

Grosser Gemeinderat Interlaken

Bericht des Gemeinderats

Verkehrskonzept im Zentrum und Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime

Vormerkung zu den Traktanden

- **Motion Walther, Umsetzung Verkehrsrichtplan mit Poller, Erheblicherklärung**
- **Dringliche Motion Grossenbacher, Fussgängerzone Postplatz bis Harderstrasse, Erheblicherklärung**
- **Postulat Zumkehr, verkehrsfreie Bahnhofstrasse, Beantwortung**
- **Motion Weinekötter, Fussgängerüberquerungen, Erheblicherklärung**
- **Postkreiselinitiative**
- **Rahmenkredit Erneuerung und Umgestaltung Postknoten**

Die folgenden Vorbemerkungen und Erläuterungen gelten für alle Geschäfte des Grossen Gemeinderats vom 28. Juni 2011 zu Verkehrsfragen. Für zusätzliche Ausführungen konkret zu den einzelnen Traktanden wird auf die separaten Berichte und Anträge des Gemeinderats verwiesen.

Der Gemeinderat beschäftigt sich seit längerer Zeit mit der Verkehrssituation im Zentrum von Interlaken, die auch den Mitgliedern des Grossen Gemeinderats am Herzen liegt, wie die zahlreichen parlamentarischen Vorstösse zum Verkehr belegen. Der Gemeinderat hat auch einen guten Teil seiner Klausur vom 23. Februar 2011 dem Thema Verkehr gewidmet und dazu die Firma Ernst Basler + Partner AG, Zürich, beigezogen. Verschiedene der folgenden Passagen sind aus dem Ergebnisbericht der Gemeinderatsklausur, der von der Ernst Basler + Partner AG erstellt worden ist, zitiert (Quellenangabe: Ergebnisbericht Seite ...). Der Bericht als solcher ist nicht öffentlich, weil unter anderem ausschliesslich für die interne Entscheidungsfindung gemachte Äusserungen oder die Stimmenverhältnisse von Abstimmungen enthält. Der Bericht ist bewusst als Grundlagenpapier für den Gemeinderat und die direkt betroffenen Abteilungsleitenden gedacht und ausgestaltet worden und nicht für die Veröffentlichung bestimmt.

Ausgangslage

„Die Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen haben gemeinsam den Verkehrsrichtplan Bödli erarbeitet, der seit Mitte 1999 in Kraft ist. Ein massgebendes Thema des Verkehrsrichtplans ist die Schaffung von verkehrsberuhigten Gebieten. Mit dem Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime wird aufgezeigt, wie die Langsamfahrbereiche aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden können. Der Gemeinderat stimmte dem Teilrichtplan am 1. März 2010 zu. Nach längerer Diskussion in der Sitzung des Grossen Gemeinderates (GGR) vom 4. Mai 2010 hat der Gemeinderat das Geschäft jedoch zurückgezogen. Gründe für eine ablehnende Haltung im GGR waren neben unterschiedlichen Vorstellungen zur Gestaltung der Zentrumszone insbesondere die Aufhebung der Fussgängerstreifen bei Tempo 30.“ (Ergebnisbericht Seite 1)

„Der Verkehrsrichtplan verfolgt die ‚Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden‘ als gesamtheitliche Planungsidee, d. h. den Dominanzausgleich zwischen Autoverkehr, strassenangrenzenden Nutzungen und übrigen Verkehrsteilnehmenden. Um reine Durchfahrten mit dem motorisierten Individualverkehr durch das Zentrum zu vermeiden, ist eine entsprechende Strassenraumgestaltung entlang den beiden Hauptachsen zu verwirklichen. Ebenfalls vorgesehen ist eine Durchgangssperre für den Privatverkehr auf dem Höhweg.“ (Ergebnisbericht Seite 4)

Verkehrsberuhigung

Anstelle langer Ausführungen wird auf die Seiten 7 und 8 aus dem Ergebnisbericht der Klausur vom 23. Februar 2011 verwiesen, die diesen Vorbemerkungen beiliegen. Die dort gemachten signalisationstechnischen und verkehrsrechtlichen Ausführungen können wie folgt tabellarisch zusammengefasst werden.

	Tempo 30-Zone	Begegnungszone	Fussgängerzone	Total-/Teilfahrverbot
Idee der Koexistenz	ja	ja	nein	nein
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	20 km/h	Schrittempo (5 km/h)	offen
Vortritt	Fahrverkehr, Rechtsvortritt	Fussgänger/innen	Fussgänger/innen	Fahrverkehr
Fussgängerstreifen	keine	keine	keine	erlaubt
Parkierung	überall	nur an markierten Stellen	nur an markierten Stellen	überall
Veloverkehr	ja	ja	ausnahmsweise, nur mit Signalisation	ja
öff. Verkehr (Linienbusse)	ja	ja	(nein)	ja
bauliche Massnahmen	ja	ja	sinnvoll	nein

Ergebnisse der Klausur und der anschliessenden vertieften Detailabklärungen

Aufgrund der intensiven Diskussion verschiedener möglicher Varianten im Rahmen der Klausur und der anschliessenden vertieften Abklärungen insbesondere auch mit den Vertretungen des öffentlichen Verkehrs und einer Beurteilung der Realisierbarkeit spricht sich der Gemeinderat für das folgende Konzept aus.

Verkehrs- und Geschwindigkeitskonzept Zentrum Interlaken

- Die gesamte Achse Interlaken West – Interlaken Ost wird als Tempo 30-Zone ausgestaltet (neu bereits ab Heimwehfluhbahn und nicht erst ab dem Migroskreisel).
- Für diese Achse wird die im Verkehrsrichtplan vorgesehene Lösung mit einer Durchfahrtsperre im Raum Harderstrasse/Hotel Metropole vorgesehen. Die Sperre erfolgt mittels eines Teilfahrverbots zwischen dem Postknoten bzw. der Einmündung der Harderstrasse. Die Installation von Pollern im Bereich Harderstrasse/Hotel Metropole bleibt für den Fall vorbehalten, dass das Teilfahrverbot ungenügend beachtet und auch nicht im Ordnungsbussenverfahren genügend durchgesetzt werden kann.
- Fahrberechtigt im Teilfahrverbot zwischen dem Postknoten und der Einmündung der Harderstrasse bleiben: öffentlicher Verkehr, Bodelino, Bodeliträm, Kutschen, Fahrräder und Mofas, Zubringerdienst zu den Geschäften zeitlich beschränkt; keine Fahrberechtigung wird vorgesehen für den übrigen motorisierten Individualverkehr und die Taxis.
- Der Postknoten wird zu einer Kreuzung umgestaltet.

Erfüllung der bestehenden oder bearbeiteten Rechtsgrundlagen und der Forderungen der parlamentarischen Vorstösse und der Postkreiselinitiative

Verkehrsrichtplan Bödéli

Die Ziele des Verkehrsrichtplans Bödéli sind erfüllt, indem die Idee der Koexistenz umgesetzt ist und für Zubringerinnen und Zubringer jeder Punkt der Achse mit dem Motorfahrzeug erreichbar ist, eine Durchfahrt jedoch für den motorisierten Individualverkehr auf der direkten Achse Interlaken West – Interlaken Ost und umgekehrt unterbrochen ist.

Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime in der Fassung für die GGR-Sitzung vom 5. Mai 2010

Im Grundsatz erfüllt, mit nötigen Anpassungen im Bereich Postknoten bis Harderstrasse.

Motion Walther, Umsetzung Verkehrsrichtplan mit Poller

Sinngemäss erfüllt, weil eine Durchfahrt West-Ost und umgekehrt ausgeschlossen wird. Der eigentliche Poller wird nur als letztes Mittel in der Rückhand behalten.

Motion Grossenbacher, Fussgängerzone Höheweg zwischen Postplatz und Harderstrasse

Formell nicht erfüllt. Die Lösung mit dem Teilfahrverbot ist jedoch die Lösung, die am nächsten an der Fussgängerzone liegt.

Postulat Zumkehr, verkehrsfreie Bahnhofstrasse

Nur teilweise erfüllt, weil die Bahnhofstrasse innerhalb einer Tempo 30-Zone nur verkehrsberuhigt, nicht aber verkehrsfrei ist. Die Lösung schliesst aber nicht aus, später allenfalls eine Begegnungszone Bahnhofstrasse vorzusehen.

Motion Weinekötter, Fussgängerüberquerungen

Nicht erfüllt, da innerhalb von Tempo 30-Zonen keine Fussgängerstreifen vorgesehen sind und die Verhältnisse in Interlaken keinen der Ausnahmetatbestände erfüllen. Der Mehrzweckstreifen auf der Flaniermeile Höheweg verbessert die Querungssituation für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich.

Postkreiselinitiative

Nicht erfüllt. Mit der Durchfahrtssperre durch den „Schlauch“ fällt eine Einmündung in den heutigen Kreisel als stark befahrene Strasse weg. Für das Zusammentreffen von drei verkehrsberuhigten und einer fast verkehrsfreien Strasse ist kein Kreisel nötig. Der Linksvortritt im Kreisel widerspricht dem in Tempo 30-Zonen geltenden Rechtsvortritt.

Vor- und Nachteile der Lösung

Vorteile

- Die Läden im Zentrum werden für Einheimische und Touristinnen und Touristen attraktiver.
- Die Flaniermeile Höheweg und die Bahnhofstrasse werden entlastet, wenn der bisherige Durchgangsverkehr den Höheweg umfährt.
- Die Erschliessung des Höhewegs durch den öffentlichen Verkehr ist weiterhin sichergestellt.
- Eine bauliche Anpassung der soeben fertiggestellten Erneuerung im Schlauch ist nicht erforderlich, nur eine Anpassung der Signalisation.

Nachteile

- Es ist mit Ausweich- und Umfahrvverkehr durch die Quartiere zu rechnen: Dieser ist mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden, insbesondere durch die Beschränkung der Harderstrasse, der Blumenstrasse, der Neugasse sowie Strandbadstrasse ab altem Kühlhaus auf den Zubringerdienst.
- Ein kleines Konfliktpotenzial besteht allenfalls, indem der Abschnitt Postknoten bis Harderstrasse mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs und des Zubringerdienstes nur von lautlosen oder fast lautlosen Fahrzeugen befahren wird, die von den Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gehört werden.

Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime

Der Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime wird aufgrund der Beschlüsse des Grossen Gemeinderats vom 28. Juni 2011 angepasst und dem Grossen Gemeinderat im Herbst 2011 zur Genehmigung unterbreitet.

Zusammenfassung der Anträge (für die wörtliche Formulierung wird auf die separaten Berichte und Anträge verwiesen)

- *Motion Walther: als Postulat erheblich erklären*
- *Motion Grossenbacher: nicht erheblich erklären*
- *Postulat Zumkehr: nicht weiter verfolgen und abschreiben*
- *Motion Weinekötter: nicht erheblich erklären*
- *Postkreiselinitiative: ablehnen, aber den Stimmberechtigten eine Variantenabstimmung Postkreisel und Postkreuzung vorlegen mit dem Antrag, die Variante Postkreuzung zu beschliessen*

Interlaken, 3. Mai 2011

IM NAMEN DES GEMEINDERATES INTERLAKEN

Urs Graf
Gemeindepräsident

Philipp Goetschi
Sekretär

Seiten 7 und 8 des Ergebnisberichts der Gemeinderatsklausur vom 23. Februar 2011

3 Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung ist ein entscheidendes Mittel, um zwei Ziele gleichzeitig erreichen zu können: höhere Sicherheit im Verkehr sowie eine bessere Aufenthalts- und Wohnqualität für die Anwohnenden und Besuchenden. Es gibt eine breite Palette von möglichen Massnahmen, die das Miteinander aller Beteiligten und Verkehrsteilnehmenden unterstützen und fördern. Die ersten beiden der im Folgenden (Kapitel 3.1) beschriebenen Möglichkeiten (Tempo 30- und Begegnungszonen) orientieren sich an der im Richtplan Bödéli genannten Idee der Koexistenz. Die zwei letztgenannten Varianten (Fussgängerzonen und (Teil-)Fahrverbote) hingegen bringen einseitige Einschränkungen für den MIV mit sich und sind daher nicht auf das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsmittel ausgerichtet. Eine Übersicht zu den Merkmalen der verschiedenen Verkehrsberuhigungen findet sich in Kapitel 3.2.

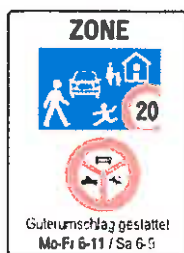
3.1 Mögliche Varianten



Tempo 30-Zone⁵

- Höchstgeschwindigkeit: 30km/h
- Verkehrsberuhigung ohne Aufhebung des grundsätzlichen Vortrittsrecht des Fahrverkehrs
- Grundsätzlich Rechtsvortritt
- Verzicht auf Fussgängerstreifen (nur bei besonderen Bedürfnissen kann davon abgewichen werden)
- Keine Längsmarkierungen und Lichtsignalanlagen
- Flankierende bauliche Massnahmen zur Schaffung von Torsituationen und evtl. weitere Einengung des Strassenquerschnitts (versetzte Parkierung, Versätze, etc.)

⁵ Bei der streckenbezogenen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h handelt es sich nicht um eine Zonen-Regelung. Diese hat nicht primär eine Verkehrsberuhigung zum Ziel, sondern wird bei gefährlichen oder unübersichtlichen Strassenabschnitten eingeführt. Sie beeinflusst weder die Vortrittsregelung noch die Signalisation oder die Markierungen und bedingt auch keine baulichen Massnahmen. Eine streckenbezogene Signalisation Tempo 30 entspricht aber auch nicht der Idee der Koexistenz und ist beim Kanton in flächendeckender Form sicher nicht bewilligungsfähig.



Begegnungszone

- Höchstgeschwindigkeit: 20km/h
- Verkehrsberuhigung mit Aufhebung des grundsätzlichen Vortrittsrecht des Fahrverkehrs
- Vortritt für Zu-Fuss-Gehende
- Parkieren nur auf markierten Stellen, sonst Parkierungsverbot
- Verzicht auf Fussgängerstreifen (keine Ausnahmen)
- Keine Längsmarkierungen und Lichtsignalanlagen
- Flankierende bauliche Massnahmen zur Schaffung von Torsituationen und evtl. weitere Einengung des Strassenquerschnitts (versetzte Parkierung, Versätze, etc.)



Fussgängerzone

- Grundsätzliches Fahrverbot, absolute Priorität für Zu-Fuss-Gehende
- Zulassung von Fahrzeugverkehr in Ausnahmen und zeitlich eingeschränkt, dann aber nur Fahren im Schritt-Tempo (gilt auch für Busse und Kutschen)
- Vortritt für Zu-Fuss-Gehende
- Parkieren nur auf markierten Stellen, sonst Parkierungsverbot
- Veloverkehr nur in Ausnahmefällen und bei besonderer Signalisation
- Keine Signale und Markierungen
- Zusätzliche gestalterische Massnahmen sinnvoll, vom Gesetz aber nicht verlangt



Total- oder Teilfahrverbot

- Einschränkung MIV
- Zeitliche Beschränkung möglich
- Ausnahmen für Zubringer möglich
- Anwohnerberechtigungen möglich
- Ausnahmen für öffentlichen Verkehr möglich (auch ganztägig)
- Kombinationen von zeitlichen und fahrzeugbezogenen Ausnahmen möglich
- Geschwindigkeitsregime unbeeinflusst (Fahrzeuge mit Bewilligungen dürfen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit fahren, ausser diese ist herabgesetzt)
- Keine baulichen Massnahmen