



VERKEHRSRICHTPLAN BÖDELI

Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten

Richtplan auf der Basis des Grundkonzeptes und der Wettbewerbsergebnisse
Beschlossen durch die Regionalplanung und die Gemeinden

20. Mai 1999

Bearbeitung

Planungsbüro Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplanung

Ländistrasse 15, 5210 Windisch

Tel. 056 / 41 88 24 Fax 056 / 441 23 E-Mail: dietiker@pop.agri.ch

Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplaner

Ursula Capanni, Raumplanerin

Arbeitsgruppe

Vorsitz:

Inäbnit Urs, Regionalplanung Oberland-Ost

Gemeindevertreter:

Morgenthaler André, Gemeindepräsident Interlaken

Voegeli Ernst, Gemeinderat Unterseen

Aerni Franz, Gemeindepräsident Matten

Andres Sibylle, Gemeinderätin, Polizeivorsteherin Interlaken

Margot Simon, Gemeinderat Polizeivorsteher Unterseen

Steffen Monika, Gemeinderätin Polizeivorsteherin Matten

Tourismusorganisationen:

Hubacher Peter, Tourismusorganisation Interlaken

Reuteler Erich, Hotelierverein Interlaken

Kantonsvertreter:

Teuscher Peter, Tiefbauamt Oberingenieur Kreis I

Wittwer Ueli, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Planer:

Dietiker Jürg, Verkehrs- und Raumplaner Windisch

Protokoll: Schmid Monika, Polizeiinspektorat Interlaken

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	1
2.	GRUNDLAGE 1 - GRUNDKONZEPT BÖDELI	2
3.	GRUNDLAGE 2 - ERGEBNISSE DES WETTBEWERBES	4
4.	VERKEHRSRICHTPLAN BÖDELI	5
4.1	GRUNDSÄTZE	7
4.2	TEILRICHTPLAN PRIVATVERKEHR	9
4.3	TEILRICHTPLAN FUSSWEG- UND VELOVERBINDUNGEN	11
4.4	TEILRICHTPLAN ÖFFENTLICHER VERKEHR	13
4.5	TEILRICHTPLAN PARKIERUNG	15
4.6	TEILRICHTPLAN GESTALTUNG	17
4.7	PROJEKTORGANISATION UND ARBEITSABLAUF	19
4.8	PFLICHTENHEFTE	22
5.	GENEHMIGUNG	31

ANHANG: 1 - GESTALTUNGSIDEEN AUS DEM WETTBEWERB
2 - BEGRIFFSDEFINITIONEN

1. EINLEITUNG

In der Tourismusregion Böödeli kommt dem Umgang mit dem Verkehr eine spezielle Signalwirkung zu. Beispiele aus anderen Regionen, Gemeinden und Städten lassen sich nicht einfach übertragen, dazu sind die Anforderungen zu speziell. Um die unterschiedlichen Ansprüche und Randbedingungen unter einen Hut zu bringen, sind 'massgeschneiderte' Lösungen nötig.

Anfang 1996 haben die drei Böödeligemeinden Interlaken, Unterseen und Matten beschlossen, die Verkehrsplanung unter der Koordination der Regionalplanung Oberland-Ost gemeinsam und mit Einbezug der Tourismusorganisationen zu lösen.

Im Herbst 1996 konnte die erste Planungsphase abgeschlossen werden. Die drei Gemeinden haben das gemeinsame Grundkonzept zur Verkehrsplanung Böödeli mit Handlungsstrategie verabschiedet (Bericht vom Juni 1996).

Zur Konkretisierung dieses Grundkonzeptes für die Richtplanung wurde zwischen Herbst 1997 und Frühling 1998 ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Aus einem grossen Bewerberkreis wurden dazu sieben interdisziplinäre Teams aus verschiedenen Landesgengen der Schweiz eingeladen.

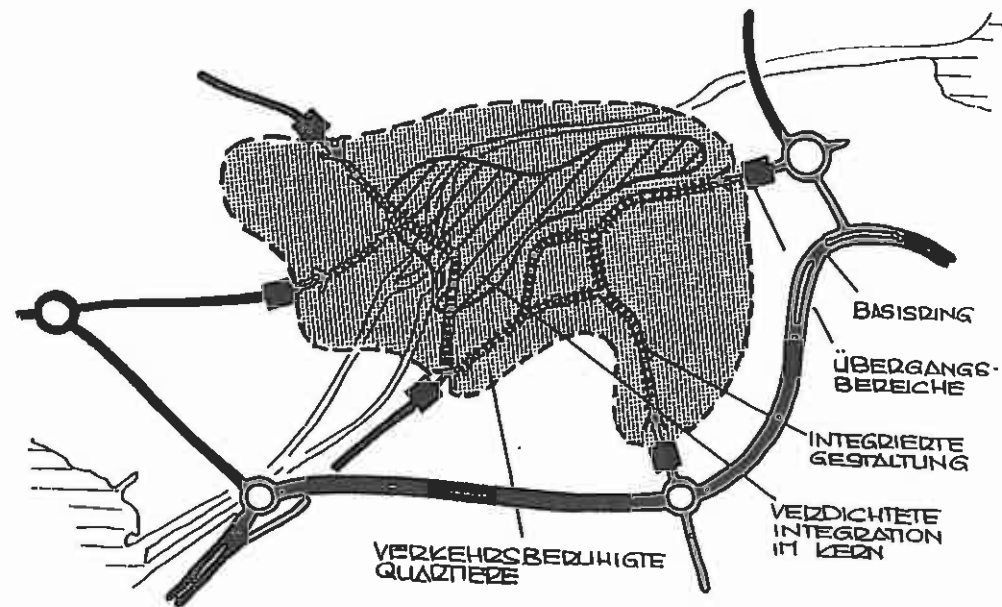
Die Beurteilung der Wettbewerbsprojekte durch die Jury, in der die Behörden, Tourismusorganisationen und Fachleute vertreten waren, hat das von den Gemeinden als Wettbewerbsvorgabe eingegebene Grundkonzept bestätigt. Zusammen mit dem Siegerprojekt Crossbow bildet es deshalb die Grundlage des Richtplanes.

In Kapitel 2 wird das Grundkonzept für die Verkehrsführung im Böödeli und in Kapitel 3 die Ergebnisse des Ideenwettbewerbes, im speziellen das Siegerprojekt Crossbow, vorgestellt. In Kapitel 4 folgen die rechtsverbindlichen Elemente des Verkehrsrichtplanes Böödeli.

2. GRUNDLAGE 1 - GRUNDKONZEPT FÜR DIE VERKEHRSFÜHRUNG IM BÖDELI

Dem Verkehrskonzept Bödeli liegt eine gesamtheitliche Planungsidee zugrunde. Diese geht davon aus, dass zukunftsfähige Lösungen für den innerörtlichen Verkehr und für die Strassenraumgestaltung nach dem Prinzip der Koexistenz funktionieren müssen. Alle Verkehrsteilnehmer müssen die knappen Verkehrsräume entsprechend der örtlichen Bedeutung sowie nach ihren Bedürfnissen und Voraussetzungen benützen können. Dies setzt einen Dominanzausgleich zwischen dem physisch starken Autoverkehr, den strassenangrenzenden Nutzungen und den übrigen Verkehrsteilnehmern voraus. Dies kann durch entsprechende Strassenraumgestaltungen erreicht werden. Unabdingbar ist der Einbezug der Bedürfnisse der Touristen und Feriengäste im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität der Strassenräume im Bödeli.

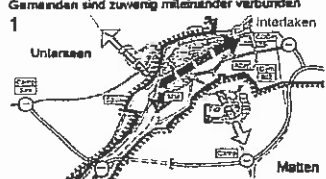
Das Grundkonzept basiert auf dem Basisring der A8 mit je einer westlichen, südlichen, östlichen und nördlichen Stickerschliessung nach Interlaken, Matten und Unterseen. Mit gezielten Wegweisungen, entsprechenden Strassenraumgestaltungen und Verkehrslenkung sollen die Autofahrer auf dem direkten Weg zu ihrem Ziel geführt werden. Mit diesem Konzept wird angestrebt, die Fahrstrecken im Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren und reine Durchfahrten durch das Zentrum zu vermeiden. Damit werden die Bestrebungen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation unterstützt (LRV).



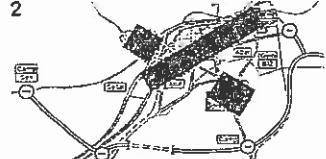
Nach eingehender Information und Diskussion in der Öffentlichkeit haben im Herbst 1996 die drei Bödeligemeinden Interlaken, Unterseen und Matten das Grundkonzept mit Handlungsstrategie als Basis für die Weiterbearbeitung verabschiedet.

CROSSBOW

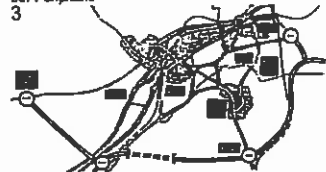
Die Achse West - Ost dominiert. Die drei Böödel - Gemeinden sind zueinig miteinander verbunden



Drei Zentren: historisches / Alpenstadt / dörfliches



Die Traditionen mit regionaler Bedeutung liegen an der Peripherie



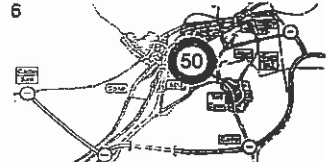
Strassenhierarchie nicht erkennbar



Suchverkehr durch viele kleine Parkplätze



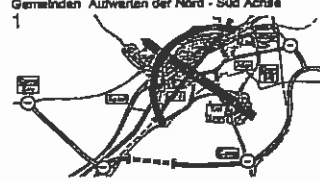
Spannungsfeld Straßencharakter - Geschwindigkeit



ANALYSE - GESTALTUNG - VERKEHRSSYSTEME UND VERKEHRSMITTEL

CROSSBOW

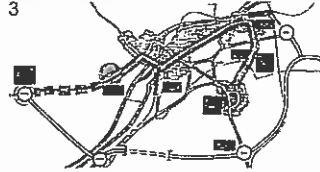
Die Erlebnisambuss - Verbindung der drei Böödel - Gemeinden Aufwärts der Nord - Süd Achse



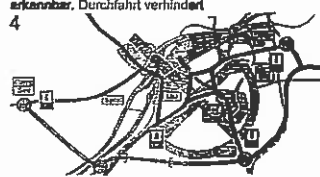
Touristische Erlebnisrouten zeigen Vielgestaltigkeit des Böödel. Informationen schon bei den Zufahrten



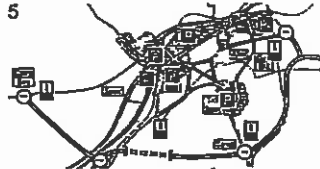
Orte mit regionaler Zentrumsfunktion werden mittels Ortsbus verbunden



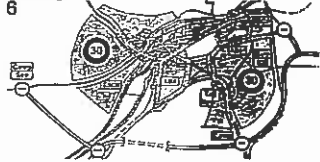
Die Verkehrsambuss - Zufahrt zum Zentrum klar erkennbar. Durchfahrt verhindert



Neues Parkhaus Bahnhof West. Informationskonzept für Parkplätze

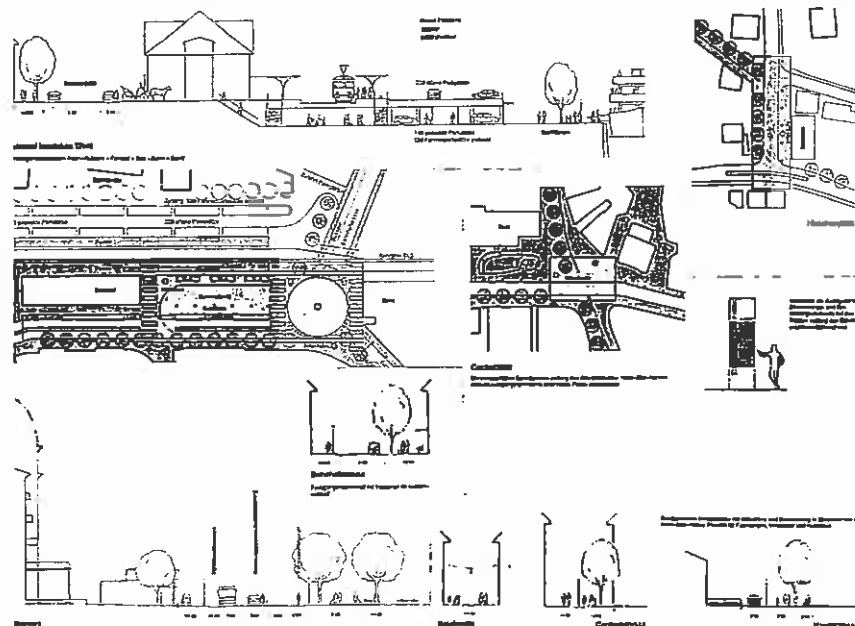
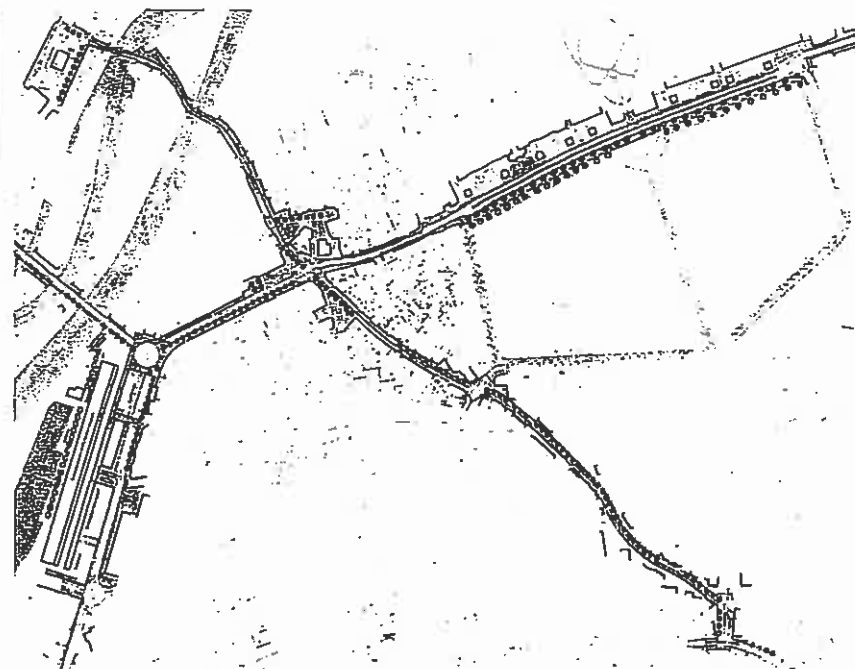


Pflanzende Maßnahmen in den Quartieren. Betonung des Promenadencharakters im Bereich Höhenweg



KONZEPT - GESTALTUNG - VERKEHRSSYSTEME UND VERKEHRSMITTEL

CROSSBOW



GESTALTUNG - GESTALTUNG - VERKEHRSSYSTEME UND VERKEHRSMITTEL

3. GRUNDLAGE 2 - ERGEBNISSE DES IDEENWETTBEWERBES BÖDELI

Der Ideenwettbewerb wurde durch die Regionalplanung Oberland-Ost im Auftrage der drei Bodeligemeinden und dem Kanton durchgeführt. Aufgrund der Bewerbungen in einem gesamtschweizerisch öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikationsverfahrens wurden sieben interdisziplinär zusammengestellte Teams zur Teilnahme eingeladen.

Das Wettbewerbsergebnis ist interessant und zeigt klar: In den gewachsenen Strukturen des Bödels steckt ein grosses Potential an verborgenen Qualitäten, die durch geschickte Planung und Gestaltung zum Nutzen der Bewohner und Gäste sichtbar und erlebbar gemacht werden können.

Wichtigstes Ergebnis aus dem Wettbewerb ist das von verschiedenen Teams aus dem heute für die meisten Gäste unübersichtlichen „Siedlungskuchen“ herausgearbeitete Rückgrat der beiden Wege Unterseen - Interlaken - Matten (*historischer Talweg*) sowie Bahnhof West - Bahnhof Ost (*mondäne Flaniermeile*). Dieses städtebauliche Ordnungssystem bringt eine hohe Lesbarkeit und Erkennbarkeit des Ortes. Es ist nicht etwas künstliches, sondern nimmt die gewachsene Geschichte auf und macht viele verborgene und charakteristische Qualitäten der drei Gemeinden sichtbar und erlebbar.

In der Gesamtbewertung schnitt das Projekt Crossbow am besten ab. Die Jury empfiehlt den Richtplan auf der Basis dieses Projektes auszuarbeiten.



crossbow

Die Idee mit der doppelten Armbrust

Verkehr

Zellner + Maurer AG Hans Zellner, Bauingenieur SIA / ASIC
Bauingenieurs + Planer
Dorfstrasse 55
3123 Belp

Städtebau

Büro B Robert Braissant, Dipl. Arch. ETH / SIA
Architekten + Planer Dan Hillbrunner, Dipl. Arch. ETH / SIA
Münzgraben 6 Michael Schmid, Dipl. Arch. ETH / SIA
3011 Bern Mitarbeit: Denise Zellner, Architektin HTL

Landschaft

Moeri & Partner AG Daniel Moeri, Landschaftsarchitekt HTL
Wasserwerkstrasse 6
3013 Bern

Umwelt

Dr. Graf AG Peter Künzler, Dr. phil. nat. / Physiker
Stadtbachstrasse 42 a
3012 Bern

Tourismus

Barbara Hodel, lic. phil. hist.

Public Relations

Ronny Kummer, eidg. dipl. PR - Berater

4. VERKEHRSRICHTPLAN BÖDELI

Der Richtplan besteht aus folgenden behördenverbindlichen¹⁾ Elementen (Kapitel 4, Text und Pläne):

4.1 Grundsätze:

Ausgehend von Grundkonzept und den Wettbewerbsergebnissen werden die Grundstrukturen für die Bereiche Verkehr, Städtebau und Gestaltung festgelegt.

Teilrichtpläne:

4.2 Teilrichtplan Privatverkehr

4.3 Fussweg- und Veloverbindungen

4.4 Öffentlicher Verkehr

4.5 Parkierung

4.6 Gestaltung

Die Teilrichtpläne geben Auskunft über die Zielsetzungen in den einzelnen Bereichen und beschreiben die Aufgaben zu deren Erreichung.

4.7 Projektorganisation und Arbeitsablauf:

Die Organisationsstruktur und der Ablauf für die schrittweise Realisierung des Richtplanes werden festgelegt.

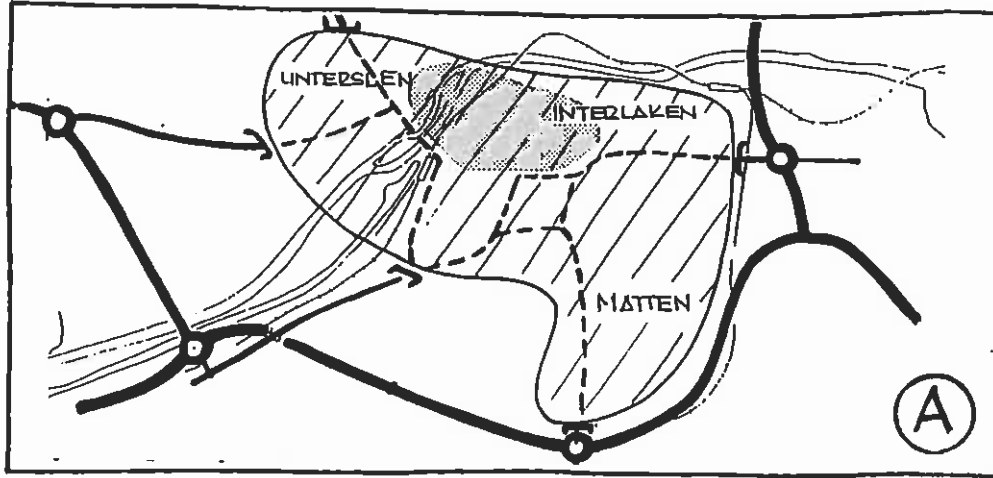
4.8 Pflichtenhefte

Für die einzelnen Beteiligten an der Umsetzung des Richtplanes gelten die folgenden Pflichtenhefte.

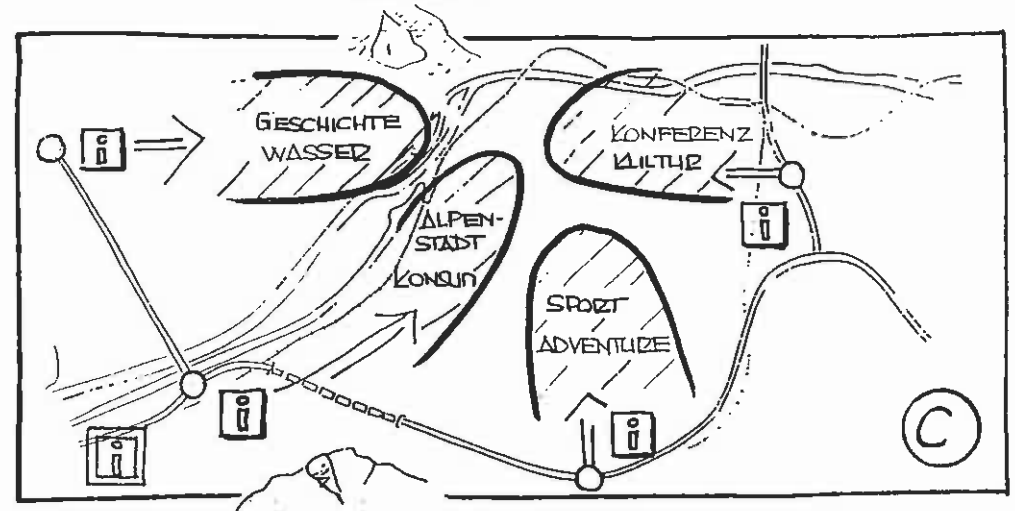
¹⁾ Behördeverbindlich heisst: Die Behörden sind verpflichtet, die im Richtplan festgelegten Zielsetzungen zu beachten. Die Umsetzung jedes Projektes benötigt die jeweiligen ordentlichen Bewilligungsverfahren samt Auflagen.

GRUNDSÄTZE

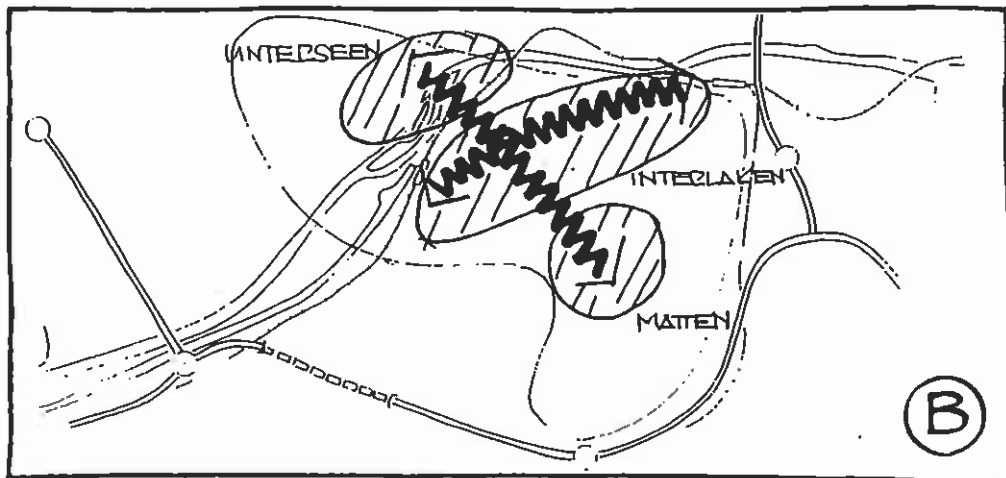
GRUNDKONZEPT FÜR DIE VERKEHRSFÜHRUNG BÖDELI



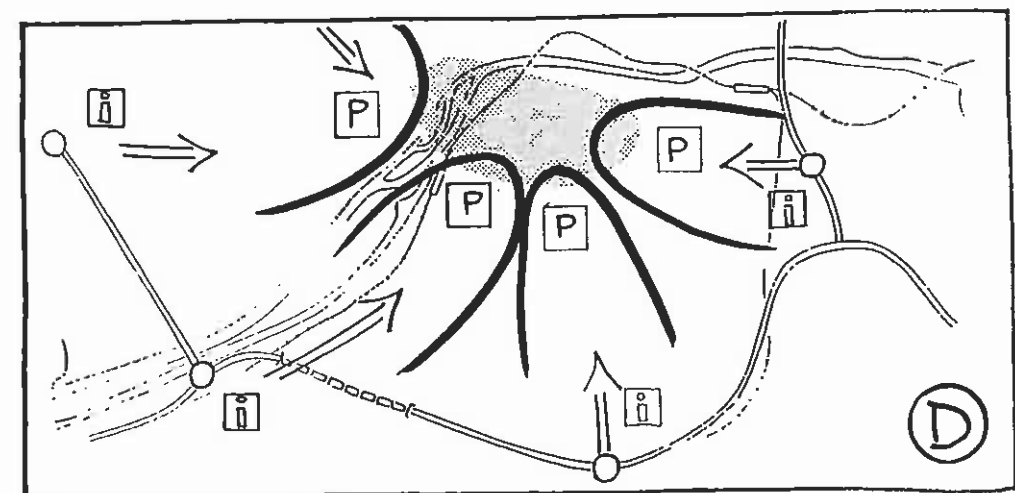
GRUNDSTRUKTUR GESTALTUNG



GRUNDSTRUKTUR STÄDTEBAU



GRUNDSTRUKTUR VERKEHR



4.1 Grundsätze

A - Grundkonzept der Gemeinden für die Verkehrsführung im Bödeli

Basis des Richtplanes ist das von den Gemeinden verabschiedete Grundkonzept. Dieses wurde durch die Wettbewerbsergebnisse bestätigt. Das Bödeli wird durch den Basisring der Autobahn erschlossen. Von den vier Anschlüssen her wird der Verkehr direkt zu den Zielen geleitet. Der nur durchfahrende Verkehr wird auf den Umfahrungsring verwiesen. Im Kerngebiet wird eine verkehrsarme Langsamfahrzone geschaffen mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität für Bewohner und Besucher.

B - Grundstruktur Städtebau

In den gewachsenen Strukturen des Bödeli steckt ein grosses Potential an verborgenen Qualitäten. Wichtigstes Ergebnis aus dem Wettbewerb ist das aus dem heute für die meisten Gäste unübersichtlichen Gefüge herausgearbeitete Rückgrat der beiden Wege Unterseen - Interlaken - Matten (Bödeliweg) sowie Bahnhof West - Bahnhof Ost (Flaniermeile). Dieses städtebauliche Ordnungssystem bringt eine hohe Lesbarkeit und Erkennbarkeit des Ortes und verbindet die drei Gemeinden miteinander.

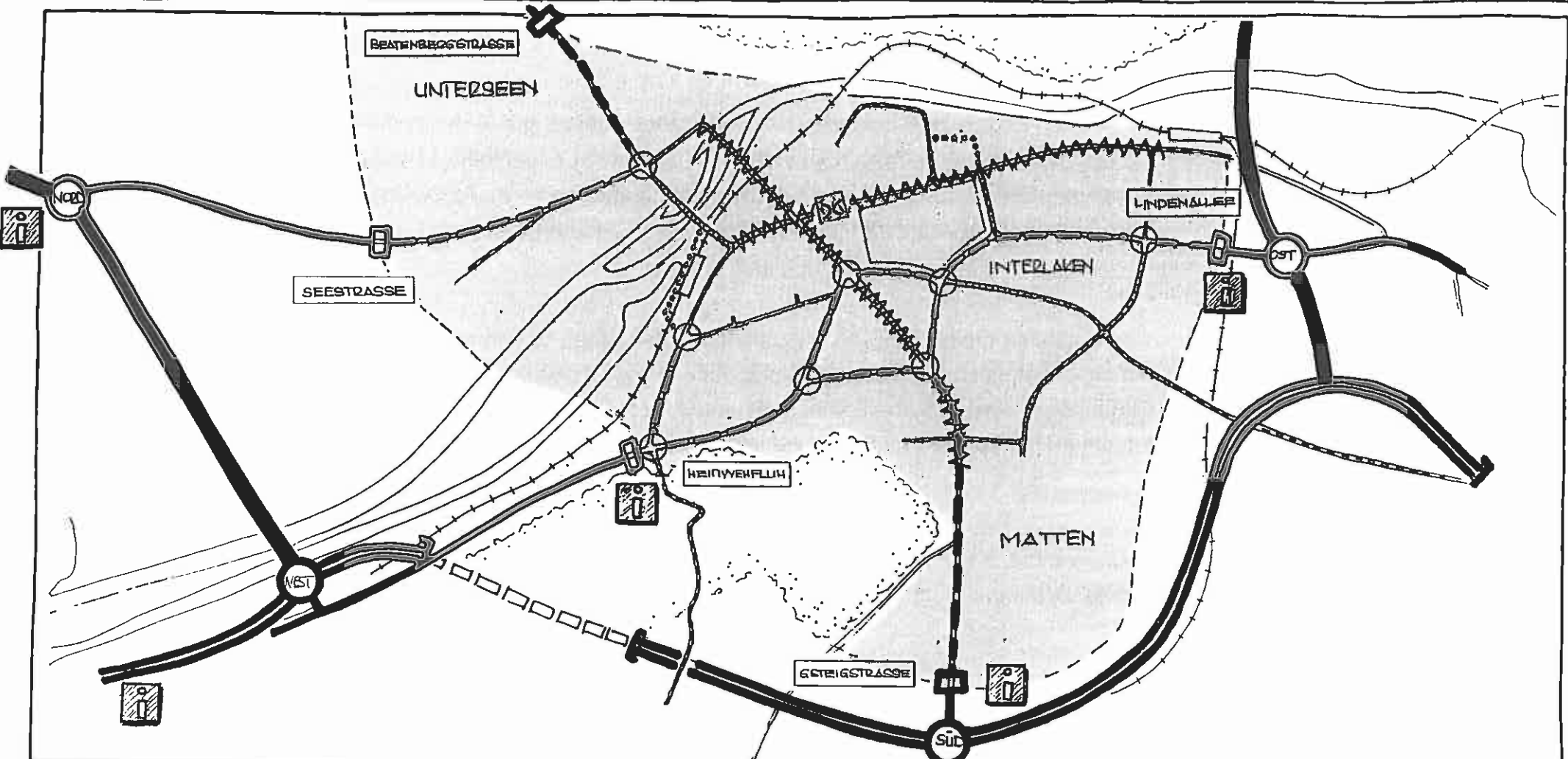
C - Grundstruktur Gestaltung


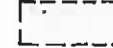



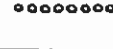



Im gestalterischen Bereich sollen die verschiedenen Orte aufgrund ihrer eigenen Charakteristik gefördert werden. Die Wegweisung für den Verkehr baut auf diesen Charakteristiken auf und ist mit Informationsstellen bei den Eingangsbereichen verbunden.

D - Grundstruktur Verkehr

Den einzelnen Erschliessungszonen sind auch die Parkplätze mit direkter Wegweisung vom Umfahrungsring her zugeordnet. Um den zentralen Bereich zu entlasten, ist die Zufahrt möglich, aber kein Durchgangsverkehr. Als Ersatz für die aufzuhebenden Parkplätze im Zentrum und neben den bestehenden Parkplätzen sind Optionen vorgesehen: Parkhaus im Bereich Bahnhof West, Parkhaus im Bereich Savoykreuzung (Hotel National, Amtshaus, unter der Höhematte), oberirdische Parkierung im südlichen Randbereich der Höhematte.

PRIVATVERKEHR



-  BASISZING
-  VERKEHRZONE BÖDELI (LANGSAMFAHRVERKEHR)
-  EINGÄNGE, INFO UND WEGWEISUNG
-  INTERNE BASISERSCHLIESSUNG
-  ZUSÄTZICHE UNTERGEORDNETE INTERNE VERBINDUNGEN UND ZUFABRT ZU PARKIERUNGSANLAGEN
-  OPTIONEN: BAHNHOFUNTERFÜHRUNG ERSCHLIESSUNG KONGRESS
-  KEIN DURCHGANG FÜR PRIVATVERKEHR (ANLIEFERUNG, BUS, KLITSCHEN, VELO UND FUSSGÄNGER MÖGLICH)
-  ZENTRALE FUSSGÄNGERACHSEN: ZUBRINGERVERKEHR GESTÄTTET
-  ENTLANG BASISERSCHLIESSUNG

4.2 Teilrichtplan Privatverkehr

Das Bödeli wird durch den Basisring der Autobahn erschlossen. Mit klaren Informationen und Wegweisungen bei den vier Autobahnanschlüssen wird der Verkehr direkt zu den Zielen geleitet. Der nur durchfahrende Verkehr wird auf den Umfahrungsring verwiesen. Die Übergänge vom Basisring auf das innere Strassennetz müssen gestalterisch deutlich zum Ausdruck kommen (gestaltete Eingangsbereiche).

Der Verkehr im inneren Strassennetz des Bödeli (Verkehrszone Bödeli) beruht auf der Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Die Umsetzung dieses Grundsatzes erfolgt je nach Bedarf mit differenzierten Strassenraumgestaltungen. Der Langsamfahrverkehr gewährleistet die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Die Strassen der internen Basiserschliessung dienen der direkten Erschliessung des Zentrums. Vorgesehen ist eine integrierte Gestaltung mit Mischverkehr und sicheren punktuellen Fussgängerübergängen.

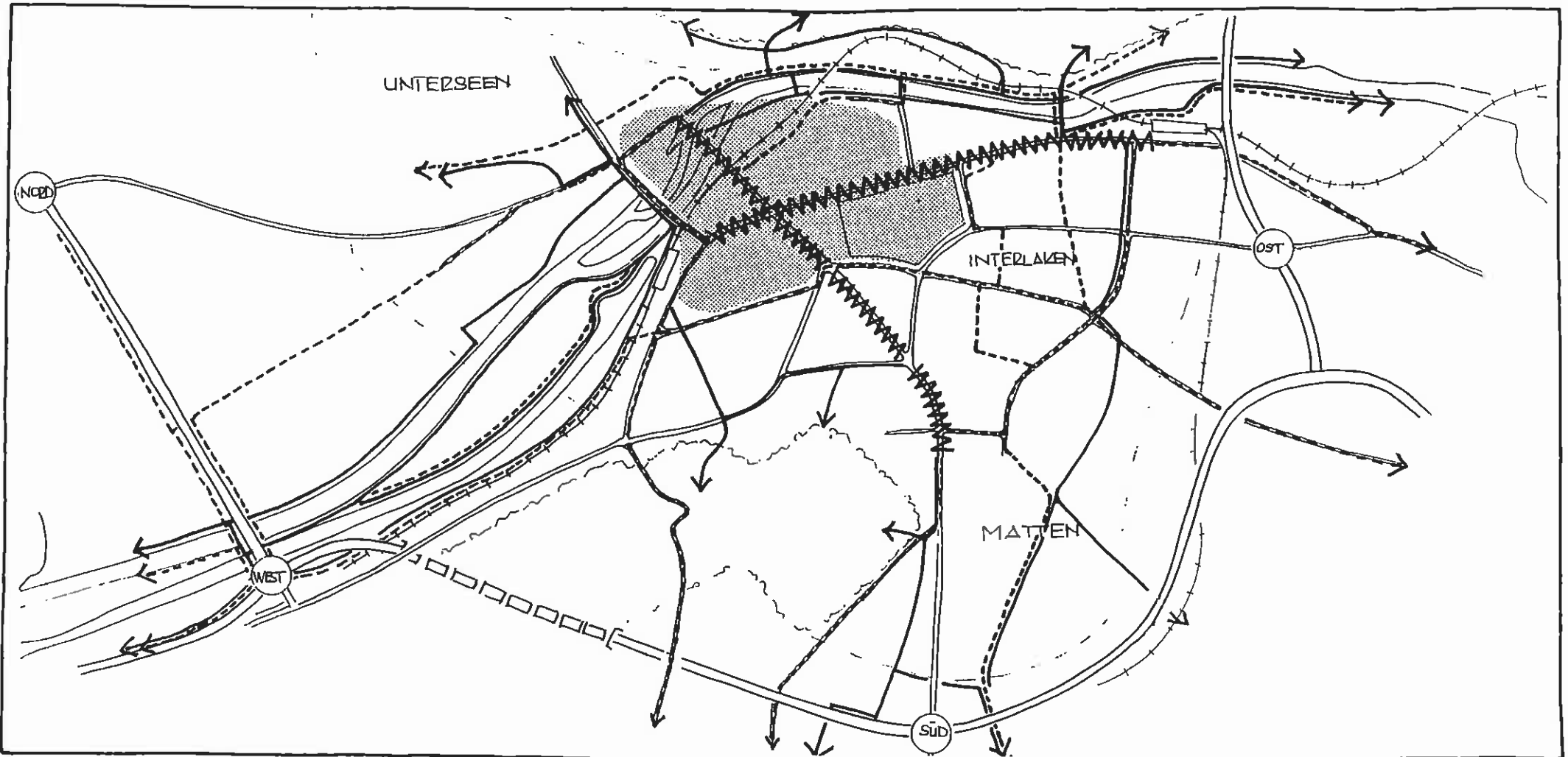
Zusätzlich dazu sind untergeordnete interne Verbindungen ausgeschieden, die wichtige innere Verkehrsverbindungen und Zufahrten zu Parkieranlagen sicherstellen.

Die Option für die Realisierung einer niveaufreien Verbindung beim Bahnhof West wird sichergestellt. Vorläufig bleibt der oberirdische Übergang bestehen.

Die zentrale Achse Bahnhof Ost - Bahnhof West und die Verbindung Unterseen - Interlaken - Matten sind attraktive Fussgänger-, Velo- und Kutschenverbindungen. Die Zufahrt und auch das Befahren durch den öffentlichen Verkehr ist gestattet.

Auf dem Höheweg wird der Durchgang für den Privatverkehr an geeigneter Stelle zeitlich und saisonal gesperrt. Die Durchfahrt des öffentlichen Verkehrs, der Kutschen und Velos sowie die Zufahrt zur Anlieferung sind gestattet.

FUSSWEG- UND VELOVERBINDUNGEN



FLANIERZONE MIT
FUSSGÄNGERPRIORITÄT



ZENTRALE FUSSGÄNGERACHSE
BÖDELIWEG UND FLANIERREIHE
MIT FUSSGÄNGERPRIORITÄT



SPAZIERWEGE



VELOROUTEN

4.3 Teilrichtplan Fussweg- und Veloverbindungen

Ein wichtiges Resultat des Wettbewerbes ist die Herausarbeitung des ‚Rückgrates‘ der beiden Wege Unterseen-Interlaken-Matten (Bödeliweg) und Bahnhof West – Bahnhof Ost (Flaniermeile). Dieses städtebauliche Ordnungssystem bringt eine hohe Lesbarkeit und Erkennbarkeit des Ortes. Es nimmt die gewachsene Geschichte auf und macht viele verborgene und charakteristische Qualitäten der drei Gemeinden sichtbar und erlebbar.

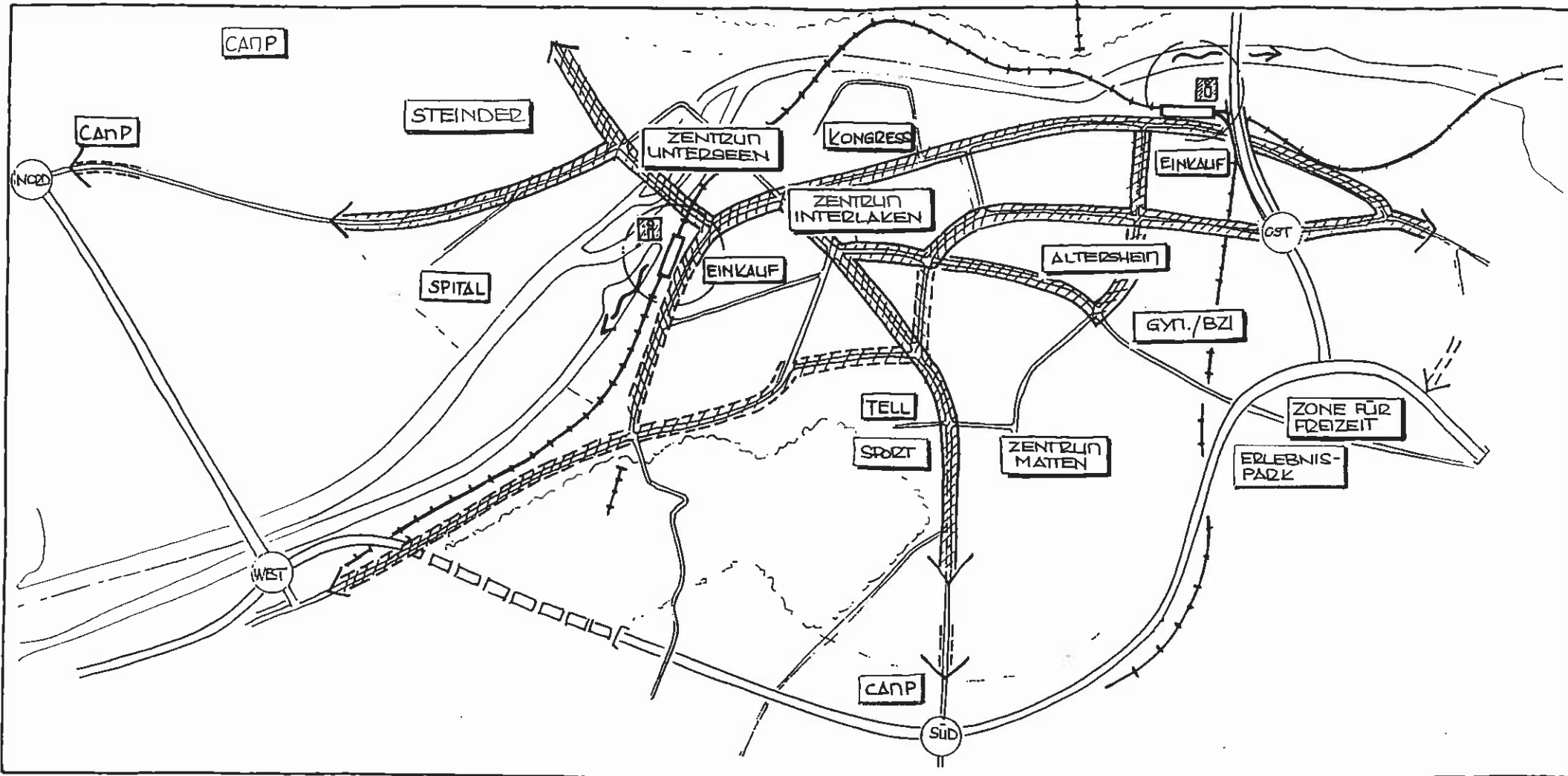
Der Teilrichtplan Fussweg- und Veloverbindungen baut auf diesem Konzept auf.




Der Siedlungskern und die Verbindung Bahnhof West – Bahnhof Ost wird als Flanierzone ausgestaltet, in der Fussgänger sich frei bewegen können. Die für Anwohner, Geschäfte und Hotels nötigen Zufahrten sind gestattet.



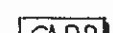
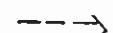
Die historische Nord-Süd Achse Unterseen-Interlaken-Matten (Bödeliweg) wird gestalterisch und bedeutungsmässig aufgewertet. Als durchgehende Verbindung ist sie ein wichtiges Beziehungselement zwischen den drei Gemeinden. Sie wird zusammen mit der Achse Bahnhof-Ost und Bahnhof-West (Flaniermeile) als attraktive Fussgänger-, Kutschen- und Veloverbindung gestaltet.

Die Flanierzone und die zentralen Achsen werden ergänzt durch ein zusammenhängendes Spazierweg- und Veloroutennetz, wobei auch der Aareraum einbezogen wird.

ÖFFENTLICHER VERKEHR



-  BÄHNEN
-  BERGBAHN
-  SCHIFFFAHRT

-  BESTEHENDE UND ZUKÜNFTIGE KORRIDORE REGIONALBUSNETZ
-  KORRIDORE FÜR MÖGLICHEN BAHNERSATZ, RESP. ANDERE OPTIONEN
-  ORTE MIT PUBLIKUMSVERKEHR UND WICHTIGE PARKPLÄTZE, MIT ERGÄNZENDEN FLEXIBLEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL ERSCHLOSSEN
-  ERWEITERTER SAISONALER BEDARF FÜR ÖFF. VERKEHRSMITTEL

-  WICHTIGE UNSTEIGE-KNOTEN MIT INFORMATIONSTELLEN

4.4 Teilrichtplan öffentlicher Verkehr

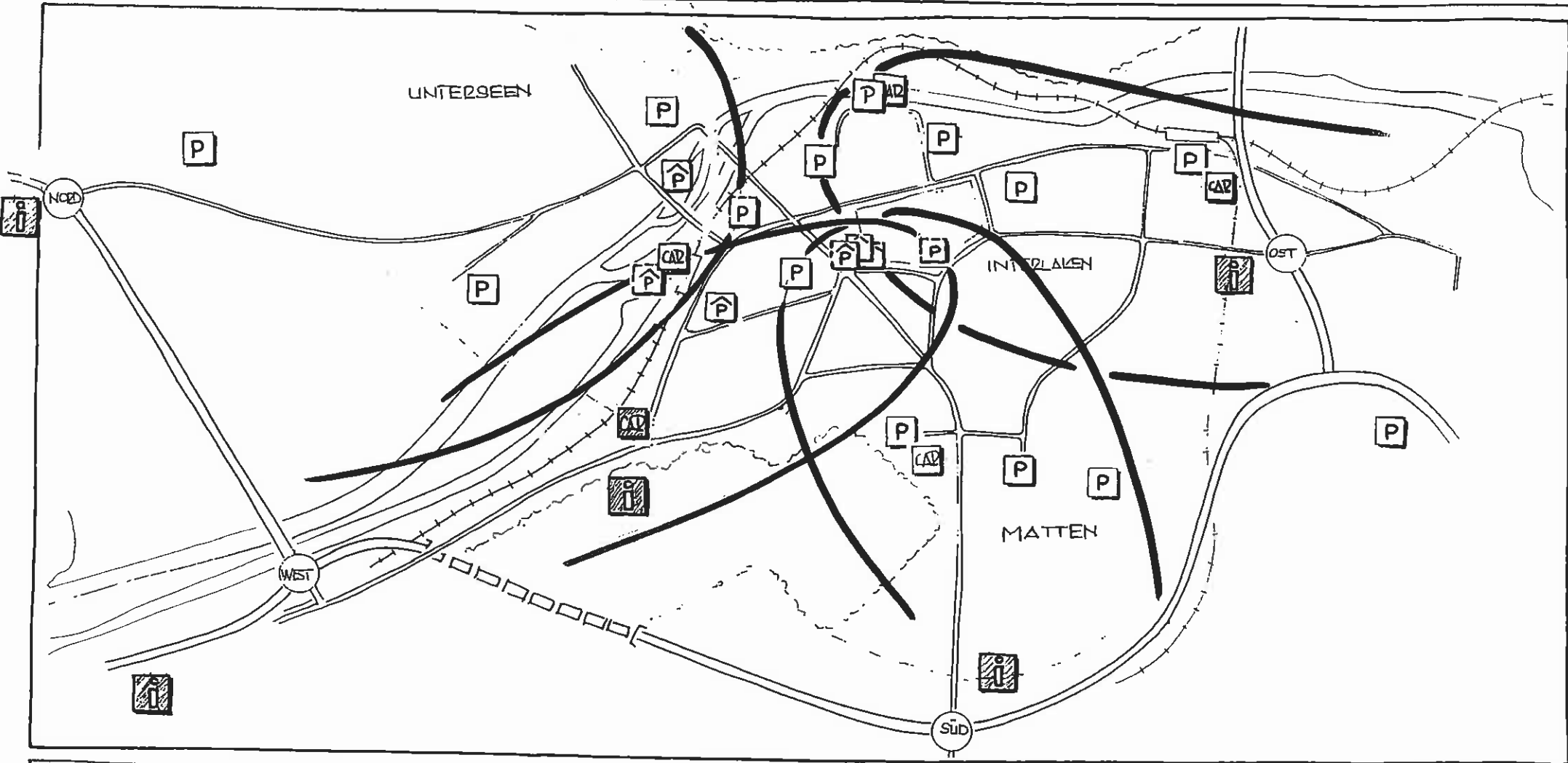
Das Bodeli verfügt heute mit den Bahnen, der Schifffahrt und den regionalen Buslinien über eine vielfältige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Die Erschliessung dient jedoch in erster Linie der Erschliessung der umliegenden Gemeinden. Eine ortsinterne Erschliessung, welche die Bedürfnisse der Bewohner und Feriengäste innerhalb des Bodelis berücksichtigt, fehlt.

Das bestehende Regionalbusnetz soll deshalb durch ein flexibles öffentliches Verkehrsmittel ergänzt werden, das die folgenden Aufgaben zu erfüllen hat:

- Es muss die unterschiedlichen Bedürfnisse der Anwohner und Gäste abdecken und für die Anwohner das ganze Jahr verfügbar und 'planbar' sein. Für die Feriengäste braucht es ein saisonal flexibles, auch ohne Ortskenntnisse spontan benutzbares Angebot.
- Die enge Verflechtung der drei Gemeinden in Bezug auf Angebote und Ziele sowohl der Bewohner wie der Gäste verlangt, dass das Netz die Ziele in allen drei Gemeinden abdeckt. Orte mit viel Publikumsverkehr sollen miteinander verbunden werden.
- Das Angebot soll auf einem Basisnetz aufbauen, das die ständigen Grundbedürfnisse abdeckt und das saisonal erweiterbar ist.
- Das ergänzende öffentliche Verkehrsmittel muss die Strassen im Zentrum und in den Quartieren befahren können. Damit die Verträglichkeit gewährleistet wird, müssen eher kleinere und flexible Fahrzeuge eingesetzt werden.

Um die Angebote des öffentlichen Verkehrs zu optimieren, ist eine enge Koordination zwischen den Anbietern des öffentlichen Verkehrs unabdingbar. Für die Benutzer muss sich der öffentliche Verkehr als einheitliches Angebot präsentieren. An den wichtigen Umsteigeknoten sind Informationsstellen vorzusehen.

PARKIERUNG



P BESTEHENDE PARKPLÄTZE

CAR BESTEHENDE CARPARKPLÄTZE

NEW CAR NEUER CARPARKPLATZ GÜTERBAHNHOF WEST

OPTIONEN:

P IN BEREICH BAHNHOF WEST
IN BEREICH SAVOYKREUZUNG

P AN SÜDRAND HÖHENLÄTTE FÜR SAISONALEN BEDARF

ERSCHLIESSUNGSZONEN MIT WEGWEISUNG

4.5 Teilrichtplan Parkierung

Um das Parkplatzangebot besser zu nutzen und um den Verkehr im Siedlungsgebiet zu reduzieren, soll ein flächendeckendes Informations- und Leitsystem eingeführt werden. Zu diesem Zweck wird das Bördeli in Erschliessungszonen aufgeteilt, die direkt von vier Autobahnanschlüssen erreicht werden.

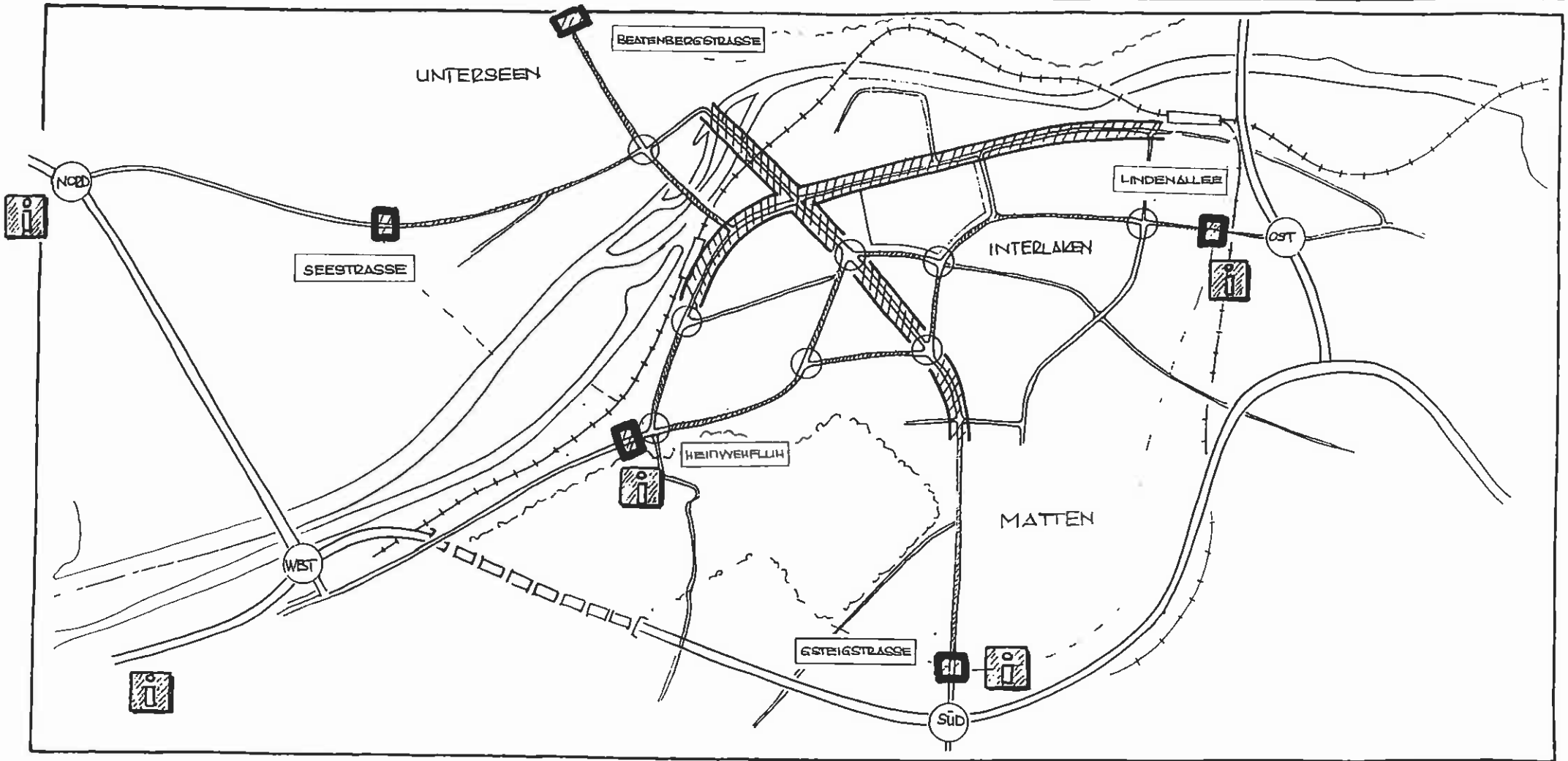
Das Grundangebot für die ständige Nutzung soll auf dem bestehenden System weiterentwickelt werden. Für den saisonalen Mehrbedarf ist ein Ausweichparkplatz vorzusehen. Als Option soll eine saisonale oberirdische Parkierung im südlichen Randbereich der Höhematte geprüft werden.


Auf dem geplanten neuen Parkplatz beim Güterbahnhof West sollen eine grössere Anzahl Carparkplätze angeboten werden. Die peripheren Carparkplätze werden mit Ein-/Ausstiegeplätze im Zentrum kombiniert.


Um die Attraktivität des Kernbereiches und der beiden Fussgängerachsen (Bördeliweg und Flaniermeile) zu gewährleisten, werden die oberirdischen Strassenparkplätze aufgehoben.



Das Parkplatzangebot wird in mehreren grösseren Parkierungsanlagen zusammengefasst. Für die wegfallenden Parkplätze im Zentrum ist als Option im Bereich Savoykreuzung, resp. im Bereich des Bahnhof West (ev. in Kombination mit einer Unterführung), ein Ersatz vorzusehen.

GESTALTUNG (Gestaltungsideen im Anhang)



 STRASSENRAUMGESTALTUNG NACH DEN PRINZIP DER KOEXISENZ ALLER VERKEHRS-TEILNEHNER

 INNERÖRTLICHE BASISER-SCHLISSUNG MIT VERKEHRS-BERUHIGTEN UND VER-STEIGTEN VERKEHRS-ABLAUF

 ORTSEINGÄNGE
 INFO-STELLEN UND WEG-WEISUNG

4.6 Teilrichtplan Gestaltung

Die beiden Fussgängerhauptachsen (Bödeliweg und Flaniermeile) werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Die Fussgänger sollen sich frei bewegen können. Die Zufahrten werden auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt.

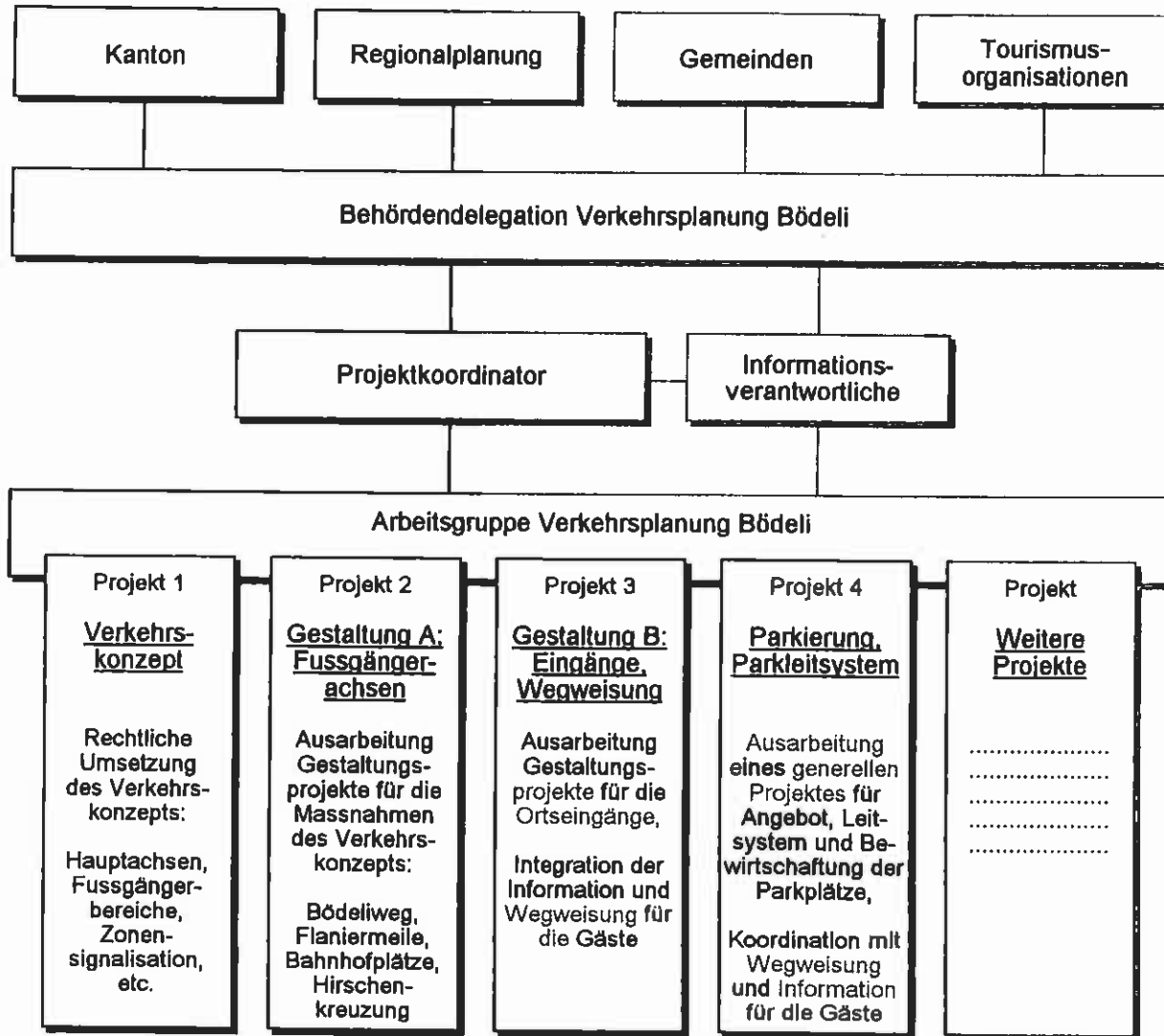
Die Umgestaltung der Strassen und Plätze erfolgt nach einem differenzierten Gesamtkonzept (Beleuchtung, Belag, Bepflanzung) unter Beachtung der vorhandenen räumlichen, nutzungsmässigen und optischen Qualitäten, wie es im Wettbewerb anhand verschiedener Beispiele aufgezeigt wird (siehe Anhang).

Bei der Gestaltung der Ortseingänge ist die jeweilige Gebietscharakteristik des Ortes, zu dem sie hinführen, zu beachten:

Unterseen	- Geschichte Wasser
Interlaken West	- Alpenstadt Einkaufen
Interlaken Ost	- Konferenz Kultur
Matten	- Sport Spass

Entlang der Einfallsachsen soll wiederholt auf die Angebote aufmerksam gemacht werden.

PROJEKTORGANISATION



4.7 Projektorganisation und Arbeitsablauf

Organisationsstruktur

Für die schrittweise Realisierung des Verkehrskonzeptes Bödeli gemeinsam durch die drei Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten zusammen mit dem Kanton müssen die organisatorischen Voraussetzungen für eine handlungsfähige Zusammenarbeit geschaffen werden. Um dies zu gewährleisten, muss die bisherige Verkehrsplanungskommission als *entscheidungskompetente Behördendelegation* die Führung übernehmen.

Zur Gesamtkoordination und Leitung der Projektpakete wird ein *Projektkoordinator* bestimmt. Diesem obliegt die Organisation und Betreuung der Projektgruppen sowie die Koordination der Projekte untereinander.

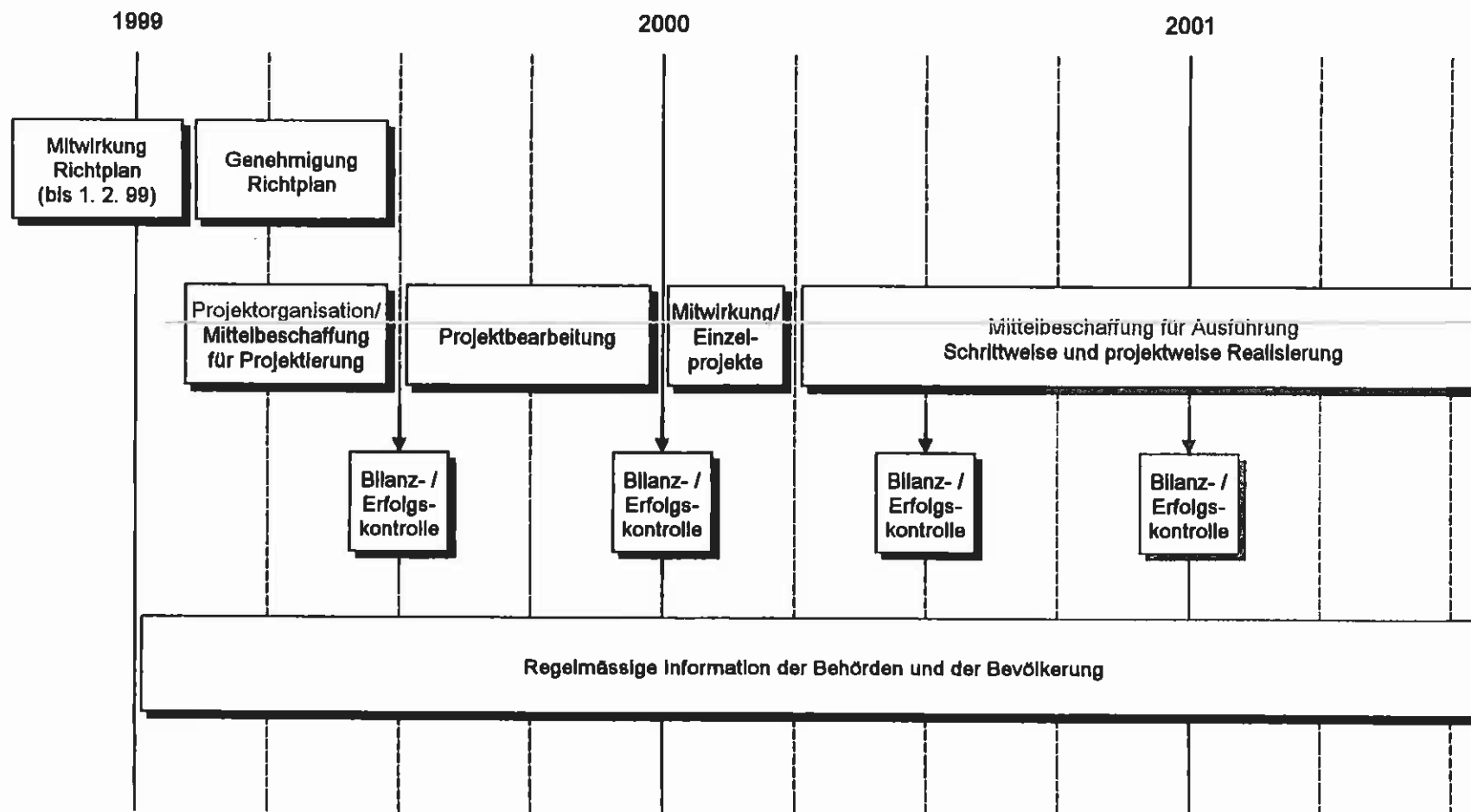
Für die Begleitung der Projektpakete wird eine *Arbeitsgruppe* mit Vertretern der zuständigen Amtsstellen bestimmt (Fachkräfte der Gemeinden, je ein Vertreter des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes und des Kantonalen Tiefbauamtes, sowie je ein Vertreter des Hotelierversins und der Tourismusorganisation TOI). Wo nötig werden *Drittaufträge* erteilt.

Um kontinuierlich eine tragfähige Akzeptanz für die Grundidee und Elemente des Verkehrskonzeptes Bödeli aufzubauen, kommt der regelmässigen Information und Mitwirkung grosse Bedeutung zu. Um dies zu gewährleisten, wird ein *Informationsverantwortlicher* bestimmt.

Federführung

Für jedes Projekt muss entsprechend der jeweiligen Zuständigkeit die Federführung festgelegt werden.

ABLAUF UND PRIORITÄTEN



Arbeitsablauf

Parallel zur Genehmigung des Richtplanes wird die Organisation für den Realisierungsprozess geschaffen. Ab Mitte 1999 werden die Projekte bearbeitet und der Mitwirkung unterstellt. Anschliessend erfolgt die Realisierung.

Da nicht alles gleichzeitig realisiert werden kann, wurde für die erste Ausführungsphase 1999/2000 eine Prioritätenliste erstellt. Sie umfasst die folgenden Projekte.

Projekte der ersten Ausführungsphase:

- Verkehrskonzept:*
- Signalisation des Bödeliweges und der Flaniermeile mit niederen Fahrgeschwindigkeiten und Zubringerregelung
 - Erlass der Durchfahrtssperre für den Durchfahrtsverkehr auf der Flaniermeile
- Gestaltung A - Fussgängerachsen:*
- Gestaltungsprojekt Bödeliweg Unterseen-Interlaken-Matten
 - Auflageprojekt für Hirschenkreuzung in Matten
 - Gestaltungsprojekt Flaniermeile Bahnhof West - Bahnhof Ost
- Gestaltung B - Eingänge, Wegweisung:*
- Generelles Gestaltungsprojekt über alle Eingänge mit Ausführungsvorschlag
 - Auflageprojekt für die Eingänge Gsteigstrasse und Heimwehfluh
- Parkierung, Parkleitsystem:*
- Generelles Projekt für Angebot, Leitsystem und Bewirtschaftung mit Einbezug der drei Gemeinden
-

4.8 Pflichtenhefte

Für die Umsetzung des Richtplanes sind die einzelnen Aufgaben in Pflichtenheften festgehalten. Die Pflichtenhefte geben Auskunft über die Zielsetzungen, die Zuständigkeiten und die Beteiligten. Sie beschreiben die Aufgaben der ersten Phase und enthalten eine Schätzung der nötigen Mittel zur Bearbeitung.

Liste der Pflichtenhefte

- I Behördendelegation
- II Projektkoordinator
- III Information
- IV Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödeli
- V Teilprojekt 1 Verkehrskonzept
- VI Teilprojekt 2 - Gestaltung A - Fussgängerachsen
- VII Teilprojekt 3 - Gestaltung B - Eingänge und Wegweisung
- VIII Teilprojekt 4 Parkierung und Parkleitsystem

Für weitere Teilbereiche, die im Verlaufe der Realisierung gestartet werden, sind die entsprechenden Pflichtenhefte zu beschliessen.

Verantwortlich	Geschäftsführer der Regionalplanung Oberland Ost		
Ziel	Koordinierte und etappierte gemeinsame Umsetzung des Verkehrsrichtplanes Bördeli	Beteiligte	Je zwei Vertreter der Gemeinderäte der Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten Je ein Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes und des Amtes für Gemeinden und Raumordnung Der Geschäftsführer der Regionalplanung Oberland-Ost Je ein Vertreter der Tourismusorganisation (TOI) und des Hoteliervereins Der Projektkoordinator
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bördeli mit Ablauf- und Prioritätenprogramm		
Aufgaben	Politische Initiierung und Leitung des Umsetzungsprozesses gemäss Ablauf- und Prioritätenprogramm Erreichung der politischen Beschlüsse und der Mittelbeschaffung in den beteiligten Institutionen Wahl des Projektkoordinators und Festsetzung des Pflichtenheftes Einsetzung der Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bördeli Einleitung und Begleitung der Teilprojekte und Festsetzung der Pflichtenhefte, Vorprojekte sollen Kostenschätzungen enthalten Vergabe von Projektaufträgen an Dritte und Festsetzung der Pflichtenhefte Regelmässige Information in den beteiligten Institutionen und der Öffentlichkeit Halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle der laufenden Projekte, gegebenenfalls Einleitung nötiger Massnahmen und Fortschreibung der Umsetzungsprogramme	Erste Termine	Einleitung des Umsetzungsprozesses, Wahl des Projektkoordinators und Bildung der Arbeitsgruppe bis Ende Januar 1999 Bildung der Projektorganisation und Mittelbeschaffung für die ersten Teilprojekte bis Ende März 1999 Verabschiedung des detaillierten Arbeitsprogrammes und der Pflichtenhefte bis April 1999 Start der Teilprojekte und erste Auftragserteilungen zur Projektausarbeitung bis Mai 1999 Erste Bilanz- und Erfolgskontrolle der laufenden Projekte, gegebenenfalls Einleitung nötiger Massnahmen und Fortschreibung der Umsetzungsprogramme bis Juni 1999

Verantwortlich	Behördendelegation Verkehrsplanung Bördeli	Anforderung	Fachperson aus dem Bereich Planung und Projektierung
Ziel	Gesamtkoordination und Leitung der Teilprojekte		Erfahrung mit Projektmanagement und Moderation von Planungsprozessen
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bördeli mit Ablauf- und Prioritätenprogramm	Erste Termine	Ausarbeitung des detaillierten Arbeitsprogrammes 1999/2000 bis Ende Februar 1999
Aufgaben	Vorbereitung der Unterlagen und Antragsstellung für die Beschlüsse der Behördendelegation		Ausarbeitung der Grundlagen für die Einleitung der Teilprojekte und für die Projektausarbeitung, Anträge an die Behördendelegation bis März 1999
	Formulierung der Inhalte der Teilprojekte und der Pflichtenhefte zuhanden der Behördendelegation		Begleitung der Teilprojekte nach den Beschlüssen der Behördendelegation ab Anfang Juni 1999
	Vorbereitung der Unterlagen für die Vergabe von Drittaufträgen und Antragstellung an die Behörden-delegation		Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Projekte (halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle der laufenden Projekte, gegebenenfalls Anträge zur Einleitung nötiger Massnahmen und zur Fortschreibung der Umsetzungsprogramme) bis Juni 1999
	Organisation und Betreuung der Teilprojekte und Koordination der Projekte untereinander		
	Leitung der Arbeitsgruppe Verkehrsplanung Bördeli		
	Vorbereitung der Unterlagen für die Arbeitsgruppe Information	Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 30'000.-
	Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Projekte (halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle der laufenden Projekte, gegebenenfalls Anträge zur Einleitung nötiger Massnahmen und zur Fortschreibung der Umsetzungsprogramme)		

Verantwortlich	Behördendelegation Verkehrsplanung Bödeli	Erste Termine	Ausarbeitung des Informationskonzeptes für das erste Semester 1999 und Antrag an die Behördendelegation bis Ende Februar 1999
Ziel	Regelmässige Information in den beteiligten Institutionen und der Öffentlichkeit		Durchführung der ersten Informationsphase bis April 1999
Grundlagen	Ablauf- und Prioritätenprogramm des Richtplanes Arbeitsprogramme und Resultate der Teilprojekte		Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe (halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle) bis Juni 1999
Aufgaben	Ausarbeitung des Informationskonzeptes und Antragstellung zur Genehmigung an die Behördendelegation Umsetzung der mit dem Projektkoordinator vorbereiteten Unterlagen in die mediengerechte Form Vorbereitung und Durchführung der Informationsanlässe und Medieninformationen Beobachtung der Medienberichterstattung, Analyse, Folgerungen und Anträge zuhanden der Behördendelegation Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation	Mittel	Ausarbeitung des Informationskonzeptes für das zweite Semester 1999 und Antrag an die Behördendelegation bis Juni 1999 Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 10'000.-
Beteiligte	Bearbeiter Öffentlichkeitsarbeit		

Verantwortlich	Projektkoordinator Verkehrsplanung Bödéli	Erste Projekte	Gestaltungsprojekt Bödéliweg Unterseen-Interlaken-Matten in Koordination mit Teilprojekt 1 Auflageprojekt Hirschenkreuzung in Matten
Ziel	Ausarbeitung der Gestaltungsprojekte für die Massnahmen des Verkehrskonzeptes		Gestaltungsprojekt Flaniermeile Bahnhof West – Bahnhof Ost in Koordination mit Teilprojekt 1 sowie den Ergebnissen des Gestaltungswettbewerb Bahnhofplatz Ost
Beteiligte	Projektbearbeiter (Drittaufträge) Begleitung durch die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödéli	Erste Termine	Start der Arbeiten nach der Verabschiedung des Richtplanes in den Gemeinden ab Mai 1999, Vorprojekte für Information und Mitwirkung mit Kostenschätzung bis Ende 1999 Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe bis September 1999 Ausarbeitung der ersten Ausführungsstufe bis Juni 2000 Baubeginn ab Juli 2000
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bödéli Wettbewerbsergebnisse		
Aufgaben	Ausarbeitung des Arbeitsprogrammes nach Planungsphasen und Genehmigungsverfahren Ausarbeitung der Projekte für die bauliche und gestalterische Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit Berücksichtigung der gebietseigenen Charakteren, mit Kostenschätzung zuhanden der Behördendelegation Mithilfe bei Information, Mitwirkung und Publikation der Massnahmen Erfolgskontrolle der Massnahmen und gegebenenfalls Vorschläge zur Systemoptimierung zuhanden der Behördendelegation Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation (Grundlage für die halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle)	Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 50'000.- (Drittauftrag) Bearbeitungsanfragen einholen

Verantwortlich	Projektkoordinator Verkehrsplanung Bödéli	Erste Projekte	Signalisation der Hauptachsen Bödéliweg Unterseen-Interlaken-Matten und Flaniermeile Bahnhof West-Bahnhof Ost als Koexistenzzone mit niederen Fahrgeschwindigkeiten und Zubringerregelung Erlass der Durchfahrtssperre für den Durchgangsverkehr auf der Flaniermeile
Ziel	Strassenverkehrsrechtliche Umsetzung des Verkehrskonzeptes Bödéli		Aufzeigen und Durchführen der für diese ersten Projekte nötigen flankierenden Massnahmen
Beteiligte	Fachberater (Drittauftrag) Begleitung durch die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödéli	Erste Termine	Start der Arbeiten nach der Verabschiedung des Richtplanes in den Gemeinden ab Mai 1999 Projektausarbeitung mit Kostenschätzung bis Ende 1999, Publikation Anfang 2000, Einführung Frühling 2000 Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe bis September 1999
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bödéli		
Aufgaben	Ausarbeitung der strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Bödélis mit Kostenschätzung, Antragstellung zur Genehmigung an die Behördendelegation Koordination mit Teilprojekt 4 Mithilfe bei Information, Mitwirkung und Publikation der Massnahmen Erfolgskontrolle der Massnahmen und gegebenenfalls Vorschläge zur Systemoptimierung zuhanden der Behördendelegation Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation (Grundlage für die halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle)	Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 15'000.- (Drittauftrag)

Verantwortlich	Projektkoordinator Verkehrsplanung Bödéli	Erste Projekte	Gestaltungsprojekt Bödéliweg Unterseen-Interlaken-Matten in Koordination mit Teilprojekt 1 Auflageprojekt Hirschenkreuzung in Matten
Ziel	Ausarbeitung der Gestaltungsprojekte für die Massnahmen des Verkehrskonzeptes		Gestaltungsprojekt Flaniermeile Bahnhof West – Bahnhof Ost in Koordination mit Teilprojekt 1 sowie den Ergebnissen des Gestaltungswettbewerb Bahnhofplatz Ost
Beteiligte	Projektbearbeiter (Drittaufträge) Begleitung durch die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödéli	Erste Termine	Start der Arbeiten nach der Verabschiedung des Richtplanes in den Gemeinden ab Mai 1999, Vorprojekte für Information und Mitwirkung mit Kostenschätzung bis Ende 1999 Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe bis September 1999 Ausarbeitung der ersten Ausführungsstufe bis Juni 2000 Baubeginn ab Juli 2000
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bödéli Wettbewerbsergebnisse		
Aufgaben	Ausarbeitung des Arbeitsprogrammes nach Planungsphasen und Genehmigungsverfahren Ausarbeitung der Projekte für die bauliche und gestalterische Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit Berücksichtigung der gebietseigenen Charakteren, mit Kostenschätzung zuhanden der Behördendelegation Mithilfe bei Information, Mitwirkung und Publikation der Massnahmen Erfolgskontrolle der Massnahmen und gegebenenfalls Vorschläge zur Systemoptimierung zuhanden der Behördendelegation Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation (Grundlage für die halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle)	Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 50'000.- (Drittauftrag) Bearbeitungsunterlagen einholen

Verantwortlich	Projektkoordinator Verkehrsplanung Bödeli	Erfolgskontrolle	Erfolgskontrolle der Massnahmen und gegebenenfalls Vorschläge zur Systemoptimierung zuhanden der Behördendelegation
Ziel	Ausarbeitung der Gestaltungsprojekte für die Ortseingänge, Integration der Information und Wegweisung für die Gäste	Regelmässige Berichterstattung	Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation (Grundlage für die halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle)
Beteiligte	Projektbearbeiter (Drittauftrag) Begleitung durch die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödeli	Erste Projekte	Generelles Gestaltungsprojekt über alle Eingänge mit Ausführungsvorschlag Auflageprojekte für die Eingänge Gsteigstrasse und Heimwehfluh
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bödeli Wettbewerbsergebnisse Studie Ortseingänge der Kommission für Wirtschaft und Tourismus, 1997	Erste Termine	Start der Arbeiten nach der Verabschiedung des Richtplanes in den Gemeinden ab Mai 1999 Ausarbeitung der ersten Projekte mit Kostenschätzung bis Ende 1999 Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe bis September 1999
Aufgaben	Ausarbeitung des Arbeitsprogrammes mit Prioritätensetzung Ausarbeitung der Projekte für die bauliche und gestalterische Ausführung der Eingangsbereiche unter Berücksichtigung der Angebotsschwerpunkte in den Teilgebieten des Bödeli mit Kostenschätzung zuhanden der Behördendelegation Koordination mit Teilprojekt 4 sowie den Informationskonzepten der Tourismusorganisation (TOI) und des Hotelierverss Mithilfe bei Information, Mitwirkung und Publikation der Massnahmen	Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 30'000.- (Drittauftrag) Bearbeitungs-offerten einholen

Verantwortlich	Projektkoordinator Verkehrsplanung Bödeli		Koordination mit Teilprojekt 1 sowie den Informationskonzepten des Hoteliervereins und der Tourismusorganisation (TOI)
Ziel	Ausarbeitung eines generellen Projektes für Angebot, Leitsystems und Bewirtschaftung der Parkplätze, Koordination mit der Wegweisung für die Gäste		Mithilfe bei Information, Mitwirkung und Publikation der Massnahmen Erfolgskontrolle der Massnahmen und gegebenenfalls Vorschläge zur Systemoptimierung zuhanden der Behördendelegation
Beteiligte	Fachberater (Drittauftrag) Begleitung durch die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept Bödeli		Regelmässige Berichterstattung an die Behördendelegation (Grundlage für die halbjährliche Bilanz- und Erfolgskontrolle)
Grundlagen	Verkehrsrichtplan Bödeli Wettbewerbsergebnisse Parkraumerhebung Bödeli 1994 Parkraumkonzept Interlaken 1995	Erste Projekte	Generelles Projekt für Angebot, Leitsystem und Bewirtschaftung mit Einbezug der drei Gemeinden Einholung von Systemofferten
Aufgaben	Ausarbeitung des Arbeitsprogrammes mit Prioritätensetzung Ausarbeitung eines generellen Projektes für Angebot, Leitsystems und Bewirtschaftung der Parkplätze mit Kostenschätzung zuhanden der Behördendelegation Vorbereitung der Pflichtenhefte für die Vergabe von Drittaufträgen und der Antragstellung an die Behördendelegation zusammen mit dem Projektkoordinator Begleitung der Bearbeiter von Drittaufträgen	Erste Termine	Start der Arbeiten nach der Verabschiedung des Richtplanes in den Gemeinden ab Mai 1999 Ausarbeitung der ersten Projekte bis Ende 1999 Erste Berichterstattung an die Behördendelegation über den Stand der Aufgabe bis September 1999
		Mittel	Bearbeitungsaufwand 1999 ca. Fr. 15'000.- (Drittauftrag)


5. GENEHMIGUNG

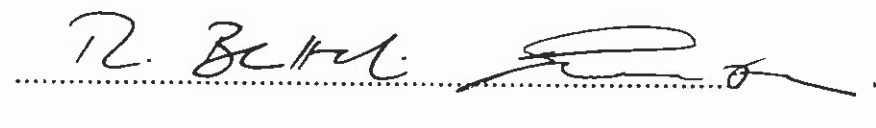
Mitwirkungsverfahren:

- Erste Planungsphase Grundkonzept der Gemeinden: Information und Mitwirkung 20. August 1996
- Ergebnisse Ideenwettbewerb: Offene Forumdiskussion 27. Mai 1998 und öffentliche Ausstellung bis Ende Juni 1998
- Verkehrsrichtplan: Öffentliche Mitwirkung 10. Dezember 1998 - 1. Februar 1999

Vorprüfung durch die kantonalen Amts- und Fachstellen: 9. April 1999

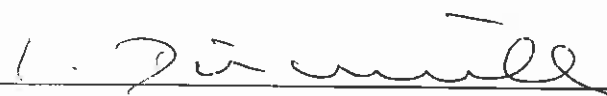
Beschluss durch die Gemeinden: **Matten:** 4. Mai 1999 

Unterseen: 10. Mai 1999 

Interlaken:
(GGZ) 18. Mai 1999 

Beschluss durch die Region Oberland-Ost: 19. Februar 1999 

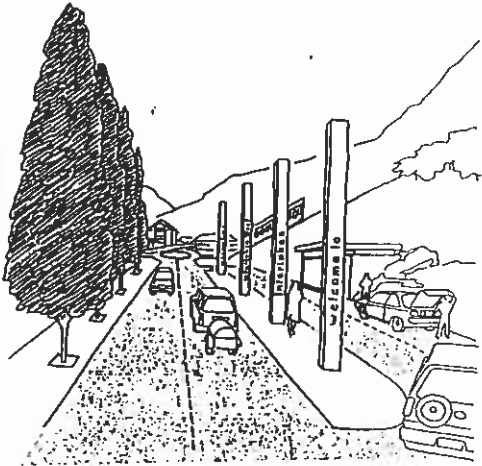
Genehmigung durch die kantonalen Behörden:
GENEHMIGT durch das Amt für
Gemeinden und Raumordnung
am: 15. Juni 1999



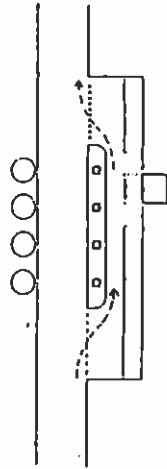
GESTALTUNGSIDEEN AUS DEM WETTBEWERB

ORTSEINGÄNGE, INFORMATION UND WEGWEISUNG

Baumreihen und beleuchtete Stehlen markieren die Ortseingänge nach Unterseen, Interlaken-West, Interlaken-Ost und Matten



Ortseingänge



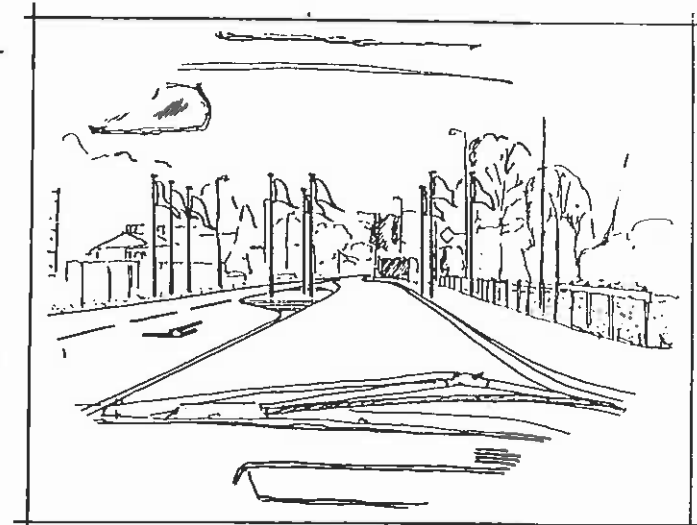
Informationsstellen

Typographie
Die gewählte Typographie wird Teil des neuen Bildes von Interlaken.
Sie ist modular bei und vollflächig anwendbar.

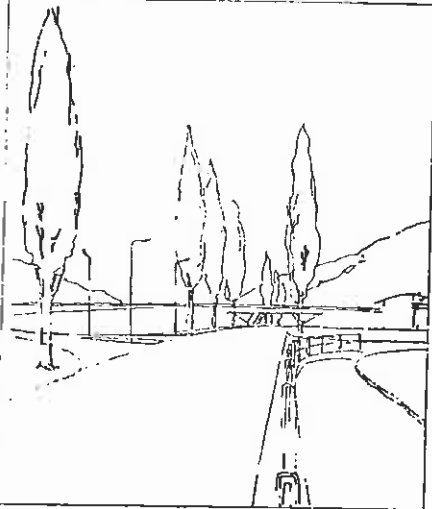
M q k

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

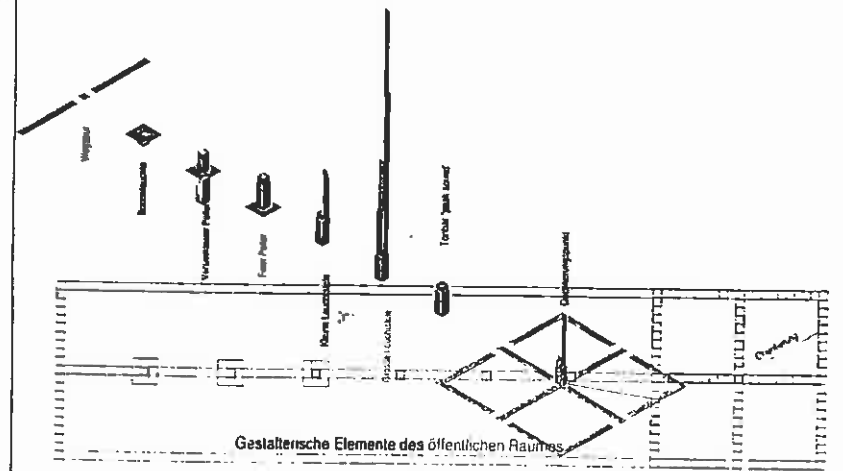
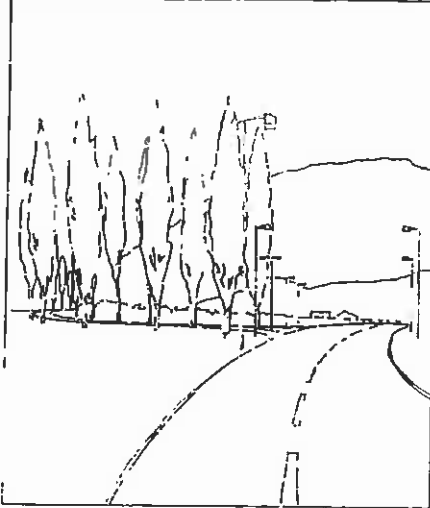
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v w x y z



Ortseingang Interlaken Ost

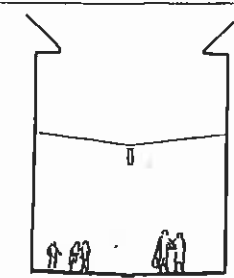


Ortseingang Neuhaus Unterseen



GESTALTUNGSIDEEN AUS DEM WETTBEWERB

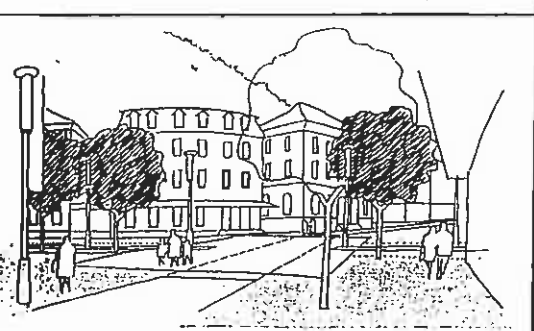
FUSSGÄNGERACHSEN – BÖDELIWEG



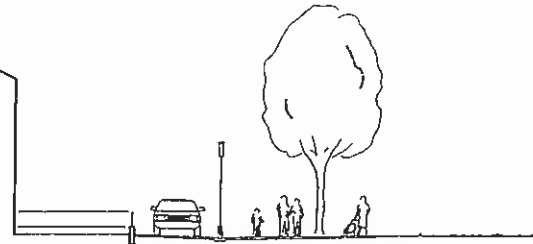
-8.00

Spielmatte

Durchgehende Belagsfläche mit Mittelrinne und Beleuchtung in Strassenmitte auf Nord-Süd-Achse. Priorität für Fussgänger, Velofahrer und Kutschen

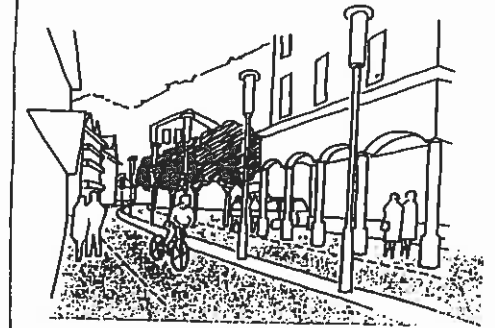


Centralplatz

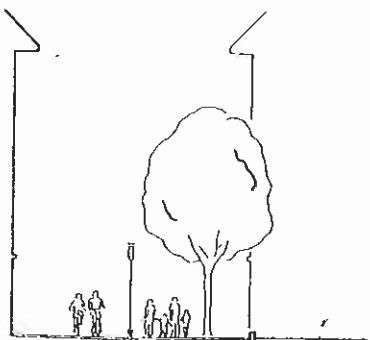


3.50 3.50 3.00

Hauptstrasse



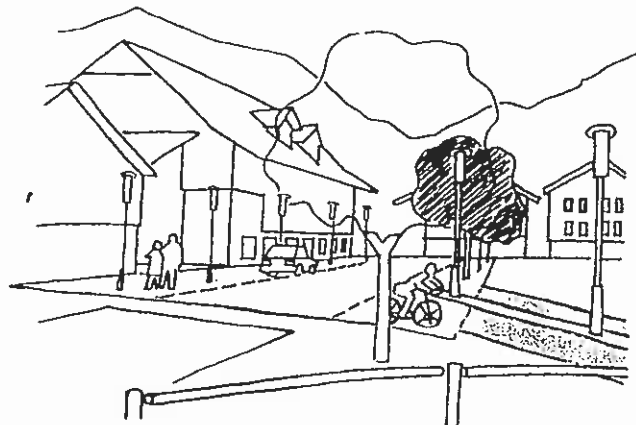
Centralstrasse



-3.00

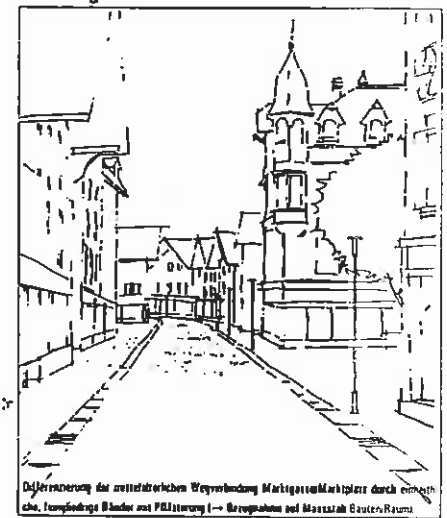
-5.00

Centralstrasse



Hirschenplatz

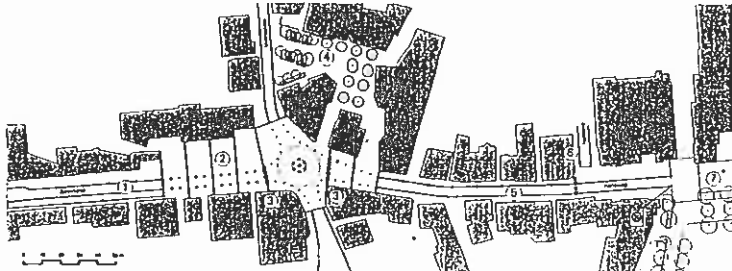
Marktgasse Interlaken



Differenzierung der architektonischen Weyerbindung Marktgasse/Marktplatz durch einheitliche, langgedehnte Bänder aus Pflanzung (→ Übergabe und Maximaler Gauplatzraum)

GESTALTUNGSIDEEN AUS DEM WETTBEWERB

FUSSGÄNGERACHSEN – FLANIERMEILE



1. Umgestaltung der Bahnhofstrasse mit Aufheben der Parkplätze (Ersatz im Parkhaus Höhenmatte und Bahnhof) und mehr Platz für Fussgänger

2. Neue Platzgestaltung Postplatz mit Aufheben des Ententeiches. Die Strassenführung über den Platz wird markiert mit Pollern und durchgehenden Beleuchtungskandelabern. Das Kreisverkehrsregime wird beibehalten

3. Beginn der Sperrzone für den MIV. Absperzung mit versenkbaren Pollern (Hotelpol, Brig und Gasse)

4. Umgestaltungen des Marktplatzes mit weitgehender Aufhebung der

Parkplätze. Ersatz im Parkhaus Höhenmatte

5. Umgestaltung der Fahrbahn, um Platz für die Fussgänger zu gewinnen

6. Beginn Sperrzone Höhenweg West mit versenkbaren Pollern

7. Übergang in die Hotel- und Promenadenzone, Eingang Tempo 30-Zone Zentrum



-4.00 | 6.50 | -6.50

Bahnhofstrasse

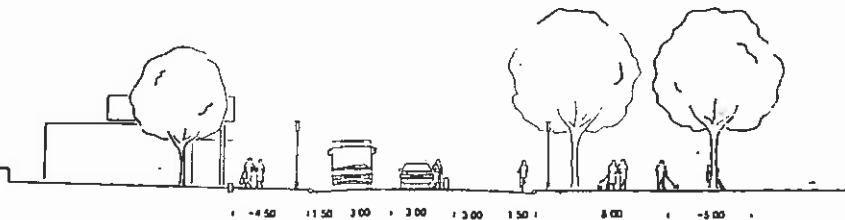
Fussgängerboulevard mit Vorzonen für Aussenverkauf



Bahnhofstrasse

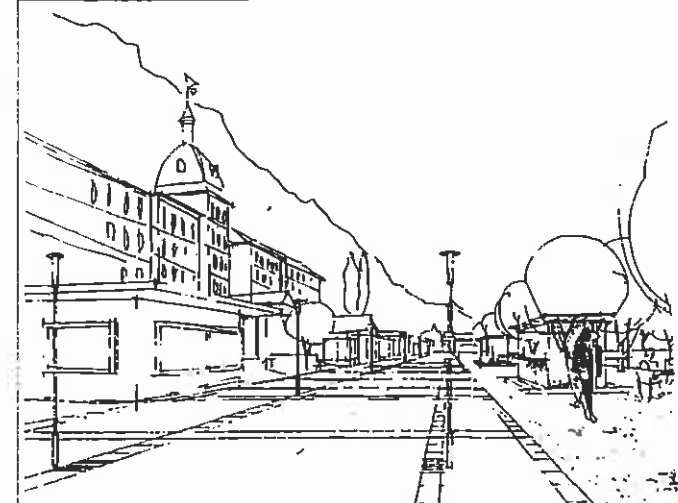


Höheweg



-4.50 | 11.50 | 3.00 | 3.00 | 1.50 | 8.00 | -5.00

Höhematte

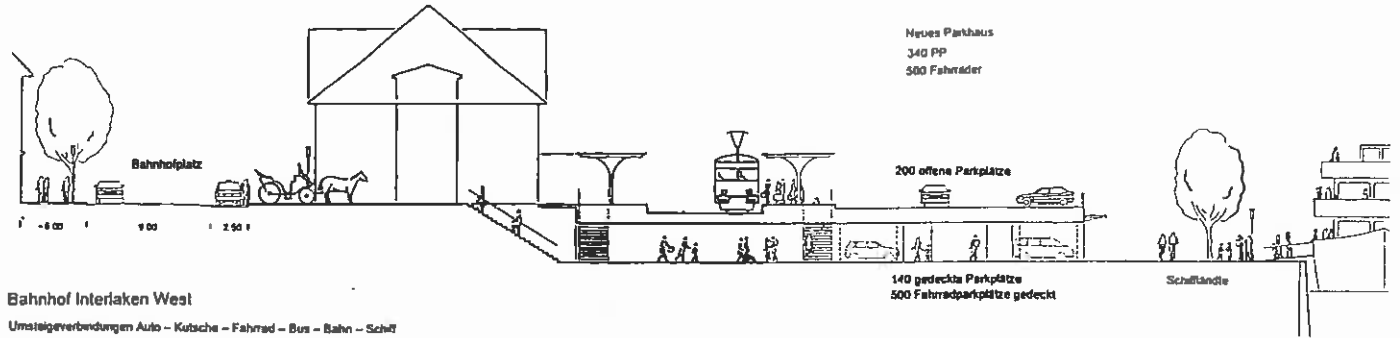


ANHANG 1

**Gestaltungsideen
aus dem Wettbewerb**

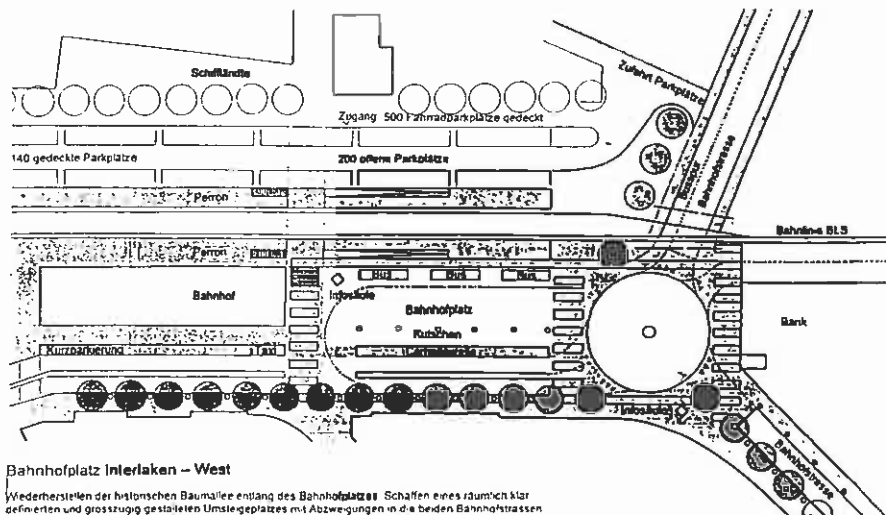
GESTALTUNGSDIEEN AUS DEM WETTBEWERB

PARKIERUNG



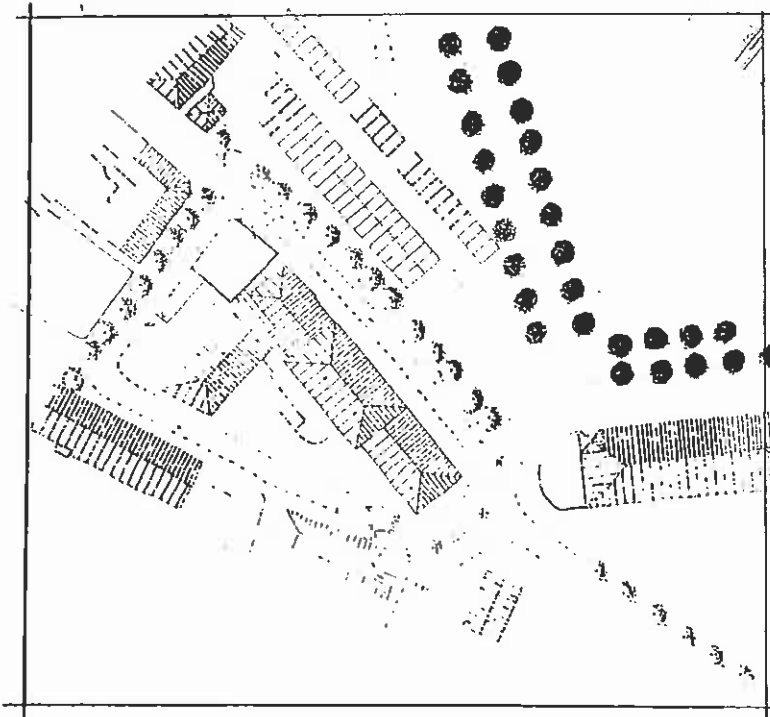
Bahnhof Interlaken West

Umsteigeverbindungen Auto - Kutsche - Fahrrad - Bus - Bahn - Schiff



Bahnhofplatz Interlaken - West

Wiederherstellen der historischen Baumallee entlang des Bahnhofplatzes. Schaffen eines räumlich klar definierten und grosszügig gestalteten Umsteigeplatzes mit Abzweigungen in die beiden Bahnhofstrassen



ANHANG 2

Begriffsdefinitionen

Begriffsdefinitionen

- Behördenverbindlich* Die Behörden sind verpflichtet, die im Richtplan festgelegten Zielsetzungen zu beachten. Die Umsetzung jedes Projektes benötigt die jeweiligen ordentlichen Bewilligungsverfahren samt Auflagen.
(Verkehrsrichtplan VRP Seite 5)
- Prinzip der Koexistenz* Alle Verkehrsteilnehmer müssen die knappen Verkehrsräume entsprechend der örtlichen Bedeutung sowie nach ihren Bedürfnissen und Voraussetzungen benützen können. Dies setzt einen Dominanzausgleich zwischen dem Autoverkehr, den strassenangrenzenden Nutzungen und den übrigen Verkehrsteilnehmern voraus. Dies kann durch entsprechende Strassenraumgestaltung erreicht werden.
Ausserhalb des Kerngebietes bedeutet dies niedrige Fahrgeschwindigkeiten, integrierte Gestaltung mit Mischverkehr motorisierter Verkehr/Velo/Kutschen, sichere Parallelführung und punktuelle Übergänge für die Fussgänger.
Im Kerngebiet mit Flaniermeile und Bödeliweg bedeutet dies niedrige Fahrgeschwindigkeiten und verdichtete integrierte Gestaltung. Alle Verkehrsteilnehmer benutzen die Verkehrsfläche gemeinsam.
(VRP Seiten 2, 7, 9, 11, 17, Plan 6)
- Mischverkehr* Die Fahrbahnflächen werden von verschiedenen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt. Ausserhalb des Kerngebietes betrifft dies den motorisierten Verkehr, Velos und Kutschen. Fussgänger benutzen Trottoirs und gesicherte punktuelle Übergänge. Im Kerngebiet umfasst der Mischverkehr alle Verkehrsteilnehmer.
(VRP Seite 7)
- Fussgängerpriorität* Die Fussgänger können sich in den Strassenräumen frei bewegen. Rechtlich kann dies z.B. durch Wohnstrassensignalisation (Signalisationsverordnung SSV Art. 43) oder mit einer Flanierzone (Beispiel Burgdorf) erreicht werden. (VRP Seite 11, Plan 3)
-

- Langsamfahrverkehr* Der motorisierte Verkehr bewegt sich mit niedriger Fahrgeschwindigkeit. Der Langsamfahrverkehr gewährleistet die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Das Prinzip des Langsamfahrverkehrs gilt im gesamten inneren Strassennetz des Bördeli. Rechtlich kann dies durch eine Streckensignalisation oder eine Zonensignalisation erreicht werden. Die jeweilige Lösung muss aufgrund der örtlichen Voraussetzungen festgelegt werden. (VRP Seiten 7, 9, Plan 2)
- Zufahrten* Im Kernbereich bleibt die Zufahrt zu Geschäften, Hotels und für die Anwohner gewährleistet. Der Durchgangsverkehr wird durch die integrierte Gestaltung der Strassenräume sowie durch die Durchgangssperre auf dem Höheweg ferngehalten. (VRP Seiten 7, 9, 11, 15, 17, Plan 2)
- Durchgangssperre* Am Höheweg wird die Durchfahrt für den motorisierten Privatverkehr an geeigneter Stelle zeitlich und saisonal gesperrt. Immer offen bleibt die Durchfahrt für die Anlieferung, den öffentlichen Verkehr, Kutschen und Velos sowie die Zufahrt zur Anlieferung. (VRP Seite 9, Plan 2)
- Integrierte Gestaltung* Bei der Strassenraumgestaltung wird die städtebauliche Situation und die angrenzende Nutzung mit einbezogen. Die Trennwirkung der Fahrbahnränder wird reduziert. (VRP Seiten 2, 9)
-