

# Korridorstudie Gantrisch

**Studie zur gesamtheitlichen Verkehrs- und Mobilitätsbetrachtung  
für die Kerngemeinden des Naturparks Gantrisch**



## Schlussbericht zur Mitwirkung

Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 23.04.2026

# Impressum

## Korridorstudie Gantrisch

Studie zur gesamtheitlichen Verkehrs- und Mobilitätsbetrachtung für die Kerngemeinden des Naturparks Gantrisch

Schlussbericht

Bern, 1. Mai 2026

7562\_Korridorstudie\_Gantrisch\_Schlussbericht\_260501.docx

## Auftraggeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Entwicklungsraum Thun / Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

Amt für Mobilität Kanton Fribourg (MobA FR)

## Projektleitung

Kevin Vautrot (RKBM)

## Autorinnen und Autoren

Francesca Foletti, Raphael Grässli,

Matthias Tischler, Lutz Ickert

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern

Tel. +41 31 370 19 19

[www.infras.ch](http://www.infras.ch)

Simon Rubi

Nicolas Steinmann

B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3016 Bern

Tel. +41 31 356 80 80

[www.bs-ing.ch](http://www.bs-ing.ch)

## Begleitgruppe

Oliver Berger (Naturpark Gantrisch)

Katharina Conradin (Naturpark Gantrisch)

Ronald Graber (Postauto AG)

Bettina Heiniger (AÖV)

Ursula Huonder (Naturpark Gantrisch)

Mathias Julen (Entwicklungsraum Thun / RVK 5)

Kai Kattau (Tiefbauamt Kanton BE)

Simon Kellenberger (Amt für Mobilität Kanton FR)

Michel Vonlanthen (Amt für Mobilität Kanton FR)

Jean-Michel With (Kommission Verkehr)

## Erweiterte Begleitgruppe

Daniel Bürdel (Plaffeien)

Markus Hirschi (Rüscheegg)

Manuel Liechi (Wattenwil)

Karin Lüthi (Riggisberg)

Urs Rohrbach (Schwarzenburg)

Nathanael Schmied (Guggisberg)

Kurt Urfer (Burgistein)

Peter Zurbrügg (Rüeggisberg)

## Inhalt

<b>Kurzfassung</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>11</b>
<b>2. Ausgangslage und heutige Schwachstellen</b>	<b>15</b>
2.1. Raum	15
2.2. Naturpark	21
2.3. Strassennetz, MIV und Parkierung	23
2.4. Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	26
2.5. Veloverkehr	30
2.6. Fazit zu den heutigen Schwachstellen	32
<b>3. Situation 2030/40</b>	<b>34</b>
3.1. Strukturelle Entwicklungen	34
3.2. Trends in der Mobilität	40
3.3. Bestehende Strategien, Konzepte und Planungen	44
3.4. Implikationen auf die Verkehrssituation 2030/2040	45
3.5. Handlungsfelder, Ziele und Handlungsbedarf	46
<b>4. Massnahmendiskussion</b>	<b>49</b>
4.1. Nachfragebeeinflussung	50
4.2. MIV: Strassennetz	52
4.3. MIV: Parkierung	53
4.4. MIV: Lärm und Sicherheit	54
4.5. Öffentlicher Verkehr	56
4.6. Velo-/Fussverkehr	66
4.7. Kombinierte Mobilität	69
<b>5. Synthese</b>	<b>70</b>
5.1. Gesamtkonzept verkehrliche Erschliessung Gantrisch	70
5.2. Massnahmen	72
5.3. Nächste Schritte	74

<b>Annex</b>	<b>75</b>
Weitere geprüfte Anpassungen zum ÖV-Angebot	76

**Beilage 1: Massnahmenband**

## Kurzfassung

### Hintergrund

Im Gantrisch stellt die Erschliessung einzelner Gemeinden und Erholungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) eine Herausforderung dar. Aber auch die Bewältigung der mit dem Autoverkehr der Besucherinnen und Besucher im Naturpark verbundenen Probleme ist herausfordernd. Im Rahmen einer Korridorstudie ist nun dazu eine gesamtheitliche Verkehrs- und Mobilitätsbetrachtung für die Kerngemeinden des Naturparks erarbeitet worden.

Im Fokus stehen konkrete, politisch und finanziell machbare Massnahmen, die sich vor allem kurz- bis mittelfristig umsetzen lassen. Dabei gilt es auch, den Handlungsspielraum der Gemeinden zu beachten. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass der Alltagsverkehr der hier ansässigen Wohnbevölkerung angemessen einbezogen wird. Die vom Freizeitverkehr der Besucherinnen und Besucher vom Naturpark verursachten Probleme sollen den Alltagsverkehr nicht zur Seite schieben. Wo möglich, sind Synergien zwischen beiden Segmenten zu nutzen. Es ist anzustreben, dass sich die Besucherinnen und Besucher an den Kosten zur Problembeseitigung beteiligen.

Aufgrund von Bauarbeiten im Raum Bern werden voraussichtlich im Zeitraum 2030-2033 u.a. die Linien S4, S6 und S31 von Fahrplanänderungen betroffen sein. Dazu wird ein separates Baustellenkonzept für den öffentlichen Verkehr (S-Bahn und Busanschlüsse) erarbeitet werden. Die Erarbeitung dieses Konzepts ist ab Herbst 2026 vorgesehen. Die Inhalte der Korridorstudie sind hingegen primär langfristig ausgerichtet und werden in das Baustellenkonzept einfließen.

### Ausgangslage und heutige Situation

Die Region Gantrisch ist durch spezifische, ganz eigene Charakteristiken bei Siedlungsstruktur, Landschaft und Topografie geprägt, welche die verkehrliche Situation bestimmen. Die Gesamtsituation stellt sich dabei als Puzzle aus vielen «kleineren» Herausforderungen dar. Im Gantrisch stehen andere Themen im Vordergrund als in den Agglomerationen, wo vielfach Überlast- und Stausituationen die öffentliche Diskussion «beherrschen».

Im **Alltagsverkehr** der in der Region ansässigen und arbeitenden Bevölkerung stehen vor allem Lücken im ÖV-Angebot im Vordergrund. Einige Umsteigeverbindungen sind wenig attraktiv, auch sind manche Linienführungen mit Umwegen verbunden. Das Abendangebot ist sehr dünn. Auf dem Strassennetz bestehen punktuell örtliche, teilweise sicherheitsrelevante, gestalterische Mängel, die in erster Linie den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen. Im Veloverkehr bestehen einige Schwachstellen, aber auch Sicherheitsdefizite. Bei der kombinierten Mobilität besteht Verbesserungspotenzial an den Umsteigepunkten.

Für den **Freizeitverkehr** der zumeist auswärtigen Besucherinnen und Besucher des Naturparks bestehen grössere Lücken beim Angebot im ÖV. Hier sind vor allem die viel zu tiefen

Kapazitäten aufgrund der niedrigen Takte zu nennen. Bei der Anreise im Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt es bei der Parkierung an Spitzentagen zu Engpässen. Im Gurnigel und auch auf den zulaufenden Strassen sind der Lärm und die Verkehrssicherheit, insbesondere durch einzelne spezielle Töff- und Autolenkende, ein dringendes Thema.

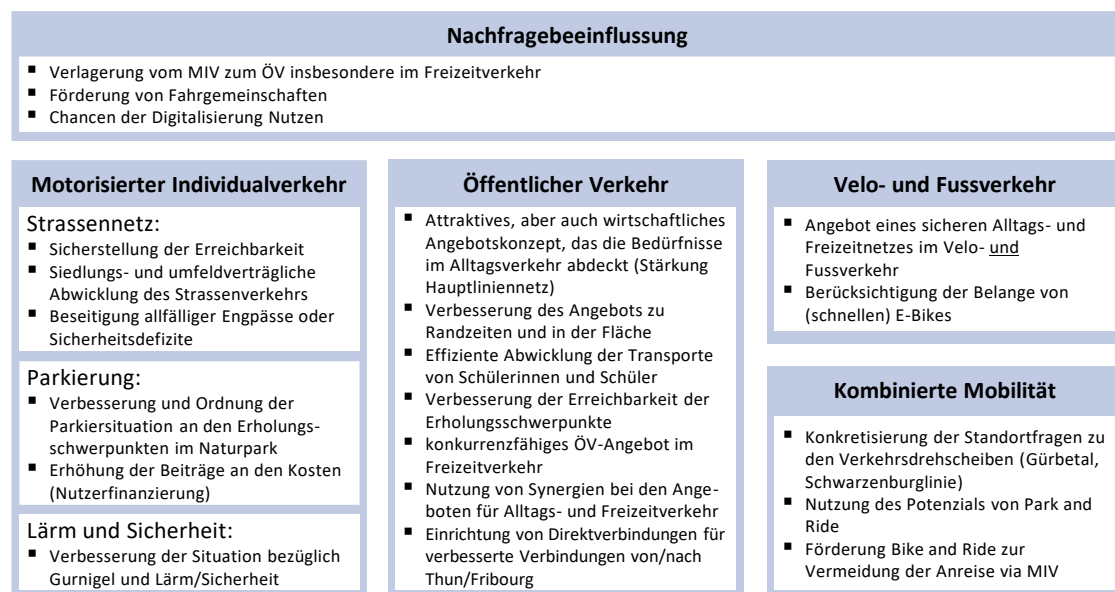
### Künftige Entwicklungen und Situation 2030/2040

Der **Alltagsverkehr** wird sich gegenüber heute auch auf längere Sicht nicht signifikant verändern. Die strukturellen Entwicklungen lassen auf ein moderates, aber nicht überdurchschnittliches Wachstum der Verkehrsnachfrage schliessen. Der Ausbildungsverkehr (Schülerinnen und Schüler) wird aufgrund rückgängiger Geburtenentwicklungen tendenziell leicht abnehmen. Ob zuziehende junge Familien diese Tendenz ausgleichen, ist derzeit nicht absehbar. Im Arbeitsverkehr könnten die längeren Wege v.a. mit Bezug zu den benachbarten Agglomerationskernen (Bern, Thun, Fribourg) stärker zunehmen.

Anders als im Alltagsverkehr wird sich die Situation im **Freizeitverkehr** spürbarer verändern. Die Nachfragemenge im Freizeitverkehr wird in den nächsten 10 bis 20 Jahren deutlich zunehmen; vorsichtige Abschätzungen lassen hier bis 2040 ein weiteres Wachstum um ein Drittel gegenüber heute erwarten. Dahinter stehen die Bevölkerungszunahmen der umliegenden Agglomerationen, aber v.a. die Veränderungen der den Freizeitverkehr treibenden Mobilitätsfaktoren (Altersstrukturen, Freizeitgestaltung, Dichtestress, Reiseverhalten, Tourismus).

### Handlungsbedarf

Aus dem Bild zur verkehrlichen Gesamtsituation lässt sich der Handlungsbedarf ableiten. Dafür wurden sieben Handlungsfelder identifiziert, zu denen entsprechende Ziele aufgestellt wurden:



Aus dem Abgleich zwischen heutigen Schwachstellen und in Überlagerung mit der für 2030/2040 erwarteten Situation einerseits und den Zielen zu den einzelnen Handlungsfeldern andererseits lässt sich der konkrete Handlungsbedarf ableiten.

- Im **Alltagsverkehr** verändert sich der Handlungsbedarf gegenüber heute kaum. Die bereits für die heutige Situation festgestellten Schwachstellen sind – abgestimmt auf die bereits geplanten Verbesserungen – auch Gegenstand der Massnahmen zur Korridorstudie. Dabei stehen das ÖV-Angebot und das Velonetz im Vordergrund.
- Im **Freizeitverkehr** werden sich durch die erwarteten, deutlichen Zunahmen die bereits heute festgestellten Mängel nochmals verschärfen resp. akzentuieren. Hier lösen v.a. drei Themen Handlungsbedarf aus: Lärm, Parkierung und ÖV-Angebot.
  - Die Lärmbelastigungen im Gurnigel und an den zulaufenden Strecken sind anzugehen.
  - Die Parkplatzsituation ist (weiter) zu ordnen und abgestimmt zu bewirtschaften.
  - Der ÖV sollte einen wesentlichen Bestandteil bei der Bewältigung der Besucherströme darstellen, dementsprechend ist seine Rolle mit geeigneten Angeboten und Informationen deutlich zu verbessern.
  - Als Klammer dieser drei Schwerpunkte ist darüber hinaus auf eine Beeinflussung oder Lenkung der Nachfrageströme bei den NPG-Besucherinnen und -Besuchern hinzuwirken.
- Sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr besteht Handlungsbedarf beim Ausbau der Kombinierten Mobilität. Die Umsteigepunkte resp. Verkehrsdrehscheiben sind zu verbessern und Mitnahmemöglichkeiten zum Velotransport zu erhöhen.

### Massnahmen

Die Massnahmen sind in einem mehrstufigen Vorgehen erarbeitet worden. Zu Beginn wurde ein breiter Fächer an theoretisch in Frage kommenden Massnahmen ausgelegt. Die erweiterte Begleitgruppe (unter Einbezug der Gemeinden) hat diese Auslegeordnung in einem Workshop diskutiert und die tatsächlich zielführenden und auch realistisch umsetzbaren Massnahmen identifiziert. Mit Massnahmenblätter erfolgte eine weitere Konkretisierung der einzelnen Massnahmen. Mit den entsprechenden Fachstellen (Ämter, KaPo, Postauto, Naturpark) konnten auf Basis der Massnahmenblätter die Massnahmen iterativ weiterentwickelt werden. Nach der Weiterentwicklung der Massnahmen wurden diese in der Begleitgruppe gespiegelt, allenfalls nochmals mit den Fachstellen diskutiert. Im Ergebnis stehen nun 21 konkrete Massnahmen, welche im Rahmen der Korridorstudie zur Umsetzung empfohlen werden.

Die Massnahmen der Korridorstudie bauen auf bestehenden Planungen auf. Es wird davon ausgegangen, dass die bereits festgesetzten Massnahmen aus den einschlägigen Planungsinstrumenten wie vorgesehen umgesetzt werden (insbesondere RGSK, Angebotsbeschluss ÖV, Strassenplan resp. Investitionsrahmenkredit Strasse, Kantonale Velowegnetzplanung FR und Regionale Velonetzplanung RKBM).

Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Gantrisch:

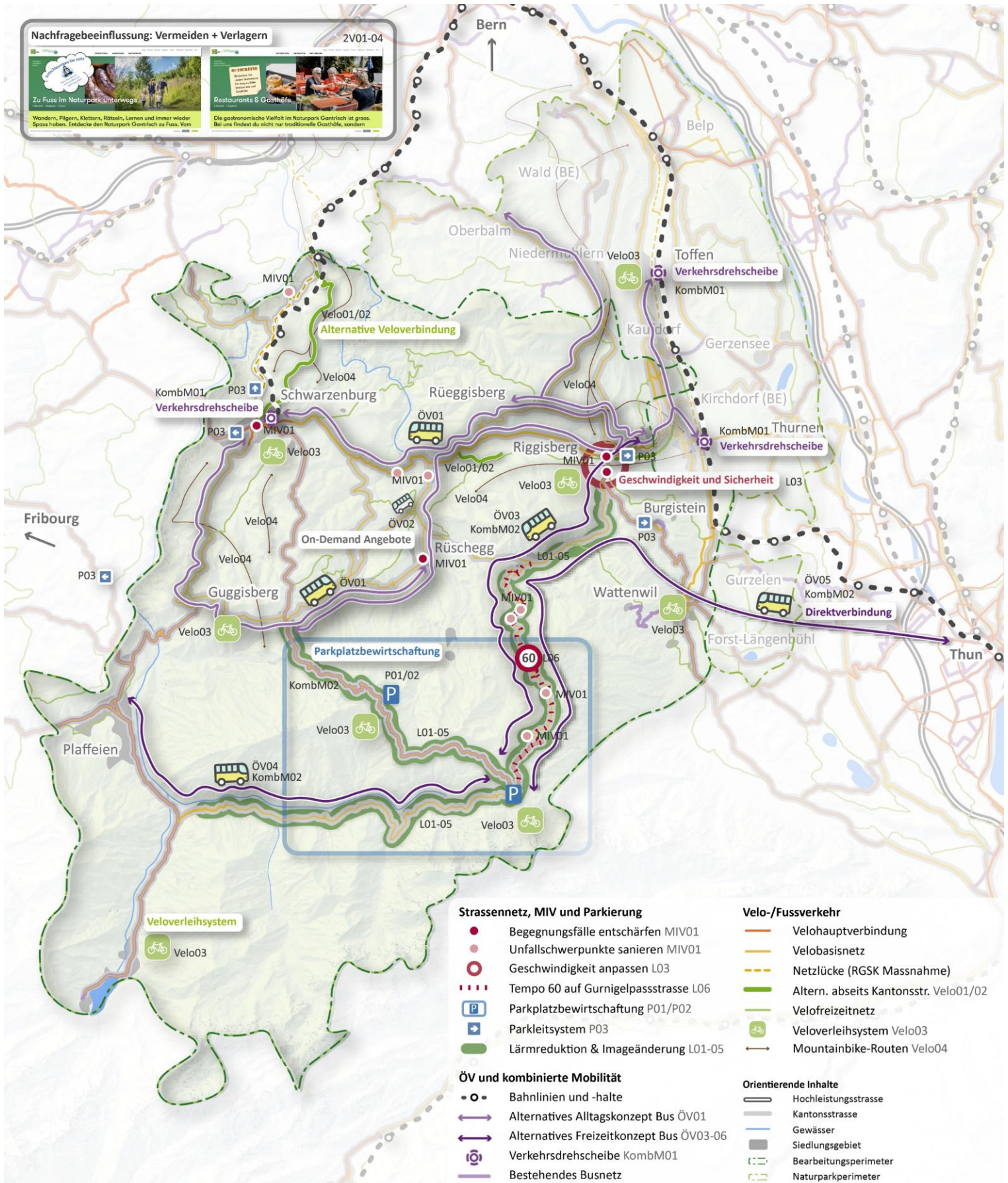
		hohe Priorität	mittlere Prio	niedrige Prio
<b>Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern (2V)</b>				
2V 01	Lenkung Besucher und Besucherinnen auf Schwachlastzeiten		●	
2V 02	Lenkung Besucher und Besucherinnen auf andere Ziele im NPG		●	
2V 03	Nudging zur Lenkung Besucher und Besucherinnen		●	
2V 04	Kommunikation des ÖV-Angebots verstärken	●		
<b>Massnahmen zum Motorisierten Individualverkehr</b>				
Netz und Strecken 01	Kritische Begegnungsfälle entschärfen			●
Parkierung 01	Konzept Parkplatzbewirtschaftung		●	
Parkierung 02	Flexibilisierung der Parkgebühren		●	
Parkierung 03	Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch			●
Lärm und Sicherheit 01	Enforcement: Polizeipräsenz erhöhen	●		
Lärm und Sicherheit 02	Enforcement: Lärmmessgeräte <i>(mit Vorbehalt, allenf. Verzicht)</i>		○	
Lärm und Sicherheit 03	Geschwindigkeit anpassen im Bereich der Siedlungsränder		●	
Lärm und Sicherheit 04	Kampagne zur Lärmreduktion	●		
Lärm und Sicherheit 05	Kampagne zur Imageänderung	●		
Lärm und Sicherheit 06	Geschwindigkeit anpassen Gurnigelpassstrasse	●		
<b>Massnahmen zum Öffentlichen Verkehr</b>				
ÖV-Angebot 01	Konzept Alltagsverkehr: Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg	●		
ÖV-Angebot 02	Ergänzung Konzept Alltagsverkehr: On-Demand-Angebote		●	
ÖV-Angebot 03	Konzept Freizeitverkehr: Gurnigel-Linie (ab Gürbetal)	●		
ÖV-Angebot 04	Konzept Freizeitverkehr: Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)	●		
ÖV-Angebot 05	Konzept Freizeitverkehr: Direktverbindung Thun – Gurnigel (bei NICHT-Umsetzung der Gurnigel-Linien)		●	
ÖV-Angebot 06	Konzept Freizeitverkehr: Verdichtung Naturpark-Linie 615/616 (bei NICHT-Umsetzung des Konzepts Alltagsverkehr)		●	
ÖV-Angebot 07	Schülertransporte (Linie 322)	●		
ÖV-Angebot 08	Schülertransporte (Linie 614)	●		
<b>Massnahmen zum Velo- und Fussverkehr</b>				
Veloverkehr 01	Promotion von Alternativverbindungen		●	
Veloverkehr 02	Signalisation von Alternativverbindungen		●	
Veloverkehr 03	Veloverleihangebot im NPG und sonstige Veloservices		●	
Veloverkehr 04	Alltagsnetz, Mountainbike-Routen und Velowandern		●	
Fussverkehr 01	Fusswegenetz und Sicherheit zu Fuss Gehender			●
<b>Massnahmen zur Kombinierten Mobilität</b>				
Komb. Mobilität 01	Verkehrsdrehscheiben		●	
Komb. Mobilität 02	Mitnahme Velo im ÖV		●	

### **Gesamtkonzept**

Die verkehrliche Situation in der Region Gantrisch ist durch spezifische Bedürfnisse zweier, sehr verschiedener Segmente gekennzeichnet. Einerseits gilt es, den Alltagsverkehr der hier wohnenden und beschäftigten Bevölkerung sicherzustellen. Andererseits sind mit dem Freizeitverkehr der Besucherinnen und Besucher des Naturparks ganz eigene Herausforderungen verbunden. Die räumlichen, siedlungsstrukturellen und topografischen Rahmenbedingungen üben einen starken Einfluss auf die Möglichkeiten zur verkehrlichen Erschliessung aus.

Vor diesem Hintergrund lassen sich keine pauschalen Lösungen oder Strategien ableiten. Vermutlich simple Stossrichtungen wie bspw. die Verlagerung des Verkehrs vom MIV in den ÖV helfen hier nicht (allein) weiter. Vielmehr sind es einzelne Puzzlesteine, mit denen sich spezifische Schwachstellen beseitigen oder minimieren lassen, die aber zusammengenommen ein Gesamtkonzept zur verbesserten Erschliessung der Region ergeben. Zentrale Hebel eines solchen Gesamtkonzepts sind:

- **Verbesserung des ÖV-Angebots** zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV als Beitrag zur Problemminderung im MIV.
- **Optimierung der Angebote zum Veloverkehr** zur Verbesserung der Erreichbarkeit und als (kleiner) Beitrag zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV zur Problemminderung im MIV.
- **Dezierte Minderung der Problembereiche beim MIV**, um die Lärmbelastigungen zu reduzieren und um die Situation rund um das Parkieren an den Erholungsschwerpunkten zu verbessern.



## 1. Einleitung

### Hintergrund

Im Dreieck zwischen Bern, Thun und Fribourg erstreckt sich über 400 Quadratkilometer das Gebiet Gantrisch. Die Region ist von einer Vielzahl an Streusiedlungen geprägt, während Schwarzenburg und Riggisberg die beiden Regionalzentren bilden. Insgesamt wohnen hier ca. 50'000 Personen. 19 Gemeinden bilden den «Naturpark Gantrisch» (NPG). Dieser ist ein bedeutsames Naherholungsziel, insbesondere für die Wohnbevölkerung der drei benachbarten Agglomerationen Bern, Thun und Fribourg.

Die Weiträumigkeit der Region, die kleinteilige Siedlungsstruktur und die Vielzahl an Ausflugszielen bilden zusammen mit der Topografie einen anspruchsvollen Rahmen zur verkehrlichen Erschliessung. Insbesondere für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist der Spagat zwischen den Minimalanforderungen des Kantons zur Einrichtung entsprechender Angebote und der tatsächlichen Nachfrage sehr gross. Es gibt verschiedene Gemeinden, die teilweise schlecht vom ÖV erschlossen sind. In der Konsequenz findet der Arbeits- und Alltagsverkehr grösstenteils mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) statt.

Auch die Erlebnis- und Naturräume im Naturpark weisen oft eine ungünstige oder schlechte Erreichbarkeit mit dem ÖV auf. Hier lassen die gesetzlichen Grundlagen im Kanton einem der Nachfrage angemessenen Ausbau nicht zu: Die Aufnahme von dezidiert oder überwiegend dem Freizeitverkehr dienenden Linien in das Grundangebot ist (noch)<sup>1</sup> nicht möglich. Die Besucherinnen und Besucher weichen daher oft auf den MIV aus. Insbesondere zu Spitzentagen führt dies zu einer Überlastung der Parkplatzkapazitäten. Dazu kommen Lärmbelastungen und Geschwindigkeitsübertretungen bis hin zu illegalen Auto- und Töff-Rennen im Siedlungsgebiet und in den Naturräumen.

Neben der unzureichenden Erschliessung mit dem ÖV und den Problemen aus dem MIV besteht eine weitere Herausforderung im Veloverkehr. Vielfach fehlt entsprechende Veloinfrastruktur, Velowege verlaufen oft entlang der Hauptstrassen. Dies betrifft den Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung, aber auch die Besucherinnen und Besucher des Naturparks, der gerade für Fahrten mit Velos und Mountain-Bikes ein hohes Potenzial bietet.

---

<sup>1</sup> Am 05. März 2026 hat der Grosse Rat eine überparteiliche Motion (236-2025) mit 150 Ja-Stimmen angenommen, in welcher der Regierungsrat beauftragt wird, «...die gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit Buslinien für Tourismus und Freizeit von regionaler Bedeutung (saisonale «Wanderbusse») in das kantonale Grundangebot (Angebotsbeschluss) aufgenommen werden können.».

### Auftrag

Mit den Regionalen Angebotskonzepten (RAK) erfolgten in der Vergangenheit schrittweise Verbesserungen im ÖV. Jedoch bleibt das grundlegende Problem der teilweise mangelhaften Erschliessung bestehen. So gelangten 2020 die Gemeinden des Naturparks mit dem Antrag an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), das ÖV-Angebot zu prüfen. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) sieht weitere Verbesserungen zum ÖV vor, mit dem nächsten Angebotskonzept 2027-2030 wird ein ergänzendes On-Demand-Angebot eingeführt.<sup>2</sup> Von Juni bis Oktober verkehrt mit dem Natur- und Sportbus Gantrisch ein vom Förderverein Region Gantrisch in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Sponsoren finanziertes Bus (Naturpark Poschi).

Ebenfalls Bestandteil des RGSK sind verschiedene Massnahmen zum MIV und Veloverkehr. Darüber hinaus haben die beiden Gemeinden Rüscheegg und Rüeggisberg zur Verbesserung der Parkplatzsituation mit dem Verein Gantrisch Parking eine Parkplatzbewirtschaftung auf zentralen Stellflächen im Gurnigelgebiet eingerichtet.

Die RKBM und der Entwicklungsraum Thun (ERT) haben zuletzt in Zusammenarbeit mit anderen Regionen eine Studie zum ÖV im ländlichen Raum durchgeführt. Darin zeigt sich, dass sich keine pauschalisierten Aussagen zu Angebotsformen machen lassen und dass je nach Region vertiefte Studien nötig sind. Ebenfalls zusammen mit dem ERT hat die RKBM eine Studie zum On-Demand-Angebot durchgeführt. Als Pilotregion wurde darin die Region Gantrisch ausgewählt; nach dem jüngsten Angebotsbeschluss zur Periode 2027-2030 wird nun hier ein On-Demand-Angebot eingeführt.

Vor diesem Hintergrund war nun mit einer Korridorstudie eine **gesamtheitliche Verkehrs- und Mobilitätsbetrachtung** für die Kerngemeinden des Naturparks zu erarbeiten. Dieser Auftrag wurde an der ersten Sitzung der mit den Gemeinden erweiterten Begleitgruppe präzisiert:

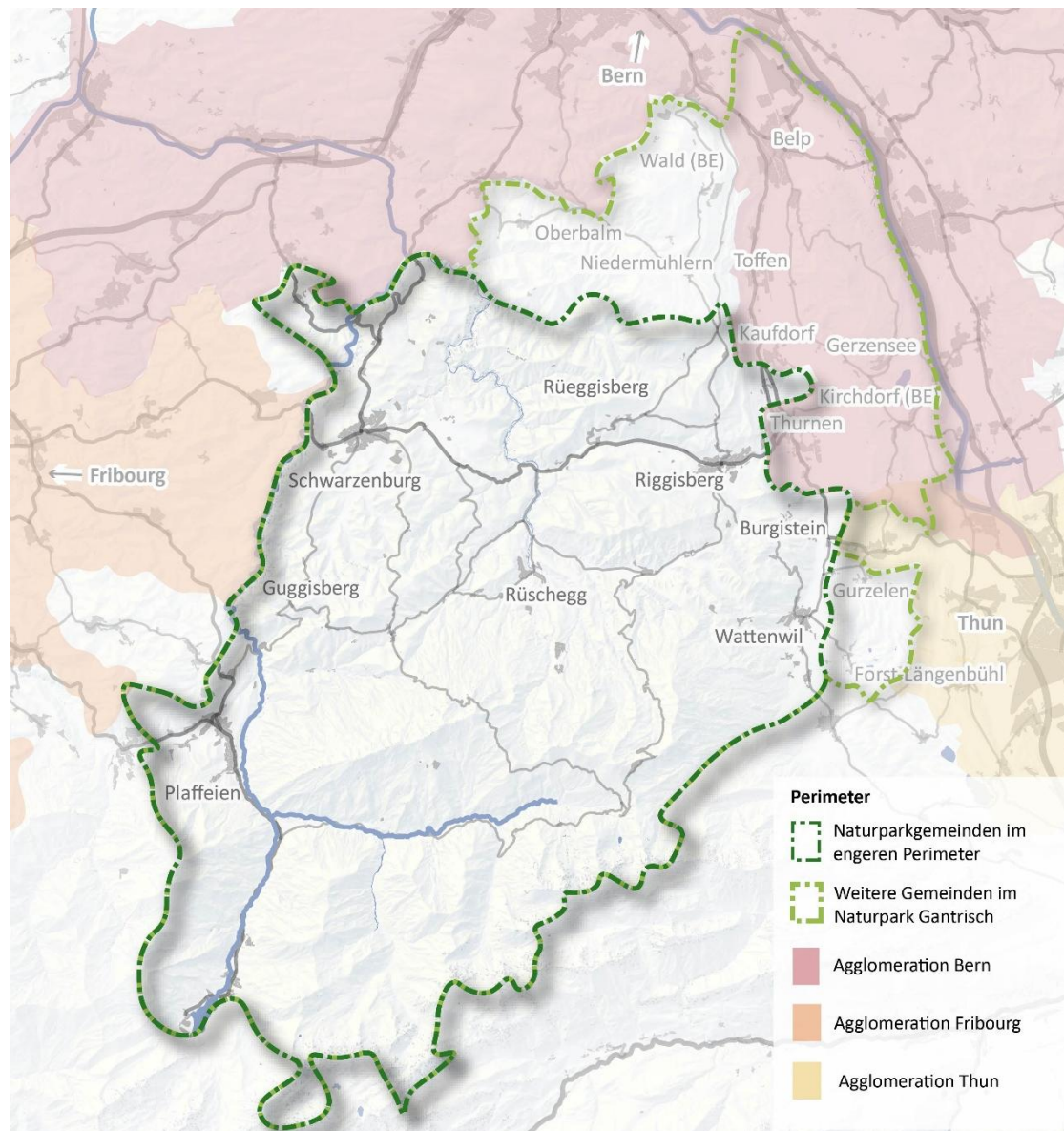
- Es sind konkrete, politisch und finanziell machbare Massnahmen zu erarbeiten, die sich vor allem kurz- bis mittelfristig umsetzen lassen. Dabei ist auch der Handlungsspielraum der Gemeinden zu beachten.
- Der Alltagsverkehrs der hier ansässigen Wohnbevölkerung ist angemessen einzubeziehen, d.h. es ist nicht nur der Freizeitverkehr der Besucherinnen und Besucher vom Naturpark zu betrachten. Wo möglich, sind Synergien zwischen beiden Segmenten zu nutzen.
- Es ist anzustreben, dass sich die Besucherinnen und Besucher an den Kosten zur Problembeseitigung beteiligen (d.h. Beiträge zur Finanzierung der Massnahmen entrichten).

<sup>2</sup> Am 04. März 2026 hat der Grosse Rat im Zusammenhang mit dem «Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2027 bis 2030» mit 134 Ja-Stimmen einem Antrag zugestimmt, in welchem der Regierungsrat beauftragt wird, «...das Angebot «On Demand Oberer Gantrisch» als Versuchsangebot einzuführen.».

### Betrachtungserimeter

Die Region Gantrisch erstreckt sich in den beiden Kantonen Bern und Freiburg über zwei Verwaltungskreise (Bern-Mittelland, Thun) resp. einen Bezirk (Sense). Die Korridorstudie fokussiert dabei auf die acht Kerngemeinden: Schwarzenburg, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg und Guggisberg (Bern-Mittelland) sowie Plaffeien (Sense), Wattenwil und Burgistein (Thun). Der Betrachtungserimeter schliesst sämtliche Verkehrsbeziehungen von und zu den Nachbarregionen mit ein (Agglomerationen Bern, Thun und Fribourg).

Abbildung 1: Perimeter und Einbettung in das Umfeld



Grafik: INFRAS.

**Vorgehen**

Im Zentrum der Korridorstudie stehen Massnahmen, mit denen die verkehrliche Erreichbarkeit verbessert und Probleme bei der Abwicklung der Verkehrsnachfrage gemindert werden sollen.

Zur Erarbeitung dieser Massnahmen wurde wie folgt vorgegangen:

- Zu Beginn der Arbeiten wurden die heutige Situation analysiert und allfällige Schwachstellen identifiziert (Kapitel 2 im Bericht).
- Es folgte ein Ausblick auf die künftige Situation 2030/2040, woraus der Handlungsbedarf auch für die weitere Zukunft abgeleitet werden konnte (Kapitel 3).
- Im Anschluss wurden einzelne Massnahmen erarbeitet und iterativ konkretisiert (Kapitel 4).
- Die abschliessende Synthese bettet die Massnahmen in ein Gesamtkonzept ein und gibt einen Ausblick auf mögliche nächste Schritte (Kapitel 5).

Die Arbeiten wurden von einer Begleitgruppe aus den beteiligten Fachämtern und dem Naturpark unterstützt. In einer erweiterten Begleitgruppe haben sich die Gemeinden Burgstein, Guggisberg, Plaffeien, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Schwarzenburg und Wattenwil eingebracht, insbesondere zu den Zielen, zur Schwachstellenanalyse und zur Massnahmenfindung.

## 2. Ausgangslage und heutige Schwachstellen

### 2.1. Raum

#### Zentren- und Siedlungsstruktur

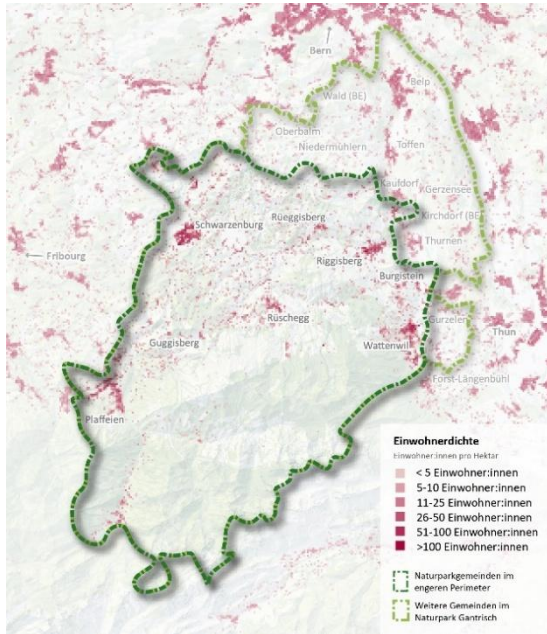
Die Region Gantrisch weist mit Schwarzenburg und Riggisberg zwei Regionalzentren auf. Gemäss kantonalem Richtplan 2030 ist Schwarzenburg ein regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (Zentrum 3. Stufe), Riggisberg ein regionales Zentrum 4. Stufe. Im Naturpark Gantrisch befindet sich mit der Gemeinde Belp ein weiteres Zentrum dieser Hierarchiestufe.

In der Region Gantrisch ist die höchste Siedlungsdichte in Schwarzenburg zu verzeichnen (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3). Weitere Siedlungsschwerpunkte bilden die Gemeinden Riggisberg, Plaffeien und Wattenwil. Die übrigen Ortschaften weisen eine geringe Bevölkerungs- und auch nur eine sehr geringe Arbeitsplatzdichte auf.

Charakteristisch für die Gemeinden im Gantrischgebiet ist eine Vielzahl an Streusiedlungen, in denen die Bevölkerung über Weiler und Einzelhöfe verteilt lebt (vgl. Abbildung 2). Diese verleihen der Region eine kleinteilig geprägte Siedlungsstruktur. Besonders im Vergleich zur geringen Arbeitsplatzdichte (vgl. Abbildung 3) zeigt sich, dass die Streusiedlungen vor allem Wohn- und Landwirtschaftsstandorte sind. Die geringe Arbeitsplatzdichte ist auch Ausdruck davon, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner aufs Pendeln angewiesen sind. In den umliegenden Agglomerationen gibt es deutlich mehr Arbeitsplätze und eine höhere Beschäftigungsdichte.

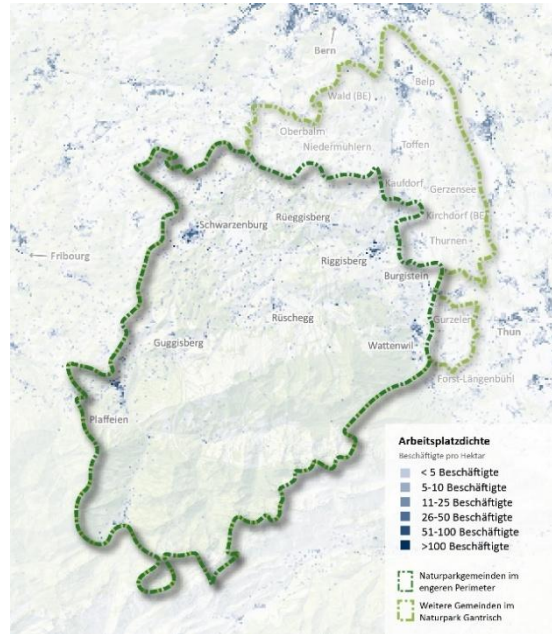
Die Versorgung mit Lebensmitteln ist in der Region Gantrisch überwiegend auf die Regionalzentren bzw. zentrumsnahen ländlichen Gemeinden ausgerichtet. Die Karte der Supermarktstandorte (vgl. Abbildung 4) zeigt, dass die meisten Angebote in Plaffeien, Schwarzenburg, Riggisberg und Wattenwil liegen, während die dünn besiedelten Ortschaften und Streusiedlungen meist auf die nächstgelegenen Gemeinden oder auf die umliegenden Agglomerationen ausweichen müssen.

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte 2023



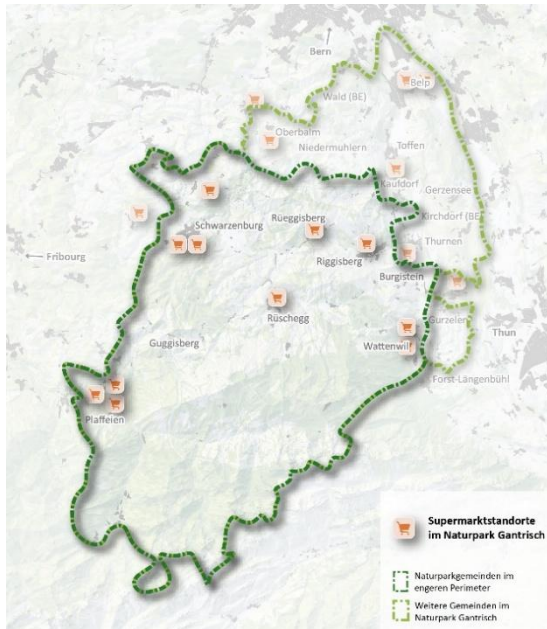
Grafik: INFRAS. Quelle: BFS STATPOP, Stand 2023.

Abbildung 3: Arbeitsplatzdichte 2022



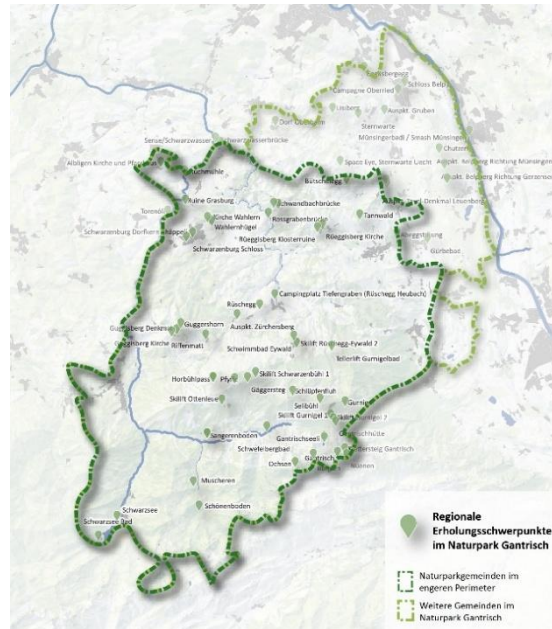
Grafik: INFRAS. Quelle: BFS STATENT, Stand 2022.

Abbildung 4: Supermarktstandorte



Grafik: INFRAS.

Abbildung 5: Regionale Erholungsschwerpunkte



Grafik: INFRAS. Quelle: RGSK 2021 (mit Ergänzungen).

## Landschaft

Die Topografie in der Region Gantrisch ist durch tief eingeschnittene Flusstäler (Sense und Schwarzwasser), sanfte Hügelzüge sowie die Berner- und Freiburger Voralpen (Gantrischkette und Kaiseregg) geprägt. Diese landschaftlichen Gegebenheiten formen das Erscheinungsbild der Region und beeinflussen die Erreichbarkeit.

Die Landschaft ist durch einen hohen Anteil an Wiesen und Waldflächen gekennzeichnet. Diese dienen einerseits als Grundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion. Andererseits tragen sie wesentlich zur ökologischen Vernetzung und zur landschaftlichen Vielfalt bei.

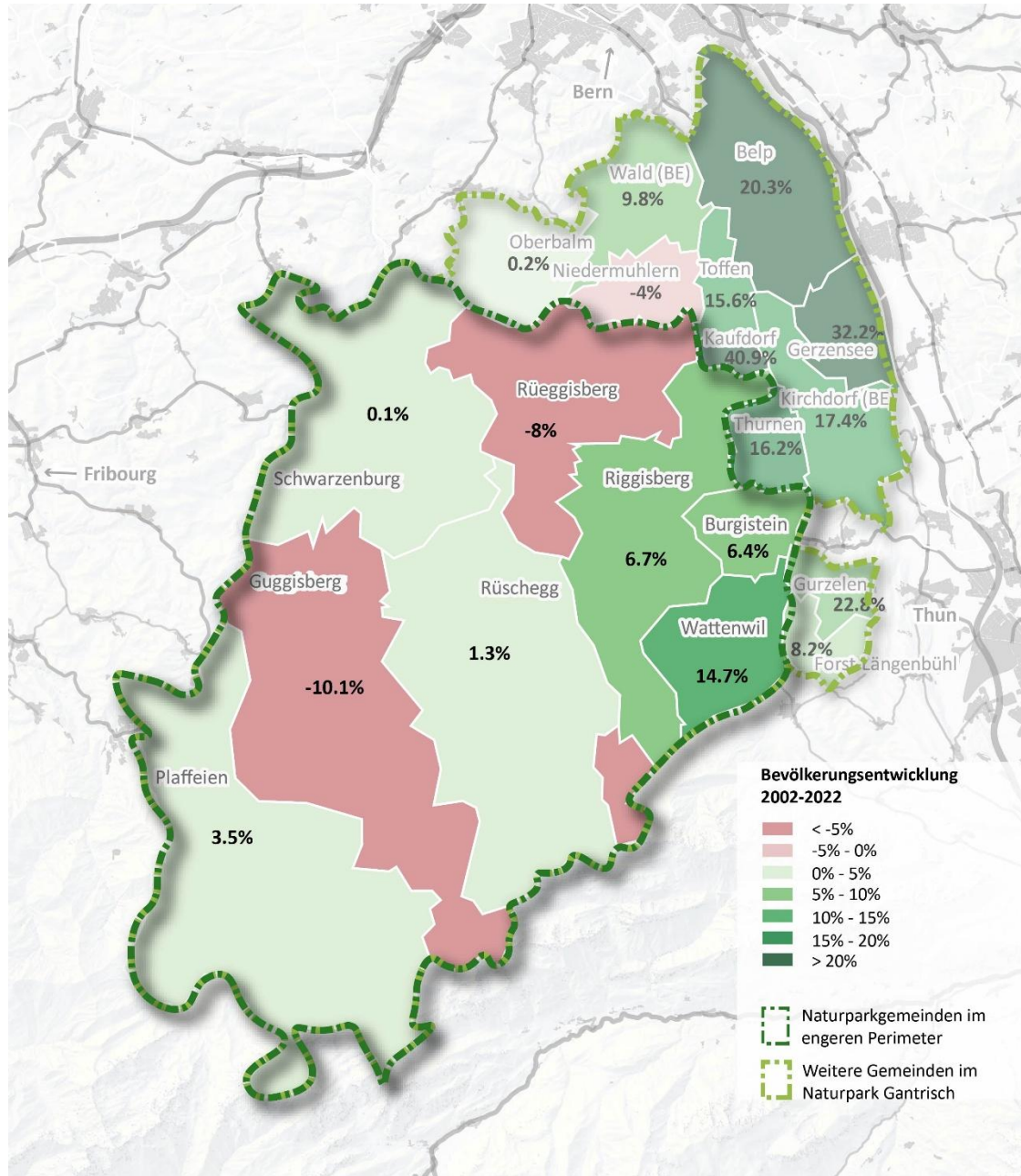
Die Region weist aufgrund ihrer landschaftlichen Qualitäten zahlreiche Erholungsschwerpunkte auf (vgl. Abbildung 5). Die Erholungsschwerpunkte im Betrachtungsperimeter befinden sich insbesondere im Bereich des Gurnigelgebiets, rund um den Schwarzsee sowie zwischen Schwarzenburg und Riggisberg.

## Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden des NPG verlief im Zeitraum 2002 bis 2022 teils regional unterschiedlich:

- Im Osten, in den Naturparkgemeinden des Gürbetals, die zugleich Teil der Agglomeration Bern sind, ist eine deutliche Bevölkerungszunahme zu erkennen (z.B. Kaufdorf +40.9%, Gerzensee +32.2% oder Belp +20.3%).
- Auch im enger gefassten Betrachtungsperimeter wiesen die oberen Gürbetaler Gemeinden Wattenwil (+14.7%) und Burgistein (6.4%) sowie das Regionalzentrum Riggisberg (+6.7%) ein Bevölkerungswachstum auf.
- Für das Gürbetal lässt sich feststellen, dass die Nähe zu den urbanen Zentren Bern und Thun und deren gute Erreichbarkeit die treibenden Faktoren für das Bevölkerungswachstum sind.
- Ansonsten ist in der Region Gantrisch eine deutlich weniger dynamische Entwicklung zu registrieren. Während die Bevölkerungszahlen in Rüschegg (+1.3%) und im Regionalzentrum Schwarzenburg (+0.1%) weitgehend stagnierten, verzeichneten Rüeggisberg (-8.0%) und Guggisberg (-10.1%) Bevölkerungsrückgänge.
- Im südwestlichen Teil der Region verzeichnete die im Kanton Freiburg liegende Gemeinde Plaffeien zwischen 2002 und 2022 ein leichtes Wachstum (+3.5%).

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2002-2022



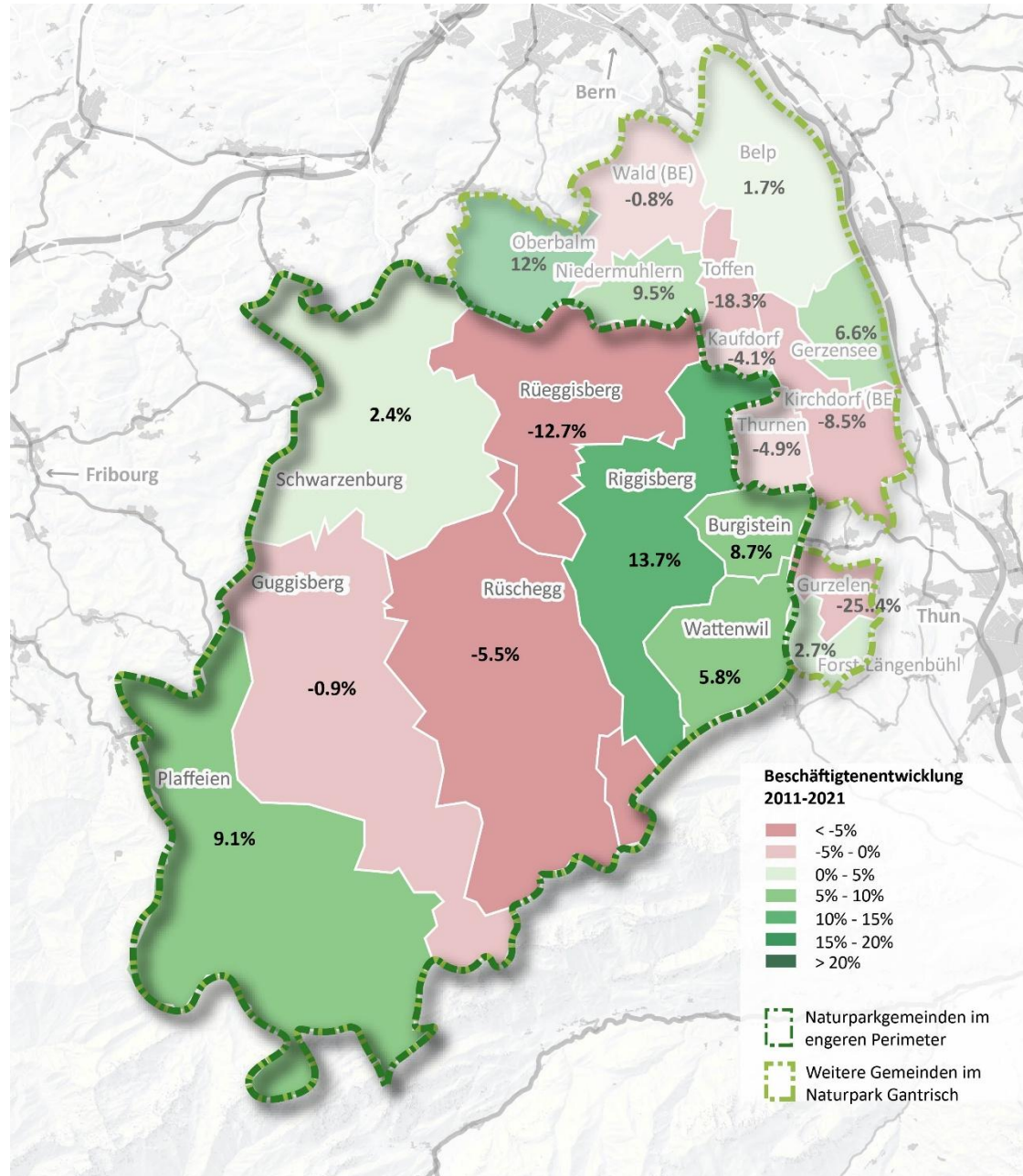
Grafik INFRAS. Quelle: RGSK 2025 (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2022)

### **Beschäftigte**

Bei der Beschäftigtenentwicklung innerhalb der Naturparkgemeinden zeigen sich im Zeitraum zwischen 2011 und 2021 deutliche Unterschiede:

- Analog zur Bevölkerungsentwicklung verzeichnen im engeren Betrachtungsperimeter der Region Ganttrisch das Regionalzentrum Riggisberg (+13.7%), die beiden oberen Gürbetaler Gemeinden Burgistein (+8.7%) und Wattenwil (+5.8%) sowie die Freiburger Gemeinde Plaffeien (+9.1%) die höchsten Wachstumsraten.
- Demgegenüber zeigt sich in den weiteren Gemeinden der Region eine deutlich schwächere Entwicklung. Im Regionalzentrum Schwarzenburg (+2.4%) stieg die Zahl der Beschäftigten leicht an. In Guggisberg (-0.9%), Rüscheegg (-5.5%) und insbesondere in Rüeggisberg (-12.7%) ist sie sogar rückläufig.
- Anders als bei der Bevölkerungsentwicklung zeigt sich in den agglomerationsgeprägten Gemeinden des Gürbetals eine weniger dynamische bis rückläufige Beschäftigtenentwicklung. Gerzensee (+6.6 %) und Belp (+1.7 %) verzeichnen noch ein moderates Wachstum, doch in den übrigen Gemeinden stagniert die Zahl der Beschäftigten oder geht zurück. Dies weist auf eine zunehmende Funktion dieser Gemeinden als Wohnstandorte hin, mit entsprechend stärkeren Pendelbeziehungen zu den nahegelegenen Agglomerationen Bern und Thun.

Abbildung 7: Beschäftigungsentwicklung 2011-2021



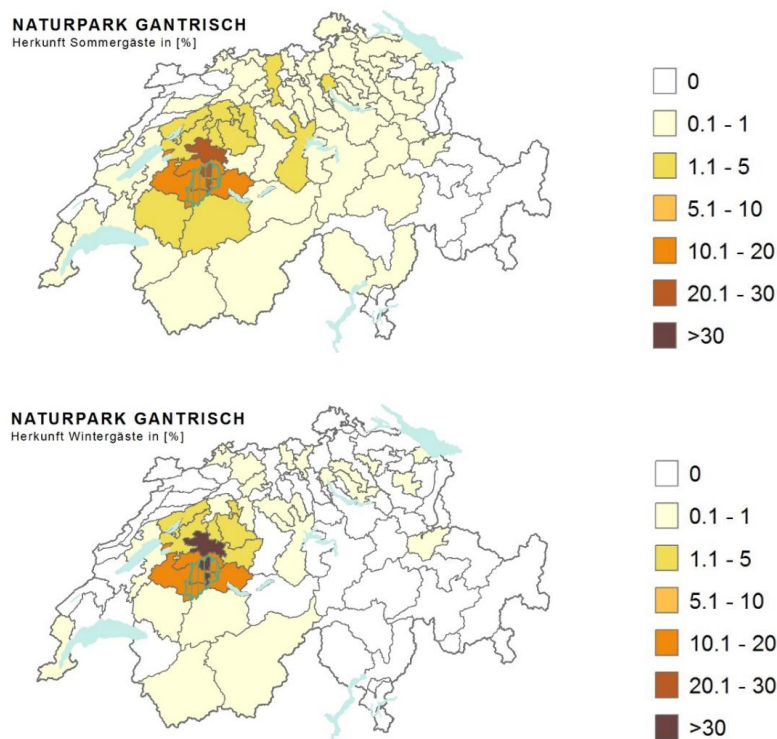
Grafik INFRAS. Quelle: RGSK 2025 (Daten: BFS STATENT, Stand 2021)

## 2.2. Naturpark

### Anreiseverhalten und Struktur der Besucherinnen und Besucher

Im Naturpark Gantrisch ist, im Vergleich mit anderen Naturparks in der Schweiz, das Aufkommen sehr regional geprägt. Feriengäste mit Übernachtung machen nur einen kleinen Anteil aus, im Sommer rund 15%, im Winter ca. 7% (Knauss 2018). Die überwiegende Mehrheit der Besucherinnen und Besucher sind Tagesgäste aus der Region oder aus den umliegenden Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun. Insbesondere im Winter ist das Einzugsgebiet stark konzentriert, wobei über 30% der Besucherinnen und Besucher aus der Agglomeration Bern anreisen (vgl. Abbildung 8).

**Abbildung 8: Herkunft der Besucherinnen und Besucher im Naturpark Gantrisch in Prozent**



Herkunft Besucherinnen und Besucher Sommer (oben) / Winter (unten)

Quelle: Knaus 2018

Der Grossteil der Besucherinnen und Besucher reist mit dem MIV in den Naturpark Gantrisch, rund 60% im Sommer und über 80% im Winter. Der ÖV-Anteil ist entsprechend gering: Nur etwa ein Viertel der Sommergäste und lediglich 13% im Winter kommen mit dem ÖV in den Naturpark (Knaus 2018).

Aufkommen und Struktur der Besucherinnen und Besucher zeigen sowohl eine ausgeprägte Saisonalität als auch charakteristische Wochengänge:

- Im Sommer ist die Nachfrage insgesamt am höchsten, während im Herbst und Winter Spitzen punktueller auftreten, insbesondere bei Inversionslagen oder nach Neuschneefällen. An solchen einzelnen Spitzentagen stösst das Parkraumangebot an seine Grenzen, insbesondere im Schwarzsee- und im Gurnigelgebiet.
- Innerhalb der Woche sind die Wochenenden deutlich stärker frequentiert, wobei der Sonntag nochmals mehr Gäste anzieht als der Samstag. Unter der Woche steigt das Verkehrsaufkommen vor allem an den Abenden, etwa am Dienstag aufgrund des Gurnigel Töff-Treffs (Mai – September). Zwar gab es bislang keine gezielten Kampagnen zur Verlagerung, jedoch hat die zunehmende Verbreitung von Gleitzeit- und Teilzeitarbeitsmodellen in den letzten Jahren zu einer leichten Zunahme des Aufkommens auch unter der Woche geführt.
- Je nach Saison ändern sich auch die Strukturen: Im Sommer besteht die Mehrheit der Gäste aus Paaren (50%) oder Alleinreisenden (19%), während im Winter auch Familien eine wichtigere Rolle spielen (29%). Gruppenreisende fallen mit rund 10–15% hingegen sowohl im Sommer als auch im Winter weniger ins Gewicht (Knaus 2018)

### **Angebote und Lenkung**

Die meisten Besucherinnen und Besucher des Naturparks konzentrieren sich auf den Schwarzsee und das Gurnigelgebiet, während die übrigen, eher im Norden liegenden Teilräume deutlich weniger besucht werden. Die Angebote und Aktivitäten sind dabei stark saisonabhängig:

- Im Sommer stehen Wanderaktivitäten und Naturbeobachtungen im Vordergrund. Dazu kommen vermehrt auch Sonntagsgäste, die kurze Spaziergänge unternehmen. Das Velofahren und Mountainbiken spielt eine kleinere Rolle. Beliebte Hotspots sind beispielsweise die Gewässer Schwarzsee, Sense und Schwarzwasser sowie Bereiche am Sodbach. Zudem finden insbesondere im Sommer Motorsportaktivitäten (Töff, Poser, Drifter usw.) statt, welche der Naturpark nicht aktiv unterstützt. Der dadurch entstehende Lärm stellt ein potenzielles Imagerisiko für den Naturpark dar. Beschwerden von Besucherinnen und Besucher erfolgen in den Sommermonaten fast wöchentlich.
- Im Winter werden die Skigebiete am Schwarzsee und im Gurnigelgebiet stark genutzt, wobei das Aufkommen je nach Schneeverhältnissen und Wetterlage stark schwankt. Daneben zieht auch das Langlaufzentrum Gantrisch viele Langläuferinnen und Langläufer in das Gurnigelgebiet. Weitere beliebte Aktivitäten sind Winterwandern und Schneeschuhlaufen.

Um die Nachfrageströme und Aktivitäten im Naturpark besser zu steuern und die Belastung der beliebtesten Erholungsschwerpunkte zu reduzieren, sind sowohl in der Sommer- als auch in der Wintersaison gezielte Lenkkonzepte etabliert. Dazu gehören kurze Wanderrouten im

Sommer oder Rundrouten im Winter. Die über die Geschäftsstelle des Naturparks aktiv beworbenen Angebote liegen überwiegend in den nördlichen Gemeinden. Dadurch wird die Kommunikation bewusst von der Konzentration auf das Gurnigelgebiet hin zu alternativen Teilräumen gelenkt. So soll ein attraktiveres Besuchserlebnis geschaffen und die Gäste gleichmässiger im Naturpark verteilt werden. Bei der Planung neuer Angebote spielt die ÖV-Erschliessung heute eine deutlich grössere Rolle als früher. Ältere Einrichtungen wie der Seilpark Eywald oder das Ottenleuebad, mittlerweile sind beide geschlossen, wurden damals ohne diesen Fokus errichtet. Gegen die durch Motorsport entstehende Lärmbelastung stehen dem Naturpark bislang jedoch keine wirksamen Möglichkeiten oder Instrumente zur Verfügung.

### 2.3. Strassennetz, MIV und Parkierung

Die Region verfügt über ein gut ausgebautes Strassennetz. Klassische Kapazitätsengpässe treten praktisch nicht auf. Lediglich zu den Spitzenstunden kann es in den Ortszentren von Schwarzenburg und Riggisberg zu Verzögerungen kommen. Auch einzelne Bahnübergänge entlang der S6 (Schwarzenburg – Bern) führen vereinzelt zu kurzzeitigen Verzögerungen. Zudem kommt es insbesondere an Schönwetter-Wochenenden auf der Gurnigelpasstrasse und dem Schwarzseetal zu erhöhtem Verkehrsaufkommen durch die Besucherinnen und Besucher des Naturparks. Insgesamt ist die Erschliessungsqualität der Gemeinden dadurch jedoch kaum beeinträchtigt.

Weitere Schwachstellen im Strassennetz, insbesondere Gestaltungs- und Sicherheitsdefizite, Verkehrslärmbelastungen sowie Schwachstellen in Zusammenhang mit der Parkierung sind nachfolgend aufgeführt und in Abbildung 9 verortet:

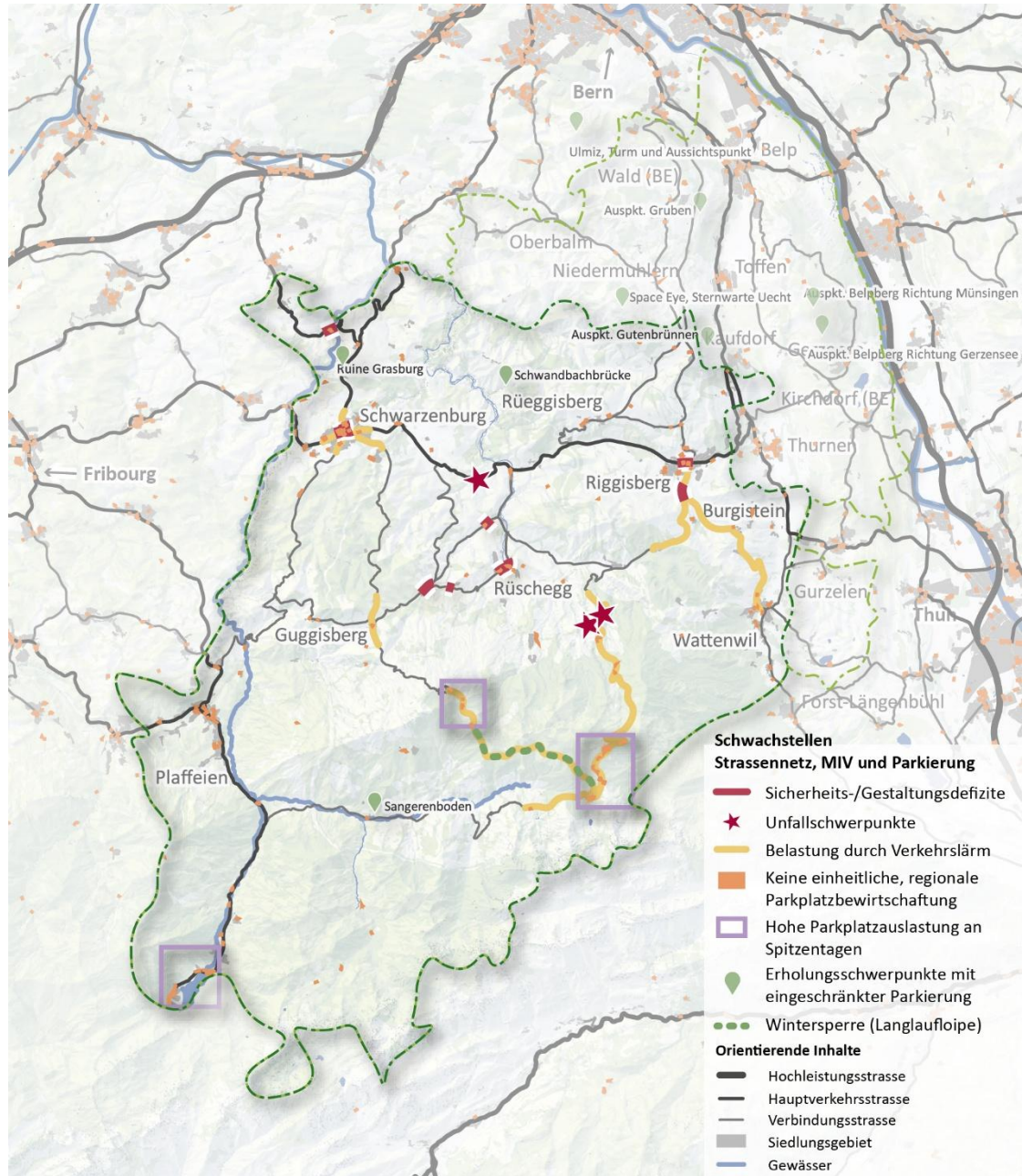
- In den Ortschaften bestehen mehrere sicherheitsrelevante und gestalterische Schwachstellen, u.a. aufgrund teilweise enger Strassenquerschnitte:
  - Der Kreisel und die Bahnhofstrasse in Schwarzenburg sowie der Kreisel in Riggisberg weisen während der Stosszeiten eine erhöhte Verkehrsbelastung auf, was zu gefährlichen Situationen mit dem Fuss- und Veloverkehr führen kann.
  - Die Kreuzung Aebnit in Riggisberg ist unübersichtlich und stellt zudem eine gefährliche Strassenquerung für den Schulweg in Richtung Burgistein dar.
  - Auf den Ortsdurchfahrten in den verschiedenen Ortsteilen der Gemeinde Rüscheegg ist die Verkehrssicherheit für Fussgänger unzureichend.
- Die gut ausgebaute, kurvenreiche Gurnigel-Passtrasse zieht verstärkt Motorsportinteressierte an, darunter Töff-Fahrer, Poser und Drifter. Jährlich stattfindende Events wie das Bergrennen auf den Gurnigel verstärken die Lärmbelastung zusätzlich. Dadurch sind sowohl die mitten im Naturpark liegende Passtrasse selbst als auch die Zufahrtsstrecken erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt. Letztere führen zudem durch die Ortszentren von Riggisberg,

Schwarzenburg, Burgistein und Wattenwil. Die Lärmproblematik stellt auch ein Imagerisiko für den Naturpark dar.

- Die Parkplatzbewirtschaftung ist in der Region uneinheitlich geregelt. Die Gemeinden Rüscheegg und Rüeggisberg haben sie 2019 eingeführt, eine koordinierte, regionale Strategie fehlt jedoch bis dato.
- Das Parkraumangebot an Erholungsschwerpunkten wie dem Gurnigelpass oder dem Schwarzsee ist grundsätzlich ausreichend, stösst an einzelnen Spitzentagen aber an seine Grenzen – etwa bei Inversionslagen im Winter. Die Parkplätze sind dann überfüllt, was zu wildem Parkieren ausserhalb der kontrollierten Zonen führt. Dies verursacht Verkehrsbehinderungen, belastet sensible Naturflächen und führt zu mehr Verschmutzung durch Abfälle.
- In diesem Zusammenhang ist auch die im Auftrag zur Studie benannte Schwachstelle auf der Kantonsstrasse 1205 mit «periodischen Kapazitätsengpässen» insbesondere zwischen Riffenmatt und Schwarzenbühl zu sehen, wo es an Spitzentagen zu hohem Parkdruck und entsprechende hohem Verkehrsaufkommen kommen kann.
- Die Erreichbarkeit der Erholungsschwerpunkte im Naturpark ist für den MIV grundsätzlich gegeben und gut. Punktuell sind jedoch auch ausserhalb der Hot Spots nur eingeschränkte Parkierungsmöglichkeiten vorhanden, z.B. entlang der Sense (im Sommer).
- Die Kantonsstrasse Schwarzenbühl – Untere Gantrischhütte ist im Winter gesperrt. Sie wird als Langlaufloipe benutzt. Der Kantonsstrassenabschnitt Gurnigel – Untere Gantrischhütte ist im Winter einige Tage im Jahr gesperrt wegen Lawinensprengung.
- Auf dem Abschnitt Rütiplötsch – Rüti bei Riggisberg beträgt die maximale Durchfahrts Höhe 3.50 m aufgrund gedeckter Holzbrücken.
- Im Perimeter gibt es drei Unfallschwerpunkte (USP) mit Priorität. Es sind dies die USP 1088 und 1236 auf der Gurnigelpasstrasse und der USP 1283 im Bereich Lindenbachgraben zwischen Mamishaus und Rohrbach.

Die Sanierung dieser Unfallschwerpunkte ist Gegenstand weiterer Planungs- und Finanzierungsinstrumente, insbesondere vom RGSK (BM.MIV-Ü.2 Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten). Diese «übergeordnete» Massnahme wird im Rahmen der Korridorstudie nur informativ mitgeführt.

Abbildung 9: Schwachstellen Strassennetz, MIV und Parkierung



Grafik: INFRAS/B+S.

## 2.4. Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Alle Gemeinden in der Region Gantrisch sind mit dem ÖV erschlossen. Für den Alltagsverkehr ist das heutige ÖV-Angebot vor allem am Abend mangelhaft und zu wenig auf die regionalen Bedürfnisse ausgerichtet. Ausserdem verkehren einige Linien am Wochenende nur im Stundentakt. Für den Freizeitverkehr ist das ÖV-Angebot z.T. wenig ausgebaut (geringe Anzahl an Kursen) und wenig flexibel (z.B. saison- und wetterabhängige Kurse), ein Teil des Angebots im Freizeitverkehr ist nicht im Tarifsystem des Nationalen Direkten Verkehrs eingeschlossen.

Aufgrund von Bauarbeiten im Raum Bern werden voraussichtlich im Zeitraum 2030-2033 u.a. die Linien S4, S6 und S31 von Fahrplanänderungen betroffen sein. Dazu wird ein separates Baustellenkonzept für den öffentlichen Verkehr (S-Bahn und Busanschlüsse) erarbeitet werden. Die Erarbeitung dieses Konzepts ist ab Herbst 2026 vorgesehen. Die Inhalte der Korridorstudie sind hingegen primär langfristig ausgerichtet und werden in das Baustellenkonzept einfließen.

Konkret lassen sich folgende Schwachstellen im ÖV mit Schwerpunkt auf den Alltagsverkehr feststellen:

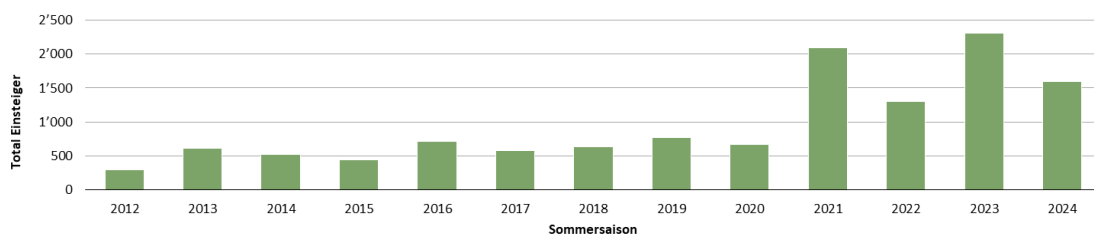
- Hinsichtlich der Taktdichten und generellen Angebotsverbesserungen besteht insbesondere auf folgenden Strecken/Linien Handlungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial:
  - Gurnigel-Linie (Linie 323), mit zwei Kurspaaren pro Tag,
  - Freiburg – Schwarzenburg (Linie 181),
  - Freiburg – Plaffeien – Schwarzsee (Linie 123),
  - Zum Teil stark ausgelastete Kurse in den HVZ (z.B. Linien 320, 611),
  - Fehlende Direktverbindungen (z.B. Thun – Riggisberg – Gurnigel/ Schwarzsee – Gurnigel).
- Für Verbindungen von Rüscheegg (Linie 611) nach Bern und Thun bestehen insbesondere beim Umsteigen in Riggisberg lange Wartezeiten (ca. 20 Minuten).
- Die Minimalanforderungen an den Kostendeckungsgrad werden auf der Linie 56 sowie auf den Kleinbuslinien 614 und 322 nicht erreicht. Ohne substantielle Verbesserungen können diese Linien voraussichtlich vom Kanton nicht weiter mitfinanziert werden. Die Nachfrage bei diesen Linien ist stark vom Aufkommen an Schülerinnen und Schüler geprägt.

Die meisten Erholungsschwerpunkte im Naturpark sind grundsätzlich mit dem ÖV erschlossen. Allerdings bestehen räumlich und im Vergleich zur Nachfrage grössere Unterschiede.

- Die Taktdichte auf der Gurnigel-Linie (323) ist mit zwei Kurspaaren pro Tag sehr niedrig.
- Der Naturpark Gantrisch betreibt seit 2012 zwei saisonale Buslinien:
  - Der Natur- und Sportbus («Naturpark Poschi») verkehrt von Ende Juni bis Ende Oktober am Wochenende dreimal täglich zwischen Schwarzenburg und dem Gurnigelpass.
  - Der Schneebus verkehrt zwischen Weihnachten und den Sportferien von Schwarzenburg am Wochenende viermal täglich ins Selital-Schwarzenbühl und zurück.

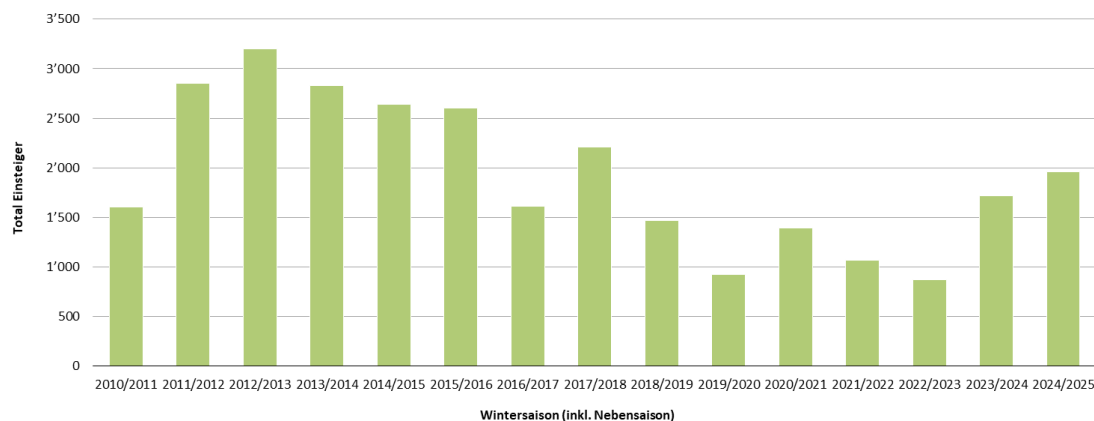
- Die Nachfrage nach beiden Angeboten ist stark witterungsabhängig (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11). Besonders im Winter hängen die Fahrgastzahlen eng mit den Schnee- verhältnissen zusammen. Beim Natur- und Sportbus zeigt sich nach 2020 ein sprunghafter Anstieg der Nachfrage, da seither statt bisher zwei, drei Kurspaare angeboten werden. Dies verdeutlicht, den unmittelbaren Effekt der Ausdehnung des Angebots auf die Nach- frage resp. dass ein offenbar (sehr) hohes Nachfragepotenzial bestünde.

**Abbildung 10: Natur- und Sportbus (Nachfrage im Mehrjahresvergleich)**



Grafik INFRAS. Quelle: Postauto 2024

**Abbildung 11: Schneebus (Nachfrage im Mehrjahresvergleich)**



Grafik INFRAS. Quelle: Postauto 2025

- Der Natur- und Sportbus sowie der Schneebus sind nicht Teil des regulären ÖV-Angebots. Bislang beteiligt sich Kanton Bern gemäss Angebotsverordnung nicht an der Finanzierung touristischer Buslinien. Sie müssen durch die Standort-Gemeinden und/oder privat finanziert werden. Dadurch unterscheiden sich die Tarife deutlich vom üblichen ÖV-Preisniveau und sind im Vergleich zum MIV wenig attraktiv. Auch ist die Bezahlung nicht im System des Nationalen Direkten Verkehrs eingebunden und somit für wenig erfahrene Fahrgäste entsprechend aufwändig.

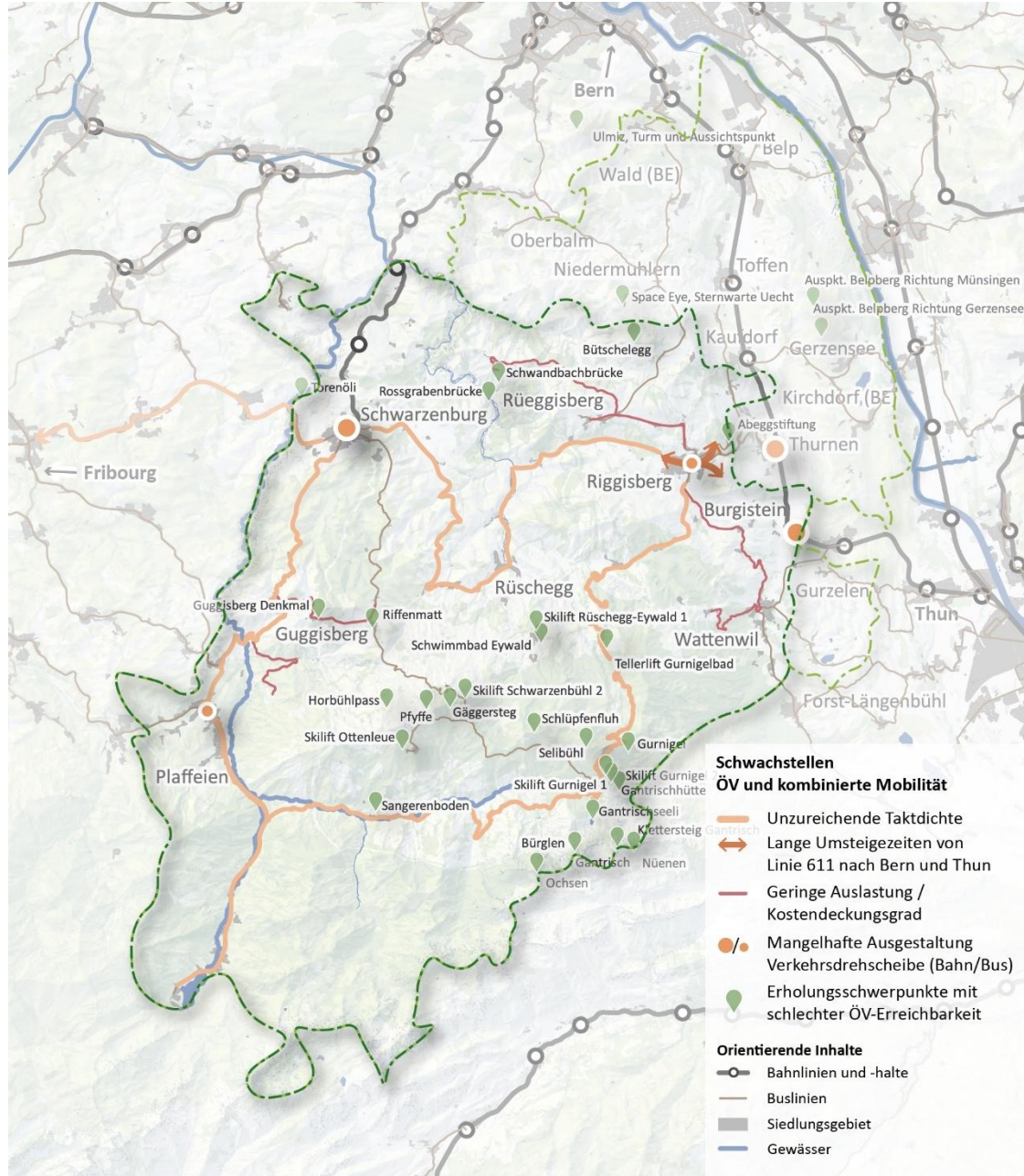
Am 05. März 2026 hat der Grosse Rat eine überparteiliche Motion (236-2025) mit 150 Ja-Stimmen angenommen, in welcher der Regierungsrat beauftragt wird, «...die gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit Buslinien für Tourismus und Freizeit von regionaler Bedeutung

(saisonale «Wanderbusse») in das kantonale Grundangebot (Angebotsbeschluss) aufgenommen werden können.».

Zur kombinierten Mobilität lassen sich folgende Schwachstellen feststellen:

- Die Attraktivität der Verkehrsdrehscheiben ist insgesamt in der Region ausbaufähig. Dies betrifft sowohl Bahnhaltestellen, vor allem Thurnen, wie auch Bushubs, beispielsweise in Plafeien und Riggisberg (z.B. Umsteigewege, attraktive Warteräume, Zusatzangebote).
- An beiden, in die Region führenden, S-Bahn-Linien (Schwarzenburglinie, Gürbetallinie) bestehen noch offene Fragen hinsichtlich der zu präferierenden Standorte von Verkehrsdrehscheiben. Bei der Schwarzenburglinie ist zwischen Mittelhäusern oder Schwarzenburg, bei der Gürbetallinie zwischen Thurnen und Toffen ein Entscheid zu treffen. Der Bahnhof Thurnen ist noch in einem älteren Zustand; bestehende Umbauplanungen sind derzeit durch Einsprachen blockiert (wobei sich diese Einsprachen nicht auf den Bahnhofsumbau, sondern auf der im Projekt inkludierten Flächeninanspruchnahme infolge veränderter Gleistopologie beziehen).
- An den Verkehrsdrehscheiben fehlen bei den Bussen die dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) konformen Haltekanten.
- Die Velomitnahme im ÖV ist nicht auf allen Linien gleichermassen möglich. Auf der Gurnigel-Linie (323) kann sie beispielsweise mit vorheriger Reservation genutzt werden, während sie auf anderen Linien gar nicht angeboten wird. Dies führt dazu, dass viele Bikerinnen und Biker mit dem MIV in den Naturpark reisen, da der ÖV für ihre Bedürfnisse zu wenig flexibel ist.

Abbildung 12: Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität



Grafik: INFRAS.

## 2.5. Veloverkehr

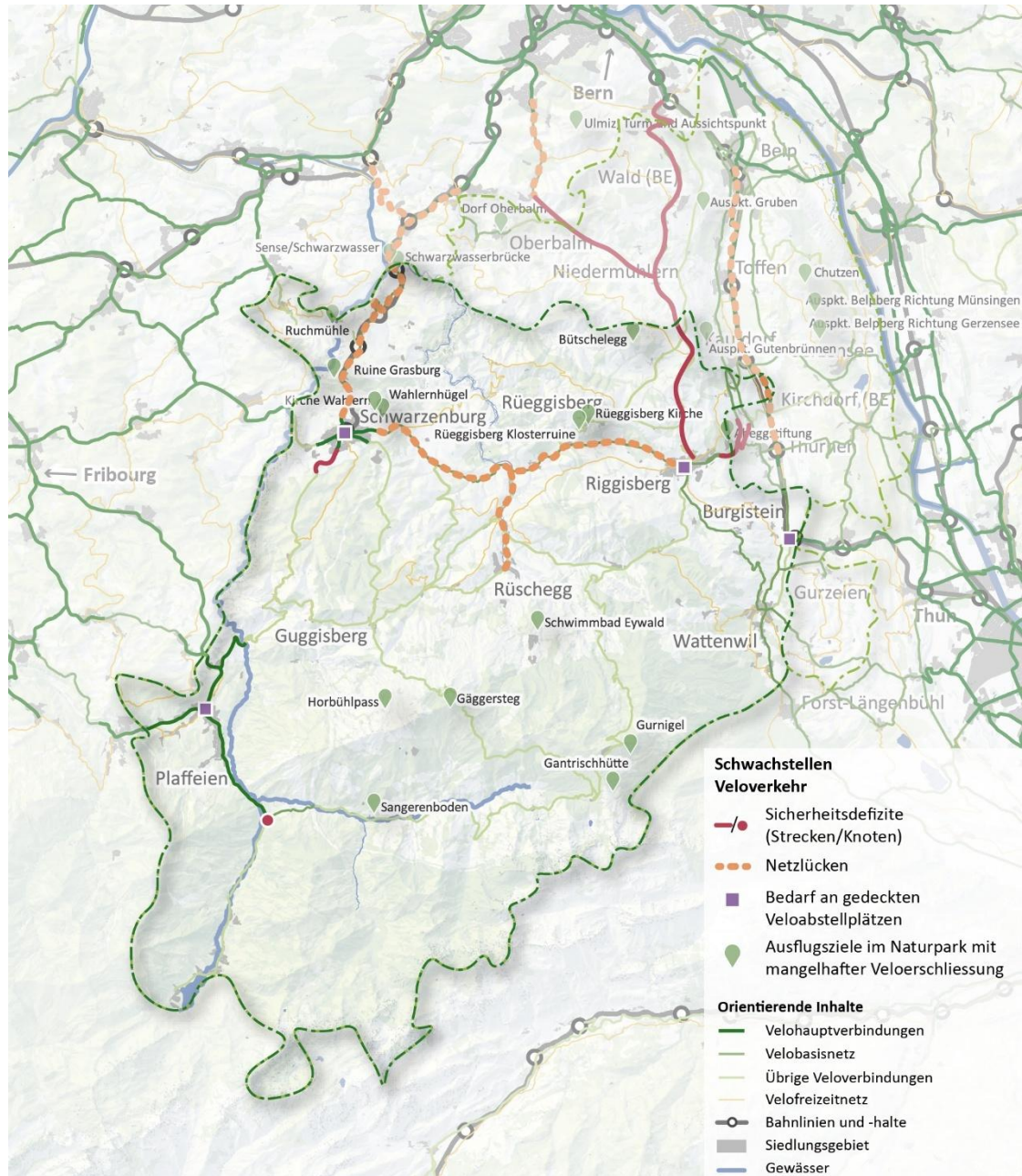
Das signalisierte Veloroutennetz im Naturpark Gantrisch ist insgesamt recht umfangreich. Allerdings fehlen hochwertige direkte und sichere Veloverbindungen für den Veloalltagsverkehr. Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler müssen auf vielen Abschnitten auf Strassen oder Feldwegen fahren. Dies beeinträchtigt sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden. Vor allem für die wichtige Pendelstrecke Schwarzenburg – Köniz besteht Handlungsbedarf. Während der alltägliche Veloverkehr in den hügeligen Gebieten aufgrund der Topografie traditionell schwach ausgeprägt war, verändert sich die Situation mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes, die vielerorts das klassische «Töffli» ablösen.

Nachfolgend sind konkrete netzbezogene und infrastrukturelle Schwachstellen gelistet und in Abbildung 13 zusätzlich verortet:

- Zu behebbende Schwachstellen:
  - Schliern – Oberscherli
  - Niederscherli – Mittelhäusern
  - Mittelhäusern – Schwarzenburg, v.a. Steigung Aeckenmatt-Lanzenhäusern
  - Mittelhäusern – Thörishaus
  - Häusere – Hoehe
  - Schliern – Schlatt
  - Riggisberg – Schwarzenburg (v.a. Lindenbach)
- Sicherheitsdefizite im Vordergrund:
  - Thurnen/Rümligen – Riggisberg
  - Riggisberg – Köniz/Kehrsatz
  - Schwarzenburg – Brüllen
  - Plaffeien, Abzweigung Zollhaus in Richtung Sangernboden
  - Rüscheegg – Schwarzenburg
- Insbesondere an den Verkehrsdrehscheiben in unmittelbarer Nähe zu den ÖV-Anschlüssen fehlt ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen. Dies erschwert die Kombination von Velo und der Weiterfahrt mit dem ÖV im Alltagsverkehr.
- Die Veloerschliessung wichtiger Erholungsschwerpunkte ist teilweise verbesserungsbedürftig. Insbesondere für jene in unmittelbarer Umgebung der Siedlungsgebiete (z.B. Wahlernhügel, Ruine Grasburg, Klosterruine Rüeggisberg oder Bütschelegg), welche für die Naherholung wichtige Ziele darstellen. Der Handlungsbedarf für Erholungsschwerpunkte entlang der Gurnigelpassstrasse als klassische Rennvelostrecke ist hingegen eher geringer einzustufen.
- Durch den Naturpark verlaufen zwar diverse MTB-Routen von SchweizMobil, klassische Flowtrails für Mountainbikes gibt es bisher jedoch nicht.

- Ein einheitliches resp. übergeordnet vermarktetes Veloverleihsystem besteht nicht. Lokale Händler bieten vor Ort entsprechende Dienstleistungen und Services an.

Abbildung 13: Schwachstellen Veloverkehr



Grafik: INFRAS/B+S

## 2.6. Fazit zu den heutigen Schwachstellen

Die Gesamtsituation im Verkehr im Gebiet Gantrisch stellt sich eher als Puzzle aus vielen «kleineren» Herausforderungen und Schwächen dar. Hier stehen andere Themen im Vordergrund als in den Agglomerationen, wo vielfach generelle Überlast- oder Stausituationen bestehen, welche dann auch die öffentliche Diskussion zum Thema Verkehr «beherrschen».

Die Region Gantrisch ist durch spezifische, ganz eigene Charakteristiken geprägt, welche die verkehrliche Situation bestimmen. Die Schwächen beziehen sich vor allem auf die Erschliessung mit dem ÖV sowohl im Alltags- wie auch im Freizeitverkehr, auf die Begleiterscheinungen des MIV bei Spitzentagen im Verkehr der Besucherinnen und Besucher des Naturparks und auf dezidierte Mängel und Lücken im Veloverkehrsnetz.

Aus Sicht des **Alltagsverkehrs** der in der Region ansässigen und arbeitenden Bevölkerung stehen folgende Schwachstellen im Vordergrund:

- Im ÖV sind einige Umsteigeverbindungen wenig attraktiv. Auch sind manche Linienführungen mit Umwegen verbunden, so dass auf einigen Relationen die Frage nach Direktverbindungen aufkommt. Generell ist das Abendangebot sehr dünn.
- Auf dem Strassennetz bestehen punktuelle örtliche, teilweise sicherheitsrelevante, gestalterische Mängel im Strassenquerschnitt oder an einzelnen Knotenpunkten, die dann in erster Linie den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen.
- Im Veloverkehr bestehen einige Schwachstellen, aber auch Sicherheitsdefizite.
- Bei der kombinierten Mobilität besteht Verbesserungspotenzial an den Umsteigepunkten. Die Veloabstellmöglichkeiten sind teilweise mangelhaft, die BehiG-Tauglichkeit noch wenig umgesetzt, manche Wartebereiche sind wenig attraktiv gestaltet. Grösster Handlungsbedarf besteht hier in Thurnen.

Im und mit dem **Freizeitverkehr** (der zumeist auswärtigen Besucherinnen und Besuchern des Naturparks) sind folgende Schwachstellen relevant:

- Im Gurnigel und auch auf den zulaufenden Strassen ist der Lärm, insbesondere durch einzelne spezielle Töff- und Autolenkende, ein dringendes Thema.
- Zu Spitzenzeiten kommt es im MIV bei der Parkierung zu Kapazitätsengpässen. Dies betrifft Wochenenden und Feiertage und fällt je nach Wetersituation unterschiedlich aus.
- Die Erschliessung der im Naturpark stark nachgefragten Destinationen mit dem ÖV ist mangelhaft. Hier sind vor allem die viel zu tiefen Kapazitäten aufgrund der niedrigen Takte zu nennen, aber auch Hemmnisse aufgrund der speziellen Tarifierung. Dazu kommen Defizite in der Kommunikation der Anreiseoptionen.
- Im Veloverkehr sind für die Besucherinnen und Besucher des Naturparks die Schwachstellen weniger relevant. Stattdessen fehlt es vielfach an der Signalisierung attraktiver

Alternativverbindungen. Das Angebot an Mountain-Bike-Strecken ist ausbaufähig. Generell ist die Vermarktung velobezogener Aktivitäten noch verbesserungswürdig, auch unter dem Einbezug von Verleihoptionen und Servicedienstleistungen.

- Generell stellt die Lenkung der Besuchendenströme im Naturpark eine enorme Herausforderung dar. Die Attraktivität und auch der Bekanntheitsgrad der vor allem im südlichen Teil gelegenen Destinationen führt zu entsprechenden Spitzen – räumlich, aber auch zeitlich.
- Zur kombinierten Mobilität kommen zu den bereits im Alltagsverkehr festgestellten Mängeln die nur eingeschränkten Möglichkeiten zur Velomitnahme auf den Bussen der dezidiert für den Freizeitverkehr relevanten Linien hinzu.

### 3. Situation 2030/40

Die im Kapitel 2 festgestellte heutige Situation ist Ausgangsbasis für ein Bild der verkehrlichen Situation in der näheren und weiteren Zukunft. Damit soll sichergestellt werden, dass die Massnahmen auch den künftigen Entwicklungen und der sich daraus ergebenden Situation gerecht werden. Für die verkehrliche Situation bis 2030 und darüber hinaus sind folgende Elemente von Bedeutung:

- **Strukturelle Entwicklungen:** Wie entwickelt sich die Region selbst weiter? Dabei stehen Bevölkerung und Beschäftigung im Vordergrund. Hinzu kommen die strukturellen Entwicklungen der für den Freizeitverkehr relevanten v.a. benachbarten Agglomerationen.
- **Trends in der Mobilität:** Das Verkehrsgeschehen wird auch beeinflusst von sogenannten Mobilitätsfaktoren (zum Beispiel wie viele Fahrten pro Kopf und Tag unternommen werden). Diese unterliegen langjährigen Entwicklungen und Trends, welche damit auch einen Einfluss auf den Verkehr in der Region Gantrisch haben werden.
- **Bestehende resp. bereits festgesetzte Planungen:** Mit den verbindlichen Planungsinstrumenten von Bund, Kanton, Region und Gemeinden werden kontinuierliche Verbesserungen der räumlichen, landschaftlichen und verkehrlichen Situation vorgenommen. Für den Zeitraum bis 2040 liegen auch zur Region Gantrisch entsprechende Planungen vor, mit denen mittel- und langfristig Verbesserungen im Strassennetz, beim ÖV, zum Veloverkehr und zur kombinierten Mobilität erfolgen sollen. Diese sind für das Bild der verkehrlichen Situation 2030 resp. 2040 und den daraus abzuleitenden Handlungsbedarf mitzudenken.

#### 3.1. Strukturelle Entwicklungen

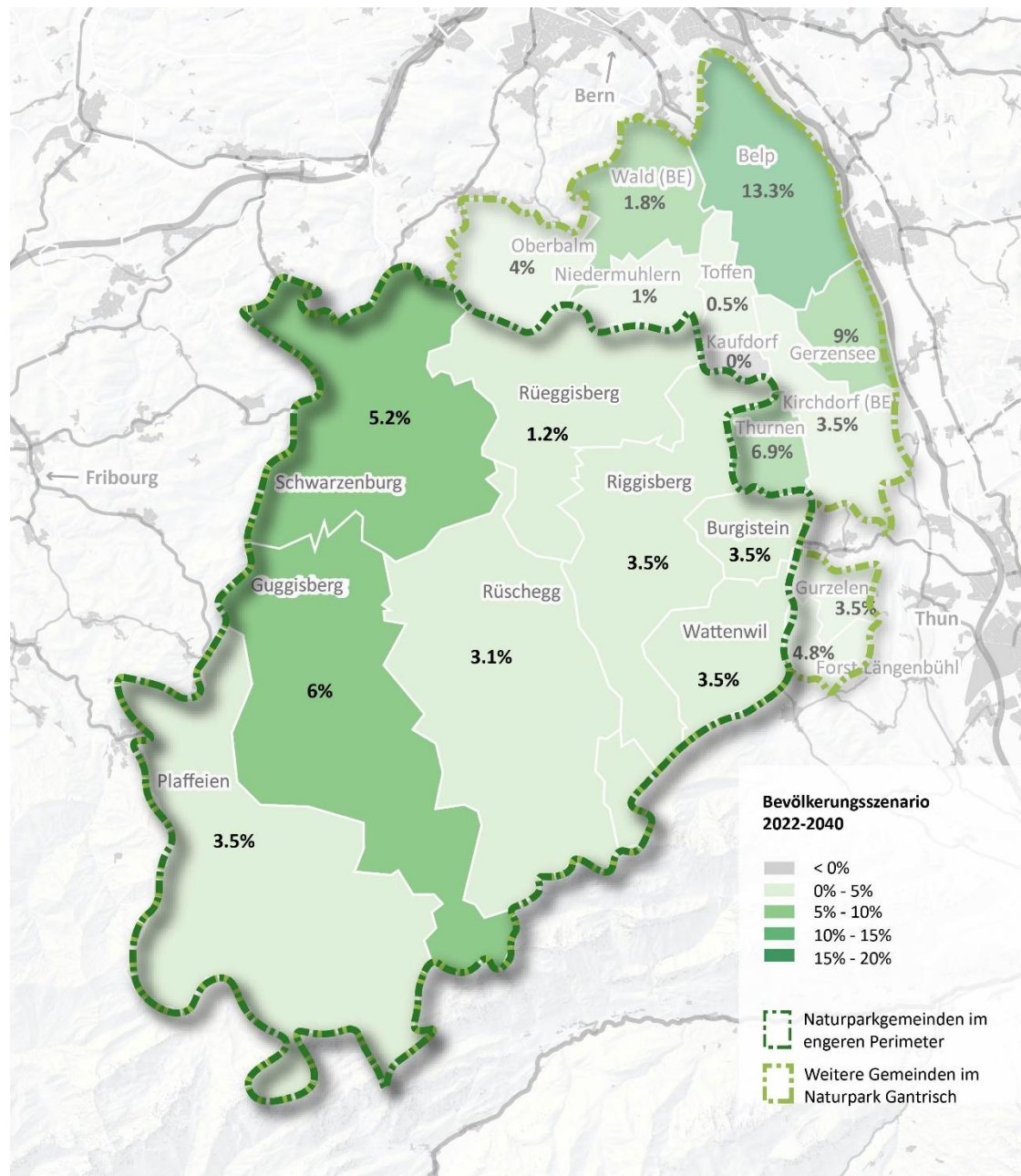
##### Bevölkerungsentwicklung in der Region bis 2040

Die höchste absolute und relative Bevölkerungszunahme im Zeitraum 2022 bis 2040 wird gemäss RGSK Bern-Mittelland 2025, insbesondere im unteren Gürbetal erwartet (z.B. in Belp +13.3% und Gerzensee +9%). Damit werden dort die bereits in der Vergangenheit überdurchschnittlichen Zuwachsraten aus dem Zeitraum 2002 bis 2022 fortgeführt.

Für die weiteren Gemeinden im Betrachtungsperimeter wird mehrheitlich ein moderates Bevölkerungswachstum bis zu 5% prognostiziert. Zu diesem Bevölkerungsszenario aus dem RGSK ist aber (kritisch) anzumerken, dass damit in der Region Gantrisch ein gewisser Trendbruch erwartet würde. Die Zunahmen stehen zumindest den bisherigen Entwicklungen entgegen. In Schwarzenburg (+5.2 %) und Guggisberg (+6 %) liegen die prognostizierten Wachstumsraten teilweise sogar über jenen der bislang wachstumsstärkeren Gemeinden im Gürbetal. Dahinter könnten die Annahmen stehen, dass die Region a) als «Alterssitz» – einer per se älter

werdenden Gesellschaft – an Attraktivität gewinnt und b) eine Ausweichoption für Familien und Jüngere infolge der angespannten Wohnungssituation in den Agglomerationen darstellen kann. Letzteres könnte auch einen Effekt auf die Nachfrage zum Transport von Schülerinnen und Schüler mit sich bringen – konkrete Zahlen dazu aber gibt es nicht.

**Abbildung 14: Bevölkerungsszenario 2022-2040**



Grafik: INFRAS. Quelle: RGSK 2025 (Daten: Kantonales Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2040). Das regionalisierte Bevölkerungsszenario 2022-2040 basiert auf den Daten des Gesamtverkehrsmodells (GVM), welches wiederum auf Prognosen des BFS (mittleres Szenario) aufgebaut ist und nach den Regionalkonferenzen in Cluster aufgeteilt wurde.

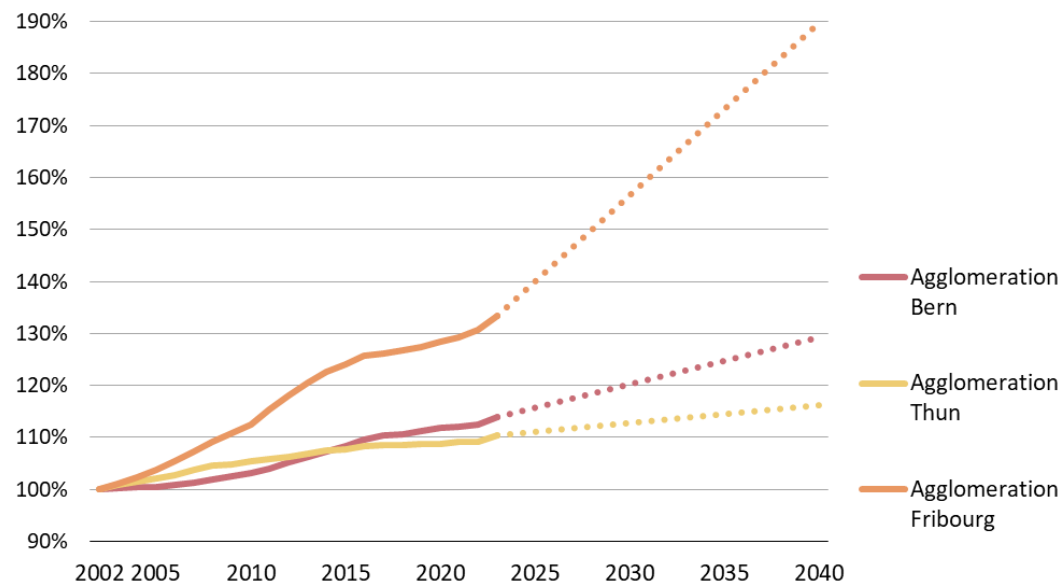
### Bevölkerungsentwicklung in den Nachbarregionen bis 2040

Nachfolgend wird die bisherige und erwartete Entwicklung in den angrenzenden Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun aufgezeigt. Als nahegelegene Zentren mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte prägen sie die Region in mehrfacher Hinsicht.

Abbildung 15 zeigt die Bevölkerungsentwicklung in den Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun im Zeitraum von 2002 bis 2022 sowie die Trendszenarien bis 2040. Zwischen 2002 und 2022 ist in allen drei Agglomerationen ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum zu beobachten gewesen. Während die Agglomerationen Bern (+ 12%) und Thun (+9%) ein eher moderates Wachstum aufwiesen, stach v.a. die Agglomeration Freiburg (+31%) durch eine sehr dynamische Entwicklung hervor.

Gemäss den Szenarien aus den jeweiligen Agglomerationsprogrammen der 5. Generation wird sich dieser Wachstumstrend bis 2040 fortsetzen, mit weiterhin deutlich überdurchschnittlichen Zuwachsraten in der Agglomeration Freiburg.

**Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung (2002-2022) und -szenarien 2022-2040 in den Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun**



Grafik: INFRAS.

Quelle: RGSK 2025 und Agglomerationsprogramme Freiburg und Thun 5. Generation (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011 bis 2022).

### **Beschäftigungsentwicklung in der Region bis 2040**

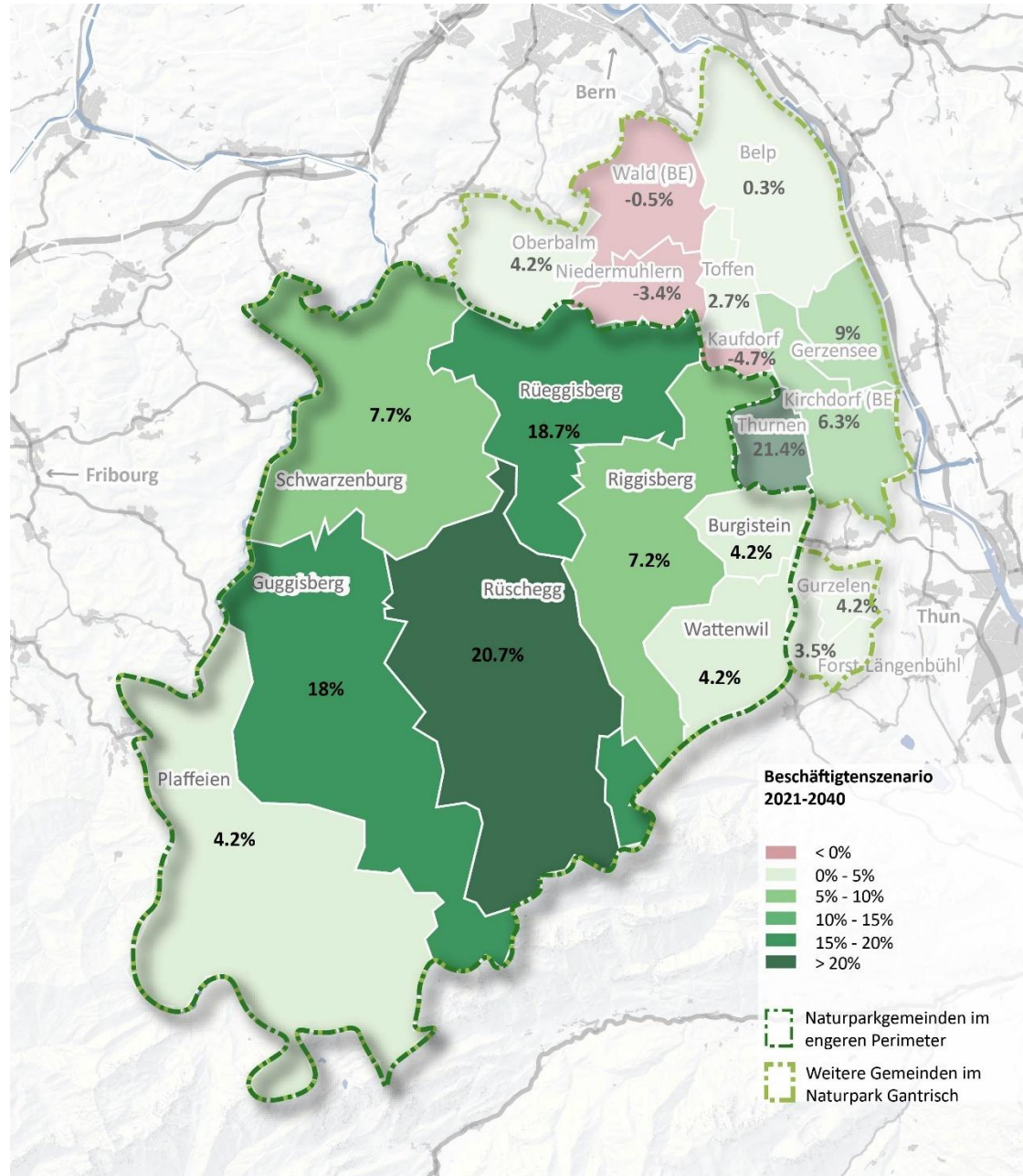
Gemäss RGSK Bern-Mittelland 2025 wird im Betrachtungsperimeter der Region Gantrisch bis 2040 für die Beschäftigung eine durchaus als dynamisch einzustufende Entwicklung für die Naturpark-Gemeinden prognostiziert.

Eine positive, moderate Entwicklung wird in den Regionalzentren Schwarzenburg (+7.7%) und Riggisberg (7.2%) sowie in der Gemeinde Plaffeien (+4.2%) erwartet. Diese Gemeinden verfügen heute bereits über die grösste Anzahl an Arbeitsplätzen in der Region Gantrisch.

Die hohen prognostizierten Wachstumsraten in den Gemeinden Rüschegg (+20.7%), Rüggisberg (+18.7%) und Guggisberg (+18.0%) sind, u.a. aufgrund der bisherigen Trends einer stagnierenden oder sinkenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl, einerseits mit Vorsicht zu geniessen. Andererseits aber wären selbst solche dynamischen Zuwächse in absoluten Zahlen eher bescheiden und hätte keine nennenswerten Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

Für die meisten Gemeinden im Gürbetal wird ein positiver Entwicklungstrend angenommen. Dadurch könnte die zuletzt rückläufige Entwicklung in Gemeinden wie Gurzelen, Toffen, Kirchdorf und Thurnen abgeschwächt oder aufgehalten werden. Ob dieses Szenario jedoch tatsächlich eintritt, ist fraglich, zumal die Nähe zu den Zentren Bern und Thun weiterhin die Dynamik der wegpendelnden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer begünstigt.

Abbildung 16: Beschäftigungsszenario 2021-2040



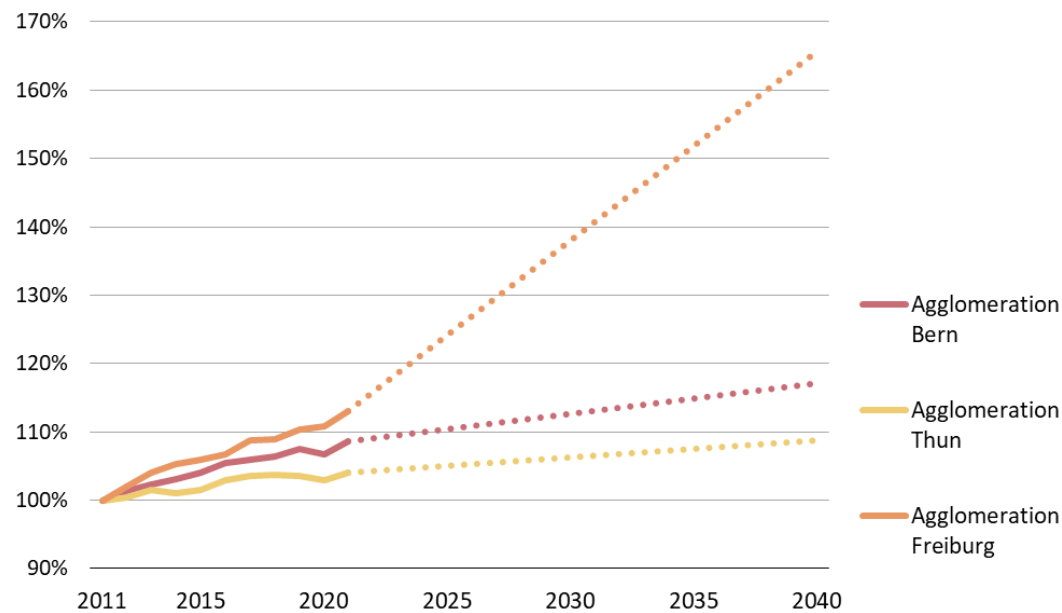
Grafik: INFRAS. Quelle: RGSK 2025 (Daten: BFS STATENT, Stand 2021, GVM 2040).

### Beschäftigungsentwicklung in den Nachbarregionen bis 2040

Analog zur Bevölkerungsentwicklung verdeutlicht auch die Entwicklung der Beschäftigung in den Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun die dynamische Entwicklung dieser Zentren (vgl. Abbildung 17). Zwischen 2011 und 2021 ist in allen drei Agglomerationen ein Anstieg der Beschäftigung zu verzeichnen, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Die Agglomeration Freiburg weist die stärkste Dynamik mit einem Zuwachs von rund 13% zwischen 2011 und 2021 auf. In den Agglomerationen Bern und Thun ist ebenfalls ein Anstieg sichtbar, wenn auch in geringerem Ausmass (Bern ca. +9%, Thun ca. +4%).

Gemäss den Trendszenarien aus den RGSK bzw. Agglomerationsprogrammen wird sich dieses Wachstum bis 2040 fortsetzen. Besonders stark fällt der prognostizierte Beschäftigungsanstieg wiederum in der Agglomeration Freiburg aus, wo bis 2040 ein Zuwachs von rund 50% erwartet wird.

**Abbildung 17: Beschäftigungsentwicklung (2011-2021) und -szenarien 2021-2040 in den Agglomerationen Bern, Freiburg und Thun**



Grafik: INFRAS. Quelle: RGSK 2025 und Agglomerationsprogramme Freiburg und Thun 5. Generation (Daten: BFS STATENT, Stand 2021).

### 3.2. Trends in der Mobilität

Übergeordnete Entwicklungen und gesellschaftliche Veränderungen tangieren auch Mobilität und Verkehr. Einerseits können sich Verhaltensweisen mit entsprechenden Konsequenzen auf die persönliche Mobilität verändern. Andererseits kann dies auch Folgen für die Abwicklung des Verkehrs und somit auf die konkrete verkehrliche Situation in einer Region haben.

Gesellschaftliche Veränderungen wie beispielsweise neue Arbeitsformen sind in der Regel unabhängig vom Verkehr. Sie können aber die Nachfrage nach Ortsveränderung und deren Ausprägung beeinflussen. Auch wenn sich solche Verhaltensveränderungen nur sehr langfristig vollziehen (allenfalls punktuell-katalytisch gepusht durch besondere Ereignisse wie beispielsweise 9/11 oder Corona), so müssen dennoch diese Entwicklungen antizipiert werden.

Zur Diskussion der für den Verkehr in der Region Gantrisch relevanten Trends sind folgende nachfragerrelevante Treiber und verkehrsrelevante Faktoren zu unterscheiden.

#### Nachfragerrelevante Treiber:

- |              |  |
|--------------|--|
| Demografie   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die älteren und auch stetig älter werdenden Bevölkerungsschichten sind und werden (noch) mobiler als frühere Generationen.</li> <li>▪ Die mit dem Altersstruktureffekt zunehmenden älteren Bevölkerungsschichten verfügen über mehr finanzielle Mittel. Mit weiter zunehmendem Wohlstand und Einkommen steigt auch die Mobilität.</li> <li>▪ Die aus Sozialisierung und Lebensstilen abgeleiteten Gewohnheiten (zur Nutzung der Verkehrsmittel) verändern zusammen mit den demografischen Effekten die Mobilitätskennziffern.</li> <li>▪ Der Altersstruktureffekt hat Einfluss auf die Anzahl Schülerinnen und Schüler und damit auf den Schulverkehr. Hier weisen die Vorzeichen auf Rückgänge hin, es bestehen aber auch Unsicherheiten (Zuzug jüngerer Familien aus den Agglomerationen).</li> </ul> |
| Gesellschaft | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Arbeitswelten verändern sich (struktureller Wandel, Dienstleistungsgesellschaft, Teilzeitbeschäftigung, HomeOffice). Dies führt in der Tendenz zu weniger Arbeitswegen (wird allenfalls aber auch mit anderen Fahrten, bspw. zur Freizeit, kompensiert).</li> <li>▪ Das Einkaufsverhalten verändert sich. Online-Shopping reduziert zwar Einkaufsfahrten, aber führt zu mehr Wirtschaftsverkehr.</li> <li>▪ Die Freizeit wird intensiver, individueller und diversifizierter genutzt. Dies führt tendenziell zu mehr Wegen, verstärkt auch durch Rebound-</li> </ul>  |

Effekte, wenn bspw. Arbeitswege eingespart werden. Das veränderte Verhalten zur Freizeitgestaltung ist sowohl im Alltagsverkehr (und somit für die im Gantrisch lebende Bevölkerung) wie auch im Freizeitverkehr (der Besucherinnen und Besucher) relevant.

- Darüber hinausgehend relevant für den Freizeitverkehr der Besucherinnen und Besucher des Naturparks sind die Faktoren Dichtestress, Reiseverhalten und Tourismus:
  - Der zunehmende Dichtestress «treibt» die Wohnbevölkerung der Agglomerationen zur Erholungssuche nach «draussen».
  - Das Reiseverhalten zeigt eine Tendenz zu vermehrt kürzeren Reisen, für die dann auch die Region Gantrisch als Destination stärker als bisher in Frage kommt.
  - Der markant zunehmende, v.a. internationale Tourismus kann indirekt zu erhöhter Nachfrage im Gantrisch führen, weil die vermehrt überfüllten klassischen Destinationen im Berner Oberland einen Teil der (v.a. inländischen) Nachfrage auf andere Ziele ausweichen lassen.

- Klima/Umwelt
- Die Dekarbonisierung des Verkehrs kann auch Rebound-Effekte auslösen, indem vormalig als umweltschädlich eingestufte Aktivitäten oder genutzte Verkehrsmittel einen Imagewandel erfahren.
  - Dem kann allerdings auch der Wertewandel entgegenstehen, wenn verkehrsrelevante Aktivitäten neu bewertet und allenf. vermieden werden.
  - Die Sensibilisierung auf das Thema Biodiversität kann Gebiete wie den Naturpark zu einem noch interessanteren Erholungsziel werden lassen.
  - Der Klimawandel und die vermehrt von höheren Temperaturen geplagten Städte können zu Hitzefluchten in der Freizeit oder gar im Alltag führen (sogenannte Coolcation).

#### **Verkehrsrelevante Faktoren:**

- Technologie
- Mit der Digitalisierung wird der Zugang zu Mobilitätsangeboten deutlich vereinfacht (Information, Unterstützung, Bezahlung). Dies senkt die Hemmschwelle zu einer Ortsveränderung, kann aber gerade auch zu einer Verlagerung auf alternative Angebote (bspw. zum ÖV) führen.
  - Social Media können einen markanten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben. Dies können (kurzzeitige) Hypes einer Destination sein

(bspw. durch Influencer), aber auch die gezielte Ansprache und Steuerung der Nachfrage über entsprechende Apps.

- Die Automatisierung von Automobilen kann langfristig die Fahrtenanzahl im MIV erhöhen, indem die Hemmschwelle zur Autonutzung sinkt.
- Einen noch grösseren Einfluss dürfte die Automatisierung im System des ÖV hinterlassen. Hier könnten automatisierte Systeme die Betriebskosten senken und somit die Angebotsmöglichkeiten erhöhen. Für die vorliegende Korridorstudie wird jedoch bis mindestens 2030 noch nicht von einer entsprechend breiten Anwendung solcher Systeme im ÖV ausgegangen; allenfalls ändert sich dies im nächsten Jahrzehnt bis 2040. Das geplante On-Demand-Angebot kann vielleicht ab 2030 von solchen Kostenvorteilen profitieren; derzeit ist das Kostenniveau bei On-Demand nicht viel tiefer als im «klassischen» ÖV.

#### Angebot

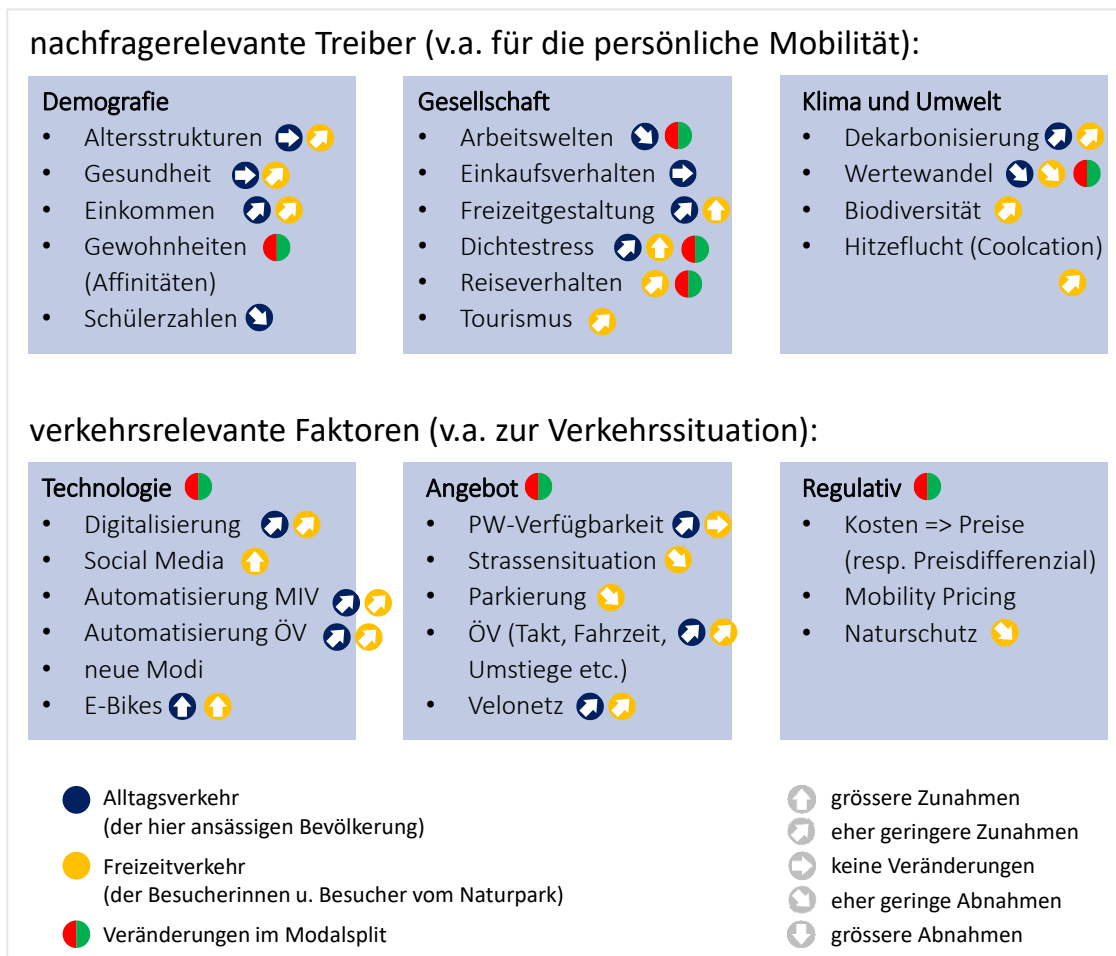
- Strassenseitig sind die Parkplatzverfügbarkeit im Gebiet und die Stausituation (hier v.a. auf den Zulaufstrecken rund um die Agglomerationen) relevante Treiber, welche das Aufkommen im MIV drücken können.
- Auch noch relevant, insbesondere im Alltagsverkehr, ist die Verfügbarkeit von Autos. Steigende Mobilitätsraten, insbesondere im ländlichen Raum, weisen hier auf Zunahmen hin.
- Seitens ÖV zählt klar das Angebot zu den wichtigsten Treibern hinsichtlich Modalsplit. Zum ÖV-Angebot gehören Takte, Fahrzeiten, Wartezeiten, Anzahl an Umsteigevorgängen, der Komfort von Rollmaterial und Haltestellen, das Sicherheitsempfinden, die BehiG-Tauglichkeit sowie die Verfügbarkeit von Informationen (generell, aber auch online zur aktuellen Betriebssituation).
- Der Veloverkehr ist gerade im ländlichen Raum und im Freizeitverkehr von der Infrastruktur abhängig (Velonetz, Signalisierung, Sicherheit). Dazu zählen aber nicht nur Wege oder Routen, sondern auch Abstellmöglichkeiten (an den einzelnen Destinationen, aber auch an den Verkehrsdrehscheiben) und Mitnahmeoptionen im ÖV.

#### Regulativ

- Im Regulativ bestehen vielfältige Möglichkeiten zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens. Für die Region Gantrisch sind organisatorische Elemente im Strassenverkehr relevant (bspw. Geschwindigkeitslimite zum Schutz (Lärm) oder Durchfahrtsverbote); solche Massnahmen haben aber zumeist keinen Einfluss auf den Modalsplit oder die Nachfrage.

- Die Preise im ÖV können einen hohen Einfluss auf den Modalsplit haben. Insbesondere im Gantrisch kann die spezielle Tarifierung des Naturpark Poschis potenzielle Nachfrage abschrecken. Der Preisvergleich der sogenannten «out of Pocket Kosten» (also der Kosten, welche die Nutzer unmittelbar zur Fahrt «sehen»), geht hier klar zu Ungunsten des ÖV aus.
- Theoretisch wären weitere Spielarten der Bepreisung des Verkehrs denkbar. Dazu gehört auch die Parkplatzbewirtschaftung. Um jedoch eine messbare Wirkung auf die Nachfrage oder zur Verlagerung zu erreichen, müsste der Tarif deutlich angehoben werden (schätzungsweise von den heute CHF 5,- auf mindestens CHF 20,-). Mobility Pricing steht derzeit in der Politik nicht zur Debatte und ist eher ein Thema für überlastete Infrastrukturen in den Agglomerationen oder im Nord-Süd-Korridor.

Abbildung 18: Trends in der Mobilität mit Relevanz und Folgen für die Region



Grafik: INFRAS.

### 3.3. Bestehende Strategien, Konzepte und Planungen

Eine Herausforderung im Rahmen dieser Korridorstudie stellt der Einbezug der in den einschlägigen Planungsinstrumenten zu Siedlung und Verkehr bereits festgesetzten resp. beschlossenen Veränderungen und Massnahmen dar.

Ein namhafter Teil der in der Analyse beschriebenen Schwachstellen ist bereits Gegenstand bestehender Planungen. Insbesondere werden damit am Velonetz signifikante Verbesserungen erfolgen, aber auch zum Strassennetz sind Massnahmen zur Behebung einschlägiger Schwachstellen und Unfallschwerpunkte vorgesehen.

Für die hier in der Korridorstudie zu erarbeitenden Massnahmen werden die bestehenden Planungen als zwingende Voraussetzung angesehen. Die Korridorstudie erwähnt diese Planungen (im Massnahmenkapitel jeweils unter «Ausgangssituation»), stellt sie aber nicht mehr explizit dar, weil sie umfassend in den jeweiligen Planungsinstrumenten dokumentiert sind.

**Tabelle 1: Übersicht und Relevanz bestehender Strategien, Konzepte und Planungen**

Strategien, Konzepte, Planungen	Relevanz
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025; ist gleichzeitig das Agglomerationsprogramm (AP) 5. Generation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilstrategien Veloverkehr, Fussverkehr, ÖV, MIV, Kombinierte Mobilität</li> <li>▪ Massnahmen zu den Teilstrategien</li> </ul>
RGSK Thun – Oberland West (2025)	
Regionales Basisstrassennetz RKBM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ist integraler Bestandteil des RGSK</li> </ul>
Strassennetzplan 2022 – 2037 resp. Anpassung Strassennetzplan 2022-2037 (vom April 2025) sowie Investitionsrahmenkredit Strasse 2026 - 2029	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr</li> <li>▪ Hindernisfreie Umgestaltung von Bushaltestellen</li> <li>▪ Behebung von Unfallschwerpunkte und Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Ausbau und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten</li> <li>▪ Verkehrsmanagement</li> </ul>
Regionale Velonetzplanung (RVNP) – Velonetzplan 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition Velonetz und Massnahmen</li> </ul>
Kantonaler Velowegnetzplan Staat Freiburg	
Regionale Angebotskonzepte ÖV (RKBM) und kantonales Angebotskonzept 2027-2030 (BE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundangebot im öffentlichen Verkehr</li> </ul>
Fahrplan 2026 des öffentlichen Verkehrs (FR)	
kommunale Verkehrsrichtpläne	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kommunale Vorhaben, auf Gemeindestrassen</li> </ul>

Darüber hinaus sind während der Erarbeitung der Korridorstudie noch folgende Geschäfte im Kanton Bern relevant, die zwar einen Einfluss auf die Situation 2030/40 haben können, dessen Ausmass aber heute noch nicht bekannt ist:

- Finanzierung Wanderbusse (s.a. Motion 236-2025, angenommen am 05.03.2026),
- On-Demand-Angebot (siehe auch Beschluss zum kantonalen Angebotskonzept).

### 3.4. Implikationen auf die Verkehrssituation 2030/2040

Ausgehend von den heutigen Schwachstellen lassen sich unter Einbezug der künftigen Entwicklungen und Trends und unter Beachtung der bis dahin bereits umgesetzten Massnahmen mittel- und langfristige Implikationen auf die künftige Verkehrssituation ableiten.

Der **Alltagsverkehr** der in der Region ansässigen und arbeitenden Bevölkerung wird sich gegenüber heute auch auf längere Sicht nicht signifikant verändern:

- Die strukturellen Entwicklungen lassen auf ein moderates, aber nicht überdurchschnittliches Wachstum der Verkehrsnachfrage schliessen. Daraus ist abzuleiten, dass sich die Verkehrsegmente (Arbeits-, Einkaufs-, Freizeitverkehr etc.) nicht markant verschieben werden.
- Der Schulverkehr wird tendenziell aufgrund rückgängiger Geburtenentwicklungen eher abnehmen. Allenfalls steigt hier dennoch das Transportbedürfnis, wenn daraufhin die Schulumplanung angepasst wird. Aus heutiger Sicht ist dies jedoch noch nicht absehbar.
- Beim Arbeitsverkehr könnten die längeren Wege v.a. mit Bezug zu den benachbarten Agglomerationskernen (Bern, Thun, Fribourg) zunehmen.

Anders als im Alltagsverkehr wird sich die Situation im **Freizeitverkehr** – hervorgerufen durch die Besucherinnen und Besucher des Naturparks – spürbarer verändern. Dies geht nicht zwingend mit markanten Veränderungen in einzelnen Teilsegmenten des Freizeitverkehrs einher, sondern bezieht sich in erster Linie auf das Verkehrsaufkommen an sich:

- Die Nachfragemenge im Freizeitverkehr wird in den nächsten 10 bis 20 Jahren deutlich zunehmen. Dahinter stehen die Bevölkerungszunahmen der umliegenden Agglomerationen, aber v.a. die Veränderungen der den Freizeitverkehr treibenden Mobilitätsfaktoren (Altersstrukturen, Freizeitgestaltung, Dichtestress, Reiseverhalten, Tourismus).
- Eine Abschätzung der Nachfrageentwicklung im Freizeitverkehr ist schwierig. Die erwarteten Bevölkerungszunahmen lassen ein gewisses Grundwachstum erahnen (zwischen 9% und 31%; im gewichteten Mittel sind hier +15% realistisch). Darauf kämen die Zunahmen infolge der Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Diese lassen grob auf ein zusätzliches Wachstum zwischen +10% bis allenfalls auch +20% schliessen.
- Gesamthaft könnte sich also der Freizeitverkehr in den nächsten 15 Jahren um ca. ein Drittel erhöhen. Aus heutiger Sicht und vor dem Hintergrund der Zuwachsraten von Besucherzahlen an anderen touristisch geprägten Destinationen aus den letzten Jahren (nach Corona), ist diese Wachstumserwartung als eher «vorsichtig» einzustufen, d.h. die Nachfragemenge im Freizeitverkehr könnte auch noch deutlich stärker zunehmen.

In der Konsequenz wird sich vor allem die mit dem Freizeitverkehr verbundene Problemlage weiter verschärfen (vgl. nachfolgendes Kapitel 3.5).

### 3.5. Handlungsfelder, Ziele und Handlungsbedarf

#### Handlungsfelder

In Abstimmung auf das im Gantrisch vorhandene Angebot und die damit verbundene Verkehrssituation werden sieben Handlungsfelder (mit entsprechenden Teilbereichen) definiert:

- Nachfragebeeinflussung (Vermeiden, Verlagern)
- MIV: Strassennetz (Gestaltung, Regelung)
- MIV: Parkierung (Organisation, Bewirtschaftung)
- MIV: Lärm und Sicherheit (Enforcement, Regelung, Gestaltung)
- Öffentlicher Verkehr (Angebot Alltag, Angebot Freizeit, Tarifierung, Kommunikation)
- Velo- und Fussverkehr (Netz und Infrastruktur, Dienstleistungen)
- Kombinierte Mobilität (Verkehrsdrehscheiben, Angebot)

#### Ziele

Mit der Korridorstudie sind Ziele zur Gestaltung der Verkehrssituation im Gantrisch verbunden. Diese wurden a) im Pflichtenheft formuliert und b) mit der Erweiterten Begleitgruppe geschärft. Sie lassen sich den sieben Handlungsfeldern zuordnen. Die Ziele sind konform mit bestehenden, übergeordneten Strategien auf kantonaler und regionaler Ebene, dazu gehören:

- Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2022),
- Kantonaler Verkehrsplan Kanton Freiburg (2014),
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (2019),
- Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun (2019),
- RGSK Bern-Mittelland (2025),
- RGSK Thun – Oberland West (2025),
- Mobilitätsstrategie und Mobilitätskonzept vom Naturpark Gantrisch (2018).

Diese Strategien besitzen übergeordneten Charakter. Konkrete, bodennahe Massnahmen sind – mit Ausnahme der RGSK – darin nicht enthalten. Das explizite Ziel der Korridorstudie und insbesondere auch dezidierter Wunsch der betroffenen Gemeinden ist jedoch die Aufstellung von konkreten, praktikablen, d.h. realistisch umsetzbaren, finanzierbaren Massnahmen. Entsprechend konkret sind auch die Ziele zu den sieben Handlungsfeldern formuliert:

**Tabelle 2: Ziele zur Gestaltung der Verkehrssituation in der Region Gantrisch**

Handlungsfelder	Ziele
Nachfragebeeinflussung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlagerung vom MIV zum ÖV insbesondere im Freizeitverkehr (auch, um die angespannte Situation bei Parkierung und Lärm im MIV zu entlasten)</li> <li>▪ Förderung von Fahrgemeinschaften</li> <li>▪ Chancen der Digitalisierung nutzen, aber ältere Bevölkerungsgruppen dabei nicht überfordern resp. einbeziehen</li> </ul>
MIV: Strassennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherstellung der Erreichbarkeit</li> <li>▪ Siedlungs- und umfeldverträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs</li> <li>▪ Beseitigung allfälliger Engpässe oder Sicherheitsdefizite</li> </ul>
MIV: Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung und Ordnung der Parkiersituation</li> <li>▪ Erhöhung der Beiträge an den Kosten (Nutzerfinanzierung)</li> </ul>
MIV: Lärm und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Situation bezüglich Lärm auf dem Gurnigel</li> </ul>
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktives, aber auch wirtschaftliches Angebotskonzept, das die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort für den Alltagsverkehr möglichst abdeckt</li> <li>▪ Verbesserung des Abendangebots, insb. für Rüschegg und Guggisberg</li> <li>▪ Effiziente Abwicklung des Schulverkehrs</li> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der Erholungsschwerpunkte und konkurrenzfähiges ÖV-Angebot für die Besucherinnen und Besucher des Naturparks</li> <li>▪ Nutzung von Synergien bei den Angeboten für Alltags- und Freizeitverkehr</li> <li>▪ Einrichtung von Direktverbindungen, bspw. Thun-Riggisberg-Schwarzenburg-Fribourg, damit auch verbesserte Verbindungen von/nach Thun/Fribourg</li> </ul>
Velo- und Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebot eines sicheren Alltags- und Freizeitnetzes im Velo- und Fussverkehr</li> <li>▪ Berücksichtigung der Belang von (schnellen) E-Bikes</li> </ul>
Kombinierte Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkretisierung der Standortfrage zu den Verkehrsdrehscheiben</li> <li>▪ Nutzung des Potenzials von Park and Ride</li> <li>▪ Förderung Bike and Ride zur Vermeidung der Anreise via MIV</li> </ul>

### Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf basiert auf den für die heutige Situation festgestellten Schwachstellen (vgl. Kap. 2.6). Diese werden mit der für 2030/2040 erwarteten Situation überlagert. Aus dem Vergleich mit den Zielen zu den Handlungsfeldern lassen sich folgende Schwerpunkte ableiten:

- Im **Alltagsverkehr** wird sich der Handlungsbedarf gegenüber heute kaum verändern, d.h. die bereits für die heutige Situation festgestellten Schwachstellen sind – abgestimmt auf die bereits geplanten Verbesserungen – auch Gegenstand der Massnahmen zur Korridorstudie. Dabei stehen das ÖV-Angebot und das Velonetz im Vordergrund.
- Im **ÖV** sind, abgestimmt auf die gesetzlichen Grundlagen und der erforderlichen Wirtschaftlichkeit, im Hauptliniennetz die Umsteigeverbindungen zu optimieren und direktere Linienführungen zu prüfen. Das zu Randzeiten ist zu verbessern, allenfalls auch in der flächigen Erschliessung. Der Handlungsbedarf zum Schulverkehr ist auf bereits bestehende Überlegungen abzustimmen (Umgang mit Linien unterhalb der Minimalanforderungen, Planungen zum Schultransport in den Gemeinden).

- Ebenso bestehen bleibt für den Alltagsverkehr der bereits heute festgestellte Handlungsbedarf im Veloverkehr, insbesondere zur Behebung von Schwachstellen.
- Im **Freizeitverkehr** werden sich durch die erwarteten, deutlichen Zunahmen die bereits heute festgestellten Mängel nochmals verschärfen resp. akzentuieren. Hier lösen v.a. drei Themen Handlungsbedarf aus: Lärm, Parkierung und ÖV-Angebot.
  - Die Lärmbelästigungen im Gurnigel und an den zulaufenden Strecken sind anzugehen.
  - Die Parkplatzsituation ist (weiter) zu ordnen und abgestimmt zu bewirtschaften.
  - Der ÖV sollte einen wesentlichen Bestandteil bei der Bewältigung der Besucherströme darstellen, dementsprechend ist seine Rolle mit geeigneten Angeboten und Informationen deutlich zu verbessern.
  - Als Klammer dieser drei Schwerpunkte ist darüber hinaus auf eine Beeinflussung oder Lenkung der Besucherströme hinzuwirken.
- Sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr besteht Handlungsbedarf beim Ausbau der Kombinierten Mobilität. Die Umsteigepunkte resp. Verkehrsdrehscheiben sind zu verbessern und Mitnahmemöglichkeiten zum Velotransport zu erhöhen.

Tabelle 3: Handlungsbedarf

Handlungsfelder	Handlungsbedarf Alltagsverkehr	Handlungsbedarf Freizeitverkehr
Nachfragebeeinflussung		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Kommunikation zu den Anreisemöglichkeiten im ÖV</li> <li>▪ Verteilung der Nachfrage an den Hot Spots verbessern</li> </ul>
MIV: Strassennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherheitsmängel aus Sicht zu Fuss Gehender und beim Veloverkehr an einzelnen spezifischen Örtlichkeiten beheben</li> </ul>	
MIV: Parkierung		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Parkplatzsituation (Kapazitäten / Suchverkehr an Spitzentagen)</li> </ul>
MIV: Lärm und Sicherheit		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beseitigung der Lärmbelästigungen</li> <li>▪ Unterbinden illegaler Rennen</li> </ul>
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Umsteigeverbindungen (insbesondere in Riggisberg)</li> <li>▪ Prüfung von Direktverbindungen</li> <li>▪ Verbesserung Angebot zu Randzeiten und in der Fläche</li> <li>▪ Bewältigung des Schulverkehrs vor dem Hintergrund einiger wenig wirtschaftlicher Linien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erschliessung resp. nicht ausreichendes Angebot verbessern (zu den einzelnen Erholungsschwerpunkten, aber auch in der Anbindung von ausserhalb)</li> </ul>
Velo- und Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Behebung Schwachstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signalisierung verbessern</li> <li>▪ Vermarktung Veloangebote verbessern</li> <li>▪ Angebot zum Segment Mountain-Bike</li> </ul>
Kombinierte Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegung Standorte Verkehrsdrehscheiben</li> <li>▪ Behebung qualitativer Mängel an den Umsteigepunkten (Wartebereiche, BehiG)</li> <li>▪ Veloabstellmöglichkeiten erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velomitnahme im ÖV verbessern</li> </ul>

## 4. Massnahmendiskussion

Diskussion und Erstellung von Massnahmen erfolgten in einem mehrstufigen Vorgehen:

- **Breite Auslegeordnung:** Zu Beginn wurde ein breiter Fächer an theoretisch in Frage kommender Massnahmen ausgelegt. Diese Auslegeordnung wurde in einem Workshop mit der Erweiterten Begleitgruppe (unter Einbezug der Gemeinden) diskutiert und auf die tatsächlich realistischen Massnahmen reduziert.
- **Konkretisierung:** Die im Workshop als zielführend identifizierten Massnahmen wurden weiter konkretisiert. Dafür wurden Massnahmenblätter erstellt (siehe weiter unten). Diese Massnahmenblätter wurden dann mit einzelnen Fachstellen (Ämter, KaPo, Postauto, Naturpark) iterativ weiterentwickelt.
- **Auswahl:** Nach der Weiterentwicklung der Massnahmen wurden diese in der Begleitgruppe gespiegelt, allenfalls nochmals mit den Fachstellen diskutiert. Im Ergebnis wurden die Massnahmen ausgewählt, welche im Rahmen der Korridorstudie zur Umsetzung empfohlen werden sollen. Es gibt einige wenige Massnahmen, zu denen Vorbehalte bestehen oder die von einzelnen Fachstellen eher nicht empfohlen werden. Zu diesen Massnahmen sollen noch in der Mitwirkung entsprechende Einschätzungen abgeholt werden; die Mitwirkung wird aber auch alle ausgewählten Massnahmen beinhalten.

### Massnahmenblätter (siehe Beilage)

Die zur Konkretisierung weitergeführten Massnahmen wurden mit entsprechenden standardisierten Massnahmenblättern dezidiert ausgearbeitet. Darin finden sich folgende Angaben:

- Handlungsfeld, Art und Name der Massnahme
- Ziel(e) und Wirkung(en)
- Horizont zur Umsetzung: (kurzfristig bis 2029, mittelfristig bis 2035, längerfristig nach 2035)
- mögliche Etappierungen
- Priorisierung, d.h. Dringlichkeit der Umsetzung (hoch, mittel, niedrig)
- detaillierter Beschrieb der Massnahme
- allenfalls Karte mit Verortung der Massnahme oder illustrierende Grafik
- Kostenschätzung
- falls es bereits Vorüberlegungen oder Planungen gibt: Stand dazu
- Abstimmungsbedarf und Abhängigkeiten (zu anderen Massnahmen)
- Beteiligte und Verantwortlichkeiten zur Umsetzung (Federführung)
- Finanzierung und gesetzliche Grundlagen
- Vorgehen zur Initialisierung (erste resp. nächste Schritte)
- Umsetzungsschritte
- Beispiele ähnlicher Massnahmen (falls vorhanden)

## 4.1. Nachfragebeeinflussung

Bevor einzelne verkehrsträgerspezifische Massnahmen diskutiert werden, soll mit übergeordneten Massnahmen versucht werden, die Nachfrage(menge) zu beeinflussen. Das Ziel ist, die einzelnen Schwachstellen durch eine Reduktion der Verkehrsbelastung zu entschärfen oder zumindest den Handlungsdruck zu reduzieren. Im Vordergrund der Nachfragebeeinflussung stehen die Vermeidung oder die v.a. zeitliche und räumliche Verlagerung (von Nachfragespitzen).

### Ausgangslage: Einbettung in bestehende Strategien

Vermeidungs- und Verlagerungsmassnahmen sind – aufgrund ihres vorwiegend übergeordneten Charakters – bereits Bestandteil von grundlegenden Strategien auf kantonaler oder regionaler Ebene (Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern, Kantonaler Verkehrsplan Kanton Freiburg, Mobilitätsstrategie RKBM, Mobilitätsstrategie Agglomeration Thun).

### Auslegeordnung von Massnahmen zum Vermeiden von Nachfrage

Massnahmen zum Vermeiden versuchen, die Nachfrage zu reduzieren. Entweder wird das Mobilitätsbedürfnis an sich unterbunden (anstatt den Naturpark zu besuchen, bleibt man lieber zu Hause) oder das Mobilitätsbedürfnis wird auf andere Zielräume gelenkt (anstatt in den Naturpark Gantrisch, fährt man in den Jura zum Wandern).

Im Fokus von Vermeidungsmassnahmen steht der Freizeitverkehr in Form der Besucherinnen und Besucher des Naturparks. Der Alltagsverkehr der hier wohnenden und beschäftigten Bevölkerung ist hier nicht relevant, weil keine ausgeprägten Überlastsituationen infolge zu hoher Nachfrage im Alltagsverkehr vorhanden sind.

Die Mobilitätstreiber weisen auf ein überdurchschnittliches Wachstum im Freizeitverkehr hin. Dieses Wachstum wird Vermeidungsstrategien deutlich übersteuern. Daher ist die Erwartung an Massnahmen zur Vermeidung von Nachfrage nicht zu hoch anzusetzen.

**Tabelle 4: Auslegeordnung an Vermeidungsmassnahmen im Handlungsfeld Nachfragebeeinflussung**

Massnahmen	Erörterung	Folgerung
Fahrzeugauslastung optimieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besetzungsgrad erhöhen</li> <li>▪ im Freizeitverkehr schwierig(er), da dort bereits überdurchschnittliche Besetzungsgrade vorhanden sind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bereits bestehende Massnahme aus der GMS BE (V1.2)</li> <li>▪ weiterverfolgen als Massnahmen im Handlungsfeld Parkierung (P01/02)</li> </ul>
Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Elastizitäten sind hier erfahrungsgemäss vergleichsweise niedrig, d.h. eine Verringerung der Nachfrage bedarf hoher Gebühren</li> <li>▪ diese Massnahme ist v.a. geeignet, Verlagerungswirkungen zu erzielen (zeitlich, räumlich, modal)</li> <li>▪ siehe auch Massnahmen zur Parkierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bereits bestehende Massnahme aus der GMS BE (V1.5)</li> <li>▪ weiterverfolgen als Massnahmen im Handlungsfeld Parkierung (P01/02)</li> </ul>

### Auslegeordnung von Massnahmen zur Verlagerung von Nachfrage

Massnahmen zur Verlagerung versuchen, die Nachfrage zeitlich oder räumlich zu beeinflussen. Im Vordergrund stehen v.a. Lenkungsmassnahmen zur Reduktion von Nachfragespitzen (also bspw. anstatt am Wochenende die Nachfrage auf Tage unter der Woche zu lenken). Modale Verlagerungen (vom Auto zum ÖV) sind in erster Linie Bestandteil der einzelnen Massnahmen in den jeweiligen Verkehrssystemen, jedoch können auch Massnahmen zur zeitlichen oder räumlichen Verlagerung Modalsplit-Wirkungen besitzen. Analog zur Vermeidung steht auch bei den Verlagerungsmassnahmen der Freizeitverkehr im Fokus.

**Tabelle 5: Auslegeordnung an Verlagerungsmassnahmen im Handlungsfeld Nachfragebeeinflussung**

Massnahmen	Erörterung	Folgerung
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verstärkte Kommunikation der Nachfragespitzen</li> <li>▪ «Vermarktung» von Ruhe und «einsame» Wege unter der Woche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen</li> <li>⇒ Massnahmen 2V 01/02</li> </ul>
Vermarktung NPG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kampagnen für Destinationen ausserhalb der Aufkommensschwerpunkte</li> <li>▪ neue Attraktionen eher in aufkommenschwachen Räumen einrichten</li> <li>▪ one-way-Angebote kreieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahmen zur Kommunikation (2V 01/02)</li> </ul>
Nudging	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ «Lockangebote» für bestimmte Destinationen oder Tage/Zeiten setzen</li> <li>▪ bspw. in Kooperation mit lokalen Anbietern über Gutscheine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen</li> <li>⇒ Massnahme 2V 03</li> </ul>
ÖV-Angebot werktags stärken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bspw. Ausdehnung des heute nur an Wochenenden verkehrenden Naturpark-Poschi auch auf Tage unter der Woche (Mo-Fr oder ausgewählte Tage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen als Massnahmen im Handlungsfeld ÖV-Angebot (ÖV 03/04/05/06)</li> </ul>
ÖV-Angebot kommunizieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bessere Informationen zu den Anreisemöglichkeiten im ÖV bereitstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen</li> <li>⇒ Massnahme 2V 04</li> </ul>
Tarifierung ÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spezialangebote für bestimmte Destinationen oder Tage/Zeiten</li> <li>▪ Kombitickets mit ausgewählten Destinationen oder Anbietern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen, weil gesetzliche Grundlagen fehlen</li> </ul>
Parkplatzbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tageszeitabhängige Tarife</li> <li>▪ örtlich unterschiedliche Tarife</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen als Massnahmen im Handlungsfeld Parkierung (P01/02)</li> </ul>

## 4.2. MIV: Strassennetz

### Ausgangssituation

Bereits behördenverbindlich festgelegte Massnahmen werden nicht erneut im Massnahmenkatalog aufgelistet. Es handelt sich dabei um die Sanierung der Unfallschwerpunkte (USP Lindenbachgraben und zwei USP zwischen Rüti und Gurnigelbad) und um Massnahmen, welche bereits im Investitionsrahmenkredit Strasse 2022-2025 bzw. 2026-2029 oder im Strassennetzplan 2022-2037 enthalten sind.

### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Die Massnahmen betreffen hier «klassische» Massnahmen an der gegebenen und allenfalls zu verändernden Infrastruktur. Neben physischen Umgestaltungen oder Anpassungen können dies auch organisatorische oder steuernde Massnahmen sein.

**Tabelle 6: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld MIV Strassennetz**

Massnahmen/Ideen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
lokale Umgestaltungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Behebung lokaler Mängel, insbesondere zur Sicherheit im Fussverkehr (Querungen, Trottoirs). Konkrete Hinweise aus Umfrage: Aebnit Riggsisberg, Ortsdurchfahrten Heubach, Hirschhorn, Gambach, Graben, Zufahrten nach Schwarzenburg Sodbach, Ruchmühle, Aeckematt-Lanzenhäusern, Lindenbach, Schwarzenburg Kreisel und Bahnhofstrasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiterverfolgen ⇒ Massnahme Netz/Strecken 01</li> <li>in Koordination mit laufenden/geplanten Massnahmen im Rahmen Investitionsrahmenkredit Strasse</li> </ul>
Knotenpunktanpassungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgestaltungen von Knoten (Sichtbeziehungen verbessern, Fahrspuren anpassen, allenf. Knotenform ändern)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Netz/Strecken 01</li> </ul>
Markierungen oder Oberflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>mit Markierungen arbeiten, insb. um Fusswegbereiche besser abzugrenzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Netz/Strecken 01</li> </ul>
BGKS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Festlegung des angestrebten Zustandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nicht weiterverfolgen (es konnte kein Bedarf für ein entsprechendes Projekt gefunden werden)</li> </ul>
Gegenverkehr-LSA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsignalanlagen für eingeeengte Querschnitte (Ortsdurchfahrten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nicht weiterverfolgen (es besteht kein Bedarf für eine solche Lösung)</li> </ul>
Schulwegsicherung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personal zur Schulwegsicherung einsetzen</li> <li>punktuell bauliche Anpassungen (Trottoirs, Markierungen, Querungshilfen)</li> <li>Fussgängerstreifen einsetzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiterverfolgen ⇒ Massnahme Netz/Strecken 01</li> <li>in Koordination mit laufenden/geplanten Massnahmen im Rahmen Investitionsrahmenkredit Strasse</li> </ul>

Massnahmen/Ideen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Strassensperrung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Temporäre Sperrungen Strasse bei besetzten Parkierungsanlagen.</li> <li><i>Hinweis aus Plaffeien: An Spitzentagen kann der Verkehr so stark sein, dass das Schwarzseetal überlastet ist. Für diesen Fall besteht ein Verkehrskonzept, das die temporäre Schliessung des Schwarzseetals ab der Verzweigung Gurnigel in Zollhaus ermöglicht.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen (es konnten keine weiteren Möglichkeiten für Strassensperrungen identifiziert werden)</li> </ul>
Organisatorische Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrgemeinschaften fördern</li> <li>▪ Mitfahrpunkte einrichten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mitfahrpunkte wurden vom Naturpark Gantrisch umgesetzt</li> <li>▪ unabhängig von der Korridorstudie gibt es derzeit Bestrebungen aus dem Kanton Freiburg, die Zufahrtsachsen von Düdingen nach Plaffeien mit zusätzlichen Gantrisch-Mitfahrpunkten zu versehen</li> </ul>

### 4.3. MIV: Parkierung

#### Ausgangssituation

An der heutigen Situation zur Parkierung sind im Gebiet Gantrisch ohne entsprechende Massnahmen keine signifikante Veränderung absehbar (Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen des Vereins Gantrisch Parking mit den Gemeinden Rüscheegg und Rüeggisberg, Parkraumangebot an den Erholungsschwerpunkten wie bestehend).

#### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Im Vordergrund stehen Massnahmen rund um die Bewirtschaftung der bestehenden oder allenfalls anzupassenden Parkierungsflächen. Dazu kommen organisatorische oder steuernde Massnahmen. Klar nicht betroffen von solchen Massnahmen sind die Siedlungsgebiete. Hier gestalten die Gemeinden die Parkplatzsituation selbst, je nach lokalen Bedürfnissen.

**Tabelle 7: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld MIV Parkierung**

Massnahmen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Parkplatzbewirtschaftung ausdehnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewirtschaftung der Parkplätze im gesamten Gebiet des Naturparks</li> <li>▪ Generieren von Mehreinnahmen, Finanzieren von anderen Massnahmen</li> <li>▪ Einfache Bezahlung via twint</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>weiterverfolgen</b> ⇒ <b>Massnahme Parkierung 01</b></li> <li>▪ Massnahme wäre Voraussetzung zur Lenkung</li> </ul>

Massnahmen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Tarife erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ generelle Erhöhung: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ um Betrieb und Unterhalt zu decken</li> <li>▪ um ein verbessertes ÖV-Angebot finanzieren zu können</li> <li>▪ um Nachfrage auf den ÖV zu verlagern</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Parkierung 02</li> </ul>
Tarife zeitabhängig gestalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insbesondere zur Differenzierung zwischen den Wochentagen und somit zur Nachfragesteuerung (zeitliche, räumliche und modale Verlagerung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Parkierung 02</li> </ul>
Tarife ortsabhängig gestalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insbesondere zur räumlichen Nachfragesteuerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Parkierung 02</li> </ul>
Leitsystem einführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belegung erfassen und signalisieren</li> <li>▪ Einbezug P+R-Plätze</li> <li>▪ bei Überbelegung Zufahrt einschränken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Parkierung 03</li> </ul>
Parkverbote signalisieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wildes Parkieren (bei Überbelegung) unterbinden, Parkieren im Park nur auf markierten oder signalisierten Parkfeldern</li> <li>▪ Parkplatzangebot einschränken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Parkierung 01</li> </ul>
Parkplätze ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neue oder erweiterte Parkflächen schaffen (insb. wo heute gar keine Angebote bestehen)</li> <li>▪ Zielkonflikt mit Verlagerung zum ÖV (wenn dort entspr. ÖV-Angebot besteht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen (nicht zielführend)</li> </ul>

#### 4.4. MIV: Lärm und Sicherheit

##### Ausgangssituation

Im Januar 2026 wurde angesichts der Dringlichkeit der Lärm- und Sicherheitsthematik ein «Runder Tisch» mit den Gemeinden und der Kantonspolizei durchgeführt. Dabei hat man sich bereits dazu entschieden, für die Gurnigelpassstrasse durchgehend Tempo 60 zu beantragen. Die Gemeinden sehen weiteren Anpassungsbedarf, so dass sie die RKBM um entsprechende Massnahmen im Rahmen der Korridorstudie ersucht haben.

##### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Zur Behebung der Lärmthematik, die einen Schwerpunkt bei den Herausforderungen darstellt, stehen bauliche oder organisatorische Massnahmen im Vordergrund. Denkbar sind aber auch Massnahmen zur Kontrolle (Enforcement) und zur Kommunikation.

Tabelle 8: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld MIV Lärm und Sicherheit

Massnahmen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Enforcement: Präsenz erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erhöhte Polizeipräsenz insbesondere an Schwerpunkttagen oder auch abends</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Lärm / Sicherheit 01</li> </ul>
Enforcement: Messgeräte beschaffen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stationäre oder Einsatz von mehr flexiblen Messgeräten</li> <li>▪ Messgeräte für Tempo und Lärm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mit Vorbehalt ⇒ Massnahme Lärm / Sicherheit 02 Vorschlag: nicht umsetzen</li> </ul>
Geschwindigkeit anpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zulässige Geschwindigkeit reduzieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Lärm / Sicherheit 03</li> </ul>
Schwellen einbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einbau physischer «Hindernisse»</li> <li>▪ allenfalls auch via Materialien in oder an der Belagsoberfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Lärm / Sicherheit 06</li> </ul>
Querschnitt punktuell verändern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrbahnbreiten an ausgewählten Orten kurz einengen</li> <li>▪ Begegnungsverkehr verunmöglichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Lärm / Sicherheit 06</li> </ul>
Parkplätze physisch gestalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrieren, Schwellen oder Begrenzungseinrichtungen zur Verunmöglichung von Drifts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen (Eigentumsverhältnisse Parkplätze, bauliche und z.T. auch statische Gegebenheiten)</li> </ul>
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kampagnen verstärken (mit Stossrichtung «schlechtes Gewissen» bis hin zu «Verlierer-Image»)</li> <li>▪ Image verändern (ruhige Region)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahmen Lärm / Sicherheit 04 und 05</li> </ul>
Alternativen für Tuningszene anbieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anlässe auf Rennpisten, TCS-Center</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme Lärm / Sicherheit 05</li> </ul>

## 4.5. Öffentlicher Verkehr

### Ausgangssituation

Gemäss «Regionalem Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025» soll das Gebiet der Gemeinden Rüeggisberg, Riggisberg, Schwarzenburg, Guggisberg und Rüscheegg zusätzlich zum bestehenden ÖV-Angebot ab 19.00 Uhr mit einem On-Demand-Angebot erschlossen werden (Mo–Do 19.00 – 23.00 Uhr; Fr–Sa 19.00 – 01.00 Uhr; So und allg. Feiertage: kein Betrieb). Für dieses Angebot sollen zwei Kleinfahrzeuge eingesetzt werden. Gemäss Entscheid des Grossen Rates in der Frühlingssession 2026 wird dieses On-demand-Angebot als Versuchsbetrieb in der Periode 2027 – 2030 gestartet. Gemäss kantonalem Angebotsbeschluss 2027 – 2030 wird zudem die Linie 320 «Riggisberg – Thurnen» von Montag bis Freitag abends eine Stunde länger, d.h. bis 21 Uhr verkehren. Diese Massnahmen gelten als «Ausgangslage» für die Korridorstudie Gantrisch und werden somit nicht im Massnahmenkatalog aufgelistet.

Aufgrund von Bauarbeiten im Raum Bern werden voraussichtlich im Zeitraum 2030-2033 u.a. die Linien S4, S6 und S31 von Fahrplanänderungen betroffen sein. Dazu wird ein separates Baustellenkonzept für den öffentlichen Verkehr (S-Bahn und Busanschlüsse) erarbeitet werden. Die Erarbeitung dieses Konzepts ist ab Herbst 2026 vorgesehen. Die Massnahmen zum ÖV in der Korridorstudie sind hingegen primär langfristig ausgerichtet und werden in das Baustellenkonzept einfließen.

### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Beim ÖV bildet das Angebot an sich die erste grössere Massnahmengruppe. Dazu gehören das Liniennetz, Angebotsdichte, Betriebszeiten, aber auch Abstimmungen im Fahrplan zur Anschlussverbesserung. Mit Blick auf die Kapazitäten steht auch der Einsatz grösserer Fahrzeuge als mögliche Massnahme im Raum. Dazu kommen kommunikative Mittel, um die ÖV-Nutzung zu stärken.

**Tabelle 9: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld ÖV-Angebot (Bus)**

Massnahmen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Liniennetz anpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linienführungen anpassen</li> <li>▪ Linien teilen / Shuttles anbieten</li> <li>▪ Neue Linien einführen</li> <li>▪ Direkt-/Expressverbindungen einführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen</li> <li>⇒ Konzept Alltagsverkehr mit Massnahme ÖV 01</li> <li>⇒ Konzept Freizeitverkehr mit Massnahmen ÖV 03/04/05/06</li> </ul>
Taktveränderungen vornehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taktlücken schliessen</li> <li>▪ Takt verdichten</li> <li>▪ Takt durch die Überlagerung verschiedener Linien optimieren/verbessern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber integrieren in die Konzepte Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (ÖV 01 bis 06)</li> </ul>

Massnahmen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Betriebszeiten/-tage anpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebszeiten verlängern (z.B. am Abend)</li> <li>▪ Angebot Natur- und Sportbus/Schneebus an Werktagen anbieten (z.B. zu Ferienzeiten)</li> <li>▪ Mehr Kurse am Wochenende anbieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber integrieren in die Konzepte Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (ÖV 01 bis 06)</li> <li>▪ On-demand-Angebot gemäss Angebotsbeschluss weiterverfolgen (ÖV 02)</li> </ul>
Anschlüsse verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anschlüsse zwischen Bahn- und Buslinien optimieren</li> <li>▪ Anschlüsse zwischen Buslinien optimieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber integrieren in die Konzepte Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (ÖV 01 bis 06)</li> </ul>
Angebotsform anpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ On-demand-Angebote einführen</li> <li>▪ Schülertransporte neu organisieren</li> <li>▪ Wetterabhängige Angebote einführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ On-demand-Angebot gemäss Angebotsbeschluss weiterverfolgen (ÖV 02)</li> <li>▪ Schulverkehr weiterverfolgen ⇒ Massnahmen ÖV 07/08</li> </ul>
Fahrzeugeinsatz/Transportgefässe anpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Busse mit grösseren Kapazitäten einsetzen</li> <li>▪ hohe Anschaffungskosten</li> <li>▪ Zielkonflikt zur Elektrifizierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen</li> </ul>
Kommunikation optimieren/verstärken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informationen zum ÖV-Angebot verstärken (z.B. ergänzende Kurse)</li> <li>▪ Informationen zum ÖV-Angebot verbessern (in NPG-Homepage, oder eigene Seite)</li> <li>▪ Kampagnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme zur Kommunikation (Nachfragebeeinflussung 2V 04)</li> </ul>

Eine weitere Massnahmengruppe beim ÖV bezieht sich explizit auf Fragen der Tarifierung. Hier werden Massnahmen betrachtet, welche die Preise des ÖV aus Kundensicht gestalten.

**Tabelle 10: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld ÖV-Tarifierung**

Massnahmen	Erörterung	Folgerung
Tarife Naturpark-Poschi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ anderweitige Gegenfinanzierung finden =&gt; kostenloses Angebot?</li> <li>▪ Tarife zu Spitzenzeiten anpassen</li> <li>▪ in GA-Bereich einschliessen</li> <li>▪ Ticketkauf online ermöglichen / Einbezug in ÖV Schweiz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu späterem Zeitpunkt darauf zurückkommen, da RR infolge Motion 236-2025 mit Anpassungen beauftragt ist</li> <li>▪ Verweis auf Massnahme ÖV 06</li> </ul>
Tarife Gurnigel-Linie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einbezug in Verbundgebiet</li> <li>▪ Tarife zu Spitzenzeiten anpassen</li> <li>▪ kostenloses Angebot? siehe Busse Schwarzsee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu späterem Zeitpunkt darauf zurückkommen, da RR infolge Motion 236-2025 mit Anpassungen beauftragt ist</li> <li>▪ Verweis zu Massnahmen ÖV 03/04</li> </ul>
Kombiangebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kombination ÖV-Ticket mit Angeboten im Naturpark</li> <li>▪ Rundweg-Angebote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tarifliche Elemente vorerst nicht weiterverfolgen, da derzeit keine gesetzliche Grundlage vorhanden</li> <li>▪ Kommunikative Elemente weiterverfolgen, aber zusammenzuführen in Massnahme Besucherlenkung (Nachfragebeeinflussung 2V 02)</li> </ul>

Die zur Tarifierung umgekehrte Sicht der Kostenseite des ÖV-Angebots wird in der Massnahmengruppe der Finanzierung betrachtet. Hier geht es darum, wie allfällig veränderte resp. v.a. erweiterte oder zusätzliche ÖV-Angebote bezahlt werden können.

**Tabelle 11: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld ÖV-Finanzierung**

Massnahmen	Erörterung	Folgerung
Freizeitverkehrsangebote vom Kanton mitfinanzieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiteres Lobbying zur Mitfinanzierung</li> <li>▪ Kanton auf GMS V2.6 ansprechen («Im Freizeit- und Tourismusverkehr ... attraktive Lösungen im ÖV ... gezielt fördern»)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu späterem Zeitpunkt darauf zurückkommen, da RR infolge Motion 236-2025 mit Anpassungen beauftragt ist</li> </ul>
Sponsoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sponsorenkreis für Naturpark-Poschi erweitern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vorerst nicht weiterverfolgen, da erst abzuwarten ist, wie RR infolge Motion 236-2025 reagiert</li> </ul>
Querfinanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mittelverwendung für ÖV-Angebote aus anderen, v.a. vom Besucherverkehr stammenden Einnahmen, bspw. von der Parkraumbewirtschaftung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber abhängig von entsprechenden Massnahmen im Handlungsfeld MIV Parkierung (01/02)</li> </ul>

Nachfolgend werden die beiden **Konzepte** zum Alltagsverkehr und zum Freizeitverkehr beschrieben. Sie geben faktisch den Rahmen für die entsprechenden Massnahmen zum ÖV-Angebot vor.

### **Konzept Alltagsverkehr inkl. Schülerverkehr**

Das «Konzept Alltagsverkehr» stellt eine vollständige Anpassung des ÖV-Angebots in den Gemeinden Schwarzenburg, Guggisberg, Rüscheegg, Rüeggisberg sowie Riggisberg dar. Die nachfolgenden Linien werden durch das neue Konzept ersetzt:

- **Linie 322:** Riggisberg – Rüeggisberg – Hinterfultigen
- **Linie 611:** Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg
- **Linie 612:** Schwarzenburg – Guggisberg – Milken – Schwarzenburg
- **Linie 614:** Riffenmatt – Guggisberg – Hirschmatt – Riedacker
- **Linie 631:** Köniz – Niedermuhlern – Riggisberg

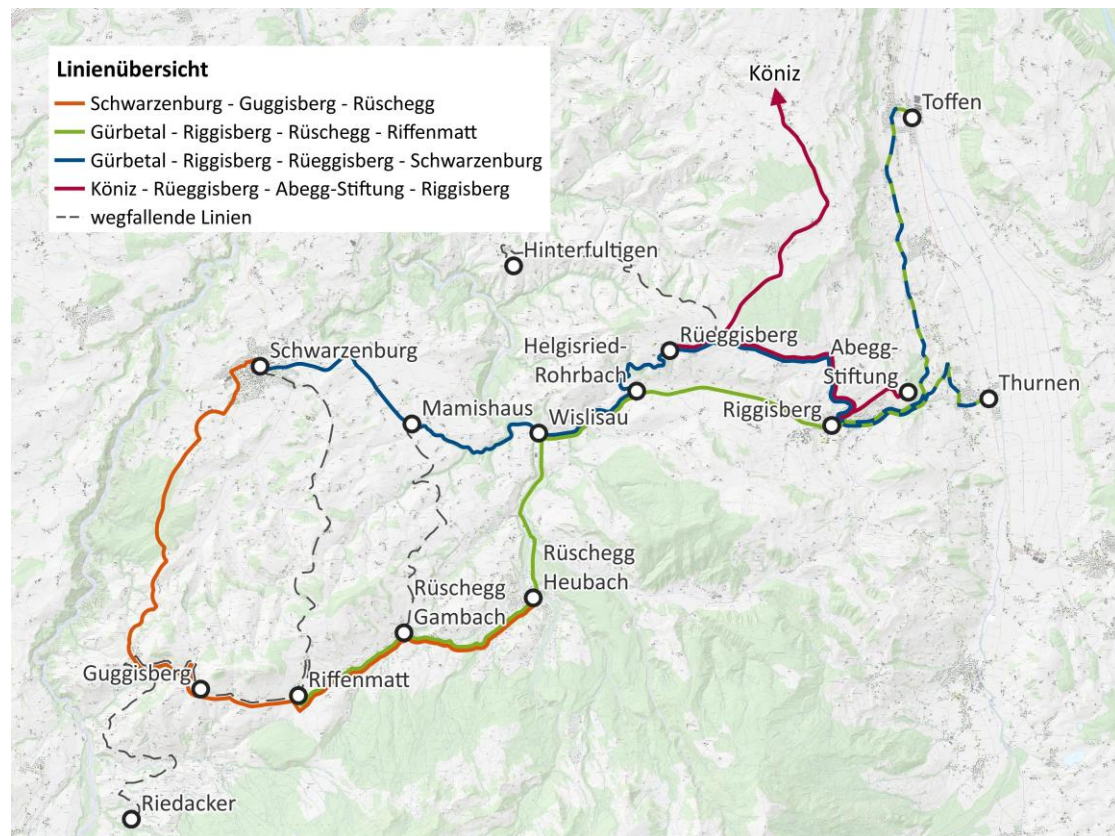
Auslöser für die Anpassungen sind die bislang schlechten Anschlüsse in Riggisberg (rund 20 Minuten Umsteigezeit) zwischen der Linie 611 sowie den Linien 320 bzw. 321, welche die Anbindung ins Gürbetal sicherstellen. Da gleichzeitig auch in Schwarzenburg die Anschlüsse zur S-Bahn weiterhin sichergestellt werden sollen, ist eine Verbesserung in Riggisberg nur mit neuen Linienführungen möglich. Im Zusammenhang mit dem regionalen Angebotskonzept wurde zudem in der Mitwirkung der Wunsch nach einer Erschliessung des Gebiets Bühlen in Riggisberg geäussert. Dieses Anliegen wird mit dem «Konzept Alltagsverkehr» ebenfalls aufgegriffen.

Bei einer Umsetzung vom «Konzept Alltagsverkehr» besteht das künftige Angebot aus den folgenden vier Linien, die in Abbildung 19 dargestellt sind:

- **Linie blau:** Schwarzenburg – Rüeggisberg – Riggisberg (– Gürbetal)
- **Linie orange:** Schwarzenburg – Guggisberg – Rüscheegg
- **Linie grün:** Riffenmatt – Rüscheegg – Riggisberg (– Gürbetal)
- **Linie rot:** Köniz – Niedermuhlern – Abegg-Stiftung – Riggisberg

Die Linien 322 und 614 werden aufgrund des sehr tiefen Kostendeckungsgrades eingestellt. Es gibt keine valable finanzierbare Lösung für den Betrieb als Linienverkehr. Eine Mitfinanzierung durch den Kanton ist nicht mehr gegeben.

**Abbildung 19: Linienübersicht des Konzepts Alltagsverkehr**



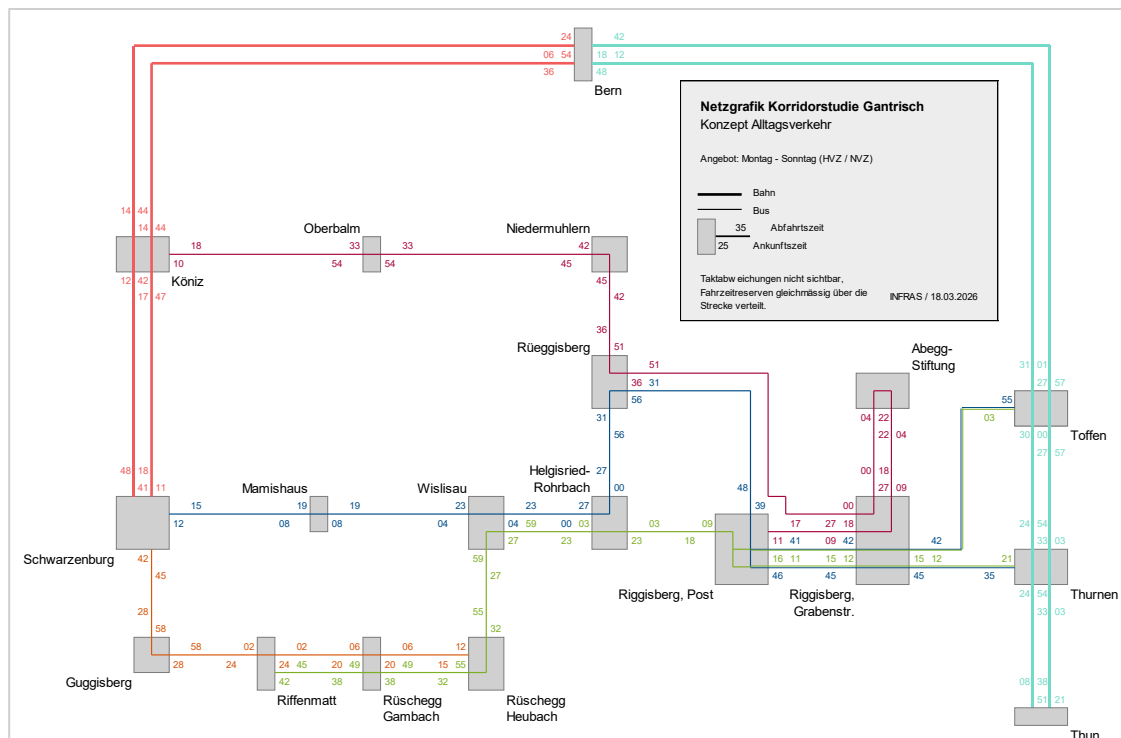
Grafik: INFRAS.

Im Grundsatz ist vorgesehen, dass die vier Linien jeweils stündlich verkehren. Auf der Linie rot verkehren, wie bereits heute auf der Linie 631, einzelne Zusatzkurse. Die Linien des neuen Konzepts sind so ausgerichtet, dass in Schwarzenburg, Thurnen, Toffen und Köniz jeweils schlanke Anschlüsse auf die Bahnangebote nach Bern und Thun bestehen. Darüber hinaus bestehen

zwischen den Buslinien ebenfalls verschiedene Anschlüsse. Damit wird die Vernetzung innerhalb der Region mit kürzeren Fahrzeiten gestärkt und in gewissen Korridoren entsteht ein ungefährer 30'-Takt. Folgende Busanschlüsse sind im Konzept vorgesehen, die genauen Fahrlagen sind der Abbildung 20 zu entnehmen:

- Riffenmatt – Wislisau | Wislisau – Schwarzenburg
- Köniz – Rüeggisberg | Rüeggisberg – Schwarzenburg
- Rüeggisberg – Helgisried-Rohrbach | Helgisried-Rohrbach – Gürbetal
- Abegg-Stiftung – Riggisberg | Riggisberg – Gürbetal

Abbildung 20: Netzgrafik Konzept Alltagsverkehr



Grafik: INFRAS.

Das neue Konzept enthält von Montag bis Freitag auf Basis der Anzahl Fahrplanstunden eine Abnahme des Angebots von rund 8%<sup>3</sup>. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Streichung der Linien 322 und 614 zurückzuführen. Am Wochenende wird das Angebot gegenüber heute ausgebaut, da bislang insbesondere auf den Linie 320, 321 und 611 ein reduzierter Fahrplan gefahren wird. Fahrzeugseitig werden die bisherigen Fahrzeuge der Linien 322 und 614 eingespart.

<sup>3</sup> Bei dieser Betrachtung berücksichtigt sind die heutigen Linien 320, 321, 322, 611, 612, 614 und 631 sowie die künftigen Linien blau, orange, grün und rot.

Auf den übrigen Linien wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, welches im Zusammenhang mit der Umstellung auf Elektrobusse steht. Grundsätzlich wurde die Umstellung auf Elektrobusse auch bereits beim Referenzzustand für die Berechnungen hinterlegt, allerdings führt das Konzept Alltagsverkehr aufgrund der effizienteren Umläufe zu einem darüberhinausgehenden Fahrzeugmehrbedarf von einem Fahrzeug (wie bereits oben erwähnt).

Durch den Wegfall der Linien 322 und 614 sowie der Abschnitte Schwarzenburg – Milken – Riffenmatt (612) sowie Mamishaus – Rüscheegg Gambach (611) werden am Morgen, über Mittag sowie am Nachmittag Mehrkosten für die Schülertransporte der Gemeinden entstehen.

**Tabelle 12: Wichtigste Vor- und Nachteile des Konzepts Alltagsverkehr**

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die bevölkerungsreicheren Ortskerne profitieren von zusätzlichen (Umsteige-)Verbindungen in die regionalen Zentren.</li> <li>▪ Die Reisezeiten nach Schwarzenburg, Köniz, Bern, Riggisberg, ins Gürbetal sowie nach Thun reduzieren sich teils deutlich (bis zu 30 Minuten schneller).</li> <li>▪ Die bislang langen Umsteigezeiten zwischen den Linien in Riggisberg entfallen und werden durch neue umsteigefreie Verbindungen ersetzt.</li> <li>▪ Das Wohngebiet Bühlen sowie die Abegg-Stiftung in Riggisberg werden neu ans ÖV-Netz angeschlossen.</li> <li>▪ Das Wochenendangebot ist künftig weitestgehend identisch zum Werktagsangebot.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzelne dünnbesiedelte Gebiete in den Gemeinden Schwarzenburg, Guggisberg, Rüscheegg und Rüggisberg verlieren ihre ÖV-Erschliessung.<sup>4</sup></li> <li>▪ Teilweise sind neue Lösungen mit Mehrkosten für den Schülerverkehr erforderlich.</li> <li>▪ Zwischen Schwarzenburg und Riggisberg entfallen Taktverdichtungen zur HVZ, die meisten Nachfragebeziehungen werden aber durch neue Angebote weiterhin abgedeckt.</li> <li>▪ Das Konzept lässt sich infolge diverser Abhängigkeiten nur als Gesamtpaket umsetzen.</li> </ul>

<sup>4</sup> Davon betroffen sind pro Werktag (Montag-Freitag) durchschnittlich 51 Einsteiger auf der Linie 322, 29 Einsteiger auf der Linie 611, 37 Einsteiger auf der Linie 612 (davon allerdings 29 Einsteiger beim Schulhaus Schwendi) und 28 Einsteiger auf der Linie 614.

Tabelle 13: Wichtigste Vor- und Nachteile des Konzepts Alltagsverkehr für die einzelnen Ortschaften

Gemeinde Ortschaft	Vorteile	Nachteile
<b>Schwarzenburg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzere Reisezeiten ins Gürbetal (-26 min) sowie nach Riggisberg (-10 min).</li> <li>▪ Umsteigefreie Verbindungen ins Gürbetal sowie zum Spital in Riggisberg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung für Milken (Schwarzenburg – Riffenmatt; 37 Einsteiger pro Tag<sup>5</sup>) sowie zwischen Mamishaus und Rüscheegg Gambach (29 Einsteiger pro Tag).</li> </ul>
Mamishaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzere Reisezeiten ins Gürbetal (-26 min), nach Thun (-18 min) sowie nach Riggisberg (-8 min).</li> <li>▪ Umsteigefreie Verbindungen nach Rüeggisberg, ins Gürbetal sowie zum Spital in Riggisberg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Mamishaus und Rüscheegg Gambach (29 Einsteiger pro Tag).</li> <li>▪ Rüscheegg nur noch mit Umstieg in Wislisau erreichbar.</li> </ul>
<b>Guggisberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Systematisches stündliches Angebot via Riedstätt</li> <li>▪ Neue stündliche Direktverbindung nach Rüscheegg (-23 min).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reisezeit nach Riggisberg (+20 min) wird noch unattraktiver.<sup>6</sup></li> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Kalchstätten und Riedacker (Streichung der Linie 614; 28 Einsteiger pro Tag).</li> </ul>
Riffenmatt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Systematisches stündliches Angebot via Guggisberg.</li> <li>▪ Neue stündliche umsteigefreie Verbindungen nach Riggisberg (-26 min) und ins Gürbetal (-43 min).</li> <li>▪ Kürzere Reisezeiten nach Thun (-20 min).</li> <li>▪ Neue umsteigefreie Verbindungen nach Rüscheegg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle Riffenmatt, Schwendi (Schülerverkehr) wird nicht mehr bedient.</li> <li>▪ Leicht längere Fahrzeiten (+4 min) nach Schwarzenburg, da alle Fahrten via Guggisberg.</li> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Riffenmatt und Schwarzenburg (via Milken; 37 Einsteiger pro Tag<sup>7</sup>).</li> </ul>
<b>Rüscheegg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stündliche Direktverbindungen via Guggisberg nach Schwarzenburg (+7 min) und stündliche Umsteigeverbindungen via Wislisau nach Schwarzenburg (-3 min) ergänzen sich zum durchgehenden Halbstundentakt.</li> <li>▪ Kürzere Reisezeiten ins Gürbetal und nach Thun (-18 min) sowie nach Bern<sup>8</sup> (-10 min).</li> <li>▪ Umsteigefreie Verbindungen ins Gürbetal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Mamishaus und Rüscheegg Gambach (29 Einsteiger pro Tag).</li> <li>▪ Umsteigefreie Verbindungen nach Schwarzenburg ganztags nur noch stündlich und mit leicht längerer Fahrzeit.</li> </ul>
<b>Rüeggisberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stündlich umsteigefreie Verbindungen ins Gürbetal, ergänzt um stündliche Umsteigeverbindungen via Helgisried-Rohrbach ergeben einen ungefähren Halbstundentakt.</li> <li>▪ Kürzere Reisezeiten ins Gürbetal und nach Thun (-11 min) sowie nach Schwarzenburg (-34 min).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Rüeggisberg und Hinterfultigen (Streichung der Linie 322; 51 Einsteiger pro Tag).</li> <li>▪ Mehrkosten für Schülertransporte.</li> </ul>

<sup>5</sup> davon allerdings 29 Einsteiger beim Schulhaus Schwendi

<sup>6</sup> Mit dem Auto beträgt die Fahrzeit ca. 17 Minuten. Damit sind bereits die heutigen 50 Minuten Fahrzeit mit dem ÖV sehr unattraktiv und wohl kaum genutzt.

<sup>7</sup> davon allerdings 29 Einsteiger beim Schulhaus Schwendi

<sup>8</sup> Die schnellsten Verbindungen nach Bern führen neu durchs Gürbetal.

Gemeinde Ortschaft	Vorteile	Nachteile
Helgisried- Rohrbach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzere Reisezeiten ins Gürbetal, nach Thun und Bern (-19 min), nach Schwarzenburg (-15min) sowie nach Köniz (-12 min).</li> <li>▪ Halbstündlich umsteigefreie Verbindungen ins Gürbetal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>
Hinterfultigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine ÖV-Erschliessung zwischen Rüeggisberg und Hinterfultigen (Streichung der Linie 322; 51 Einsteiger pro Tag).</li> </ul>
<b>Riggisberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchgehender Halbstundentakt am Wochenende ins Gürbetal.</li> <li>▪ Kürzere Reisezeiten nach Schwarzenburg (-10 min).</li> <li>▪ Neue Erschliessung des Gebiets Bühlen mit stündlichen Direktverbindungen nach Köniz sowie stündlichen Umsteigeverbindungen ins Gürbetal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>
<b>Niedermuhlern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzere Reisezeiten nach Schwarzenburg (-26 min).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>

Unabhängig vom neuen Konzept soll eine Verbesserung der Erschliessung in Riggisberg mit zusätzlichen Haltestellen geprüft werden. Im Vordergrund stehen folgende drei Standorte:

- **Längenbergstrasse** (auf Höhe Einmündung Bühlenstrasse) zwischen den Haltestellen Spital und Post
- **Schwarzenburgstrasse** (auf Höhe Einmündung Feldweg zum Schloss) zwischen den Haltestellen Otzenbach und Post
- **Grabenstrasse** (auf Höhe Einmündung Werner Abeggstrasse) zwischen den Haltestellen Post und Graben. Dieser Haltestelle kommt bei der Umsetzung des «Konzept Alltagsverkehr» eine besondere Bedeutung zu, da hier der Anschluss zwischen Gürbetal und der Abegg-Stiftung sichergestellt wird.

Wie in den Vor- und Nachteilen aufgeführt, verlieren einige dünn besiedelte Gebiete ihre ÖV-Erschliessung. Entsprechende Angebotslücken könnten mit gezielter Stärkung der Hauptlinien (zusätzliche Zubringerangebote) und durch einen schrittweisen Ausbau des On-Demand-Angebots minimiert werden.

Derzeit werden im Furttal (Kt. ZH/AG) sowie in der Ostschweiz (Kt. SG/AR/AI) zwei Pilotversuche für On-Demand-Angebote mit automatisierten Fahrzeugen aufgegleist. Sofern die Pilotversuche erfolgreich verlaufen, ist eine Ausdehnung auf die nicht mehr erschlossenen Gebiete im Gantrisch denkbar. Damit könnte langfristig die Einführung des On-Demand-Angebots deutlich kostengünstiger werden.

### **Konzept Freizeitverkehr**

Eine zentrale Idee hinter dem Konzept Freizeitverkehr ist, dank einer stärkeren Ausrichtung des Angebots auf nachfragestarke Tage, mit ähnlichen Mitteln, ein attraktiveres Angebot auf den Gurnigel zu schaffen.

#### Gurnigel-Linien

Einerseits soll aus dem Gürbetal bis auf den Gurnigel eine Direktverbindung angeboten werden. Dazu ist eine Verlängerung von Kursen zwischen Toffen/Thurnen und Riggisberg bis auf den Gurnigel vorgesehen. Andererseits soll zwischen Zollhaus (oder allenfalls Plaffeien) und Gurnigel ein neues ÖV-Angebot, abgestimmt auf die Anschlüsse aus Fribourg, eingeführt werden. Eine Fokussierung auf nachfragestarke Betriebstage, zugunsten von zusätzlichen Kurspaaren pro Tag ggü. heute (Linie 323), soll stattfinden. D.h. es gibt keinen ganzjährigen Betrieb mehr. Nachfrageschwache Tage entfallen.

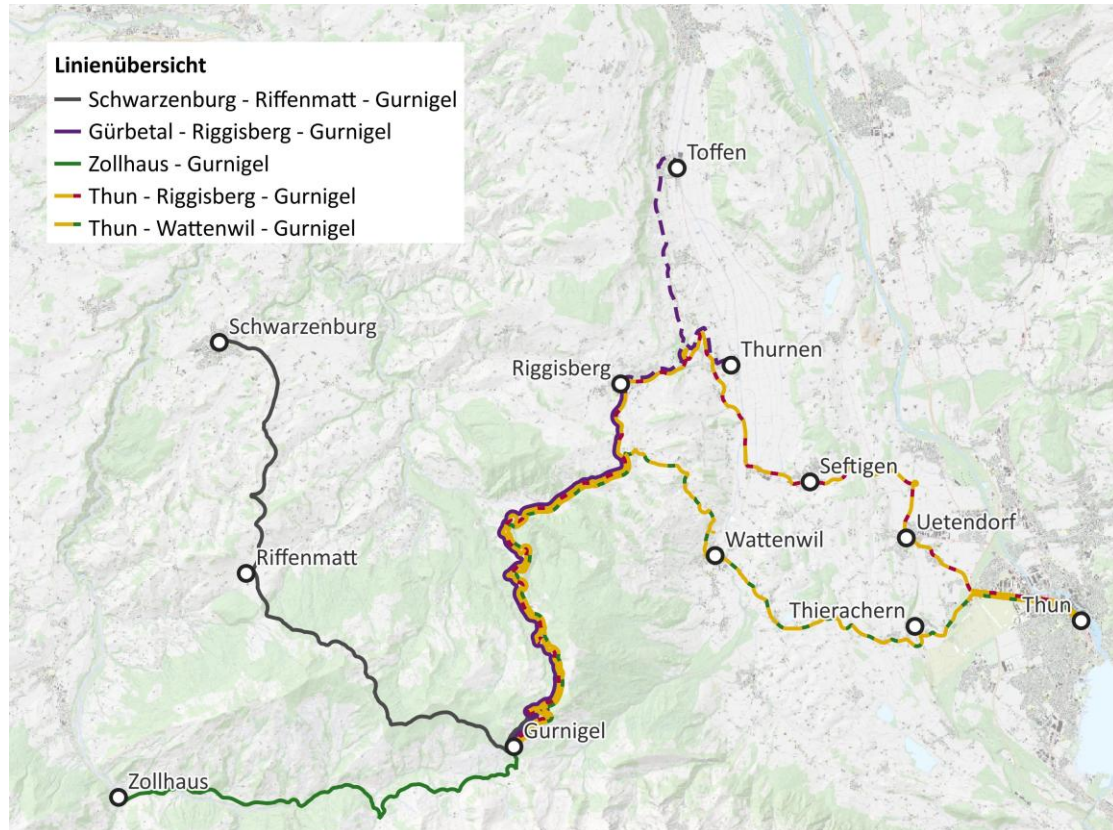
#### Mögliche Anpassung ohne neue Gurnigel-Linien

Sollten die «Gurnigel-Linien» nicht umgesetzt werden, ist es denkbar, eine Direktverbindung zwischen Thun und Gurnigel einzuführen. Ein solches Angebot trifft vor allem die Bedürfnisse von Familien und Ausflüglern. Als Linienführung kommt eine Strecke via Wattenwil in Frage. Denkbar ist auch eine Linienführung via Uetendorf, Seftigen, Thurnen und Riggisberg. In Kombination mit den vorgeschlagenen Anpassungen an der Linie 323 (s. oben) würde die Direktverbindung zu einem Überangebot führen.

#### Mögliche Anpassungen ohne «Konzept Alltagsverkehr»

Sollte das «Konzept Alltagsverkehr» nicht umgesetzt werden, ist als Optimierung eine Integration der Naturpark-Linie 615/616 in die Linie 612 Schwarzenburg – Guggisberg – Milken – Schwarzenburg möglich. Damit können bei vergleichbaren Kosten wie heute, zusätzliche Verbindungen angeboten werden.

Abbildung 21: Linienübersicht des Konzepts Freizeitverkehr



Grafik: INFRAS.

## 4.6. Velo-/Fussverkehr

### Ausgangssituation

Bereits behördenverbindlich festgelegte Massnahmen werden nicht erneut im Massnahmenkatalog aufgelistet. Es handelt sich dabei um Massnahmen, welche bereits im RGSK 2025, im Investitionsrahmenkredit Strasse 2022-2025 bzw. 2026-2029 oder im Strassennetzplan 2022-2037 sowie im Kantonalen Velowegnetzplan vom Kanton Freiburg oder in der Regionalen Velonetzung (RVNP) enthalten sind:

- RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.09 und Investitionsrahmenkredit: Velosicherheit Rümli Riggisberg, Umsetzung 2032-2035
- RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.09: Radweg Gürbetal, Umsetzung 2032-2035
- RGSK Massnahme BM.FVV-03.24 und Strassennetzplan: Köniz, Veloverbindung Schliern - Oberscherli, Muhlernstrasse; Abschnitt Schliern – Oberscherli, Umsetzung bis 2031
- RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.03.26: Köniz, Veloverbindung Sensemattstrasse, Abschnitt Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse - Thörishaus, Freiburgstrasse, Umsetzung nach 2035
- RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.03.27: Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahngleise nach Schwarzenburg, Abschnitt Niederscherli – Mittelhäusern, Umsetzung 2032-2035
- RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.03.38: Köniz, Schwarzenburg, Veloverbindung Mittelhäusern – Schwarzenburg, Umsetzung nach 2035
- Investitionsrahmenkredit: Schwarzenburg Radstreifen Häusere – Hoehe
- Kanton Freiburg: Plaffeien-Zollhaus

Gerade im Veloverkehr sind diese Planungen zwingende Voraussetzung für weitere Massnahmen, wie sie hier im Rahmen der Korridorstudie vorgestellt werden. Ohne diese grundsätzlichen Massnahmen können die hier in der Korridorstudie zusätzlich erstellten Massnahmen nicht ihre volle Wirkung entfalten.

### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Beim Veloverkehr werden die Massnahmen zwischen Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (der Besucherinnen und Besucher vom NPG) differenziert. Darin kann es dann unterschiedliche Massnahmentypen geben, wobei der Fokus auf der Infrastruktur liegt.

Dezierte Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zum Fussverkehr sind beim Strassennetz/MIV enthalten.

Tabelle 14: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld Velo-Alltagsverkehr

Massnahmen/Ideen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Velowege einrichten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternativverbindungen abseits der Kantonsstrassen signalisieren: Beispiele Riggisberg-Muriboden-Rohrbach, Riggisberg-Grabenstrasse, Schwarzenburg-Wahlern-Steinenbrünnen-Aekenmatt</li> <li>▪ Schwachstellen beheben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Velo 02</li> <li>▪ sonst: RVNP</li> </ul>
Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mehr Kapazitäten an aufkommensstarken Zielpunkten</li> <li>▪ mehr Kapazitäten an Umsteigepunkten auf ÖV</li> <li>▪ Ladestationen E-Bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen im Rahmen Handlungsfeld Kombinierte Mobilität (01/02)</li> </ul>
Veloverleihsystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Evtl RGSK Massnahme BM.FVV-Ü.01.32: Regionales Veloverleihsystem, Umsetzung bis 2031; Ausweitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ als fakultative Massnahme weiterverfolgen (d.h. eine allfällige Umsetzung den potenziellen Akteuren überlassen) ⇒ Massnahme Velo 03</li> </ul>
Sofortmassnahmen, Velostreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrere Abschnitte mit Bedarf nach Sofortmassnahmen.</li> <li>▪ Teilweise behördenverbindliche Massnahmen auf den Abschnitten geplant, aber langfristig.</li> <li>▪ Mögliche Abschnitte sind: Alte Grabenstrasse zwischen Thurnen und Riggisberg, Velomassnahmen Köniz-Schwarzenburg (Velostreifen bergwärts), Schwarzenburg-Brüllen Sofortmassnahmen bei Unfallschwerpunkt Lindenbachgraben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber integriert in Massnahme MIV Netz 01</li> <li>▪ in Koordination mit laufenden/geplanten Massnahmen im Rahmen Investitionsrahmenkredit Strasse</li> </ul>

Tabelle 15: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld Velo-Freizeitverkehr (NPG)

Massnahmen/Ideen	Erörterung/Beschrieb	Folgerung
Velowege einrichten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schwachstellen beheben</li> <li>▪ Alternativverbindungen promoten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Velo 02</li> <li>▪ sonst: RVNP</li> <li>▪ Alternativverbindungen: mit Vorbehalt weiterverfolgen ⇒ Massnahme Velo 01</li> </ul>
Veloverleihangebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veloverleihangebot ausweiten, entweder als vollständig ausgebautes Veloverleihsystem oder als Veloverleihangebot bei den Velohändlern</li> <li>▪ Lastenräder vermieten (mit touristischen Routen resp. idealerweise für one-way-Angebote): Ein Ring mit einfachem Zugang. =&gt; Tourismus fördern, der kein Auto braucht oder wo man am Rand des Parks parkieren kann</li> <li>▪ wenn die Velonutzung in der Region erhöht wird (ob touristisch oder Alltag), ist das gut fürs Velo. -&gt; Jedes Velo ist eine Massnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ als fakultative Massnahme weiterverfolgen (d.h. eine allfällige Umsetzung den potenziellen Akteuren überlassen) ⇒ Massnahme Velo 03</li> </ul>
Mountainbike-Routen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besser erreichbare Mountainbike-Routen ab Bern</li> <li>▪ Möglichkeiten für unterschiedliche Niveaus schaffen</li> <li>▪ Im Kanton Fribourg ist die Mountain-Bike Netzplanung aufgegleist. Hier sind allerdings noch keine Massnahmen spruchreif.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme Velo 04</li> </ul>
Velowandern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Velowandern ist im Perimeter des Naturparks gut ausgebaut.</li> <li>▪ Im Kanton Fribourg ist die Revision des Velowandernetzes aufgegleist. Hier bestehen mehrere Ideen. Beispielsweise soll die Verbindung Plaffeien – Schwarzsee in das Velowandernetz aufgenommen werden. Auch ist beabsichtigt, die Route 62 bei Plaffeien mit der Route 299 Herzschlaufe Sense (Weiler «Berg» der Gemeinde Brünisried) zu verbinden. Zudem bestehen weitere Ideen, die Route bis Sangernboden aufzunehmen, um allenfalls eine Schlaufe über den Gurnigelpass anzubieten (benötigt Koordination mit dem Kanton Bern). Diese Massnahmen werden erarbeitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration in Massnahme Velo 04</li> </ul>
Erschliessung im Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sense Ruchmühle besser erschliessen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht weiterverfolgen</li> </ul>
Fusswegenetz verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lücken im Fusswegenetz schliessen</li> <li>▪ Schwachstellen beseitigen</li> <li>▪ Sicherheitsdefizite abstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber auf Massnahmen in anderen Handlungsfeldern verweisen (MIV Netz u. Strecken 01 / komb. Mobilität 01)</li> </ul>

## 4.7. Kombinierte Mobilität

### Ausgangssituation

Zur kombinierten Mobilität wird sich die Ausgangssituation zumindest bei den Verkehrsdrehscheiben verändern:

- Für Toffen plant die BLS bereits einen grösseren Umbau des Bahnhofs (Vorstudie), dabei konnte die Gemeinde ihre Vorstellungen zur Gestaltung des Bahnhofplatzes einbringen.
- Für Thurnen liegen seit längerer Zeit konkrete Umbaupläne seitens BLS vor, 2023 wurde die Pläne öffentlich aufgelegt. Da Einsprachen vorliegen, ist die Umsetzung derzeit noch offen (die Einsprachen beziehen sich auf das von der BLS mit dem Bahnhofsumbau verknüpfte Umbauvorhaben einer Kreuzungs- und Abstellanlage).
- Zum Bahnhof Schwarzenburg führt die BLS im Frühling 2026 eine Kundenbefragung zum Verbesserungspotenzial durch. Es ist davon auszugehen, dass dann auch dort Veränderungen geplant werden.

### Auslegeordnung an denkbaren Massnahmen

Die kombinierte Mobilität stellt eine eigene Gruppe zur Massnahmendiskussion dar. Hier geht es in erster Linie um die sogenannten Verkehrsdrehscheiben, also um die Schnittstellen zwischen einzelnen Verkehrsmitteln oder innerhalb einzelner Modi. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie die Mitnahme von Velos in den Buslinien für den Freizeitverkehr verbessert werden kann.

**Tabelle 16: Auslegeordnung an Massnahmen im Handlungsfeld Kombinierte Mobilität**

Massnahmen	Erörterung	Folgerung
Park+Ride	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkplätze zum Umstieg auf ÖV oder extra einzurichtende Shuttle</li> <li>▪ idealerweise an den Zufahrtsachsen, noch besser in unmittelbarer Nähe der Verkehrsdrehscheiben (wo ein entsprechendes ÖV-Angebot zur Abnahme der Bahnnachfrage besteht resp. einzurichten ist)</li> <li>▪ Beschilderung und Hinweistafeln, in Kombination mit Belegungsanzeigen für die höher gelegenen Parkplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ im Freizeitverkehr nicht weiterverfolgen, da kontraproduktiv (die Besucherinnen und Besucher sollen bereits für den Hauptweg animiert werden, den ÖV zu benutzen)</li> <li>▪ im Alltagsverkehr mit beschränkter Anzahl Stellplätze weiterverfolgen (Bestandteil Massnahme VDS)</li> <li>▪ Thema Beschilderung: integrieren bei Parkierung mit Massnahme 03</li> </ul>
Bike+Ride / Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstellkapazitäten erhöhen</li> <li>▪ Attraktivität der Anlagen erhöhen (Bedachung, Beleuchtung, Zugänglichkeit, Bequemlichkeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen, aber zusammenführen mit Massnahme 1 (d.h. im Rahmen der VDS umsetzen)</li> </ul>
Standortanpassungen VDS	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standortwahl vertiefen</li> <li>▪ bauliche Anpassungen (zur Verbesserung Umsteigevorgänge)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme komb. Mob. 01</li> </ul>
Velomitnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapazitäten (auf nachfragestarken Linien) verbessern</li> <li>▪ eigene Shuttle anbieten (siehe Beispiel Thun)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ weiterverfolgen ⇒ Massnahme komb. Mob. 02</li> </ul>

## 5. Synthese

### 5.1. Gesamtkonzept verkehrliche Erschliessung Gantrisch

Die verkehrliche Situation in der Region Gantrisch ist durch spezifische Bedürfnisse zweier, sehr verschiedener Segmente gekennzeichnet. Einerseits gilt es, den Alltagsverkehr der hier wohnenden und beschäftigten Bevölkerung sicherzustellen. Andererseits sind mit dem Freizeitverkehr der Besucherinnen und Besucher des Naturparks ganz eigene Herausforderungen verbunden. Die räumlichen, siedlungsstrukturellen und topografischen Rahmenbedingungen üben einen starken Einfluss auf die Möglichkeiten zur verkehrlichen Erschliessung aus.

Vor diesem Hintergrund lassen sich keine pauschalen Lösungen oder Strategien ableiten. Vermutlich simple Stossrichtungen wie bspw. die Verlagerung des Verkehrs vom MIV in den ÖV helfen hier (allein) nicht weiter. Vielmehr sind es einzelne Puzzlesteine, mit denen sich spezifische Schwachstellen beseitigen oder minimieren lassen, die aber zusammengenommen ein Gesamtkonzept zur verbesserten Erschliessung der Region ergeben. Zentrale Hebel eines solchen Gesamtkonzepts sind:

- **Verbesserung des ÖV-Angebots** zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV als Beitrag zur Problemminderung im MIV.
- **Optimierung der Angebote zum Veloverkehr** zur Verbesserung der Erreichbarkeit und als (kleiner) Beitrag zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV zur Problemminderung im MIV.
- **Dezierte Minderung der Problembereiche beim MIV**, um die Lärmbelastigungen zu reduzieren und um die Situation rund um das Parkieren an den Erholungsschwerpunkten zu verbessern.

Voraussetzung ist die Umsetzung bereits bestehender Planungen, insbesondere zur Schliessung von Lücken im Velonetz und zur Behebung punktueller lokaler Probleme im Strassenverkehr.

### Verbesserung des ÖV-Angebots

- ⇒ Erreichbarkeit
- ⇒ Verlagerung
- ⇒ Problemminderung  
Lärm / Parkierung

- Verbesserung des ÖV-Angebots im Alltagsverkehr, um insbesondere die Verbindungen zwischen den ländlichen Räumen mit den Regionalzentren und den benachbarten Agglomerationen zu vereinfachen. Neben angepassten, direkteren Linienführungen ist hier die Abstimmung der Umsteigebeziehungen ein zentraler Baustein des «Konzepts Alltagsverkehr». Ergänzt wird dies mit einem On-Demand-Angebot gemäss neuestem Angebotsbeschluss.
- Verbesserung des ÖV-Angebots im Freizeitverkehr, mit dem Ziel, einen Teil der Nachfrage vom MIV in den ÖV zu bringen, damit sich allenfalls die aus dem Freizeitverkehr im MIV resultierenden Problemlagen verringern (Parkierungsdruck, Lärmthematik, Verkehrssicherheit). Dieses Ziel ist im Freizeitverkehr aber sehr ambitioniert. Hier bestehen Zielkonflikte aus den (gesetzlich stark eingeschränkten) Möglichkeiten zur Angebotsgestaltung und der tatsächlich zur Problemminderung notwendigen Kapazität; allenfalls eröffnen sich hier mit dem jüngsten Beschluss des Grossen Rates zur Mitfinanzierung von Buslinien für Tourismus und Freizeit neue Möglichkeiten. Das «Konzept Freizeitverkehr» zeigt bereits Verbesserungen im heute bestehenden Rahmen auf, kommunikative Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung unterstützen zusätzlich.
- Zur Verbesserung des ÖV-Angebots gehört auch die Einrichtung attraktiver Verkehrsdrehscheiben im Rahmen der Kombinierten Mobilität. Damit werden Umsteigevorgänge innerhalb des ÖV verbessert, aber vor allem auch kombinierte Wege Velo – ÖV gefördert. Die Unterstützung kombinierter Wege MIV – ÖV steht zwar nicht im Vordergrund, kann aber gerade hier im ländlichen Raum einen Teil des Alltagsverkehrs zu und von den Agglomerationen dazu animieren, für den «Hauptlauf» die S-Bahn zu benutzen. Die Verkehrsdrehscheiben kommen sowohl dem Alltags- wie auch dem Freizeitverkehr zugute und bilden somit einen integralen Bestandteil des Gesamtkonzepts zur verkehrlichen Erschliessung.

### Optimierung Veloverkehrsangebote

- ⇒ Erreichbarkeit
- ⇒ Verlagerung
- ⇒ Problemminderung  
Lärm / Parkierung

- Der Veloverkehr soll v.a. durch signifikante Verbesserungen im Velonetz gefördert werden. Dazu bestehen bereits entsprechende Planungen. Diese sind konsequent umzusetzen. Die Signalisierung alternativer Verbindungen unterstützt hierbei.
- Zur Optimierung der Angebote im Veloverkehr tragen dann noch die Massnahmen zur kombinierten Mobilität bei. Attraktive und ausreichende Abstellmöglichkeiten an den Verkehrsdrehscheiben unterstützen hier den Alltagsverkehr. Mit verbesserten Mitnahmemöglichkeiten insbesondere auf den Buslinien zu den Erholungsschwerpunkten soll im Freizeitverkehr der Umstieg auf den ÖV unterstützt werden.
- Die Abstimmung der Mountain-Bike-Routen im NPG auf das ÖV-Angebot ist dann ein weiterer Puzzlestein zur Förderung des ÖV, aber allenfalls auch zur Lenkung Besucherinnen und Besucher.

### Problemminderung beim MIV

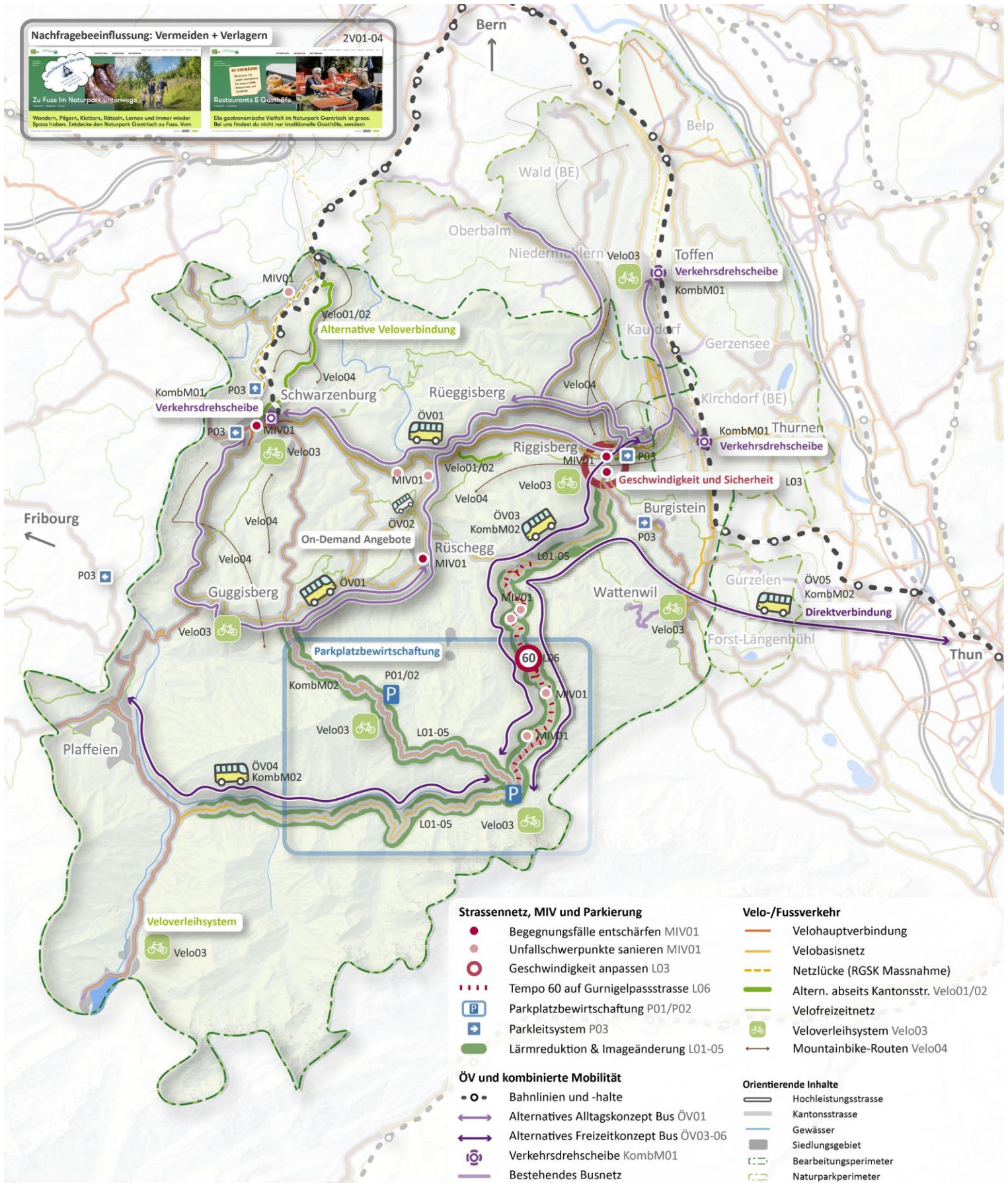
- ⇒ Lärmreduktion
- ⇒ Parkierung
- ⇒ Verlagerung

- Im Gesamtkonzept kann über mit der Parkplatzbewirtschaftung auch im MIV ein Beitrag zur Verlagerung geleistet werden. Allerdings sind hier die Erwartungen nicht zu hoch anzusetzen. Höher sind aber die Möglichkeiten zur Ordnung der heutigen Parkierungssituation.
- Ein ganz eigenes Thema ist die Lärmproblematik. Dieser kann «nur» mit gezielten Massnahmen begegnet werden. Dazu sind im eigens dafür aufgestellten Handlungsfeld Lärm und Sicherheit diverse Massnahmen formuliert worden.

## 5.2. Massnahmen

Nach der Diskussion der in Frage kommenden Massnahmen und deren Vertiefung resultiert eine Liste mit insgesamt 27 konkreten Massnahmen:

		hohe Priorität	mittlere Prio	niedrige Prio
<b>Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern (2V)</b>				
2V 01	Lenkung Besucherinnen und Besucher auf Schwachlastzeiten		●	
2V 02	Lenkung Besucherinnen und Besucher auf andere Ziele im NPG		●	
2V 03	Nudging zur Lenkung Besucherinnen und Besucher		●	
2V 04	Kommunikation des ÖV-Angebots verstärken	●		
<b>Massnahmen zum Motorisierten Individualverkehr</b>				
Netz und Strecken 01	Kritische Begegnungsfälle entschärfen			●
Parkierung 01	Konzept Parkplatzbewirtschaftung		●	
Parkierung 02	Flexibilisierung der Parkgebühren		●	
Parkierung 03	Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch			●
Lärm und Sicherheit 01	Enforcement: Polizeipräsenz erhöhen	●		
Lärm und Sicherheit 02	Enforcement: Lärmessgeräte ( <i>mit Vorbehalt, allenf. Verzicht</i> )		○	
Lärm und Sicherheit 03	Geschwindigkeit anpassen im Bereich der Siedlungsränder		●	
Lärm und Sicherheit 04	Kampagne zur Lärmreduktion	●		
Lärm und Sicherheit 05	Kampagne zur Imageänderung	●		
Lärm und Sicherheit 06	Geschwindigkeit anpassen Gurnigelpassstrasse	●		
<b>Massnahmen zum Öffentlichen Verkehr</b>				
ÖV-Angebot 01	Konzept Alltagsverkehr (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)	●		
ÖV-Angebot 02	Ergänzung Konzept Alltagsverkehr: On-Demand-Angebote		●	
ÖV-Angebot 03	Gurnigel-Linie (ab Riggisberg)	●		
ÖV-Angebot 04	Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)	●		
ÖV-Angebot 05	Direktverbindung Thun – Gurnigel (Freizeitverkehr) (bei NICHT-Umsetzung des Konzepts Alltagsverkehr)		●	
ÖV-Angebot 06	Verdichtung Naturpark-Linie 615/616 (bei NICHT-Umsetzung des Konzepts Alltagsverkehr)		●	
ÖV-Angebot 07	Schülertransporte (Linie 322)	●		
ÖV-Angebot 08	Schülertransporte (Linie 614)	●		
<b>Massnahmen zum Velo- und Fussverkehr</b>				
Veloverkehr 01	Promotion von Alternativverbindungen		●	
Veloverkehr 02	Signalisation von Alternativverbindungen		●	
Veloverkehr 03	Veloverleihangebot im NPG			●
Veloverkehr 04	Mountainbike-Routen und Velowandern		●	
Fussverkehr 01	Fusswegenetz und Sicherheit zu Fuss Gehender			●
<b>Massnahmen zur Kombinierten Mobilität</b>				
Komb. Mobilität 01	Verkehrsdrehscheiben		●	
Komb. Mobilität 02	Mitnahme Velo im ÖV		●	



### 5.3. Nächste Schritte

Die nächsten Schritte resultieren aus den Prioritäten für die einzelnen Massnahmen. Diese sind von der Dringlichkeit der mit den Massnahmen verbundenen Schwachstellen abgeleitet. Kurzfristig stehen folgende Massnahmen und entsprechende Schritte im Vordergrund:

#### **Lärm- und Sicherheitsthematik unmittelbar angehen (anknüpfend an laufenden Prozess vom Runden Tisch)**

Lärm und Sicherheit 01: Enforcement Polizeipräsenz erhöhen → Gemeinden mit KAPO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegen der Brennpunkte</li> <li>▪ Einsatzplanung</li> </ul>
Lärm und Sicherheit 06: T60 Gurnigelpassstrasse → OIK II und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung Geschwindigkeitsgutachten</li> <li>▪ Erarbeitung Umsetzungsprojekt</li> <li>▪ Genehmigung und Monitoring</li> </ul>
Lärm und Sicherheit 04 und 05: Kampagnen und Image → NPG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzepte erstellen</li> <li>▪ Aufwand und Umsetzung konkretisieren</li> <li>▪</li> </ul>

#### **ÖV-Angebot verbessern**

ÖV 01: Konzept Alltagsverkehr → RKBM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergebnisse Mitwirkung abwarten</li> <li>▪ allenfalls Anpassung</li> <li>▪ Aufnahme und Prüfung im RAK 2031-2034</li> </ul>
ÖV 03/04: Gurnigel-Linie → RKBM / Kanton Freiburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klärung Finanzierbarkeit</li> <li>▪ Umsetzung konkretisieren</li> </ul>
ÖV 07/08: Linien 322/614 (Schülertransporte) → Gemeinden mit RKBM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klärung Schülertransportsystem</li> <li>▪ Finanzierung sicherstellen</li> <li>▪ Detailplanung und Betriebskonzepte</li> </ul>
2V 04: Kommunikation ÖV-Angebot → NPG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzept erstellen</li> <li>▪ Aufwand und Umsetzung konkretisieren</li> <li>▪ Homepage anpassen</li> </ul>

Im Anschluss ist die Behandlung der einzelnen Massnahmen teilweise auch abhängig, wie sich zwischenzeitlich gewisse Rahmenbedingungen verändern (bspw. Finanzierung ÖV, Umsetzung On-Demand-Angebot, Klärung Schülertransporte, Nachfrageentwicklung etc.). Aus heutiger Sicht könnte die Reihenfolge wie folgt aussehen:

ÖV 05: Direktverbindung Thun - Gurnigel	→ RVK 5 mit RKBM
ÖV 06: Naturpark-Linie 615/616	→ RKBM mit NPG (und allenf. AÖV)
Parkierung 01: Konzept Parkplatzbewirtschaftung	→ Gemeinden / Verein Gantrisch Parking
2V 01/02/03: Besucherlenkung	→ NPG
Kombinierte Mobilität 01: VDS	→ RKBM mit Gemeinden und BLS
Veloverkehr 02: Signalisation Alternativverbindungen	→ Gemeinden

## **Annex**

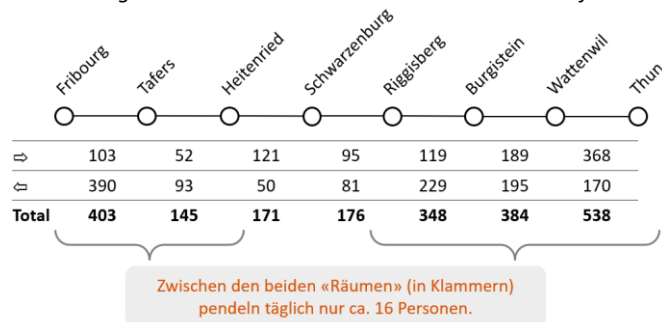
Massnahmenblätter siehe gesonderte Beilage (Massnahmenband)

## Weitere geprüfte Anpassungen zum ÖV-Angebot

### Neue Direktverbindung Fribourg – Schwarzenburg – Thun (Alltagsverkehr)

Neue Direktverbindung zwischen Fribourg, Tafers, Heitenried, Schwarzenburg, Riggisberg, Burgistein, Wattenwil und Thun, Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten.

Auswertung Pendlerdaten – Pendlerinnen und Pendler auf den «Querschnitten» im Korridor Fribourg – Thun



*Lesehilfe: Im «Querschnitt» Heitenried – Schwarzenburg sind werktags 171 Pendlerinnen und Pendler unterwegs (gesamtmodale Betrachtung).*

#### Vorteile

- Umsteigefreie Verbindung zwischen Thun – Riggisberg – Schwarzenburg – Freiburg
- Kürzere Reisezeiten bei einer direkten/express Linienführung

#### Nachteile

- Geringes Pendlerpotenzial (täglich pendeln nur ca. 16 Personen zwischen dem Raum «Fribourg/Tafers/Heitenried» und dem Raum «Riggisberg/Burgistein/Wattenwil/Thun»)
- Konkurrenzierung Bahn bei direkter/express Linienführung
- Fehlende Synergien zum bestehenden Angebot

=> Wird nicht weiterverfolgt (siehe jedoch verbesserte Anschlüsse in Riggisberg in Zusammenhang mit dem «Konzept Alltagsverkehr» und weiterverfolgter Teilansatz im Freizeitverkehr Thun – Gurnigel)

### Neue Direktverbindung Schwarzsee – Plaffeien – Schwarzenburg (Alltagsverkehr)

Neue Direktverbindung zwischen Schwarzsee, Plaffeien, Giggisberg und Schwarzenburg.

#### Vorteile

- Umsteigefreie Verbindung

#### Nachteile

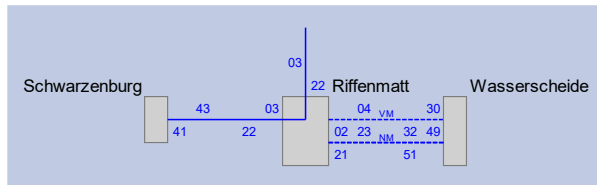
- Geringes Pendlerpotenzial\* / Streusiedlungsgebiet
- Lange Standzeiten aufgrund Anschlüsse in Schwarzenburg und Plaffeien

\* Bei einem ÖV-Anteil von 25% (optimistische Annahme) resultiert eine Pendlerpotenzial von 28 Personen pro Richtung und Tag zwischen Guggisberg und Plaffeien.

=> Wird nicht weiterverfolgt (für den Freizeitverkehr wird gemäss neuem ÖV-Angebotskonzept für den Senesebezirk das Angebot zwischen Plaffeien und Schwarzsee ausgebaut)

### Naturpark-Linie 615/616 - Vernetzung mit «Konzept Alltagsverkehr»

- Sommerangebot: Linienführung Riffenmatt – Wasserscheide – Riffenmatt. Lastrichtungsabhängiger Fahrplan (Anschluss Schwarzenburg). Umstieg bei Abzweigung im Dorf.



- Winterangebot: Alternativkonzept mit Einbindung von Eywald. Direktverbindungen Riggisberg – Schwarzenbühl.

Schwarzenburg							
Riggisberg	08:16		10:16		12:16		14:16
Rüscheegg Eywald		09:43		11:43			15:43
Rüscheegg Heubach	08:31	09:51	10:31	11:51	12:31	14:31	15:51
Riffenmatt	08:40	10:00	10:40	12:00	12:40	14:40	16:00
Riffenmatt	08:40	10:03	10:40	12:03	12:40	14:40	16:03
Rüscheegg Schwarzenbühl	08:55	10:18	10:55	12:18	12:55	14:55	16:18
Rüscheegg Schwarzenbühl	09:07	10:29	11:07	12:29	14:29	15:07	16:29
Riffenmatt	09:22	10:44	11:22	12:44	14:44	15:22	16:44
Riffenmatt	09:24	10:44	11:24	12:44	14:44	15:24	16:44
Rüscheegg Heubach	09:33	10:52	11:33	12:52	14:52	15:33	16:52
Rüscheegg Eywald	09:40		11:40			15:40	
Riggisberg		11:08		13:08	15:08		17:08
Schwarzenburg							

Zusätzliche Fahrzeit: 08:40 - 12:55 / 14:29 - 16:44 => 5,5 Std.

Anschluss von/nach Schwarzenburg

Bestehendes Angebot durch neues Konzept

#### Vorteile

- Besseres Angebot an nachfragestarken Tagen
- Keine Parallelschliessung von Linie 612 und Linie 615/616 zwischen Schwarzenburg und Riffenmatt
- Kürzere Standzeiten

#### Nachteile

- Wegfall Verbindung bis Stierenhütte (nur noch bis Wasserscheide)
- Zusätzliche Umstiege erforderlich (abhängig vom genauen Konzept)

=> Wird nicht weiterverfolgt (Hauptgrund gemäss Begleitgruppe: Umstieg in Riffenmatt)