

aus der 5. Sitzung des Grossen Gemeinderats Interlaken vom 24. August 2021

Versanddatum: 26. August 2021

- 41** S4.6.2 Konzepte, Verkehrsberuhigung, Verkehrsführung, Zählungen, Strassen-transporte generell

Interpellation Mühlemann, ausgleichende Verkehrsgerechtigkeit, Beantwortung

Die Geschäftsprüfungskommission hat keine Bemerkungen.

Die Interpellation von Aimé Mühlemann vom 23. März 2021 wird wie folgt schriftlich beantwortet (kursiv: Fragen der Interpellation)

- a) *Welchen Anteil, sofern erhoben, an Strecken auf öffentlichen Verkehrswegen werden mit welchen Fortbewegungsmöglichkeiten (z. B. zu Fuss, mit dem Fahrrad) auf dem Gebiet der Gemeinde Interlaken zurückgelegt?*

Es bestehen keine entsprechenden Datenerhebungen (siehe auch Antwort zu Frage b).

- b) *Welchen Anteil, sofern erhoben, an öffentlicher Fläche haben jeweils Fahrwege, Fussgängerstreifen/Fussgängerzonen, Parkplätze für verschiedene Fortbewegungsmittel und Strassen?*

Es bestehen keine entsprechenden Datenerhebungen. Der Bereich Polizeiinspektorat hat bei einer spezialisierten Engineering-Firma eine Offerte für solche Datenerhebungen eingeholt. Diese beläuft sich für die Fragen a) und b) auf knapp CHF 75'000, inklusive Fragen c) e) und f) auf gut CHF 112'000. Der Gemeinderat erachtet das Kosten-Nutzen-Verhältnis als nicht gegeben und verzichtet darauf, eine Datenerhebung in Auftrag zu geben.

- c) *Denkt der Gemeinderat, dass bestimmte Fortbewegungsmittel im Strassenverkehr zurzeit unterberücksichtigt werden?*

Mit den praktisch flächendeckenden Tempo 30-Zonen auf den Interlakner Gemeindestrassen erachtet der Gemeinderat die Berücksichtigung der verschiedenen Fortbewegungsmittel als ausgewogen.

- d) *Wie viele Verkehrsunfällen sind im Jahre 2020 (Wenn nicht möglich, dann im letztmöglichen Jahr mit kompletter Statistik) im Verkehrsraum Interlaken passiert? Sofern möglich bitte nach Fortbewegungsmittel und Alterskategorie aufschlüsseln.*

Es kann auf die offizielle Unfallübersicht des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verwiesen werden.

Unfallübersicht	Total	2020	2019	2018	2017	2016
Total Unfälle	278	40	66	67	46	59
Total Objekte	431	61	99	108	71	92
Total Personen	595	82	125	139	99	150
Geschätzter Sachschaden (in TCHF)	1'742	249	435	425	298	335
Anzahl Getötete	0	0	0	0	0	0
Anzahl Schwerverletzte	30	2	3	10	4	11
Anzahl Leichtverletzte	108	14	23	23	16	32

- e) *Sieht der Gemeinderat die Dringlichkeit, das Verhältnis, wie in a) beschrieben, zukünftig verändern zu müssen? Wenn ja, wie und wenn nein, wieso nicht?*

Wie bei Frage a) erwähnt, kennt der Gemeinderat das Verhältnis der Anteile der verschiedenen Fortbewegungsmittel nicht. Er sieht aber auch keinen Handlungsbedarf, der es rechtfertigen würde, diese Anteile extern mit grossem finanziellen Aufwand erheben zu lassen.

- f) *Wären mehr autofreie Zentren bzw. autofreie Strassen(-abschnitte) etwas Vorteilhaftes für den Standort Interlaken? Wenn ja, wieso und wenn nein, wieso nicht?*

Nein. Interlaken ist zu kleinräumig, um mit autofreien Strassen einen spürbaren Standortvorteil zu erreichen. Zudem führt jede Verkehrsmassnahme zu Auswirkungen auf andere Strassen oder die Nachbargemeinden. Auch sind diverse Geschäfte auf eine gute verkehrstechnische Erreichbarkeit angewiesen.

Aimé Mühlemann dankt für die Ausführungen und dafür, dass der Gemeinderat nicht 112'000 Franken für eine Datenerhebung ausgegeben habe, die nicht im Sinne der Interpellation gewesen wäre. Auf die Antwort zu Frage f) möchte er näher eingehen. Der Gemeinderat sehe autofreie Strassen nicht als vorteilhaft für Interlaken an. Autofreie Strassen hätten aber durchaus Vorteile: bessere Luftqualität durch verminderte Feinstaubbelastung und tiefere Stickoxid-Werte, da Strecken, die zuvor mit dem Auto zurückgelegt worden seien, nun anders zurückgelegt würden; Lärm und Staus wie tagtäglich beim Bahnhof West würden reduziert; Unfälle würden reduziert; die Region werde einladender für Passanten, da viele Stör- und Stressfaktoren wegfallen würden. Er wolle klarstellen, was fälschlicherweise in der Antwort stehe. Er habe nie verlangt, dass die Geschäfte auf Zulieferer verzichten müssten. Das sei nicht Teil seiner Forderung und es sollte klar sein, dass das keine realistische Forderung wäre. Es sei nicht erwiesen, dass Geschäfte in der Innenstadt schlechter wirtschaften würden, wenn angrenzende Strassen autofrei wären. Vielmehr mache dies das längere Verweilen und Einkaufen nur noch attraktiver und Sorge für eine belebte Innenstadt, die allemal willkommener sein sollte als eine stark befahrene Innenstadt, wie unzählige Städtebeispiele belegen würden. Was ihm Sorgen bereite, sei, dass in Antwort e) geschrieben werde, dass der Gemeinderat keinen Handlungsbedarf sehe, den Anteil von Fussgängern, Velofahrern oder ÖV-Benutzern zu erhöhen und das Autofahren in Interlaken zu reduzieren. Dies finde er erschreckend, nachdem doch erst kürzlich der neue IPCC-Bericht vorgelegt worden sei. Auch wir hätten einen Anteil und wüssten, dass die aktuelle Verkehrsaufteilung ein Grund für den Klimawandel sei. Daran nun nichts ändern zu wollen, sei nicht das, was uns vorwärtsbringen und Abhilfe bei der Klimaerwärmung schaffen werde. Nichts ändern zu wollen, sei zudem auch nicht vorteilhaft für eine bessere Lebensqualität. Wenn der jetzige Weg weiter beschritten werde, dann würden wir weiter Teil des Problems des Klimawandels sein. Wenn wir dies nicht wollten und stattdessen lieber Teil einer Lösung sein möchten, dann müssten auch hier Änderungen und Fortschritt gewagt werden: einfach ein aktives, zukunfts- und vor allem klimaorientiertes Verkehrskonzept. Dieses fehle ihm und vielen anderen in der Gemeinde.

Die Diskussion wird nicht gewünscht.

Freundliche Grüsse

sig. Goetschi

Philipp Goetschi, Sekretär ad interim