

Oeffentliche Mitwirkung (22. Januar-23. Februar 2009)
Verkehrsrichtplan Bödeli
Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime Interlaken

Kritik:

Siehe auch Mitwirkungsbericht zum Verkehrsrichtplan Bödeli (1999) des Vereins Läubigs Interlaken www.laebigs-interlaken.ch

Erneut Begriffsverwirrung:

Langsamverkehr: motorisierter Individualverkehr MIV erlaubt aber: langsam Auto fahren!

Langsamverkehr: Fussgänger- und Veloverkehr, kein motorisierter Individualverkehr MIV

Begegnungszone nach Interlakner Modell (de facto Fussgängerzone):

- Fahrverbot oder Sperren für MIV um Durchgangsverkehr zu verhindern
- Für Zufahrtsberechtigte (OeV Bus, Taxi, Anwohner...) gilt Tempo 20
- Fussgängervortritt flächenhaft
- Gefährdung des Fussgängervortritts durch Busverkehr

Begegnungszone nach Burgdorfer Modell:

- Kein Fahrverbot für MIV
- Fussgängervortritt
- Tempo 20 für MIV

Voraussehbare Interessenskonflikte zwischen den Gemeinden Interlaken und Unterseen

1.) sogenannte Begegnungszone Bahnhofstrasse Interlaken Nord (Postkreisel bis Hotel Bernerhof):

- Da der Durchgangsverkehr für den MIV durch Fahrverbote oder Sperren verhindert werden soll entsteht zwangsläufig Mehrverkehr durch Umwegverkehr durch das Stedtli Unterseen: Spielmatte – Kreuzgasse – Hauptstrasse – Bahnhofstrasse Unterseen (*Verkehrsrichtplan Bödeli , Geschwindigkeitsregime Interlaken. Metron, Erläuterungsbericht zum Teilrichtplan, Seite 18 und 20*)

2.) Verlängerung der sogenannten Begegnungszone Bahnhofstrasse Interlaken Nord bis zur Bahnhofstrasse Interlaken Süd (Hotel Bernerhof bis Westbahnhof) (*Verkehrsrichtplan Bödeli , Geschwindigkeitsregime Interlaken. Metron, Erläuterungsbericht zum Teilrichtplan, Seite 17*):

- Kein Durchfahrtsverkehr für den MIV (Fahrverbot oder Sperre) vom Bahnhofplatz Interlaken West nach Unterseen in die Kantonsstrasse Bahnhofstrasse Unterseen
- Die Gemeinde Unterseen – suburban gemäss Bundesamt für Statistik - wird vom touristischen Zentrum Interlaken abgeschnitten (*Interlaken und Umgebung auf dem Weg zur Alpen- und Tourismusstadt. Unterstützungsgesuch zum Modellvorhaben des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE und des Staatssekretariats für Wirtschaft seco. Thomas Bernhard, IC Infraconsult, 21. Oktober 2002*)
- **Dies ist eine gravierende Veränderung des gültigen Verkehrsrichtplans von 1999, welche zwingend unter allen 3 Gemeinden Unterseen, Interlaken, Matten – zusätzlich auch Beatenberg und Habkern - neu verhandelt werden muss!**

3.) Auswirkungen der Ausdehnung der Begegnungszone auf die Bahnhofstrasse Süd entlang des Westbahnhofplatzes: Unterbrechung des Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstrasse Unterseen

(*Verkehrsrichtplan Bödeli , Geschwindigkeitsregime Interlaken. Metron, Erläuterungsbericht Seite 14/17/20/21/24 und Massnahmenblatt B12*):

- führt zu gravierenden Standortnachteilen für die vielen Geschäfte rund ums Stedtli Einkaufszentrum
- der ganze MIV auf der Kantonsstrasse von Beatenberg und Habkern würde am Engpass Scheidgasse – Seestrasse in Unterseen zu einem Verkehrssalat führen – Gefährdung des denkmalgeschützten Restaurant Bären !
- Mehrverkehr an der gefährlichen Kurve beim Bären und auf der Seestrasse – welche bereits jetzt schon verkehrssicherheitsmässig Probleme haben (Velofahrer und Fussgänger)
- Westbahnhof Quartier ist für den motorisierten Individualverkehr MIV von Unterseen, Beatenberg und Habkern nur noch über die weite Umfahrung via „Südwesttangente“ A8 (Seestrasse – Eichzün – Lütcheren – nach Interlaken West) erreichbar - was auch ökologisch sehr fragwürdig ist

Grundsätzliche Kritik an sogenannter Begegnungszone gemäss dem Interlakner Modell am Bahnhofplatz:

- Durchgangsverkehr des MIV wird durch Sperren oder Fahrverbote eliminiert – die Gemeinde Unterseen isoliert (Erschliessung der Banlieue prioritär über die weite Umfahrung A8)
- Die ausgedehnte Begegnungszone beim Bahnhofplatz West darf nicht den Standort des Busbahnhofs gefährden! (*Verkehrsrichtplan Bödli , Geschwindigkeitsregime Interlaken. Metron, Erläuterungsbericht zum Teilrichtplan, Seite 24*)
- Die Etappierung (zuerst Tempo 30 - dann Verkehrsversuche mit Begegnungszonen) führt nur zur Planungsunsicherheit im Zentrum und unzähligen Rechtsverfahren – wie bereits seit 20 Jahren
- Seit 10 Jahren findet eine kontinuierliche Verlagerung der kundenorientierten Betriebe in die Peripherie (Landi, Aldi, Oberland Shopping in Wilderswil...) statt – was ua. auch zu ökologisch fragwürdigem Mehrverkehr in der Agglomeration führt (*Agglomerationsprogramm Interlaken, Teilprogramm Verkehr und Siedlung. Ergänzungsbericht Agglomerationskonferenz 24. Juli 2007. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern AGR und Regionalplanung Oberland-Ost. IC Infraconsult.*)

Vorschlag:

- Priorität muss auf dem ganzen Strassennetz die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer haben: Kinder, gehbehinderte Personen und ältere Personen. Dies ist auch im Interesse unserer Gäste aus der ganzen Welt
- Durch eine attraktive Umgestaltung der Strassenräume kann Tempo 30 oder Tempo 20 gemäss dem Burgdorfer Modell umgesetzt werden ohne die Sicherheit der FussgängerInnen zu gefährden
- Priorität beim Westbahnhof muss ein funktionierender Busverkehr haben mit übersichtlichen Terminals

Ruth Morgenthaler-Jörin

Thomas Morgenthaler-Jörin