

Mitwirkung Ortsplanungsrevision Unterseen 2020  
18.09.2020

Pro Velo Bödeli  
velo@pro-velo-boedeli.ch

Per E-Mail an:  
[bauverwaltung@unterseen.ch](mailto:bauverwaltung@unterseen.ch)

Bauverwaltung Gemeinde Unterseen  
Amtshaus  
3800 Unterseen

Unterseen, 18. September 2020

## **Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision 2020**

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Velo Bödeli vertritt die Interessen der Velofahrenden in der Region Oberland Ost und dankt für die Einladung zur Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision der Gemeinde Unterseen 2020.

Wir haben folgende Anmerkungen und Anträge:

## 1. Allgemeine Stellungnahme

Die für die Ortsplanungsrevision (OPR) 2017-2020 geltenden, übergeordneten und kommunalen Planungsinstrumente, aus denen die Rahmenbedingungen für den Verkehrsrichtplan abgeleitet wurden, betonen einstimmig eine Reduktion der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den Siedlungsgebieten.

Breite Strassenführungen, hohe Geschwindigkeiten und grossflächige Parkieranlagen in den Zentren, ohne oder mit (zu) tiefen Gebühren gehören den Planungsünden der Vergangenheit an. Sämtliche neuzeitlichen, modernen Planungsinstrumente sehen aktuell die Förderung des Fuss-, des Öffentlichen- und des Veloverkehrs auf verkehrsberuhigten Infrastrukturanlagen vor.

Der Trend hin zur menschen- anstatt zur motorfahrzeuggerechten Raumgestaltung in urbanen Zentren und Agglomerationsgebieten hat sich weltweit als wirksame Aufwertung von Dörfern und Städten längst bewährt und wird auf dem Bödeli nicht nur einen positiven Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten, sondern wird zudem auch zu einer massiv verbesserten Lebensqualität führen.

Diese wichtigen Rahmenbedingungen wurden im vorliegenden Richtplanentwurf unseres Erachtens richtigerweise und behördenpflichtig festgelegt, dies gilt es zu würdigen und zu unterstützen

Pro Velo Bödeli begrüsst die Revision des Verkehrsrichtplans mit dem Augenmerk auf moderne, menschen- anstatt fahrzeuggestützte Planungsansätze und freut sich auf die Zusammenarbeit mit den Behörden, um die Umsetzung des Richtplans in die Projektierungsphase zu begleiten.

So erfreulich dies auch ist, der Wille zur Umsetzung folgt ziemlich verspätet. Die Gemeinde hat den Verkehrsrichtplan Crossbow aus dem Jahre 1999, also seit 21 Jahren immer noch nicht vollständig umgesetzt. Die Dringlichkeit für die Behörden muss erhöht werden, so dass der Richtplan auch auf die Basiserschliessung (Seestrasse/ Scheidgasse/ Bahnhofstrasse/ Strandbadstrasse/ weitere ..) ausgedehnt wird. Dementsprechend sorgt sich Pro Velo Bödeli weniger um die allgemeine Stossrichtung, sondern vielmehr um die Tatsache, dass diese gute Ausgangslage mit dem Verkehrsrichtplan 1999 (!) erst teilweise umgesetzt ist.

Aus Sicht der Velofahrenden ist der Verkehrsrichtplan punktuell im Sinne der neuzeitlichen Planungsrichtsätze zu stärken. Entsprechend führen wir unsere Vorbehalte zu den einzelnen Massnahmen auf.

Die Vorschläge von Pro Velo Bödeli gliedern sich mehr oder weniger in zwei Hauptstossrichtungen auf:

1. Bessere Koordination mit Interlaken und mit dem kant. Tiefbauamt für sichere, lokale und regionale Veloverbindungen, vor allem hinsichtlich unserer Kinder und älteren Menschen, aber auch im Hinblick auf einen zukünftig verstärkten Veloverkehr und aufblühenden Velotourismus.
2. Konsequente, konkrete und kurzfristig umzusetzende Pläne zur Reduktion bzw. Beruhigung des MIV in Schularealnähe.

## 2. Sichere lokale und regionale Veloverbindungen

Die Veloverbindung zwischen Interlaken und Unterseen ist sicherheitstechnisch lückenhaft. Teils liegt das Problem in **Unterseen (Bahnhofstrasse)**, teils in der **Zusammenarbeit mit Interlaken (Strandbadstrasse)**. Die Gemeinden müssen Visionen entwickeln und **in die Zukunft blicken**.

### 2.1. Betroffene Massnahmen

MASSNAHMEN M 1, 2, 3, FV 2

### 2.2. Problemschilderung

Kinder sollen sich auf dem Bödeli selbstständig und sicher mit dem Fahrrad fortbewegen können. Dabei liegen die wichtigsten Bildungs-, Musik- und Sportzentren für die Schüler und Schülerinnen an je zwei entgegengesetzten Enden unseres Siedlungsgebietes. Diese müssten für velofahrende Kinder jedoch lückenlos, sicher und direkt erreichbar sein. Eine erhöhte Sicherheit würde auch ältere Menschen (oft auf E-Bikes unterwegs), schützen und die diesbezüglich aktuell steigenden Unfallzahlen reduzieren. Eine Anbindung an bevorstehende, neue Veloinfrastrukturen für Velowanderer (Touristik) und Transitrouten muss auch im Plan ersichtlich dargestellt sein.

### 2.3. Empfehlungen

Drei Schlüsselstellen sind in der Planungsrevision zu priorisieren.

**1) Entlang der Bahnhofstrasse zwischen Interlaken und Unterseen** ist es vor allem im Bereich des "Räubereggens" für Velofahrende gefährlich, wo die Verkehrsströme aus den verschiedensten Fahrtrichtungen (Seestrasse/ Bahnhofstrasse/ Scheidgasse/ Hauptstrasse) bei sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten und aus Transitachsen kommend, zusammentreffen. Zudem weist die Kurve ein für Velofahrende gefährliches Negativgefälle in der Querachse auf.

Innerorts sind die Scheidgasse und die Seestrasse sowie die komplette Bahnhofstrasse umgehend mit Tempo 30 zu belegen und wo immer möglich sind zusätzlich Radstreifen aufzumalen. Nur so lässt sich die Scheidgasse an der Ecke zu Fuss überqueren (da der Fussgängerstreifen nicht zulässig sei).

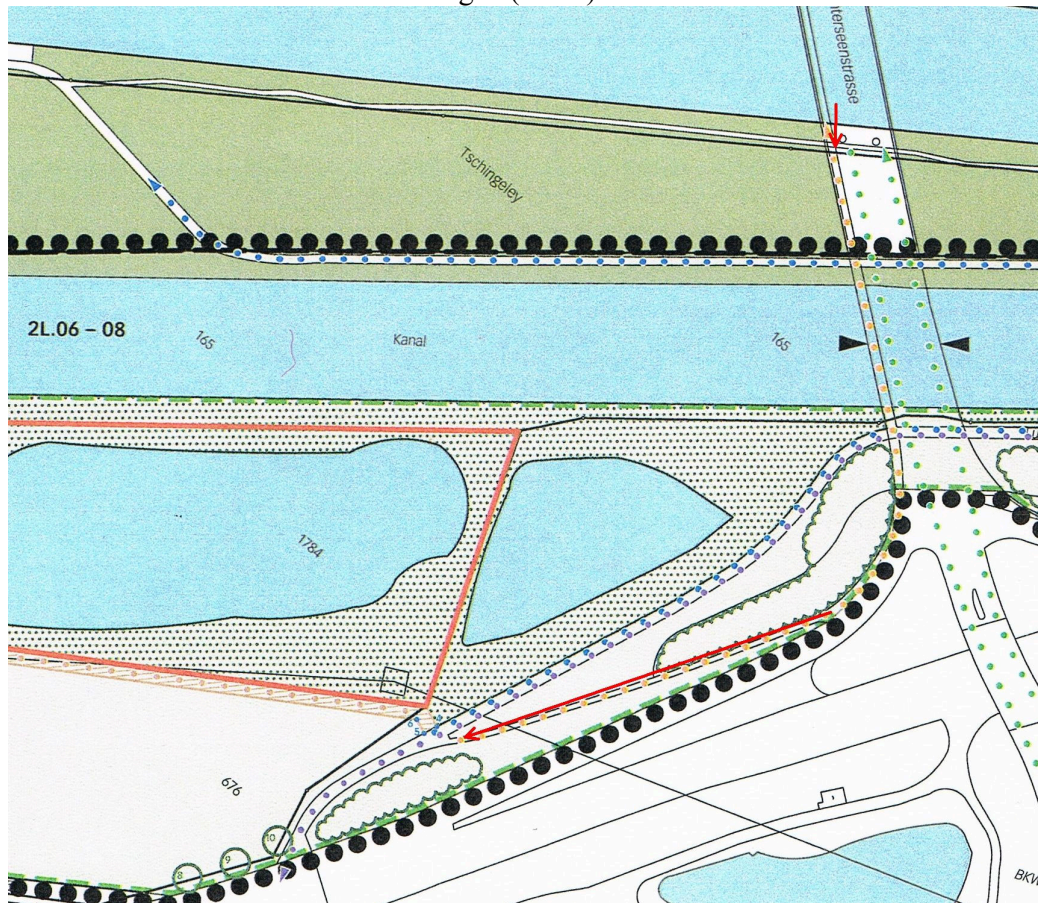
Für den zentralen Bereich der Bahnhofstrasse inkl. Räuberegg - ab Stedtlizentrum (Garageneinfahrt) bis zur Bushaltestelle beim Hotel Bären – empfiehlt Pro Velo Bödeli gar das Errichten einer Begegnungszone mit Tempo 20km/h. Diese Zone würde ein ideales Tor für das verkehrsberuhigte Stedtli bilden und den MIV ausreichend beruhigen, so dass auch Kinder und ältere Menschen mit ihren Velos sicher passieren können. Ideal wäre das Ausdehnen dieser Zone in das gesamte Stedtli hinein bis zur Spielmatte - Marktgasse.

## 2) Carpark Kursaal.

Der Reiscarparkplatz beim Kursaal bildet ein sehr gefährliches Hindernis für velofahrende Kinder zwischen dem Hallenbad und dem Höhenweg und bildet eine enorme sicherheitstechnische Lücke im Velowegnetz, mitten auf der Veloroute 380. Eine Umfahrung dieses Hindernisses entlang der Aare (Goldey-Promenade - Reckweg) ist für Velos gesperrt, wäre aber die beste Alternative für eine sichere Veloverbindung Ost - West.

Hierbei hat Pro Velo Bödeli schon in der RGSK mitgewirkt, um Reiscars aus dem Zentrum zu verbannen. Diesbezüglich erwarten wir eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und auch unter Miteinbezug der Regionalplanung, um dieses Problem zu beheben.

**3) Vorgesehene Därligen-Umfahrung.** Der Kanton (Tiefbauamt) muss die nationalen Velorouten 8 und 9 zwischen Leissigen und Interlaken künftig mit einer Alternativroute abseits der N8 ergänzen. Am ehesten führt die neue Route am Aare- bzw. Seeufer entlang, mit einer Anbindung nach Interlaken/Unterseen an der Unterseenstrasse. In der Planrevision des Verkehrssystems soll die Verbindung nach Unterseen in der Lütcheren entlang der bestehenden Unterhaltsrampe bei der Westflanke der ASTRA-Brücke erfolgen.(Karte).



### 3. Zugang West: Kapazitätserhöhung versus Schulwege

Eine Strassenkapazitätserhöhung im Westen (Lehnweg, usw.), die zu einer besseren Nord-Südverbindung (Umfahrung der Zentren) führt, könnte den MIV in den Quartieren erhöhen und den sicheren Schulweg belasten. Ohne vorsichtige Planung und flankierende Massnahmen wirkt sich dieses Vorhaben gegen die übergeordneten Ziele des revidierten Verkehrsrichtplanes aus.

#### 3.1. Betroffene Massnahmen

Massnahme 7, FV4

#### 3.2. Problemschilderung

Auf den Schulwegen (vor allem Schulhaus-, Steindler-, Seidenfaden- und Vorholztrasse) bestehen heute schon viele Konflikte um die Mittagszeit zwischen Autolenkenden und unaufmerksamen Schülern. Zusätzlicher MIV könnte durch den erleichterten Zugang von Westen her aus der Seestrasse in die Vorholz-, Schulhaus- und Mittlerestrasse hinein, angezogen werden. Zusätzlich zu den Campingfahrzeugen, den Besuchern des Naherholungsgebietes am Lombach, den Anwohnern oder Handwerkern sollte kein weiterer Transitverkehr erzeugt werden, um ev. „Hindernisse“, sprich Verkehrsberuhigungen oder Postautos, usw. auf der Seestrasse, zu umgehen. Das würde gegen die angestrebte Quartiersberuhigung und gegen die Erhöhung der Sicherheit der Schulwege wirken.

#### 3.3. Empfehlungen

Ein Ausbau der Strassenabschnitte im Westen wäre nur akzeptabel mit flankierenden Massnahmen, nämlich **flächendeckendem Tempo 30km/h**, sowohl auf auszubauenden Strassenabschnitten als auch im gesamten Wohnquartier nördlich der Seestrasse. Ein Ausbau/ eine Verbreiterung bestehender Quartierstrassen hingegen ist unbedingt zu vermeiden, Kreuzungsstellen ausgeschlossen.

Auch soll neben "Walk to School" --> ebenfalls "**Bike to School**" von der Gemeinde her gezielt gefördert werden. Momentan muss jeder Klassenlehrer seine Klasse selber für dieses Angebot individuell anmelden, was in der Vergangenheit wenig Interesse weckte und zu wenig genutzt wurde.

Weiter sollen **LehrerInnen** motiviert werden, in Vorbildfunktion **mit dem ÖV und/oder dem Velo anstatt mit dem MIV in die Schule** zu pendeln. Anstatt ihre Parkplätze zu subventionieren, sollte die Gemeinde flächendeckend Parkgebühren, auch innerhalb des Schulareals, verlangen.

### 4. Fazit

Wir bedanken uns recht herzlich für die Möglichkeit der Mitwirkung und erhoffen uns für die Zukunft viele Verbesserungen bezüglich der Veloinfrastruktur zu Gunsten der gesamten Bevölkerung, sich zeigend in einer erhöhten Wohnqualität durch weniger Verkehr und weniger Lärm, in einer verbesserten Gesundheit durch weniger umweltbelastende Abgase und einer erhöhten Velo-Mobilität, in einem entspannteren

Mitwirkung Ortsplanungsrevision Unterseen 2020  
18.09.2020

Pro Velo Bödeli  
velo@pro-velo-boedeli.ch

und ausgeglicheneren Miteinander auf den Strassen mit mehr direkten Kontakten und weniger Aggressionen.