

ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

## Einwohnergemeinde Interlaken

### Fuss- und Veloverkehrsrichtplan



#### Bericht zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan

Der Fuss- und Veloverkehrsrichtplan (FVV-RP) besteht aus:

- Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern

Weitere Unterlagen:

- Bericht zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan
- Kartenband zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan

November 2024

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Einwohnergemeinde Interlaken  
General-Guisan-Strasse 43  
3800 Interlaken

### **Auftragnehmer:**

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

### **Bearbeitung:**

Balthasar Marx, lic. phil. Geograf, Raumplaner  
MAS ETH FSU  
Remo Föhn, MSc Raumentwicklung und Infra-  
struktursysteme

*Abbildung Titelseite: Eigene Fotografie (Remo  
Föhn, 11. März 2024)*

## Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1 Anlass	5
1.2 Absicht	5
1.3 Grundlagen	6
1.4 Organisation	6
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>9</b>
2.1 Siedlungsstruktur und -entwicklung	9
2.2 Quell-/Zielorte Fuss- und Veloverkehr	10
2.3 Schülerzahlen	10
2.4 Fussverkehrsaufkommen	11
2.5 Temporegime MIV	12
2.6 Unfallstatistik	13
<b>3. Angebot und Schwachstellen</b>	<b>15</b>
3.1 Fussverkehr	15
3.2 Veloverkehr	17
3.3 Allgemeine Schwachstellen	18
<b>4. Konzept und Massnahmen</b>	<b>19</b>
4.1 Übersicht	19
4.2 Erläuterungen zum Konzept	19
4.3 Erläuterungen zur Richtplankarte	21
4.4 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern	22
4.5 Würdigung und Ausblick	23
<b>5. Verfahren</b>	<b>24</b>
5.1 Ablauf	24
5.2 Öffentliche Mitwirkung	24
5.3 Vorprüfung	24
5.4 Beschlussfassung und Genehmigung	24
<b>Anhang</b>	<b>25</b>
Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderroutennetz sowie Veloverkehr	25
Anhang 2 FVV-Massnahmen RGSK 2025 Oberland-Ost	26

## **Abkürzungen**

AP5	Agglomerationsprogramm 5. Generation
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BZI	Bildungszentrum Interlaken
FäG	fahrzeugähnliche Geräte
FVV-RP	Fuss- und Veloverkehrsrichtplan
GGR	Grosser Gemeinderat Interlaken
nKLV	nichtständige Kommission Langsamverkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept zur OPR
RGSK25	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2025 der RKOÖ
RKOÖ	Regionalkonferenz Oberland-Ost
SFG	See- und Flussufergesetz
SG	Strassengesetz
SP	Sachplan
SV	Strassenverordnung
TAB_OIK	kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis 1
UeO	Überbauungsordnung
UHS	Unfallhäufungsstellen
USP	Unfallschwerpunkte

## 1. Einleitung

### 1.1 Anlass

Im Hinblick auf die laufende Ortsplanungsrevision (OPR) ist ein kommunaler Fuss- und Veloverkehrsrichtplan (FVV-RP) zu erarbeiten. Es handelt sich dabei um einen Teil-Verkehrsrichtplan mit Fokus auf sicheren Fuss- und velowegen (insb. Schulwege). Im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzepts haben mehrere Interessenvertretende/-verbände Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr gefordert. Der Gemeinderat hat deshalb am 3. Mai 2023 beschlossen:

*«Die Gemeinde erarbeitet in Koordination mit der Ortsplanungsrevision und dem Agglomerationsprogramm Interlaken 5. Generation (AP5) einen kommunalen Richtplan Langsamverkehr<sup>1</sup>. Dieser identifiziert in erster Linie Netzlücken und andere Schwachstellen für den Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebiets und definiert Massnahmen. Erkenntnisse aus der Planung sollen stufengerecht in die regionale Planung des AP5 einfließen. Es sollen Massnahmen definiert werden, welche:*

- auch im Falle einer Änderung des übergeordneten (regionalen) Verkehrsregimes relevant sind,*
- keine grossen Kosten verursachen (unter 5 Mio. CHF).»*

### 1.2 Absicht

Inhaltliche Anforderungen	<p>In einem FVV-RP werden aus einer gesamtheitlichen Perspektive die Grundsätze der künftigen Entwicklung des Fuss- und Velowegnetzes definiert. Dazu gehören folgende Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Schwachstellen bezeichnen</li><li>– Bestandteile der künftigen Fuss- und Velowegnetze im gesamten Gemeindegebiet verorten (Netzhierarchien, Fuss- und Velowege, Abstellplätze usw.)</li><li>– Inhaltliche Stossrichtungen/Massnahmen zur Optimierung des Fuss- und Velowegnetzes definieren und mit weiteren Planungen und Interessen abstimmen</li></ul>
Prozessuale Zusammenhänge	<p>Der FVV-RP wird parallel zur Ortsplanungsrevision erarbeitet und erlassen. Zudem können bauliche Massnahmen unter Umständen im Rahmen des Agglomerationsprogramms (AP) berücksichtigt werden, so dass eine Mitfinanzierung durch Kanton und Bund möglich wäre.</p>

---

1 Die Bezeichnung der Planung wurde später zu «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan» angepasst.

## 1.3 Grundlagen

### 1.3.1 Kantonale Grundlagen

Die kantonalen Grundlagen des vorliegenden FVV-RP sind:

- Baugesetz (BauG) und Bauverordnung (BauV)
- Strassengesetz (SG) und Strassenverordnung (SV)
- Kantonaler Richtplan
- Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern
- Sachplan Wanderrouthenetz
- Sachplan Veloverkehr und Richtlinie Velowegnetzplanung

*Hinweis: In Anhang 1 sind die Zuständigkeiten und Finanzierung zur Umsetzung des Sachplans Wanderrouthenetz einerseits sowie des Sachplans Veloverkehr und der Richtlinie Velowegnetzplanung andererseits erläutert.*

### 1.3.2 Regionale und kommunale Grundlagen

Folgende regionale, überkommunale und kommunale Grundlagen wurden bei der Erarbeitung des FVV-RP berücksichtigt:

- RGSK Oberland-Ost 2021 (rechtskräftig) sowie 2025 (Stand Vorprüfung)
- Verkehrsrichtplan Bödeli, 1999
- Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2023

*Hinweis: In Anhang 2 sind die Massnahmen des RGSK 2025 Oberland-Ost (Stand Vorprüfung) aufgeführt.*

## 1.4 Organisation

### 1.4.1 Bedeutung und Verbindlichkeit

Bedeutung

Der Fuss- und Veloverkehrsrichtplan geht vom aktuellen Zustand des Fuss- und Velowegnetzes aus und zeigt den angestrebten Zielzustand und die zu ergreifenden Massnahmen auf. Er definiert die nötigen Schritte und dient als Grundlage für die Koordination mit betroffenen Akteuren wie kantonalen Amtstellen, Nachbargemeinden oder Privaten. Ausserdem bezweckt er die inhaltliche Koordination mit anderen Planungsinstrumenten und Planungsverfahren wie der Ortsplanungsrevision oder Arealentwicklungen.

Verbindlichkeit

Der FVV-RP wird vom Grossen Gemeinderat Interlaken (GGR) beschlossen und anschliessend vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt. Mit der Genehmigung ist der FVV-RP für die Behörden der Gemeinde Interlaken verbindlich. Verkehrsrichtpläne sind grundsätzlich nicht allgemein- oder grundeigentumsverbindlich, sie sind jedoch bei allen Projekten stufengerecht zu berücksichtigen.

#### 1.4.2 Erarbeitungsprozess

Nichtständige Kommission Langsamverkehr	<p>Für die Erarbeitung des FVV-RP wurde die nichtständige Kommission Langsamverkehr (nKLV) geschaffen. Sie besteht aus folgenden Personen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Kaspar Boss Vizegemeindepräsident, Ressort Tiefbau</li><li>– Peter Michel Gemeinderat, Ressort Sicherheit</li><li>– Franziska Foiera-Brönnimann Baukommission</li><li>– Adrian Aulbach Sicherheitskommission</li><li>– Stefan Meier Bauverwaltung</li><li>– Jürg Blum Polizeiinspektorat</li><li>– Andreas Michel Bereich Infrastruktur</li></ul>
---	--

Externe Unterstützung	Die nichtständige Kommission Langsamverkehr wurden von den Fachpersonen des Planungsbüros ecoptima ag, Bern bei der Erarbeitung der Inhalte unterstützt.
-----------------------	--

#### 1.4.3 Einbezug der Bevölkerung

Einbezug der Bevölkerung	Als Grundlage für die Erarbeitung des FVV-RP wurden spezifische Eingaben der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung des REK sowie damals eingebrachte Überlegungen spezifischer Interessengruppen berücksichtigt. Einzelne Rückmeldungen zum REK handelten zu wesentlichen Teilen vom Fuss- und Veloverkehr und waren somit ein Auslöser für die Erarbeitung des FVV-RP. Nach dem Erarbeitungsprozess hat die Bevölkerung wiederum die Möglichkeit, sich zu den Inhalten im Rahmen der Mitwirkung zu äussern. Zudem wurde mit der nKLV sichergestellt, dass die Anliegen der verschiedenen Interessengruppen während des gesamten Prozesses in den FVV-RP einfließen.
--------------------------	---

Einbezug von Interessenvertretungen	<p>Als Interessenvertretungen wurden der Regionalverband Pro Velo Bördeli und die VCS Regionalgruppe Thun-Oberland bei der Erarbeitung des FVV-RP einbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bei der Erarbeitung wurden die Eingaben der Pro Velo Bördeli und der VCS Regionalgruppe Thun-Oberland im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) vom 06.03.2024 als Grundlage mitberücksichtigt.</li><li>– Ein Zwischenstand von Analyse, Konzept und Massnahmen wurde am 2. Juli 2024 den Interessenvertretungen vorgestellt. Rückmeldungen dieser Sitzung wurden bei der Fertigstellung des Entwurfs für die Mitwirkung berücksichtigt.</li></ul>
-------------------------------------	--

#### 1.4.4 Schnittstelle zur Region

AP5 / RGSK 2025	Die Region erarbeitet parallel zur Erarbeitung des FVV-RP im Zeitraum 2021–2025 das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2025 (RGSK25) / Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5). Dabei plant die Region nicht selber, sondern sammelt Inputs aus den Gemeinden. Mit dem AP5 werden Verkehrsmassnahmen mitfinanziert, die im Zeitraum 2028-2031 realisiert werden (Grundsteinlegung).
-----------------	--

Koordination	Das RGSK 2025 Oberland-Ost und AP5 Interlaken soll Ende November 2024 von der Regionalversammlung beschlossen werden. Sollten Massnahmen des FVV-RP im Rahmen des AP5 mitfinanziert werden, müssten sie zuvor eingegeben werden <sup>2</sup> , sofern dies von Seiten Kanton unterstützt wird. Alternativ können Massnahmen auch fürs RGSK 2029 und AP6 zu einem späteren Zeitpunkt eingegeben werden. Ob der Bund eine 6. Generation der Agglomerationsprogramme initiieren wird, ist offen.
Abstimmung	Ein Zwischenstand von Analyse, Konzept und Massnahmen wurde am 2. Juli 2024 dem Vertreter der Regionalkonferenz Oberland-Ost vorgestellt. Rückmeldungen dieser Sitzung wurden bei der Fertigstellung des Entwurfs für die Mitwirkung berücksichtigt.

---

2 Für die Berücksichtigung von Grossprojekten (über CHF 5 Mio.) im Agglomerationsprogramm muss eine Planung bereits sehr detailliert vorliegen, bei kleineren Massnahmen kann das Vorhaben oberflächlich formuliert sein (z.B. «Verbesserung der Platzsituation für den Veloverkehr»). Kleine Massnahmen können auch noch nach der Vorprüfung des AP5 eingegeben werden (Eingabe Vorprüfung mit Platzhaltern). Weil der Gemeinderat Projekte bis CHF 2 Mio. beauftragen kann, wäre es mangels Zeit unrealistisch, Grossprojekte im AP5 einbringen zu wollen. Kleine Massnahmen bis CHF 2 Mio. sind unter Umständen noch möglich.

## 2. Rahmenbedingungen

Die Ausarbeitung des Fuss- und Veloverkehrsrichtplans FVV-RP erfolgt unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen.

**Infrastruktur** Grundlage für den FVV-RP bildet das bestehende Strassen und Wegenetz in Interlaken, welches aus National-, Kantons-, Gemeinde- und Privatstrassen sowie kommunalen und privaten Wegen besteht. Dieses ist im Kartenband in der **Grundlagenkarte** dokumentiert.

### 2.1 Siedlungsstruktur und -entwicklung

**Siedlungsstruktur** Die Gemeinde Interlaken ist das Zentrum des Bödeli. Das Siedlungsgebiet ist nahtlos mit dem der umliegenden Gemeinden Unterseen, Matten b.l., Bönigen sowie Ringgenberg zusammengewachsen. Deshalb sind die Schnittstellen zum übergeordneten Fuss- und Velowegnetz im FVV-RP von zentraler Bedeutung.

**Fakten** Interlaken hat rund 6'000 Einwohner/-innen und 5'000 Arbeitsplätze (VZÄ<sup>3</sup>). Der wichtigste Wirtschaftszweig ist der Tourismus. Im Jahr 2023 verfügte Interlaken in 27 geöffneten Hotelbetrieben über insgesamt rund 3250 Betten und verzeichnete rund 800'000 Logiernächte<sup>4</sup>. Die meisten Arbeitsplätze befinden sich entlang der Bahnhofstrasse und des Höhenwegs. Bedeutende Gewerbegebiete befinden sich im Mittleren Moos zwischen dem Bahnhof Interlaken Ost und der Gemeindegrenze zu Bönigen, in der Lanzenen an der Aare sowie im Westquartier zwischen Aare und Schifffahrtskanal.

Das Einzugsgebiet des Arbeitsortes Interlaken umfasst primär das übrige Bödeli. Über diese kurzen Distanzen im flachen Gelände hat der Fuss- und Veloverkehr für die Arbeitspendelnden eine grosse Bedeutung resp. ein grosses Potenzial.

**Laufende und künftige Entwicklungen** In den nächsten Jahren soll eine verstärkte Innenentwicklung der bestehenden bebauten Bauzonen und von Teilen der Bauzonenreserven erfolgen. Bedeutendste Bauzonenreserve ist das Des Alpes-Areal nördlich der Höhematte, der Zeitpunkt einer Entwicklung dieses Areals ist offen. Aussenentwicklungen sind aus heutiger Sicht nur im Gebiet Üechteren (Wohnen), Moos Ost und Erle (Arbeiten) sowie beim BZI (Bildung) denkbar und erst mittel- und/oder langfristig umzusetzen. Alle diese Gebiete sind bereits bisher zumindest grob erschlossen. Die Detailerschliessung und die Durchwegung sind jeweils im Rahmen der Projektentwicklung zu erarbeiten.

---

3 VZÄ: Vollzeitäquivalente, Teilzeitanstellungen werden in Vollzeitstellen umgerechnet

4 Bundesamt für Statistik (2023): Beherbergungsstatistik.

## 2.2 Quell-/Zielorte Fuss- und Veloverkehr

Innerhalb der Gemeinde	Die wichtigsten Quell-/Zielorte für die Bevölkerung sind die Bahnhöfe Ost und West, die Schulen sowie Einkaufsmöglichkeiten. Für die Touristen sind die wichtigsten Quell-/Zielorte innerhalb der Gemeinde Interlaken der Höhenweg sowie Zentralplatz, die Höhenmatte, die Bahnhöfe und Ländten Ost und West sowie die Talstationen der Harder- und der Heimwehfluhbahn.
Ausserhalb der Gemeinde	Ausserhalb des Gemeindegebietes sind insbesondere die umliegenden grösseren Gemeinden Unterseen, Matten b.l., Bönigen und Ringgenberg wichtige Ziele für den Fuss- und Veloverkehr. Die nächstgelegenen Zentren bzw. grösseren Gemeinden sind Spiez (ca. 20 km), Thun (ca. 30 km) und Meiringen (ca. 30 km). Diese Gemeinden liegen alle deutlich ausserhalb der Distanz, die üblicherweise für den Arbeitsweg mit dem Velo zurückgelegt wird <sup>5</sup> . Somit eignet sich der Fuss- und Veloverkehr primär für die Zirkulation innerhalb des Bördeli. Längere Fuss- und Velodistanzen werden primär zu Freizeit Zwecken zurückgelegt. Aufgrund seiner Lage am Eingang zum östlichen Oberland hat Interlaken eine wichtige Funktion im überregionalen Velofreizeitverkehr <sup>6</sup> .

## 2.3 Schülerzahlen

In Interlaken gehen gemäss einer Auswertung von 2021 rund 600 Kinder und Jugendliche in den Kindergarten oder in die Schule. Davon stammen rund 130 aus umliegenden Gemeinden (insbes. Oberstufe).

Standort	Schülerzahl	Absehbare Entwicklung
Kindergarten (div. Standorte)	74	–
Primarschulhaus Ost	116	gleichbleibende Schülerzahl
Primarschulhaus West	128	gleichbleibende Schülerzahl
Sekundarstufe 1 (Schulhaus Alpenstrasse)	232 (104 aus Nachbargemeinden)	gleichbleibende Schülerzahl
Gymnasium Interlaken, 9. Kl.	31 (25 aus Nachbargemeinden)	steigende Schülerzahl
Bildungszentrum Interlaken (BZI)	1832	rückläufige Schülerzahl (2013: 2296)

Tab. 1 Schülerzahlen (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern 2021, BZI 2023)

5 Gemäss der BFS-Publikation «Pendlermobilität in der Schweiz 2019» (2021) legen rund 71% der Arbeitnehmenden einen Arbeitsweg bis zu einer Länge von 2 km zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Bei einer Distanz 2–5 km legen 21% und bei einer Distanz von 5–10 km legen 9% den Arbeitsweg zu Fuss oder per Velo zurück.

6 Es bestehen keine Zahlen dazu, inwiefern der Freizeitveloverkehr zur Wertschöpfung in Interlaken beiträgt, und welchen Anteil der Transitverkehr ausmacht. Es darf aber nicht davon ausgegangen werden, dass bei einer Investition in die kommunale Veloinfrastruktur ein unmittelbarer wirtschaftlicher Effekt festgestellt werden kann. Sollte man sich als Übernachtungsort für den Freizeitveloverkehr positionieren wollen, wäre dies eher mit geeigneten Übernachtungsangeboten mit guter Lage und Ausstattung für den Veloverkehr zu erreichen.

## 2.4 Fussverkehrsaufkommen

### Grundlage

Das grösste Fussgänger-aufkommen ist auf den «zentralen Fussgängerachsen»<sup>7</sup> der Gemeinde zu verzeichnen. Gemäss den Simulationen des ASTRA-Forschungsprojektes «Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen» ist abschnittsweise mit bis zu ca. 2'000 bis 5'000 Fussgänger/innen pro Tag zu rechnen (vgl. Abb. 1). Methodisch bedingt (Simulation statt Verkehrszählung) sind diese Angaben sicher nicht exakt. Ihr Mehrwert liegt darin, dass sie Hinweise auf die Bedeutung des Fussverkehrs auf einzelnen Strassenabschnitten geben. Der Vergleich mit den Zahlen des nationalen Personenverkehrsmodells zeigt, dass zahlreiche Strassenabschnitte ein höheres Fussverkehrsaufkommen aufweisen als MIV-Fahrten (MIV = motorisierter Individualverkehr = Personen- und Lieferwagen/Lastwagen).

### Frequenzen

Die Abb. 1 zeigt, dass entlang des Höhenwegs, der Bahnhofstrasse sowie in den Fussgängerzonen um den Marktplatz/Postplatz/Jungfraustrasse besonders hohe Fussverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Die Ergebnisse zeigen die Bedeutung der Bahnhöfe sowie der Innenstadtbereiche mit einer hohen Dichte an Gastronomiebetrieben als Quell-/Zielorte des Fussverkehrs. Dies entspricht den Erwartungen.

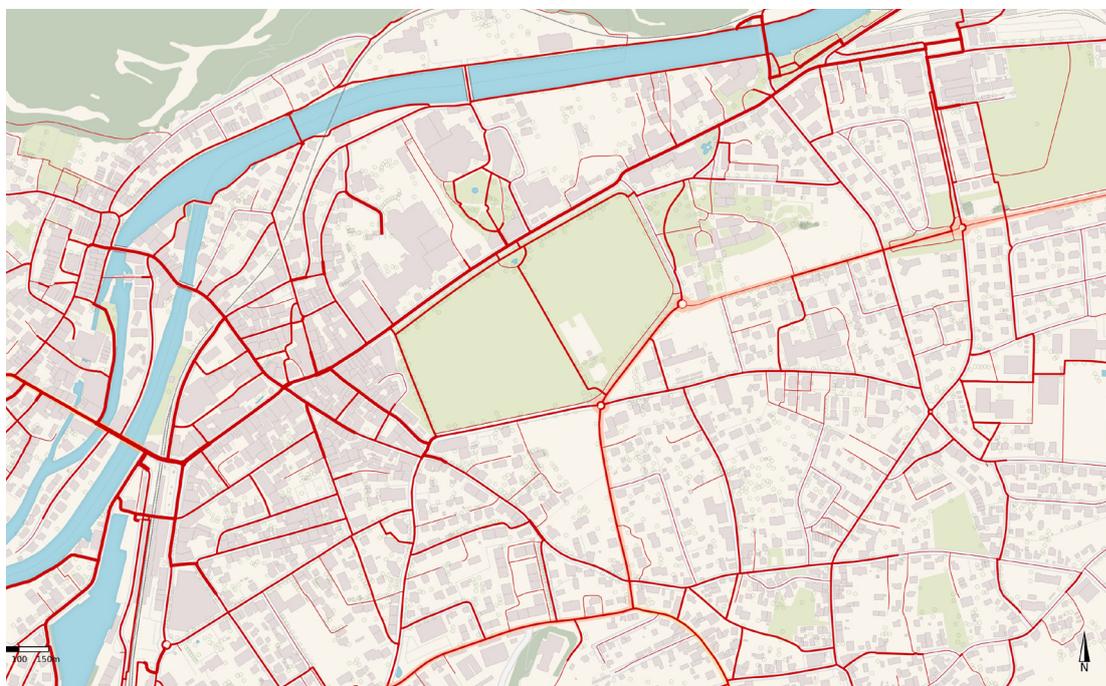


Abb. 1 Simulation der Fussverkehrsmenge. Je grösser die Strichdicke, desto mehr Fussgänger/-innen (Quelle: Metron AG, 2019)

7 Begriff aus dem Verkehrsrichtplan Bödli, Zentrum um die Achsen Bahnhofstrasse–Höheweg und Marktgasse–Centralstrasse/Jungfraustrasse

## 2.5 Temporegime MIV

In Interlaken bestehen umfassende Tempo 30-Zonen (vgl. Abb. 2). Auf dem übergeordneten Strassennetz sowie im Gewerbegebiet östlich des Ost-Bahnhofs sind in der Regel höhere Geschwindigkeiten zulässig als Tempo30.

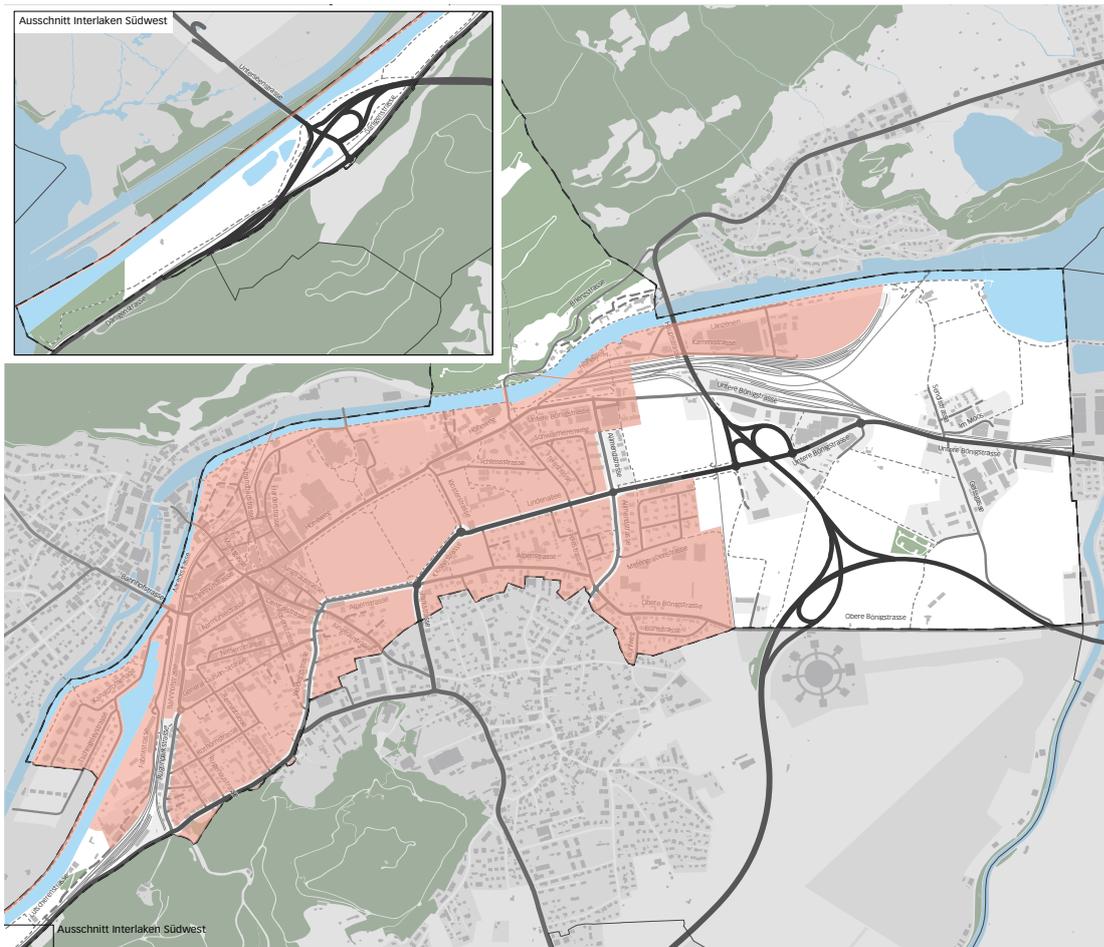


Abb. 2 Tempo 30-Zone in rot (Quelle: Gemeinde Interlaken 2023)

## 2.6 Unfallstatistik

### 2.6.1 Unfallschwerpunkte und Unfalldhäufungsstellen

Gemäss den Auswertungen des kantonalen Tiefbauamts (Black Spot Management) werden in der Gemeinde Interlaken folgende Unfallschwerpunkte (USP) festgestellt:

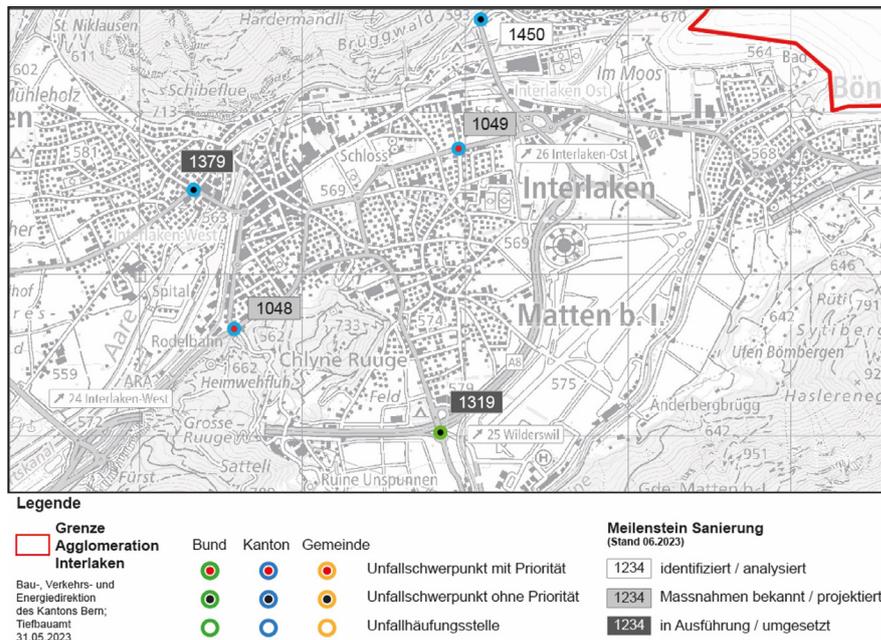


Abb. 3 Verortung Unfallschwerpunkte und Unfalldhäufungsstellen innerhalb der Agglomeration Interlaken, 2020–2022 (Quelle: AP Interlaken 5. Generation; auf Grundlage von: TBA-DLZ Kanton Bern)

USP	Bezeichnung / Lokalität	Priorität	Status	Umgang
1048	Interlaken, Rugenpark-, Waldegg-, Därligen-, Wagnerenstrasse	ja	Massnahme bekannt	Beobachtungsphase
1049	Interlaken, Lindenallee – Allmendstrasse	ja	in Projektierung	Innerhalb Perimeter «Interlaken, Sanierung und Optimierung Lindenallee» (AP1, 0581.005 T4)

Tab. 2 Übersicht Unfallschwerpunkte 2020–2022 in der Gemeinde Interlaken (Quelle: AP Interlaken 5. Generation; auf Grundlage von: TBA-DLZ Kanton Bern)

Beide Unfallschwerpunkte betreffen Kantonsstrassen und sind mit Priorität zu beheben. Als Hauptursachen wurde jeweils «Missachten des Vortrittsignals Kein Vortritt» und «Momentane Unaufmerksamkeit» ermittelt. Dies lässt auf eine unübersichtliche Verkehrssituation oder nicht klare Verkehrsführung bei den Unfallstellen schliessen.

### 2.6.2 Detailauswertung Unfälle des Fuss- und Veloverkehrs

Neben der Auswertung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen<sup>8</sup> hat das kantonale Tiefbauamt auch die zwischen 2018–2022 erfassten Unfälle mit Beteiligung von Fussverkehr, Veloverkehr und fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) ausgewertet<sup>9</sup>. An folgenden Knoten und Abschnitten wurde eine Häufung entsprechender Unfälle festgestellt:

Bereich mit lokalen / konzentrierter Anzahl von Unfällen	Strasseneigentümer	Bemerkung
Interlaken, Knoten Lindenallee/ Allmendstrasse	Kanton	Die Unfälle befinden sich innerhalb des geplanten Umgestaltungsprojektes Lindenallee; AP1-Massnahme (0581.005 T4)
Interlaken, Bereich Autobahnauffahrt/-abfahrt/ Lindenallee	Bund	
Interlaken, Alpenstrasse/ Waldeggstrasse/ Jungfraustrasse	Gemeinde	Die erfassten Unfälle werden in den Unfallberichten u.a. auf «momentane Unaufmerksamkeit» zurückgeführt. Es gibt keine Hinweise auf Mängel in der Verkehrsinfrastruktur; der Bereich wird von der Gemeinde Interlaken laufend beobachtet.
Bereich mit mehreren Unfällen entlang Strecke	Strasseneigentümer	Bemerkung
Unterseen, Bahnhofstrasse, Räuberegge–Bahnhof Interlaken West	Gemeinde	Der Bereich «Räuberegge» wurde im Rahmen der USP-Sanierung <sup>10</sup> saniert und befindet sich in der Controlling-Phase. Die erfassten Unfälle sind u.a. auf «unvorsichtiges Rückwärtsfahren», «zu nahes (seitliches) Überholen» und «momentane Unaufmerksamkeit» zurückzuführen. Es gibt keine Hinweise auf Mängel an der Verkehrsinfrastruktur.
Interlaken, Bahnhofstrasse	Gemeinde	Die erfassten Unfälle sind u.a. auf «Unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn», «Springen, Laufen oder Spielen auf der Fahrbahn» und «Momentane Unaufmerksamkeit» und «Unvorsichtiges Rückwärtsfahren» zurückzuführen. Es gibt keine Hinweise auf Mängel in der Verkehrsinfrastruktur; der Bereich wird von der Gemeinde Interlaken laufend beobachtet.
Interlaken, Höheweg–Bahnhofplatz Interlaken Ost	Gemeinde	

Tab. 3 Übersicht Bereiche mit mehreren Unfällen mit Beteiligung Fuss- und Veloverkehr sowie FäG, 2018-2022  
(Quelle: AP Interlaken 5. Generation; auf Grundlage von: TBA-DLZ Kanton Bern)

<sup>8</sup> Kommt es an einem Ort zu mehreren Unfällen, werden diese nach ihrer Schwere kategorisiert. Wenn eine definierte Schwelle erreicht wird, wird der Ort als Unfallschwerpunkt USP erfasst und bearbeitet. Wird der Schwellenwert nicht erreicht (nur leichte Unfälle), wird der Ort Unfallhäufungsstelle UHS erfasst und weiter beobachtet.

<sup>9</sup> Schleuder- und Selbstunfälle wurden ausgeklammert.

<sup>10</sup> USP Nr. 1379

### 3. Angebot und Schwachstellen

In diesem Kapitel werden die bestehenden Angebote sowie die erfassten Schwachstellen für den Fuss- und den Veloverkehr erläutert. Diese sind im **Kartenband** in den **Angebotskarten** und der **Schwachstellenkarte** verortet. Bei den Schwachstellen wird als Lesehilfe jeweils der entsprechende Legendeneintrag dargestellt. Die identifizierten Schwachstellen bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Massnahmen.

#### 3.1 Fussverkehr

##### 3.1.1 Angebot

*vgl. Kartenband: Angebotskarte Fussverkehr*

	<b>Alltagsfussverkehr</b>
Infrastruktur	Interlaken verfügt über ein dichtes Fusswegnetz, das an neuralgischen Punkten der Nachfrage entsprechend grosszügig ausgebaut ist. In der Gemeinde gilt bis auf wenige Strassen mit übergeordneter Funktion Tempo 30. Zudem sind entlang der meisten Strassen mindestens einseitig Trottoirs vorhanden. In der Regel sind die Trottoirs beidseitig angelegt. Besonders breite Trottoirs bestehen entlang des Höhenweges, der von Touristen als Flaniermeile genutzt wird und auf dem zahlreiche Veranstaltungen stattfinden. Abseits des Strassennetzes bestehen zahlreiche eigentrasseierte oder mit dem Veloverkehr geteilte Wegverbindungen.
Besucherlenkung	Aufgrund der hohen Besucherfrequenz und der zahlreichen Veranstaltungen verfügt die Gemeinde über einen grossen Erfahrungsschatz im Bereich der Besucherlenkung. Kürzlich wurden beispielsweise einheitliche Magnettafeln für die Veranstaltungsbeschilderung angeschafft.
Schulwege zu Fuss	Die Schulen sind aus den meisten Quartieren gut zu Fuss erreichbar. Viele der Schulwege zu Fuss führen entlang ruhiger Quartierstrassen.
	<b>Freizeitfussverkehr</b>
Uferwege	Die Aare, der Schifffahrtskanal und die Ufer von Thuner- und Brienersee liegen im Wirkungsbereich des See- und Flussufergesetzes SFG, welches öffentlich zugängliche Ufer mit Uferwegen vorschreibt. In Interlaken ist dies mit der Uferschutzplanung (in Revision, Stand: Beschwerdeverfahren hängig) geregelt. Es besteht ein flächiges Netz öffentlicher Uferwege für den Fussverkehr. Einige Abschnitte zwischen Oberer Schleuse und Westbahnhof sowie am Südufer des Schifffahrtskanals sind noch nicht realisiert. Die Uferschutzplanung sieht eine Realisierung vor, der Zeitpunkt ist aber noch offen. Bis zur Realisierung besteht an den meisten Stellen eine kleinräumige Umgehungsmöglichkeit, häufig am anderen Ufer.
Spazier- und Wanderwege	Die Uferwege sowie die Spazierwege im Moos haben eine wichtige Funktion für die Naherholung. Da die Gemeinde selbst über keine grösseren Wandergebiete verfügt, sind Wanderwege von untergeordneter Bedeutung. Die bestehenden Wanderwege werden als solche unterhalten.

### 3.1.2 Schwachstellen Fussverkehr

vgl. Kartenband: Schwachstellenkarte



#### Netzlücke Fussverkehr

Entlang der Oberen Bönigstrasse besteht im Abschnitt zwischen der Bushaltestelle «Matten b. l., Jungfrau Park» und der Gemeindegrenze zu Bönigen kein Trottoir. Zwischen den südlichen Ortsteilen der Gemeinde Bönigen und Interlaken (insbesondere Bildungsstandort Interlaken Ost) besteht keine alternative direkte Verbindung.

Die Obere Bönigstrasse liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Matten. Aufgrund der Bedeutung der Netzlücke wurde diese Schwachstelle dennoch in den FVV-RP der Gemeinde Interlaken aufgenommen.

Eine weitere kurze Netzlücke besteht im Gebiet Herreney entlang der südlichen Gemeindegrenze zwischen Tschingeleystrasse und Kanalpromenade. Es wird davon ausgegangen, dass eine Wegführung auf der Unterseener Seite der Gemeindegrenze realistischer wäre. Auch diese Schwachstelle wird dennoch in den FVV-RP der Gemeinde Interlaken aufgenommen.



#### Sicherheitsdefizit Fussverkehr

An folgenden Standorten wird ein Sicherheitsdefizit für den Fussverkehr festgestellt:

- Trottoir vor der Talstation der Harderbahn: Knappe Platzverhältnisse für zeitenweise grosses Fussgängeraufkommen
- Fussgängerstreifen am Knoten Lindenallee/Fussweg Schlossanlage–Alpenstrasse: Beschattung Aufstellbereich Fussgängerstreifen
- Fussgängerstreifen Lindenallee Nr. 22: Senkrecht zulaufende Fusswege, beidseitig eingeschränkte Sichtverhältnisse



#### Konflikte infolge Missachtung Fahrverbot Veloverkehr

Entlang des nördlichen Aareufers treten häufig Konflikte zwischen Fussgänger:innen und Velofahrenden auf, weil letztere das geltende Fahrverbot missachten. Der Uferweg erfüllt aufgrund seiner Breite und seines Ausbaustandards die Anforderungen an ein sicheres Nebeneinander von Fussgänger:innen und Velofahrer:innen nicht.

## 3.2 Veloverkehr

### 3.2.1 Angebot

*vgl. Kartenband: Angebotskarte Veloverkehr*

#### Alltagsveloverkehr

Infrastruktur: Velo-  
wege

In Interlaken wird der Veloverkehr grundsätzlich im Mischverkehr geführt. Da fast flächendeckend Tempo 30 gilt, entspricht die Führungsform Mischverkehr grundsätzlich den heutigen Anforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur. Radstreifen sind vor allem entlang von Strassen mit höheren Fahrgeschwindigkeiten vorhanden. Rund die Hälfte der Strassenabschnitte mit einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h und mehr verfügen über Velostreifen. Daneben gibt es vereinzelt gemeinsame Fuss- und Velowege.

Infrastruktur: Velo-  
abstellplätze

An den wichtigsten Quell- und Zielpunkten sind öffentliche Veloabstellplätze vorhanden.

Schulwege mit  
dem Velo

Wie in Kap. 2.3 geschrieben, kommen rund 130 Kinder und Jugendliche, welche in den umliegenden Gemeinden wohnen, in Interlaken zur Schule. Diese Kinder sowie Kinder aus etwas weiter von den Schulen entfernten Wohnquartieren legen den Schulweg mehrheitlich mit dem Velo zurück.

#### Freizeitveloverkehr

Uferwege

Einige der Abschnitte der Uferwege sind mit dem Velo zugänglich. Abschnittsweise ist dies aus Sicherheitsgründen nicht der Fall.

Velorouten  
Schweizmobil

Interlaken ist als regionales Zentrum und Tor zum östlichen Oberland Ausgangs- und Zielpunkt einiger Veloland-Routen:

- Nr. 8 Aare-Route
- Nr. 9 Seen-Route
- Nr. 61 Berner Oberland-Route
- Nr. 380 Bödeli-Route

### 3.2.2 Schwachstellen

#### Netzlücke Veloverkehr



Auf der Oberen Bönigstrasse besteht zwischen Bönigen und der Bushaltestelle «Matten b. I., Jungfrau Park» ein beidseitiger Velostreifen. Zwischen der Bushaltestelle und dem Siedlungsrand von Interlaken () besteht keine Veloinfrastruktur mehr, obwohl dieser Strassenabschnitt eine wichtige Zubringerfunktion zum Bildungsstandort Interlaken Ost hat.

Die Obere Bönigstrasse liegt im Gebiet der Gemeinde Matten. Aufgrund der Bedeutung der Netzlücke wurde diese Schwachstelle dennoch in den FVV-RP der Gemeinde Interlaken aufgenommen.



#### Sicherheitsdefizit Veloverkehr

Entlang verschiedener Strassenabschnitte wird ein Sicherheitsdefizit für den Veloverkehr festgestellt. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Kantonsstrassen oder kommunale Basiserschliessungsstrassen.



#### Mangel/Defizit Veloabstellplätze

Rund um den Bahnhof Ost besteht ein Handlungsbedarf bei den Veloabstellplätzen. Das Angebot beim P+R hinter dem Gebäude Untere Bönigsstrasse 9 wird im Rahmen der Überbauungsordnung (UeO) «Hotel Ostbahnhof» als unterirdische Velostation neu organisiert. Weitere Abstellplätze bestehen am Westkopf der Perrons (Höheweg) und am nördlichen Ende der Personenunterführung. Hier besteht Optimierungspotenzial.

### 3.3 Allgemeine Schwachstellen



#### Wartezeit Bahnübergang

Interlaken verfügt über zahlreiche Bahnübergänge. Diese führen zu langen Wartezeiten, auch für den Fuss- und Veloverkehr.



#### Sicherheitsdefizit im Schulumfeld

Auf dem Abschnitt der General Guisan-Strasse vor dem Primarschulhaus West besteht ein Sicherheitsdefizit, weil die Schüler:innen zu Schulbeginn/-ende in grosser Zahl auf die Strasse strömen.



#### Infrastrukturelles Defizit

Ein infrastrukturelles Defizit wird an folgenden Stellen festgestellt:

- Fuss- und Velowege entlang der Lindenallee inkl. Brücke: Mässige Eignung für den Veloverkehr sowie als Mischverkehrsfläche

## 4. Konzept und Massnahmen

### 4.1 Übersicht

Basierend auf der Ausgangslage und den Rahmenbedingungen sowie der in diesem Bericht dokumentierten Analyse und den in der Entwurfsphase erkannten Schwachstellen formuliert die Gemeinde die behördenverbindlichen Konzeptinhalte und Massnahmen und legt die Inhalte des Verkehrsrichtplans fest.

Der behördenverbindliche Teil des Fuss- und Veloverkehrsrichtplans umfasst:

- Konzeptionelle Grundsätze für den Fuss- und den Veloverkehr
- Richtplankarte
- Massnahmenblätter

### 4.2 Erläuterungen zum Konzept

Im behördenverbindlichen Konzept formuliert die Gemeinde Grundsätze für den Fuss- und für den Veloverkehr. Ausserdem zeigen die Netzkonzepte Fuss- resp. Veloverkehr im Kartenband den Zielzustand der jeweiligen Verkehrsnetze. Diese bilden Grundlagen für die Richtplankarte (vgl. Kapitel 4.3), haben aber selbst nicht behördenverbindlichen Charakter.

Kategorien

Die Wegnetze sind hierarchisch aufgebaut:

- Das «**Grundnetz**» umfasst die gesamte Infrastruktur für den jeweiligen Verkehrsträger (vgl. Kartenband: Angebotskarte). In der Netzkarte wird es nicht speziell ausgewiesen.
- Das «**Basisnetz**» (gemäss kantonalem Sachplan) resp. die «**Nebenverbindungen**» (gemäss Erhebung der Gemeinde) bilden ein engmaschiges Netz, welches alle Quartiere mit allen wichtigen Quell- und Zielorten verbindet.
- Die (kantonalen und kommunalen) «**Hauptverbindungen**» stellen die Verbindung zwischen den wichtigen Ziele in der Gemeinde und gemeindeübergreifend sichern. Sie sind entsprechend ihrer Bedeutung zu gestalten. Wenn möglich werden dabei die Hauptverbindungen der einzelnen Verkehrsträger entflochten, so dass jeweils eine Priorisierung möglich ist.

Kantonale Vorgaben

Mit dem vorliegenden Richtplan erfüllt die Gemeinde die übergeordnet erteilten Aufträge an die Fuss- und Velowegnetzplanung:

Die Gemeinden müssen gemäss dem Sachplan Wanderroutennetz das Fuss- und Wanderwegnetz in ihrer Richt- oder Nutzungsplanung festhalten. Die kantonalen Hauptwanderrouten sowie die kantonalen Ergänzungsrouten gemäss Sachplan Wanderroutennetz Fusswege (inkl. Wan-

derroutennetz) werden Im **Kartenband: Netzkonzept Fussverkehr** mit eigenen Legeneinträgen abgebildet. Die Gemeinde legt ihre Wegkategorien ergänzend fest.

Gemäss der Richtlinie Velowegnetzplanung (Tiefbauamt des Kantons Bern, 2024) sind die Gemeinden verpflichtet, die kommunalen Velowegnetze in kommunalen Richtplänen bzw. der Ortsplanung festzuhalten. Zudem müssen die Gemeinden einerseits die Velonebenverbindungen der regionalen Velonetzplanung als «übrige kommunale Velowege» in ihren Richt- und Nutzungsplänen behördenverbindlich festlegen. Ausserdem müssen die Velofreizeitrouten, welche keine «kantonale Netzfunktion» haben, als «übrige kommunale Velowege» gemäss Strassengesetz in den kommunalen Richt- oder Nutzungsplänen behördenverbindlich festgelegt werden.

Im **Kartenband: Netzkonzept Veloverkehr** werden die kantonalen Hauptverbindungen sowie das kantonale Basisnetz gemäss Sachplan Velo sowie die Velofreizeitrouten mit spezifischen Legeneinträgen abgebildet. Die Gemeinde legt ihre Wegekategorien ergänzend fest.

Im Anhang 1 ist dargelegt, wie die Zuständigkeiten und die Finanzierungen der verschiedenen Wegekategorien geregelt sind.

#### Wichtige kommunale Elemente

Auf der Grundlage des regionalen Verkehrsrichtplans Bödeli konnten die Hauptverbindungen der verschiedenen Verkehrsträger insbes. auf der West-Ost-Achse weitgehend entflochten werden. Der motorisierte Individualverkehr MIV wird auf der Achse Waldeggstrasse–Alpenstrasse–Lindenallee südlich des Zentrums vorbeigeleitet. Dadurch werden die «zentrale Fussgängerachsen» auf den Achsen Bahnhofstrasse–Höheweg und Marktgasse–Centralstrasse/Jungfraustrasse möglich (vgl. Abbildung in Kapitel 1.1 des FVV-RP). Inzwischen konnte die Gemeinde auf diesen Achsen eine gut ausgebaute Fussweginfrastruktur realisieren.

Seit dem Erlass des regionalen Verkehrsrichtplans Bödeli hat sich jedoch die Form und insbesondere die Geschwindigkeit des «Langsamverkehrs» stark verändert. Mit dem Aufkommen von E-Bikes etc. verkehren diese ähnlich schnell wie andere motorisierte Verkehrsteilnehmende sind aber weiterhin viel weniger gut geschützt als Autofahrende.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen soll eine dritte West-Ost-Hauptachse für den Veloverkehr auf der Achse General-Guisan-Strasse–Alpenstrasse geschaffen werden, welche eine weitgehende Entflechtung von den anderen beiden Hauptachsen ermöglicht (vgl. Abbildung in Kapitel 1.2 des FVV-RP). Lediglich im Abschnitt zwischen Waldeggstrasse und Lindenallee überlagern sich die Velo- und die MIV-Achse. Im Bereich der Schule West ist auf die Abstimmung mit den Bedürfnissen der Schulwegsicherheit zu achten.

Nicht berücksichtigte Anliegen      Ungelöst bleibt die Veloverbindung entlang der Aare im Abschnitt Strandbadbrücke–Beaurivagebrücke. Beidseits sind die Uferwege zu schmal, um eine durchgehende Befahrbarkeit mit dem Velo zu ermöglichen. Verbreiterungen und Absturzsicherungen zur Aare hin können aufgrund der Vorgaben aus Uferschutzzone und Gewässerraum nicht im nötigen Umfang bereitgestellt werden.

Eine direkte und sichere Veloverbindung zwischen Strandbadbrücke und Du Nord-Kreuzung/Höheweg kann erst im Rahmen einer Entwicklung des Des Alpes-Areals realisiert werden (vgl. Massnahme A2).

### **4.3 Erläuterungen zur Richtplankarte**

#### **4.3.1 Massnahmen**

Auf der Richtplankarte sind die Massnahmen der Massnahmenblätter verortet (vgl. Kapitel 4.4).

#### **4.3.2 Fusswegnetz**

Gegenstand      Das Fusswegnetz gemäss Richtplankarte besteht aus den Fusswegen des kantonalen Sachplans Wanderroutennetz sowie den übrigen kommunalen Fusswegen welche in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt werden. Nicht dargestellt wird das Grundnetz (vgl. Kapitel 4.2).

Übrige kommunale Fusswege      Die «zentrale Fussgängerachse» ist eine kommunale Hauptverbindung (vgl. Kap. 4.1). Die übrigen kommunalen Fusswege gelten als Nebenverbindungen. Dabei handelt es sich um Schulwege zu Fuss, direkte Verbindungswege von Ortsteilen, Zugangswege zu Quell-/Zielorten sowie wichtige Spazierwege.

Umsetzung Fusswegnetz      Mit der Festlegung des Fusswegnetzes in der Richtplankarte definiert die Gemeinde Interlaken, wo sie eine den Anforderungen entsprechende Fussinfrastruktur anstrebt. Massnahmen in diesem Netz sind entsprechend der hierarchischen Zuordnung priorisiert.

#### **4.3.3 Velowegnetz**

Gegenstand      Das Velowegnetz gemäss Richtplankarte besteht aus den Velowegen des Sachplans Veloverkehr sowie den übrigen kommunalen Velowegen, welche in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt werden. Nicht dargestellt wird das Grundnetz (vgl. Kapitel 4.2).

Velowege gemäss Sachplan Velo      Richtplankarte: Die Legendeneinträge «Hauptverbindung» und «Nebenverbindung» des Velowegnetzes bilden alle Velorouten gemäss Sachplan Velo sowie die übrigen kommunalen Velowege ab. Haupt- und Nebenverbindungen unterscheiden sich durch ihre Bedeutung fürs übergeordnete und kommunale Velowegnetz.

- Übrige kommunale Velowege Die im Konzept des Verkehrsrichtplans beschriebene Veloachse ist eine kommunale Hauptverbindung. Die übrigen kommunalen Velowege gelten als Nebenverbindungen. Dabei handelt es sich um Schulwege mit dem Velo, direkte Verbindungswege von Ortsteilen sowie Zugangswege zu Quell-/Zielorten.
- Umsetzung Velowegnetz Mit der Festlegung des Velowegnetzes in der Richtplankarte definiert die Gemeinde Interlaken, wo sie eine der Bedeutung im Netz entsprechende Veloinfrastruktur anstrebt. Massnahmen in diesem Netz sind entsprechend der hierarchischen Zuordnung priorisiert.

#### 4.4 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

Zur Erreichung und Sicherung des Zielzustandes im Fuss- und Velowegnetz sind eine Reihe von Massnahmen zu ergreifen. Diese sind in Massnahmenpaketen gebündelt, die auf den Massnahmenblättern dargestellt werden. Die darin enthaltenen Massnahmen sind (soweit möglich) in der Richtplankarte verortet (vgl. Kapitel 4.3).

Die Massnahmenblätter sind gemäss nachfolgender Lesehilfe aufgebaut:

#### X. Massnahmenpaket «Titel»

**Ausgangslage**

*Beschrieb in Prosa.*

**Zielvorstellung**

- Bezug zu den Zielen gemäss dem Konzept

**Handlungsabsicht**

*Beschrieb in Prosa.*

**Abstimmungsbedarf**

- Bezug zu anderen Massnahmenpaketen (MP), zum RGSK/Agglomerationsprogramm und zu weiteren Planungen

Massnahme	Priorität <sup>1</sup>	Horizont <sup>2</sup>	Massnahmentyp <sup>3</sup>	Partner <sup>4</sup>
X1 Standort 1 Beschrieb 1				
X2 Standort 2 Beschrieb 2				
X3 Standort 3 Beschrieb 3				

**Zusammenhang zu weiteren Planungen**

*Beschrieb in Prosa.*

## Erläuterungen zur Kategorisierung der Massnahmen

### <sup>1</sup> Priorität

- hoch Prioritäre Behandlung der Massnahme, Einleitung der nötigen Schritte resp. prioritäre Berücksichtigung bei Projekten
- mittel Umsetzung erfolgt, sobald prioritäre Massnahmen umgesetzt wurden
- niedrig Umsetzung erfolgt, sobald sich eine Gelegenheit ergibt (kein eigenständiger Auslöser/Verfahren)

### <sup>2</sup> Horizont:

- Sofortmassnahme Unmittelbar umsetzbar (Hinweis: Budgetrelevanz / Nachkredit)
- kurzfristig Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2028
- mittelfristig Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2032
- langfristig Umsetzungshorizont noch nicht absehbar
- laufend Daueraufgabe

### <sup>3</sup> Massnahmentyp:

- Strategischer Auftrag Politische Einflussnahme, Entscheidungsprozess nötig
- Planungsauftrag Vertiefungsbedarf und Klärungsprozess zur Erarbeitung eines Planungsauftrags nötig
- Projekt Projekterarbeitung mit Umsetzung gemäss bestehender Praxis und unter Einhaltung der üblichen Verfahrenswege

### <sup>4</sup> Partner:

- Federführung Liegt die Federführung nicht bei der Einwohnergemeinde Interlaken (Gemeinderat oder Verwaltung), dann ist **die federführende Behörde** etc. in fetter Schrift hervorgehoben
- weitere Partner Weitere beteiligte Stellen sind in normaler Schrift aufgeführt.

## 4.5 Würdigung und Ausblick

Der vorliegende Fuss- und Veloverkehrsrichtplan und die erläuternde Dokumentation zeigen einerseits die bestehenden Qualitäten sowie Herausforderungen des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde Interlaken auf. Andererseits legt der behördenverbindliche Richtplanteil aus Sicht der Einwohnergemeinde Interlaken fest, wie die Fuss- und Veloinfrastruktur weiterentwickelt werden soll. Die Gemeinde bekräftigt mit der Erarbeitung des FVV-RP die Bedeutung der behandelten Themen.

Nach dem Planerlassverfahren und dem abschliessenden Beschluss durch den Grossen Gemeinderat verfügt die Gemeinde über eine verbindliche Grundlage, die erkannten Schwachstellen mit den entsprechenden Massnahmen anzugehen. Die weiteren Schritte umfassen:

- Umsetzung der Sofortmassnahmen
- Lösungssuche für Massnahmen, welche in Kooperation mit Partnern (z.B. Nachbargemeinden oder TBA\_OIK) umgesetzt werden.
- Verfahrensstart für weitere Massnahmen mit Abklärungen, Auftragsdefinitionen etc..

## **5. Verfahren**

### **5.1 Ablauf**

Nach der Entwurfsphase werden nachfolgende Verfahrensschritte durchgeführt:

- Öffentliche Mitwirkung
- Kantonale Vorprüfung
- Beschlussfassung Grosser Gemeinderat
- Genehmigung Amt für Gemeinden und Raumordnung

### **5.2 Öffentliche Mitwirkung**

Die öffentliche Mitwirkung findet vom ... bis zum ... statt. Während der Mitwirkungsaufgabe haben alle Interessierten die Möglichkeit, Anregungen zur Planung zu machen oder Einwände dagegen zu erheben. Die Mitwirkungseingaben werden anschliessend vom Gemeinderat ausgewertet und fliessen soweit möglich und sinnvoll in die Planung ein.

### **5.3 Vorprüfung**

Anschliessend an die Mitwirkung wird die kantonale Vorprüfung durchgeführt. Das AGR prüft unter Einbezug weiterer Fachstellen die Planungsunterlagen auf deren Rechtmässigkeit.

### **5.4 Beschlussfassung und Genehmigung**

Die Beschlussfassung zum Fuss und Veloverkehrsrichtplan erfolgt durch den Grossen Gemeinderat der Einwohnergemeinde Interlaken.

## Anhang

### Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderroutennetz sowie Veloverkehr

Zuständigkeit	<p><b>Sachplan Wanderroutennetz</b></p> <p>Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouten gemäss Sachplan (SP) sind Aufgabe der Gemeinden. Die Signalisation ist Aufgabe des Kantons.</p>
Finanzierung	<p>Die Finanzierung von Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouten ist Sache der Gemeinden. Kantonsbeiträge von 40 Prozent werden für Investitionen an Hauptwanderrouten gesprochen, sofern diese Investitionen dem Zweck Wandern dienen.</p>
Zuständigkeit	<p><b>Sachplan Veloverkehr und Richtlinie Velowegnetzplanung</b></p> <p>Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der kommunalen Velowege, die sich auf Gemeinde- oder Privatstrassen befinden, sind Aufgabe der Gemeinden. Die Signalisation aller Velowege ist Aufgabe des Kantons.</p>
Finanzierung	<p>Die Finanzierung von Veloinfrastrukturen richtet sich an folgenden Grundsätzen. Der Kanton empfiehlt zudem den Gemeinden, die vom Bund mitfinanzierten Velomassnahmen anhand einer aktuellen kommunalen Velowegnetzplanung sowie konkreter Massnahmenplanungen zu bestimmen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Finanzierung von Planung und Bau der Velowege: Strasseneigentümer</li><li>2. Vom Bund mitfinanzierte kommunale Velomassnahmen (in Agglomerationen, inkl. B+R-Anlagen): Kantonsbeiträge gemäss Art. 62 SG</li><li>3. Vom Bund mitfinanzierte kommunale Velomassnahmen auf einem wichtigen Veloweg auf Gemeinde- und Privatstrassen: Kantonsbeiträge gemäss Art. 59 SG (zusätzlich zu den Kantonsbeiträgen gemäss Punkt 2)</li><li>4. Signalisation der Velowege: Kanton (Art. 45 Abs. 2 SG, Art. 48 Abs. 1 SG)</li><li>5. Wichtige Bike-and-Ride-Anlagen mit einem entsprechenden Bedarfsnachweis: Kantonsbeiträge (Art. 61 SG).</li></ol>

## Anhang 2 FVV-Massnahmen RGSK 2025 Oberland-Ost

Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen des RGSK 2025 Bern-Mittelland in der Gemeinde Interlaken, Stand Vorprüfung:

(Quelle: Regionalkonferenz Oberland-Ost 2024)

Nr.	Gemeinde	Titel	Beschrieb	Horizont.	Koordinati- onsstand
OO.FVV- Ü.01.02	Interlaken, Unterseen	Ausbau Brücke Dotierkraftwerk	<p>Die bestehende Fussgängerbrücke beim Dotierkraftwerk stellt eine attraktive Direktverbindung zwischen dem Bahnhof Interlaken West und dem Westteil von Unterseen inkl. dem Spital Interlaken dar, die sich abseits der höher frequentierten Bahnhofstrasse befindet. Die heutige Breite ist jedoch auf eine reine Nutzung für Zufussgehende ausgelegt; das Kreuzen von Zufussgehenden und Velofahrenden ist erschwert.</p> <p>Massnahmeninhalt: Verbreiterung der Brücke für eine gemeinsame Nutzung von Fuss- und Veloverkehr und Optimierung des Zugangs Seite Herreney. Rechtliche Öffnung der Brücke für den Veloverkehr.</p>	1	VO <sup>1</sup>
OO.FVV- Ü.01.03	Interlaken	Querung Schiff- fahrtskanal Wei- ssenau	<p>Zielsetzung: Der Neubau der Veloverbindung Leissigen – Därliigen – Interlaken West (OO.FVV-Ü.05; Velolandroute 8+9) sieht u.a. eine Anpassung der Routenführung zwischen Zigeunerbucht und Unterseenstrasse vor: separater Veloweg nördlich der A8 (Sachplan Veloverkehr Routenoptimierung Nr. 113). Um von der neuen Strecke nach Unterseen und Richtung rechtes Thunerseeufer zu gelangen, ist jedoch weiterhin der Knoten Unterseenstrasse / Abfahrt A8 zu benutzen, der mit einer Höhendifferenz zur Unterseenstrasse und einer Umwegfahrt verbunden ist. Eine neue Querung ermöglicht einen Direktanschluss mit geringer Höhendifferenz von der neuen Veloverbindung an die Achse Weissenau/Weissenaustrasse (Velolandroute 380).</p> <p>Massnahmeninhalt: Bau einer neuen Fuss- und Veloquerung des Schifffahrtskanal im Bereich Weissenau bei Gewährleistung der Befahrbarkeit des Kanals durch die BLS-Schiffahrt. Zusammen mit der Ausführungsplanung sind flankierende Massnahmen zu prüfen, um die angrenzenden Bereiche der Aue und Flachmoore zu schützen.</p>	1	ZE <sup>2</sup>

1 VO: Vororientierung

2 ZE: Zwischenergebnis

Anhang

Nr.	Gemeinde Titel	Beschrieb	Horizont.	Koordinati- onsstand
OO.FVV- Ü.05	Interlaken, Neubau Radweg Leissigen, Leissigen - Därligen Därligen - Interlaken West	-	1	