



Verkehrsrichtplan Bödli
Geschwindigkeitsregime Interlaken

Mitwirkungsbericht
24. August 2009

Gemeinde Interlaken

Begleitgruppe

Johanna Stähli

Lorenz Müller

Daniel Beutler

Jürg Boss

Bruno Burkhard

Hans-Rudolf Burkhard

Jürg Etter

Kurt Zumbrunn

Franz Mäder

Ruedi Simmler

Hans Steiner

Thomas Trafelet

Gemeinderätin Interlaken (Vorsitz)

Gemeinderat Matten

Gemeinderat Interlaken, Abt. Sicherheit

Hotelierverein

Tiefbauamt Kanton Bern, Strasseninspektorat,

Oberingenieurkreis I

Vertreter KMU Interlaken

Bauverwalter Interlaken

Gemeinderat Unterseen

Postauto

Gemeinderat Interlaken, RVK

Polizeiinspektor Interlaken

Genossenschaft Zentrum Interlaken

Bearbeitung

Ueli Weber

Urs Fischer

Stefan Manser

Leandra Nägeli

Metron Bern AG

Postfach 7265

Neuengasse 43

3001 Bern

dipl. Bauing. FH/FSU/SVI

Dipl.-Ing. Stadtplanung FSU

dipl. Ing. FH in Raumplanung

kaufm. Praktikantin

T 031 380 76 80

F 031 380 76 81

bern@metron.ch

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Einleitung</i>	<i>4</i>
<i>2 Statistik</i>	<i>5</i>
<i>3 Auswertung Fragebögen</i>	<i>5</i>
<i>3.1 Auswertung der offiziellen Fragebögen der Gemeinde</i>	<i>5</i>
<i>3.2 Auswertung der zusätzlichen Fragebögen verkehrsfree Bahnhofstrasse</i>	<i>6</i>
<i>4 Auswertung Mitwirkungseingaben und Stellungnahme des Gemeinderates</i>	<i>7</i>
<i>5 Zusammenfassung und Folgerung</i>	<i>28</i>
<i>Anhang</i>	<i>30</i>
<i>Beilage: Faktenblatt</i>	<i>33</i>

1 Einleitung

Zusammen mit den Gemeinden Unterseen und Matten wurde für das Gemeindegebiet von Interlaken ein Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime ausgearbeitet, welcher auf den einzelnen Strassenabschnitten die signalisierte Geschwindigkeit festlegt.

Dieses Instrument wurde so ausgearbeitet, dass eine breite Mitwirkung in der Bevölkerung durchgeführt werden konnte. Die Mitwirkung erfolgte vom 22. Januar bis am 23. Februar 2009.

Anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung vom 10. Februar 2009 durch Gemeinderat und Planer konnten Fragen und Anliegen direkt deponiert werden. Mit einem offiziellen Fragebogen konnte die Bevölkerung zum Vorgehen mitwirken.

Im nachfolgenden Bericht werden die Eingaben aufgeführt und die Stellungnahme des Gemeinderates dazu dargelegt. Eingegangen sind:

- 20 offizielle Fragebögen ergänzt mit Erläuterungen sowie zusätzlichen Eingaben;
- 12 schriftliche Eingaben zum vorgeschlagenen Teilrichtplan;
- 19 zusätzliche Fragebogen für eine Alternative zum vorliegenden Teilrichtplan mit einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse. Initiant dieser Idee: Herr Kurt Bühler.

2 Statistik

- Offizielle Fragebögen der Gemeinde: 20 Fragebögen – gekennzeichnet mit **A**
- Zusätzliche Fragebögen verkehrsfreie Bahnhofstrasse: 19 Fragebögen – gekennzeichnet mit **B**
- Total der ausgewerteten Briefe zur Mitwirkung: 12 Briefe – gekennzeichnet mit **C**

3 Auswertung Fragebögen

3.1 Auswertung der offiziellen Fragebögen der Gemeinde

		Ja	Nein	Keine Antwort
„Finden Sie es richtig, im Zentrum ...	<i>... grundsätzlich die Umsetzung zu etappieren?“</i>	13	6	1
	<i>... in der nächsten Umsetzungsphase eine Tempo-30-Zonenregelung umzusetzen?“</i>	14	5	1
	<i>... die fehlenden Abschnitte Bahnhofstrasse, den Höheweg und die Centralstrasse sorgfältig und hochwertig gemäss dem Projekt Crossbow umzubauen?“</i>	15.5	1.5	3
	<i>... möglicherweise weitere Massnahmen wie Begegnungszone oder Sperre Höheweg erst dann zu realisieren, wenn die gewünschte Verkehrssituation – wozu u.a. die Reduktion des Durchgangsverkehrs gehört – noch nicht erreicht ist?“</i>	11	8	1
„Finden Sie ...	<i>... die schrittweise Umsetzung und das Tempo-30-Regime richtig?“</i>	15	3	2
	<i>... die vorgeschlagenen Zonen richtig?“</i>	10.5	4.5	5

3.2 Auswertung der zusätzlichen Fragebögen verkehrsfreie Bahnhofstrasse

		Ja	Nein	Keine Antwort
„Finden Sie es richtig, im Zentrum...“	<i>... grundsätzlich die Umsetzung zu etappieren?“</i>	11	-	13
	<i>... in der nächsten Umsetzungsphase gleichzeitig eine Tempo-30-Zonenregelung und die verkehrsfreie Bahnhofstrasse umzusetzen?“</i>	18	1	-
	<i>... die fehlenden Abschnitte Bahnhofstrasse, den Höheweg und die Centralstrasse attraktiv und wirtschaftlich gemäss dem Projekt Crossbow „optimiert“ umzubauen?“</i>	16	2	1
	<i>... alle Fussgängerstreifen zu entfernen?“</i>	2	12	5

4 Auswertung Mitwirkungseingaben und Stellungnahme des Gemeinderates

Nr.	Projekt / Thema	Mitwirkungsvorschlag	Stellungnahme des Gemeinderates
A1	Durchfahrtssperre	Eine Durchfahrtssperre (Poller Splendid oder/und verkehrsfreie Bahnhofstrasse) ist umgehend zu realisieren, um den Durchgangsverkehr auf der Flaniermeile wirkungsvoll zu reduzieren.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.
	Fussgängerstreifen	Auf Strassenquerungen mit „Schülerverkehr“ (Wege zu Schulhäusern, Bödelibad, Bahnhof etc.) sind konsequent Fussgängerstreifen zu markieren.	Nach Bundesrecht sind in Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen zulässig, ausser bei Schulen und Heimen. Auf die Eingabe kann nur teilweise eingetreten werden.
A2	Sperre Höheweg	Es gibt einen behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan, der beim Splendid eine Sperrung vorsieht. Diese Umsetzung hat erste Priorität.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.
A3	Massnahmen	Wenn Tempo 30 eingeführt wird, scheint dies genügend, so dass weder eine Begegnungszone (Tempo 20) noch eine Sperre Höheweg sinnvoll wäre. Begegnungszonen im Dorfkern ist ungeeignet. Tempo 30 genügt.	Gemäss der vorgesehenen Etappierung werden weitergehende Massnahmen nur ergriffen, falls sich ein Tempo-30-Regime als ungenügend erweisen sollte. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

A4	Parkierung	Attraktiveres Parkieren auf dem Rosenparkplatz; Erweiterung Autoeinstellhalle IGZ mit Aufgang zum Höheweg vorantreiben.	Zur Zeit werden keine weiteren Parkplätze auf dem Rosenparkplatz durch die Gemeinde erstellt, da dieser Standort seit der Eröffnung des Parkhauses Zentrum Interlaken an Bedeutung eingebüsst hat, was verkehrstechnisch nicht zu bedauern ist. Eine Erweiterung des Parkhauses Zentrum Interlaken ist erst an die Hand zu nehmen, wenn eine kostendeckende Erweiterung aufgrund der Auslastung des heutigen Parkings als wahrscheinlich beurteilt werden kann.
	Allmendstrasse Süd	B7 als Zubringer von Matten zum Bahnhofplatz Ost muss unbedingt 50km/h bleiben.	Tempo 30 für Fahrten innerorts ist zumutbar, wenn dadurch wesentliche Verbesserungen für Anwohnende oder den Langsamverkehr erzielt werden können. Im Weiteren ist diese Massnahme Bestandteil des überkommunalen Richtplanes Bödéli und daher umzusetzen. Eingabe ablehnen.
A5	Einbezug von Zufahrtsstrassen	Nicht nur das Zentrum, sondern auch die Zufahrtsstrassen in die Planung einbeziehen	Der Gemeinderat macht geltend, dass der Leidensdruck im Zentrum am grössten ist. Die vorgeschlagenen Massnahmen im Zentrum können sich auch auf die Zufahrtsstrassen positiv auswirken. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
A6	Etappierung / Sperre und Begegnungszone	Begegnungszone und Sperre Höheweg sofort realisieren.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist sowohl auf eine Sperre, wie eine Begegnungszone, in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.

A7	Vorgehen / Umsetzung	Das Konzept Crossbow und der längst beschlossene Verkehrsrichtplan sind inkl. Poller endlich umzusetzen.	Die Umsetzung ist vorgesehen, aber in Etappen. Eine sofortige Umsetzung des gesamten Paketes wird aufgrund der negativen Auswirkungen und des Prozessrisikos abgelehnt.
A8	Allgemeines	Bahnhöfe und Einkaufszentren in verkehrsberuhigten Zonen sind unlogisch, da ja gerade sie mangels Alternative natürlicherweise mit Zubringer-/ Abholdiensten sowie Einkäufen aus der Region Verkehr erzeugen.	In Interlaken ziehen Bahnhöfe und Detailhandel zwar viel motorisierten Verkehr an, aber erzeugen vor allem auch viel Fussverkehr. Der Gemeinderat strebt ein für alle Verkehrsteilnehmenden verträgliches Verkehrsregime an.
	Durchfahrtssperre	Eine konsequente Durchfahrtssperre trifft nicht so sehr Interlaken, sondern jene genannten Gemeinden, resp. Verbindungen.	Eine Durchfahrtssperre in der ersten Umsetzungsphase wird unter anderem deshalb nicht in Erwägung gezogen.
A9	Strassenraumgestaltung	Achtung: Höhweg-Bahnhofstrasse unbedingt bisherige Breite beibehalten. Umzüge, Marschmusik, Demos etc. sind sehr wichtig für Interlaken.	Im Rahmen der Projektierungsarbeiten sind die Anliegen für Umzüge angemessen zu berücksichtigen. Eingabe in der Weiterbearbeitung prüfen.
A10	Allmendstrasse Süd	Allmendstrasse Süd sollte bezüglich Umstellung auf Tempo 30 fallen gelassen werden. Gemäss Massnahmenblatt B7 soll ein Wechsel des Temporegimes von 50km/h auf 30km/h unter Zuhilfenahme von einschneidenden gestalterischen Massnahmen umgesetzt werden. Bedenken bei der Vorstellung, dass unter dem Titel Strassenraumgestaltung danach Verhältnisse vorherrschen wie an der General-Guisan-Strasse, Niesenstrasse, Florastrasse und Rosenstrasse. Auf einer Slalomstrecke führt dieses Aufkommen unweigerlich zu einem fast permanenten Stop-and-Go-Betrieb mit den dazugehörigen, unerwünschten Emissionen.	Tempo 30 für Fahrten innerorts ist zumutbar, wenn dadurch wesentliche Verbesserungen für Anwohnende oder den Langsamverkehr erzielt werden können. Im weiteren ist diese Massnahme Bestandteil des überkommunalen Richtplanes Bödeli und daher umzusetzen. Eingabe ablehnen. Gemäss Bundesrecht muss bei neuen Tempo-30-Zonen sichergestellt werden, dass die Geschwindigkeit eingehalten wird. Es sind je nach Strassentyp unterschiedli-

			che Arten von Massnahmen möglich, die so ausgestaltet werden sollten, dass sie nicht als Schikanen empfunden werden.
A11	Buslinie STI	Der STI Bus sollte nicht durchs Zentrum fahren (wegen 1-5 Personen). Thun bis Interlaken West, alles weitere Ortsbusse.	Die Linienführung des öffentlichen Verkehrs ist nicht Gegenstand des Teilrichtplanes Geschwindigkeitsregime Interlaken.
A12	Etappierung, Geschwindigkeits- regime Umsetzung	<p>Eine Durchmischung von 20er und 30er Zonen erscheint wenig sinnvoll. Durch die verschiedenen Verhaltensanforderungen werden alle Verkehrsteilnehmer überfordert, speziell auch die ausländischen Gäste.</p> <p>Eine möglichst zügige Umsetzung einer Tempo-30-Zonenregelung von der Migros bis zum Ostbahnhof sollte möglich sein. Ein Crossbow Ausbaustandard könnte etappenweise erfolgen.</p> <p>Ein verkehrsfreier Höheweg wäre m.E. aus touristischer Sicht eine gelungene Aufwertung.</p> <p>Der Ökologie ist bei der Strassengestaltung Rechnung zu tragen, d.h. keine Hindernisse, die oft ein Anhalten und wieder Beschleunigen von Fahrzeugen bedingen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Etappierung sieht zunächst eine einheitliche Tempo-30-Zone vor.</p> <p>Ist so vorgesehen.</p> <p>Diese Haltung wird vom Gemeinderat geteilt, daher ist die Sperre Bestandteil des Verkehrsrichtplanes der längerfristig umgesetzt werden soll.</p> <p>Wird bei der Umsetzung berücksichtigt.</p>
A13	Etappierung Abgrenzung der Tempo-30-Zonen	<p>Möglichst rasch Höheweg-Bahnhofstrasse als Begegnungszonen umsetzen.</p> <p>Nicht Jahre hinauszögern, sondern rasche Umsetzung.</p> <p>Macht keinen Sinn vom Bahnhof her 100m 30, dann 300m 50, dann wieder 30. Schon jetzt kurze, lärmige Strasse, trotz grosser Anwohnerschaft und Schulweg.</p>	Auf Grund des grossen Prozessrisikos wird die Umsetzung etappiert. Weitergehende Massnahmen werden erst ergriffen, falls sich ein einheitliches und durchgehendes Tempo-30-Regime als ungenügend erweist. Die Umsetzung dieser Etappe soll umgehend erfolgen.
A14	Veloverkehr	Bei Planung und Realisierung der baulichen Umgestaltungsmassnahmen ist dem langsamen Verkehr (Velofahrende) die nötige Aufmerksamkeit zu schenken, damit deren Sicherheit gewährleistet ist.	Das Anliegen wird in der nächsten Projektphase berücksichtigt.

A15	Durchfahrtssperren Höheweg	<p>Gewünscht wird die Sperrung der beiden Abschnitte „Splendid“-Postplatz-Bernerhofkreisel für den motorisierten Individualverkehr. Das Zentrum würde so aufgewertet, die beiden bestehenden Fussgängerzonen zusammengehängt und für Anlieferungen etc. könnten sicherlich befriedigende Lösungen gefunden werden.</p> <p>Die Sperrung des Höhewegs auf dem Abschnitt „Splendid“-Hotel Du Nord sollte mindestens saisonal erwogen werden. Während der touristischen Hauptsaison würde das Zentrum so attraktiver, während für die Nebensaison nichts verbaut würde.</p>	<p>Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.</p> <p>Die Hauptargumente gelten auch für eine saisonale Sperre. Eingabe ablehnen.</p>
	Abgrenzung und Umsetzung Tempo-30-Zonen	<p>Die Tempo-30-Zone Allmendsrasse Süd (B7) ist ein Fernziel, hat aber im Vergleich zu den anderen Massnahmeblättern nicht erste Priorität.</p> <p>Bei der Umgestaltung der Centralstrasse in eine Tempo-30-Zone (B4) muss der Schulwegsicherung im Bereich der Savoykreuzung unbedingt Rechnung getragen und deshalb die Beibehaltung eines Fussgängerstreifens in der Nähe von „Foto Häsler“ angestrebt werden. Generell muss der Schulwegsicherung bei einer Regime-Änderung genügend Beachtung geschenkt werden.</p>	<p>Die Haltung wird geteilt. Die Umsetzung ist erst mittelfristig vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Projektierung wird der Schulwegsicherheit grosse Bedeutung zugemessen. Fussgängerstreifen innerhalb der Tempo-30 Zonen sind aber nur in Ausnahmen (vor Schulhäusern) möglich.</p>
A16	Strassenraumgestaltung	<p>Am Höheweg sind die baulichen Massnahmen (Strassenraumgestaltung) so auszuführen, dass weiterhin Grossanlässe möglich sind.</p>	<p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung angemessen berücksichtigt.</p>
A17	Etappen / Massnahmen	<p>Eine Sperrung des Höhewegs wird befürwortet.</p> <p>Zudem sollten die Massnahmen auf der Bahnhofstrasse priorisiert werden, damit diese so bald als möglich zur Begegnungszone umgestaltet werden kann.</p>	<p>Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos wird auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase verzichtet (vgl. Faktenblatt). Die bald mögliche Umsetzung als Tempo-30-Zone ist vorgesehen.</p>
A18	Fussgängerquerung	<p>Wenn die Fussgängerstreifen bei der Post wegfallen, wird es für die Fussgänger gefährlich.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Erfahrungen aus verschiedenen Orten zeigen, dass sich bei guter Gestaltung alle</p>

		<p>Beim Bahnübergang Marktgasse ist das Überqueren der Strasse schwierig, da kein Fussgängerstreifen mehr da ist. Die Autos halten nur bei Fussgängerstreifen, nicht aber bei unmarkierten Strassen.</p>	<p>Verkehrsteilnehmenden schnell an das Fehlen von Fussgängerstreifen gewöhnen (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 14). Der Gemeinderat hält deshalb an einer Tempo-30-Zone fest, womit Fussgängerstreifen aufgrund des Bundesrechts nicht zulässig sind.</p> <p>Auswertungen zeigen, dass auf der Marktgasse die Zufussgehenden mehrheitlich ohne grössere Behinderungen die Strasse frei queren. Behinderungen können zwar nicht ausgeschlossen werden, sind aber nicht die Regel.</p>
A19	Tempo 30 in den Wohnquartieren	Tempo 30 in den Wohnquartieren (z.B. Mittengrabenstrasse, Kanalpromenade etc. i. O.)	Ist Bestandteil des vorliegenden Richtplanes siehe B8 und B11.
A20	Durchfahrtssperre Höheweg	Die Durchfahrtsperre Höheweg (mit Poller beim Splendid, wie im Verkehrsrichtplan vorgesehen, ist umgehend zu realisieren. Dies ist eine kostengünstige und wirksame Massnahme.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.

Umlegung Strandbadstrasse	Ein Umlegen der Strandbadstrasse, direkt auf die Du Nord-Kreuzung ist in die Verkaufsverhandlungen des „Des Alpes-Areal“ zu integrieren.	Entlastungen des Höhwegs vom motorisierten Individualverkehr werden grundsätzlich unterstützt, weshalb Auflagen zur Erschliessung des Des Alpes-Areals in die Bewerbungsunterlagen Entwicklung Des Alpes-Areal eingeflossen sind. Die Auflage einer durchgehenden Verkehrsführung Du Nord-Kreuzung-Strandbadstrasse über das Des Alpes-Areal ist jedoch nicht gemacht worden, weil eine solche Verbindung das Des Alpes-Areal zerschneiden würde. Im Rahmen der Ausarbeitung der Überbauungsordnung Des Alpes kann noch einmal geprüft werden, ob eine solche Erschliessungslösung sowohl verkehrstechnisch als auch wirtschaftlich machbar wäre.
Vorgehen / Etappierung Tempo-30-Zonen	Die Abschnitte B2, Westbahnhof bis Bahnhofkreisel und B3 Bahnhofstrasse Nord bis Postkreisel sind umgehend provisorisch (d.h. nicht Crossbow konform) als Tempo-30-Zone zu realisieren, um die Lücken zwischen Migroskreisel und Bahnhof Ost zu schliessen.	Auf Grund der negativen Erfahrungen mit provisorischen Massnahmen ist eine definitive Umgestaltung vorgesehen. Die Signalisation des Tempo-30-Regimes erfolgt nach der Umgestaltung. Eingabe ist abzulehnen.
Fussgängerstreifen	Wege innerhalb der Tempo-30-Zone mit viel „Schülerverkehr“ sind konsequent mit Fussgängerstreifen zu versehen.	Die Zulässigkeit von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist bundesrechtlich geregelt. Im Rahmen der Projektierung wird beurteilt, wo Fussgängerstreifen möglich sind. Grundsätzlich sind die Strassen so zu gestalten, dass ein sicheres Queren überall und ohne Fussgängerstreifen möglich ist. Anliegen ist daher abzulehnen.

B3	Massnahmen	Mit einer Tempo-30-Zone wird keine (motorisierte) Verkehrsberuhigung in der Bahnhofstrasse erreicht. Ein flächenhaftes Queren ist während der Saison genauso problematisch wie bei Tempo 50.	Die Erfahrungen in der bereits umgestalteten Bahnhofstrasse zeigen ein anderes Bild. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
B4	Strassenraumgestaltung	Der attraktive, wirtschaftliche Umbau der fehlenden Abschnitte Bahnhofstrasse, Höhweg und Centralstrasse wird befürwortet, jedoch ohne Poller und Begegnungszone.	Bestätigung der vorgeschlagenen Umsetzungsstrategie. Weitere Massnahmen erfolgen erst, wenn die erste Umsetzungsphase noch nicht ausreicht.
B5 B10 B11 B13 B15 B17 B19	Sperre Bahnhofstrasse	Aufforderung, die Bahnhofstrasse verkehrsfrei zu machen.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre der Bahnhofstrasse zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingaben ablehnen.
C1	Busverkehr	Mit dem Brief vom 10. Februar 2008 teilte der Gemeinderat Wilderswil mit, dass die Anordnung einer Busspur auf der Strecke „Postkreisel-Bahnhof West“ zwingend erforderlich sei, damit die bereits heute knapp berechneten Fahrzeiten zwischen Wilderswil Station und Interlaken Westbahnhof nicht verschlechtert werden, wenn die Kreiselsignalisation in Interlaken West gleichzeitig mit der Fahrspurreduktion in der Bahnhofstrasse in Betrieb genommen wird. Der Gemeinderat Gsteigwiler schliesst sich diesem Schreiben an und unterstützt die Gemeinde Wilderswil mit ihrem Anliegen.	Die Eingabe wird abgelehnt (vgl. Begründung Faktenblatt). Für die Signalisation einer separaten Busspur im genannten Abschnitt ist zu wenig Platz vorhanden. Hingegen stimmt der Gemeinderat zu, dass die Bedingungen des öffentlichen Verkehrs in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind.

C2	Bahnhofstrasse Nord	Klarer Anschluss zur sofortigen Realisierung einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse Nord.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre der Bahnhofstrasse zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.
		Falls dieser Schritt nicht mehrheitsfähig ist, wird für eine Begegnungszone in der Bahnhofstrasse, zusammen mit der Realisierung von Crossbow im Herbst 2009 plädiert.	Die vorgeschlagene Etappierung (zuerst Einführung Tempo 30) ergibt das geringere Prozessrisiko. Die bisher gemachten positiven Erfahrungen mit definitiv umgestalteten Strassen gemäss Crossbow zeigen, dass eine Begegnungszone in der ersten Umsetzungsphase nicht nötig und kontraproduktiv ist (vgl. Faktenblatt). Das Anliegen wird abgelehnt.
	Parkierung	Die Verkehrsberuhigungen bedingen zusätzliches Parkplatzangebot im Westen von Interlaken. Vorschlag als Provisorium: BLS Areal vis-à-vis Migros-Kreisel (ehem. Modelleisenbahntreff).	Mit dem Migrosparking und dem Parking Stedtzentrum bestehen genügend öffentlich zugängliche Parkierungsmöglichkeiten, ausser an einzelnen verkaufsstarken Tagen. Das Parkplatzangebot muss nicht den Spitzenbedarf abdecken können.
C3	Verkehrsrichtplan allgemein	Wird als grundsätzlich sinnvolles und passend ausgestattetes Instrument erachtet. Das Einführen von grossen, verkehrsberuhigenden Zonen mit „Langsamverkehr“ vermag die Gesamtlebensqualität zu heben.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
		Eine Erweiterung von Tempo-30-Zonen auf praktisch das gesamte Gemeindegebiet erscheint sinnvoll und logisch.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
		Die Planung vermag die ihr zugrunde gelegten Zielsetzungen zu erfüllen und erscheint konsistent.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
		Eine Etappierung der Umsetzung folgt wirtschaftlichen Notwendigkeiten und dagegen ist in diesem Sinne kaum etwas einzuwenden. Wesentlich ist dabei, wie die Etappierung in Kommunikation und Umsetzung gehandhabt wird.	Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung geprüft.

Begegnungszone	<p>Dies sollte in Wohnquartieren sicher der Fall sein, wird aber in Kernzonen mit Gewerbe und vielen Geschäften kaum in vielen Fällen ideal sein. Während in Quartieren die Strasse durchaus auch zum Spielplatz werden soll und darf, ist der Zu- und Wegfahrtsituation und den Frequenzen im Zentrum eine höhere Priorität einzuräumen.</p> <p>Wie die Situation in der Marktgasse und am Beginn des Höhewegs zeigt, führt dort allein schon die bauliche Situation oft zu Geschwindigkeiten um oder unter 30km/h. Eine weitere Reduktion zusammen mit Änderungen der Vortrittsberechtigungen erscheint daher dort allein aus dieser Sicht nicht zwingend angebracht und notwendig.</p> <p>Die Änderung des Temporegimes in einem gesamthaft eher kleinen Gebiet kann zudem problematisch sein, da bei häufigen Wechseln eine Art „Übersignalisation“ entstehen kann.</p> <p>In diesem Sinne ist eine einfache, einheitliche Regelung über das gesamte Gemeindegebiet zu befürworten.</p> <p>Die vorgelegte Planung sollte möglichst nahtlos in die Konzepte der umliegenden Gemeinden übergehen.</p> <p>Das vorgeschlagene Kommunikationskonzept und erweiterte Geschwindigkeitsmessungen sind ideale und absolut zwingende Begleiter!</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Etappierung sieht zunächst nur die Einführung von Tempo 30 vor. Begegnungszonen sollen erst geprüft werden, wenn Tempo 30 nicht ausreicht.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
Fussgängerquerung	<p>Die Frage der Fussgängerquerung muss unbedingt öffentlich diskutiert werden.</p> <p>Während freies Queren im Bereich der Kernzone mit vielen Geschäften oft ohne grössere Probleme abläuft, liegt die Situation z.B. entlang der Höhematte teilweise anders.</p> <p>An neuralgischen Stellen sollten bauliche Anpassungen (an Stelle von Fussgängerstreifen) geprüft werden (z.B. Übergang Fussgängerzonen Postgasse - Jungfraustrasse, nördl. Ende Peter-Ober-Allee, ...).</p>	<p>Die Erfolgskontrolle zeigt Handlungsbedarf entlang dem Höheweg. Weitere bauliche Massnahmen oder die Umsetzung der Gestaltungsmassnahmen gemäss Crossbow sind zu prüfen. In den bereits nach Crossbow umgestalteten Bereichen sind die Erfahrungen positiv. In diesen Bereichen werden die Fussgängerstreifen nicht vermisst.</p>

	<p>Umsetzung und Vollzug</p> <p>Begleitend zu Datenerhebungen sollen regelmässige Geschwindigkeitsmessungen idealerweise auch der Prävention dienen, indem nötigenfalls Bussen ausgesprochen werden.</p> <p>Die Ausgestaltung des Strassenraums und die Übersichtlichkeit tragen entscheidend zur Fahrgeschwindigkeit bei. Bauliche Massnahmen sollten besonders fundiert und sorgfältig geplant werden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Anliegen wird bei der Weiterbearbeitung geprüft.</p>
	<p>Veloverkehr</p> <p>Das gesamte Bödeli ist eigentlich wie geschaffen zum ‚Veloland‘.</p> <p>Veloschleusen und enge Fahrbahn(abschnitte) können zu Gefährdungssituationen führen.</p> <p>Es erscheint angebracht, die Situation des nicht motorisierten Verkehrs vertieft zu prüfen und punktuell ggf. spezielle Massnahmen zu Gunsten von VelofahrerInnen ins Auge zu fassen.</p>	<p>Die Anliegen werden bei der Weiterbearbeitung geprüft. Es wird eine gestalterische Lösung angestrebt, die zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beiträgt. Die Benachteiligung von Velofahrenden soll vermieden werden.</p>
<p>C4</p> <p>Wirtschaftliche Entwicklung</p>	<p>Ein attraktives Zentrum ist ein Zentrum, das lebt. Gewerbetreibende und Dienstleister sind ein wesentlicher Bestandteil der Attraktivität. Die Standorte an der Peripherie sind für die Gewerbetreibenden und Dienstleister im Zentrum eine grosse Konkurrenz.</p> <p>Eine nachhaltige Attraktivität eines Zentrums kann nur durch eine Bündelung von Massnahmen und nicht durch einzelne Massnahmen erreicht werden. Dazu gehört ein attraktiver Gewerbe- und Angebotsmix im Zentrum ohne „leere Schaufenster“ für alle Anspruchsgruppen, leichte Erreichbarkeit, kurze Entfernung zu den Parkplätzen (max. 300m), der Weg von den Parkplätzen zum Zentrum muss abwechslungsreich, hell und freundlich sein und natürlich: Verkehrsmassnahmen im Zentrum.</p> <p>Das regionale Gewerbe und das Gewerbe und die Dienstleister im Zentrum sowie ihre Logistik, brauchen die einfache Erreichbarkeit mit LKW (2.60m breit).</p>	<p>Die Anliegen werden in der Weiterbearbeitung geprüft, soweit sie Gegenstand des Teilrichtplanes Geschwindigkeitsregime sind.</p> <p>Dies trifft nicht zu für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung.</p> <p>Der Gemeinderat ist überzeugt, gerade mit den vorgeschlagenen Massnahmen zu Gunsten einer verträglicheren Verkehrssituation einen Beitrag zu leisten, damit das Zentrum ein attraktiver Standort für ein vielfältiges Gewerbe bleibt.</p>

	<p>Das regionale Gewerbe sollte auch Achsen von Süd nach Nord und Ost nach West mit einer Geschwindigkeit von 50km/h zirkulieren können um seine Leistungen effizient zu erbringen und Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen.</p> <p>Genügend Parkplätze, die die oben aufgeführten Bedingungen bezüglich Zentrumsnähe und Gestaltung des Weges zwischen Parkplatz und Zentrum erfüllen, sind eine unabdingbare Voraussetzung für die Erhaltung eines attraktiven und lebendigen Zentrums für alle Anspruchsgruppen.</p> <p>Die Parkplätze der Grossverteiler müssen in erster Linie ihnen selber dienen. Im Hinblick auf das übergeordnete Ziel eines attraktiven Zentrums von Interlaken dürfen diese Parkplätze nur bedingt berücksichtigt werden.</p>	<p>Gemäss vielfältigen Erfahrungen aus anderen Zentren führen Geschwindigkeitsbeschränkungen in Siedlungskernen nicht zu Benachteiligungen des Gewerbes. Wie die Analysen der vorliegenden Planung gezeigt haben, liegen bereits heute die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich unter 50 km/h.</p>
<p>Geschwindigkeitsregime Zentrum</p>	<p>Die Umsetzung ist zu etappieren. In der nächsten Umsetzungsphase kann Tempo 30 eingeführt werden, in Anbetracht dessen, dass das durchschnittliche gefahrene Tempo ohnehin schon tief ist.</p> <p>Die fehlenden Abschnitte „Bahnhofstrasse“, „Höheweg“ und „Centralstrasse“ dürfen nicht gemäss Crossbow umgebaut werden, solange nicht klar ist, wie die Ansprüche aller Gruppen geregelt werden und die Parkplatzsituation nicht ausreichend verbessert ist. Ein Parkleitsystem unterstützt nur das Managen einer unbefriedigenden Situation. Es hilft nicht, das Zentrum attraktiv zu halten.</p> <p>Weitere Massnahmen dürfen nicht realisiert werden, solange nicht ganzheitlich alle aufgeworfenen Fragen diskutiert, gewichtet und geklärt sind.</p>	<p>Entspricht dem vorgeschlagenen Vorgehen.</p> <p>Weitere Tempo-30-Zonen können nur eingeführt werden, wenn mit baulichen Massnahmen die Einhaltung der Geschwindigkeit sichergestellt wird. Eine angemessene Berücksichtigung der Anliegen ist im Rahmen der Projektierung anzustreben.</p> <p>Die Einführung von Tempo-30-Zonen erfordert bauliche Massnahmen.</p>

	Geschwindigkeitsregime Quartiere und übriges Verkehrsnetz	<p>Die schrittweise Umsetzung und das Tempo-30 Regime sind richtig.</p> <p>Die Ost-West Querung Lindenallee – Klosterstrasse – Alpenstrasse – Waldeggstrasse – Bahnhofumfahrung – Unterseen ist als 50km/h Durchgangsstrasse zu belassen. Weiter könnte die sehr breite Allmendstrasse Süd am Kreisel Richtung Matten als 50km/h Strasse belassen werden bis ganzheitliche Lösungen für die Anspruchsgruppe Regionale Gewerbetreibende ebenfalls Bestandteil eines ganzheitlichen Konzeptes sind.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die erwähnte Ost-West-Querung ist als Tempo 50 Durchgangsachse vorgesehen. Die Allmendstrasse Süd ist Bestandteil des Richtplans Bödeli und soll als Tempo 30 Zone mittelfristig umgesetzt werden. Die Eingabe ist abzulehnen.</p>
C5	Strassenumgestaltung Höheweg	<p>Die Tempo-30-Zone soll wie vorgeschlagen beibehalten werden. Die notwendigen baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind äusserst umsichtig umzusetzen, da es sich um die wichtigste Promenade von Interlaken handelt.</p> <p>Die Verkehrsberuhigung soll primär über die optische Gestaltung erfolgen, damit die Nutzung der Promenade für Umzüge und Festaktivitäten weiterhin gewährleistet bleibt.</p>	<p>Das Anliegen wird geprüft, die Erfolgskontrolle zeigt aber Handlungsbedarf entlang dem Höheweg. Weitere bauliche Massnahmen oder die Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen gemäss Crossbow sind nötig. Die Berücksichtigung der Bedürfnisse für Umzüge sind in der Projektierung zu berücksichtigen.</p>
	Tempo-30-Zone Fabrikstrasse	Massnahmen werden unterstützt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
	Tempo-30-Zone Bahnhofstrasse	Massnahmen werden unterstützt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
	Tempo-30-Zone Bahnhofstrasse Nord	<p>Die neue Tempo-30-Zone wird unterstützt.</p> <p>Die Bahnhofstrasse ist eine wichtige ÖV-Linie. Der ÖV darf daher in dieser neuen Tempo-30-Zone in keiner Art und Weise durch enge Strassenbreiten, Verkehrsschikanen, Gegenverkehr etc. beeinträchtigt werden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung geprüft (vgl. Faktenblatt).</p>
	Tempo-30-Zone Centralstrasse	<p>Die neue Tempo-30-Zone wird unterstützt.</p> <p>Die Centralstrasse ist eine wichtige ÖV-Linie. Der ÖV darf daher in dieser neuen Tempo-30-Zone in keiner Art und Weise durch enge Strassenbreite, Verkehrsschikanen, Gegenverkehr etc. beeinträchtigt werden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt.</p>

Tempo-30-Zone Jungfraustrasse	<p>Die obere Jungfraustrasse gehört zum Tempo-30-Perimeter der Gemeinde Interlaken. Eine Umsetzung macht nur Sinn, wenn die Nachbargemeinde Matten in diesem Perimeter ebenfalls Tempo-30 einführt.</p> <p>Die Jungfraustrasse ist eine wichtige ÖV-Linie. Der ÖV darf daher in dieser neuen Tempo-30-Zone in keiner Art und Weise durch enge Strassenbreite, Verkehrsschikanen, Gegenverkehr etc. beeinträchtigt werden.</p>	<p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung zusammen mit der Gemeinde Matten geprüft.</p> <p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt.</p>
Tempo-30-Zone Allmendstrasse Süd	<p>Die Allmendstrasse Süd ist ein wichtiger Zubringer der Gemeinde Matten. Eine Umgestaltung der sehr breiten und sicheren Allmendstrasse zur Tempo-30-Zone dürfte erhebliche Mittel binden und trägt nicht viel zur zusätzlichen Verkehrssicherheit bei. Der Kosten-Nutzen-Vergleich spricht in diesem Abschnitt klar gegen eine Tempo-30-Zone. Ferner ist die Allmendstrasse Süd eine wichtige ÖV-Linie. Die Tempo-30-Zone bei der Allmendstrasse Süd wird daher klar abgelehnt.</p>	<p>Tempo 30 für Fahrten innerorts ist zumutbar, wenn dadurch wesentliche Verbesserungen für Anwohnende oder den Langsamverkehr erzielt werden können. Im weiteren ist diese Massnahme Bestandteil des überkommunalen Richtplanes Bödéli und daher umzusetzen.</p> <p>Die Eingabe ist abzulehnen.</p>
Tempo-30-Zone Mittengrabenstrasse	<p>Massnahmen werden unterstützt.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
Tempo-30-Zone Freiestrasse	<p>Massnahmen werden unterstützt und als sinnvoll erachtet.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
Tempo-30-Zone Lanzenen	<p>Massnahmen werden unterstützt.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
Tempo-30-Zone Kanalpromenade/ Tschingeleystrasse	<p>Massnahmen werden unterstützt.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

	Begegnungszone Zentrumsbereich	<p>Eine Begegnungszone ist erst dann opportun, wenn die Tempo-30-Zonen und andere verkehrstechnische Massnahmen im Zentrum keine Verbesserungen bringen.</p> <p>Die Begegnungszohne im Zentrum wird zurzeit klar abgelehnt.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Sie entspricht der vorgeschlagenen Etappierung.
	Öffentlichkeitsarbeit	Massnahmen werden unterstützt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
	Monitoring und Controlling	Massnahmen werden unterstützt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
C6	Allgemeines	<p>Die Etappierung der Umsetzung des Geschwindigkeitsregimes wird unterstützt.</p> <p>Die fehlenden Abschnitte Bahnhofstrasse, Höhweg und Centralstrasse sollen sorgfältig und hochwertig gemäss Crossbow umgebaut werden.</p> <p>Es wird auf einen sehr straffen Zeitplan für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung bzw. das sofortige Treffen von weiteren Massnahmen bei Nichterreichen der Ziele gehofft.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung geprüft.</p> <p>Die Eingabe wird bei der Weiterbearbeitung geprüft.</p>
	Prov. Sperrung der nördl. Bahnhofstrasse	<p>Die Sicherheits- und Wohlfühl-Situation für die Kunden und Gäste, abgesehen von Baulärm, hat sich während der Sperrung der Strasse stark verbessert.</p> <p>Nach einer Schliessung der Barriere beim Westbahnhof ist der Rückstau bei einer Sperrung der nördlichen Bahnhofstrasse nach kürzester Zeit aufgelöst, da eine Abbieg- bzw. Einmündungsrichtung wegfällt. Die Verkehrssituation auf dieser Kreuzung ist um ein Vielfaches ruhiger und sicherer.</p> <p>Der übrige Verkehr in der Marktgasse ist in einem verträglichen Mass geblieben.</p>	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Eingabe ablehnen.

C7	Strassenraumgestaltung	Die Tempo-30-Zonen sind erst dann effektiv und wirksam, wenn sie mittels baulicher Massnahmen entsprechend gestaltet werden. Solange die entsprechenden baulichen Massnahmen für eine echte Tempo-30-Zone nicht gegeben sind, ist die Problematik der Fussgängerübergänge sinnvoll zu lösen.	Ist so vorgesehen.
	Durchfahrtssperren	In erster Priorität: verkehrsfreier Abschnitt Postplatzkreisel bis Hotel Splendid. Während der Sommersaison ist dieser Bereich ein gefährlicher Abschnitt, das Ladenangebot und der zentrale Durchgang wird von vielen Besuchern oft frequentiert. Die zu engen Gehsteige führen, in Kombination mit dem Reisebusverkehr, zu gefährlichen und teils unzumutbaren Situationen. Eine rasche Entschärfung ist hier wünschenswert. In zweiter Priorität: verkehrsfreie Bahnhofstrasse gemäss Postulat Zumkehr.	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblätter). Beide Eingaben ablehnen.
	Allgemeines	Generell sollte nun die Crossbow-Planung sinngemäss zur Umsetzung gelangen. Eine angemessene Verkehrsberuhigung und ein ansprechendes Erscheinungsbild sind der wichtigste Qualitätsstandard für unsere Destination.	Die Eingaben werden zur Kenntnis genommen.
C8	Geschwindigkeitsregime allgemein	Grundsätzlich keine Einwände gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen mit gleichzeitiger Aufhebung der Fussgängerstreifen, umso mehr, als ähnliche Anliegen in Unterseen ebenfalls thematisiert und zurzeit wiederum geprüft werden. Die „angedrohte“ Einführung einer Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse Interlaken oder sogar die verkehrsfreie Gestaltung dieses Strassenbereichs haben für Unterseen grosse Auswirkungen auf den Verkehr und wären inakzeptabel.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Etappierung sieht vorerst nur Tempo 30 vor. Eine Sperre der Bahnhofstrasse wird abgelehnt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

C9	Begegnungszone (Sperre gemeint) Bahnhofstrasse Nord	Da der Durchgangsverkehr für den MIV durch Fahrverbote oder Sperren verhindert werden soll, entsteht zwangsläufig Mehrverkehr durch Umwegverkehr durch das Stedtli Unterseen: Spielmatte – Kreuzgasse – Hauptstrasse – Bahnhofstrasse Unterseen.	Nicht vorgesehen. Der Richtplan zum Geschwindigkeitsregime sieht keine weiteren Sperren vor. Die vorgeschlagene Etappierung sieht vorerst nur Tempo 30 vor. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
	Begegnungszone (Sperre gemeint) Bahnhofstrasse	Kein Durchfahrtsverkehr für den MIV (Fahrverbot oder Sperre) vom Bahnhofplatz. Die Gemeinde Unterseen – suburban gemäss Bundesamt für Statistik – wird vom touristischen Zentrum Interlaken abgeschnitten. Dies ist eine gravierende Veränderung des gültigen Verkehrsrichtplanes von 1999, welche zwingend unter allen 3 Gemeinden Unterseen, Interlaken, Matten – zusätzlich auch Beatenberg und Habkern – neu verhandelt werden muss!	Die vorgeschlagene Etappierung sieht vorerst nur Tempo 30 vor. Erst wenn dies nicht ausreicht, würden weitergehende Massnahmen erwogen. Eine Sperre der Bahnhofstrasse ist nicht vorgesehen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
	Begegnungszone (Sperre gemeint) Bahnhofstrasse Süd	Unterbrechung Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstrasse Süd Führt zu gravierenden Standortnachteilen für die vielen Geschäfte rund ums Stedtli Einkaufszentrum. Der ganze MIV auf der Kantonsstrasse von Beatenberg und Habkern würde am Engpass Scheidgasse – Seestrasse in Unterseen zu einem Verkehrssalat führen – Gefährdung des denkmalgeschützten Restaurant Bären! Mehrverkehr an der gefährlichen Kurve beim Bären und auf der Seestrasse, welche bereits jetzt schon verkehrssicherheitsmässig Probleme haben (Velofahrer und Fussgänger) Westbahnhof Quartier ist für den motorisierten Individualverkehr MIV von Unterseen, Beatenberg und Habkern nur noch über die weite Umfahrung via „Südwesttangente“ A8 (Seestrasse – Eichzun – Lütcheren – nach Interlaken West) erreichbar – was auch ökologisch sehr fragwürdig ist.	Ist nicht vorgesehen. Nicht vorgesehen. Die vorgeschlagene Etappierung sieht vorerst nur Tempo 30 vor. Erst wenn dies nicht ausreicht, würden weitergehende Massnahmen erwogen. Die Zu- und Wegfahrten würden durch das Regime nicht grundsätzlich verunmöglicht, so dass keine grossen Verlagerungen auftreten würden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Begegnungszone (Sperrzone) am Bahnhofplatz	<p>Durchgangsverkehr des MIV wird durch Sperren oder Fahrverbote eliminiert – die Gemeinde Unterseen isoliert (Erschliessung der Banlieue prioritär über die Umfahrung A8)</p> <p>Die ausgedehnte Begegnungszone beim Bahnhofplatz West darf nicht den Standort des Busbahnhofs gefährden!</p> <p>Die Etappierung (zuerst Tempo 30, dann Verkehrsversuche mit Begegnungszonen) führt nur zur Planungsunsicherheit im Zentrum und unzähligen Rechtsverfahren – wie bereits seit 20 Jahren.</p> <p>Seit 10 Jahren findet eine kontinuierliche Verlagerung der kundenorientierten Betriebe in die Peripherie (...) statt – was u.a. auch zu ökologisch fragwürdigem Mehrverkehr in der Agglomeration führt.</p>	<p>Nicht vorgesehen. Die vorgeschlagene Etappierung sieht vorerst nur Tempo 30 vor. Erst wenn diese nicht ausreichen, würden weitergehende Massnahmen erwogen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung ist nicht Gegenstand des Teilrichtplanes Geschwindigkeitsregime Interlaken. Der Gemeinderat ist aber überzeugt, mit den vorgeschlagenen Massnahmen einen Beitrag zu leisten, dass das Zentrum ein attraktiver Standort für kundenorientiertes Gewerbe bleibt.</p>
Prioritäre Zielsetzung	<p>Priorität muss auf dem ganzen Strassennetz die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer haben: Kinder, gehbehinderte Personen und ältere Personen. Dies ist auch im Interesse unserer Gäste aus der ganzen Welt.</p>	<p>Zielsetzung deckt sich mit der Zielsetzung des vorliegenden Richtplan.</p>
Lösungsansatz	<p>Durch eine attraktive Umgestaltung der Strassenräume kann Tempo 30 oder Tempo 20 gemäss Burgdorfer Modell umgesetzt werden, ohne die Sicherheit der FussgängerInnen zu gefährden.</p>	<p>Der vorgeschlagene Richtplan soll eine solche Umsetzung ermöglichen.</p>
Westbahnhof	<p>Priorität muss ein funktionierender Busverkehr haben mit übersichtlichen Terminals.</p>	<p>Der vorliegende Richtplan behandelt diese Anliegen nicht. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

C10	Fussgängerstreifen und Tempo 30	Fussgängerstreifen sind für schulpflichtige Kinder aber auch ältere Menschen – und im Spezialfall Interlaken, besonders für die vielen Touristen – wichtig und nötig.	Die Erfolgskontrollen zeigen positive Resultate in den definitiv und sorgfältig umgestalteten Tempo-30-Zonen, so dass Fussgängerstreifen nicht nötig sind. Im Weiteren ist die Bundesgesetzgebung einzuhalten, welche die Zulässigkeit von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen regelt.
Etappierung / Vorgehen		<p>Zusätzlich könnte man die Bahnhofstrasse – sozusagen als Experiment – heute verkehrsfrei gestalten, um zuerst einen messbaren Erfahrungswert zu erhalten. Erst nachdem solch ein Erfahrungswert vorhanden ist, wären allenfalls weitere Etappen zur Verkehrsverminderung / Verkehrsberuhigung inkl. Begegnungszonen diskutierbar, falls dann überhaupt noch nötig.</p> <p>Kann nicht durch kleinere Schritte und weniger teure Umgestaltungs-massnahmen eine, dem vorliegenden Verkehrsregime-Crossbow-Projekt ebenbürtige Verkehrsberuhigung und eine ebenso hochwertige Lebens-qualität im Zentrum von Interlaken erreicht werden?</p> <p>Gibt es nicht eine einfachere, sanftere Lösung für Interlaken, möglicher-weise nur während den tatsächlich verkehrstechnisch meistfrequentierten Monaten? In diesem wird einer Etappierung zugestimmt.</p>	Auf Grund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten und des grossen Projektrisikos ist auf eine Sperre in einer ersten Umsetzungsphase zu verzichten (vgl. Faktenblatt). Auch bei einem Experiment müssten die Massnahmen Zustimmung bei den betroffene Gemein-den und bei den Grundeigentümern fin-den. Die Erfolgskontrollen zeigen positive Resultate in den definitiv, gemäss Cross-bow umgestalteten Tempo-30-Zonen. Sie bieten Gewähr, dass hochwertige Lebens-qualität und hohe Sicherheit erreicht werden kann. Eingabe ablehnen.
Fussgängerzonen Postgasse-Jungfraustrasse		Einer Fussgängerzonen-Zusammenführung des Abschnittes Postgasse-Jungfraustrasse wird zugestimmt. Das liegt auch im Zusammenhang mit dem Bödeliweg, weil die bestehenden Verbindungen Postgasse-Marktplatz dann ausreichen würden und in diesen Fussgängerzonen inkl. Marktplatz viele Restaurants und Begegnungsorte bis hin zum neuen Kunsthaus bestehen.	Die Eingabe wird abgelehnt aufgrund der erwarteten negativen Auswirkungen von Durchfahrtsperren auf Ausweichrouten (vgl. Faktenblatt).

C11	Allgemeines	Seine Vorschläge erzielen zwar eine Verbesserung, aber die Tatsache, dass in der Achse Westbahnhof-Höheweg zu viel Verkehr fliesst, ändert dies nicht.	Der Gemeinderat sieht kaum Möglichkeiten, die Verkehrsmenge zu beeinflussen. Jedoch will er den Verkehr mit den vorgeschlagenen Massnahmen verträglicher gestalten.
	Durchfahrtssperren Bahnhofstrasse oder Höheweg	Variante 1: Sperrung der Bahnhofstrasse für den „normalen“ Verkehr, ausgenommen nur ÖV, Taxis, Kutschen sowie Zubringer Variante 2. Verbindung der beiden Fussgängerzonen. Vom Postkreisel bis zur Zone und vom Splendid zur Zone wird Sackgasse signalisiert.	Die Eingabe wird abgelehnt aufgrund der erwarteten negativen Auswirkungen auf Ausweichrouten (vgl. Faktenblatt).
C12	ÖV	Grundsätzlich werden Massnahmen begrüsst, welche zur Entlastung oder zur Befreiung eines Zentrums vom rollenden Individual- und Durchgangsverkehr führen. In diesem Fall bereiten aber die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere die Buslinie 5 „Gsteigwiler-Wilderswil-Matten-Interlaken West-Spital“, Sorgen.	Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen nicht zu wesentlichen betrieblichen Nachteilen für den ÖV führen werden (vgl. Faktenblatt). Im Rahmen der Weiterbearbeitung werden die Eingaben geprüft. Für die Signalisation einer Busspur ist zu wenig Platz vorhanden.
		Bereits heute können die knappen Fahrzeiten zwischen Wilderswil Station und Interlaken Westbahnhof, wegen den Fahrplanlagen der Züge, kaum eingehalten werden. Dies dürfte sich weiter verschlechtern, wenn die Kreiselsignalisation in Interlaken West gleichzeitig mit der Fahrspur-reduktion in der Bahnhofstrasse in Betrieb genommen wird. Die Busse können dann nicht mehr bis zum Bahnhof West vorrücken, sobald der Kreisel gesperrt wird mit dem Schliessen der Barriere. Der Schliessbefehl der Barrierenanlagen erfolgt praktisch bei der Ausfahrt der Züge in Interlaken Ost. Damit sind die schlanken Anschlüsse zwischen Bus und Bahn nicht mehr möglich.	Der Kreisel Bahnhofplatz West hat die Verkehssituation gegenüber der früheren Bernerhofkreuzung deutlich beruhigt; insbesondere seit der erfolgten Anpassung der Rotlichtphase aus Richtung Migros hat die Zahl der Staus und die Staulänge in der Bahnhofstrasse abgenommen. Anschlüsse der Buslinie 5 auf die Schnellzüge nach Bern werden nur dann gebrochen, wenn der Bus bereits zu spät auf der Bahnhofstrasse eintrifft, so dass er zusätzlich durch das Rotlicht bei sich schliessender Barriere gebremst wird.
		Es fällt auf, dass der öffentliche Verkehr im Teilrichtplan mit keinem Wort erwähnt wird. Dabei werden doch die Bahnhof- und Centralstrasse sowie der Höheweg von verschiedenen Buslinien befahren.	
		Es wird dringend gebeten, auch den Buslinien die nötige Beachtung zu	

schenken. Unseres Erachtens trägt dieser doch entscheidend zur Verkehrsentslastung des Zentrums Interlaken bei.

Die Anordnung einer Busspur auf der Strecke Postkreisel – Bahnhof West ist deshalb zwingend erforderlich.

5 Zusammenfassung und Folgerung

Die Mitwirkung zum Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime Interlaken ergibt auf dem Quartierstrassennetz relativ deutliche Resultate, während die Frage betreffend dem Verkehrsregime im Ortszentrum kontrovers beurteilt wurde. Im Zentrumsbereich wurde dem Vorschlag für ein etappiertes Umsetzen des Verkehrsregime Bödeli, der in einer ersten Etappe eine Tempo 30 Zone vorsieht, ein alternativer Vorschlag aus der Bevölkerung, mit einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse (Bahnhofplatz bis Kreisel Poststrasse) gegenübergestellt.

Die Mitwirkung über den Fragebogen wurde nicht sehr rege genutzt. Anteilsmässig stark genutzt wurde das Mittel einer schriftlichen Eingabe. Insgesamt gingen 51 Eingaben ein, die sich wie folgt verteilen:

- 20 über den offiziellen Fragebogen
- 19 über den Alternativvorschlag aus der Bevölkerung
- 12 schriftliche Eingaben

Resultate

Die schrittweise Umsetzung von weiteren Tempo 30 Zonen auf dem Quartierstrassennetz wird mit 75 % Zustimmung breit unterstützt und begrüsst.

Bei der Festlegung der Zonen resultiert eine Zustimmung von 50% der Mitwirkenden. Am umstrittensten ist die Zone B7: Allmendstrasse Süd. Die Frage der Fussgängerstreifen in den Tempo 30 Zonen ist weiterhin ein zentrales Thema der Mitwirkenden und erfordert bei zukünftigen Projekten eine sorgfältige Erarbeitung und Erklärungsbedarf.

Bei der Frage des Verkehrsregimes im Ortszentrum ergibt sich ein divergierendes, nicht eindeutiges Resultat:

- Werden nur die offiziellen Fragebogen ausgewertet, sind 70% der Mitwirkenden der Meinung, dass im Zentrum ein Tempo 30 Regime in der ersten Etappe umzusetzen ist (25% Nein und 5% keine klare Meinung).
- Werden zusätzlich die schriftlichen Eingaben auf die gestellten Fragen ausgewertet, so resultiert eine Zustimmung von 56% zum Regime und zur Etappierung (19% Nein und 25% keine klare Meinung).
- Wird der Alternativvorschlag als Ablehnung des Vorschlages eines offenen Netzes mit Tempo 30 ausgelegt, so reduziert sich der zustimmende Anteil über alle Mitwirkenden auf 36% und der ablehnende Anteil erhöht sich auf 47% (18% keine klare Meinung).

Im Weiteren ist auffallend, dass häufig die gewählte Strategie des offenen Netzes mit Tempo 30 bejaht, aber trotzdem die sofortige Umsetzung des Richtplanes Bödeli mit der Sperre (Splendid) gefordert wurde.

Die Umsetzung einer Sperre der Durchfahrt, sei dies durch eine Sperre gemäss gültigem Richtplan oder mit einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse, geniesst einen hohen Stellenwert.

Bei den Mitwirkenden findet die Strategie Zustimmung, die Tempo 30 Zone im Zentrum mit baulich hochwertiger Umgestaltung im Sinne des Crossbow Projektes, zu realisieren. Der zustimmende Anteil aus Fragebogen und schriftlichen Eingaben liegt bei 62% (19% Nein und 19% keine klare Meinung). Gefordert wird aber das Crossbow Projekt noch zu überarbeiten, vor allem betreffend Tauglichkeit bei Umzügen auf der Achse Bahnhofstrasse – Höheweg.

Folgerungen aus den Resultate

Dem schrittweisen Umsetzen von weiteren Tempo 30 Zonen auf dem Quartierstrassennetz steht mit Ausnahme der Allmendstrasse Süd nichts im Wege.

Im Zentrum können auf Grund der Mitwirkung, die Projektierungsarbeiten für eine hochwertige Umgestaltung gemäss Crossbow in Angriff genommen werden. Dies umso mehr als der Bund seine Beiträge mit der Auflage eines Realisationsbeginnes bis Ende 2014 verbindet. Es ist aufzuzeigen, dass Forderungen nach Sperrungen, verkehrsfreien Abschnitten oder Begegnungszonen ein hohes Risiko einer Verzögerung der Umsetzung zur Folge haben und so einen kurzfristig möglichen Umbau in Frage stellen.

Dieses pragmatische Vorgehen birgt die Gefahr, dass ein von den Mitwirkenden gefordertes Endziel, die vollständige Umsetzung des Richtplanes Bödeli ausser Acht gelassen wird. Im Rahmen der Projektierungsarbeiten und der definitiven Ausgestaltung des Richtplanes Geschwindigkeitsregime, sollte daher die Frage nach der in einer weiteren Phase anzuordnenden Sperre der Durchfahrt geklärt werden. Dabei ist zu klären, ob sie weiterhin gemäss dem gültigen Richtplan, oder neu mit der verkehrsfreien Bahnhofstrasse erfolgen soll. In diesen Prozess müssen die Nachbargemeinden eingebunden sein.

Im Weiteren sollte in der Projektierung der Umgestaltungsmassnahmen aufgezeigt werden, wie eine Umwandlung in eine Begegnungszone baulich ohne grössere Anpassungen möglich ist.

*Anhang**A: Schriftliche Eingaben mit offiziellem Fragebogen der Gemeinde*

<i>Nr.</i>	<i>Amtsstelle, Institution, Firma</i>	<i>Adresse</i>	<i>PLZ</i>	<i>Ort</i>
A1	Bühler David	Alpenstrasse 16	3800	Interlaken
A2	Eggenschwiler Martin	Mittengrabenstrasse 74	3800	Interlaken
A3	Eisenhart Peter W.	Höheweg 54	3800	Interlaken
A4	Grossenbacher Urs	Höheweg 82A	3800	Interlaken
A5	Kaufmann Jules	Obere Bönigstrasse 40	3800	Interlaken
A6	Kaufmann Christian	Schwalmerenweg 15	3800	Interlaken
A7	Keller Silvio	Beatenbergstrasse 80B	3800	Unterseen
A8	Küenzi Beat		3852	Riggenberg
A9	Lüthi Albert	Schwalmerenweg 13	3800	Interlaken
A10	Ritschard Philipp	Allmendstrasse 35	3800	Interlaken
A11	Steiner Fritz	Rugenaustrasse 3	3800	Interlaken
A12	Wildi Willi	Alpenstrasse 28A	3800	Interlaken
A13	Zumbühl K. und E.	Allmendstrasse 11	3800	Interlaken
A14	Energieausschuss der Gemeinde		3800	Interlaken
A15	GGR_Fraktion SP/GFL; F. Schenk	Bühlstrasse 2A	3800	Interlaken
A16	JB Management AG	Harderstrasse 14	3800	Interlaken
A17	VCS Verkehrs- Club der Schweiz; Andrea de Meuron	Seefeldstrasse 14	3600	Thun
A18	WOODPECKER; G. Schild und F. Schweizer	Marktgasse 30	3800	Interlaken
A19	-	-	-	-
A20	EVP Interlaken	Alpenstrasse 28A	3800	Interlaken

B: Schriftliche Eingaben mit speziellem Fragebogen Bahnhofstrasse

<i>Nr.</i>	<i>Amtsstelle, Institution, Firma</i>	<i>Adresse</i>	<i>PLZ</i>	<i>Ort</i>
B3	Bühler Kurt	Bahnhofstrasse 10	3800	Interlaken
B4	Eisenhart Peter und Greti	Höheweg 54	3800	Interlaken
B5	Etterli G.	Bernastrasse 24	3800	Interlaken
B10	Zumkehr Françoise	Bernastrasse 25	3800	Interlaken
B11	Zumkehr Jürg	Bernastrasse 25	3800	Interlaken
B13	Bijouterie Schertenleib	Bahnhofstrasse 23	3800	Interlaken
B15	Direktion Hotel Krebs	Bahnhofstrasse 4	3800	Interlaken
B17	-	-	-	-
B19	-	-	-	-

C: Schriftliche Eingaben ohne Fragebogen

<i>Nr.</i>	<i>Amtsstelle, Institution, Firma</i>	<i>Adresse</i>	<i>PLZ</i>	<i>Ort</i>
C1	Gemeinderat Gsteigwiler; B. Seiler			
C2	Bühler AG	Bahnhofstrasse 10	3800	Interlaken
C3	Agenda 21, Agglomeration Interlaken	Postfach 322	3800	Interlaken
C4	Handels- und Industrieverein des Kanton Bern	Postfach 114	3800	Interlaken
C5	FDP Interlaken	Postfach	3800	Interlaken
C6	Bahnhofstrasse-Höheweg-Leist	Postfach 44	3800	Interlaken
C7	Interlaken Tourismus; Peter Graf		3800	Interlaken
C8	Gemeinderat Unterseen	Obere Gasse 2	3800	Unterseen
C9	Ruth und Thomas Morgenthaler-Jörin	Helvetiastrasse 11	3800	Unterseen
C10	Ursula Eisenhart	Aarmühlestrasse 3	3800	Interlaken
C11	Bernhard Staehelin	General-Guisan-Str. 39	3800	Interlaken
C12	Einwohnergemeinde Wilderswil; Gemeinderat	Postfach 48	3812	Wilderswil

Beilage: Faktenblatt

- Verkehrsfreie Bahnhofstrasse
- Durchfahrtsperre Postplatz Hotel Splendid
- Begegnungszone im Zentrumsbereich
- Behinderung ÖV
- Fussgängerstreifen beibehalten

Faktenblatt

Verkehrsfreie Bahnhofstrasse

Verkehrliche Auswirkungen (Grobabschätzung basierend auf Verkehrsdaten 2007):

Mit einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse zwischen den Kreiseln Bahnhofplatz und Centralplatz kann die Achse Höhweg um ca 25% (ca. 1'500 Fahrten pro Tag) und die Achse Bahnhofplatz – Bahnhofstrasse Unterseen um ca 40- 45% (ca 3'000 Fahrten pro Tag) entlastet werden. Die gesperrt Durchfahrt verlagert dabei ca 1'500 bis 2'000 Fahrten aus dem Zentrum von Interlaken auf die parallele Achse Alpenstrasse – Waldeggstrasse und Alpenstrasse – General Guisan Strasse.

Starke Verlagerungen und damit Mehrbelastungen erfährt die Achse Centralstrasse und Marktgasse. Die Marktgasse wird mit ca 60% stärker belastet (ca 2'500 Fahrten pro Tag) und die Centralstrasse mit ca. 10% (ca. 500 – 1'000 Fahrten pro Tag). Die stärksten negativen Auswirkungen betreffen die nördliche parallele Achse durch Unterseen mit der Unteren Gasse und der Hauptstrasse. Dieser Strassenzug ist auf Grund der historischen Strassenführung, der beengten Platzverhältnisse und dem Bahnübergang mit den sehr langen Barrierenschliesszeiten als kritisch zu beurteilen für die Übernahme des Mehrverkehrs. Zudem können weitere Verlagerungen auf Quartierachsen wie z.B die Strandbadstrasse nicht ausgeschlossen werden.

Verfahrenstechnische Auswirkungen:

Mit einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse zwischen den Kreiseln Bahnhofplatz und Centralplatz steht ein neues Element des Verkehrsrichtplanes der Gemeinden Interlaken/ Unterseen/ Matten zur Diskussion, welches eine Überarbeitung des bisher behördenverbindlichen Verkehrsrichtplanes Bödéli nötig macht. Nötig wäre dazu eine öffentliche Mitwirkung und es bedarf der Zustimmung aller betroffenen Gemeinden. Erst danach könnten die weiteren Arbeiten in Auftrag gegeben werden. Für eine definitive Umsetzung wird ein Baugesuch benötigt, welches zur Auflage gebracht werden muss.

Prozessrisiko:

Vor dem Beginn der Projektierung ist somit zuerst eine Richtplanüberarbeitung nötig. Im weiteren Verlauf ist bei der Auflage einer die betroffenen Grundeigentümer stark einschränkenden Massnahme mit Einsprachen zu rechnen. Die Wahrscheinlichkeit, dass Einigkeit unter den Gemeinden zum Richtplan erreicht und eine Bereinigung der Einsprachen vor Ende 2014 möglich ist, wird als klein eingeschätzt. Das Risiko ist somit gross, dass die notwendige Kreditgenehmigung und Baubewilligung per Ende 2014 nicht vorliegt und somit die in Aussicht gestellten Bundessubventionen aus dem Fonds für Agglomerationen gefährdet sind.

Fazit:

Zu grosses Risiko. Antrag auf Nichtberücksichtigung der Eingabe.

Durchfahrtssperre Postplatz Hotel Splendid

Verkehrliche Auswirkungen:

Diese Sperre entspricht einer Massnahme gemäss dem Richtplan Bödeli und wurde bereits im Rahmen der Festsetzung des Verkehrsrichtplanes mit einem Verkehrsversuch auf die Auswirkungen getestet. Die Resultate aus dem Jahr 1997 zeigen, dass mit einer deutlichen Abnahme der verkehrlichen Belastung auf dem Höheweg und mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Achse Alpenstrasse gerechnet werden kann. Stärker belastet würde mit dieser Massnahme die Achse Centralstrasse, die verstärkt als Zentrumszufahrt genutzt würde.

Verfahrenstechnische Auswirkungen:

Diese Massnahme ist Bestandteil des Richtplanes Bödeli und kann bei entsprechenden Beschlüssen in der Stufe Bauprojekt weiterbearbeitet werden. Für eine definitive Umsetzung wird ein Baugesuch benötigt, welches zur Auflage gebracht werden muss.

Prozessrisiko:

Die geforderte Durchfahrtssperre benötigt sowohl die Auflage eines Baugesuches wie eine Signalisationsänderung. Bei Letzterer handelt es sich um Bundesrecht mit der Möglichkeit des Weiterzuges bis vor Bundesgericht.

Bei einer, die betroffenen Grundeigentümer stark einschränkenden Massnahme ist mit Einsprachen zu rechnen. Das Risiko ist somit gross, dass die notwendige Kreditgenehmigung und Baubewilligung per Ende 2014 nicht vorliegt und somit die in Aussicht gestellten Bundessubventionen aus dem Fonds für Agglomerationen gefährdet sind.

Fazit:

Trotz richtplankonformer Weiterbearbeitung ist das Risiko zu gross. Antrag auf Beibehaltung der Strategie der schrittweisen Umsetzung und Nichtberücksichtigung der Eingabe.

Begegnungszone im Zentrumsbereich

Auf den Strassenabschnitten Kreisel Bahnhofplatz – Postkreisel, auf dem Höhweg vom Postkreisel – Harderstrasse, auf der Marktgasse und auf der Centralstrasse

Verkehrliche Auswirkungen:

Grundsätzlich bleibt das Strassennetz offen so wie heute, die Gebäudeerschliessungen und -zugänge werden nicht tangiert. Mit der in Begegnungszonen zulässigen, maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h wird die Reisezeit des MIV und des ÖV erhöht. Beim MIV könnte dies zu einem gewissen Grad zur weiteren, erwünschten Verlagerung des Verkehrs auf die Achse Alpenstrasse führen. Die Auswirkungen dieser Verlagerung werden aber relativ gering ausfallen und dürften kaum wahrnehmbar sein. Die Reisezeiten des ÖV werden nur leicht höher ausfallen und dürften höchstens zu geringfügigen Einschränkungen des Betriebs führen.

Verfahrenstechnische Auswirkungen:

Diese Massnahme ist Bestandteil des Richtplanes Bödeli und kann bei entsprechenden Beschlüssen in der Stufe Bauprojekt weiterbearbeitet werden. Für das Verkehrsregime ist ein Gutachten zu erbringen, welches aufzeigt, dass die gewählten Massnahmen genügen um die angestrebten Ziele zu erreichen und die Geschwindigkeitslimiten eingehalten werden. Die Signalisation bedarf einer öffentlichen Auflage.

Prozessrisiko:

Die Machbarkeitsüberprüfung hat ergeben, dass eine Begegnungszone in diesem Ausmass wohl möglich ist, aber ein recht grosses Gebiet umfasst. Sie dürfte eine der grössten Begegnungszone in der Schweiz sein. Auf der Bahnhofstrasse würde sie 200m lang. Erfolgskontrollen ähnlicher Beispiele (Bremgarten und Untere Altstadt Bern) zeigen, dass diese zwar recht gut funktionieren, bezüglich dem Geschwindigkeitsniveau aber leicht über dem zulässigen Grenzwert liegen. Das vorliegende Umgestaltungsprojekt müsste somit weitere Massnahmen zur Verkehrsverlangsamung aufzeigen und müsste im Bereich des Postplatzes neu konzipiert werden (kein Kreisel möglich in einer Begegnungszone).

Die diskutierte Begegnungszone mit den langen, geraden Strecken dürften bei vielen Leuten das Gefühl von Schikanen auslösen, so dass mit Einsprachen zu rechnen ist. Da es sich bei der Signalisation um Bundesrecht handelt, besteht die Möglichkeit des Weiterzuges bis vor Bundesgericht. Das Risiko ist somit gross, dass die notwendige Kreditgenehmigung und Baubewilligung per Ende 2014 nicht vorliegen. Damit sind die in Aussicht gestellten Bundessubventionen aus dem Fonds für Agglomerationen gefährdet.

Fazit:

Trotz richtplankonformer Weiterbearbeitung ist das Risiko zu gross. Antrag auf Beibehaltung der Strategie der schrittweisen Umsetzung und Nichtberücksichtigung der Eingabe.

Behinderung ÖV

Die vorgeschlagene Tempo-30-Regelung führt zu keiner Behinderung des ÖV, die etwas tiefere Höchstgeschwindigkeit führt nur zu geringfügig längeren Fahrzeiten, die z.T. durch den stetigeren Verkehrsablauf ohne Fussgängerstreifen ohne Vortritt der Fussgänger kompensiert wird.

Fussgängerstreifen beibehalten

Rechtlich begrenzter Spielraum. Dort wo Schulwege und Schulhäuser sind, sind Fussgängerstreifen möglich. Dies ist in der Detailbearbeitung zu prüfen.

Grundsätzlich sollen aber bauliche Massnahmen realisiert werden, so dass Tempo 30 eingehalten wird und optimale Sicherheit beim Queren resultiert. Fussgängerstreifen sind danach in der Regel nicht mehr nötig. Die Erfahrungen in den Bereichen mit einer sorgfältigen Umgestaltung gemäss dem Crossbowprojekt bestätigen dies.