

# Einwohnergemeinde Interlaken

Nichtständige Kommission Verkehrskonzept

---

## Schlussbericht

### Inhalt

|      |   |    |
|------|---|----|
| 1    | Ausgangslage .....  | 2  |
| 2    | Kommission .....  | 2  |
| 2.1  | Mitglieder.....   | 2  |
| 2.2  | Aufgabe der Kommission .....  | 2  |
| 2.3  | Arbeitsweise der Kommission .....   | 2  |
| 3    | Rechtsgrundlagen.....   | 3  |
| 4    | Weitere Unterlagen .....  | 3  |
| 5    | Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen der Hearings durch Kommission .....      | 3  |
| 5.1  | Hearing vom 20.01.2016.....   | 3  |
| 5.2  | Hearing vom 17.02.2016.....   | 4  |
| 5.3  | Hearing vom 16.03.2016.....   | 4  |
| 5.4  | Hearing vom 20.04.2016.....   | 4  |
| 5.5  | Hearing vom 13.04.2016.....   | 5  |
| 5.6  | Öffentliche Hearings (gemäss Aufruf im Amtsanzeiger) vom 29.03.2016.....          | 5  |
| 5.7  | Schriftliche Rückmeldungen .....  | 5  |
| 5.8  | Zusammenfassung der am meistgenannten Punkte (= Leitplanken für weitere Arbeit) 5 |    |
| 6    | Erstellung von vier Varianten für PW.....   | 6  |
| 7    | Varianten für den Schlauch .....  | 8  |
| 8    | Erstellung einer Lösung für Reisebusse .....                                      | 10 |
| 8.1  | Umsteigezone Zentrum Aula:.....   | 10 |
| 8.2  | Neuer PW-Parkplatz auf Nordteil Sportplatz Sekundarschule.....                    | 11 |
| 8.3  | Neuer Reisebusterminal bei kantonalem Werkhof .....                               | 12 |
| 9    | Prüfung der Varianten durch ein externes Planungsbüro .....                       | 13 |
| 10   | Etappierungen.....  | 13 |
| 11   | Szenarien im Zusammenhang mit der Verkehrsinitiative .....                        | 14 |
| 11.1 | Varianten .....   | 14 |
| 11.2 | Prüfung von Initiative und Varianten bezüglich Verkehrsrichtplan.....             | 14 |
| 12   | Antrag der nst Kommission Verkehrskonzept an den Grossen Gemeinderat.....         | 15 |
| 13   | Anhang (in separatem Druck).....  | 15 |

## 1 Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat Interlaken hat am 20. Oktober 2015 eine nichtständige Kommission Verkehrskonzept ohne Entscheidbefugnis eingesetzt.

## 2 Kommission

### 2.1 Mitglieder

| Funktion  | Name und Vorname         | Partei        | Adresse                   | Ort             |
|-----------|--------------------------|---------------|---------------------------|-----------------|
| Präsident | Bühler David             | E&E           | Alpenstrasse 16A          | 3800 Interlaken |
| Vizepräs. | Hofmann Bastian          | Initiativkom. | Waldeggstrasse 10         | 3800 Interlaken |
| Sekretär  | Bühlmann Hans Peter      | Interlaken    | General-Guisan-Strasse 43 | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Betschart Christoph      | FDP           | Alpenstrasse 50B          | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Christ Franz             | SVP           | Im Moos 7                 | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Graf Urs                 | GR            | General-Guisan-Strasse 43 | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Kupfer Fritz             | Grüne         | Blumenstrasse 13          | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Michel Peter             | GR            | Lanzenen 26E              | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Roder Beer Verena        | Unterseen     | Helvetiastrasse 16        | 3800 Unterseen  |
| Mitglied  | Simmler-Baumann Dorothea | SP            | Untere Bönigstrasse 10B   | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Trafelet Thomas          | Initiativkom. | Jungfraustrasse 50        | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | von Allmen Nando         | Initiativkom. | Alpenstrasse 18           | 3800 Interlaken |
| Mitglied  | Wahli Brigitte           | Matten        | Baumgartenstrasse 14      | 3800 Matten     |

### 2.2 Aufgabe der Kommission

GGR-Beschluss vom 25. August 2015:

*Im Einvernehmen mit dem Initiativkomitee Verkehrsinitiative wird eine nicht ständige Kommission Verkehr des Grossen Gemeinderats eingesetzt, in der das Initiativkomitee mit drei Mitgliedern, alle die im Grossen Gemeinderat vertretenen Listen mit je einem Mitglied sowie der Gemeinderat mit zwei Mitgliedern und die Gemeinderäte Matten bei Interlaken und Unterseen mit je einem beratenden Mitglied ohne Stimmrecht vertreten sind, **mit dem Auftrag, das heutige Verkehrskonzept zu überprüfen (insbesondere das Teilfahrverbot im "Schlauch"), allenfalls notwendige flankierende Massnahmen vorzuschlagen und dem Grossen Gemeinderat innert zwei Jahren Bericht zu erstatten und allenfalls Antrag zu stellen.***

### 2.3 Arbeitsweise der Kommission

An insgesamt zehn Sitzungen und elf Bürositzungen wurde die Thematik behandelt. Es wurde an der ersten Sitzung erkannt, dass zusätzlich noch einige wichtige Bezugspersonen eingeladen werden sollen (Hearings), aber auch für die Bevölkerung wurde eine Möglichkeit zum Einbringen von Ideen und Anregungen geboten (direkte Gespräche). Die Aufforderungen im Amtsanzeiger wurden rege benutzt.

### 3 Rechtsgrundlagen

Folgende Rechtsgrundlagen wurden beigezogen:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21)
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1)

### 4 Weitere Unterlagen

Folgende weitere Unterlagen wurden als Grundlage konsultiert:

- Verkehrsrichtplan Bödeli (Crossbow)
- 26.05.2011 Infoveranstaltung für GGR Mitglieder:  
Dieses Dokument gibt einen Überblick über einen längeren Zeitraum auf, fasst die wichtigsten Punkte aus dem Bericht von „Basler+Partner“ auf und zeigt vor allem auch, wieso der GR anschliessend anders entschieden hat.
- 13.03.2012 Verkehrskonzept B+S:  
Dieses Dokument behandelt die Thematik Reisebusse/Car sehr ausführlich. Die Erschliessung Des Alpes ist wegen der negativen Abstimmung nicht mehr relevant.
- 09.05.2012 Infoveranstaltung: Dieses Dokument zeigt die heutige Verkehrssituation auf.

## 5 Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen der Hearings durch Kommission

### 5.1 Hearing vom 20.01.2016

*Stefan Otz, Tourismusdirektor:*

1. Eine gute Signalisation ist wichtig, aber auch die Ortseingänge müssen attraktiv sein.
2. Der Weg von den Carumsteigeplätzen zum Zentrum muss attraktiv sein.
3. Die Aufenthaltsqualität ist mit den baulichen Massnahmen wie Platz Bahnhof West, Postplatz, Höheweg, Baumdach Ostbahnhof verbessert worden, es gilt, diese positiven Erscheinungen für den Gast zu erhalten und zu pflegen.

*Ruedi Simmler, Stv. Leiter Postauto Region Bern und*

*Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland Ost, Fachbereiche ÖV, Verkehr, Siedlung:*

1. Der ÖV durch den Schlauch hat gewichtige Vorteile bezüglich Fahrplan, gute Abdeckung und Frequenzen.
1. Wenn der Schlauch für den ÖV geschlossen würde, hätte dies eine deutliche Verschlechterung für die Fahrgäste zur Folge.
2. Die jetzige Verkehrsführung resp. die Verkehrsmassnahmen führten zu einer grundsätzlichen Verbesserung der Situation, sowohl bei der Savoykreuzung, im Schlauch und auf dem Höheweg.

## 5.2 Hearing vom 17.02.2016

*Urs Grimm (UG), Direktor Hotel Victoria-Jungfrau und  
Marco von Euw (MvE), Direktor Hotel Metropole:*

1. Eine gute Signalisation/Beschilderung ist wichtig.
2. Ein Einbahnregime West-Ost ist prüfenswert.
3. Es fehlt eine Strategie, wohin Interlaken gehen will.
4. ÖV resp. Haltestellen auf dem Höheweg (Postplatz – Du Nord) sind nicht zwingend.
5. Eine Belebung des Höhewegs im Winter ist wünschenswert.
6. Eine grosse Problematik resp. Einfluss wird im Zusammenhang mit dem Carparkplatz Kursaal West gesehen.
7. Die Passage Marktgasse-Neugasse ist ungenügend und schwierig zu befahren.
8. Der Höheweg könnte auch komplett gesperrt sein, der Zubringer zu den Hotels müsste aber möglich sein.
9. Saisonale Verkehrslösungen sind denkbar.

*Monika Straub (MS), Schulleiterin und  
Hans Gfeller (HG), Vater einer Tochter, die das General-Guisan-Schulhaus besuchte:*

1. Kinder brauchen Orientierungshilfen, das Verkehrsregime bietet aber nicht spezielle Probleme für die Kinder.
2. Das Verkehrsregime auf der General-Guisan-Strasse müsste so angepasst werden, dass weniger Verkehr die Strasse passiert; ein Einbahnregime könnte eine Entlastung bringen.
3. Die Parkplatzsituation Kursaal West ist schlecht. Der Parkplatz dient zum Teil als Ausgang für die Durchfahrten in die Harderstrasse und diese ist für Reisebusse nicht geeignet. Ein Tausch der beiden Parkplätze Kursaal West und Nord ist zu prüfen.
4. Die Ecke Marktgasse-Neugasse wird als gefährlich betrachtet. Diese schwierige Stelle bewirkt als Folge auch eine Gefährdung für Fussgänger.
5. Eine zeitliche Sperrung vor den Schulanlagen ist zu prüfen.

## 5.3 Hearing vom 16.03.2016

*Jürg Kirchhofer (JK), CEO Kirchhofer AG und  
Urs Kessler (UK), CEO Jungfrauabahren:*

1. Ein Ringverkehrsregime Ost-West ist einzuführen.
2. Die Reisebusse müssen möglichst nah an die Läden fahren können.
3. Die Passagen Marktgasse-Neugasse, Marktgasse-Aareckstrasse, Harderstrasse-Neugasse sind schlecht.
4. Es fehlen in Interlaken Hotelbetten und die Qualität der Hotels ist mangelhaft.

## 5.4 Hearing vom 20.04.2016

*Adrian Jäck (AJ), Präsident KMU Interlaken und Umgebung  
Roland Liechti (RL), Vorstandsmitglied KMU Interlaken und Umgebung:*

1. Den Schlauch komplett und für alle Fahrzeuge öffnen.
2. Genügend Parkplätze in der Nähe von Läden und Betrieben anbieten.
3. Da nur während dreier Monate ein Verkehrsproblem besteht, ist eventuell eine angepasste Verkehrsführung in dieser Zeit zu prüfen.

## 5.5 Hearing vom 13.04.2016

*Christian Rubi, Carunternehmer:*

1. Reisebusse dem ÖV gleichstellen (also Fahrten durch den Schlauch ermöglichen)
2. Es ist kein Einbahnregime nötig - Interlaken ist zu klein.
3. Die Strecke Bahnhof West – Petit Casino kann problemlos zu Fuss begangen werden.
4. Nur in Interlaken kann man zum Shoppen direkt ins Zentrum fahren.
5. Wenn Eingangsgebühren (Checkpoint) verlangt werden, muss der Ablauf auch gemagt werden (also Personal).
6. Attraktive Busparkplätze mit guter Infrastruktur anbieten.
7. Ausschilderung in Fremdsprachen.

## 5.6 Öffentliche Hearings (gemäss Aufruf im Amtsanzeiger) vom 29.03.2016

- Hansjörg Dällenbach, General-Guisanstrasse 13:
- Herr Rindlisbacher, Winkel ZH, Besitzer Marktgasse 33:
- Michel Hansruedi und Melchior Brigitte, Strandbadstrasse 3:
- Dr. Bentz, Harderstrasse 35:
- Pro Velo, vertreten durch Thomas Fuchs, Hansueli von Känel, Jeremy Hackeney.

## 5.7 Schriftliche Rückmeldungen

Insgesamt 18 Eingaben wurden nach dem Aufruf im Anzeiger Interlaken eingereicht. Die meisten Antworten zielen auf den motorisierten individuellen Verkehr (MIV), aber auch zu der Reisebus-situation wurden zum Teil deutliche Vorschläge eingebracht. Teilweise entsprechen die Vorschläge und Bemerkungen den vier Varianten für PWs im Kapitel 5, oft wird aber die heutige Schliessung des Schlauchs begrüsst. Es ist aber auch hier festzustellen, dass die Meinungen auseinander gehen: von kompletter Öffnung des Schlauchs und möglichst wenig Verkehrsmassnahmen bis zu noch mehr Einschränkungen oder sogar Schliessungen (wie ganzer Höhenweg).

Drei Eingaben waren Sammeleingaben (Taxihalter, Marktgasse-Leist und Pro Velo).

## 5.8 Zusammenfassung der am meistgenannten Punkte (= Leitplanken für weitere Arbeit)

*Im Bereich PW/MIV:*

- Problematischer Knoten Marktgasse/Neugasse/Aareckstrasse (8x)
- Verkehrszunahme in der General-Guisan-Strasse (6x)
- Verkehr nicht in die Wohnquartiere (5x)
- Höhenweg sollte bis Casino gesperrt werden (4x)
- Verkehr von Unterseen Richtung Ost muss „ausser rum“ gelenkt werden (4x)

➔ Kapitel 6+7

*Im Bereich Reisebusse:*

- Strandbadstrasse, Harderstrasse
- Ostbahnhofplatz

➔ Kapitel 8

## 6 Erstellung von vier Varianten für PW

### Variante 1:

- Schlauch wie bisher gesperrt
- Marktgasse Einbahn ab Bahnübergang → Ringverkehr mit Bahnhofstrasse
- Aareckstrasse-Neugasse-Strandbadstrasse als nördliche Durchgangsstrecke
- Blumenstrasse nicht mehr als Durchgangsstrecke zum Höheweg
- Nördliche Harderstrasse nur Zubringer
- Carparkplatz Kursaal Nord aufheben zugunsten PW-Parkplatz, dafür Strandbadstrasse-Parkplatz aufheben
- Einbahnregime Rosenstrasse-Centralstrasse wie bisher
- General-Guisan-Strasse nur als Zubringer.

### Variante 2:

- Schlauch wie bisher gesperrt
- Begegnungszonen Bahnhofstrasse, Höheweg, Marktgasse, Centralstrasse
- Marktgasse Einbahn ab Bahnübergang Richtung Unterseen → Ringverkehr mit Bahnhofstrasse Unterseen
- Aareckstrasse-Neugasse-Strandbadstrasse als nördliche Durchgangsstrecke
- Blumenstrasse nicht mehr als Durchgangsstrecke zum Höheweg
- Nördliche Harderstrasse nur als Zubringer
- Carparkplatz Kursaal Nord aufheben zugunsten PW-Parkplatz, dafür Strandbadstrasse-Parkplatz aufheben
- Einbahnregime Rosenstrasse-Centralstrasse wie bisher
- General-Guisan-Strasse nur als Zubringer.

### Variante 3:

- Schlauch West – Ost geöffnet → Ringverkehr
- Marktgasse: Einbahn ab Bahnübergang Richtung Unterseen → Ringverkehr mit Bahnhofstrasse Unterseen
- Aareckstrasse-Neugasse-Strandbadstrasse als nördliche Durchgangsstrecke
- Blumenstrasse nicht mehr als Durchgangsstrecke zum Höheweg
- Nördliche Harderstrasse nur als Zubringer
- Einbahnregime Rosenstrasse-Centralstrasse wie bisher
- General-Guisan-Strasse nur als Zubringer.

### Variante 4:

- Schlauch Ost – West geöffnet → Ringverkehr
- Marktgasse: Einbahn ab Bahnübergang Richtung Unterseen → Ringverkehr mit Bahnhofstrasse Unterseen
- Aareckstrasse-Neugasse-Strandbadstrasse als nördliche Durchgangsstrecke
- Blumenstrasse nicht mehr als Durchgangsstrecke zum Höheweg
- Nördliche Harderstrasse nur als Zubringer
- Einbahnregime Rosenstrasse-Centralstrasse wie bisher
- General-Guisan-Strasse nur als Zubringer
- Einbahnregime auf Alpenstrasse zwischen Savoy und Sonnenhof in Richtung Ost.

**Allen vier Varianten ist gemeinsam, dass der Knoten Heimwehfluhkreuzung attraktiver für Linksabbieger aus der Rugenparkstrasse gestaltet werden muss (→ Kreisel).**

**Wertung der vier Varianten durch die Kommission: (+/-)**

- Variante 1: 5/5
- Variante 2: 8/2
- Variante 3: 4/6
- Variante 4: 0/10

→ Die Variante 2 hat die deutlich höchste Zustimmung aller Varianten erhalten.



- Verbotene/eingeschränkte Strecken für Reisebusse+LKW
- Verbotene Strecken für Motorfahrzeuge
- Begegnungszone (Tempo 20, Vortritt Fussgänger)
- Hauptdurchgangsstrecken
- Erschließungsstrecke
- Einbahnstrecke (Erschließung)



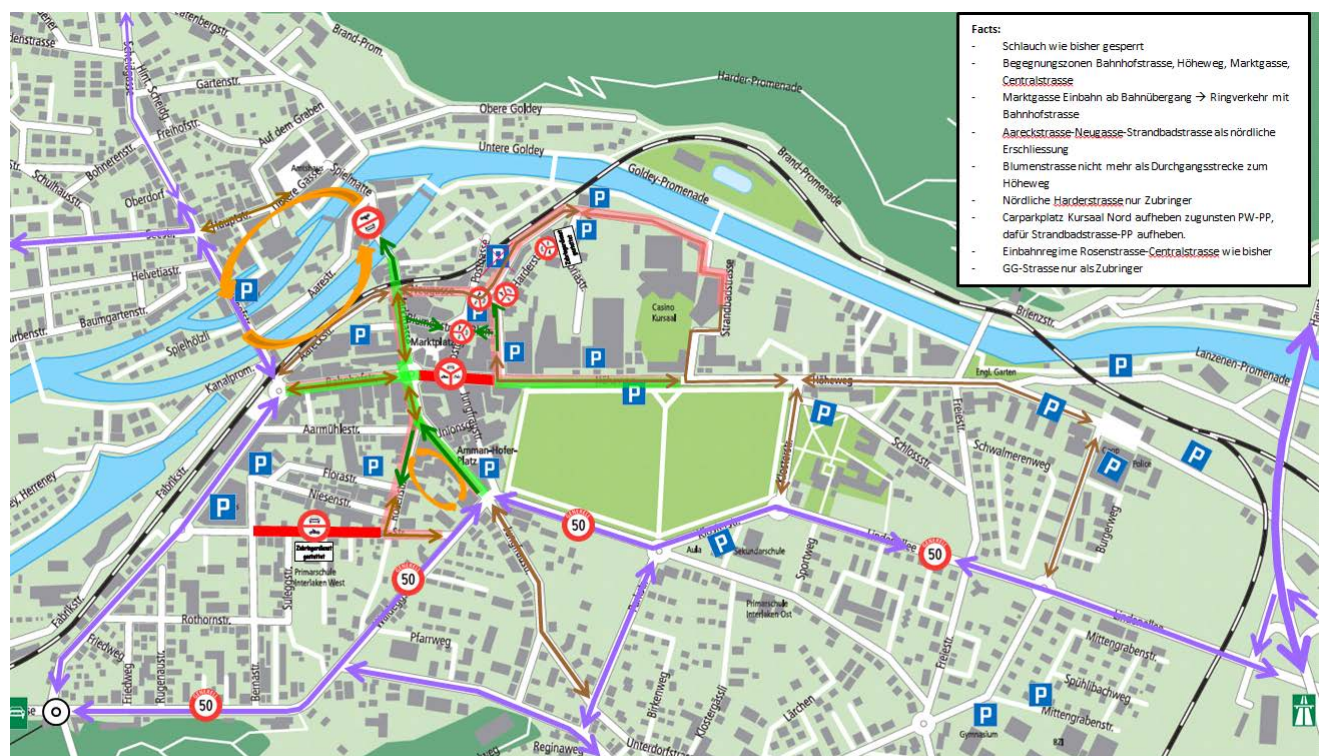
## 7 Varianten für den Schlauch

Die Firma Infraconsult AG hat den Kommissionsvorschlag „Variante 2“ eingehend überprüft (Kapitel 3.1, Seite 22ff) und für das Verkehrsregime im Schlauch drei Varianten verglichen und in folgender Priorität empfohlen:

### 1. Priorität: Variante B) Fussgängerzone (Kapitel 3.3 Seite 28ff)

Eine Fussgängerzone im Schlauch wäre die logische Verbindung der Fussgängerzonen in der Jungfraustrasse und der Postgasse. Die Gestaltung einer Fussgängerzone bedingt aber zwingend eine Neugestaltung des Strassenraums, was kaum akzeptiert und verstanden würde. Der ÖV würde am deutlichsten eingeschränkt.

### 2. Priorität: Variante A) 3-teiliges Fahrverbot im Schlauch (Kapitel 3.2 Seite 27ff)



- Verbotene/eingeschränkte Strecken für Reisebusse+LKW
- Verbotene Strecken für Motorfahrzeuge
- Begegnungszone (Tempo 20, Vortritt Fussgänger)
- Hauptdurchgangsstrecken
- Erschliessungsstrecke
- Einbahnstrecke (Erschliessung)

Entspricht dem heute gültigen Verkehrsregime im Schlauch. Die Flaniermeile konnte damit aufgewertet werden. Das Nebeneinander von Fussgänger und ÖV funktioniert sehr gut. Die Bushaltestelle „Jungfraustrasse“ mitten im Schlauch bewährt sich und die Fahrplanstabilität konnte verbessert werden. (Zu) schnelle E-Bike- und Velofahrer sind eher störend.



### 3. Priorität: Variante C) Begegnungszone (Kapitel 3.4 Seite 31ff)



Bedeutet eine Öffnung des Schlauchs für alle Fahrzeuge, wenn auch nur im Schritttempo und „zieht“ dadurch wieder mehr Verkehr ins Zentrum an. Rückstaus, insbesondere im Bereich der Bushaltestelle und beim Postknoten sind wahrscheinlich. Auch die Postkreuzung würde für alle Verkehrsteilnehmer extrem schwierig. Die Lösung widerspricht dem heute gültigen Verkehrsrichtplan, welcher eine Durchfahrtssperre verlangt. Um Ausweichverkehr ins Nordquartier zu verhindern (z.B. bei Staus), sind gegebenenfalls Fahrverbote (Zubringerdienst) notwendig. Zusatzabklärungen beim kant. Tiefbauamt haben ergeben, dass die Begegnungszone auch mit einem Einbahnregime kombinierbar wäre (Bsp. wie unteres Bälliz Thun).

Als Folge dieser drei von der Firma Infraconsult AG geprüften Varianten wurde auf die Variante B mit der Fussgängerzone nicht weiter eingegangen. Die beiden anderen Varianten A und C wurden weiter verfolgt. Dies sind Untervarianten der von der Kommission ursprünglich besprochenen Variante 2 (mit den meisten Zustimmungen). Dadurch entstanden die Untervarianten 2A (wie bisher mit Teilfahrverbot) und 2C (mit Begegnungszone).

## 8 Erstellung einer Lösung für Reisebusse

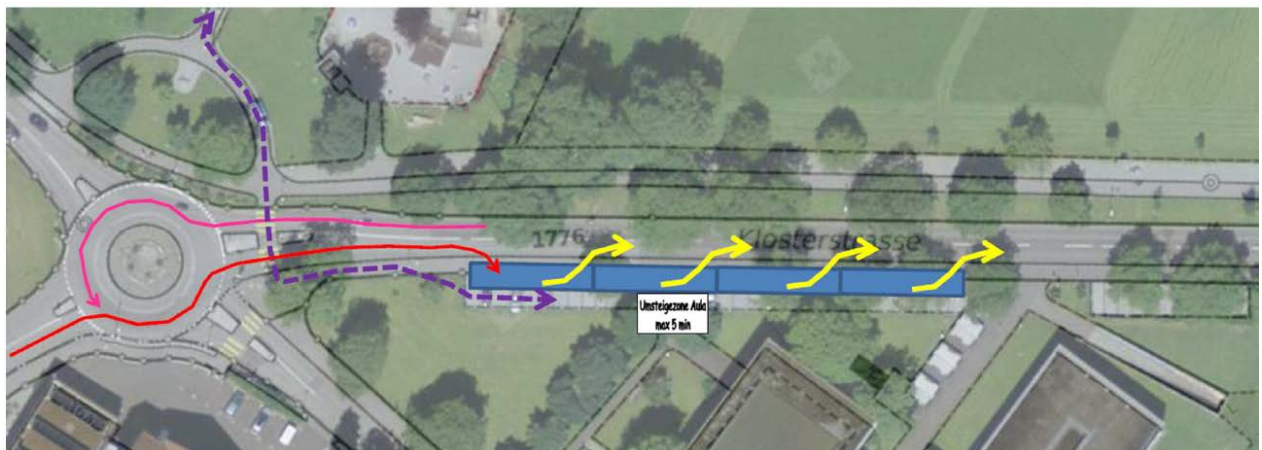
Im Gebiet West sieht die Kommission im Moment keine weiteren Bedürfnisse. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes West und das Angebot an Parkplätzen ist sehr gut, so dass keine weiteren Massnahmen nötig sind.

Im Gebiet Ost sind momentan Abklärungen im Gange um die ungenügende Situation auf dem Bahnhofplatz Ost bis spätestens April 2018 zu entschärfen.

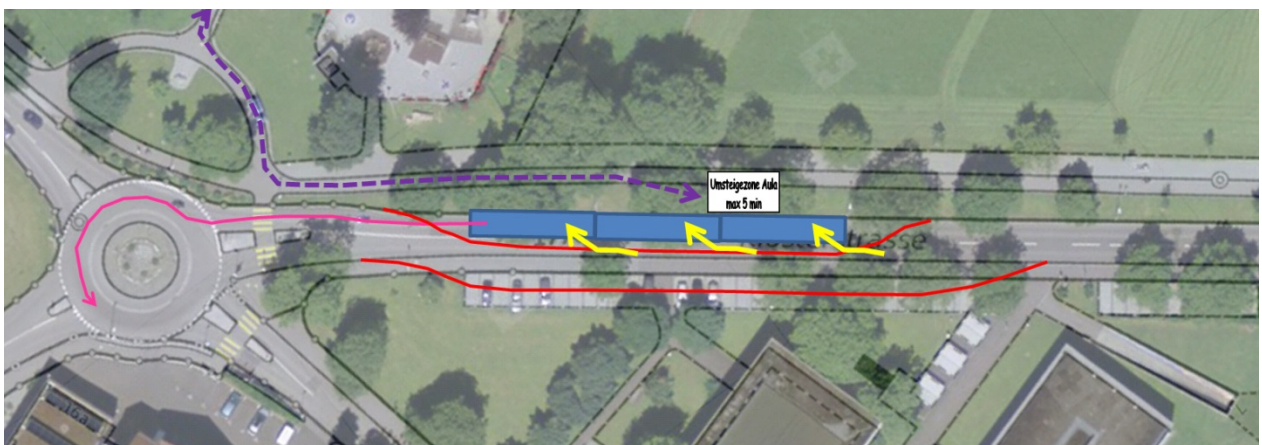
Um die Probleme aus den Hearings anzugehen, bedingt es vor allem einer Lösung in der Mitte resp. im Zentrum. Die bisherige Situation mit den beiden Parkplätzen Kursaal West und Ost genügt oft nicht den Anforderungen und Bedürfnissen. Gleichzeitig soll der Höweg entlastet werden. Deshalb ist ein neuer Umsteigeplatz Mitte/Zentrum nötig.

### 8.1 Umsteigezone Zentrum Aula:

- Verkehrsmässig gut erschlossen (an Kantonsstrasse zwischen zwei Kreiseln)
- Attraktiver, kurzer Fussweg zum Höweg (4 Min. über Peter Ober Allee)
- ggf. zweiter Fussweg parallel zu Peter Ober Allee erstellen
- «Inszenierung» unterwegs (z.B. entlang Tennisplatz)
- Land in Besitz der EWG Interlaken (ZöN)
- Nebeneffekt: Gefährliche PW-Parkplätze mit Ausfahrt rückwärts über Trottoir fallen weg.



Die oben dargestellte Form eines Umsteigeplatzes Zentrum Aula stellt eine Möglichkeit dar. In einer späteren Planungsphase ist zu prüfen, ob die Kantonsstrasse nicht gegen die Aula hin verlegt wird, damit eine Ausstiegszone gegen die Höhematte hin erstellt werden kann und somit das problematische Überqueren der Klosterstrasse für die Reisebusgäste wegfällt:





Für alle Varianten mit dem Umsteigeplatz Zentrum Aula ist eine Aufwertung und Neugestaltung der Peter-Ober-Allee als attraktiver Fussweg zwingend.

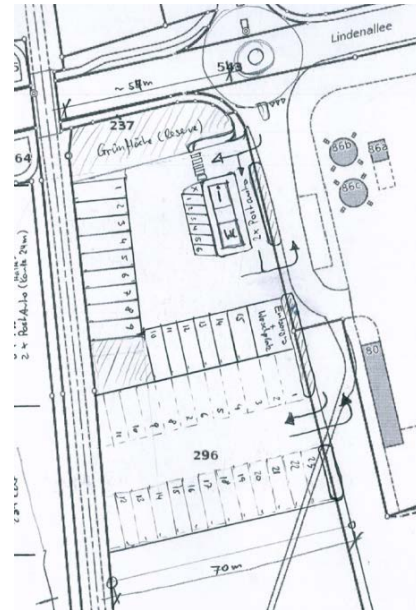
Damit die wegfallenden Parkplätze bei der Aula ersetzt oder sogar mit zentrumsnahen Parkplätzen ergänzt werden können, wird der schlecht benutzte Sportplatz der Schule über der Zivilschutzanlage teilweise als Parkplatz umgestaltet. Auf dem verbleibenden Sportplatz ist ein Sportbetrieb nach wie vor problemlos möglich:

## 8.2 Neuer PW-Parkplatz auf Nordteil Sportplatz Sekundarschule



- Ca. 75 Parkplätze am östlichen Zentrumsrand
- Ersatz für weggefallene Parkplatz bei der Aula
- (Teil-)Ersatz für das nicht realisiertes Parkhaus Des Alpes
- Land in Besitz der EWG Interlaken (ZöN), alter Dienstbarkeitsvertrag besteht → Abklärungen
- Sportplatz behält nach wie vor vernünftige Grösse.
- Sichere Ein-/Ausfahrt möglich (evtl. direkt ab Kreisel)
- Direkt an der «Verkehrsachse».

### 8.3 Neuer Reisebusterminal bei kantonalem Werkhof



- Verkehrsmässig ideal erschlossen
  - direkt an der Autobahnausfahrt, am Ende Lindenallee
  - neu wird ein Verkehrskreisel an dieser Kreuzung entstehen
  - 3 Postautolinien führen vorbei (102 Ringgenberg, 103 Bönigen, 104 Matten)
  - Fussgänger- und Veloanbindung über separaten Weg
- Für Chauffeure attraktive Umgebung: Tankstellen (Migrol, Landi) und Shops (Migrol, Aldi, Landi, Coop B+H)
- Vielfältiger Nutzen (nicht nur Reisebus-Parkplatz)
  - Infocenter/Ortseingang mit Infocenter UNESCO Weltnaturerbe
  - Fernbusterminal
  - Wohnmobil-Stellplatz
  - P+R für PW
  - Abstellplatz für LKW-Anhänger
- Nicht eingezont – im Besitz der Burgergemeinde Matten  
→braucht viel Zeit für Planung/Realisierung.

---

Mit den 3 Projekten

1. Umsteigezone «Zentrum Aula»
2. PW-Parkplatz Sportplatz Sek
3. Reisebusterminal beim Autobahnwerkhof

können die folgenden Ziele erreicht werden:

- Entlastung von Zentrum und Wohnquartieren mit Aufwertung und damit Attraktivitätssteigerung des Höhewegs (auch für Reisebus-Gäste).
- Attraktive & zentrale Aus-/Einstiegsplätze für Reisebusse
- Grosszügige Parkierungsmöglichkeiten
- Klares und einfaches System
- Interlaken will eine beliebte Reisebus-Destination sein
- Chauffeure sollen gerne nach Interlaken reisen
- Interlaken ist für zukünftige Entwicklungen bereit (z.B. Fernreisebusse).

### **Folgende Varianten für Reisebusse wurden geprüft, aber wieder verworfen:**

- Umsteigezone bei Schloss/Kirche → Höhweg Ost würde zusätzlich belastet und die Zufahrt beim Japanischem Garten liegt zwischen Hotel und Wohnhäusern
- Umsteigezone Klosterstrasse mit Einbahnsystem – die Zu- und Wegfahrt auf der Klosterstrasse ist in beiden Richtungen wichtig.

## **9 Prüfung der Varianten durch ein externes Planungsbüro**

Alle Varianten für PW's und Reisebusse wurden von einem externen Ingenieurbüro geprüft. Die Firma Infraconsult AG aus Bern erstellte einen umfangreichen Bericht (siehe Beilage).

- Die favorisierte Variante 2 resp. 2A für PWs sowie der Vorschlag für Reisebusse sind aus Sicht des Ingenieurbüros in sich schlüssig und umsetzbar.
- Es wurden vom Ingenieurbüro Infraconsult noch andere Lösungsansätze geprüft:
- Weitere Varianten für den Schlauch (→ siehe Kapitel 6.)
- Reisebusterminal auf dem südlichen Teils des Flugplatzes
- die aber alle nicht weiter verfolgt werden sollen. Insbesondere der Reisebusterminal auf dem Flugplatz wird als zu peripher angesehen, so dass er schlecht akzeptiert würde. Zudem sind die zusätzlichen Durchfahrten durch Matten problematisch.
- Mit einer Einbahnlösung von der Spielmatte in die Marktgasse bis zum Bahnübergang wird eine gewisse Verlagerung des Verkehrs von Unterseen in Richtung Interlaken auf die Bahnhofstrasse Unterseen verschoben (nicht aber in umgekehrter Richtung). Sowohl in der Marktgasse wie in der Bahnhofstrasse Unterseen befindet sich ein Bahnübergang, der den Verkehr zu gleichen Zeiten aufhält; Eine komplette Verstopfung auf der Bahnhofstrasse ist aber nicht zu erwarten. Von der Marktgasse in Richtung Spielmatte ist mit einer Einbahnlösung aber eine deutlich flüssigere Verkehrslösung zu erwarten.
- Ein gemeindeübergreifendes Fussgängerleitsystem ist nach wie vor für eine Touristenregion wie Interlaken unabdingbar und soll parallel sofort aufgegriffen werden.

## **10 Etappierungen**

Für die nst Kommission Verkehrskonzept sind folgende Etappierungen in zeitlich voneinander unabhängigen Schritten denkbar:

- Variante 2A für PW:
  - Heimwehfluhkreuzung in Kreisel umbauen
  - Einführung Einbahnregime Marktgasse-Spielmatte
  - Einführung Zubringerdienst General-Guisan-Strasse
  - Einführung Begegnungszonen.
- Für die Umsetzung des Reisebuskonzeptes sind mehrere Etappen/Schritte nötig:
  - Umsteigesituation Bahnhof Ost zusammen mit BOB realisieren
  - Neue Signalisation mit Gesellschaftswagenverboten auf zahlreichen Strassen
  - Neuer Umsteigeplatz Aula erstellen
  - Aufhebung Parkplätze Kursaal West und Ost, evtl. Zwischenlösung mit Jungfraupark bis Reisebusterminal an der Lindenallee realisiert ist
  - Reisebusterminal an Lindenallee realisieren.

## 11 Szenarien im Zusammenhang mit der Verkehrsinitiative

### 11.1 Varianten

Wenn der GGR die Anträge (gemäss Kapitel 12) annimmt, sind folgende Varianten möglich:

- a) Die Initiative kommt zur Abstimmung und wird angenommen:  
→ ein neuer Verkehrsrichtplan muss gemeinsam mit den Nachbargemeinden erarbeitet werden und braucht die Zustimmung aller drei IMU-Gemeinden.  
Längerer Zeitraum (ca. 3-4 Jahre) nötig.  
Eine Änderung des Verkehrsrichtplans liegt in Interlaken in der abschliessenden Zuständigkeit des GGR, in Matten und Unterseen beim Gemeinderat.
- b) Die Initiative kommt zur Abstimmung und wird abgelehnt oder die Initiative wird zurückgezogen.  
→ der bisherige Verkehrsrichtplan bleibt in Kraft, Massnahmen gemäss Kapitel 11 (Anträge) werden umgesetzt, ein Teil der Initiativbegehren wird somit erfüllt (Entlastung der Wohnquartiere).
- c) Der GGR hat die Möglichkeit, der Initiative einen Gegenvorschlag entgegenzustellen. Dieser muss aber ebenfalls eine Forderung enthalten, welche in der Zuständigkeit des GGR liegt (d.h. die Überarbeitung des Verkehrsrichtplans und nicht nur einzelne Verkehrsmassnahmen).  
→ Wird der Gegenvorschlag angenommen, muss ein neuer Verkehrsrichtplan erarbeitet werden wie bei a), d.h. längerer Zeitraum (ca. 3-4 Jahre) nötig.

### 11.2 Prüfung von Initiative und Varianten bezüglich Verkehrsrichtplan

Das Büro ecoptima AG wurde beauftragt, im Zusammenhang mit der Initiative und den verschiedenen Varianten folgende Fragen zu klären:

- Welchen Änderungsumfang des Verkehrsrichtplans Bödeli haben die Initiative bzw. die Varianten der Kommission zur Folge?
- Welche Gremien müssen bei einer Anpassung des Verkehrsrichtplans einbezogen werden?
- Wie sieht das Verfahren bei einer Anpassung des Verkehrsrichtplans aus?
- Welcher Zeitbedarf ist dafür nötig?
- Sind auch weitere Instrumente (z.B. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost RGSK) anzupassen?

Das Büro ecoptima AG hält fest:

Die Variante 2A für PW der nicht ständigen Kommission verfolgt die Zielsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli, Durchgangsverkehr im Zentrum zu vermeiden. Die Begegnungszonen (Bahnhofstrasse, westlicher Teil des Höhwegs, Marktgasse und Centralstrasse) sowie die weiteren vorgesehenen «flankierenden Massnahmen» können als Konkretisierung des Verkehrsrichtplans betrachtet werden, welche keine Richtplananpassung bedingen würden.

Die Initiative unterläuft die Zielsetzung des Verkehrsrichtplans, den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten und widerspricht wichtigen Grundsätzen des Verkehrsrichtplans Bödeli. Sie würde somit eine Gesamtüberarbeitung des Verkehrsrichtplans sowie eine Anpassung des RGSK Oberland-Ost bedingen. Die Umsetzung der Initiative würde erhebliche Verfahrensrisiken und finanzielle Risiken bergen, da für die Crossbow-Massnahmen u.a. Gelder des Bundes und des Kantons geflossen sind.

Die Variante 2C für PW unterläuft grossenteils die Zielsetzung und einen wichtigen Grundsatz des Verkehrsrichtplans, den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten. Die Umsetzung der Variante 2C würde einen ähnlichen Anpassungsbedarf des Verkehrsrichtplans und des RGSK Oberland-Ost mit sich bringen und dadurch die gleichen Risiken wie die Initiative bergen.

Eine Anpassung des Verkehrsrichtplans Bödeli würde inkl. Vorbereitungsarbeiten über 3 Jahre in Anspruch nehmen. Die Gemeinden Matten und Unterseen wären dabei einzubeziehen. Ihre Zustimmung sowie diejenige der Region Oberland-Ost wären nötig.



## **12 Antrag der nst Kommission Verkehrskonzept an den Grossen Gemeinderat**

1. Der Grosse Gemeinderat nimmt den Schlussbericht der nst Kommission Verkehrskonzept zur Kenntnis.
2. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, dem Gemeinderat zu empfehlen, die Variante 2A für PW weiter zu verfolgen und die Umsetzung möglichst rasch einzuleiten (ggf. in Etappen).
3. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, dem Gemeinderat zu empfehlen, die Variante für Reisebusse mit drei Teilprojekten weiter zu verfolgen und die notwendigen Planungsschritte möglichst rasch einzuleiten.
4. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, dem Gemeinderat zu empfehlen, Los 2 „Ortseingänge und Wegweisung“ des Verkehrsrichtplans Bödéli zu aktualisieren und insbesondere das Fussgängerleitsystem detailliert zu planen.
5. Dem Grossen Gemeinderat wird empfohlen, dem Volk bei einer Abstimmung über die Verkehrsinitiative keinen Gegenvorschlag zu unterbreiten.
6. Die nst Kommission Verkehrskonzept wird per sofort unter Verdankung der geleisteten Arbeit aufgelöst.

## **13 Anhang (in separatem Druck)**

- Bericht Infraconsult AG
- Varianten 2A und 2C für PW im Detail
- Variante für Reisebusse im Detail
- Abklärungen Verkehrsrichtplan Bödéli durch ecoptima AG

Interlaken, 23.01.2017

Version 11