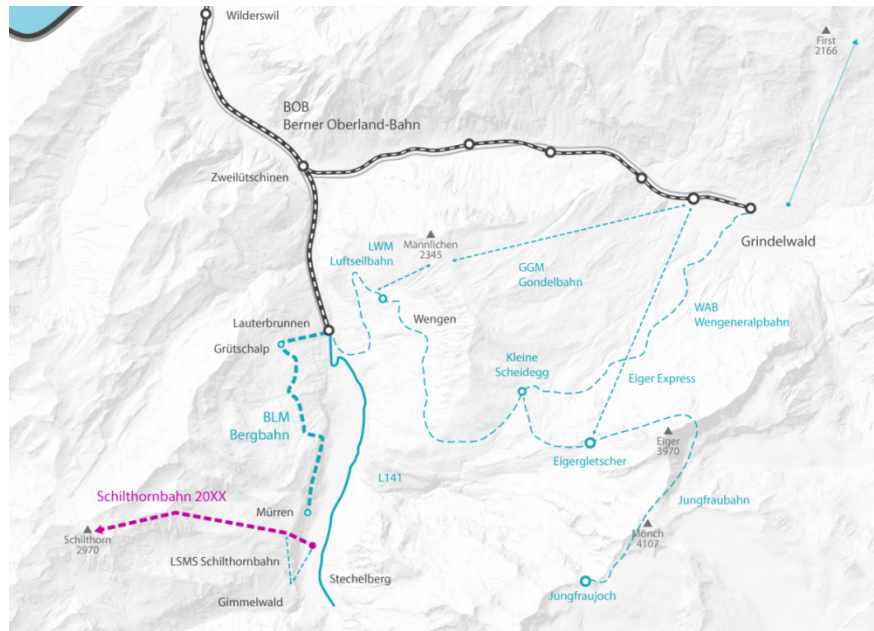


Korridorstudie Lütschinentäler, Phase 3

Dokumentation

Regionalkonferenz Oberland-Ost

17. August 2020



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Robert Klemm

BSc in Verkehrswesen

Stephan Pillwein

Dipl.-Ing. TU in Raumplanung und Raumordnung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Mathias Boss

Regionalkonferenz Oberland Ost, Fachbereiche ÖV, Verkehr & Siedlung

Christoph Egger

CEO Schilthornbahn AG

Stefan Galli

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern

Auftraggeber

Regionalkonferenz Oberland-Ost

Jungfraustrasse 38

Postfach

3800 Interlaken

Schilthornbahn AG

Höheweg 2

3800 Interlaken

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Heutige Erschliessungssituation	5
2.2	Heutiges Anreiseverhalten	6
2.3	Bahnprojekt Schilthornbahn 20XX	13
2.4	Massgebliche Studien	14
3	Verkehrliche Wirkung	16
4	Massnahmen	18
4.1	Vorgesehene Massnahmen	18
4.2	Weiterer Massnahmenbedarf	19
5	Schlussfolgerung	21

Kenntnisnahme und Verabschiedung durch die Geschäftsleitung der
Regionalkonferenz Oberland-Ost vom 16.12.2020 .

1 Einleitung

Korridorstudie und Schilthornbahn 20XX

Im Rahmen der Korridorstudie Lüttschinentäler (1. Phase) wurden die verkehrlichen Auswirkungen bei Erweiterung der Bahnanlagen im Jungfraugebiet (V-Bahnen in Grindelwald) untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass das Zubringersystem an Winterspizentagen an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Vor diesem Hintergrund wurden in der 2. Phase der Korridorstudie Varianten zur künftigen Erschliessung der Lüttschinentäler geprüft. Aus der Variantenevaluation konnte ein Ausbaupfad aufgezeigt werden. Erste Massnahmen sind bereits umgesetzt, andere Massnahmen sind in der Projektierung.

Die Schilthornbahn AG beabsichtigt ihre bestehenden Bahnen zu erneuern. Mit dem Projekt Schilthornbahn 20XX soll die heutige 4-Sektionen Luftseilbahn erneuert und durch eine neue direkte 3-Sektionen Seilbahn ersetzt werden. Die bestehende Luftseilbahnen Stechelberg - Gimmelwald - Mürren bleibt erhalten. Das Projekt ist relativ weit vorangeschritten: Eine Mitwirkung, eine Vorprüfung durch den Kanton und die öffentlichen Auflage sind bereits erfolgt. Das Plangenehmigungsgesuch wurde beim BAV eingereicht.

Fragestellungen

Mit dem Projekt sind unter anderem höhere Förderleistungen und schnellere Reisezeiten verbunden. Im Zusammenhang mit der oben beschriebenen Korridorstudie und den getroffenen und vorgesehenen Massnahmen stellen sich nun folgende Fragen:

- Welche (verkehrlichen) Auswirkungen sind durch das Projektvorhaben Schilthornbahn 20XX zu erwarten?
- Wie sind die Erkenntnisse der Korridorstudie und die daraus abgeleiteten Massnahmen aufgrund der geänderten Ausgangslage einzuordnen?
- Drängen sich weitere Massnahmen (z.B. auf dem Zubringersystem, im Bereich der Parkierung) auf?

2 Ausgangslage

2.1 Heutige Erschliessungssituation

Äussere Erschliessung

Interlaken ist an das Fernverkehrsnetz angeschlossen und stellt den Ausgangspunkt für die Erschliessung der Lütschinentäler dar. Von Interlaken ist Lauterbrunnen mit der BOB in 20 Min. jeweils im 30-Min.-Takt erreichbar. In Lauterbrunnen besteht Anschluss an die Wengernalpbahn in Richtung Wengen und Kleine Scheidegg, sowie an die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

Die grossräumliche Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Nationalstrasse A8 aus Richtung Westen (Thun, Bern) und Osten (Brünig, Innerschweiz). Ab dem Anschluss Wilderswil erfolgt die Erschliessung über die Kantonsstrasse 221 in die Lütschinentäler. Ab Zweilütschinen verzweigen sich die Kantonsstrassen in die K 221 in Richtung Grindelwald und in die K222 in Richtung Lauterbrunnen.

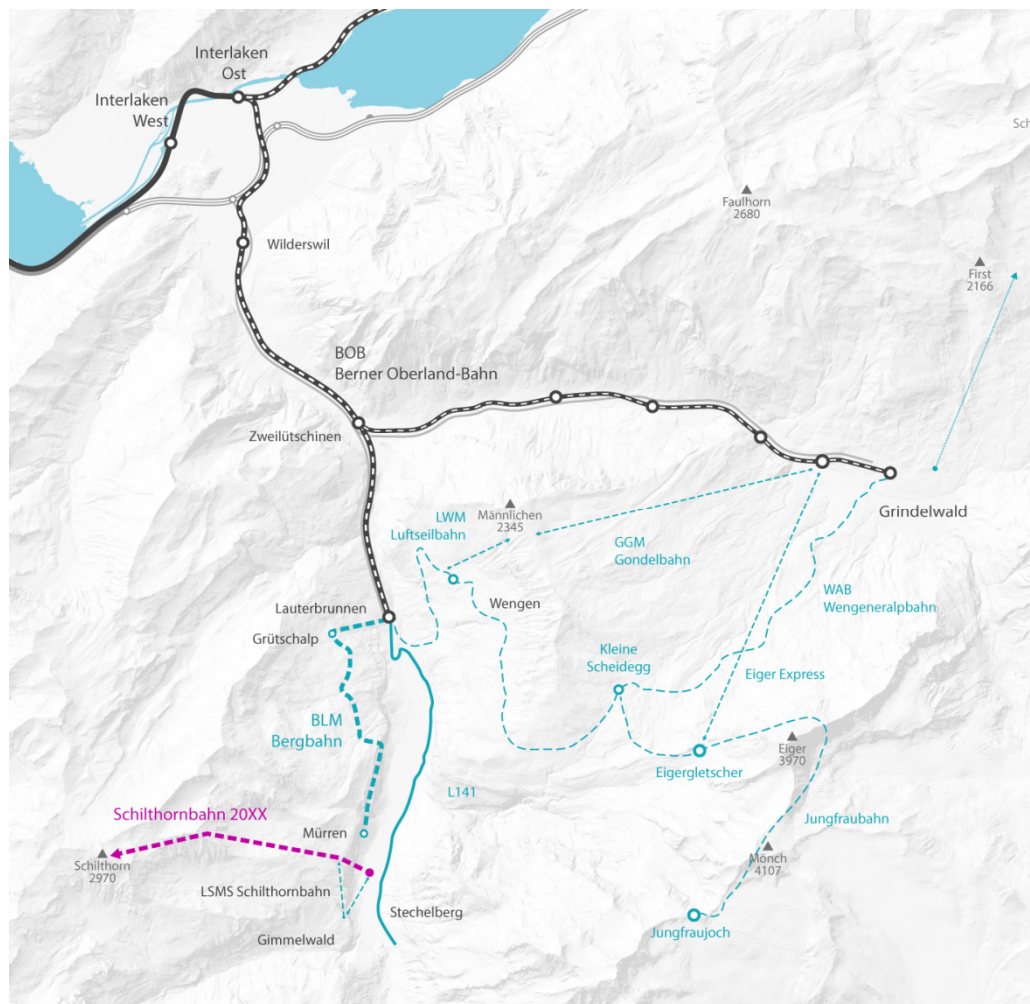


Abbildung 1: Übersicht Erschliessungssituation und Zubringerbahnen

Innere Erschliessung

Die innere Erschliessung des Lauterbrunnentals erfolgt über zwei Ebenen. Im Talboden zwischen Lauterbrunnen und Stechelberg verkehrt die Buslinie 141. Stechelberg stellt die Talstation für die Schilthornbahn dar. Diese führt in zwei Sektionen via Gim-

melwald auf die zweite Ebene nach Mürren. Zwei weitere Sektionen führen über Birg zum Gipfel des Schilthorns. Die höhergelegene Ebene wird ab Lauterbrunnen zudem mit der Luftseilbahn Grütschalp erreicht. Von hier besteht (bis 15-Min.-Takt) eine Bahnverbindung nach Mürren BLM.

Mit dem motorisierten Privatverkehr ist das Lauterbrunnental über die Kantonsstrasse 222 ab Zweilütschinen erreichbar. Stechelberg erreicht man durch die Ortsdurchfahrt von Lauterbrunnen. Grössere Parkieranlagen befinden sich in an der Talstation der Schilthornbahn (1'150 PP), das Parkhaus Lauterbrunnen (1'075 PP), den Parkplatz Lauterbrunnen Kirche (260 PP) und den Winter-Parkplatz Camping Schützenbach (300 PP). Insgesamt gibt es im Winter rund 2'800 Parkfelder im Lauterbrunnental, wovon rund 400 im Parkhaus Lauterbrunnen als Parkplätze für Dauermieter reserviert sind.

2.2 Heutiges Anreizeverhalten

Monitoring als Datengrundlage

Als eine Massnahme der Korridorstudie Lütschinentäler (Phase 1 und 2) wurde ab 2014 ein Monitoring des Anreizeverhaltens und der Verkehrsströme gestartet um allfällige Auswirkungen des V-Bahn-Projekts feststellen und bei Bedarf zweckmässige Massnahmen ableiten zu können. Dabei wurden laufend erhobene Daten zu Verkehrsströmen und zum Anreizeverhalten zusammengetragen und mit spezifischen Erhebungen an ausgewählten Spitzentagen (v.a. zur Parkierungssituation) ergänzt. In Abbildung 2 sind die im Verkehrsmonitoring Lütschinentäler erhobenen Daten ersichtlich.

Die folgenden spezifischen Auswertungen für die Aufgabenstellungen im Lauterbrunnental wurden aufgrund dieser Datengrundlage erhoben. Allerdings fokussieren diese auf die Wintersaison. Exemplarisch werden einzelne Ausschnitte der Analyse mit dem 16. Februar 2019 illustriert, welcher den 3. Spitzentag der vergangenen Wintersaison darstellte.

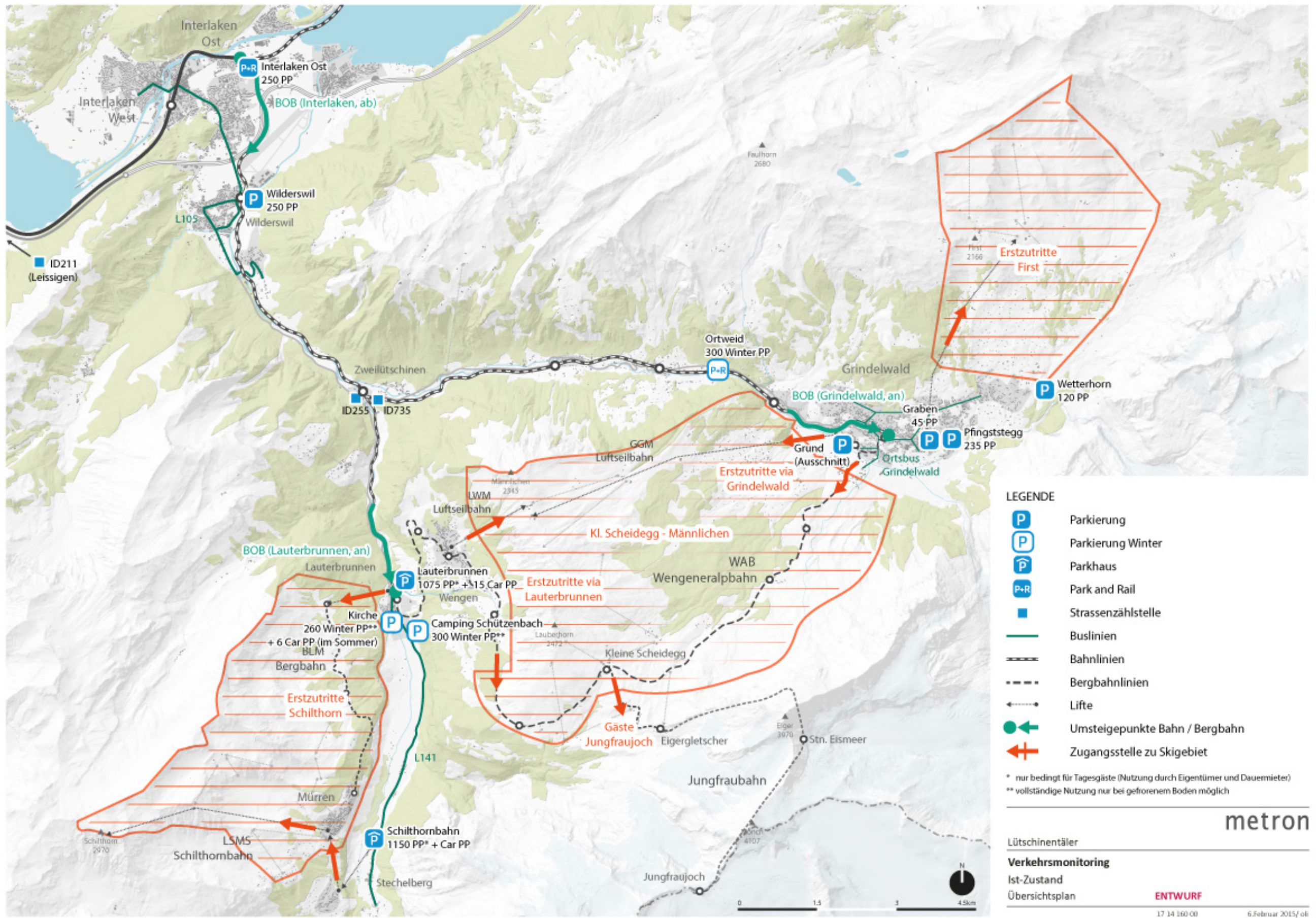


Abbildung 2: Konzept für das Verkehrsmonitoring Jungfrauregion

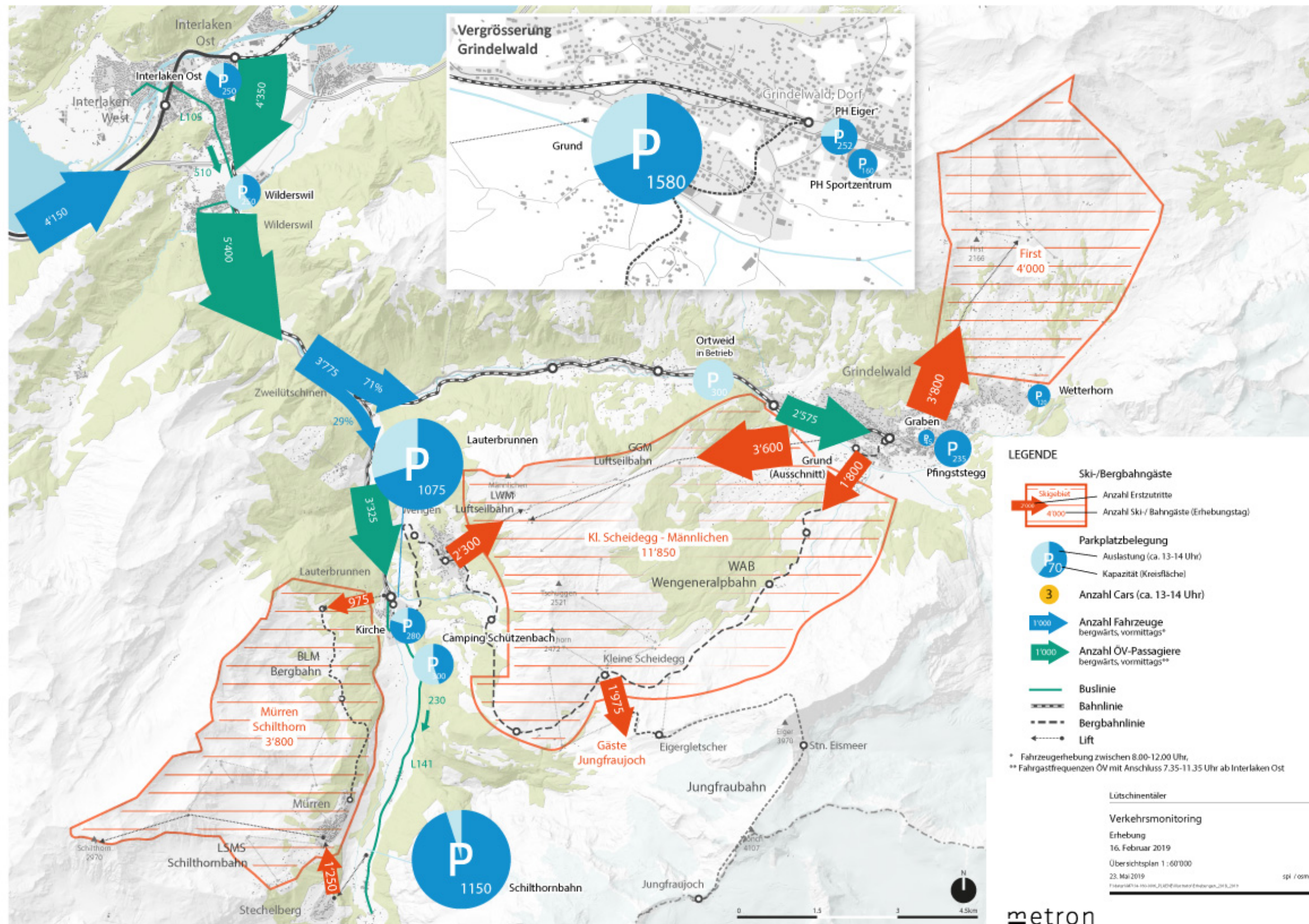


Abbildung 3: Verkehrsmonitoring Lütchinentäler Beispielhaft für den 16. Februar 2019

Verkehrsmittelspezifische Aufteilung Grindelwald / Lauterbrunnen

Die Aufteilung der Wintergäste ab Zweilütschinen in die 2 Täler war sowohl über die letzten Jahre als auch über die Saison hinweg relativ konstant.

	in Richtung Grindelwald	in Richtung Lauterbrunnen
Zugang Strasse	ca. 70%	ca. 30%
Zugang Bahn	ca. 40%	ca. 60%

Tabelle 1: Aufteilung Anreiseverhalten ab Zweilütschinen in den Wintersaison 2014 - 2019 (Auswertung aufgrund Monitoring Lütschinentäler)

Es zeigt sich eine deutliche Differenz in den Verkehrsmitteln. Anreisende mit dem Auto sind Richtung Grindelwald orientiert, Anreisende mit dem ÖV fahren vermehrt über Lauterbrunnen, da die Reisezeit in das Skigebiet Kl. Scheidegg-Männlichen via Lauterbrunnen / Wengen deutlich kürzer ausfällt. Allerdings könnte sich das Anreiseverhalten aufgrund der im Dezember 2019 neu eröffneten Bahnhofstestelle Grindelwald Terminal und der neuen Männlichenbahn künftig ändern.

Hoher ÖV-Anteil

Aufgrund der Strassenzählstellen und der Frequenzen lässt sich ein relativ hoher ÖV-Anteil am Freizeitverkehr in die Lütschinentäler ableiten. An Winterspitzentagen ist etwa ein Drittel aller Personen zwischen Wilderswil und Zweilütschinen mit dem ÖV unterwegs. Zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen ist es sogar über die Hälfte. Dies zeigt nochmals die Höhe der Bedeutung des Lauterbrunnentals für Anreisende mit dem ÖV.

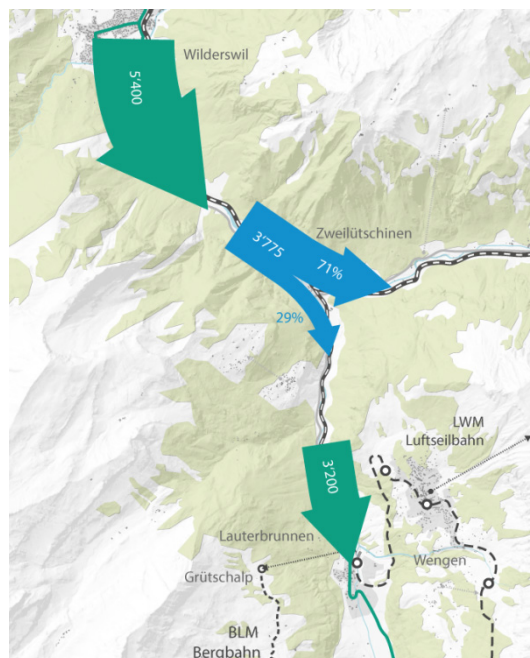


Abbildung 4: Strassenzähldaten und ÖV-Frequenzen

Ausgeglichener Zugang ins Gebiet Mürren - Schilthorn

Rund 20% aller Erstzutritte in der tägerübergreifenden Jungfrau Ski Region finden im Skigebiet Mürren--Schilthorn statt. Etwa 40% dieser Erstzutritte sind bereits vor Ort

(v.a. Mürren). Die Anreisenden aus dem Lauterbrunnental teilen sich zu etwa 60% über Stechelberg und etwa 40% via Lauterbrunnen-Grütschalp auf.

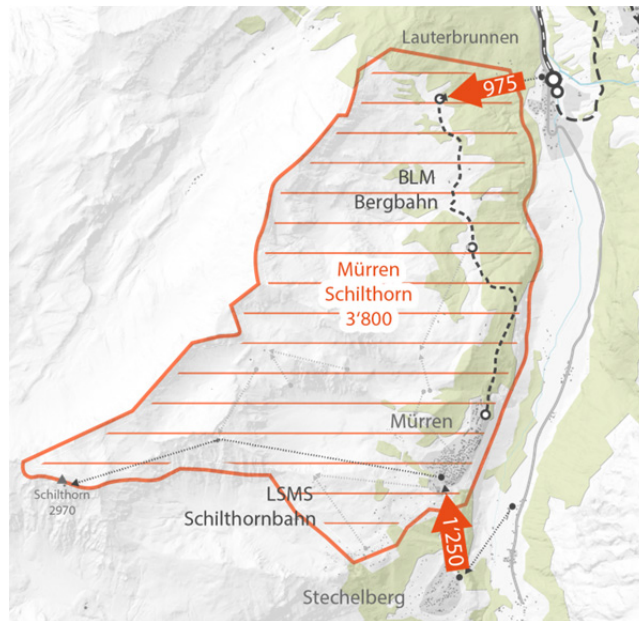


Abbildung 5: Erhebungsdaten Erstzutritte Mürren-Schilthorn, beispielhaft die Auswertung für den 16. Februar 2019 (Quelle: Verkehrsmonitoring Jungfrauregion)

Ausgeprägte Spitzen

Das Reiseverhalten zeigt sowohl im Jahres- als auch im Tagesverlauf deutliche Spitzen auf. Die folgende Abbildung zeigt die Jahresganglinie der Verkehrsmessung ab Zweilütschinen in Richtung Lauterbrunnen für das Jahr 2016¹. Der Jahresverlauf weist relativ ausgeprägte Schwankungen auf. Einerseits ist eine deutliche Zunahme in den Sommermonaten erkennbar, andererseits zeigen sich starke Spitzentage (meist Ferien oder Wochenendtage).

¹ Die Zählstellen hatten in den letzten Jahren immer wieder Ausfälle. 2016 ist das letzte Jahr mit einem vollständigen Jahreszählsatz.

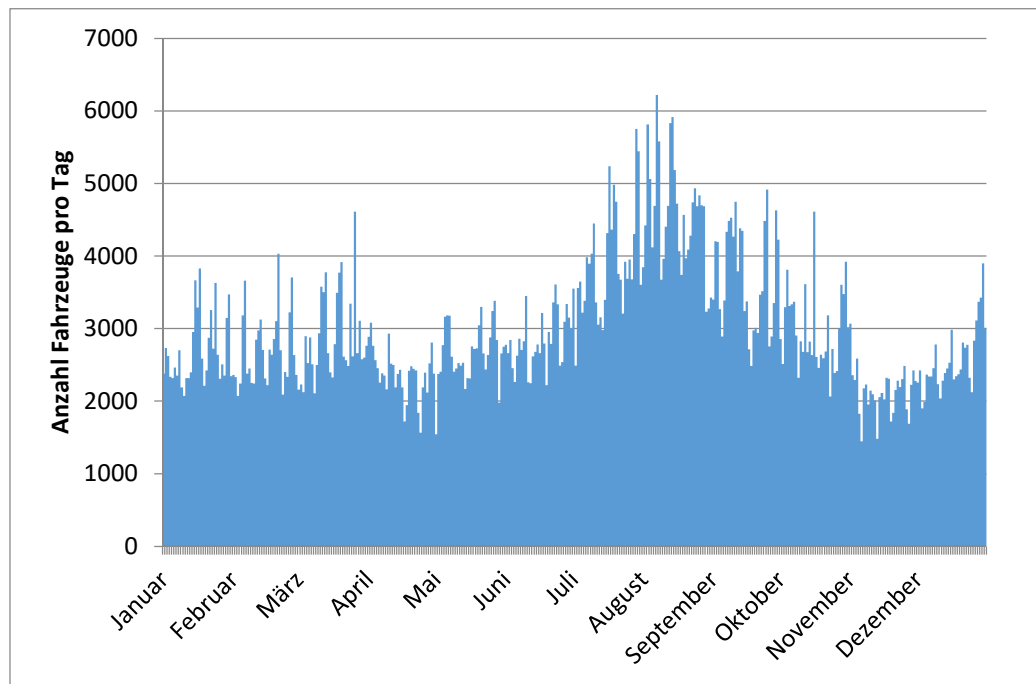


Abbildung 6: MIV-Jahresganglinie im Lauterbrunnental 2016
(Querschnittsbelastung, abgeleitet aus Verkehrszählstelle ID 255 und 735)

In der folgenden Abbildung 7 ist die Tagesganglinie der Verkehrsbelastung auf der Strasse zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen beispielhaft für den 16. Februar 2019 dargestellt. Es wird nach Fahrtrichtung unterschieden um die ausgeprägten tageszeitlichen Spitzen aufzuzeigen (Vormittag taleinwärts, Nachmittag talauswärts).

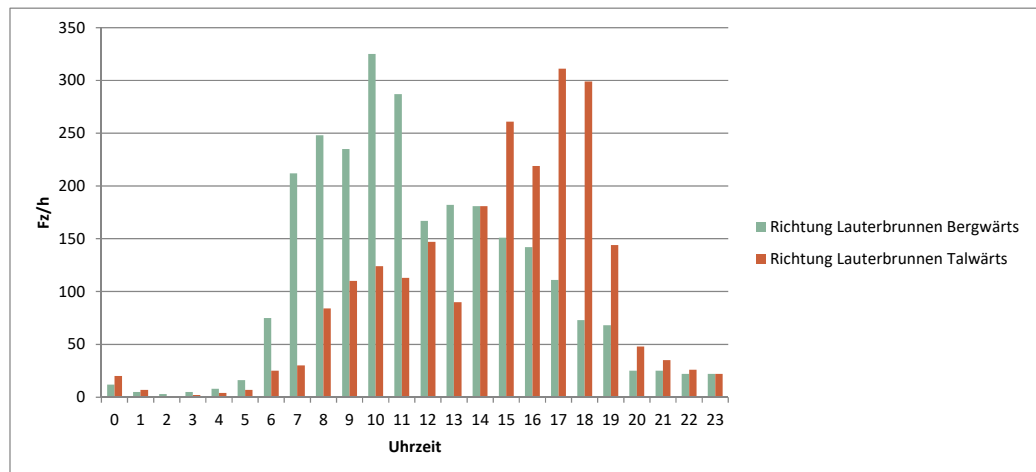


Abbildung 7: Tagesganglinie Winterspizentag, Beispielhaft 16.2.2019
(abgeleitet aus Verkehrszählstelle ID 255 und 735)

Langjährig Erfahrungen zu Kapazitäten und Auslastungen

Die verschiedenen Beteiligten verfügen über langjährige Erfahrungen zu den Auslastungen (insbesondere an Spizentagen) und in der Bereitstellung der erforderlichen Beförderungskapazitäten. Allerdings nehmen die Frequenzen laufend zu. Zudem sind mit den verschiedenen Projekten auch Veränderungen in den Verkehrsströmen und im Anreiseverhalten zu erwarten.

Kapazitätsbestimmend im MIV sind der Abschnitt zwischen Wilderswil und Zweilütschinen sowie der Knoten Zweilütschinen, bei welchen keine leistungssteigernden Massnahmen vorgesehen sind. An Spitzentagen sind die Parkplätze in den Lüttschinentäler weitgehend belegt. Wobei aufgrund von Dauermieter / reservierten Plätzen nicht alle Parkfelder belegt werden können. Im Dorf Lauterbrunnen werden zudem im Überlastfall die Winter-Parkfelder Camping eingesetzt. Der Parkplatz Kirche ist ganzjährig verfügbar.

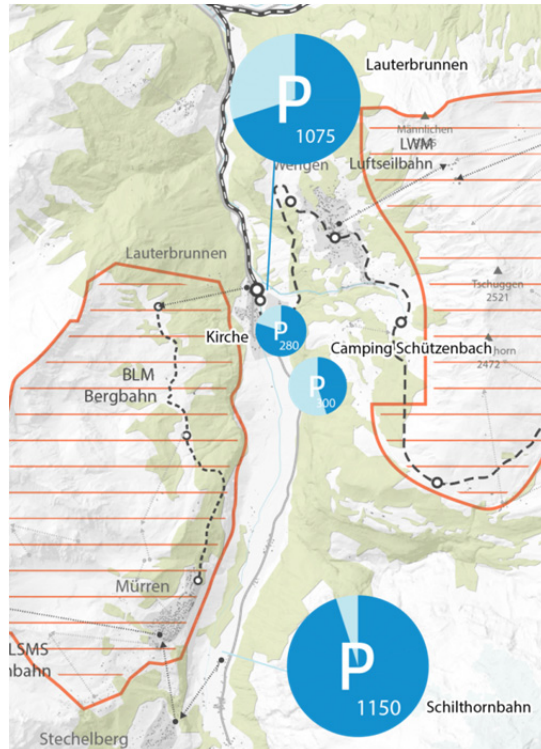


Abbildung 8: Kapazitäten und Parkplatzbelegung (eingefärbte Fläche), beispielhaft die Auswertung für den 16. Februar 2019 (Quelle: Verkehrsmonitoring Jungfrauregion)

Die BOB verkehrt das ganze Jahr im Halbstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald sowie zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen. Bis zur Abzweigung im Bahnhof Zweilütschinen verkehren die Kompositionen vereint und werden anschliessend getrennt. Die BOB verzeichnete seit 2013 (zum Zeitpunkt der Korridorstudie Phase 1) ein Nachfragewachstum von 35%. Im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle Matten bei Interlaken und dem P&R sind in der Wintersaison halbstündliche Zusatzzüge in Lastrichtung zwischen Interlaken Ost und Grindelwald Terminal vorgesehen. Das BOB-Fahrplankonzept ist in Tabelle 2 ersichtlich.

Ast nach	Länge der Komposition	Kurse pro Stunde	Fahrgastkapazität pro Stunde und Richtung
Ist-Situation			
Lauterbrunnen	≈ 100 Meter	2	598 (Sitzplätze)
Grindelwald	≈ 150 Meter	2	900 (Sitzplätze)
Wenn die neue Bahnhaltestelle «Matten bei Interlaken» mit P&R in Betrieb ist:			
Lauterbrunnen	≈ 100 Meter	2	598 (Sitzplätze)
Grindelwald*	≈ 150 Meter + 50 oder 75 Meter	2 + 2*	900 + 333 bis 400 (Sitzplätze)

* geplante Zusatzzüge in der Wintersaison an rund 100 Tagen vor- und nachmittags jeweils in Lastrichtung

Tabelle 2: Angebotskonzept BOB in der Hauptsaison Vergleich Ist-Situation und mit P&R-Verdichtungszügen (Stand 2020)

Ab Lauterbrunnen bis Stechelberg verkehrt die Linie 141. in Richtung Stechelberg. Aufgrund der Erfahrungen ist im Bezug zu den Kapazitäten die Sommersaison massgebender als die Wintersaison. In den Sommermonaten April bis Oktober hat sich die Fahrgastnachfrage in den letzten 10 Jahren um rund 70 Prozent erhöht, was sich unter anderem auch durch den Angebotsausbau der Linie 141 begründen lässt. Bis zum Jahr 2015 wurden Beiwagen an Spitzentagen eingesetzt. Nun werden Fahrzeuge mit Anhänger eingesetzt, was sich bewährt. Grosse Kapazitätsprobleme bestehen nicht.

2.3 Bahnprojekt Schilthornbahn 20XX



Abbildung 9: Linienführung Schilthornbahn 20XX, Stand Vorprojekt Oktober 2018
(Quelle: Projektbeschreibung Schilthornbahn 20XX)

Im Folgenden werden die Hauptmerkmale des Bahnprojekts Schilthorn 20XX zusammenfassend beschrieben:

- Neubau einer 3-Sektoren-Luftseilbahn Stechelberg - Mürren - Birg - Schilthorn
- Ersatz der bestehenden Luftseilbahn Mürren - Birg - Schilthorn
- Plangenehmigungsdossier wurde beim BAV eingereicht
- Grobe Umsetzungsplanung sieht eine Realisierung im Zeithorizont 2022 bis 2025 vor
- Steigerung der Förderleistung von heute rund 400 Personen/Stunde auf neu rund 800 Personen/Stunde (bereits heute genehmigt ist eine Förderleistung von 600 Personen/Stunde)

- Fahrzeitreduktion von heute 32 Minuten auf neu 22 Minuten (Stechelberg - Schilthorn, fahrplanmässige Reisezeit)
- Als flankierende Massnahme ist eine Optimierung der Gestaltung des Parkplatzes bei der Schilthornbahn vorgesehen. Damit soll eine bessere Trennung zwischen den Gästesegmenten erzielt werden. Es soll beispielsweise für Gäste mit mehrtägigem Aufenthalt möglich werden Parkplätze vorgängig zu reservieren. Die Parkplatzreservation soll nicht auf Tagesgäste ausgerichtet werden. Unter anderem sind auch neue Haltekanten für den Busverkehr miteingeplant. Die Umgestaltung ist mit einer Überbauungsordnung geregelt. Darin ist auch ein Maximum von 1'500 Parkplätzen festgehalten.
- Durch die Realisierung als je zwei einspurige Funifor-Luftseilbahnen (können unabhängig voneinander betrieben werden, 2. und 3 Sektion) ist das Schilthorn künftig an 365 Tagen im Jahr erreichbar

2.4 Massgebliche Studien

Korridorstudie Lüttschinentäler Phase 1 und 2 (2013 /2014)

Im Rahmen der Korridorstudie Phase 1 wurden die Auswirkungen der Inbetriebnahme der V-Bahnen für Strasse und Schiene untersucht. Mit der erwartenden zukünftigen Nachfrage hat sich gezeigt, dass die Zufahrtskapazitäten bei Strasse und Bahn einen limitierenden Faktor darstellen. Gemäss Korridorstudie Phase 1 könnten die fehlenden Strassenkapazitäten kurzfristig mit der Umsetzung des Rollmaterialkonzeptes der BOB von 2018 die Schiene abdeckt werden. Dies bedingt einerseits eine verstärkte Nutzung des ÖV und andererseits eine erhöhte Anreise über das Lauterbrunnental in das Gebiet Kleine Scheidegg-Männlichen.

Aufgrund der Erkenntnisse der Phase 1 wurde die Korridorstudie Phase 2 mit dem Ziel gestartet, die Gesamtverkehrerschliessung der Lüttschinentäler vertieft abzuklären und zweckmässige Stossrichtungen für die künftige Erschliessung aufzuzeigen. Verschiedene Varianten im Ausbau der Kapazität sowohl auf der Strasse als auch auf der Bahn wurden vertieft und beurteilt. Die Strassenausbauvarianten, sowie Busshuttles resp. Buskurse zur Verdichtung des Bahnangebots wurden verworfen. Als weiterzuvollziehende Stossrichtung wurde die Kombination der Bahnhofstabelle Matten bei Interlaken mit P&R sowie eine Taktverdichtung auf der BOB zur weiteren Vertiefung und Umsetzung empfohlen.

Freizeit- und Tourismusverkehrskonzept Oberland-Ost (2018)

Das östliche Berner Oberland ist stark durch den Tourismus geprägt. Aufgrund aktueller Grossprojekte (V-Bahnen in Grindelwald, Grimseltunnel) in der Region ist davon auszugehen, dass die Bedeutung des Tourismus künftig noch weiter zunehmen wird. Der damit verbundene Freizeit- und Tourismusverkehr stellt eine grosse Herausforderung für die Region dar. In Folge der nationalen und internationalen Marktsituation ist eine attraktive Erreichbarkeit der regionalen Tourismusziele von grosser Bedeutung. Allerdings muss dies in einem verträglichen Mass für die lokale Bevölkerung erfolgen. Dieses Spannungsfeld zwischen Erreichbarkeit und Verträglichkeit wurde mit dem Konzept zum Freizeit- und Tourismusverkehr angegangen.

In einem ersten Schritt wurden das Mobilitätsverhalten der regional relevanten Freizeit- und Tourismusgruppen analysiert. Anschliessend wurden mit Vertretern aus der Region, der Tourismusbranche und kantonalen Fachpersonen verkehrliche Schwachstellen identifiziert und der Handlungsbedarf abgeleitet. Darauf aufbauend wurde spezifisch für das östliche Berner Oberland eine Strategie für den Umgang mit dem Freizeit- und Tourismusverkehr entwickelt. Die Strategieansätze sind:

- Spitzen (im Tages-/Jahresgang) glätten
- Bestehendes Netz optimieren, Ortsdurchfahrten verträglicher gestalten
- Synergien aus verstärkter Koordination und flexiblen Infrastrukturen generieren
- Konsequenter Abstimmung zwischen Verkehrsprojekten und deren Wirkung auf raumplanerische Zielbilder

Es zeigte sich, dass für den Raum Bödeli sowie den Zugang zu den Lüttschinentäler der grösste Handlungsbedarf besteht. In Abstimmungen mit bestehenden Planungen, wurden Massnahmen abgeleitet, welche untereinander abgestimmt sind und die festgelegten Stossrichtungen der Strategie verfolgen. Die Massnahmen werden nun durch die Region koordiniert vorangetrieben.

3 Verkehrliche Wirkung

Im folgenden Kapitel wird darauf eingegangen,

- ob sich massgebliche Veränderungen im Zugang abzeichnen
 - Anreise via Grütschalp oder via Stechelberg
 - Verkehrsmittelwahl
- wie dieses Projekt im Rahmen der Gesamtdestination einzuordnen ist

Aufgrund von verschiedenen Unsicherheiten und der Komplexität des Mobilität- und Anreiseverhaltens lassen sich im Rahmen dieser Studie nur qualitative Aussagen ableiten.

Lokale Auswirkungen im Zugang

Durch die neue Seilbahn verkürzt sich die Fahrzeit von Stechelberg auf das Schilthorn gegenüber heute um 10 Min. Die folgende Abbildung zeigt einen Reisezeitvergleich für die Anreise mit dem ÖV von Interlaken Ost zum Schilthorn einerseits via Grütschalp und andererseits via Stechelberg.

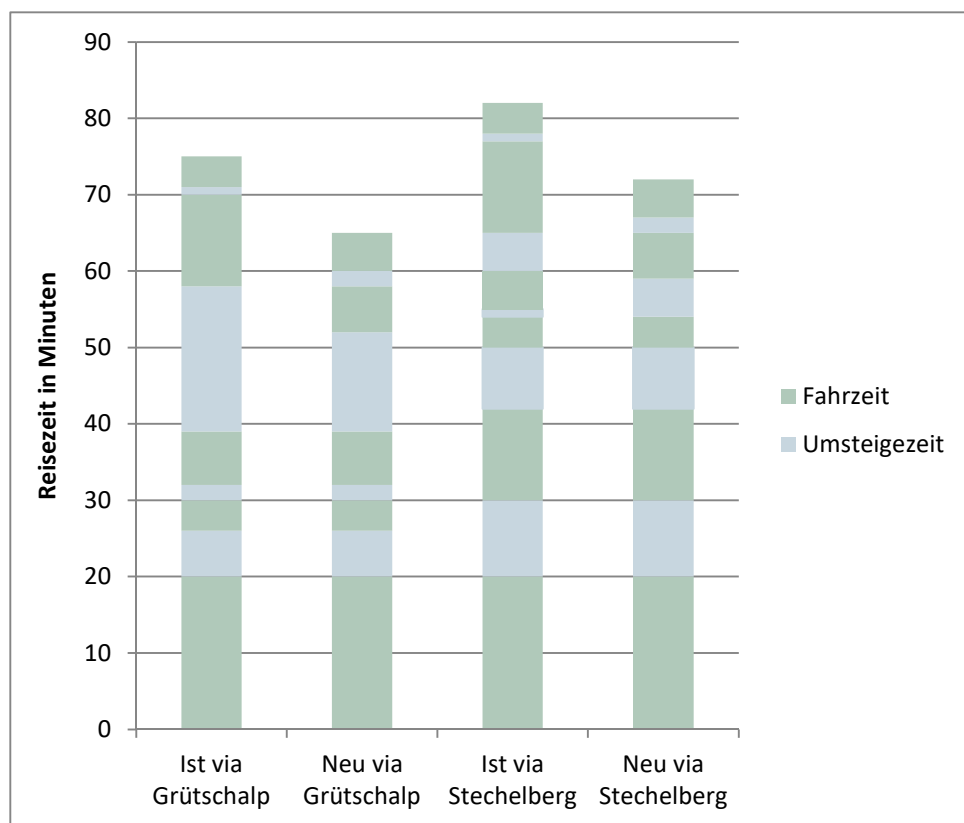


Abbildung 10: ÖV-Reisezeitvergleich auf Basis des Fahrplans 2020 zwischen Interlaken Ost und dem Schilthorn

Aus den Reisezeitvergleichen lassen sich folgende Aspekte ableiten.

- Zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sind die Fahrzeiten für den ÖV und den MIV in einem ähnlichen Rahmen (ca. 20 Min.). Nach Stechelberg ist aufgrund des Umstiegs auf die Buslinie 141 die Reisezeit mit dem MIV deutlich geringer.
- Es zeigt sich, dass die Reisezeiteinsparung durch die neue Schilthornbahn im gleichen Masse für den ÖV als auch für den MIV eintritt.

- Es zeigt sich, dass die schnellste Verbindung (sowohl heute als auch künftig und vor allem im ÖV) ins Skigebiet oder auch nach Mürren oder über die Grüttschalpbahn führt. Allerdings ist ein Umstieg in Mürren auf die Schilthornbahn weiterhin mit einem längeren Fussweg (ca. 0.9 km) verbunden.
- Künftig wird mit dem ÖV via Stechelberg eine vergleichbare Reisezeit wie heute via Grüttschalp erreicht.

Wie bereits beschrieben, sind genaue Aussagen zur verkehrlichen Wirkung in diesem Kontext schwierig. Es lassen sich allerdings Tendenzen festhalten. Es ist zu erwarten, dass das Bahnprojekt alleine kaum zu grossen Auswirkungen bei den Zugangs- und Verkehrsströmen nach sich zieht. Die Differenzen der Zeitersparnisse zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Zugangswegen sind relativ gering. Die Schilthornbahn und die BLM erschliessen weitgehend eigene Ziele. Zudem gibt es neben der Reisezeit noch verschiedene weitere Faktoren (z.B. Komfort, Parkplatzverfügbarkeit, Talabfahrt), welche das Anreiseverhalten massgeblich mitbeeinflussen. Es ist zu erwarten, dass

- Gäste die auf schnellstem Wege in das Skigebiet Schilthorn - Mürren wollen, dies wohl weiterhin via Grüttschalp und Winteregg tun werden und, dass
- MIV Gäste und z.T. ÖV-Gäste in Richtung Mürren (Birg / Schilthorn) künftig in geringem Masse vermehrt via Stechelberg anreisen könnten.

Insgesamt könnte dieser Effekt der Verlagerung über Stechelberg im Sommer etwas grösser sein als im Winter, da die Bedeutung des Schilthorns zunimmt resp. der Zugang via Winteregg abnimmt.

Regionale Auswirkungen

In beiden Lüttschinentälern sind grössere Ausbau- und Bahnprojekte vorgesehen. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich zwischen dem Schilthornbahnprojekt und dem V-Bahn-Projekt in Grindelwald.

Ausbauplanungen Skigebiet Mürren - Schilthorn		Ausbauplanungen Skigebiet Grindelwald - Wengen	
Schilthornbahn20XX	+ 400 Pers/ h*	Grindelwald - Männlichen (GGM)	+ 900 Personen/ Stunde
		Eiger Express	+ 2'400 Personen/ Stunde
Summe zus. Kapazität	+ 400 Personen/ Stunde		+ 3'300 Personen/ Stunde

* bewilligte Transportleistung Erhöhung um +200 Pers./h

Tabelle 3: Übersicht regionale Kapazitätsausbauten in den Skigebieten

Es zeigt sich, dass auf der Seite Grindelwald ein deutlich höherer Kapazitätsausbau vorgesehen ist als bei der Schilthornbahn. Auch sind die Reisezeitgewinne in Grindelwald durch den Ausbau grösser. Auf der Relation Grindelwald Terminal - Jungfrauoch wird sich die Reisezeit um 43 Minuten verringern (und nahezu halbieren). Der Reisezeitgewinn auf der Relation Stechelberg - Schilthorn beträgt rund 10 Minuten, wodurch die Strecke künftig in 22 Minuten bewältigt werden kann.

Es ist demnach zu erwarten, dass die Auswirkungen der Schilthornbahn 20xx aus regionaler Sicht und insbesondere vor dem Hintergrund der V-Bahnen vergleichsweise gering ausfallen werden.

4 Massnahmen

4.1 Vorgesehene Massnahmen

Aus vorangehenden Konzepten und Studien ist bereits eine Vielzahl von Massnahmen vorgesehen resp. befindet sich in Umsetzung. Die für diese Studie massgeblichsten bestehenden Massnahmen sind in der Folge zusammengestellt:

Umfahrung Wilderswil

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Wilderswil vom Durchgangsverkehr, Hochwasserschutz und Direktanschluss Gewerbezone und P&R Matten bei Interlaken.
- Stand: Im Bau, Fertigstellung und Betrieb ab 2023

Regionales Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Parkleitsystem

- Regional abgestimmte Anreizsysteme festlegen um den Parksuchverkehr in den Tourismusdestinationen zu minimieren und Zufahrtsstrassen zu entlasten
- Stand:
 - Phase 1: Parkleitsystem in Planung, Diskussion in Zusammenhang mit P&R, voraussichtliche Inbetriebnahme 2021
 - Phase 2: P&R Haltestelle Matten bei Interlaken: voraussichtliche Inbetriebnahme per Fahrplanwechsel 2022

Bahnhaltestelle und P&R Matten bei Interlaken

- Schaffung eines attraktiven Umsteigepunkts zur Entlastung der Zufahrtsstrasse in Richtung Lütschinentäler und zur Minderung des Parksuchverkehrs in Grindelwald / Lauterbrunnen
- Stand: Aufnahme der Bahnhaltestelle im STEP AS 2030/35, im PGV, voraussichtliche Inbetriebnahme bereits per Fahrplanwechsel 2022

Angebotsausbau BOB für P&R

- Halbstündliche Zusatzkurse (in Lastrichtung) zwischen Interlaken Ost und Grindelwald Terminal in der Wintersaison (etwa 100 Tage)
- Stand: Fahrplan- und Betriebskonzept erstellt, Inbetriebnahme mit Bahnhaltestelle / P&R, im PGV

Sanierung Bergbahn Lauterbrunnen Mürren (BLM)

- Sanierung der Infrastruktur und Beschaffung neuer Niederflurtriebzüge
- Stand: vorgesehener Abschluss 2023

Umgestaltung / Sanierung Bahnhofplatz und Bushaltestellen Lauterbrunnen

- Verbesserung der Umsteigewege zwischen Parkierung, ÖV und Bahninfrastruktur.
- Stand: Projektierung gestartet, Umsetzung ab 2022

Verkehrsmonitoring Lütschinentäler

- Monitoring zu den verkehrlichen Auswirkungen der Bahn und Verkehrsprojekte in den Lütschinentäler
- Stand: Monitoring läuft seit 2014

4.2 Weiterer Massnahmenbedarf

Aufgrund der bereits vorhandenen Massnahmen und der Komplexität im Bezug zu möglichen Auswirkungen des Bahnprojekts ist zum jetzigen Zeitpunkt von zahlreichen zusätzlichen Massnahmen abzusehen. Im Zusammenhang mit den bestehenden Massnahmen sind folgende Aspekte zu prüfen:

- Bahnkapazitäten in Richtung Lauterbrunnen
Im Zusammenhang mit der neusten Rollmaterialbeschaffung der BOB und dem P&R sind die zusätzlichen Kapazitäten auf Grindelwald ausgerichtet. Mit den angedachten Zusatzkursen ist der Fahrzeugpark der BOB vollständig ausgereizt und erlaubt keinen allfälligen Ausbau auch in Richtung Lauterbrunnen. Aufgrund der Erfahrung nach Realisierung von div. Ausbauprojekten und im Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus dem Monitoring Lütschinentäler ist zu prüfen, ob beim ÖV-Angebot Nachjustierungen notwendig werden bzw. möglich sind.
- Bushuttle P&R - Stechelberg
Sollte sich aus dem Verkehrsmonitoring zeigen, dass ein Bedarf eines ÖV-Angebotsaus in Richtung Lauterbrunnental besteht, wäre der kurzfristig (bis die Voraussetzungen im Bezug zu Rollmaterial und Infrastruktur auf der Bahn geschaffen werden können) der Einsatz eines auf die Spitzensaison ausgerichtete Bus-Shuttlebetriebs zwischen dem P&R - Lauterbrunnen - Stechelberg denkbar.
- Kapazität L141
Aufgrund der derzeitigen Situation und der getroffenen Massnahmen (Umstellung von Beiwagen auf Anhänger) weist der Betrieb der Linie 141 keine Kapazitätsprobleme auf. Nach Realisierung der Schilthornbahn 20XX und im Zusammenhang mit dem Monitoring ist zu prüfen, ob - insbesondere zur Schaffung einer ausreichenden Kapazität an Spitzentagen - noch weitere Massnahmen in betrieblicher oder angebotstechnischer Hinsicht notwendig werden. Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen
Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Lauterbrunnen und der Sanierung der Ortsdurchfahrt sind Möglichkeiten zur Erhöhung der Verträglichkeit zu vertiefen. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse und zur Gewährung der Sicherheit würde sich eine Temporeduktion auf T30 anbieten und wäre zu prüfen.
- Parkplatzbewirtschaftung
Die Massnahme zum regionalen Parkplatzbewirtschaftung ist bereits vorgesehen. Die Thematik wird derzeit im Zusammenhang mit dem Parkleitsystem und dem P&R diskutiert. Mit einer regional abgestimmten Parkplatzbewirtschaftung kann steuernd eingegriffen werden um einerseits ungewünschte räumliche Verlagerungseffekte zu reduzieren und andererseits eine Verlagerung auf den ÖV zu unterstützen.

Verworfenener Massnahmenansätze:

- Verlängerung BOB von Lauterbrunnen bis Stechelberg
Eine Verlängerung wurde bereits Anfang der 2000er Jahre als Variante untersucht. Damals wurden Kosten von bis zu 120 Mio. Franken erwartet. Die Verlängerung der Bahn würde zu einer starken Konkurrenzierung mit der BLM führen. Im Zusammenhang der beschlossenen Sanierung der BLM ist die Investition in eine BOB-Verlängerung nicht realistisch.
- Umfahrung des Dorfes Lauterbrunnen
2019 hat die Gemeinde beim Kanton beantragt, die Planung und Realisierung einer Umfahrung des Dorfes Lauterbrunnen anzugehen. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der Ausdehnung der bebauten Fläche werden für die

Umfahrung Kosten in dreistelliger Millionenhöhe vermutet. Die sehr hohen Kosten stehen einem sehr geringen Verkehrsaufkommen von ca. 1'900 Fahrzeugen pro Tag auf der Umfahrungsstrasse entgegen. Zudem ist davon auszugehen, dass der bereits heute sehr hohe ÖV-Anteil mindestens beibehalten wird. Ausgehend von der negativen Rückmeldung des Kantons, wurde die Regionalkonferenz Oberland-Ost von Seiten der Gemeinde Lauterbrunnen beauftragt die Kostenwirksamkeit und die Verhältnismässigkeit einer Umfahrung im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) in einer Studie zu prüfen.

5 Schlussfolgerung

Die Erkenntnisse der Korridorstudie Phase 3 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Anreise über das Lauterbrunnental weist bereits heute einen relativ hohen ÖV-Anteil auf. Die Anreise über Lauterbrunnen ist insbesondere auch für den Zugang über Wengen nach kl. Scheidegg / Männlichen attraktiv.
- Die Verkehrsströme sind stark durch den Tourismus und den Freizeitverkehr geprägt. Damit verbunden ist die Herausforderung der unterschiedlichen Auslastungen sowohl im Tages- als auch im Jahresgang.
- Es ist davon auszugehen, dass mit dem Schilthornbahnprojekt in geringem Masse verstärkt über Stechelberg anstatt über Grütschalp angereist werden könnte.
- In einer regionalen Sicht ist die verkehrliche Wirkung des Projekts (v.a. im Vergleich zu den weiteren angedachten Projekten) relativ gering.
- Mögliche Auswirkungen lassen sich aufgrund der Komplexität kaum verlässlich voraussagen. Im Zusammenhang mit den laufenden Monitoring sind die Effekte und weitere Massnahmen weiterzuerfolgen.
- Die Haupterkenntnisse der Phasen 1 und 2 der Korridorstudie stimmen auch im Zusammenhang mit der Schilthornbahn 20XX.
- Es bestehen bereits eine Vielzahl von Massnahmen im Zusammenhang mit dem Freizeit- und Tourismusverkehr (Umfahrung Wilderswil, Regionales Parkplatzbewirtschaftungskonzept, P&R Matten bei Interlaken, Infrastrukturmassnahmen BOB, Koordinationsplattform Ticketing und Vermarktung, Optimierung Umsteigebeziehungen Lauterbrunnen) in den Lütschinentäler, welche auch unterstützend zum Schilthornbahnprojekt 20XX sind. Im Vordergrund steht diese bestehenden Massnahmen weiter voranzutreiben und die Aspekte der Schilthornbahn 20XX darin zu behandeln. Zusätzliche Massnahmen drängen sich nicht kaum auf.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00