

Auszug aus dem Protokoll des Grossen Gemeinderates vom 24. April 2023

153

Revision Richtplan Verkehr Spiez inkl. Verkehrsstudie Zentrum / Verpflichtungskredit CHF 212'000.00

Ausführungen des Gemeinderats

Marianne Hayoz Wagner: Es geht um einen Verpflichtungskredit von CHF 212'000, davon CHF 148'500 für Erarbeitung Verkehrsrichtplans (VRP) und Verkehrsstudie Zentrum und rund CHF 40'000 für die Kommunikation.

Warum will der Gemeinderat den kommunalen VRP überarbeiten? Der aktuelle VRP stammt aus dem Jahr 1995. Die Massnahmen und Empfehlungen des VRP sind grösstenteils umgesetzt oder stimmen nicht mehr mit den Entwicklungen der Gemeinde oder der übergeordneten Gegebenheiten überein. Deshalb hat der Gemeinderat bereits mehrmals die Überarbeitung des VRP als Zielsetzung festgelegt, so in den Legislaturzielen 2014 bis 2020, dann erneut in den Legislaturzielen 2021 bis 2024 und im Jahr 2019 hat der Gemeinderat im 4-Jahresprogramm Energiestadt die Überarbeitung des VRP als eine Massnahme festgelegt. Der VRP ist also eine Aufgabe, die schon sehr lange pendent ist.

Weshalb braucht Spiez einen VRP? Die Strassen sind gebaut. Es geht aber in einem VRP nicht nur um Strassen oder darum neue Strassen zu bauen. Das kann rein theoretisch eine Massnahme im VRP sein, weil diese neue Strasse ein zum Beispiel erkanntes Problem sinnvoll lösen kann. Die Gründe, warum in Spiez ein aktueller VRP nötig ist, erlebt, wer in den Strassen von Spiez unterwegs ist. Dann realisiert man, dass auf diesen bereits gebauten Strassen nicht ganz alles reibungslos läuft:

- Es gibt diverse Staus und Verkehrsüberlastungen von gewissen Strassenabschnitten oder Gebieten zu gewissen Zeiten.
- Es gibt gefährliche Situationen, insbesondere beim Aufeinandertreffen von Fuss-, Velo- und motorisiertem Verkehr.
- Es gibt auch neue Verkehrsmittel wie zum Beispiel E-Bikes.
- Und es stellt sich die Frage, wo das Velo oder Auto parkiert werden können.

Der Strassenraum wird von verschiedenen Teilnehmenden intensiv genutzt und es bestehen etliche ungelöste Verkehrsknoten und -knüppel in Spiez. Hier hilft der VRP zu entflechten und neu zu ordnen.

Konkrete und bekannte Verkehrsprobleme in Spiez:

- Überlastung des Zentrums
- Freizeitverkehr (Bucht, Einigen und Faulensee)
- Die Abarbeitung von diversen Motionen ist pendent: V-Anschluss Faulensee und diverse Motionen zum Langsamverkehr. Beides muss in einem Gesamtzusammenhang gedacht werden.

- Parkierungsinfrastruktur, wo brauchen wir wieviel Parkplätze? Diverse Parkhäuser sind im Gespräch: Regezparking, im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Neue Mitte - wo ist der richtige Ort? Motion Parkleitsystem ist ebenfalls hängig.
- Seestrasse: Sie fällt auseinander, ist eine Gemeindestrasse, das heisst die Gemeinde ist zuständig. Sie ist für Spiez eine wichtige Strasse, denn sie erschliesst den Bahnhof mit dem See. Seit der Stadtanalyse des Netzwerks Altstadt hat sie auch die Bezeichnung Tourismusachse erhalten. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass man ihr das auch ansehen soll. Also der Strassenraum also gestaltet werden soll. Dazu braucht es aber einen Verkehrsplaner bzw. -planerin. In den Augen des Gemeinderats ist es am effizientesten, wenn dies das gleiche Büro macht, welches auch den VRP erarbeitet, denn dieses kennt die Gesamtzusammenhänge.
- Oberlandstrasse: Sie ist eine Strasse im Gesamtsystem der Gemeinde Spiez und wird mitgedacht, aber der Fokus wird kaum bei ihr liegen, da sie gerade saniert wird.

Es macht Sinn, ein Büro zu engagieren. So haben die Fachleute den Gesamtüberblick und können die Einzelprobleme in einen Gesamtzusammenhang stellen.

Ein VRP ist ein übergeordnetes Planungsinstrument, über das gesamte Gemeindegebiet. In diesem werden andere Themen mit der Verkehrsplanung abgestimmt, wie zum Beispiel energiepolitische Forderungen, räumliche bauliche Entwicklungen, Bedürfnisse der verschiedensten Verkehrsteilnehmenden

Der VRP ist auch hilfreich im Zusammenhang mit übergeordneten regionalen oder kantonalen Planungen. Wenn die Gemeinde über einen aktuellen VRP verfügt, kann sie ihre Anliegen in überregionalen Planungen besser einbringen. Dies sind beispielsweise das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West, kantonale Sachpläne Veloverkehr und Wanderrouthenetz, Eingaben ins Aggloprogramm.

Immer wieder wird die Frage nach der nächsten Ortsplanungsrevision aufgeworfen. Gemeinden in der Grösse von Spiez sind gemäss kantonalem Baugesetz verpflichtet, Grundlagen und Richtpläne für ihre raumwirksamen Aufgaben zu erstellen, auch für den Verkehr. Der VRP aus dem Jahr 1995 wurde anlässlich der letzten Ortsplanungsrevision 2013 nicht überarbeitet. Ein aktueller VRP wird als Grundlage für eine nächste Ortsplanungsrevision unerlässlich sein. Es ist also eine Vorarbeit für die Ortsplanungsrevision.

In diesem Verpflichtungskredit ist nicht nur die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans über das gesamte Gemeindegebiet enthalten, sondern auch die Erarbeitung einer Verkehrsstudie Zentrum (VSZ). Die VSZ wird vorgezogen, weil die die Arealentwicklung zügig vorangetrieben werden soll. Natürlich ist es nicht optimal, wenn man ein Teilprojekt vorzieht. Logischer ist, zuerst die übergeordnete Planung zu machen und dann das Teilprojekt. Der Gemeinderat und die Planerinnen und Planer sind sich dieser Herausforderung bewusst. Es ist in der Verantwortung des Planungsteams, die Grundlagen, die für die Erarbeitung einer soliden VSZ nötig sind, zu erarbeiten. Sie werden parallel am VRP und VSZ arbeiten. Es ist wichtig, dass die VSZ vom gleichen Planerbüro erarbeitet wird wie der VRP. Dieses kennt das Gesamtsystem. So kommt alles aus einer Hand und nicht zwei Büros müssen die identischen Grundlagen erarbeiten.

Weshalb wird die VSZ vorgezogen? Das Ressort Bau/Planung/Umwelt ist im Moment daran, Grundlagen für die Arealentwicklung neue Mitte zu erarbeiten. Die Verkehrsstudie ist eine davon. Diese Erkenntnisse sind für die weiteren Planungsarbeiten wichtig. Ohne die Vorarbeit der VSZ ist

es unsinnig oder verschwendetes Geld in ein grosses teures Planungsverfahren für die Arealentwicklung einzusteigen, denn dann ist nicht mehr der Moment, um über ungelösten Verkehrsfragen zu diskutieren. Insbesondere Fragen, die man im Vorfeld hätte anschauen können. Es wäre schade für das Geld und die Arbeit, wenn dann letztendlich die Planung an den ungelösten Verkehrsfragen scheitern würde. Und es wäre auch kein gutes Zeugnis für die Gemeinde Spiez als verlässliche Partnerin. Diese Hausaufgaben muss Spiez vorher machen.

Prozess Mobilitätsstrategie

Es geht um die Erarbeitung einer übergeordneten Strategie. In einem partizipativen Prozess werden die Mobilitätsziele für Spiez bis 2050 erarbeitet und priorisiert. Diese bilden dann die Grundlage für den VRP. Um Massnahmen zu definieren, muss man wissen, wohin man will. Anfangs Jahr wurden eine Startveranstaltung und ein erster Workshop durchgeführt. Im Herbst findet ein weiterer Workshop statt. An diesem werden mit der Begleitgruppe die Leitziele für den VRP erarbeitet. Im Nachgang des ersten Workshops ist aufgefallen, dass die Bedürfnisse des Gewerbes zu kurz kamen. Darauf muss besser Acht gegeben werden.

Prozess Verkehrsrichtplan

Den VRP wird nicht einfach der Gemeinderat mit der Verwaltung erarbeiten. Auch hier ist eine Begleitgruppe vorgesehen. Gemäss Programm und Offerte Transitec ist der Einbezug der Begleitgruppe wie folgt vorgesehen: Für die Konsolidierung der städtebaulichen Vorgaben (VSZ), für die Erarbeitung der Massnahmen für den VRP, dann folgt eine öffentliche Mitwirkung. Hier kann jede und jeder mitmachen. Der VRP wird durch den Gemeinderat beschlossen und vom Amt für Gemeinde und Raumordnung genehmigt und ist behördenverbindlich. Es ist mit einer Planungsdauer von mindestens zwei Jahren zu rechnen. Marianne Hayoz Wagner rechnet damit, dass es auch einige Zwischengespräche geben wird.

Kommunikation

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Erarbeitung des VRP und auch der VSZ zu Diskussionen führen wird. Auf diese freut sie sich. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden haben unterschiedliche Anforderungen, Bedürfnisse und Vorstellungen an den oder vom Strassenraum. Da sind kontroverse Diskussionen unumgänglich. Es geht aber dann letztendlich darum, gemeinsam zukunftstaugliche und breitabgestützte Lösungen zu suchen. Nur so sind die Massnahmen, die im VRP festgelegt werden, auch umsetzungsfähig. Das heisst, die verschiedenen Stakeholder und Verkehrsteilnehmenden müssen ihre Bedürfnisse und Anliegen während des Prozesses einbringen können und deshalb wird auf Partizipation gesetzt. Aber der Anspruch, die verschiedenen Anspruchsgruppen in den Prozess mitzunehmen, heisst auch, dass transparent und verständlich kommuniziert werden muss. Deshalb ist ein Betrag von CHF 40'000 für Kommunikation eingesetzt. Aus Erfahrung weiss man, dass das Mitnehmen der Bevölkerung bei Planungsgeschäften, meist langwierige und komplexe Prozesse, ohne Unterstützung von Kommunikationsfachleuten eine grosse Herausforderung ist. Die Bevölkerung will verstehen, um was es geht. Aber die Übersetzung der Fachsprache in eine gute, verständliche und korrekte Sprache ist nicht ganz einfach.

Warum ist nicht die SMAG für die Kommunikation zuständig? Die SMAG ist für das Standardmarketing zuständig. Es ist nicht die Aufgabe der SMAG, die Kommunikation für Projekte der Gemeindeverwaltung zu übernehmen. Bei der Umgestaltung der Oberlandstrasse ist die SMAG wegen den betroffenen Gewerbebetrieben involviert. Der Kanton hat hier auch eine Kommunikationsfachfrau beauftragt. Beim Verkehrsrichtplan ist die SMAG mit der Materie nicht vertraut. Die SMAG ist jedoch in allen Begleitgruppen, auch dem VRP, vertreten.

Vergabe

Es wurde ein bekanntes, transparentes und gesetzeskonformes Verfahren durchgeführt, ein sogenanntes Einladungsverfahren. Die PUB als vorberatende Kommission wie auch der Gemeinderat haben die Ausschreibungsgunterlagen und auch den Zuschlagsentscheid jeweils zugestimmt. Das heisst, sowohl die PUB wie auch der Gemeinderat haben die Zuschlagskriterien und die Gewichtung gekannt und diese gutgeheissen. Es ist allen bekannt gewesen, dass der Preis nicht das höchste gewichtete Kriterium ist.

Aufgrund der jetzt bekannten Angebotshöhe hätte der Auftrag freihändig vergeben werden können, also ohne noch andere Planer zu fragen. Man hat sich im Vorfeld bewusst dagegen entschieden.

1. Es war nicht bekannt, ob der Schwellenwert für das Freihändige Verfahren (CHF 150'000) eventuell knapp überschritten wird. 2. Die Auftragsanalyse von diversen Büros interessierte. 3. Zurzeit wird mit keinem Verkehrsplaner zusammengearbeitet, also die Planer/Büros auch nicht bekannt sind. 4. Der VRP ist ein zu wichtiges Planungsinstrument für die Gemeinde, um dieses einfach ohne Auswahl zu vergeben. Dieser Punkt ist für Hayoz Wagner zentral.

Es gingen drei Angebote ein. Nach der Bewertung schnitt das Angebot von Transitec am besten ab, nicht das günstigste Angebot. Das günstige Angebot war ein Drittel günstiger, aber aus ihrer Sicht ein Dumping-Angebot. Das billigste Angebot ist am Ende des Tages nicht immer das kostengünstigste. Man ist überzeugt, dass die verlangte Aufgabe zu diesem Preis nicht machbar wäre. Nachtragverhandlungen und Nachtragskredit wären vorprogrammiert.

Fazit

Ohne VRP würden die teilweise sehr drängenden Verkehrsthemen, die Spiez seit Jahren umtreiben, weiterhin in der Schublade fristen, weil die nötige Grundlage fehlen. Vielerorts braucht es erst einen Gesamtüberblick, die Probleme können nicht nur isoliert betrachtet werden. Dies ist nicht im Interesse der Gemeinde und der Entwicklung der Gemeinde Spiez. Es ist Zeit, dass die Überarbeitung des VRP endlich angegangen wird.

Stellungnahme der GPK

Matthias Maibach (FS/GLP): Rino Werren und Matthias Maibach haben das Geschäft am 6. April 2023 bei Elke Bergius und Angela Heule, Abteilung Hochbau/Planung/Umwelt, geprüft. Das Projekt wurde umfassend erklärt und alle Fragen konnten beantwortet werden. Mobilitätsstrategie und Zentrumsplanung sind aktuelle Studien, welche abhängig sind vom vorliegenden Richtplan. Die GPK empfiehlt einstimmig, auf das Geschäft einzutreten.

Eintreten

Das Eintreten ist unbestritten.

Fraktionssprecher

Andreas Grünig (SVP): Die Fraktion hat das Traktandum ausgiebig diskutiert. Bis am Schluss war die Zustimmung umstritten. Für eine Ablehnung des Verpflichtungskredits spricht vor allem der Zeitpunkt. Vorgelagert an den Richtplanprozess soll eine Verkehrsstudie des Zentrums erarbeitet werden, wie dies die Gemeinderätin vorhin erklärt hat. Die Unterlagen des Planungsbüros zeigen ebenfalls, dass dies vorab gemacht wird. Die SVP-Fraktion fragt sich aber ernsthaft, wie eine seriöse Verkehrsstudie stattfinden soll, wenn eine Hauptverkehrsachse gebaut wird und statt Gegenverkehr ein Einbahnregime herrscht, Suchverkehr nun vermehrt stattfindet oder viele Gäste gar nicht nach Spiez kommen. Und «Last but not least» wird auch der Langsamverkehr umgeleitet

und die Fussgänger werden vertrieben. Nach der Umgestaltung der Oberlandstrasse und des Lötschbergplatzes wird sich mit Sicherheit einiges wieder ändern und die heute bekannten Bewegungszahlen und Statistiken werden nicht mehr stimmen. Dies wären Gründe genug, um den Verpflichtungskredit ein bis zwei Jahre nach hinten zu verschieben. Andererseits sieht die SVP-Fraktion auch die Dringlichkeit eines neuen Verkehrsrichtplans. Die Argumente sind in den Unterlagen gut ersichtlich und von Marianne Hayoz Wagner erläutert worden. In diesem Sinn kann auch die SVP-Fraktion dem Verpflichtungskredit zustimmen. Die Fraktion hat aber zwei wichtige Hinweise und Anregungen und hofft, dass diese Beachtung finden. Die Erfahrungen und das Resultat aus der Umgestaltung von Oberlandstrasse und Lötschbergplatz müssen zwingend in die Verkehrsrichtplanung einfließen. Das heisst, die Verkehrsstudie Zentrum soll zeitlich so weit wie möglich nach hinten geschoben werden, damit die neuen Erfahrungen hineinspielen können. Zweitens muss die geplante zukünftige Begleitgruppe unbedingt ausgewogener zusammengesetzt werden. Die Fraktion denkt neben Vertretern des Langsamverkehrs und der Fussgänger auch und insbesondere an Vertreter aus Tourismus (Hotel und Restaurant), Gewerbe (nicht nur grosses Gewerbe wie Baugewerbe, sondern auch Detaillisten, Büros, Banken, Praxen). In der Annahme und im Vertrauen, dass der Gemeinderat diesen Bemerkungen Beachtung schenken wird, kann die SVP-Fraktion dem Antrag zustimmen – wenn auch etwas zähneknirschend.

Barbara Feuz (SP): Vor 28 Jahren wurde der letzte Verkehrsrichtplan erstellt. Seit 1995 ist viel passiert und im Verkehr hat Entwicklung stattgefunden. Es ist höchste Zeit, einen neuen Plan zu erstellen. Die Verkehrssituation hat sich markant verändert, nicht nur in der Menge, auch die Mobilitätsart hat sich verändert. So waren 1995 vor allem junge und trainierte Personen mit dem Velo in Spiez unterwegs. Zur gleichen Zeit wie in Spiez der Verkehrsrichtplan für die nächsten Jahrzehnte erstellt wurde, kamen in der Schweiz die ersten «Flyer» in den Verkauf. Heute steht fast jeder Haushaltung ein E-Bike zur Verfügung, was auch weniger sportlichen Personen das Fahrradfahren in Spiez merklich erleichtert. In den letzten Jahren kamen zusätzliche Entwicklungen hinzu, wie der Veloanhänger für Kinder oder das Cargobike. Grosseinkäufe sind heute auch mit dem Velo bewältigbar, aber der Platz auf den Strassen und Parkplätzen ist noch gleich gross wie vor der E-Bikezeit. Im Antrag ist nachvollziehbar beschrieben, wie viele Abhängigkeiten mit dem Verpflichtungskredit verknüpft sind. Es leuchtet ein, dass die Verkehrsstudie fürs Zentrum und der Verkehrsrichtplan vom gleichen Auftragnehmer ausgeführt werden sollen. Die Evaluation des Büros ist seriös und transparent aufgeführt. Nicht zu vergessen, auch die Spiezer Bevölkerung wird die Möglichkeit haben, in einer öffentlichen Mitwirkung seine Anliegen und Ideen zum neuen Verkehrsrichtplan zu deponieren. Die erste Mitwirkung hat bereits stattgefunden bzw. ist angelaufen. Die SP-Fraktion sieht keinen Grund, in dieser längst fälligen Sache weiter Zeit zu verlieren und stimmt dem Antrag zu.

Simon Schneeberger (FS/GLP): Die FS-/GLP-Fraktion wird dem Kredit geschlossen zustimmen. Seit Jahr und Tag diskutiert man in Spiez über den Verkehr. Dass es in Spiez für Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger nicht immer lustig ist, ist wohl allen klar. Und dass immer und überall der Kanton mitspricht, wenn man etwas ändern will und dieser damit auch Sachen verhindert, ist nicht angenehm. Man diskutiert hier also um einen Richtplan, bei welchem man wieder einmal etwas spät dran ist. Aber wenn das Instrument am Schluss gegenüber dem Kanton hilft, so steht es im Antrag, ist es den Kredit wert. Eine saubere Grundlage ist nötig, bevor weitergeplant wird. FS/GLP haben endlich den Eindruck, dass die Probleme mit einer gewissen Ernsthaftigkeit angegangen werden, welche in den letzten Jahrzehnten auch etwas vermisst wurde. Dies soll nicht gebremst werden, auch wenn sich die Grundlagen mit «Less Swing» sicher noch etwas verändern werden. Und wenn bei diesem Verkehrsrichtplan der dringend nötige Dorfplatz vorkommen würde, dann ist das Ziel bereits erreicht.

Andreas Blaser (EVP): Die EVP-Fraktion begrüsst die Revision des Richtplans insgesamt plus die Verkehrsstudie Zentrum. Umso mehr, als in der Zwischenzeit neue Verkehrsteilnehmer dazugekommen sind, zum Beispiel E-Trottinett und die stark wachsende Anzahl der schnellen E-Bikes. Gegen die Ergänzungen der SVP spricht nichts und die Fraktion bittet um Zustimmung.

Allgemeine Diskussion

Ueli Zimmermann: Er ist zwar Mitglied der SVP-Fraktion, nun spricht er aber klar als Vorstandsmitglied des Gewerbeverbands und somit hochhoffiziell als Wirtschaftslobbyist. Es ist richtig, dass der GGR das Geschäft diskutieren kann, er selbst hat das Finanzreferendum mit seiner Unterschrift unterstützt. Es geht nicht darum, den Antrag des Gemeinderats abzulehnen, das Thema ist viel zu wichtig für Spiez. Seine Absicht ist, den Gemeinderat daran zu erinnern, dass er bei den KMU-Treffen immer wieder versichert, wie wichtig ihm das Gewerbe und die Wirtschaft sind. Und der Gemeinderat hat die Absicht, attraktive Rahmenbedingungen für das Gewerbe zu schaffen. Das Gewerbe nimmt den Gemeinderat beim Wort und ist gespannt auf weitere konkrete Taten. Die Versprechen sollen keine Lippenbekenntnisse bleiben. Darüber reden hier und jetzt, auch weil die Vergangenheit gezeigt hat, dass es im Nachhinein zu spät ist. Er ist auch bei dem Workshop Regio-Move dabei. Es ist eine bunt gemischte Gruppe von engagierten Personen, welche Visionen und Ideen für den zukünftigen Verkehr von Spiez entwickelt haben und an diesem Prozess noch weiter dran sind. Es sind spannende Ideen, welche da zum Vorschein kamen, aber Kritik muss er hier von Seiten Gewerbe und Wirtschaft anbringen. Der essenzielle Individualverkehr mit Auto, Lieferwagen, Lastwagen und Motorrad kam nicht zur Sprache. Er hat den Eindruck, dieser ging vergessen. Das Gewerbe ist aber darauf angewiesen, gestern, heute und zukünftig. Es gibt fast kein Geschäft ohne Individualverkehr. Dieser wird sich zwar wandeln, aber auch in 30 Jahren werden Auto oder ähnliche Vehikel eine zentrale Rolle spielen, einfach nicht mehr als Verbrenner, sondern alternativ angetrieben. Was heisst dies nun für den Verkehrsrichtplan aus Sicht des Gewerbes? Es benötigt genügend Parkplätze in der Gemeinde, nicht weniger, sondern mehr. Vorhandene Parkhäuser müssen besser genutzt werden, neue Parkhäuser in der Mulde, bei der Post und der Bahn und natürlich in der Bucht unter den Reben beim Regezhause sind nötig. Es soll keine weiteren unnötigen Verkehrseinschränkungen, Hindernisse oder flächendeckende Tempo 30 Zonen mehr geben. Wo nötig, sind Strassen und natürlich auch der Unterhalt auszubauen. Weiter erachtet er die freie Wahl des Verkehrsmittels als zentral. Die Bürger sollen ohne Einschränkungen wählen können, welches Verkehrsmittel situativ geeignet ist, also Velo, Bus, Bahn, Auto usw. Es darf kein Verkehrsmittel benachteiligt werden, auch nicht das Auto. Selbstverständlich müssen bei einem neuen Parkhaus eine PV-Anlage oder auch Ladestationen für E-Mobile immer ein Thema sein. Es ist auch an weitere Innovationen zu denken, welche man heute noch gar nicht auf dem Radar hat, es benötigt neue Konzepte, man könnte auch ein smartes Parkhaus denken. Ein Beispiel ist Thun mit den verschiedenen Parkhäusern, vor allem jenes unter dem Schloss, welches er selbst oft nutzt. Aber auch die Anbindung an den öV ist in Thun perfekt, so dass er oft den Bus nutzt. Auch Thun ist nicht am Ziel, so muss das rechte Thunerseeufer mit baulichen Massnahmen besser erschlossen werden. Keine Vorbilder sind Bern und Zürich, wo das Gewerbe mit dem Abbau von tausenden Parkplätzen zusammenstürzt. Dabei sichern das Gewerbe, ausser einer gewisse Grossbank, und die Wirtschaft die Arbeitsplätze und bilden die finanzielle Grundlage der öffentlichen Haushalte. Das ist in Spiez nicht anders. Deshalb ist es zentral, dass das Gewerbe gute Rahmenbedingungen hat. Dies sind auch Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Betriebe, welche darauf angewiesen sind. Er und das Gewerbe nehmen den Gemeinderat beim Wort, indem dieser das Gewerbe aktiv unterstützt mit einem ausgewogenen Verkehrsrichtplan, in welchem alle wieder Platz haben, auch die motorisierten Verkehrsteilnehmenden.

Beschluss (mit grossem Mehr)

Der Grosse Gemeinderat von Spiez

- auf Antrag des Gemeinderats
- gestützt auf Art. 40.1 b) und Art. 47.5 der Gemeindeordnung

beschliesst:

1. Der Revision des Richtplans Verkehr Spiez inkl. Verkehrsstudie Zentrum wird zugestimmt.
2. Hierfür wird Verpflichtungskredit von CHF 212'000 zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Die Abrechnung über diesen Kredit ist nach Beendigung der Arbeiten dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnisnahme vorzulegen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

NAMENS DES GEMEINDERATES

Die Präsidentin

Die Sekretärin

J. Brunner

T. Brunner

Geht an

-