

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 36 (1979)
Heft: 10

Artikel: Interlaken soll wohnlicher werden
Autor: Wehrlin, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782189>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Parkhäuser

4 Hohe Promenade	Fr. 35 000
5 Urania	Fr. 120 000
6 Gessner-Allee	Fr. 91 000

Eine sehr entscheidende Erkenntnis: Die relative Nähe zum detailgewerblichen Geschehen bestimmt den Kaufkraftnutzen. Je näher der Standort beim City-Detailhandel, um so grösser der Parkingumsatz. Beispielsweise wird das verhältnismässig abseitige Parkhaus Hohe Promenade (408 PP ohne Dauermieter) auch nach vielen Jahren des Bestehens vom Innenstadtkäufer noch nicht akzeptiert. Psychologisch zumutbare Fusswegdistanzen müssen bei der Planung von Parkhäusern sehr ernsthaft in die Beurteilung einbezogen werden.

Das Parkhaus Urania steht zunächst dem ladengeschäftlichen Zentrum, kennzeichnet sich aber für Erstbesucher und bis sich die orientierte Routine einstellt, durch erschwerte Auffindbarkeit. Die Umsatzziffer als Mass der Nutzungsgewichtung

lässt erkennen, wie dieser Mangel durch die hohe Zentralität überspielt wird.

- Die abgeleitete These der Nähe zur geschäftlichen Zentralzone steht nicht im Widerspruch zur auch vom Detailhandel erwünschten Fussgängerfreundlichkeit in verkehrsarmen Herzbereichen des Einkaufs. Doch ist erkennbar, dass nicht alle Parkhäuser an den Rand der Stadtgemeinde gestellt werden können.
- 6 Zählzettel (unter 1/2 %) brachten 14 % des registrierten Wochenumsatzes, nämlich Beträge über Fr. 1000.–: eine Uhr, Pelzwaren, Kleider und in einem Fall Fr. 3000.– Briefmarken eines privaten Sammlers. An sich überrascht, dass von 1294 auswertbaren Vorfällen des privatmotorisierten Einkaufs nur 6 im Total über Fr. 1000.– lagen.
- Andererseits zeigt die Unterlage, wie gerade wenige hochwertige Käufe den Durchschnitt der Verausgabung statistisch anzuheben vermögen.

- 6 % der Zählzettel produzieren 55 % des Wochenumsatzes in Beträgen ab Fr. 251.– je Vorfall. 94 % der Zählzettel brachten 45 % des Wochenumsatzes in Beträgen von 0 bis Fr. 250.–.
- Der Samstag produzierte 15 % der Zählzettel und 25 % der totalen Wochenumsätze. Am Samstag ist der Durchschnitts Kauf erwartungsgemäss höher. Männliche Galanterie löst beim Familieneinkauf die Frau samstags am Steuer ab. In Parkhäusern «herrscht» der Mann zu 83 %, und auch an den umkämpften Parkingmetern getraut sich die Frau – wie wochentags – nur zu 20 % der Beanspruchung vor.
- Parkhäuser buchten die doppelte Einzelkonsumation je Zählzettel dank der verzögerten Rotation: Fr. 7.– gegenüber Fr. 3.10 bei Parkuhren. Da die Erhebung Hauptspeisezeiten nicht betont erfasst, sind die tatsächlichen Mittelwerte der Passantenrestauration unbekannt höher.

Der Verkehrsrichtplan als Voraussetzung für die Verkehrsberuhigung in Quartieren und gestalterische Massnahmen im öffentlichen Raum.

Interlaken soll wohnlicher werden

Von M. Wehrlin, Flamatt

1. Auf die Besonderheiten der Gemeinde zugeschnitten

Dieser Bericht ist keine planungstheoretische Abhandlung, sondern stellt einige Ergebnisse eines inzwischen abgeschlossenen, durch Behörden, Fachkommissionen und Betroffene wesentlich beeinflussten Planungsprozesses vor. Dementsprechend können keine allgemein verwendbaren Rezepte erwartet werden. Die grundlegenden Entschiede wurden zwischen 1975 und 1977, also vor der Wohnstrassendiskussion in der Schweiz, gefällt; vergleichbare inländische Modelle waren nicht bekannt. Man hat ganz einfach das unternommen, was aufgrund der betroffenen Probleme nötig schien.

2. Die Verkehrsplanung hat sich den Zielen der Ortsplanung unterzuordnen

Der Gemeinde Interlaken, Zentrum einer Region von 40 000 Einwohnern, wirtschaftlicher und kultureller

Schwerpunkt einer Agglomeration von rund 15 000 Einwohnern, sind enge politische, topographische und landschaftliche Grenzen gesetzt. Die sehr beschränkten, für zusätzliche Überbauungen geeigneten Flächen schlossen wachstumsorientierte Ziele für die Ortsplanung aus. Die offensichtliche Diskrepanz zwischen dem in der touristischen Werbung verbreiteten, vom Ruhm früherer Tage zehrenden Image und den tatsächlichen Verhältnissen der siebziger Jahre fand denn auch ihren Ausdruck in kritischen Äusserungen bei Gästebefragungen, in Vorstössen lokaler Interessengruppen sowie in der allgemeinen Diskussion. Dementsprechend fiel es den Gemeindebehörden leicht, der Ortsplanung vorwiegend qualitative Ziele zugrunde zu legen:

- Förderung Interlakens als Regionalzentrum, Aufwertung der Dienstlei-

stungen, insbesondere des Detailhandels.

- Verbesserung der räumlichen Umweltbedingungen im ganzen Siedlungsgebiet, Erhaltung intakter Natur- und Erholungsräume an Thuner- und Brienersee sowie entlang der Aare.
- Die Massnahmen der Ortsplanung sollen auf die politischen und finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde ausgerichtet werden.

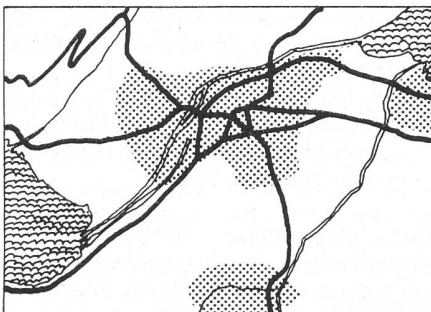
Das heterogene Siedlungsmuster drängte ein Planungsvorgehen auf, das wohl gewisse Gegenstände, wie touristische Fragen, die Verteilung öffentlicher Bauten und Anlagen und die Bestimmung des übergeordneten Verkehrsnetzes aus einer Gesamtschau regelt, andererseits aber im wesentlichen aus der Sicht des einzelnen Quartiers, der einzelnen Strasse oder eines Häuserblocks operiert. Der Schwerpunkt der planerischen Bemühungen lag nicht bei der Aufstellung irgendwelcher ausgefeilter «Gesamtkonzepte». Vielmehr wurden die zu lösenden Probleme vom Standpunkt der einzelnen Benutzer der Stadt aus angegangen. Als Ergebnis der Ortsplanung liegt unter anderem ein umfangreicher Katalog raumbezogener Vorschläge vor. Diese sollen durch Planungs- und Investitionsmassnahmen bzw. durch Einfluss

auf private Bauvorhaben in die Realität umgesetzt werden.

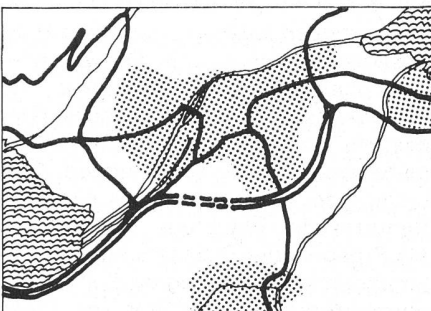
Der Verkehr, welcher in den Sommermonaten und an Sonntagen während der Skisaison das Fassungsvermögen der Strassen sprengt, Gäste und Einheimische gefährdet und mit Lärm und Gestank belästigt, wurde als Hauptproblem empfunden. Die Ziele der Ortsplanung können nur dann erreicht, die Bedürfnisse der Stadtbenutzer nur dann befriedigt werden, wenn das Verkehrsnetz als Ganzes und in seinen Einzelheiten in Frage gestellt und in eine Gesamtvorstellung eines humanen Stadt- raumes eingebaut wird.

3. Umgestaltung des Verkehrsnetzes

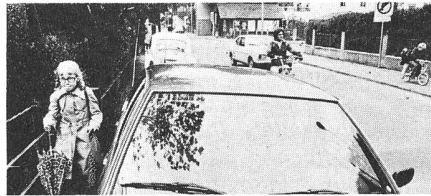
Mit der Nationalstrasse N8 erhält der Raum Interlaken in absehbarer Zeit eine Umfahrungsstrasse, welche 5 von insgesamt 6 Zufahrtsstrassen auffängt. Damit werden die Voraussetzungen für eine Entlastung vom Durchgangsverkehr geschaffen sein. Würde aber das gewachsene Radialnetz der vorhandenen Strassen einfach mit dem Umfahrungsring verbunden, würde der Entlastungseffekt nur teilweise eintreten, weil nicht verhindert werden könnte, dass Verkehr, welcher auf den Umfahrungsring gehört, sich den Weg durch das Zentrum und die Wohnquartiere sucht. Dem gewachsenen Strassennetz Interlakens fehlt ein hierarchischer Aufbau. Der Verkehrsrichtplan weist nun ein Netz aus, welches



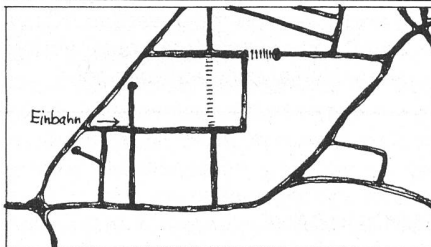
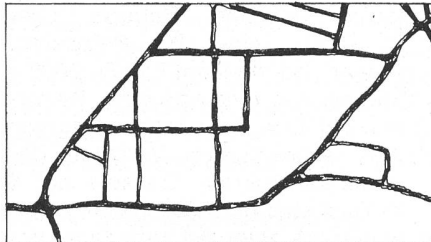
Oben: Das gewachsene, radial aufgebaute Netz der vorwiegend von übergeordnetem Verkehr befahrenen Strassen.



Unten: Übergeordnetes Verkehrsnetz nach Eröffnung der Nationalstrasse.



Das Westquartier wurde zu Beginn dieses Jahrhunderts besiedelt. Durchgangsverkehr stört das Wohnen. Die Quartierstrassen können ihre Funktion als Kommunikationsräume nur beschränkt erfüllen, die Kinder sind gefährdet, Spielplätze fehlen.



Oben: Heutiger Zustand.
Unten: Beabsichtigter Zustand.

- den Durchgangsverkehr erschwert,
- den Ziel- und Quellverkehr sowie den Binnenverkehr auf gewisse Achsen konzentriert und
- einen Teil des Binnenverkehrs auf die Umfahrungsstrasse verlegt.

Damit entstehen relativ grosse, zusammenhängende verkehrsarme Siedlungsgebiete. Aufgrund von Studien über die Fussgängerbeziehungen wurden zudem jene Stellen der Verkehrsachsen bezeichnet, welche als Fussgängerübergänge zu sichern sind.

4. Das Westquartier als Beispiel eines verkehrsberuhigten Gebietes

Bahnanlagen, das Zentrum und der bewaldete Rugenhügel begrenzen das 950 Einwohner zählende Wohn- und Gewerbegebiet, welches mehrheitlich um und nach der Jahrhundertwende mit vorwiegend zwei- bis dreigeschossigen Häusern, welche teilweise Villencharakter haben, überbaut wurde. Quartierfremder Verkehr schränkt den Wohnwert ein, und es fehlen Kinderspielflächen. Dem Westquartier soll nun ein neuer innerer Zusammenhang gegeben werden, indem verkehrsarme

Quartierstrassen sowie bestehende und einige neue Fusswege zu einem sinnvollen Netz zusammengeknüpft werden. Daran sind auch die Schule, der Kindergarten sowie die vorgesehenen Spielplätze angeschlossen. Es wurde besonderer Wert darauf gelegt, nicht einzelne Strassen zu bevorzugen, sondern man war bestrebt, eine gleichmässige Verkehrsberuhigung zu erreichen.

5. Umgestaltung des Marktplatzes

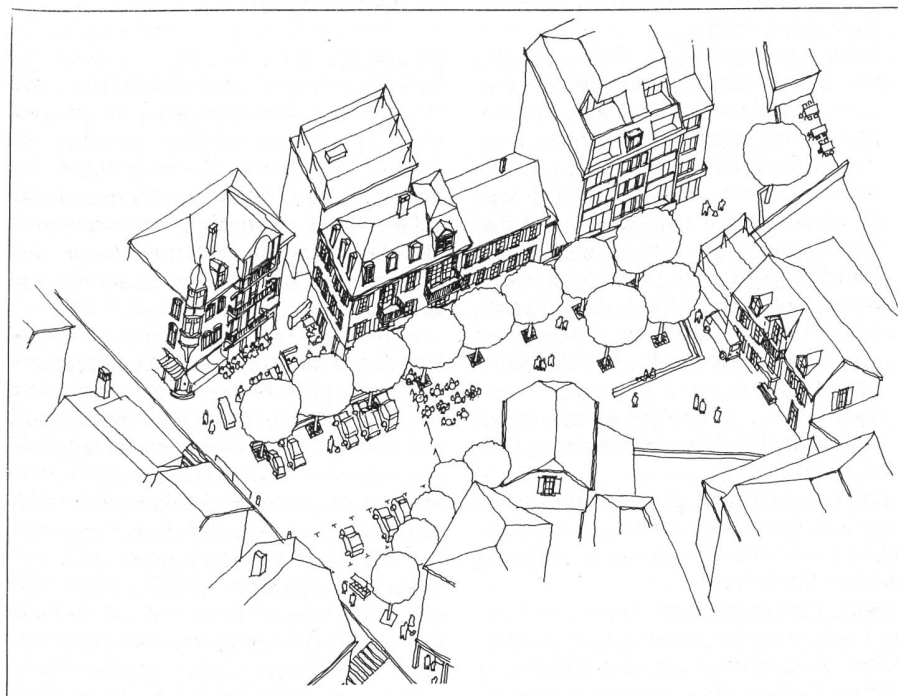
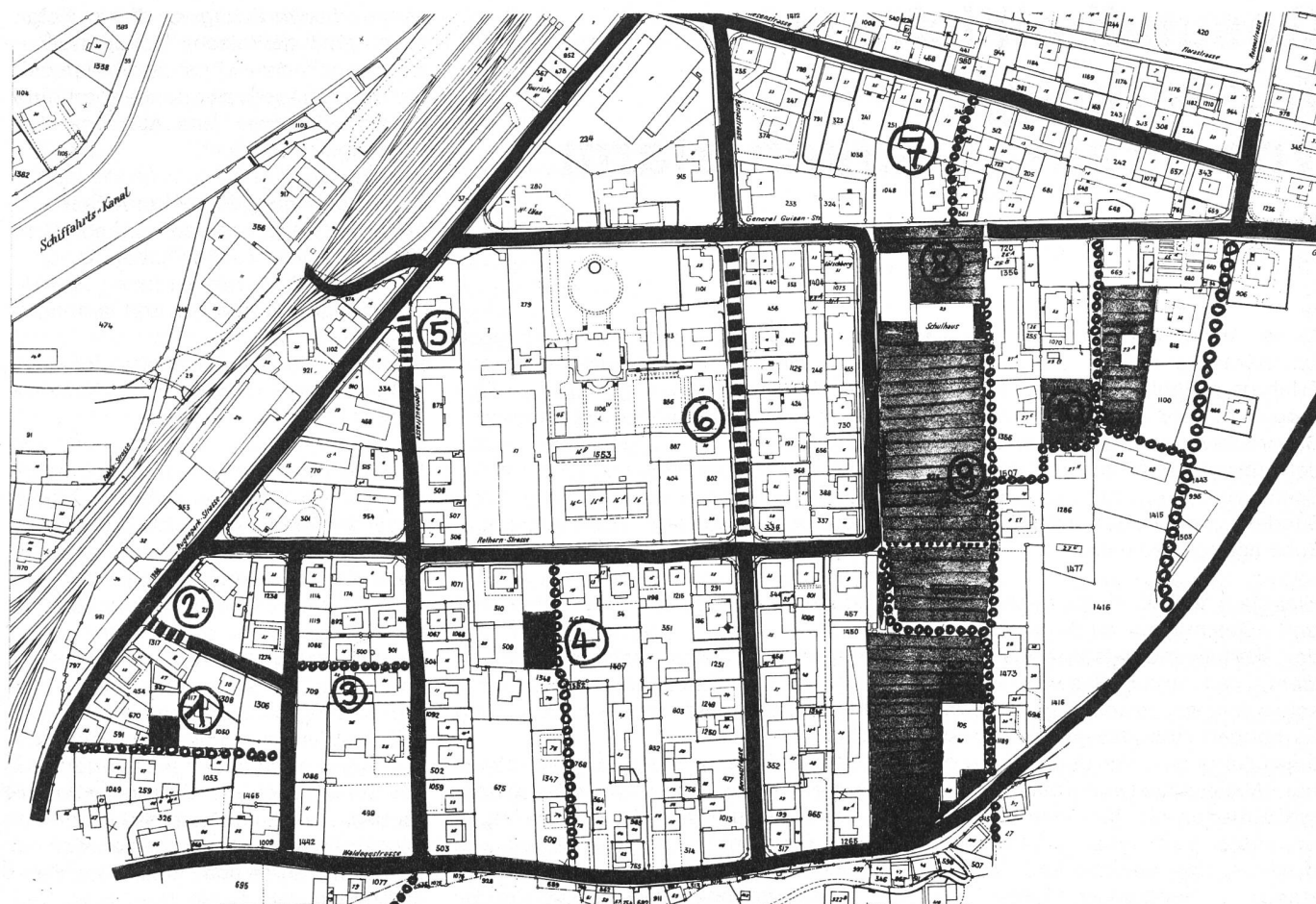
Der Marktplatz, welcher im Zentrum liegt, diente mit seiner ganzen Fläche dem Fahrverkehr und der Parkierung. Der Verkehrsrichtplan weist aus, dass dieser Platz für den Fahrverkehr künftig nicht mehr gebraucht wird. Deshalb beschloss die Gemeinde, etwas für diesen bislang vernachlässigten Teil der Stadt zu tun und liess ein Projekt für eine grundlegende Neugestaltung ausarbeiten, welches demnächst realisiert werden soll.



Die Schaffung verkehrsarmer bzw. verkehrsfreier Strassen im Zentrum ist besonders im Hinblick auf die Erwartungen der Gäste Interlakens dringend notwendig. Bereits während der Planungszeit konnte die Jungfraustrasse als Fussgängerzone eingerichtet werden, während Verbesserungen am vielbefahrenen Höhweg erst nach der Umgestaltung des Verkehrsnetzes möglich sind.

6. Abschliessende Bemerkungen

Weitere stadtgestalterische Massnahmen, wie ein System einheitlich überdachter Trottoirs und Fussgängerbereiche sowie die Anlage neuer Alleen entlang von Strassen harren noch einer Konkretisierung als Voraussetzung für eine spätere Realisierung. Eine Erfolgskontrolle ist erst möglich, wenn die Nationalstrasse N8 eröffnet sein wird, da die vorgesehene Kanalisierung des Verkehrs aus Kapazitätsgründen erst dann möglich sein wird. Bereits heute steht aber fest, dass die vorgesehene Netzumgestaltung relativ bescheidene Kosten verursacht, da keine neuen Strassen nötig sind und in erster Linie verkehrsorganisatorische und beschränkte bauliche Massnahmen vorgesehen sind.



Der Marktplatz diente bislang ausschliesslich dem Verkehr. Gemäss dem Projekt der Gemeinde sollen anstelle der 21 verstreut angeordneten Parkplätze 14 zusammengefasste Parkplätze geschaffen werden. Der Rest des Platzes gehört künftig dem Fussgänger. Der Platz wird neu bepflanzt. Trotz der Gliederung in Fussgängerbereich und Parkplatz soll in gewissen Fällen der ganze Platz für eine einzige Nutzung gebraucht werden können. Beispiele: Markt, Jahrmarkt, Musikdarbietungen, Parkierung bei besonderen Anlässen.

Das Quartierleben soll sich wieder auf den Strassen abspielen können; die Schulwege sollen sicherer und direkter werden. Das Quartier soll für die Fussgänger durchlässiger werden. Massnahmen:

- 1 Verlängerung des bestehenden Weges, neuer Spielplatz.
- 2 Unterbrechung der Einmündung.
- 3 Privatweg soll allgemein benutzbar gemacht werden.
- 4 Verlängerung des bestehenden Weges, neuer Spielplatz.
- 5 Unterbrechung der Einmündung, evtl. später Spielstrasse.
- 6 Dieses Strassenstück soll dem durchgehenden Verkehr entzogen werden. Signalisierung und evtl. Schwellen.
- 7 Neuer Weg.
- 8 Erweiterung des Schulplatzes auf heutigem Strassenstück.
- 9 Neue Wege, teilweise unter Benutzung bestehender Privatwege.
- 10 Neuer Quartierspielplatz. Land gehört bereits der Gemeinde.

Es versteht sich, dass die Massnahmen nur schrittweise realisiert werden können.