

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch

Per E-Mail an:
region@oberland-ost.ch

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Postfach 312
3800 Interlaken

Interlaken, 24. Februar 2020

Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

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 zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

Wir haben folgende Anmerkungen und Anträge:

1. Vorgabe an die Region Oberland Ost

Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 gibt vor, dass sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern muss. Dazu braucht es insbesondere sichere Wege und ein durchgehendes, attraktives Velonetz.

Leider verläuft der Trend in der Region Oberland Ost in die falsche Richtung: Der Veloverkehrsanteil (gemessen an den Distanzen und Etappen) von 2005 bis 2015 ist gesunken. Der Kanton und die Gemeinden der Region Oberland Ost sind deshalb in stärkerem Masse in der Pflicht, dem Velo höhere Priorität einzuräumen, um eine Trendwende herbeizuführen.

Studien zeigen den Weg auf: Wenn wir mehr Menschen aufs Velo bringen wollen, muss ein durchgehendes Netz mit hoher objektiver und subjektiver Sicherheit und Attraktivität zur Verfügung stehen.

2. Stellungnahme zur RGSK 2021

2.1. Übergeordnete Stellungnahme

Pro Velo Bödeli begrüsst die Bestrebungen nach einem hohen Stellenwert für den Langsamverkehr (LV) nach dem "Berner Modell" samt ortsinterner Verkehrsberuhigung und -Verträglichkeitserhöhung, sowie Lenkungsmassnahmen für die MIV-Routen- und die Verkehrsmittelwahl.

Der Miteinbezug des ÖV, Bike und Ride und die Befürwortung von Veloanlässen sind innovativ und interessant auch für die Touristiker, und für die LV-Förderung vielversprechend.

Die Realisierung einer lückenlosen Ost-West-Verbindung und einer Aare-nahen Lösung ist von höchster Priorität für den velofahrenden Nachwuchs.

2.2. Handlungsbedarf und Anträge zum Richtplan

Die LV-Massnahmen sollten präzisiert und priorisiert werden, um eine Chance auf eine baldmöglichste Umsetzung zu haben. Auch hat der Richtplan einige wichtige Fakten übersehen oder anders eingestuft als Pro Velo Bödeli.

Mit einigen Farbtupfen gekennzeichneten Gefahren auf der Gefahrenkarte ist die Strecke Interlaken-Bönigen an der unteren Bönigstrasse ganz klar handlungsbedürftig (3.2). Das Gleiche gilt für Scheidgasse-Seestrasse (3.2.3), Savoykreuzung (Neugestaltung in Bau) und die Postkreuzung (3.1.3). Die subjektiven Empfindungen der hiesigen Velofahrer sind zu erkunden und zu gewichten, da der Richtplan einige Stellen ausser Acht lässt.

3. Anträge zum Richtplan RGSK OO 2021

3.1. Ost-West Verbindung

3.1.1. Problemschilderung

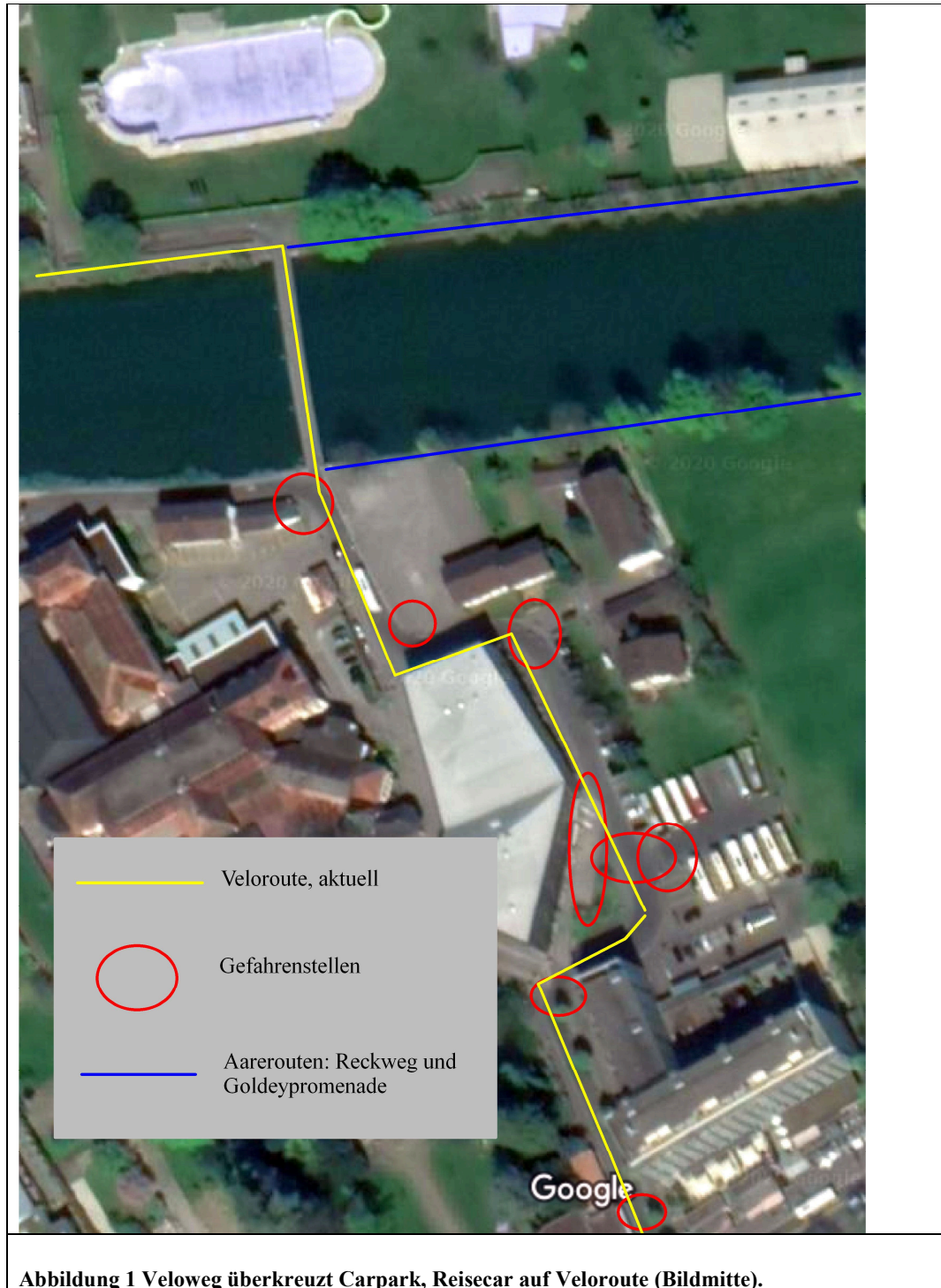
Ein dringendes Anliegen für velofahrende Kinder befindet sich beim Carpark Casino-Kursaal/Hapimag und bei der Postkreuzung, besonders Richtung Bahnhof West.

Beide befinden sich auf der sehr wichtigen und von Kindern und Jugendlichen häufig befahrenen Schulwegroute zwischen Unterseen und Bönigen/Matten. Auf beiden Enden befinden sich Mehrzweckhallen, Spielfelder und Schulgelände. Im Osten steht auch die Musikschule.

Eine für Kinder und Jugendliche durchgehend sichere Ost-West-Veloroute ist unabdingbar. Die folgenden Anträge gelten für die Massnahme OO.LV-V.1.4

Korridor Vorrangroute: Einfallachse Ost-West bzw. LV-V.1.3 Verbindung in Aare-Nähe.

3.1.2. Carpark Hapimag auf dem Höheweg



Antrag 1: LV-V.1.3. Die Aarepromenade (Reckweg und/oder Goldeypromenade) zwischen dem Hallenbad und der Beaurivagebrücke wird bis der nächsten RGSK-Revision für den Veloverkehr wieder geöffnet, wenn nötig durch den Bau eines Velowegs auf dem Des Alpes Areal (Abbildung 1).

Antrag 2: LV-V.1.4 Der Reisebuspark "Hapimag" wird bis zur nächsten RGSK-Revision aufgehoben und Reisecars werden auf der Ost-West Achse des offiziellen Velonetzes verboten. Ein dynamisches Parkleitsystem führt die Reisecars zu zentrumsnahen Haltestellen zwecks Aus- und Einstieg, und zu den weiter entlegenen Parkplätzen am Bahnhof Ost und einem noch zu erstellenden Parkplatz im Westen hin.

Antrag 3: LV-V.1.4 / Anstelle der Linienbusse und Reisecars verkehren fleissig Niederflerbusse ohne festen Fahrplan (Hop-On/Off) auf der Achse Bahnhof West/Ost. Die Postautoverbindungen erfolgen nur noch über die Alpenstrasse. Die Fahrt mit dem Hop-On-Bus ist gratis mit der Gästekarte, für Einheimische sowie für Halter eines gültigen SBB/Postauto-Tickets.

3.1.3. Postkreuzung I, Ausfahrt Schlauch Richtung West

Die Schlauchausfahrt Richtung Westen ist verwirrend gestaltet (Abbildung 2). Velofahrer müssten den Vortritt gewähren, aber die durchgezogene Linie ist mit zu grossem Abstand von der Kreuzung gemalt. Bis der Velofahrer so weit gegen die Kreuzung vorrückt, ist er schon lang über die durchgezogene Linie gefahren. Er wird in dem Moment von manchen Autolenkern als vortrittsberechtigt wahrgenommen, von manchen aber nicht. Der nach Westen fahrende Velofahrer weiss nie, wie der Kreuzung annähernde motorisierte und nichtmotorisierte Verkehr agieren wird.

Diese Situation überfordert velofahrende Kinder In der Unfalldatenbank zeigt diese Stelle schon mehrere Velounfälle mit Verletzungen auf.

Antrag 4: LV-V.1.4. Die durchgezogene Linie wird bis vor Interdiscount vorgerrückt, entlang dem Trottoirrand in der Marktgasse. Durch die Neubemalung wird die Kreuzung effektiv enger gestaltet. So ist klar, dass die nach Westen fahrenden Velos keinen Vortritt geniessen (Abbildung 2).

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch

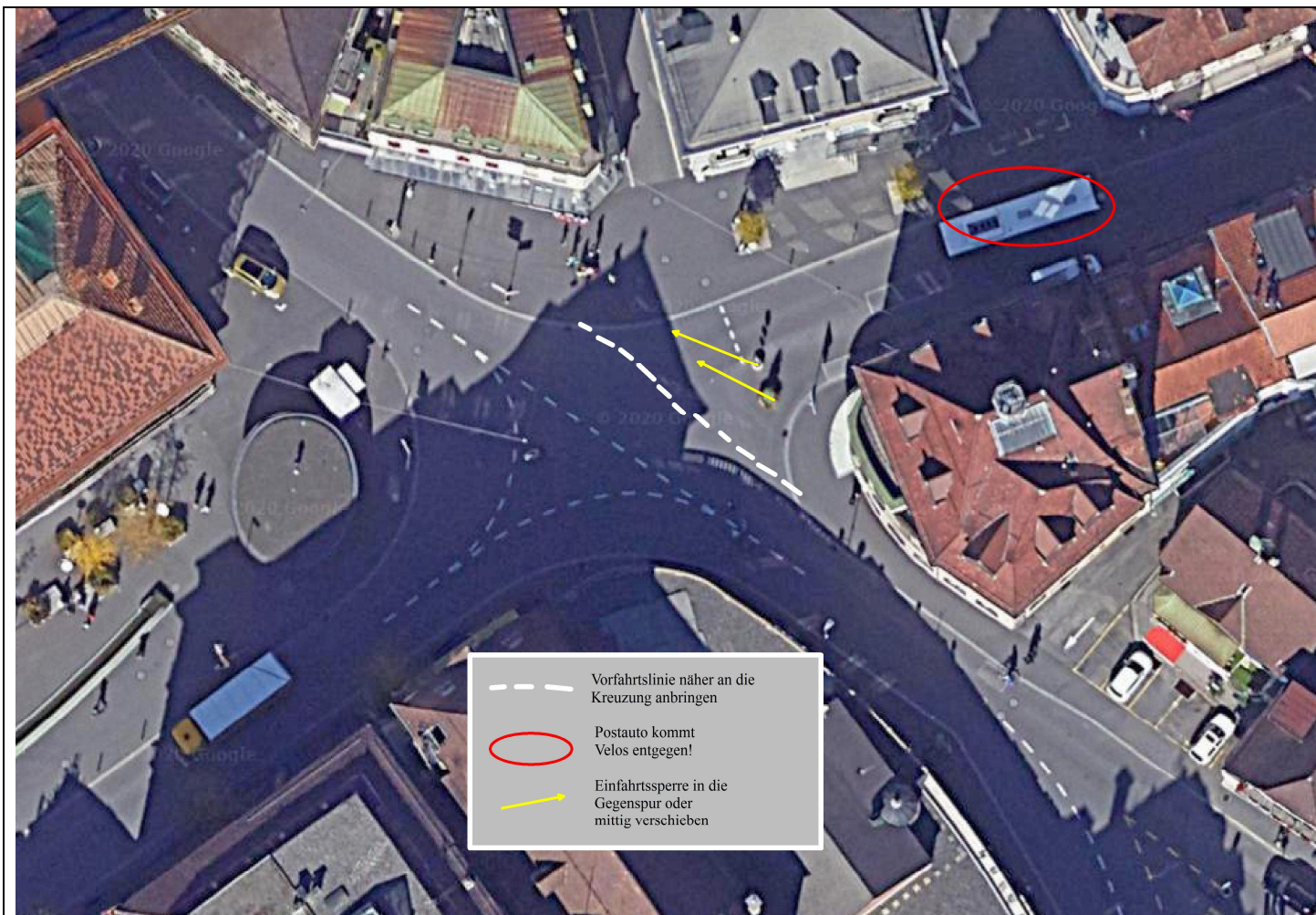


Abbildung 2 Postkreuzung schmaler gestalten, Hindernisse in die korrekte Spur anbringen.

Antrag 5: LV-V.1.4. Alternativ gilt der allgemeine Rechtsvortritt, auch für Velos, die nach Westen aus dem Schlauch hinausfahren.

3.1.4. Postkreuzung II, geradeaus in den Schlauch Richtung Ost

Autolenker dürfen nur links oder rechts abbeugen, nicht geradeaus. Velos dürfen aber geradeaus und müssen dafür vom rechten Fahrbahnrand in die Strassenmitte queren. Dies führt zu Konflikten und zur Überforderung für junge Velolenker.

Antrag 6: LV-V.1.4. Ein rotes Feld oder eine konventionelle gelbe Velospur wird auf die Bahnhofstrasse in die Postkreuzung hinein gemalt, um Autolenker darauf aufmerksam zu machen, dass Velos den rechten Strassenrand verlassen könnten, um geradeaus oder links zu fahren (Abbildung 3).

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch

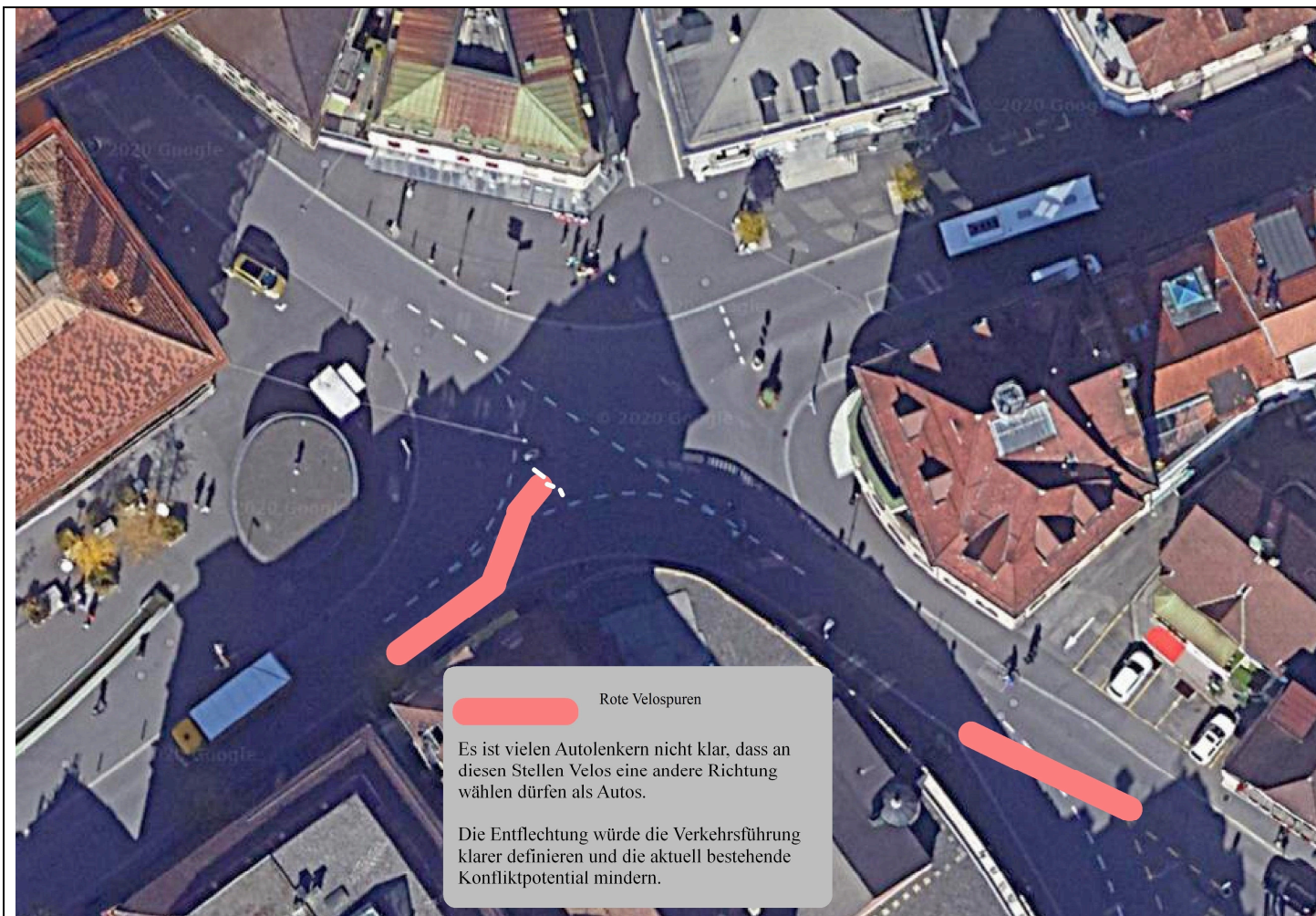


Abbildung 3 klare Vortrittsregeln in und um der Postkreuzung

3.1.5. Postkreuzung III

Nach Osten fahrende Postautos fahren in der Gegenspur in den Schlauch hinein, wo sich nach Westen fahrende Velos befinden. Die Postautos sind oft schnell unterwegs, um den Fahrplan einzuhalten. Ausweichen in den letzten Metern vor der Kreuzung ist gefährlich. Eine Frontalkollision ist eine Frage der Zeit.

Antrag 7: LV-V.1.4. Die Postautoeinfahrt in die richtige Spur (rechte Spur, nach Osten schauend) verlegen und eine Velospur ganz rechts (nach Westen schauend) malen, um die beiden Fahrzeugtypen zu trennen (Abbildung 2).

Antrag 8: LV-V.1.4. Absenkbare Poller in die Kreuzung installieren, damit Postautos und berechnigte Fahrzeuge die korrekte Spur in beide Richtungen benutzen und trotzdem ungewollten Verkehr aus dem Schlauch halten können.

3.2. Ost-Westachse, Einfallachsen

3.2.1. Problemschilderung

Die Massnahmen OO-LV.V.1.4 und OO-LV.V.1.3 sollen die Kenntnisse der hiesigen Velofahrer miteinbeziehen und detaillierter ausgeführt werden.

Erstens: Die Verbindung "LV-A-1-19" Bönigen-Interlaken wurde entlang der Aare verlegt. Dieser Weg dient vielleicht dem Velowanderer, aber nicht dem Pendler/Alltagsfahrer.

Zweitens die Einmündung Scheidgasse/Seestrasse in Unterseen hat viel höhere Dringlichkeit als im Richtplan geschildert.

Drittens die Verbindung Lütcheren/Weissenau (OO-LV.V.1.1) soll durch die Realisierung der Umfahrung Leissigen/Därligen neu über die Weissenaubrücke führen (ASTRA), was in dem Regionalplan festgehalten werden sollte.

3.2.2. Untere Bönigstrasse

Beschwerden wegen der mangelnden Sicherheit auf der unteren Bönigstrasse, besonders bei Schneelage, bekommt Pro Velo Bödeli seit 10 Jahren zu hören. Die Strecke hat Geschwindigkeit 60 und ist eine Pendelstrecke zwischen Bönigen und dem Gymnasium sowie Bahnhof Ost, führt aber an mehrere Industriegebiete vorbei.

Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, hat Pro Velo Bödeli diese Teilstrecke in der Mitwirkung zur Aufnahme in den aktuellen kantonalen Sachplan Velo eingereicht, zwar:

Antrag 9: In Massnahme OO.LV.V-1.3 wird es explizit, dass die Strecke Bönigen-Landi verbessert wird. Der Veloverkehr soll in beiden Richtungen abseits der Strasse auf dem bestehenden Fussgängerweg verlegt werden (Fussgängerweg mit Velos gestattet). Eine Verbreiterung des Trottoirs/Velowegs erfolgt nach Bedarf. Der RGSK

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch

2021 wird mit dem neuen Kantonalen Sachplan Velo 2020 somit besser koordiniert (Abbildung 4).

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



Abbildung 4 Unterer Bönigstrasse: Landi Kreisl bis Bönigen

3.2.3. Einmündung Scheidgasse-Seestrasse Unterseen

Diese Kreuzung wird vom MISTRA-Werkzeug VUGIS als Gefahrenstelle (nicht-Blackspot) identifiziert (S. 26 2.3.1, USP 1038 Bewertung 0, nicht prioritär) aber keine Massnahme zu deren Behandlung erscheint in den Teilberichten (z.B. OO.MIV-Auf.2). Diese sollte in Massnahme v1.4 explizit behandelt werden.

Es gibt zwei Probleme mit der Gestaltung: zu viele Richtungen kommen zusammen auf kurzer Distanz und zu hohe Geschwindigkeitsunterschiede verlangen schnelle Entscheidungen sowie schnelle Be- und Entschleunigungen (Bremsmanöver).

Die Gefahren spitzen sich zu bei hoher Verkehrsdichte nachdem die Bahnschranken öffnen, bei der Bildung von Verkehrsschlangen hinter einem Postauto, bei glatter Fahrbahn (markante Fahrbahnschräge) und bei Abendlicht (Blendung). Auch die heterogenen Fahrzeugtypen, von Land-, Forst- und Bauwirtschaft über Touristencars, Postautos, PkW und LV erhöhen das Konfliktpotential.

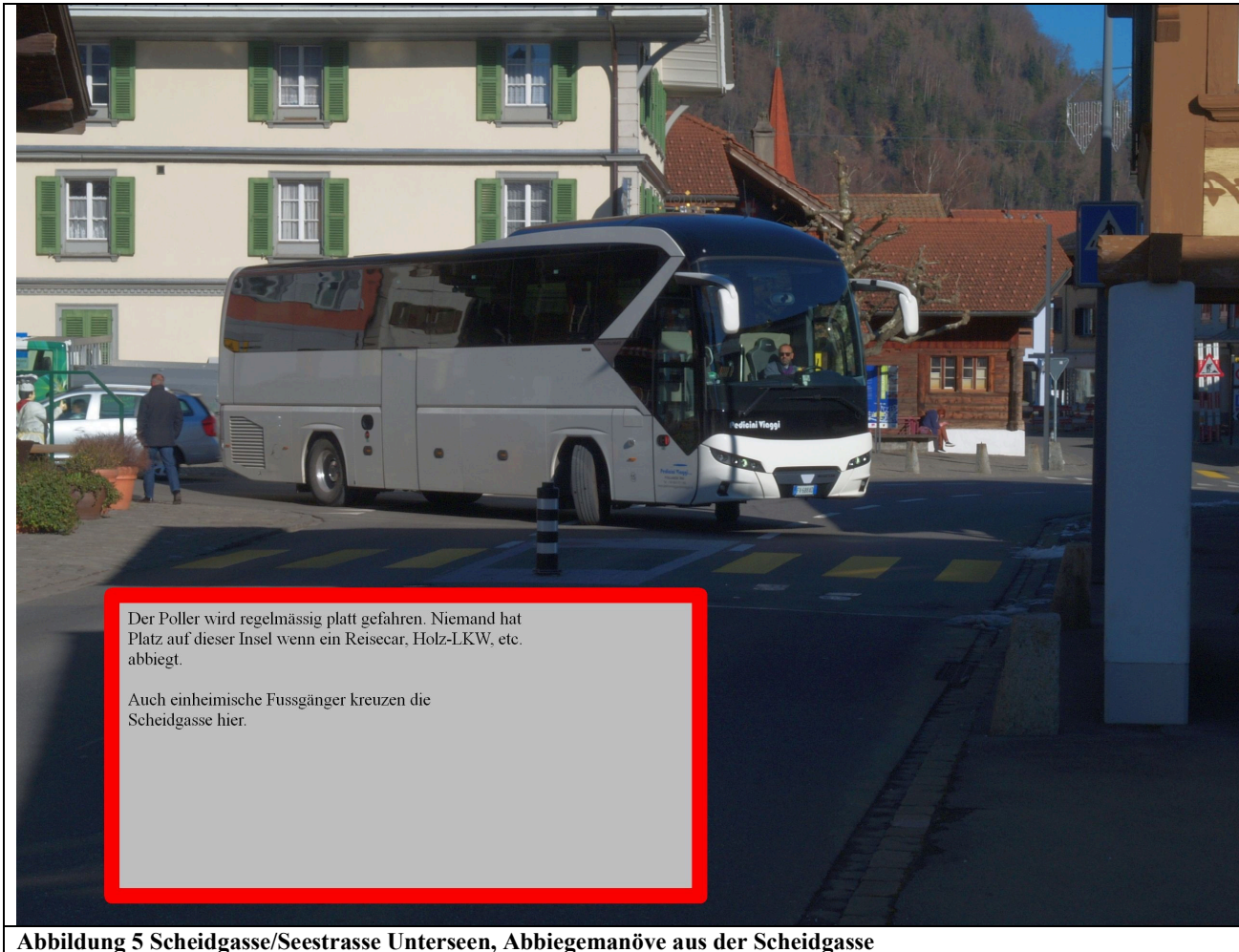
Der Massentourismus breitet sich auch in die Scheidgasse und ins Stedtli aus und die zahlreichen Fussgänger halten sich nicht an die Fussgängerstreifen.

Siehe Abbildung 6 - Abbildung 9.

Allgemein ist die Tempo 50 ungeeignet für die vorhandene Infrastruktur und Verkehrscharakter.

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch



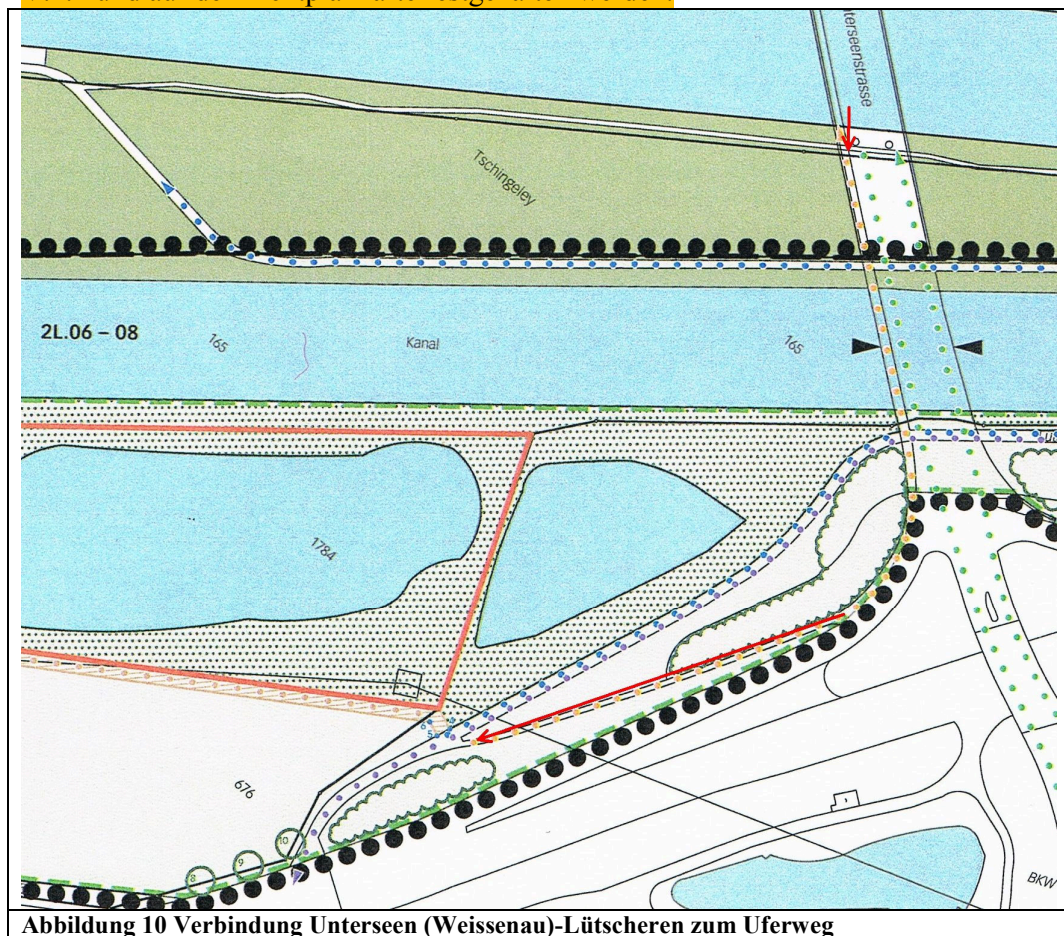
Abbildung 9 Scheidgasse Unterseen, Probleme für Velofahrer Bergauf

Antrag 10: Als Teil der Massnahme OO.LV-V-1.4 (Vorrangroute Einfallachsen) Der Verkehr an der Kreuzung Scheidgasse-Seestrasse sowie die Einbiegespur in das Städtli wird beruhigt. Eine Begegnungszone (20km/h) sowie eine 30 Zone bis in das Städtli bzw. in die Scheidgasse hinauf und bis zum Bahnhof werden geprüft. (RGSK 2.3.7 S.36)

3.2.4. Anbindung Weissenaustrasse/Lütscheren

Im Rahmen der Umfahrung Leissigen/Därigen soll eine Verbindung zwischen Unterseen und dem Uferweg gesichert werden, die den Lütscherenkreisl umfährt. Am Besten würde diese Verbindung auf einer schon bestehenden Rampe entlang der Weissenaubücke entstehen, die dem ASTRA gehört (Abbildung 10).

Antrag 11: Diese voraussichtliche Verbindung soll im RGSK in Massnahme OO.LV-V.1.1 und auf der Richtplankarte festgehalten werden.



3.3. Dynamisches Parkleitsystem für PkW, Reisecars

3.3.1. Problemschilderung und Antrag

Das dynamische Parkleitsystem (S. 34) darf nicht am Widerstand der Grossverteiler scheitern. Die Leitung vom Verkehr ist eine öffentliche Aufgabe und führt zu einem

öffentlichen Gut: der Verflüssigung des Verkehrs. Die Parkplätze sind z.T. privat. Es muss doch möglich sein, Besitzer von grossen Parkhäusern zu überzeugen, oder falls nicht, zu zwingen, beim Leitsystem teilzunehmen.

Antrag 12: OO.NM-VM-1.6 Ein dynamisches Parkleitsystem für Reisecars und für PkWs wird eingeführt. Nichtteilnehmende Besitzer von Parkplätzen werden durch Steuern, Abgaben, öffentliche Informationskampagnen bestraft, bis sie ihrer zivilen Pflicht nachkommen.

3.4. Nord-Südverbindung: Centralstrasse- Rosenstrasse

3.4.1. Problemschilderung und Antrag

Die Verkehrsführung ist ungewöhnlich und schlecht ausgeschildert. (USP 1040, nicht prioritär) Südwärtsfahrende Velofahrer dürfen geradeaus in die Einbahn-Centralstrasse einbiegen während Autos rechts in die Rosenstrasse fahren müssen. Gelegentlich überkreuzen sich die Fahrzeuge und Autofahrer, die nicht wissen, dass Velofahrer geradeaus dürfen, und nicht mit diesem Manöver rechnen, drängen diese nach rechts (in die Pizzeria!). Diese Gefahr betrifft vor allem Kinder, die wegen ihrer kleinen Statur leichter zu übersehen sind.

Antrag 13: Die Verkehrsführung wird deutlich ausgeschildert und auf den Boden gemalte Velospuren (rotes Feld oder gelbe Streifen) verdeutlichen, dass Autolenker nicht übersehen können, dass Velos möglicherweise nicht so wie sie nach rechts, sondern auch geradeaus fahren könnten. (siehe Abbildung 3).

3.5. Veloabstellplätze (RGSK Überschrift 6)

3.5.1. Problemschilderung

Velofahrer berichten Mängel, die nicht im RGSK festgehalten wurden. In Überschrift 2.1 wird aufgrund der Mikrozensus behauptet, dass 77% der Velofahrer in der Agglomeration einen Veloabstellplatz am Arbeits- oder Ausbildungsort haben: 23% haben also keinen, was ein gravierender Missstand darstellen würde.

Jedoch in der Umfrage der Gemeinden meldet nur Unterseen einen Mangel, zwar in der Altstadt und am Schülerbad. Weder noch ist ein Ausbildungs- oder bedeutender Arbeitsort.

Hier ist Abklärungsbedarf. Die Studie im RGSK reicht nicht aus, um die Abstellplätze zu erfassen oder den Bedarf zu erurieren.

3.5.2. Antrag: Ergänzung zur Bestandsaufnahme Abstellplätze

Antrag 14: OO.KM.B.1 Die Auslastung der Veloabstellplätze wird durch Zählungen erhoben und diese Informationen ergänzt durch eine regionale Befragung von Velofahrern.

3.5.3. Antrag: Mangel am Bahnhof West

Pro Velo, in Absprache mit Mitgliedern und der Velostation, stellt einen Abstellplatzmangel am Bahnhof Interlaken West fest, hauptsächlich nahe der 2. Klasse Züge. Die Suche nach einem Abstellplatz dauert oft lange und häufig muss am Zaun abgestellt werden. Velos der Bahnpendler seien langfristig in den Privatabstellplätzen vor der Migros parkiert, jedoch ist es Aufgabe der BLS diese Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Antrag 15: Massnahme OO.KM-B.1. Der Mangel an gedeckten und beleuchteten Veloabstellplätzen am Bahnhof West, vor allem nahe der 2. Klasse, wird prioritär behandelt. Die Kostenschätzung für einen Ausbau (z.B. zweistöckige Lösung wie am Bahnhof Thun) wird sofort ausgeführt.

3.6. Ständige Koordinationsstelle

3.6.1. Problemschilderung

Die Regionalkonferenz und der Kanton planen mittel- und langfristig. Eine aktive, schnellreagierende Koordination folgender velofördernden Aktivitäten fehlt:

- Informationskampagnen
- Laufende Kommunikation zwischen Gemeinden, Kanton, TOI, Pro Velo, Mountainbike Interessen, Schweizmobil, ÖV und Grossverteiler.
- Datenerhebungen, Datenbankführung
- Monitoring

3.6.2. LV-Koordination: Professionelle Führung

Zwecks Controlling und Monitoring von "Verträglichkeit" und "Umsteigen" auf LV empfehlen wir Zählungen des LV und MiV (innerorts) vor- und nach der Einführung der geplanten Massnahmen (NM-VM.1.4 "Langsamverkehrsstatistik.")

Folgende Daten zur Infrastruktur und Veloverkehr (sowie MiV) sollten erhoben werden, vor und nach dem Beginn der Massnahmen und systematisch analysiert werden. Die Daten sollten bei der Regionalkonferenz aufbewahrt werden und öffentlich zugänglich sein:

- Abstellplätze und Belegschaft zu Spitzen- und Nebenzeiten.
- Unfälle, Beinaheunfälle
- Zählungen: Velos, MiV. Spitzen, Durchschnitte
- Quell-Ziel-Erhebungen sowie Routenwahl
- Erhebung zu subjektiven Faktoren: empfundene Gefahren, empfundene Wartezeiten, empfundene Sicherheit beim Abstellplatz (Diebstahl, Schaden)

Antrag 16: Eine ständige regionale Koordinationsstelle für den Langsamverkehr wird eingeführt.

Antrag 17: Ein neue Datenbank umfasst Befragungen der Velofahrer im jährlichen Abstand zu ihren Meinungen zu den Gefahrenstellen am Bödeli, umfasst Zählungen vom LV auf verschiedenen Infrastrukturen.

Pro Velo Bödeli
Postfach 175
3800 Interlaken

Co-Präsident Jeremy Hackney
Co-Präsident Urs Gretener
velo@pro-velo-boedeli.ch

3.6.3. Zusammen das Velofahren fördern

Wir würden gerne aktiv mithelfen, das Velofahren zu fördern.

Bei der Massnahme Mobilitätsmanagement NM-VM.1.2 "Mobilitätswoche bzw. autofreier Tag" auf S.62 würde Pro Velo Bödeli sehr gern mithelfen.

Bei der Massnahme Mobilitätsmanagement NM-VM.1.3 "Kampagnen mit Vereinen z.B. Sportlich zum Sport" auf S.62 möchte Pro Velo Bödeli auch mit Velosportanlässen integrieren und Velo-/Bikesportler für die Verkehrsanliegen der Velofahrer mobilisieren oder zumindest sensibilisieren, braucht aber Koordinationshilfe dazu.

Pro Velo Bödeli würde gern mithelfen, die Schwachstellenanalyse Veloinfrastruktur Bödeli LV-V.1.10 (S.69) zusammenzustellen.

Pro Velo hat diverse Informationskampagnen bereit und würde diese gerne in Zusammenarbeit mit den Gemeinden auf dem Bödeli durchführen.

Antrag 18: Die Regionalkonferenz und die Gemeinden arbeiten permanent mit Pro Velo Bödeli zusammen.