

JungsozialistInnen Thun–Berner Oberland
Postfach 402
3800 Interlaken
E-Mail: oberland@juso-be.ch
www.juso-bo.ch



IBAN: CH77 0839 0031 1778 1000 0
BC-Nr. 8390
Postkonto: 46–110–7

JUSO Thun–Beo, Postfach 402, 3800 Interlaken

Regionalkonferenz Oberland–Ost
Mitwirkung RGSK
Postfach 312
3800 Interlaken

Interlaken, 22. Januar 2011

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2012 – 2015 Stellungnahme der JUSO Thun–Berner Oberland

Sehr geehrte Damen und Herren

Die JUSO Thun–Berner Oberland findet es wichtig, sich zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept zu äussern und die Sicht der jüngeren Bewohner der Region Oberland–Ost einzubringen.

Zum umfangreich ausfallenden Bericht hat die JUSO folgende Anmerkungen:

Die JUSO findet es auch aus ökologischen Grundsätzen wichtig, dass Siedlungsprojekte regional koordiniert werden. Positiv wertet sie die Tatsache, dass nicht probiert wurde das Rad neu zu erfinden, sondern den Bericht auf Bestehendem (z. B. Regionaler Richtplan 1984) aufzubauen.

Das RGSK geht aber sehr stark auf die Agglomeration Interlaken ein und vernachlässigt die anderen Gebiete des Oberland Ostes in vielen Punkten. Interlaken wird an mehreren Stellen als (Tourismus-)Stadt bezeichnet, obwohl Interlaken kein Stadtrecht besitzt. Besser wäre hier von einer Gemeinde zu sprechen.

Weiter fällt negativ auf, dass die Anhänge falsch nummeriert sind (meist einfach Anhang 0). Auch fehlt ein Zeitplan für das RGSK 2.

1.1 Vorgeschichte des RGSK

Unter dem Punkt *Aufgabe der Regionalkonferenz* wird erwähnt, dass der neue Vierjahresrhythmus 2014 beginne. Ist damit das Inkrafttreten des RGSK 2 gemeint – was eine verkürzte Geltungsdauer des ersten RGSK bedeuten würde – oder geht es hier um den Beginn der Planung? Letzteres würde bedeuten, dass man 1–2 Jahre der für die detaillierte Ausarbeitung nützlichen Zeit verschenkt.

1.3 Ziele des RGSK

Wir begrüssen die Bemühungen das regionale Planungsinstrumentarium zu vereinfachen. Bedenken haben wir aber bei der Aussage, dass der RGSK [...] *Zumindest für den Agglomerationsperimeter* [...] einen hohen Qualitätsstandard aufweisen soll. Uns ist es wichtig, dass das ganze RGSK eine gleichbleibende Qualität aufweist.

3.1.3 Erwerbstätige

Etwas beunruhigt nehmen wir die Abnahme der Arbeitsstellen in der Region zur Kenntnis. Wir sehen es als eine Aufgabe des RGSK an, diesem Trend entgegen zu wirken.

3.1.4 Baulandreserven in der Agglomeration

Unter dem Stichwort *Wohnbaureserve und öV-Erschliessung* wird angenommen, dass der Raumbedarf pro Einwohner weiterhin zunimmt. Diesem Punkt muss man mit geeigneten Massnahmen entgegen wirken. Die JUSO Thun–Beo fordert deshalb ein Verbot von Einfamilienhäusern, auch aus ökologischen Gesichtspunkten (Wärmebedarf pro Einwohner). Erfreulich ist die Aussage, dass die Reserven in mit dem öV gut erschlossenen Gebieten liegen. Leider konnte sie unseren Überprüfungen nicht standhalten, eine gute öV-Erschliessung heisst für uns mindestens Güteklasse C.¹

Angesichts der laut *Arbeitszonenreserve: Potenzial für Umstrukturierung* eher zu grossen Reserven an Arbeitszonen muss darauf geachtet werden, in den Mischzonen kein lärmintensives Gewerbe anzusiedeln.

3.2 Verkehr

Auch der JUSO ist der Eisenbahngpass Spiez – Interlaken, sowie die Engpässe bei diversen Ortsdurchfahrten negativ aufgefallen. Ebenfalls sehen wir Nachholbedarf im Bereich Langsamverkehr, entgegen dem Bericht aber verbreitet und nicht nur lokal.

3.2.1 Unfälle

Die Abbildung 3-8 sollte noch mit Zahlen ergänzt werden, um die Aussagekraft zu erhöhen. Weiter fällt auf, dass für die Agglomeration Interlaken eine sehr detaillierte Auflistung der Unfälle und Unfallstandorte aufgezeigt wird, während die anderen Regionen – abgesehen von der Gesamtübersicht – ganz weggelassen werden. Hier muss noch auf einige andere unfallträchtige Strassenabschnitte eingegangen werden.

3.2.2 Pendlerströme

Den Modal Split öV von 55% der Richtung Spiez wegpendelnden finden wir erfreulich. Demgegenüber findet sich aber ein erschreckend tiefer Anteil von nur 13% die mit dem öV in der Agglomeration Interlaken pendeln. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Interessant wäre auch eine Zusammenstellung des Modal Splits ausserhalb der Agglomeration Interlaken.

¹siehe auch Bemerkungen zu Punkt S5 in Kapitel 6.3.1

3.2.3 Langsamverkehr

Obwohl in Interlaken viele Velofahrende beobachtet werden und der Modal Split Langsamverkehr im schweizerischen Schnitt hoch ist, sei seit 1970 der Anteil der Velopendelnden in der Agglomeration Interlaken stark zurückgegangen. Um gezielt darauf reagieren zu können und eine Kehrtwende zurück zum Velo zu erreichen, wäre hier eine Auflistung der Gründe für den Verzicht auf das Velo nötig.

Auf dem Bödeli gibt es 4 lokal ausgeschilderte Velorouten, was eigentlich sehr erfreulich ist. Leider zeigt eine genauere Betrachtung, dass grössere Teile dieser Routen über stark von MIV befahrene Strassenabschnitte führen. Auch die Signalisation bietet aus unserer Sicht noch Verbesserungsmöglichkeiten, so sind vielfach nur der Buchstabe der Route angegeben, wer nicht schon länger dieser Route folgt, hat keine Ahnung, wohin ihn die Reise führt. Ausserdem sind die meisten Wegweiser der regionalen Routen nicht optimal sichtbar (schlecht platziert oder zu klein).

Tabelle 3-6 zählt als zweitletzten Punkt die fehlenden Veloständer in der Gemeinde Matten auf. Dieses Problem besteht aber auch in den meisten anderen Gemeinden im ganzen Oberland Ost.

3.2.4 Öffentlicher Verkehr (öV)

Die Vorreiterrolle, die die Region mit seinem guten öV-Angebot innehat, muss unbedingt gehalten werden, wenn nicht sogar ausgebaut.

Erschreckend finden wir die Tatsache, dass der Anteil der mit dem öV wegpendelnden einen so hohen Rückgang verzeichnet. Gerade auch da in Punkt 3.2.2 für Wegpendelnde aus der Agglomeration Interlaken ein Anteil von 55 % ausgewiesen wird. Für den RGSK 2 muss hier eine Analyse der Gründe erfolgen, sollte sich mit der Erhebung 2010 nicht zeigen, dass sich die Situation bedeutend verbessert hat.

Die halbstündlichen Verbindungen Bern – Interlaken sind toll, das Angebot muss aber schnellstmöglich so angepasst werden, dass wieder eine Direktverbindung nach Zürich besteht, schliesslich ist es für eine Tourismusregion wichtig, eine direkte Verbindung zum Flughafen vorweisen zu können. Auch zum Flughafen Bern–Belp sollte eine direkte Zugverbindung geschaffen werden, evtl. über die S-Bahn Bern.²

Im Punkt *Angebotskonzept 2010 bis 2013* sieht die JUSO Thun–Beo die Zufriedenheit mit dem öV-Angebot bedroht. Sollten sich tatsächlich die Kapazitäten weiter verknappen, wird sich der Modal Split öV, wenn überhaupt, nur unwesentlich verbessern.

Laut unseren Auskünften sind durch die Zusammenarbeit mit der KWO die Linien Innertkirchen – Guttannen und Innertkirchen – Gadmen fürs erste gesichert.

Bei der Linie 31.174 Geissholz – Meiringen – Unterbach erstaunt es ins nicht gross, dass die Nachfrage klein ist, da ohne vertaktung zu anderen Linien ihr Nutzen stark eingeschränkt wird. Ausserdem wirken die unregelmässigen Abfahrtszeiten wie wild aus der Luft gegriffen.

²vgl. unsere Massnahme V1-7

Bei der Zufahrtsstrecke Interlaken Ost muss auf eine kurz- bis mittelfristige Realisierung des Doppelspurausbaus gedrängt werden, damit sichergestellt werden kann, auch langfristig genügend Kapazitäten für den erhöhten Bedarf bereitstellen zu können.

3.2.7 Freizeit- und Tourismusverkehr

Es muss versucht werden die Touristen, die an regnerischen Tagen aus den umliegenden Destinationen nach Interlaken reisen, auf den öV umzulenken. Dazu braucht es möglicherweise eine Erweiterung des Gültigkeitsbereichs der Gästekarte.

3.2.8 Schwachstellen Verkehr

Es wird erwähnt, dass sich nicht genügend Parkplätze in der Agglomeration befinden. Unsere Beobachtungen zeigen aber, dass der Parkplatz hinter dem Casino–Kursaal und die Parkhäuser Zentrum (Interlaken) und Stedtlizentrum meist nicht voll besetzt sind. Das Migros–Parking ist nur an Samstagen ausgelastet und wird, wie das Parkhaus beim Hotel Viktoria–Jungfrau, von vielen nicht als öffentlich erkannt. Die grösste Herausforderung besteht also darin, den Verkehr zu den freien Parkplätzen zu leiten. Es braucht also ein besseres Mobilitätsmanagement mit einem zusätzlichen Punkt I–7 aktives Parkleitsystem.

3.3.3 Umweltbelastung

Hier fällt auf, dass sich dieses Kapitel als eines der wenigen, nicht sehr stark auf die Agglomeration Interlaken bezieht, und als einziges viele Zahlen aus anderen Bereichen des Kantons bringt, während sie für das Oberland Ost ausbleiben. Erfreulich ist, dass die Region eine unterdurchschnittliche Belastung aufweist.

4.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Es wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerungszunahme vor allem durch Zuwanderung in die attraktiven Wohnlagen stattfinden wird. Dagegen ist nichts einzuwenden, der JUSO Thun–Beo ist es aber wichtig, dabei zu verhindern, dass diese Wohnlagen für Familien unerschwinglich werden.

4.3 Landschaft

Die beschriebene, für die Natur erfreuliche, Situation mit den Massnahmen des Richtplans 1984 muss unbedingt beibehalten werden.

4.4 Entwicklung in der Agglomeration

Das zu erwartende Verkehrspotenzial aus den Arbeitszonenreserven muss so gesteuert werden, dass es sich nicht um MIV, sondern um öV und Langsamverkehr handelt.

5 Stärken – Schwächen Analyse und Handlungsbedarf

Das Fazit für die Agglomeration Interlaken zeigt die Situation gut auf. Leider fehlt auch hier eine Analyse für das restliche Gebiet der Regionalkonferenz.

6.1 Entwicklungsleitbild

Die Zentren sind vernünftig gewählt worden. Das zeigt auch die Tabelle im Anhang 13. Wie beabsichtigt sind alle definierten Zentren schon heute Gemeinden mit Zentrumswirkung, so dass nicht eine neue Situation geschaffen wird.

6.2.1 Bedeutende Herausforderungen

Die Antworten auf die drei gestellten Hauptfragen sind von grosser Bedeutung für die Entwicklung der Region, bleiben aber leider aus. Der JUSO Thun–Berner Oberland ist es wichtig, dass konkrete Punkte ausgearbeitet werden, wohin sich die Region entwickeln soll und wie das zu geschehen hat.

Dass die Region *attraktiv als Tourismus- und Wohnregion* sein soll, sehen auch wir so. Hier muss man aber noch die Zielgruppe definieren: Für die JUSO ist es wichtig, dass die Region vor allem für Familien (und ältere Leute) attraktiv ist, und nicht unbedingt für Topverdiener. Die Attraktivität kann nur mit einer herausragenden öV-Anbindung sichergestellt werden. Auch dürfen die Preise für (Ferien-)Wohnungen nicht zu hoch sein, damit auch Familien es sich leisten können, in der Region zu wohnen oder ihre Ferien hier zu verbringen.

Eine *Entlastung der Bödeligemeinden und Aufwertung des Langsamverkehrs* kann vor allem dadurch erreicht werden, dass die Strassen für den Langsamverkehr umgestaltet werden. So dass sich Schleichen durch die Agglomeration nicht lohnt und die Umfahrungsstrasse A8 stärker benutzt wird.

6.2.2 Ziele der Entwicklungsstrategie 2007

Für die JUSO Thun–Beo stellt sich die Frage, ob es Sinn macht, einerseits ein Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und andererseits eine Entwicklungsstrategie auszuarbeiten. Hier sollte man die Kräfte bündeln und bei der Überarbeitung alle Punkte direkt ins RGSK übernehmen, ohne Umweg über ein eigenes Papier.

6.2.3 Zielsetzung Siedlung

Wenn man im RGSK zentrale Einkaufsmöglichkeiten fordert, sollen damit nicht Grossverteiler oder riesige Einkaufszentren gemeint sein, sondern nahe beieinanderliegende Spezialgeschäfte wie Bäckereien und Metzgereien. Dieser Punkt ist der JUSO wichtig, um eine weitere Abhängigkeit von Grosskonzernen zu vermeiden.

6.2.4 Zielsetzungen zum Verkehr

Positiv bewerten wir die Ansicht, dass der Verkehr vermieden, verlagert und verträglich gestaltet werden soll.

Um den Verkehr zu verlagern, muss das Queren des Siedlungsraumes mit dem Privatauto unattraktiv gemacht werden, z. B. durch eine Reduktion der Tempi.

Die konsequente Umsetzung des Berner Modells kann die JUSO Thun–Beo nur unterstützen.

6.3.1 Umsetzungsstrategie Siedlung

Punkt *S1 Konzentration der Siedlungsentwicklung* fordert, dass im Streusiedlungsgebiet die Entwicklung auf die Kernorte zu konzentrieren sei. Hier ist der JUSO wichtig, dass bereits im Streugebiet bestehende Bauten nicht verfallen, sondern allenfalls umgenutzt werden können. Dies trägt auch dazu bei, unser Landschaftsbild zu erhalten.

Für das *S2 Siedlungswachstum nach Innen* besteht die JUSO Thun–Berner Oberland darauf, dass Einfamilienhäuser und Reiheneinfamilienhäuser zu verbieten sind. Einerseits fressen sie viel Platz für wenige Einwohner, andererseits brauchen sie auch bedeutend mehr Energie pro Einwohner.

S4 Einrichtungen an guten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, vorrangig in Zentren zu konzentrieren ist nur so weit sinnvoll, wie man sie auch unbedingt zentralisieren muss. Wir sind eher der Ansicht, dass alle Angebote nach Möglichkeit in jedem Dorf angeboten werden und stehen einer Zentralisation sehr skeptisch gegenüber.

In Punkt *S5 Grössere Siedlungserweiterungen sollen regional festgelegt werden* scheinen uns die Voraussetzung für Einzonungen im Bezug auf die Erschliessung mit öV ungenügend. Für Areale von über 0.5 ha fordern wir eine öV-Erschliessung entsprechend Güteklasse C. Das entspricht mindestens einem Halbstundentakt und einer öV-Haltestelle in Fussdistanz als Minimum. Dasselbe gilt auch für *S6 Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten*.

Eine Steigerung der Wohnbelegung wie sie in *S7 Attraktivität der bestgeeigneten Wohnstandorte soll gefördert werden* beschrieben wird, ist der JUSO Thun–Berner Oberland sehr wichtig. Dafür fordern wir auch eine Überprüfung der bestehenden Auslastungsziffern, die in den letzten Jahren teilweise massiv nach unten korrigiert worden sind.

6.3.2 Umsetzungsstrategie Verkehr

Der Punkt *V3* ist der JUSO Thun–Berner Oberland sehr wichtig. Das Beispiel Interlaken zeigt, dass damit eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität einhergeht. Allerdings muss sich die Regionalkonferenz dafür einsetzen, dass an gewissen Standorten trotz Tempo–30–Zonen Fussgängerstreifen realisiert werden können.³

Nicht nur Seniorinnen und Senioren (vgl. *V6*) sollten sich als Fussgänger und Velofahrer sicher fühlen, sondern alle Teilnehmer des Langsamverkehrs.

Punkt *V9* fordert eine teilweise bevorzugte Führung von öV und Veloverkehr. Dieser Punkt scheint der JUSO ein zentrales Anliegen der Verlagerungspolitik. So muss zum Beispiel beim Bahnhofplatz Interlaken West eine Möglichkeit gefunden werden, denn Veloverkehr bei geschlossener Barriere an den stehenden Kolonnen vorbeizuführen.⁴

Den Punkt *V13* würden wir zu: “Standortoptimierungen der öV-Haltestellen und die Linienführung der Buslinien sind fortlaufend mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren, zu systematisieren und optimal anzupassen,, ergänzen.

³vgl. Motion Weinekötter: Fussgängerüberquerungen

⁴wie von der JUSO Thun–Beo bereits in der Stellungnahme zum Projektwettbewerb Bahnhofplatz Interlaken West eingegeben

Wir schlagen noch einen Punkt *V18 Bildung eines Mitfahrpools* vor. Hier kann man sich anmelden, wenn man für eine einmalige oder regelmässige Fahrt noch einen Platz für einen Mitfahrer frei hat, oder einen Platz in einem Fahrzeug sucht. Damit könnten etliche Fahrten vermieden werden, von Personen die fast dieselbe Strecke fahren.⁵

7.1.1 Räumliche Schwerpunkte der vierten Zentrumsstufe definieren

Hier verwirrt, dass zuerst die Aussage gemacht wird, Meiringen sei ein Zentrum 3. Stufe und deshalb nicht als Zentrum 4. Stufe einzusetzen und etwas weiter unten steht Meiringen sei ein Zentrum vierter Stufe.

7.1.3 Regionale Wohnschwerpunkte festlegen

Auf Grund der öV–Gütekategorie kommt für die JUSO nur die Nr. S2w-4 ohne Bedenken in Frage. Bei den anderen Zonen muss zusätzlich eine Verbesserung der öV–Erschliessung angegangen werden, da keine die von uns geforderte Kategorie C erreicht.

7.2.1 Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Hier ergibt sich die gleiche Situation wie bei 7.1.3. Für alle aufgeführten Gebiete muss bei einer Einzonung die öV–Erschliessung verbessert werden.

7.2.3 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten

Einer Umnutzung und Verdichtung bereits überbauter Gebiete kann die JUSO Thun–Beo nur zustimmen. Wichtig ist uns hier das die gute Erreichbarkeit (min. Güte C) mit dem öV sichergestellt werden kann. Über den Nutzen eines zusätzlichen Hallenbades in der Region lässt sich auch streiten. Die JUSO steht ihm auf jeden Fall kritisch gegenüber, hat es doch genügend andere Hallenbäder in der Region.

7.4.4 Neue Bahnhaltestelle Brienz Ost

Eine Bahnstation Brienz Ost ist wichtig für die Siedlungserweiterung Kienholz und für die Angestellten in den Industriebetrieben an der Museumsstrasse, die im Moment sehr schlecht mit dem öV erschlossen ist.

8.5 Massnahmen Langsamverkehr

Hier werden in den *Massnahmen für altersgerechte Mobilität* zusätzliche Ruhebänke und Sitzgelegenheiten gefordert. Auch wenn es die Aufgaben der Gemeinden ist, solche zu schaffen, möchte die JUSO hier noch einmal darauf hinweisen, dass Bänke aus reinem Beton – wie sie zur Zeit in Interlaken gerne aufgestellt werden – nur schlecht als Sitzgelegenheit benutzt werden können, da sie viel zu kalt sind.

⁵vgl. <http://www.mitfahrgelegenheit.ch>

Zu den einzelnen Massnahmen äussert sich die JUSO Thun–Berner Oberland wie folgt:

S1 Kantonale Zentren 4. Stufe

Die Zentren sind sinnvoll gewählt und schaffen keine neuen Strukturen, die der Bevölkerung gegen den Strich gehen. Der JUSO ist es wichtig, dass trotz dem auszeichnen von Zentren keine weitere Zentralisierung angestrebt wird. Es wurden in den letzten Jahren genügend gut funktionierende Organisationen und Einrichtungen aus der Region abgezogen.⁶

S2 Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

S3 Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Die JUSO wünscht sich, dass bei der Auswahl der Wohn- und Arbeitszonen stark auf die Umwelt geachtet wird. So fordern wir für grössere Projekte mindestens die öV–Güteklasse C. Die Gemeinden sollen auch dafür sorgen, dass die Gebäude möglichst wenig Energie benötigen. So ist der MINERGIE–P–Standard zu fordern⁷ und Einfamilienhäuser sind zu verbieten.

S4 Festlegen Siedlungsbegrenzungslinien

Die JUSO begrüsst die verbindliche Festlegung von Siedlungsgebieten. Wir sind aber doch etwas erstaunt, dass es nicht in allen Gemeinden möglich war, für den RGSK erster Generation Siedlungsbegrenzungslinien zu definieren. Insbesondere da für 19 von 29 Gemeinden die Siedlungsbegrenzungslinien noch zu definieren sind. Für uns ist die Aufgabe des RGSK in diesem Punkt überhaupt nicht erfüllt worden.

S5 Koordination der Raumplanung

In Punkt 3 *Aufwertung der Ortskerne und Attraktivierung des öffentlichen Raumes* möchten wir die höhere Ausnutzung der Gebäude speziell hervorheben. Wie weiter oben erwähnt ist es für die JUSO Thun–Beo aus energiepolitischen Gründen undenkbar das neue Einfamilienhäuser gebaut werden. Um eine in Punkt 5a geforderte Haushälterische Bodennutzung zu erreichen ist es auch nötig, die Ausnutzungsziffer zu erhöhen.

Punkt 4 *Bewegungsfreundliche Siedlungen schaffen* muss aus Sicht der JUSO ergänzt werden zu: In den Verkehrsrichtplänen sind *grossflächig* Begegnungszonen und 30er–Zonen einzurichten.

Auch die Aussage zum öV in Punkt 5c ist zu ergänzen und müsste lauten: Ausreichende Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmittel (min. Güteklasse C).

L1 Natur, Landschaft und Erholung

L2 Ausscheidung von Gewässerräumen

Die Auszeichnung von für die Natur reservierten Gebieten wird von der JUSO Thun–Beo begrüsst. Damit wird sichergestellt, dass sich die Natur noch entfalten kann und nicht vom Menschen in zu enge Grenzen gepfercht wird.

⁶Z. B. Zentralisierung der Gerichte in Thun

⁷evtl. über ZPP oder UeO der neu eingezonten Gebiete

L3 Erarbeitung von Vorgaben für Resorts/Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Tourismus

Die JUSO steht den Resorts sehr skeptisch gegenüber, sind sie doch meistens für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (insbesondere MIV) verantwortlich und erhöhen so die Umweltbelastung erheblich. Auch hätten die JungsozialistInnen lieber einen Tourismus mit Qualität statt einen mit grosser Quantität, wie er momentan in vielen Gemeinden der Region praktiziert wird. Um das Verkehrsproblem zu lösen, müssen die Gäste dazu gebracht werden mit dem öV anzureisen. Das wird bei den meisten vorgeschlagenen Standorten wohl schwierig werden, hat doch kein einziges die öV-Güte C.⁸ Alleine beim Resort Kleine Scheidegg wird sich das Zusatzaufkommen des MIVs in Grenzen halten, da die Scheidegg nur mit dem öV zu erreichen ist. Bei der Realisierung eines der anderen Resorts ist unbedingt eine Verbesserung des öV-Angebots durchzuführen.

L4 Teilrichtplan Schneesport

Hier muss noch die Abhängigkeit zur Massnahme L1: Natur, Landschaft und Erholung ergänzt werden. Aus Sicht der JUSO widersprechen sich ein Schneeparadies Hasliberg – Melchsee–Frutt – Titlis und die vielen in diesem Gebiet bestehenden Naturschutzzonen.

L5 Neubearbeitung Bereich Tourismus des Richtplans 1984**L6 Überarbeitung und Prüfung der Schutz- und Schongebiete des Richtplans 1984****L7 Koordination Schiessplätze**

Diese drei Massnahmen zielen vorallem darauf ab, den Richtplan 1984 definitiv abzulösen und veraltete Inhalte zu überarbeiten. Die JUSO geht davon aus, dass diese Arbeiten bis zum nächsten RGSK sorgfältig erledigt werden.

V1 Angebot öffentlicher Verkehr

Hier wäre eine etwas detailliertere Erklärung der Einzelnen Massnahmen wünschenswert.

Die JUSO Thun–Berner Oberland fordert weiter eine Massnahme *V1–7 Anschluss Flughafen Bern und Zürich*. Uns ist es wichtig, dass die beiden Flughäfen von Interlaken aus direkt mit dem Zug erreichbar sind. Einerseits muss also wieder ein IC direkt nach Zürich fahren. Andererseits braucht es auch einen direkten Zug nach Belp, dies könnte beispielsweise durch die Verlängerung der S4 oder S44 von Thun nach Interlaken erreicht werden.

Auch fehlt uns die Massnahme *V1–8 Schliessung der Taktlücken*. Bei einer genauen Betrachtung des Fahrplans in der Region Oberland Ost finden sich einige Taktlücken. So fehlen jeweils zwei Züge auf den Strecken Interlaken Ost – Grindelwald/Lauterbrunnen wie auch Meiringen – Innertkirchen. Auch gibt es auf beiden Linien Züge die nur in der Hochsaison fahren, diese müssen dringend das ganze Jahr in Betrieb sein. Auf der

⁸nicht einmal die Güteklasse D wird erreicht

Buslinie Interlaken – Gsteigwiler verwirrt etwas, dass sich die stündliche Abfahrt im Verlaufe des Tages von .27 auf .57 verschiebt. Die JUSO hofft, dass sich bald einmal ein durchgehender Halbstundentakt einführen lässt.

V3 Gestaltungs- und Betriebskonzept „Crossbow Teilprojekt 1“

Die bisher umgesetzten Crossbow–Teilstücke zeigen, dass sich die Situation für den Langsamverkehr erheblich verbessert. Die JUSO drängt aber auf eine rasche Realisierung der vorgesehenen Begegnungszone auf den Achsen „Bahnhof West – Splendid“ und „Marktgasse – Centralstrasse“.

V5 Beseitigung weiterer Schwachstellen MIV

Die Massnahme V5–2 müsste die Priorität hoch zugeschrieben bekommen. Sie ist unter anderem wichtig, um bei Grossanlässen den Verkehr schnell parkieren zu können. Dabei spielt es keine Rolle ob der Anlass direkt auf dem Flugplatz stattfindet oder ob er in Interlaken beheimatet ist und man die Besucher mit dem Shuttlebus weitertransportiert.

V6 Beseitigung Schwachstellen Langsamverkehr

Der Punkt V6–1 wirft einige Fragen auf, da auf diesem Strassenabschnitt zur Zeit gerade gebaut wird und die Umgestaltung laut RGSK nicht vor 2016 beginnt. Warum konnte man diese beiden Bauvorhaben nicht kombinieren?

V6–4, V6–5 und V6–8 müssen unbedingt gemeinsam bearbeitet werden, da sich hier beträchtliche Synergien ergeben.

Zu den Punkten V6–9 und V6–10 stellen wir fest, dass es abseits der Hauptstrassen gute Wege für den Langsamverkehr gibt und diese sogar relativ gut beschildert sind.

V7 Verkehrsführung und Parkierung

V7–3 und V7–4 haben auch starke Abhängigkeiten zum NIRP Flugplatz Interlaken.

Die Situation um den Ballenberg West (V7–7) ist unbefriedigend. Hier sind aber nicht nur die fehlenden Parkplätze ein Problem sondern auch die teilweise miserable öV–Situation im Raum Brienz, mit bis zu vier Fahrplanwechseln im Jahr.

V8 Mobilitätsmanagement

Hier werden wieder viele gute Einzelmassnahmen aufgezählt, welche alle möglichst bald umgesetzt werden sollten. Zu einigen haben die JungsozialistInnen Thun–Berner Oberland noch einige Anmerkungen:

Massnahme *K–2 Bike+Ride–Ausstattung vor Ort verbessern* verlangt die Überprüfung der Veloabstellplätze bei Geschäften. Gerade in der Agglomeration Interlaken zeigen unsere Erfahrungswerte das diese ungenügend sind und verbessert werden müssen.

Die Idee am europäischen Car–Free Day teilzunehmen (B–3) können wir nur unterstützen. Neben der Flaniermeile in Interlaken würde sich auch das Zentrum Meiringens eignen. Diese Massnahme ist möglichst schnell umzusetzen.

V10 Regionale Verbindungsachse Grosse Scheidegg

Da das Gebiet um die Grosse Scheidegg als Vorranggebiet Natur und Landschaft eingestuft ist, ist es der JUSO wichtig, dass hier kein zusätzlicher MIV entsteht. Die Strasse ist als Notroute und für den öV geeignet, anderer Verkehr muss aber vermieden werden.

Mit freundlichen Grüssen

Silvan Stähli
Vorstand JUSO Thun–Beo

Beilage: Motion Weinekötter: *Fussgängerüberquerungen*