

Überbauungsordnung IBI-Areal in Interlaken

Verkehrserhebungen Dezember 2024 sowie
Überprüfung der Simulationen VISSIM

26. Februar 2025 / 1-02



1 Einleitung

Im Jahr 2022 wurde im Rahmen der Überbauungsordnung IBI-Areal ein Verkehrsgutachten erarbeitet, mit dem Ziel, die verkehrliche Situation zu überprüfen und den Nachweis zu erbringen, ob mit den vorgesehenen Umnutzungen die Anschlussknoten weiterhin funktionieren werden.

Inhalt der damaligen Untersuchung war die Prüfung der Bahnhofstrasse zwischen Unterseen und dem Kreisverkehr im Zentrum, mit den Nebenachsen. Dabei galt es den Bahnübergang, die beiden Rechtsvortrittsknoten Kanalpromenade-Bahnhofstrasse und Kanalpromenade-Fabrikstrasse und auch die Aareckstrasse hervorzuheben. Insbesondere der Bahnübergang und dessen Schliesszeiten stellten zentrale Punkte dar, da diese einen starken Einfluss auf die Rückstaulängen, die Wartezeiten und somit auch auf die Reisezeiten haben. Der Ist-Zustand wie auch der mit dem anfallenden Mehrverkehr prognostizierte Zustand wurde im Jahr 2022 mittels Verkehrszählungen und Verkehrssimulationen (VISSIM) auf dessen Leistungsfähigkeit untersucht und nachgewiesen.

1.1 Auftrag Verkehrserhebung 2024

Aufgrund von Diskussionen im Vorfeld der Beschlussfassung wurde hinterfragt, ob die Verkehrserhebung von 2022 noch dem heutigen Verkehrsaufkommen entspricht. Entsprechend wurde B+S angefragt, die aktuelle Situation mit einer Verkehrserhebung zu überprüfen.

Die Verkehrserhebungen wurden über 3 Wochentage (Dienstag bis Donnerstag erste Dezemberwoche) an zwei Knoten durchgeführt und die Abendspitzenstunde (ASP, jeweils von 17 – 18 Uhr) ausgewertet. In der zweiten Erhebung war eine Erfassung des Verkehrs Knoten Bahnhofstrasse / Aareckstrasse nicht vorgesehen.

Aufgrund der festgestellten leichten Abweichungen gegenüber den Erhebungen 2022 (Mehr- bzw. Minderverkehr je nach Fahrbeziehung) wurde anschliessend entschieden, die VISSIM-Simulationen mit den geänderten Verkehrszahlen erneut durchzuführen, um den Nachweis der Leistungsfähigkeit für die neue Situation identisch mit der Simulation 2022 zu erbringen.

1.2 Grundlagen

Als Grundlage für die neue Beurteilung dienen:

[1] Überbauungsordnung IBI-Areal in Interlaken, Verkehrsgutachten vom 11. November 2022

[2] Vissim-Simulation von 2022

[3] Verkehrszählung vom 03.12. – 05.12.2024



2 Verkehrszahlen 2024 im Vergleich 2022

Verkehrsaufkommen IST-Zustand [PWE/h] mit bestehenden Knotenströmen ASP 17.00 -18.00 Uhr
Vergleich Zählung Juni 2022 / Dezember 2024

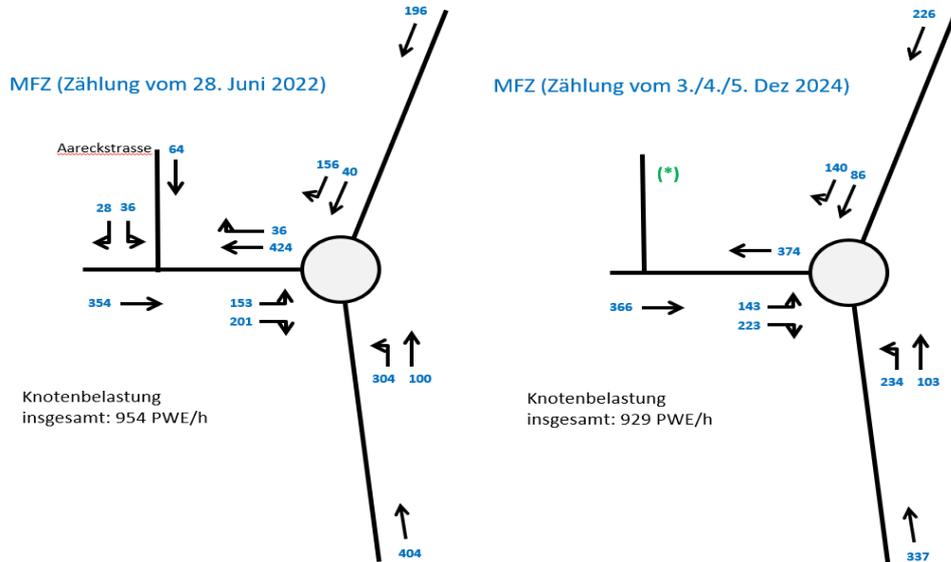


Abbildung 1 Verkehrszahlen Kreis, Vergleich Erhebungen 2022 / 2024.

Verkehrsaufkommen IST-Zustand [PWE/h] mit bestehenden Knotenströmen ASP 17.00 -18.00 Uhr
Vergleich Zählung Juni 2022 / Dezember 2024

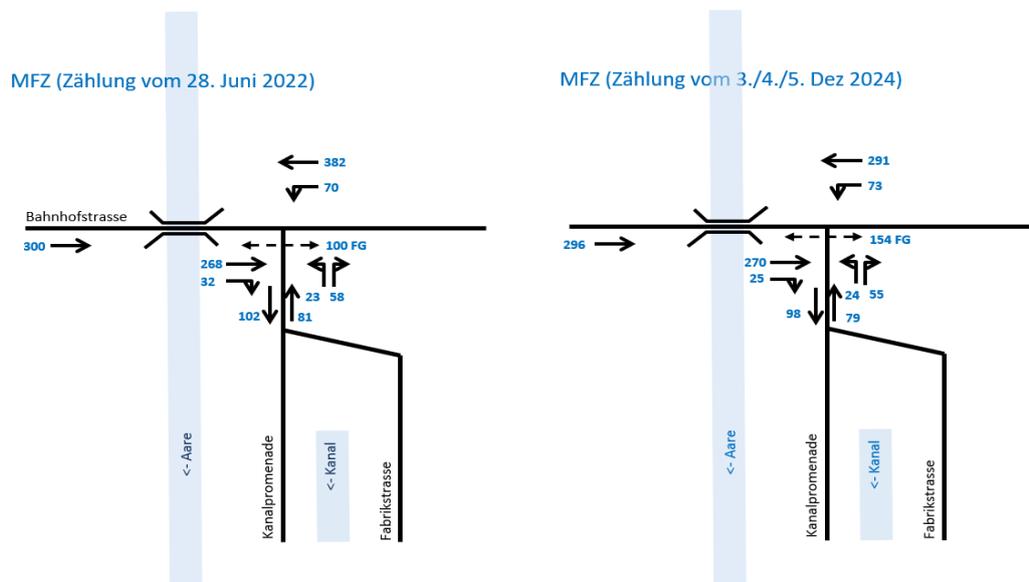


Abbildung 2 Verkehrszahlen Kanalpromenade, Vergleich Erhebungen 2022 / 2024.

Verkehrszahlen 2024: Da die Verkehrszahlen der Aareckstrasse auf die Simulationen bzw. auf die Gesamtbewertung keinen Einfluss haben, wurde die Aareckstrasse^(*) im Dezember 2024 nicht neu



erhoben. Daher ergeben sich leichte Differenzen zwischen Bahnhofstrasse Unterseen und Knoten Kanalpromenade zur Verkehrsmenge Bahnhofstrasse Kreisel.

1.3 Vergleichbarkeit der Verkehrszahlen inklusive saisonale Schwankungen

Da die Verkehrserhebungen zu unterschiedlichen saisonalen Zeiten (2022: Juni, 2024 Dezember) durchgeführt wurden, wurden diese saisonalen Schwankungen in der Region überprüft:

- Saisonale Schwankungen: die erste bzw. nächste verfügbare Zählstelle mit Jahres-/Monatszahlen befindet auf der Nationalstrasse bei Leissigen (Jahresauswertung 2023; Quelle: ASTRA). An dieser Zählstelle verzeichnet der Juni einen Mehrverkehr gegenüber dem Dezember von ca. 10% für das Jahr 2023. Im Vergleich waren 2013 (gemäss Bericht RGSK) der Juni und Dezember identisch.
- Sensitivitäten: Geht man davon aus, dass der Verkehr 10% höher ist als während der gemessenen Verkehrstagen im Dezember 2024, so ist man insgesamt leicht höher als bei der Vergleichsmessung 2022. Daher wurde im Rahmen der Prüfung empfohlen, die VISSIM Simulation mit den neuen Verkehrszahlen nochmals durchzuführen.

3 Überprüfung der Leistungsfähigkeit

Nachfolgend sind die Untersuchungsergebnisse der VISSIM-Simulation dargestellt. Basis bildet das Simulationsmodell von 2022, ergänzt mit den neuen Verkehrszahlen. Folgende Zustände wurden simuliert:

- Ist-Zustand Dezember 2024
- Ist-Zustand Dezember 2024 plus 10% zusätzlichen Verkehr (Vergleichbarkeit Juni)
- Ist-Zustand Dezember 2024 plus 10% zusätzlichen Verkehr plus generierter Verkehr Überbauungsordnung IBI-Areal (Mehrbelastungen gemäss Bericht [1])



3.1 Ist-Zustand Dezember 2024

Die nachstehenden Resultate aus der Simulation zeigen, dass der Zustand leicht besser ist als gegenüber 2022. Die Verkehrsqualitätsstufen (VQS) liegen zwischen A und D, somit im Bereich sehr gut bis gut.

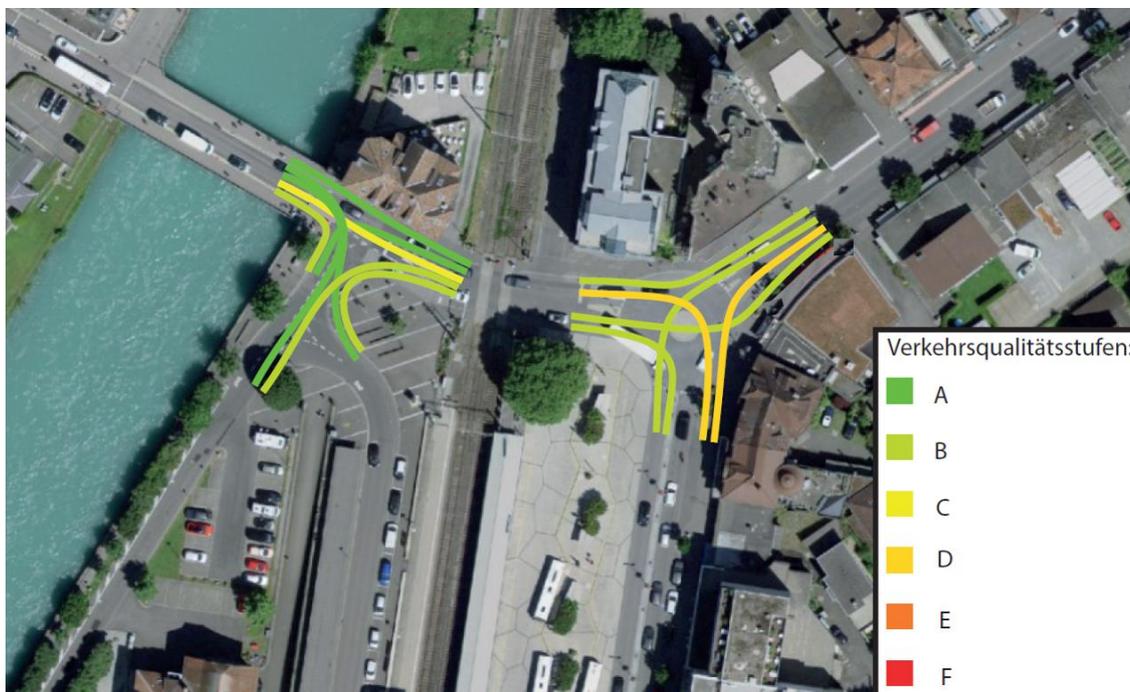


Abbildung 3 Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024

Gemessene Abschnitte	Verlustzeit
1: NO - W	Text
NO - S	14.97
W - S	12.48
W - NO	10.59
S - NO	10.63
S - W	33.65
Kreisel - Brücke	33.43
Kreisel - Kanal	4.28
Brücke - Kreisel	7.72
Kanal - Kreisel	19.04
Kanal - Brücke	21.69
IBI - Kreisel	13.69
IBI - Brücke	8.09

Tabelle 1 Verlustzeiten Ist-Zustand 2024 (in Sekunden, farblich dargestellt die VQS)



3.2 Ist-Zustand Dezember 2024, +10% Verkehr

Die nachstehenden Resultate aus der Simulation zeigen, dass auch in diesem Zustand die Verkehrsqualitätsstufen zwischen A und D liegen, somit ebenfalls im Bereich sehr gut bis gut.

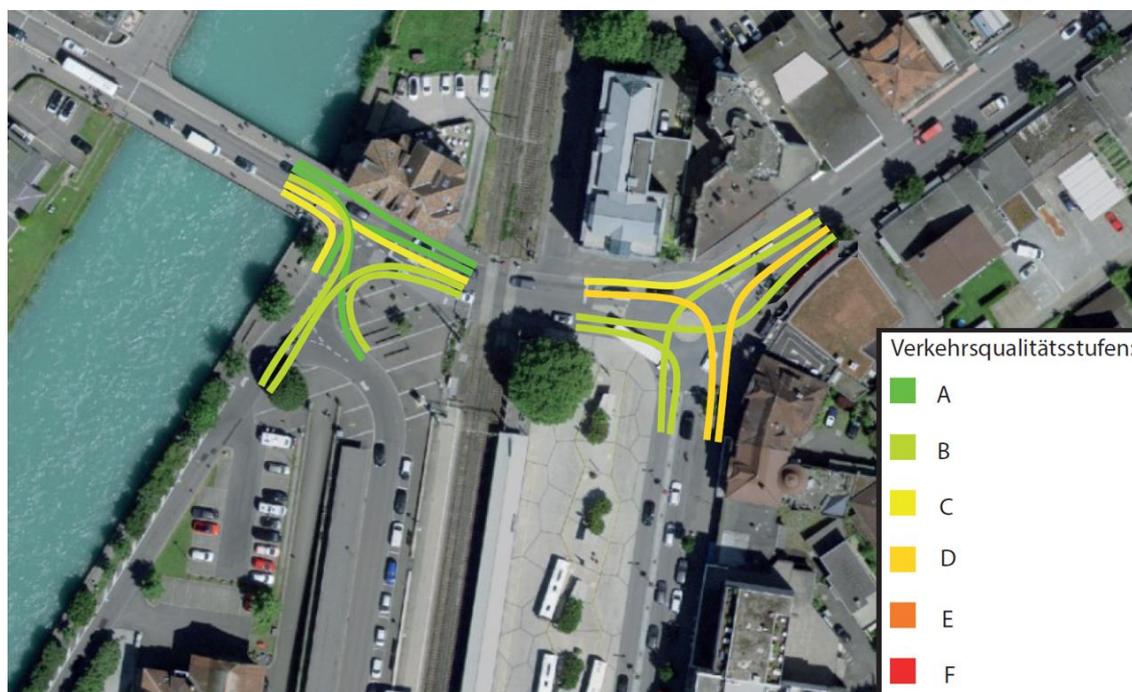


Abbildung 4 Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024, +10% Mehrverkehr

Gemessene Abschnitte	Verlustzeit
1: NO - W	Text
NO - S	17.07
W - S	14.73
W - NO	10.66
S - NO	10.69
S - W	35.24
Kreisel - Brücke	35.84
Kreisel - Kanal	4.11
Brücke - Kreisel	7.56
Kanal - Kreisel	20.38
Kanal - Brücke	23.44
IBI - Kreisel	10.46
IBI - Brücke	7.98

Tabelle 2 Verlustzeiten Ist-Zustand 2024 +10%



3.3 Ist-Zustand Dezember 2024, +10% Verkehr, plus generierter Verkehr Überbauungsordnung IBI-Areal

Unter Berücksichtigung des zusätzlich generierten Verkehrs durch die Überbauungsordnung IBI-Areal mit Wohnen und Gewerbe bleiben die Zustände weitgehend unverändert. Auch in diesem Zustand liegen die Verkehrsqualitätsstufen zwischen A und D, somit ebenfalls im Bereich sehr gut bis gut.

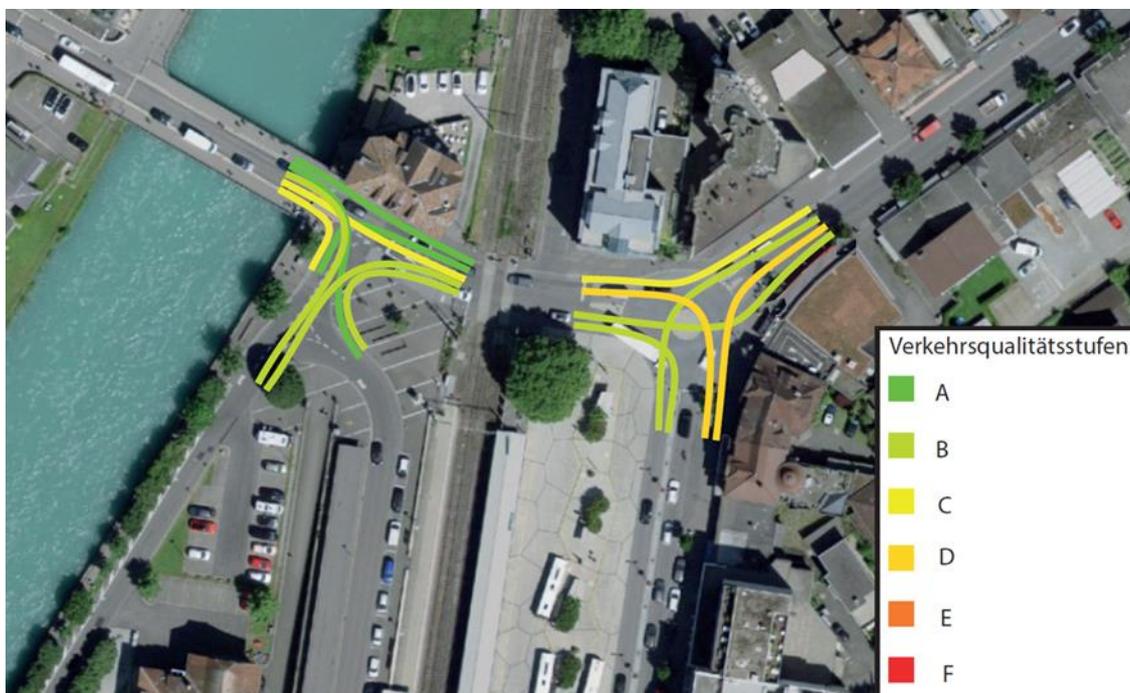


Abbildung 5 Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024 plus 10% und Verkehr gem. ÜO IBI-Areal

Gemessene Abschnitte	Verlustzeit
1: NO - W	Text
NO - S	20.26
W - S	17.52
W - NO	11.02
S - NO	10.90
S - W	38.00
Kreisel - Brücke	36.98
Kreisel - Kanal	4.08
Brücke - Kreisel	9.11
Kanal - Kreisel	21.91
Kanal - Brücke	28.29
IBI - Kreisel	13.34
IBI - Brücke	11.29

Tabelle 3 Verlustzeiten Ist-Zustand 2024 plus 10% und Verkehr gem. ÜO IBI-Areal



3.4 Fazit

Die Erhebungen der Verkehrsmengen im Dezember 2024 sowie die zusätzlich durchgeführten Simulation der Verkehrsflüsse und deren Auswertungen über die Verlustzeiten zeigen, dass sich die Verkehrssituation mit der neuen Überbauung UeO IBI-Areal gegenüber dem heutigen Zustand nur geringfügig verändert. Die Verkehrsqualitätsstufen liegen mit B bis D unverändert im guten bis sehr guten Bereich. Es sind keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich sind. Ebenfalls können die Resultate von 2022 bestätigt werden.

4 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrszahlen Kreisel, Vergleich Erhebungen 2022 / 2024.	3
Abbildung 2	Verkehrszahlen Kanalpromenade, Vergleich Erhebungen 2022 / 2024.	3
Abbildung 3	Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024	5
Abbildung 4	Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024, +10% Mehrverkehr	6
Abbildung 5	Darstellung VQS je Fahrbeziehung, Ist-Zustand 2024 plus 10% und Verkehr gem. ÜO IBI-Areal	7

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Verlustzeiten Ist-Zustand 2024	5
Tabelle 2	Verlustzeiten Ist-Zustand 2024 +10%	6
Tabelle 3	Verlustzeiten Ist-Zustand 2024 plus 10% und Verkehr gem. ÜO IBI-Areal	7