



## Bericht und Antrag des Gemeinderats an den Grossen Gemeinderat

### Motion Amacher / Zürcher, Reisebusmanagementsystem für mehr Lebensqualität und Sicherheit in Interlaken, Beantwortung

#### Fristen

Der Vorstoss ist am 30. April 2024 eingereicht und am 25. Juni 2024 begründet worden. Die Frist zur Traktandierung der Beschlussfassung über die Erheblicherklärung läuft damit bis zum 25. Dezember 2024 und ist eingehalten (erste Sitzung nach Ablauf der Frist; Artikel 55 des Geschäftsreglements des Grossen Gemeinderats vom 19. Oktober 1999).

#### Text der Motion

*Der Gemeinderat wird aufgefordert ein zukunftsorientiertes Reisebusmanagementsystem zu erarbeiten. Dies beinhaltet insbesondere folgende Massnahmen:*

- *Leitsystem für Reisebusse zur Verminderung von Suchverkehr*
- *Aufhebung der Carparkplätze Hapimag und Aarepark*
- *Keine Bewilligung von neuen privaten Carparkplätzen, sofern rechtlich möglich*
- *Einrichtung von Ein- und Aussteigplätze an geeigneten Orten*
- *Förderung von dezentralen Carparkplätzen, wie z.B. Bahnhof Matten*

*Die Überlegungen aus dem Schlussbericht der Nichtständigen Kommission Verkehrskonzept aus dem Jahr 2017 sind dabei zu berücksichtigen.*

#### Stellungnahme des Gemeinderats

##### Ausgangslage

Die touristisch begründete Mobilität hat seit der Pandemie einen bedeutenden Wandel durchgemacht. Reisen vorher die Gäste in Gruppen mittels Reiseautos an, sind aktuell viel mehr Reisende in gemieteten Personenwagen und Kleinbussen unterwegs. Dies hat zu einer Verlagerung der wahrgenommenen Problematik geführt, von der sehr grossen Zahl an Reiseautos weg zum motorisierten Individualverkehr. Dieser Tatsache wurde z.B. mit der Umwandlung von Reiseauto-Parkplätzen an der unteren Bönigstrasse (vis-à-vis Heim & Hobby bzw. neu Jumbo) zurück zu PKW-Parkplätzen Rechnung getragen. Die Reiseauto-Parkplätze sind zurzeit nicht permanent ausgelastet.

Der Gemeinderat nahm am 6. Juli 2022 zu einer Anfrage der Regionalkonferenz Oberland-Ost betreffend eines Carleitsystems Oberland-Ost wie folgt Stellung:

1. Der Regionalkonferenz Oberland-Ost wird das grundsätzliche Interesse an der Realisierung des Carleitsystems Oberland-Ost mitgeteilt, sofern dass zwei Drittel der aufgeführten Standorte mitmachen.



2. Das Projekt ist zu überarbeiten und weitere Gemeinden sind aufzunehmen.
3. Folgende Fragen sollten geklärt werden:
  - Sind in den Nachbargemeinden öffentliche Carparkplätze vorhanden (z.B. Matten: Tellspiele, Wilderswil: Jungfraupark, Bahnhof und Flugplatz)? Wurden alle Standorte erhoben?
  - Wurden die BOB-Carparkplätze beim Bahnhof Interlaken Ost auch berücksichtigt?
  - Wie wurden die Investitionskosten berechnet/verteilt?
  - Welchen Nutzen bringt uns dieses Carleitsystem? Lohnt sich diese Investition? Hohe Investitionskosten und auch hohe jährlich wiederkehrende Kosten.
  - Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Regionalkonferenz dieses Projekt umsetzen müsste und die Gemeinden mittels Kostenbeteiligung/Investitionsbeitrag einbeziehen sollte.
  - Konkurrenzofferten?

Da unter den angefragten Gemeinden keine einheitliche Haltung bestand, ist das Geschäft seither bei der Regionalkonferenz Oberland-Ost sistiert.

### Leitsystem für Reisebusse

Der Gemeinderat begrüsst ein Carleitsystem Region Oberland-Ost und verspricht sich hiervon eine Verbesserung der bekannten Carproblematik. Ein Carleitsystem bringt aber nur hinsichtlich einer möglichst grossen regionalen Abdeckung etwas. Ein Carleitsystem nur für Interlaken macht keinen Sinn, denn der Suchverkehr entsteht nicht, weil die Busfahrer die Parkplätze nicht kennen. Suchverkehr entsteht, weil es in der Hochsaison zeitweilig zu wenig Carparkplätze hat. Würde man – wie durch die Motionäre verlangt – die Carparkplätze Hapimag und Aarepark aufheben, fielen 33 der gesamthaft 55 Carparkplätze weg. Nur für die verbleibenden 22 Carparkplätze Ostbahnhof, Lindenallee und Waldegg bräuhete es kein neues teures Leitsystem. Heute wissen die Chauffeure dank Apps und GPS genau, wo die Carparkplätze sind. Als Sofortmassnahme wurde noch vor der Pandemie beim Auditorium des Kursaals eine Kamera installiert, welche aufzeigt, ob es beim Aarepark noch freie Plätze hat. Damit wurden unnötige Fahrten dorthin schon wesentlich reduziert. Eine weitere Entlastung kann nur ein überregionales Leitsystem bringen.

### Aufhebung der Carparkplätze Hapimag und Aarepark

Eine Aufhebung der Carparkplätze Hapimag und Strandbadstrasse wäre mit oder ohne Leitsystem fatal. Wo sollen die Reisebusse dann hin? Sofern es kein Carterminal ausserhalb (z.B. Jungfraupark & Matten) gibt, würde eine Aufhebung von Carparkplätzen zu grossen Problemen führen. Es ist anzunehmen, dass die Busse ihre Passagiere einfach auf der Strasse aussteigen lassen. Hin- und Herfahrten, um die Passagiere ein- und aussteigen zu lassen, würden die Anzahl Fahrten im Zentrum verdoppeln. An der Strandbadstrasse befinden sich 13 Carparkplätze. Beim Hapimag bestehen 20 Carparkplätze, wovon 8 der Kursaal Interlaken Holding AG gehören. Für die Bewirtschaftung dieser 8 Parkplätze hat der Gemeinderat 2024 mit der Kursaal Interlaken Holding AG einen überarbeiteten Dienstleistungs-/Nutzungsvertrag abgeschlossen. Für die Kursaal Interlaken Holding AG und ihre Mieter sind diese Parkplätze sehr wichtig. Neben der Kursaal Interlaken Holding AG müssten für eine derartige Reduktion auch die Hotels und Gewerbebetriebe entlang des Höhewegs konsultiert werden. Auf den Busparkplätzen Hapimag (Kursaal Ost) und Aarepark (Strandbadstrasse) ist die Parkierungszeit begrenzt. Es gilt ein Nachtparkverbot von 22h30 bis 06h00.

### Keine Bewilligung von neuen privaten Carparkplätzen

Grundsätzlich gilt, dass für ein konkretes Bauvorhaben der Anspruch auf die Baubewilligung besteht, wenn dieses die massgebenden bau- und planungsrechtlichen Bestimmungen einhält. Dies bleibt im Einzelfall zu prüfen. Carparkplätze sind jedoch in der Arbeitszone tendenziell zulässig, in der Wohnzone tendenziell nicht. In der Mischzone sind das Ausmass der Anlage und des Betriebs (Bauliche

Grösse, Verkehrsaufkommen etc.) sowie der konkrete Standort ausschlaggebend. Zu berücksichtigen sind neben baulichen Massnahmen auch die Immissionen auf die Nachbarschaft und die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz (Erschliessung). Beispielsweise dürfen Arbeitsgebiete nicht durch Wohngebiete (neu) erschlossen werden.

Eine generelle Regelung (Verbot) im Gemeindebaureglement ist kaum rechtmässig. Auf Stufe einzelner Zonen, Zone mit Planungspflicht (ZPP) oder Überbauungsordnung (UeO) kann das Thema individuell geregelt werden. Zu berücksichtigende Interessen sind dabei eine ungenügende / nicht erweiterbare Erschliessung oder unzumutbare Immissionen in die Nachbarschaft. Verwiesen wird auch auf die in der Bundesverfassung verankerte Handels- und Gewerbefreiheit, Art. 94 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

#### Einrichtung von Ein- und Aussteigplätzen

In der Gemeinde Interlaken bestehen zurzeit 6 Kurzzeit-Ein- und Aussteigeplätze für Cars. 5 am Ostbahnhof und 1 am Westbahnhof. Gemäss Begründung der Motion sollten die Ein- und Aussteigeplätze so platziert werden, dass sie den Verkehrsfluss nicht behindern und gleichzeitig den Touristen einen bequemen Zugang zu den wichtigsten Orten ermöglichen. Darin besteht ein gewisser Widerspruch. Um einen bequemen Zugang zu ermöglichen, müssen Ein- und Aussteigeplätze zentral angelegt werden. Es macht mehr Sinn, wenn das Aussteigen an Carparkplätzen erfolgt, die abseits vom Hauptverkehr liegen, wie Hapimag und Aarepark/Strandbadstrasse. Zudem fehlt der Platz zur Schaffung von weiteren zentralen Kurzplätzen oder ginge zu Lasten von PKW-Feldern. Im Weiteren müssen Kurzzeit-Ein- und Aussteigeplätze intensiv kontrolliert werden, ansonsten wird die Kurzzeit zur Langzeit. Diese Kontrollen sind sehr zeitintensiv und bedingen Personalressourcen.

#### Förderung von dezentralen Carparkplätzen

Die weitere Förderung von dezentralen Carparkplätzen ist, wenn auch mit Kosten verbunden, laufend weiter zu überprüfen. Doch ist damit die Problematik nicht gelöst, denn die Passagiere gehen nicht zu Fuss nach Interlaken, sondern werden entweder mit den Bussen ins Zentrum gefahren, wo die Busse dann einfach entlang der Strasse anhalten und aussteigen lassen. Oder es werden Shuttlebusse eingesetzt, die die Passagiere nach Interlaken transportieren. Diese würden die Wahrnehmung von Mehrverkehr sogar verstärken. Da es auch Chauffeure gibt, die im Fahrzeug übernachten, müsste ein Bus-terminal entsprechend eingerichtet sein.

#### Fazit

Ein Carparkleitsystem macht nur Sinn, wenn die Region mitmacht, d.h., die umliegenden Gemeinden sowie die grossen Player wie Jungfrauabahn usw. Dies ist aktuell nicht der Fall. Das Ziel des Gemeinderats ist, dass auf regionaler Ebene ein digitales Parkleitsystem den Suchverkehr reduzieren sollte. Die Federführung müsste bei der Regionalkonferenz Oberland-Ost liegen.

#### **Antrag**

***Die Motion Amacher / Zürcher, Reisebusmanagementsystem für mehr Lebensqualität und Sicherheit in Interlaken, wird nicht erheblich erklärt.***

Interlaken, 18. Dezember 2024

**Gemeinderat Interlaken**

Philippe Ritschard

Brigitte Leuthold

Gemeindepräsident

Sekretärin