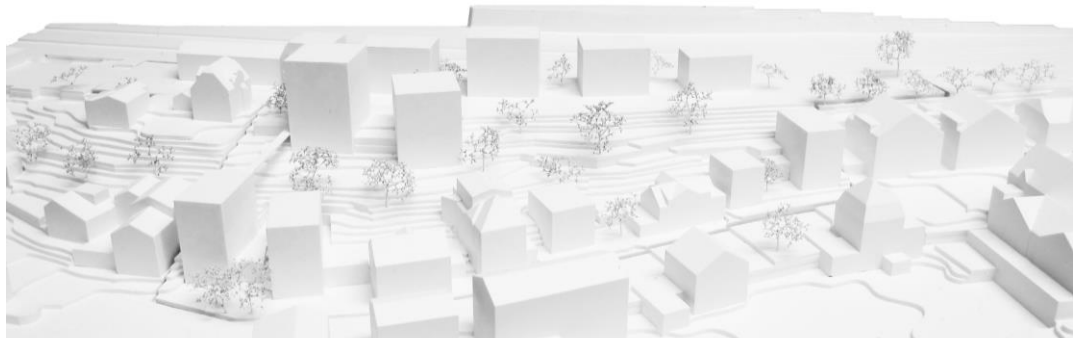


Testplanung «Zentrum Spiez»



Bericht informelle Mitwirkung

24. September 2020

Impressum

Auftrag	Testplanung «Zentrum Spiez»
Auftraggeberin	Gemeinde Spiez, vertreten durch den Gemeinderat c/o Gemeindeverwaltung, Sonnenfeldstrasse 4, 3700 Spiez
Auftragnehmerin	Planteam S AG Bern Laupenstrasse 2, 3008 Bern
Projektbearbeitung	Ana Pereira, BSc in Architektur und MSc in RE&IS 041 469 44 59 ana.pereira@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999
Dateiname	spi_Mitwirkungsbericht_200924

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Auswertung informelle Mitwirkung	6
2.1	Bedeutung und Standort des neuen Zentrums	6
2.1.1	Auswertung Fragen 2.1 und 2.2	6
2.1.2	Auswertung Frage 2.3	8
2.1.3	Triage der Bemerkungen zu den Fragen 2.1 und 2.2	9
2.2	Fragen zum Kronenplatz	11
2.2.1	Auswertung Fragen 3.1 und 3.2	11
2.2.2	Triage der Bemerkungen zu den Fragen 3.1 und 3.2	13
2.3	Fragen zur Oberlandstrasse	15
2.3.1	Auswertung Fragen 4.1 und 4.2	15
2.3.2	Triage der Bemerkungen zu den Fragen 4.1 und 4.2	16
2.4	Fragen zur Bahnhofstrasse	18
2.4.1	Auswertung Fragen 5.1 bis 5.3	18
2.4.2	Triage der Bemerkungen zu den Fragen 5.1 bis 5.3	21
2.5	Verbindung Oberland- und Bahnhofstrasse	22
2.5.1	Auswertung Fragen 6.1 und 6.2	22
2.5.2	Triage der Bemerkungen zu den Fragen 6.2 und 6.2	23
2.6	Gesammelte Bemerkungen zum Thema «ruhender und fließender Verkehr»	24
2.6.1	Auswertung Bemerkungen zum Thema «ruhender und fließender Verkehr»	24
2.6.2	Triage der Bemerkungen zum Thema «ruhender und fließender Verkehr»	25
2.7	Zu spät eingetroffenen Eingaben	26
3.	Fazit und weiterzuverfolgende Inputs	27
	Anhang Fragebogen	29

1. Ausgangslage

Testplanung 2019

Die ortsbauliche Situation des Zentrums Spiez ist in vielerlei Hinsicht unbefriedigend, weshalb 2019 eine Testplanung durchgeführt wurde. Der Wunsch nach einem attraktiveren und lebendigeren Ortszentrum stand dabei im Fokus. Das Zentrum soll auch künftig zum Einkaufen einladen, attraktiv für den Tourismus sein und eine gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Zudem muss ein sinnvoller Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen gefunden werden. Die Testplanung stützte sich dabei u.a. auf die Resultate der vorangehend durchgeführten Stadtanalyse und Nutzungsstrategie des Netzwerks Altstadt.

Zur Weiterbearbeitung empfohlener
Projektvorschlag

Das Beurteilungsgremium kam im Rahmen der Schlussbeurteilung der Testplanung zum Schluss, dass die Projektstudie des Teams um die Suter + Partner AG Architekten, Bern zusammen mit Grand Paysage GmbH, Basel und Transitec beratende Ingenieure AG, Bern für die Entwicklung des Zentrums von Spiez richtungsweisend sein kann und für die planerische Umsetzung weiterverfolgt werden soll.

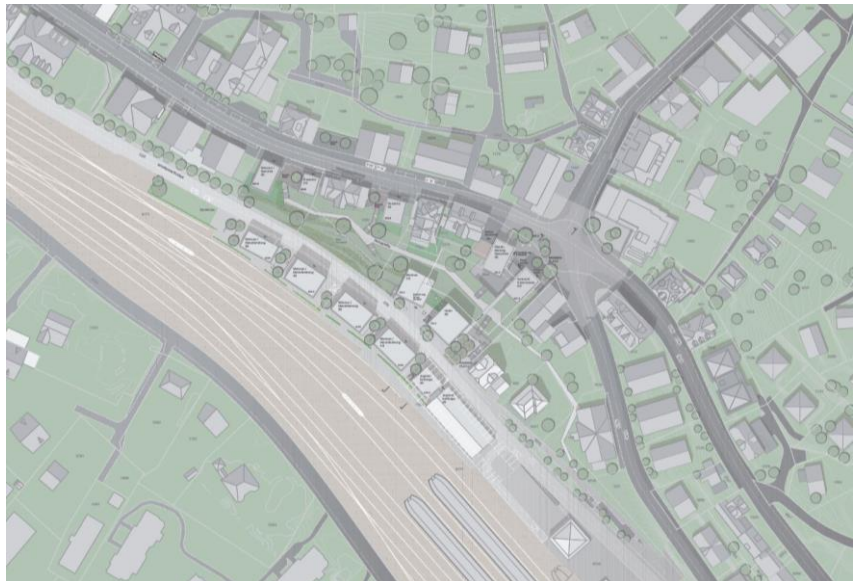


Abbildung 1: Konzept Städtebau, zur Weiterbearbeitung empfohlener Projektvorschlag

Das Projektvorschlag schafft es, die geforderten Ziele betreffend Identität, Durchwegung, Umgang mit der Topografie, Nutzungsverteilung und Etappierungsmöglichkeiten umzusetzen. Die ortsbauliche Dichte erscheint verträglich und eine plausible Etappierung wird vorgeschlagen. Die ortsbauliche Vision für den Kronenplatz überzeugt mit einer ausgewogenen Volumetrie. Ebenso wird das «Weiterbauen» mit kleinkörnigen baulichen Ergänzungen entlang der Oberlandstrasse, welches insbesondere auch die unterschiedlichen Bedürfnisse und Realisierungshorizonte der Grundeigentümerschaften aufzunehmen vermag, als stimmig

beurteilt. Obwohl der Projektvorschlag entlang der Bahnhofstrasse gegenseitig noch nicht ganz ausgereift ist, wird dem gesamten Konzept das Potenzial für eine Weiterbearbeitung zugesprochen.

Information und informelle Mitwirkung

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit wurde am 04. Februar 2020 über die Ergebnisse der Testplanung orientiert. Anschliessend konnten die vier eingereichten Projektbeiträge während drei Tagen öffentlich besichtigt werden. Alle Interessierten erhielten zudem die Möglichkeit im Rahmen einer informellen Mitwirkung mit Hilfe eines Fragebogens (siehe Anhang) ihre Meinung und Ihre Bedürfnisse zu äussern. 108 Personen haben innerhalb der gesetzten Frist bis Ende Februar 2020 eine Eingabe gemacht. Die Auswertung und Zusammenfassung der Resultate dieser informellen Mitwirkung erfolgt im vorliegenden Bericht.

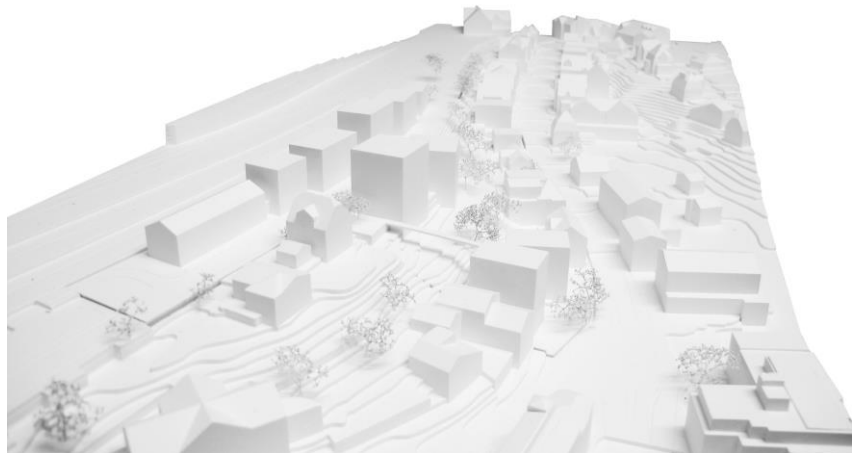


Abbildung 2: Modellfoto zur Weiterbearbeitung empfohlener Projektvorschlag

2. Auswertung informelle Mitwirkung

Methodik

Nachfolgend werden die Fragen 2–6 des Fragebogens mit Diagrammen ausgewertet und kommentiert. Die Fragen sind jeweils einleitend *kursiv* dargestellt. Die zu den Fragen eingegebenen Bemerkungen werden textlich am Ende der einzelnen Kapitel zusammengefasst. Sich häufig wiederholende Bemerkungen werden zudem speziell hervorgehoben.

Die persönlichen Feedbacks (Frage Nr. 7) werden direkt den jeweiligen Themen der Fragen 2–6 zugeordnet. Auffallend häufig wurden Bemerkungen zum Thema Verkehr gemacht, diese werden daher zusätzlich separat im Kapitel 2.6 abgehandelt.

Am Ende jeder ausgewerteten Frage wird in einer Triage beurteilt, welche Inputs für die weitere Planung voraussichtlich berücksichtigt werden können. Vereinzelt genannte und / oder zu spezifische Eingaben können voraussichtlich nicht alle berücksichtigt werden, werden jedoch zur Kenntnis genommen und geprüft. Sie können ggf. im Rahmen einer anderen / späteren Planung wieder aufgenommen werden.

2.1 Bedeutung und Standort des neuen Zentrums

2.1.1 Auswertung Fragen 2.1 und 2.2

Auswertung Frage 2.1

Wie wichtig ist Ihnen, dass die Gebiete Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse und Kronenplatz, gesamthaft entwickelt werden?

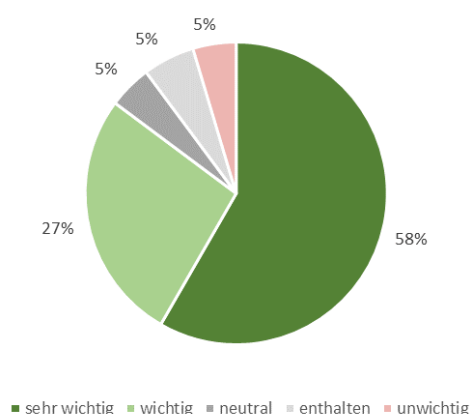


Abbildung 3.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 2.1

85 % der Mitwirkenden ist es wichtig, dass die Gebiete gesamthaft entwickelt werden. Mehr als der Hälfte ist es sogar sehr wichtig. Nur 5 % finden dies unwichtig.

Auswertung Frage 2.2

Wie wichtig erscheint Ihnen an diesem Ort die Entwicklung eines neuen Zentrums Spiez?

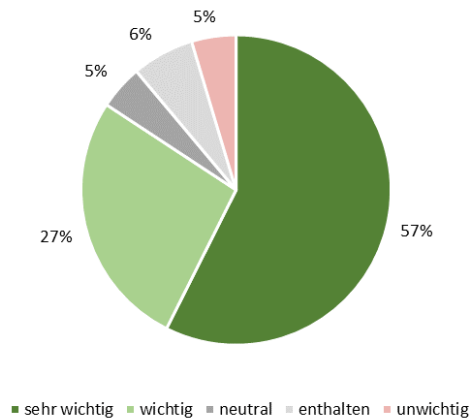


Abbildung 4.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 2.2

Dem grössten Teil der Mitwirkenden ist die Entwicklung eines neuen Zentrums an diesem Ort wichtig bis sehr wichtig (total 84 %). Nur 5 % finden dies unwichtig.

Zusammenfassung der schriftlichen Bemerkungen zu den Fragen 2.1 und 2.2

Eine Gesamtbetrachtung bei der Entwicklung steht ausser Frage. Für die Mitwirkenden ist dies unerlässlich, insbesondere auch damit sich die Entwicklung an der Bahnhofstrasse nicht mit derjenigen an der Oberlandstrasse konkurrenziert. Die Wichtigkeit der Verbindung der drei Teilgebiete (Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse und Kronenplatz) wird betont. Die Forderung, dass ÖV-Nutzende den Niveauunterschied zur Oberlandstrasse attraktiv beschreiten können sollen, kommt klar zum Ausdruck.

«Spiez weist kein Zentrum auf, aber jeder sucht eines». Mit dem Wegzug der Migros und dem «Lädelisterben» schwindet die Attraktivität, es fehlt kurzum ein Zentrumsgefühl. Man ist sich mehrheitlich einig, dass die traditionelle Geschäftsstrasse, die Oberlandstrasse, zu neuem Leben erweckt werden sollte. Die Planungsarbeiten seien zudem unbedingt in die laufende Planung von «Let's swing» einzubinden. Von der Gemeinde wird erwartet, dass für die weitere Entwicklung in einem grösseren Perimeter gedacht wird. Die Mitwirkenden hoffen, dass eine Realisierung nicht zu lange auf sich warten lässt.

Entscheidend ist ein einladender Dorfplatz, die Entschleunigung des Verkehrs sowie der vorgeschlagene Park in der Hanglage. Einige Stimmen werden laut, die einen Grossverteiler nicht zwingend im Zentrum sehen, sondern peripher. Andere sehen es dagegen als nötig an, diesen im Zentrum (Kronenplatz) anzusiedeln, um den Detailhandel an der Oberlandstrasse zu erhalten.

Es wird mehrmals darauf hingewiesen, dass beim Aussenraum darauf zu achten ist, diesen familienfreundlich zu gestalten und lauschige Plätze zu schaffen, welche zum Verweilen und Flanieren einladen. Dabei soll auch

die gegenüberliegende Strassenseite beachtet werden, damit am Schluss alles eine Einheit bildet. Der Wechselwirkung der Flächen ist besondere Beachtung zu schenken.

Die Mitwirkenden erachten den Kronenplatz trotz kontroverser Bemerkungen als geeignet für an, künftig einen baulichen Schwerpunkt zu bilden. Über eine funktionale Verbindung und gezielte Anordnung der Nutzungen und konsequente Steuerung der Personenwege sind jedoch alle drei Orte zu stärken.

Die Zentrumsentwicklung soll insbesondere auf die Einwohner ausgerichtet sein, erst in zweiter Linie für den Tourismus. Eine Überladung wie in Interlaken ist nicht erwünscht.

2.1.2 Auswertung Frage 2.3

Auswertung Frage 2.3

Bei welchem Gebiet würden Sie den Schwerpunkt setzen? (mehrere Antworten waren möglich).

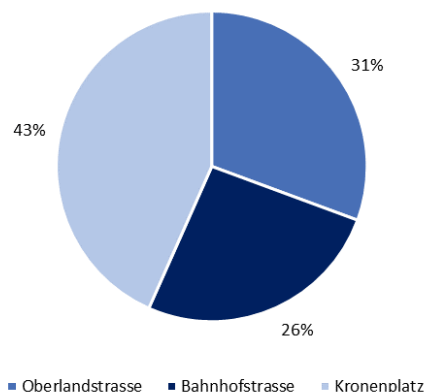


Abbildung 5.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 2.3

Knapp die Hälfte würde den Schwerpunkt am Kronenplatz setzen. 31 % der Mitwirkenden tendieren zur Oberlandstrasse und ein guter Viertel würde die Bahnhofstrasse wählen (26 %). Dies bestätigt den gewählten baulichen Schwerpunkt am und oberhalb des Kronenplatzes des Projektvorschlages von Suter + Partner AG Architekten.

Zusammenfassung der schriftlichen
Bemerkungen zur Frage 2.3

Es wird darauf hingewiesen, dass die laufende Planung «Let's swing» aus verkehrstechnischer Sicht für die Oberlandstrasse und den Kronenplatz spricht. Auch verweist man auf die GGR Motion von 2005 sowie das Postulat von 2015 welche zukünftig in die weiteren Schritte einzubeziehen sind. Zu den drei Teilbereichen können zusammenfassend folgende Bemerkungen festgehalten werden:

- Die Bahnhofstrasse ist für viele Mitwirkende der richtige Ort für Dienstleistungsunternehmen und Büronutzungen, ergänzt mit Wohnraum und einem reduzierten Mass an Einkaufsmöglichkeiten.

Als Flaniermeile wird die Bahnhofstrasse weniger gesehen. Wichtig ist dafür eine attraktive Verbindung zum Kronenplatz und zur Oberlandstrasse.

- Für den Kronenplatz spricht, dass er einen sternförmig erschlossenen Mittelpunkt bildet und trotz der – für Spiez – charakteristischen Hanglage einen grossräumigen ebenen Platz bildet, der heute allerdings Verweilqualität vermissen lässt. Diese sei künftig zu erreichen, beispielsweise mit modernen Gastronomiebetrieben und Wohnnutzungen. Ob dies der richtige Ort für einen Grossverteiler sei, wird kontrovers kommentiert.
- Die Oberlandstrasse sei gemäss verschiedenen Meinungen mit identitätsstiftenden Detailläden und einem hervorstechenden Gastroangebot zu stärken. Es wird jedoch angemerkt, dass Fussgänger- und Flanierzonen und ein Ausbau an Parkplatzkapazität nicht vereinbar seien. Schliesslich sei es ungemütlich an einer Strasse mit Verkehr in einem Café zu sitzen. Es wird vereinzelt erwähnt, dass keine zu tiefgreifenden Einschränkungen der Bauweise erwünscht seien.

Mehrfach wird auf die Wichtigkeit der Verbindung zwischen den Teilbereichen hingewiesen. Es kommt der Vorschlag die Parkplatzkapazitäten aus dem Zentrum an die Peripherie von Spiez auszulagern und dem Langsamverkehr den Vortritt zu geben. Vereinzelt werden zur Platzierung des Dorfplatzes Alternativvorschläge gemacht: Beispielsweise könnte die Seestrasse aufgewertet werden, weil dort weniger Verkehr fliesst. Andernfalls könnte der Dorfplatz zurückversetzt am Lörtscherweg (verkehrsfrei) oder auf einer grossen Terrasse auf Bahnhofsstrassenhöhe platziert werden.

2.1.3 Triage der Bemerkungen zu den Fragen 2.1 und 2.2

Weiterzuverfolgende Inputs

Folgende Bemerkungen werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet (Anzahl Nennungen in Klammern) und eignen sich zudem für eine planerische Weiterbearbeitung (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Funktionale Verbindung zwischen den drei Teilgebieten (5) und Attraktive Überwindung des Niveauunterschieds, insbesondere für ÖV-Nutzende (2);
- Oberlandstrasse als Geschäftsstrasse mit baulichen Erweiterungsmöglichkeiten für die Grundeigentümerschaften (2);
- Wichtigkeit Einbezug der laufenden Planung von «Let's swing» (3);
- Auswirkungen / Wechselwirkungen auf das umliegende Gebiet beachten (1);

- Zentrumsentwicklung für die Bevölkerung, nicht nur für den Tourismus (1);
- GGR Motion von 2005 und das Postulat von 2015 einbeziehen (1)
- Aussagen zu einem Grossverteiler im Zentrum:
 - Pro (5),
 - Contra (2).

Betreffend Grossverteiler wird darauf hingewiesen, dass der Standort im Zentrum sowohl der Stossrichtung der erarbeiteten Nutzungsstrategie (siehe dazu <https://www.spiez.ch/de/aktuelles/Projekte.php>) als auch dem Wunsch des heutigen Grossvertailers an der Oberlandstrasse entspricht. Der Standort wird auch von der Planungsbehörde favorisiert und voraussichtlich weiterverfolgt.

Weitere häufig genannte Bemerkungen

Folgende Bemerkungen wurden im Zusammenhang mit den Fragen 2.1 und 2.2 besonders häufig gemacht (Anzahl Nennungen in Klammern) und werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten qualifiziert geprüft und nach Möglichkeit weiterbearbeitet. Es wird darauf hingewiesen, dass bei den nachfolgend genannten Themen starke Abhängigkeit von anderen Akteuren bestehen und zudem verschiedene Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen. Dies wird Gegenstand der nun folgenden Abklärungen und Arbeiten sein:

- Einbezug der Parzellen auf der gegenüberliegenden Seite der Oberlandstrasse (Parzellen Nrn. 1106, 2444, 1685, 2944, 1593, 1045, 3219, 1599, 4003, 1178, 1580) in die Planung. Damit soll ein ganzheitliches Resultat garantiert werden (7);
- Für eine attraktive, familienfreundliche Flanierzone (4);
- Unvereinbarkeit Fussgänger-/Flanierzone am Kronenplatz mit hohem Verkehrsaufkommen (4);
- Entschleunigung des Verkehrs / autofreie Zone (3).

Zur Kenntnis genommene Inputs zur Zentrumsentwicklung

Folgende mehrfach genannte Input werden zur Kenntnis genommen, können aber nicht in direktem Zusammenhang mit der weiteren Planung berücksichtigt werden (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Planung über einen grösseren Perimeter (8):

Die Auslotung des Änderungsperimeters ist zwar noch nicht abgeschlossen (planungsrechtliche Abklärung mit dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung läuft). Die Ausdehnung wird sich jedoch in etwa in der Grössenordnung der Testplanung bewegen, vorbehalten bleibt eine allfällige Teilrevision der gesamten Kernzone. Jedoch werden die Auswirkungen und Wechselwirkungen mit den umliegenden Gebieten sicherlich in die Planung einbezogen werden.

- Anderes Projekt ist besser (2):

Darauf kann nicht eingegangen werden, da die Testplanung abgeschlossen ist und die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums massgebend sind.

Zur Kenntnis genommene / nur vereinzelt genannte Bemerkungen

Weitere, nur vereinzelt eingegebene Bemerkungen:

- Synthese zwischen den Vorschlägen notwendig;
- Gesamtkonzept Parkierung;
- Aufwertung der Seestrasse;
- Dorfplatz am Lörtscherweg oder auf einer grossen Terrasse auf Bahnhofstrassenhöhe.

Sehr spezifische Bemerkungen, die nicht auf raumplanerischer Ebene umgesetzt werden können:

- Oberlandstrasse 20 stehen lassen.

2.2 Fragen zum Kronenplatz

2.2.1 Auswertung Fragen 3.1 und 3.2

Auswertung Frage 3.1

Wie wichtig scheint Ihnen die «neue Mitte» am Kronenplatz?

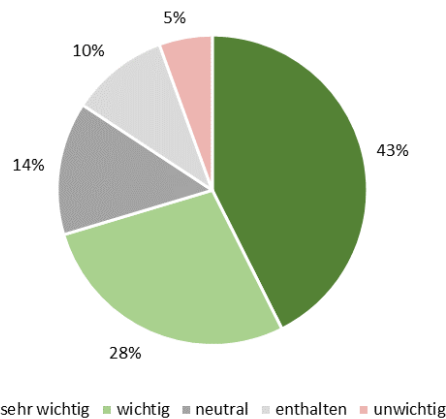


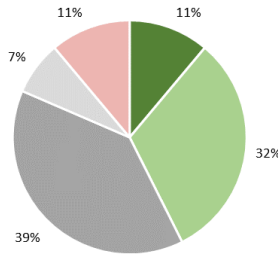
Abbildung 6.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 3.1

Knapp dreiviertel der Befragten scheint die «neue Mitte» am Kronenplatz wichtig oder sogar sehr wichtig. Nur 5 % finden dies unwichtig. Die Planung von Suter + Partner AG Architekten schlägt baulich und nutzungs-mässig eine «neue Mitte» am Kronenplatz vor, womit der zur Weiterbearbeitung empfohlene Beitrag mit der Meinung der Mehrheit gut kompatibel erscheint.

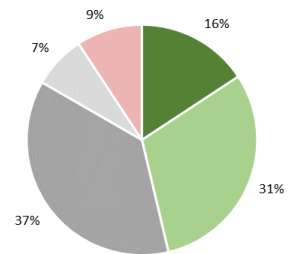
Auswertung Frage 3.2.

Wie wichtig erscheinen Ihnen öffentliche und halböffentliche Nutzungen an diesen Standorten?

*Soziale Angebote (Mütter-,
 Väterberatung, Jugendtreff etc.):*



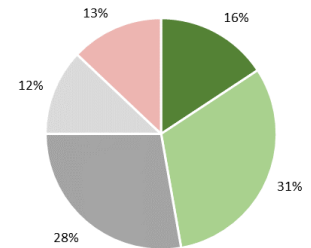
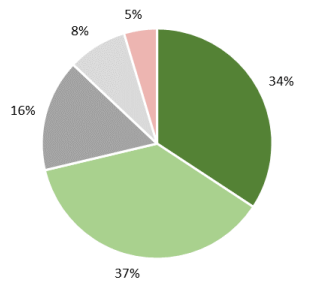
Multifunktionsraum:



■ sehr wichtig ■ wichtig ■ neutral ■ enthalten ■ unwichtig

Abbildung 7.: Diagramme der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Fragen 3.2.1 und 3.2.2

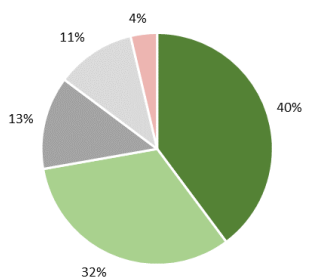
Gastronomie: Touristenzentrum:



■ sehr wichtig ■ wichtig ■ neutral ■ enthalten ■ unwichtig

Abbildung 8.: Diagramme der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Fragen 3.2.3 und 3.2.4

Verkaufsflächen:



■ sehr wichtig ■ wichtig ■ neutral ■ enthalten ■ unwichtig

Abbildung 9.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 3.2.5

Die Gastronomie und die Verkaufsflächen scheinen der Bevölkerung am Kronenplatz am wichtigsten zu sein. Multifunktionsräume und ein Touristenzentrum kommen an zweiter Stelle. Soziale Angebote scheinen am wenigsten wichtig. Die Auslotung der genauen Nutzungsverteilung erfolgt in den anstehenden Vertiefungsschritten. Hierbei können die Inputs aus der informellen Mitwirkung gut miteinbezogen werden.

Zusammenfassung der schriftlichen
Bemerkungen zu den Fragen 3.1 und 3.2

Der Kronenplatz wird von den meisten Befragten als «neue Mitte» angesehen. Die meisten Mitwirkenden sehen am Kronenplatz, insbesondere in den neuen Gebäuden, eine Ansiedlung von Verkauf und modernen Gastrobetrieben (z.B. auch «Märithalle») als sinnvoll an. Einzelne Mitwirkende haben aber auch Respekt davor, dass leere Verkaufsflächen entstehen könnten. Eine Klärung der Nutzungsverteilung und Publikumslenkung wird als wünschenswert bezeichnet.

Die Nutzungen sollten sich als publikumsorientiert auszeichnen, bei Dienstleistungsangeboten ist hochfrequentierten der Vorrang zu geben. Soziale Angebote oder ein neues Tourismuszentrum werden als zweitrangig erachtet. Man weist darauf hin, dass ein Tourismuszentrum an den Bahnhof gehört.

Der Gestaltung des Aussenraums und der Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen einladen ist besondere Beachtung zu schenken.

Ob der Kronenplatz als Zentrum der richtige Standort für ein Parkhaus ist, wird mit den Bemerkungen zu den Fragen 3.1 und 3.2 nicht in Frage gestellt (siehe dazu Zusammenfassung der Bemerkungen zu den Fragen 4.1 und 4.1). Der Kreisverkehr habe sich am Kronenplatz bewährt und sei so zu belassen. Die Attraktivität des heutigen Kronenplatzes als «Platz» wird hingegen hinterfragt, da ein touristischer Mehrwert wie mittels historischer Bauten und Aussicht genau an diesem Punkt fehle. Vereinzelt wird bemängelt, dass beim zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projektvorschlag nicht klar sei, was der Charakter des Kronenplatzes künftig ausmachen werde. Es brauche eine grundsätzliche Diskussion zu dessen Nutzung. Zudem sei eine Klärung der Nutzungszonen und Publikumslenkung wünschenswert.

Bei neuen Bauten am Kronenplatz ist gemäss einzelnen Aussagen darauf zu achten, dass sich diese gut in den Hang einfügen und nicht zu wuchtig erscheinen. Ein Lift aus Glas und moderne Architektur werden gewünscht.

2.2.2 Triage der Bemerkungen zu den Fragen 3.1 und 3.2

Häufige und / oder weiterzuverfolgende
Inputs für den Kronenplatz

Folgende Bemerkungen, im Zusammenhang mit den Fragen 3.1 und 3.2, werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet (Anzahl Nennungen in Klammern) und eignen sich zudem für eine Weiterverfolgung in der planerischen Vertiefung- und Umsetzungsphase (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Ansiedlung von Verkauf und modernen Gastrobetrieben (8) vs. Keine leerstehenden Verkaufsflächen (4); Ansiedlung von publikumsintensiven und hochfrequentierten Dienstleistungsangeboten (3):

Die Auslotung der Nutzungsverteilung (insb. der Verkaufsflächen und Dienstleistungsflächen) erfolgt in der planerischen Umsetzung. Es wird zudem jeweils angestrebt, dass mit Bandbreiten

gearbeitet wird, so dass Marktschwankungen aufgefangen werden können.

- Touristenzentrum nicht am Kronenplatz, sondern am Bahnhof (6);
Wird im Rahmen der weiteren Planung ausgelotet. Es muss unterschieden werden zwischen einem effektiven Tourismuszentrum (Information) und ergänzenden, für den Tourismus attraktiven Nutzungen.
- Aussenräume als Begegnungsorte, die auch zum Verweilen einladen, Gestaltung mit Platzcharakter (9);
Dies ist ein wichtiges Anliegen der Planung.
- Kreisverkehr bis jetzt bewährt (3) vs. neue Verkaufsregelung (1):
Umgang mit Verkehr und künftiges Verkehrsregime gilt es im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassenprojekt und mit der vorliegenden Planung auszuloten.

Zur Kenntnis genommene / nur vereinzelt genannte Bemerkungen

Folgende einzeln genannte Input werden zur Kenntnis genommen, können aber nicht in direktem Zusammenhang mit der weiteren Planung berücksichtigt werden (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Keine Wichtigen Gebäude (2);
- Diskussion um den Standort des Parkhauses im Zentrum (2);
- Vertreter der Busbetriebe einbeziehen (1);
- Grundsätzliche Diskussion zur Nutzung des Platzes (1);
- Forderung nach moderner Architektur (1).

All diese Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen, in der weiteren Planung geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Es kann jedoch nicht zwingend allen «generellen» Forderung nachgekommen werden.

2.3 Fragen zur Oberlandstrasse

2.3.1 Auswertung Fragen 4.1 und 4.2

Frage 4.1

Wie wichtig ist Ihnen die bestehende Bauweise bei einer baulichen Verdichtung der Oberlandstrasse?

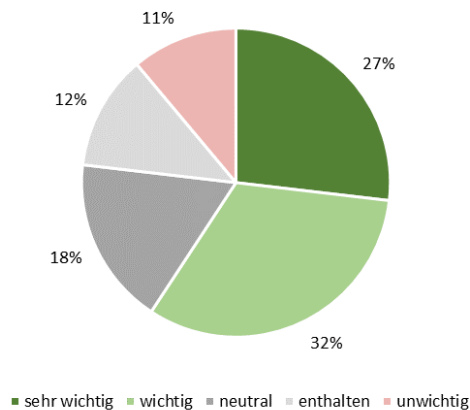


Abbildung 10.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 4.1

Mehr als der Hälfte der Befragten ist die bestehende Bauweise wichtig oder sehr wichtig. Nur 11 % der Befragten finden dies unwichtig. Da der zur Weiterbearbeitung empfohlene Beitrag von Suter + Partner AG Architekten eine punktuelle und individuelle Verdichtung entlang der Oberlandstrasse vorschlägt, entspricht dies der Mehrheit der Antworten.

Frage 4.2

Wie wichtig erscheint Ihnen eine zentrale Parkierungsmöglichkeit (Erweiterung der bestehenden Parkierungsanlage BLS)?

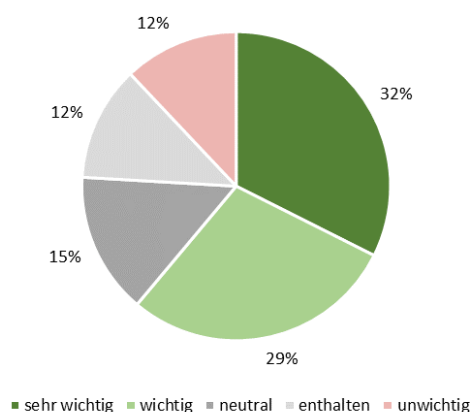


Abbildung 11.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 4.2

Mehr als die Hälfte finden eine zentrale Parkierungsmöglichkeit wichtig. 12% finden es hingegen unwichtig. Die Forderung nach zentralen

Parkierungsmöglichkeiten war eine Vorgabe an die Projektverfassenden im Rahmen der Testplanung. Entsprechend den meisten Antworten ist bei der Weiterbearbeitung ein besonderes Augenmerk auf diesen Aspekt zu legen.

Zusammenfassung der schriftlichen Bemerkungen zu den Fragen 4.1 und 4.2

Die Mitwirkenden sind sich mehrheitlich einig, dass die vorherrschende Bauweise wichtig sei. Neue Gebäude oder Anbauten sollten sich in den «dörflichen» Charakter der Strasse einfügen. Auf Volumetrie und Dachformen ist zu achten. Dennoch sollte eine innere Verdichtung nicht verhindert werden, denn dies sei eine Voraussetzung für den Fortbestand des Detailhandels im Zentrum von Spiez.

Kontraste zur Bahnhofstrasse könnten reizvoll ausgespielt werden. Auch bei der Strassengestaltung ist darauf zu achten, dass diese einladend daherkommt. Der Aussenraum ist aufzuwerten: Es braucht gemäss den Befragten Platz für Begegnung, Velos, Sitzplätze, Gastronomie, Marktstände. Identitätsstiftende Läden und Produkte (Kleingewerbe) sollen zum Zuge kommen (Handwerkerläden, hiesige Produkte, Kleiderläden). Es ist darauf zu achten, das Angebot mit einem hippen Gastroangebot zu ergänzen. Man verweist auf ein anderes Beispiel (siehe <https://newscafebar.ch/>), im Rahmen dessen ein ansprechendes Angebot an verkehrsintensivem Standort geschaffen hat.

Es wird darauf hingewiesen, dass die im «Let's swing» vereinbarten Parkplätze nicht unterschritten werden dürfen. Zentrumsnahe Parkmöglichkeiten führen dazu, dass man eher in Spiez einkauft, anstatt nach Thun zu fahren. Es werden jedoch auch Stimmen laut, dass es keine neuen Parkplätze braucht, sondern der ÖV unterstützt werden soll oder ein Parkhaus aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse an die Peripherie von Spiez gehöre. Bei einem weiteren Vorschlag wird die «Mulde» östlich der Oberlandstrasse als Standort für eine neue Parkierungslösung vorgeschlagen. Dadurch müsste nur eines statt drei Parkhäuser gebaut werden und mit einer Unterführung könnten der neue Coop, die vorgesehene öffentliche Verbindung zur Bahnhofstrasse und die neuen Bauten im «Posthang» erschlossen werden. Bei der Erweiterung des BLS-Parkhauses wird befürchtet, dass es der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen wird.

2.3.2 Triage der Bemerkungen zu den Fragen 4.1 und 4.2

Weiterzuverfolgende Inputs zur Oberlandstrasse

Folgende Bemerkungen werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet (Anzahl Nennungen in Klammern) und eignen sich zudem für eine planerische Weiterbearbeitung (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Einladende Strassengestaltung (3) und «Let's swing» mit einbeziehen (1);

Der Einbezug der bestehenden Kantonsstrassenplanung «Let's swing» ist für die Planungsbehörde ein Selbstverständnis. Gleichzeitig ist eine einladende Strassengestaltung ein integrales Ziel der Planung, welche im Zusammenhang mit ergänzenden und bestehenden Bauten gelöst werden soll.

- Innere Verdichtung soll nicht verhindert werden (3) vs. Dorfcharakter beibehalten (2) und Berücksichtigung von bestehenden Bauformen wie Volumetrie und Dachformen (2);

Das Mass der Verdichtung und die Vereinbarkeit mit dem Erhalt des heutigen Charakters gilt es in der weiteren Planung zu vertiefen. Ein identitätsstiftendes Zentrum, auch künftig ist ein wichtiges Anliegen der vorliegenden Planung.

- Kontroverse Aussagen zum künftigen Standort eines Parkhauses;
 - Zentrum: (6),
 - Ausserhalb Zentrum/unterirdisch/östlich Oberlandstrasse: (7);

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass die Evaluation des finalen Standortes sowie die Ausgestaltung und Zufahrtssituation mit der Testplanung nicht abgeschlossen ist. Dies wird ein wesentlicher Punkt bei der Weiterbearbeitung sein. Allerdings ist davon auszugehen, dass ein Standort im Zentrum weiterverfolgt wird, wie es im Rahmen der Testplanung auch angedacht war. Allerdings nicht ohne die Gegenstimmen einzubeziehen und die Fragen und potenziellen Konflikte anzugehen.

Weitere häufig genannte Bemerkungen

Folgende Bemerkungen wurden im Zusammenhang mit den Fragen 4.1 und 4.2 besonders häufig gemacht (Anzahl Nennungen in Klammern) und werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten geprüft und nach Möglichkeit miteinbezogen *Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Langsamverkehr und ÖV haben Priorität (8); flanieren ohne Autoverkehr (4);

Zum Thema Verkehr auf der Oberlandstrasse wird darauf hingewiesen, dass alle künftigen Massnahmen mit dem Kantonsstrassenprojekt «Let's swing» abgestimmt werden müssen. Die Kommunale Planungsbehörde hat nicht freie Hand. Allerdings werden die Anliegen von Langsamverkehr und ÖV ernst genommen.

- identitätsstiftende Läden, hippestes Gastroangebot (3);
- Prüfung einer Einbahnstrasse (2).

Allgemeiner Hinweis: Eine Klärung der verkehrlichen Situation (ruhender und fliessender Verkehr) ist ggf. mit einer flankierenden Planung herbeizuführen.

Zur Kenntnis genommene / nur vereinzelt genannte Bemerkungen

Weitere, nur vereinzelt genannte Eingaben, welche ggf. nicht berücksichtigt werden können (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Es wird bemängelt, dass die Vorgaben für die Testplanung auf einer veralteten Zentrumsplanung basieren und keine Verdichtung zulassen;

Dem kann nicht zugestimmt werden, da ein integraler Bestandteil der Testplanung war, das Mass der inneren Verdichtung auszuloten.

- Kontrast zwischen urbaner Bahnhofstrasse und dörflicher Oberlandstrasse;
- Kontroverse Meinungen zur Anzahl und Platzierung von Kurzzeitparkplätzen.

Weiter wurden einige sehr spezifische Bemerkungen gemacht, die für die raumplanerische Flughöhe zu detailliert sind und somit nicht direkt berücksichtigt werden können.

2.4 Fragen zur Bahnhofstrasse

2.4.1 Auswertung Fragen 5.1 bis 5.3

Frage 5.1

Wie wichtig erscheint Ihnen die bauliche Weiterentwicklung der Bahnhofstrasse?

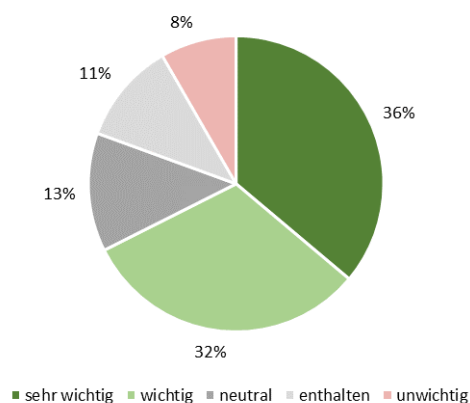


Abbildung 12.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 5.1

Die bauliche Entwicklung der Bahnhofstrasse erscheint den meisten Mitwirkenden wichtig, was das in der Testplanung formulierte Anliegen der Grundeigentümerschaft und der Planungsbehörde entspricht.

Frage 5.2 *Befürworten Sie eine annähernd geschlossene Bauweise an der Bahnhofstrasse?*

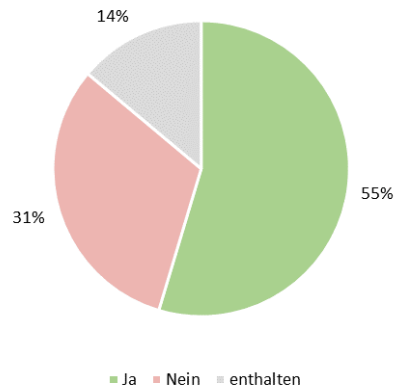


Abbildung 13.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 5.2

Mehr als die Hälfte befürwortet eine annähernd geschlossene Bauweise an der Bahnhofstrasse. Rund ein Drittel ist dagegen und 14 % der Befragten haben eine neutrale Einstellung dazu.

Frage 5.3 *Sehen Sie in der Entwicklung der Bahnhofstrasse eine Konkurrenz zur Oberlandstrasse?*

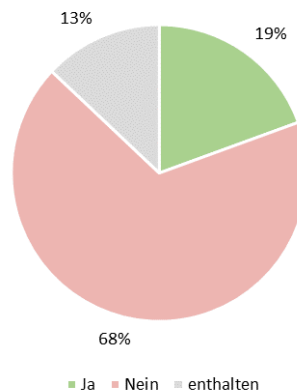


Abbildung 14.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 5.3

Nur 19% sehen in der Entwicklung der Bahnhofstrasse eine potenzielle Konkurrenz zur Oberlandstrasse. 68% sind da anderer Meinung. Obwohl die grosse Mehrheit der Befragten in der Entwicklung der Bahnhofstrasse keine Konkurrenz zur Oberlandstrasse sehen, soll bei der weiteren Bearbeitung des Beitrages von Suter + Partner AG Architekten ein besonderes Augenmerk auf diesen Teilbereich gelegt werden. Der Planungsbehörde ist es ein Anliegen, dass diese Entwicklung verträglich ist und dass eine Feinabstimmung mit der Entwicklung an der Oberlandstrasse stattfindet.

Zusammenfassung der schriftlichen Bemerkungen zu den Fragen 5.1 bis 5.3

Die Bahnhofstrasse soll gemäss einzelnen Mitwirkenden so entwickelt werden, dass sie für den MIV immer noch als Durchgangsstrasse dient. Trotzdem soll sie für den Fussverkehr attraktiv und sicher ausgestaltet

werden. Die Strasse soll insbesondere seeseitig für den Langsamverkehr, als Flanier-, Geschäfts- und Gastromeile. Es wird bezweifelt, dass eine Flanierstrasse mit einer Durchgangsstrasse vereinbar ist.

Eine bauliche Weiterentwicklung der Bahnhofstrasse erscheint sehr wichtig. Eine weitgehend geschlossenen Bauweise wird mehrheitlich unterstützt (siehe dazu Auswertung der Frage 5.2). Jedoch wird vereinzelt angemerkt, dass dies nur bahnseitig gelte. Seeseitig, wird von einzelnen Mitwirkenden betont, sei davon abzusehen. Als Grund wird angegeben, dass die Aussicht zum See unbedingt beibehalten und inszeniert werden soll.

Die Gebäude von Suter + Partner AG Architekten werden teilweise als zu hoch, zu dominant und als Fremdkörper empfunden. Eine sorgsame Bearbeitung der Hangkante erscheint wichtig zu sein.

Es ist auf einen einladenden Zugang ins Dorf zu achten, der Ausstieg aus dem Bahnhof ist die erste Visitenkarte. Spiez punktet durch die Umgebungsnatur, den Anteil Grünfläche und alten Baumbestände. Es gilt daher darauf zu achten auch bei der Bahnhofstrasse Freiräume und Grünflächen freizuspielen und dass die Platzsituationen nicht zu beengt ausgestaltet werden, da auch im Winter eine angenehme Aufenthaltsqualität anzustreben sei. Gemäss einzelnen Aussagen soll die Parkanlage, nebst Aussichtsplattformen, auch attraktive Sitzplätze anbieten.

Es werden sehr unterschiedlich Bemerkungen zu den gewünschten Nutzungsangeboten gemacht:

- Eine Terrassengastronomie an der Bahnhofstrasse wird als sinnvoll erachtet, Roof-Top Bars sollten nicht nur einem Coop Restaurant vorbehalten sein. Wiederum wird ein Lift zur Oberlandstrasse gewünscht.
- Es gilt an der Bahnhofstrasse Platz zu schaffen für neue Arbeits- und alternative sowie kostengünstige Wohnformen.
- Nur mit wesentlich mehr Wohnraum im Zentrum hätten die Detailhandelsgeschäfte eine Überlebenschance.
- Der Bahnhof bietet sich an für soziale Angebote wie einen Jugendtreff oder eine Mütter-/Väterberatung. Auch erachtet man es als sinnvoll, Teile der Gemeindeverwaltung dort unterzubringen.
- Die Bahnhofstrasse wird als der Ort angesehen, an dem der Tourismus abgeholt werden soll.

Wiederum wird betont, dass bei der Wahl des Angebots darauf zu achten sei, dass es nicht die Oberlandstrasse konkurrenziert. Insbesondere sollen keine oder nur wenige Detailhandelsgeschäfte angesiedelt werden. Dies entspricht auch den Bemerkungen der vorangehend ausgewerteten Fragen.

2.4.2 Triage der Bemerkungen zu den Fragen 5.1 bis 5.3

Häufige und / oder weiterzuverfolgende
Inputs für den Kronenplatz

Folgende Bemerkungen, im Zusammenhang mit den Fragen 5.1–5.3, werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet (Anzahl Nennungen in Klammern) und eignen sich zudem für eine Weiterverfolgung in der planerischen Vertiefung- und Umsetzungsphase (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Aussicht auf den See beibehalten und nutzen z.B. Terrassengastronomie (8), keine Klötze und einengende Gebäude bauen (4); geschlossene Bauweise nur bahnseitig (3); Freiräume und Grünflächen freispielen (4):

Das qualitative Ziel der Seesicht sowie das Freispielen und Gestalten von adäquaten Grünflächen ist sehr wichtig für die Weiterbearbeitung. Die Aussagen zur Bauweise werden entgegengenommen und soweit als möglich berücksichtigt. Die nur einseitige annähernd geschlossene Bauweise entspricht dem zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projektvorschlag.

- Soziale Angebote, Gemeindeverwaltung, Tourismus, Dienstleistung (6) sowie Wohnraum als Überlebenschance für den Detailhandel (4); Keine Konkurrenz zur Oberlandstrasse (4);

Vorschläge werden entgegengenommen. Die Auslotung der Nutzungsverteilung erfolgt in den nachfolgenden Planungsschritten.

- Durchgangsstrasse für MIV und trotzdem attraktiv für den LV (5).

Siehe nachfolgender Hinweis.

Allgemeiner Hinweis: Eine Klärung der verkehrlichen Situation (ruhender und fliessender Verkehr) ist ggf. mit einer flankierenden Planung herbeizuführen.

Zur Kenntnis genommene / nur vereinzelt
genannte Bemerkungen

Weitere, im Zusammenhang mit den Fragen 5.1–5.3, nur vereinzelt eingeebete Bemerkungen:

- Hinweise zu Platzierung, Art und Anzahl der Parkplätze;
- Entlastung Oberlandstrasse.

Weiter wurden einige sehr spezifische Bemerkungen gemacht, die für die raumplanerische Flughöhe zu detailliert sind und somit nicht direkt berücksichtigt werden können.

2.5 Verbindung Oberland- und Bahnhofstrasse

2.5.1 Auswertung Fragen 6.1 und 6.2

Frage 6.1

Wie wichtig ist Ihnen die sichtbare öffentliche Durchwegung zwischen der Oberland- und Bahnhofstrasse?

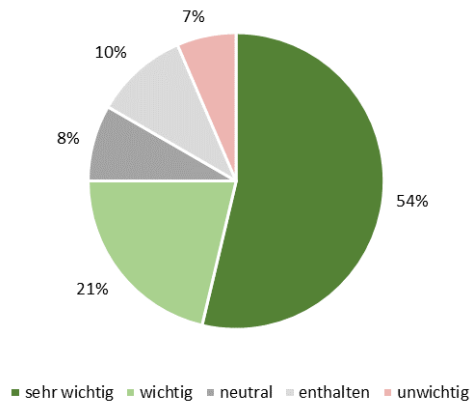


Abbildung 15.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 6.1

Für rund drei Viertel der Mitwirkenden ist die sichtbare Durchwegung sehr wichtig oder wichtig. 7 % finden diesen Aspekt unwichtig, 10 % enthielten sich einer Aussage und 8 % sind neutral dazu eingestellt. Dies bestätigt die Auffassung der Planungsbehörde, dass eine gut funktionierende Verbindung gesichert resp. geplant und umgesetzt werden sollte. Dementsprechend war dies auch als integraler Bestandteil der Aufgabenstellung der Testplanung formuliert. Ganz sicher wird dieser Teilbereich bei der planerischen Vertiefung weiterverfolgt.

Frage 6.2

Wie wichtig erscheint Ihnen eine allfällige touristische Inszenierung über eine Parkanlage / Aussichtsplattform?

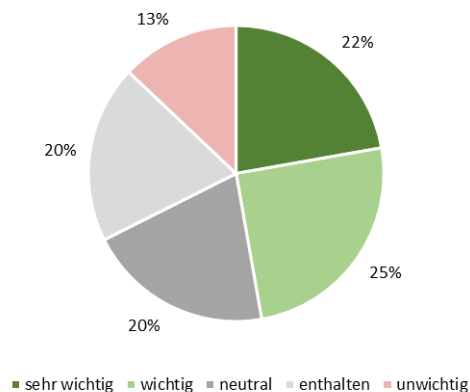


Abbildung 16.: Diagramm der prozentualen Verteilung der Antworten auf die Frage 6.2

Eine touristische Inszenierung finden nur knapp die Hälfte wichtig. Ein grosser Teil der Mitwirkenden enthielt sich oder waren neutral. 13 % finden es unwichtig. Dies legt den Schluss nahe, dass bei der künftigen Entwicklung ein Mittelweg zwischen der Zentrumsentwicklung für die Bevölkerung von Spiez und touristischer Inszenierung gefunden werden muss. Eine einseitige Entwicklung sollte auf jeden Fall vermieden werden.

Zusammenfassung der schriftlichen Bemerkungen zu den Fragen 6.1 und 6.2

Die Durchwegung wird als sehr wichtig erachtet. Sie soll bequem und behindertengerecht sein. Bei der Durchwegung sei darauf zu achten, dass Angebot mit gastronomischen Angeboten und Sitzplätzen zu verbinden. Die öffentliche Durchwegung sollte klar erkennbar und sichtbar sein. Die Durchwegung sollte beispielsweise mit einem gläsernen Lift oder einem Schräglift ergänzt werden.

Eine Parkanlage und die allgemeine Aufwertung der Grünflächen werden gemäss den erfassten Bemerkungen unterstützt.

Zur Aussichtsplattform sind die geäusserten Meinungen geteilt. Während einige der Ansicht sind, dass die Aussicht vom Bahnhof genügt, würden andere die grandiose Aussicht touristisch besser nutzen und sehen eine Aussichtsplattform auch für die einheimische Bevölkerung als Gewinn an.

2.5.2 Triage der Bemerkungen zu den Fragen 6.2 und 6.2

Weiterzuverfolgende Inputs zur Verbindung Oberland- und Bahnhofstrasse

Folgende Bemerkungen, im Zusammenhang mit den Fragen 6.1 und 6.2, werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet (Anzahl Nennungen in Klammern) und eignen sich zudem für eine Weiterverfolgung in der planerischen Vertiefung- und Umsetzungsphase (*Hinweise / Begründung jeweils kursiv angemerkt*):

- Bequeme, behindertengerechte und sichtbare Durchwegung mit Sitz- und Verweilangeboten (5);
- Lift oder Schräglift (13).

Diese beiden Massnahmen waren bereits in der Aufgabenstellung der Testplanung als wichtige Voraussetzung formuliert. Auch die Erkenntnisse aus der Testplanung bestätigen deren Wichtigkeit, daher sollen diese im Rahmen der planerischen Umsetzung sicher-lich weiterverfolgt werden.

Allgemeiner Hinweis: Von der Planungsbehörde als wichtig erachtet wird dazu das Themenfeld um eine Grünanlage / einen Park und die Inszenierung der Aussichtslage. Diese Aspekte sollen ebenfalls vertieft geprüft und weiterverfolgt werden.

Zur Kenntnis genommene / nur verein-zelt genannte Bemerkungen

Weitere, im Zusammenhang mit den Fragen 5.1–5.3 nur einzeln eingegebene Bemerkungen:

- Ansiedelung von gastronomischen Nutzungen;
- Aussage zum künftigen Verkehrsregime, autofrei / autoarm;

- Bestehende Dachformen und Volumetrie;
- Genügend Parkierungsmöglichkeiten.

Diese Bemerkungen werden im Zusammenhang mit anderen Fragestellungen spezifischer ausgewertet und darum an dieser Stelle nicht erneut kommentiert.

2.6 Gesammelte Bemerkungen zum Thema «ruhender und fliessender Verkehr»

2.6.1 Auswertung Bemerkungen zum Thema «ruhender und fliessender Verkehr»

Das Thema Verkehr kristallisiert sich, unabhängig von den Fragestellungen, als sehr gewichtig heraus. Diverse Bemerkungen zum Thema wurden im Rahmen der Fragenbeantwortung an unterschiedlichen Stellen vermerkt. Diese werden nachfolgend gebündelt und soweit möglich zusammengefasst:

Zusammenfassung der schriftlichen
Bemerkungen Verkehr

Man wünscht sich von der Planungsbehörde (Gemeinde), dass eine gesamthafte Verkehrsanalyse für die Zentrumsplanung durchgeführt wird. Insbesondere soll überprüft werden, wo zusätzliche verkehrsberuhigte und / oder verkehrsfreie Zonen möglich wären. Der Wunsch steht im Raum, dass sich die Gemeinde vermehrt mit der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs auseinandersetzt.

Generell wünscht man sich eine Entflechtung des Verkehrs sowie genügend Raum für den Fuss- und Veloverkehr. Auch werden teilweise ange-regt, im Zusammenhang des zunehmenden Tourismus und einer wachsenden Bevölkerung, eine gesamthafte Parkanalyse über die Gemeinde zu erstellen, welche das bestehende Parkplatzangebot überprüft und Verbesserungen vorschlägt. Auch verweisen gewisse Bemerkungen auf eine Mobilitätsstrategie im Zusammenhang mit Spiez als Energiestadt.

Insgesamt wird das Thema der Parkierung kontrovers kommentiert. Die Mitwirkenden, die sich dazu äussern, sind sich einig, dass zusätzliche Parkplätze (unterirdisch) in einem Parkhaus anzusiedeln seien, Suchverkehr im Zentrum gelte es zu vermeiden. Über den Standort äussern sich die Mitwirkenden unterschiedlich:

- Es gibt diejenigen, die ein Parkhaus beim Kronenplatz als sinnvoll erachten. Insbesondere werden kurze Fusswege zu den Läden an der Oberlandstrasse für den Fortbestand des Detailhandels als Voraussetzung angesehen. Eine Verbindung zur Oberlandstrasse muss somit gewährleistet sein.
- Ein Parkhaus am Kronenplatz lässt jedoch auch Fragen offen: Man hat grossen Respekt davor, dass mit der Anlieferung für den Grossverteiler die Oberlandstrasse überlastet wird und wertvolle,

attraktive Laden und Verkaufsflächen für die Zufahrts- und Abfahrtslösung erhalten müssen. Zudem werde damit eine attraktive und zeitgemässe Platzgestaltung etwas in Frage gestellt.

- Einige befürchten zudem, dass das Parkhaus lediglich während den Coop Öffnungszeiten für die Bevölkerung zugänglich sein werde. Der BLS Parkplatz könnte zwar als Umsteige-Hub umfunktioniert werden, müsste jedoch der Öffentlichkeit effektiv zugänglich und attraktiv gemacht werden. Als Beispiel verweist man auf das Parkhaus City Ost Schlossberg in Thun.
- Es wird mehrmals erwähnt, dass die Schaffung eines Parkhauses in dem Gebiet der «Mulde», östlich der Oberlandstrasse als sinnvoller erachtet wird.
- Es gibt aber auch diejenigen, die sich dafür aussprechen, ein neues öffentliches Parkhaus ganz aus dem Zentrum herauszunehmen, um das Dorfleben somit wieder attraktiver zu gestalten.
- Einige empfinden gerade den Bau eines grossen Parkhauses am Kronenplatz als unpassend. Flanierzone ohne Autos ist Mangelware in Spiez. Es löst bei einigen auf Unverständnis, dass sich der Kanton in Bezug auf die Verkehrsfragen nicht offen zeigt und Handlungsspielraum bei «Let's swing» in Aussicht gestellt werden kann.

Vereinzelt wird der Wunsch nach Einbahnverkehr geäussert, oder es werden «visionäre» Vorschläge gemacht, wie z.B. die ganze Bahnhofstrasse unterirdisch zu verlegen. Als Beispiel wird hierzu Buchs im Rheintal erwähnt. Auch steht die Idee im Raum, die Bahnhofstrasse zu überdecken und die Überdeckung als Flanierzone zu nutzen.

2.6.2 Triage der Bemerkungen zum Thema «ruhender und fließender Verkehr»

Weiterzuverfolgende Inputs zum Verkehr

Folgende Bemerkungen im Zusammenhang mit dem Thema ruhender und fließender Verkehr werden von den Mitwirkenden und / oder von der Planungsbehörde stark gewichtet und eignen sich zudem für eine Weiterverfolgung in der planerischen Vertiefung- und Umsetzungsphase (Anmerkungen kursiv). Da die Anzahl Nennungen bereits in den vorangehenden Fragen vermerkt wurde, wird nachfolgend darauf verzichtet, um das Gesamtbild nicht zu verfälschen.

- Forderung nach einer gesamthafte Verkehrs- und Parkierungsanalyse über die Gemeinde;
- Genügend Raum für den Langsamverkehr, kurze Fusswege zu den Läden an der Oberlandstrasse und Stärkung des öffentlichen Verkehrs;
- Parkhaus soll der Öffentlichkeit effektiv zugänglich sein.

- Diskussion um den Standort eines Parkhauses (Kronenplatz, Mulde, Peripherie).

Dies sind allesamt wichtig Anliegen der Zentrumsplanung und werden im Rahmen der weiteren Planung geprüft und konkretisiert.

Zur Kenntnis genommene / nur vereinzelt genannte Bemerkungen

Weitere, nur vereinzelt genannte Eingaben, welche ggf. nicht berücksichtigt werden können:

- Verkehrsberuhigte und verkehrsfreie Zonen oder Einbahnverkehr;
- Bahnhofstrasse in den Untergrund verlegen oder überdecken;

Die Umsetzung dieser sehr spezifischen Eingaben kann zurzeit nicht in Aussicht gestellt werden, ohne das vertiefte Untersuchungen dazu angestellt worden sind. Es wird jedoch auf die oben genannte, gesamthaft angestrebte Verkehrsanalyse hingewiesen.

2.7 Zu spät eingetroffenen Eingaben

Einige Eingaben sind zu spät eingereicht worden. In diesen beiden Eingaben waren hauptsächlich zwei Themen vertreten:

- Die Höhen der Bauten werden als zu hoch beurteilt;

Bezüglich der Volumetrie der Bauten wird hier darauf hingewiesen, dass die Resultate der Testplanung keineswegs abschliessend und verbindlich sind. Mit der Testplanung sollte generell aufgezeigt werden, was künftig möglich wäre. Die spezifische planerische Umsetzung erfolgt nun nachgelagert. Im Rahmen dieser werden alle Parameter nochmals überprüft.

- Die Verkehrssituation wird in diversen Punkten (Anlieferung Coop/Migros, Tempo 30, verkehrsfrei) bemängelt;

Siehe dazu die Ausführungen zum Thema Verkehr Kapitel 2.6.

Weiter wurden einige sehr spezifische Bemerkungen gemacht, die für die raumplanerische Flughöhe zu detailliert sind und somit nicht direkt berücksichtigt werden können.

3. Fazit und weiterzuverfolgende Inputs

Die Bevölkerung ist sich einig, dass das Gebiet mit einem neuen Zentrum weiterentwickelt werden soll. Es ist zudem sowohl den Mitwirkenden als auch der Planungsbehörde wichtig, die laufende Planung von «Let's swing», die GGR Motion von 2005 und das Postulat von 2015 in die weitere Planung miteinzubeziehen.

Ein baulicher Schwerpunkt soll am Kronenplatz gesetzt werden. Ebenfalls ein wichtiger Gegenstand der weiteren Planung ist die Analyse der heutigen und künftigen Nutzungsströme und der für die unterschiedlichen Standorte wünschbaren Nutzungsschwerpunkte. Bei der Nutzungsverteilung sind sich die meisten der Mitwirkenden einig, dass der Kronenplatz als «Dorfplatz» mit einer hohen Aufenthaltsqualität dienen soll. Beispielsweise sollen künftig moderne Gastrobetriebe den Platz beleben. Die Oberlandstrasse wird, wie bis anhin, als Geschäftsstrasse gesehen. Es sollen sich publikumsintensive Detailhandelsgeschäfte ansiedeln. Die Bahnhofstrasse hingegen ist die Visitenkarte von Spiez, insbesondere für Touristen. Hier sollen eher öffentlich zugängliche Nutzungen sowie öffentlich nutzbare Infrastrukturen, ergänzt mit Büroräumlichkeiten und Wohnraum entstehen. Insbesondere wichtig für die Befragten und auch für die Planungsbehörde ist, dass keine nutzungsmässige Konkurrenz zur Oberlandstrasse entsteht. Dies ist unabdingbar für das Überleben des Detailhandels an der Oberlandstrasse. Wichtig ist, dass sich die Nutzungen in den drei Teilgebieten ergänzen.

Die vorherrschenden Bauformen entlang der Oberlandstrasse sind der Bevölkerung im Allgemeinen wichtig, vor allem die vorherrschende Volumina und Dachformen. Trotzdem soll eine innere Verdichtung nicht verhindert werden. Eine fast geschlossene Bauweise wird bahnseitig entlang der Bahnhofstrasse von einer Mehrheit der Mitwirkenden akzeptiert. Die prachvolle Aussicht auf den See soll dabei unbedingt erhalten bleiben oder sogar gestärkt werden.

Absolut unumstritten scheint die Wichtigkeit und Notwendigkeit für eine gut funktionierende öffentliche Durchwegung und Verbindung der Teilgebiete zu sein. Diese soll auf alle Fälle bequem nutzbar und hindernisfrei zugänglich und rollstuhlgängig sein. Als Beispiele werden ein Lift oder Schräglift genannt. Dies genau Ausführung gilt es in der weiteren Planung zu finden.

Ob ein Grossverteiler ins Zentrum gehört ist zwar nicht ganz unumstritten, wird jedoch von vielen Mitwirkenden befürwortet. Mehr als die Hälfte erachten zudem eine zentrale Parkierungsmöglichkeit als wichtig. Der geeignete Standort dafür muss noch eruiert werden. Auf jeden Fall soll das Parkhaus jedoch der Öffentlichkeit zugänglich sein, dies strebt auch die Planungsbehörde ganz klar an.

Einige Mitwirkende fordern die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Insgesamt wird aus der Auswertung der Fragen geschlossen, dass weiterführende Analysen zum Thema «ruhender und fließender Verkehr» und ein gesamthafte, auf die künftige Bebauung abgestimmtes Konzept unumgänglich für eine erfolgreiche Zentrumsplanung sein werden. Eine geeignete Form dafür muss noch gefunden werden.

Anhang Fragebogen

Fragebogen Zentrumsentwicklung Spiez

Das Beurteilungsgremium der Testplanung Zentrumsentwicklung Spiez kam zum Schluss, dass die Projektstudie des Teams um die Suter Partner AG Architekten, Bern zusammen mit Grand Paysage GmbH, Basel und Transitec beratende Ingenieure AG, Bern für die Entwicklung des Zentrums von Spiez richtungsweisend sein kann und für die planerische Umsetzung weiterverfolgt und präzisiert werden soll.

Um das vorgeschlagene Konzept zu vertiefen, soll der vorliegende Fragebogen als Unterstützung bei der Priorisierung die geforderten Ziele betreffend Identität, Durchwegung, Umgang mit der Topografie, Nutzungsverteilung, Etappierungsmöglichkeiten etc. dienen.

1. Personalien				
Name (Angabe freiwillig):				
Datum:				
Nachfolgend finden Sie Aussagen zu einzelnen Themengebieten, die Sie bitte einzeln gewichten.				
2. Fragen zur Zentrumsentwicklung Spiez				
	1 = sehr wichtig	2 = wichtig	3 = neutral	4 = unwichtig
Wie wichtig ist Ihnen, dass die Gebiete Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse und Kronenplatz, gesamthaft entwickelt werden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie wichtig erscheint Ihnen an diesem Ort die Entwicklung eines neuen Zentrums Spiez?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bemerkungen:				

Bei welchem Gebiet würden Sie den Schwerpunkt setzen? (mehrere Antworten sind möglich)				
Oberlandstrasse	<input type="checkbox"/>	Bahnhofstrasse	<input type="checkbox"/>	Kronenplatz
Bemerkungen:				

3. Fragen zum Kronenplatz				
	1 = sehr wichtig	2 = wichtig	3 = neutral	4 = unwichtig
Wie wichtig erscheint Ihnen die «neue Mitte» am Kronenplatz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie wichtig erscheinen Ihnen öffentliche und halböffentliche Nutzungen an folgenden Standorten:				
- Soziale Angebote (Mütterberatung, Jungendtreff etc.)	<input type="checkbox"/>	Väter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

plan:team | 1

Abbildung 17: Fragebogen, Seite 1

- Multifunktionsraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Gastronomie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Touristenzentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Verkaufsflächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bemerkungen:	_____ _____ _____			

4. Fragen zur Oberlandstrasse				
	1 = sehr wichtig	2 = wichtig	3 = neutral	4 = unwichtig
Wie wichtig ist Ihnen die bestehende Bauweise bei einer baulichen Verdichtung der Oberlandstrasse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie wichtig erscheint Ihnen eine Zentrale Parkierungsmöglichkeit (Erweiterung der bestehenden Parkierungsanlage BLS)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bemerkungen:	_____ _____ _____			

5. Fragen zur Bahnhofstrasse				
	1 = sehr wichtig	2 = wichtig	3 = neutral	4 = unwichtig
Wie wichtig erscheint Ihnen die bauliche Weiterentwicklung der Bahnhofstrasse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Befürworten Sie eine annähernd, fast geschlossene Bauweise an der Bahnhofstrasse?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>		
Sehen Sie in der Entwicklung der Bahnhofstrasse eine Konkurrenz zur Oberlandstrasse?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>		
Was sollte bei der baulichen Weiterentwicklung der Bahnhofstrasse beachtet werden?	_____ _____ _____			

Abbildung 18: Fragebogen, Seite 2

