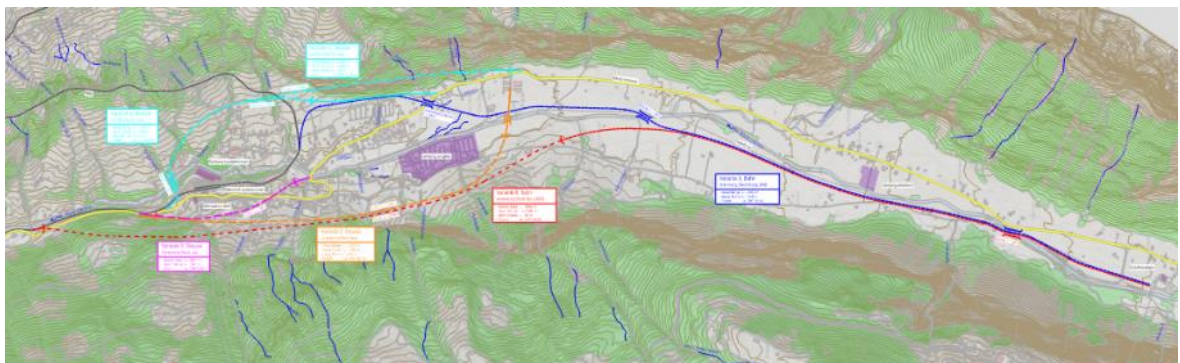


# Gesamtverkehrsbetrachtung Lauterbrunnen Studie Erschliessung hinterer Talboden

## Kurzbericht



Interlaken, Februar 2022

## Impressum

### Projekt

Gesamtverkehrsbetrachtung Lauterbrunnen  
Variantenprüfung Erschliessung hinterer Talboden

### Auftraggeber

Regionalkonferenz Oberland-Ost  
Mathias Boss  
Jungfraustrasse 38  
Postfach  
3800 Interlaken

### Auftragsnummer

3838

### Pfad- und Dateiname

\\FILE02\Data\13 Projekte\3838 Gesamtverkehrsbetrachtung Lauterbrunnen\03 Studie\3838 Bericht Variantenstudie  
2021-12-20.docx

### Erstellungsdatum

20.12.2021

### Version vom

16.2.2022

### Verfasser



Stefan Tschiemer



Florian Simmler

## Inhaltsverzeichnis

|     |   |   |
|-----|---|---|
| 1   | Ausgangslage und Auftrag .....                  | 1 |
| 2   | Untersuchte Varianten .....                     | 1 |
| 2.1 | Variante 1, Strassenumfahrung West kurz .....   | 1 |
| 2.2 | Variante 2, Strassenumfahrung West lang .....   | 2 |
| 2.3 | Variante 3, Strassenumfahrung Ost kurz .....    | 2 |
| 2.4 | Variante 4, Strassenumfahrung Ost lang .....    | 3 |
| 2.5 | Variante 5, Bahnanbindung Stechelberg WAB ..... | 3 |
| 2.6 | Variante 6, Bahnanbindung Stechelberg BOB ..... | 4 |
| 2.7 | Prüfung Variante Luftseilbahn .....             | 4 |
| 3   | Variantenvergleich .....                        | 5 |
| 4   | Fazit und weiteres Vorgehen .....               | 6 |
| 5   | Beschlüsse .....                                | 6 |

## Beilagen

Übersichtsplan Variantenstudium 1:5'000, Plan Nr. 3838-1

# 1 Ausgangslage und Auftrag

Die touristischen Hauptreisezeiten führen zu einer grossen Verkehrsbelastung im Dorf Lauterbrunnen. Auf Anfrage der Einwohnergemeinde äusserte sich das Tiefbauamt des Kantons Bern kritisch zur Machbarkeit einer Dorfumfahrung. Die wirtschaftlichen Anforderungen (Kostenwirksamkeit) seien kaum zu erfüllen. Falls ein Projekt jedoch in einem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) durch den Kanton genehmigt und einer Dorfumfahrung eine hohe Priorität zugewiesen würde, wäre das Tiefbauamt verpflichtet zu prüfen, ob das Vorhaben in den kantonalen Strassennetzplan aufzunehmen ist. Eine Aufnahme kann erfolgen, wenn ein ausgewiesenes Bedürfnis besteht und ein Projekt eine hohe Kostenwirksamkeit aufweist.

Im regionalen Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland-Ost 2021 wurde ein Prüfauftrag definiert, um verschiedene Varianten für die Erschliessung des hinteren Talbodens zu prüfen. Als mögliche Lösungen kommen die Umgestaltung der bestehende Dorfdurchfahrt, eine Umfahrungsstrasse oder eine schienengebundene Erschliessung in Frage. Für die Umgestaltung der bestehenden Dorfdurchfahrt hat das OIK I bereits ein Vorprojekt erarbeitet, diese ist auch bereits im kantonalen Strassennetzplan enthalten.

Die Regionalkonferenz Oberland Ost und die Gemeinde Lauterbrunnen haben die Mätzener & Wyss Bauingenieure AG beauftragt, die Varianten «Umfahrungsstrasse» und «schienengebundene Erschliessung» konzeptionell zu prüfen. Die Umgestaltung der bestehenden Strasse ist in jedem Fall weiterzubearbeiten.

## 2 Untersuchte Varianten

### 2.1 Variante 1, Strassenumfahrung West kurz

Die Variante 1 sieht eine Umfahrung des Dorfkerns mit einem Tunnel vor, welcher kurz vor der Dorfeinfahrt Nord beginnt und im "Furenboden" vor der Eybrücke endet. Dort schliesst Umfahrung wieder an die Kantonsstrasse an. Die Variante weist eine Gesamtlänge von 900 m aus wobei 730 m in einem zweispurigen Tunnel verlaufen.

Die Baukosten werden auf rund 60 Mio. Franken geschätzt.

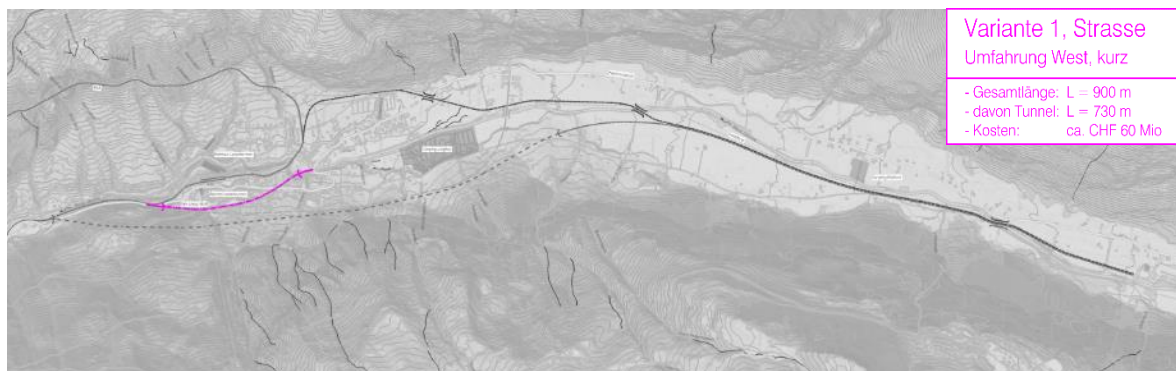


Abbildung 1: Variante 1

## 2.2 Variante 2, Strassenumfahrung West lang

Variante 2 beginnt wie Variante 1 kurz vor der Dorfeinfahrt Nord. Die Umfahrungsstrasse verläuft anschliessend in einem 1.9 km langen Tunnel unterhalb des westlichen Teils des Dorfes. Im Gebiet "Spiss" südlich des Campings Jungfrau befindet sich das Tunnelportal. Vom dort quert die Strasse über eine Brücke die Weisse Lütschine. Die Umfahrungsstrasse schliesst im Gebiet der Gewerbezone wieder an die bestehende Kantonsstrasse an.

Die Baukosten werden bei einer Gesamtlänge von rund 2'250 m auf ca. 150 Mio. Franken geschätzt.



Abbildung 2: Variante 2

## 2.3 Variante 3, Strassenumfahrung Ost kurz

Bei der Variante 3 wird eine neue Strasse vor dem Bahnhof unter der bestehenden BOB-Unterführung durchgeführt und mittels einer ca. 60 m langen Brücke mit dem östlichen Lutschineufer verbunden. Neben der ARA geht sie in einen 900 m langen Tunnel über, welcher nördlich des Campings "Schützenbach" endet. Ab dort verläuft die Strasse am Hangfuss neben dem Camping vorbei und schliesst nach 650 m im Gebiet «Lischmaad» wieder an die Kantonsstrasse an. Auf diesem Abschnitt befindet sich die Strasse in einer roten Gefahrenzone mit erheblicher Gefahrung durch Sturzprozesse. Sie muss mit baulichen Massnahmen geschützt werden.

Die Baukosten werden bei einer Gesamtlänge von rund 1'750 m auf ca. 90 Mio. Franken geschätzt.



Abbildung 3: Variante 3

## 2.4 Variante 4, Strassenumfahrung Ost lang

Die Variante 4 hat einen ähnlichen Verlauf wie Variante 3. Wegen der Steinschlaggefahr und zur Schonung des Ortsbildes verläuft der Tunnel über insgesamt 1'900 m bis zur Gewerbezone, wo die Umfahrungsstrasse auf die Kantonsstrasse übergeht.

Die Baukosten werden bei einer Gesamtlänge von rund 2'200 m auf ca. 150 Mio. Franken geschätzt.



Abbildung 4: Variante 4

## 2.5 Variante 5, Bahnanbindung Stechelberg WAB

Die Variante 5 sieht eine Anbindung an die Station Stechelberg der Schilthornbahn mit der Wengernalpbahn (WAB) vor. Vom Bahnhof aus verläuft die neue Bahnlinie über das bestehende Bahntrasse bis in die "Witimatta". Von dort folgt das Trasse dem Hangfuss bis in das Gebiet "Lischmaad", wo die Kantonsstrasse unterquert wird. Weiter taleinwärts folgt die Linienführung der Lutschine bis in das Gebiet "Ryggerschwendi". Dort überquert die Bahn das Gewässer und folgt der Lutschine auf der Westseite weiter. In der "Stegmatte" wechselt das Bahntrasse bis zur Station Stechelberg wieder auf die Ostseite der Lutschine. Die Variante sieht zwei Brücken über die Lutschine sowie eine Unterquerung der Kantonsstrasse vor. Wie bei Variante 3 muss die Bahnstrecke in der roten Gefahrenzone vor Steinschlag geschützt werden.

Die Baukosten werden bei einer Gesamtlänge von rund 4'600 m auf ca. 70 Mio. Franken geschätzt.

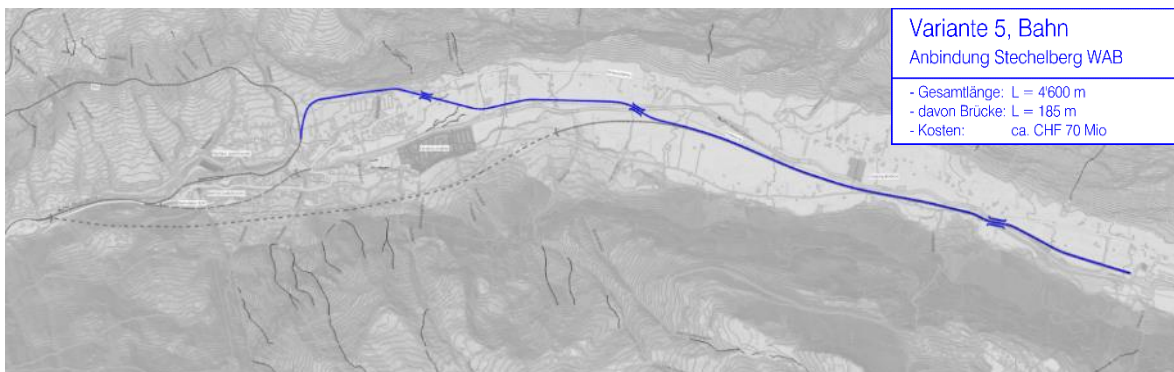


Abbildung 5: Variante 5

## 2.6 Variante 6, Bahnanbindung Stechelberg BOB

Variante 6 sieht eine Anbindung an die Station Stechelberg mit der Berner Oberland-Bahn (BOB) vor. Eine neue Bahnlinie verlässt im Gebiet "Im Loch" das bestehende Trasse in einem Tunnel, welcher die Kantonsstrasse unterquert und anschliessend über 2'700 m das Dorf westlich umfährt. Im Gebiet "Spiss" befindet sich das südliche Tunnelportal. Von dort verläuft die Bahn wie bei Variante 5 bis zur Station Stechelberg.

Die Baukosten werden bei einer Gesamtlänge von rund 5'850 m auf ca. 200 Mio. Franken geschätzt.

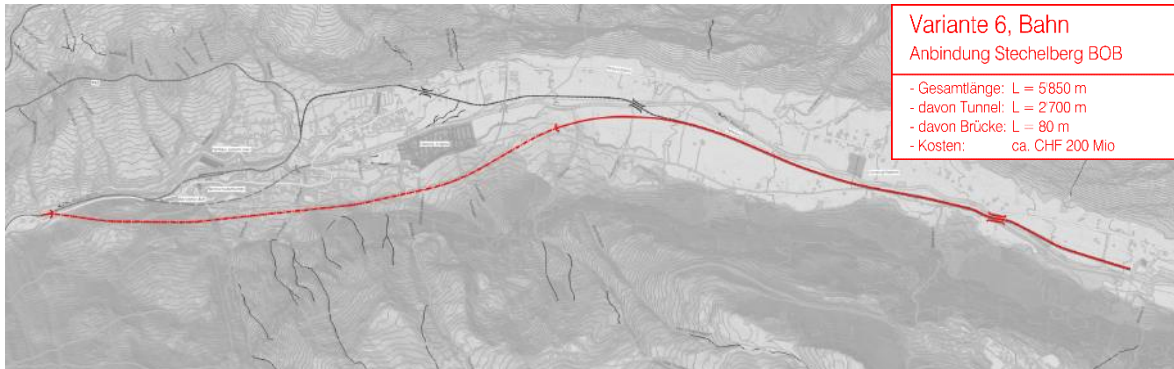


Abbildung 6: Variante 6

## 2.7 Prüfung Variante Luftseilbahn

Die Variante sieht eine Verbindung mittels Umlaufseilbahn zwischen dem Bahnhof Lauterbrunnen und der Station Stechelberg mit einer ähnlichen Linienführung wie bei Variante 5 «Bahnanbindung WAB» vor. Abklärungen mit der Firma Garaventa ergaben jedoch, dass sich die Linienführung einer Luftseilbahn auf Geraden oder Richtungsänderungen mittels sog. «Winkelstationen» beschränkt. Eine Linienführung wie bei Variante 5 mit mehreren Richtungswechseln ist somit nicht möglich. Mit einer einzigen Winkelstation südlich des Camping Jungfrau könnten der Bahnhof Lauterbrunnen und die Station Stechelberg mit zwei geraden Verbindungen zusammengeschlossen werden, was technisch eine Machbare Lösung darstellt. Dies würde jedoch bedeuten, dass die Seilbahn zwischen Winkelstation und Bahnhof über das Dorf Lauterbrunnen verläuft. Es wären hohe gut sichtbare Masten notwendig. Eine solche Lösung wird aus landschaftschützerischen und technischen Gründen als **nicht realisierbar** beurteilt.

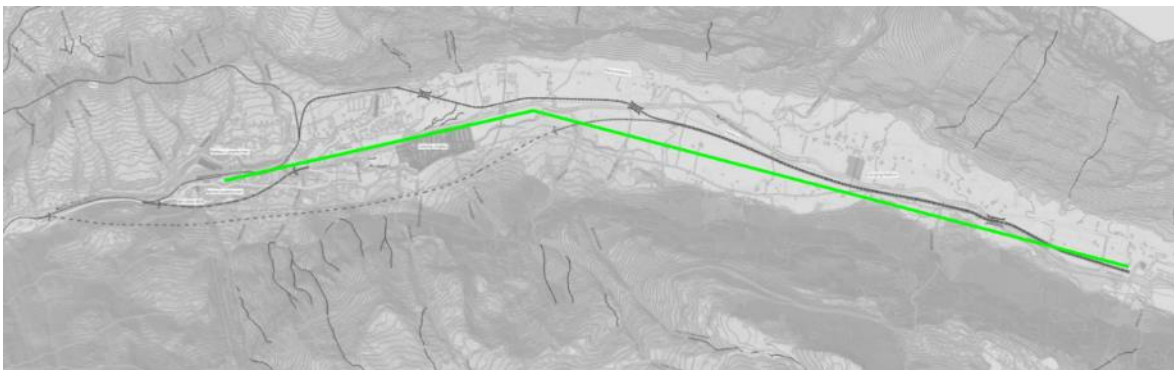


Abbildung 7: Variante Luftseilbahn

### 3 Variantenvergleich

In der nachfolgenden Tabelle werden die verschiedenen Varianten miteinander verglichen und beurteilt.

| Bezeichnung                             | Kurzbeschreibung  | Kosten<br>CHF | Beurteilung   |
|---|---|---------------|---|
| Variante 1, Strassenumfahrung West kurz | Tunnel zwischen Dorfeingang Nord bis kurz vor Eybrücke  | Ca. 60 Mio.   | Entlastung des Dorfkernes und Chilchstutz, PP Kirche auch gut erreichbar ab Tunnel, Gebiet Ey bis Lischmad wird nicht entlastet. Kostenwirksamkeit schlecht   |
| Variante 2, Strassenumfahrung West lang | Tunnel zwischen Dorfeingang Nord bis Gewerbegebiet Äschmad  | Ca. 150 Mio.  | Vollständige Umfahrung gesamtes Dorf Lauterbrunnen, PP's Kirche und Schützenbach schlecht erschlossen (Risiko Schleichverkehr) Kostenwirksamkeit sehr schlecht.   |
| Variante 3, Strassenumfahrung Ost kurz  | Brücke über Lütschine ab Zufahrt Parkhaus, danach Tunnel bis under der Flue, oberirische Strasse bis Spizbach     | Ca. 90 Mio.   | Vollständige Umfahrung gesamtes Dorf Lauterbrunnen, PP's Kirche und Schützenbach schlecht erschlossen (Risiko Schleichverkehr). Aufwendig betreffen Schutz vor Naturgefahren, Kostenwirksamkeit schlecht.   |
| Variante 4, Strassenumfahrung Ost lang  | Brücke über Lütschine ab Zufahrt Parkhaus, danach Tunnel bis Chorbalmgräbli                                       | Ca. 150 Mio.  | Vollständige Umfahrung gesamtes Dorf Lauterbrunnen, PP's Kirche und Schützenbach schlecht erschlossen (Risiko Schleichverkehr) Kostenwirksamkeit sehr schlecht.   |
| Variante 5, Bahnanbindung WAB           | Abzweigung nach der Wytimatta, zuerst entlang des Hangfusses, danach der Lütschine folgend bis zur Schilthornbahn | Ca. 70 Mio.   | Entlastung Ortsdurchfahrt durch attraktivere ÖV-erschliessung Schilthornbahn, Kosten Rollmaterial und Allfällige Bahnhofsanpassungen aber nicht enthalten, ÖV-Doppelperschliessung Talboden (Bus für die Lokalerschliessung weiterhin erforderlich), Kostenwirksamkeit sehr schlecht.   |
| Variante 6, Bahnanbindung BOB           | Abzweigung im Gebiet Loch, Tunnel bis Spissbach, danach der Lütschine folgend bis zur Schilthornbahn              | Ca. 200 Mio.  | Wesentlich attraktiveren ÖV-Erschliessung Schilthornbahn (Direktzüge Interlaken – Stechelberg), Umfangreiche Ausbauten auf der restlichen BOB Strecke erforderlich, betrieblich massive Zusatzkosten (Zwei Kompositionen erforderlich – nach BHF Lauterbrunnen und nach Stechelberg) ÖV-Doppelperschliessung Talboden (Bus für die Lokalerschliessung weiterhin erforderlich), Kostenwirksamkeit sehr schlecht. |
| Variante 7, Luftseilbahn                | Seilbahn am Bahnhof mit Winkelstation zur Schilthornbahn  |               | Aus landschaftsschützerischen und technischen Gründen nicht realisierbar, zusätzlich wäre auch ÖV-Doppelperschliessung Talboden (Bus für die Lokalerschliessung weiterhin erforderlich), Kostenwirksamkeit sehr schlecht.   |

#### Referenzprojekte:

|                      |   |              |  |
|----------------------|---|--------------|--|
| Umfahrung Wilderswil | Ab Nationalstrassenanschluss: Querung BOB, Erschliessung Gewerbegebiet, Tunnel unter Dorfkern hindurch, Einlaufbauwerk für Nutzung als HWS Entlastung, Entlang der BOB bis kurz vor Abzweiger Gsteigwiler | Rund 70 Mio. | Mit der Umfahrung kann neben der verbesserten Erschliessung der touristischen Hotspots in den Lütschinentäler auch das Gewerbegebiet Flugplatz besser erschlossen werden, ebenfalls dient der Tunnel unter dem Dorfkern bei einem Hochwasserereignis als Hochwasserentlastungsstollen. Mit dem Tunnel wird das Dorf von einem DTV von rund 7'000 Fahrzeugen entlastet. |
| Umfahrung Frutigen   | Motion Zimmermann (058-2018) Titel: Planungskredit für die Umfahrungsstrasse Frutigen Richtung Adelboden  | > 70 Mio.    | Seitens des RR wurde die Motion ausfolgenden Gründen zur Ablehnung empfohlen: DTV vor Frutigen 9'300 Fahrzeuge, nach Frutigen ca. 4'000 Fahrzeuge, Nutzung somit durch rund 4'000 Fahrzeuge täglich. Hoher Anteil Quellverkehr bleibt bestehen. Schlechte Kostenwirksamkeit. Der Grosse Rat ist dem Antrag des Regierungsrats gefolgt und hat die Motion abgelehnt.    |



## 4 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Gemeinde erachtet eine Umfahrung des Dorfesentrums von Lauterbrunnen zwischen Dorfeingang Nord und Furenboden, wie sie in **Variante 1** dargestellt ist, als Bestvariante. Diese Tunnellösung liegt mit geschätzten Kosten von ca. 60 Mio. Franken jedoch fast auf dem Niveau des Umfahrungsprojekts Wilderswil. Angesichts des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) von 3'200 Motorfahrzeugen vor dem Dorf Lauterbrunnen und den 1'900 Fahrzeugen nach dem Dorf würde die Umfahrung von lediglich 1'900 Fahrzeugen täglich genutzt (Umfahrung Wilderswil 7'000). Auch der Vergleich mit der Umfahrung Frutigen nach Adelboden zeigt, dass ein solches Projekt kaum Chancen hat (Nutzung durch 4'000 Fahrzeuge, vergleichbare Kosten, Motion für einen Projektierungskredit wurde aber durch den Grossen Rat auf Antrag des Regierungsrats abgelehnt). Auch bei einer weiteren massiven Zunahme des DTV kann die erforderliche «hohe Kostenwirksamkeit» für die Aufnahme in den kantonalen Strassenplan mit keiner der überprüften Variante erreicht werden. Auch Erschliessungsvarianten mit der BOB, der WAB oder einer Seilbahn erreichen keine gute Kostenwirksamkeit und werden zudem den Anforderungen der Gemeinde nicht vollständig gerecht.

**Basierend auf diesen Grundlagen muss daher festgehalten werden, dass auch mit einer vertieften Studie über Bedürfnis, Kostenwirksamkeit und Verhältnismässigkeit der geforderte Nachweis für eine Umfahrung nicht erbracht werden kann. Dementsprechend kann auf weitere Abklärungen verzichtet werden. Ebenfalls wird auch darauf verzichtet, eine Massnahme betreffend Umfahrung Lauterbrunnen in das RGSK aufzunehmen. Dafür soll die Umgestaltung der bestehenden Strasse weiter vorangetrieben werden.**

## 5 Beschlüsse

Der Gemeinderat Lauterbrunnen hat die Unterlagen am 16.5.2022 zur Kenntnis genommen und unterstützt das Fazit. Dementsprechend werden hierzu keinen weiteren Abklärungen getroffen und auf eine Aufnahme einer Massnahme «Umfahrung Lauterbrunnen» in das RGSK wird verzichtet.

Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz hat die Unterlagen am 11.5.2022 zu Kenntnis genommen und unterstützt den Entscheid des Gemeinderats Lauterbrunnen.