

Geschäftsleitung

Jungfraustrasse 38
Postfach 312
3800 Interlaken

T 033 822 43 72
F 033 821 08 67
region@oberland-ost.ch

Unsere Referenz Stefan Schweizer / Mathias Boss
Direkt T 033 822 43 72
E-mail stefan.schweizer@oberland-ost.ch
OS-Nr. 5451\.\ASTN_RKOO_AP2_20131029.docx

Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Ort, Datum Interlaken, 29. Oktober 2013

Kopie

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können. Als Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Verkehr & Siedlung Interlaken haben wir ein grosses Interesse an der Fortführung dieses für die Weiterentwicklung der Agglomeration und Region wichtigen Programms.

Wie wir bereits im Fachgespräch mit dem Prüftteam (mit Vertretern vom ARE, ASTRA, BAFU und BAV) vom 27. Mai 2013 aufgezeigt haben, sind wir klar der Meinung, dass bei der Bewertung der Wirkungskriterien des Agglomerationsprogramms V&S Interlaken nicht alle relevanten Fakten ausreichend berücksichtigt wurden und dementsprechend die Bewertung mit drei Punkten nicht korrekt ist. Deshalb möchten wir nochmals auf den bereits damals abgegebenen Kommentar zum Prüfbericht verweisen, welcher diesem Schreiben beigelegt ist.

Wir erlauben uns zudem, ergänzende Informationen zur speziellen Situation der Agglomeration Interlaken abzugeben (Punkt 1-3) und auf die Einstufung des Direktanschlusses beim ehemaligen Militärflugplatz Interlaken einzugehen (Punkt 4-5).

1. Bewertung der Wirkungskriterien

Zu den aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigten aber vorhandenen Grundlagen bei der Verteilung der Wirkungspunkte wurde bereits eine ausführliche Stellungnahme abgegeben, welche weiterhin ihre Gültigkeit hat und zu berücksichtigen ist. Das Dokument wird dieser Stellungnahme nochmals beigelegt und bezieht sich insbesondere auf die Wirkungskriterien betreffend der 2. Etappe der Crossbow-Massnahmen, welche bereits im Agglomerationsprogramm der ersten Generation erläutert wurden. Wir gehen deshalb nicht erneut vertieft darauf ein, bitten aber um entsprechende Berücksichtigung auch im Rahmen dieser Eingabe.

Beatenberg
Bönigen
Brienz
Brienzwiler
Därigen
Gadmen
Grindelwald
Gsteigwiler
Gündlischwand
Guttannen
Habkern
Hasliberg
Hofstetten
Innertkirchen
Interlaken
Iseltwald
Lauterbrunnen
Leissigen
Lütschental
Matten
Meiringen
Niederried
Oberried
Ringgenberg
Saxeten
Schattenhalb
Schwanden
Unterseen
Wilderswil

2. Touristischer Verkehr

Im Erläuterungsbericht zu den Agglomerationsprogrammen wird in der Stellungnahme der Experten darauf hingewiesen, dass einerseits die Vergleichbarkeit der verschiedenen Agglomerationen (insbesondere die kleinen mit den grossen Agglomerationen) schwierig sei und andererseits bei gewissen Agglomerationen zu wenig auf den touristischen Charakter des Verkehrs eingegangen wurde. Da Interlaken über einen sehr hohen Anteil an touristischem Verkehr verfügt, gehen wir davon aus, dass diese Aussage insbesondere auch unsere Agglomeration betrifft. Dieser Umstand ist vor allem darauf zurückzuführen, dass es schwierig ist, auswertbare Angaben zu den Fahrzwecken zu erhalten. Um trotzdem eine Übersicht zu ermöglichen, haben wir versucht, die touristischen Kennwerte für die Agglomeration Interlaken auszuwerten und damit die entsprechenden Relationen darzustellen.

3. Touristische Kennwerte / Vergleiche

2011 wurden in der Teilregion 1 der Regionalkonferenz Oberland-Ost (Perimeter leicht grösser als der Agglomerationsperimeter) rund 1.1 Mio. Logiernächte generiert, diese Logiernächte sind mit rund 530'000 Ankünften verbunden (Quelle BFS, Logiernächtestatistik). Gemäss Zählungen im Rahmen des regionalen Tourismusentwicklungskonzeptes besteht im besagten Gebiet ein Angebot von rund 8'000 Gästebetten in Hotelbetrieben. Bei diesen Werten nicht miteinbezogen sind Übernachtungen und Gästebetten aus der Parahotellerie und von den Campingplätzen. Demgegenüber stehen rund 27'000 Einwohner, welche im besagten Gebiet wohnen. Werden die Ankünfte auf die in der Region rund etwa 9 Monate dauernde Saison ausgerechnet, ergeben sich täglich rund 2'000 Ankünfte und das lediglich im Raum Interlaken. Dazu kommen sämtliche Ankünfte nach Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen, Mürren, Brienz, Meiringen und Hasliberg, welche die Agglomeration ebenfalls passieren. Des Weiteren ist zu beachten, dass dabei die Tagesgäste noch nicht berücksichtigt sind. Sowohl der Sommertourismus, aber insbesondere der Skibetrieb in der Jungfrau-Region führen bereits heute zu sehr grossen Verkehrsströmen, welche direkt den Perimeter der Agglomeration Interlaken betreffen (Ortsdurchfahrt Wilderswil). Im Spitzenmonat Februar verzeichnet die Jungfrau Ski Region bis zu 413'000 'Skier Visits', was einem Tagesdurchschnitt von rund 15'000 Besuchern entspricht (Erhebung im Jahr 2008).

Zudem werden in der Region auch diverse Grossveranstaltungen durchgeführt, welche zu einem grossen Teil Tagestouristen anziehen und ebenfalls beachtliche Besucherzahlen vorweisen können:

- Lauberhornrennen in Wengen mit bis zu 35'000 Besucher pro Tag an drei Tagen
- Trucker Festival auf dem Flugplatz Interlaken mit bis zu 50'000 Besucher an zwei Tagen
- Greenfield Festival auf dem Flugplatz Interlaken mit bis zu 27'500 Besucher an drei Tagen
- Touch the Mountains Konzert jeweils am 1. Januar in Interlaken, ca. 25'000 Besucher
- Feuerwehrfest Code 3800 auf dem Flugplatz Interlaken mit bis zu 14'000 Besucher an zwei Tagen
- Jungfrau Marathon mit rund 4'500 Teilnehmern und mindestens der gleichen Anzahl Zuschauer und Betreuer

4. V-Projekt / Gesamtverkehrsbetrachtung Interlaken - Lütschinentäler

Zum V-Projekt (Ersatz der bestehenden Männlichenbahn und Neubau einer Bahn von Grindelwald Grund zum Eigergletscher) war bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Interlaken erst bekannt, dass die Konzession der Männlichenbahn (GGM) 2016 abläuft und dement-

sprechend eine Ersatzanlage erforderlich wird. Als erste Projektidee wurde ein Projekt mit einer Stammlinie bis in das Gebiet Tschuggen und von dort mit je einem Ast nach Scheidegg und nach Männlichen vorgestellt. Dieses Projekt war aber noch sehr rudimentär und es bestanden verschiedene Konflikte (insbesondere mit Moorschutzgebieten). Da zum Zeitpunkt der AP-Erarbeitung nur diese Variante vorlag, wurde sie aufgrund der oben erwähnten ungeklärten Situation noch nicht in die regionale Richtplanung aufgenommen und entsprechend die Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm nicht untersucht. Zeitgleich zum Prüfprozess der Agglomerationsprogramme durch den Bund wurde intensiv nach Alternativen gesucht und mit dem Projekt einer V-Bahn ab Grindelwald Grund auch eine konsensfähige Lösung gefunden. Das Herzstück der Anlage bildet neu eine Station in Grindelwald Grund, von welcher aus eine Bahn zum Männlichen und eine Bahn zum Eigergletscher führt. Für den Anschluss an den ÖV wird zudem an der BOB-Linie eine zusätzliche Haltestelle (Rothenegg) erstellt, von welcher aus die Talstation der beiden Bahnen direkt erreichbar ist. Mit diesem Projekt werden die Kapazitäten im Vergleich zu den bestehenden Transportanlagen praktisch verdoppelt:

Kapazität GGM heute:	940 p/h
Kapazität WAB ab Grindelwald:	1350 p/H
Total ab Grindelwald heute:	2290 p/H
Kapazität GGM neu:	1800 p/H
Kapazität 3S-Bahn:	2400 p/H
Kapazität WAB bestehend:	1000 p/H (wird aufgrund der 3S-Bahn reduziert)
Total nach Realisierung V-Projekt:	5200 p/H

Primäres Ziel der Jungfraubahnen ist es, mit der Kapazitätserhöhung die Wartezeiten der Gäste zu reduzieren und die Gäste schneller in das Skigebiet zu bringen. Von den Besucherzahlen her wird angestrebt, dass die Frequenzen des Spitzenwinters 07/08 im mehrjährigen Durchschnitt erreicht werden.

Sofern sich die Besucherzahlen aber deutlich stärker entwickeln als erwartet, müssen auch die Kapazitäten der Zufahrtswege überprüft werden. Die Zufahrt für den MIV weist bereits heute verschiedene Engpässe auf:

- ⇒ Ortsdurchfahrt durch das Dorf Wilderswil inkl. Abzweigungen über niveaugleiche Bahnübergänge, diverse Fussgängerstreifen, unübersichtliche und enge Kurven (einige Problemstellen sollen mit der Massnahme V4-1 behoben werden).
- ⇒ Strasse nach Zweilütschinen kurvenreich, zudem durch die Zufahrt nach Lauterbrunnen und Grindelwald doppelt belastet mit entsprechender Rückstaugefahr.
- ⇒ Unmittelbar nach der Abzweigung in Zweilütschinen in Richtung Grindelwald befinden sich zwei Bahnübergänge, was bereits heute oft zu Rückstau führt.
- ⇒ Die Strasse zwischen Lütschental und Burglauenen ist sehr steil und kurvenreich. In Burglauenen besteht ein Bahnübergang unmittelbar neben dem Bahnhof, was immer wieder zu Rückstau führt (lange Rotlichtphasen).

Aufgrund der vorhandenen Engpässe ist davon auszugehen, dass es bei einer starken Steigerung der Besucherzahlen während der Wintersaison ohne flankierende Massnahmen regelmässig zu einem Verkehrskollaps in den Lütschinentälern kommen wird.

Gemäss den formulierten Zielen im Agglomerationsprogramm sollen Massnahmen den Verkehr in erster Priorität vermeiden, in zweiter Priorität verlagern und in dritter Priorität verträglich gestalten. Diese Strategien stehen im Vordergrund gegenüber allfälligen Strassenausbauten.

1. Vermeiden
Im regionalen Tourismusentwicklungskonzept RTEK wurde eine Massnahme formuliert, mit welcher die Auslastung der in Grindelwald in hoher Anzahl vorkommenden Ferienwohnungen verbessert werden soll. Damit soll die durchschnittliche Aufenthaltsdauer erhöht und somit der Verkehr vermindert werden.
2. Verlagern
Mit dem direkten Bahnanschluss an der Rothenegg (Grindelwald) wird die Verbindung für Tagestouristen mit dem ÖV wesentlich attraktiver. Dadurch soll ein möglichst grosser Teil der Nutzer zum Umstieg auf den ÖV animiert werden – ab Basel / Bern (ab etwa 2020 auch wieder direkt ab Zürich) mit nur einem Umsteigevorgang direkt an die Talstation des Skigebiets!
3. Verträglich gestalten
Mit einem Park&Ride Angebot ab dem ehemaligen Flugplatz Interlaken soll mittelfristig eine attraktive Alternative zur Anreise mit dem PW bis nach Grindelwald geschaffen werden (einerseits hohe Parkgebühren in Grindelwald, andererseits Zug im Skipass inbegriffen). Während den Stosszeiten soll das Angebot im Viertelstundentakt angeboten werden.

Unter diesen Zielvorgaben wird durch die Metron AG im Auftrag der Regionalkonferenz Oberland-Ost ein Gesamtverkehrskonzept Interlaken – Lütschinentäler erarbeitet. Ein Teilauftrag dieses Konzeptes ist es, ein Park&Ride Konzept für den Flugplatz zu erarbeiten, welches sowohl den Bedürfnissen der Bahnen als auch den Bedürfnissen der Agglomerationsgemeinden entspricht. Dabei muss auch eine optimale Anbindung an das Bussystem auf dem Bödéli aufgezeigt werden.

Der Direktanschluss ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die Realisierung eines P&R-Systems. Dieses wird beim Start des V-Projekts bekannt sein und soll in den ersten Jahren des V-Projekt-Betriebs zur Verfügung gestellt werden können. Daher ist es unumgänglich, dass möglichst rasch ein direkter Strassenanschluss auf den ehemaligen Flugplatz Interlaken erstellt werden kann.

5. Wirksamkeitskriterien Direktanschluss

WK 1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert

Mit dem Direktanschluss ergeben sich klare Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, indem auch eine neue LV-Verbindung vom Kirchweg zum Flugplatz erstellt wird. So wird der Zugang für Fussgänger und Velofahrer auf das frühere Flugplatzareal verbessert und das ehemalige Flugplatzareal kann ohne Querung eines Bahnübergangs erreicht werden.

Mit dem Direktanschluss des Gewerbegebietes und der regionalen Arbeitszone wird das ÖV-System dank direkter Anbindung an das Ortsbusnetz im betroffenen Gebiet wesentlich verbessert. Zudem können mit der Einrichtung eines P&R in die Lütschinentäler und einer verbesserten Anbindung der Postautolinien an das P&R-Terminal auch die ÖV-Verbindungen in die Lütschinentäler sowohl für Bewohner wie auch für Touristen aus dem Agglo-Perimeter attraktiver werden. Davon profitieren auch sämtliche Betriebe, welche im Gewerbegebiet Flugplatz tätig sind.

Mit dem Direktanschluss wird das bereits heute der Gewerbezone zugeteilte ehemalige Flugplatzareal, welches als Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe definiert wurde, wesentlich besser erschlossen. Eine Integration der noch bestehenden ehemaligen militärischen Bauten in die Gewerbezone ist noch möglich, weitere Entwicklungen sind aber nicht vorgesehen resp. wer-

den mit den Siedlungsbegrenzungen unterbunden. Die im Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan (NIRP) als Option eingezeichnete Strategische Arbeitszone hat eine sehr spezifische Definition (Tourismus und Bildung) und ist ebenfalls auf einen Direktanschluss angewiesen. Allerdings ist heute noch nicht klar, ob eine solche überhaupt ausgeschieden werden soll.

Durch den Direktanschluss in Kombination mit dem P&R Angebot und einem optimalen Anschluss an das Ortsbusnetz kann mit einem Parkleitsystem sowohl eine Entlastung der Lüttschinentäler als auch der Bödeligemeinden vom Freizeitverkehr erreicht werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass momentan ein Konzept erarbeitet wird, welches Mehrtageskarten für Wintertouristen und Einheimische gleichzeitig als BeoAbo (regionales ÖV-Verbundabonnement) anerkennt. So sollen weitere Wintertouristen zum Umsteigen auf den ÖV animiert werden. Dies wird heute bereits angestrebt, indem die Gästekarte für bestimmte Tarifzonen als Abo verwendet werden kann.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) auf dem Flugplatzareal wurde nach dem Wegzug der Luftwaffe vom Flugplatz Interlaken geschaffen resp. der Arbeits- und Gewerbezone zugewiesen. Da die Erschliessung des Areals heute noch nicht optimal sichergestellt ist, bestehen noch viele ungenutzte Baulandreserven. Mit einer Verbesserung des MIV und des ÖV wird der Druck auf die bestehenden Reserven weiter zunehmen. Damit kann die beabsichtigte Entwicklung mit einer Konzentration von Arbeitsplätzen innerhalb der bestehenden Gewerbezone erfolgen. Gleichzeitig kann dadurch auch der Druck auf die Einzonung von neuen Gewerbezones im Perimeter der Agglomeration Interlaken reduziert werden.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöht

Die Massnahme V5-2 wurde im Agglomerationsprogramm als „Beseitigung weitere Schwachstellen MIV“ aufgenommen. Dahinter stehen verschiedene Einzelmassnahmen, welche in der Summe dazu führen, dass die Verkehrssicherheit mit dem Direktanschluss wesentlich erhöht werden kann:

- Die Ausfahrt ab der A8 mit der unübersichtlichen Einspursituation Richtung Wilderswil, Grindelwald und Lauterbrunnen (Tourismuszentren) sowie das Kreuzen der Fahrbahn, wenn die Fahrt in Richtung Matten und Interlaken (Agglomerationszentrum) geht, führen immer wieder zu Rückstau und Unfällen.
Mit dem Direktanschluss soll die Ausfahrt direkt in einen Kreislauf eingebunden werden. Dadurch wird der Rückstau reduziert und das Unfallpotential kann gesenkt werden.
- In Wilderswil führt die Zufahrt zum Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Flugplatz heute direkt ab der Hauptstrasse über den niveaugleichen Bahnübergang unmittelbar vor dem Bahnhof Wilderswil. Aufgrund der Bahnhofsnähe ist die Bahnschranke jeweils überdurchschnittlich lange geschlossen. Obwohl eine Einspurstrecke besteht, führt dies oft zu Rückstau auf die Hauptstrasse, an stark frequentierten Tagen sogar bis auf die Autobahn. Nach der Bahnschranke führt die Zufahrt in das Gewerbegebiet zwischen der Turnhalle und dem Schulhaus durch; angesichts der noch ungenutzten Bauzonenkapazitäten auf dem Flugplatzareal ein nicht zu unterschätzender Unfallherd.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Mit dem Direktanschluss und dem dazugehörigen P&R-Angebot in die Lüttschinentäler kann der Ausstoss von CO₂ und anderen Luftschadstoffen massiv reduziert werden. Ebenfalls werden die Lärmemissionen sowohl in Wilderswil als auch in den Lüttschinentälern mit dem Direktanschluss markant verringert. Als positive Nebenerscheinung wird mit dem P&R-Angebot auch die ÖV-Verbindung in die Täler attraktiver (Taktverdichtungen), was zu einer Verbesserung des Modal Splits führen wird. Der Anteil an elektrisch betriebenen Verkehr wird damit erhöht.

Die neuen Infrastrukturen werden gewisse Flächen beanspruchen. Ziel muss es aber sein, dass diese durch den Rückbau von bestehenden Flugpisten auf dem Flugplatz kompensiert werden

können, so dass letztendlich der Anteil versiegelter Fläche praktisch unverändert bleibt. Die Parkierungsflächen sollen zudem so ausgestaltet werden, dass mit Hecken und anderen Natur-
elementen neue Lebensräume geschaffen werden können.

6. Fazit und Antrag

Sowohl die Fertigstellung des Projekts Crossbow als auch die Ortsdurchfahrt Wilderswil und der Direktanschluss auf den Flugplatz Interlaken sind für die Agglomeration Interlaken von grösster Bedeutung. Mit den oben aufgeführten Ergänzungen und den bereits an der Besprechung vom 27. Mai 2013 aufgezeigten nicht berücksichtigten Elementen sind wir der Meinung, dass mindestens ein zusätzlicher Wirkungspunkt im Wirksamkeitskriterium 4 aufgezeigt werden kann und die Massnahme Direktanschluss wie beantragt als A-Massnahme aufgenommen werden muss.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Stellungnahme und hoffen, Sie mit unseren Argumentationen überzeugt zu haben. Die Weiterführung der Massnahmen gemäss unserem Aggloprogramm 2015-2018 ist notwendig für die Fertigstellung der im ersten Agglomerationsprogramm gestarteten Verbesserungen bezüglich Verkehrs- und Siedlungsqualitäten (Vollendung Crossbow-Projekt). Gleichzeitig sind diese Massnahmen aber auch für die Weiterentwicklung der Agglomeration Interlaken als regionales Zentrum im östlichen Oberland als wichtigste Tourismusstadt im Berner Oberland von eminenter Bedeutung.

Mit freundlichen Grüssen



Grossrat Peter Flück
Regionspräsident



Stefan Schweizer
Geschäftsführer



Mathias Boss
Fachbereich Verkehr & Siedlung

Beilagen: Kommentar zur Wirkungsbeurteilung vom 27. Mai 2013

Kopie an:
(E-Mail)

- Regierungsrat des Kantons Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Regierungsrätin Barbara Egger
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Abt. Gesamtmobilität
- Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion des Kantons Bern, Regierungspräsident Christoph Neuhaus
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern Abt. Kantonsplanung
- Gemeinderäte der Agglomerationsgemeinden

intern an:
(E-Mail)

- Andreas Michel, Präsident Kommission Verkehr + Siedlung
- Werner Gartenmann, Präsident Kommission Agglomerationsthemen