

## Einwohnergemeinde Interlaken

### **Ortsplanungsrevision: Räumliches Entwicklungskonzept REK**

---

---

Mitwirkungsbericht REK

Mai 2023

06921\_MWB REK\_230531.indd/sw

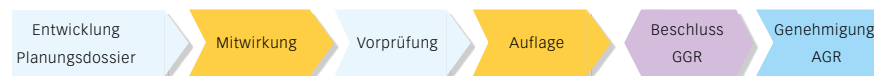
## 1. Übersicht

Dieser Mitwirkungsbericht führt die Anliegen der Mitwirkenden auf, nimmt aus Sicht der Gemeinde dazu Stellung und zeigt auf, wie darauf reagiert wird.

Die öffentliche Mitwirkung des räumlichen Entwicklungskonzepts REK bildete den letzten Schritt der Konzeptphase der Ortsplanungsrevision. Die Mitwirkungseingaben führen nicht mehr zu inhaltlichen Anpassungen am REK.



Anschliessend wird die Planungsphase zur Revision der Nutzungsplanung gestartet. Erkenntnisse aus der Mitwirkung des REK fliessen in die Entwicklung des Planungsdossiers ein. Im Rahmen der Planungsphase erfolgt die gesetzlich vorgeschriebene öffentliche Mitwirkung zur Planungsvorlage.



### 1.1 Mitwirkungsaufgabe

Das räumliche Entwicklungskonzept REK wurde vom 2. Februar bis zum 6. März 2023 öffentlich aufgelegt. Gegenstand der Auflage bildeten:

- Räumliches Entwicklungskonzept REK mit folgenden Beilagen:
  - Vertiefung übergeordnete Rahmenbedingungen und Grundlagen

- Gebietsanalyse zum REK
- Vertiefung Schlüsselareale zum REK

### 1.2 Übersicht über die Eingaben

Während der Auflagefrist gingen 8 Eingaben ein. Der Gemeinderat wertet mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht REK die Anliegen der Mitwirkenden aus und überprüft, inwiefern diese in der weiteren Planung berücksichtigt werden können.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Anliegen der Mitwirkenden und die Stellungnahmen des Gemeinderates im Detail aufgeführt.

### 1.3 Resultat der Mitwirkung

Es werden grundsätzlich keine Änderungen an den aufgelegten Unterlagen vorgenommen. Die einzigen Änderungen betreffen das Landschaftsgebiet L4 Wilderswil Moos in der Gebietsanalyse, und sind redaktioneller Natur (vgl. Ziffer 04.6).

Auf Grund der Mitwirkungseingaben ergeben sich folgende Erkenntnisse für die Planungsphase:

- Die grundsätzlichen Stossrichtungen im räumlichen Entwicklungskonzept (REK) werden positiv zur Kenntnis genommen. Die Siedlungsentwicklung nach Innen (Wohnen und Arbeiten) wird positiv aufgenommen.
- Die Nutzungsabgrenzungen zwischen Wohnen und Arbeiten müssen sorgfältig mit den betroffenen Grundeigentümer und Betrieben definiert werden.

- Das bestehende Langsamverkehrsnetz wird tendenziell als ungenügend erachtet. Es gilt zu prüfen, inwiefern im Rahmen der kommunalen Nutzungs- und Richtplanung wirkungsvolle Massnahmen getroffen werden können.
- Es bestehen Ängste, dass sich der Wohnraum für Einheimische verknappt und damit die Preise steigen. Die Gemeinde bemüht sich, diesem Trend entgegenzuwirken.

Die Erkenntnisse werden im Rahmen der Entwicklung des Planungsdossiers berücksichtigt.

## 2. Mitwirkende

Während der Auflagefrist gingen folgende 8 Mitwirkungseingaben ein:

*Nr. Kategorie Mitwirkende*

1	E/G	Einwohner
2	P	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
3	E/G	Einwohnerin
4	P	Uferschutzverband Thuner- und Brienersee
5	E/G	Einwohner/Gewerbetreibender
6	P	Pro Velo Bödeli
7	G	Bürgergemeinde Bönigen
8	P	EVP Region Interlaken

E EinwohnerInnen

G Grundeigentümerschaften

P Parteien, Interessensgemeinschaften, Leiste, Verbände, Organisationen, Unternehmen

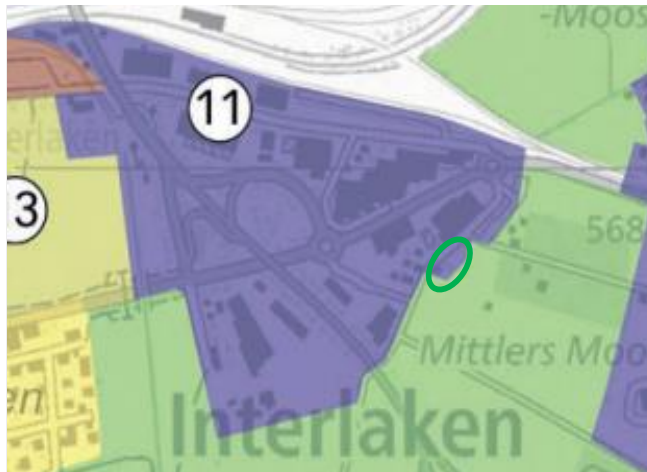
### 3. Stellungnahme der Gemeinde zu den Mitwirkungsanliegen

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
-----	----------	---------------	-----------

#### Eingabe Nr. 01: Einwohner

01.1

An der Infoveranstaltung vom Dienstag 7. Februar konnten wir uns gut informieren.  
Wir haben noch eine Einwendung zu dem Bereich im Osten von Interlaken.  
In der Gebietsanalyse ist den Planern ein Fehler unterlaufen. Es wurde irrtümlicherweise eine Parzelle der Landwirtschaftszone der Gewerbezone zugeteilt.  
Betrifft Seite 3 und 27 in der Gebietsanalyse.



Grundsätzlich erfolgt die Ausscheidung der Gebiete auf Konzeptstufe nicht parzellenscharf. Dennoch wurde die Erweiterung der Landi (Überbauungsordnung Nr. 12) in das Gebiet Nr. 11 «Mittleres Moos West» eingeschlossen. Die Einzonung wurde vom Grossen Gemeinderat beschlossen und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Zur Zeit läuft das Beschwerdeverfahren. Aus Sicht der Gemeinde ist es angebracht, diesen Zustand darzustellen. Dies hat jedoch in keiner Form einen Einfluss auf das laufende Verfahren.

– keine

Für die Inhalte des REK ist dieser Randbereich unbedeutend. Die Zielsetzung der Innenentwicklung in den bestehenden Arbeitszonen bezieht sich in erster Linie auf die übrigen Bereiche der Arbeitszone.

Auch im weiteren Planungsverfahren der Ortsplanungsrevision spielt diese Fläche keine Rolle, denn entweder sie ist Teil einer kürzlich genehmigten UeO und unterliegt damit der Planbeständigkeit oder sie bleibt in der Landwirtschaftszone und die weitere Entwicklung der Landi ist in einem separaten Verfahren (UeO) zu klären.

Begündung:

Die Erweiterung der Landi in der Landwirtschaftszone ist nicht bewilligt und somit ist die Parzelle auch nicht ein Teil der Gewerbezone.

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>Eingabe Nr. 02: VCS Verkehrs-Club der Schweiz</b>			
02.1	<p>Zielsetzungen und Massnahmen Zentrumsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrums- und Aufenthaltsqualitäten schaffen</li> <li>– Identität stiften und Ortsbildqualitäten weiterentwickeln</li> </ul> <p>sind an dieser zentralen Stelle wichtig und richtig.</p>	Kenntnisnahme	
02.2	<p><b>Weitere Zielsetzungen und Massnahmen die der VCS unterstützen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Richtplan Fuss- und Velowegnetzplanung, insbes. Langsamverkehrsverbindungen beim Aareufer stärken</li> <li>– Von der Brücke zum Strandbad bis zur Beaurivage-Brücke soll die Erreichbarkeit für den Langsamverkehr verbessert werden. Die Erkenntnis teilt der VCS.</li> <li>– Im Weiteren wird der Richtplan Fuss- und Velowegnetzplanung aufgeführt: Lücken im Langsamverkehrsnetz werden erkannt und geschlossen. Vor allem bei der Verbesserung und der Uferwege entlang Aare und Schifffahrtskanal werden Potenziale erkannt.</li> <li>– Grüner Pfeil im Zielbild: Bei der längeren Verbindung sind Verbesserungen vor allem für unsichere Velofahrer ab dem Kreisel, in der Mitte des Pfeils bis nach Osten zu realisieren.</li> <li>– Zuerst Baulandreserven aktivieren und dann neu bauen                      Das einzige Gebiet, welches für neue Wohnnutzung vorgesehen wird, ist der Standort Uechtere.                      Da das Gebiet sehr nahe am Ostbahnhof liegt, ist dieses Gebiet sicher geeigneter als viele Gebiete am westlichen Rand der Gemeinde Unterseen. Die Frage der MIV Erschliessung muss später detailliert geklärt werden, wenn es überhaupt so was braucht. Autoarmes Wohnen wäre hier das Stichwort.</li> </ul>	Kenntnisnahme Der Gemeinderat nimmt Kenntnis der Rückmeldungen zum Fuss- und Veloverkehr und lässt diese nach Möglichkeit in die weitere Langsamverkehrsplanung (Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK) einfließen.	Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK
		Kenntnisnahme	
		Kenntnisnahme Die Uferwege sind bereits in der Uferschutzplanung mit Realisierungsprogramm enthalten.	
		Kenntnisnahme	
		Zum gegebenen Zeitpunkt ist zu diskutieren, ob sich der Standort in Zukunft für autoarmes Wohnen eignen könnte. Eine zweckmässige Erschliessung für den MIV ist jedoch gesetzlich vorgeschrieben. Diese Fragestellungen sollen im Zuge der Arealentwicklung in einem separaten Verfahren ausserhalb der Ortsplanungsrevision diskutiert werden.	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeitsnutzung primär in der Region und sekundär in der Gemeinde planen (RGSK)</li> <li>– Die in der Vertiefung Schlüsselareale aufgeführten Areale sind stimmig.</li> <li>– Das Bahnhofsgebiet mit Umstrukturierungspotenzialen ist höher zu priorisieren.</li> </ul>	<p>Der Gemeinderat teilt die Einschätzung das die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung wichtig ist. Auf dieser Grundlage bemüht sich die Gemeinde Interlaken, die Potenziale auf dem Gemeindegebiet bestmöglich zu entwickeln, um die Weiterentwicklung von Gewerbe im Gemeindegebiet von Interlaken sicherzustellen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Bahnhofsgebiet mit Umstrukturierungspotenzialen (Hafen BLS, Interlaken West) wird vom Gemeinderat als «mittel» priorisiert. Der Handlungsbedarf ist aber durchaus erkannt. Eine allfällige Arealentwicklung geschieht in einem separaten Verfahren zwischen der Gemeinde und der BLS als Grundeigentümerschaft.</p>	
02.3	<p>In den Übergeordneten Rahmenbedingungen steht: Verkehrsregime          Minimierung Transitverkehr: Der Transitverkehr steht unter proaktiver Beobachtung und nötigenfalls werden Lenkungs-massnahmen umgesetzt. Wer berichtet wann an wen?</p>	<p>Die Mitwirkenden beziehen sich auf die Legislaturziele 2021–24 der Gemeinde. Die Gemeinde macht regelmässige Verkehrszählungen als Monitoringmassnahmen. Im Rahmen der Berichterstattung zu den Legislaturzielen soll darüber informiert werden.</p>	<p>Veröffentlichung in geeigneter Form</p>
02.4	<p>Beruhigung Quartierverkehr:          Die Verbesserungen werden im Rahmen der Möglichkeit vorgenommen.          Es sind heute alles Tempo 30 Zonen. Direkte Probleme sind keine bekannt, ausser dass es allgemein zu viele Autos hat. Sollen Begegnungszonen eingeführt werden?</p>	<p>Die entsprechende Massnahme ist als «hoch» priorisiert.</p> <p>Das Verkehrsregime in den Quartieren und die Ausweisung allfälliger Begegnungszonen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ist Sache des Polizeiinspektorats und kann nicht durch die Planungsinstrumente der Gemeinde festgelegt werden. Im Rahmen der weiteren Langsamverkehrsplanung (Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK) können mögliche Standorte für Begegnungszonen geprüft werden.</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
02.5	Was fehlt, sind die im Verkehrsrichtplan Bödeli von 1999 erwähnten Gestaltung der Ortseinfahrten. Gerade die Einfahrt von Westen bei der Heimwehfluh hätte eine attraktive Neugestaltung dringend nötig.	<p>Grundsätzlich wird der Verkehrsrichtplan Bödeli nicht vollständig im REK abgebildet.</p> <p>Die Umgestaltung der Ortseinfahrten ist auch dem Gemeinderat ein langjähriges Anliegen, welches bisher nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte. Die bestehenden Grundstücksstrukturen lassen aber keine rasche Lösung zu. Der Gemeinderat wird weiterhin bemüht sein, dieses Thema in separaten Verfahren voranzutreiben. Allfällige neue Erkenntnisse und insbesondere planerische Massnahmen können in der Ortsplanungsrevision berücksichtigt werden.</p>	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
03.1	<p><b>Eingabe Nr. 03: Einwohnerin</b></p> <p>Zum Ersten vermisse ich die innovativen Verkehrsverbesserungen. Mein Wunsch wäre (da es mittlerweile an der Zeit ist) die Bahnhofsstrasse-Höheweg-Untere Bönigstrasse, zwischen den beiden Bahnhöfen nur noch für den Langsamverkehr und den ÖV frei zu geben, also keine Autos mehr auf dieser Achse zu haben. Dies würde markant zur Attraktivität des Ortskerns beitragen. Alle grossen Städte haben das und es ist viel schöner ohne Autos sich dort aufzuhalten und einzukaufen.</p>	<p>Im Rahmen des Projekts «crossbow» wurden der Bödeli- und Höheweg als die zwei zentralen Achsen des Langsamverkehrs identifiziert. Entlang der Achse Höheweg wurde der «Schlauch Höheweg» bereits im März 2014 vom motorisierten Individualverkehr befreit und der Raum dem Langsamverkehr zurückgegeben. Mit den Massnahmen wurde der Such- und Durchgangsverkehr auf der gesamten Achse reduziert. Der Verkehr wurde gezielter auf die Umfahrungsstrasse gelenkt, damit die Attraktivität des Zentrums erhöht werden konnte.</p> <p>Eine Ausweitung des Fahrverbots ist nach Einschätzung des Gemeinderats zur Zeit nicht mehrheitsfähig und hätte in der Umsetzung die Erschliessung der Liegenschaften an dieser Strasse zu klären. Es müsste wohl ein umfassendes Ausnahmeregime geschaffen werden. Ob damit eine Verbesserung (Umwegverkehr durch Quartiere etc.) gegenüber dem heutigen Zustand erreicht würde, ist fraglich. Insbesondere lassen die bestehende bauliche Situation und der in jedem Fall verbleibende ÖV keine attraktive Strassenraumnutzung zu. Ausserdem ist die Zufahrt zu den anstossenden Gebäuden/ Nutzungen zu gewährleisten.</p> <p>Eine solche Massnahme kann im Rahmen der Langsamverkehrsplanung (Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK) zusammen mit den Nachbargemeinden evaluiert werden.</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>



<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
03.2	<p>Einen anderen Punkt den ich gerne berücksichtigt hätte, ist die Tiny House Bewegung. Dies nicht zur Überbauung ganzer Areale, nein das nicht aber wenn jemand noch einen zu grossen Garten hat und so eines aufstellen möchte sollte dies doch möglich sein. Am liebsten ohne Bewilligung für ein AirBnB, nur als fester Wohnsitz. So könnte es doch sein, dass wenn die alten Leute die im grossen Haus wohnen gerne etwas kleineres hätten aber nicht noch ein neues Haus auf das Grundstück stellen wollen, in so eines umziehen. So könnte mehr Wohnraum frei werden und die Leute könnten an ihrem alten Wohnort bleiben.</p>	<p>Die «nicht ständige Kommission Ortsplanung» hat Tiny Houses als Möglichkeit zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum geprüft und sich gegen generelle planerische Massnahmen zu Gunsten von Tiny Houses entschieden. Solche Bauten sind bezüglich der energetischen (Grosse Hüllfläche bei kleinem Volumen) und gesundheitlichen Anforderungen (beengte Verhältnisse) kritisch zu hinterfragen und widersprechen durch die in der Regel kleinteilige Bauweise dem Gedanken der Siedlungsentwicklung nach innen (Mehrgeschossigkeit). Weitere Fragezeichen bestehen bezüglich der Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Grundsätzlich werden solche Formen aber nicht ausgeschlossen und können im Rahmen der baurechtlichen Vorgaben in Einzelfällen eine geeignete Lösung für eine «moderate» Innenentwicklung sein.</p>	
03.3	<p>Der letzte Punkt der mir aufgefallen ist sind die Schlüsselareale. Da fehlt mir das Areal der Wohnbaugenossenschaft an der Waldeggstrasse 21-31. Da bestünde ein riesiges Potenzial und die Häuser sind schon ziemlich in die Jahre gekommen. Die Wohnbaugenossenschaft hat schon vor 15 Jahren gesagt sie wollen an diesem Standort etwas machen und sanieren die Häuser seither nicht mehr all zu fest.</p>	<p>Das Areal der Wohnbaugenossenschaft wurde nicht als eigenständiges Schlüsselareal identifiziert. Im Zielbild befindet es sich in einem Gebiet zur Aktivierung von «starken» Innenentwicklungspotenzialen. Zudem werden die Nutzungsgrenzungen entlang der Waldeggstrasse geprüft. In diesem Rahmen wird der Gemeinderat das Entwicklungspotenzial für diese Liegenschaften überprüfen und geeignete Massnahmen ergreifen.</p> <p>Bestehen konkrete Entwicklungsabsichten, bietet die Gemeinde gerne Hand, weitergehende Änderungen der Vorschriften in einem separaten Planungsverfahren zu erarbeiten.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
------------	-----------------	----------------------	------------------

## **Eingabe Nr. 04: Uferschutzverband Thuner- und Brienersee**

Das REK analysiert die Ausgangslage, zählt die übergeordneten Instrumente auf und formuliert Wünsche und Zielvorgaben.

04.1

Die Gebietsanalyse charakterisiert 13 Siedlungs- und 6 Landschaftsgebiete mit detaillierten Merkmalen und Entwicklungszielen. Gleichzeitig nimmt es jedoch eine parzellenscharfe Gebietseinteilung vor, welche in verschiedenen Uebergangsbereichen noch zu Diskussionen führen könnte.  
Fragen und Anmerkungen zu einzelnen Teilgebieten:

Grundsätzlich erfolgt die Ausscheidung der Gebiete auf Konzeptstufe nicht parzellenscharf. Sollte sich die Abgrenzung der Gebiete im weiteren Verfahren an einzelnen Stellen nicht bestätigen, kann ohne weiteres davon abgewichen werden.

04.2

9 Zentrum Ost: die Ausdehnung der Kernnutzung bis an die Lindenallee erscheint uns Problematisch.

Es handelt sich nicht um eine geplante Ausdehnung der Kernnutzung, sondern um eine Zuweisung zum Gebiet Nr. 9 Zentrum Interlaken Ost. Die südliche Ausdehnung des Gebiets Nr. 9 Zentrum lässt sich begründen mit den grossen, zum Teil sehr langfristigen Entwicklungspotenzialen, welche mit dem Schlüsselareal «Allmendstrasse, Lindenallee», dem Gebiet Nr. 13 «Siedlungserweiterungsgebiet Uechtere» und dem Schlüsselgebiet Allmendstrasse erkannt wurden. Dieser südliche Ausläufer soll zukünftig dazu beitragen, dass die Zentrumsfunktionen beim Bahnhof Ost gestärkt werden. Der Allmendstrasse als Zufahrtsachse kommt dabei eine wichtige Rolle zu, langfristig besteht Entwicklungspotenzial und Handlungsbedarf. Bei der Entwicklung ist aber klar zu berücksichtigen, dass «Zentrumsnutzung» an dieser Achse nie mit dem Höheweg vergleichbar sein wird und anders zu konkretisieren ist.

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
04.3	11 Mittleres Moos West: problematische Zuweisung zur Arbeitszone des Streifens zwischen Bahnlinie BOB und Zubringer A26.	Die Abgrenzung der Gebiete erfolgt generalisiert. Grundsätzlich handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Fläche in der Qualität von Fruchtfolgefläche, eine Einzonung ist bisher nicht vorgesehen. Es handelt sich aber auch um einen Raum, der stark von technisch-gewerblichen Infrastrukturen geprägt ist und so den Einbezug in das Arbeitsgebiet Mittleres Moos West auf Konzeptstufe rechtfertigen würde. Die weitere Planung wird prüfen, ob sich durch den Einbezug dieses Gebiets bessere Möglichkeiten für die Innenentwicklung des bestehenden Arbeitsgebiets ergeben kann. Es entsteht jedoch kein Präjudiz für eine Einzonung. Die Fläche ist im Zielbild nicht dem Ziel «Arbeitsnutzung ist gestärkt und verdichtet» zugewiesen.	
04.4	12 Mittleres Moos Ost: warum wird das letzte Teilstück entlang der Unteren Bönigstrasse (Verlängerung MWD-Areal) nicht der Arbeitsnutzung zugeordnet? (seit Jahren als Parkplatz BLS genutzt)	Grundsätzlich hat die Ausscheidung der Gebiete keinen Anspruch auf Parzellenschärfe (vgl. Ziffer 01.1). Es handelt sich um eine Fläche, die von der Gemeinde nicht der Bauzone zugewiesen wurde. Die bestehende Nutzung wurde im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahnrecht im Zusammenhang mit der Werkstatt der BLS bewilligt. Dieses überschreibt die kommunale Nutzungsplanung. Es ist zu prüfen, ob diese Fläche künftig als Bahnareal ausgewiesen wird.	
04.5	L1 Lütchera: welches sind die «Nutzungsansprüche»?	Gemeint sind folgende Nutzungsansprüche: Nationalstrasse, Bahnareal, Hochspannungsfreileitung, landwirtschaftliche Nutzung, Uferweg zum Thunersee, Areale mit besonderer ökologischer Bedeutung, Hecken, Teich, Wald, Einzelbäume und Allee, kantonales Naturschutzgebiet (teilweise), Wildtierkorridor etc.	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
04.6	L4 Wilderswil Moos: Text unter Pt 3 + 4 ist aus L3 kopiert und nicht zutreffend.	<p>Es handelt sich um einen Fehler. Die Punkte drei und vier werden korrigiert.</p> <p>Übergänge, Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <del>Touristische Erschliessung vor allem über Bahnhof Interlaken Ost (mit P+R Standort)</del></li><li>- <del>Angrenzend an Gebiet 6 «Hotellerie Höheweg»</del></li><li>- Angrenzend an Gebiet Lanzenen und L6 Mittleres Moos Nord</li></ul> <p>Stärken:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <del>attraktive touristische Erschliessung</del></li><li>- <del>Besonnung (Südhang)</del></li><li>- Nähe zum Bahnhof Interlaken Ost</li><li>- Attraktive Lage mit Aareufer und Bergsicht</li></ul> <p>Schwächen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <del>Angebot weniger für lokale Bevölkerung</del></li><li>- <del>begrenzte Nutzbarkeit der steilen Waldflächen</del></li><li>- <del>Zäsur durch Gleisanlagen und Rangierverkehr</del></li></ul>	Korrektur REK
04.7	L5 Mittleres Moos Süd: Zuordnung BZI / Gymer zur Landschaft?	Die Schulareale wurden in der Frei- und Aussenraumanalyse als wichtiger öffentlicher Freiraum im Siedlungsgebiet erkannt und deshalb den «Landschaftsgebieten» zugeteilt, im vorliegenden Fall dem Landschaftsgebiet L5: «Mittleres Moos Süd». Das bedeutet aber nicht, dass die Zusammenhänge zum Gebiet Nr. 8 «Interlaken Ost» vernachlässigt werden.	
04.8	Die Vertiefung Schlüsselareale bildet eine gute Grundlage für die Arealentwicklung. Der Erlass von ZPP's zur Zielerreichung erscheint uns sinnvoll.	Kenntnisnahme	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
04.9	Im Räumlichen Entwicklungskonzept werden Ziele oft als Wünsche formuliert. Die Zielvorgaben sind oft widersprüchlich und es fehlen Ansätze zur konkreten Umsetzung. Es ist zu befürchten, dass bei der Ausformulierung der Massnahmen die Zielkonflikte nicht ausgeräumt werden.	In der Raumentwicklung sind Zielkonflikte und Widersprüche unvermeidbar. Durch die Siedlungsentwicklung nach innen verschärfen sich manche Zielkonflikte. Im Zuge der Konkretisierung müssen die Zielkonflikte diskutiert und die unterschiedlichen Interessen gegeneinander abgewägt werden. Das Ergebnis in der Nutzungsplanung und die spätere Umsetzung ist dann auf die Erreichung der Ziele zu überprüfen.	
04.10	Als Beispiel sei die Erdgeschossnutzung in der Kernzone erwähnt: nach Strategie sollen vielseitige, für das Publikum attraktive Angebote entstehen, gleichzeitig soll die gewerbliche Erdgeschossnutzung auf das tatsächliche Zentrum beschränkt werden. Die Reduktion der gewerblichen Erdgeschossnutzung auf das Zentrum führt jedoch zu einer Verknappung der verfügbaren Flächen, zu einer (weiteren) Preissteigerung und damit zu einer weiteren Verarmung des Angebots.	<p>Das übergeordnete Ziel sind ein belebtes Zentrum entlang der Achse Bahnhofstrasse–Höhewegs zwischen West- und Ostbahnhof sowie entlang der Marktgasse nach Unterseen. Hier soll die publikumsorientierte Erdgeschossnutzung gesichert bleiben und die Nachfrage gestärkt werden.</p> <p>Durch die Digitalisierung und das veränderte Konsumverhalten ist die Nachfrage nach solchen Flächen in den ländlichen Zentren eher rückläufig und auch in Interlaken sind vermehrt Leerstände zu beobachten. Mit der Massnahme soll die Nachfrage stärker auf die Hauptachsen konzentriert werden, damit eine genügende Frequenz der Laufkundschaft sichergestellt ist. Dieses Konzept ist auch in anderen vergleichbaren Ortschaften erfolgreich.</p> <p>Da es sich um planungsrechtliche Massnahmen handelt, die meist erst bei (Ersatz)Neubauten zum Tragen kommen, ist auch keine unmittelbare Wirkung zu erwarten. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die neuen Nutzungsbestimmungen in den Randbereichen die bisherigen Nutzungen weiterhin zulassen.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
04.11	An verschiedenen Stellen wird auf die Ortsbildqualitäten hingewiesen, welche zu erhalten und weiterzuentwickeln sind, ohne diese jedoch im Einzelfall zu nennen. Wir sind gespannt auf griffige Formulierungen.	Die bestehenden Ortsbildqualitäten wurden bereits sehr umfassend vom Bundesamt für Kultur im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz sowie von der kantonalen Denkmalpflege mit dem Bauinventar erfasst. Diese sind grundsätzlich durch die Gemeindebehörden zu berücksichtigen. Die weitere Konkretisierung wird in der Regel im Einzelfall erfolgen. Die Einführung einer Ortsbildkommission soll hier eine Kontinuität in der Auslegung sicherstellen (vgl. 04.9).	
04.12	Die Umsetzung von Innerer Verdichtung und attraktiven, durchgrünten Aussenräumen dürfte eine weitere Herausforderung darstellen. Wir könnten uns vorstellen, dass anstelle einer generellen Reduktion der Grenzabstände ein Abstandsbonus für Fassadenbegrünungen gilt (s. Abbildung).	Fassadenbegrünungen werden begrüsst. Ein Bonus für die vorgeschlagene Lösung kommt aber aus Sicht der Gemeinde nicht in Frage. Es werden andere Anreize zur Fassadenbegrünung geprüft.	



(In der Analyse werden die Dächer als Chance für die Siedlungsdurchgrünung und Aussenraumqualität genannt – dies dürfte wohl kaum genügen).

Siedlungsdurchgrünung und Klimaadaptation sind durch vielschichtige Massnahmen zu verbessern. Beispielsweise wurde auch die Reduktion der Sommerhitze durch begrünte Fassaden als Massnahme zur Optimierung der Stadtklimas aufgenommen und als «hoch» priorisiert.

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
04.13	Wir begrüßen die Förderung der Langsamverkehrsverbindungen, sind jedoch der Auffassung, dass dies nicht ohne Eingriffe ins Verkehrsregime erfolgen kann.	Grundlegende Eingriffe ins Verkehrsregime sind regional zu lösen. Dem Gemeinderat fehlt im Rahmen der OPR der Handlungsspielraum (vgl. Ziffer 03.1).	
04.14	Im Weiteren vermissen wir griffige Instrumente zur Erreichung der Klimaziele 2035 / 2050 oder den Bestrebungen zur CO <sub>2</sub> -neutralen Tourismusregion.	<p>Folgendes Ziel wurde im REK aufgenommen: «Ökologie und Stadtklima soll bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden.»</p> <p>Unter anderem werden in der Raumplanung Weichen für zukünftige Bauvorhaben gestellt. Die Baubranche ist weltweit für fast 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Gleichzeitig hängt unser Wohlstand existenziell mit der baulichen Weiterentwicklung zusammen. In diesem Spannungsfeld stellt das REK die Siedlungsentwicklung nach innen klar vor die Aussenentwicklung. Damit soll der Landverbrauch minimiert werden. Es sollen die baurechtlichen Voraussetzungen für Bautätigkeiten geschaffen werden, welche an das bestehende Ortsbild anknüpfen und wertvolle Bestände integrieren.</p> <p>Weitergehend sollen Anreize zur Retention und Verdunstung, zur Dach-, Fassaden-, und Aussenraumbegrünung, zum energieeffizienten Bauen, zur Elektromobilität und zum Langsamverkehr geschaffen werden.</p> <p>Die Grundlagen für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Tourismusregion müssen entsprechend auf regionaler Ebene gelegt werden. Dies geht über den räumlichen Horizont eines REK hinaus.</p>	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>Eingabe Nr. 05: Einwohner/Gewerbetreibender</b>			
05.1	<p>Meine Ausführungen beschränken sich auf Gewerbegebiete, insbesondere das im Interlaken West.</p> <p>Als Gewerbetreibender stelle ich grundsätzlich fest, dass die Gemeinde Interlaken mit der letzten Revision Ortsplanung in erster Linie auf den Tourismus gesetzt hat. Diese Monokultur hat sich in den vergangenen Pandemie Jahren als äusserst problematisch und unvorteilhaft erwiesen.</p> <p>Für das Handwerks- und übrige Gewerbe wurden die Rahmenbedingungen mit der letzten Revision der Ortsplanung nicht wesentlich verbessert.</p>	<p>Mit und seit der letzten Ortsplanung mussten Massnahmen im Bereich Tourismus und Hotellerie getroffen werden, weil die Branche einem starken Strukturwandel ausgesetzt ist (Herkunft der Gäste und Aufkommen von internetbasierten Buchungsplattformen).</p> <p>Seit der Ortsplanungsrevision haben sich in den Gewerbegebieten im Mittleren Moos zahlreiche bauliche Entwicklungen ergeben. Diese fanden meist im Rahmen bestehender Regelbauzonen statt. In mehreren spezifischen Fällen wurden auch planerische Massnahmen durchgeführt.</p>	
05.2	<p>Nun soll mit der geplanten Überbauungsordnung auf dem IBI-Areal die Arbeitszone im Westen von Interlaken halbiert werden, ohne dass die Gemeinde dafür auf ihrem Gemeindegebiet real Ersatz schafft. Dies ist für mich so nicht annehmbar. Interlaken macht in keiner Weise Anstrengungen tourismusunabhängige Arbeitsplätze zu schaffen.</p>	<p>Auf Stufe REK wird die Umstrukturierung zum Wohnareal eines Teils des IBI-Areals entlang des Schifffahrtskanal unterstützt. Es handelt sich aber bei der Überbauungsordnung Nr. 23 «IBI-Areal» um ein separates Verfahren.</p> <p>Der Gemeinderat stellt im REK fest, dass Interlaken als Arbeitsstandort eine regionale Bedeutung hat und dies nicht nur in den Arbeitszonen, sondern auch in den Misch- und Kernzonen zu berücksichtigen ist.</p> <p>Das REK thematisiert die künftige gewerbliche Entwicklung auf mehreren Ebenen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Innenentwicklung in den bestehenden Gewerbebezonen</li><li>– Aussenentwicklung im Gebiet Erli</li><li>– Abgrenzung zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen klären, damit Nutzungskonflikte reduziert werden</li><li>– Stärkung der Mischnutzung im Zentrum (dient nicht nur dem Tourismus, sondern auch der Region)</li></ul>	



Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
05.3	Im Gegenteil, mit dieser Überbauung werden die bestehenden Betriebe an der Fabrikstrasse verkehrstechnisch zusätzlich wirtschaftlich behindert. Der Bahnübergang Lütscheren ist von der BLS nur geduldet. Sollte dieser dereinst geschlossen werden wird die gesamte Erschliessung der Betriebe mitten durch Interlaken und Unterseen erfolgen.	<p>Im nächsten Schritt ist nun zu prüfen, wie diese Ziele und Strategien umgesetzt werden können.</p> <p>Darüber hinaus besteht für die Gemeinde kein Handlungsspielraum für grossflächige Ein- oder Umzonungen von Gewerbeland. Übergeordnet erfolgt die Koordination und Weiterentwicklung der Arbeitszonen über die Arbeitszonenbewirtschaftung durch die Region.</p> <p>Die öffentliche Erschliessung des Gebiets an der Industriestrasse erfolgt grundsätzlich und unverändert über den Knoten Kanalpromenade–Bahnhofstrasse. Eine Alternative besteht nicht. Das Verkehrsgutachten vom 11. November 2022 zur Überbauung des IBI-Areals zeigt, dass sich die Verkehrssituation gegenüber dem heutigen Zustand nur geringfügig verändert. Eine durchgehende Verbindungsfunktion hat die Lütscherenstrasse nur für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Lütscheren/Thunersee/Därligen.</p> <p>Auch bei einer weiterhin gewerblichen Nutzung des gesamten IBI-Areals wäre Mehrverkehr auf der Erschliessung zu erwarten, in diesem Fall mit überwiegend Schwerverkehr. Die nicht ideale Erschliessungssituation ist ein Argument, das gegen einen grundlegenden Ausbau dieses Gewerbegebiets spricht.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde ist der Bahnübergang Lütscheren für die Zufahrt zur Recycling-Anlage die einzige mögliche Erschliessung, entsprechend wird sie sich auch künftig bei der BLS dafür einsetzen, solange keine Alternative besteht. Die BLS hat der Gemeinde kommuniziert, dass keine Absichten bestehen, den Bahnübergang zu schliessen. Ob weitere Betriebe an der Fabrikstrasse diese Privatstrasse mit öffentlichem Veloweg als Zufahrt nutzen, ist zu klären, ggf. mit Dienstbarkeiten. Eine durchgängige allgemeine Befahrbarkeit ist jedoch ausgeschlossen, da dies zu Schleichverkehr führen würde.</p>	Solange keine Alternative besteht, ist der Bahnübergang zwingend. Die Gemeinde bemüht sich um eine offizielle Stellungnahme von Seiten der BLS.

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
05.4	<p>Diesen nichtannehmbaren Fakten und Entwicklungen können aus meiner Sicht nur mit dem Einzonieren einer neuen Arbeit Zonen, zum Beispiel im Bereich Lütcheren, sowie der Sicherstellung der Erschliessung derselben effektiv entgegen gewirkt werden. Sobald diese Vorgaben realisiert sind, werde ich meine grundsätzliche Opposition gegen den zusätzlichen Wohnungsbau an der Fabrikstrasse überdenken. Ich bitte Sie meinen Überlegungen in Ihrem Konzept einfließen zu lassen!</p>	<p>Aus Sicht des Gemeinderats kommt eine Ausweitung der Arbeitszone für nicht standortgebundene Nutzungen im Gebiet Lütcheren nicht in Frage, da die Erschliessung für übliche gewerbliche Nutzungen ungenügend ist, sich das Gebiet im Uferschutzperimeter befindet (Planbeständigkeit) sowie als Kulturland und Fruchtfolgefläche ausgewiesen ist. Erweiterungen wären im Rahmen einer Umgestaltung des Autobahnanschlusses allenfalls langfristig denkbar (nicht im Horizont des REK) und müssten regional koordiniert werden.</p> <p>Der Gemeinderat bemüht sich um eine mögliche Aussenentwicklung beim Mittleren Moos Ost, wo ein regionales Interesse besteht (Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Arbeiten).</p>	
<b>Eingabe Nr. 06: Pro Velo Bödeli</b>			
06.1	<p><b>Pro Velo Bödeli begrüsst die allgemeine Stossrichtung</b> Als Vertreter der Velofahrenden auf dem Bödeli freut es uns, dass ein Richtplan Fuss- und Velowegnetzplanung eine der Massnahmen ist, die von den Teilnehmern im «Echoraum» mit «sehr vielen Punkten» bewertet wurde.</p> <p>Das zeigt eine Sensibilisierung für die aktuell lücken- und mangelhafte Veloinfrastruktur, die nur teilweise erfolgreiche Umsetzung des «Crossbow»-Plans, sowie eine Anerkennung des Velos als legitimes und wichtiges Verkehrsmittel auf dem Bödeli. Der Beitrag der Alltagsvelofahrenden zu einer Reduktion der MIV-Belastung auf dem Bödeli wird zu oft unterschätzt. Das Velo zu fördern ist die günstigste und schnellste Art und Weise, um den MIV zu verflüssigen, denn jeder, der statt des MIV das Velo nimmt, schafft Platz auf den Strassen.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Gemeinderat überprüft, wie die Erarbeitung eines Richtplan Fuss- und Veloverkehr mit den Arbeiten der Region an diesem Thema koordiniert werden kann.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
	<p>Die REK-Massnahmen zielen darauf, die schon eingetragenen Veloinfrastrukturen und -Routen zu vervollständigen oder aufrechtzuerhalten, und das Angebot noch zu erweitern, indem jetzt neu die Langsamverkehrsverbindung am Aareufer zu stärken sowie sichere und günstig gelegene Veloabstellplätze im Zentrum zu schaffen seien.</p> <p>Die gewählten Behandlungsschwerpunkte sind hochaktuell. Ein Besucher beklagte sich sogar am letzten Wochenende (3.3.2023) wegen der unterbrochenen Aarestrecke auf der Socialmediaseite bikeable.ch: <a href="https://bikeable.ch/entries/XaYMopydfkoYEeMRs">https://bikeable.ch/entries/XaYMopydfkoYEeMRs</a></p> <p>Solche Beiträge können auf allen sozialen Netzen geteilt werden. Die Gemeinde hilft nicht nur den Bödelieinwohnern, sondern sein eigenes Ansehen, wenn diese Probleme gelöst werden könnten.</p> <p>Wir begrüßen diese Massnahmen und hoffen auf eine schnelle und reibungslose Realisierung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Probleme sind identifiziert, die Massnahmen müssen noch überprüft und erarbeitet werden.</p>	
06.2	<p><b>Aber...</b></p> <p>Während das REK für einige Stellen im Velonetz Massnahmen schildert, fehlt der Rahmen für den hoffnungserweckenden Richtplan, der oben erwähnt wurde. Wir erkennen keine Systematik und keinen Überblick einer Velostrategie.</p> <p>Das Velonetz erscheint nicht mal in den Karten. Interlaken und die anderen Bödeligemeinden sollen das Verkehrsmittel Velo nicht als Nachtrag zu Verkehrs- und Raumplanungszielen anhängen, sondern es von vornherein in die Mobilitätsplanung integrieren, wie auch Busse, den Lieferverkehr und den MIV. Denn sonst verpassen sie günstige Gelegenheiten, um das gesamte Verkehrssystem effizient zu gestalten, und nachträgliche Änderungen werden teuer. Das Fahrrad muss mehr ins Zentrum der REK-Verkehrsmassnahmen gerückt werden.</p>	<p>Das Räumliche Entwicklungskonzept REK identifiziert für den (Langsam)Verkehr den Handlungsbedarf, ersetzt aber nicht die vertiefte Prüfung und Diskussion von Massnahmen im Verkehrsrichtplan. Grundsätzlich besteht dieser in der Form des Regionalen Verkehrsrichtplans Bödeli. Dort sind auch die Grundsätze der Verkehrsführung geregelt.</p> <p>Wie auch bei den anderen Themen hat das REK nicht den Anspruch und nicht die Funktion, weiter ins Detail zu gehen.</p> <p>Die Gemeinde Interlaken erarbeitet keine eigene Velostrategie. Eine solche macht nur Sinn, wenn sie über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt ist. Im Rahmen des RGSK/Aggloprogramms bearbeitet die Region das übergeordnete Verkehrsnetz (auch) für den Fuss- und Veloverkehr. Der Gemeinderat wird sich in diesem Prozess entsprechend einbringen. Für den Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde, steht die Bearbeitung der kleinräumigen Schwachstellen innerhalb der Gemeinde im Vordergrund.</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
06.3	<p>Das REK stützt auf die vorwiegend touristischen Langdistanz-Velorouten des Kantons und von «Veloland Schweiz» als Basisnetz und versäumt deswegen viele Lücken, die wir Einheimischen nur zu gut kennen. Das Bödeli darf sich nicht alleine auf externe Organisationen stützen, um die hiesigen Velorouten zu bestimmen, sondern müsste bei erfahrenen ortskundigen Velofahrern nachfragen und jenes Velonetz auf dem Bödeli gestalten, das den Einwohnern am nützlichsten ist. Touristische Routen sind nicht immer praktisch für den Alltag.</p>	<p>Die Erarbeitung des Richtplan Fuss- und Veloverkehr wurde noch nicht angegangen. Der Gemeinderat nimmt bei der Erarbeitung gerne Unterstützung von ortskundigen Velofahrern entgegen.</p>	
06.4	<p>Das Velo muss eine zumutbare Alternative sein für alle, die nicht Auto oder Bus fahren möchten oder können: alte, arme, fitness- oder naturbewusste Leute. Vor allem müssen unsere Kinder selbstständig und ungefährdet durch das Bödeli velofahren können, dies um Elterntaxifahrten zu erübrigen, und somit auch die Selbstständigkeit der Kinder zu stärken. Ihre Aktivitäten sind über das ganze Bödeli verstreut: Musikschule Ost, BZI für Leichtathletik und Fussball, Fussballplatz in der Lanzeren, Schwimmbäder in der Goldey, Turnhallen in Unterseen, Eishalle in Matten, Tennis auf der Höhematte... Die Schulanlagen und die Bibliothek sind weitherum verteilt, zudem dienen die Bahnhöfe Ost, West und Wilderswil die Umsteigeknoten nach weiteren Bildungsstätten und zu Freizeitaktivitäten.</p> <p>Dank des flachen Geländes und kompakten Raums sind die Standorte mit dem Velo bestens erreichbar. Jedoch drohen der motorisierte Verkehr und unübersichtliche Regelungen an vielen Stellen.</p> <p>Interlaken bzw. seine problematischen Stellen wie Strandbadstrasse/Aareuferwege, Postkreuzung/Centralstrasse sowie die Ost- und Westeinfahrten in die Gemeinde und der Abstellplatzmangel sind im Brennpunkt dieser von Kindern befahrenen Routen.</p>	<p>Der Gemeinderat teilt diese Meinung. Der Langsamverkehr ist über das gesamte Bödeli zu planen. Die Abstimmung mit Region und Kanton ist deshalb von grosser Bedeutung.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
	<p>Pro Velo Bödeli bietet der Kommission zur Unterstützung eines Richtplans für den Langsamverkehr deswegen folgende Kommentare zur REK an.</p> <p>Vor allem zeigen wir auf, welche Lücken im Velonetz im REK-Dokument versäumt wurden, und wie sie in die REK eingebaut werden könnten:</p>	<p>Der Gemeinderat nimmt dieses Angebot zur Kenntnis und wird im Rahmen der Erarbeitung des Richtplan Fuss- und Veloverkehr darauf zurückgreifen.</p> <p>Grundsätzlich ist die Bearbeitung des REK-Dokuments abgeschlossen. Die Inputs werden im Rahmen der weiteren Planungsverfahren berücksichtigt.</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>
06.5	<p><b>Dokument Zielbild</b></p> <p>Dieses Dokument ist nicht hilfreich. Die Farben und Muster auf der Karte stimmen mit den Farben und Mustern in der Legende nicht überein. Die Karten in den anderen Dokumenten erübrigen dieses «Zielbild»-Dokument.</p>	<p>Es handelt sich um ein ergänzendes Dokument, welches das gleiche Zielbild zeigt, das auch im Hauptdokument auf den Seiten 38/39 dargestellt ist. Es hat keine eigenständige Bedeutung. Farben und Muster sind gleich, diese Rückmeldung kann nicht nachvollzogen werden.</p>	
06.6	<p><b>Dokument Gebietsanalyse zum REK</b></p> <p>S. 2 Legende</p> <p>In der Karte unter «Raumnutzerdichte und Erschliessung» fehlen die Velorouten/ Langsamverkehrsrouten. Um ein integriertes Mobilitätssystem planen zu können, sollten Veloverbindungen gleichwertig mit Strassen, ÖV-, Schiff- und Bahnlinien auf die Karten gezeichnet werden. So werden Konfliktzonen, Platzmangel, Umsteige- und Erschliessungsmöglichkeiten ersichtlich.</p>	<p>In diesen Plänen werden nur die Hauptverkehrsachsen dargestellt, insbesondere zur besseren Verständlichkeit des Plans. Die Darstellung des gesamten Verkehrsnetzes erfolgt im Verkehrsrichtplan.</p>	
06.7	<p>S. 12-13 Gebiet 4 Zentrum Interlaken West</p> <p>Der Bedarf an mehr Veloabstellplätzen wird erwähnt. Genauer sollte der Abstellplatzmangel am Bahnhof West geschildert und Lösungen als Massnahme erläutert werden, z.B. Doppelstockveloständer oder zumindest eine Untersuchung der Lage.</p>	<p>Im REK wurde der Handlungsbedarf erkannt, die Lösungsmöglichkeiten können jedoch nicht im Detail geklärt werden. Konkrete Massnahmen müssen im geeigneten Verfahren festgelegt und umgesetzt werden. In diesem Fall kann dies die Entwicklung des Schlüsselareals «Hafen BLS, Interlaken West» sein.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
06.8	<p>Es gibt keine Erwähnung der Velostation am Bahnhof West als Teil des Verkehrssystems, jedoch spielt diese eine zentrale Rolle für das Angebot von gesicherten Veloabstellplätzen, und als Zentrum der Velovermietung. Eine Inbetrachtung eines dezentralen Kurzzeit-Velovermietungssystems (und evtl. Cargobike-Mietsystem) für Besucher wird nicht in den Massnahmen erwähnt. Dabei wäre ein solches System eine potenzielle Mobilitätsergänzung bei Strategien rund um die MIV-Entlastung im Zentrum, und besonders wenn Reisedeckungen mal aus dem Zentrum gehalten werden sollten. Künftige Velospuren und Abstellplätze sollen auch für breitere Cargobikes (Liefervelos) als Lieferwagensersatz geplant werden, deren Zulassung beim Bund momentan diskutiert wird.</p> <p>Ein Parkleitsystem soll eingeführt werden, um den Suchverkehr zu reduzieren. Es wird behauptet, es gebe keinen Durchfahrtsverkehr (MIV) in diesem Gebiet. Aber zwischen Unterseen und Matten fahren viele MIV nicht auf der Autobahn oder über den Lütschere, sondern über die Bahnhof- oder Centralstrasse --&gt; ein deutlicheres Leit-/Lenksystem für den Durchfahrtsverkehr wäre wünschenswert. Die Gefahren für Velos in der Postkreuzung und der Centralstrasse werden nicht angesprochen. Diese zwei Zonen verursachen viele Unfälle mit Verletzten (Quelle: GIS-Portal Bundespolizei) aufgrund der unklaren Vortrittsregeln (siehe u.a. bfu).</p> <p>Minimale Eingriffe mit Farbe am Boden könnten grosse Verbesserungen bringen.</p>	<p>Die Inputs werden gerne bei der Erstellung des Richtplans Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt resp. bei den Arbeiten der Region eingebracht. Elemente wie ein Veloleih- oder Parkleitsystem machen nur im regionalen Kontext des gesamten Bödeli Sinn.</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>
06.9	<p>S. 14-15 Gebiet 5 Interlaken West</p> <p>Eine direkte Veloverbindung vom West nach Matten fehlt. Es mangelt an Platz für Velos in der Waldeggstrasse zwischen Heimwehfluh und Wychelstrasse. Kann die Gemeinde hier eine Velospur schaffen? Erste Untersuchungen wurden von Pro Velo Bödeli unternommen: Informationen auf Anfrage.</p>	<p>vgl. Ziffern 06.3 und 06.8</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
06.10	<p>S. 16-17 Gebiet 6 Hotelleriegebiet Höheweg Die Bödéli-Veloroute 380 führt über die Strandbadstrasse durch den Reiseclarumschlagplatz hinter dem Hotel Hapimag. Diese Stelle ist sehr gefährlich für ungeübte Velofahrer, v.a. Kinder, wegen des parkplatzsuchenden MIV und der gestressten Reisecharauffeuren. Entflechtung wäre dringend notwendig! Das Zielbild sieht eine «Stärkung» des Langsamverkehrs entlang dem Aareufer vor: bitte in diesem Dokument präzisieren, dass Velos auf dem Reckweg künftig (wieder) zugelassen werden (ohne Absteigen), was diese erwünschte Entflechtung ermöglichen würde.</p> <p>Vorgesehen ist zwar kein Durchfahrtsverkehr, aber die Belastung ist noch hoch. Dass das Problem sich verschärft wird im Dokument «Übergeordnete Rahmenbedingungen und Grundlagen S. 15 «Crossbow» angesprochen. Die Massnahmen dagegen sollen umfangreich und koordiniert sein: z.B. Parkplatzreduktion am Höheweg (einige Parkplätze in Veloabstellplätze umwandeln); Parkleitsystem; Lenkung von Durchfahrtsverkehr; Fahrverbot für Reiseclar (Aus-/Einladen ausserhalb des Zentrums); motorisierten Verkehr im Schlauch starker einschränken mit senkbaren Pollern. «Crossbow» wird ohne diese flankierenden Massnahmen scheitern. Der Höheweg ist schliesslich eine nationale Veloroute (8/9),</p>	<p>vgl. Ziffer 06.8</p>	
06.11	<p>S.18-19 Gebiet 7 Des Alpes Richtig bemerkt und wichtig, festzuhalten: die Velodurchfahrt ist unterbrochen am Reckweg! Was ist die Lösung im Zielbild? Was heisst «Stärkung» des Langsamverkehrs? Bitte ausführen und bestätigen, dass aus Sicht der Ortsplanungsrevision Velos künftig entlang der Aare fahren dürfen.</p>	<p>Das REK zeigt die Netzlücke auf und fordert die Prüfung von Lösungen. Eine davon könnte die Öffnung des Reckwegs für Velofahrende sein, wobei dann Konflikte mit dem Fussverkehr entstehen können. Die Lösungen sind mit der Erstellung des Richtplans Fuss- und Veloverkehr zu erarbeiten.</p>	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
06.12	<p>S. 22-23 Gebiet 9 Zentrum Ost            Diese ist eine sehr wichtige Ost-West Veloroute (Anbindung Höheweg). Es benötigt mehr Veloabstellplätze am Bahnhof Ost.            Eine Klärung/Beschilderung/Strassenbemalung der Vortrittsregeln (für Nichtortskundige/Touristen im MIV) am Bahnhof Ost würde die Sicherheit der Velofahrer erhöhen. Hiermit zeigen wir schon wieder eine «Lücke» auf, die nicht in dem REK erkannt wurde.</p>	<p>Im REK wurden nur die aus Sicht des Gemeinderats wichtigsten Netzlücken bezeichnet. Eine detaillierte Betrachtung (inkl. Singaletik etc.) erfolgt mit dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr.             vgl. Ziffer 06.8</p>	
06.13	<p>S. 26-27. Gebiet 11 Mittleres Moos West            Richtig erkannt: die fehlende Velospur in der Unteren Bönigstrasse. Pro Velo Bördeli sowie der Kanton haben Verbesserungsvorschläge bereit für die Nutzung des Trottoirs in West-Ost-Richtung sowie eine Velospur in West-Ost-Richtung und eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h. Details gerne auf Anfrage.</p>	<p>vgl. Ziffer 06.3 und 06.8</p>	
06.14	<p>S. 28-29 Gebiet 12 Mittleres Moos Ost            Bildet eine unvollständig realisierte Veloroute siehe Gebiet 11.</p>	<p>vgl. Ziffer 06.8</p>	
06.15	<p>S. 32-33 L1 Lütschera            Die Anbindung von der Nationalstrassenbrücke an den zukünftigen Uferweg ist möglich über eine bestehende Zugangrampe (ASTRA). Der Lütschere-Kreisel ermöglicht dem motorisierten Verkehr von Thun nach Interlaken praktisch geradeaus in die Därligenstrasse zu fahren, ohne verlangsamen zu müssen. Dies gefährdet die nach links (nach Unterseen) fahrenden Velofahrer, die oft im Kreisel sehr knapp überholt werden. Der Kern des Kreisverkehrs sollte vergrössert oder versetzt werden, um den motorisierten Verkehr zum Verlangsamen zu zwingen. Die Veloroute über die Lütscheren-/Fabrikstrasse zum Bahnhof West ist sehr gut; nur fehlt eine direkte und durchgehende Veloverbindung vom Lüstchere (Thun) nach Matten. Die Därligen- und Waldeggstrasse nicht für die wenigsten Velofahrer zumutbar und die Umwege lang. Eine Velospur in der Därligenstrasse zwischen BEO-Recycling und Heimwehfluh und die erwähnte Velospur in der Waldeggstrasse bis zur Wychelstrasse wären wünschenswert.</p>	<p>Die Netzlücke ist erkannt. Die Anbindung Langsamverkehr Richtung Därligen ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des RGSK. Die Inbetriebnahme erfolgt im Optimalfall im Jahr 2030 (Stand Juli 2020). Die Federführung liegt beim ASTRA.</p>	<p>RGSK</p>



<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
06.16	<p>S. 34-35 L3 Nördliches Aareufer / Harder Wir schlagen eine nochmalige und vertiefte Prüfung einer Velozulassung auf dem nördlichen Uferweg «Untere Goldey» bis zur Beurivagebrücke (Verbreiterung, Geländer?) vor, in Verbindung mit einer Erreichbarkeitsverbesserung für den LV an die Sportanlagen in der Goldey (Schwimmbäder/Tennis/Volleyball).</p>	<p>vgl. Ziffer 06.8 Es wird darauf hingewiesen, dass hierbei die überkommunale Abstimmung mit Unterseen zwingend ist.</p>	
06.17	<p>S. 36-37 L5 Mittleres Moos Süd Unsere Mitglieder wünschen für die Schüler aus Bönigen eine durchgehende Velospur in der Oberen Bönigstrasse West-Ost und eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h. Die Velozulassung auf dem Trottoir in beiden Richtungen bis zum Bahnübergang (Veloüberquerung östlich der Autobahnbrücke) würde genügen. Die Strecke sei besonders bei Schneelage für die Schüler heikel und die Beleuchtung sei ungenügend.</p>	<p>vgl. Ziffer 06.8 Es wird darauf hingewiesen, dass hierbei die überkommunale Abstimmung mit Bönigen zwingend ist.</p>	
06.18	<p><b>Dokument Räumliches Entwicklungskonzept REK</b> S. 56 6.2.3 Fazit-Anpassungen am Zielbild Von der Strandbadbrücke bis zur Beurivagebrücke soll die Erreichbarkeit für den Langsamverkehr verbessert werden ... auch explizit Velos.</p>	<p>Der Begriff Langsamverkehr umfasst Fuss- und Veloverkehr. Bei einer gemeinsamen Nutzung eines Weges sind Konfliktsituationen zu berücksichtigen.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
06.19	<p><b>Zusammenfassung dieser Mitwirkung</b></p> <p>Wir haben folgende Bereiche mit Handlungsbedarf aufgezeigt, die weder im kantonalen Sachplan Velo noch auf dem Netz von Veloland Schweiz erscheinen, und die in einen Richtplan Fuss- und Veloverkehr angesprochen werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Genügende sichere, beleuchtete und abgedeckte Veloabstellplätze an den Bahnhöfen</li><li>– Entschärfung Postkreuzung und Centralstrasse</li><li>– Entflechtung motorisierten Verkehr und Velos zwischen Strandbadstrasse und Höheweg: Aarenaher Veloweg Strandbadbrücke-Beaurivagebrücke;</li><li>– Fernhaltung der Reise cars aus dem Zentrum</li><li>– Verdeutlichung der Vortrittsregeln im Zentrum Ost für Nichtortskundige</li><li>– Parkleitsystem gegen Suchverkehr</li><li>– Lenkung von Durchfahrtsverkehr</li><li>– Velospur und Trottoir-Eröffnung Untere Bönigstrasse sowie 50 km/h</li><li>– Velospur und Trottoir-Eröffnung Obere Bönigstrasse sowie 50km/h</li><li>– Verkehrsberuhigung Kreisel Lütschere</li><li>– Direkte Veloverbindung Interlaken West-Matten; Velospur Därligen-/Waldeggstrasse</li><li>– Reduktion des motorisierten Durchfahrtsverkehrs und des Parkplatzangebots am Höheweg</li><li>– Dezentrales Velovermietungssystem, evtl. mit Cargobikes</li><li>– Vorbereitung der Strasseninfrastruktur auf grosse Lieferverlos (1.2m Breite).</li><li>– Allenfalls eine Kartierung des Velonetzes im REK</li></ul>	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung bei der Erarbeitung des Richtplans Fuss- und Veloverkehr resp. des RGSK, vgl. oben</p>	<p>Richtplan Fuss- und Veloverkehr, RGSK</p>

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>Eingabe Nr. 07: Burgergemeinde Bönigen</b>			
07.1	<b>Eingangsbemerkungen / Anregungen</b> – Eher zufällig sind wir auf das erwähnte Inserat gestossen. Wir hätten uns gewünscht, dass die Vorlaufzeit für die Teilnahme an der öffentlichen Infoveranstaltung– sie hat bereits am 7. Februar 2023 stattgefunden– länger gewesen wäre. Fünf Tage sind u.E. einfach zu kurz.	Kenntnisnahme. Grundsätzlich ist immer abzuwägen, ob eine allgemeine Informationsveranstaltung am Anfang oder am Ende einer Mitwirkungsaufgabe erfolgt.	
07.2	– Weiter hätten wir als betroffene Grundeigentümerin gewünscht, wenn man uns im Vorfeld über die geplanten Änderungen bezüglich der Zuweisung eines Teils unseres Grundstückes Interlaken GBBI Nr. 138 «Untere Erlen» in die «Reserve Arbeitsnutzung» informiert hätte. Es kann u.E. nicht sein, dass sich Private zu einer zukünftigen Nutzung von fremdem Grund und Boden äussern können, die betroffene Grundeigentümerin hingegen nicht.	Mit Schreiben vom 1. Juli 2021 hat die Burgergemeinde Bönigen die Interessensbekundung für eine Arealerweiterung von Seiten Gerber + Troxler Bau AG zur Kenntnis genommen. Das Schreiben vom 13. Januar 2022 der Einwohnergemeinde Interlaken an Gerber + Troxler Bau AG wurde der Burgergemeinde Bönigen zur Kenntnis gebracht. Es handelt sich beim REK um strategische Überlegungen für die zukünftige Raumentwicklung der Gemeinde, die keine Verbindlichkeit für die Grundeigentümer haben. Entsprechend ist eine Direktansprache betroffener Grundeigentümerschaften in diesem Schritt nur in Einzelfällen möglich und nötig.  Im konkreten Fall zeigt das REK nur das grundsätzliche Potenzial einer möglichen Aussenentwicklung an diesem Standort in Abstimmung mit der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung. Aufgrund der inventarisierten Fruchtfolgeflächen handelt es um das einzig absehbare Aussenentwicklungsgebiet für das Gewerbe.  Zur Umsetzung ist die Zustimmung und die Zusammenarbeit der Grundeigentümerschaft eine zwingende Voraussetzung, um das nötige Planungsverfahren zu starten.	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
07.3	<p><b>Mitwirkung: Anträge Interlaken GBBi Nr. 138 «Untere Erlen»</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Vorgeschichte: Im Zusammenhang mit den Vorabklärungen in Sachen Erweiterung der BLS-Werkstätte Bönigen haben wir vor einigen Jahren die Frage aufgeworfen, die nun von Seiten der Politik/Planung kommt: Die Einzonung eines Teils unseres Grundstückes Interlaken Nr. 138 «Untere Erlen» in die Arbeitszone. Genauer des Teils, den die BLS AG nach Redimensionierung ihres Projektes nicht mehr benötigte. Seitens der Bauverwaltung Interlaken wurde uns klar gemacht, dass das nicht erwünscht sei (ohne weitere Angabe von Gründen). Umso mehr sind wir nun nach 2 Jahren erstaunt, dass genau diese Fläche nun der «Reserve Arbeitsnutzung» zugeschlagen werden soll.</li></ul>	<p>Aus Sicht der Gemeinde waren die Voraussetzungen für eine Einzonung des nicht von der BLS beanspruchten Areals nicht gegeben. Erst mit dem Echoraum im Herbst 2022 zeigte sich, dass die für die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung zuständige Region die Voraussetzungen für eine Einzonung gegeben sieht.</p>	
07.4	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verfahren: Bezüglich des weiteren Vorgehens beantragen wir Ihnen, eine mögliche Einzonung in einem separaten Verfahren durchzuführen. Dies auch deshalb, weil bezüglich Art der Nutzung/des Gewerbes auf die Nachbarschaft, insbesondere auf die BLS AG Rücksicht zu nehmen ist, etwa auf die «Malerei» der BLS AG, die an die fragliche Fläche anschliesst.</li></ul>	<p>Eine allfällige Aussenentwicklung soll in einem separaten Verfahren parallel und unabhängig von der Ortsplanungsrevision geschehen. Auf die bestehende Nachbarschaft soll Rücksicht genommen werden. Ebenso ist eine Vielzahl weiterer Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere zum häuslicherischen Umgang mit dem Boden.</p>	
07.5	<ul style="list-style-type: none"><li>– Einbezug der Bürgergemeinde: Ebenso beantragen wir Ihnen, künftig das Primat der Grundeigentümerin, was mit ihrem Grund und Boden zu geschehen hat, zu berücksichtigen. Es ist u.E. Sache der Grundeigentümerin ob und mit wem und wann über eine möglich künftige Abgabe von Land– das übrigens ausschliesslich im Baurecht abgegeben würde– diskutiert und verhandelt wird.</li></ul>	<p>Der Gemeinderat als Planungsbehörde entscheidet, welche Planerlassverfahren durchgeführt werden. Die Grundeigentümerschaft entscheidet, welche Vorhaben auf ihrem Grundstück realisiert werden. Für eine Einzonung ist u.a. die Verfügbarkeit des Baulandes innert 15 Jahren sicherzustellen.</p> <p>Mit dem REK zeigt die Gemeinde das Potenzial für eine Einzonung auf. Der Start eines Planerlassverfahrens, welches dieses Potenzial umsetzt, setzt das aktive Engagement der Grundeigentümerschaft voraus.</p>	<p>vgl. auch Ziffer 07.2</p>

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
07.6	<p>– Vorbehalt für die weitere Planung: Die Abgabe von Land im Baurecht im Eigentum der Burgergemeinde fällt in die Zuständigkeit der Burgerversammlung. Der Burgerrat denkt darüber nach, die Frage einer allfälligen Einzonung oder Zuweisung an die «Reserve Arbeitsnutzung» einer der nächsten Versammlungen vorzulegen. Dies mit einer Konsultativabstimmung, die für den Burgerrat allerdings nicht bindend ist.</p>	<p>Der Gemeinderat Interlaken begrüsst dieses Vorgehen und erwartet die weitere Kontaktaufnahme seitens der Burgergemeinde.</p> <p>Hinweis: der Begriff der Baulandreserve ist vielleicht irreführend. Dieser wird für bestehende Bauzonen, die noch nicht bebaut/genutzt sind, verwendet. Im Rahmen einer Einzonung ist eine zeitnahe Bebauung in angemessener Dichte zwingend vorzusehen. Eine Einzonung als (langfristige) «Reserve» ist nicht zulässig.</p>	

### **Eingabe Nr. 08: EVP Region Interlaken**

Auf Seite 34 ist unter «3.4. Herausforderungen» der Punkt «H1 Zusätzlicher Wohnraum schaffen» festgehalten.  
Dazu macht die EVP Region Interlaken folgende Eingabe:

08.1	<p>Wir teilen die Meinung, dass es für die Entwicklung von Interlaken wichtig ist, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen.</p> <p>Viel Wohnraum ist in den letzten Jahren verloren gegangen, da Wohnungen vermehrt touristisch genutzt werden (Vermietungen über Plattformen mit airbnb oder booking.com)</p> <p>Das freie Angebot ist gesunken und die Mietpreise gestiegen.</p> <p>Es ist für das Funktionieren der (Tourismus-)Wirtschaft und des Erhalts einer guten Durchmischung der Bevölkerung aber wichtig, dass genügend bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist (für Einzelpersonen, Paare wie auch für Familien).</p>	<p>Es wurde erkannt, dass es auf dem Bödeli grundsätzlich wenig Eigentumswohnungen im tiefen bis mittleren Preissegment gibt. Auch Umstrukturierungen im Rahmen des Generationenwechsels schaffen wenig neuen Wohnraum für diese Preissegmente. In der Gemeinde Interlaken gibt es aber viele freie Altbauwohnungen zu günstigen Preisen. Aus diesen Gründen verzichtet der Gemeinderat darauf, das Thema preisgünstiger Wohnbau weiterzuverfolgen.</p> <p>Bewirtschaftete Zweitwohnungen haben negative Auswirkungen, u.a. können Quartierbewohner verdrängt werden. Mit der Revision des Baureglements hat die Gemeinde die Bewirtschaftung von Zweitwohnungen in den Wohnzonen bereits eingeschränkt.</p>	
------	---	--	--

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
08.2	<p>Genossenschaftlicher Wohnungsbau könnte hierzu von grossem Nutzen sein. Die Ortsplanungsrevision resp. insbesondere das «REK» sollte sich deshalb auch diesem Thema widmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Übersicht über bestehende Wohnbaugenossenschaften und deren Wohnungsbestand. Potential für Erneuerungen mit Ersatzbauten mit höherer Ausnützung.</li><li>– Prüfung, wo neue oder bestehende Wohnzonen für den genossenschaftlichen Wohnungsbau reserviert werden könnten.</li><li>– Möglichkeiten aufzeigen, wie die Gemeinde genossenschaftlichen Wohnungsbau fördern könnte.</li></ul>	<p>Grundsätzlich ist die Bearbeitung des REK-Dokuments abgeschlossen. Die Inputs werden im Rahmen der weiteren Planungsverfahren berücksichtigt. Aus den in Ziffer 08.1 genannten Gründen wurden zum Thema genossenschaftlicher/preisgünstiger Wohnungsbau keine Massnahmen definiert.</p> <p>Wohnbaugenossenschaften (WBG) spielen auf dem Wohnungsmarkt der Gemeinde Interlaken keine markante Rolle. Der Gemeinde sind folgende Genossenschaften/Überbauungen bekannt: WBG Bödeli (Waldeggstrasse, Freiestrasse, Höheweg, Rosenstrasse, Schlosstrasse). Der Gemeinderat bietet den Wohnbaugenossenschaften gerne Hand zur Erreichung von höheren Ausnutzungen.</p> <p>Grundsätzlich kommen dafür Schlüsselareale in Frage. Da die Areale meistens im Grundeigentum von Privaten sind, hat die Gemeinde wenig Spielraum.</p> <p>Der Gemeinderat prüft ausserhalb der Ortsplanungsrevision, wie der genossenschaftliche Wohnungsbau gefördert werden könnte.</p>	