



Gemeinde Interlaken

ÜBERPRÜFUNG VERKEHRSMASSNAHMEN FÜR REISECARS UND INDIVIDUALVERKEHR IM ZENTRUM INTERLAKENS

Technischer Bericht



Bern, im Oktober 2016

Bild Titelseite: Zufahrtssignalisation zum Höheweg zwischen Postplatz und Harderstrasse (sog. Schlauch), Foto vom 21.7.2016

AUFTRAGGEBER:

Gemeinde Interlaken, nicht ständige Kommission Verkehr

AUFTRAGNEHMER/BEARBEITENDE:

André König, IC Infraconsult AG

Daniel Morgenthaler, IC Infraconsult AG

Thomas Schneiter, IC Infraconsult AG

Begleitet durch nicht ständige Kommission Verkehr

Nando von Allmen, Vertreter Initiativkomitee

Christoph Betschart, Vertreter GGR, Liste FDP

David Bühler, Präsident nst Kommission Verkehr, Vertreter GGR, Liste EVP

Hans Peter Bühlmann, Leiter Einwohnerdienste, Sekretär nst Kommission Verkehr (ohne Stimmrecht)

Franz Christ, Vertreter GGR, Liste SVP

Urs Graf, Vertreter Gemeinderat

Bastian Hofmann, Vize-Präsident nst Kommission Verkehr, Vertreter Initiativkomitee

Fritz Kupfer, Vertreter GGR, Liste Grüne

Peter Michel, Vertreter Gemeinderat

Verena Roder, Vertreterin Gemeinde Unterseen (ohne Stimmrecht)

Dorothea Simmler, Vertreterin GGR, Liste SP

Thomas Trafelet, Vertreter Initiativkomitee

Brigitte Wahli, Vertreterin Gemeinde Matten (ohne Stimmrecht)

BEZUGSADRESSE:

IC Infraconsult AG

Kasernenstrasse 27

3013 Bern

VERSIONEN:

VERSION	DATUM	STATUS	ADRESSAT	BEMERKUNGEN
0.1	25.8.2016	Entwurf	Büro nst Kommission Verkehr	1. Lesung
0.2	8.9.2016	Entwurf	Büro nst Kommission Verkehr	2. Lesung
0.3	19.9.2016	Entwurf	nst Kommission Verkehr	1. Lesung
1.0	13.10.2016	Schlussfassung	nst Kommission Verkehr	Fassung Abgabe

INHALT

1.	AUFTRAG	9
1.1	Auftragserteilung	9
1.2	Ausgangslage	9
1.2.1	Fragestellung	10
1.2.2	Herausforderungen	10
1.3	Vorgehen	11
2.	SITUATIONSANALYSE	13
2.1	Aktuelles Verkehrsregime	13
2.2	Entwicklungsprojekte	15
2.3	Signalisation	16
2.4	Signaletik	19
2.5	Fussgängerleitsystem	20
3.	KONZEPT INDIVIDUALVERKEHR	22
3.1	Beurteilung vorgeschlagenes Konzept Individualverkehr	22
3.2	Variante A: Fahrverbot im Schlauch	27
3.3	Variante B: Fussgängerzone im Schlauch	28
3.4	Variante C: Begegnungszone im Schlauch	31
3.5	Empfehlung	33
4.	KONZEPT REISECARS	36
4.1	Einleitung	36
4.1.1	Charakterisierung Car-Reisende	36
4.1.2	Situation Busfernreiseverkehr in der Schweiz	36
4.1.3	Aufkommen Car-Reisende	37
4.1.4	Anforderungen an Car-Terminals	38
4.2	Reisecar-Konzept Interlaken	38
4.3	Car-Terminal, Umsteigeplätze, Car-Parkplätze	40
4.3.1	Car-Terminal	40
4.3.2	Umsteigeplätze	49
4.3.3	Car-Parkplätze	54
5.	UMSETZUNG	55
5.1	Etappierung	55
5.1.1	Etappe 1	55
5.1.2	Etappe 2	56
5.2	Kosten	57
5.3	Erforderliche Begleitmassnahmen	58

ANHANG

A1	Verzeichnisse	59
A1.1	Abbildungsverzeichnis	59
A1.2	Tabellenverzeichnis	60
A2	Vergleiche, Konzeptvisualisierungen	61
A2.1	Vergleich Verkehrsvarianten Schlauch	61
A2.2	Vergleich Reise-car-Parkplätze	64
A2.3	Konzeptvisualisierungen Verkehrskonzept Interlaken	68

ZUSAMMENFASSUNG

Verkehrssystem
Interlaken stösst an
Leistungsgrenzen

Interlaken ist ein historisch bedeutsamer Tourismusort mit weltweit sehr hohem Ansehen und hoher Anziehungskraft. Der Bördeli-Hauptort ist verkehrstechnisch hervorragend mit Autobahn, Bahn und Schiffländten erschlossen. Das Verkehrssystem stösst leistungsmässig nach und nach an seine Grenzen und trotzdem steigt die Verkehrsnachfrage weiter an. Insbesondere der Reiseverkehr hat in jüngster Zeit stark zugenommen und es ist davon auszugehen, dass dieser weiterhin ansteigen wird.

Interlaken muss deshalb Lösungen finden, um den Verkehr auf dem Bördeli besser zu steuern und zu organisieren. Es stellen sich im Wesentlichen zwei Fragen: wie wird einerseits der Reiseverkehr so gesteuert, dass sich BesucherInnen willkommen fühlen und dennoch Wohngebiete und Geschäftsstrassen nicht unnötig durch Reisecars belastet werden. Andererseits ist zu klären, wie man den Individualverkehr organisiert, damit die West-Ost-Durchfahrt prioritär über die übergeordneten Strassen erfolgt und dennoch ein attraktives Zentrum erhalten werden kann.

Nicht ständige
Kommission Verkehr lässt
entwickeltes
Verkehrskonzept durch IC
Infraconsult überprüfen

Der Grosse Gemeinderat Interlaken hat deshalb am 25.8.2015 im Einvernehmen mit dem Initiativkomitee „Verkehrinitiative Interlaken – keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere“ eine nicht ständige Kommission Verkehr eingesetzt, deren Aufgabe es ist, ein breit abgestütztes und konsensfähiges Verkehrssystem zu entwickeln. Die nicht ständige Kommission Verkehr hat IC Infraconsult AG ersucht, das entwickelte Verkehrskonzept fachlich zu überprüfen.

Aktuelles Verkehrssystem

Heute sind die Quartiere Interlakens i.d.R. mit Zonen 30 verkehrsberuhigt oder es liegen Projekte für die Einführung von Langsamverkehrszonen vor (vgl. Abbildung 1 sowie Vergrösserung in Anhang 2.3). Der überlokale Verkehr wird auf dem übergeordneten Netz („50 generell“) oder auf der Autobahn A8 abgewickelt. Der kommunale Verkehrsrichtplan sieht eine Sperrung der West-Ost-Achse auf dem Höweg vor: der sogenannte Schlauch – Höweg im Abschnitt Postplatz bis Harderstrasse – ist für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Einzelne innerstädtische Strassen sind für den Reiseverkehr zum Schutz der AnwohnerInnen vor Lärm und Verkehr gesperrt.

Die Rosenstrasse wird als Einbahnstrasse mit Fahrtrichtung Süden, die Centralstrasse mit Fahrtrichtung Norden betrieben. Beide sind jeweils in eine Richtung mit 3-teiligen Fahrverboten signalisiert.

Für Autos, Motorräder und Reisecars stehen mehrere bewirtschaftete Parkplätze im öffentlichen oder halböffentlichen Raum an verschiedenen Standorten zur Verfügung. An beiden Bahnhöfen gibt es Umsteigeplätze für Reisecars, wobei derjenige auf dem Bahnhofplatz Ost bis April 2018 aufgelöst und ersetzt werden muss. Der Umsteigeplatz für Reisecars am Höweg befriedigt nicht, er soll an die Klosterstrasse verlegt werden. Zur Zeit fehlt ein Reiseverkehrsterminal, wo Reisecars über Nacht gewartet und abgestellt werden können.

Vorschlag nicht ständige
Kommission Verkehr für
neues Verkehrssystem
MIV

Die nicht ständige Kommission Verkehr schlägt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein Verkehrssystem vor, das den MIV auf die übergeordneten Hauptverbindungsachsen führt (vgl. Abbildung 7 bzw. Anhang 2.3). Gleichzeitig soll, ohne dies zu kommunizieren, die rückwärtige Durchfahrt von Unterseen via Aareckstrasse - Neugasse – Strandbadstrasse erhalten bleiben. Die Spielmatte wird mit einem 2-teiligen Fahrverbot belegt, so dass der MIV nicht in die neue Begegnungszone Marktgasse einfahren kann und stattdessen via Aarestrasse zur Bahnhofstrasse Unterseen fahren muss. Die Bahnhofstrasse Interlaken, der westliche Höweg sowie die Marktgasse und die Centralstrasse werden in eine grosse zusammenhängende Begegnungszone eingebunden – lediglich der Schlauch wird mit dem 3-teiligen Fahrverbot belegt, um die attraktive, aber unerwünschte West-Ost-Durchfahrt zu unterbinden.

Vorschlag nicht ständige
Kommission Verkehr für
neues Verkehrssystem
für ReiseCars

Für die Abwicklung des weiterhin wachsenden ReiseCar-Verkehrs schlägt die nicht ständige Kommission Verkehr vor, ReiseCar-Umsteigeplätze am Bahnhof West (bereits bestehend), an der Klosterstrasse (neu) sowie am Bahnhof Ost (Verlegung) einzurichten. Damit können drei gut kommunizierbare Sektoren für die ReiseCarzufahrt etabliert werden. Die schlecht erreichbaren Parkplätze Kursaal West und Kursaal Ost sowie die Parkplätze am Höweg werden aufgehoben. Um die Wohngebiete vor ReiseCars zu schützen, werden mehrere Quartiereinfahrten mit Verboten für Gesellschaftswagen signalisiert. Parkplätze für ReiseCars sind lediglich noch an der Waldeggstrasse sowie beim P&R Interlaken Ost vorgesehen. Schliesslich soll ein neuer ReiseCar-Terminal gegenüber dem Autobahn-Werkhof eingerichtet werden.

Überprüfung
vorgeschlagenes
Verkehrssystem durch IC
Infraconsult AG

Die Überprüfung der beiden Teilkonzepte durch IC Infraconsult AG führt zu folgender Beurteilung:

- Mit der deutlich erweiterten Begegnungszone erfährt das Zentrum Interlakens eine wesentliche städtebauliche Aufwertung. Das Flanieren am Höweg wird mit dem Wegfall der ReiseCar-Parkplätze zusätzlich attraktiver.
- Da das 3-teilige Fahrverbot im Schlauch immer wieder missachtet wird, wurden weitere Varianten (Begegnungszone, Fussgängerzone) geprüft. Fazit: das Fahrverbot müsste besser vollzogen werden können. Eine Fussgängerzone im Schlauch würde die Fussgängerzonen an der Jungfraustrasse und Postgasse / Marktplatz miteinander verbinden und so die Attraktivität zum Flanieren deutlich steigern. Die Fussgängerzone würde vermutlich auch die Durchfahrt unterbinden, bedingt aber eine kostenintensive Umgestaltung der erst kürzlich umgebauten Strasse, für die die Akzeptanz in der Bevölkerung fraglich ist. Die Einführung einer Begegnungszone wäre die logische Verbindung der Begegnungszonen Bahnhofstrasse und Höweg, würde aber der im Verkehrsrichtplan geforderten Unterbindung der West-Ost-Durchfahrt widersprechen. Weitere Lösungsansätze wie z.B. Pollerlösungen wurden aus Kostengründen nicht weiter verfolgt (eine Pollerlösung kostet komplett implementiert zwischen 70 – 100'000.- / versenkbaren Poller).
- Die Führung von MIV und ReiseCarverkehr über das übergeordnete Verkehrsnetz der Hauptverkehrsstrassen oder über das Autobahn-

- netz ist sinnvoll und richtig. Das Anbieten einer rückwärtigen, nicht kommunizierten Verbindung ist nach Abriss des Gebäudes an der Ecke Aareckstrasse / Marktgasse physisch möglich, aber unattraktiv.
- Die punktuell gesetzten Fahrverbote zum Schutz der Wohnquartiere sind zweckmässig und zielführend.
 - Die Signalisation mit 2- oder 3-teiligen Fahrverboten nur auf einer Seite im Sinne einer Einbahnregelung (Rosenstrasse, Centralstrasse, Spielmatte) ist zwar rechtlich nicht korrekt und müsste durch Einbahnstrassenregelungen ersetzt werden, ist aber letztlich für das Funktionieren des Verkehrsregimes nicht relevant. Fahrverbote sind, da sie rechtlich Streckensignalisationen darstellen, nach jeder Einmündung zu wiederholen.
 - Die Einteilung in drei Sektoren für den Reise-car-Anlieferverkehr ist zweckmässig und signalistisch verhältnismässig einfach kommunizierbar. Das Anbieten von Umsteigeplätzen und einem rückwärtigen Reise-car-Terminal ist angesichts weiter ansteigender Reise-car-Zahlen zielführend. Der Umsteigeplatz am Bahnhof Interlaken West ist räumlich ideal und mit der Uhr gut verständlich organisiert. Für den Sektor Zentrum ist ein neuer Umsteigeplatz Aula (Klosterstrasse) erforderlich (bedingt Verlegung der Parkplätze auf den Turnplatz der Schulanlage), um die Reise-car-Parkplätze Kursaal West und Kursaal Ost aufheben zu können. Der Umsteigeplatz Interlaken Ost auf dem Bahnhofplatz muss bis April 2018 aufgehoben werden. Sofern die BOB / JB ihr südlichstes Gütergeleise freigibt, könnte der Umsteigeplatz als Reise-car-Schleife um den P&R ausgestaltet werden. Der rückwärtige Reise-car-Terminal vis-à-vis des Autobahnwerkhofes ist aus kommunaler Sicht zwar richtig angedacht, widerspricht aber aktuellem Planungsrecht – eine Umzonung von inventarisierten Fruchtfolgeflächen in eine Zone für Öffentliche Nutzung ist praktisch nicht realisierbar, bzw. müsste durch einen entsprechend geeigneten Landabtausch von bereits eingezonter Fläche ermöglicht werden – sowie den regionalen Planungsabsichten: diese sehen einen Reise-car-Terminal mit Strassen- und ÖV-Anbindung am Westende des ehemaligen Flugplatzes Interlaken West vor.
 - Für eine touristische Gemeinde wie Interlaken ist es erstaunlich, dass ein Fussgängerleitsystem fehlt, das den ortsunkundigen Gästen zu Fuss die Orientierung deutlich erleichtern würde. Anspruchsvoll dabei ist insbesondere, dass ein solches Fussgängerleitsystem so gehalten wird, dass es in den in Interlaken auftretenden Sprachen verstanden wird.

Empfehlungen

IC Infraconsult AG empfiehlt:

- die Einführung einer zusammenhängenden Begegnungszone für das Flanieren auf der Achse Bahnhofstrasse – Höheweg sowie auf der Achse Marktgasse – Centralstrasse
- die Einführung einer Fussgängerzone im Schlauch. Damit entsteht eine grosse, zusammenhängende und attraktive Fussgängerzone zwischen Marktplatz / Postgasse und Jungfraustrasse
- die Führung des quartierfremden Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz (Hauptverkehrsstrassen, Transitverkehr auf der Autobahn A8). Eine rückwärtige Verbindung kann zwar angeboten, darf aber nicht kommuniziert werden
- die korrekte Signalisation mit Einbahnregime statt einseitigen Fahrverbots an Rosenstrasse, Centralstrasse, Spielmatte (die rechtlich korrekte Signalisation ist nicht relevant für das Verkehrsregime)
- die Einführung von 3 signaletisch einfach umsetzbaren Zufahrtssektoren mit Umsteigeplätzen am Bahnhof Interlaken West (bestehend, kein Anpassungsbedarf), Aula (neu an Stelle Höheweg) und Bahnhof Interlaken Ost (Verlegung Bahnhofplatz in Wendeschleife auf Gütergeleise BOB / JB)
- die Planung und Realisierung eines Reiseum-Terminals auf dem regional angedachten Standort auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken
- die Planung und Realisierung eines international verständlichen Fussgängerleitsystemes

1. AUFTRAG

1.1 AUFTRAGSERTEILUNG

Überprüfung und Verfeinerung Verkehrskonzept

IC Infraconsult AG wurde am 15.7.2016 von der Gemeinde Interlaken, Einwohnerdienste / Polizeiinspektorat beauftragt, die durch die nicht ständige (nst) Kommission Verkehr erarbeiteten und durch zahlreiche Hearings konsolidierten Verkehrsmassnahmen zur Führung des Privatverkehrs und der Reise-cars in Interlaken zu überprüfen und bei Bedarf zu verfeinern. Die Überprüfung dient als Grundlage für alle weiter führenden Arbeitsschritte von Kommission und Gemeinderat auf den Stufen Planung, Realisierung und Inbetriebnahme.

1.2 AUSGANGSLAGE

Interlaken als nördliches Tor zum UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch

Interlaken ist ein historisch bedeutsamer Tourismusort mit weltweit sehr hohem Ansehen und hoher Anziehungskraft. Der Ort auf dem Bördeli verfügt neben der Vorzugslage zwischen den beiden Seen und als Tor zum herrlichen Naturraum des Berner Oberlandes, insbesondere zum UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch, über sehr attraktive verkehrliche Voraussetzungen: es verfügt über zwei Schiffländten und zwei Bahnhöfe, ist mit drei Autobahnan-schlüssen ans nationale Hochleistungsstrassennetz angebunden und verfügt über ein intaktes, aber mengenmässig an seine Grenzen stossendes Innerortsverkehrssystem. Damit sind wichtige Voraussetzungen gegeben, um die Akzeptanz für die Umsetzung von Massnahmen des zu modifizierenden Verkehrsregimes zu steigern.

Stetige Verkehrszunahme

In den letzten Jahren hat der Verkehr stetig zugenommen, so dass die Fahrzeuge von Einheimischen und insbesondere von Gästen den Ortskern belasten. Die Gemeinde Interlaken hat deshalb schon früh begonnen, verkehrsplannerisch Gegensteuer zu geben (z.B. Einführung Langsamverkehrszonen: Zonen 30 in Quartieren und im Ortskern, Begegnungs- und Fussgängerzonen, Fahrverbote, Ausbau lokaler öffentlicher Verkehr etc.). Im Rahmen der Realisierung des Grossprojektes Crossbow sind weitere Massnahmen zur Verkehrssteuerung in Interlaken erforderlich.

Verkehrsinitiative Interlaken – keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere

Am 18. September 2015 wurde die „Verkehrs-Initiative Interlaken – Keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere“ mit knapp 900 gültigen Unterschriften eingereicht. Diese verlangt die Erarbeitung eines Verkehrsrichtplanes in- nert zwei Jahren, der ein ganzjähriges Befahren von Bahnhofstrasse und Hö- heweg mit allen Motorfahrzeugen vorsieht und die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Grosse Gemeinderat lehnt am 3. Februar 2015 die Initiative ab und beschliesst, ihr einen Gegenvorschlag gegenüber zu stellen. Am 25. August 2015 beschliesst der Grosse Gemeinderat auf Wunsch des Initiativkomitees, die Behandlung der Initiative für zwei Jahre auszusetzen und in der Zwischenzeit das Verkehrskonzept in Interlaken von einer nicht

ständigen Kommission überprüfen zu lassen. Deren Mitglieder wurden am 20. Oktober 2015 gewählt.

Starke Zunahme
Reisecars

Stark zugenommen haben insbesondere auch Reisecars mit Gruppenreisenden, die Interlaken als Tagesdestination im Sinne von Sightseeing und Shopping anfahren oder Residenz-Gäste zu den lokalen Hotels führen¹. Dabei hat sich ein System etabliert, das in Reise-car-Umsteigeplätze und -Parkplätze unterschieden werden kann.

Bödeli: 3 betroffene
Gemeinden

Die Notwendigkeit zur Koordination der planerischen Tätigkeiten auf dem Bödeli wurde inzwischen von allen drei betroffenen Gemeinden (Interlaken, Matten, Unterseen) erkannt. Sinnvoll wäre auch die Beteiligung von Wilderswil und allenfalls Ringgenberg. Die Ausgestaltung und Massnahmenumsetzung erfolgte bisher in den einzelnen Gemeinden unterschiedlich.

Steigende Bedeutung haben im Rahmen der Entwicklung und Realisierung der Agglomerationsprogramme auch die Regionalkonferenzen, hier die Regionalkonferenz Oberland Ost (RK OO), mit ihren planerischen Instrumenten erlangt. Deren Fokus liegt naturgemäss auf der regionalen Koordination und Projektentwicklung.

1.2.1 FRAGESTELLUNG

Fragestellungen Verkehr

Interlaken steht bezüglich der Verkehrsorganisation im Wesentlichen vor zwei Problemen:

- Wie organisiert man in Interlaken den Reise-car-Verkehr, dass sich einerseits BesucherInnen und FahrerInnen von Reise-cars willkommen fühlen und andererseits Geschäftsstrassen nicht über Gebühr durch Reise-cars belastet und Wohnquartiere besser vor Fremdverkehr geschützt werden?
- Wie organisiert man den Individualverkehr, dass eine West-Ost-Durchfahrt prioritär über die Kantonsstrassen bzw. die Autobahn erfolgt und die innerörtliche Querung zwar möglich ist, aber nicht aktiv kommuniziert wird, um so ein attraktives Zentrum zu erhalten?

1.2.2 HERAUSFORDERUNGEN

Herausforderungen
gemäss erster Analyse

Eine erste Analyse ergibt im Zusammenhang mit dem neuen Verkehrsregime folgende Herausforderungen:

- Können die 3 Hauptmessages (das Zentrum ist fussgänger- / flanierfreundlich; alle Zufahrten bleiben möglich, die Durchfahrt ist jedoch unerwünscht; der MIV gehört auf die verkehrorientierten Strassen) mit dem vorliegenden Konzept plausibel vermittelt werden? Mit welchen Verbesserungen können diese weiter unterstützt werden?

¹ Vgl. Jungfrau Zeitung vom 12.8.2016: an Spitzentagen im Sommer fahren über 200 Reise-cars pro Tag durch Interlaken.

- Braucht es zusätzliche Verbesserungen, um allfällige Konflikte mit der Güteranlieferung und mit Flanierenden im Ortskern und insbesondere am Höheweg zu minimieren? Sind die Hotelzufahrten zweckmässig gelöst? Wird der Kutschenbetrieb unnötig eingeschränkt?
- Wie restriktiv muss die Regelung mit Zubringerdienst angewendet werden, um die gewünschten Ziele erreichen zu können? Welche unterstützenden Massnahmen können die Akzeptanz erhöhen?
- Umsteigeplatz Bahnhof Ost: der Umsteigeplatz am Bahnhof Ost muss bis 2018 frei von Reisebussen sein (Umsetzung Rechtsbegehren). Wo und wie wird ein attraktiver Ersatz-Umsteigeplatz am Bahnhof Ost installiert? Bedingt dies bauliche Massnahmen? Wenn ja, wie hoch sind die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb? Ist deren Nutzen-Kosten-Verhältnis zielführend?
- Wie verhalten sich Gäste, die das System Begegnungszone nicht kennen, in einer neuen Begegnungszone? Braucht es Sensibilisierungskampagnen oder weitere Begleitmassnahmen?
- Wie erfolgt die Reisebus- und Gästelenkung zwischen Umsteigeplätzen und Car-Terminal? Sind Leitsysteme für Fuss- und Reisebusverkehr erforderlich?
- Wie wird mit der neuen Verkehrsregelung der MIV von der nördlichen Aareseite zur Autobahn am optimalsten gelenkt? Könnten neue Ausweichrouten entstehen?
- Bedeutet die Umwandlung der Landwirtschaftszone mit Fruchtfolgefläche zu einem Car-Terminal ein grosses planerisches Hindernis?
- Entspricht der angedachte neue Car-Terminal den regionalen Planungsabsichten?
- Was wird stärker gewichtet: die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems oder der gesteigerte Komfort von Reisebus-Gästen (diese Frage muss letztlich politisch beantwortet werden)?

1.3 VORGEHEN

Gewähltes Vorgehen

Um die Fragen beantworten zu können wurde ein dreistufiges Vorgehen gewählt, das auf der Auftragsumschreibung vom 4.7.2016 der Gemeinde Interlaken beruht:

Phase 1 – Projektstart: Startsituation mit Büro nst Kommission, Grundlagen beschaffen / auswerten im Hinblick auf Fragestellung.

Zwischenprodukt: kurzes Positionspapier Erkenntnisse Grundlagenanalyse.

Phase 2 – Analyse MIV- und Car-Konzept (inkl. Teilvariante Begegnungszone ‚Schlauch‘): Konzept-Tauglichkeit für MIV und Car beurteilen, Stärken / Schwächen / Chancen / Risiken formulieren, Fahrbeziehungen und Leistungsfähigkeit beurteilen, allfällige Optimierungen aufzeigen, Vorschlag Etappierung, Grobkosten Massnahmen abschätzen.

Produkte: Textbausteine für die Beurteilung der Konzept-Tauglichkeit mit Stärken / Schwächen / Chancen / Risiken, Fahrbeziehungen, Optimierungspo-

tential, Etappierung, Grobkosten.

Phase 3 – Dokumentation / Präsentation Ergebnisse: Ergebnisse für Sitzung nst Kommission aufbereiten und mit Büro nst Kommission vorbesprechen, Ergebnisse für Sitzung nst Kommission bereinigen, Ergebnisse und Empfehlung für Sitzung nst Kommission aufbereiten und präsentieren. Schlussdokumentation finalisieren. Schlusssitzung Büro nst Kommission mit Projektabschluss.

Produkt: Schlussbericht mit Ergebnissen und Empfehlungen (ca. 40 Seiten).

2. SITUATIONSANALYSE

2.1 AKTUELLES VERKEHRSREGIME

Hierarchie und Organisation Strassennetz

Der Transitverkehr wird über die Autobahn A8 geführt und umfährt Interlaken südseitig. Das Bördeli verfügt über drei Autobahnanschlüsse: Interlaken West (Ausfahrt 24), Wilderswil (25), Interlaken Ost (26).

Die Kantonsstrassen stellen das übergeordnete regionale Verkehrsnetz dar (= Basisnetz) und leiten den Verkehr durch. Sie sind mit „50 generell“ signalisiert (Lindenallee ab Allmendstrasse ostwärts: 60 km/h). In Interlaken West ist der Bahnhofplatz inkl. Kreisel und Bahnübergang bis Aarebrücke in eine Zone 30 gefasst.

Die Quartiere Interlakens sind i.d.R. mit Zonen 30 verkehrsberuhigt oder es liegen Projekte für Langsamverkehrszonen vor (Gruebi / Wychel inkl. Jungfrau- und Hauptstrasse, Mittengraben-Allmi). An einzelnen Strassen wird die Durchfahrt mit zusätzlichen baulichen Elementen unattraktiver gemacht (z.B. General-Guisan-Strasse zwischen Suleggstrasse und Rosenstrasse).

Die Bahnhofstrasse Unterseen ist zur Zeit bis Höhe Grosse Aare mit „50 generell“ signalisiert. Südöstlich davon, also ab Kanalpromenade, wechselt das Verkehrsregime auf Zone 30. Der Höheweg (Postkreuzung – Harderstrasse) ist zusätzlich zur Zone 30 mit einem dreiteiligen Fahrverbot mit Zusatztafel für Berechtigte belegt. Der Höheweg ist auf dem Abschnitt der Promenade baulich umgestaltet.

Auf der Jungfraustrasse (Amman-Hofer-Platz – Waldeggstrasse) ist eine Begrenzungszone, nördlich davon bis zum Höheweg sowie auf der Postgasse (Höheweg – Blumenstrasse) und Markplatz sind Fussgängerzonen eingerichtet. In vielen Langsamverkehrszonen sind Fahrverbote (2-teilige oder 3-teilige Fahrverbote, z.T. mit Zubringerdienst bzw. Angaben zu Berechtigten, Reiseкар-Fahrverbote) oder Einbahnregelungen (Rosenstrasse, Centralstrasse) installiert.

Parkplätze MIV

Öffentliche Parkplätze sind beim Gemeindehaus, an der Niesenstrasse, an der Rosenstrasse, in der Bleikimatte, an der Neugasse, an der Strandbadstrasse, beim Strandbad, an der Lindenallee, an der Schlossstrasse sowie an der Unteren Bönigstrasse (P&R) zu finden. Zudem sind öffentliche Parkhäuser an der Unteren Bönigstrasse, im Migros an der General-Guisan-Strasse und eingangs der Jungfraustrasse (Parkhaus Zentrum) zu finden. Sämtliche Parkplätze sind bewirtschaftet (Gebühren). Private verfügen über weitere halböffentliche Parkhäuser (z.B. beim Hotel Viktoria) oder Parkplätze (Aldi / Lidl, Gemeinde Matten).

Parkplätze Reiseкарs

Für Reiseкарs stehen Parkplätze beim Bahnhof Interlaken West, an der Waldeggstrasse, an der Strandbadstrasse (beim Kursaal West und Kursaal Ost) und im östlichen Bereich des P&R Interlaken Ost zur Verfügung. Umsteigeplätze für Reiseкарs gibt es am Bahnhof Interlaken West, auf dem Bahnhof-

platz Interlaken Ost (maximal bis April 2018) sowie am Höheweg.

Öffentlicher Verkehr

Auf der Achse Bahnhofstrasse – Höheweg verkehren 2 Buslinien im Halbstundentakt (Linien 21, 103), ebenso auf der Centralstrasse (Linien 102, 105). Auf der Lindenallee verkehren 3 Buslinien (Linien 102, 103, 104).

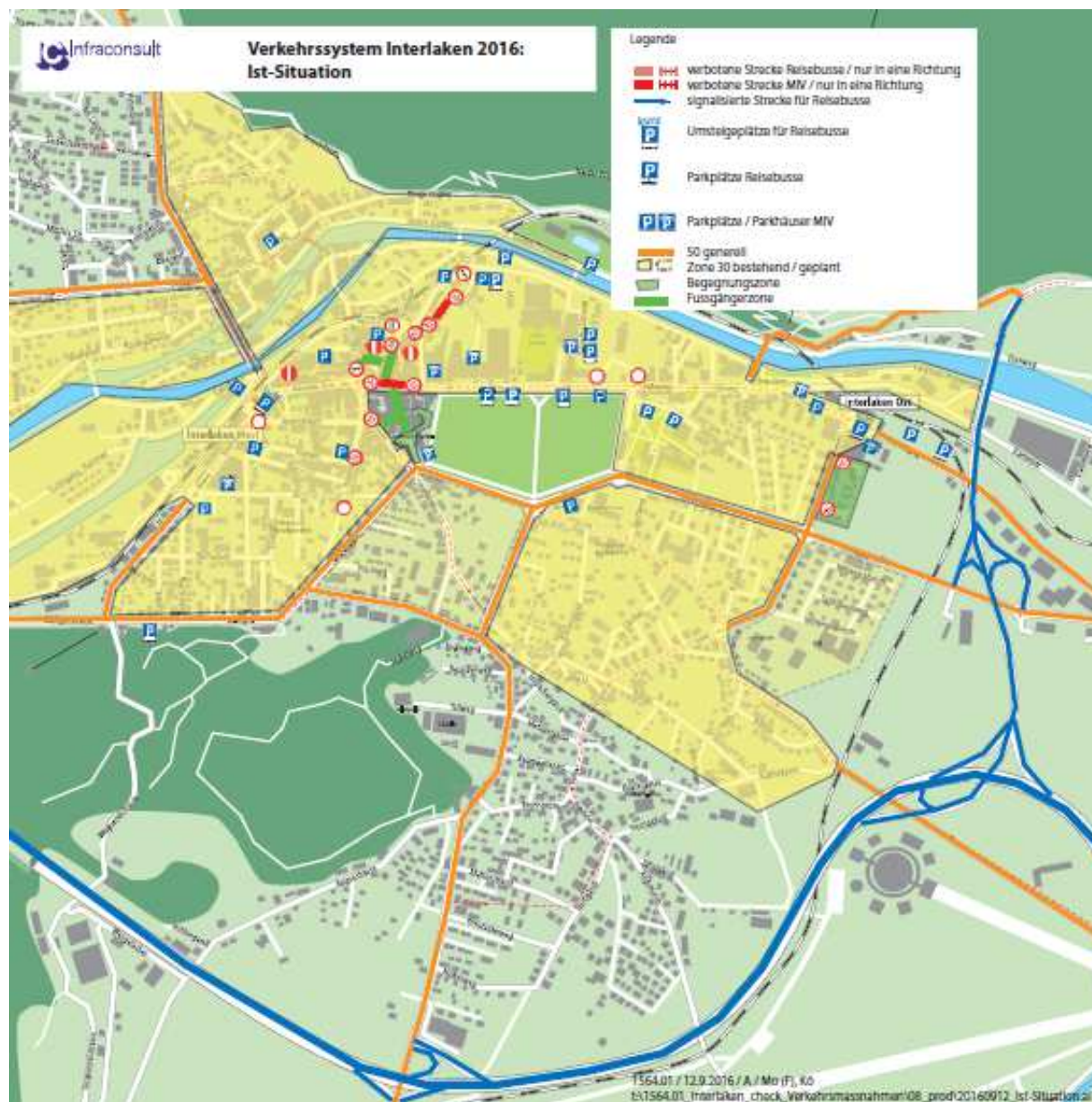


Abbildung 1: Aktuelles Verkehrsregime Interlaken.

Vor- und Nachteile
Aktuelles Verkehrsregime
Interlaken

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etabliertes Verkehrsregime 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilweise sehr enge Raumverhältnisse für eine interne Nordumfahrung des Höhenwegs (Achse Aareckstrasse – Neugasse)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr gute Anbindung ans Transitnetz (3 Autobahnanschlüsse) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Feinjustierungsbedarf mit grossem Störungspotential bei der Akzeptanz der umzusetzenden Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Kanalisierung auf den verkehrsortientierten Ortsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beim Bahnhof Interlaken West gibt es wegen der häufig geschlossenen Schranke insbesondere morgens und abends Rückstaus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsberuhigte Quartiere (in 2 Gebieten vorliegende Projekte) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trotz Fahrverbote finden Durchfahrten statt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pragmatische, kostengünstige Ausgestaltung der Fahrverbote (Blumenkübel mit Signalisation) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwändige Koordination für Verkehrsfragen zwischen den 3 Bodeligemeinden
<ul style="list-style-type: none"> ▪ eher geringer Feinjustierungsbedarf 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Interlaken fehlt ein Fussgänger-Leitsystem

Beurteilung

Das aktuelle Verkehrsregime in Interlaken ist vorbildlich aufgebaut (Kanalisierung, siedlungsorientierte Verkehrsberuhigung) sowie zweckmässig und konsequent eingerichtet (Einfahrtstore). Die Durchsetzung der Fahrverbote gestaltet sich schwierig (personalintensiv). Da die Nachbargemeinden Matten und Unterseen starken Einfluss auf das Verkehrsgeschehen auf dem Bördeli haben, wäre eine engere Koordination in Verkehrsangelegenheiten erstrebenswert.

Im Bereich des Schlauches sowie an der Flaniermeile am Höhenweg besteht Handlungsbedarf (Durchsetzung Fahrverbote, Steuerung Reiscar-Verkehr).

2.2 ENTWICKLUNGSPROJEKTE

Neue Siedlung Herreney

Auf der attraktiven Aareinsel beim Bahnhof Interlaken West ist eine neue Siedlung in der Herreney mit rund 180 Wohneinheiten und 1.6 Parkplätzen / Wohnung geplant. Die Erschliessung erfolgt über die Bahnhofstrasse via Kanalpromenade. Die Bahnhofstrasse ist wegen der häufig geschlossenen Bahn-schranke insbesondere an den Morgen- und Abendspitzen bereits stark belastet.

Eine andere Erschliessung der Siedlung ist kaum möglich bzw. wird sehr kostenintensiv: der Aarekanal kann wegen der Kursschiffahrt nicht überbrückt werden und auf der Westseite der Aare befindet sich ein Wohnquartier sowie das Spital Interlaken.

Zusätzliches
Verkehrsaufkommen

Mit dem neuen Verkehrsaufkommen wird die Situation am Morgen, am Abend und neu auch am Mittag stärker belastet, so dass die Leistungsfähigkeit der bestehenden Anlage nochmals reduziert wird. Das neue Verkehrsaufkommen ist schwierig zu quantifizieren: aufgrund der Nähe zum Bahnhof ist von einem hohen Modal Split von Fuss- und Veloverkehr auszugehen. Dennoch ist für die neue Siedlung von 300 - 500 zusätzlichen Fahrten pro Tag (Annahme: morgens Wegfahrt, abends Rückfahrt von 150 – 250 Fahrzeugen)

auszugehen. In einem nächsten Planungsschritt ist deshalb die Leistungsfähigkeit der Bahnhofstrasse im Zusammenhang mit der Siedlung Herreney genauer nachzuweisen.

Empfehlung

Regionalverkehr von Habkern und Beatenberg ist via Seestrasse Unterseen direkt zur A8 zu leiten, um die Ortskerne Unterseen und Interlaken zu entlasten.

2.3 SIGNALISATION

Signale gelten grundsätzlich als Streckensignale

Signalisationen gelten i.d.R. nur für die entsprechend signalisierte Strecke und innerorts nur bis zur nächsten Verzweigung, d.h. die Verkehrsordnung muss nach einer Verzweigung wiederholt werden². Ausnahmen sind Zonensignalisationen innerorts, die mit einer rechteckigen Tafel und in der jeweiligen Landessprache mit „Zone“ beschriftet sind, welche die Verkehrsordnung enthalten. Die Signalisation „50 generell“ auf (SSV 2.30.1 gem. SSV Art. 22, Abs. 3) hat ebenfalls Zonencharakter und muss bei einem Wechsel des Verkehrsregimes mit einem „Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell“ (SSV 2.53.1 gem. SSV Art. 22) aufgehoben werden.

Maximal 3 Verkehrsanordnungen in einem Zonensignal

In einem Signal, das gilt sinngemäss auch für Zonensignalisationen, dürfen maximal drei Verkehrsanordnungen zusammengefasst werden (SSV Art. 19, Abs. 2). Typische Zonensignale, welche nur innerorts signalisiert werden dürfen, sind Begegnungszone, Tempo 30-Zone oder Fussgängerzone. Zonensignale sind am Ende der Zone aufzuheben, danach gilt das neu signalisierte Verkehrsregime, bzw. „50 generell“. Eine Schachtelung „50 generell“, Zone 30, Begegnungszone, Zone 30, „50 generell“ ist zulässig und vielerorts anzutreffen.

Zonensignalisation statt Streckensignalisation

Interlaken hat an mehreren Orten Verbotssignale als Streckensignale aufgestellt: 2-teilige, 3-teilige Verbote (SSV 2.13, SSV 2.14) oder Verbote für Gesellschaftswagen (SSV 2.08). Diese müssen nach jeder Einmündung wiederholt werden, um rechtlich bestehen zu können: z.B. Verbot für Gesellschaftswagen ab Postplatz Richtung Marktgasse muss ab Höhe Marktplatz wiederholt werden. In der Gegenrichtung ist dasselbe Verbot aufzustellen (z.B. ab Unterseen, Kreuzgasse).

Damit der Schilderwald eingedämmt werden kann, können Zonensignale auch kombiniert für Verkehrsregime und Fahrverbotsanordnungen signalisiert werden (vgl. Abbildung 2). Die Marktgasse ist demnach nur noch nordseitig (wegen fehlender Wendemöglichkeit bereits in Unterseen ab Kreuzgasse, die Begegnungszone ab Neugasse) zu signalisieren. Das entsprechende Signal auf der anderen Seite steht bereits anfangs Bahnhofstrasse und anfangs Centralstrasse. Auf dem Höhweg ist das Zonensignal vor dem Postplatz bei der

² Vgl. SSV Art. 16, Abs. 2, ausgeführt in TBA DLZ, 2015: Arbeitshilfe Fahrverbote, S. 2, 11. Lema: „Unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen für einzelne Vorschriftssignale gilt die angekündigte Vorschrift an der Stelle oder von der Stelle an, wo das Signal steht, bis zum Ende der nächsten Verzweigung; soll sie dort weiter gelten, wird das Signal dort wiederholt.“

Aufhebung des 3-teiligen Fahrverbotes zu signalisieren.



Abbildung 2: Links: Kombiniertes Zonensignal Zone 30 (SSV 2.59.1a), Verbot für Gesellschaftswagen (SSV 2.08) und Parkierung gegen Gebühr (SSV 4.20).
Mitte: Zone 30 mit Parkierung gegen Gebühr, in der Reiscars erlaubt sind.
Rechts: Kombiniertes Zonensignal Begegnungszone (SSV 2.59.5) mit Verbot für Gesellschaftswagen (SSV 2.08).

Zonensignalisation mit Verbot für Gesellschaftswagen ergänzen

Bisher sind in Interlaken viele verkehrsberuhigte Gebiete als „Zone 30“ (SSV 2.59.1) und mit „Parkieren gegen Gebühr“ (SSV 4.20) signalisiert, durch die auch Reiscars fahren könnten. Bisher befuhren Reiscars Zonen 30 aufgrund der Strassenquerschnitte selten oder nie – sie hätten aber das Recht dazu. Reiscars sollen aber auf den Hauptverkehrsstrassen fahren. Deshalb empfehlen wir, ein ausdrückliches Verbot für Reiscars zu erlassen.

Da in einer Zone bis zu drei Verkehrsanordnungen zusammengefasst werden können, empfehlen wir, die Zonensignalisation generell „Zone 30“ / „Parkieren gegen Gebühr“ mit dem Signal „Verbot für Gesellschaftswagen“ (SSV 2.08) zu ergänzen (vgl. Abbildung 2, linkes Bild).

Verkehrsanordnungen teilweise nur in einer Richtung

Auffällig ist zudem, dass an verschiedenen Stellen Signale nur in einer Richtung aufgestellt sind, d.h. aus der anderen Richtung fehlt das entsprechende Signal. Beispiele:

- Rosenstrasse:
 - Signalisation Höhe Florastrasse: 3-teiliges Fahrverbot mit Zusatztafel (SSV 2.14)
 - Signalisation Rosenstrasse, ab Höhe Centralstrasse: Fahrtrichtung rechts (SSV 2.32) sowie Wegweiser Nebenstrassen „Interlaken Ost“ (SSV 4.33)
 - Die korrekte Signalisation ist hier ab Rosenstrasse, Höhe Florastrasse: Einfahrt verboten (SSV 2.02), Zusatztafel „Velo gestattet“. Gegenseite ab Rosenstrasse, Höhe Aarmühlestrasse: Einbahnstrasse mit Gegenverkehr (SSV 4.08.1). Auf der Höhe Centralstrasse ist lediglich ein Wegweiser Nebenstrassen zu signalisieren, welcher höher gehängt werden sollte.
- Centralstrasse:
 - Signalisation Seite Postplatz: Einfahrt verboten (SSV 2.02), Zusatztafel „ÖV + Velo gestattet“

- Signalisation Seite Waldeggstrasse: Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von ÖV + Velo (SSV 4.08.1), Verbot für Gesellschaftswagen (SSV 2.08)

Diese Fahrverbote, die die Fahrt in eine Richtung erlauben, sind gemäss Auskunft des Fachstellenleiters Verkehrstechnik und -sicherheit des Dienstleistungszentrums im kantonalen Tiefbauamt durch die Einführung von Einbahnstrassen zu ersetzen.



Abbildung 3: Signalisation und Markierung an der Verzweigung Centralstrasse / Rosenstrasse.

Allgemeines Fahrverbot

Gemäss der kantonalen Arbeitshilfe „Fahrverbote / Fahrordnungen“³ sollen Velos überall verkehren können. Das allgemeine Fahrverbot (SSV 2.01) wird abgelehnt, d.h. auf Strecken, wo nur das Velo zugelassen werden soll, ist das 3-teilige Fahrverbot (SSV 2.14) zu signalisieren.

Kombination Begegnungszone und Einbahnstrasse

Eine Kombination von Begegnungszone und Einbahnstrasse schliesst sich nicht aus. Es gelten die entsprechenden Artikel 2a, 18, 22b und 46 der SSV. Die Zweckmässigkeit muss anhand der vorliegenden Situation und den Bedürfnissen beurteilt werden. Ein existierendes Beispiel ist im Unteren Bälliz in Thun zu finden (vgl. Abbildung 4).

³

(https://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/signalisation_markierung/signalisation/vorschriftssignale.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_SR_Fahrverbote_Arbeitshilfe.pdf)



Abbildung 4: Kombinierte Signalisation Begegnungszone und Einbahnstrasse im Unteren Bälliz (Quelle: Google Earth, Zugriff: 13.10.2016).

2.4 SIGNALETIK

Leitsysteme für alle FahrzeuglenkerInnen vorhanden

Die aktuelle Wegführung wurde für alle VerkehrsteilnehmerInnen laufend optimiert. Schwerpunkte liegen bei der Führung des Reisecar-Verkehrs sowie bei der Führung des Individualverkehrs auf der Suche nach Hotels (touristische Signalisation nach UVEK-Verordnung 741.211.5⁴).

An den Eintrittsstellen nach Interlaken (z.B. auf Kantonsstrassen nach Autobahnausfahrten, bei den Bahnhöfen) fehlen jedoch für den Fahrzeugverkehr Informationen zu Zielen und den dahin führenden Wegen.

Leitsysteme sollen selbsterklärend sein. Das bedingt Bilder, leicht lesbare Pläne, gängige oder selbsterklärende Pictogramme. Allfällige Textbausteine müssen in einem Tourismusort wie Interlaken international verständlich sein, also mehrsprachig, bzw. es ist möglichst auf Textbausteine zu verzichten.

Möglicherweise würde ein Leitsystem mit Sektoren (z.B. farbliche Gliederung) eine Wegführung vereinfachen. Insbesondere könnte so der Schlauch als Sektorengrenze herangezogen werden.

Empfehlung

Wir empfehlen, nach der Bezeichnung des neuen Verkehrsregimes ein Signaletikkonzept für den Fahrverkehr, insbesondere für den Reisebusverkehr, zu erarbeiten. Verkehrsregime und Signaletikkonzept sind anschliessend gemeinsam umzusetzen.

⁴ UVEK-Verordnung 741.211.5: Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen, Art. 2, Abs. 1, Bst. i: SN 640 827c

2.5 FUSSGÄNGERLEITSYSTEM

Kein Fussgängerleitsystem
in Interlaken

Die Orientierung für ortsunkundige Gäste zu Fuss ist im komplexen städtischen Raum generell schwierig. Zu Fuss Gehende finden die direkten Verbindungen zu Sehenswürdigkeiten und wichtigen Punkten des öffentlichen Interesses nicht ohne entsprechende Wegweisung.

Ein eigentliches Fussgängerleitsystem mit Informationspunkten, Wegleitungen, Zielbestätigungen, wie dies andere Städte kennen, gibt es in Interlaken bisher nicht. Solche Systeme können trotz heute üblichen Handy-Ortungssystemen mit GPS zweckmässig sein, weil sie vor Ort eine rasche Orientierung zu gruppierten Zielen erlauben.

Zu einem Fussgängerleitsystem gehören Übersichtsinformationen zu wichtigen und interessanten Zielen, die Wegführung dorthin sowie die Zielbestätigung. In den letzten Jahren haben viele grössere Ortschaften und touristisch bedeutende Ziele Fussgängerleitsysteme eingerichtet.

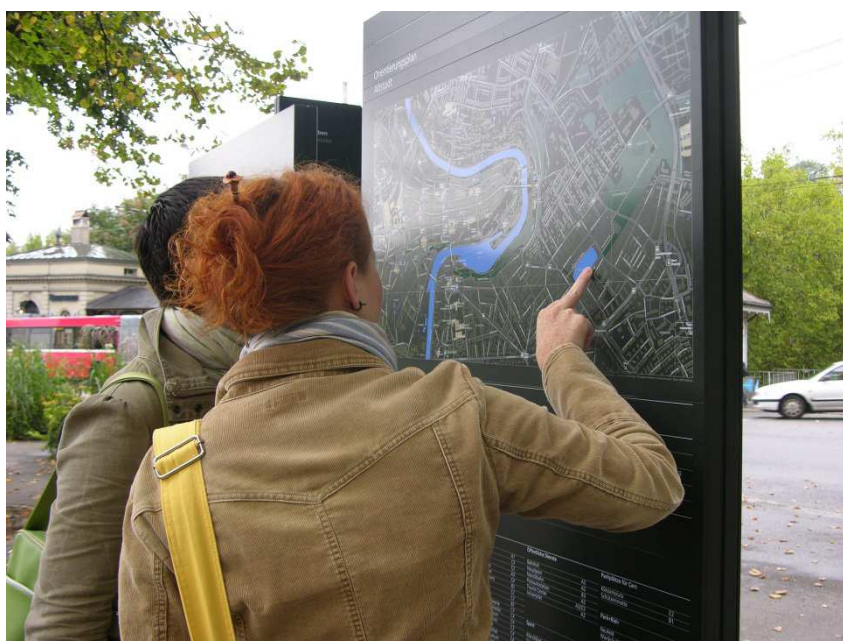


Abbildung 5: Fussgängerleitsystem: Übersichtsinformation. Beispiel Bern Bärengraben.

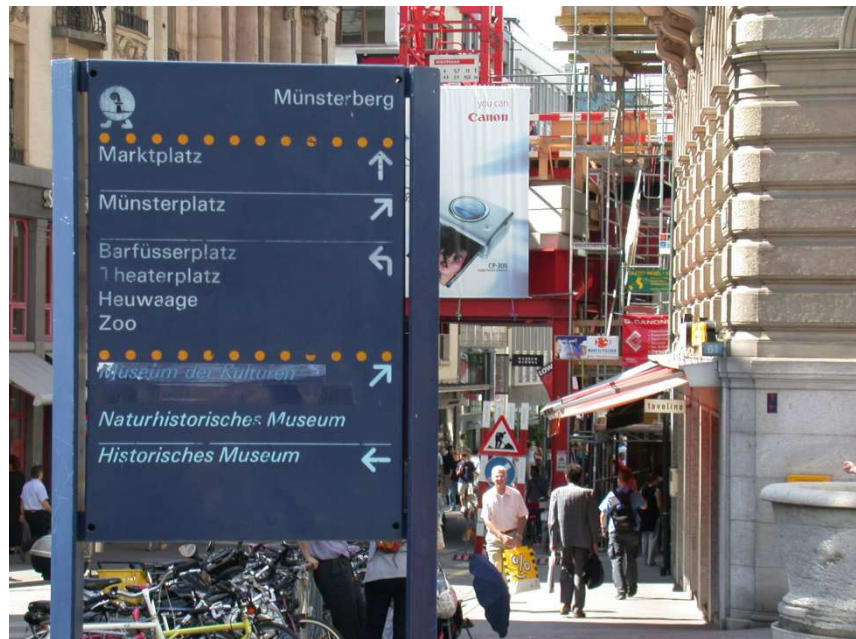


Abbildung 6: Fussgängerleitsystem: Wegführung unterwegs. Beispiel Basel Münsterberg.

Empfehlung

Wir empfehlen, in Interlaken ein Fussgängerleitsystem zu konzipieren und einzuführen, das Personen zu Fuss zu den wichtigen Zielen im öffentlichen Raum führt. Dieses ist so auszugestalten, dass es sprachunabhängig verstanden wird (geeignete Bilder, Pictogramme etc.).

3. KONZEPT INDIVIDUALVERKEHR

3.1 BEURTEILUNG VORGESCHLAGENES KONZEPT INDIVIDUALVERKEHR

Neue MIV-Verkehrsführung
gemäss Variante 2

In einem breit abgestützten Prozess (inkl. ExpertInnen-Hearings) wurden verschiedene Varianten für die Führung des Individualverkehrs erarbeitet. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) schlägt die nicht ständige Kommission Verkehr mit der Variante 2 eine Verkehrslösung mit folgenden Elementen vor (vgl. Abbildung 7, Vergrößerungen im Anhang 2.3):

- Bahnhofstrasse und Höweg bis Höhe Kursaal sowie Centralstrasse – Postplatz und Marktgasse werden in Begegnungszonen umgewandelt.
- Der Schlauch wird zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in zwei Varianten entweder mit einem 3-teiligen Fahrverbot oder mit einer Fussgängerzone belegt. Als dritte Variante wird eine Begegnungszone diskutiert.
- Die bequemste Route von Unterseen nach Interlaken Ost bzw. ins Haslital führt über das Kantonsstrassennetz oder über die Autobahn. Möglich ist aber auch die Route via Bahnhofstrasse – Aareckstrasse – Blumenstrasse (Gegenrichtung: via Neugasse) – Strandbadstrasse – Höweg nach Interlaken Ost. In der Gegenrichtung ist die Fahrt via Strandbadstrasse – Neugasse – Marktgasse – Spielmatte – Kreuzgasse – Untere Gasse – Hauptstrasse möglich (Ringverkehr Bahnhofstrasse – Aareckstrasse – Spielmatte – Untere Gasse – Hauptstrasse). Diese Routen werden nicht aktiv gefördert (keine Routensignalisation).
- Es werden folgende flankierende Massnahmen eingeführt:
 - auf der Rosenstrasse (Fahrtrichtung südwärts), der Centralstrasse (nordwärts) und der Marktgasse (nordwärts) werden Einbahnstrassen eingeführt
 - um den Schleichverkehr in der General-Guisan-Strasse zu unterbinden, wird ein 2-teiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst eingeführt
 - die nördliche Harderstrasse und die Neugasse (Strandbadstrasse – Harderstrasse) werden mit einem 3-teiligen Fahrverbot mit Zubringerdienst belegt
 - die Parkplätze für PWs an der Strandbadstrasse werden aufgehoben



Abbildung 7: Konzept Individualverkehr gemäss nicht ständiger Kommission Verkehr (Grafik: nicht ständige Kommission Verkehr, 6.2016).

Vor- und Nachteile
 Konzept
 Individualverkehr gemäss
 1. Kommission Verkehr
 Interlaken

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Die Stärken des bisherigen Verkehrsregimes werden beibehalten. Mit den zusätzlichen Massnahmen wird die Verkehrssituation v.a. für FussgängerInnen auf beiden Crossbow-Achsen verbessert 	<ul style="list-style-type: none"> Das Fahrverbot im Schlauch wirkt bei Beachtung verkehrsberuhigend, es wird jedoch immer wieder missachtet (vgl. Abbildung 9)
<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Bahnhofstrasse, Centralstrasse und Marktgasse fürs Flanieren durch Einführen einer Begegnungszone 	<ul style="list-style-type: none"> Die Bahnhofstrasse ist im Bereich des Bahnüberganges Interlaken West bereits hoch belastet. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Überbauung Herreney mit Anbindung via Kanalpromenade reduziert die Leistungsfähigkeit nochmals
<ul style="list-style-type: none"> Die rückwärtige Verbindung über die Strandbadstrasse ist physisch möglich, aber unattraktiv 	<ul style="list-style-type: none"> Ein Links-Einmünden von der Bahnhofstrasse in die Aareckstrasse reduziert die Leistungsfähigkeit der nördlichen Bahnhofstrasse zusätzlich
<ul style="list-style-type: none"> Unterbinden des Schleichverkehrs mit dem 2-teiligen Fahrverbot auf der General-Guisan-Strasse, der mit zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen unattraktiver gemacht wird (vgl. Abbildung 8) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Aareckstrasse ist bei der Einmündung in die Marktgasse sehr eng (der Hauskauf Marktgasse 45 ist von der Gemeinde Interlaken im Hinblick auf einen Abriss eingeleitet). Für den ausmündenden Verkehr sind die Sichtverhältnisse ungenügend. Ein Zweirichtungsbetrieb der Aareckstrasse ist wegen der verfügbaren Strassenbreite nicht möglich (vgl. Abbildung 10)
<ul style="list-style-type: none"> Die Quartiere werden mit der flächendeckenden Verkehrsberuhigung (Zonen 30) vom quartierfremden Verkehr entlastet. Dadurch wird die Wohnqualität gesteigert (Quartiere West und Nord) 	<ul style="list-style-type: none"> Mit dem Fahrverbot auf der Spielmatte wird der Verkehr via Aarestrasse zur Bahnhofstrasse Unterseen geleitet. Das Einmünden wird bei Rückstaus auf der Bahnhofstrasse schwierig sein
<ul style="list-style-type: none"> Verstärkte Bevorzugung des Fussverkehrs auf der Nord-Süd-Crossbow-Achse 	<ul style="list-style-type: none"> Der kürzlich umgestaltete Postkreuzung müsste erneut umgestaltet werden: die künftige Verkehrsführung mit Begegnungszone erfordert keine so grosse Verkehrsfläche auf dem Postplatz
<ul style="list-style-type: none"> Mit der Vergrösserung der Begegnungszone (Bahnhofstrasse Interlaken, Höheweg bis Strandbadstrasse, Marktgasse, Centralstrasse) steigt die Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig wird der Durchfahrtswiderstand für den Individualverkehr erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> Der Knoten Heimwehfluhbahn (Därligenstrasse / Rugenparkstrasse / Waldeggstrasse) ist der westliche Eintrittspunkt nach Interlaken und könnte als Eintrittsportal gestaltet werden (Umbau T-Knoten zu Kreisell). Die heutige Knotengestaltung wird nicht als Eintrittsportal wahrgenommen
<ul style="list-style-type: none"> Durch das Einfahrtsverbot an der Spielmatte wird der kritische Knoten beim Bahnübergang Neugasse / Marktgasse entlastet 	



Abbildung 8: Verkehrsberuhigungselemente auf der General-Guisan-Strasse (Foto 21.7.2016).



Abbildung 9: Von TouristInn im Schlauch missachtetes Fahrverbot (Foto 21.7.2016).



Abbildung 10: Einmündung Aareckstrasse in Marktgasse: falsche Markierung (Randlinie), ungenügende Sichtverhältnisse, zu eng für zweispurige Verkehrsführung (Google Earth, Zugriff 21.7.2016).

<p>Erläuterungen: Vorgeschlagene rückwärtige Erschliessung Aareckstrasse nicht zweckmässig</p>	<p>Die bestehende Aareckstrasse ist ohne Abbruch der Liegenschaft Marktgasse 45 – 49 für die rückwärtige Verbindung Unterseen – Interlaken Ost nicht geeignet⁵: einerseits führt ein vortrittsbelastetes Einbiegen von der Bahnhofstrasse in die Aareckstrasse zu noch mehr Rückstau auf der Bahnhofstrasse (eine Fahrt um den Bahnhofkreisel wäre denkbar, wird aber wohl kaum praktiziert) und andererseits ist die Ausfahrt in die Marktgasse sehr eng und unübersichtlich. Die östlich weiterführende rückwärtige Verbindung ist ebenfalls eng – insgesamt entsteht mit der angedachten Verbindung kein Mehrwert.</p>
<p>Aarestrasse</p>	<p>Das vorgeschlagene 2-teilige Fahrverbot Spielmatte führt dazu, dass der Fahrverkehr via Aarestrasse fahren muss. Das vortrittsbelastete Einmünden in die Bahnhofstrasse Unterseen wird insbesondere während den Spitzenstunden erschwert, was zu Rückstaus auf der Aarestrasse führen wird. Diese Verbindung ist unattraktiv.</p>
<p>Zweiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst auf der General-Guisan-Strasse</p>	<p>Das vorgeschlagene zweiteilige Fahrverbot mit Zubringerdienst auf der General-Guisan-Strasse ist zweckmässig, jedoch schwierig zu vollziehen. Es ist mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass es keinen Ausweichverkehr auf die Bernastrasse Süd gibt.</p>

<p>Empfehlung</p>	<p>Wir empfehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ das physische Ermöglichen einer rückwärtigen Verbindung via Strandbadstrasse. Diese Verbindung soll jedoch nicht kommuniziert werden, ▪ für den Lokalverkehr (Unterseen <-> Interlaken) eine rückwärtige Verbindung über Bahnhofstrasse – Rugenparkstrasse – Waldeggstrasse anzubieten und zu kommunizieren, ▪ auf der General-Guisan-Strasse ein 2-teiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst einzurichten. Es ist dafür zu sorgen, dass kein Ausweichverkehr auf die Bernastrasse Süd entsteht.
-------------------	--

<p>3 Varianten zur Diskussion</p>	<p>Für den Schlauch werden nachfolgend 3 Varianten diskutiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variante A: 3-teiliges Fahrverbot (wie bisher, vgl. Kapitel 3.2, vergrößerter Plan im Anhang A2.3) ▪ Variante B: Fussgängerzone (vgl. Kapitel 3.3, vergrößerter Plan im Anhang A2.3) ▪ Variante C: Begegnungszone (vgl. Kapitel 3.4, vergrößerter Plan im Anhang A2.3) <p>Weitere Lösungsansätze wie Pollerlösungen oder Signalisation „Allgemeines Fahrverbot“ wurden nicht weiterverfolgt (vgl. Anhang A2.1).</p>
-----------------------------------	--

⁵ Der Hauskauf Marktgasse 45 ist von der Gemeinde Interlaken im Hinblick auf einen Abriss bereits eingeleitet

3.2 VARIANTE A: TEILFAHRVERBOT IM SCHLAUCH

Variante A: Fahrverbot im Schlauch

Im Bereich des Schlauches wird das heute schon installierte, provisorisch wirkende 3-teilige Fahrverbot definitiv eingeführt (vgl. Abbildung 11 sowie Vergrößerung im Anhang A2.3). Dieses unterbricht die nord- und südseitig anschliessenden Fussgängerzonen sowie die west- und ostseitig anschliessenden Begegnungszonen. Die Massnahme orientiert sich vor allem an den Bedürfnissen des Fussverkehrs.

Ein 3-teiliges Fahrverbot kann durch die Gemeinde mit Zustimmungsverfügung durch das kantonale Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I ohne Verkehrsgutachten verfügt werden. Fahrverbote sind Streckensignale (vgl. Kap. 2.3).

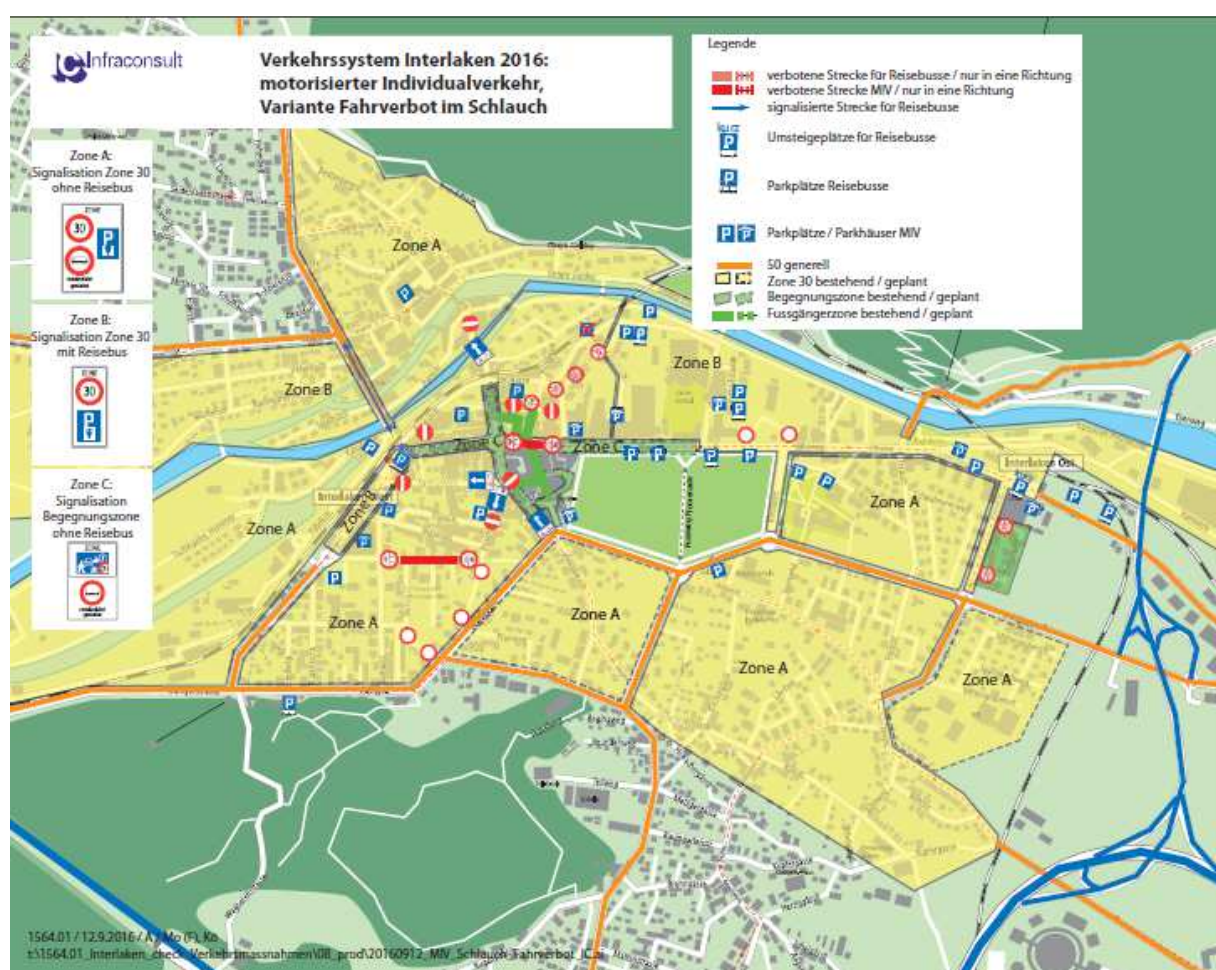


Abbildung 11: Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Fahrverbot im Schlauch.

Vor- und Nachteile MIV-Konzept Fahrverbot im Schlauch

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Die Signalisation entspricht dem heute gültigen Verkehrssystem bzw. dem Verkehrssystem gem. RGSK II 	<ul style="list-style-type: none"> Das Fahrverbot im Schlauch wirkt wohl verkehrsberuhigend, wird jedoch z.T. missachtet
<ul style="list-style-type: none"> Mit den zusätzlichen Massnahmen wird die Verkehrssituation v.a. für FussgängerInnen verbessert 	<ul style="list-style-type: none"> Alle Durchfahrtsberechtigten müssen auf einer Zusatztafel aufgeführt werden. Zusatztafeln mit Texten werden nur in der jeweiligen Sprache verstanden
<ul style="list-style-type: none"> Das Fahrverbot kann billig und mit geringem formalem Aufwand (Bewilligung durch Gemeinde) umgesetzt werden (lediglich Signalisation, evtl. minimale Gestaltung) 	<ul style="list-style-type: none"> Das Fahrverbot kann zu Ausweichverkehr von der West-Ost-Achse (Bahnhofplatz – Postkreisel – Höheweg – Bahnhof Interlaken Ost) in benachbarte Quartiere führen⁶
<ul style="list-style-type: none"> Es gilt für Berechtigte ohne neue Signalisation der Geschwindigkeit die gleiche Geschwindigkeit wie auf vor- / nachgelagerten Strassen 	<ul style="list-style-type: none"> Die Durchsetzung des Fahrverbotes, insbesondere bei AusländerInnen, die das System nicht kennen, ist schwierig
<ul style="list-style-type: none"> Ein Fahrverbot ist einfach verständlich 	<ul style="list-style-type: none"> Ein Fahrverbot ist ein Streckensignal. Es muss nach jeder Einmündung wiederholt werden. Bei den anschliessenden Fussgängerzonen müssen aufwendige Signale den Wechsel vom Fahrverkehr zum Fussgängervortritt klar stellen

3.3 VARIANTE B: FUSSGÄNGERZONE IM SCHLAUCH

Variante B:
Fussgängerzone im
Schlauch

Bereits heute sind die Jungfraustrasse ab Amman-Hofer-Platz nordwärts bis zum Höheweg (Schlauch), die Postgasse bis Blumenstrasse sowie der Marktplatz akzeptierte Fussgängerzonen. Es liegt deshalb nahe, den Schlauch in eine einzige, zusammenhängende Fussgängerzone zwischen Blumenstrasse und Amman-Hofer-Platz zu integrieren (vgl. Abbildung 12 sowie Vergrösserung in Anhang A2.3). Damit könnte der Fahrverkehr von Unberechtigten auf der West-Ost-Achse unterbunden werden. Velo-, Bus- und Kutschenfahrten sowie Hotelzufahrten und Güterumschlag sind jedoch mit entsprechender Zusatzsignalisation weiterhin im Schrittempo möglich. Weil der Durchfahrtswiderstand durch eine entsprechend umgestaltete Fussgängerzone deutlich höher ist (z.B. Trottoirüberfahrten am Postplatz sowie am Knoten Höheweg / Hardestrasse), kann von weniger widerrechtlichen Fahrten ausgegangen werden.

Eine Fussgängerzone kann durch die Gemeinde mit Zustimmungsverfügung durch das kantonale Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I ohne Verkehrsgutachten verfügt werden. Fussgängerzonen sind Zonensignale (vgl. Kap. 2.3).

⁶ Verlagerungseffekte sind ohne Simulationen mit einem Verkehrsmodell höchstens qualitativ abschätzbar

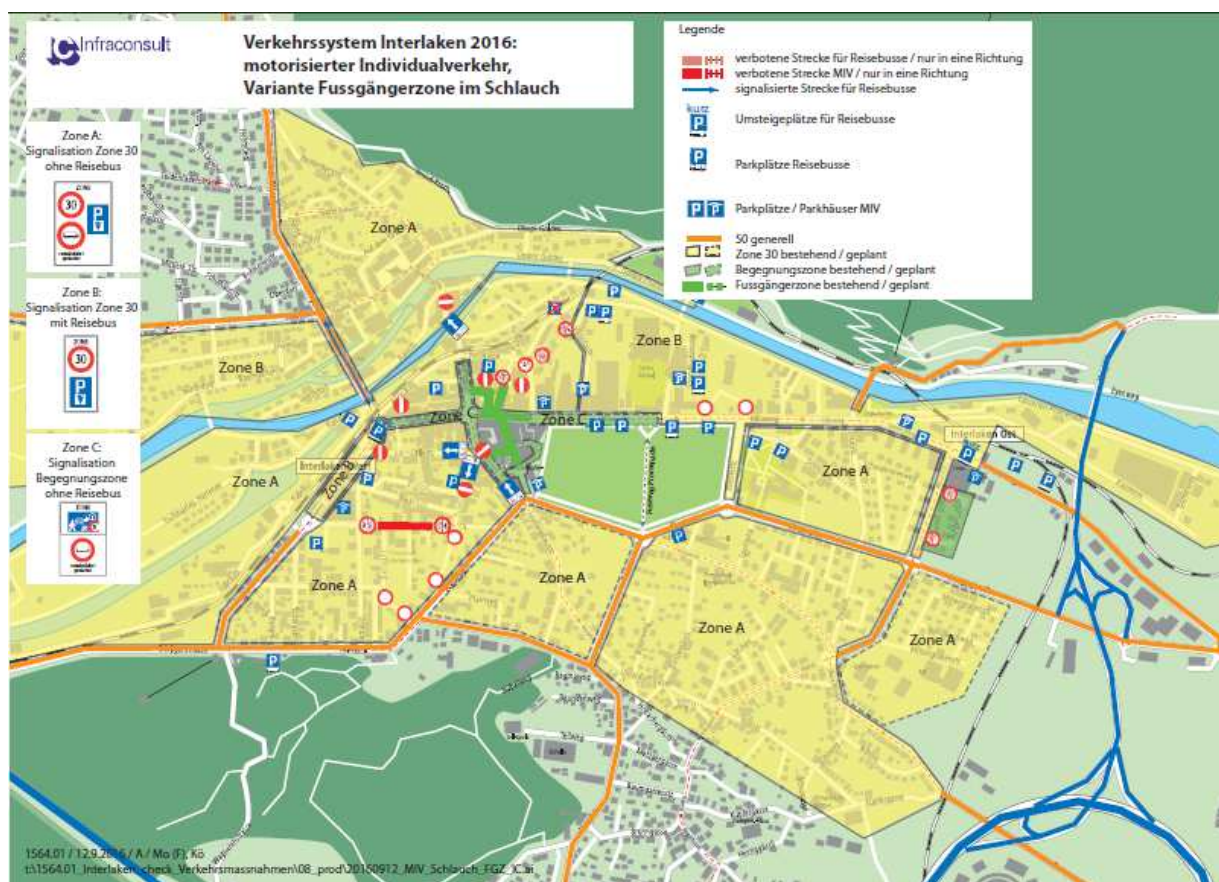


Abbildung 12: Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Fussgängerzone im Schlauch.

Vor- und Nachteile MIV-Konzept Fussgängerzone im Schlauch

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Es wird eine zusammenhängende Fussgängerzone von Marktplatz / Blumenstrasse – Höheweg im Bereich des Schlauches – Jungfraustrasse – Waldeggstrasse geschaffen 	<ul style="list-style-type: none"> Fussgängerzonen müssen i.d.R. baulich umgestaltet werden, was mit hohen Kosten verbunden ist (kleinräumige Kammerung: Belagswechsel, Möblierung, Strassenränder etc.). Es sind deshalb Möglichkeiten für gestalterische light-Varianten zu suchen
<ul style="list-style-type: none"> In der Fussgängerzone können Legitimierete dennoch im Schrittempo fahren (ÖV, Hotelanlieferungen, Kutschen, Velo). Die Fussgängerzone kann jedoch nicht als rückwärtige Erschliessung verwendet werden 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverbote gelten auch für Velos, Kutschen und ÖV-Linienverkehr, sofern sie nicht auf einer Zusatztafel ausdrücklich und abschliessend als Durchfahrtsberechtigte aufgeführt werden
<ul style="list-style-type: none"> Die Sicherheit für den Fussverkehr wird erhöht (zulässige Fahrzeuge im Schrittempo bei Vortritt Fussverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fussgängerzone kann zu Ausweichverkehr von der West-Ost-Achse (Bahnhofplatz – Postkreuzung – Höheweg – Bahnhof Interlaken Ost) in benachbarte Wohnquartiere führen
<ul style="list-style-type: none"> Die Fussgängerzone als System ist in Interlaken eingeführt und hat sich bewährt 	<ul style="list-style-type: none"> Die zusammenhängende Fussgängerzone ist das einschränkendste Verkehrsregime aller drei Varianten. Es könnte deshalb am meisten Widerstand hervorrufen.
<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr wird erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> die Fahrzeiten für die beiden Linienbuslinien sind die längsten aller drei Varianten.
<ul style="list-style-type: none"> Sehr hoher Durchfahrtswiderstand: die unberechtigte Durchfahrt von TouristInnen und Reiseautos wird unterbunden, Berechtigte können jedoch im Schrittempo den Schlauch befahren 	

Erläuterungen:
Existierendes Beispiel in
Neuchâtel

Hinweis: Neuchâtel kennt im Gebiet Place Pury – Rue du Seyon eine deutlich grössere Fussgängerzone, in der 8 Buslinien (davon mindestens 2 Trolleybuslinien) im Linienbetrieb stehen. Diese Fussgängerzone ist sehr akzeptiert, die Zeitverluste für die Busse sind gering.



Abbildung 13: Fussgängerzone Neuchâtel Place Pury

(<http://serviajero.blogspot.ch/2011/08/neuchatel-suiza.html>, Zugriff 4.8.2016)

Beurteilung	<p>Die Einbindung des Schlauches in eine Fussgängerzone stellt die logische Weiterentwicklung verkehrsberuhigender Massnahmen im Zentrum Interlakens dar. Das Verkehrsregime der Fussgängerzone wird auch von Personen aus anderen Kulturräumen verstanden, die dieses bisher nicht kennen. Der Durchfahrtswiderstand ist wegen der baulichen Gestaltung deutlich höher als bei einer Begegnungszone.</p> <p>Eine Fussgängerzone bedingt i.d.R. eine bauliche Umgestaltung (von Fassade zu Fassade durchgehende Ebene), damit der Fahrverkehr den Vortritt des Fussverkehrs wahrnimmt. Es ist mit dem bewilligenden TBA OIK I zu klären, ob als light-Variante Trottoirüberfahrten zu Beginn und Ende der Fussgängerzone denkbar sind (Durchfahrt Linienbus berücksichtigen). Das langfristige Ziel ist jedoch, in der gesamten Fussgängerzone eine neue Gestaltung von Fassade zu Fassade einzuführen (Haltstellenkanten berücksichtigen). Da erst vor kurzer Zeit baulich angepasst wurde, muss eine Umgestaltung unbedingt mit geeigneten kommunikativen Mitteln begleitet werden, um die erforderliche Akzeptanz zu erreichen.</p> <p>Die Schachtelung Zone 30 und insbesondere Begegnungszone – Fussgängerzone – Begegnungszone ist nachvollziehbar.</p>
-------------	---

3.4 VARIANTE C: BEGEGNUNGSZONE IM SCHLAUCH

Variante C: Begegnungszone im Schlauch	<p>Als dritte Variante ist für die ganze Achse ab Bahnhofplatz Interlaken West – Postplatz – Schlauch – Höheweg eine Begegnungszone zu diskutieren (vgl. Abbildung 14 sowie Vergrösserung in Anhang A2.3). Damit ergäbe sich eine einzige, grosse Begegnungszone von der Bahnhofstrasse – Postplatz – Höheweg sowie von der Marktgasse – Postkreisel – Centralstrasse – Waldeggstrasse (= Crossbow-Achsen).</p> <p>Eine Begegnungszone bedingt immer zwei Verkehrsgutachten (vgl. UVEK-Verordnung zur Einführung von Zonen 30: ein Gutachten vor, eines nach Einführung der Zone 30) z.H. der Bewilligungsbehörde TBA OIK I.</p>
--	--

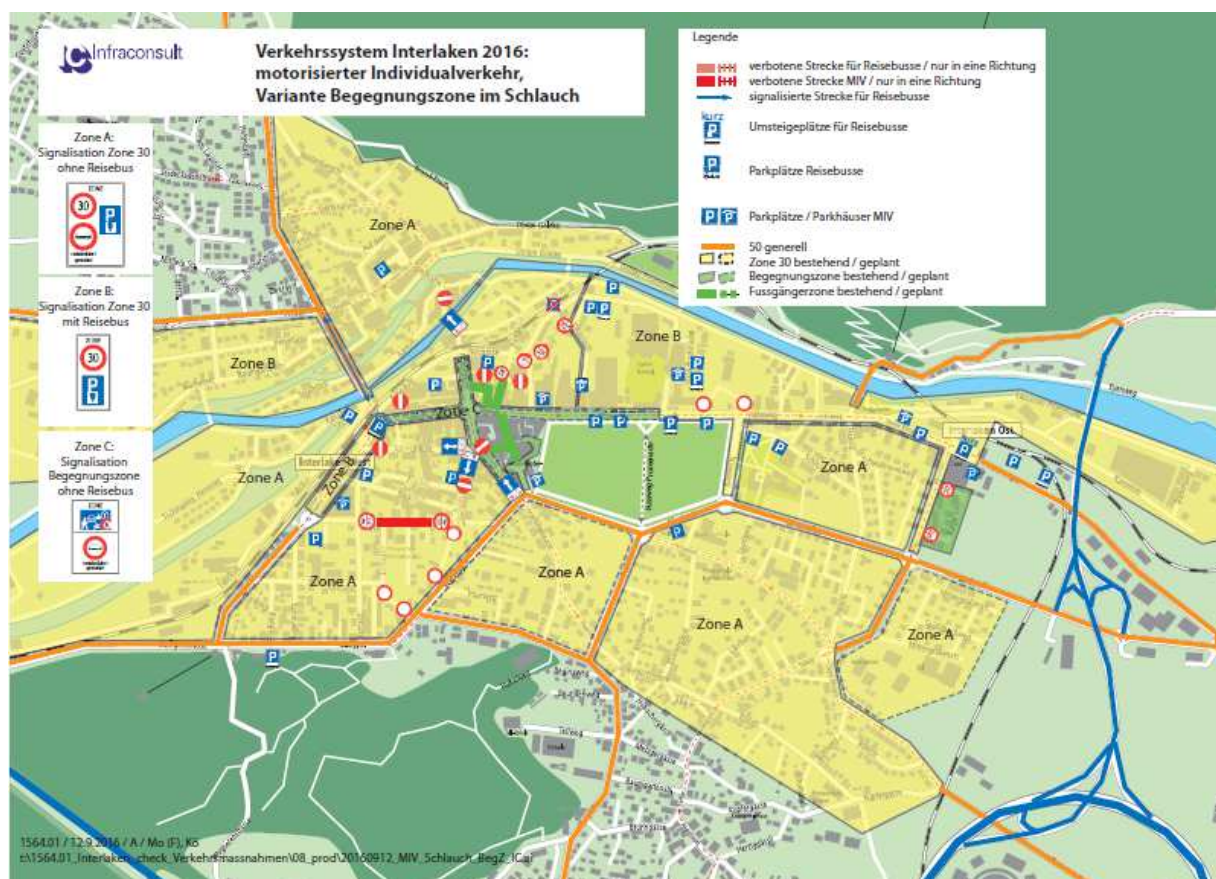


Abbildung 14: Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Begegnungszone im Schlauch.

Vor- und Nachteile MIV-Konzept Begegnungszone im Schlauch

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone ist schweizweit bekannt 	<ul style="list-style-type: none"> Asiatische und arabische Gäste sind mit dem System der Begegnungszone nicht vertraut
<ul style="list-style-type: none"> Der Schlauch ist aufgrund seiner Netzfunktion, den beidseitigen Nutzungen, seines Querschnittes und seines Erscheinungsbildes für eine Begegnungszone geeignet 	<ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone kann von allen Fahrzeugen befahren werden. Eine Begegnungszone durch den Schlauch attrahiert die West-Ost-Achse und führt zu unerwünschtem Mehrverkehr
<ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone ist bei geringer Gestaltung billig (nur Signalisation) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone bewirkt kein Durchfahrtsverbot West-Ost, was dem Verkehrsrichtplan (mit Crossbow) und dem gültigen RGSK II widerspricht
<ul style="list-style-type: none"> Es würde eine zusammenhängende grosse Begegnungszone zwischen Bahnhofplatz und Casino geschaffen, die v.a. dem Fussverkehr dient (Vortrittsrecht Fussverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> Begegnungszonen werden auf GPS-Geräten als offen befahrbare Strecken angezeigt
<ul style="list-style-type: none"> Die Begegnungszone Schlauch wäre das Pendant zur Begegnungszone südlich des Amman-Hofer-Platzes 	<ul style="list-style-type: none"> Der ÖV-Betreiber muss überzeugt werden, dass die befürchteten Fahrzeitverluste kleiner als erwartet sind. Dies bedingt Zusatzaufwand mit Fahrversuchen
<ul style="list-style-type: none"> Es ist nicht mit Ausweichrouten oder Kapazitätsproblemen zu rechnen: alle Fahrbeziehungen sind weiterhin möglich 	

Beurteilung:
 ÖV in Begegnungszonen

Öffentlicher Verkehr in Begegnungszonen ist sehr wohl möglich und wird an einigen Orten in der Schweiz praktiziert. I.d.R. leisten die ÖV-Betreiber in der Planungsphase zunächst Widerstand gegen die Einführung von Begegnungszonen, da sie Fahrzeitverluste befürchten. Fahrversuche können häufig die Ängste abbauen helfen: die Fahrzeitverluste sind insgesamt minimal, da Busse im innerstädtischen Umfeld wegen des hohen Verkehrsaufkommens generell langsam unterwegs sind.

Busse in Begegnungszonen verkehren in Aarau (Am Graben), Bern (Nydegg), Biel (Centralplatz, vgl. Abbildung 15), Burgdorf (Bahnhofquartier), Bremgarten bei Bern (Kalchackerstrasse, Kantonsstrasse), Chur (rund um Bahnhof), Flawil (Bahnhofstrasse), Gossau (Bahnhofplatz), Grenchen (Bahnhofstrasse Nord, Bahnhof Süd, Zentrum), Langenthal (Bahnhofplatz), Langnau i.E. (Bahnhofstrasse), Lyss (Bahnhofstrasse) oder Solothurn (Hauptstrasse), jedoch bisher nicht im Berner Oberland (Aufzählung nicht vollständig). Teilweise bestehen zusätzliche Zufahrtsbeschränkungen (Einbahnsysteme, Fahrverbote, temporäre Fahrverbote etc.). Begegnungszonen mit Öffentlichem Verkehr sind heute von allen Betroffenen (Bus-FahrerInnen, Geschäftstreibende, VerkehrsteilnehmerInnen) durchwegs gut bis sehr gut akzeptiert (Quelle: www.begegnungszonen.ch).

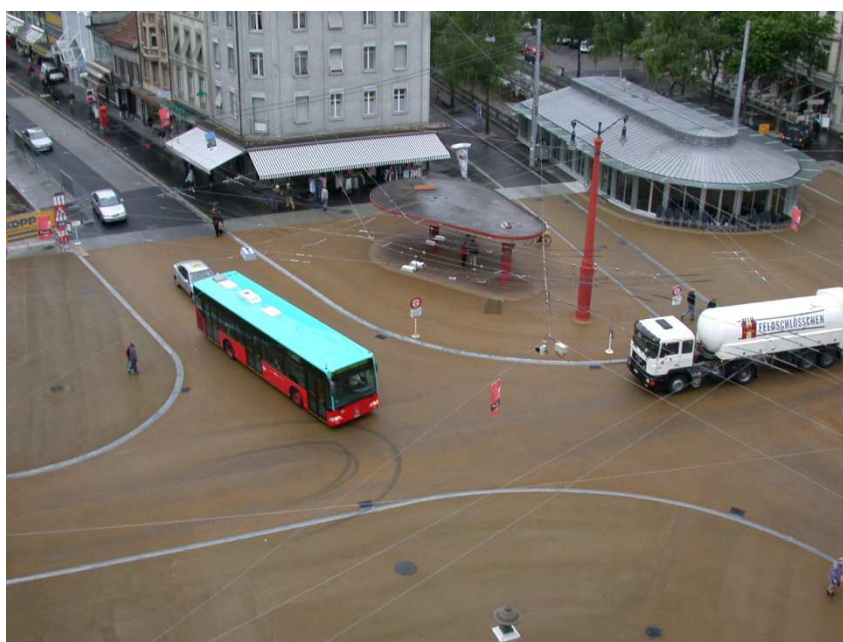


Abbildung 15: Begegnungszone Biel Centralplatz (Foto 6.2002 kurz vor definitiver Inbetriebnahme).

3.5 EMPFEHLUNG

Planungsinstrumente
 verlangen
 Durchfahrtsperre

Der kommunale Verkehrsrichtplan sowie das RGSK II verlangen eine Durchfahrtsperre West – Ost. Diese kann mit allen drei vorgeschlagenen Varianten erreicht werden, wobei es bei der Begegnungszone eine zusätzliche Verkehrsregelung wie z.B. spezifische Fahrverbote braucht. Alle drei Varianten weisen

ihre spezifischen Vor- und Nachteile auf (vgl. Tabelle 1), die es abzuwägen gilt. Der Variantenentscheid muss letztlich politisch gefällt werden.




VOR- / NACHTEILE VERSCHIEDENER VERKEHRSREGELUNGEN			
SIGNAL	SSV 2.14 	SSV 2.59.5 	SSV 2.59.3 
VORTRIITSRECHT	Fahrzeuvortritt Velo, allenfalls berechnigte Fahrzeuge gem. Zusatztafel	Vortritt Fussverkehr, alle Fahrzeuge fahrberechtigt	Vortritt Fussverkehr, allenfalls berechnigte Fahrzeuge gem. Zusatztafel
GÜLTIGKEIT	Streckensignal (zu wiederholen nach jeder Einmündung)	Zonensignal	Zonensignal
EIGNUNG FÜR SCHLAUCH: VORTEILE	<ul style="list-style-type: none"> - Entspricht gültigem RGSK II bzw. heutigem System - Billig (nur Signalisation, allenfalls minimale Gestaltung) - Gleiche Geschwindigkeit wie vor- / nachlaufende Strassen ohne neue Geschwindigkeitssignalisation (-> Zone 30) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schweizweit etabliert und akzeptiert - billig, sofern nur geringe Gestaltung (Signalisation) - wäre Pendant zu Begegnungszone südliche Jungfraustrasse (Alpenstrasse – Amman-Hofer-Platz) 	<ul style="list-style-type: none"> - System in Interlaken eingeführt und bewährt: Jungfraustrasse, Postgasse -> ergibt Erweiterung auf West-Ost-Ast -> keine Umsignalisation an Jungfraustrasse und Postgasse - Mehr Sicherheit für Fussverkehr, da zulässiger Fahrverkehr mit Schritttempo verkehrt und Fussverkehr Vortritt hat - ÖV und Anlieferung mit Zusatzsignalisation möglich
EIGNUNG FÜR SCHLAUCH: NACHTEILE	<ul style="list-style-type: none"> - Durchfahrtsberechnigte (z.B. ÖV, Taxi, Pferdekutschen, Anwohnende, Hotelzufahrten) müssen auf Zusatztafeln aufgeführt sein. Zusatztafeln werden nur in jeweiliger Sprache verstanden - Bedingt Signalisationswechsel mit Fussgängerzonen auf Jungfraustrasse und Postgasse - Vollzugsproblem bei Durchfahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Durchfahrtsverbot West-Ost, was VRP Interlaken (Crossbow) und gültigem RGSK II widerspricht -> Zusatzsignalisation mit Fahrverboten erforderlich - Unbekanntes System für Gäste aus asiatischem und arabischem Raum - Mit Umgestaltung des Strassenraumes sofort teuer - Auf GPS-Geräten werden Begegnungszonen als offene Strasse dargestellt 	<ul style="list-style-type: none"> - Muss für Akzeptanz zwingend baulich umgestaltet werden -> hohe Kosten - Fahrverbot auch für Velos und Kutschen, ausser bei entsprechender Zusatzsignalisation (z.B. „Kutschen und Velo Schritttempo gestattet“)
BEWILLIGUNGSBEHÖRDE	Polizeiinspektorat Gemeinde Interlaken, mit Zustimmungsverfügung TBA OIK I	TBA OIK I, bedingt gem. UVEK-Verordnung 2 Verkehrsgutachten	Polizeiinspektorat Gemeinde Interlaken, mit Zustimmungsverfügung TBA OIK I

Tabelle 1: Vor- / Nachteile 3-teiliges Fahrverbot, Begegnungszone, Fussgängerzone.

Empfehlung

Wir empfehlen aus fachlicher Sicht, unter Berücksichtigung der vorhandenen Planungsinstrumente und aus Sicht der Wirkungsentfaltung die Einführung einer zusammenhängenden Fussgängerzone zwischen Blumenstrasse und Amman-Hofer-Platz auf den Achsen Postgasse - Jungfraustrasse und Höheweg (zwischen Postkreisel und Harderstrasse).

Die Fussgängerzone wird eingefasst von folgenden Begegnungszonen:

- Bahnhofstrasse (Bahnhofplatz – Postplatz)
- Höheweg (Harderstrasse – Casino)
- Marktgasse – Postplatz – Centralstrasse
- Amman-Hofer-Platz – Waldeggstrasse

Wir empfehlen folgende Rangierung der drei Varianten:

- B. Fussgängerzone
- A. 3-teiliges Fahrverbot
- C. Begegnungszone

4. KONZEPT REISECARS

4.1 EINLEITUNG

4.1.1 CHARAKTERISIERUNG CAR-REISENDE

2 Arten Car-Reisende in Interlaken

In der Region Interlaken sind im Wesentlichen zwei Arten Car-Reisende unterwegs:

- Shopping- oder Sight-Seeing-Gäste halten sich nur für kurze Zeit in Interlaken auf und werden auch für ganz kurze Strecken mit dem Reiseкар befördert. Diese Gäste wollen aus Bequemlichkeit und wegen Zeitverlusten möglichst nah an die Zielorte geführt werden. Dazu eignen sich Kurzzeit-Umsteigeplätze für Reisecars (drop off / hop in). Diese sind bisher am Bahnhof West (Bahnhofstrasse, vor Kreisel) und am Bahnhof Ost (Bahnhofplatz) angeordnet.
- Gruppenreisen übernachten häufig in Interlaken. Diese Gäste können zu den Hotels geführt werden, wo die Reisecars auf hoteleigenen Parkplätzen parkieren oder auf einem oder mehreren dezentralen Reiseкар-Parkplätzen abgestellt werden. Den Chauffeuren sollte eine Möglichkeit zur Verfügung angeboten werden, wie auch sie zu ihrer Unterkunft gelangen können. Zur Zeit gibt es Reiseкар-Abstellplätze an der Waldeggstrasse, an der Strandbadstrasse (Kursaal West, Kursaal Ost) und an der Unteren Bönigstrasse.

4.1.2 SITUATION BUSFERNREISEVERKEHR IN DER SCHWEIZ

Fernreiseverkehr in der Schweiz bisher unbedeutend

In der Schweiz gab es im Gegensatz zum europäischen Ausland und insbesondere zu Nordamerika (z.B. Greyhound), Südamerika, Afrika oder Australien bis vor kurzem praktisch keinen privaten Fernbusverkehr. Der Grund dafür liegt in der Konzessionspflicht für öffentliche Transporte, welche für den Fernverkehr der Bahn vorbehalten ist. Dies hat zu einem weltweit einmalig dichten Schienennetz mit dicht getaktetem Fahrplan geführt. Das dichte ÖV-Angebot wird zusätzlich durch eine Vielzahl von Regional- und Ortsbuslinien verdichtet. Die Schweizerische Verkehrspolitik hatte bisher die Fernbus-Thematik eher geduldet als gefördert.

Erst in jüngster Zeit drängen in der Schweiz einzelne, häufig ausländische Billigst-Anbieter auf den Markt. Dies machte bisher Car-Terminals in den Städten Basel, Bern-Neufeld, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Uster sowie in Zürich Sihlquai erforderlich, die bisher allesamt über eine mehr schlecht als recht aufgestellte Infrastruktur verfügen. Zürich Flughafen kennt zudem einen Car-Terminal, um Fluggäste direkt an die Zieldestinationen führen zu können.

Entwicklungspotential in der Schweiz

Das wachsende Angebot an Fernbuslinien und -anbieter wird sich innerhalb der Schweiz in den nächsten Jahren wohl kaum zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz für Bahn und Linienbus entwickeln können. Hingegen werden pri-

vate Busanbieter insbesondere für touristische Angebote weiter zunehmen. Dazu kommen einzelne Fernbusverbindungen, welche auch in der Schweiz punktuell Bedeutung erlangen werden, da in verschiedenen Transfer- und Zielländern der Schienenverkehr schlecht ausgebaut ist, die Fahrpläne nicht genügen oder die Leistungen reduziert werden (z.B. Abschaffung von Nachtzügen, Stilllegung von Bahnlinien). Diese beiden Aspekte bedingen Anpassungen an Car-Terminals in der Schweiz.

Im schweizerischen touristisch geprägten Reisecarverkehr hat insbesondere die Stadt Luzern eine sehr hohe Anzahl an Reisecars zu bewältigen. Unter privater Initiative plant die Stadt durch ein grosses unterirdisches Parking mit sehr direkten Zugängen zu den Zielorten eine grosse Attraktivierung für TouristInnen. Interlaken steht in direkter Konkurrenz zu Luzern.

4.1.3 AUFKOMMEN CAR-REISENDE

Aufkommen Car-Reisende

Um die Bedeutung der Car-Reisenden zu erfassen, können die Zahlen der kantonalen Beherbergungsabgabe (1.- CHF / Logiernacht für Gäste ≥ 16 Jahren in allen Beherbergungsformen) verwendet werden. Die Erträge sind in Tabelle 2 zusammengestellt und zeigen deutlich auf, dass die Destination Interlaken die grösste im Kanton Bern ist. Ein Car-Terminal kann deshalb problemlos gerechtfertigt werden.

DURCHSCHNITTLICHER ERTRAG BEHERBERGUNGSABGABE 2013/14	ERTRAG	BEMERKUNGEN
DESTINATION INTERLAKEN	1'884'000.-	Ca. ein Viertel davon Region Thunersee
DESTINATION JUNGFRAU	1'574'000.-	Ca. ein Viertel davon Haslital
DESTINATION BERN	1'136'000.-	Inkl. Region Mittelland
DESTINATION OBERLAND MITTE	751'000.-	Kandertal, Adelboden, Lenk
DESTINATION GSTAAD	415'000.-	
DESTINATION JURA / 3 LAC	328'000.-	

Tabelle 2: Durchschnittlicher Ertrag der Beherbergungsabgabe 2013 / 2014 (Quelle: Volkswirtschaftsdirektion Kanton Bern, Datenaufbereitung: David Bühler).

Verzehnfachung des Reisecar-Aufkommens in den letzten 10 Jahren

In der Praxis hat sich gezeigt, dass es für Tour-Operators logistisch einfacher ist, Reisegruppen mit Reisecars zu befördern. Gemäss Schätzungen von Interlaken Tourismus hat sich in den letzten 10 Jahren das Reisecar-Aufkommen verzehnfacht⁷, ein Abflachen der Zunahme ist in naher Zukunft nicht zu erwarten. Interlaken hat im schweizweiten Vergleich einen signifikant höheren Reisecar-Anteil als andere Destinationen.

⁷ Vgl. Berner Zeitung, 22.5.2016

4.1.4 ANFORDERUNGEN AN CAR-TERMINALS

Bisherige Ausrüstung von Car-Terminals schweiz- und europaweit

Die bisher bestehenden Car-Terminals sind sehr unterschiedlich organisiert: während Uster über praktisch keine Infrastruktur verfügt, kennt Bern-Neufeld ein Betriebsreglement mit folgenden Eckdaten: max. 48 h Aufenthalt (länger mit Spezial-Bewilligung durch Betreiber) mit Bar-Ticketing-System beim Eintritt (erste Stunde: 10.-, danach 1.- / h, Jahreskarte: 800.-), keine Reparatur- / Reinigungsarbeiten (Ausnahmen mit Spezial-Bewilligung Betreiber), Car-Abfallentsorgung in getrennten Abfallsammelbehältern (jedoch kein Haushaltabfall), kleines Terminal-Beizli mit WC, Werbeverbot für Caranbieter (Spezial-Bewilligung Betreiber). Vaduz stellt den Chauffeuren einen gratis Velo-Service zur Verfügung, der Stuttgart Airport Busterminal stellt zusätzlich Einzelduschräume, WC-Anlage, WLAN, Taxi- und K&R-Parkplätze, einen Warteraum mit Kiosk sowie Technik- und Betriebsräume zur Verfügung.

4.2 REISECAR-KONZEPT INTERLAKEN

Verkehrsmassnahmen
Reisecars

Die nicht ständige Kommission Verkehr schlägt für die Abwicklung des Reise-carverkehrs eine Verkehrslösung mit folgenden Elementen vor:

- Der Höheweg wird im Bereich des Schlauches für Reisecars gesperrt
- Es gibt 3 Umsteigeplätze: Bahnhof West (bestehend), Zentrum (Aula, neu; für die Umsteigeplätze aufzuhebende MIV-Parkplätze werden auf dem Turnplatz der Schulanlage überkompensiert), Bahnhof Ost (bestehend, Umgestaltungsbedarf)
- Parkplätze Reisecars: Aufhebung Strandbadstrasse (Kursaal West, Kursaal Ost) und Höheweg (alle Parkplätze), Aufhebung BOB-Parkplatz mit Ersatz an Unterer Bönigstrasse, Waldeggstrasse
- Neuer Reisecar-Terminal: vis à vis kantonaler Werkhof mit erforderlicher Service-Infrastruktur für Gäste, Chauffeure und Betreiber. Optional sind Kombinationsmöglichkeiten mit Fernbus-Terminal, Parkplätzen für Wohnmobile, Standplätzen für LKW-Anhänger etc. angedacht
- Hotelzufahrten sind jederzeit möglich: von Westen via Bahnhofstrasse Ost bis Schlauch, von Osten her via Höheweg – Strandbadstrasse
- Folgende Strassen werden für Reisecars nur aus einer Richtung gesperrt⁸: Aareckstrasse ostwärts, Bahnhofstrasse ostwärts, ganzer Höheweg, Klosterstrasse nordwärts, Jungfraustrasse nordwärts, Centralstrasse nordwärts, Rosenstrasse nordwärts, General-Guisan-Strasse ostwärts. Harderstrasse, Neugasse, Marktgasse sowie westliche Strandbadstrasse sind vermeintlich ebenfalls gesperrt
- Auf dem Kantonsstrassennetz sowie auf der Rugenpark- und Bahnhofstrasse (= Basisnetz oder übergeordnetes Netz zur Durchleitung des Regionalverkehrs) werden Reisecars mit einem Leitsystem geführt (Signalisation Wegweiser für Nebenstrassen, Signal 4.33 SSV)

⁸ Fahrverbote sind Streckensignale, d.h. sie müssen nach jeder Einmündung wiederholt werden

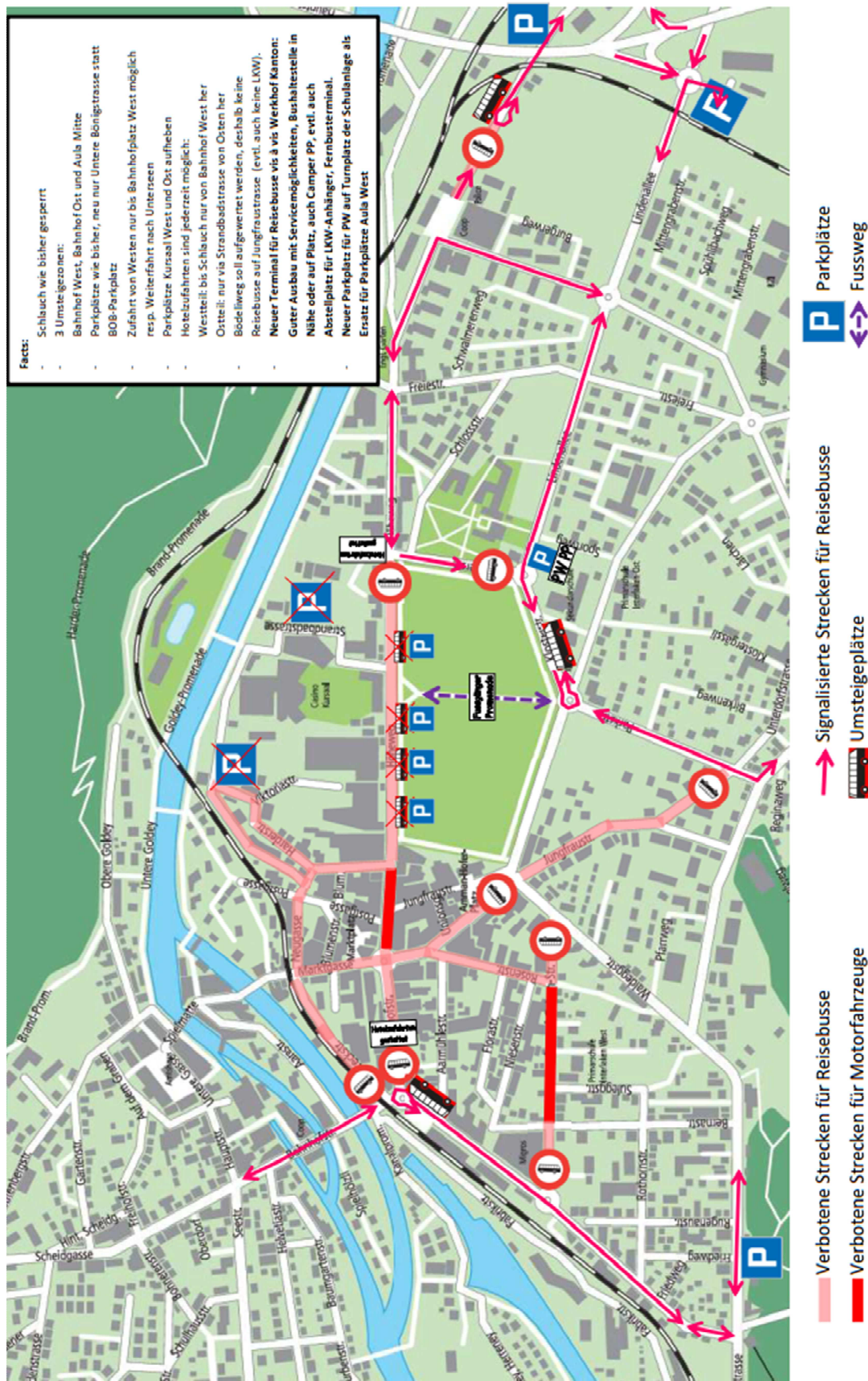


Abbildung 16: Konzept Reisecars gemäss nicht ständiger Kommission Verkehr (Grafik: nicht ständige Kommission Verkehr, 6.2016).

Vor- und Nachteile
Reisecar-Konzept nicht
ständige Kommission
Verkehr

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Die Aufhebung der peripheren Reisecar-Parkplätze Kursaal West und Kursaal Ost reduziert den Reisecar-Suchverkehr am Höheweg und attraktiviert den Höheweg zum Flanieren 	<ul style="list-style-type: none"> Konzept mit Reisecar-Terminal vis à vis kantonalem Werkhof basiert auf hoher planerischer Unsicherheit bzgl. Realisierbarkeit: der Realisierungshorizont ist als mittel- bis langfristig zu veranschlagen. Das Konzept sieht keinen Ausweichstandort vor
<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Bahnhofstrasse, Centralstrasse und Marktgasse fürs Flanieren durch Einführen einer Begegnungszone 	<ul style="list-style-type: none"> Schwieriger Vollzug von Fahrverboten mit Ausnahmeregelung auf Zusatztafel in deutscher Sprache (Hotelzufahrt gestattet)
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigung durch „Verbote für Gesellschaftswagen“ (Signal 2.08 SSV) auf beiden Crossbow-Achsen, Aareckstrasse – Neugasse – Strandbadstrasse / Harderstrasse sowie Rosenstrasse, General-Guisan-Strasse 	<ul style="list-style-type: none"> Findige Chauffeure können über nicht mit „Verbot für Gesellschaftswagen“ signalisierte Strassen in verkehrsberuhigte Gebiete einfahren (z.B. Rothornstrasse - Rugenaustrasse oder General-Guisan-Strasse – Bernastrasse)
<ul style="list-style-type: none"> 3 statt bisher 2 logische Umsteigeplätze in drei Sektoren: Bahnhof West (bestehend), Zentrum (Aula, neu) und Bahnhof Ost (zu verlegen) 	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation Fahrverbote mit Streckensignalen ergibt Signalisationsaufwand wegen Notwendigkeit zur Wiederholung nach jeder Strasseneinmündung
	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt keine Reisecar-Führung mit einfach erkennbarer Sektoren-Zufahrt (z.B. touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen gem. SN 640 827c)
	<ul style="list-style-type: none"> Zufahrt Umsteigeplatz Bahnhof West von Thunersee Nordseite / Beatenberg / Habkern / Unterseen her nicht legal möglich (ausser mit Umweg via Kreisel Rugenparkstrasse / General-Guisan-Strasse)

Empfehlungen

- Die Signalisation „Verbot für Gesellschaftswagen“ (Signal 2.08 SSV) ist in die Signalisation „Zonen 30“ einzubinden (vgl. Signalisations-Beispiel in Abbildung 2, links).
- Die Reisecar-Führung in Interlaken ist mit einer einfach erkennbaren Sektoren-Signalisation (gem. SN 640 827c) zu regeln.
- Der vorgeschlagene Reisecar-Terminal hat geringe Bewilligungschancen (Zonenkonformität). Das Konzept ist zu überdenken und mit den regionalen Bedürfnissen abzugleichen.

4.3 CAR-TERMINAL, UMSTEIGEPLÄTZE, CAR-PARKPLÄTZE

4.3.1 CAR-TERMINAL

4.3.1.1 IST-SITUATION

Heute kein Car-Terminal
in Interlaken

Heute existiert in Interlaken kein Car-Terminal, wo Reisecars abgestellt werden können und die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist (vgl. Anforderungen in Kap. 4.1.2).

Hingegen stehen Car-Parkplätze mit unterschiedlichen Funktionen an mehre-

ren Standorten zur Verfügung, welche alle bewirtschaftet sind.

In Abbildung 17 sind die aktuellen Car-Parkplätze und Umsteigeplätze in Interlaken dargestellt: es gibt heute Car-Parkplätze an der Waldeggstrasse, an der Strandbadstrasse (Kursaal West, Kursaal Ost) sowie an der Unteren Bönigstrasse (neben P&R BOB). Umsteigeplätze gibt es an den Bahnhöfen Interlaken West sowie Interlaken Ost.

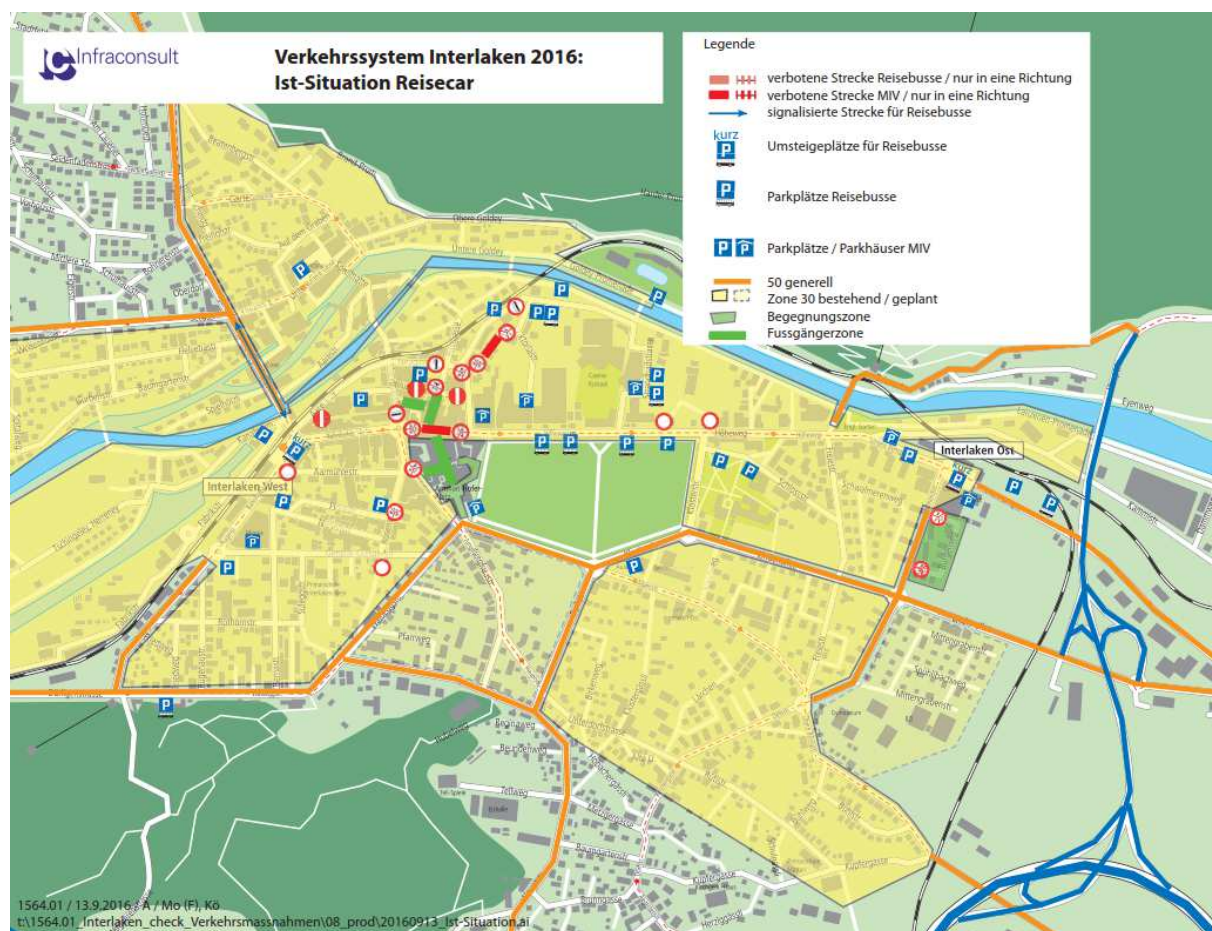


Abbildung 17: Bestehende Reisecar-Umsteigeplätze und Reisecar-Parkplätze in Interlaken.

Vor- und Nachteile bestehendes Parkplatzangebot für Reisecars

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Umsteigeplätze in unmittelbarer Nähe der beiden Bahnhöfe und der prominenten Hotels am Höheweg 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Car-Terminal mit wenigstens minimaler Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> Genügend dezentral verteilte Car-Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> Viele Reisecars auf dem östlichen Teil des Höhewegs
<ul style="list-style-type: none"> Einfaches Leitsystem für Reisecars implementiert 	<ul style="list-style-type: none"> prominente Hotels werden durch parkierte Reisecars belastet
	<ul style="list-style-type: none"> Car-Parkplätze ohne direkte ÖV-Anbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Aufwändigeres Leitsystem nach Zonen für Reisecars erforderlich

Beurteilung

Im Hinblick auf die wachsenden Reisecar-Zahlen reicht das bestehende System nicht mehr aus. Das Reisecar-Konzept ist dringend zu überarbeiten.

4.3.1.2 NEUER CAR-TERMINAL

Anforderung an neuen Car-Terminal Interlaken

An einen neuen Reise-car-Terminal in Interlaken werden folgende Anforderungen gestellt:

- 15 – 20 geteerte Reise-car-Parkplätze, Reserve für spätere Erweiterung auf 30 – 50 geteerte Reise-car-Parkplätze
- Verkehrlich gut angebunden und erschlossen (Nähe Autobahn und Netz HVS für Reise-cars, ÖV-Anbindung für Gäste / Chauffeure)
- Nähe zu Tankstelle, Shop / Einkauf
- An ARA angeschlossene Dumping-Station, Möglichkeiten zum Fahrzeug reinigen, Frischwasser auffüllen, Abfälle entsorgen, autonome Klein-Reparaturarbeiten ausführen (ohne Werkstatt-Infrastruktur)
- 5 – 10 K&R-Parkplätze
- Info-Center für Gäste und Chauffeure (= Welcome-Desk) mit Infos zu Interlaken und UNESCO-Weltnaturerbe Jungfrau-Aletsch
- Terminal-Beizli mit Dusche, WC
- Evtl. Velo-Verleih für Chauffeure (abhängig von Standort)

Zu prüfen ist zudem eine Kombination mit:

- Fernbus-Terminal
- P&R
- Abstellplätze für LKW-Anhänger
- Wohnmobil-Stellplätze
- zusätzlichen Reise-car-Parkplätzen für Grossveranstaltungen

Raumplanerische Aspekte

Raumplanerisch wird eine Zone für öffentliche Nutzung (ZÖN) vorausgesetzt. Umzonungen oder sogar Einzonungen von Landwirtschaftsland in ZÖNs sind nur ausserordentlich schwierig zu realisieren. Auf dem Bödéli sind die Flächen der Landwirtschaftszone als Fruchtfolgefläche inventarisiert. Fruchtfolgeflächen können nur aus übergeordneten, kantonalen oder nationalen Interessen umgezont werden. Sie müssen in geeigneter, möglichst zusammenhängender Form, möglichst nahe der umgezonten Fruchtfolgefläche und in gleichwertiger Qualität substituiert werden. Eine Einzonung führt zu Anpassungen am kommunalen Baureglement und am Zonenplan, welche dem Volk vorzulegen sind.

LINDENALLEE

Beschrieb

Die nicht ständige Kommission Verkehr schlägt einen neuen Reise-car-Terminal vis à vis des Autobahn-Werkhofes südlich des Knotens mit der Autobahnausfahrt Interlaken Ost / Lindenallee mit folgenden Eigenschaften vor (vgl. Abbildung 18):

- 15 geteerte Reise-car-Parkplätze mit nordseitiger Grünfläche als Reservefläche
- 23 Reise-car-Parkplätze 2. Ausbautappe. Belag unbestimmt, evtl. Kies. Eigene Zu-/Wegfahrt
- 6 PW-Parkplätze (K&R)
- Haltstellenkante für 2 hintereinander stehenden Postautos
- Entsorgungsstelle und Waschplatz

- Info-Center, WC, Aufenthaltsraum
- Dimensionen: ca. 130 m x 50 - 70 m, Fläche: ca. 7'800 m²
- optional angedacht, aber nicht räumlich verortet, sind Flächen für Wohnmobil-Stellplätze, P&R, Abstellplätze für LKW-Anhänger

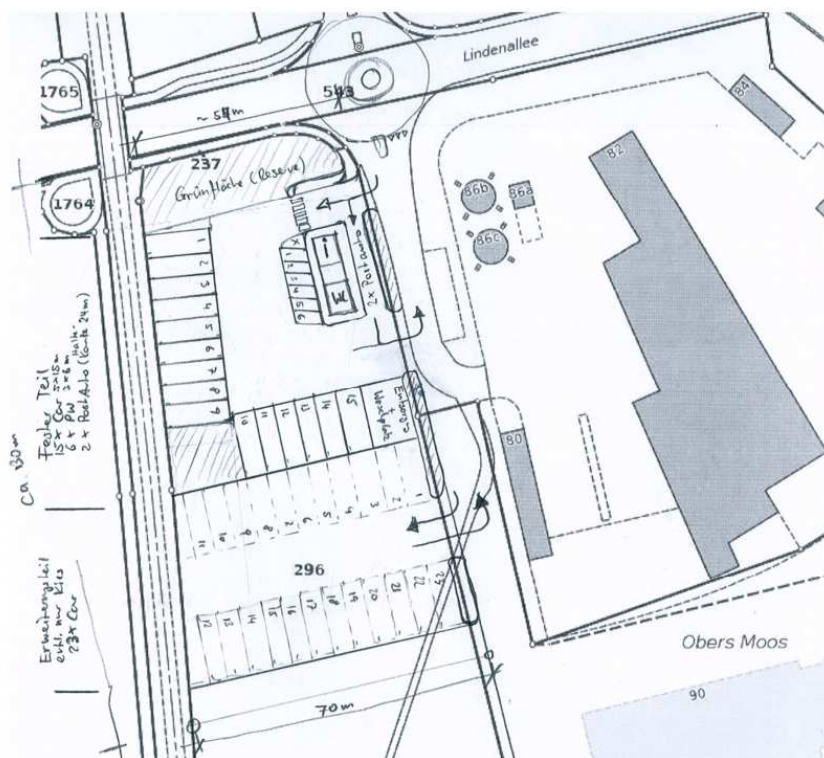


Abbildung 18: Skizze nicht ständige Kommission Verkehr (6.2016) für neuen Car-Terminal an der Lindenallee.

Raumplanerische
Aspekte Standort
Lindenallee

Das Areal ist nicht eingezont (Landwirtschaftsfläche) und befindet sich im Besitz der Burggemeinde Matten. Der benachbarte Werkhof sowie der Feuerwehrstützpunkt sind in eine Zone für öffentliche Nutzungen (ZÖN f, Lärmempfindlichkeitsstufe IV gem. Art. 43 LSV) eingezont (vgl. Abbildung 19). Die Fläche östlich des Feuerwehrstützpunktes ist unbebautes Reserveland für allfällige Erweiterungen des Werkhofes oder des Feuerwehrstützpunktes. Sofern diese Flächen nicht beansprucht werden, ist ein flächengleicher Landabtausch denkbar und müsste in einem nächsten Schritt zusammen mit der Bewilligungsbehörde (AGR) genauer geprüft werden. Das einzuleitende Verfahren orientiert sich am kantonalen Baugesetz, der Landabtausch mit Änderung von Baureglement und Zonenplan ist dem Stimmvolk vorzulegen.

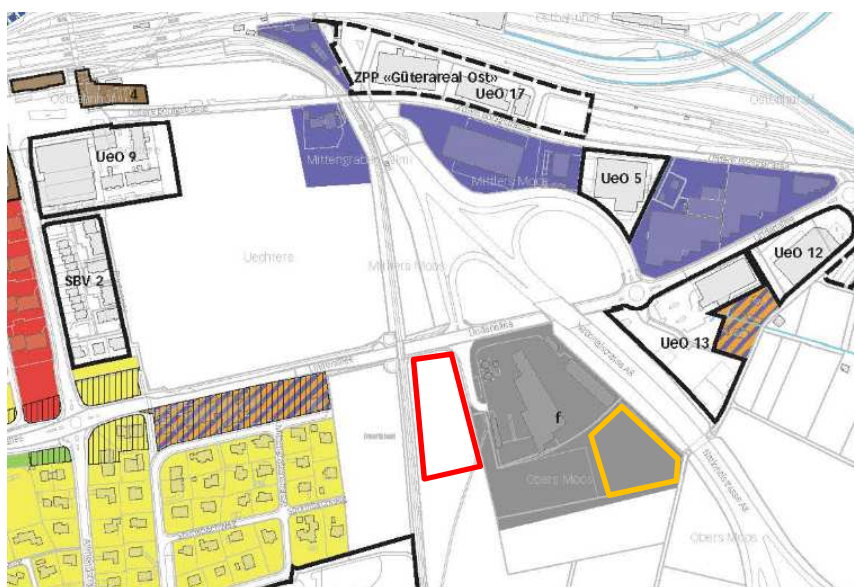


Abbildung 19: Auszug Zonenplan vom 9.12.2008, Stand 3.2015. Rot: vorgesehener Standort Reisecar-Terminal, orange: potentiell für Abtausch geeignetes, bereits eingezontes Reserveland.

Vor- und Nachteile Car-Terminal Lindenallee

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit zur Realisierung einer bedarfsgerechten Infrastruktur für einen Reisecar-Terminal (Restaurant / Aufenthaltsraum, Sanitärblock, Infopoint) 	<ul style="list-style-type: none"> Nicht zonenkonforme Nutzung: es ist eine Umzonung von Fruchtfolgeflächen in eine Bauzone erforderlich
<ul style="list-style-type: none"> ideale Erschliessung des Reisecar-Terminals ab Autobahn-Anschluss Interlaken Ost (Ausfahrt 26) und Anbindung an Linienbusverkehr (3 Buslinien) 	<ul style="list-style-type: none"> hohe Planungsunsicherheit, da langdauernder und unsicherer Planungsprozess bei der Umzonung in eine ZÖN
<ul style="list-style-type: none"> separate FV- / LZV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Verfügbarkeit Car-Terminal Lindenallee erst mittel- bis langfristig
<ul style="list-style-type: none"> Standort in kurzer Distanz zu Tankstellen (Migrol, Agrola) und Shops (Landi, Aldi, Coop Hobby, Bödeli-Center) an Unterer Bönigstrasse 	
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Erschliessungsstrasse Autobahn-Werkhof / Reisecar-Terminal an neuen Kreisel Lindenstrasse 	
<ul style="list-style-type: none"> Mit dem Terminal Lindenallee bietet sich die Gelegenheit, am Osteingang von Interlaken eine Tourist-Information einzurichten (könnte in Fussgängerleitsystem eingebunden werden) 	
<ul style="list-style-type: none"> Ein Landabtausch mit der eingezonten Reservefläche im Südosten der ZÖN f ist denkbar und müsste in einem nächsten Arbeitsschritt genauer geprüft werden 	

Erläuterungen: Parkplatzdimensionierung Reisecar

Im Gegensatz zur Parkierung von Personenwagen (SN 640 291a) existiert keine Parkplatz-Norm für Reisecars oder Lastwagen. Anordnung und Dimensionierung von Parkfeldern und Manövriertflächen basieren deshalb auf Erfahrungswerten sowie Ableitungen aus zweckmässigen Normen: Geometrisches Normalprofil (SN 640 201) sowie Schleppkurven (SN 640 198a). Wir wenden für die Parkierung von Reisecars folgende Werte an:

- Dimension Reisecar: Länge 18.00 m, Breite 2.50 (+ Spiegel 0.50 m), Höhe 4.00 m
- Parkfeld-Länge 18.00 m (3-Achs-Reisecar), Breite 3.00 m
- Manövrierfläche bei Radius 9.00 m: 20.00 x 20.00 m

Die Reisecars fahren vorwiegend zum Parkieren ohne Gäste-Abfertigung zum Reisecar-Terminal – für das Gros der Reisecar-Parkplätze müssen also keine Perronkanten oder seitliche Räume zum Gepäckverladen vorgesehen werden.

Die vorgeschlagene Anordnung ist prima vista zweckmässig. Die Perronkante für 2 Postautos hintereinander ist verantwortbar, da die 3 Linien die Lindenallee in beide Fahrtrichtungen gestaffelt befahren. Haltezeiten und Umlaufzeitenverlängerungen der 3 Linien in beide Fahrtrichtungen beim Reisecar-Terminal sind in einem späteren Projektstadium zu überprüfen.

Abschätzung
erforderliche Arealfläche
Reisecar-Terminal

Die erforderliche Fläche für den gesamten Car-Terminal lässt sich damit wie folgt abschätzen (in einer späteren Projektphase detaillierter zu projektieren):

- Mindestlänge Areal Reisecar-Terminal:
 - Grünfläche: 10.00 m
 - 1. Etappe: 10 parallele Reisecar-Parkplätze à 3.00 m = 30.00 m + Länge senkrecht darauf parkierte Reisecars: 18.00 m = 48.00 m
 - 2. Etappe: 2 x 18.00 m + Manövrierfläche 20.00 m = 56.00 m
 - Gesamtlänge Areal: 10.00 m + 48.00 m + 56.00 m = 114.00 m
- Mindestbreite Areal Reisecar-Terminal, Höhe Infocenter:
 - Grünstreifen: 3.00 m
 - Postauto-Bucht: 3.00 m (zu beachten: Schleppkurve Zufahrt, Wendekreis Postauto)
 - Trottoir / Perronkante: 3.00 m
 - Infocenter: 10.00 m
 - Trottoir: 2.00 m
 - PW-Parkplätze: 5.50 m
 - Manövrierfläche Reisecars: 20.00 m
 - Reisecar-Parkplatz: 18.00 m
 - Gesamtbreite Areal: 64.50 m
- Mindestbreite Areal Reisecar-Terminal, Höhe Reisecar-Parkplätze:
 - 11 x 3.00 m = 33.00 m -> auf der vorgeschlagenen Breite von ca. 70 m können rund 20 Reisecars pro Reihe abgestellt werden

Beurteilung

- Anordnung und Dimensionierung des Reisecar-Terminals erscheinen auf dieser Planungsstufe korrekt und zweckmässig.
- Der Standort ist nicht zonenkonform. Für grosse Parkieranlagen (> 500 PP) gilt zudem die UVP-Pflicht. Ob dieses Vorhaben auch darunter fällt, muss geklärt werden (UVPV, SN 640 280 Ziff. 9.4).
- Das gesamte Areal des Reisecar-Terminals ist zu versiegeln. Abwässer sind zu sammeln und der Abwasser-Reinigung zuzuführen.

FLUGPLATZ INTERLAKEN

Regionalpolitischer
Ansatz für neuen Car-
Terminal

Im RGSK OO II ist angedacht, auf Teilen des frei werdenden Flugplatzes Interlaken einen kombinierten Car-Terminal / Bahnstation / Parkplatz zu installieren, um von dort die Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Lüttschinentäler und zum UNESCO-Welterbe Jungfrau – Aletsch zu führen (vgl. RGSK OO II, Massnahmen)⁹.

Die Umzonung von Fruchtfolgeflächen in eine Zone für Öffentliche Nutzung (ZÖN) birgt viele Planungsunsicherheiten, könnte aber mit einem möglichen Landabtausch von bereits eingezontem Land beschleunigt werden.

Die aktuelle Reisecarentwicklung auf dem Bödéli zeigt die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von mindestens einem Reise-car-Terminal. Ob aber der Nachweis erbracht werden kann, dass innerhalb von 2 km Luftlinien-Distanz zwei Reise-car-Terminals (einer mit lokaler und einer mit regionaler Ausrichtung) tragfähig sind, ist zur Zeit fraglich.

Sowohl das lokale, wie aber auch das regionale Anliegen für einen Reise-car-Terminal sind berechtigt. Deshalb sollten so rasch wie möglich Sondierungsgespräche mit allen zuständigen und involvierten Planungspartnern aufgenommen werden.

⁹ ÖV-Reg-1-1: neue zweigleisige Haltestelle Flugplatz; ÖV-Str-1-3: ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Flugplatz; MIV-E-1-1: Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz Interlaken; KM-P-1-1: Gesamtverkehrsbetrachtung Flugplatzareal im Zusammenhang mit P+R

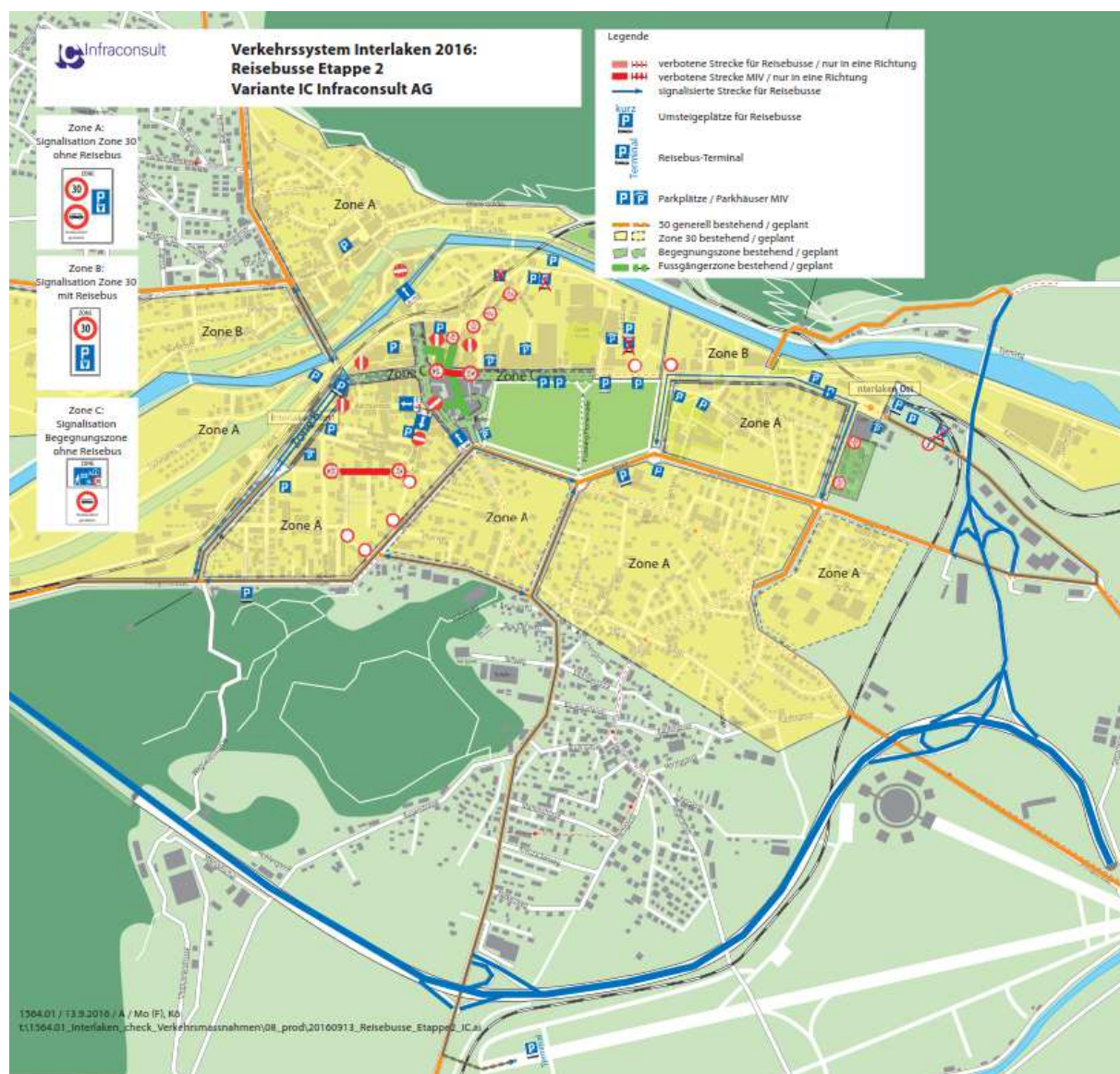


Abbildung 20: Neuer potentieller Standort Car-Terminal auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken.

Die nachfolgende Beurteilung der Vor- / Nachteile ergänzt diejenige von Kapitel 4.2. Sie geht nur auf die Differenzen zwischen dem Variantenentwurf der nicht ständigen Kommission Verkehr und dem eigenen Variantenentwurf ein.

Vor- und Nachteile Car-Terminal Flugplatz Interlaken

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> Mit Regionalplanung konformer Car-Terminal auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken mit Synergie zur Anbindung der Lütschinentäler und der Jungfrau-Region 	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung des Car-Terminals eher mittelfristig (Realisierungschancen des durch die nicht ständige Kommission Verkehr vorgeschlagenen Reise-car-Terminals stehen aus planungsrechtlichen Überlegungen schlechter)
<ul style="list-style-type: none"> Nutzung lokaler und regionaler Synergieeffekte für Reise-car-Terminal. Insbesondere regional hoher Handlungsdruck (bessere Erschliessung Lütschinentäler) 	<ul style="list-style-type: none"> Entscheidung sind nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Gemeinde Interlaken
<ul style="list-style-type: none"> Nahe Autobahnanschluss Wilderswil (Anschluss 25) und geplanter Bahnstation für das Gewerbegebiet Flugplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit verschiedenen Gemeinden und der Planungsregion erforderlich
<ul style="list-style-type: none"> Einfache Zufahrt zu 2 der 3 Umsteigeplätze in Interlaken 	<ul style="list-style-type: none"> Die grössere Distanz zu den Umsteigeplätzen könnte zu geringerer Akzeptanz bei ChauffeurInnen führen
<ul style="list-style-type: none"> Auf dem Flugplatz lässt sich eine optimale und bedürfnisgerechte Infrastruktur realisieren 	<ul style="list-style-type: none"> Realisierungszeitpunkt offen, d.h. abhängig von regionaler Entwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Planung und Realisierung kann flexibel auf Entwicklung des Bedarfs reagieren (z.B. Wachstum Reise-car-Volumen) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Hirschenkreuzung ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze der Leistungsfähigkeit und erträgt kaum noch Mehrbelastung durch Reise-cars
<ul style="list-style-type: none"> Zonenkonformität einfacher herstellbar, obwohl Westteil des Flugplatzes Interlaken ebenfalls in Landwirtschaftszone eingezont ist (vgl. Zonenpläne Wilderswil und Matten): die Fläche ist heute schon versiegelt und es liegt ein bestehender Richtplan (NIRP¹⁰) vor, der in Kürze überarbeitet werden soll 	<ul style="list-style-type: none"> Die direkte Zufahrt zum Umsteigeplatz Zentrum (Aula) führt über Gsteigstrasse und Hauptstrasse (Matten), wo die Lärmgrenzwerte heute schon häufig überschritten werden. Eine Führung des Reise-car-Verkehrs über die Autobahn führt zu längeren Anfahrten zum Umsteigeplatz Zentrum (Aula)

Beurteilung

Die Fokussierung auf den Reise-car-Terminal Lindenallee ist aus kommunaler Sicht nachvollziehbar. Es ist jedoch nachzuweisen, dass zwei Car-Terminals innerhalb von 2 km Luftlinie auf dem Bödéli tragfähig sind.

Die Planungsunsicherheiten bzgl. Umzonung von Fruchtfolgeflächen in eine Zone für öffentliche Nutzung sind beim Standort Lindenallee höher als beim Flugplatz Interlaken. Die Realisierungswahrscheinlichkeit des Car-Terminals ist beim Flugplatz grösser.

Empfehlungen

- Zusammen mit betroffenen Planungspartnern die Tragfähigkeit von 2 Car-Terminals auf dem Bödéli prüfen
- Prüfen, ob die eingezonte Reservefläche mit dem vorgesehenen Areal für den Car-Terminal Lindenallee als ebenbürtige Fruchtfolgefläche abgetauscht werden kann
- Falls beide Prüfungen positive Ergebnisse liefern, Baureglement und Zonenplan anpassen und zur Abstimmung bringen, danach Bauprojekt erarbeiten und auflegen. Andernfalls Verzicht auf den Car-Terminal Lindenallee zugunsten des regional angedachten Reise-car-Terminals Flugplatz Interlaken

¹⁰ Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken

4.3.2 UMSTEIGEPLÄTZE

Ist-Situation
Umsteigeplätze

Zur Zeit gibt es drei Reiscar-Umsteigeplätze in Interlaken West, am Höheweg sowie auf dem Bahnhofplatz Interlaken Ost (vgl. Abbildung 17).

4.3.2.1 UMSTEIGEPLATZ INTERLAKEN WEST

Idealer Umsteigeplatz
Interlaken West

Der Umsteigeplatz Interlaken West befindet sich auf dem Bahnhofplatz unmittelbar vor dem Bahnhofkreisel und gegenüber von Bahn- und Bushaltestellen. Er liegt ideal für Shopping-TouristInnen der Bahnhofstrasse. Es stehen zwei Umsteigeplätze zur Verfügung, die mit einer Uhr bestückt sind, welche die noch verbleibende Zeit anzeigt und nach Ablauf der Aufenthaltsdauer von grün auf rot wechselt (vgl. Abbildung 21). Dieses System wird von ChauffeurInnen aller Sprachen verstanden.



Abbildung 21: Reiscar-Umsteigeplatz Interlaken West mit Uhr.

4.3.2.2 UMSTEIGEPLATZ INTERLAKEN ZENTRUM (AULA)

Umsteigeplatz Höheweg
durch Umsteigeplatz
Interlaken Zentrum
(Aula) ersetzen

Die Reiscar-Kurzparkplätze am Höheweg sollen gemäss Verkehrskonzept etappenweise aufgehoben werden. Angedacht ist der Ersatz durch vier Umsteigeplätze (Längsparkplätze) an der Klosterstrasse mit einer maximalen Aufenthaltsdauer von 10 Minuten. Die Reiscars können vom Höheweg kommend die Umsteigeplätze via den Kreisel Alpenstrasse / Parkstrasse / Klosterstrasse bzw. ab der Autobahnausfahrt Wilderswil via Gsteigstrasse – Hauptstrasse – Parkstrasse anfahren.

TouristInnen gelangen via Peter-Ober-Allee zum Höheweg. Die Allee ist sehr schmal. Kurz- bis mittelfristig wird es notwendig sein, die Allee zu verbreitern oder eine zusätzliche neue Allee zu erstellen.



Abbildung 22: Heutige bewirtschaftete Senkrecht-Parkplätze an der Klosterstrasse (Foto: 21.7.2016).

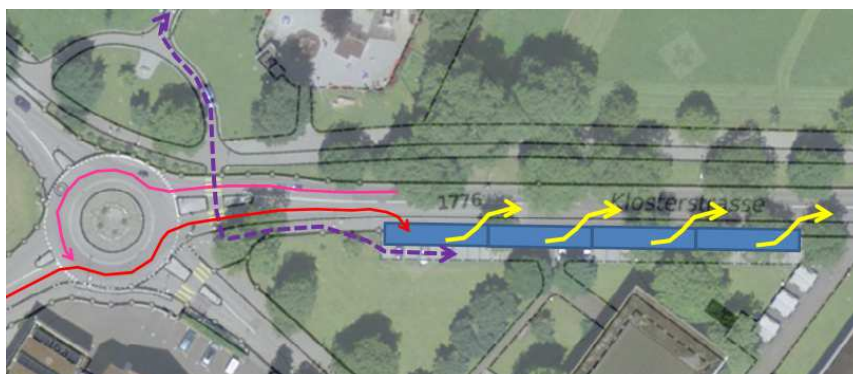


Abbildung 23: Neuer Reise-car-Umsteigeplatz Interlaken Zentrum (Aula) an der Klosterstrasse (Skizze nst Kommission Verkehr).

Auto-Parkplätze
Klosterstrasse auf den
Turnplatz der
Schulanlage (Aula)
verlegen

Die heute vorhandenen ca. 30 PW-Parkplätze müssen für die Realisierung des Reise-car-Umsteigeplatzes Zentrum (Aula) verschoben und könnten auf dem Turnplatz der Schulanlage (Aula) mit rund 3x mehr Parkplätzen überkompensiert werden (vgl. Abbildung 24; Normgerechtigkeit für Parkplatzanlagen beachten: SN 640 280 ff, insbesondere SN 640 291a. Länge Parkplatz: 5.00 m + Überhangstreifen 0.50 m, Breite Parkplatz: 2.50 – 2.80 m, einspurige Fahrgasse: 4.00 – 6.50 m, Tiefe total: max. 17.50 m). Wir empfehlen, die Parkplätze nicht direkt über den Kreisel zu erschliessen, sondern die Einfahrt von der Klosterstrasse und die Ausfahrt über die Lindenallee vorzusehen (Parksuchverkehr nur in eine Richtung). Die Parkfläche ist zu versiegeln. In der nächsten Projektphase ist je ein Bauprojekt für den Reise-car-Umsteigeplatz sowie für den PW-Parkplatz zu erarbeiten.

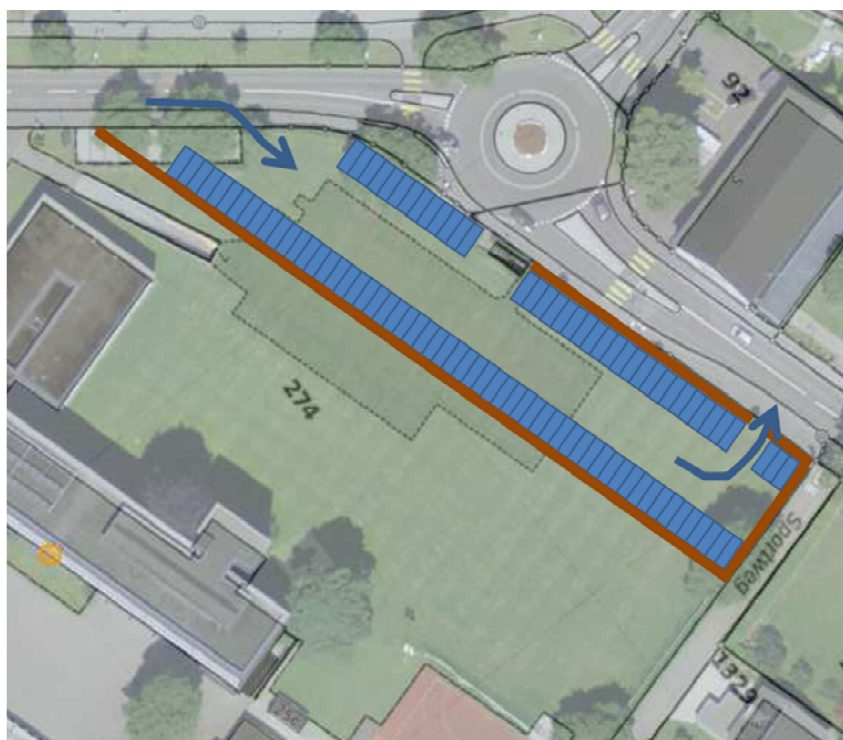


Abbildung 24: Neuer Ersatzparkplatz Aula Nord mit ca. 95 Parkplätzen (Skizze nst ständige Kommission Verkehr).

Empfehlungen

- Für Parkieranlage Autoeinfahrt von der Klosterstrasse vorsehen, Ausfahrt auf Lindenallee (Parksuchverkehr nur in eine Richtung)
- Mit dem Ortsplaner prüfen, ob eine Anpassung von Baureglement und Zonenplan für die ZÖN b erforderlich ist
- Bauprojekte erarbeiten

4.3.2.3 UMSTEIGEPLATZ INTERLAKEN OST

Umsteigeplatz Interlaken Ost

Auf dem Bahnhofplatz Interlaken Ost stehen heute vier bis sechs nicht bewirtschaftete Reiscar-Umsteigeplätze rund um den rechteckigen Brunnen zur Verfügung (vgl. Abbildung 25). Es ist zu beobachten, das Reiscars z.T. deutlich länger als 10 Minuten dort stehen. Die Reiscar-Umsteigeplätze müssen bis April 2018 aufgehoben und verlegt werden.



Abbildung 25: Reise-car-Umsteigeplätze am Bahnhof Interlaken Ost (Foto: 21.7.2016).

Reise-car-Parkplatz P&R Interlaken Ost

Am Bahnhof Interlaken Ost, östlich des P&R existiert ein Car-Terminal-ähnlicher Parkplatz mit ca. 10 markierten Reise-car-Parkplätzen ohne jegliche Terminal-Infrastruktur oder Perronkanten (entspricht eher einer Restflächenverwertung). Er wird ab der Autobahnausfahrt Interlaken Ost (Ausfahrt 26) über Lindenallee – Untere Bönigstrasse erreicht. Der Parkplatz ist als Geleiseanlage eingezont. Gäste zum Bahnhof Interlaken Ost mit Weiterreise z.B. in die Jungfrauregion gelangen unattraktiv über den P&R. TouristInnen mit Zielen in Interlaken Ost gelangen nach rund 200 m Fussweg entlang der mit Allee-bäumen bestückten Unteren Bönigstrasse auf den Bahnhofplatz.



Abbildung 26: Heutiger Reise-car-Umsteigeplatz östlich P&R Bahnhof Interlaken Ost (Luftbild <https://map.geo.admin.ch>, Zugriff: 5.9.2016).

Verbesserungsvorschlag Reise-car-Umsteigeplatz Interlaken Ost

Die BOB diskutiert die Auflösung ihres südlichsten Güter-Geleise. Damit entsteht Platz für eine einspurige Wendeschleife für 4 – 6 Reise-cars im Kreisverkehr um die anzupassende P&R-Anlage herum (Standort Mobility, nordöstlichste Parkplätze). Es könnten 2 Reise-cars an der Haltekante und 2 – 4 Reise-cars im Wartebereich aufgestellt werden (vgl. Abbildung 27). Die heutigen Reise-car-Parkplätze könnten bei Bedarf zugunsten weiterer P&R-Parkplätze

aufgehoben oder für eine Verlängerung des Wartebereiches für Reisecars genutzt werden.

In einer nächsten Projektstufe ist für die Reiscar-Wendeschleife ein Bauprojekt zu erarbeiten. Es ist kein Bewirtschaftungssystem erforderlich: der Druck durch ChauffeurInnen der Reisecars im Wartebereich wird gross genug sein, dass Reisecars an der Haltekante rasch den Gästewechsel vollziehen werden.

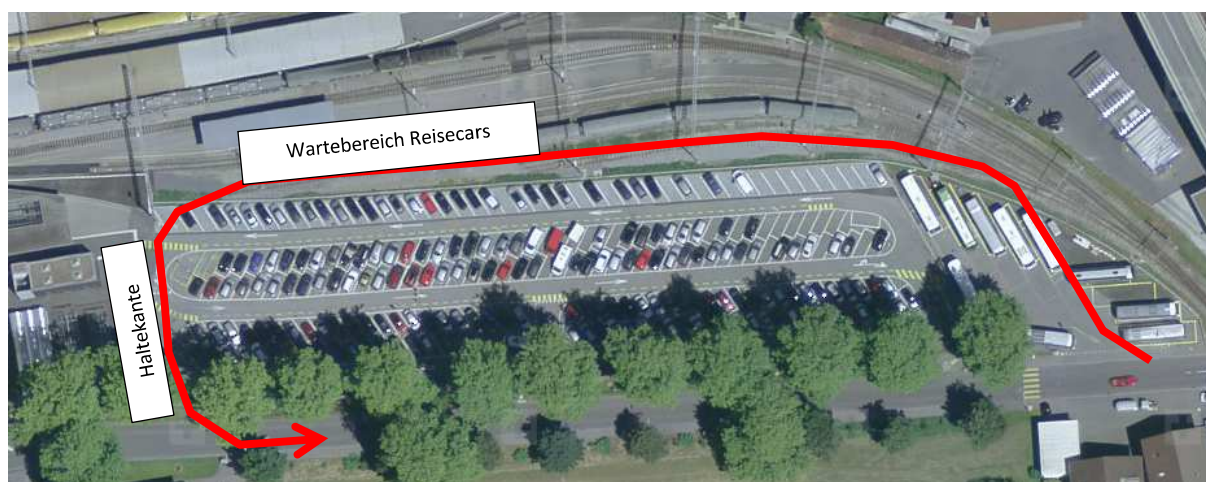


Abbildung 27: Neuer Reiscar-Umsteigeplatz nach Auflösung BOB-Geleise am Bahnhof Interlaken Ost (Luftbild <https://map.geo.admin.ch>, Zugriff: 5.9.2016).

Beurteilung

- Das angedachte System mit je einem Umsteigeplatz pro Sektor für Reisecars ist richtig und zielführend.
- Die Verlegung der Reiscar-Parkplätze vom Höhweg an die Klosterstrasse ist sinnvoll und zielführend. Der neue Umsteigeplatz Zentrum (Aula) ist sehr attraktiv: die Flaniermeile Höhweg ist über die Peter-Ober-Allee schnell erreicht. Die Peter-Ober-Allee muss jedoch verbreitert oder durch eine zweite Achse für den Fussverkehr ergänzt werden.
- Die Verlegung des Umsteigeplatzes Interlaken Ost vom Bahnhofplatz weg ist Resultat einer Einspracheverhandlung und muss bis April 2018 vollzogen werden. Sofern die BOB / JB das nicht mehr gebrauchte Gütergeleise freigibt, ergibt sich eine grosse Chance für die Realisierung einer Umsteigeplatz-Schleife für Reisecars in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Interlaken Ost, die unbedingt genutzt werden sollte. Damit könnten insgesamt drei Umsteigeplätze für Reisecars in Interlaken mit eigenen, direkten Zufahrten ab der Autobahn etabliert werden.

Empfehlungen

- Umsetzung des angedachten Systems mit je einem Umsteigeplatz pro Sektor. Aufenthaltsdauer max. 10 Minuten. Entwicklung und Umsetzung eines entsprechenden Signaletikkonzeptes.
- Neubau Umsteigeplatz Zentrum an der Klosterstrasse bei gleichzeitiger Verschiebung der PW-Parkplätze auf den Turnplatz der Schulanlage bei der Aula. Ausrüstung von vier Umsteigeplätzen mit Uhr wie am Bahnhof Interlaken West.

- Erstellen einer Umsteigeplatz-Schleife um den P&R Interlaken Ost auf dem Areal des Gütergeleises der BOB / JB. Es ist keine Uhr wie in Interlaken West bzw. Interlaken Mitte erforderlich.
- Neubau von ca. 90 Parkplätzen auf dem Areal der Aula als Ersatz für die aufzuhebenden 30 Parkplätze an der Klosterstrasse.

4.3.3 CAR-PARKPLÄTZE

Beschrieb Bewirtschaftete Parkplätze für Reisecars sind an der Waldeggstrasse, beim Kursaal West und Kursaal Ost sowie entlang des Höheweges (Kurzparkplätze) vorhanden. Der BOB-Parkplatz soll aufgehoben werden und bei Bedarf durch die Zwischennutzung an der Unteren Bönigstrasse ersetzt werden (vgl. Abbildung 16).

Beurteilung Es ist richtig, die Reiscar-Parkplätze am Höheweg (Reduktion Attraktivität Flanierzone) und beim Kursaal West und Kursaal Ost (schlechte Erreichbarkeit, schlechte Auffindbarkeit) aufzuheben. Die Zwischennutzung der Reiscar-Parkplätze am unattraktiven Standort im Gleisbogen an der Unteren Bönigstrasse (vgl. Abbildung 26) ist pragmatisch zweckmässig, aber unattraktiv und planerisch unsicher. Der Parkplatz Waldeggstrasse ist praktisch für den Umsteigeplatz Interlaken West und liegt an der Zufahrt von der Autobahn-Ausfahrt Interlaken West. Die abgebauten Reiscar-Parkplätze werden im Reiscar-Terminal ersetzt.

- Empfehlungen**
- Substitution der aufzuhebenden Reiscar-Parkplätze Kursaal West und Kursaal Ost durch Reiscar-Terminal
 - Zwischennutzung Reiscar-Parkplätze im Gleisbogen an der Unteren Bönigstrasse so lange wie möglich, aber ohne Infrastruktur betreiben
 - Reiscar-Parkplatz Waldeggstrasse für Umsteigeplatz Interlaken West und Hotels im Westquartier weiter betreiben

5. UMSETZUNG

Umsetzung abhängig von Areal-Verfügbarkeit für Reise-car-Terminal

Wie kann das Verkehrskonzept umgesetzt werden? Es wird erstens darum gehen, das Areal für den Reise-car-Terminal verfügbar zu machen – daran lässt sich am ehesten die Etappierung festmachen – und zweitens darum, ob man auf dem Bödeli einen oder zwei Reise-car-Terminal realisieren kann. Die Realisierung des oder der Reise-car-Terminal ist auch abhängig von der Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel. Wann das Areal für den Reise-car-Terminal verfügbar ist, hängt v.a. vom ortsplanerischen Prozess ab. Und zum Dritten geht es darum, korrekte Signalisationen und Markierungen anzubringen.

5.1 ETAPPIERUNG

5.1.1 ETAPPE 1

MIV-Konzept in Etappe 1 umsetzen

In Etappe 1 kann das komplette MIV-Konzept realisiert werden. Dazu ist vorgängig die Wahl der Variante für den Schlauch erforderlich (Fussgängerzone, Begegnungszone, Fahrverbot).

Reise-car-Konzept, Etappe 1

Für Etappe 1 schlagen wir folgende Schritte zur Umsetzung des Reise-car-Konzeptes vor (vgl. Abbildung 28, Vergrößerung in Anhang 2.3):

- Neue Zonensignalisationen mit Zone 30, Parkieren gegen Entgelt und Fahrverbot für Gesellschaftswagen in allen verkehrsberuhigten Quartieren von Interlaken
- Ringverkehr Centralstrasse / Rosenstrasse mit Einbahnstrassensystem, Einbahnsystem Spielmatte
- Schutz der AnwohnerInnen und des Schulverkehrs auf der General-Guisan-Strasse, Blumenstrasse Ost sowie Harderstrasse mit 3-teiligem Fahrverbot
- Aufhebung von 2 Reise-car-Umsteigeplätzen am Höheweg, Fahrverbot für Gesellschaftswagen am Höheweg ab Strandbadstrasse mit Einführung einer Begegnungszone (Schlauch: Fussgängerzone priorisieren)
- Aufhebung Auto-Parkplätze zu Gunsten Reise-car-Umsteigeplatz Zentrum (Aula) an der Klosterstrasse
- Fahrverbote für Gesellschaftswagen ab Bahnhofstrasse, General-Guisan-Strasse, Jungfraustrasse, Aareckstrasse, Marktgasse, Neugassee, Harderstrasse, Klostergasse, Untere Bönigstrasse
- Als Parkplatz für Reise-cars wird der P&R Interlaken Ost verwendet, bei Mehrbedarf der Overflow-Parkplatz östlich der Autobahn auf der Unteren Bönigstrasse

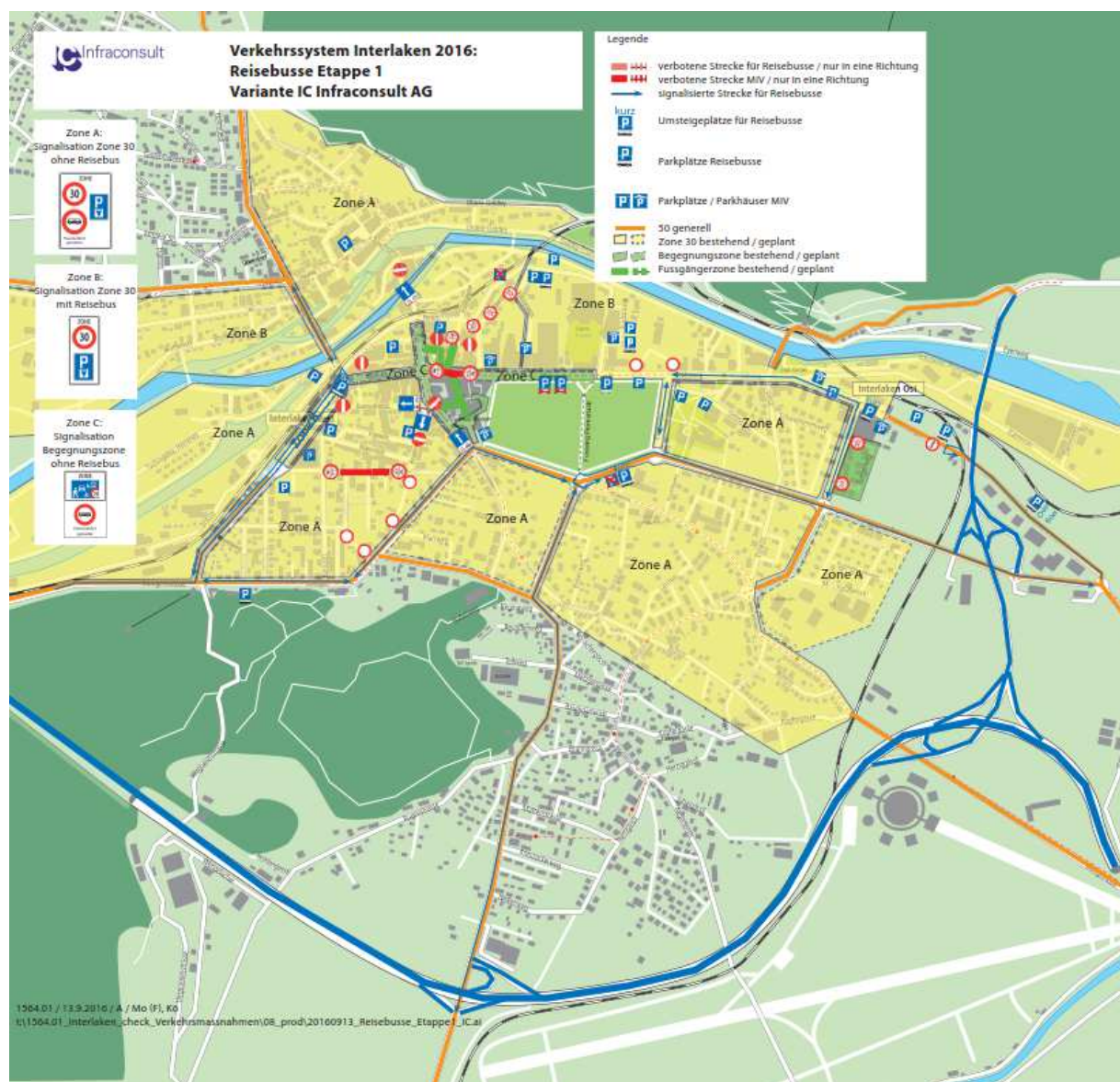


Abbildung 28: Etappierung Reisecar, Etappe 1.

5.1.2 ETAPPE 2

Reisecar-Konzept,
Etappe 2

In Etappe 2 werden zusätzlich folgende Elemente des Verkehrskonzeptes für Reisecars umgesetzt (vgl. Abbildung 29):

- Aufhebung von 2 Reisecar-Parkplätzen an der Strandbadstrasse sowie von 1 Reisecar-Parkplatz am Höweg östlich des Fusswegs Peter-Ober-Allee, da auf dem Höweg ab Höhe Klostersgasse ein Verbot für Gesellschaftswagen signalisiert wird
- Realisierung PW-Parking Klosterstrasse auf dem Aulagelände der Schule
- Realisierung des regionalen Reisecar-Terminals auf dem Flugplatz Interlaken mit Anbindung an Autobahn (neue Erschliessungsstrasse) und ÖV inkl. erforderlicher Terminal-Infrastruktur

- Aufhebung Reiseкар-Kurzparkplätze am Bahnhof Interlaken Ost mit Ausdehnung Reiseкар-Kurzparkplätze auf P&R Interlaken Ost
- Aufhebung Reiseкар-Parkplatz Waldeggstrasse
- Umsetzung Signalisationskonzept Reisecars

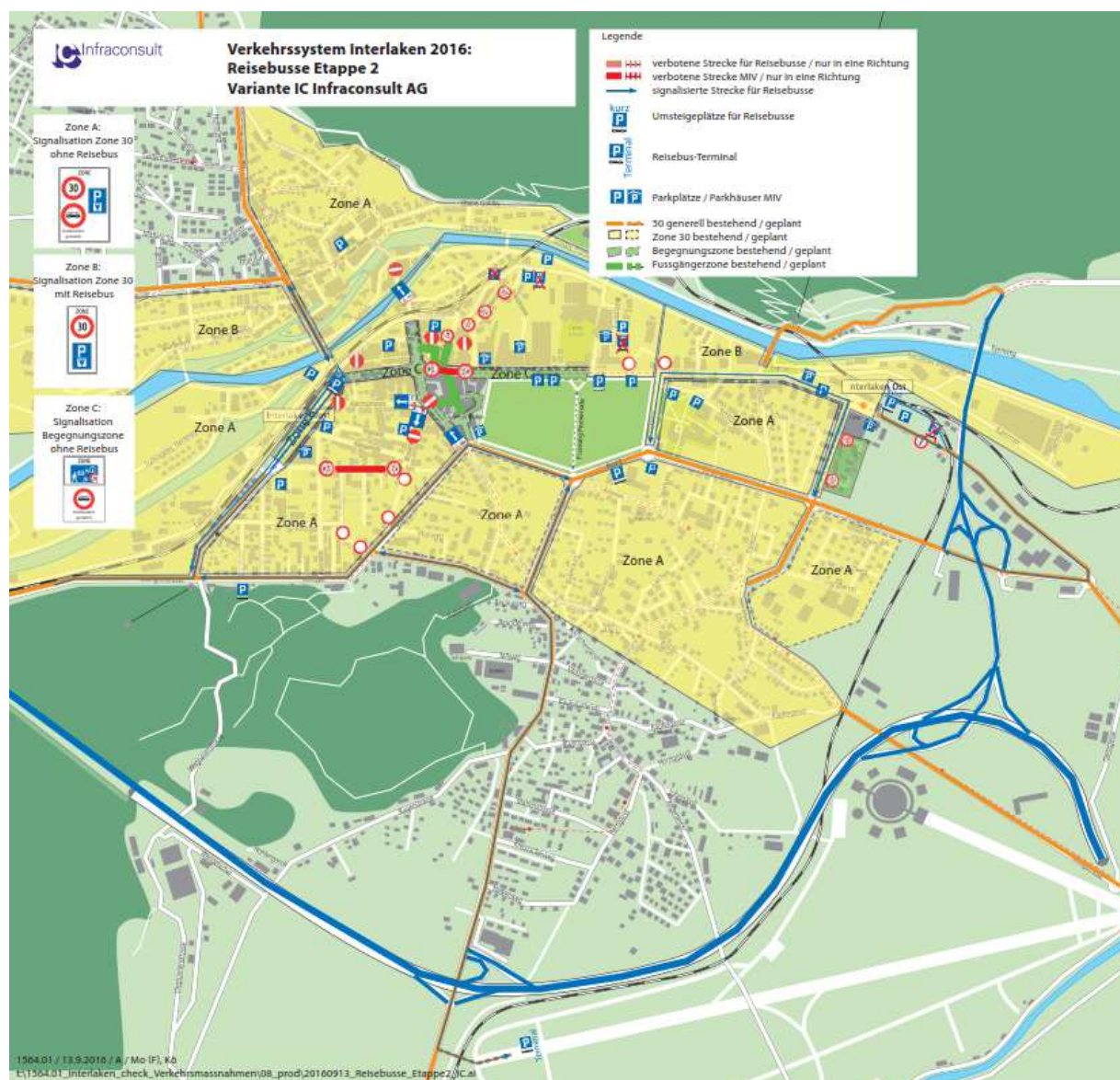


Abbildung 29: Etappierung Reiseкар, Etappe 2.

5.2 KOSTEN

Präzise Aussagen sind erst möglich, wenn konkrete Projekte vorliegen und die Etappierungsschritte konsolidiert sind. Als erste grobe Richtgrösse können folgende Werte angenommen werden:

- Reiseкар-Terminal: Parkplatz ca. 120 x 65 m, ca. 7'800 m²: ca. 200.- / m² = 1.5 Mio CHF. Zusätzlich WC-Anlage, Info-Stand, Dumpingstation

mit Anschluss ARA: 500'000.-. Total = 2 Mio CHF (Baukostenabschätzung +/- 30 %)

- Parkplatz Aula: ca. 120 x 20 m, bzw. 2'800 m²: ca. 190.- / m², = 524'000.- CHF (Baukostenabschätzung: +/- 30 %)
- Signalisation: 3 Anordnungen, mit Signalisationsständer: 3'000.- / Stk
- Signaletik Reisecars: ca. 50'000.-

5.3 ERFORDERLICHE BEGLEITMASSNAHMEN

Kommunikationskonzept erarbeiten und umsetzen

Das bestehende Verkehrsregime wird für MIV und Reisecars etappenweise angepasst. Dies führt dazu, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen an neue Abläufe gewöhnen müssen. Die Erfahrung zeigt, dass Widerstand häufig aus Unwissen entsteht. Deshalb ist es enorm wichtig, frühzeitig, immer wieder und auf das Zielpublikum fokussiert zu kommunizieren. Es wird das grosse Kunststück sein, den richtigen Mix und das richtige Mass für die Kommunikation zu finden. Deshalb empfehlen wir, ein Kommunikationskonzept zu erarbeiten, das dann umgesetzt werden kann.

Signaletik-Konzept

Signalisatorisch könnte sich Interlaken darauf beschränken, sich nach den von der SSV gegebenen Möglichkeiten zu richten. Wir empfehlen jedoch der Gemeinde Interlaken, sich anhand eines zu entwickelnden Signaletik-Konzeptes zu überlegen, wie die Führung der Reisecars zwischen erster Ankunft in Interlaken (Autobahnausfahrten), zu den Umsteigeplätzen und zum Reiscar-Terminal organisiert werden kann. Das Konzept muss die Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes in zwei Etappen berücksichtigen und kann sich an der UVEK-Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen sowie auf die SN 640 827c stützen.

Fussgängerleitsystem

Parallel zur Lenkung des Reiscar-Verkehrs sollte ein international verständliches Fussgängerleitsystem entwickelt und implementiert werden (vgl. Kapitel 2.5).

Empfehlungen

- Kommunikationskonzept erarbeiten und regelmässig kommunizieren
- Signaletik-Konzept für die Führung des Reiscarverkehrs entwickeln und umsetzen. Dieses kann sich auf die Norm SN 640 827c stützen
- International verständliches Fussgängerleitsystem entwickeln und implementieren

A1 VERZEICHNISSE

A1.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Aktuelles Verkehrsregime Interlaken.	14
Abbildung 2:	Links: Kombiniertes Zonensignal Zone 30 (SSV 2.59.1a), Verbot für Gesellschaftswagen (SSV 2.08) und Parkierung gegen Gebühr (SSV 4.20). Mitte: Zone 30 mit Parkierung gegen Gebühr, in der Reiseccars erlaubt sind. Rechts: Kombiniertes Zonensignal Begegnungszone (SSV 2.59.5) mit Verbot für Gesellschaftswagen (SSV 2.08).	17
Abbildung 3:	Signalisation und Markierung an der Verzweigung Centralstrasse / Rosenstrasse.	18
Abbildung 3:	Kombinierte Signalisation Begegnungszone und Einbahnstrasse im Unteren Bälliz (Quelle: Google Earth, Zugriff: 13.10.2016).	19
Abbildung 4:	Fussgängerleitsystem: Übersichtsinformation. Beispiel Bern Bärengraben.	20
Abbildung 5:	Fussgängerleitsystem: Wegführung unterwegs. Beispiel Basel Münsterberg.	21
Abbildung 6:	Konzept Individualverkehr gemäss nicht ständiger Kommission Verkehr (Grafik: nicht ständige Kommission Verkehr, 6.2016).	23
Abbildung 7:	Verkehrsberuhigungselemente auf der General-Guisan-Strasse (Foto 21.7.2016).	25
Abbildung 8:	Von Touristin im Schlauch missachtetes Fahrverbot (Foto 21.7.2016).	25
Abbildung 9:	Einmündung Aareckstrasse in Marktgasse: falsche Markierung (Randlinie), ungenügende Sichtverhältnisse, zu eng für zweispurige Verkehrsführung (Google Earth, Zugriff 21.7.2016).	25
Abbildung 10:	Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Fahrverbot im Schlauch.	27
Abbildung 11:	Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Fussgängerzone im Schlauch.	29
Abbildung 12:	Fussgängerzone Neuchâtel Place Pury (http://serviajero.blogspot.ch/2011/08/neuchatel-suiza.html , Zugriff 4.8.2016)	30
Abbildung 13:	Vorschlag Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr Interlaken: Begegnungszone im Schlauch.	32
Abbildung 14:	Begegnungszone Biel Centralplatz (Foto 6.2002 kurz vor definitiver Inbetriebnahme).	33
Abbildung 15:	Konzept Reiseccars gemäss nicht ständiger Kommission Verkehr (Grafik: nicht ständige Kommission Verkehr, 6.2016).	39
Abbildung 16:	Bestehende Reiseccar-Umsteigeplätze und Reiseccar-Parkplätze in Interlaken.	41
Abbildung 17:	Skizze nicht ständige Kommission Verkehr (6.2016) für neuen Car-Terminal an der Lindenallee.	43
Abbildung 18:	Auszug Zonenplan vom 9.12.2008, Stand 3.2015. Rot: vorgesehener Standort Reiseccar-Terminal, orange: potentiell für Abtausch geeignetes, bereits eingezontes Reserveland.	44
Abbildung 19:	Neuer potentieller Standort Car-Terminal auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken.	47
Abbildung 20:	Reiseccar-Umsteigeplatz Interlaken West mit Uhr.	49

Abbildung 21:	Heutige bewirtschaftete Senkrecht-Parkplätze an der Klosterstrasse (Foto: 21.7.2016).	50
Abbildung 22:	Neuer Reise-car-Umsteigeplatz Interlaken Zentrum (Aula) an der Klosterstrasse (Skizze nst Kommission Verkehr).	50
Abbildung 23:	Neuer Ersatzparkplatz Aula Nord mit ca. 95 Parkplätzen (Skizze nst ständige Kommission Verkehr).	51
Abbildung 24:	Reise-car-Umsteigeplätze am Bahnhof Interlaken Ost (Foto: 21.7.2016).	52
Abbildung 25:	Heutiger Reise-car-Umsteigeplatz östlich P&R Bahnhof Interlaken Ost (Luftbild https://map.geo.admin.ch , Zugriff: 5.9.2016).	52
Abbildung 26:	Neuer Reise-car-Umsteigeplatz nach Auflösung BOB-Geleise am Bahnhof Interlaken Ost (Luftbild https://map.geo.admin.ch , Zugriff: 5.9.2016).	53
Abbildung 27:	Etappierung Reise-car, Etappe 1.	56
Abbildung 28:	Etappierung Reise-car, Etappe 2.	57

A1.2 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Vor- / Nachteile 3-teiliges Fahrverbot, Begegnungszone, Fussgängerzone.	34
Tabelle 2:	Durchschnittlicher Ertrag der Beherbergungsabgabe 2013 / 2014 (Quelle: Volkswirtschaftsdirektion Kanton Bern, Datenaufbereitung: David Bühler).	37