

VORPRÜFUNG

Einwohnergemeinde Interlaken

Fuss und Veloverkehrsrichtplan

Mitwirkungsbericht

März 2025

07836_MWB_250318_VP.indd/bm/sme

1. Übersicht

Dieser Mitwirkungsbericht führt die Anliegen der Mitwirkenden auf, nimmt aus Sicht der Gemeinde dazu Stellung und zeigt auf, wie darauf reagiert wird.

1.1 Mitwirkungsaufgabe

Der Fuss- und Veloverkehrsrichtplan wurde vom 07. November bis zum 09. Dezember 2024 öffentlich aufgelegt. Gegenstand der Auflage bildeten:

- Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern
- Bericht zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan
- Zonenplanänderung
- Kartenband zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan

1.2 Übersicht über die Eingaben

Während der Auflagefrist gingen 3 Eingaben ein. Der Gemeinderat wertete die Anliegen der Mitwirkenden aus und überprüfte, ob diese mit Änderungen der Planung berücksichtigt werden können.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Anliegen der Mitwirkenden und die Stellungnahmen des Gemeinderates im Detail aufgeführt.

1.3 Wichtige Themen der Mitwirkung

Die Mitwirkungseingaben werfen Fragen zur Verkehrssicherheit entlang der Bahnanlagen und in Quartieren auf. Für die weitere Projektentwicklung wird der Einbezug der relevanten Partner eingefordert. Ausserdem zeigt sich, dass einige Massnahmen missverständlich dargestellt sind und Schnittstellen zu den übergeordneten Verkehrsplanungen zu berücksichtigen sind. Bei einzelnen Punkten wird eine weitergehende Konkretisierung resp. Projektierung der Massnahmen gefordert.

1.4 Resultat der Mitwirkung

Aufgrund der Mitwirkungseingaben werden missverständliche Darstellungen angepasst und bei verschiedenen Massnahmen die beteiligten Partner erweitert. Hingegen verzichtet der Gemeinderat auf eine Ausweitung des Verkehrsrichtplans auf andere Verkehrsträger und auch auf eine Konkretisierung von Massnahmen, da beides nicht stufengerecht wäre.

2. Mitwirkende

Während der Auflagefrist gingen 3 Mitwirkungseingaben ein:

Nr.	Kategorie	Mitwirkende
1	Unternehmen	BLS Netz AG und BLS Schifffahrt AG
2	Gemeinde	Einwohnergemeinde Bönigen
3	EinwohnerIn	Privatperson

3. Stellungnahme der Gemeinde zu den Mitwirkungsanliegen

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
-----	----------	---------------	-----------

Eingabe Nr. 01: BLS Netz AG und BLS Schifffahrt AG

Thema: Gesamtverkehrskonzept

Aus Sicht Infrastrukturbetreiberin stellen für die BLS besonders die zahlreichen Bahnübergänge in anspruchsvollen örtlichen Verhältnissen sowie einem hohen Anteil an ortsunkundigem Tourismus- und Freizeitverkehr ein Sicherheitsrisiko dar. Diese können im Rahmen von Substanzerhaltungs- oder begrenzten Neubaumassnahmen lediglich punktuell optimiert werden (z.B. geplante Anpassung beim Bahnübergang Du Lac). Die Ursache der Problematik wird damit jedoch nicht gelöst. Die Verkehrsströme je Bahnübergang sind für die Bahn eine relevante Kenngrösse, um den Bahnübergang hinsichtlich Sicherheit und erforderliche Massnahmen zu beurteilen.

01.1

Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts unter Miteinbezug der relevanten Stakeholder, falls die nicht mit dem Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2025 (RGSK25) / Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5) gegeben ist. Innerhalb dieses Konzepts ist aufzuzeigen, wie sich die Verkehrsströme über den bestehenden Bahnübergängen ändern.

Im vorliegenden Fuss- und Veloverkehrsrichtplan erfolgt keine Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts. Dieses ist für das Bödeli im geltenden Verkehrsrichtplan Bödeli und übergeordnet im RGSK bearbeitet, welche die grossräumigen Verkehrsströme und die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern regeln. Der FVVRiPI koordiniert in diesem Rahmen Netze resp. Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts würde den Rahmen des Verfahrens sprengen und eine gemeindeübergreifende Trägerschaft erfordern.

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
01.2	Im Gesamtverkehrskonzept ist weiter aufzuzeigen, wie die heute bestehenden kritischen Bahnübergänge (insbesondere Beau Rivage und Du Lac) hinsichtlich Sicherheit und Betriebsfluss verbessert werden können.	Aus Sicht der Gemeinde ist die Planung und die betriebliche Organisation der Bahnübergänge in erster Linie Sache der Infrastrukturbetreiber. Soweit ein Handlungsbedarf bezüglich Fuss- und Veloverkehr besteht, fliesst dieser in Massnahmen ein (Massnahme C2). Die Verkehrsflüsse insgesamt sind übergeordnet zu klären, die Erarbeitung konkreter Projekte erfolgt allenfalls nachgelagert resp. in separaten Verfahren. Der Übergang Du Lac/Höheweg ist Teil des laufenden eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens PGV der BLS Netz AG für den Streckenabschnitt ab Bahnübergang am Höheweg inkl. Erneuerung der unteren und oberen Aarebrücke. Die Auflage im Rahmen des PGV erfolgt vom 27. Januar bis zum 25. Februar 2025.	Massnahmenblätter

Bei der Massnahme C2 wird die BLS als Partnerin ergänzt.

Thema: Führung neue Langsamverkehrsrouten

Wenn signalisierte Langsamverkehrsrouten Bahnübergänge queren, verschärft sich aufgrund Verkehrszunahme die Situation vor Ort. Die vorhandenen Sicherheitsdefizite sowie die Probleme des Betriebsflusses können sich dadurch akzentuieren.

01.3	Neue signalisierte Langsamverkehrsrouten sind, wenn möglich, nicht über Bahnübergänge zu führen. Ist eine solche Führung unumgänglich, sind zusätzliche Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Betriebsflusses umzusetzen.	Grundsätzlich bezeichnet der Fuss- und Veloverkehrsrichtplan die bestehenden Langsamverkehrsrouten auf Grundlage des Verkehrsrichtplans Bödeli (insbes. Konzept «CrossBow»). Die neue Velohauptachse West–Ost betrifft keine Bahnübergänge, im Bereich Westbahnhof ermöglicht die bestehende Unterführung die Unterquerung der Bahnanlagen.
------	--	---

Thema: Massnahmenpaket B «Netzlücken schliessen»

Es ist nicht klar, ob die in den Massnahmenblättern dargestellte Führung der Velowege im Bereich der Netzlücken bereits definitiv festgelegt ist oder ob die Linien eher als Korridor zu verstehen sind.

01.4	Dieser Sachverhalt ist im Richtplan zu präzisieren.	Der Fuss- und Veloverkehrsrichtplan macht überwiegend «strassenscharfe» Aussagen über die Lage der Verbindungen, in der Regel gestützt auf geltende Planungsinstrumente (insbes. Uferschutzplanung). Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung kann davon aber begründet abgewichen werden.
------	---	---

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
Thema: Massnahme B1, Uferweg, Abschnitt Obere Schleuse - Bahnhofstrasse			
	Im Bereich der Aareckstrasse ist bei der Führung des Uferweg eine zweimalige Querung der Bahnlinie ersichtlich. Unnötige Bahnquerungen sind grundsätzlich zu vermeiden. Ebenso ist der Raum der Interessenslinie Bahn (generell 5.0 m ab Gleisachse) einzuhalten. Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen.		
01.5	Bei der Schliessung der Netzlücke B1 ist auf zusätzliche Querungen der Bahnlinie zu verzichten.	Die Wegführung ist als Uferweg vorgesehen und basiert auf der Festlegung in der Uferschutzplanung, welche keine zusätzlichen Gleisquerungen vorsieht. Die Darstellung in den Plänen wird angepasst.	Kartenband
01.6	Bei einer bahnnahen Führung der Velo- oder Fusswege ist die Interessenslinie Bahn zu beachten und generell die BLS eng einzubinden.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Einbezug der BLS bei konkreten Planungen im Bereich bestehender Bahntrassen ist vorgesehen. Bei den Massnahme B1, B2 und B3 wird die BLS als Partnerin ergänzt.	Massnahmenblätter
Thema: Massnahme B3, Uferweg, Abschnitt Kanalufer West			
	Die Netzlücke befindet sich in einem Perimeter, für den die BLS eine Raumfreihaltung Doppelspur vorsieht. Auch hier ist bei einer bahnnahen Führung der Langsamverkehrsrouten die Interessenslinie Bahn zu beachten (siehe Hinweis oben). Ein Miteinbezug der BLS bei einer fortschreitenden Planung ist zwingend nötig.		
01.7	Berücksichtigung des Raumbedarfs Doppelspur sowie der Interessenslinie Bahn bei der Planung der Routenführung.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Einbezug der BLS bei konkreten Planungen im Bereich bestehender Bahntrassen ist vorgesehen. Bei der Massnahme B3 wird die BLS als Partnerin ergänzt.	Massnahmenblätter
01.8	Bei einer bahnnahen Führung der Velo- oder Fusswege ist die Interessenslinie Bahn zu beachten und generell die BLS Netz AG eng einzubinden. Weiter weisen wir darauf hin, dass im Bereich des Därligrats zukünftig ein Hartgesteinsabbau erfolgen soll. Transport und Logistik erfolgen mehrheitlich auf der Schiene, womit ein Gleisanschluss an die Stammstrecke Spiez-Interlaken erforderlich wird. Ein konkretes Konzept bzw. Bauprojekt liegt noch nicht vor. Es ist aber nicht auszuschliessen, dass es im Bereich zwischen dem Därligentunnel und dem Güterbahnhof Interlaken West zu umfangreichen Anpassungen an den Gleisanlagen kommen wird. Genauere Aussagen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getätigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Der frühzeitige Beizug der Gemeinde in die Planung ist von Seiten BLS sicherzustellen. Bei der Massnahme B3 wird die BLS als Partnerin ergänzt.	Massnahmenblätter

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
-----	----------	---------------	-----------

Thema: Massnahme B4 / OO.FVVÜ.01 .03, Fuss- und Velobrücke (über den Schifffahrtskanal)

Bei einer neuen Velobrücke über den Schifffahrtskanal bilden die Bedürfnisse der BLS Schifffahrt die Grundlage der Projektierung.

- | | | | |
|------|---|--|--|
| 01.9 | Die Gewährleistung der Befahrbarkeit des Kanals durch die BLS-Schifffahrt ist zu garantieren und eine enge Koordination ist zwingend nötig. | Kenntnisnahme. Die übergeordneten Gesetzgebungen und die betrieblichen Rahmenbedingungen der BLS sind bei der Projektierung einer neuen Fuss- und Velobrücke zwingend zu berücksichtigen. Die Befahrbarkeit des Kanals durch die BLS ist ebenfalls im Interesse der Gemeinde. Der Einbezug der BLS bei konkreten Planungen ist vorgesehen. | |
|------|---|--|--|

Thema: Massnahme C2, Fussverkehrsflächen bei der Harderbahn

Die Regelung und Überwachung des Fuss- und Autoverkehrs (Zubringer Harderbahn) durch Verkehrsdienste / Personal Harderbahn im Bereich des Bahnübergangs hat aus Sicht BLS eine hohe Priorität. Allerdings geht diese Massnahme aus Sicht BLS zu wenig weit. Die grundsätzliche Problematik des Bahnübergangs wird damit nicht gelöst.

- | | | | |
|-------|--|---|--|
| 01.10 | <p>Auch hier ist im Sinne der obigen Ausführungen betr. Gesamtverkehrskonzept eine ganzheitliche Perspektive einzunehmen. Insbesondere ist auch die Problematik mit dem Anlieferungsverkehr zu adressieren.</p> <p>Aufnahme einer Langsamverkehrsverbindung im Bereich der bestehenden oberen Aare-Brücke als Vision oder Hinweis.</p> | <p>Zum Gesamtverkehrskonzept: vgl. Stellungnahme zu Nr. 01.1</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde ist jedoch die Erschliessung des Sackguts über die Beaurivage-Brücke/Brienztstrasse auf absehbare Zeit zwingend. Bei einer Revision des Verkehrsrichtplans Bödeli könnte dies überprüft werden, dies sprengt jedoch den Rahmen des Verfahrens zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan.</p> <p>Mit einer Langsamverkehrsverbindung über die Aare neben der Bahnbrücke zwischen Zollhaus und Harderbahn könnte eine Direktverbindung zwischen der Schiffsanlagestelle resp. dem Bahnhof und der Harderbahn ohne zweimalige Querung der Bahnlinie geschaffen werden und so die Situation im Bereich der beiden Bahnübergänge entschärft werden.</p> | |
|-------|--|---|--|

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
		Dies stellt langfristig eine prüfenswerte Option dar. Sie würde jedoch nur dem Zugang von der Ländte/Nordseite Bahnhof zur Harderbahn dienen. Die Personenströme vom Bahnhofplatz und insbesondere vom Höheweg/Zentrum würden weiterhin über die Beaurivage-Brücke verlaufen. Hinzu kommen Rahmenbedingungen aus Gewässerschutz und Wasserbau, See- und Flussumgesetz sowie Denkmalpflege, Orts- und Landschaftsbild, die bei einer Projektentwicklung zu berücksichtigen sind. Aus Sicht des Gemeinderats sind zum jetzigen Zeitpunkt zu viele Fragen zur Zweckmässigkeit und zur Realisierbarkeit offen resp. kritisch, so dass er darauf verzichtet, diese Verbindung in den Fuss- und Veloverkehrsrichtplan aufzunehmen.	

Thema: Massnahme C4, Lindenallee / Untere Bönigstrasse

Im Planausschnitt in den Massnahmenblättern sieht es aus, als ob die Linienführung der Langsamverkehrsrouten über die Bahn-
gleise führt. Eine Querung an der Unteren Bönigstrasse ist im Massnahmenbeschrieb nicht erwähnt.

01.11	Eine Präzisierung der Massnahmen im Richtplan ist nötig. Neue Bahnquerungen mittels Bahnübergänge sind zu vermeiden. Ist eine solche Führung unumgänglich, ist diese im Detail eng mit der BLS zu koordinieren.	Die Darstellung ist missverständlich, es sind keine zusätzlichen Querungen vorgesehen. Die Darstellung in den Plänen wird angepasst.	Kartenband
-------	--	---	------------

Thema: Massnahme E1 und E2, Massnahmenpaket «Veloabstellplätze»

Die Massnahmen sind in den Massnahmenblättern nicht detaillierter erläutert. Bei der Erweiterung des Westzugangs in Interlaken Ost wurden neue Veloabstellplätze erstellt (Erhöhung Abstellkapazität). Das Abstellangebot für Velos direkt am Westbahnhof muss überprüft werden.

01.12	Eine Präzisierung der Massnahmen im Richtplan ist nötig.	Das Massnahmenblatt E ist eine Umsetzung der entsprechenden Vorgaben aus dem RGSK. Die Weiterentwicklung der bestehenden Angebote erfolgt im Rahmen einzelner Projekte und kann erst in diesem Rahmen geklärt werden. Eine weitergehende Konkretisierung der Massnahmen im Fuss- und Veloverkehrsrichtplan ist aus Sicht des Gemeinderats nicht stufengerecht und zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht möglich.	
-------	--	--	--

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
01.13	Die Massnahmen E1 und E2 «ausreichendes und bedürfnisgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen West und Ost» sind in enger Zusammenarbeit mit BLS abzustimmen (Quantität und Ort) und mit unseren Projekten (bspw. Arealentwicklung Interlaken-Ost) zu koordinieren.	Kenntnisnahme. Der Einbezug der BLS bei konkreten Planungen im Zusammenhang mit den Veloabstellplätzen ist vorgesehen.	
01.14	Gemäss Vorgabe «Finanzierungsbeiträge durch Dritte bei Investitionen durch Dritte in die Bahninfrastruktur» ist für einen allfälligen Ausbau der Veloabstellplätze ein Kostenteiler zwischen Gemeinde, Kanton und Infrastrukturbetreiber zu definieren.	Der Kostenteiler wird im Zuge allfälliger Projekte definiert.	

Eingabe Nr. 02: Einwohnergemeinde Bönigen

Thema: Netzlücken

02.1	Die Unterlagen und die angesprochenen Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr wurden in den zuständigen Gremien besprochen. Der Gemeinderat Bönigen stellte am 9. Dezember 2024 fest, dass die Aufnahme der Netzlücken zwischen den Nachbargemeinden Interlaken, Matten und Bönigen in den Fuss- und Veloverkehrsrichtplan begrüsst wird.	Kenntnisnahme. Der Gemeinderat Interlaken bedankt sich für die positive Rückmeldung.	
------	---	--	--

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
-----	----------	---------------	-----------

Eingabe Nr. 03: Privatperson

Thema: Verkehrssicherheit

03.1

Als Anwohnerin eines abgelegenen Wohnquartiers in einer 30er Zone mit Zufahrt zu Bönigen und Matten, bin ich darum besorgt, dass das Verkehrsaufkommen Einfluss auf die Anwohner hat. Nun stelle ich im Bericht fest, dass genau unser Quartier als nicht dringlich erachtet wrld. Was mich natürlich wunder nimmt wieso. Da wir auch Kinder sowie ältere Menschen im Quartier haben die von hier aus ihren Schul- und Freizeitweg absolvieren müssen, bin ich besorgt um ihre Sicherheit auch weil in einer 30er Zone kein Fussgängerstreifen vorgesehen ist. Ja man beruft auf die Pflicht und Vernunft der Auto, Bus, Lastwagen und Fahrradfahrenden die Geschwindigkeit einzuhalten und so die Sicherheit der Fussgänger zu garantieren. Leider ist dem nicht immer so zu trauen.

Das Verkehrs- und Temporegime ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Fuss- und Veloverkehrsrichtplans. Aus Sicht des Gemeinderats ist die Zuordnung der Obere Bönigstrasse im Abschnitt BZI zu einer Tempo 30-Zone richtig und ohne Alternative. Der Ausbaustandard der Strasse (Verengungen etc.) entspricht den entsprechenden Normen und muss insbesondere auch die Anforderungen der Linienbusse entsprechen. Von Gesetzes wegen sind in Tempo 30-Zonen Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen zulässig (z.B. Schulwegsicherheit). Der Gemeinderat hat keine Kenntnis von Sicherheitsproblemen in diesem Abschnitt und es bestehen auch keine Strassenquerungen mit einer hohen Frequenz. Der Gemeinderat verzichtet deshalb auf Massnahmen in diesem Abschnitt der Oberen Bönigstrasse.

Die Durchsetzung des Temporegimes ist dem Gemeinderat ein Anliegen und mit der Massnahme C5 berücksichtigt, welche sich auf das gesamte Gemeindegebiet bezieht.