

# Korridorstudie Gantrisch

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



**Beilage zum Schlussbericht zur Mitwirkung: Massnahmenband**  
Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 23.04.2026

## Inhalt (Massnahmenblätter)

<b>Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern (2V)</b>		Seite
2V 01	Lenkung Besucherinnen und Besucher auf Schwachlastzeiten	5
2V 02	Lenkung Besucherinnen und Besucher auf andere Ziele im Naturpark	7
2V 03	Nudging zur Lenkung der Besucherinnen und Besucher	9
2V 04	Kommunikation des ÖV-Angebots verstärken	11
<b>Massnahmen zum Motorisierten Individualverkehr</b>		
Netz und Strecken 01	Kritische Begegnungsfälle entschärfen	13
Parkierung 01	Konzept Parkplatzbewirtschaftung	15
Parkierung 02	Flexibilisierung der Parkgebühren	17
Parkierung 03	Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch	19
Lärm und Sicherheit 01	Enforcement: Polizeipräsenz erhöhen	21
Lärm und Sicherheit 02	Enforcement: Lärmmessgeräte	23
Lärm und Sicherheit 03	Geschwindigkeit anpassen im Bereich der Siedlungsråder	25
Lärm und Sicherheit 04	Kampagne zur Lärmreduktion	27
Lärm und Sicherheit 05	Kampagne zur Imageänderung	29
Lärm und Sicherheit 06	Geschwindigkeit anpassen Gurnigelpasstrasse	31
<b>Massnahmen zum Öffentlichen Verkehr</b>		
ÖV-Angebot 01	Konzept Alltagsverkehr	34
ÖV-Angebot 02	Ergänzung Konzept Alltagsverkehr: On-Demand Angebote	39
ÖV-Angebot 03	Gurnigel-Linie (ab Riggisberg)	41
ÖV-Angebot 04	Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)	43
ÖV-Angebot 05	Direktverbindung Thun – Gurnigel (Freizeitverkehr) ⇒ bei NICHT-Umsetzung Gurnigel-Linien	45
ÖV-Angebot 06	Verdichtung Naturpark-Linie 615/616 ⇒ bei NICHT-Umsetzung Konzept Alltagsverkehr	47
ÖV-Angebot 07	Schülertransporte (Linie 322)	49
ÖV-Angebot 08	Schülertransporte (Linie 614)	50
<b>Massnahmen zum Velo- und Fussverkehr</b>		
Veloverkehr 01	Promotion von Alternativverbindungen	51
Veloverkehr 02	Signalisation von Alternativverbindungen	53
Veloverkehr 03	Veloverleihangebot im NPG	55
Veloverkehr 04	Mountainbike-Routen und Velowandern	57
Fussverkehr 01	Fusswegenetz und Sicherheit zu Fuss Gehender	59
<b>Massnahmen zur Kombinierten Mobilität</b>		
Komb. Mobilität 01	Verkehrsdrehscheiben	61
Komb. Mobilität 02	Mitnahme Velo im ÖV	65

**Nachfragebeeinflussung: Vermeiden + Verlagern** 2V01-04



Wandern, Pilgern, Klettern, Ritseln, Lernen und immer wieder Spass haben. Entdecke den Naturpark Gantrisch zu Fuss. Vom Die gastronomische Vielfalt im Naturpark Gantrisch ist gross. Bei uns findest du nicht nur traditionelle Gasthöfe, sondern



**Strassennetz, MIV und Parkierung**

- Begegnungsfälle entschärfen MIV01
- Unfallschwerpunkte sanieren MIV01
- Geschwindigkeit anpassen L03
- ▬ Tempo 60 auf Gurnigelpasstrasse L06
- ▬ Parkplatzbewirtschaftung P01/P02
- ▬ Parkleitsystem P03
- ▬ Lärmreduktion & Imageänderung L01-05

**ÖV und kombinierte Mobilität**

- ▬ Bahnliesen und -halte
- ▬ Alternatives Alltagskonzept Bus ÖV01
- ▬ Alternatives Freizeitkonzept Bus ÖV03-06
- ▬ Verkehrsdrehscheibe KombM01
- ▬ Bestehendes Busnetz

**Velo-/Fussverkehr**

- ▬ Velohauptverbindung
- ▬ Velobasisnetz
- ▬ Netzlücke (RGSK Massnahme)
- ▬ Altern. abseits Kantonsstr. Velo01/02
- ▬ Velofreizeitnetz
- ▬ Veloverleihsystem Velo03
- ▬ Mountainbike-Routen Velo04

**Orientierende Inhalte**

- ▬ Hochleistungsstrasse
- ▬ Kantonsstrasse
- ▬ Gewässer
- ▬ Siedlungsgebiet
- ▬ Bearbeitungsperimeter
- ▬ Naturparkperimeter

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 01

Massnahme **Lenkung Besucherinnen und Besucher auf Schwachlastzeiten**

Art der Massn. Kommunikation

- Ziel(e) ■ Brechen von Aufkommensspitzen  
■ Verlagerung eines Teils der Nachfrage auf Schwachlastzeiten

- Wirkung(en) ■ Vermeidung Überlast Buslinien (insb. Freizeitlinien)  
■ Vermeidung Überlast Parkplätze

Horizont ■ kurzfristig (2026 - 2029)

Etappierung ■ könnte spezifisch für einzelne Aufkommensschwerpunkte umgesetzt werden

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

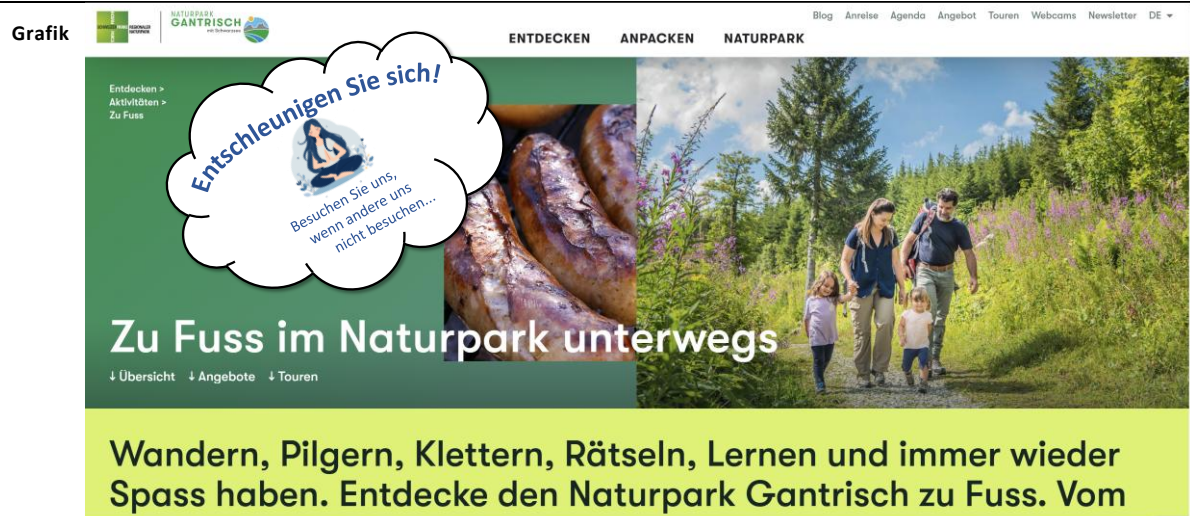
Beschrieb Potenzielle Besucherinnen und Besucher sollen animiert werden, die Spitzenzeiten im NPG zu meiden. Stattdessen wird ihnen empfohlen, zu weniger stark ausgelasteten Zeiten in den Naturpark zu reisen.

Die Empfehlung zum Besuch während der Schwachlastzeiten ist in erster Linie **auf der Homepage des Naturparks** unterzubringen. Dazu könnte eine «Unterseite» mit einer generellen Empfehlung eingerichtet werden, die über verschiedene, möglichst prominent auf einzelnen Seiten der Homepage platzierten, Links erreichbar ist. Auch könnten bei den einzelnen Aktivitäten resp. Zielen entsprechende Hinweise angebracht werden. (bspw. auf der Detailseite und da in Anlehnung an die Grafik zur Besucherfrequenz von Google Maps). Allenfalls lassen sich solche Hinweise auch in den einschlägigen Outdoor-Apps platzieren.

Es ist klar, dass als Zielgruppe einer solchen Massnahme nur Segmente in Frage kommen, welche auch über eine entsprechende zeitliche Flexibilität verfügen. Somit stehen v.a. die älteren Besuchersegmente im Fokus, allenfalls auch Familien mit flexiblen Besuchsoptionen (Teilzeitbeschäftigte). Hier steht in erster Linie die Verschiebung eines allfälligen Wochenendbesuches auf einen Tag unter der Woche montags bis freitags im Vordergrund.

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 01

Massnahme Lenkung Besucherinnen und Besucher auf Schwachlastzeiten



<b>Kostenschätzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ pauschale Ergänzung Homepage NPG (mit diversen Links): CHF 10'000</li><li>▪ punktuelle Ergänzungen auf Unterseite (bspw. bei den Highlights): je Attraktion CHF 1'000</li></ul>
<b>Stand</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ noch nicht umgesetzt</li></ul>
<b>Abstimmung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation NPG</li></ul>
<b>hängt zusammen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 02, Lenkung auf andere Ziele</li><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 03, Nudging</li></ul>
<b>Beteiligte</b>	<p><b>Federführung:</b> Naturpark Gantrisch</p> <p><b>sonstige Stellen:</b> Marketingpartner</p>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ im Rahmen Marketing/Kommunikation vom NPG</li></ul>
<b>betrifft</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation vom NPG</li></ul>
<b>Initialisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG</li></ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG</li></ul>

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 02

Massnahme **Lenkung Besucherinnen und Besucher auf andere Ziele im NPG**

Art der Massn. Kommunikation

- Ziel(e) ■ räumliche Verteilung der Nachfrage im Park  
■ Verlagerung eines Teils der Nachfrage von Hot Spots auf weniger bekannte Ziele im Park

- Wirkung(en) ■ Vermeidung Überlast Buslinien (insb. Freizeitlinien)  
■ Vermeidung Überlast Parkplätze

Horizont ■ kurzfristig (2026 - 2029)

Etappierung ■ könnte spezifisch für einzelne Aufkommensschwerpunkte umgesetzt werden

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Potenzielle Besucherinnen und Besucher sollen animiert werden, die sehr stark nachgefragten Ziele im Naturpark «zu meiden» und stattdessen auf alternative Ziele im Gebiet des Naturparks «auszuweichen». Mutmasslich stehen hierbei eher die im nördlichen Teil des Naturparks gelegenen Ziele im Vordergrund. Allenfalls wäre mittelfristig eine dezidierte Kampagne zum nördlichen Teil des Naturparks denkbar (in Form eines Jahresschwerpunkts beim Marketing).

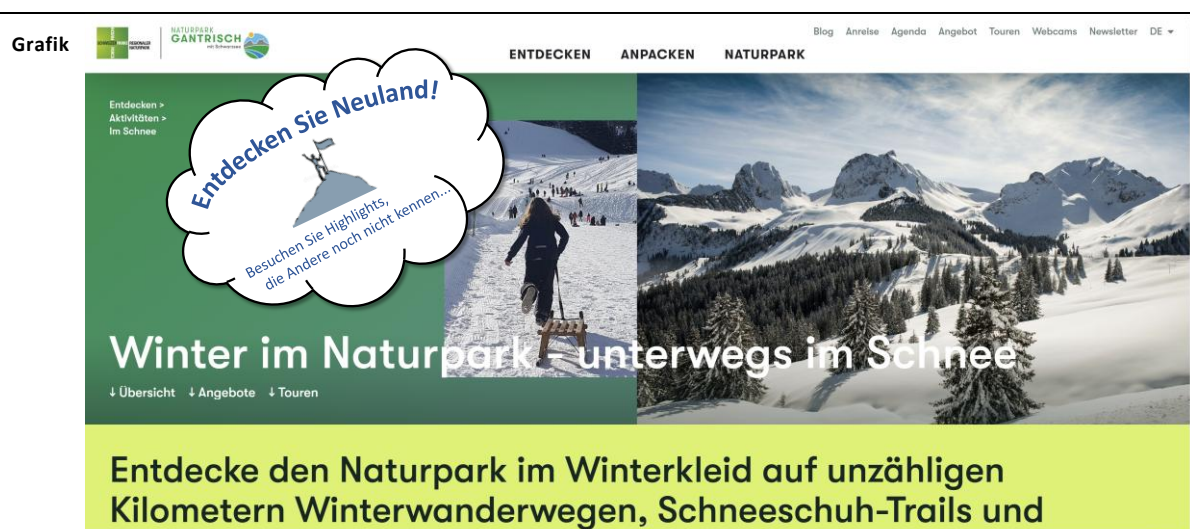
Die Empfehlung zum Besuch alternativer Ziele ist in erster Linie **auf der Homepage des Naturparks** unterzubringen. Dazu könnte eine «Unterseite» mit einer generellen Empfehlung eingerichtet werden, die über verschiedene, möglichst prominent auf einzelnen Seiten der Homepage platzierten, Links erreichbar ist. Auch könnten bei den einzelnen Aktivitäten resp. Zielen entsprechende Hinweise zu der starken Nachfrage und gleich auch zu denkbaren Alternativen angebracht werden. (bspw. auf der Detailseite). Allenfalls lassen sich solche Hinweise auch in den einschlägigen Outdoor-Apps platzieren.

Spezifische Zielgruppen stehen hier nicht im Vordergrund. Diese Massnahme könnte für einen sehr breiten Kreis der potenziellen Besucherinnen und Besucher wirksam sein.

Wichtig wäre, für die Alternativen bereits auf Anreisemöglichkeiten hinzuweisen und dabei, wenn möglich, auf den ÖV zu verweisen.

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 02

Massnahme Lenkung Besucherinnen und Besucher auf andere Ziele im NPG



<b>Kostenschätzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ pauschale Ergänzung Homepage NPG (mit diversen Links): CHF 10'000</li><li>▪ punktuelle Ergänzungen auf Unterseite (bspw. bei den Highlights): je Attraktion CHF 1'000</li></ul>
<b>Stand</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ noch nicht umgesetzt</li></ul>
<b>Abstimmung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation NPG</li></ul>
<b>hängt zusammen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 03, Nudging</li><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 01, Lenkung auf Schwachlastzeiten</li></ul>
<b>Beteiligte</b>	<p><b>Federführung:</b> Naturpark Gantrisch</p> <p><b>sonstige Stellen:</b> Marketingpartner</p>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ im Rahmen Marketing/Kommunikation vom NPG</li></ul>
<b>betrifft</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation vom NPG</li></ul>
<b>Initialisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG</li></ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG</li></ul>

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 03

Massnahme **Nudging zur Lenkung der Besucherinnen und Besucher**

Art der Massn. Kommunikation

- Ziel(e) ■ räumliche Verteilung der Nachfrage im Park  
■ Verlagerung eines Teils der Nachfrage von Hot Spots auf weniger bekannte Ziele im Park

- Wirkung(en) ■ Vermeidung Überlast Buslinien (insb. Freizeitlinien)  
■ Vermeidung Überlast Parkplätze

Horizont ■ kurzfristig (2026 - 2029)

Etappierung ■ könnte spezifisch für einzelne Aufkommensschwerpunkte umgesetzt werden

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Nudging («anstupsen») fasst Ansätze und Massnahmen zusammen, die darauf abzielen, das Verhalten von Menschen in eine wünschenswerte Richtung zu lenken, bei völliger Entscheidungsfreiheit und ohne auf Verbote zurückzugreifen. Geringfügige und somit eher «symbolische» finanzielle Anreize gehören zu solchen Massnahmen und können sehr wirkungsvoll sein.

In Anlehnung an die Massnahme 2V 02 zur räumlichen Besucherlenkung sollen auch hier potenzielle Besucherinnen und Besucher animiert werden, die sehr stark nachgefragten Ziele im Naturpark «zu meiden» und stattdessen auf alternative Ziele im Gebiet des Naturparks «auszuweichen». Kernstück eines dezenten Nudgings könnten Gutscheine sein, welche zur Degustation in mitmachenden Restaurants, Cafés oder Gasthöfen in den weniger stark frequentierten Teilen des NGS eingelöst werden können. Denkbar wäre auch ein zeitlicher Bezug der Gutscheine, bspw. zur Degustation unter der Woche.

Die Gutscheine wären bspw. **auf der Homepage des Naturparks** zu beziehen oder auf Internetseiten resp. Social Media Präsenzen der mitmachenden Partner.

Eine Variation des Nudgings könnte zur Benutzung des ÖV benutzt werden. Hier wäre es denkbar, dass ÖV-Billette (auch online erworbene) in einen Gutschein zur Degustation umgewandelt werden können. Dieses Nudging würde dann eher zur Verlagerung auf den ÖV animieren, kann aber auch generell (ÖV-affine) Mehrnachfrage generieren. Eine weitere Möglichkeit wäre, Wandervorschläge (für Sommer und Winter) gezielt in Abstimmung mit dem Fahrplan zu promoten. Dabei könnten One-Way-Routen entwickelt werden, bei denen die Länge der Wanderung auf die Fahrplanzeiten abgestimmt ist.

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 03

Massnahme Nudging zur Lenkung der Besucherinnen und Besucher

Entdecken >  
Essen & Trinken >  
Restaurants & Gasthöfe

**GUTSCHEINE**  
Entdecken Sie  
unsere Gutscheine  
für ausgewählte  
Restaurants und  
Gasthöfe

**Restaurants & Gasthöfe**  
↓ Übersicht ↓ Angebote

Die gastronomische Vielfalt im Naturpark Gantrisch ist gross.  
Bei uns findest du nicht nur traditionelle Gasthöfe, sondern

<b>Kostenschätzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gutscheine online auf Homepage einsetzen: ca. CHF 5'000</li><li>▪ Gutscheine selber: je nach Jahresbudget (bspw. CHF 20'000 = 2'000 Gutscheine à CHF 10,-)</li></ul>
<b>Stand</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ noch nicht umgesetzt</li></ul>
<b>Abstimmung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation NPG</li></ul>
<b>hängt zusammen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 01, Lenkung auf Schwachlastzeiten</li><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 02, Lenkung auf andere Ziele</li><li>▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 04, Kommunikation ÖV-Angebot</li><li>▪ MIV: Parkierung 01, Konzept Parkplatzbewirtschaftung</li><li>▪ MIV: Parkierung 02, Flexibilisierung der Parkgebühren</li><li>▪ ÖV-Angebot 03/04/05/06, Konzept Freizeitverkehr</li><li>▪ Veloverkehr 03; Veloverleihangebot im NPG</li></ul>
<b>Beteiligte</b>	<p><b>Federführung:</b> Naturpark Gantrisch</p> <p><b>sonstige Stellen:</b> Partnerunternehmen (Restaurants, Gasthöfe, Shops), Verein Gantrischparking</p>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ dürfte der Knackpunkt dieser Massnahme sein</li><li>▪ denkbar wäre es, dass sich der NPG und die beteiligten Unternehmen (Gasthöfe) die Kosten der Gutscheine teilen (dafür ist eine Jahresbudget vorab zu vereinbaren)</li><li>▪ allenfalls besteht die Möglichkeit, einen Teil der Mehreinnahmen aus der erweiterten Parkplatzbewirtschaftung resp. aus der Tarifierung bei der Parkplatzbewirtschaftung für solche Gutschein-Budgets einzusetzen</li></ul>
<b>betrifft</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Marketing/Kommunikation vom NPG</li></ul>
<b>Initialisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG</li></ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ durch NPG und Partnerunternehmen</li></ul>

Kategorie Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern 04

Massnahme **Kommunikation des ÖV-Angebots verstärken**

Art der Massn. Kommunikation

Ziel(e) ▪ Verlagerung vom MIV auf den ÖV

Wirkung(en) ▪ Vermeidung Überlast Parkplätze

Horizont ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

Etappierung ▪ könnte spezifisch für einzelne ÖV-Angebote umgesetzt werden

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Potenzielle Besucherinnen und Besucher sollen animiert werden, in den Naturpark mit dem ÖV anzureisen. Die entsprechenden Anreisemöglichkeiten können noch besser vermittelt resp. kommuniziert werden.

Im Vordergrund der verstärkten Kommunikation zu einer Anreise mit dem ÖV steht die **Homepage des Naturparks**. Hier bieten sich folgende Verbesserungen an:

- bessere Sichtbarmachung des ÖV-Angebots bereits auf der Landing-Page
- direkter, ständiger Link zur ÖV-Anreise in der Kopfzeile
- verbesserte Karte zum ÖV-Angebot (auf der Seite zur ÖV-Anreise)
- direkte Integration der Online-Fahrplanabfrage (auf der Seite zur ÖV-Anreise)
- direkte Möglichkeit zum Download oder sogar zur Ansicht der Fahrpläne

Ein weiterer Baustein zur Kommunikation des ÖV-Angebots ist die gezielte Nutzung weiterer **Kommunikationskanäle von Marketingpartnern und Veranstaltern**. Insbesondere bei grösseren Veranstaltungen (bspw. Märkte), die gerade sehr MIV-affin sind, wäre eine verstärkte Bewerbung der ÖV-Anreisemöglichkeiten auch über die Kanäle der Veranstalter sehr wichtig.

**Kostenschätzung** ▪ diverse Ergänzungen Homepage NPG: CHF 10'000

**Stand** ▪ noch nicht umgesetzt

**Abstimmung** ▪ Marketing/Kommunikation NPG

**hängt zusammen** ▪ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden/Verlagern 03, Nudging  
▪ ÖV-Angebot 03/04/05/06, Konzept Freizeitverkehr

**Beteiligte** **Federführung:** Naturpark Gantrisch

**sonstige Stellen:** Marketingpartner, Veranstalter

**Finanzierung** ▪ im Rahmen Marketing/Kommunikation vom NPG  
▪ allenfalls zusätzliche Beiträge von Veranstaltern

**betrifft** ▪ Marketing/Kommunikation vom NPG  
▪ Marketing/Kommunikation Veranstalter

**Initialisierung** ▪ durch NPG

**Umsetzung** ▪ durch NPG, zusammen mit Marketingpartner und Veranstalter



Kategorie MIV: Netz und Strecken 01

Massnahme **Kritische Begegnungsfälle entschärfen**

Art der Massn. Infrastruktur (Bau)

- Ziel(e) ■ Unfallrisiko für den Fuss- und Veloverkehr reduzieren  
■ Verkehrssicherheit erhöhen

Wirkung(en) ■ Massnahmen umsetzen, die die identifizierten Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten zu entschärfen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Horizont ■ mittelfristig (2030 - 2035)

Etap pierung ■ nicht relevant

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

vorausgesetzte ■ aus dem Investitionsrahmenkredit Strasse 2026-2029 (Kanton Bern):

- Massnahmen ■ Rümligen, Sanierung Knoten Riggisbergstrasse/Thunstrasse (ebenfalls enthalten im Strassennetzplan 2022-2037)  
■ Schwarzenburg, Neubau Gehweg Milchgässli => Sicherheit Fussverkehr  
■ Wattenwil, Sanierung Bernstrasse und Kreisel Bären  
■ RGSK: Sanierung Unfallschwerpunkte (BM.MIV-Ü.04.02); es handelt sich dabei um den USP Lindenbachgraben und um zwei USP zwischen Rüti und Gurnigelbad)

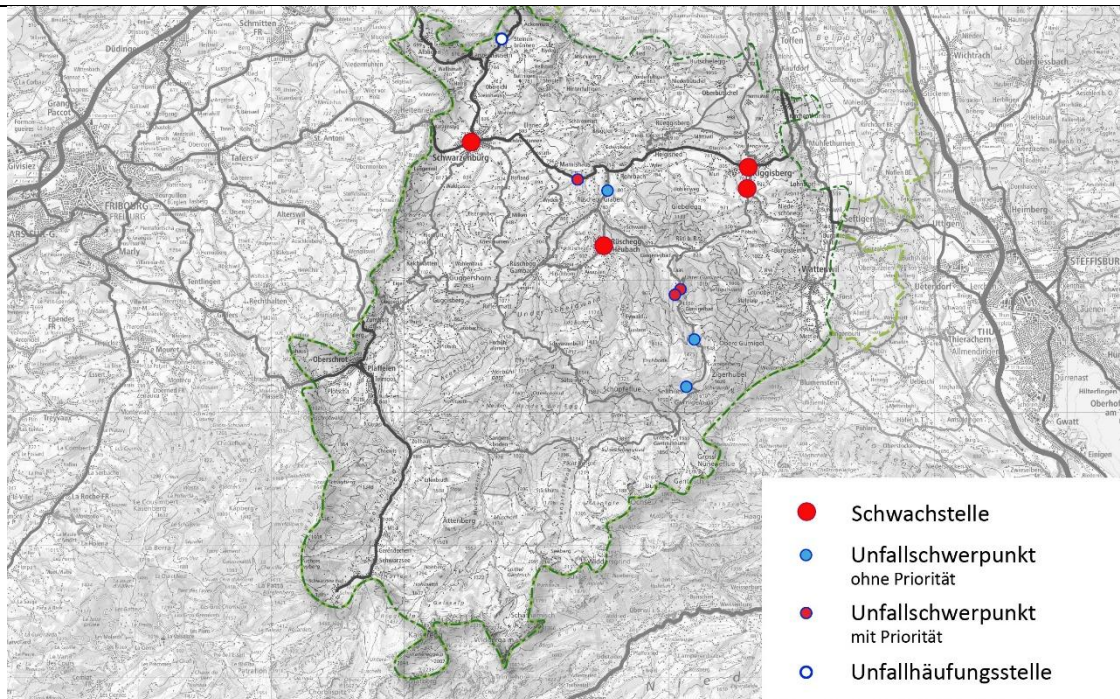
**Beschrieb** Im Bereich des NPG gibt es Orte, wo es häufig zu kritischen Begegnungsfällen zwischen Verkehrsteilnehmenden kommt, meistens zwischen dem MIV und dem Velo/Fussverkehr. Diese Begegnungsfälle entstehen meist aufgrund enger Platzverhältnisse und mangelhafter bzw. fehlender Verkehrsinfrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Gerade beim Fussverkehr existieren Defizite, welche auch den Schulweg betreffen und damit bei den Standortgemeinden hohe Priorität haben. Der zahlreiche Freizeitverkehr an Spitzentagen verschärft diese Situation noch zusätzlich. Die Standortgemeinden bzw. die betroffenen Strasseneigentümer sind in der Verantwortung, die Schwachpunkte ausfindig zu machen und mögliche Massnahmen zu ergreifen. Massnahmen können sein: Trottoirs, Geschwindigkeitsreduktionen, Querungshilfen, Gestaltungsmassnahmen, Verbesserung der Sichtweiten.

Explizit erkannte Schwachstellen:

- Ortsdurchfahrten Rüscheegg
- Kreisel Riggisberg
- Kreisel Bahnhofstrasse Schwarzenburg
- Kreuzung Riggisberg, Aebnit

Die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen werden in einem anderen Verfahren aufgrund des Unfallgeschehens erfasst und analysiert. Bei Bedarf werden anschliessend vom Strasseneigentümer passende Massnahmen ergriffen. Je nach Ursache der Unfälle kann dies die Anpassung der Strassengeometrie, der Markierung, der Signalisation (z.B. Höchstgeschwindigkeit, Gefahrenwarnung), der Beleuchtung, der Fahrzeug-Rückhaltesysteme o.ä. bedeuten.

Karte



**Kostenschätzung** ■ Kostenhöhe ist massnahmenabhängig

**Stand** ■ ausserhalb RGSK und/oder Planungen zu USP-Beseitigung keine Vorüberlegungen

**Abstimmung** ■ Die Abstimmung erfolgt unter Berücksichtigung der bereits in anderen Instrumenten geplanten Massnahmen (RGSK resp. Investitionsrahmenkredit Strasse, Strassennetzplan).  
■ Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen gemäss Kartendarstellung.

**hängt zusammen** ■ allenfalls bei Bedarf zu Infrastrukturausbau in der Massnahme ÖV-Angebot 01

**Beteiligte** **Federführung:** falls Gemeindestrasse: Strasseneigentümer  
falls Kantonsstrasse: Standortgemeinde

**sonstige Stellen:** Postauto

**Finanzierung** ■ Strasseneigentümer

**betrifft** ■ Strassengesetz Kanton Bern

**Initialisierung** ■ Bestandaufnahme aller Schwachstellen durch die Eigentümer/Standortgemeinden  
■ Bei Gemeindestrasse: Gemeinde kann selbst aktiv werden  
■ Bei Kantonsstrasse: Gemeinde beantragt Verbesserungen beim Kanton, Kanton entscheidet über weiteres Vorgehen  
■ Analyse der identifizierten Schwachstellen, Handlungsbedarf bestimmen

**Umsetzung** ■ Massnahmen ins Budget/Sanierungsprogramm aufnehmen  
■ Grössere Massnahmen in RGSK einfliessen lassen, Behördenverbindlichkeit erreichen  
■ Erstellung von Studien, Vorprojekten wo Handlungsbedarf besteht  
■ Umsetzungsprojekte

**Kategorie** MIV: Parkierung 01

**Massnahme** **Konzept Parkplatzbewirtschaftung**

**Art der Massn.** Organisation / Steuerung , (allenf. auch Politik)

- Ziel(e)**
- Parkplatzbewirtschaftung im ganzen NPG koordinieren
  - Öffentliche Parkflächen klar ausweisen
  - Parkverbot ausserhalb gekennzeichnete Flächen
  - Gemeinsamer Einnahmentopf

**Wirkung(en)** ▪ Die Parkplatzbewirtschaftung wird zwischen allen Gemeinden koordiniert. Mittels klar ausgewiesener Parkflächen und Parkverboten und einem gemeinsamen Einnahmentopf lassen sich weiterführende Massnahmen zur Bewältigung des Besucherandrangs umsetzen.

**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

**Etappierung** ▪ etappierte Ausdehnung denkbar, allenf. abhängig von der Parkierungssituation

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Gegenwärtig besteht eine koordinierte Parkplatzbewirtschaftung zwischen den Gemeinden Rüscheegg und Rüeggisberg, welche die Parkflächen am Gurnigel und rund um den Schwarzenbergpass betrifft. Es werden 1150 Parkfelder bewirtschaftet. Um das Aufkommen der besucherinnen und Besucher an Spitzentagen in Griff zu bekommen, bedarf es jedoch einer übergeordneten Koordination zwischen allen Gemeinden. Dazu soll der bestehende Verein Gantrisch Parking (VGP) für andere Gemeinden entlang der Gurnigellinie (Gemeinden Guggisberg und Riggisberg) im NPG geöffnet werden. Die klare Ausweisung der öffentlichen Parkflächen und eines Parkverbots ausserhalb dieser Flächen ist die Grundlage für die Koordination der Parkplätze. Anzustreben ist auch die Harmonisierung der Gebühren und der Bewirtschaftung mit Gemeinden im NPG ausserhalb des VGP.

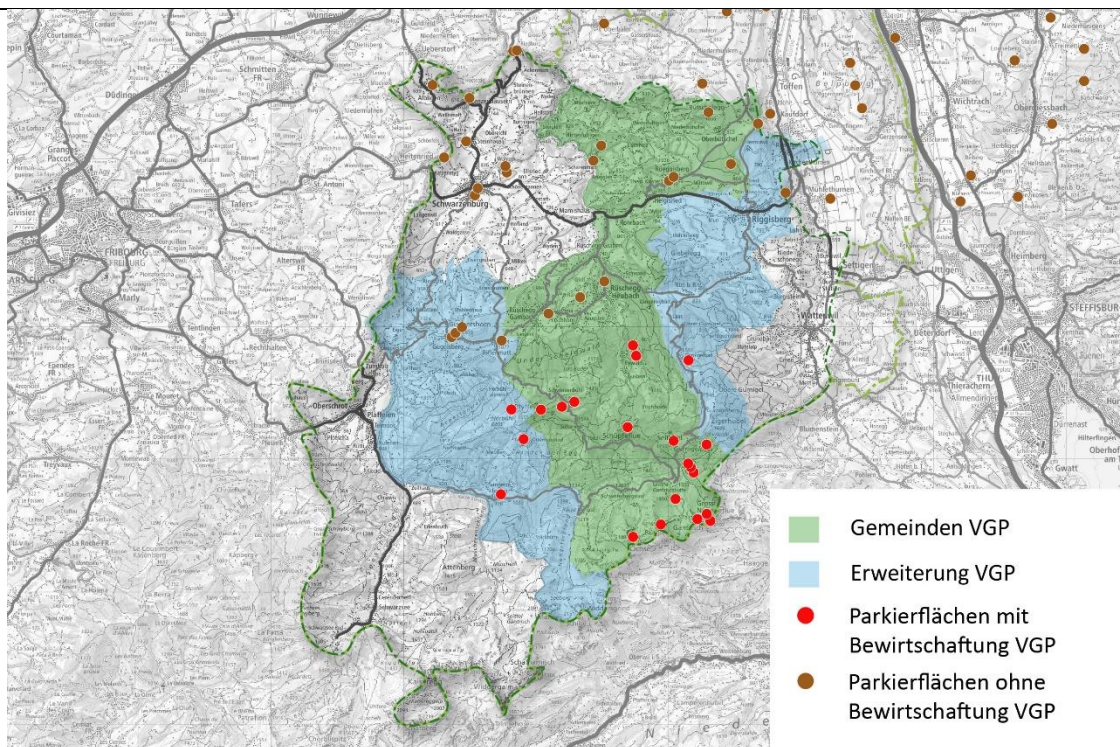
Mit dem erweiterten gemeinsamen Einnahmentopf wird die Bewirtschaftung finanziert. Darüber hinaus können weiterführende Massnahmen zur Lenkung der Besucherströme finanziert werden. Die Mittel sollen zweckgebunden eingesetzt werden für Lenkungs- und Mobilitätsmassnahmen.

Das Bewirtschaftungskonzept betrifft nur die Parkplätze im Naturpark selbst, die öffentlichen Parkplätze im Siedlungsgebiet sind nicht betroffen. Zudem sollen für die lokale Bevölkerung und das Gewerbe Sondertarife oder Ausnahmeregelungen (Jahreskarte) gelten.

Kategorie MIV: Parkierung 01

Massnahme Konzept Parkplatzbewirtschaftung

Karte



**Kostenschätzung** ■ Kostenhöhe < CHF 50'000

**Stand** ■ aufzusetzen auf bestehender Bewirtschaftung und deren Grundlagen

**Abstimmung** ■ Organisation VGP

**hängt zusammen** ■ MIV: Parkierung 02, Flexibilisierung der Parkgebühren

■ MIV: Parkierung 03, Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch

**Beteiligte** **Federführung:** VGP, Rüscheegg, Rüeggisberg, Riggisberg, Guggisberg

**sonstige Stellen:** NPG

**Finanzierung** ■ über VGP

**betrifft** ■ Strassengesetz Kanton Bern

■ Vereinssatzung Verein Gantrisch Parking (VGP)

**Initialisierung** ■ Kontaktaufnahme mit VGP und Gemeinden, die noch nicht beteiligt sind

**Umsetzung** ■ VGP öffnen, die restlichen Gemeinden einbinden

■ Definieren der zum öffentlichen Parkieren nutzbaren Flächen

■ Parkflächen ausweisen, Parkverbote aussprechen

■ Einnahmentopf initiieren und regeln

**Beispiele** ■ Parkleitsysteme Appenzell und Murten

■ Schwarzsee: Gratis Benutzung Bus Zollhaus-Schwarzsee wird von der Gemeinde, auch aus den Mehreinnahmen von der Parkierung, finanziert.

**Kategorie** MIV: Parkierung 02

**Massnahme** Flexibilisierung der Parkgebühren

**Art der Massn.** Organisation / Steuerung

- Ziel(e)**
- zeitliche und räumliche Verteilung der Nachfrage, Glättung der Spitzenzeiten
  - Steigerung des ÖV-Anteils bei den Besuchenden
  - verursachergerechte Finanzierung (Kostenbeiträge zur Bewirtschaftung, zur Beseitigung allf. Folgen des Freizeitverkehrs und für ÖV-Angebote zum Freizeitverkehr)

- Wirkung(en)**
- Die Einführung eines flexiblen Preissystems für die Parkplatzgebühren soll dazu führen, dass die Nachfrage an Spitzentagen gedämpft wird und für die Besuchenden ein Anreiz entsteht, zu anderen Zeiten anzureisen oder auf den ÖV umzusteigen.

**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

**Etappierung** ▪ keine

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Mit der Koordination des Parkierungsangebots auf den Parkplätzen im Naturpark Gantrisch, sollen die vereinheitlichten Parkiergebühren flexibel gestaltet werden. Entsprechend der Nachfrage werden die Parkgebühren so angepasst, dass die Preise zu Spitzenzeiten und an beliebteren Orten entsprechend höher sind. Idealerweise wäre ebenfalls eine Vorreservierung der Parkplätze Online oder per App wünschenswert. Bei der Tarifhöhe kann man von ca. CHF 10 pro Tag ausgehen. Gegenwärtig kostet eine Tageskarte am Gurnigel CHF 5. Am Schwarzsee wurden ab 01.01.2026 die Tarife erhöht, es gilt neu ein Tagerstarif von CHF 10 (vorher: CHF 5).

Grundsätzlich wäre auch ein höherer Tarif als CHF 10 wie bspw. CHF 20 denkbar. Es ist anzumerken, dass ein Tarif von CHF 10 pro Tag keine Lenkungswirkung haben wird. Eine Lenkungswirkung setzt erfahrungsgemäss im Bereich von CHF 30-50 pro Tag ein.

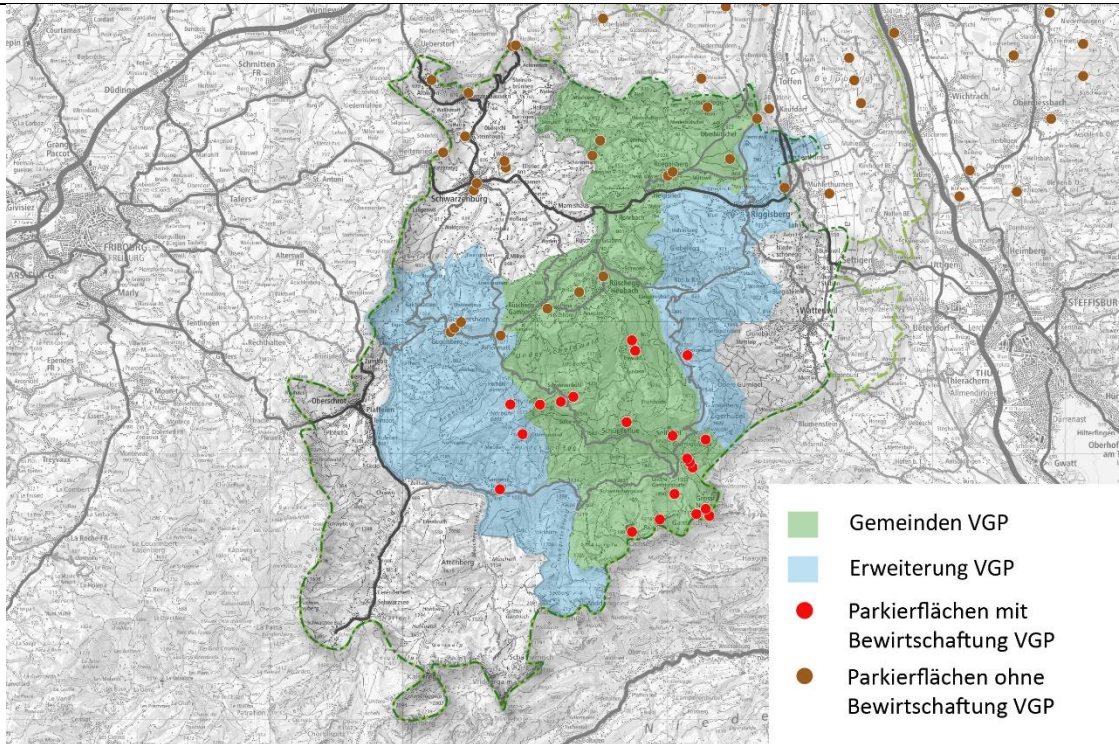
Diese Massnahme soll bewirken, dass die Nachfragespitzen gebrochen werden und diese sich zeitlich (z.B. Wochentage statt Wochenende) und räumlich verteilen. Zudem soll eine Umverteilung auf den ÖV stattfinden, der mit den Einnahmen aus den Parkgebühren querfinanziert werden kann. Ebenfalls Ziel der Massnahme ist, dass die hauptsächlich auswärtigen Nutzer des Naturparks einen höheren Anteil der Kosten übernehmen (Verursacherprinzip) und zur Finanzierung beitragen. Einheimische erhalten Sondertarife (Jahreskarte).

Diese Massnahme wird in Koordination mit dem übergeordneten Parkplatzbewirtschaftungskonzept und dem Parkleitsystem umgesetzt.

Kategorie MIV: Parkierung 02

Massnahme Flexibilisierung der Parkgebühren

Karte



**Kostenschätzung** ■ Kosten < CHF 20'000

**Stand** ■ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ■ VGP, politische Akzeptanz

**hängt zusammen** ■ MIV: Parkierung 01, Parkplatzbewirtschaftung

■ MIV: Parkierung 03, Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch

**Beteiligte** **Federführung:** VGP, Rüscheegg, Rüeggisberg, Riggisberg, Guggisberg

**sonstige Stellen:** NPG

**Finanzierung** ■ über VGP

**betrifft** ■ Vereinsatzung Verein Gantrisch Parking (VGP)

**Initialisierung** ■ Definition der Ziele und Zuständigkeiten

**Umsetzung** ■ Festlegen eines akzeptierten Tarifsystems im Park

■ Monitoring, bei Bedarf Tarifsystem anpassen

**Beispiele** ■ Parkleitsysteme Appenzell und Murten

■ Schwarzsee: Tarif CHF 10 pro Tag

**Kategorie** MIV: Parkierung 03

**Massnahme** Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch

**Art der Massn.** Organisation / Steuerung

- Ziel(e)**
- Lenkung der Besuchenden auf freie Parkplätze, Suchverkehr vermeiden
  - Effiziente Ausnutzung der Parkplätze

**Wirkung(en)** ▪ Mit einem Parkleitsystem sollen die Besucherinnen und Besucher über freie Parkplätze im Naturpark informiert werden. Somit können die Parkflächen effizienter genutzt werden. Für den MIV entsteht weniger Suchverkehr.

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ schwer etappierbar, d.h. ein Leitsystem müsste je nach Grösse der Bewirtschaftungszone umgesetzt werden (allenf. ist die Ausdehnung der Zone etappiert)

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Im Rahmen des erweiterten Parkraummanagements zwischen den beteiligten Gemeinden, soll im ganzen Naturpark Gantrisch ein Parkleitsystem entstehen. Dies soll die Suche nach Parkplätzen einfacher gestalten, Warteschlangen und Suchverkehr vermeiden und zu einer gleichmässigeren Verteilung auf die Parkflächen führen.

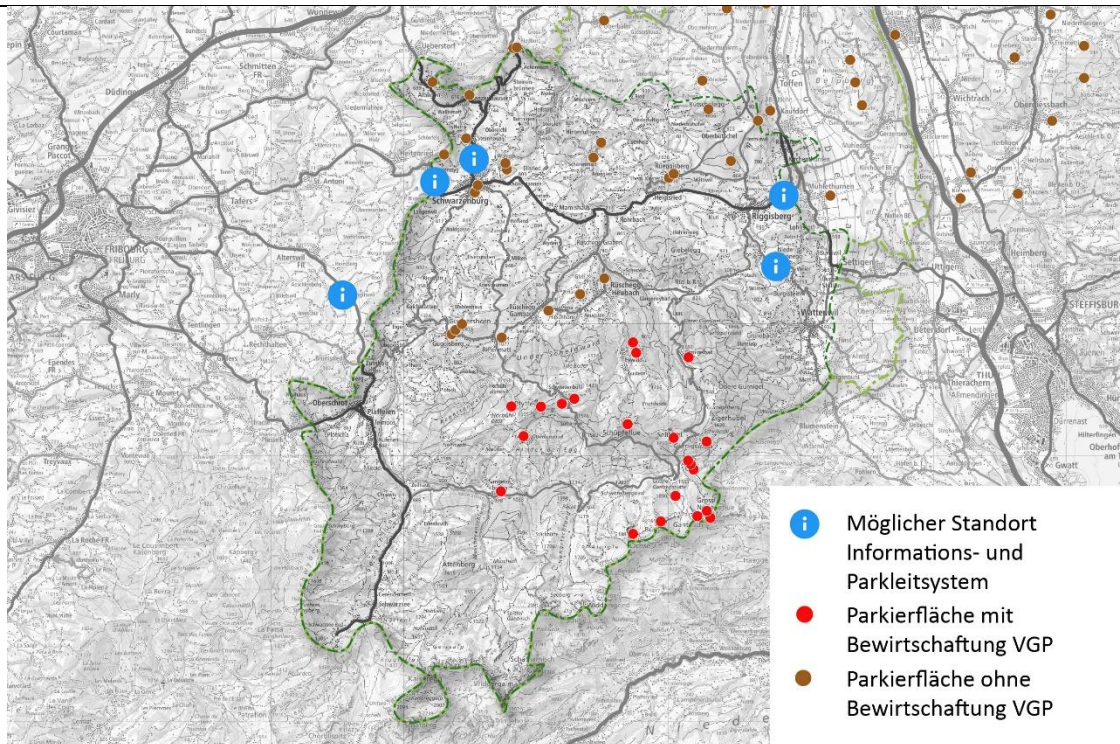
Die Einführung des Parkleitsystems setzt eine klare Ausweisung aller öffentlichen Parkflächen und die Erfassung und Signalisierung freier Parkplätze voraus. Im Parkleitsystem sind die Parkplätze im NPG und geeignete Flächen in der Nähe von Bus-Haltestellen (beispielsweise an den Bahnhöfen Thurnen und Schwarzenburg) enthalten. Die öffentlichen Parkings innerhalb der Siedlungszonen sind nicht betroffen. Das Parkleitsystem besteht zu einem aus einer Erfassung der freien Parkplätze/Parkflächen und aus einem Informationssystem, welches die Besucherinnen und Besucher zu Parkflächen mit freien Parkplätzen leitet. Dieses System muss nicht zwingend die genaue Anzahl Parkplätze erfassen, sondern kann auch bloss darüber informieren, welche Parkflächen bereits besetzt bzw. welche noch über freie Plätze verfügen. Die Erfassung kann ebenfalls manuell, zum Beispiel auf Meldung vom Personal geschehen, was die technische Komplexität des Systems weiter verringert.

Um die Besucherinnen und Besucher frühzeitig über die Parkmöglichkeiten zu informieren, bedarf es geeigneter Standorte für die Informationstafeln. Geeignete Orte sind z.B. die Hauptzufahrtsachsen vor wichtigen Verzweigungen. Es muss grundsätzlich sichergestellt sein, dass eine frühzeitige Möglichkeit besteht, sich für eine andere Parkfläche zu entscheiden. Hinweise zu vollen Parkplätzen werden jedoch gemäss Erfahrungen aus der Region zumeist ignoriert. Strassensperrungen wie am Schwarzsee sind nicht möglich (allenfalls im Winter die Strasse nach Schwarzenbühl).

Kategorie MIV: Parkierung 03

Massnahme Parkleitsystem im Naturpark Gantrisch

Karte



**Kostenschätzung** ■ Schätzung ca. CHF 500'000 (basierend auf PLS in Appenzell und Murten)

**Stand** ■ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ■ TBA Fribourg, TBA Bern

**hängt zusammen** ■ MIV: Parkierung 01, Parkplatzbewirtschaftung  
■ MIV: Parkierung 02, Flexibilisierung der Parkgebühren

**Beteiligte** **Federführung:** VGP, Rüscheegg, Riggisberg, Rüeggisberg, Guggisberg  
**sonstige Stellen:** NPG, Schwarzenburg

**Finanzierung** ■ über VGP

**betrifft** ■ Strassengesetz Kanton Bern  
■ Vereinssatzung Verein Gantrisch Parking (VGP)

**Initialisierung** ■ Handlungsbedarf bestimmen, Kosten und Nutzen abschätzen, Finanzierung sicherstellen  
■ Pflichtenheft/Grundkonzept für ein Parkleitsystem erarbeiten

**Umsetzung** ■ Planung des PLS  
■ Umsetzung der Infrastruktur  
■ Monitoring, ggf. Optimierung des Systems

**Beispiele** Parkleitsysteme Appenzell und Murten

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 01

**Massnahme** **Enforcement: Polizeipräsenz erhöhen mittels Brennpunktvertrag**

**Art der Massn.** Regulativ

- Ziel(e)**
- Reduktion des Lärms im Naturpark und im Siedlungsgebiet
  - Einhaltung der Regeln im Strassenverkehr
  - Verkehrssicherheit, Vermeidung von Unfällen

**Wirkung(en)** ▪ Durch die Erhöhung der Polizeipräsenz und der Fahrzeugkontrollen sollen Lärmverursacher abgeschreckt und bei Missachtung der Vorschriften gebüsst werden. In Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen wird gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit verbessert.

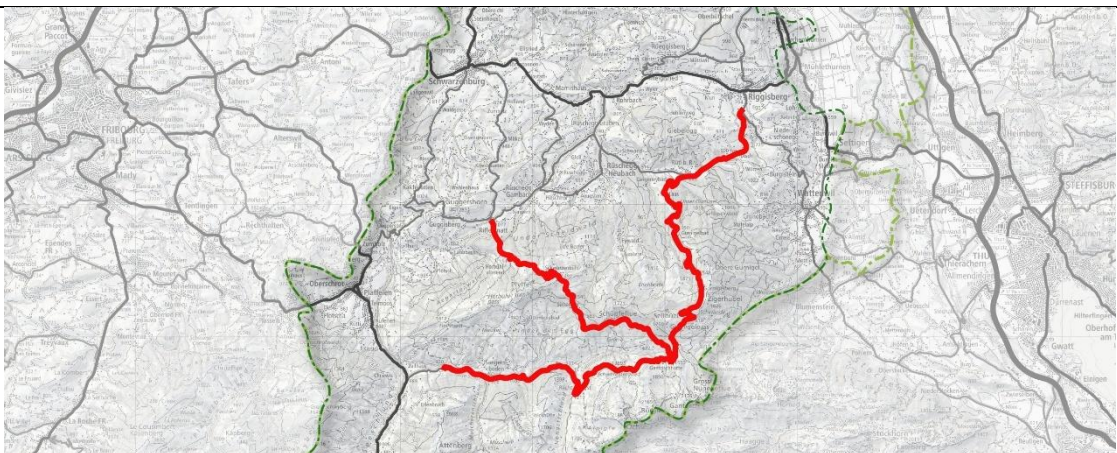
**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

**Etappierung** ▪ nicht relevant

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** ▪ Auf den Passstrassen im Gantrisch und deren unmittelbaren Zufahrten soll die Polizeipräsenz erhöht werden, besonders an Schwerpunkttagen und abends. Insbesondere der übermässigen Lärmbelastung durch Motorräder und Sportwagen und der riskanten Fahrpraxis auf der Strasse und den Parkplätzen (z.B. Driften) soll damit entgegengewirkt werden. Die Aufstellung von mobilen Tempomessgeräten soll es vereinfachen, gezielte Kontrollen durchzuführen.

**Karte**



**Kostenschätzung**

- Abhängig vom Aufwand der KAPO.
- Die KAPO verrechnet die Stunden an die Gemeinden weiter.

**Stand** ▪ «runder Tisch» zum Thema erfolgte im Januar 2026

**Abstimmung** ▪ KAPO

**hängt zusammen**

- allenfalls Einbindung in MIV: Lärm und Sicherheit 04, Kampagne zur Lärmreduktion
- MIV: Lärm und Sicherheit 06, Geschwindigkeit anpassen Gurnigelpassstrasse

**Beteiligte** **Federführung:** Rüeggisberg, Riggisberg, Rüscheegg, Guggisberg

**sonstige Stellen:** KAPO

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 01

**Massnahme** **Enforcement: Polizeipräsenz erhöhen mittels Brennpunktvertrag**

---

**Finanzierung** ▪ Gemeinden

---

**betrifft** ▪ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

---

**Initialisierung** ▪ B3 Brennpunktvertrag gemäss Leitfaden der Gemeinde der KAPO Bern  
▪ Festlegen der Brennpunkte

---

**Umsetzung** ▪ Durchführung der Kontrollen auf Basis des Vertrags  
▪ Monitoring

---

**Beispiele** ▪ Enforcement an den Pässstrassen im Berner Oberland, insb. Grimsel und Susten

---

Kategorie MIV: Lärm und Sicherheit 02

Massnahme **Enforcement: Lärmessgeräte**

Art der Massn. Regulativ

Ziel(e) ■ Reduktion des Lärmpegels auf den Strassen

Wirkung(en) ■ Mit Lärmmessungen sollen Fahrzeuge mit zu hohen Lärmemissionen für Fahrzeugkontrollen der KAPO ausgewählt werden.

Horizont ■ kurzfristig (2026 - 2029)

Etaprierung ■ nicht relevant

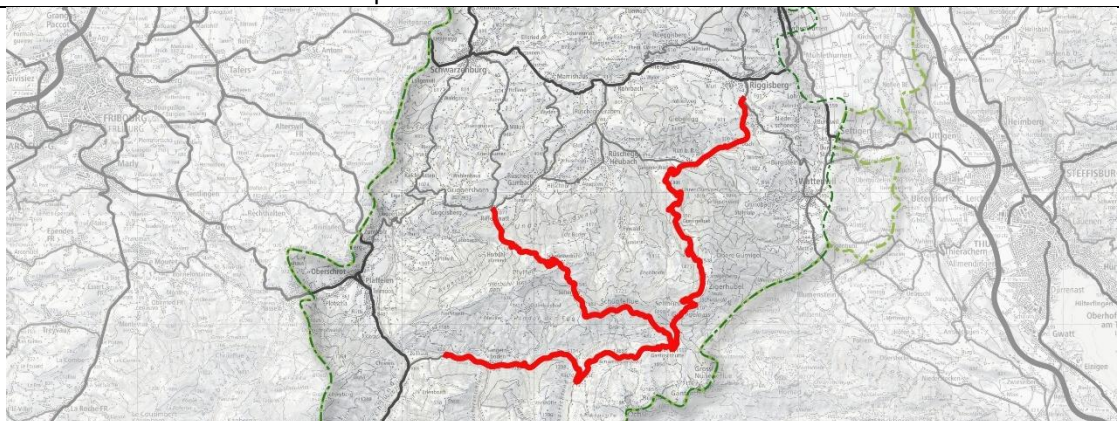
Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Die Passstrasse über den Gurnigelpass ist eine beliebte Strecke bei Motorradfahrenden und der Autotuning-/Driftszene. Durch die Popularität der Strasse bei Motorsportinteressierten entstehen übermässige Lärmemissionen im Bereich der Passstrasse und den Zufahrtsstrassen. Der Lärm stört nicht nur die Anwohnenden, sondern wirkt sich zusätzlich auf den Naturpark aus. Um die Lärmproblematik anzugehen, sollen entlang der Strassen Messgeräte installiert werden, die den Lärm und das Tempo der Fahrzeuge messen. Diese Messgeräte können sowohl mobil als auch an festen Standorten installiert werden und dienen dazu, die Fahrzeuge für Kontrollen auszuwählen, die übermässig Lärm produzieren und mit übersetzter Geschwindigkeit unterwegs sind. Stand heute muss der technische Zug von Bern aufgegeben werden. Das geschieht zwei bis drei Mal pro Jahr. Die Polizeiwachen in Belp und Schwarzenburg selbst können keine Lärmmessungen durchführen. Die zusätzliche Polizeipräsenz soll abschreckend wirken und das Parkgebiet für Motorsportaktivitäten unattraktiver machen.

Die Polizeistreifen sollen bei den verstärkten Fahrzeugkontrollen insbesondere die Auspuffanlagen nach nicht eingetragenen Modifikationen und Einbauten überprüfen und bei Verstössen Bussen aussprechen. Die Aufstellung von mobilen Tempo- und Lärmessgeräten soll es vereinfachen, gezielte Kontrollen durchzuführen.

Nach Einschätzung der Kantonspolizei sind zusätzliche Kontrollen nicht realistisch. Das Gebiet Gantrisch ist bereits ein Schwerpunkt der Kontrollen.

Karte



**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 02

**Massnahme** **Enforcement: Lärmessgeräte**

**Kostenschätzung** ▪ Anschaffung eines neuen Messgeräts kostet ca. 5'000-10'000 CHF

**Stand** ▪ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ▪ KAPO

**hängt zusammen** ▪ MIV: Lärm und Sicherheit 01, Enforcement: Präsenz

**Beteiligte** **Federführung:** Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Guggisberg

**sonstige Stellen:** KAPO

**Finanzierung** ▪ technischer Zug wird durch KAPO finanziert

**betrifft** ▪ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ▪ Kontakt mit Polizeiwachen Schwarzenburg und Riggisberg aufnehmen, Möglichkeiten klären, damit Lärmessgerät angeschafft wird

▪ Standorte und Messzeiten evaluieren, Schwerpunkte der Lärmemissionen

▪ Häufigkeit der Messungen diskutieren, ab wann zeigt es Wirkung?

▪ Klärung Zuständigkeiten Aufbietung KAPO

**Umsetzung** ▪ Standorte und Zeitfenster festlegen mit KAPO

▪ Kontrollen durchführen

**Beispiele** ▪ Baselbiet in ähnlichem Kontext (Passstrasse): <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/medienmitteilungen/baselbiet-testet-laermradar>

**Vorbehalt** ▪ **Vorschlag, die Massnahmen allenfalls zu streichen. Begründung: ungenügende gesetzliche Grundlagen; technische Fahrzeugkontrollen finden mit technischem Zug statt.**

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 03

**Massnahme** **Geschwindigkeit anpassen im Bereich der Siedlungsränder**

**Art der Massn.** Regulativ

- Ziel(e)**
- Lärmreduktion im Bereich der Siedlungsränder (Übergänge innerorts/ausserorts)
  - Verkehrssicherheit verbessern

- Wirkung(en)**
- Weniger Lärmentwicklung aufgrund reduzierter Geschwindigkeit
  - Erhöhte Verkehrssicherheit, Verringerung des Unfallrisikos

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ unabhängige Einzelmassnahmen (lokal)

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Durch die Reduktion der Geschwindigkeit wird der Lärmpegel auf der Passstrasse und deren Zufahrtsstrecken reduziert. Die Geschwindigkeitsreduktion ist vor allem in dünn besiedelten Ausserortsabschnitten vorgesehen. Dort soll die Temposignalisation 60, wo zweckmässig, schon vor dem Ortschild gelten bzw. wo möglich das Ortsschild mit der Signalisation "generell 50" verschoben werden. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit, soll der Lärmpegel in Siedlungsnähe auf ein akzeptables Niveau sinken. Als positiver Nebeneffekt vermindert man gleichzeitig die Häufigkeit und die Schwere von Verkehrsunfällen. Beispiele für diese Massnahmen finden sich bereits zwischen Guggisberg und Riffenmatt und in Riggisberg auf der Schwarzenburgstrasse bis Ottenbach. An einem runden Tisch mit den Gemeinden und der KAPO im Januar 2026 hat man sich bereits dazu entschieden, für die Gurnigelpassstrasse durchgehend Tempo 60 zu beantragen.

Mit dem Strasseneigentümer (OIK II) wurden vier mögliche Abschnitte geprüft. Auf folgendem Abschnitt wird eine solche Massnahme als möglich angesehen:

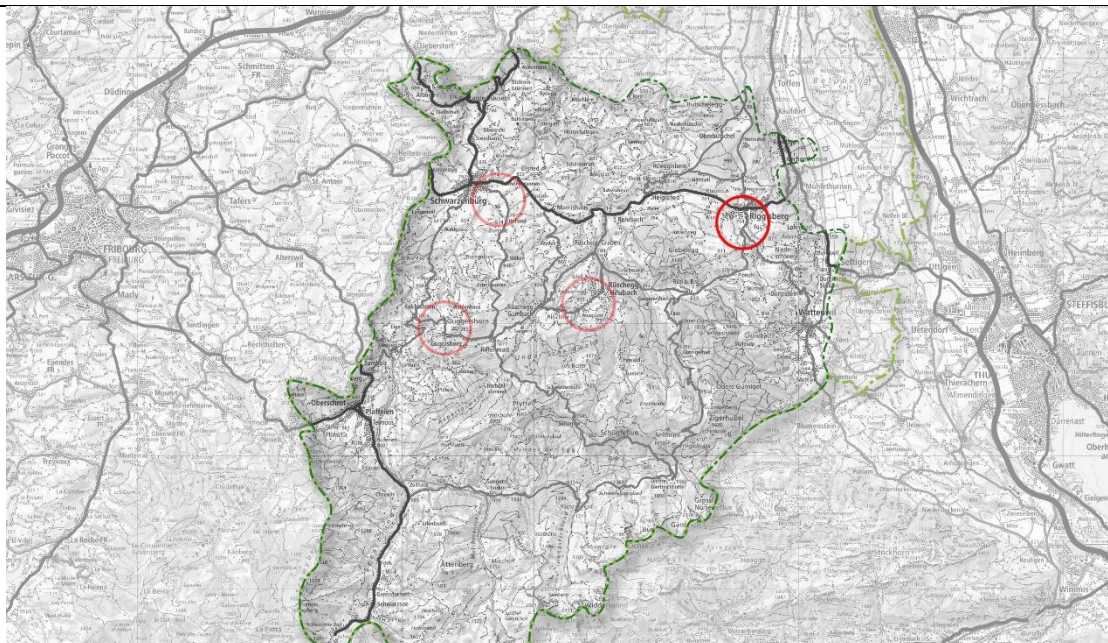
- Riggisberg: Gurnigelstrasse bis Aebnit

Weitere Abschnitte, die zur Diskussion standen, weisen keine einseitig dichte Bebauung auf und die Geschwindigkeitssignalisation kann nicht angepasst werden, u.a. folgenden Strecken:

- Rüscheegg: Heubach bis Längenboden
- Guggisberg: Guggisbergstrasse bis Sand
- Schwarzenburg: Milkenstrasse bis Hofland

Allenfalls bestehen weitere Strecken, die prüfenswert sind. Insofern sind auch laufende Beobachtungen zur Entwicklung der Lärmsituation und einer allfälligen Neubeurteilung Bestandteil dieser Massnahme.

Karte



**Kostenschätzung** ■ pro Geschwindigkeitsgutachten < CHF 10'000

■ Umsetzung < CHF 50'000 bei einfachen Gestaltungsmassnahmen

**Stand** ■ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ■ Sanierung der Unfallschwerpunkte

■ Temporeduktionen bei Bedarf einbringen

**hängt zusammen** ■ MIV: Lärm 06, Geschwindigkeit anpassen Gurnigel

**Beteiligte** **Federführung:** OIK II, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüschegg, Guggisberg, Schwarzenburg

**sonstige Stellen:** Kanton

**Finanzierung** ■ Strasseneigentümer

**betrifft** ■ Procedere zur Festsetzung zulässige Geschwindigkeit

**Initialisierung** ■ Gemeinden weisen Orte mit Handlungsbedarf aus

**Umsetzung** ■ Studien für die Temporeduktion (Geschwindigkeitsgutachten)

■ Umsetzungsprojekt

■ Genehmigungsverfahren mit anschliessender Umsetzung

■ Monitoring Wirkung

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 04

**Massnahme** **Kampagne zur Lärmreduktion**

**Art der Massn.** Kommunikation

- Ziel(e)**
- Reduktion des Lärms im Naturpark und im Siedlungsgebiet
  - Einhaltung der Regeln im Strassenverkehr

**Wirkung(en)** ▪ Höheres Bewusstsein für die Regeln und das Schutzgut Naturpark soll eine Rücksichtnahme auf Anwohnende und Natur bewirken.

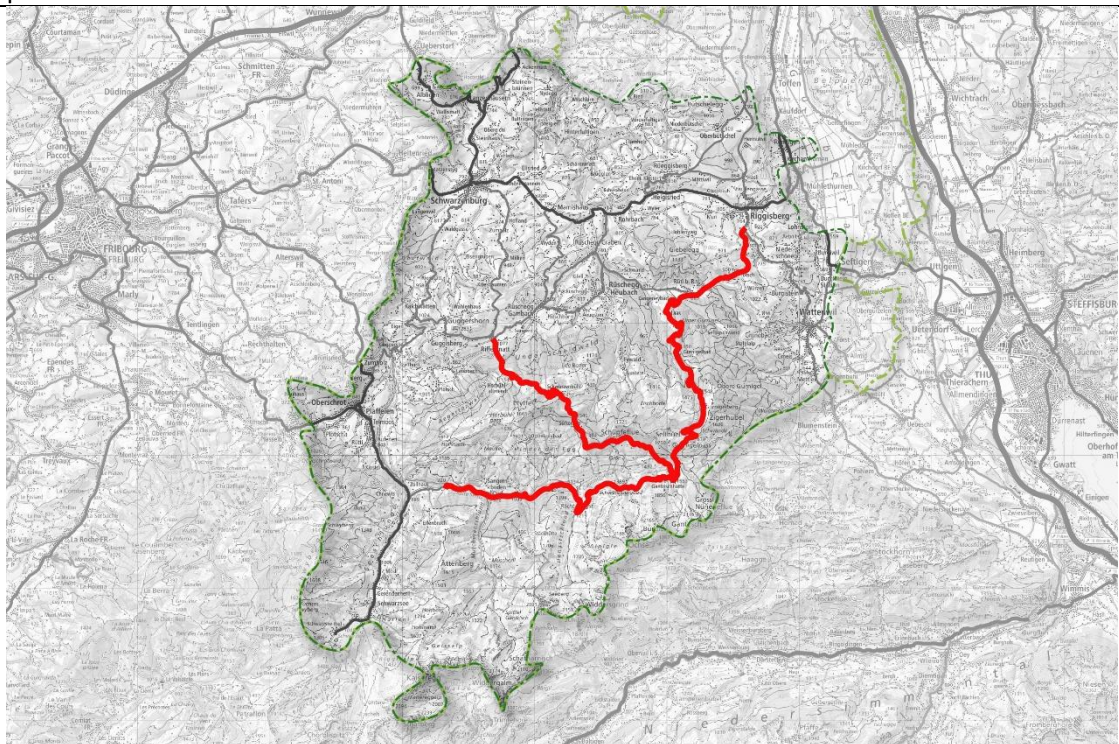
**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

**Etapplierung** ▪ nicht relevant

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Die Lärmproblematik im Naturpark Gantrisch soll nicht nur mit regulativen Massnahmen (Polizeipräsenz, Geschwindigkeitsreduktion) angegangen werden. Zusätzlich sollen Motorsportenthusiasten auf der Passstrasse über den Gurnigel auf die Konsequenzen ihres Handelns hingewiesen werden, um eine Verhaltensänderung im Bezug auf den verursachten Motorenlärm zu erwirken. Diese Kampagne kann beispielweise aus Flyeraktionen, Ständen an Rast- und Parkplätzen oder Plakaten am Strassenrand bestehen.

**Karte**



**Kostenschätzung** ▪ Kostenpunkte: Personalkosten, Materialkosten < CHF 10'000

**Stand** ▪ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ▪ NPG

**hängt zusammen**

- allenfalls mit MIV: Lärm und Sicherheit 01, Enforcement: Präsenz erhöhen
- MIV: Lärm und Sicherheit 05, Kampagne zur Imageänderung

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 04

**Massnahme** **Kampagne zur Lärmreduktion**

---

**Beteiligte** **Federführung:** NPG

---

**sonstige Stellen:** Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Guggisberg, Schwarzenburg

---

**Finanzierung** ■ NPG, Gemeinden, evtl. Sponsoren

- 
- betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen  
■ allenfalls laufende Kampagnen

- 
- Initialisierung** ■ Erörterung Ziele der Kampagne  
■ Erarbeitung der Message der Kampagne  
■ Zuständigkeiten Kommunikation abklären.

- 
- Umsetzung** ■ Entwurf und Produktion des Kampagnenmaterials  
■ Aufstellung von Plakaten, Flyern etc.
-

Kategorie MIV: Lärm und Sicherheit 05

Massnahme **Kampagne zur Imageänderung**

Art der Massn. Kommunikation

Ziel(e) ■ Positiveres öffentliches Image der Region

Wirkung(en) ■ Potenzielle Besuchende sollen ein positiveres Bild des Parks erhalten

Horizont ■ kurzfristig (2026 - 2029)

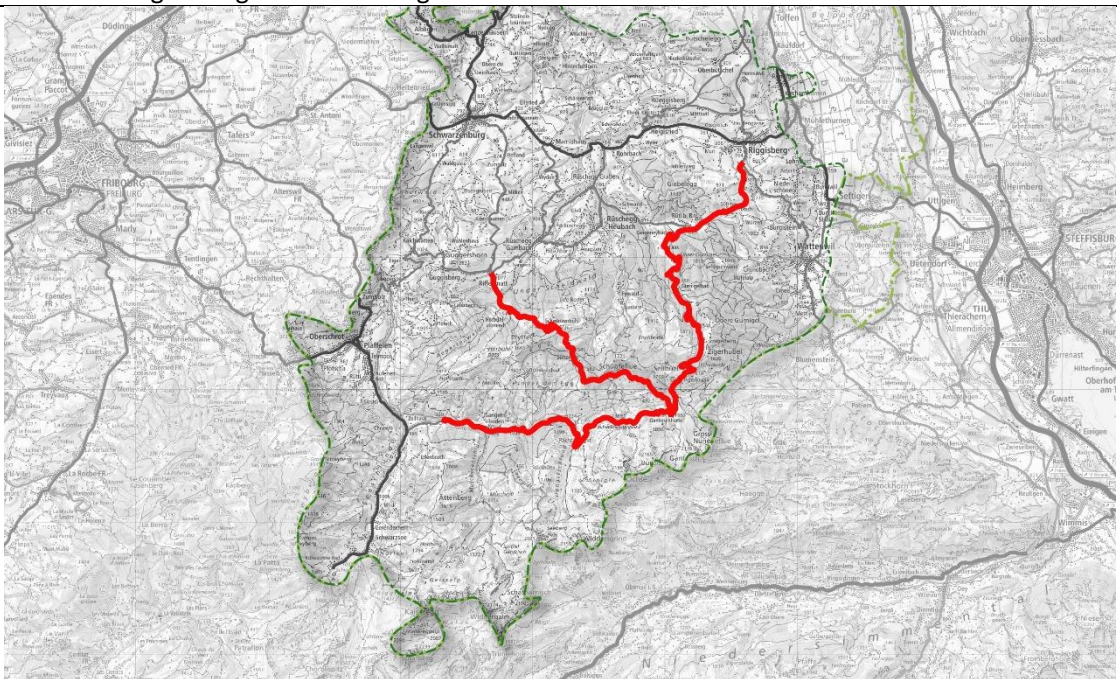
Etappierung ■ nicht relevant

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Die Lärmproblematik ist auch ausserhalb des NPG bekannt und sorgt in der Öffentlichkeit unter anderem für ein Image als Treffpunkt für Motorradfahrende und die Tuning-Szene. Der Naturpark Gantrisch soll aber auch für die breite Bevölkerung attraktiv bleiben und vielfältige Aktivitäten ermöglichen. Mit einer umfassenden Imagekampagne soll das alte Image verbessert und alternative Nutzungen aktiv gefördert werden. Ein Beispiel für eine solche Förderung könnte die Durchführung von Events für den Langsamverkehr darstellen, z.B. ein slowUp auf der Passstrasse.

Um für die Motorsportszene Alternativen zu bieten, wäre ausserdem die Organisation von Motorsportevents ausserhalb des Parkes denkbar, zum Beispiel auf TCS Fahrtrainings-Parcours, Motorcross-Strecken oder entsprechende (abgesperrte) Strecken oder Veranstaltungsorte bis hin zu Kursen oder Veranstaltungen. Hier könnte mit verschiedenen Medien (Flyer, Plakate) auf Plätze oder Orte hingewiesen werden, welche explizit dem Bedürfnis nach Fahrspass, «sich und sein Fahrzeug zu zeigen» und Tuning nachkommen.

Karte



**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 05

**Massnahme** **Kampagne zur Imageänderung**

---

**Kostenschätzung** ▪ Kostenhöhe <50'000 Fr, mit Anlässen (z.B. SlowUp)

---

**Stand** ▪ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

---

**Abstimmung** ▪ NPG

---

**hängt zusammen** ▪ MIV: Lärm und Sicherheit 04, Kampagne zur Lärmreduktion

---

**Beteiligte** **Federführung:** NPG

---

**sonstige Stellen:** Rüeggisberg, Riggisberg, Rüscheegg, Guggisberg, Schwarzenburg

---

**Finanzierung** ▪ NPG, Gemeinden, evtl. Sponsoren

---

**betrifft** ▪ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

---

▪ SlowUp-Organisation (Schweizmobil) einbinden

---

**Initialisierung** ▪ Standortanalyse: öffentliches Bild des Parks analysieren, Schwachstellen finden

---

▪ Mögliche Massnahmen aufzeigen

---

**Umsetzung** ▪ Konzept mit Massnahmen und Events erstellen, wenn möglich Koordination mit bestehendem Marketing des Parks

---

▪ Events mit Partnern organisieren und bewerben (z.B. SlowUp)

---

**Kategorie** MIV: Lärm und Sicherheit 06

**Massnahme** **Geschwindigkeit anpassen Gurnigelpassstrasse**

**Art der Massn.** Regulativ

- Ziel(e)**
- Lärmreduktion im Bereich der Gurnigelpassstrasse
  - Verkehrssicherheit verbessern

- Wirkung(en)**
- Weniger Lärmentwicklung aufgrund reduzierter Geschwindigkeit
  - Erhöhte Verkehrssicherheit, Verringerung des Unfallrisikos

**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

**Etappierung** ▪ unabhängige Einzelmassnahmen (lokal)

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Durch die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit wird der Lärmpegel auf der Passstrasse und deren Zufahrtsstrecken reduziert. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit soll der Lärmpegel in Siedlungsnähe auf ein akzeptables Niveau sinken. Als positiver Nebeneffekt vermindert man gleichzeitig die Häufigkeit und die Schwere von Verkehrsunfällen.

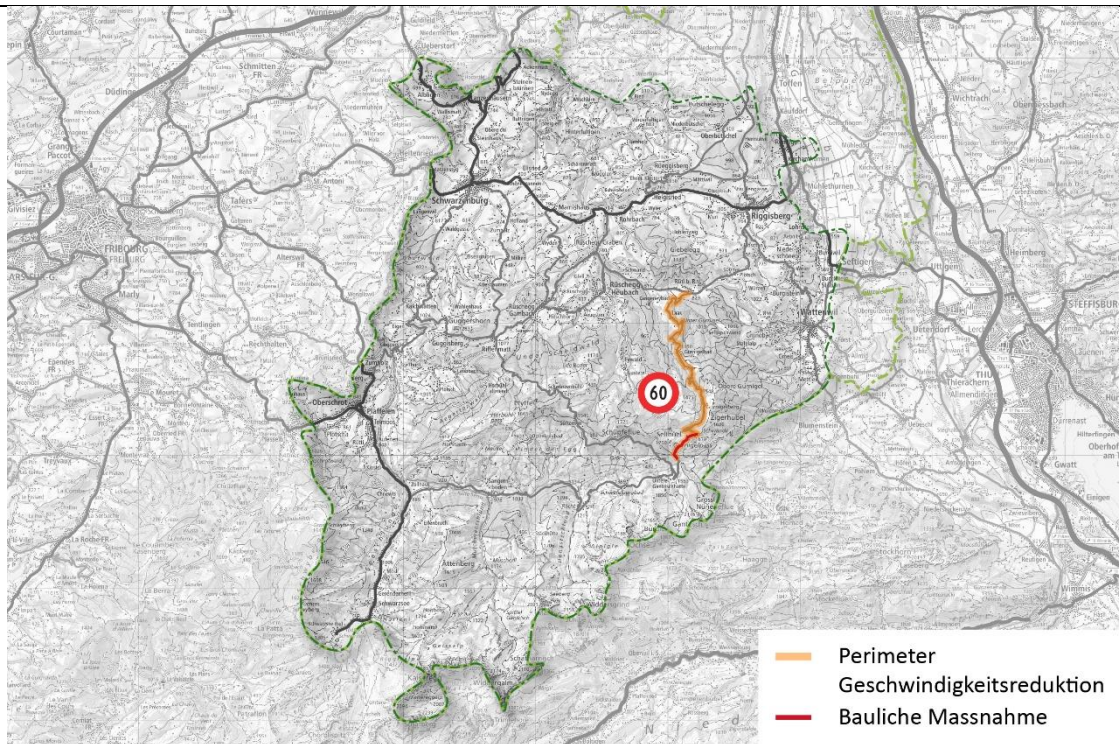
An einem runden Tisch mit den Gemeinden, dem OIK II und der KAPO im Januar 2026 hat man sich bereits dazu entschieden, für die Gurnigelpassstrasse durchgehend Tempo 60 zu beantragen.

Damit die Geschwindigkeit nach der Reduktion auch eingehalten wird, beantragen die Gemeinden Rüscheegg und Rüeggisberg, dass zwischen Stierenhütte und Wasserscheide zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduktion auch noch bauliche Massnahmen zur Temporeduktion geprüft werden. Auf dem Abschnitt sind beispielsweise Einengungen und eine klare Abgrenzung der Parkierflächen denkbar. Aufgrund der breiten Strasse mit seitlichen Parkfeldern sind Massnahmen erforderlich, die eine stark einengende Wirkung haben. Die Einengungen sind mehrfach zu wiederholen, damit zwischen den einzelnen Elementen nicht beschleunigt werden kann. Aufgrund der seitlich parkierten Fahrzeuge sind die Fussgängerführung und die Sicht auf ein- und aussteigende Personen sicherzustellen.

Andere übliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion sind Vertikalversätze, diese sind im Ausserortsbereich jedoch eher ungewöhnlich.

In einem ersten Schritt können auch provisorische Massnahmen umgesetzt werden.

Karte



- Kostenschätzung**
- Geschwindigkeitsgutachten < CHF 20'000
  - Umsetzung < CHF 100'000 bei einfachen Gestaltungsmassnahmen
  - Umsetzung ca. CHF 0.5 Mio. bei definitiven Gestaltungsmassnahmen

**Stand** ▪ keine Planungen oder andere Strategien/Konzepte bekannt

**Abstimmung** ▪ Sanierung der Unfallschwerpunkte

**hängt zusammen** ▪ MIV: Lärm und Sicherheit 03, Geschwindigkeit an den Siedlungsrandern anpassen

**Beteiligte** **Federführung:** OIK II, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Guggisberg, Schwarzenburg  
**sonstige Stellen:** Kanton

**Finanzierung** ▪ Strasseneigentümer / Gemeinden

- betrifft**
- BSG 732.11: Strassengesetz (SG)
  - BSG 732.11: Strassenverordnung (SV)

**Initialisierung** ▪ Die Initialisierung erfolgte am runden Tisch im Januar 2026

- Umsetzung**
- Studie für die Temporeduktion (Geschwindigkeitsgutachten)
  - Umsetzungsprojekt
  - Genehmigungsverfahren mit anschliessender Umsetzung
  - Monitoring Wirkung

Kategorie **ÖV: Angebot 01**

Massnahme **Konzept Alltagsverkehr (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)**

Art der Massn. **Angebot**

Ziel(e) **▪ Anschlüsse in Riggisberg aus Rüscheegg Richtung Gürbetal verbessern**

- Wirkung(en) **▪ Um die Anschlüsse in Riggisberg verbessern zu können sind Anpassungen an mehreren Linien notwendig (siehe auch «Beschrieb»). Das angepasste Konzept schafft Anreize für eine stärkere Benutzung des ÖV indem insbesondere folgende Aspekte verbessert werden:**
- Die bevölkerungsreicheren Ortskerne profitieren von zusätzlichen (Umsteige-)Verbindungen in die regionalen Zentren.
  - Die Reisezeiten ins Gürbetal und nach Thun reduzieren sich deutlich.
  - Die Linien aus dem Gürbetal werden in Riggisberg verknüpft, sodass neue Direktverbindungen entstehen.
  - Das Wohngebiet zwischen Riggisberg und der Abegg-Stiftung profitiert von einer neuen ÖV-Erschliessung mit Direktverbindungen nach Köniz und Umsteigeverbindungen ins Gürbetal.
  - Im Gegensatz dazu verlieren einzelne dünnbesiedelte Gebiete in den Gemeinden Schwarzenburg, Guggisberg und Rüscheegg ihre ÖV-Erschliessung. Zwischen Schwarzenburg und Rüscheegg bestehen zudem nur noch stündliche Direktverbindungen, allerdings neu ergänzend halbstündliche Umsteigeverbindungen.

Horizont **▪ mittelfristig (2030 - 2035)**

Etaprierung **▪ nicht relevant**

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

Beschrieb Eine Verbesserung der Anschlüsse in Riggisberg lässt sich aufgrund der Fahrzeit nur durch eine Anpassung der Linienführung erreichen. Die bestehenden Buslinien zwischen Gürbetal, Riggisberg, Rüscheegg / Schwarzenburg und Guggisberg (320, 321, 611, 612) werden deshalb neu organisiert (siehe auch Karte weiter unten):

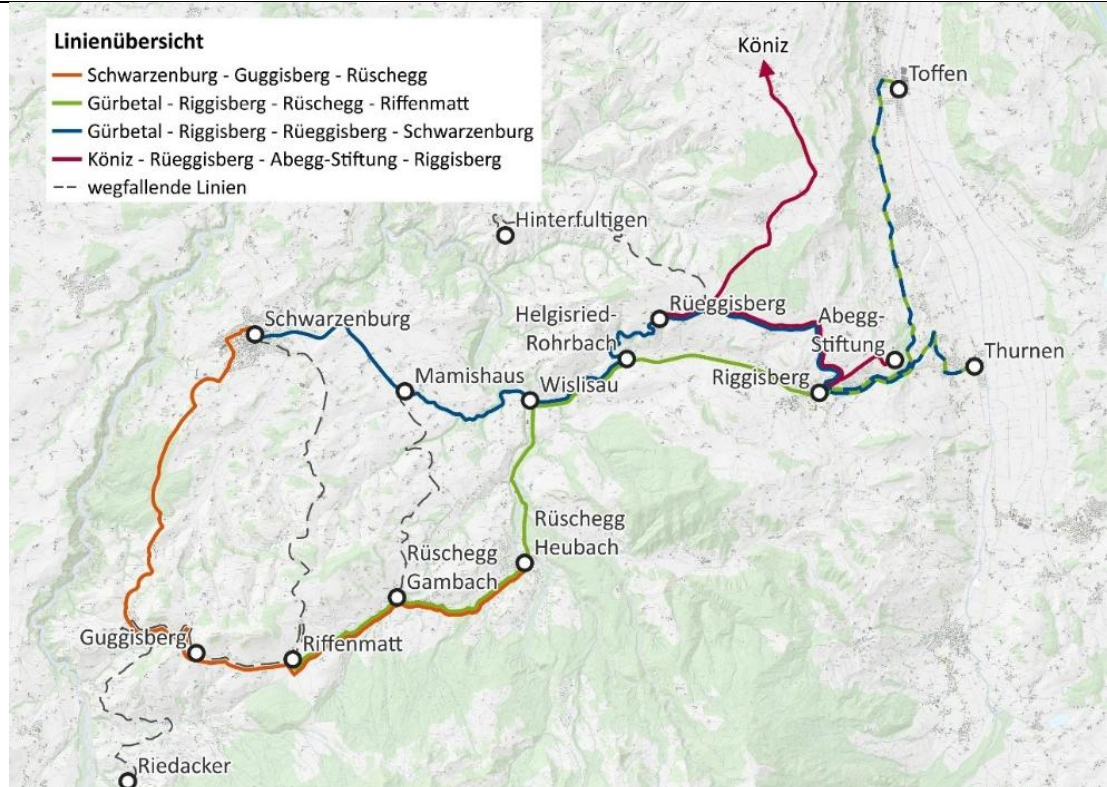
- Linie **blau**: Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg (– Thurnen/Toffen)
- Linie **grün**: Riffenmatt – Rüscheegg – Riggisberg (– Thurnen/Toffen)
- Linie **orange**: Schwarzenburg – Guggisberg – Rüscheegg
- Linie 631: Köniz – Riggisberg mit «Verlängerung» bis Abegg-Stiftung

Die vier Linien verkehren jeweils im Stundentakt. Wo sie sich überlagern, stellen sie nach Möglichkeit einen ungefähren Halbstundentakt sicher. In Schwarzenburg, Köniz, Toffen und Thurnen bestehen Anschlüsse auf das Bahnangebot. Folgende Anschlüsse bestehen zwischen den Buslinien:

- Riffenmatt–Wislisau–Schwarzenburg
- Köniz–Rüscheegg–Schwarzenburg
- Rüscheegg–Helgisried-Rohrbach–Toffen/Thurnen
- Abegg-Stiftung–Riggisberg–Toffen/Thurnen

Der Abschnitt Rüscheegg Gambach – Riffenmatt wird bislang vom ÖV nicht bedient. Die Strasse weist auf 2.3 km Länge eine Höhendifferenz von 200 m auf und ist vergleichsweise schmal. Für eine Erhöhung der Strecke sind voraussichtlich zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, ein ausgebauter Winterdienst und allf. Einschränkungen für den übrigen Schwerverkehr erforderlich. Vergleichbare Strecken werden in anderen Regionen auch durch ÖV-Linien befahren.

Karte



**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 Rüeggisberg verlieren ihre ÖV-Erschliessung.<sup>1</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>1</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.

**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>2</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>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>3</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>
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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>

<sup>2</sup> davon allerdings 29 Einsteiger beim Schulhaus Schwendi

<sup>3</sup> Die schnellsten Verbindungen nach Bern führen neu durchs Gürbetal.

Kategorie **ÖV: Angebot 01**

Massnahme **Konzept Alltagsverkehr (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)**

Köniz sowie stündlichen Umsteigeverbindungen ins Gürbetal.

**Niedermuhlern** ■ Kürzere Reisezeiten nach Schwarzenburg ■ Keine (-26 min).

- Kostenschätzung** ■ Das Konzept Alltagsverkehr führt zu einem Fahrzeugmehrabbedarf von einem Standardbus, welcher in Zusammenhang mit der Umstellung auf Elektrobusse steht. (Hinweis: Die Umstellung auf Elektrobusse ist sowohl im Referenzzustand als auch beim Konzept Alltagsverkehr bereits berücksichtigt.). Die bisherigen Fahrzeuge für die Linien 322 und 614 werden eingespart.
- Die Fahrplanstunden der Linien 320, 321, 322, 611, 612, 614 und 631 nehmen von Montag bis Freitag von heute 108 Stunden auf 99 Stunden pro Tag (-8%) ab. Am Wochenende wird das Angebot nur noch wenig ausgedünnt, daher nehmen die Fahrplanstunden dort zu.

Weitere Hinweise in Zusammenhang mit den Kosten:

- Teilweise sind neue Lösungen für den Schülerverkehr notwendig (siehe Massnahmenblätter zum Schülertransport ÖV 07 und ÖV 08).
- Entlang der ÖV-Achsen sind für den Schülerverkehr ausreichende Kapazitäten sicherzustellen. Allenfalls sind bei Bedarf einzelne Zusatzkurse erforderlich.

**Stand** ■ Neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

- Abstimmung** ■ Buskonzept für Baustellenfahrplan S6/S31 (voraussichtlich im Zeitraum 2030-2033)
- On-Demand Abend-Angebot im Gantrisch-Gebiet gemäss RAK ÖV 2027 – 2030 (siehe Massnahmenblatt On-Demand Angebote 08)
- Laufendes Projekt «Schulverkehr Bern-Mittelland»
- Stundenpläne der Schulen im Perimeter
- Das Konzept lässt sich infolge diverser Abhängigkeiten nur als Gesamtpaket umsetzen.

**Beteiligte** **Federführung:** RKBM

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Naturpark Gantrisch, Kanton, TU

- Finanzierung** ■ Betriebskosten Versuchsbetrieb: Kanton (max. 1/3), Verkehrserträge, Restkosten zu Lasten der Gemeinden
- Bei Aufnahme ins Grundangebot: Finanzierung via ÖV-Punkte. Dies führt bei den Gemeinden zu ungefähr folgenden Kostenveränderungen. Die laufende KBV-Revision (Umsetzung voraussichtlich per 1. Januar 2027) wurde im Referenzzustand bereits berücksichtigt:
- Riggisberg: Das Konzept Alltagsverkehr führt zu jährlichen Mehrkosten von ca. CHF 76'000 (+30%), wovon rund CHF 62'000 auf die Linienverlängerung bis zur Abegg-Stiftung zurückzuführen sind. Zusätzliche Haltestellen zwischen Post und Spital bzw. Post und Otzenbach würden zusätzlich zu Mehrkosten von rund CHF 42'000 führen. Diese Massnahme kann allerdings unabhängig vom Konzept umgesetzt werden.

- Rüeggisberg: +CHF 19'000 (+13%)
- Rüscheegg: +CHF 15'000 (+13%)
- Thurnen: +CHF 8'000 (+3%)
- Guggisberg: +CHF 5'000 (+6%)
- Toffen: +CHF 4'000 (+1%)
- Kaufdorf: +CHF 1'000 (+1%)
- Schwarzenburg: -CHF 8'000 (-2%)

*Hinweis: Gegenüber dem heutigen Zustand ergeben sich bei mehreren Gemeinden geringere Kostensteigerungen als oben aufgeführt, da die KBV-Revision in der Region Gantrisch mehrheitlich zu einer Entlastung der Gemeinden führt. Insbesondere in Schwarzenburg (-CHF 41'000), in Rüscheegg (-CHF 28'000), in Guggisberg (-CHF 24'000) und in Rüeggisberg (-CHF 22'000) liegen die Beiträge spürbar tiefer.*

**betrifft** ▪ Kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ▪ Aufnahme und Prüfung im Regionalen Angebotskonzept (RAK) ÖV 2031 – 2034

**Umsetzung** ▪ Je nach Ergebnis aus dem RAK:

- Aufnahme und Prüfung im Kantonalen Angebotskonzept ÖV 2031 – 2034
- Finanzbeschlüsse
- Versuchsbetrieb



**Kategorie** ÖV: Angebot 02

**Massnahme** Ergänzung Konzept Alltagsverkehr: On-Demand Angebote

**Art der Massn.** Angebot

**Ziel(e)** ▪ Weiterentwicklung und Ausbau des On-Demand Angebots

**Wirkung(en)** ▪ Schaffung eines angemessenen Angebots für den dünn besiedelten, dispers strukturierten ländlichen Raum  
▪ Stärkung der Hauptlinien durch Schaffung von Zubringerangeboten

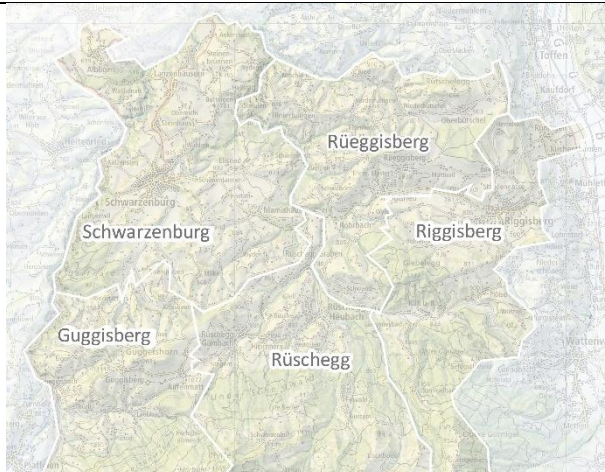
**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ Weiterentwicklung nach Umsetzung Abendangebot  
▪ Gegebenenfalls Zwischentappen zeitlich und räumlich

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** ▪ Sicherstellung der ÖV-Erschliessung der dünn besiedelten Gebiete  
▪ Auffangen von Angebotslücken, wenn die Linien 614 und 322 aufgrund eines ungenügenden Kostendeckungsgrades eingestellt werden oder das Konzept Alltagsverkehr umgesetzt wird, sodass in Gebieten mit wegfallenden Haltestellen dennoch ein minimales Angebot aufrechterhalten werden kann.  
▪ Stärkung der Hauptlinien durch zusätzliche Zubringerangebote  
▪ Möglichkeit zur zweckgebundenen Verwendung von Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung (vgl. Massnahmenblatt Parkierung 01) zugunsten des ÖV.  
▪ Ermöglicht schrittweiser Ausbau des On-Demand-Angebots insbesondere mit Perspektive automatisiertes Fahren.

**Karte**



**Kostenschätzung** ▪ zu klären

**Stand** ▪ Einführung Versuchsbetrieb On-Demand Abendangebot

**Abstimmung** ▪ MIV: Parkierung 01, Konzept Parkplatzbewirtschaftung  
▪ ÖV-Angebot 01, Konzept Alltagsverkehr  
▪ ÖV-Angebot 07/08, Schülertransporte  
▪ Laufendes Projekt «Schulverkehr Bern-Mittelland»

**Kategorie** ÖV: Angebot 02

**Massnahme** **Ergänzung Konzept Alltagsverkehr: On-Demand Angebote**

**Beteiligte** **Federführung:** RKBM

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Kanton, Transportunternehmen

**Finanzierung** ■ zu klären

■ mögliche Querfinanzierung durch Reingewinne aus der Parkplatzbewirtschaftung des VGP's

**betrifft** ■ Kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Aufnahme und Prüfung im Regionalen Angebotskonzept (RAK) ÖV 2031 – 2034

**Umsetzung** ■ Je nach Ergebnis aus dem RAK:

■ Aufnahme und Prüfung im Kantonalen Angebotskonzept ÖV 2031 – 2034

■ Finanzbeschlüsse

■ Versuchsbetrieb

**Beispiele** ■ Postauto/Publicar in der Ostschweiz

■ On-Demand Angebot Hamburg

Kategorie **ÖV: Angebot 03**

Massnahme **Gurnigel-Linie (ab Gürbetal)**

Art der Massn. **Angebot**

Ziel(e) **▪ Attraktiveres ÖV-Angebot Richtung Gurnigel aus dem Raum Bern und Thun**

Wirkung(en) **▪ Die Massnahme schafft Anreize für eine stärkere Benutzung des ÖV im Freizeitverkehr in dem insbesondere folgende Aspekte verbessert werden:**

- Dichteres Angebot an Betriebstagen
- Leicht merkbares, systematisches Angebot
- Kürzere Fahrzeit aus dem Ballungsraum Bern

Horizont **▪ mittelfristig (2030 - 2035)**

Etappierung **▪ nicht relevant**

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

Beschrieb Mit dieser Massnahme werden Direktverbindungen aus dem Gürbetal bis auf den Gurnigel angeboten. Dazu ist eine Verlängerung von Kursen zwischen Toffen/Thurnen und Riggisberg bis auf den Gurnigel vorgesehen.

Eine Fokussierung auf nachfragestarke Betriebstage (u.a. Wochenenden und Schulferien), zugunsten von zusätzlichen Kurspaaren pro Tag ggü. heute (Linie 323), soll stattfinden. D.h. es gibt keinen ganzjährigen Betrieb mehr. Nachfrageschwache Tage entfallen.

Ein möglicher Fahrplan ist nachfolgend aufgeführt. Durch die Integration auf dem Abschnitt Gürbetal – Riggisberg ins reguläre ÖV-Angebot erfolgt der Umstieg von der S-Bahn in eine Richtung in Toffen und in die andere Richtung in Thurnen.

Thun	07 38	08 38	09 38	13 38	14 38	15 38
Thurnen	07 54	08 54	09 54	13 54	14 54	15 54
Bern	07 42	08 42	09 42	13 42	14 42	15 42
Thurnen	07 57	08 57	09 57	13 57	14 57	15 57
4' Toffen, Bahnhof	08 03	09 03	10 03	14 03	15 03	16 03
Riggisberg, Post	08 17	09 17	10 17	14 17	15 17	16 17
Gurnigel, Wasserscheide	08 41	09 41	10 41	14 41	15 41	16 41
Gurnigel, Wasserscheide	08 46	09 46	10 46	14 46	15 46	16 46
Riggisberg, Post	09 11	10 11	11 11	15 11	16 11	17 11
4' Thurnen, Bahnhof	09 21	10 21	11 21	15 21	16 21	17 21
Thurnen	09 24	10 24	11 24	15 24	16 24	17 24
Bern	09 48	10 48	11 48	15 48	16 48	17 48
Thurnen	09 33	10 33	11 33	15 33	16 33	17 33
Thun	09 51	10 51	11 51	15 51	16 51	17 51

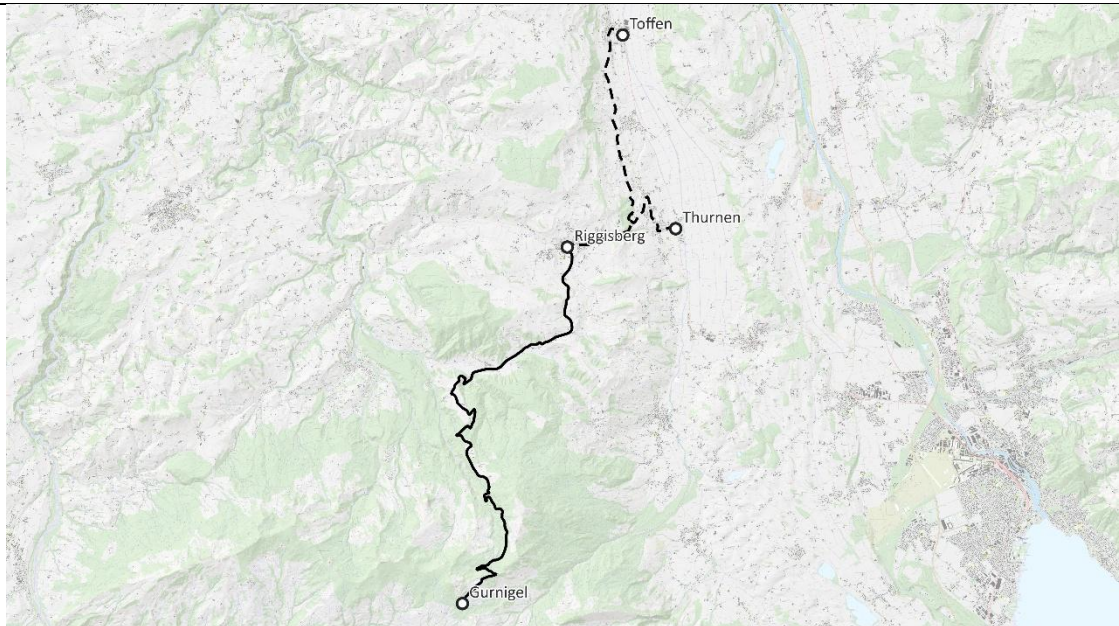
Voraussetzungen:

- 30'-Takt Thurnen/Toffen – Riggisberg während der Betriebszeiten der Gurnigel-Linie.
- Die Umsetzung des «Konzept Alltagsverkehr (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)» ist nicht zwingend, führt jedoch zu Vorteilen (Anschlüsse Riggisberg).

**Kategorie** ÖV: Angebot 03

**Massnahme** Gurnigel-Linie (ab Gürbetal)

**Karte**



**Kostenschätzung** ■ Die heutigen rund 2'800 Fahrplanstunden pro Jahr exkl. Beiwagen (jeweils inkl. Abschnitt (Schwarzenburg –) Zollhaus – Gurnigel) der Linie 323 entsprechen rund 230 Betriebstagen im neuen Konzept. Durch das dichtere Angebot können voraussichtlich Beiwagen entfallen.

**Stand** ■ neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

- Abstimmung** ■ ÖV-Angebot 04 «Konzept Freizeitverkehr: Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)»
- Die Umsetzung des «Konzept Alltagsverkehr (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)» (siehe Massnahmenblatt ÖV 01) führt zu Vorteilen (Anschlüsse Riggisberg).
  - Das Wenden des Busses ist bei der Haltestelle Gurnigel, Wasserscheide, auf der asphaltierten Fläche, vorgesehen. Ggf. Abstimmung mit der Massnahme Parkierung 01 notwendig.

**Beteiligte** **Federführung:** RKBM

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Naturpark Gantrisch, Kanton, TU

- Finanzierung** ■ zu klären
- Am 5. März 2026 hat der Grosse Rat eine überparteiliche Motion (236-2025) angenommen. Der Regierungsrat wird beauftragt, «...die gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit Buslinien für Tourismus und Freizeit von regionaler Bedeutung (saisonale «Wanderbusse») in das kantonale Grundangebot (Angebotsbeschluss) aufgenommen werden können.».

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Klärung der Finanzierung

**Umsetzung** ■ Umsetzungsschritte abhängig von Finanzierung

Kategorie **ÖV: Angebot 04**

Massnahme **Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)**

Art der Massn. **Angebot**

Ziel(e) **▪ Attraktiveres ÖV-Angebot Richtung Gurnigel aus dem Raum Freiburg**

Wirkung(en) **▪ Die Massnahme schafft Anreize für eine stärkere Benutzung des ÖV im Freizeitverkehr in- dem insbesondere folgende Aspekte verbessert werden:**

- Dichteres Angebot an Betriebstagen
- Leicht merkbares, systematisches Angebot
- Kürzere Fahrzeit aus dem Ballungsraum Fribourg
- Bessere Vernetzung der Freizeitregion Schwarzsee – Gurnigel

Horizont **▪ mittelfristig (2030 - 2035)**

Etappierung **▪ nicht relevant**

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

Beschrieb **Neues ÖV-Angebot zwischen Zollhaus und Gurnigel. (Hinweis: Ein Linienbeginn in Plaffeien wäre zu prüfen, dafür sind allerdings vertiefte Fahrzeitabklärungen erforderlich.)**

Eine Fokussierung auf nachfragestarke Betriebstage (u.a. Wochenenden und Schulferien), zu- gunsten von zusätzlichen Kurspaaren pro Tag ggü. heute (Linie 323), soll stattfinden. D.h. es gibt keinen ganzjährigen Betrieb mehr. Nachfrageschwache Tage entfallen.

Ein möglicher Fahrplan ist nachfolgend aufgeführt:

Fribourg	08 31	09 31	10 31			
Zollhaus	09 14	10 14	11 14			
Schwarzsee	08 58	09 58	10 58	14 28	15 28	16 28
Zollhaus	09 08	10 08	11 08	14 38	15 38	16 38
4' Zollhaus	☉09 16	☉10 16	☉11 16	☉14 40	☉15 40	☉16 40
Gurnigel, Wasserscheide	☉09 43	☉10 43	☉11 43	☉15 07	☉16 07	☉17 07
Gurnigel, Wasserscheide	☉09 45	☉10 45	☉11 45	☉15 09	☉16 09	☉17 09
4' Zollhaus	☉10 12	☉11 12	☉12 12	☉15 36	☉16 36	☉17 36
Zollhaus	10 14	11 14	12 14	15 44	16 44	17 44
Schwarzsee	10 26	11 26	12 26	15 56	16 56	17 56
Zollhaus				15 38	16 38	17 38
Fribourg				16 26	17 26	18 26

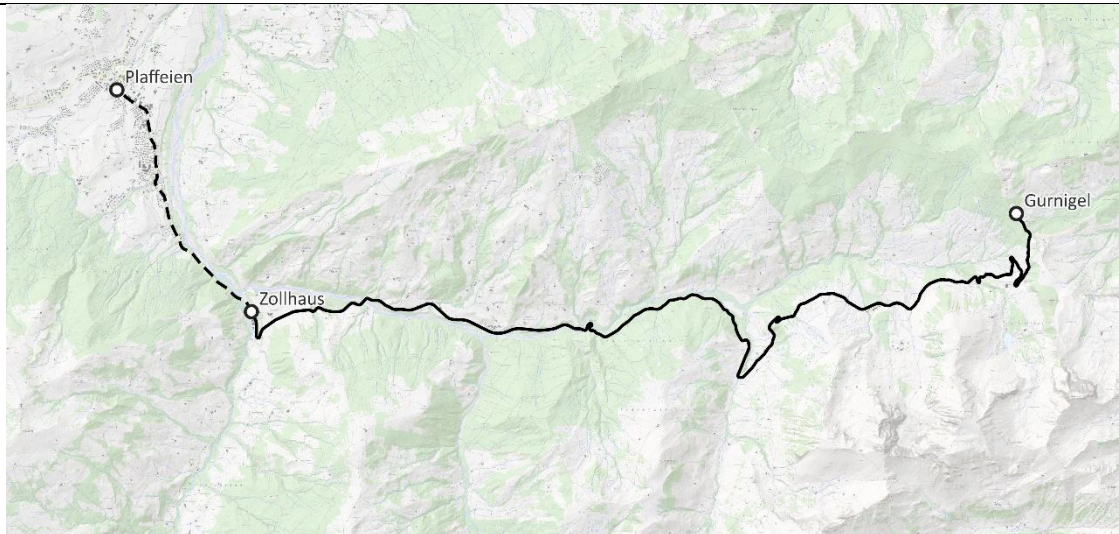
Voraussetzungen:

- Neues Angebotskonzept im Sensebezirk (Umsetzung per Dezember 2026 vorgesehen)

Kategorie ÖV: Angebot 04

Massnahme **Gurnigel-Linie (ab Plaffeien/Zollhaus)**

Karte



**Kostenschätzung** ■ Die heutigen rund 2'800 Fahrplanstunden pro Jahr exkl. Beiwagen (jeweils inkl. Abschnitt (Schwarzenburg –) Zollhaus – Gurnigel) der Linie 323 entsprechen rund 230 Betriebstagen im neuen Konzept. Durch das dichtere Angebot können voraussichtlich Beiwagen entfallen.

**Stand** ■ Neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

- Abstimmung** ■ ÖV-Angebot 03 «Konzept Freizeitverkehr: Gurnigel-Linie (ab Gürbetal)»
- neues Angebotskonzept im Sensebezirk
  - Das Wenden des Busses ist bei der Haltestelle Gurnigel, Wasserscheide, auf der asphaltierten Fläche, vorgesehen. Ggf. Abstimmung mit der Massnahme Parkierung 01 notwendig.
  - In Zollhaus ist zu prüfen, wie und an welcher Stelle der Bus wenden kann (evtl. sind Infrastrukturanpassungen oder die Aufhebung von Parkplätzen notwendig).

**Beteiligte** **Federführung:** zu klären

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Naturpark Gantrisch, Kanton Freiburg, Kanton Bern, TU

- Finanzierung** ■ Kanton Freiburg, Gemeinden
- Hinweis: Am 5. März 2026 hat der Grosse Rat des Kantons Bern eine überparteiliche Motion (236-2025) angenommen. Der Regierungsrat wird beauftragt, «...die gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit Buslinien für Tourismus und Freizeit von regionaler Bedeutung (saisonale «Wanderbusse») in das kantonale Grundangebot (Angebotsbeschluss) aufgenommen werden können.».

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Klärung der Finanzierung

**Umsetzung** ■ Umsetzungsschritte abhängig von Finanzierung

- Beispiele** ■ Buslinie Charmey – Gros Mont im Parc Gruyère Pays-d'Enhaut (viermal täglich, in den Sommerferien): Mitfinanzierung durch den Kanton Freiburg

Kategorie **ÖV: Angebot 05**

Massnahme **Direktverbindung Thun – Gurnigel (Freizeitverkehr)  
(bei NICHT-Umsetzung der Gurnigel-Linien)**

Art der Massn. Angebot

Ziel(e) ■ Rasche und umsteigefreie Verbindung zwischen dem Raum Thun und dem Gantrischgebiet (Gurnigel) für den Freizeitverkehr.

Wirkung(en) ■ Die Einführung einer Direktverbindung schafft Anreize für eine stärkere Benutzung des ÖV im Freizeitverkehr; Zielgruppen wären v.a. Familien und Ausflügler zum Naturpark.

Horizont ■ mittelfristig (2030 - 2035)

Etaprierung ■ nicht relevant

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

Beschrieb Für eine Direktverbindung zwischen Thun und Gurnigel wäre eine Linienführung «Thun – Uetendorf – Seftigen – Thurnen – Riggisberg – Gurnigel» denkbar (s. Karte unten). Zwischen Thun und Riggisberg würde die Linie als Expressbus mit ausgedünnter Haltepolitik verkehren.

Eine alternative Linienführung wäre via Wattenwil denkbar. Eine vertiefte Abwägung der Varianten kann zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden. Ausserdem wäre die Anzahl Haltestellen zu prüfen; ebenso die Frage, ob eine solche Direktverbindung noch in Riggisberg halten muss.

Denkbar sind jeweils zwei Kurspaare am Vormittag und am Nachmittag (Fokus Samstag / Sonntag). Für dieses Angebotsniveau ist ein Fahrzeug notwendig.

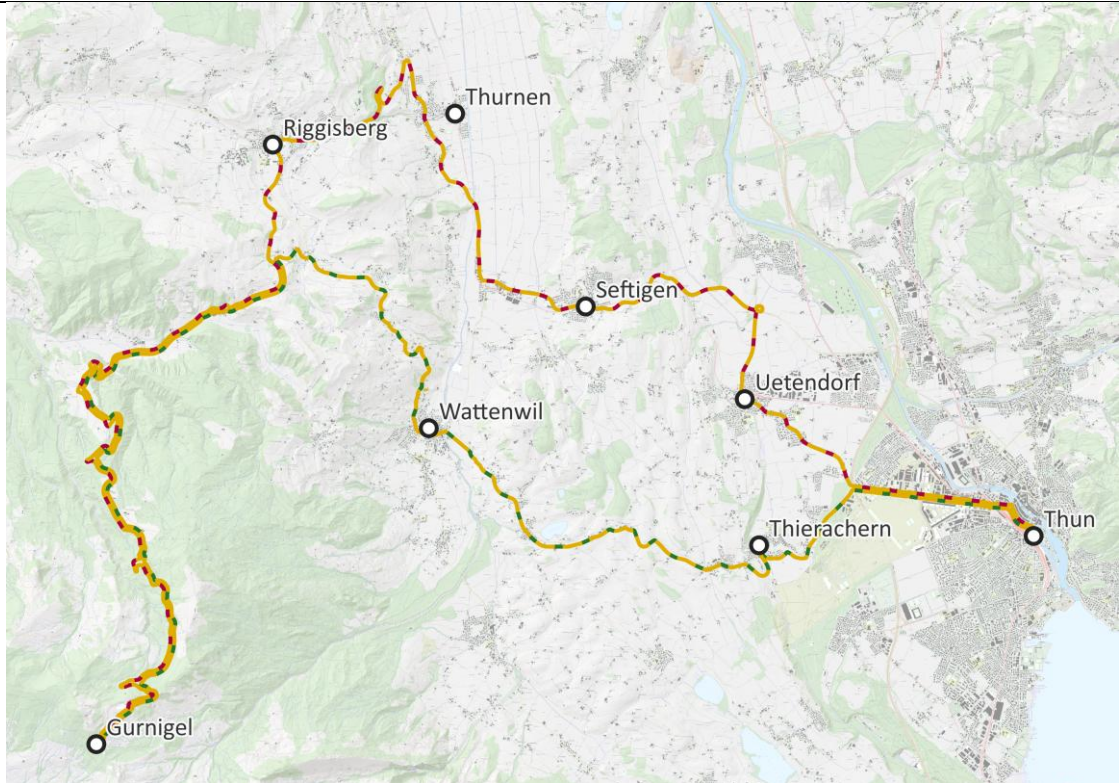
Ein möglicher Fahrplan ist nachfolgend aufgeführt:

Bern	08 07	10 07	12 07	14 07
Thun	08 26	10 26	12 26	14 26
<b>4' Thun, Bahnhof</b>	● 08 32	● 10 32	● 13 32	● 15 32
Uetendorf, Bahnhof	● 08 43	● 10 43	● 13 43	● 15 43
Seftigen, Bahnhof	● 08 50	● 10 50	● 13 50	● 15 50
Mühleturnen, Mühle	● 08 56	● 10 56	● 13 56	● 15 56
Riggisberg, Post	● 09 02	● 11 02	● 14 02	● 16 02
<b>Gurnigel, Wasserscheide</b>	● 09 27	● 11 27	● 14 27	● 16 27
<b>Gurnigel, Wasserscheide</b>	● 09 33	● 11 33	● 14 33	● 16 33
Riggisberg, Post	● 09 58	● 11 58	● 14 58	● 16 58
Mühleturnen, Mühle	● 10 03	● 12 03	● 15 03	● 17 03
Seftigen, Bahnhof	● 10 09	● 12 09	● 15 09	● 17 09
Uetendorf, Bahnhof	● 10 16	● 12 16	● 15 16	● 17 16
<b>4' Thun, Bahnhof</b>	● 10 28	● 12 28	● 15 28	● 17 28
Thun	10 33	12 33	15 33	17 33
Bern	10 53	12 53	15 53	17 53

Kategorie ÖV: Angebot 05

Massnahme **Direktverbindung Thun – Gurnigel (Freizeitverkehr)  
(bei NICHT-Umsetzung der Gurnigel-Linien)**

Karte



**Kostenschätzung** ■ 1 Fahrzeug; ca. 8 Fahrplanstunden

**Stand** ■ neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

**Abstimmung** ■ Eine Direktverbindung Thun – Gurnigel ist nur als Ergänzung zur heutigen Linie 323 geeignet. In Kombination mit den vorgeschlagenen Anpassungen an der Linie 323 führt die Direktverbindung sonst zu einem Überangebot.

■ Konkurrenzierung der Bahnlinie v.a. bei einer Linienführung via Seftigen – Thurnen.

**Beteiligte** **Federführung:** RVK 5

**sonstige Stellen:** RKBM, Gemeinden, Naturpark Gantrisch, TU

**Finanzierung** ■ Gemeinden, Einnahmen aus Ticketverkauf, ggf. Sponsoren;  
potenzielle Kostenbeiträge der Stadt Thun (siehe Beispiel Schallenberg)

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Klärung der Finanzierung

**Umsetzung** ■ Ausschreibung  
■ Detailplanung und Betriebskonzept

**Beispiele** ■ Schallenberg-Linie (Linie 252) von Thun – Steffisburg – Röthenbach i.E. – Eggiwil – Schangnau – Marbach nach Escholzmatt. Angebot am Samstag und Sonntag zwischen Mai und Oktober und an allgemeinen Feiertagen mit vier Kurspaaren.

Kategorie ÖV: Angebot 06

Massnahme **Verdichtung Naturpark-Linie 615/616  
(bei NICHT-Umsetzung des Konzepts Alltagsverkehr)**

Art der Massn. Angebot

Ziel(e) ■ Attraktiveres ÖV-Angebot für den Freizeitverkehr im Naturpark

Wirkung(en) ■ Die Massnahme schafft Anreize für eine stärkere Benutzung des ÖV im Freizeitverkehr indem der Takt der Naturpark-Linie verdichtet wird.

Horizont ■ mittelfristig (2030 - 2035)

Etappierung ■ nicht relevant

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

Beschrieb Sollte das Konzept Alltagsverkehr NICHT umgesetzt werden, ist als Optimierung eine Integration der Naturpark-Linie 615/616 in die Linie 612 möglich. Damit können bei vergleichbaren Kosten wie heute, zusätzliche Verbindungen angeboten werden.

Dabei wird die Rundlinie 612 Schwarzenburg – Milken – Guggisberg – Schwarzenburg jeweils in Riffenmatt aufgetrennt und bis Gurnigel, Wasserscheide verlängert und setzt anschliessend eine Stunde später wieder in Riffenmatt ein. Reisende auf der Rundlinie müssen künftig in Riffenmatt umsteigen.

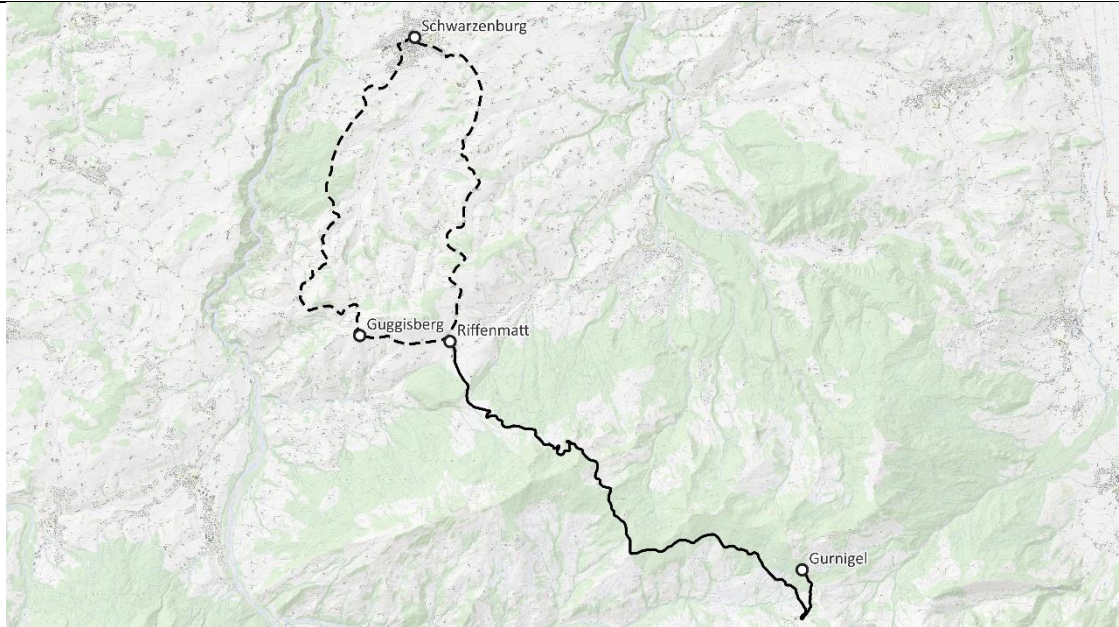
Nachfolgend ist ein möglicher Sonntagsfahrplan aufgeführt:

2' Schwarzenburg, Bahnhof	● 08 43	● 09 43	● 10 43	● 14 43	● 15 43	● 16 43
Guggisberg, Post	● 08 55	● 09 55		● 14 55		● 16 55
Milken, Dorf			● 10 49		● 15 49	
Riffenmatt, Kreuzung	● 08 58	● 09 58	● 10 54	● 14 58	● 15 54	● 16 58
Riffenmatt, Kreuzung		09 58	10 54	14 58	15 54	16 58
Schwarzenburg, Bahnhof		10 16	11 16	15 16	16 16	17 16
Rüschegg Schwarzenbühl, Kurhaus	● 09 09	● 10 09	● 11 05	● 15 09	● 16 05	● 17 09
Gurnigel, Wasserscheide	● 09 25	● 10 25	● 11 21	● 15 25	● 16 21	● 17 25
Gurnigel, Wasserscheide	● 09 31	● 10 27	● 14 31	● 15 27	● 16 31	● 17 31
Rüschegg Schwarzenbühl, Kurhaus	● 09 46	● 10 42	● 14 46	● 15 42	● 16 46	● 17 46
Schwarzenburg, Bahnhof	09 43	10 43	14 43	15 43	16 43	17 43
Riffenmatt, Kreuzung	09 58	10 54	14 58	15 54	16 58	17 58
Riffenmatt, Kreuzung	● 09 58	● 10 54	● 14 58	● 15 54	● 16 58	● 17 58
Milken, Dorf	● 10 03		● 15 03		● 17 03	● 18 03
Guggisberg, Post		● 10 58		● 15 58		
2' Schwarzenburg, Bahnhof	● 10 16	● 11 16	● 15 16	● 16 16	● 17 16	● 18 16

**Kategorie** ÖV: Angebot 06

**Massnahme** Verdichtung Naturpark-Linie 615/616  
(bei NICHT-Umsetzung des Konzepts Alltagsverkehr)

**Karte**



**Kostenschätzung** ■ ähnliche Kosten wie heute

**Stand** ■ neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

**Abstimmung** ■ ÖV Angebot 01 ⇔ abhängig von der Umsetzung des «Konzept Alltagsverkehr» (Verbesserte Anschlüsse in Riggisberg)

**Beteiligte** **Federführung:** RKBM

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Naturpark Gantrisch, Kanton Bern, TU

**Finanzierung** ■ zu klären

- Am 5. März 2026 hat der Grosse Rat eine überparteiliche Motion (236-2025) angenommen. Der Regierungsrat wird beauftragt, «...die gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit Buslinien für Tourismus und Freizeit von regionaler Bedeutung (saisonale «Wanderbusse») in das kantonale Grundangebot (Angebotsbeschluss) aufgenommen werden können.».

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ abhängig von der Umsetzung «Konzept Alltagsverkehr» und Finanzierung

**Umsetzung** ■ s. oben

Kategorie **ÖV: Angebot 07**

Massnahme **Schülertransporte (Linie 322)**

Art der Massn. **Angebot**

Ziel(e) ▪ **Effizienter Schülertransport**

Wirkung(en) ▪ **siehe oben**

Horizont ▪ **mittelfristig (2030 - 2035)**

Etappierung ▪ **nicht relevant**

Priorisierung  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Gemäss der im Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027 – 2030 durchgeführten Erfolgskontrolle 2024 erreicht die heutige Linie 322 «Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg» die Minimalanforderung beim Kostendeckungsgrad nicht. Bei der Auslastung wird zudem nur die Minimalanforderung erreicht. Eine ähnliche Situation präsentierte sich bereits bei früheren Erfolgskontrollen und es konnte keine finanzierbare Lösung für den Betrieb als Linienverkehr gefunden werden.

Ab 2030 muss deshalb die Linie 322 eingestellt werden. Die Transporte der Schüler sind somit ins bestehende Schülertransportsystem der Gemeinde zu integrieren.

**Kostenschätzung** ▪ **zu klären**

**Stand** ▪ **neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte  
=> Zu klären**

**Abstimmung** ▪ **laufendes Projekt «Schulverkehr Bern-Mittelland»**

**Beteiligte** **Federführung:** **Gemeinde**

**sonstige Stellen:** **RKBM**

**Finanzierung** ▪ **Gemeinde**

**betrifft** ▪ **kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen**

**Initialisierung** ▪ **Klärung Integration ins Schülertransportsystem der Gemeinde**

**Umsetzung** ▪ **Sicherung Finanzierung**

▪ **Integration ins Schülertransportsystem**

**Kategorie** ÖV: Angebot 08

**Massnahme** Schülertransporte (Linie 614)

**Art der Massn.** Angebot

**Ziel(e)** ▪ Effizienter Schülertransport

**Wirkung(en)** ▪ siehe oben

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ nicht relevant

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Die heutige Linie 614 «Riffenmatt – Guggisberg – Hirschmatt – Riedacker» wird zu grossen Teilen von Schülern genutzt. Gemäss der im Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027 – 2030 durchgeführten Erfolgskontrolle 2024 erreicht die Linie 614 die Minimalanforderung beim Kostendeckungsgrad nicht. Dieser hat sich zudem ggü. dem Stand 2018 verringert und es konnte keine finanzierbare Lösung für den Betrieb als Linienverkehr gefunden werden.

Die Linie 614 soll in der heutigen Form eingestellt und die Transporte der Schüler müssen ins bestehende Schülertransportsystem der Gemeinde Guggisberg integriert werden.

**Kostenschätzung** ▪ zu klären

**Stand** ▪ neben der vorliegenden Korridorstudie keine bestehenden Planungen/Konzepte

**Abstimmung** ▪ laufendes Projekt «Schulverkehr Bern-Mittelland»

**Beteiligte** **Federführung:** Gemeinde Guggisberg

**sonstige Stellen:** RKBM

**Finanzierung** ▪ Gemeinde

**betrifft** ▪ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ▪ Klärung Integration ins Schülertransportsystem der Gemeinde

**Umsetzung** ▪ Sicherung Finanzierung

▪ Integration ins Schülertransportsystem

Vorbehalt: Massnahme hat kaum Realisierungschancen.

Der NPG hat gemeinsam mit Bern Welcome die Erfahrung gemacht, dass nicht signalisierte Velo-Routen kaum zu promoten sind. Sie sind bei den Gästen nicht akzeptiert. Im Gegensatz dazu können beispielsweise Gravelrouten so gut vermarktet werden. Entsprechend hat sich der NPG entschieden, in Zukunft keine nicht signalisierten Routen im Bereich Velo zu vermarkten.

**Art der Massn.** Kommunikation

- Ziel(e)**
- Velonetz attraktiver gestalten
  - Fahrradverkehr von potenziell gefährlichen Streckenabschnitten weglenken

**Wirkung(en)** ▪ Durch die verstärkte Bewerbung (Promotion) von alternativen Veloverbindungen mit tiefem Verkehrsaufkommen, sollen die Veloverbindungen im NPG attraktiver und sicherer gestaltet werden.

**Horizont** ▪ kurzfristig (2026 - 2029)

- Etap pierung**
- ist selbst 1. Etappe im Verbund mit Massnahme Veloverkehr 02 (behördenverbindliche Signalisierung)
  - allenfalls könnte die Anzahl der zu bewerbenden Alternativverbindungen Schritt für Schritt erhöht werden

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Im Naturpark Gantrisch sind einige Verbindungen zwischen den Ortschaften wenig attraktiv für Velofahrende. Um diese Veloverbindungen attraktiver zu machen, sollen Alternativverbindungen signalisiert werden, die weniger Verkehr aufweisen. Die Signalisation kann aber erst dann geschehen, wenn eine behördenverbindliche Festlegung dieser Massnahmen besteht. Daher kann diese Massnahme erst mittelfristig umgesetzt werden. Als kurzfristige Massnahme können diese Routen bereits auf Karten und Veloführern des Naturparks dargestellt und beschrieben werden, um Besuchende darauf aufmerksam zu machen. Sobald die Behördenverbindlichkeit der Alternativrouten gegeben ist, können diese zusätzlich auf der Strecke signalisiert werden.

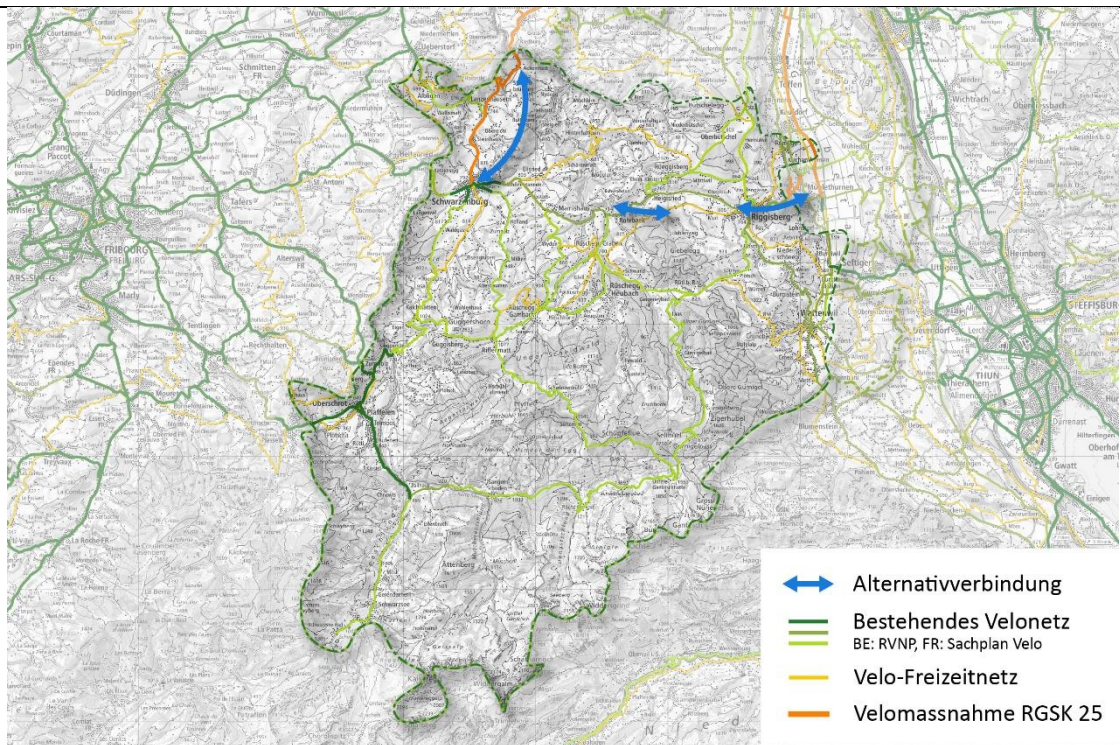
Die Promotion von folgenden Abschnitten wird als sinnvoll erachtet:

- Riggisberg-Muriboden-Rüschegg: Abzweigung nach Rohrbach um die Hauptstrasse Riggisberg-Rohrbach zu umgehen.
- Riggisberg-Mühlethurnen: Die Alternativroute soll von Riggisberg parallel zur Grabenstrasse direkt nach Mühlethurnen führen.
- Schwarzenburg – Aekenmatt: Alternativverbindung via Wahlern – Steinenbrünnen.

Kategorie Veloverkehr 01

Massnahme Promotion von Alternativverbindungen

Karte



**Kostenschätzung** ■ Planungs- und Materialkosten < CHF 10'000

**Stand** ■ keine Vorüberlegungen bekannt

**Abstimmung** ■ RVNP

**hängt zusammen** ■ Veloverkehr 02, Alternativverbindungen signalisieren

**Beteiligte** **Federführung:** NPG

**sonstige Stellen:** Rüeggisberg, Riggisberg, Rüscheegg, Guggisberg, Schwarzenburg

**Finanzierung** ■ Gemeinden

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Gemeinden bestimmen Handlungsbedarf für die Alternativrouten.

**Umsetzung** ■ Sammlung der zu bewerbenden Alternativrouten

- Publikation der Alternativrouten auf Papierkarten, Infotafeln des Parks, Online (NPG)
- falls möglich: Koordination mit Veloland Schweiz zu weiteren Möglichkeiten

**Art der Massn.** Organisation / Steuerung

- Ziel(e)**
- Velonetz attraktiver gestalten
  - Fahrradverkehr von potenziell gefährlichen Streckenabschnitten weglenken

**Wirkung(en)** ▪ Durch die explizite Signalisation von alternativen Veloverbindungen mit tiefem Verkehrsaufkommen, sollen die Veloverbindungen im NPG attraktiver und sicherer gestaltet werden.

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

- Etappierung**
- Massnahmen unabhängig umsetzbar
  - könnte Etappe 2 zu Massnahme Veloverkehr 01 sein (Promotion Alternativverbindungen)

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**vorausgesetzte** ▪ RGSK:

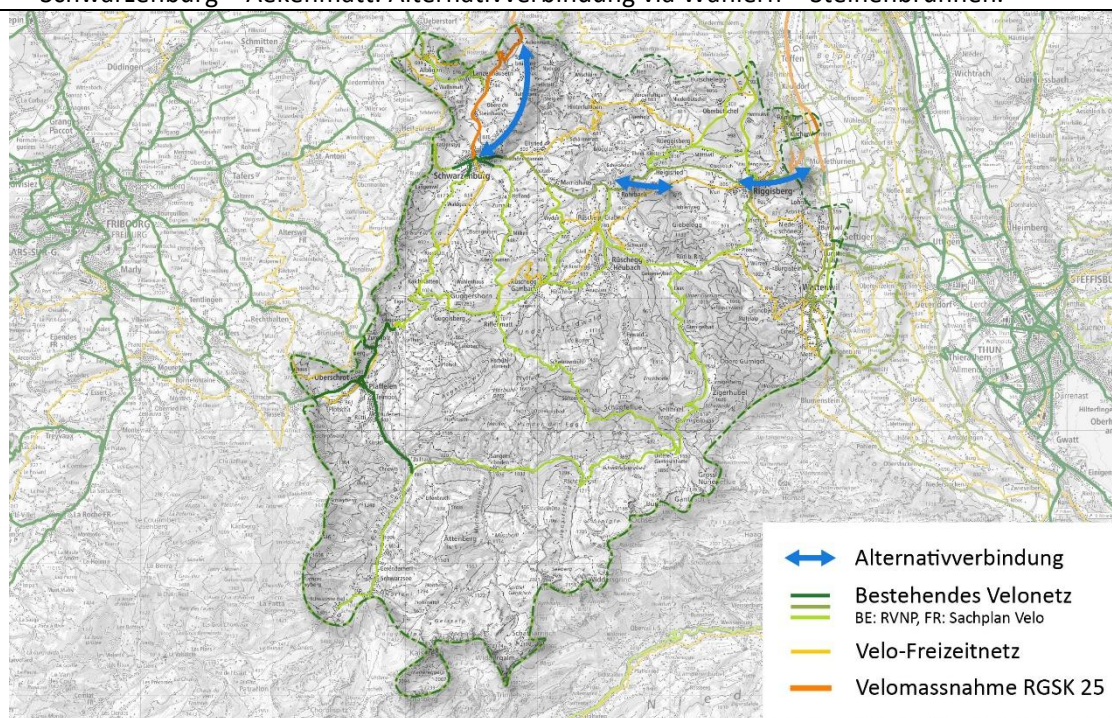
- Massnahmen**
- Massnahme BM.FVV-Ü.09, Velosicherheit Rümligen Riggisberg, Umsetzung 2032-2035 (auch enthalten im kantonalen Investitionsrahmenkredit Strasse 2026-2029 und im Strassennetzplan 2022-2039)
  - Massnahme BM.FVV-Ü.09, Radweg Gürbetal, Umsetzung 2032-2035, am Rande
  - Evtl. Massnahme BM.FVV-Ü.01.32, Regionales Veloverleihsystem, Umsetzung bis 2031
  - Massnahme BM.FVV-03.24, Köniz, Veloverbindung Schliern - Oberscherli, Muhlerstrasse; Abschnitt Schliern – Oberscherli, Umsetzung bis 2031
  - Massnahme BM.FVV-Ü.03.26, Köniz, Veloverbindung Sensemattstrasse, Abschnitt Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse - Thörishaus, Freiburgstrasse, Umsetzung nach 2035
  - Massnahme BM.FVV-Ü.03.27, Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahngleise nach Schwarzenburg, Abschnitt Niederscherli – Mittelhäusern, Umsetzung 2032-2035
  - Massnahme BM.FVV-Ü.03.38, Köniz, Schwarzenburg, Veloverbindung Mittelhäusern – Schwarzenburg, Umsetzung nach 2035
  - Investitionsrahmenkredit Strasse 2022 – 2025 (Kanton Bern)
    - Schwarzenburg, Radstreifen Häusere – Hoehe
  - Strassennetzplan 2022 – 2037:
    - Köniz Radweg Schliern - Schlatt

**Beschrieb** Im Naturpark Gantrisch sind einige Verbindungen zwischen den Ortschaften wenig attraktiv für Velofahrende. Um diese Veloverbindungen attraktiver zu machen, sollen Alternativverbindungen auf kleineren Strassen signalisiert werden, die weniger Verkehr aufweisen. Nach der Erreichung der Behördenverbindlichkeit durch Aufnahme in den regionalen Velonetzplan der RKBM oder in den kantonalen Sachplan Velowegnetz sollen die Routen dann signalisiert werden. Im Anschluss an die Signalisation besteht die Möglichkeit, dass diese auch durch den NPG vermarktet werden.

Auf folgenden Abschnitten könnte eine Signalisierung der Alternativrouten sinnvoll sein:

- Riggisberg-Muriboden-Rüschegg: Abzweigung nach Rohrbach, um die Hauptstrasse Riggisberg-Rohrbach zu umgehen.
- Riggisberg-Mühlethurnen: Die Alternativroute soll von Riggisberg parallel zur Grabenstrasse direkt nach Mühlethurnen führen.
- Schwarzenburg – Aekenmatt: Alternativverbindung via Wahlern – Steinenbrünnen.

Karte



**Kostenschätzung** ▪ Kostenhöhe < CHF 30'000

**Stand** ▪ keine Vorüberlegungen bekannt

**Abstimmung** ▪ RVNP 2026: die hier ausgewiesenen Alternativverbindungen werden durch die RKBM in die entsprechenden Planungsinstrumente eingespielen.

**hängt zusammen** ▪ Velo-Freizeitnetz  
 ▪ Velomassnahmen RGSK  
 ▪ Massnahme Veloverkehr 01, Promotion von Alternativverbindungen

**Beteiligte** **Federführung:** Rüeggisberg, Riggisberg, Rüschegg, Guggisberg, Schwarzenburg

**sonstige Stellen:** NPG, SchweizMobil, OIK II

**Finanzierung** ▪ Gemeinden

**betrifft** ▪ regionaler Velonetzplan und RGSK

**Initialisierung** ▪ Verbindungen definieren

**Umsetzung** ▪ Behördenverbindlichkeit erwirken: Aufnahme in RVNP, anschliessend in RGSK  
 ▪ Signalisation der Routen

**Art der Massn.** Organisation / Steuerung

- Ziel(e)**
- Förderung des Velos zur Fortbewegung im NPG
  - Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel

**Wirkung(en)** ▪ Mit der Schaffung eines Veloverleihangebots sollen Anreize für die Benutzung des Velos im Naturpark Gantrisch geschaffen werden.

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ nicht relevant

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Der Veloverkehr im NPG soll gefördert werden, um umweltverträglichere Alternativen zur Fortbewegung zu bieten. Zu diesem Konzept gehört die Einrichtung eines Veloverleihangebots. Die höchste Angebotsstufe ist die Erschaffung eines One-Way Veloverleihsystem im gesamten Parkgebiet und in den Gemeinden. Besuchende des NPG sollen an verschiedenen Stationen inner- und ausserhalb des Parks Velos ausleihen, und an einer beliebigen Station wieder zurückbringen können. Die Stationen sollen sich an den Zugangspunkten zum Park (z.B. Bahnhöfen), den Velogeschäften und an beliebten Ausflugszielen im Park befinden. Die Ausleihe, Beschaffung und Unterhalt und Transport der Räder soll in Zusammenarbeit mit den Velohändlern und dem Naturpark Gantrisch geschehen.

Eine einfachere Variante wäre ein ausgebautes Verleihangebot über die Velohändler ohne zusätzliche Verleihstationen. Das würde bedeuten, dass voraussichtlich keine One-Way-Verleihe mehr möglich wären, sondern Rundtouren im Vordergrund stehen. An Verkehrsdrehscheiben könnten allenfalls temporäre (saisonale) Ausleih- oder Rückgabestationen eingerichtet werden.

Auch Aufladestationen (v.a. bei Restaurants als Partnerunternehmen, Velohändlern oder Veloparkieranlagen) sind denkbar. Diese können von privaten und ausgeliehenen E-Bikes benutzt werden.

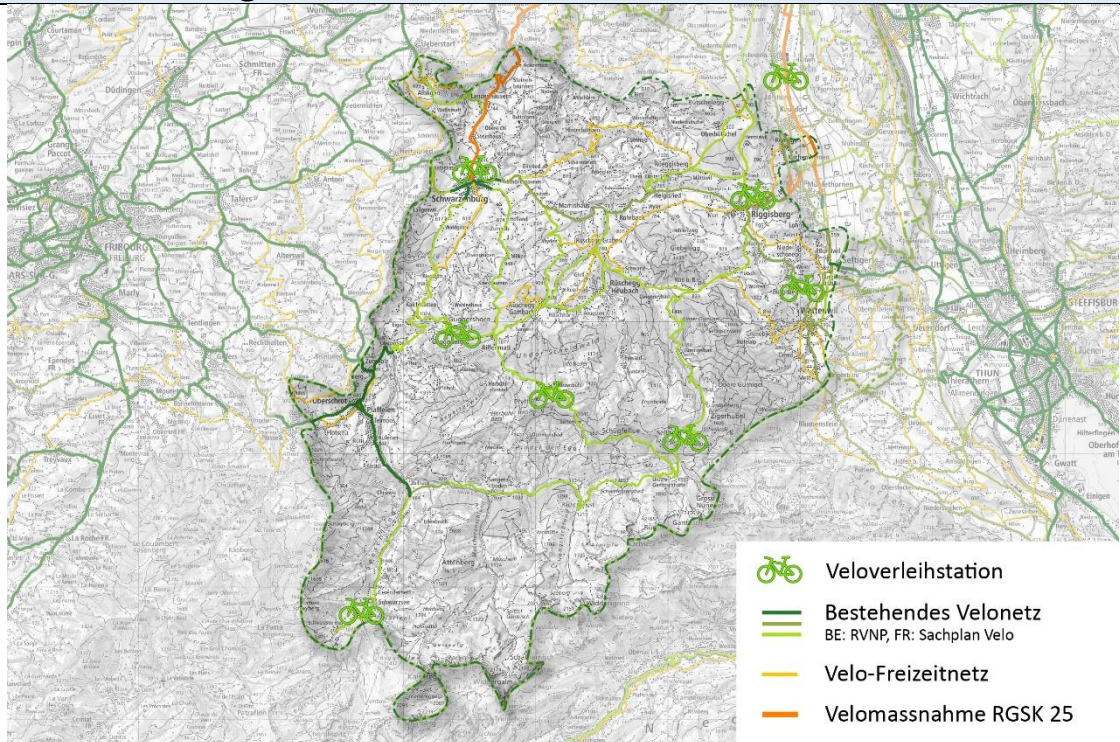
**Vorbehalt** Massnahme hat kaum Realisierungschancen in der höchsten Angebotsstufe

Diese Idee wurde im Rahmen eines NRP-Projektes mit lokalen und regionalen Akteuren konzipiert. Es kam aber nicht zur Umsetzung, weil ein One-Way-Verleih finanziell von lokalen Akteuren nicht tragbar ist. Auch grössere Akteure wie Rent-a-Bike konnten nicht mittragen, da die Verluste zu hoch gewesen wären. Es ist also unrealistisch, heute ein lokales Veloverleihsystem aufzubauen. Kommt hinzu, dass in der Schweiz ein Grossteil der Velotouristen eigenen Fahrräder besitzen. Das Bedürfnis diese mit dem Zug einfach und sorglos zu transportieren ist wesentlich höher, als die Fahrräder vor Ort zu mieten. Allenfalls besteht ein Bedürfnis nach einem ausgebauten Verleihangebot, welches über die lokalen Velohändler organisiert wird.

Kategorie **Veloverkehr 03**

Massnahme **Veloverleihangebot im NPG**

Karte



**Kostenschätzung** ■ Abhängig von Anzahl Stationen und Velos, Art der Velos

**Stand** ■ keine Vorüberlegungen bekannt

**Abstimmung** ■ nicht notwendig

**hängt zusammen** ■ Nachfragebeeinflussung: Vermeiden und Verlagern (2V 01 / 2V 02 / 2V 03)  
■ Kombinierte Mobilität 02, Velomitnahme

**Beteiligte** **Federführung:** NPG, Velohändler

**sonstige Stellen:** Gemeinden

**Finanzierung** ■ kostendeckend: über Leihgebühren => zu teuer für potenzielle Kundschaft  
■ Subvention durch Gemeinden oder den Verein NGP

**betrifft** ■ kein Bezug zu behördenverbindlichen Plänen

**Initialisierung** ■ Kontaktaufnahme mit den Händlern, Zusammenarbeit aufzeigen  
■ Definition der Zuständigkeitsbereiche, Wartung, Betrieb, Vermarktung etc.

**Umsetzung** ■ Planung der Stationen und des Verleihsystems  
■ Serviceverträge für die Bereitstellung und Wartung der Velos und Infrastruktur  
■ Beschaffung der Velos und der Infrastruktur

Kategorie **Veloverkehr 04**

Massnahme **Mountainbike-Routen und Velowandern**

Art der Massn. **Angebot**

- Ziel(e)**
- Förderung des Velos zur Fortbewegung im NPG, attraktives und offizielles Routennetz
  - Lenkung der Biker und Velowanderer
  - Imagewechsel zu naturnahem Tourismus
  - Wertschöpfung für die Region

**Wirkung(en)** ▪ Die Schaffung eines attraktiven und offiziellen Routennetzes dient der Lenkung der Mountainbiker und Velowanderer auf geeignete Routen und soll die Toleranz für das Miteinander fördern.

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ möglich


**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

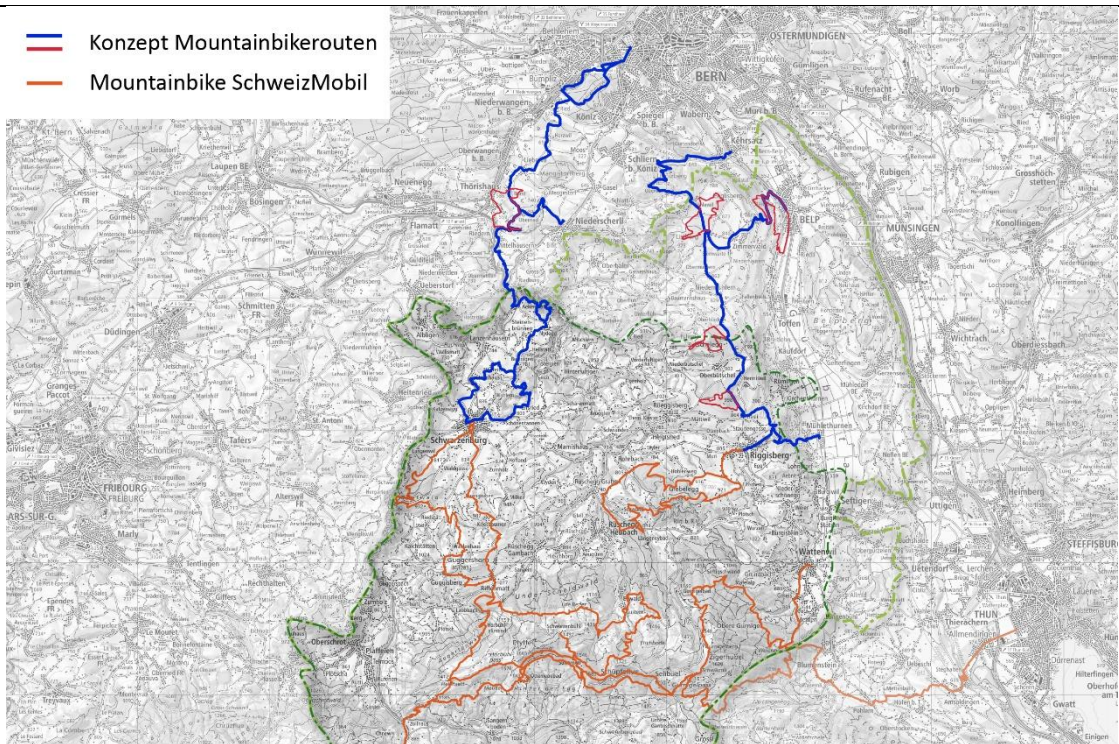
**Beschrieb** Der Mountainbikeverkehr im NPG soll explizit gefördert werden, um umweltverträglichere Alternativen zur Fortbewegung zu bieten.

Zusätzlich zu den bestehenden MTB-Routen von Schweizmobil sollen zwei neue Routen erstellt werden. Die Anfangs-/Endpunkte der neuen Routen sind besser an den ÖV angebunden. Die Routen beginnen/enden in Kehrsatz, Belp und Mühlethurnen sowie Bern und Schwarzenburg. Diese Orte verfügen alle über Bahnhöfe. Die geplanten Routen zwischen diesen Orten sind für unterschiedlich ambitionierte Biker ausgelegt. Dies ist möglich, da unterwegs mehrere Zusatzschlaufen vorgesehen sind, die befahren oder ausgelassen werden können.

Das Vorhaben basiert auf der Mountainbike-Strategie, die im Rahmen des NRP-Projekts "Aufbau Bike- und Fahrradregion Gantrisch" erarbeitet wurde (NRP 2020 - 2023). Aktuell wird das Detail- und Realisierungskonzept im Rahmen eines zweiten NRP-Projektes erarbeitet. Die erste Phase der Mitwirkung der Grundeigentümer hat stattgefunden, die Routen sind in der Vorprüfung bei den Ämtern, im Herbst 2026 startet ein Testbetrieb sowie allfällige Baueingaben. Die Routen sollten ab 2028 in Betrieb gehen. Unterhalt und Betrieb ist Sache der Gemeinden, die durch lokale Bike-Vereine unterstützt werden. Der Naturpark Gantrisch übernimmt die Melde- und Informationsstelle für die neuen Routen.

Das Velowandern ist im Perimeter des Naturparks gut ausgebaut. Im Teil des Kantons Fribourg ist die Mountain-Bike Netzplanung und die Revision des Velowandernetzes aufgegleist. Der Kanton Fribourg koordiniert seine Vorhaben mit den bernischen Stellen. Die freiburgischen Vorhaben sind aufgestartet und werden nicht in den Massnahmen abgebildet.

Karte 



**Kostenschätzung** ■ Finanzierung Planungskosten und Bewilligungsverfahren über laufendes NRP-Projekt

Noch nicht geklärt:

- Einmalige Investitionskosten: Erstellung der Bike-Routen
- Betriebskosten: wiederkehrend, Unterhalt, Grundeigentümer-Entschädigung

**Stand** ■ NRP-Projekt I abgeschlossen  
 ■ NRP-Projekt II in Bearbeitung

**Abstimmung** ■ RVNP, Sachplan Velowegnetz Kanton Bern

**hängt zusammen** ■ kombinierte Mobilität 02, Velomitnahme im ÖV

**Beteiligte** **Federführung:** NPG

**sonstige Stellen:** Gemeinden, Verein für Unterhalt

**Finanzierung** ■ einmalige Investitionskosten: Kanton, Gemeinden, Sponsoring, Vereine, Fördergelder  
 ■ Unterhalt über Verein und Gemeinden

**betrifft** ■ Sachplan Velowegnetz Kanton Bern

**Initialisierung** ■ Initialisierung erfolgt, Strategie steht

**Umsetzung** ■ Finanzierung sicherstellen  
 ■ Testbetrieb  
 ■ Betrieb

**Kategorie** Fussverkehr 01

**Massnahme** Fusswegenetz und Sicherheit zu Fuss Gehender

**Art der Massn.** Infrastruktur (Bau)

- Ziel(e)**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Fuss gehender Personen
  - Förderung Fussverkehr
  - Unterstützung erste Meile zum und vom ÖV
  - Unterstützung nicht motorisierter Freizeitverkehr im NPG

**Wirkung(en)** ▪ Einerseits wird die Verkehrssicherheit wird verbessert. Andererseits werden die Hürden zum zu Fuss Gehen verringert, wodurch indirekt diverse Effekte erzielt werden können (Erhöhung Mobilität, Gesundheit, Steigerung Anteile nicht motorisierter Mobilität, Attraktivität NPG).

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ möglich, je nach Detailmassnahme

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Zum Fussverkehr werden keine eigenständigen Massnahmen definiert. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden keine expliziten Mängel zum Fussverkehr genannt. Gewisse Schwachstellen zum Strassennetz betreffen aber den Fussverkehr, insbesondere bei Engstellen oder fehlenden Trottoirs oder fehlenden Querungsstellen. Diese Mängel werden dort beim MIV: Strassennetz adressiert. Ebenso betreffen gewisse Mängel an den Umsteigepunkten des ÖV (Verkehrsdrehscheiben) gerade und auch den Fussverkehr (v.a. unattraktive oder unsichere Wege). Diese Mängel werden beim Massnahmenblatt Verkehrsdrehscheiben adressiert.

Daher verweist das vorliegende Massnahmenblatt auf die entsprechende(n) Massnahme(n).

**Kostenschätzung** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**Stand** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**Abstimmung** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**hängt zusammen**

- MIV: Netz und Strecken 01, Kritische Begegnungsfälle entschärfen
- Kombinierte Mobilität 01, Verkehrsdrehscheiben

**Beteiligte** **Federführung:** siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**sonstige Stellen:** siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**Finanzierung** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**betrifft** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**Initialisierung** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen

**Umsetzung** ▪ siehe bei den entsprechenden Massnahmen



**Kategorie** Kombinierte Mobilität 01

**Massnahme** Verkehrsdrehscheiben

**Art der Massn.** Angebot

**Ziel(e)** ▪ Verlagerung vom MIV auf den ÖV

- Wirkung(en)** ▪ Vermeidung Überlast Parkplätze  
▪ Steigerung der ÖV-Nachfrage  
▪ Unterstützung kombinierter Wege im Freizeit- und Alltagsverkehr

**Horizont** ▪ mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung** ▪ nur begrenzt etappierbar (etappiert allenfalls nach den jeweiligen Drehscheiben)

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Verkehrsdrehscheiben (VDS) unterstützen die kombinierte Mobilität. Im Gebiet Gantrisch stehen für den Freizeit- und Alltagsverkehr Kombinationen aus Velo-ÖV und ÖV-ÖV (S-Bahn – Bus) im Vordergrund, für den Alltagsverkehr können die VDS auch zur Kombination aus MIV-ÖV relevant sein (wenn für den Weg zur oder von der S-Bahn kein passendes Bus-Angebot besteht).

Moderne VDS bieten (neben den als selbstverständlich vorausgesetzten attraktiven Umsteigeverbindungen):

- hindernisfreie, kurze, saubere, sichere, übersichtliche (d.h. auch für Fremde leicht begreifbare) Umsteigewege,
- eine dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gerecht werdende Gestaltung,
- sichere, saubere, funktionierende und ausreichende Veloabstellplätze,
- je nach Situation und Typ auch Parkplätze zum P+R,
- sichere, saubere, attraktive Wartebereiche, mit ausreichendem Wetterschutz,
- aktuelle und statische Informationen (zur Betriebslage, zu sonstigen Angeboten),
- Angebote Dritter (insb. zur Verpflegung, aber allenf. auch für weitere Dienstleistungen, wozu hier im Gantrisch idealerweise auch Velo-Service- oder Ausleihstationen zählen).

Im Gebiet Gantrisch kommen die S-Bahn-Stationen der Schwarzenburglinie (S6) und der Gürbetalnlinie (S4/S44) als potenzielle Standorte in Frage. Im Vordergrund stehen hier solche Stationen, die eine gute Verknüpfung mit dem Busangebot bieten. Dies sind v.a. Schwarzenburg, Toffen und Thurnen.

**Schwarzenburg** weist bereits einen mindestens guten Standard als Verkehrsdrehscheibe auf. Das Perron ist BehiG-konform umgesetzt, an den Bus-Halteanlagen ist noch die Unterstützung vom Fahrpersonal erforderlich. Die Umsteigewege sind kurz. Die Drehscheibe ist gut ausgestattet. Es hat viele und überdachte Veloabstellplätze. Insgesamt ist der Handlungsbedarf in Schwarzenburg eher niedrig, punktuelle Verbesserungen sind möglich. Im Frühling 2026 führt die BLS eine Kundenbefragung zum Verbesserungspotenzial am Bahnhof Schwarzenburg durch.

*Hinweis für das Zielbild Verkehrsdrehscheiben Region Bern-Mittelland: Mittelhäusern und Niederscherli stellen aus Sicht Gantrisch resp. Naturpark keine Alternative dar; dort bestehen keine Velorouten mit Bezug zum NPG noch sind dort Mountainbikerouten vorgesehen. Ebenso wäre für den Alltagsverkehr Schwarzenburg relevanter. Als Typ wäre eine Kombination aus F (für velobasierten Vor- und Nachlauf im Alltagsverkehr), G (MIV-Bündelung für den Alltagsverkehr) und H (Tourismus für den Besucherverkehr NPG) zielführend.*

Der **Bahnhof Toffen** wurde von der BLS bereits 2011 umgebaut und modernisiert. Die Perrons sind gemäss BehiG «autonom und spontan nutzbar», bei den Bus-Halteanlagen fehlt der Ausbau noch. Die Wartebereiche sind modern gestaltet. Die Umsteigewege sind kurz. Die Ausstattung ist auf das Mindestmass beschränkt, Angebote Dritter sind nur im weiteren Umfeld vorhanden. Die Velo-Abstellanlage sind einfach gehalten, könnten mehr Kapazität aufweisen. Die Wartebereiche insbesondere seitens Bus sind wenig attraktiv. Hier besteht Handlungsbedarf. Die BLS plant einen grösseren Umbau des Bahnhofs (Vorstudie), dabei konnte die Gemeinde ihre Vorstellungen zur Gestaltung des Bahnhofplatzes einbringen.

*Hinweis für das Zielbild Verkehrsdrehscheiben Region Bern-Mittelland: Toffen wäre wie vorgesehen eine Kombination aus den Typen G und H, wobei auch an den velobasierten Vor- und Nachlauf im Alltagsverkehr zu denken wäre.*

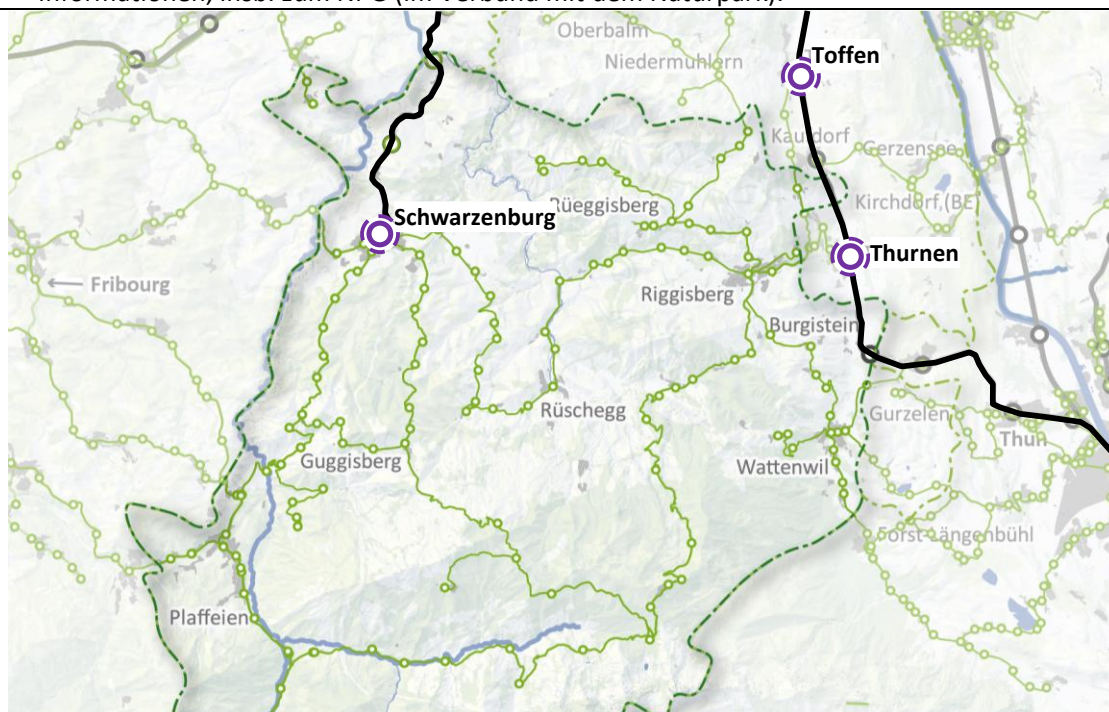
In **Thurnen** weist der Bahnhof einen noch alten Ausbaustandard auf. Er genügt den Ansprüchen an eine moderne Verkehrsdrehscheibe nicht. Hier besteht im Vergleich der höchste Handlungsbedarf. Seit Jahren liegen konkrete Umbaupläne seitens BLS vor, 2023 wurde die Pläne öffentlich aufgelegt. Da Einsprachen 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).

*Hinweis für das Zielbild Verkehrsdrehscheiben Region Bern-Mittelland: Thurnen ist keine Alternative zu Toffen, sondern eine Ergänzung, da an beiden Stationen entsprechende (alternierende) Buslinien geführt werden und hier auch Umsteigeverbindungen von/nach Thun möglich sind. Der Typ ist eine Kombination aus G und H, wobei auch an den velobasierten Vor- und Nachlauf im Alltagsverkehr zu denken wäre.*

Im **Fazit** ist festzustellen, dass zu den zwei Bahnhöfen mit höherem Handlungsbedarf Toffen und Thurnen Vorhaben geplant sind. Insofern sind hier bereits Massnahmen auf dem Weg und die entsprechenden Verantwortlichkeiten geklärt. Je nach Projektstand prüfen allenfalls RKBM und die Gemeinden nochmals den Umfang der geplanten Massnahmen und nehmen – wenn möglich – noch Einfluss zu entsprechenden Erweiterungen oder Umgestaltungen. Hierbei stehen im Vordergrund:

- Veloabstellplätze (für den Alltagsverkehr),
- Angebote Dritter, insb. zu Veloverleih oder Veloservice (für den Freizeitverkehr),
- Informationen, insb. zum NPG (im Verbund mit dem Naturpark).

Grafik



**Kostenschätzung** ▪ nicht pauschalisierbar, je nach Örtlichkeit

- Stand**
- Schwarzenburg: Kundenbefragung
  - Toffen: Vorstudie (BLS)
  - Thurnen: Auflageprojekt BLS (zur Plangenehmigung), derzeit Einspracheverhandlungen

- Abstimmung**
- ÖV Angebot 01 / 03 / 06
  - Veloverkehr 03, Veloverleihsystem

**Beteiligte** **Federführung:** RKBM

**sonstige Stellen:** BLS, Gemeinden (Schwarzenburg, Toffen, Thurnen), NPG

**Kategorie** Kombinierte Mobilität 01

**Massnahme** **Verkehrsdrehscheiben**

---

**Finanzierung** verschiedene Quellen möglich:

- Bahninfrastrukturfond (BIF)
- Leistungsvereinbarung (LV)
- Programm Agglomerationsverkehr (je nach Agglomerimeter)
- kantonale Investitionsbeiträge an Park-and-Ride sowie an Bike-and-Ride-Anlagen gemäss Strassengesetz
- kantonale Beiträge an ÖV-Umsteigeanlagen gemäss ÖVG

- 
- betrifft**
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)
  - Agglomerationsprogramm (AP)
  - RKBM: Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern- Mittelland  
=> Konsequenz: «Festlegung» auf Schwarzenburg, Toffen, Thurnen

---

**Initialisierung** ▪ laufende Vorhaben begleiten und allenf. Massnahmen prüfen: RKBM / Gemeinden

---

**Umsetzung** ▪ ist je nach Örtlichkeit bereits aufgeleitet

---

**Kategorie** Kombinierte Mobilität 02

**Massnahme** **Mitnahme Velo im ÖV**

**Art der Massn.** Angebot

**Ziel(e)**

- Verlagerung vom MIV auf den ÖV

**Wirkung(en)**

- Vermeidung Überlast Parkplätze
- Steigerung der ÖV-Nachfrage
- Unterstützung kombinierter Wege v.a. im Freizeitverkehr

**Horizont**

- mittelfristig (2030 - 2035)

**Etappierung**

- nach Linien etappierbar

**Priorisierung**  hoch  mittel  niedrig

**Beschrieb** Eine komplikationslose Velo-Mitnahme im ÖV kann den Umstieg vom MIV zum ÖV unterstützen oder auch generell zu einer Mehrnachfrage im ÖV beitragen. Hierbei geht es vor allem um die Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen (Bus und Bahn). Als Zielsegment steht der Freizeitverkehr klar im Vordergrund; für den Alltagsverkehr ist v.a. die kombinierte Mobilität B+R gedacht.

Ein (relevanter) Teil der Ausgangs- und Zielpunkte von entsprechenden Velo- und Mountain-Bike-Routen im Gantrisch sind mit den S-Bahn-Stationen erreichbar. Für weitere Punkte steht dann das Busangebot im Vordergrund.

- Das moderne Rollmaterial der S-Bahn (S6 mit MUTZ und MIKA sowie S4/44 mit MIKA und Lötschberger) verfügt bereits über entsprechende Mitnahmeabteile. Ein Ausbau ist derzeit nicht absehbar, ist aber auch für den Grossteil der Kurse nicht nötig; gewisse Engpässe zu Spitzenzeiten im Freizeitverkehr am Wochenende werden sich nicht vermeiden lassen.
- Die Busse von Postauto verfügen zumeist im Heckbereich über ein entsprechendes Gestell zur Velomitnahme (zumeist 5 Velos je Gestell). Diese Kapazitäten könnten zu gewissen Zeiten überfordert sein. Als Alternative bieten sich spezielle Velo-Anhänger an. An erster Stelle wären die explizit für den Freizeitverkehr vorgesehenen Linien mit solchen Anhängern auszurüsten (Gurnigel-Linien, Direktverbindung Thun, Naturpark-Poschi).

Eine Velomitnahme im Bus muss reserviert und bezahlt werden. Dies kann online resp. über entsprechende Apps vorgenommen werden. Idealerweise werden die bspw. durch Anhänger aufgestockten Kapazitäten auch kommuniziert. Neben den üblichen Kanälen vom ÖV bietet sich hier auch die Homepage des NPG an.

**Kostenschätzung**

- Beschaffung Velo-Anhänger für Busse (je Anhänger ca. CHF 10'000)

**Stand**

- keine Vorplanungen

**Abstimmung**

- ÖV-Angebot 02 / 03 / 04 / 05 / 06
- Kombinierte Mobilität 01, Verkehrsdrehscheiben
- Veloverkehr 04, Mountainbike-Routen und Velowandern

**Kategorie** Kombinierte Mobilität 02

**Massnahme** **Mitnahme Velo im ÖV**

---

**Beteiligte** **Federführung:** Postauto

---

**sonstige Stellen:** NPG

---

**Finanzierung** ▪ durch Postauto (allenf. Beihilfen vom Kanton?)

---

**betrifft** ▪ keine Relevanz zu behördenverbindlichen Plänen

---

**Initialisierung** ▪ Nachfrage nach Umsetzung Mountain-Bike-Routen (Velo 04) verifizieren  
▪ Probetrieb für relevante Linien einrichten

---

**Umsetzung** ▪ geeignetes Transportsystem evaluieren (Anhänger oder vorhandene Heck-Gestelle)  
▪ Beschaffung und Installation

---

**Beispiele** ▪ STI Linien 31 und 32: <https://www.stibus.ch/angebote-services/velotransport/>

---