

P&F Immobilien AG, Basel

Interlaken, Gewerbeüberbauung Mittleres Moos West

Verkehrsstudie



Projektteam : R. Schwarz, A.Weber, St. Beutler
Datum : 26. Februar 2013

Impressum

Projektverfasser: B+S AG
Muristrasse 60
Postfach
3000 Bern 31

Projektleiter: R. Schwarz
031 356 81 44
r.schwarz@bs-ing.ch

Berichtsverfasser: Remo Schwarz, Adrian Weber, Stefan Beutler

Änderungsverzeichnis:

Entwurf	Datum	Verfasser	Bemerkungen

Version	Datum	Verfasser	Bemerkungen
1.0	26.02.2013	Schw, Web, Beu	

Inhalt

1. Ausgangslage und Auftrag	4
2. Grundlagen	4
3. Erschliessungskonzept	5
3.1. Motorisierter Individualverkehr und Anlieferung	5
3.2. Öffentlicher Verkehr	5
3.3. Fuss- und Veloverkehr	5
3.4. Arealinterne Verkehrsführung	6
3.5. Geometrie der Parkierungsanlage und Schleppkurven Anlieferung	7
4. Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze	9
4.1. Zulässige Anzahl Parkplätze MIV	9
4.2. Erforderliche Veloabstellplätze	9
5. Verkehrsaufkommen	9
5.1. Heutige Situation	9
5.2. Induzierter Verkehr aufgrund Projekt	10
6. Nachweis Einhaltung Grenze ViV (Verkehrsintensives Vorhaben)	11
7. Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisel	12
8. Fazit	13
Anhang 1: Ausschnitt Jungfrauzeitung vom 15.10.2008	14
Anhang 2: Schleppkurven	15

1. Ausgangslage und Auftrag

Die P&F Immobilien AG beabsichtigt in Interlaken BE eine Gewerbeüberbauung zu erstellen (Tankstelle, Ausstellfläche, Fachmarkt, total 1'342 m² und 49 Parkplätze). Pläne zur beabsichtigten Überbauung und Erschliessung der Parzelle Nr. 414 sind vorhanden. Das vorliegende Dokument prüft die verkehrstechnische Machbarkeit dieses Projektes.

Es umfasst folgende Themen:

- Prüfung der arealinternen Erschliessung und der Geometrie der Parkierungsanlage (Parkfeldabmessungen, Schleppkurven Anlieferung mit Lastwagen, Führung Langsamverkehr)
- Aufzeigen der vorhandenen ÖV-Erschliessung
- Abschätzung und Beurteilung des täglichen Fahrtenaufkommens der neuen Nutzung
- Leistungsfähigkeitsüberprüfung (Anschluss an das öffentliche Strassennetz)

2. Grundlagen

Die vorliegende Studie basiert auf den folgenden Grundlagen:

Pläne

- Architekturbüro E.Bornand, Projektpläne Grundriss Erdgeschoss, 1:200, 18.02.2013
- Architekturbüro E.Bornand, Projektpläne Fassade und Schnitte, 1:200, 18.02.2013

Berichte

- B+S AG (2008): UeO Nr. 13 "Mittleres Moos West", Anschluss an die Kantonsstrasse, Leistungsfähigkeitsnachweis
- Eine Aldi Filiale fürs Bödeli, Jungfrauzeitung, 15.10. 2008
- Überbauungsordnung Nr. 13 "Mittleres Moos West" mit Zonenplan- und Baureglementsänderung, Erläuterungs- und Mitwirkungsbericht mit Beilage, Januar 2010
- Überbauungsordnung Nr. 13 "Mittleres Moos West", Überbauungsvorschriften, Januar 2010

Normen

- VSS 640 271a (1990): Kontrolle der Befahrbarkeit
- VSS 640 291a (2006): Parkieren, Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen
- VSS 640 024a: Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit; Knoten mit Kreisverkehr
- VSS 640 065 (2011) / 640 066 (2011): Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen / Parkieren, Projektierung von Veloparkierungsanlagen
- VSS 640 283 (2010): Parkieren; Verkehrserzeugung von Parkierungsanlagen
- Kanton Bern (2012): Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV

Datengrundlagen

- Swisstopo / map.geo.admin.ch: Landeskarte und Luftbilder
- B+S AG: Verkehrszählraten
- SBB.ch: Fahrpläne

3. Erschliessungskonzept

3.1. Motorisierter Individualverkehr und Anlieferung

Das Areal liegt an der Lindenallee in Interlaken Ost. Die Lindenallee verbindet das Ortszentrum von Interlaken mit dem Autobahnanschluss Interlaken Ost und führt ostwärts weiter via untere Bönigstrasse nach Bönigen.

Die Arealeerschliessung ist direkt an den "Mysterykreisel" angeschlossen, an welchen neben der Lindenallee auch die Rampen nach Goldswil / Ringgenberg und von der N8 her münden.

Die Anlieferung per Lastwagen erfolgt über dieselbe Erschliessungsstrasse.

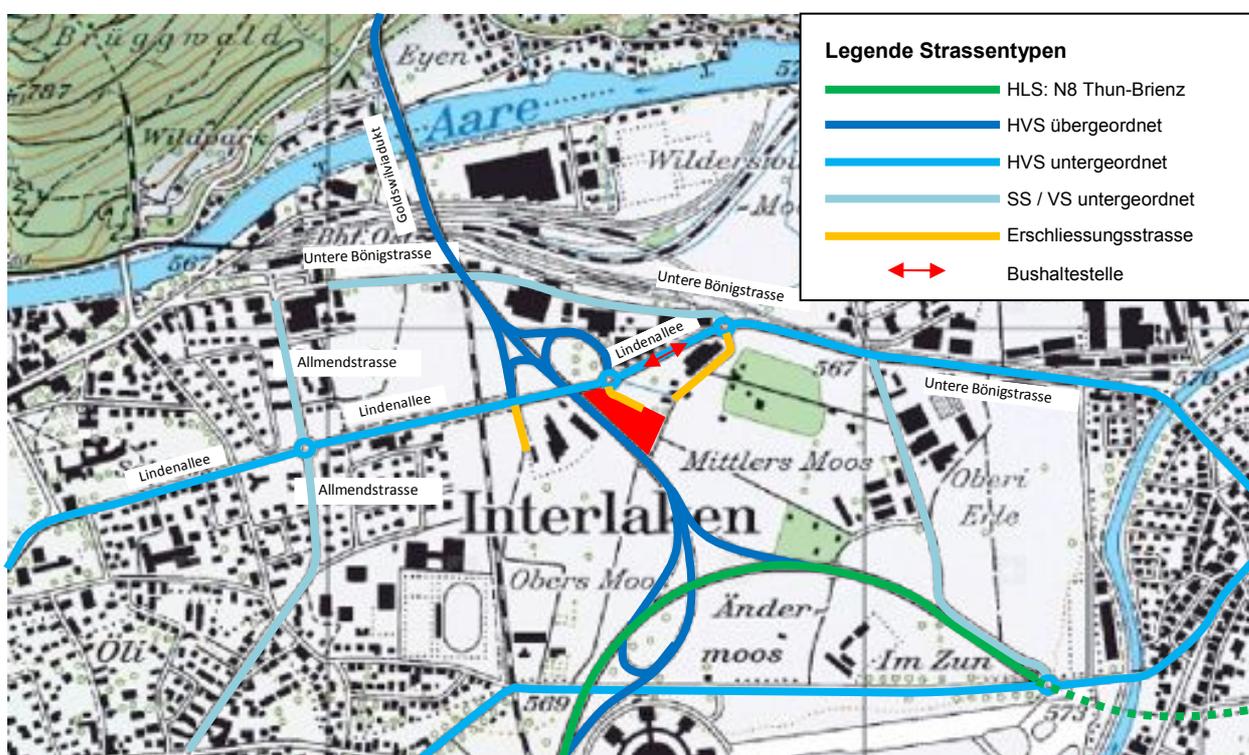


Abb. 1: Situationsplan, Lage der Überbauung (Quelle: map.geo.admin.ch)

3.2. Öffentlicher Verkehr

Das Gelände ist durch die Haltestelle "Interlaken, Mittleres Moos" durch den öffentlichen Verkehr mehrfach erschlossen. Richtung Bönigen / Iseltwald sowie Richtung Interlaken Ost / Interlaken West fährt einmal stündlich pro Fahrtrichtung die PostAuto-Linie 103. Richtung Interlaken Ost / Interlaken West / Unterseen wird die Haltestelle halbstündlich vom Ortsbus (Linie 104) bedient. Die Haltestelle liegt in beiden Fahrtrichtungen zwischen den beiden Kreiseln der Lindenallee. Die Gehdistanz zwischen Areal und Bushaltestelle ist mit 100 – 200 m sehr kurz.

3.3. Fuss- und Veloverkehr

Im Bereich des Autobahnanschlusses und auf der unteren Bönigstrasse wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Westlich des Autobahnanschlusses bis zum Kreisel Allmendstrasse bestehen parallel zur Lindenallee beidseitig kombinierte Rad- und Gehwege. Auch der Goldswilviadukt ist für den Radverkehr

geöffnet. Es bestehen weitere Radverbindungen via untere Bönigstrasse zum Bahnhof Interlaken Ost und über diverse landwirtschaftliche Strassen Richtung Bönigen und Wilderswil.

Fusswege nach Interlaken Ost bestehen entlang der Lindenallee und entlang der unteren Bönigstrasse Richtung Bönigen, an allen Strassen jeweils mit einem Trottoir auf der Nordseite. Zwischen den Kreiseln sind beidseitig Trottoirs vorhanden, um die Bushaltestellen zu erschliessen. Die Bedeutung der Fusswege ausserhalb der unmittelbaren Umgebung wird als eher gering eingeschätzt, da die Distanzen zu den nächsten Wohngebieten mit mehr als 500 m eher gross ausfallen. Wichtiger sind die Verbindungswege zwischen den einzelnen Einkaufsmöglichkeiten und den Bushaltestellen.

3.4. Arealinterne Verkehrsführung

Die Zufahrt auf das Areal erfolgt über die bereits bestehende Erschliessungsstrasse am Mysterykreisel. Parkfelder sind geplant im Bereich des geplanten Tankstellenshops sowie an der Front des neuen Fachmarktgebäudes. Sowohl die Parkfelder wie auch die Tankstelle werden im Einbahnregime erschlossen, was zweckmässig ist (siehe Abbildung 2).

Die Anlieferung erfolgt über dieselbe Route. Die Standplätze der Lieferfahrzeuge befinden sich jeweils an den südwestlichen Gebäudeseiten und werden über den Parkplatz des Fachmarktgebäudes angefahren (vgl. dazu Kap. 3.5).

Der Zweiradverkehr erreicht das Areal wie der motorisierte Verkehr via Lindenallee, aber zusätzlich auch über den bestehenden Rad- und Fussweg von Wilderswil und Bönigen her. Abstellplätze für Fahrräder sind beim Fachmarkt/Supermarkt in der Nähe der beiden Eingänge sowie beim Eingang zum Tankstellenshop vorgesehen. Für die Fusswegverbindung zur Bushaltestelle ist ein Gehwegbereich entlang der Erschliessungsstrasse vorhanden bzw. wird verlängert. Querungsstellen werden mit Fussgängerstreifen gesichert. Tankstelle und Fachmarkt sind durch eine direkte Fussgängerachse über die Parkierungsanlage verbunden.

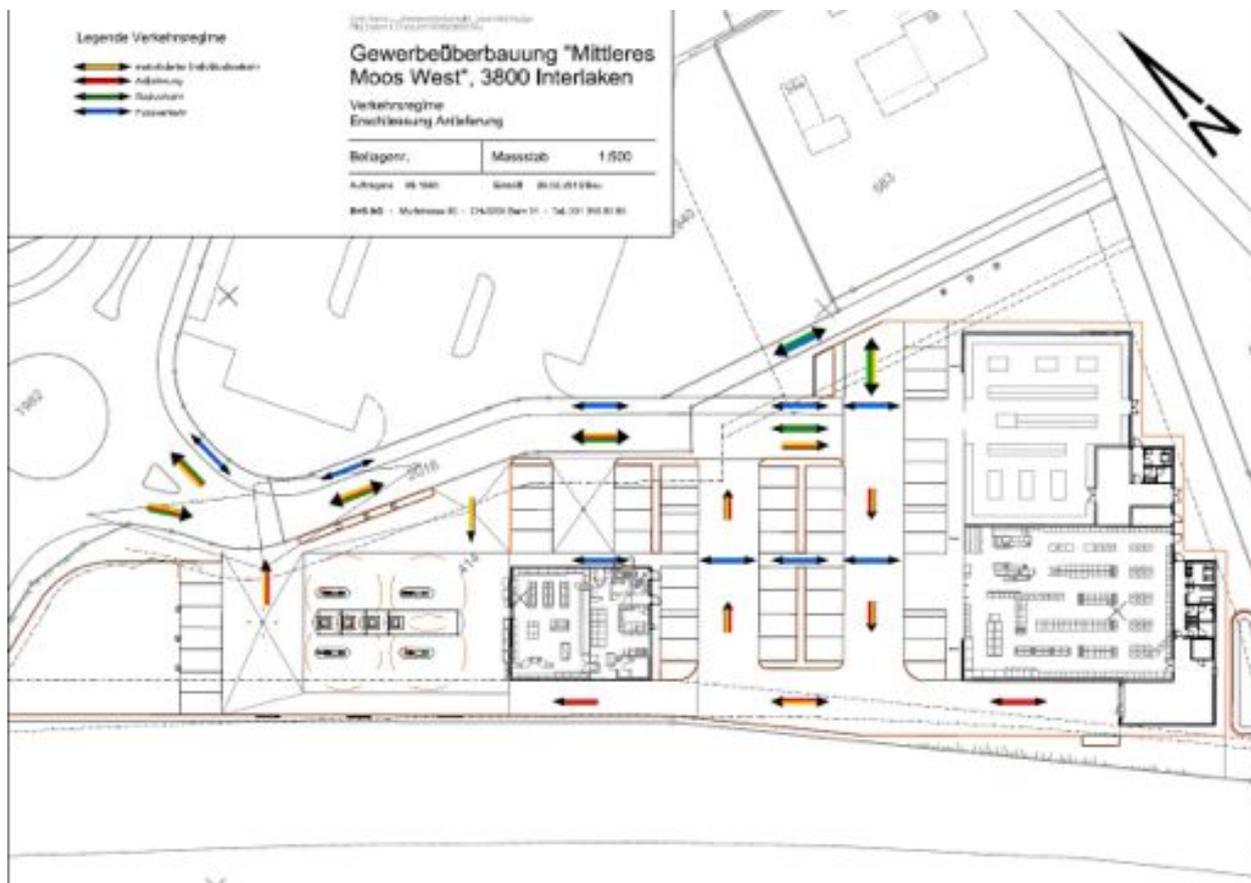


Abb. 2: Arealinterne Erschliessung, (Quelle Plangrundlage: Architekturbüro E. Bornand)

3.5. Geometrie der Parkierungsanlage und Schleppkurven Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt mit bis zu 18.75 m langen Lastwagen inkl. Anhängern. Die Befahrbarkeit für diese Fahrzeuge ist gewährleistet, jedoch muss im südlichen Bereich der Erschliessungsstrasse der Mehrzweckstreifen (Gehbereich ohne Anschlag) beim Rechtsabbiegen durch das Anlieferfahrzeug befahren werden, was bei der vorhandenen Ausgestaltung problemlos möglich ist (siehe Anhang 2).

Der Nachweis der Ausfahrt im Bereich der Parkierungsanlage ist gewährleistet. Wenn das Heck eines Fahrzeugs zum Parkfeld herausragt oder die Heckklappe geöffnet ist, kommt es möglicherweise zum Konflikt. Ferner muss beim Linksabbiegen wiederum der Gehbereich befahren werden. Eine alternative Ausfahrtmöglichkeit besteht links an der Tankstelle vorbei.

Für die Anlieferung mit einem Sattelschlepper (Länge 16.50 m) ist die Breite der Fahrgasse ungenügend. Bei Abbiegemanövern wird der Randstein innen von der Hinterachse überfahren.

Für Abmessungen von öffentlichen Parkfeldern gelten die Vorgaben der VSS Norm 640 291a, möglichst Komfortstufe B. Die geplanten Senkrechtparkfelder mit den Abmessungen $\geq 2.60 \text{ m} \times 5.00 \text{ m}$ bzw. mit einer Länge von 4.50 m plus 0.50 m Überhangstreifen erfüllen die Vorgaben der Norm. Gefordert ist eine Fahrgasse von rund 6.00 m, geplant ist eine Fahrgasse von 7.20 m.

4 der insgesamt 49 Parkfelder mit einer Breite von 2.40 m entsprechen nicht der Komfortstufe B, erfüllen aber die Vorgaben der Komfortstufe A.

Die geplanten Parkfelder für Behinderte weisen mit 2.60 m bzw. 2.40 m dieselben Abmessungen wie die restlichen Parkfelder auf. Gemäss Norm beträgt die Breite von Senkrechtparkfeldern 3.50 m, um ein ungehindertes seitliches Aussteigen zu gewährleisten. Da die Parkfelder aber dem 1.60 m breiten Fussweg entlang angeordnet sind, ist das Aussteigen auf diese Seite grundsätzlich denkbar. Es wird empfohlen, die Anordnung von einer Fachperson bezüglich Behindertengerechtigkeit überprüfen zu lassen.

Den Platzbedarf für die Veloabstellplätze sollte in der weiteren Bearbeitung anhand der nachfolgenden Angaben nochmals überprüft werden.

Abstellplatz	Tiefe	Breite	Angabe Anzahl	Breite pro Velo
Tankstellenshop	-	2.10 m	6	0.35 m
Fachmarkt Ost	2.40 – 3.60 m	5.00 – 6.20 m	15	0.33 – 0.41 m
Supermarkt	2.20 – 4.90 m	2.15 m	7	0.30 m (einreihig) 0.53 – 0.70 m (zweireihig)

Gemäss der VSS-Norm 640 066, Projektierung von Veloparkierungsanlagen, sind die Abmessungen der Veloparkplätze wie folgt vorzusehen:

System	Tiefe	Breite pro Velo
Freifläche	2.00 m	1.00 m
Ebenerdig, gehalten, einreihig	2.00 m	0.65 m
Ebenerdig, gehalten, doppelreihig überlappend	3.30 m	0.65 m
Vorderräder höhenversetzt, einreihig	2.00 m	0.45 m
Höhenversetzt, doppelreihig überlappend	3.30 m	0.45 m

Mit dem Mindestabstand von 0.45 m gerechnet ergeben sich beim Tankstellenshop 4 Parkplätze, beim Fachmarkt 11 – 13 plus 4 (bzw. doppelreihig ca. 9) Parkplätze, total 19 – 26 Veloparkplätze.

4. Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze

4.1. Zulässige Anzahl Parkplätze MIV

Die Berechnung der Anzahl notwendiger Parkplätze erfolgt gemäss dem "Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art 49 – 56 Bauverordnung". Inputgrössen sind Geschossfläche und Nutzungsart (Verkauf → Faktor n=20). Es handelt sich um ein kleineres Vorhaben mit einer Summe GF/n <200, somit wird eine Bandbreite zwischen minimalem Bedarf und maximalem Bedarf ermittelt.

Die Bandbreite des Parkplatzbedarfs liegt zwischen 37 und 59 Parkplätzen (Tabelle 1), somit stellen die geplanten 49 Parkplätze einen vernünftigen und zulässigen Wert dar. Es sind 2 Parkplätze für Invalide vorgesehen, was die Normvorgaben (VSS 640 281, 1 Behinderten-PP auf 50 PP) mehr als erfüllt.

Bauteil	Nutzung und Flächen			Anzahl PP nach BauV				PP und Fahrten			
	potentieller Nutzer	Nutzung n	GF	n	GF/n	minimum	maximum	mittelwert	PP Wahl	Fahrten/PP	DTV
Fachmarkt	Discounter / Fachmarkt	Einkaufen	1'113	20	56				38	10	380
TST Shop	Tankstellenshop	Einkaufen	229	20	11				11	30	330
Total			1'342	20	67	37	59	48	49		710

Tabelle 1: Parkplatzbedarf und Fahrtenberechnung gemäss "Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art 49 – 56 Bauverordnung"

4.2. Erforderliche Veloabstellplätze

Ebenfalls im "Leitfaden" wird die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Fahr und Motorfahräder geregelt. Für die vorliegende Verkaufsnutzung sind 3 PP pro 100 m2 Geschossfläche vorzusehen, konkret also 39 Stück. In Anbetracht der autoaffinen Lage und -Nutzung ist hier eine Reduktion auf 20 – 25 PP aufgrund der in SN 640 065 angegebenen Bandbreite vertretbar. Die Velo-PP sind zwischen den Standorten Fachmarkt und Tankstellenshop aufzuteilen (5-10 Tankstellenshop, 15-20 Fachmarkt)

Es empfiehlt sich, zusätzlich 3-5 Abstellplätze für Motorräder vorzusehen.

5. Verkehrsaufkommen

5.1. Heutige Situation

Bei einer Erhebung am Dienstag, 16.10.2012, wurde am Kreisel Lindenallee / Bönigstrasse / Anschluss mittleres Moos in der Abendspitzenstunde 16.45 -17.45 Uhr eine Knotenbelastung von 1'413 Motorfahrzeugen und 43 leichte Zweiräder gezählt. Am Knotenarm ins mittlere Moos (Zu- und Wegfahrt Aldi) wurden dabei 109 Motorfahrzeugen und 5 Zweiräder gezählt (Ein- und ausfahrende Fahrzeuge). Diese Zählung wird als repräsentativ beurteilt (Oktober leicht über Jahresdurchschnitt, Dienstag ca. Wochendurchschnitt) und kann für die Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotens verwendet werden.

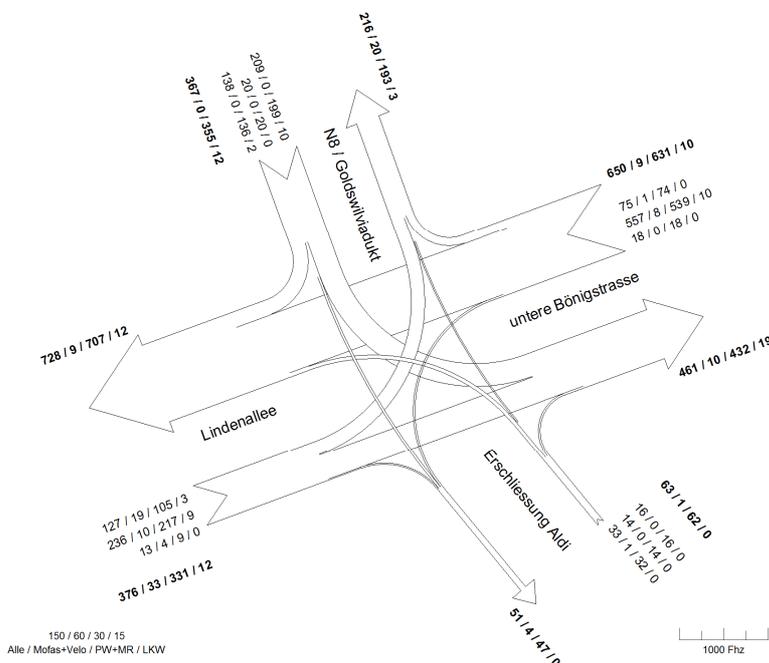


Abb. 3: Belastungen des Kreisels Lindenallee/untere Bönigstrasse/ Anschluss mittleres Moos. Abendspitzenstunde 16.45 bis 17.45 Uhr

5.2. Induzierter Verkehr aufgrund Projekt

Der neu induzierte Verkehr wird für die Verkaufslokale über die Anzahl Parkplätze abgeschätzt (vgl. Tabelle 1). Bei der vorgesehenen Nutzung Fachmarkt/Lebensmittel wird von 10 Fahrten pro Parkplatz und Tag ausgegangen. Reine Verkaufsnutzungen mit Artikeln des täglichen Bedarfs weisen oft bis 14 Fahrten pro Abstellplatz und Tag auf. Fachmärkte hingegen, mit längeren Kundenaufenthaltszeiten, liegen in der Regel deutlich unter 10 Fahrten pro Abstellplatz und Tag. Im vorliegenden Fall sind 10 Fahrten pro Abstellplatz und Tag eine verhältnismässige Annahme. Mit den 38 für den Fachmarkt bestimmten Parkplätzen ergeben sich 380 Fahrten/Tag. Diese sind zu 100% als Neuverkehr anzunehmen (Maximalannahme).

Die Frequenzen am Tankstellenshop sind dagegen deutlich höher und die Aufenthaltszeiten kürzer. Mit 11 PP und 30 Fahrten pro Parkplatz ergeben sich 330 Fahrten/Tag (reine Shopkunden), was mit Erfahrungswerte vergleichbarer Tankstellenprojekte korrespondiert. Von den 330 Fahrten werden 80% als Neuverkehr angenommen, 20% als Verkehr, welcher bereits existiert, aber neu am Shop einen Halt einlegt.

Die Tankstelle an sich generiert schätzungsweise 700 Fahrten/Tag (Erfahrungswert vergleichbarer Projekte), wobei von 100% bestehendem Verkehr ausgegangen wird (Kunden, die vorbeifahren und einen Tankstopp einlegen).

Nachstehende Tabelle fasst die oben beschriebenen Zahlen zusammen:

	DTV	Neuverkehr		Existierender Verkehr	
	FZ/Tag	%	Fz/Tag	%	Fz/Tag
Fachmarkt	380	100	380	0	0
Tankstellenshop	330	80	264	20	66
Tankstelle	700	0	0	100	700
Total	1410		644		766

Tabelle 2: Induzierter Verkehr durch Projekt und Anteile Neuverkehr

6. Nachweis Einhaltung Grenze ViV (Verkehrsintensives Vorhaben)

Die Überbauungsordnung "mittleres Moos" beinhaltet die Auflage, dass das Areal nicht mehr als 2'000 Fahrten (DTV) erzeugen darf, da das Vorhaben andernfalls als "verkehrsintensives Vorhaben (viV)" gelten- und ein Fahrtenkontingent aus dem kantonalen Kontingent benötigen würde.

Die bereits bestehende Aldi-Filiale weist gemäss einem Zeitungsartikel vom 15.10.2008 98 Parkplätze und einen DTV von 1180 Fahrten/Tag auf. Dies entspricht 12 Fahrten pro Parkplatz. Der gemessene Wert an der Zufahrt gem. Abb.3 vom Oktober 2012 weist für die Abendspitzenstunde 109 Fahrten aus. Dies entspricht 9.2% des seinerzeit berechneten DTV. Für den reinen Einkaufsverkehr kann man in der Abendspitze von bis zu 15% des DTV ausgehen, so dass die DTV Berechnung des Aldi auf der sicheren Seite liegt und für den Nachweis der Einhaltung der Grenze des ViV bedenkenlos verwendet werden kann.

Gemäss nachstehender Tabelle kann diese Vorgabe eingehalten werden:

Nutzer	Fahrten DTV	Überprüfung
Projekt (Neuverkehr)	664	
Aldi	1180	
Total	1844	< 2000 Fahrten/Tag

Tabelle 3: Nachweis Einhaltung Fahrtenobergrenze

7. Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisel

Für die Einschätzung der Verkehrsqualität an den Knoten muss der neu induzierte Verkehr der Spitzenstunde des bestehenden Verkehrs überlagert werden. Der bereits vorhandene Verkehr, welcher aber am projektierten Objekt halt macht, belastet den Knoten "doppelt", so dass auch dieser für den Leistungsfähigkeitsnachweis berücksichtigt werden muss. Zur Vereinfachung der Berechnung wird auch der projektinduzierte "nicht-Neuverkehr" komplett als zusätzlicher Verkehr angenommen, so dass der Nachweis auch hier auf der sicheren Seite liegt.

Die Verteilung des Neuverkehrs erfolgt proportional zur bereits bestehenden Knotenstromverteilung.

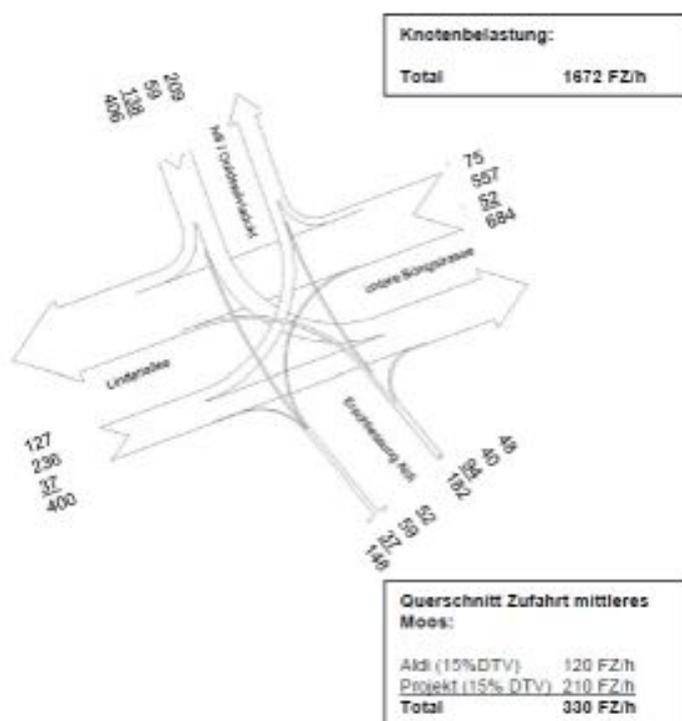


Abb. 4: Knotenströme mit Neuverkehr mittleres Moos

Der Nachweis der Knotenleistungsfähigkeit erfolgt nach Norm SN 640 024a für die Abendspitzenstunde 16.45-17.45 Uhr. Die Berechnung ergibt die Verkehrsqualitätsstufe B (gut).

Wartezeiten										
		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Lindenallee	1	50	320	400	949	0.42	549	7	A
2	mittleres Moos	1	50	572	182	805	0.23	623	6	A
3	untere Bönigstrasse	1	50	261	684	983	0.70	299	12	B
4	Goldswilviadukt	1	50	703	406	730	0.56	324	11	B

Staulängen										
		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Lindenallee	1	50	320	400	949	0.5	2	3	A
2	mittleres Moos	1	50	572	182	805	0.2	1	1	A
3	untere Bönigstrasse	1	50	261	684	983	1.6	7	10	B
4	Goldswilviadukt	1	50	703	406	730	0.9	4	6	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **B**

Abb. 5: Berechnungsergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Lindenallee/untere Bönigstrasse.

8. Fazit

Aus Sicht Verkehr kann folgendes festgehalten werden:

- Die geplante Erschliessung des Areals ist zweckmässig, der neu induzierte Verkehr kann mit einer guten Verkehrsqualität abgewickelt werden.
- Die vorgesehene Anzahl Parkplätze liegt im Bereich der Bandbreite gemäss kantonalem "Leitfaden zur Berechnung von Abstellplätzen".
- Die Vorgabe, dass aus der ÜO "mittleres Moos" nicht mehr als 2000 Fahrten DTV erzeugt werden dürfen, ist eingehalten.
- Die Leistungsfähigkeit des Kreisels Lindenallee / untere Bönigstrasse ist mit einer VQS B auch mit dem zusätzlichen Verkehr gegeben.

Anhang 1: Ausschnitt Jungfrauzeitung vom 15.10.2008

NEWTICKETS
Sonder | 14:03 Uhr
Wahlrecht bei der Hauptfeier
Mondlandreise | 10:28 Uhr
24. bis 31. Januar
Berghausen | 07:44 Uhr
Rekordzeiten im Jubiläumjahr

BOLETTINETS
767 | Gute Ausgangslage oder "populäres Regelbedingte"
683 | Projekt Gaspeicher nimmt langsam Form an
673 | «Eine Tagesmutter hat keine Öffnungszeiten» (05. Februar bis heute)

WISSTENSERVICE
Abonnement
Adressänderung
Erstauslieferung
Einzelanfertigung
Leserkommentar
Interaktive
Gedächtnisse

Interlaken | 15. Oktober 2008
Eine Aldi-Filiale fürs Böödeli
Einkaufszentrum in der Überbauung Mittleres Moos West geplant

Wie schon die Landi und das Coop Bio + Hobby stehen, wird das Angebot erweitert. Im Mittleren Moos West ist eine Aldi-Filiale für Grossenkäufer geplant. Die Überbauungsordnung für das Projekt und die geplante Erschliessung liegen bis am 3. November auf der Gemeinde auf.



AMZ zielt aufs Böödeli: In der Überbauung Mittleres Moos West soll eine neue Filiale entstehen.

Foto: Gabriella Massini

Aldi Suisse beabsichtigt, im «Mittleren Moos West» eine Filiale zu realisieren. Die Überbauungsordnung hat einen Umfang von 12'000 Quadratmeter. Aldi plant eine Einkaufsnutzung mit 1200 Quadratmeter Verkaufsfäche, sowie eine zusätzliche Verkaufsfäche von 500 Quadratmeter, für welche die Nutzung noch nicht bestimmt ist. Da Aldi aufgrund seiner Angebotsstrategie vorwiegend mit Grossenkäufern rechnet, nimmt man an, dass etwa 90 Prozent der Kunden mit dem Auto zum Einkauf fahren werden. Dessen stehen 90 Parkplätze zur Verfügung. Auf dem Gebiet der Überbauung Mittleres Moos West sind maximal 3000 Fahrten zulässig. Die Drückheizung ist ab dem Mystery-Moosat vorgesehen. Damit keine Wohngebiete belästigt werden, so ist auch eine Lärmschutzwand. Auch der zusätzliche Verkehr ausgeschlossen. Ein Rückbau auf die Autobahn ist laut Studie zur zukünftigen Verkehrsplanung nicht zu befürchten. In Anbetracht des Parkplatzangebotes rechnet die Anleihe mit einem Verkaufsaufkommen von 1100 Fahrten pro Tag. An einem Spitzentag, wie beispielsweise vor Weihnachten und bei besonderen Werbeaktionen rechnet man mit maximal 1470 Fahrten am Tag. Die durchschnittliche Zusatzbelastung von rund 475 Fahrzeugen täglich führt nach Angaben des Kantons zu keiner unklassischen Mehrbelastung der Luft.

Mit dem Postauto bedient
Aber auch die Anbindung des Verkaufszentrums an den öffentlichen Verkehr ist gemäss der kantonalen Bauverordnung Voraussetzung für die Erstellung eines Einkaufszentrums. Der Überbauungsplan sieht eine Bushaltestelle entlang der Lindenallee vor, die regelmässig mit dem Postauto bedient wird. Die Erschliessung über den öffentlichen sowie den privaten Verkehr kostet rund 520'000 Franken. Das Gebiet, in dem die Aldi-Filiale zum Stehen kommen soll, liegt in der Peripherie von Interlaken und weist keine historisch wertvolle Bausubstanz auf. Eine Begrünung entlang der Lindenallee und eine Abgrenzung des Geländes mit Hecken und Büschen ist nach Landschaftsrichtplan erzwungen, ebenso wie die Erhaltung der Nadelbäume auf der angrenzenden Parzelle 562, die von Südost nach Nordwest verlaufende landwirtschaftliche Entwässerungsgräben

ARTIKELINFO
Artikel Nr. 89130
15.10.2008, 14:43 Uhr
Autorin: Gabriella Massini
Gebührenfrei: 2'837

Druckversion
 Ihre Meinung
 Artikel weiterempfehlen
 Printout abonnieren
 Zur Übersicht
 Zur Übersicht

NEHE ZUR THEMA

Interlaken | 05.11.09
Moosgraben soll in Kirche eingebaut werden
Die Aldi Suisse AG möchte im Mittleren Moos West ein eingeschossiges Verkaufszentrum...
[Mehr dazu...](#)

Interlaken | 25.09.09
Landi passt sich Bauplanerrecht an
Die veraltete Überbauungsordnung der Landi Jungfrau AG soll im Sommer 2010 durch eine...
[Mehr dazu...](#)

Interlaken | 23.04.09
Alte Geleise zwischen einer neuen Strasse
Gem. ehemaligen Güterbahnhof Interlaken-Dorf soll eine Zone für Industrie und Gewerbe...
[Mehr dazu...](#)

Landi | 23.01.09
Knecht hilft im Emmental

Anhang 2: Schleppkurven

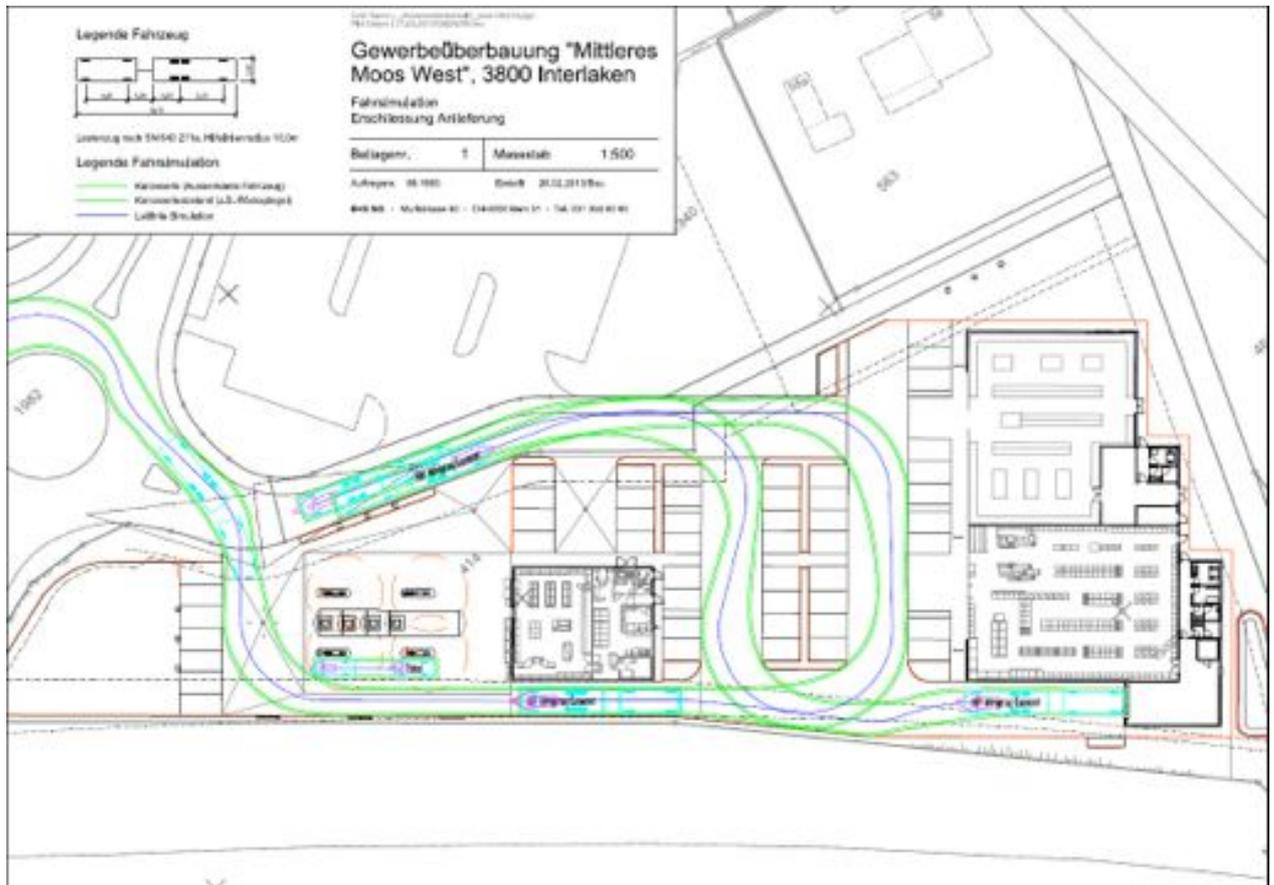


Abb. 2-1: Lastzug, Länge 18.75m, Hilfslinienradius 10.0m

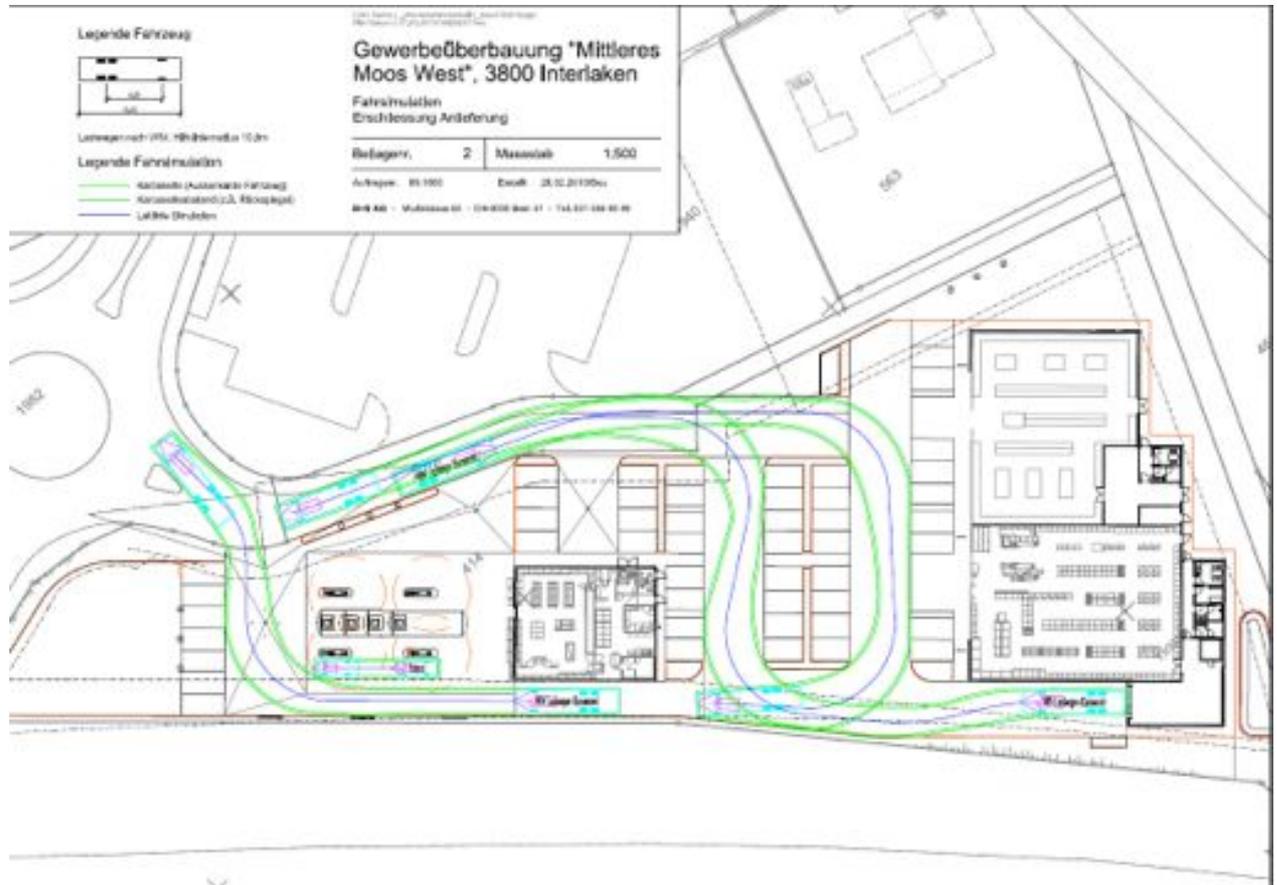


Abb. 2-2: Lastwagen, Länge 12.00m, Hilfslinienradius 10.0m

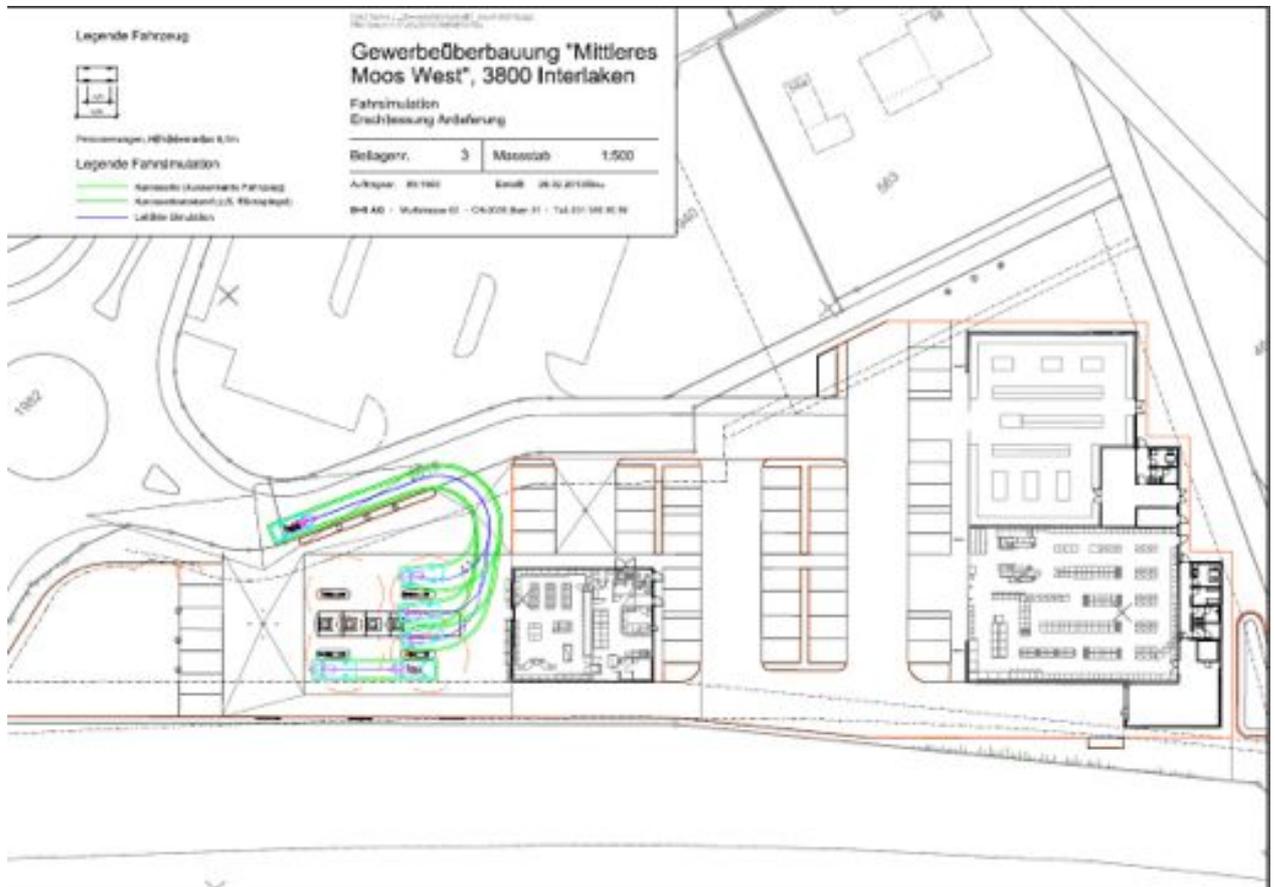


Abb. 2-3: Personenwagen, Länge 4.76m, Hilfslinienradius 6.00m

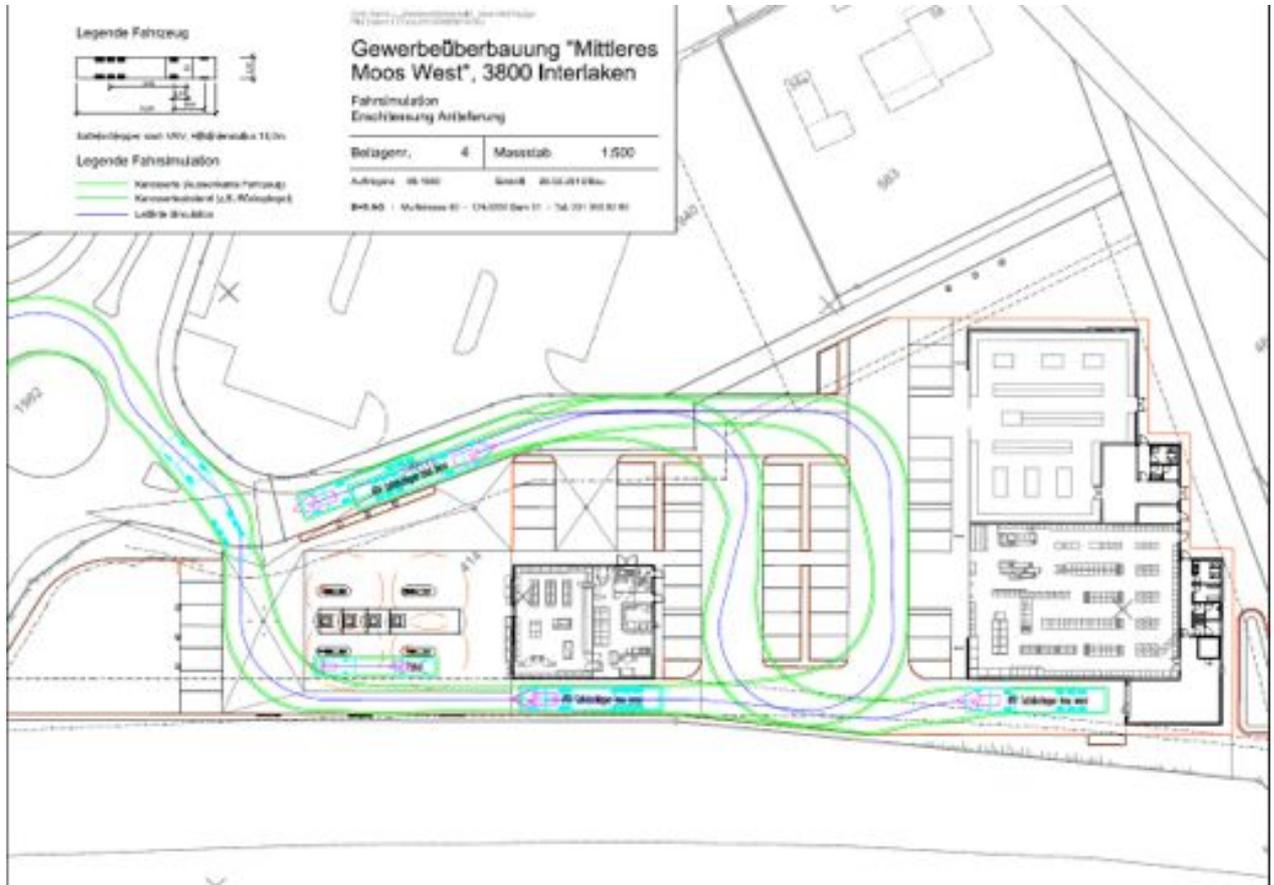


Abb. 2-4: Sattelschlepper, Länge 16.50m, Hilfslinienradius 10.0m