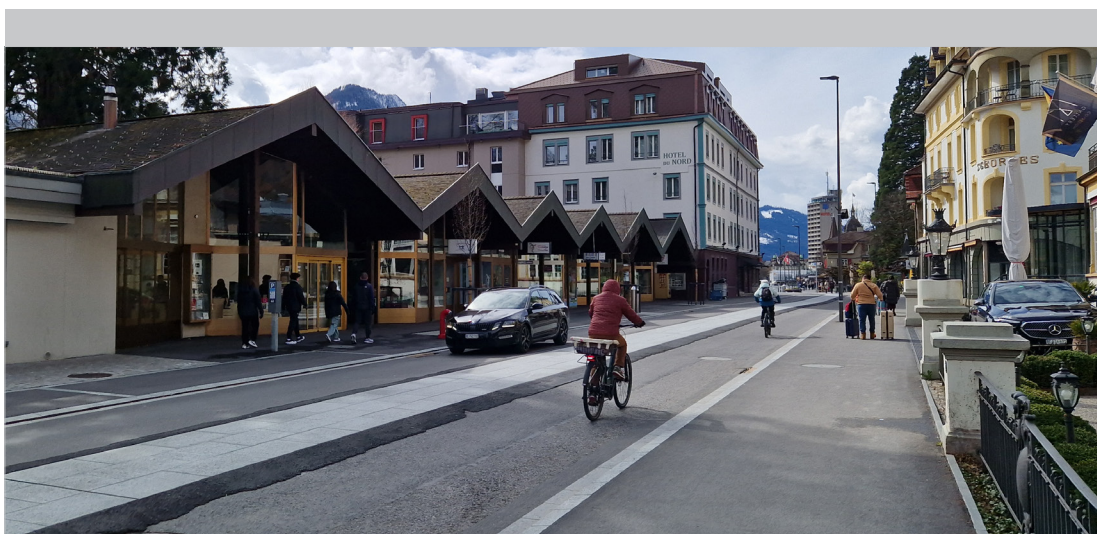


BESCHLUSSFASSUNG

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
- Mitwirkungsbericht

Juli 2026

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

1. Einleitung	5
1.1 Anlass	5
1.2 Absicht	5
1.3 Grundlagen	6
1.4 Organisation	6
2. Rahmenbedingungen	9
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
3. Angebot und Schwachstellen	15
3.1 Fussverkehr	15
3.2 Veloverkehr	17
3.3 Allgemeine Schwachstellen	18
4. Konzept und Massnahmen	19
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
5. Verfahren	24
5.1 Überblick	24
5.2 Öffentliche Mitwirkung	24
5.3 Vorprüfung	25
5.4 Beschlussfassung und Genehmigung	25
Anhang	26
Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderrouthenetz sowie Velowegnetz	26
Anhang 2 FVV-Massnahmen RGSK 2025 Oberland-Ost	27
Anhang 3 Auswertung Vorprüfung	30

Abkürzungen

AP5	Agglomerationsprogramm 5. Generation
ADB	Archäologischer Dienst des Kantons Bern
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 Flusssufergesetz
SG	Strassengesetz
SP	Sachplan
SV	Strassenverordnung
TBA_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 Langsamverkehr¹. 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

In einem FVV-RP werden aus einer gesamtheitlichen Perspektive die Grundsätze der künftigen Entwicklung des Fuss- und Velowegnetzes definiert. Dazu gehören folgende Inhalte:

- Schwachstellen bezeichnen
- Bestandteile der künftigen Fuss- und Velowegnetze im gesamten Gemeindegebiet verorten (Netzhierarchien, Fuss- und Velowege, Abstellplätze usw.)
- Inhaltliche Stossrichtungen/Massnahmen zur Optimierung des Fuss- und Velowegnetzes definieren und mit weiteren Planungen und Interessen abstimmen

Prozessuale Zusammenhänge

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.

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 Wanderrouennetz
- Sachplan Velowegnetz und Richtlinie Velowegnetzplanung

Hinweis: In Anhang 1 sind die Zuständigkeiten und Finanzierung zur Umsetzung des Sachplans Wanderrouennetz einerseits sowie des Sachplans Velowegnetz 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 Einreichung Genehmigung)
- Verkehrsrichtplan Bödeli, 1999
- Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2023

Hinweis: In Anhang 2 sind die Massnahmen des RGSK 2025 Oberland-Ost (Stand Einreichung Genehmigung) 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 (Art. 8 Abs. 1 Bst. g OGr 2000) 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	Für die Erarbeitung des FVV-RP wurde die nichtständige Kommission Langsamverkehr (nKLV) geschaffen. Sie besteht aus folgenden Personen: – Kaspar Boss Vizegemeindepräsident, Ressort Tiefbau (bis 2024) – Sabrina Amacher Gemeinderätin, Ressort Tiefbau (ab 2025) – Peter Michel Gemeinderat, Ressort Sicherheit (bis 2024) – Nils Fuchs Gemeinderat, Ressort Sicherheit (ab 2025) – Franziska Foiera-Brönnimann Baukommission – Adrian Aulbach Sicherheitskommission – Stefan Meier Bauverwaltung – Jürg Blum Polizeiinspektorat (bis 31.01.2026) – Corinne Aller Polizeiinspektorat (ab 01.02.2026) – Andreas Michel Bereich Infrastruktur
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	Als Interessenvertretungen wurden der Regionalverband Pro Velo Bödeli und die VCS Regionalgruppe Thun-Oberland bei der Erarbeitung des FVV-RP einbezogen: – Bei der Erarbeitung wurden die Eingaben der Pro Velo Bödeli und der VCS Regionalgruppe Thun-Oberland im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) vom 06.03.2024 als Grundlage mitberücksichtigt. – 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.

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 wurden Ende November 2024 von der Regionalversammlung beschlossen und Ende Februar 2025 beim Kanton Bern (AGR) und Ende März 2025 beim Bund (ARE) zur Genehmigung eingereicht. Der Beschluss zum AP5 wird auf Frühjahr 2027 erwartet. 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. 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 ²). 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 ³ . 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.
-------------------------------------	--

2 VZÄ: Vollzeitäquivalente, Teilzeitanstellungen werden in Vollzeitstellen umgerechnet

3 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 ⁴ . 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 ⁵ .

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)

-
- 4 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.
- 5 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»⁶ 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.

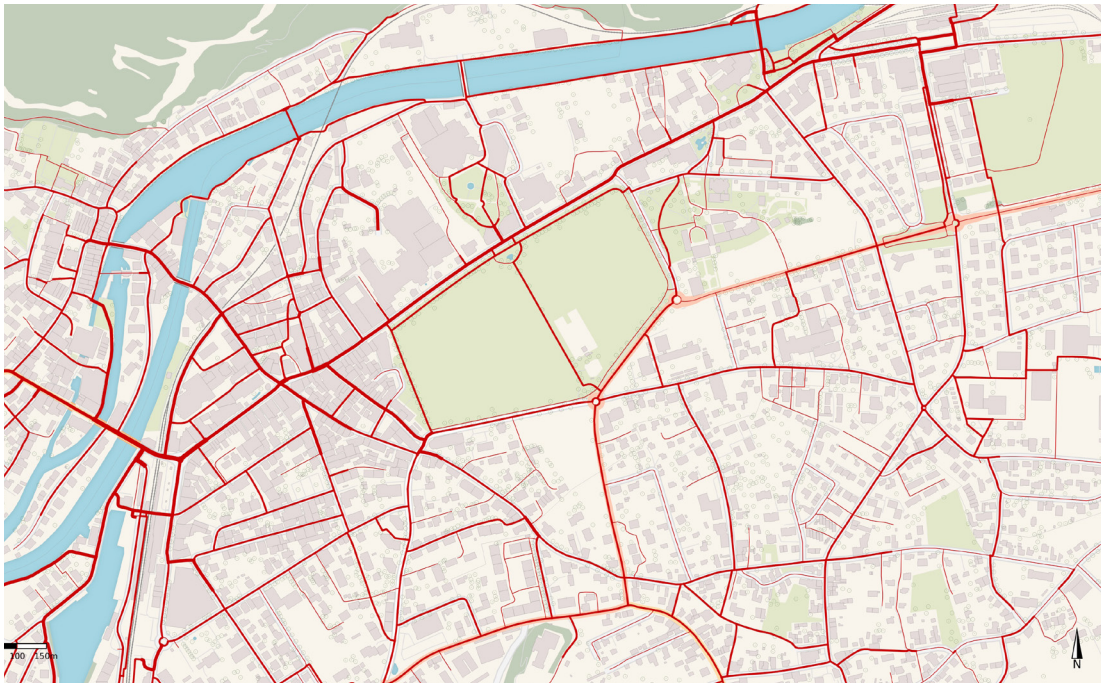


Abb. 1 Simulation der Fussverkehrsmenge. Je grösser die Strichdicke, desto mehr Fussgänger/-innen (Quelle: Metron AG, 2019)

6 Begriff aus dem Verkehrsrichtplan Bördeli, 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 Regeln höhere Geschwindigkeiten zulässig als Tempo 30.

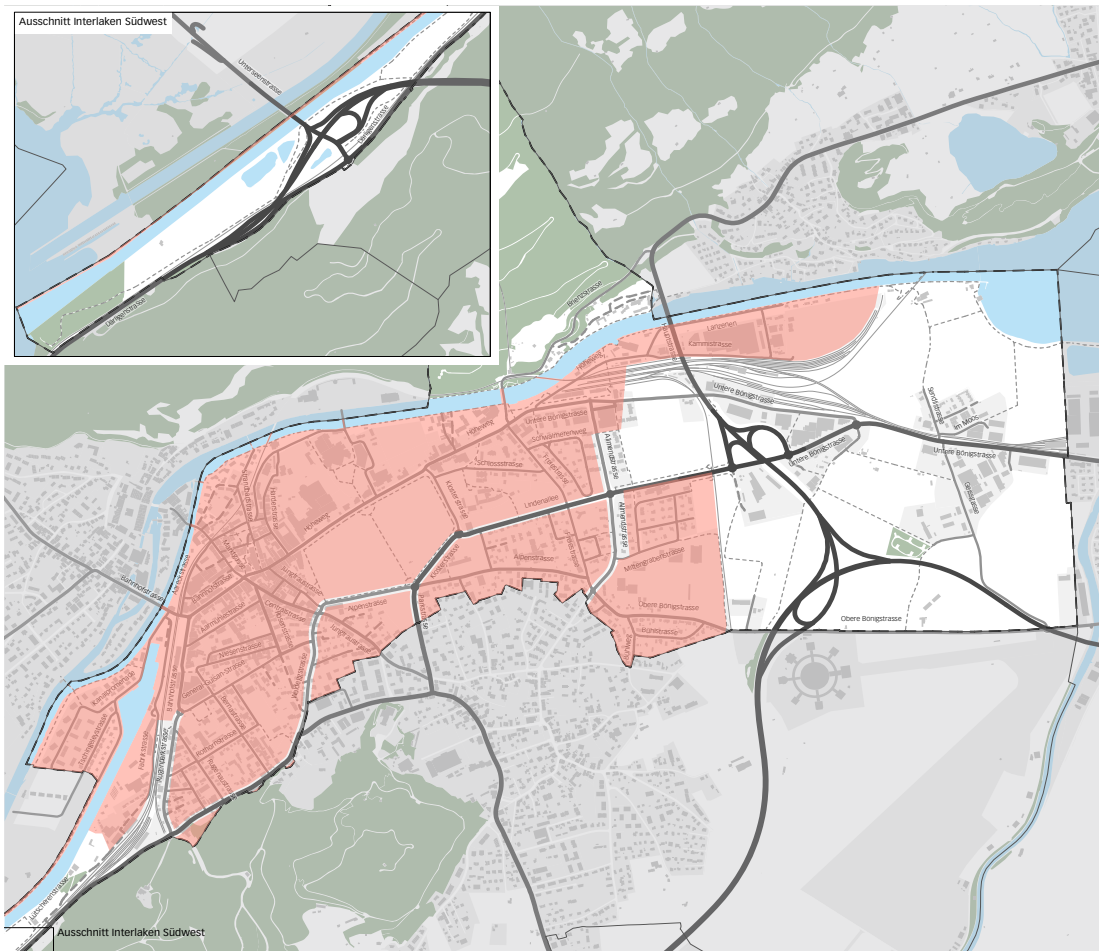


Abb. 2 Tempo 30-Zone in rot (Quelle: Gemeinde Interlaken 2023)

2.6 Unfallstatistik

2.6.1 Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

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

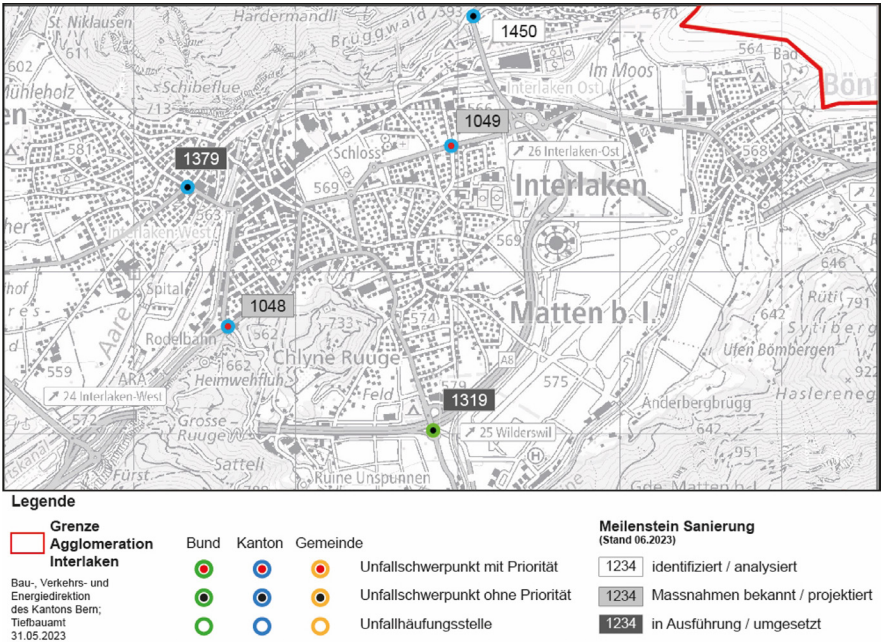


Abb. 3 Verortung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen innerhalb der Agglomeration Interlaken, 2020–2022 (Quelle: AP Interlaken 5. Generation; auf Grundlage von: TBA-DLZ Kanton Bern)

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 Unfallhäufungsstellen⁷ hat das kantonale Tiefbauamt auch die zwischen 2018–2022 erfassten Unfälle mit Beteiligung von Fussverkehr, Veloverkehr und fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) ausgewertet⁸. 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» (Gde. Unterseen) wurde im Rahmen der USP-Sanierung ⁹ 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, Höhweg–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)

⁷ 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.

⁸ Schleuder- und Selbstunfälle wurden ausgeklammert.

⁹ 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

Infrastruktur	Alltagsfussverkehr 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.
Uferwege	Freizeitfussverkehr Die Aare, der Schifffahrtskanal und die Ufer von Thuner- und Brienzersee liegen im Wirkungsbereich des See- und Flussumfugesetzes 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.
Spazierwege	Die Uferwege sowie die Spazierwege im Moos haben eine wichtige Funktion für die Naherholung.

Wanderwege

Offizielle Wanderwege

Die offiziellen Wanderwege verlaufen in Interlaken entlang der Aare teils beidseitig oder mindestens einseitig als Wanderhaupt- oder Ergänzungsroute. Entlang der Allmendstrasse besteht ein Wanderweg (Ergänzungsroute) als Nord-Süd Verbindung. Da die Gemeinde selbst über keine grösseren Wandergebiete verfügt, sind Wanderwege von untergeordneter Bedeutung. Die bestehenden Wanderwege werden als solche unterhalten.

3.1.2 Netzlücken und 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 Tschingeleystasse 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.



Schwachstellen Fussverkehr

An folgenden Standorten wird ein Sicherheitsdefizit für den Fussverkehr festgestellt:

- Trottoir vor der Talstation der Harderbahn: Knappe Platzverhältnisse für zeitweise 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.

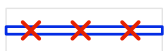
3.2 Veloverkehr

3.2.1 Angebot

vgl. Kartenband: Angebotskarte Veloverkehr

Infrastruktur: Velo- wege	Alltagsveloverkehr 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.										
Uferwege	Freizeitveloverkehr 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 und Mountainbikeland-Routen:										
	<table> <tr> <th>Veloland</th><th>Mountainbikeland</th></tr> <tr> <td>– Nr. 8 Aare-Route</td><td>– Nr. 1 Alpine Bike</td></tr> <tr> <td>– Nr. 9 Seen-Route</td><td>– Nr. 451 Brienersee Bike</td></tr> <tr> <td>– Nr. 61 Berner Oberland-Route</td><td></td></tr> <tr> <td>– Nr. 380 Bödeli-Route</td><td></td></tr> </table>	Veloland	Mountainbikeland	– Nr. 8 Aare-Route	– Nr. 1 Alpine Bike	– Nr. 9 Seen-Route	– Nr. 451 Brienersee Bike	– Nr. 61 Berner Oberland-Route		– Nr. 380 Bödeli-Route	
Veloland	Mountainbikeland										
– Nr. 8 Aare-Route	– Nr. 1 Alpine Bike										
– Nr. 9 Seen-Route	– Nr. 451 Brienersee Bike										
– Nr. 61 Berner Oberland-Route											
– Nr. 380 Bödeli-Route											

3.2.2 Netzlücken und Schwachstellen Veloverkehr



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.



Schwachstelle Veloverkehr

Entlang verschiedener Strassenabschnitte wird ein Sicherheitsdefizit bzw. eine Schwachstelle für den Veloverkehr festgestellt. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Kantonsstrassen oder kommunale Basiserschliessungsstrassen. Bei diesen stark befahrenen Strassen keine bzw. eine nicht ausreichend dimensionierte Veloinfrastruktur vorhanden.



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.



Schwachstelle Mountainbike

Im Sachplan Velowegnetz sind bezüglich Mountainbike entlang den Achsen «Lauterbrunnen – Interlaken» und «Interlaken – Hahnenmoospass» Schwachstellen erwähnt. Diese betrifft insbesondere die Allmendstrasse, den Höheweg sowie den südlichen Abschnitt der Därligenstrasse. Die Zuständigkeit liegt gemäss dem Sachplans Velowegnetz bei der Region.

3.3 Allgemeine Schwachstellen



Wartezeit Bahnübergang

In Interlaken gibt es mehrere Bahnübergänge die teilweise zu längeren Wartezeiten führen können - auch für den Fuss- und Veloverkehr.



Sicherheitsdefizit im Schulumfeld

Auf dem Abschnitt der General Guisan-Strasse vor dem Primarschulhaus West besteht ein erhöhter Aufmerksamkeitsbedarf, da sich zu Schulbeginn/-ende viele Schüler:innen gleichzeitig auf die Strasse begeben können.



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 Wegnetzte 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**» (Velohauptverbindung II 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 «**Hauptverbindungen**» (Velohauptverbindung I gemäss kantonalem Sachplan bzw. gemäss Erhebung der Gemeinde) 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 Wanderrouthenetz das Fuss- und Wanderwegnetz in ihrer Richt- oder Nutzungsplanung festhalten. Die kantonalen Hauptwanderrouthen sowie die kantonalen Ergänzungsrouten gemäss Sachplan Wanderrouthenetz Fusswege (inkl. Wan-

der Routennetz) werden im **Kartenband: Netzkonzept Fussverkehr** mit eigenen Legendeinträgen abgebildet. Die Gemeinde legt ihre Wegkategorien ergänzend fest.

Im **Kartenband: Netzkonzept Veloverkehr** werden die kantonalen Velohauptverbindungen I und II gemäss Sachplan Velowegnetz sowie die Velofreizeitrouten mit spezifischen Legendeinträgen 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 Fusswegeninfrastruktur 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. Die Einhaltung des Fahrverbots wird durch die Kantonspolizei kontrolliert.

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 Wanderrouthenetz 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 Velowegnetz sowie den übrigen kommunalen Velowegen, welche in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt werden. Nicht dargestellt wird das Grundnetz (vgl. Kapitel 4.2).
Velowege gemäss Sachplan Velowegnetz	Richtplankarte: Die Legendeneinträge «Hauptverbindung» und «Freizeitvelonetz» des Velowegnetzes bilden alle Velorouten gemäss Sachplan Velowegnetz 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 für die Gemeinde wichtige Velonebenverbindung. Die übrigen kommunalen Velowege gelten als weitere Velonebenverbindungen. 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.

Zusammenhang zu weiteren Planungen

Beschrieb in Prosa.

Massnahme

X1	Standort 1	Koordinationsstand ⁵	
Beschrieb 1			
Priorität: ¹	Horizont: ²	Massnahmentyp: ³	Partner: ⁴
Weitere Abklärungen:	Ausführungen 1		

Erläuterungen zur Kategorisierung der Massnahmen

⁵ Koordinationsstand

- Festsetzung Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind
- Zwischenergebnis Vorhaben, deren räumliche Abstimmung begonnen hat, bei denen noch weitere räumliche Abklärungen notwendig sind
- Vororientierung Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen

¹ 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)

² **Horizont:**

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

³ **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

⁴ **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 Grundllage, 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 Überblick

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 fand vom 7. November 2024 bis zum 9. Dezember 2024 statt. Während der Mitwirkungsaufgabe hatten alle Interessierten die Möglichkeit, Anregungen zur Planung zu machen oder Einwände dagegen zu erheben. Die Mitwirkungseingaben wurden anschliessend vom Gemeinderat ausgewertet und flossen soweit möglich und sinnvoll in die Planung ein. In der Mitwirkungsfrist sind drei Mitwirkungseingaben eingegangen. Zu den Anliegen der Mitwirkenden wird wie folgt Stellung genommen:

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

Fazit Mitwirkungsbericht

Wichtige Themen

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.

Übersicht der Änderungen aufgrund 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.

5.3 Vorprüfung

Anschliessend an die Mitwirkung wurde die kantonale Vorprüfung durchgeführt. Das AGR hat unter Einbezug weiterer Fachstellen die Planungsunterlagen auf deren Rechtmässigkeit geprüft. Im Vorprüfungsbericht vom 16. September 2025 kommt das AGR zum Schluss, dass nach der Bereinigung einiger Vorbehalte die Genehmigung in Aussicht gestellt werden kann. Diese Bereinigung führt insbesondere zu folgenden Änderungen, Präzisierungen und Ergänzungen:

- Mit der Anpassung des kantonalen Sachplan Velowegnetz (SVN) im Jahr 2025 (parallel zur Vorprüfung) wurde die Netzhierarchie und die Terminologie an diejenige des Bundes angepasst (Veloweggesetz, Praxishilfe Velowegnetzplanung). In der Folge muss auch die vorliegende Planung an den SVN 2025 angepasst werden. Insbesondere wird die geänderte Terminologie übernommen:
 - Sachplan Veloverkehr --> Sachplan Velowegnetz (SVN)
 - Veloroute --> Veloweg (der Begriff «Route» ist dem Velofreizeitnetz vorbehalten, z. B.: MTB-Route oder Velowanderroute, der Oberbegriff für Veloverkehrsanlagen für den Alltag und für die Freizeit ist aber «Veloweg»)
 - Velonetz --> Velowegnetz (VWN)
 - Hauptverbindung --> Velohauptverbindung I (VH I)
 - Basisnetz --> Velohauptverbindung II (VH II)
 - Velowege ohne kantonale Netzfunktion --> Velonebenverbindungen (VN)
 - kommunale Hauptverbindung --> wichtige Velonebenverbindung
 - kommunale Nebenverbindung --> weitere Velonebenverbindung
 - Physische Netzlücke --> Netzlücke
 - Qualitative Netzlücke --> Schwachstelle
- Der Veloverkehr in Richtung Därligen soll künftig über die Fabrikstrasse (statt bisher auf der Därligenstrasse oder durch Unterseen) aus Interlaken heraus geführt werden. Entsprechend wird diese im kantonalen Sachplan Velowegnetz neu als Velohauptverbindung II ausgewiesen. Diese Kategorisierung wird im Netzkonzept Veloverkehr übernommen. Zuvor war diese Strasse im Netzkonzept Veloverkehr als kommunale Hauptverbindung eingestuft. In der Richtplankarte bleibt die Fabrikstrasse unverändert unter Velowegnetz als Hauptverbindung festgelegt.

5.4 Beschlussfassung und Genehmigung

Die Beschlussfassung zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan erfolgt durch den Grossen Gemeinderat der Einwohnergemeinde Interlaken. Anschliessend wird die Planung dem AGR zur Genehmigung eingereicht.

Anhang

Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderrouthenetz sowie Velowegnetz

Zuständigkeit	Sachplan Wanderrouthenetz Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouthen gemäss Sachplan (SP) sind Aufgabe der Gemeinden. Die Signalisation ist Aufgabe des Kantons.
Finanzierung	Die Finanzierung von Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouthen ist Sache der Gemeinden. Kantonsbeiträge von 40 Prozent werden für Investitionen an Hauptwanderrouthen gesprochen, sofern diese Investitionen dem Zweck Wandern dienen.
Zuständigkeit	Sachplan Velowegnetz und Richtlinie Velowegnetzplanung Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der kommunalen Velowege, die sich auf Gemeinde- oder Privatstrassen befinden, sind Aufgabe der Gemeinden. Darüber hinaus sorgt die Gemeinde für die freie Befahrbarkeit dieser Velowege. Die Gemeinde ist zuständig für die Signalisation der übrigen kommunalen Velowege (vgl. Artikel 47 Abs. c SG). Der Kanton signalisiert Velowege mit kantonomer Netzfunktion (gemäss Art. 48 SG alle Velowege nach Art. 45 Abs. 2 SG).
Finanzierung	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: 1. Finanzierung von Planung und Bau der Velowege: Strasseneigentümer 2. Vom Bund mitfinanzierte kommunale Velomassnahmen (in Agglomerationen, inkl. B+R-Anlagen): Kantonsbeiträge gemäss Art. 62 SG 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) 4. Signalisation der Velowege: Kanton (Art. 45 Abs. 2 SG, Art. 48 Abs. 1 SG) 5. Wichtige Bike-and-Ride-Anlagen mit einem entsprechenden Bedarfsnachweis: Kantonsbeiträge (Art. 61 SG).

Anhang 2 FVV-Massnahmen RGSK 2025 Oberland-Ost

Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen des RGSK 2025 Oberland-Ost in der Gemeinde Interlaken, Stand Einreichung Genehmigung:
(Quelle: Regionalkonferenz Oberland-Ost 2025)

Nr.	Gemeinde	Titel	Beschrieb	Horizont.	Koordinati- onsstand
OO.FVV- Ü.01.02	Interlaken, Unterseen	Ausbau Brücke Dotierkraftwerk	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 von 1.70 m ist jedoch auf eine reine Nutzung für Zufussgehende in geringer Frequentierung ausgelegt; das Kreuzen von Zufussgehenden ist erschwert – vor allem, wenn auch Gepäck, Gehhilfen oder Kinderwagen dabei sind. Velofahrende müssen das Velo schieben. Massnahmeninhalt: – Verbreiterung der Brücke um ca. 1.00 m auf 2.70 m, damit eine gemeinsame Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs ermöglicht wird. – Die Verbreiterung wird mittels eines Stahl-Beton-Verbunds ausgeführt, welcher auf dem bestehenden Pfeiler aufgelegt wird. – Mit der Verbreiterung erfolgt eine rechtliche Öffnung der Brücke für den Veloverkehr. Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.	1 ¹	VO ²

1 RGSK-Umsetzungspriorität: 1 (2025-2031)
2 VO: Vororientierung

Anhang

Nr.	Gemeinde	Titel	Beschrieb	Horizont.	Koordinati- onsstand
OO.FVV- Ü.02.01	Interlaken	Querung Schiff- fahrtskanal Wei- ssenau	Zielsetzung Der Neubau der Veloverbindung Leissigen – Därligen – Interlaken West (OO.FVVÜ.05; Velolandroute 8+9) sieht u.a. eine Anpassung der Routenführung zwischen Zigeunerbucht und Unterseenstrasse vor: separater Veloweg nördlich der A8 (Sachplan Velowegnetz, 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/Weissenausstrasse (Velolandroute 380). Massnahmen Bau einer neuen Fuss- und Veloquerung des Schifffahrtskanals im Bereich Weissenau bei Gewährleistung der Befahrbarkeit des Kanals durch die BLS-Schifffahrt. Zusammen mit der Ausführungsplanung sind flankierende Massnahmen zu prüfen, um die angrenzenden Bereiche der Aue und Flachmoore zu schützen. – Damit überlange Rampen umgehen werden können, werden Lifte für die Radfahrer vorgesehen. Auch die Fussgänger können die Lifte benutzen oder über die Treppe auf die Brücke gelangen. – Bei der vorhandenen Spannweite bietet sich eine überdachte Fachwerkbrücke an. Die Schlankheit beträgt $h/l = 1/15$. – Die beiden Anfangstürme sind rund und aus Stahlbeton gefertigt. Im Innenraum dieser Anfangstürme befindet sich der Lift für die Radfahrer, entlang der Aussenseite verläuft die Stahltreppe. – Die Foundation der Aussentürme kann über eine Pfahlplattenkonstruktion erfolgen.	2 ³	VO ⁴

3 RGSK-Umsetzungspriorität: 2 (2032-2035)

4 VO: Vororientierung

Anhang

Nr.	Gemeinde	Titel	Beschrieb	Horizont.	Koordinati- onsstand
			– Der Anschluss an die Lütscherenstrasse erfolgt über den ursprünglichen Weg über die Parzelle Nr. 162. Richtung Unterseen gelangt man über die bestehende Brücke über die Aare. Eine allfällige Erneuerung dieser ist zu überprüfen. Koordination 1. Das Vorhaben ist mit den möglichen neuen Standorten für den Schotterverlad der Balmholz AG und der Anbindestelle für das Ledischiff abzustimmen. 2. Das Vorhaben befindet sich im Naturschutzgebiet (NSG) Weissenau-Neuhaus und beinhaltet das Flachmoor (Objekt-Nr. 3671) und das BLN-Gebiet 1508 «Weissenau». In den weiteren Schritten ist das Projekt zu koordinieren mit Art. 4 Flachmoorverordnung, Art. 4 Auenverordnung, Art. 4c Schutzbeschluss RRB 1781 sowie mit Art. 14 Abs. 2 NHV, Art. 6 Flachmoorverordnung. Besucherlenkungsmassnahmen sind zwingend auszuarbeiten. Aufgrund der Betroffenheit des BLN, des IVS und weiterer Bundesinventare ist ein Gutachten der ENHK einzuholen. 3. Die Voraussetzungen für eine Baute in Waldnähe oder allenfalls für eine Rodungsbewilligung sind zu prüfen. Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.		
OO.FVV- Ü.05	Interlaken, Leissigen, Därigen	Neubau Radweg Leissigen - Därigen - Interlaken West	–	1 ⁵	FE ⁶

5 RGSK-Umsetzungspriorität: 1 (2025-2031)

6 FE: Festsetzung

Anhang 3 Auswertung Vorprüfung

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
1. Abstimmung übergeordnete Instrumente		
Der kommunale Fuss- und Veloverkehrsrichtplan der Gemeinde Interlaken wird im Rahmen der laufenden OPR erstellt und ist eingebettet in das (beschlossene) Agglomerationsprogramm (AP) Interlaken der 5. Generation, respektive in das RGSK Oberland-Ost 2025 (von der Regionalkonferenz Oberland-Ost beschlossen; z.Z. in der Genehmigung beim AGR). H	Wird zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wurde der behördenverbindliche Sachplan Velowegnetz vom Regierungsrat mit Beschluss vom 3. September 2025 genehmigt. Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Anpassung Keine Anpassung
Es ist zu begrüssen, dass die Gemeinde Interlaken zwecks Verfeinerung der übergeordneten Instrumente AP und RGSK den Fuss- und Veloverkehr auf kommunaler Ebene weiterentwickelt und verbindlich regelt. Insbesondere wird begrüsst, dass dem Thema «Schulwegsicherheit» wichtige Beachtung geschenkt wird. H		
Bei den Massnahmen B4, B6 und C4 handelt es sich um Massnahmen, welche bereits im RGSK 2025 enthalten sind (OO.FVV-Ü.02.01, OO.FVV-Ü.01.02 und OO.FVV-Ü.02.02). Es ist nicht möglich Massnahmen in mehreren Planungsinstrumenten behördenverbindlich festzulegen. Diese Massnahmen sind folglich aus dem kommunalen Fuss- und Veloverkehrsrichtplan zu streichen. GV	Der Vollständigkeit halber hat der Gemeinderat entschieden, die Massnahmen aus dem RGSK 2025 im kommunalen Fuss- und Veloverkehrsrichtplan hinweisend darzustellen. In den betroffenen Massnahmenpaketen wird in den Massnahmenpaketen unter «Zusammenhang zu weiteren Planungen» auf die entsprechenden Massnahmen des RGSK 2025 verwiesen. Vgl. Stellungnahme oben.	Anpassung Richtplankarte Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern» Keine Anpassung
Es ist möglich, diese drei Massnahmen als Hinweise in der Richtplankarte darzustellen oder erläuternd im Bericht zu erwähnen. H		
2. Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblätter		
2.1 Verbindlichkeit der Inhalte		
Die Genehmigungsvermerke des vorliegenden Richtplans befinden sich am Schluss des Berichts. Folglich sind sämtliche Inhalte verbindlich. Es ist jedoch nicht möglich, erläuternde Elemente als verbindlich zu erklären. Die einzelnen Kapitel/Abschnitte sind auf ihren Charakter hin zu überprüfen (insbesondere Kapitel 1.1, 1.2 und die Einleitung zu den Kapiteln A, B, C, D und E) und wo nötig, als verbindlich zu kennzeichnen. GV	Im «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern» sind in Kapitel 1 das Konzept bzw. die konzeptionellen Grundsätze aufgeführt. Diese sind aus Sicht des Gemeinderats ebenfalls behördenverbindliche Bestandteile des Dokuments. Auf eine Anpassung wird deshalb verzichtet. Die erläuternden Elemente des Richtplans Langsamverkehr sind im Bericht und im Kartenband aufgeführt. Diese Dokumente verfügen entsprechend über keinen Genehmigungsvermerk.	Keine Anpassung

Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
Die Hinterlegung der Massnahmen diene der besseren Lesbarkeit. Die Darstellung der Massnahmen in den Massnahmenpaketen wird im Rahmen der Überarbeitung angepasst.	Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern»

Vorbehalt

Es ist unklar, warum die Massnahmen blau hinterlegt sind. Wir empfehlen dies zu erläutern. **E**

2.2 Velowegnetz

Mit der Anpassung des Sachplan Velowegnetz (SVN) 2025 wird die Netzhierarchie und die Terminologie an diejenige des Bundes angepasst (Veloweggesetz, Praxishilfe Velowegnetzplanung). Bei den eingereichten Dokumenten ist zu prüfen, ob sie den neuen Anforderungen des SVN 25 entsprechen. Allfällige Änderungen (beispielsweise die Aufnahme von Ersatzverbindungen, die Aufnahme von Mountainbike-Routen sowie Anpassung der Netzhierarchiestufen) sind entsprechend vorzunehmen. **GV**

Die vorliegende Planung wird an den kantonalen Sachplan Velowegnetz (SVN) 2025 angepasst. Insbesondere die Terminologie wird entsprechend geändert. In der Richtplankarte wird das Velowegnetz in Haupt- und Nebenverbindungen eingeteilt. Die «Hauptverbindungen» (Velohauptverbindung I gemäss kantonalem Sachplan bzw. gemäss Erhebung der Gemeinde) stellen Verbindungen zwischen den wichtigen Zielen in der Gemeinde und gemeindeübergreifend sichern. Die Überprüfung der Netzhierarchie ergibt, dass diese aus Sicht der Gemeinde korrekt ist. Sie wird daher nicht angepasst.	Ergänzung Dossier
siehe oben	siehe oben

Der OIKI stellt als Beilagen zum Fachbericht Vorauszüge aus dem SVN zur Verfügung, wobei Änderungen vorbehalten bleiben. **H**

Aufgrund der geänderten Terminologie sind folgende Begriffe in den Unterlagen anzupassen: **(GV)**

- Sachplan Veloverkehr → Sachplan Velowegnetz (SVN)
- Veloroute → Veloweg (der Begriff «Route» ist dem Velofreizeitnetz vorbehalten, z. B.: MTB-Route oder Velowanderoute, der Oberbegriff für Veloverkehrsanlagen für den Alltag und für die Freizeit ist aber «Veloweg»)
- Velonetz → Velowegnetz (VWN)
- Hauptverbindung → Velohauptverbindung I (VH I)
- Basisnetz → Velohauptverbindung II (VH II)
- Velowege ohne kantonale Netzfunktion → Velonebenverbindungen (VN)
- Physische Netzlücke → Netzlücke
- Qualitative Netzlücke → Schwachstelle

Die Terminologie wird an die neuen Vorgaben angepasst.	Ergänzung Dossier
--	-------------------

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
2.3 Fuss- und Wanderwege		
Der OIKI stellt fest, dass die Wanderrouuten im Richtplan unter dem Thema Fusswegnetz als Haupt- oder Nebenverbindungen aufgenommen wurden. Im Richtplan Langsamverkehr sind die Wanderwegrouuten gemäss Sachplan Wanderrouutenetz separat auszuweisen. Dies ist entsprechend anzupassen und in der Richtplankarte zu ergänzen. GV	Die Wanderwegrouuten (Festsetzungen; Haupt- und Nebenverbindungen) werden in der Richtplankarte als Hinweis dargestellt. Darüber hinaus werden die Wanderwegrouuten in der «Angebotskarte Fussverkehr» als Hinweis dargestellt.	Anpassung Richtplankarte und Angebotskarte Fussverkehr
2.4 Wald		
Aus waldbrechtlicher Sicht bietet der vorliegende Richtplan eine solide Grundlage für eine vorläufige Beurteilung, da er Hinweise auf mögliche Nähe zu Waldgebieten, die Nutzung von Uferwegen sowie bauliche Veränderungen enthält. Es wird jedoch nicht systematisch aufgezeigt, ob und inwiefern einzelne Massnahmen in Waldnähe liegen. Im Richtplan sind allfällige Massnahmen, die sich im Wald oder innerhalb des gesetzlichen Walddabstands befinden, aufzuzeigen. GV	Die Betroffenheit des Waldes wird nach aktuellem Kenntnisstand in den entsprechenden Massnahmen vermerkt (unter «Weitere Abklärungen»).	Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern»
Insgesamt lässt sich festhalten, dass der Richtplan keine waldbrechtlich bedenklichen Grundsatzentscheide enthält. Entscheidend für die Einhaltung der waldbrechtlichen Vorschriften wird die konkrete Umsetzung einzelner Massnahmen sein. Dabei ist insbesondere auf die Einhaltung des gesetzlichen Walddabstands zu achten. Eine Abstimmung mit der Abteilung Walderhaltung Region Alpen ist im weiteren Planungsverlauf zu empfehlen. E	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Anpassung
2.5 Richtplankarte		
Die Massnahmen A1 und C5 betreffen das ganze Gemeindegebiet und werden auf der Richtplankarte nicht verortet. Es sind sämtliche Massnahmen in der Karte zu verorten. Dies ist entsprechend zu ergänzen. GV	Wie erwähnt, betreffen die beiden Massnahmen (A1 und C5 bzw. neu C4) das gesamte Gemeindegebiet. Eine konkrete Verortung ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Die Verortung der beiden Massnahmen über das gesamte Gemeindegebiet wird daher in der Legende der Richtplankarte explizit aufgeführt. «Massnahmen A1 und C4 ganzes Gemeindegebiet»	Anpassung Richtplankarte

2.6 Massnahmen

2.6.1 Allgemeines

Die Massnahmen werden in der Richtplankarte verbindlich festgelegt und verortet. Beim Kartenband hingegen handelt sich um erläuternde Informationen. Gemäss den Ausführungen in Kapitel 3 werden die Massnahmen «in der Massnahmenkarte im Kartenband verortet». Es ist nicht verständlich, was damit gemeint ist, zumal der Kartenband keine Genehmigungsvermerke aufweist und somit nicht Bestandteil der verbindlichen Inhalte ist. Die Aussage ist zu präzisieren. **GV**

Grundsätzlich werden in Richtplänen die einzelnen Massnahmen aufgrund ihres Koordinationsstandes in Festsetzungen, Zwischenergebnisse oder Vororientierungen gegliedert. Da eine solche Unterscheidung nicht vorgenommen wurde, ist davon auszugehen, dass sämtliche Massnahmen den Koordinationsstand Festsetzung aufweisen.

Da jedoch zu wenig Informationen zu den einzelnen Massnahmen vorhanden sind und der Koordinationsbedarf und die Abhängigkeiten unklar sind, kann dem Koordinationsstand Festsetzung für sämtliche Massnahmen nicht zugestimmt werden. Gemäss Art. 5 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) ist für jede einzelne Massnahme der Koordinationsstand zu prüfen und anzupassen. Zudem sind der weitere Koordinationsbedarf und die Abhängigkeiten (Was wurde abgestimmt? Wo gibt es Abstimmungsbedarf? Was braucht es, um zu einer Festsetzung zu gelangen?) zu ergänzen.

GV

Bei der Darstellung innerhalb der blauen Tabellen ist darauf zu achten, dass die Lesbarkeit gewährleistet ist. Dies ist insbesondere bei den Massnahmen A1 und B4 zu überprüfen und anzupassen. **H**

2.6.2 Archäologie

Der Projektperimeter tangiert die archäologischen Schutzgebiete SG_ID 1047 und SG_ID 1048 sowie diverse archäologische Fundstellen. Bei den Massnahmen B1, B3, C1, C3 und E2 ist der Archäologische Dienst des Kantons Bern (ADB) als Partner aufzuführen und bei der weiteren Planung frühzeitig miteinzubeziehen. Dies ist entsprechend zu ergänzen. **GV**

Die Zerstörung archäologischer Substanz ist gemäss Art. 5 Abs. 1 Denkmalpflegegesetz (DPG) zu vermeiden. Wenn dies nicht möglich ist, so müssen die bedrohten archäologischen Zeugnisse vorgängig der bauseitigen Zerstörung durch den Archäologischen Dienst Bern ausgegraben und dokumentiert werden (Art. 24, Abs. 1 DPG). **H**

Der Absatz in Kapitel 3 wird wie folgt angepasst:

Die Massnahmenpakete sind auf den nachfolgenden Seiten aufgeführt und die darin enthaltenen Massnahmen sind in der ~~Massnahmenkarte im Kartenband~~ **Richtplankarte (vgl. Kapitel 2)** verortet.

Die Darstellung der Massnahmen wird angepasst und der jeweilige Koordinationsstand ergänzt.

Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern»

Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern»

Die Darstellung Massnahmen wird angepasst.

Anpassung «Fuss- und Veloverkehrsrichtplan mit Massnahmenblättern» (erfolgt)

Keine Anpassung

Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
2.6.3 Massnahme A1 Haupt- und Nebenverbindungen gemäss der Netzkonzepte Fuss- und Veloverkehr		
Falls die Sicherung kommunaler Haupt- und Nebenverbindungen bei neuen Arealentwicklungen Massnahmen im Wald oder innerhalb des gesetzlichen Walddabstands nach sich ziehen, sind diese detailliert im Massnahmenpaket A zu beschreiben und in der Karte zu verorten. GV	Die Betroffenheit des Waldes kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend festgestellt werden. Ein frühzeitiger Beibehalt des AWN bei Massnahmen im Wald oder innerhalb des Walddabstands wird jedoch als wichtig erachtet. Unter «Weitere Abklärungen» wird daher folgende Anweisung ergänzt: «Bei Massnahmen im Wald oder innerhalb des Walddabstands, ist das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.»	Anpassung Massnahmenblatt A1
2.6.4 Massnahme B		
Die Abkürzung für das Tiefbauamt Kanton Bern ist «TBA» und nicht «TAB». Dies ist entsprechend anzupassen. H	Wird in den Unterlagen entsprechend angepasst.	Anpassung Bericht und Massnahmenblätter
Die Massnahmen B2, B4 und B7 tangieren Waldflächen. Es ist klar zu definieren, ob sich diese Massnahmen im Wald oder innerhalb des gesetzlichen Walddabstands befinden. GV	Die Massnahme B4 ist Bestandteil des RGSK 2025. Festlegungen im Rahmen der vorliegenden Planung sind nicht möglich. Die Massnahmen werden im Rahmen der Überarbeitung explizit als Massnahme des RGSK 2025 ausgewiesen.	Anpassung Massnahmenblätter B2 und B5
Auf Stufe Projekt sind für diese Massnahmen waldrechtliche Ausnahmebewilligungen erforderlich. H		
	Bei den zwei Massnahmen (B2 und B7 bzw. neu B5) wird die nachfolgend aufgeführte Betroffenheit des Waldes in den Massnahmen unter «Weitere Abklärungen» ergänzt: – B2: Wald oder Walddabstand – B5: Walddabstand Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Hinweis wird bei den beiden Massnahmen (B2 und B7 bzw. neu B5) unter «Weitere Abklärungen» ergänzt.	Anpassung Massnahmenblätter B2 und B5

Vorbehalt		Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
2.6.5 Massnahme C1 Fussgängerstreifen beim Knoten Lindenallee/Fussweg Schlossanlage-Alpenstrasse Die Gefahrenstelle des Fussgängerstreifen beim Knoten Lindenallee / Fussweg Schlossanlage-Alpenstrasse wird im Sanierungsprojekt des OIK I behoben. Dies ist entsprechend zu berücksichtigen. H			
2.6.6 Massnahme C2 Fussverkehrsflächen bei der Harderbahn Diese Massnahme befindet sich innerhalb des gesetzlichen Waldabstands. Da es sich jedoch nicht um bauliche Massnahmen, sondern um Verkehrsdienstmassnahmen handelt, braucht es hierfür keine waldrechtliche Beurteilung. H		Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Hinweis wird bei der Massnahme C2 unter «Weitere Abklärungen» ergänzt.	Anpassung Massnahmenblatt C2
2.6.7 Massnahmen C3 Lindenallee Der Partner für diese Massnahme ist ausschliesslich das ASTRA. Das TBA_OIK ist zu streichen. H		Das TBA_OIK wird bei der Massnahme C3 als Partner gestrichen.	Anpassung Massnahmenblatt C3
2.6.8 Massnahme C5 Generell Falls bauliche oder gestalterische Vorhaben, die sich auf die Massnahme C5 beziehen, Wald tangieren, sind diese im Massnahmenpaket C zu definieren und in der Karte zu verorten. GV		Die Massnahme (C5 bzw. neu C4) beinhaltet das Monitoring und bei Bedarf der Prüfung von konkreten Massnahmen. Die Datenerhebung ist noch nicht erfolgt. Die Betroffenheit des Waldes kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend festgelegt werden. Ein frühzeitiger Beibehaltung des AWN bei Massnahmen im Wald oder innerhalb des Waldabstandes wird jedoch als sinnvoll erachtet. Unter «Weitere Abklärungen» wird daher folgende Anweisung ergänzt: «Bei Massnahmen im Wald oder innerhalb des Waldabstandes, ist das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.»	Anpassung Massnahmenblatt C4 (erfolgt)
Für Vorhaben innerhalb des gesetzlichen Waldabstands ist eine waldrechtliche Ausnahmebewilligung notwendig. H		Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Hinweis wird bei der Massnahme C4 unter «Weitere Abklärungen» ergänzt.	Anpassung Massnahmenblatt C4 (erfolgt)

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen Keine Anpassung
Gemäss Beurteilung des OIKI sind in Tempo-30-Zonen FGSO meistens keine adäquate Lösung und können Massnahmen zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit in der Regel nicht ersetzen. Dies ist zu berücksichtigen. H	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.	
2.6.9 Massnahme D1 General-Guisan-Strasse		
Der OIKI weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Strassenquerschnitt der General-Guisan-Strasse für die Umsetzung einer Kernfahrbahn sehr schmal erscheint. Die Umsetzung einer Velostrasse ist in Betracht zu ziehen. H	Der Hinweis auf eine Velostrasse wird in die Aufzählung der möglichen baulichen Umsetzungen aufgenommen.	Anpassung Massnahmenblatt D1 (erfolgt)
3. Kartenband		
3.1 Netzkonzept Veloverkehr		
Aus dem Netzkonzept Veloverkehr geht hervor, dass eine wichtige kommunale Velonebenverbindung über die Alpenstrasse – General-Guisan-Strasse (Ost-West-Verbindung) verläuft. Gemäss den angepassten Anforderungen ist die ausgewiesene «kommunale Hauptverbindung» eine Velonebenverbindung. Die Velohaupt- und Velonebenverbindungen sind entsprechend den neuen Anforderungen des SVN 25 zu strukturieren und zu bezeichnen (inklusive Farbgebung). Dies gilt insbesondere für: (GV)	Der neue Sachplan Velowegnetz wird als Grundlage für das Netzkonzept Veloverkehr verwendet. Die neuen Begriffe sowie werden übernommen. Die Farbgebung wird angepasst, wobei die Differenzierung der VH I/II zwischen Kantons- und Gemeindestrasse beibehalten wird. Die neue kommunale Hauptverbindung gemäss Massnahmenpaket D (neu: Wichtige Velonebenverbindung) wird im hinweisenden Netzkonzept Veloverkehr weiterhin rot dargestellt wird.	Anpassung Netzkonzept Veloverkehr
Kantonal:	VH I (dunkelblaue Signatur) VH II (hellblaue Signatur) Übrige Kantonsstrassen werden im SVN 25 nicht mehr dargestellt.	
Kommunale Festlegung:	Wichtige Velonebenverbindung (dunkelviolette Signatur) Weitere Velonebenverbindungen (hellviolette Signatur) Aus netzplanerischer Sicht ist eine Unterteilung der Velonebenverbindungen nicht erforderlich. Es sei denn, die kommunalen Ausbaustandards machen dies z.B. erforderlich.	

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
Die neue Ost-West-Verbindung soll gemäss dem Veloverkehrskonzept u.a. die Erreichbarkeit der wichtigsten Quell-/Zielorte stärken wie z.B. Schulhäuser West/Ost, Bahnhof West, das Gymnasium etc. Gemäss AP5 wurde die General-Guisan-Strasse als «weitere Strasse innerhalb der Agglomeration mit Veloverkehr» und die Alpenstrasse als «regionale Ergänzungsrouten zur Verfeinerung des Hauptnetzes» ausgeschrieben. Dies ist widersprüchlich und mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost entsprechend abzustimmen. GV Wenn die neue Ost-West-Verbindung als wichtiger Veloweg auf Gemeinde- und Privatstrasse mit kantonalen Netzfunktion im SVN festgelegt werden soll (Art. 45 Abs. 2 SG), muss sie zunächst in der Regionalen Velonetzplanung (RVNP) berücksichtigt sein und kann anschliessend via der RVNP in den SVN aufgenommen werden. GV	Im neuen Sachplan Velowegnetz sind die General-Guisan-Strasse und die Alpenstrasse nicht als wichtige Verbindungen aufgenommen. Die Gemeinde hat im Rahmen der Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrsrichtplans das Potenzial dieser Achse für den Veloverkehr erkannt und beschliesst dazu das Massnahmenpaket D. Dies wird in der Netzkarte dargestellt (s.o.). Bei den Massnahmen wird ergänzt, dass die Abstimmung mit der Regionalkonferenz sicherzustellen ist. Nach der Abstimmung mit der RKO ist auch mit dem Kanton zu überprüfen, ob eine Aufstufung als VH II angemessen ist. Aus Sicht der Gemeinde ist dies vorerst nicht nötig	Anpassung Massnahmenblatt D1, D2 und D3
3.2 Angebotskarte Fussverkehr In der Angebotskarte Fussverkehr wird die Fussinfrastruktur detailliert aufgezeigt. Der OIKI hat festgestellt, dass die offiziellen Wanderwege gemäss Sachplan Wanderrouthenetz nicht aufgeführt werden. Die Wanderrouthen sind entsprechend in der Angebotskarte «Fussverkehr» zu übernehmen und zu bezeichnen. Farblich sind die Wanderwege dem Sachplan anzupassen. GV	Die offiziellen Wanderwege werden in der Angebotskarte «Fussverkehr» als Hinweis ergänzt. Die Darstellung wird aufgrund der Lesbarkeit nicht entsprechend dem Sachplan Wanderrouthenetz dargestellt, sondern als überlagernde, gepunktete Linie.	Ergänzung Angebotskarte Fussverkehr
4. Bericht zum Fuss- und Veloverkehrsrichtplan Kapitel 1.4.4, zweiter Absatz (Seite 8): Der Satz ist wie folgt zu aktualisieren: «Das RGSK 2025 Oberland-Ost und AP5 Interlaken wurden Ende November 2024 von der Regionalversammlung beschlossen und Ende Februar 2025 beim Kanton Bern (AGR) und Ende März 2025 beim Bund (ARE) zur Genehmigung eingereicht. E Es wird empfohlen den folgenden Satz zu ergänzen: «Der Beschluss zum AP5 wird auf Frühjahr 2027 erwartet.» E	Der Bericht wird entsprechend dem aktuellen Planungsstand aktualisiert. Der Bericht wird entsprechend dem aktuellen Planungsstand aktualisiert.	Aktualisierung Bericht Aktualisierung Bericht

Anhang

Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassung der Planungsunterlagen
Kapitel 3.1.1 Angebot Fussverkehr Den Ausführungen zufolge haben die Wanderwege eine untergeordnete Bedeutung und werden als solches unterhalten. Im Bericht ist das Thema Wanderwege separat auszuweisen. E Entlang der Aare verlaufen teils beidseitig oder mindestens einseitig eine Wanderhaupt- oder Ergänzungsrouten. Dies ist zu ergänzen. H Kapitel 3.1.2 Schwachstellen Fussverkehr Konflikten infolge Missachtung der Fahrverbote Veloverkehr entlang des nördlichen Aareufers ist grosse Beachtung zu schenken. Mit baulichen Massnahmen wie Schikanen könnte das Befahren der Wege unattraktiv gestaltet werden. Dies ist zu berücksichtigen. H	Im Bericht wird in Kapitel 3.1.1 «Angebot Fussverkehr» ein Absatz zu den offiziellen Wanderwegen ergänzt. Die Aussage wird im Bericht im Kapitel 3.1.1 ergänzt. Ergänzung Bericht Das Polizeiinspektorat erachtet weitere Massnahmen als nicht nötig und beabsichtigt solche somit auch nicht. Die Abschnitte sind mit Fahrverboten belegt sowie teilweise auch mit Abschränkungen gekennzeichnet. Die Einhaltung des Fahrverbots wird durch die Kantonspolizei kontrolliert.	Ergänzung Bericht Ergänzung Bericht
Kapitel 3.2.1 Velofreizeitverkehr Die nationale Mountainbikerouten Nr. 1 sowie die lokale Mountainbikeroute Nr. 451 gemäss SchweizMobil sind zu ergänzen. E Kapitel 3.2.2 Schwachstellen Veloverkehr Die aufgeführten «Netzlücken Veloverkehr» sind keine physischen Netzlücken und daher gemäss angepasster Terminologie als Schwachstellen zu bezeichnen. Zudem ist in diesem Kapitel unklar, inwiefern sich die «Sicherheitsdefizite Veloverkehr» von den Schwachstellen abgrenzen. Das Kapitel ist zu präzisieren. H Anhang 1, Zuständigkeit Lediglich Velowege mit kantonomer Netzfunktion werden durch den Kanton signalisiert. Demzufolge ist der letzte Satz des Abschnitts wie folgt zu korrigieren: «der Kanton signalisiert gemäss Art. 48 SG alle Velowege nach Art. 45 Abs. 2 SG». H Anhang 2 FVV-Massnahmen RGSK 2025 Oberland-Ost Die RGSK-Massnahme Querung Schifffahrtskanal Weissenau hat die Bezeichnung FVV-Ü02.01 und nicht FW-Ü01.03. Dies ist zu korrigieren. H	Die Mountainbikerouten von SchweizMobil werden im Bericht in Kapitel 3.2.1 ergänzt. Die Terminologie wird überprüft und an die neuen Vorgaben angepasst. Die Aussage wird im Bericht im Anhang 1 angepasst. Ergänzung Bericht Die Bezeichnung wird im Bericht im Anhang 2 angepasst.	Ergänzung Bericht Ergänzung Bericht Ergänzung Bericht Ergänzung Bericht