

Gemeinde Interlaken

Abklärungen Verkehrsrichtplan Bödeli



Stellungnahme

13. Januar 2017

Impressum**Auftraggeberin:**

Einwohnergemeinde Interlaken,
Nicht ständige Kommission Verkehrskonzept,
vertreten durch Hans Peter Bühlmann,
General-Guisan-Strasse 43
3800 Interlaken

Auftragnehmerin:

ecoptima
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Francesca Foletti, Geografin, Raumplanerin MAS ETH

Inhalt

1. Einleitung	4
2. Zielsetzung und Instrumentierung	6
3. Umsetzungsstand und Wirkung des Crossbow-Projekts	9
4. Initiative und Varianten 2A und 2C der nicht ständigen Kommission: Kerninhalte und Auswirkungen	10
5. Fazit	15

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Am 18. September 2014 ist die Initiative «Keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere» bei der Gemeinde Interlaken eingereicht worden. Diese lautet wie folgt: «Der Grosse Gemeinderat wird beauftragt innert zwei Jahren einen Verkehrsrichtplan auszuarbeiten, wobei die Bahnhofstrasse und der Höhweg ganzjährig durchgehend mit Motorfahrzeugen aller Art befahrbar sind und die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden».

Der Grosse Gemeinderat hat die Initiative am 3. Februar 2015 abgelehnt und beschlossen, ihr einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. An seiner Sitzung vom 25. August 2015 hat der Grosse Gemeinderat, auf Wunsch des Initiativkomitees beschlossen, die Initiative für zwei Jahre auszusetzen und in der Zwischenzeit mit einer nicht ständigen Kommission das Verkehrskonzept in Interlaken zu überprüfen. Die von der Kommission erarbeiteten Varianten liegen nun vor.

1.2 Ziele

Im Rahmen dieses Auftrags geht es darum, einerseits für die Initiative und andererseits für die durch die nicht ständige Kommission erarbeiteten Varianten (2A und 2C), 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. RGSK) anzupassen?

Die Auswirkungen der Initiative und der Varianten der Kommission auf den Verkehrsrichtplan sind in den Gesamtkontext zu stellen. Der Verkehrsrichtplan Bödeli stellt einen überkommunalen Richtplan dar. Zudem ist er in regionale Instrumente (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost (RGSK) und Agglomerationsprogramm Interlaken) eingebettet. Der Verkehrsrichtplan Bödeli gibt die Richtung der Massnahmen für dieses Gebiet in diesen Instrumenten vor. Im Rahmen dieses Auftrags sind somit auch die Auswirkungen auf diese übergeordneten Instrumente zu berücksichtigen und aufzuzeigen.

1.3 Grundlagen

Als Grundlagen für die Abklärungen wurden insbesondere folgende Dokumente einbezogen:

- Verkehrsrichtplan Bödeli vom 20. Mai 1999
- Bericht und Antrag des Gemeinderats an den Grossen Gemeinderat vom 15. Dezember 2014 zur Gemeindeinitiative «Keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere»
- Protokollauszug aus der 1. Sitzung des Grossen Gemeinderats Interlaken vom 3. Februar 2015
- Pläne der nicht ständigen Kommission zu den Varianten 2A und 2C für PW
- RGSK Oberland-Ost der 1. Generation vom Januar 2013
- RGSK Oberland-Ost der 2. Generation vom November 2016 (Fassung für die Genehmigung)
- Agglomerationsprogramm Interlaken der 2. Generation vom Mai 2012
- Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Interlaken der 1. Generation vom 30. Oktober 2009
- Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Interlaken der 2. Generation vom 26. Februar 2014

1.4 Aufbau der Stellungnahme

Die vorliegende Stellungnahme ist wie folgt aufgebaut:

- Damit der Verkehrsrichtplan und die entsprechenden Massnahmen im zentralen Bereich des «Bödeli» in den Gesamtkontext gestellt werden können wird in einem ersten Schritt die Zielsetzung für dieses Gebiet sowie die entsprechende Instrumentierung kurz erläutert.
- In einem zweiten Schritt wird aufgezeigt, was bis heute erreicht wurde.
- Anschliessend wird unter Einbezug der vorhergehenden Erläuterungen und Erkenntnisse eine Beurteilung der Auswirkungen der Initiative sowie der zwei Varianten der nicht ständigen Kommission vorgenommen.
- Zum Schluss werden die wichtigsten Punkte in einem Fazit zusammengefasst.

2. Zielsetzung und Instrumentierung

Zielsetzung im zentralen Bereich des «Bödeli»

Gemäss dem gemeinsamen Grundkonzept der Gemeinden Interlaken, Matten bei Interlaken und Unterseen aus dem Jahr 1996 besteht für den zentralen Bereich des «Bödeli» die Zielsetzung, die Fahrstrecken im Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren und reine Durchfahrten durch das Zentrum zu vermeiden.

Auf der Basis des erarbeiteten Grundkonzepts und des zwischen 1997 und 1998 durchgeführten Ideenwettbewerbs mit dem Siegerprojekt Crossbow wurden die Ziele und die entsprechenden Massnahmen im «Verkehrsrichtplan Bödeli» instrumentiert.

Verkehrsrichtplan Bödeli

Wichtige Elemente für den zentralen Bereich des «Bödeli»

Im Kapitel 4 des Verkehrsrichtplans Bödeli sind für den zentralen Bereich des «Bödeli» u.a. folgende Grundsätze festgehalten:

- Grundsätze der Gemeinden für die Verkehrsführung im Bödeli: (...) «Im Kerngebiet wird eine verkehrsarme Langsamfahrzone geschaffen mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität für Bewohner und Besucher.»
- Grundstruktur Verkehr: (...) Um den zentralen Bereich zu entlasten, ist die Zufahrt möglich, aber kein Durchgangsverkehr. (...)

Bezüglich Privatverkehr werden diese Aussagen im entsprechenden Teilrichtplan wie folgt konkretisiert:

- (...) «Die zentrale Achse Bahnhof Ost – Bahnhof West und die Verbindung Unterseen – Interlaken – Matten sind attraktive Fussgänger-, Velo- und Kutschenverbindungen. Die Zufahrt und auch das Befahren durch den öffentlichen Verkehr ist gestattet. Auf dem Höhweg wird der Durchgang für den Privatverkehr an geeigneter Stelle zeitlich und saisonal gesperrt. Die Durchfahrt des öffentlichen Verkehrs, der Kutschen und Velos sowie die Zufahrt zur Anlieferung sind gestattet.»

In der entsprechenden Karte ist beim «Schlauch» Folgendes festgehalten: «Kein Durchgang für Privatverkehr (Anlieferung; Bus, Kutschen, Velo und Fussgänger möglich)». In der Karte sind die Bahnhofstrasse, der Höhweg, die Marktgasse und die Centralstrasse als zentrale Fussgängerachsen (mit Zubringerverkehr gestattet) bezeichnet.

→ Gemäss Verkehrsrichtplan Bödeli besteht somit die klare Zielsetzung, Durchgangsverkehr im zentralen Bereich zu vermeiden.

Rechtliche Stellung

Der Verkehrsrichtplan wurde am 19. Februar 1999 durch die Region Oberland-Ost und im Mai 1999 durch die Gemeinden Matten, Unterseen und Interlaken beschlossen. Die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung erfolgte am 15. Juni 1999.

Beim Verkehrsrichtplan Bödeli handelt es sich um einen überkommunalen Richtplan. Die behördenverbindlichen¹ Elemente des Verkehrsrichtplans sind im Kapitel 4 «Verkehrsrichtplan Bödeli» festgehalten.

Agglomerationsprogramm Interlaken und RGSK Oberland-Ost

Der Verkehrsrichtplan Bödeli gibt in Bezug auf die Kernagglomeration die Richtung für die Strategie und für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken und des RGSK Oberland-Ost (behördenverbindlich) vor.

Crossbow-Massnahmen sind ins Agglomerationsprogramm Interlaken der 1. Generation aus dem Jahr 2007 eingeflossen. Massnahmen mit A-Priorität wurden durch den Bund und den Kanton mitfinanziert. Die Fortsetzung des Projekts Crossbow wurde einerseits ins Agglomerationsprogramm Interlaken der 2. Generation aus dem Jahr 2012 und andererseits ins parallel dazu erarbeitete RGSK Oberland-Ost der 1. Generation aufgenommen.

Die Teilspernung des Höhewegs für den motorisierten Individualverkehr ist im RGSK Oberland-Ost der 1. Generation im Massnahmenblatt V3 «Gestaltungs- und Betriebskonzept „Crossbow Teilprojekt 1“» festgehalten. Die Massnahmenblätter des RGSK sind behördenverbindlich.

Der Umsetzungsstand des Crossbow-Projekts inkl. Sperrung des «Schlauches» ist im RGSK Oberland-Ost der 2. Generation aufgezeigt.

Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 zum Agglomerationsprogramm Interlaken der 2. Generation stellt die Fortsetzung des Projekts Crossbow das zentrale Element des Agglomerationsprogramms und eine Stärke² in Bezug auf die Verbesserung des Verkehrssystems dar. Der Bund hält fest, dass Crossbow u.a. die Sperrung des Höhewegs sowie die Sanierung von Ortseingängen vorsieht, was eine Verbesserung der Stausituationen für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr ermöglicht. Der Bund hat für die Vollendung von Crossbow (u.a. «Bödeliweg») Mittel in Aussicht gestellt.

→ Der Verkehrsrichtplan gibt in Bezug auf die Kernagglomeration die Richtung für die Massnahmen des RGSK Oberland-Ost (behördenverbindlich) und des Agglomerationsprogramms Interlaken vor.

¹ Behördenverbindlich heisst: Die Behörden sind verpflichtet, die im Richtplan festgelegten Zielsetzungen zu beachten.

² Im Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation hatte der Bund die vorläufig fehlende Sperrung für die MIV als Schwäche beurteilt.

→ Gemäss RGSK und Agglomerationsprogramm besteht die klare Absicht, den Höweg im Bereich des «Schlauches» für den MIV zu sperren.

→ Der Bund und der Kanton haben Crossbow-Massnahmen mitfinanziert und weitere Mittel für die Umsetzung der 2. Etappe (u.a. «Bödeliweg») in Aussicht gestellt. Die Sperrung des «Schlauches» ist Bestandteil dieser Crossbow-Massnahmenpakete.

3. Umsetzungsstand und Wirkung des Crossbow-Projekts

3.1 Umsetzungsstand

Mit Ausnahme des Abschnittes «Klosterstrasse-Kreuzung Beurivage» ist die «Flaniermeile» (Ost-West-Achse) seit März 2014 umgesetzt. Umgestaltungen wurden u.a. bei den Bahnhöfen Interlaken Ost und West sowie bei der Bahnhofstrasse und beim Höheweg vorgenommen. Der Postplatzkreisel wurde zu einer Kreuzung umgestaltet. Mit dem neuen Verkehrsregime ist der Höheweg im Abschnitt zwischen Postplatz und Harderstrasse («Schlauch») für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Central- und die Rosenstrasse sind Einbahnstrassen.

Auf dem «Bödeliweg» (Nord-Süd-Verbindung) befinden sich der Abschnitt Stadthausplatz - Grosse Aare - Postplatz zwischen Unterseen und Interlaken sowie der Abschnitt Postplatz - Kreuzung Savoy - Hirschenplatz auf dem Gemeindegebiet von Interlaken bzw. Matten in Projektierung. Die Realisierung ist im Jahr 2018 vorgesehen.

Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in der Kernagglomeration konnte noch nicht umgesetzt werden. Ein statisches Parkleitsystem wurde hingegen realisiert.

3.2 Wirkung

Seit März 2014 ist mit der Sperrung des «Schlauches» einerseits eine klare Verminderung des Verkehrs auf dem Höheweg feststellbar (über 30% bei PW³). Diese Reduktion der Verkehrsbelastung entspricht einer Hauptzielsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli. Andererseits ist eine Zunahme auf anderen Achsen im Nordquartier (Harderstrasse, Neugasse³) und im Zentrumsquartier (Rosenstrasse) zu verzeichnen.

Mit der Sperrung des «Schlauches» konnte, neben einer Attraktivierung für den Fuss- und Veloverkehr, auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

→ Mit der Sperrung des «Schlauches» konnte die Hauptwirkung für den zentralen Bereich, eine klare Reduktion des Durchgangsverkehrs und die Aufwertung der «Flaniermeile», erreicht werden. Es zeigt sich aber auch, dass zusätzliche flankierende Massnahmen nötig sind.

→ Crossbow ist noch nicht vollständig umgesetzt (u.a. «Bödeliweg»). Die geplanten Massnahmen werden eine weitere Verbesserung für das Zentrum mit sich bringen.

³ Die Zahlen sind aufgrund von unterschiedlichen Messgeräten mit Vorsicht zu geniessen. Die Zunahme (PW-Fahrzeuge) liegt in der Neugasse zwischen Herbst 2013 und Herbst 2015 im Bereich von 10–15% (inkl. generelle Verkehrszunahme).

4. Initiative und Varianten 2A und 2C der nicht ständigen Kommission: Kerninhalte und Auswirkungen

4.1 Gemeindeinitiative

Kerninhalte

Gemäss der Gemeindeinitiative «Keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere» sollen die Bahnhofstrasse und der Höheweg ganzjährig durchgehend mit Motorfahrzeugen aller Art befahrbar sein, damit die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden können.

Funktionale Auswirkungen

Gemäss Einschätzung des Gemeinderats Interlaken (s. Bericht und Antrag des Gemeinderats an den Grossen Gemeinderat vom 15. Dezember 2014 zur Gemeindeinitiative «Keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere») wären folgende Auswirkungen zu erwarten: «Die Umsetzung der Initiative würde die erreichten Verbesserungen zunichte machen. Der Höheweg und die Postkreuzung vermöchten den Verkehr, den ihnen die Initiantinnen und Initianten zumuten wollen, nicht schlucken. Eine Annahme der Initiative würde nämlich auch bedeuten, dass das heutige Reisebusregime aufgehoben werden müsste und die bis zu 280 Reisebusse pro Tag in Zukunft den Höheweg (und den Schlauch) wieder beliebig in beiden Richtungen befahren dürften. (...) Die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs wären nicht mehr einzuhalten und die neue Haltestelle im Schlauch müsste wieder durch zwei Haltestellen vor und nach dem Schlauch ersetzt werden.»

Es ist zudem davon auszugehen, dass die Wiedereröffnung des «Schlauches» nicht primär eine Entlastung der Wohnquartiere mit sich bringen, sondern generell die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr im Zentrum wieder fördern würde. In Bezug auf den Schutz der Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr müssten andere Massnahmen (z.B. Zubringerdienst) geprüft werden.

Beurteilung in Bezug auf die bestehenden Instrumente und Auswirkungen

Die von der Initiative verlangte Wiedereröffnung des «Schlauches» widerspricht der Zielsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli und der Gesamtgemeinde, den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten. Zudem würde mit einer Wiedereröffnung des «Schlauches» für alle Arten von Motorfahrzeugen (inkl. Reiseautos, welche in den letzten Jahren anzahlmässig stark zugenommen haben) die Zielsetzung der Initiative – keine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere – nur zum Teil erreicht.

Verkehrsrichtplan Bödeli

Die Initiative unterläuft eine Hauptzielsetzung des Verkehrsrichtplans, widerspricht wichtigen Grundsätzen (siehe Kap. 2) und würde somit eine grundlegende Anpassung des Richtplans bedingen.

Bei einer solchen Anpassung wären die Gesamtüberlegungen, insbesondere für das Zentrum, neu anzustellen und der Verkehrsrichtplan im Lichte der aktuellen Situation anzupassen.

Anpassung
 Verkehrsrichtplan:
 Verfahren und
 Zeitbedarf

Die Anpassung bzw. Gesamtüberarbeitung des Verkehrsrichtplans müsste im ordentlichen Verfahren erfolgen. Das Verfahren könnte wie folgt aussehen:

<i>Schritte</i>	<i>Zeitbedarf</i>
Vorbereitungsarbeiten: Standortbestimmung (inkl. neu aufzunehmende Themen/Aspekte), Voranfrage beim Kanton, Pflichtenheft, Ausschreibung usw.	10–12 Monate
Erfolgskontrolle Verkehrsrichtplan 1999, Überarbeitung Richtplan	10–12 Monate
Mitwirkung inkl. Vorbereitung, Auswertung und Anpassung aufgrund der Mitwirkung	5–6 Monate
Vorprüfung und Bereinigung mit dem Kanton	5–6 Monate
Beschlüsse und Genehmigung	4–5 Monate
	<i>34–41 Monate</i>

Das Verfahren würde inkl. Vorbereitungsarbeiten über 3 Jahre dauern.

Zuständigkeit
 und Einbezug
 der Gremien

Eine Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wäre in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Matten bei Interlaken und Unterseen vorzunehmen und würde die Zustimmung dieser beiden Gemeinden sowie der Region Oberland-Ost erfordern, welche den Verkehrsrichtplan im Jahr 1999 beschlossen haben.

Vor einer Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wäre es zweckmässig, im Rahmen einer Voranfrage beim Kanton (inkl. Einbezug des Tiefbauamtes) die Konsequenzen einer solchen Anpassung zu klären.

Der Erlass und die Änderung des Verkehrsrichtplans Bödeli würden in der Gemeinde Interlaken in die abschliessende Zuständigkeit des Grossen Gemeinderates fallen (Art. 8 Abs. 1 Buchstabe g OgR 2000). In den Gemeinden Matten bei Interlaken und Unterseen wäre der Gemeinderat dafür zuständig.

Da es sich beim Verkehrsrichtplan Bödeli um einen überkommunalen Richtplan handelt, wäre es zweckmässig, wenn die Region Oberland-Ost die Federführung bei einer Überarbeitung übernehmen würde.

Für die Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wären grundsätzlich die gleichen Gremien wie bei der Erarbeitung einzubeziehen.

RGSK Oberland-Ost und Agglomerationsprogramm Interlaken

Die Umsetzung der Initiative wäre mit erheblichen Verfahrensrisiken und finanziellen Risiken verbunden. Die Initiative würde eine Anpassung des RGSK

Oberland-Ost bedingen. Im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms wäre der Strategiewechsel u.a. gegenüber dem Bund klar zu begründen. In jedem Fall bestünde in Bezug auf das Agglomerationsprogramm das Risiko, dass bei der nächsten Generation die Gesamtbeurteilung durch den Bund schlechter ausfallen würde, da der Wirkungsbeitrag der Sperrung des «Schlauches» nicht mehr angerechnet werden könnte. Entsprechend bestünde das Risiko einer Nicht- oder einer geringeren Mitfinanzierung im Rahmen der nächsten Generation oder sogar eine Rückforderung des Bundes- und des Kantonsanteils bei den geänderten Massnahmen. Diesbezüglich bestehen entsprechende Rechtsgrundlagen⁴.

Da die Erarbeitung des RGSK Oberland-Ost der 3. Generation bereits ca. 2018 starten wird, wäre zu prüfen, ob der Verkehrsrichtplan und das RGSK parallel bearbeitet und mitgewirkt werden könnten.

→ Die Umsetzung der Initiative würde eine Anpassung des Verkehrsrichtplans Bödeli und des RGSK Oberland-Ost bedingen sowie erhebliche Verfahrensrisiken und finanzielle Risiken 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.

4.2 Variante 2A – 3-teiliges Fahrverbot im «Schlauch»

Kerninhalte

Gemäss Variante 2A für PW soll der «Schlauch» wie bisher gesperrt bleiben. Die Bahnhofstrasse und der westliche Teil des Höhwegs auf der Ost-West-Achse sowie die Marktgasse und die Centralstrasse auf der Nord-Süd-Verbindung werden als Begegnungszonen ausgestaltet.

Funktionale Auswirkungen

Es ist zu erwarten, dass mit der Umsetzung der Variante 2A gegenüber heute der Durchgangsverkehr noch stärker vom Zentrum ferngehalten werden könnte.

⁴ Siehe u.a. Art. 29 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz) und Art. 22 des Staatsbeitragsgesetzes des Kantons Bern. Gemäss einer Vorabklärung beim Tiefbauamt des Kantons Bern kann eine Rückforderung demnach nicht ausgeschlossen werden. Auch auf Bundesebene besteht das Risiko einer Rückforderung. Die Vorabklärung beim Bund hat ergeben, dass es im Rahmen der Agglomerationsprogramme keine vergleichbaren Präzedenzfälle gibt. Für verbindliche Aussagen seitens des Bundes und des Kantons muss eine offizielle Anfrage mit den entsprechenden Projektdetails gemacht werden.

Beurteilung in Bezug auf die bestehenden Instrumente und Auswirkungen

Verkehrsrichtplan Bödeli

Die Variante 2A für PW verfolgt die Zielsetzungen des Verkehrsrichtplans Bödeli. Die Begegnungszonen sowie die weiteren vorgesehenen «flankierenden Massnahmen» (z.B. Zubringerdienst, Ringverkehr) können als Konkretisierung des Verkehrsrichtplans betrachtet werden, welche keine Richtplananpassung bedingen.

RGSK Oberland-Ost und Agglomerationsprogramm Interlaken

Die Variante 2A würde keine Anpassung des RGSK Oberland-Ost mit sich bringen. Im Rahmen des nächsten RGSK bzw. Agglomerationsprogramms wäre es jedoch zweckmässig, entsprechende Konkretisierungen sowie den Umsetzungsstand der in der Variante 2A vorgesehenen Massnahmen aufzunehmen.

→ Die Variante 2A für PW würde keine Anpassung des Verkehrsrichtplans Bödeli und des RGSK Oberland-Ost bedingen.

4.3 Variante 2C – Begegnungszone im «Schlauch»

Kerninhalte

Gemäss Variante 2C für PW werden der «Schlauch», die Bahnhofstrasse, der westliche Teil des Höhwegs sowie die Marktgasse und die Centralstrasse als Begegnungszonen ausgestaltet. Reisebusse und LKW dürfen diese Strecken nicht oder nur eingeschränkt befahren.

Funktionale Auswirkungen

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Umsetzung der Variante 2C gegenüber heute wieder mehr Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Achse fließen würde. Mit der Einführung von Begegnungszonen im Zentrum könnte in Bezug auf den Durchgangsverkehr ein gewisser Widerstand aufgebaut werden. Dieser Effekt würde jedoch voraussichtlich primär an Spitzentagen und -zeiten greifen. Es ist anzunehmen, dass mit der Variante 2C – auch wenn etwas abgeschwächt – ähnliche Probleme wie bei einer Umsetzung der Initiative entstehen würden.

Beurteilung in Bezug auf die bestehenden Instrumente und Auswirkungen

Verkehrsrichtplan Bödeli

Die Variante 2C mit der Wiedereröffnung des «Schlauches» als Begegnungszone unterläuft grossenteils die Zielsetzung des Verkehrsrichtplans, den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten und würde deshalb – wie bei der Initiative – eine Anpassung des Verkehrsrichtplans bedingen (s. entsprechende Erläuterungen zum Verfahren im Kap. 4.1).

RGSK Oberland-Ost und Agglomerationsprogramm Interlaken

Bei einer Umsetzung der Variante 2C würde ein ähnlicher Anpassungsbedarf und somit Risiken wie bei einer Umsetzung der Initiative entstehen (s. auch Kap. 4.1).

→ Die Umsetzung der Variante 2C würde eine Anpassung des Verkehrsrichtplans Bödeli und des RGSK Oberland-Ost bedingen und dadurch die gleichen Risiken wie die Initiative mit sich bringen.

5. Fazit

Gemäss des behördenverbindlichen Verkehrsrichtplans Bödeli besteht die Zielsetzung, Durchgangsverkehr im Zentrum zu vermeiden, damit u.a. die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht werden kann. Entsprechende Massnahmen (u.a. Crossbow) sind ins RGSK Oberland-Ost (behördenverbindlich) und ins Agglomerationsprogramm Interlaken eingeflossen. Der Bund und der Kanton haben Crossbow-Massnahmen mitfinanziert und weitere Mittel für die Umsetzung der 2. Etappe (u.a. «Bödeliweg») in Aussicht gestellt. Die Sperrung des «Schlauches» ist Bestandteil dieser Crossbow-Massnahmenpakete.

Dank der Sperrung des «Schlauches» im Jahr 2014 konnte die Hauptwirkung für den zentralen Bereich und zwar eine klare Reduktion des Durchgangsverkehrs und die Aufwertung der «Flaniermeile» erreicht werden. Es zeigt sich aber auch, dass zusätzliche flankierende Massnahmen nötig sind.

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen kann Folgendes festgehalten werden:

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 Höhenwegs, 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 (s. Kap. 2). 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 wäre nötig.