

Verkehrsregime Spielmatte–Marktgasse

Kurzbericht Verkehrsgutachten

Gemeinden Unterseen und Interlaken

13. Mai 2019



metron

Bearbeitung

Antje Neumann

MSc Geographie

Luca Krieg

BSc FHO in Raumplanung

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Unterseen

Obere Gasse 2

3800 Untersee n

Einwohnergemeinde Interlaken

General-Guisan-Strasse 43

3800 Interlaken

Titelbild: Luftbild Spielmatte–Marktgasse, Swisstopo (geo.admin.ch; abgerufen am 08.04.2019)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Fragestellung	4
1.1	Bedeutung Spielmatte–Marktgasse	4
1.2	Verkehrsrichtplan Bödeli "Crossbow"	5
1.3	Neue Ausgangslage und Fragestellung	7
2	Verkehrsaufkommen Ist-Zustand	8
3	Variantenstudium	9
3.1	Variante 1 - Zweirichtungsverkehr / Ist-Zustand	9
3.2	Variante 2 - Einbahnregime in Richtung Unterseen	11
3.3	Variante 3 - Einbahnregime in Richtung Interlaken	13
4	Generelle Abwägungen der Regime	15
5	Fazit	16

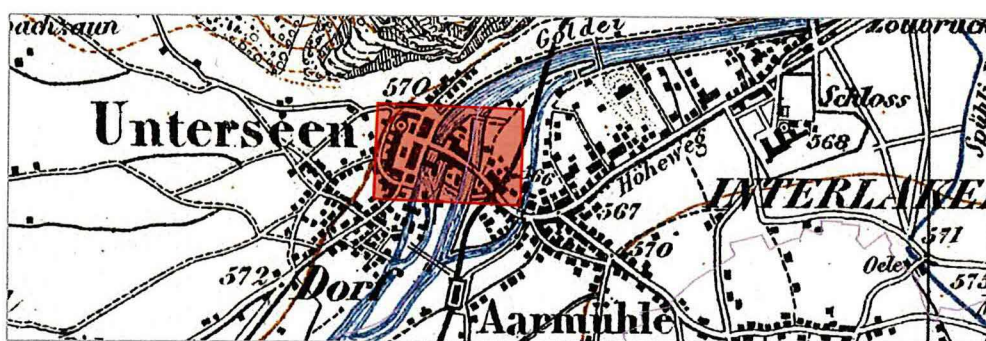
1 Ausgangslage und Fragestellung

1.1 Bedeutung Spielmatte–Marktasse



Luftbild Spielmatte–Marktasse (geo.admin.ch)

Die Achse Spielmatte–Marktasse ist der historische Verbindungsweg zwischen Interlaken und Unterseen. Die gewachsene Situation spiegelt sich im bebauten Umfeld wieder, in welchem sich die Strassen befinden. Der Strassenraum wird durch den älteren Gebäudebestand eng gefasst.



Spielmatte–Marktasse um 1892
(Zeitreise; geo-admin.ch)

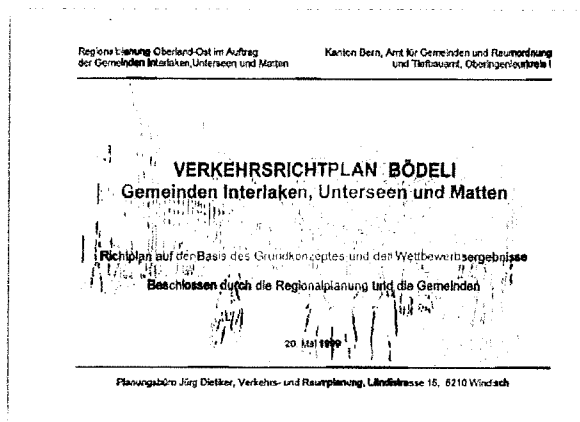
Die verkehrliche Bedeutung des Strassenzugs Spielmatte–Marktasse hat über die Zeit abgenommen. Wichtigster Verkehrsträger über die Aare und zwischen die beiden Ortschaften ist seit langem die Bahnhofstrasse in Unterseen. Diese ist besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden und grosszügiger dimensioniert.

Heutzutage dienen die Marktgasse und Spielmatte hauptsächlich als Erschliessungsstrassen für die direkt umliegenden Gebiete und als attraktive Veloachse, weil sie es ermöglichen, stärker belastete Strecken zu vermeiden.

Die beiden Strassen verlaufen parallel über die beiden Arme der Aare, die Interlaken von Unterseen trennen.

1.2 Verkehrsrichtplan Bödeli "Crossbow"

Für die drei Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten besteht der gültige Verkehrsrichtplan Bödeli vom 20. Mai 1999.



Verkehrsrichtplan Bödeli, Deckblatt

Das Grundkonzept für die Verkehrsführung macht u.a. folgende Kernaussagen:

Grundkonzept für die Verkehrsführung

"Im Kerngebiet wird eine verkehrsarme Langsamfahrzone geschaffen mit hoher Aufenthalt- und Flanierqualität für Bewohner und Besucher."

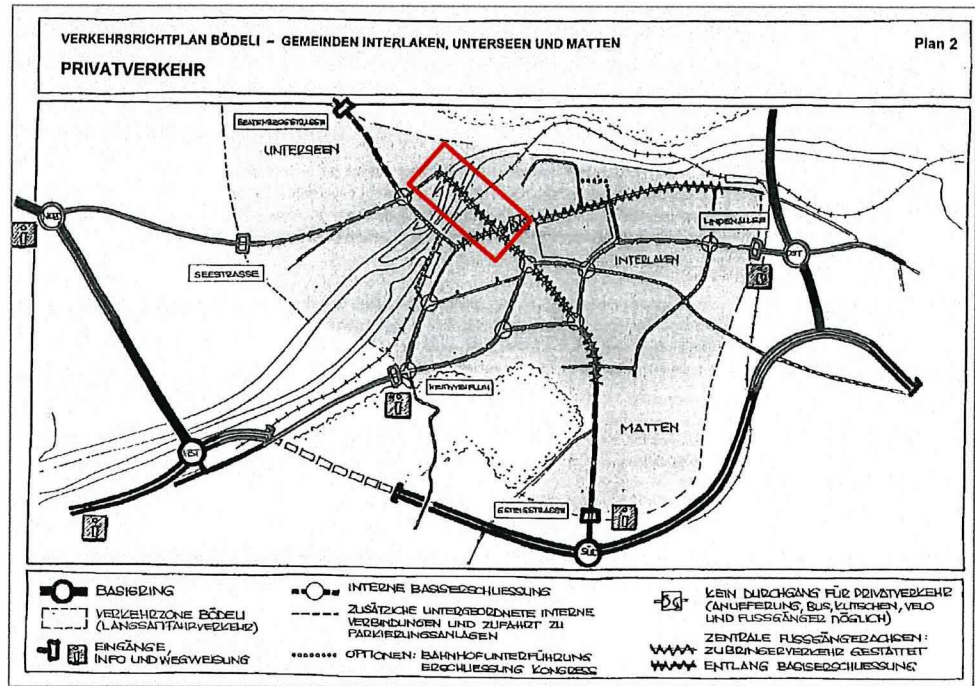
Grundstruktur Verkehr

"Den einzelnen Erschliessungszonen sind auch die Parkplätze mit direkter Wegweisung vom Umfahring her zugeordnet. Um den zentralen Bereich zu entlasten, ist die Zufahrt möglich, aber kein Durchgangsverkehr."

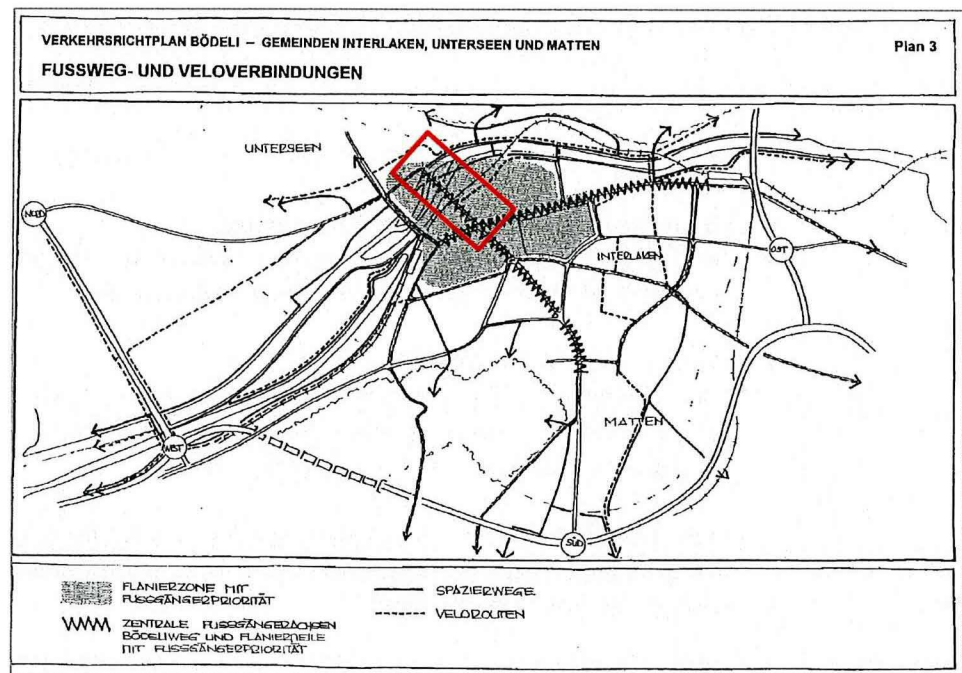
Fuss- und Veloverkehr: "Der Siedlungskern [...] wird als Flanierzone ausgestaltet, in der Fussgänger sich frei bewegen können. Die für Anwohner, Geschäfte und Hotels nötigen Zufahrten sind gestattet."

Privatverkehr

"Der Verkehr im inneren Strassennetz des Bödeli beruht auf der Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden."



roter Kasten = Spielmatte-Marktgasse
 → zentrale Fussgängerachsen: Zubringerverkehr gestattet



roter Kasten = Spielmatte-Marktgasse
 → zentrale Fussgängerachse und Flaniermeile mit Fussgängerpriorität

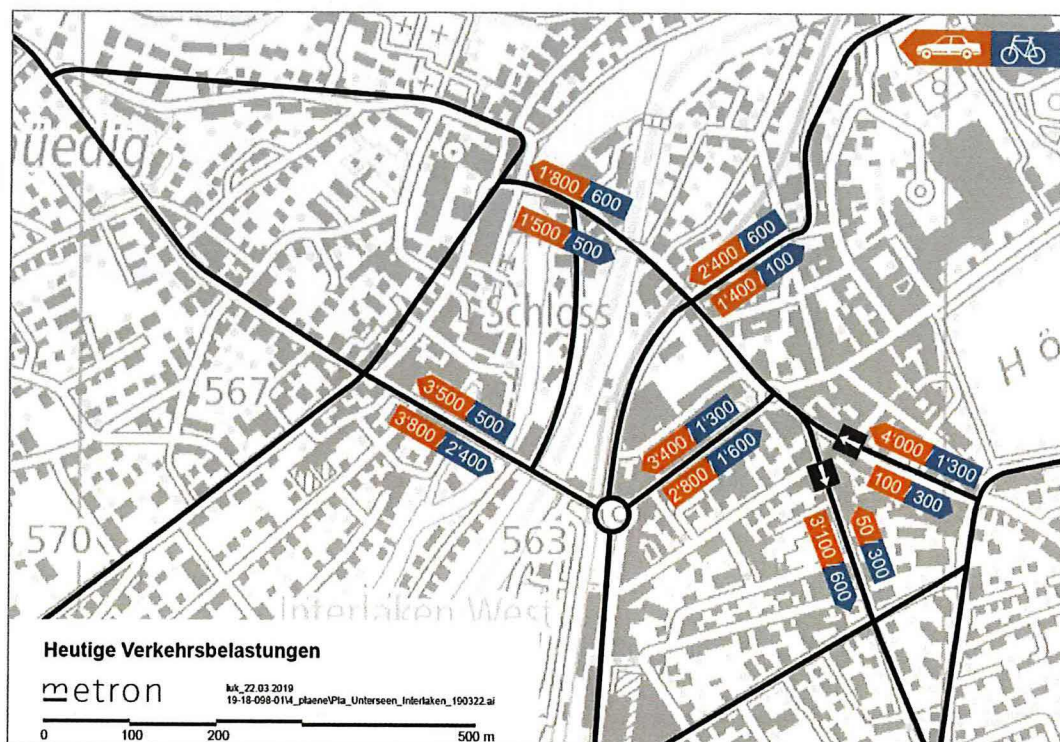
→ Der Verkehrsrichtplan Bodeli sieht für die Verbindung Spielmatte-Marktgasse

- einen Koexistenzansatz,
- mit reduzierter Geschwindigkeit und
- einem Zugang nur für Berechtigte vor (Durchgangsverkehr vermeiden).

2 Verkehrsaufkommen Ist-Zustand

Gemäss Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2017 und 2018 beträgt der DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr, Montag bis Sonntag) auf der Achse Spielmatte-Marktgasse ca. 3'500 Motorfahrzeuge und ca. 1'000 Velos. Die Bahnhofstrasse in Unterseen weist eine höhere Belastung von ca. 7'000 Mfz resp. 3'000 Velos¹ auf. Ähnlich hohe Werte zeigt die Bahnhofstrasse in Interlaken.

Mit rund 4'000 Fahrzeugen pro Tag weist auch die Neugasse einen erhöhten Wert auf. Zusammen mit der Aareckstrasse dient diese Verbindung als Umfahrungsroute für den gesperrten Schlauch bei der Höhenmatte.



Verkehrsaufkommen 2017/2018

Diese Belastungen auf den einzelnen Strassen sind per se nicht besonders hoch. Zur Beurteilung des Verkehrsgeschehens müssen aber folgende lokale Gegebenheiten berücksichtigt werden:

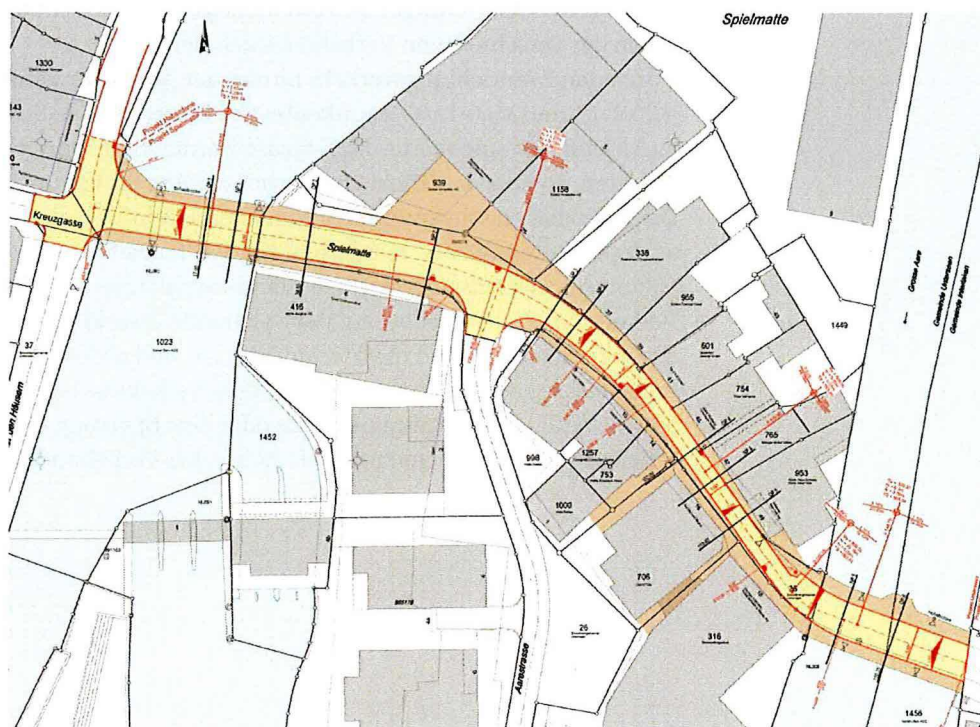
- Die beiden Bahnübergänge Marktgasse und Bahnhof Interlaken West unterbrechen den Verkehrsfluss tagsüber mindestens 5 bis 6 Mal pro Stunde für den Fernverkehr zwischen Interlaken Ost und Spiez-Thun-Bern; weitere Güterverkehr- oder Sonderzüge können hinzukommen.
- Für das Quartier am Spielhölzli stellt die Zu- und Wegfahrt über die Bahnhofstrasse die einzige Erschliessung dar.
- Der Verkehr aus der Herreney / Tschingeley, vom Park+Ride resp. Bike+Ride am Bahnhof sowie weitere Anstösser (u.a. IBI) an der Fabrikstrasse, nutzen ebenfalls verstärkt die Zu-/Wegfahrt beim Bahnhof Interlaken West.

¹ Die Velo-Daten dienen lediglich als Indikator. Eine ungleiche Belastung von 2'400 ggü. 500 Velos auf der Bahnhofstrasse in Unterseen ist eher unwahrscheinlich. Es gilt jedoch die Grundaussage, dass es eine wichtige Veloverbindung ist.

3 Variantenstudium

3.1 Variante 1 - Zweirichtungsverkehr / Ist-Zustand

2018 haben die Sanierungsarbeiten auf der Spielmatte angefangen, welche auch eine Querschnittsanpassung beinhalten.



Sanierungsprojekt Spielmatte
(Technischer Bericht, Porta AG, 17.10.2016)



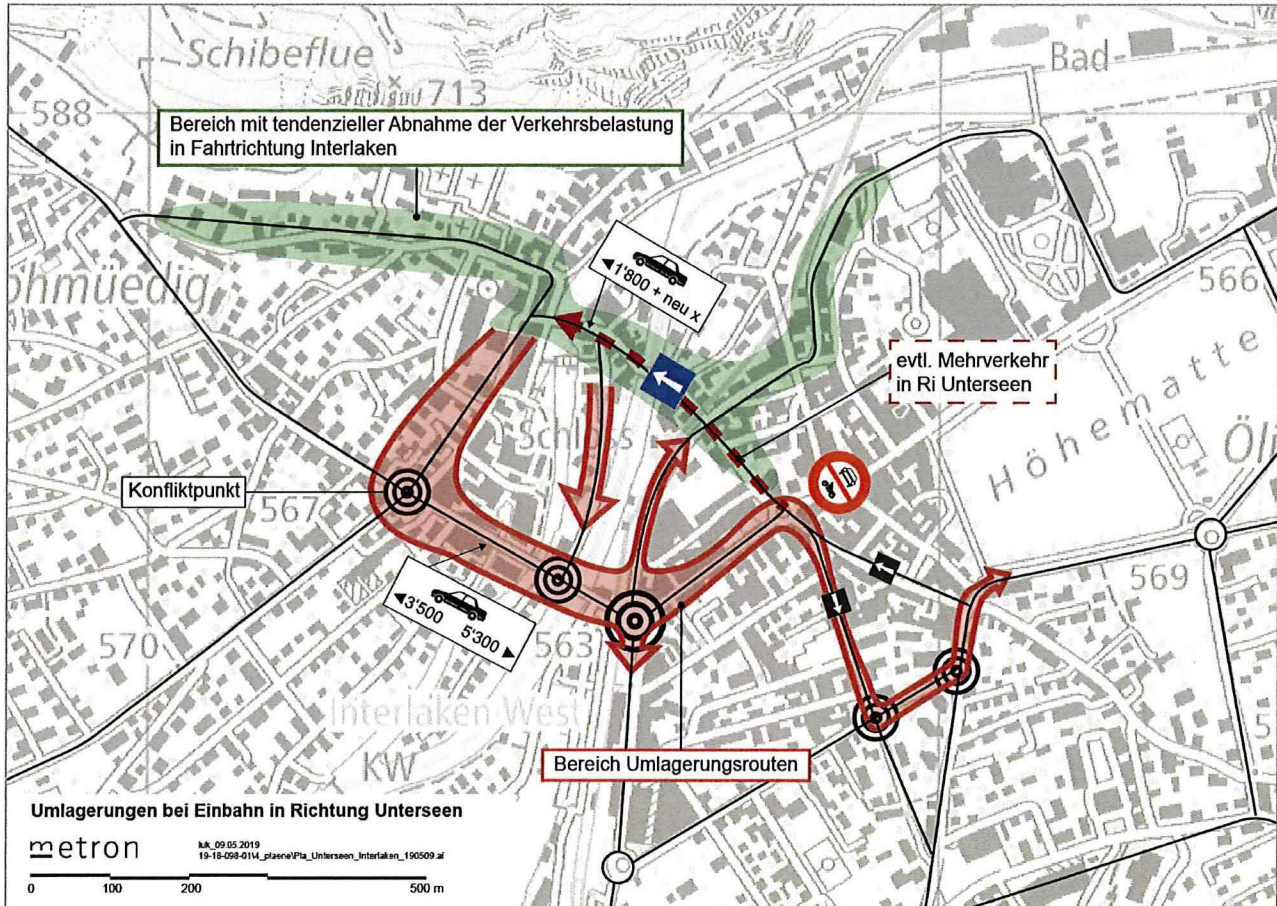
Situation Spielmatte mit angepasstem
Querschnitt (02.05.2019)

Folgende Aspekte sprechen für die Beibehaltung des Zweirichtungsregimes gemäss Ist-Zustand resp. vor Beginn der Bauarbeiten:

- Der Querschnitt von 4.4 m bis 5.6 m Fahrbahnbreite und die Gestaltung des aktuellen Sanierungsprojektes Spielmatte–Marktgasse entsprechen den Anforderungen einer verkehrsberuhigten Strasse im Gegenverkehr. Bei der Engstelle mit 3.0 m Fahrbahnbreite kann der entgegenkommende Verkehr an Ausweichstellen warten.
- Der Gegenverkehr zwingt zu einem niedrigen Tempo und das aufeinander Acht geben der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.
- Durch den Zweirichtungsverkehr nimmt der MIV zwar gefühlt mehr Raum ein, jedoch ist dies stets im Gesamtkontext zu bewerten: Die Strassenabschnitte vor und hinter der Spielmatte–Marktgasse werden weiterhin in beide Richtungen befahren, so dass der Effekt einer erhöhten Attraktivität nicht ins Gewicht fällt.
- Die zusätzlich geschwindigkeitsreduzierende Wirkung der verengen Stelle wirkt auch psychologisch als "Hindernis" für den Transitverkehr, da es gegenüber den Hauptachsen mühsamer erscheint hindurchzufahren.
- Verkehr mit Ziel-/Quellort auf der Spielmatte–Marktgasse kann auf dem persönlich schnellsten und direktesten Weg zu- und abfliessen.
- Beibehaltung der Netzredundanz. Ist eine Verkehrsachse blockiert (z.B. durch einen Unfall auf der Bahnhofstrasse oder eine Sperrung des Bahnübergangs Interlaken West), kann eine parallele Achse den Verkehr adäquat aufnehmen.

3.2 Variante 2 - Einbahnregime in Richtung Unterseen

Bei einem Einbahnregime nach Norden, d.h. in Richtung Unterseen, ab dem Knoten Aareckstrasse/Marktgassee/Neugasse, wird der von der Altstadt in Unterseen kommende Verkehr auf die Bahnhofstrasse umgeleitet. Von dort aus verteilt sich der Verkehr je nach Zielgebiet.



Verkehrsumlagerung bei Einbahn in Richtung Unterseen

Aus Sicht des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sind folgende Aspekte zu beachten:

Fahrtrichtung Interlagen

- Der Verkehr mit Zielgebieten in Richtung Höhenmatte, rechtes Brienerseeufer, Böningen etc. wird infolge der Einbahnregime und Fahrverbote auf Seite Interlagen zum einen auf die Achse Klosterstrasse gelenkt. Aufgrund des geringeren Widerstandes auf der Achse Aareckstrasse–Strandbadstrasse, ist zum anderen auch diese Verbindung weiterhin attraktiv.
- Der Verkehr aus der Altstadt Unterseen kommend und in Richtung Bahnhof Interlagen West fahrend ist an den Knoten Hauptstrasse und Aarestrasse nicht vortrittsberechtigt und muss stets den Verkehr aus beiden Fahrtrichtungen zum Linksabbiegen abwarten. Insbesondere der Abfluss aus der Aarestrasse wird durch den Rückstau auf der Bahnhofstrasse stark behindert und der linkseinbiegende Verkehr muss mitunter länger warten. Bei der Hauptstrasse ist des Weiteren der Verkehr auf der Scheidgasse vortrittsberechtigt.

- Auf Seite Interlaken sind ebenfalls die Linksabbiegebeziehungen Rosenstrasse und General-Guisan-Strasse erschwert; jedoch durch den Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen weniger gravierend.

Fahrtrichtung Unterseen

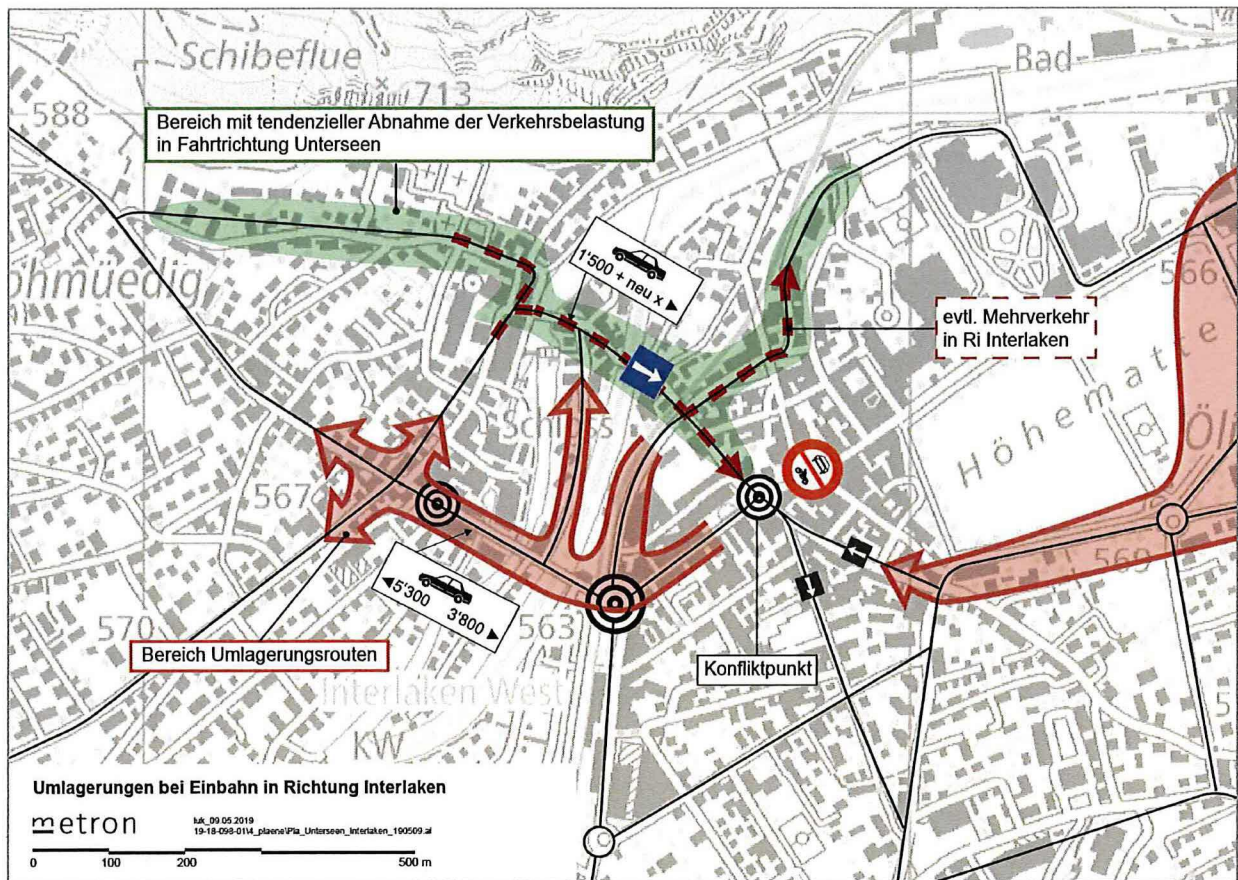
- Die Verbindung Spielmatte-Marktgasse verliert zwar den Verkehr in Richtung Interlaken, welcher auf die Bahnhofstrasse verlagert wird, jedoch erhöht der geringere Widerstand gleichzeitig die Attraktivität der Verbindung für den nach Unterseen fliessenden Verkehr. Insbesondere die direkte Verbindung Centralstrasse-Marktgasse profitiert vom besseren Verkehrsfluss.

Netzredundanz

- Im Fall einer Sperrung oder sehr starkem Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse in Unterseen (z.B. Unfall oder Sperrung nahe des Bahnübergangs Interlaken West) besteht keine adäquate Netzredundanz. Der Verkehr in Richtung Interlaken kann nicht auf eine parallele Route verlagert werden. Hierfür müsste erst der temporäre Gegenverkehr auf der Spielmatte-Marktgasse von Seite der Polizei freigegeben werden. Die nächstmögliche Umfahrung besteht erst mit der Unterseenstrasse.

3.3 Variante 3 - Einbahnregime in Richtung Interlaken

Bei einem Einbahnregime nach Süden, d.h. in Richtung Interlaken, ab der Aareckstrasse, wird der von Interlaken kommende Verkehr auf die Bahnhofstrasse umgeleitet.



Verkehrsumlagerung bei Einbahn in Richtung Interlaken

Aus Sicht des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sind folgende Aspekte zu beachten:

Fahrtrichtung Unterseen

- Der Verkehr kann von der Bahnhofstrasse in Unterseen in alle Richtungen abfließen, da er sich auf der vortrittsberechtigten Strasse befindet. Generell erhöht sich jedoch das Verkehrsaufkommen auf der Haupt- und Aareckstrasse sowie Aareckstrasse.
- Durch die Fahrbahnhaltestelle "Stedlizentrum" kann es zu vermehrten Stausituationen hinter dem stehenden Bus kommen (Konfliktpunkt).
- Aus der Richtung Matten, rechtes Brienzerseeufer, Bönigen etc. kommend, dient die Verbindung Alpenstrasse–Centralstrasse–Bahnhofstrasse Interlaken als attraktive Alternative zur Strandbadstrasse. Gleichzeitig wird der direkte Durchfluss nach Unterseen unterbrochen und der Verkehr auf das übergeordnete Netz gelenkt (Bahnhofstrassen in beiden Gemeinden). Der Knoten beim Schlauch (Post) stellt infolge der nicht vortrittsberechtigten Strassenführung jedoch einen gewissen Konfliktpunkt dar.

Fahrtrichtung Interlaken

- Die Verbindung Spielmatte–Marktgasse verliert zwar den Verkehr in Richtung Unterseen, welcher auf die Bahnhofstrasse Unterseen verlagert wird, jedoch erhöht der geringere Widerstand gleichzeitig die Attraktivität der Verbindung für den nach Interlaken fliessenden Verkehr.

Hier wären – je nach Zielgebiet – sowohl die Strandbadstrasse als auch die Rosenstrasse attraktive Fortführungen. D.h. der Verkehr fliesst mitunter nicht auf das übergeordnete Netz, sondern belastet wieder das Nordquartier.

Netzredundanz

- Im Fall einer Sperrung oder sehr starkem Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse in Unterseen (z.B. Unfall oder Sperrung nahe des Bahnübergangs Interlaken West) besteht keine adäquate Netzredundanz. Der Verkehr in Richtung Unterseen kann nicht auf eine parallele Route verlagert werden. Hierfür müsste erst der temporäre Gegenverkehr auf der Spielmatte–Marktgasse von Seite der Polizei freigegeben werden. Die nächstmögliche Umfahrung besteht erst mit der Unterseenstrasse.

4 Generelle Abwägungen der Regime

Mit Blick auf die Ziele des Verkehrsrichtplans Bödli können folgende grundlegende Effekte benannt werden, welche ein Gegenverkehr oder Einbahnverkehr – unabhängig von der Fahrtrichtung – bewirkt:

Regime Ziele	Gegenverkehr	Einbahnregime (in beide Richtungen)
Zugang Liegenschaften	Machbar	Für Liegenschaften zwischen der Marktgasse und der Aarestrasse entsteht Umwegverkehr
Hohe Aufenthaltsqualität	Machbar mit aktuellem Sanierungsprojekt; aber MIV nimmt gefühlt mehr Raum ein / ist präsenter	Machbar mit aktuellem Sanierungsprojekt
Durchlässigkeit Velo	Machbar	Machbar; aber müsste markiert und/oder besser signalisiert werden
Hohe Verkehrssicherheit	Gegenverkehr zwingt zu niedrigem Tempo und aufeinander Acht geben.	Einbahn fördert eher eine erhöhte Geschwindigkeit; insbesondere weil auf längerer Strecke keine Strasse von rechts zum Abbremsen zwingt
	Der schmale Querschnitt zwingt zum Abbremsen und den Gegenverkehr abwarten; es besteht die Möglichkeit, dass beim Kreuzen von zwei grösseren Fahrzeugen eines aufs Trottoir ausweicht	Velogegegenverkehr kann mitunter "vergessen" gehen bei Abbiegevorgängen des MIV oder beim Queren von Zufussgehenden, da nur die in eine Richtung fahrenden Autos registriert werden
Koexistenz	Machbar	

Betreffend dem Verkehrsfluss können des Weiteren folgende Effekte benannt werden:

Regime Ziele	Gegenverkehr	Einbahnregime (in beide Richtungen)
Verkehrsflüsse	Lokale Netzredundanz gewährleistet	Keine lokale Netzredundanz
	Status quo	Tendenzielle Verkehrsabnahme auf Achse Spielmatte–Marktgasse / Nordquartier; es besteht jedoch die Gefahr, dass sich durch die erleichterte Durchfahrt der Verkehr in der erlaubten Fahrtrichtung erhöht.
	Spielmatte–Marktgasse ist in beide Richtungen Umfahrung vom Kreisel Bhf West - Bahnhofstrasse Interlaken.	
	Status quo	Erhöhter Druck auf die Aarestrasse und Hauptstrasse in Unterseen sowie Aareckstrasse in Interlaken.
		Eine Mehrbelastung der Bahnhofstrassen in beiden Gemeinden kann sich auf die Qualität des Busverkehrs auswirken (z.B. Staubildung hinter wartendem Bus oder generell Anschlussbrüche durch längere Fahrzeiten infolge Stau).

5 Fazit

Es können folgende Feststellungen und Schlüsse gezogen werden:

Verkehrsrichtplan Bödéli, 1999

Der Verkehrsrichtplan Bödéli macht keine Aussagen zu einem benötigten geänderten Verkehrsregime der Verbindung Spielmatte–Marktgassee, sondern gibt nur den anzustrebenden, verkehrsberuhigten Charakter mit einem Durchfahrtsverbot für Transitverkehr als Ziel wieder. Mit welchen Massnahmen dies erfolgt, ist nicht Bestandteil des Richtplans.

Achse Spielmatte–Marktgassee

- Eine Beibehaltung des heute bestehenden Gegenverkehrs ist anzustreben. Die Netzredundanz, der Querschnitt der sanierten Strasse und die Einschätzung der Verkehrssicherheit sprechen für den Status quo.
- Es wird die Einschätzung geteilt, dass ein Einbahnregime eine gewisse verkehrsberuhigende Wirkung im Nordquartier erzielen kann.
Insgesamt besteht jedoch die Gefahr, dass sich bei einem Einbahnregime - egal in welche Richtung - der Verkehr in der freigegebenen Fahrtrichtung aufgrund eines geringen Widerstandes leicht erhöht.
- Des Weiteren kann der Velogegegenverkehr mitunter "vergessen" gehen bei Abbiegevorgängen des MIV oder beim Queren von Zufussgehenden.
Dies ist insbesondere für Ortsunkundige (z.B. Touristen) eher schwierig zu vermitteln.
- Der infolge eines Einbahnregimes in Richtung Unterseen umgelagerte Verkehr würde durch zahlreiche nicht vortrittsberechtigte Abbiegebeziehungen als besonders kritisch eingestuft werden.

Sofern sich die beiden Gemeinden auf die Notwendigkeit eines Einbahnregimes einigen können, wäre die Fahrtrichtung nach Interlaken zu bevorzugen, da so die direkte Verbindungsachse unterbrochen wird und weniger kritische Konfliktpunkte für den umgelagerten Verkehr resultieren.

metron

**Neuengasse 43
Postfach**

**3001 Bern
Schweiz**

**bern@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81**

