bahnhof verbunden werden kann (Touristinfo).		x		Ein Parkleitsystems ist entsprechend Massnahme 411 gemäss dem zu Grunde liegenden Konzept einzuführen.
		Ja, zu anderem	Bu1.5 Im Sommer oder bei bekannt starker Frequenzierung des Grossraums Bucht ist zu prüfen, ob die Zufahrt auf Anwohner und Hotelbesucher reduziert werden kann. Im Weiteren sollte im ganzen Gemeindegebiet Tempo 30 eingeführt und vollzogen werden. Auf vielen Strassen wird die Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten. Durch eine einheitlichere Höchstgeschwindigkeit wären auch Unsicherheiten in Bezug auf welche Limite gilt, ausgeräumt.	x			In sämtlichen Quartieren in der Gemeinde Spiez mit ganz wenigen einzelnen Strassenzügen sind Tempo 30-Zonen auf Gemeindestrassen eingeführt worden. Dieses Ziel ist erfüllt (Vorgabe bisheriger VRP).
		Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Im Erläuterungsbericht S 14 wird der Freizeitverkehr mit 40% der Gesamtmobilität genannt, Tendenz zunehmend. Laut Fussnote sind die Zahlen bereits 7-jährig und somit veraltet! Wer also von Faulensee, Bürg, Eschermaße und alle, die östlich des Kronekreises bzw des Bahnhofs wohnen und nach Westen oder ins Kander- und Simmental wollen, passieren gezwungenermassen die Oberlandstrasse bis zum Spiezmooskreisel, um auf die Autobahn zu gelangen. Dazu kommen noch alle aus Krattigen!	x			Der Anteil an der Tagesdistanz von 40% für Freizeitverkehr stammt aus dem neuesten (Erhebung alle fünf Jahre) Mikrozensus mit Erhebungsjahr 2021.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	10	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	S 26 steht eine Absichtserklärung: "Die Zusammenarbeit mit andern Gemeinden...fördern". Wie sieht das bei Krattigen aus?	x		Mit Krattigen und auch mit Aeschi ist die Gemeinde insbesondere im öV-Bereich in Kontakt.
		Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die ablehnende Haltung des ASTRA gegenüber dem Anliegen für einen Autobahnanschluss östlich des Leimerntunnels, wo bereits eine Notzufahrt besteht, ist auch schon 6-jährig und berücksichtigt somit die derzeitige Verkehrssituation im Zentrum von Spiez in keiner Weise. Hier muss die Gemeinde beharrlich weiter verhandeln. Immerhin gehören die Strassen von und nach Krattigen sowie Faulensee zu den "kantonalen Hauptachsen" und leider vertuschen die Durchschnittszahlen des Verkehrsaufkommens die Tatsachen regelmässiger "Ueberlastungserscheinungen und Stau" (S 20). Schliesslich möchte ich auf meine Eingabe im Anschluss an die sehr gute Informationsveranstaltung im Lötschbergzentrum verweisen.		x	Die Revision des Verkehrsrichtplans wurde basierend auf den übergeordneten Zielen wie der Mobilitätsstrategie und der 4V-Strategie erarbeitet, welche eine Reduktion des MIV fordern (Kapitel 4 Erläuterungsbericht). Im Rahmen der Erarbeitung des VRP wurden verschiedene Ansätze, zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum geprüft, unter anderem auch eine Lösung mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss. Im Kapitel 5.1.2 des Erläuterungsbericht wird der auf Basis dieser Überprüfung getroffenen Entscheid: "Eine Lösung mit dem bestehenden Netz weiterzuverfolgen" erläutert. <i>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.</i>

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	E 401: Wie im Emdthal und in Krattigen eine Bodenwelle nach Einfahrt Moosboden/Gumperstal(vom Dorf her betrachtet) und eine Bodenwelle nach der Einfahrt Stutzstrasse(vom Wald her betrachtet). Damit wäre die Bushaltestelle zusätzlich gesichert.		x	
		Ja, zu anderem	ZE 1.2 verbunden mit ZE 1.3: 'Beide Massnahmen sind zu kombinieren. Referenzanlage ist das "Parking City Ost" in Thun: Verbindung der Niveaufläche vom Spital Thun mit der Niveaufläche obere Hauptgasse/ Mühleplatz/Bälliz. Mein Vorschlag: von der oberen Bahnhofstrasse eine Passstelle west über Geleise und Bahnhofstrasse bis neben das Postgebäude und von dort mit dem Lift ins Parking auf dem Niveau der Oberlandstrasse(Kronenplatz). Treppenverbindungen incl. Treppenlift zu Geleisen 5/4, 3/2 und 1/Bahnhofareal, sowie Post und seeseitige Gehsteige. Dabei könnten die Wohn- und Geschäftseinheiten gemäss "Testplanung neue Mitte" 2020) und "Potentialstudie Zentrum"(2024) in die Passerelle west voll integriert werden. Verlockende Perspektive: von der eigenen Wohnung über die Passerelle direkt zum gewünschten Bahngeleise, das wäre echtes "easy ride".	x		
Privatperson	12	Ja, zu den Massnahmen	E 406: Strecke Kreisel Thunstrasse bis Spiezmoos: bis 10'000 Autos und Lastwagen pro Tag. Nur 1 (2) Fussgängerstreifen Überquerung. Geschwindigkeitsübertretungen aber nie Geschwindigkeitskontrollen. Lärmbelastung für steigende Zahl von Anwohnern. Gefährliche Gehsteige ohne Abstufung zu Strassenfläche. Auf der Thunstrasse braucht es eine Temporeduktion, Geschwindigkeitskontrollen, mehr Sicherheit für Fussgänger und mehr Lebensqualität für die Anwohner.		x	
						Für die Hondrichstrasse ist mit Massnahme 401 ein Gutachten zur Temporeduktion vorgesehen. Begleitende Massnahmen wie die vorgeschlagenen Bodenwellen sind ein mögliches Resultat eines solchen Gutachtens.
						Die Massnahme Ze1.2 und 1.3 sind kombiniert in der Erarbeitung des Leitbildes Ze.
						Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Thunstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrinsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	13	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Sehr sinnvoll: Begegnungszone (Tempo 20) um das Schulhaus Spiezmoos! Dies soll auch an der Oberlandstrasse so geplant werden. Parkplätze direkt vor den Lokalen weg, dafür Parkplatznutzung extern (z. Bsp. Längenstein, Coop-Parkplatz, Parkhaus MIGROS) fördern. Für eine Velo- und Fussgängerfreundliche Oberlandstrasse. Da jetzt keine Fussgängerstreifen mehr vorhanden sind, haben Fussgänger keinen Vortritt. Es kann als Fussgänger die Strasse kaum überquert werden (besonders zu Stosszeiten). Ein deutlicher Rückschritt! Besonders für Kinder (welche die Geschwindigkeiten und Distanzen zu den ununterbrochen fahrenden Autos kaum einschätzen können) sehr gefährlich und unübersichtlich.		x	
Privatperson	15	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	1. Hondrichstrasse: Temporeduktion ab Einfahrt Krattigstrasse bis Sibirienkurve auf 30 Km/h. Begründung: seit dem Entfernen der Fussgängerstreifen ist das Queren der Hondrichstrasse zB bei der Alpenstrasse sehr gefährlich. 2. Hondrichstrasse, gerades Stück ab Einfahrt Alpenstrasse bis vor Sibirienkurve: Temporeduktion durch Einzeichnen von Parkfeldern erwirken. Begründung: Auf diesem Stück wird regelmässig (massiv zu viel) Gas gegeben. Ausserdem hat es im gesamten Quartier keine Parkierrmöglichkeiten.		x	
		Ja, zu den Netzkategorien / -linien	3. Dorzentrum: Einbahnregime im Dreieck Oberlandstrasse - Bahnhofstrasse - Seestrasse einführen (wie die STI Busse). Begründung: nur so kann man das Dorf attraktiver machen und entspannter sich aufhalten, ohne den Autoverkehr zu stark zu stören.		x	
Privatperson	16	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Keine zusätzlichen Parkhäuser bauen, sondern bestehende allenfalls ausbauen und Parkieren rund um die Uhr ermöglichen. Parkleitsystem einführen. Shuttlebus bei Bedarf einführen.		x	

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	18	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Aufhebung der Parkplätze im Zentrum führt zu Ladensterben, wer geht schon in ein Parkhaus, wenn er nur kurz in die Apotheke muss? Ganze Einkaufsstrasse soll beidseitig mit Blauer Zone auf ganzer Länge sein. Wer denkt, aus dieser Zone, mit ihren Bausünden eine Touristenattraktion zu machen, liegt leider falsch.		x	
Privatperson	19	Ja, zu anderem	Der gesamte Verkehr um auf die Autobahn zu gelangen muss durch das Dorf und über den Bahnhof fahren. Auch das gesamte Dorf Krattigen. Könnte ein Anschluss nach der Autobahnbrücke nicht geprüft werden?		x	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.

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Privatperson	20	Ja, zu den Massnahmen	402: Gutachten Temporeduktion Faulenbachweg, Seite Spiezwiler: Die Kosten für ein Gutachten könnte man sich wirklich sparen. Dass am Faulenbachweg eine Temporeduktion her muss ist wenigstens im Spiezwiler allen Leuten klar. Nur die Gemeindebehörden weigern sich seit Jahrzehnten hier auch nur zuzuhören, geschweige denn, darauf zu Antworten. Die kritische Schulwegsicherheit wird in den Elternräten der Schulhäuser Räumli und Spiezwiler regelmässig thematisiert. Seit dem Ausbau Angolder 2014 (Landi) hat sich die Sicherheits- und Verkehrslärsituation auch für die Anwohner am Faulenbachweg durch die massive laufende Verkehrszunahme verschärft. Durch den aktuellen Bau des Gewerbeparks am Angolder nimmt der Verkehr nochmals massiv zu und es kommt zusätzlicher Schwerverkehr (Postauto und Gewerbetransporte) hinzu. Wie und auf welchem Weg eine Temporeduktion realisiert werden könnte, wurde in den vergangenen Jahren mehrfach von Privatpersonen bei der Gemeinde angefragt, diese wurden aber alle jeweils abgewimmelt, oder erhielten keine brauchbare Antwort. Eine Temporeduktion wurde vom GR bereits 2014 "versprochen" ! Das Versprechen wurde jedoch nicht eingehalten. Eine Temporeduktion wurde 2023 ebenfalls im Rahmen einer Petition gefordert. Der GR hat auch damals (auch gegenüber der Presse) wieder erklärt, er stehe einer Temporeduktion sehr positiv gegenüber und er werde die Sache angehen. Passiert ist allerdings wieder nichts. Aktuell liegt die Temporeduktion auch wieder als Anträge von mehreren Parteien im Rahmen von hängigen Einsprachen bei der Bauverwaltung auf dem Tisch. Auf die Anträge wurde seitens der Behörden nicht einmal reagiert, was erneut enttäuscht.	x		
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Anhand der Massnahmen im MIV ist klar erkennbar, dass hier der Schwerpunkt liegt. Hier gibt es auch keine nichtumgesetzten Projekte. Schwerpunkt auf einen Lebenswerten Dorfkern erhöhen.		x	
		Ja, zu den Massnahmen	408-411: Parkleitsystem verhindert Suchverkehr	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kennzeichnung	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Partei	Grüne Spiez / Pro Velo Region Thun	Ja, zu den Massnahmen	401 Auf dieser Strecke wird gemäss Beobachtungen von Anwohnern vom MIV deutlich zu schnell gefahren. Eine Temporeduktion, auf beispielsweise 40, welche überprüft werden muss, könnte helfen. Kurzfristig wäre bereits die Durchsetzung der aktuellen Geschwindigkeit von 50 sehr hilfreich. 403 / 404 Siehe Anmerkung « Betriebs- & Gestaltungskonzept Seestrasse Bahnhof - Kronenplatz – Bucht » im Kapitel « öffentlicher Verkehr » 406, 407 Tempo 30 einheitlich im Bermudadreieck fänden wir sehr sinnvoll und notwendig 410 Der Realisierung des Parkleitsystems ist eine hohe Priorität zu geben. Ze 1.1 Das Einbahnregime ist zu forcieren und baldmöglichst in den Koordinationsstand ZE (Zwischenergebnis) zu bringen Einheitliches Tempo 30 soll realisiert werden.	x		
		Ja, zu den Massnahmen	Oberlandstrasse: Einbahnverkehr für MIV Fahrrichtung Ost – West realisieren. Die Erschliessung für den Lastwagenverkehr müsste gleichzeitig geklärt werden.		x	Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.
		Ja, zu den Massnahmen	408 Ersetzen bzw. soweit möglich Verzicht der vorhandenen Parkplätze an der Seestrasse Kronenkreisel – Bucht und im Parkhaus «Bucht» durch Modernisierung BLS-Parkgebäude sowie Parkhaus im Hang Bahnhof – Kronenkreisel (östlich Post, auch unter der Bahnhof-Strasse mit Zugang zu Fuss / Lift zum Bahnhof und Kronenplatz – Die Front Richtung See müsste nicht komplett geschlossen sein – könnte in Etagen begrünt angelegt werden. Private Parkhäuser integrieren und damit Synergien schaffen		x	Die Anliegen sind mit den Massnahmen 409-411, Ba1.2, Ze1.5 und Bu1.4 im Verkehrsrichtplan enthalten.
		Ja, zu den Massnahmen	415 Ladestationen sind auch für E-Velos vorzusehen. Das Elektromobilitätskonzept der Gemeinde Spiez ist leider nur auf Personenwagen ausgerichtet. Nirgends wird E-Veloladestation erwähnt.		x	Ergänzung der Massnahme 222 zu: Regelmässige Überprüfung der öffentlichen Veloabstellanlagen und Behebung von Defiziten (Ausbau, Verbesserung der Qualität, Ergänzung von Abstellplätzen für Spezialvelos, Ergänzung von Ladestationen)*

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
Partei	SP Spiez	Ja, zu anderem	- Parkplätze Gemeinde Spiez Parkplätze bieten Potential für variable Nutzung z.B. à la Park(ing)Day - Weniger Versiegelung der Böden : Parkplätze haben Potential für weniger Versiegelung. Daher schlagen wir vor, dass Teerbeläge von PP zurückgebaut und durch naturnahere Lösungen ersetzt werden.	x		
		Ja, zu anderem	Spiezbergstrasse : Begegnungszone Das rücksichtsvolle Mit-einander soll auf der Spiezbergstrasse (ab Abzweigung Asyl-strasse) umgesetzt werden. Aufenthaltsqualität, Sicherheit und mehr Grün erhöhen die Attraktivität. Diese Massnahmen wird von den Anwohnern mit Überzeugung unterstützt (55% ja / 25% eher ja / 15% eher nein / 5% soll so bleiben wie es ist – Quelle : Umfrage online durch Sepp Zahner GRÜNE, Andrea Frost-Hirschi FDP, Muriel Salvisberg SP, Stand 9. Feb 2025).'		x	Die Zweckmässigkeit einer Einführung einer Begegnungszone wäre detailliert zu prüfen. Die Anwohnenden können bei der Gemeindeverwaltung einen Antrag stellen.
		Ja, zu den Netzkategorien / -linien	Die Bahnhofstrasse muss auf der gleichen Ebene wie die Oberlandstrasse geführt werden. Tempo 30 während Ladenöffnungszeiten sowohl auf Bahnhofstrasse als auch auf Seestrasse bis Kronenplatz. Ein Tempo 30 Dreieck zwischen Bahnhof, Oberlandstrasse und Kronenplatz. Ze 1.1 Wir sind unbedingt der Meinung, dass im Gebiet Oberland- / Bahnhofstrasse ein konsequentes Einbahnregime gelten muss.	x		Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Bahnhof- und Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der VRP sieht mit Massnahme Ze 1.1 eine Überprüfung der Verkehrsführung im Zentrum im Rahmen des interdisziplinären Leitbilds vor.
		Ja, zu den Massnahmen	408 / Ze 1.5 Wir unterstützen einerseits, dass die Anzahl Parkplätze nicht erhöht werden soll, und wünschen andererseits ein Parkhaus im Zentrum, damit oberirdische Parkplätze aufgehoben werden können. 408 Abbau der Anzahl der öffentlichen oberirdischen Parkplätze Bau eines Parkhauses in Zentrumsnähe mit einer 10 Min ÖV Anbindung Richtung Bahnhof / Dorfzentrum und Bucht		x	Die Anliegen sind mit den Massnahmen 409-411, Ba1.2, Ze1.5 und Bu1.4 im Verkehrsrichtplan enthalten.
		Ja, zu den Massnahmen	412 Dies unterstützen wir sehr.	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrnsnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu anderem	Uns fehlt,dass der Knoten Autobahnausfahrt zwecks Stauminderung nochmals unter die Lupe genommen wird. Eine konsequente Umleitung des Durchgansverkehrs auf die Nationalstrasse ist zu forcieren (Temporeduktionen im Dorf)		x	Der Autobahnknoten ist im Eigentum des ASTRAs, weshalb der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt ist. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den übergeordneten Strassen einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.
Verein/Verband	Spiezer Agenda 21	Ja, zu den Massnahmen	400 -403 Temporeduktionen bringen entscheidende Mehrwerte bzgl. Verkehrsfluss, Kapazität, Lärmemissionen und Sicherheit. Sie sind soweit möglich anzustreben. Es ist zu beachten, dass allfällige Fahrzeit-Zunahmen durch eine tiefere maximale Fahrgeschwindigkeit lediglich marginal ausfallen. Auf besonders belebten und bevölkerten Strassenabschnitten sind Begegnungszonen einzuführen.	x		
		Ja, zu den Massnahmen	403/404 Zwischen Bahnhofplatz - Kronenplatz - Bucht muss die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert werden. Dies führt zu einer Belebung des öffentlichen Raums und einer Erhöhung der Sicherheit. Das bedingt, dass insbesondere Touristen nicht per MIV in die Bucht gelangen. Dazu braucht es eine attraktive Erschliessung über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot. Varianten wie Lift, Tram und/oder Bahn sind zu prüfen. 406, 407 Das Verkehrsregime auf der See- / Bahnhof- und Oberlandstrasse ist zu überprüfen. Verbesserungen bzgl. Durchlässigkeit, Einbindung Langsamverkehr und Sicherheit sind zwingend anzustreben. Mögliche Varianten: Einbahnregime (Massnahme Ze 1.2), Begegnungszonen etc. 408-4011 Sehr gute Massnahme. Damit wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gefördert und die Attraktivität und die Lebensqualität im öffentlichen Raum wird entscheidend gesteigert. 410 Ein Parkleitsystem reduziert insbesondere im Sommerhalbjahr die MIVFahrten auf der Seestrasse. Die damit erreichte Attraktivitätssteigerung der Seestrasse darf nicht mit zusätzlichen Parkplätzen in der Bucht «rückgängig gemacht» werden.	x		

Frage: Haben Sie Anmerkungen zum Teilrichtplan Motorisierten Individualverkehr?						
Kategorie	Eingabe	Antwort	Anmerkung	Kenntrisinahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt
		Ja, zu den Massnahmen	415 Die Ladeinfrastruktur ist auch auf die Bedürfnisse von E-Bike-Fahrer/innen abzustimmen und dementsprechend zu ergänzen.		x	Ergänzung der Massnahme 222 zu: Regelmässige Überprüfung der öffentlichen Veloabstellanlagen und Behebung von Defiziten (Ausbau, Verbesserung der Qualität, Ergänzung von Abstellplätzen für Spezialvelos, Ergänzung von Ladestationen)*
		Ja, zu anderem	Die Ausgangslage bzgl. MIV ist sorgfältig erfasst und die Zielsetzungen sind zwar ambitioniert, für die Steigerung der Attraktivität von Spiez jedoch unerlässlich. Wir erachten es als essentiell, dass, wie im TRP MIV beschrieben, «öffentliche Freiräume möglichst von Verkehr befreit sind und unerwünschter Suchverkehr vermieden werden kann». Um dies zu erreichen, müssen spezifische Projekte und Konzepte konkret sowie zeitnah angegangen werden.	x		

5. Stellungnahmen zu den Briefeingaben

Die brieflichen Eingaben werden aufgrund ihrer variierenden Form und zur Sicherstellung der Anonymisierung der Privatpersonen im Mitwirkungsbericht zusammengefasst.

5.1 Zusammenfassung der Briefe und Stellungnahmen

Pro Bucht Spiez

Der Brief von Pro Bucht Spiez bezieht sich auf den kommunalen Verkehrsrichtplan (VRP) und dessen Auswirkungen auf die Verkehrserschliessung in der Bucht von Spiez. Der Verein begrüsst die Ziele des Plans, insbesondere die Verbesserung der Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrsanbindung. Er fordert jedoch eine stärkere Betonung auf nicht-kommerzielle Nutzungsmöglichkeiten der Bucht als Naherholungsraum und weniger auf ökonomische Wertschöpfung.

Der Verein unterstützt die geplante Schaffung neuer Naherholungsräume ausserhalb der Bucht zur Entlastung an Spitzentagen, fordert jedoch auch Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Suchverkehrs, wie z. B. die Überprüfung des Parkplatzangebots und die Einführung eines Parkleitsystems.

Im speziellen Abschnitt zu "Schwerpunkt Bucht" wird der Plan zur Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie der öffentlichen Verkehrsanbindung an der Schifflände begrüsst. Der Verein schlägt vor, zusätzliche E-Bike-Ladestationen einzurichten und die Wege für den Fussverkehr besser auszuschildern. In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird eine prüfbare Reduzierung von Parkplätzen und eine Umgestaltung der Seestrasse mit verkehrsberuhigenden Massnahmen gefordert.

Antwort: Die zukünftige Ausrichtung der Bucht soll gemäss Massnahme Bu01 des Verkehrsrichtplans in einem Masterplan Bucht vertieft werden. Folgende geforderte Massnahmen sind ebenfalls bereits im VRP enthalten: Einführung eines Parkleitsystems mit Massnahme 410, Signalisation Fussverkehr mit Massnahme 112, Umgestaltung Seestrasse mit den Massnahmen 403, 404 und Bu1.5.

Die Überprüfung der Einrichtung von E-Bike-Ladestationen wird in Massnahme 223 ergänzt.

FDP Spiez

Die FDP Spiez sieht den Richtplan grundsätzlich positiv, hebt jedoch einige Unstimmigkeiten und Verbesserungsbedarfe hervor:

- Kohärenz des Plans: Der Richtplan erscheint als Sammlung von Teilrichtplänen, die nicht ausreichend aufeinander abgestimmt sind. Insbesondere fehlt eine kritische Auseinandersetzung mit den kantonalen und bundesweiten Planungen sowie den Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Konzepten, wie etwa den Siedlungsschwerpunkten in den RGSK.
- Verkehrsanbindung Faulensee: Die FDP fordert einen Vollanschluss oder zumindest einen Dreiviertelanschluss für Faulensee, um den Verkehr im Dorfzentrum zu entlasten.
- Veloverkehr: Die Netzlücke 13 im Sachplan «Veloverkehr» des Kantons soll überdacht werden, da eine bereits bestehende hochwertige Alternative diese Lücke überflüssig macht.
- MIV und Lebensqualität: Die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Lebensqualität, insbesondere für körperlich eingeschränkte Personen, sollten genauer betrachtet werden. Zudem wird eine Prüfung von Tempo-30-Zonen im Bereich des Bahnhofs angeregt.
- Parkierungskonzept: Die FDP fordert ein umfassendes Parkierungskonzept, das ein Parkleitsystem und mögliche Erweiterungen von Parkhäusern umfasst, wie etwa im Bereich Lörtscherweg/Gartenweg und im Rahmen des Neubaus des pädagogischen Zentrums Hofachern.
- Zeitplan und Koordination: Ein klarer Umsetzungszeitrahmen und eine Überprüfung des Koordinationsstands der Massnahmen sind notwendig, um Prioritäten transparent darzustellen und Daueraufgaben wie Monitoring festzulegen.

Zusammenfassend fordert die FDP eine präzisere und ganzheitlichere Betrachtung des Verkehrskonzepts, um eine zukunftsfähige und lebenswerte Verkehrsplanung für Spiez sicherzustellen.

Antwort:

Folgende geforderte Massnahmen sind ebenfalls bereits im VRP enthalten: Überprüfung der kantonalen Netzlücke 13 mit Massnahme 209, das Strassenregime im Bereich des Bahnhofs mit Massnahme Ze1.1, ein Parkleitsystem mit Massnahme 410.

Eine Abstimmung des Verkehrs mit den übergeordneten Strategien (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 2 und 4), der Siedlungsentwicklung sowie der verschiedenen Verkehrsmittel wurde im vorliegenden VRP vorgenommen (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 5.1). Ebenfalls wurden verschiedene Massnahmen zur Förderung der Multimodalität festgelegt, sowie den komplexen Schwerpunkten Bucht, Zentrum und Bahnhof mit einem eigenständigen, interdisziplinären Massnahmenblatt Rechnung getragen.

Die Revision des Verkehrsrichtplans wurde basierend auf den übergeordneten Zielen wie der Mobilitätsstrategie und der 4V-Strategie erarbeitet, welche eine Reduktion des MIV fordern (Kapitel 4 Erläuterungsbericht). Im Rahmen der Erarbeitung des VRP wurden verschiedene Ansätze, zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum geprüft, unter anderem auch eine Lösung mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss. Im Kapitel 5.1.2 des Erläuterungsbericht wird der auf Basis dieser Überprüfung getroffenen Entscheid: "Eine Lösung mit dem bestehenden Netz weiterzuverfolgen" erläutert.

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.

Mit den Massnahmen 409-412 strebt die Gemeinde ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkierung, unter anderem mit der Umsetzung des Parkleitsystems an.

Die Strassenklassierung wurde entsprechend der kantonalen Strassenverordnung StrV. / Art. 2 vorgenommen. Diese Grundlage hat rechtlich den höheren Stellenwert gegenüber der VSS-Norm.

Im Rahmen des VRP bereits einen Zeitplan und die Koordination zu detaillieren ist nicht möglich. Dies ist in Massnahme 002 mit einem zu erstellenden Controlling-Konzepts umzusetzen.

Gewerbeverband Spiez

Der Gewerbeverband Spiez begrüsst die Bemühungen, den Individualverkehr aus dem Ortskern herauszuhalten, insbesondere im Hinblick auf den Tourismus. Es wird jedoch betont, dass die Massnahmen für den Verkehr in den touristisch stark frequentierten Monaten angepasst und besser erkennbar gemacht werden müssen, z.B. durch verbesserte Signalisation und Wegweisung, wie bei der Tempo-30-Zone auf der Oberlandstrasse, die oft nicht rechtzeitig wahrgenommen wird.

Der Verband unterstützt die Temporeduktion zur Verbesserung der Sicherheit und Steigerung der Kundenfrequenz, fordert jedoch, dass der notwendige Gewerbeverkehr, insbesondere für Gütertransporte und Be- und Entladezonen, stärker berücksichtigt wird. Auf der Oberlandstrasse fehlen bereits jetzt ausreichend Halte- und Ausweichmöglichkeiten für den Warentransport, was auch in anderen Teilen der Gemeinde ein Problem darstellt. Zudem fehlen Parkflächen für grössere Fahrzeuge wie Lastwagen und Busse, was die nachhaltige Infrastruktur behindert.

Die Reduktion von Parkplätzen im Ortszentrum wird kritisch gesehen, da Fachgeschäfte auf Parkmöglichkeiten in der Nähe angewiesen sind, um mit grösseren Handelsketten konkurrieren zu können. Ein Parkhaus bei einem Grossverteiler könnte zu einer weiteren Schwächung der lokalen Geschäfte führen.

Schliesslich wird die Situation an den Hauptverkehrszeiten als problematisch beschrieben, insbesondere in den Kreisverkehren nach der Autobahnausfahrt, die durch Rückstau blockiert sind und so die pünktliche

Ankunft von Mitarbeitenden und Lieferanten erschweren. Die Verkehrsberuhigung auf der Oberlandstrasse wird begrüsst, allerdings wird die Aufhebung der Fussgängerstreifen kritisch beurteilt, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Eine bessere Kennzeichnung der Fahrbahn und Trottoirgrenzen wird als notwendig erachtet.

Antwort: Dass der Tourismus Spiez prägt, ist der Gemeinde bewusst. In der Ausarbeitung des Leitbilds Zentrum und Masterplans Bucht wird dies berücksichtigt.

Das Thema Logistik und konkreter Anlieferung sowie Be- und Entladezonen soll im regelmässigen Austausch mit der zuständigen Abteilung der Gemeinde aufgegriffen, der Bedarf geklärt und entsprechende Massnahmen vorgesehen werden. Die Verwaltung und der Gewerbeverband sind gleichmässig zuständig dafür, diese Themen bei Projekten zum richtigen Zeitpunkt einzubringen. Auf eine Ergänzung in den Massnahmen wird verzichtet, weil keine genauen Problemstellen definiert sind. Fürs Be- und Entladen darf die Fahrbahn benutzt werden.

Der VRP sieht gemäss Massnahme Ze1.5 keine Reduktion, sondern «kein Ausbau» der Parkplätze vor. Der Satz «Die Anzahl an gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätzen [...] wird nicht ausgebaut» wird gestrichen und durch die Aussage, dass langfristig ein dem Bedürfnis entsprechendes Angebot an Parkierung bereitgestellt werden soll, ersetzt. Ein Standort für ein Parkhaus kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend definiert werden, da wichtige Entscheid Grundlagen noch ausstehen.

Der Autobahnknoten ist im Eigentum des ASTRAs, weshalb der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt ist. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den übergeordneten Strassen einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.

Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Kantonsstrassen (Oberlandstrasse) ist begrenzt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist, sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung. Der Kanton hat die Situation erkannt und Verbesserungen angeordnet (siehe SpiezInfo Mai-Ausgabe 2025).

Privatperson 21

Die Privatperson äussert mehrere Bedenken und Vorschläge in Bezug auf den Verkehrsrichtplan für Spiez:

- **Individualverkehr und Tourismus:** Der Individualverkehr (MIV) wird in Spiez aufgrund der hohen Anzahl an Touristen und der ländlichen Lage, in der viele auf das Auto angewiesen sind, als wichtiger Faktor angesehen. Über 80 % der Kunden der Apotheke Dr. Grünig kommen mit dem Auto. Da die Bautätigkeit in der Region zunimmt, wird eine starke Zunahme des MIV erwartet, die im Verkehrsrichtplan stärker berücksichtigt werden muss. Besonders im Medizinalbereich, wo Spiez eine Zentrumsfunktion übernommen hat, sind die Menschen auf eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen.
- **Verkehrsrichtplan und MIV:** Der Richtplan wird in Bezug auf die Zunahme des MIV und die Notwendigkeit einer Verbesserung der Infrastruktur kritisiert. Es wird gefordert, dass der MIV stärker in den Planungen berücksichtigt wird, insbesondere im Hinblick auf Parkmöglichkeiten, Lärminderung und die wirtschaftlichen Aspekte. Eine Reduktion des MIV wird als unangemessen betrachtet, da die Region stark auf den Individualverkehr angewiesen ist.
- **Kritik an den Annahmen und Zielen:** Die Annahme einer nur moderaten Zunahme des MIV bis 2050 wird als zu niedrig eingeschätzt, insbesondere aufgrund der steigenden Elektromobilität und des Freizeitverkehrs. Der Vorschlag, die MIV-Reduktion als Ziel festzuhalten, wird als politisch tendenziös und unzutreffend kritisiert. Der MIV sollte nicht nur als Problem, sondern auch als Vorteil in bestimmten Kontexten betrachtet werden, z. B. im Hinblick auf die Effizienz und den geringeren Lärm im Vergleich zum öffentlichen Verkehr.
- **Parkierung und Infrastruktur:** Der Ausbau von Parkmöglichkeiten im Zentrum wird als notwendig erachtet, um die Erreichbarkeit für die Wirtschaft zu gewährleisten. Der Verlust von Parkplätzen durch Umbauten wird kritisch gesehen, da dies die Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Geschäfte beeinträchtigt. Ein Parkhaus oder Parkleitsystem wird als mögliche Lösung vorgeschlagen, um den „Suchverkehr“ zu reduzieren.

- **Lärmreduktion und Verkehrsinfrastruktur:** Es wird vorgeschlagen, Massnahmen wie Flüsterbeläge und die Eindämmung des Suchverkehrs durch die Bereitstellung von Parkhäusern und einem Parkleitsystem zu berücksichtigen. Zudem wird der Ausbau öffentlicher Parkplätze als notwendig angesehen, um die Zunahme des MIV zu bewältigen und eine Überlastung der Infrastruktur zu vermeiden.

Zusammenfassend fordert die Privatperson eine stärkere Berücksichtigung des MIV und eine umfassende Planung, die sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr und die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Gemeinde berücksichtigt.

Antwort: Dass eine Reduktion des MIV angestrebt wird, stammt aus den übergeordneten nationalen, kantonalen und regionalen Zielsetzungen wie der Gesamtmobilitätsstrategie des Kanton Berns (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 2) oder der Mobilitätsstrategie (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 4). Eine Abstimmung der kommunalen Planungen mit diesen übergeordneten Elementen ist für die kantonale Vorprüfung sicherzustellen. An den übergeordneten Zielsetzungen wird festgehalten.

Die Massnahme 408 wird wie folgt angepasst: Der Satz «Die Anzahl an gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätzen [...] wird nicht ausgebaut» wird gestrichen und durch die Aussage, dass langfristig ein dem Bedürfnis entsprechendes Angebot an Parkierung bereitgestellt werden soll, ersetzt. Ein Standort für ein Parkhaus wird auf Niveau VRP nicht definiert. Massnahme 410 sieht die Einführung eines Parkleitsystems vor, um den Suchverkehr zu reduzieren.

Mit den Massnahmen 409-412 strebt die Gemeinde ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkierung, unter anderem mit der Umsetzung des Parkleitsystems an.

Privatperson 22

Die Privatperson äussert mehrere konkrete Anliegen und Vorschläge bezüglich der Verkehrsinfrastruktur und -planung in Spiez:

- **Tempo-30-Zone zwischen Kronenplatz und Schonegg:** Die Einführung einer Tempo-30-Zone für diesen Abschnitt der Oberlandstrasse wird dringend gefordert. Es wird bemängelt, dass der Verkehrsrichtplan (VRP) falsche Angaben zur Verkehrsbelastung macht und die Dringlichkeit der Massnahme ignoriert. Die hohe Lärmbelastung und die Sicherheitsrisiken für Anwohner und Fussgänger, insbesondere durch den Schwerverkehr und den hohen Touristenaufkommen, machen diese Massnahme notwendig.
- **Belagererneuerung zwischen Kronenplatz und Schoneggstrasse:** Der Strassenabschnitt wird als desolat und gefährlich für Radfahrer angesehen. Es wird gefordert, dass der Flüsterbelag auch in diesem Abschnitt erneuert wird, um sowohl Lärm zu reduzieren als auch die Sicherheit zu erhöhen.
- **Kundenparkhaus für Grossverteiler:** Ein Parkhaus am Kronenplatz wird kritisch betrachtet, da es die Verkehrsbelastung weiter verstärken würde. Es wird vorgeschlagen, den Zugang zu einem möglichen Parkhaus nicht über den Kronenplatz zu führen und alternative Standorte zu prüfen, um die Zentrumsentwicklung nicht zu gefährden.
- **Schwerverkehr im Zentrum:** Die Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr, insbesondere durch die Lieferungen an die Migros und andere Geschäfte, wird als problematisch angesehen. Es werden Massnahmen gefordert, um den Schwerverkehr besser zu lenken und sichere Wendeplätze zu schaffen, insbesondere für die Anlieferungen, die derzeit durch das Zentrum erfolgen.
- **Ausbau der Bahnhofstrasse:** Die Privatperson fordert eine klarere und einheitlichere Verkehrsführung auf der Bahnhofstrasse. Eine einheitliche Temporegulierung und eine klare Trennung der Verkehrsströme zwischen MIV und Fussgängern sollen die Verkehrsführung effizienter gestalten.
- **Autobahn-Vollanschluss Faulensee:** Der Ausbau eines Autobahnanschlusses für Faulensee wird als notwendige Massnahme angesehen, um den Verkehr in Spiez zu entlasten. Es wird vorgeschlagen, verschiedene Varianten zu prüfen, die keinen erheblichen Verlust an Kulturland verursachen.
- **Zentrumsstrategie und transparente Kommunikation:** Die mangelnde Transparenz bei der Zentrumsentwicklung und der fehlende Zugang zu relevanten Studien werden kritisiert. Es wird eine

verlängerte Mitwirkungsfrist im Verkehrsrichtplan oder eine Neufassung des Plans gefordert, sobald die Studien öffentlich zugänglich sind.

- **Fazit:** Die Privatperson betont, dass Spiez eine ganzheitliche Verkehrsstrategie benötigt, die den MIV sinnvoll lenkt und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Zentrum erhöht. Es wird eine gezielte Lenkung des Verkehrs und der Ausbau von Infrastrukturmassnahmen wie der Tempo-30-Zone und dem Autobahnanschluss als notwendig erachtet, um die Stadt zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten.

Zusammenfassend fordert die Privatperson eine umfassende und koordinierte Verkehrspolitik, die den Bedürfnissen der Anwohner, Geschäftsbetreiber und Touristen gerecht wird und gleichzeitig eine nachhaltige Zentrumsentwicklung fördert.

Antwort: Folgende geforderte Massnahmen sind bereits im VRP enthalten: Temporegime und Verkehrsführung im Zentrum (Kronenplatz und Bahnhofstrasse) mit Massnahme Ze1.1, die Überprüfung der Parkierung im Zentrum mit Massnahme Ze1.5.

Auf der Abbildung Verkehrsbelastung wird die zusätzliche Beschriftung ergänzt (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 3.7).

Die Belagserneuerung zwischen Kronenplatz und Schoneggstrasse ist für 2025 geplant (OIK I).

Das Thema Logistik und konkreter Anlieferung sowie Be- und Entladezonen soll im regelmässigen Austausch mit der zuständigen Abteilung der Gemeinde aufgegriffen, der Bedarf geklärt und entsprechende Massnahmen vorgesehen werden. Die Verwaltung und der Gewerbeverband sind gleichmässig zuständig dafür, diese Themen bei Projekten zum richtigen Zeitpunkt einzubringen. Auf eine Ergänzung in den Massnahmen wird verzichtet, weil keine genauen Problemstellen definiert sind. Fürs Be- und Entladen darf die Fahrbahn genutzt werden.

Die Revision des Verkehrsrichtplans wurde basierend auf den übergeordneten Zielen wie der Mobilitätsstrategie und der 4V-Strategie erarbeitet, welche eine Reduktion des MIV fordern (Kapitel 4 Erläuterungsbericht). Im Rahmen der Erarbeitung des VRP wurden verschiedene Ansätze, zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum geprüft, unter anderem auch eine Lösung mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss. Im Kapitel 5.1.2 des Erläuterungsbericht wird der auf Basis dieser Überprüfung getroffenen Entscheid: "Eine Lösung mit dem bestehenden Netz weiterzuverfolgen" erläutert.

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.

Die erstellten Studien zum Zentrum dienen als Grundlage zur Vertiefung der Situation im Zentrum. Diese werden im Rahmen des Leitbilds Zentrum konsolidiert.

Privatperson 10

Die Privatperson äussert mehrere Bedenken in Bezug auf das Monitoring und die Koordination von Mobilitätsmassnahmen im Erläuterungsbericht:

- **Monitoring und Controlling:** Es wird darauf hingewiesen, dass bei Monitoring und Controlling oft gespart wird, was zu nachträglichen Kosten und zusätzlichem Zeitaufwand führt. Diese Einsparungen führen dazu, dass Probleme und Kosten später über andere Budgetposten finanziert werden müssen, was in der Vergangenheit bei verschiedenen Projekten (z.B. Mitholz Strassentunnel, Basistunnel Gotthard, Campus Biel) zu beobachten war.
- **Kommunikations- und Koordinationsaufwand:** Die Gemeinde trägt die Federführung bei 94 Massnahmen, was einen erheblichen Kommunikations- und Koordinationsaufwand erfordert. Da bei vielen Massnahmen weitere Akteure, auch übergeordnete Instanzen, involviert sind, wird betont,

dass die Gemeindeorgane stark belastet sind. Dies führt zu einem Bedarf an zusätzlichem Personal und schliesst Steuersenkungen aus.

Zusammenfassend wird die Notwendigkeit unterstrichen, Monitoring und Controlling als dauerhafte Aufgabe mit ausreichenden Ressourcen auszustatten, um spätere Probleme und zusätzliche Kosten zu vermeiden. Die grosse Zahl an Massnahmen, bei denen die Gemeinde die Federführung hat, erfordert eine verstärkte Personal- und Koordinationsaufwand.

Antwort: Die Planung der Ressourcen für das Monitoring und Controlling wird im VRP mit den Massnahmen 001 und 002 berücksichtigt.

Privatperson 23

Die Privatperson äussert Bedenken hinsichtlich der bestehenden Haltestelle "Teller Einigen" und schlägt Lösungen zur Verbesserung der Sicherheit und Zugänglichkeit vor. Der Zugang zur Haltestelle weist derzeit mehrere Mängel auf, darunter eine nicht barrierefreie Treppe, unzureichende Beleuchtung und die Notwendigkeit, die Hauptstrasse zu überqueren, auf der mit 70 km/h gefahren wird. Dies stellt insbesondere für Touristen, Kirchenbesucher und andere Fussgänger ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Die Privatperson schlägt den Bau einer Personenunterführung vor, die den Zugang zur Haltestelle verbessern würde. Die Unterführung soll barrierefrei sein, eine Breite von 2 Metern haben, mit geringer Steigung und stufenfrei gestaltet werden. Zudem wird angeboten, etwa 10 m² Land auf der Parzelle 3850 zur Verfügung zu stellen, um das Projekt zu realisieren. Die Idee findet bereits breite Unterstützung in der Dorfbevölkerung.

Antwort: Die Zugänglichkeit der Haltestellen soll gemäss Massnahme 307 im VRP überprüft und verbessert werden. Die Gemeinde nimmt die gewünschte Überprüfung der Haltestelle Teller Einigen auf.

Ortsverein Einigen Gwatt

Der Ortsverein Einigen Gwatt (OVEG) unterstützt die im bestehenden Verkehrsrichtplan vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs, der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und der Einführung verkehrsberuhigter Zonen. Diese Schritte werden als wichtig für eine umweltfreundliche Mobilität und die Erhöhung der Lebensqualität in den Wohngebieten angesehen. Besonders positiv wird die Erweiterung des Radwegenetzes und die geplanten Investitionen in Bus- und Bahnverbindungen hervorgehoben.

Jedoch weist der OVEG auch auf einige Schwächen hin, insbesondere in der Fussgängerinfrastruktur. Viele Fusswege sind schlecht beleuchtet und zu schmal, was die Sicherheit der Fussgänger gefährdet. Daher wird eine Verbesserung der Beleuchtung und der Fusswegverbindungen, besonders in Bereichen wie dem Brüggestutz, gefordert. Zudem wird die Einführung zusätzlicher Fussgängerstreifen auf der Spiezstrasse und die Überquerung der Kander bei der Eisenbahnbrücke begrüsst.

Im Bereich des MIV fordert der OVEG eine Prüfung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Hauptstrassen und eine Temporeduktion auf dem Weekendweg, um die Sicherheit und Lebensqualität zu steigern. Die geplante Temporeduktion auf der Dorfstrasse in Einigen wird ebenfalls unterstützt, solange die Zahl der Parkplätze erhalten bleibt. Darüber hinaus wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Verkehrsknoten mit hoher Unfallquote und Rückstaus zu verbessern.

Abschliessend wird eine Erweiterung der Taktfrequenz der Buslinie Thun-Spiez sowie die Bereitstellung von Veloparkplätzen an Bushaltestellen gefordert, um den Nahverkehr und die Nutzung des Radverkehrs zu fördern.

Antwort: Folgende geforderte Massnahmen sind bereits im VRP enthalten: Verbreiterung der bestehenden Infrastruktur und Ergänzung von Beleuchtung mit Massnahme 112, Verbesserung der Ausgestaltung von Strassen und Behebung von Unfallschwerpunkten mit Massnahme 400, Ausstattung von Bushaltestellen (u.a. mit Veloabstellplätzen) mit Massnahme 307.

Der Handlungsspielraum der Gemeinde auf Hauptstrassen ist begrenzt, da es sich dabei meist um Kantonsstrassen handelt. Allgemein wird im VRP darauf hingewiesen, dass es Auftrag der Gemeinde ist,

sich für Verbesserungen auf den Kantonsstrassen beim Kanton einzusetzen. Die Gemeinde sammelt die eingegangenen Rückmeldungen und prüft deren Weiterbearbeitung.

In Bezug auf den ÖV liegt aufgrund der regionalen Zusammenhänge die Entscheidungskompetenz nicht bei der Gemeinde. Gemäss Massnahme 301 prüft die Gemeinde den Bedarf nach besserer ÖV-Erschliessung regelmässig und bringt die Verbesserungsmöglichkeiten in die RVK ein.

SVP Spiez

Die SVP Spiez äussert mehrere Bedenken und kritische Anmerkungen zum bestehenden Verkehrsrichtplan:

- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Die SVP kritisiert, dass der MIV im Verkehrsrichtplan eingeschränkt werden soll. Sie fordert, dass der MIV gleichwertig mit anderen Verkehrsteilnehmern behandelt wird, da er der wichtigste Verkehrsträger bleibt und dies auch langfristig sein wird. Die Partei betont, dass die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte in wenigen Jahren eine Reduzierung der Umweltbelastung bringen wird, was die Argumentation gegen den MIV überflüssig macht. Die SVP ist der Meinung, dass es nicht Aufgabe der Exekutive sei, den Bürgern vorzuschreiben, wie sie sich im Verkehr zu verhalten haben.
- **Parkierung im Zentrum:** Die SVP lehnt die Zielsetzung des Verkehrsrichtplans ab, die Zahl der MIV-Parkplätze im Zentrum zu reduzieren. Stattdessen fordert sie, dass die Anzahl der Parkplätze erhalten oder nach Bedarf erhöht wird, beispielsweise durch den Bau eines grösseren Parkhauses. Ein Verbot von oberirdischen Parkplätzen wird als nicht sinnvoll erachtet.
- **Autoarmes Wohnen:** Die SVP lehnt Konzepte für autoarmes oder autofreies Wohnen bei grossen privaten Bauprojekten ab, da diese die Investitionsbereitschaft abschrecken könnten. Die Partei argumentiert, dass in Wohngebieten oft zu wenig Parkplätze vorhanden sind, und fordert, dass pro Wohnung mindestens zwei Parkplätze vorgesehen werden. Sie sieht den Eingriff in die Privatsphäre als problematisch und hält es für unangebracht, den Bau von Wohnraum unnötig zu erschweren.
- **Vernetzte Mobilität:** Die SVP unterstützt die Idee einer vernetzten Mobilität, die alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig einbindet. Sie kritisiert, dass der MIV im Plan als Feindbild dargestellt wird, und warnt, dass eine solche Sichtweise die Entwicklung von Spiez schädigen könnte.
- **Klimacharta und Energiestadt-Label:** Abschliessend äussert die SVP ihre Ablehnung gegenüber der Unterzeichnung der Klimacharta durch den Gemeinderat und schlägt vor, diese wieder zu kündigen. Sie hinterfragt auch die Notwendigkeit des Energiestadt-Labels, da die Bürger ihrer Meinung nach bereits wissen, wie sie die Umwelt schonen können.

Zusammenfassend fordert die SVP eine stärkere Berücksichtigung des MIV, eine pragmatische Herangehensweise an die Parkplatzplanung und eine weniger restriktive Haltung gegenüber dem privaten Wohnungsbau. Sie spricht sich gegen übermässige Regulierungen und Klimaschutzinitiativen aus, die ihrer Ansicht nach die Entwicklung von Spiez behindern.

Antwort: Dass eine Reduktion des MIV angestrebt wird, stammt aus den übergeordneten nationalen, kantonalen und regionalen Zielsetzungen wie der Gesamtmobilitätsstrategie des Kanton Berns (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 2) oder der Mobilitätsstrategie (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 4). Eine Abstimmung der kommunalen Planungen mit diesen übergeordneten Elementen ist eine Grundvoraussetzung für die Genehmigung. An den übergeordneten Zielsetzungen wird daher festgehalten.

Die Klimacharta und das Label Energiestadt sind Grundlagen des VRPs und werden in seinem Rahmen nicht in Frage gestellt. Ein Austritt der Gemeinde aus diesen Instrumenten hat via politischen Prozess zu erfolgen.

Mit den Massnahmen 409-412 strebt die Gemeinde ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkierung, unter anderem mit der Umsetzung des Parkleitsystems an.

Gemäss kantonalen Grundlagen können maximal 2 Parkplätze pro Wohnung gebaut werden. Die Massnahme 411 wird leicht angepasst zu «Die Gemeinde unterstützt ~~und fördert~~ bei [...] autoarmes / autofreies Wohnen im Rahmen der kantonalen Grundsätze.».

BLS Netz AG und BLS Schifffahrt AG

Die BLS hat mehrere Anliegen im Zusammenhang mit der Entwicklung rund um den Bahnhof Spiez:

- Langsamverkehrsrouten: Neue Langsamverkehrsrouten sollen, wenn möglich, nicht über Bahnübergänge führen. Falls dies unumgänglich ist, müssen zusätzliche Sicherheits- und Betriebsflussmassnahmen umgesetzt werden. Bei der Planung entlang der Bahn muss die BLS frühzeitig einbezogen werden.
- Parkplätze am Bahnhof: Die Anzahl der Mitarbeiterparkplätze ist bereits jetzt unzureichend. Weitere Reduzierungen sollen vermieden werden, und es muss zwischen privaten und betrieblichen Parkplätzen unterschieden werden. Parkplätze, die durch die Arealentwicklung wegfallen, müssen ersetzt werden.
- Koordination mit der Gemeinde: Alle strategischen Massnahmen rund um den Bahnhof Spiez müssen mit der BLS abgestimmt werden, da viele Vorhaben die BLS direkt betreffen. Eine gemeinsame Erarbeitung eines Zielbildes für die Bahnhofsentwicklung wird empfohlen, um die verschiedenen Phasen und Interessen zu harmonisieren.
- Entwicklungsplan: Eine Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und der BLS bei der Planung und Umsetzung der Massnahmen wird als notwendig erachtet, insbesondere bei der Abstimmung von Querungen und Arealentwicklungen.

Antwort: Die Abstimmung von Planungen und Massnahmen zwischen der BLS und der Gemeinde ist auch im Sinne der Gemeinde. Diese sind im Rahmen der regelmässigen Abstimmungsgremien zu koordinieren. Das Massnahmenblatt Schwerpunkt Drehscheibe Bahnhof wird mit einem Hinweis auf das von Seiten der BLS geplante Zielbild ergänzt. Die im VRP abgebildeten schematischen Netzlücken sind in ihrer Lage schematisch auf der Wunschlinie des Fussverkehrs abgebildet worden. Die exakte Linie ist noch zu konkretisieren und mit der BLS abzustimmen.