

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost 2025

Bericht

Februar 2025



Impressum

Auftraggeberin:

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38
3800 Interlaken

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron Bern AG
Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 380 76 80
www.metron.ch, bern@metron.ch

Bearbeitung:

David Stettler, dipl. Geograf, ecoptima ag
Antje Neumann, Geografin MSc, Metron Bern AG
Jessica Biedermann, Geografin MSc, ecoptima ag

Gesamtprojektleitung RGSK/AP:

Matthias Fischer, Amt für Gemeinden und
Raumordnung AGR
Katja Bessire, Amt für öffentlichen Verkehr
und Verkehrskoordination
Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-
Ost
Daniel Studer, Präsident Kommission Verkehr
und Siedlung Regionalkonferenz Oberland-
Ost
Philippe Ritschard, Vorsitz Kerngruppe AP /
Fokusgruppe Verkehr
Georg Tobler, Experte, BHP Raumplan

*Abbildung Titelseite: Blick von Brienz auf den
Ballenberg und ins Oberhasli (Foto: David
Birri)*

Genehmigungsvermerke

Genehmigung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK
Oberland-Ost:

Öffentliche Mitwirkung vom 31. August bis 2. November 2023

Mitwirkungsbericht vom 13. Dezember 2023

Vorprüfungsbericht vom 31. Mai 2024

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz
Oberland-Ost

Interlaken, den 20. November 2024

Der Präsident

Peter Aeschimann

Der Geschäftsführer

Stefan Schweizer

Siehe Genehmigung AGR

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Interlaken, den 24. Februar 2025

Der Geschäftsführer

Stefan Schweizer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

Bern, den 26. Mai 2026



Siehe Genehmigung AGR

Behördenverbindliche Inhalte:

- Die im Inhaltsverzeichnis grün hinterlegten Kapitel des Hauptberichts:
 - Entwicklungsleitbild (Kap. 3)
 - Strategien (Kap. 5)
- Die Massnahmenbände mit den Massnahmenblättern
- Die RGSK-Karte

Inhalt

1. Einleitung	6
1.1 Ausgangslage und Auftrag	6
1.2 Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept	6
1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen	9
1.4 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm Interlaken	10
1.5 Regionale Organisation	11
1.6 Erarbeitungsprozess	14
1.7 Ergebnisse der Mitwirkung	16
1.8 Bestandteile des RGSK Oberland-Ost	17
2. Situations- und Trendanalyse	19
2.1 Die Region Oberland-Ost	19
2.2 Siedlung	24
2.3 Landschaft, Umwelt und Naturgefahren	33
2.4 Verkehr	42
3. Entwicklungsleitbild und Zielsetzung (BEHÖRDENVERBINDLICH)	69
3.1 Entwicklungsziele der Region	69
3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild der Region	71
3.3 Zukunftsbild der Agglomeration	82
4. Handlungsbedarf (NICHT BEHÖRDENVERBINDLICH)	83
4.1 Siedlung	83
4.2 Landschaft und Umwelt	86
4.3 Tourismus	89
4.4 Verkehr	92
5. Strategien (BEHÖRDENVERBINDLICH)	97
5.1 Teilstrategie Siedlung	97
5.2 Teilstrategie Landschaft und Umwelt	103
5.3 Teilstrategie Tourismus	106
5.4 Teilstrategie Verkehr	108
6. Massnahmen	118
6.1 Massnahmen Siedlung	118
6.2 Massnahmen Landschaft	119
6.3 Massnahmen Tourismus	120
6.4 Massnahmen Verkehr	120
7. Ausblick	126
8. Beilagenverzeichnis	128
Anhang	129
Anhang 1 Liste der Gemeinden nach Raumtyp	129
Anhang 2 Dokumentationsblatt Brünigtunnel	130

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist auf Stufe Region eine der zentralen Aufgaben der Regionalkonferenzen. Mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) wird eine mittel- bis langfristige Abstimmung und Koordination zwischen der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsplanung sichergestellt, um die Region Oberland-Ost als attraktiven Lebens-, Wirtschafts-, Tourismus- und Naturraum zu stärken.

Die RGSK gewährleisten eine gesamthafte regionale Sichtweise, stellen eine Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und kantonalen Planungen dar und sind somit ein strategisches Führungsinstrument auf Stufe Region, in welchem konkrete räumliche Festlegungen, z.B. hinsichtlich der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung im Verkehrs- und Siedlungsbereich, getroffen werden. Die gegenseitige Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung dorthin zu steuern, wo die Verkehrserschliessung kostengünstig und umweltgerecht möglich ist und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen. Die überkommunale Abstimmung – sei es bei den Siedlungserweiterungsgebieten oder den Verkehrsinfrastrukturen – ist und bleibt bedeutend, um die Entwicklung in die gewünschte Bahnen zu lenken und bei den finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden den bestmöglichen Nutzen zu erzielen.

1.2 Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

1.2.1 Ziele

Mit dem RGSK 2025 Oberland-Ost, kurz RGSK 2025, wird folgendes übergeordnetes Ziel verfolgt:

- Mit den RGSK sollen Gesamtverkehr-, Landschafts- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt werden. Das RGSK bildet die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene (Massnahme B_09 RGSK).
- Die Siedlungsentwicklung an Standorten zuzulassen resp. zu konzentrieren, an welchen die Verkehrserschliessung bereits ausreicht oder umweltgerecht und kostengünstig realisierbar ist.
- Die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen sowie die Mobilität von Naherholungssuchenden und Tourismus in verträgliche Bahnen gelenkt werden.

Ziele der Erarbeitung des RGSK 2025 sind insbesondere die umfassende Erneuerung des Zielbilds, die Abstimmung auf das Zukunftsbild der Agglomeration und die gesamthafte Aktualisierung des RGSK-Berichts (vgl. Kap. 1.2.4 Änderungen ggü. den Vorgängergenerationen).

1.2.2 Vorgeschichte

Beschluss Regierungsrat	Der Regierungsrat des Kantons Bern beschloss im Rahmen seiner Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) eine Reform der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung. In regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sollen die bisherigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung abgelöst und eine verbesserte regionale Zusammenarbeit angestrebt werden.
Erarbeitung RGSK in der Region Oberland-Ost	Die am 18. Juni 2008 gegründete Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKO) hat am 11. Februar 2009 beschlossen, die Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK in Angriff zu nehmen. Das erste RGSK Oberland-Ost wurde am 29.11.2012 vom Kanton Bern genehmigt.
Aufgabe der Regi- onalkonferenzen	Die Erarbeitung und Aktualisierung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK ist eine der Hauptaufgaben der Regionalkonferenzen. Mit der Koppelung der RGSK an die Agglomerationsprogramme werden die RGSK gemäss aktueller Planung im Vierjahresrhythmus überarbeitet. Nach dem RGSK Oberland-Ost der 2. Generation (2016) und der 3. Generation (RGSK 2021) wird nun das RGSK 2025 erarbeitet. Seit der Genehmigung 2021 ist das RGSK 2021 in Kraft. Mit der Genehmigung des RGSK 2025 wird es abgelöst.

Die Unterlagen zum RGSK sind auf www.oberland-ost.ch als PDF verfügbar.

1.2.3 Verbindlichkeit und Genauigkeit

Einbezug bzw. neu Einreichung AP 5. Generation	Das RGSK stellt einen regionalen Richtplan gemäss den Vorgaben des kantonalen Baugesetzes (Art. 98 und 98a Abs. 4 BauG) dar. Durch die Vorprüfung durch den Kanton und die vorliegende umfassend überarbeitete Version wird sichergestellt, dass die Strategie und die Massnahmen den übergeordneten Planungsinstrumenten entsprechen. Regionale Teilrichtpläne der Planungsregionen bzw. der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG).
--	--

Behördenverbind- liche Inhalte	Im vorliegenden RGSK Oberland-Ost wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden. Die behördenverbindlichen Inhalte resp. Kapitel sind grün gekennzeichnet. In folgenden Bestandteilen des RGSK sind behördenverbindliche Festlegungen enthalten:
-----------------------------------	---

- Hauptbericht
 - Entwicklungsleitbild (Kap. 3)
 - Strategien (Kap. 5)
- Massnahmenblätter
- RGSK-Karte

Räumlich konkrete Festlegungen, beispielsweise im Rahmen der RGSK-Karte, sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden in ihrem Autonomiebereich gemäss Baugesetzgebung ausreichende Entscheidungsspielräume (z.B. regionale Landschaftsschongebiete oder Intensivverholungsgebiete). Grundeigentümergebundene Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu präzisieren und zu definieren.

1.2.4 Änderungen gegenüber den Vorgängergenerationen

Gesamtüberarbeitung des RGSK 2025

Die bisherigen RGSK 2016 und 2021 stellten eine gezielte Weiterentwicklung ihrer Vorgänger dar, indem auf Bestehendes aufgebaut und insbesondere die Massnahmen weiterentwickelt und gezielt präzisiert wurden. Da weder die Analyse noch die behördenverbindlichen Inhalte seit der Genehmigung des ersten RGSK im Jahr 2012 umfassend überarbeitet wurden, besteht Handlungsbedarf, die Inhalte sowie Ziele und Strategien anzupassen. Gemeinsam mit den Regionen hat der Kanton Bern die Vorgaben an das RGSK 2025 fest (vgl. «RGSK 2025 und AP 5: Zeitliche und inhaltliche Vorgaben» und Pflichtenheft Oberland-Ost). Dabei wurde festgehalten, dass der Fokus auf der Erarbeitung eines stringenten Agglomerationsprogramms Interlaken gelegt wird und gleichzeitig das RGSK Oberland-Ost aktualisiert wird.

RGSK 2025 auf dem neusten Stand

Das umfassend überarbeitete RGSK 2025 baut inhaltlich auf dem RGSK 2021 auf. Die Kerninhalte des RGSK 2021 werden weitergeführt, aber basierend auf den aktuellen übergeordneten Planungen und Rahmenbedingungen (z.B. das Gesamtmobilitätsstrategie) umfassend erneuert und gezielt mit neuen Themen oder auch Massnahmen ergänzt und auf den neusten Stand gebracht.

Mit der Erarbeitung des RGSK 2025 Oberland-Ost ändern sich insbesondere folgende Inhalte gegenüber dem RGSK 2021:

- Integration und Anpassung an die übergeordneten Planungen (z.B. der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern mit ihrer 4V-Strategie)
- Umfassende Aktualisierung der Situationsanalyse mit den vom Kanton zur Verfügung gestellten Daten und der Ausrichtung der Trendanalyse auf den Horizont 2040
- Aufnahme der Verkehrsdrehscheiben-Thematik; Analyse der Mobilitätsstatistik (u.a. Pendlerbewegungen, Freizeitverkehr, Modal Split)
- Erarbeitung eines auf den Horizont 2040 ausgerichteten räumlichen Entwicklungsleitbilds resp. Zielbilds für die gesamte Region, abgestimmt auf das neue Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Interlaken
- Gezielte Weiterentwicklung der behördenverbindlichen Inhalte: Zielsetzung, Handlungsbedarf, Strategien und die Massnahmen(-blätter)
- Erarbeitung eines gesamtheitlich aktualisierten RGSK Berichts Oberland-Ost 2025; insbesondere Überprüfung, Weiterentwicklung und Aktualisierung des Verkehrs- und Siedlungsbereichs
- Überprüfung und Weiterentwicklung der bestehenden Massnahmen, insbesondere der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und der Vorranggebiete Siedlungserweiterung

- Aufnahme neuer, für die Region relevanter Massnahmen
- Aufträge gemäss Genehmigungsverfügung RGSK 2021 (z.B. Wohnmobilstellplätze auf bestehenden Parkplätzen ausserhalb der Bauzonen)

Änderungs-
übersicht

Aufgrund der Gesamtaktualisierung des RGSK wird auf eine Übersicht über die Änderungen, Ergänzungen und Aktualisierungen verzichtet. Bei der nächsten Generation (RGSK 2029) werden die Änderungen zur Sicherstellung der Planbeständigkeit in geeigneter Form ausgewiesen.

1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Kantonale Grundlagen

Kantonaler Richt-
plan 2030

Eine besondere Bedeutung kommt dem kantonalen Richtplan 2030 (Stand 2023) zu. Der Richtplan ist auf die aktuellen raumplanerischen Herausforderungen und gesetzgeberischen Rahmenbedingungen, in dem er die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes erfüllt, angepasst worden.

Gemäss angepasstem Richtplan soll der Kanton Bern im schweizerischen Mittel wachsen. Der Flächenverbrauch soll jedoch nur halb so stark wachsen wie die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen. Die Entwicklung soll räumlich konzentriert erfolgen. Der Kanton hat dazu fünf Raumtypen definiert und ihre Ziele festgelegt (Richtplan 2030 C_02):

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Als Entwicklungsmotoren stärken.
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Fokussiert verdichten.
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren.
- Hügel- und Berggebiete: Als Leben- und Wirtschaftsraum erhalten.
- Hochgebirgslandschaften: Schützen und sanft nutzen.

Zur Erhebung des Baulands wurde ein weiterer Raumtyp bestimmt, welcher aus den Gebieten im Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen hervorgeht.

- Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

Eine Zuweisung der Gemeinden zu den Raumtypen ist im Anhang 4 vorzufinden.

Weitere für das RGSK relevante kantonale Planungen sind:

- Kantonales Landschaftsschutzkonzept (KLEK), 2020, und Sachplan Biodiversität, 2019
- Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM BE), 2019
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS) des Kantons Bern, 2022
- Strassennetzplan (SNP), 2022–2037, und Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse, 2022–2025
- Sachplan Velowegnetz (SVN), 2025

- Kantonales resp. regionales Angebotskonzept (RAK), 2022–2025, und Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK ÖV), 2022–2025
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept, 2021
- Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) 2023
- Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern, Merkblatt zu Rollen und Aufgaben, 2023

Regionale Grundlagen

Zahlreiche Grundlagen vorhanden

In der Region Oberland-Ost existieren bereits zahlreiche Grundlagen und Planungsvorgaben unterschiedlicher Aktualität und Verbindlichkeit sowie unterschiedlichen Perimeters. Einige davon wurden in den letzten 25 Jahren in der Region oder in Teilregionen erarbeitet, andere sind von Bund oder Kanton vorgegeben.

Die Region Oberland-Ost verfügt nebst dem RGSK über die nachfolgenden Instrumente, Konzepte und Planungen:

- Konzept zum Freizeit- und Tourismusverkehr Oberland-Ost, 2020
- Klimaneutrale Region Oberland-Ost, von der Vision zum Handeln, 2023
- Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP Flugplatz Interlaken, 2020
- Regionales Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK, 2004
- Regionales Tourismusentwicklungskonzept RTEK Oberland-Ost, 2014
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, 2021
- Richtplan Abbau, Deponie, Transport ADT (2020)
- Regionaler Waldplan (RWP) Lütschinentäler, Oberhasli, Brienersee und Beatenberg-Habkern-Unterseen
- Teilrichtplan Energie Oberland-Ost (2015)
- Teilrichtplan Ökologische Vernetzung (2012)
- Integrale Entwicklungsstrategie 2023 und Förderprogramm 2024–2027
- Strategie zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels im Grimselgebiet (Klimaadaptionsstrategie Grimselgebiet, 2016)
- Arbeitszonenbewirtschaftung, 2023

1.4 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm Interlaken

Gestützt auf die Vorarbeiten für ein Agglomerationsprogramm (AP) haben die Gemeinden und die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost entschieden, parallel zum RGSK Oberland-Ost 2025 das Agglomerationsprogramm Interlaken der 5. Generation (AP5) zu erarbeiten und beim Bund einzureichen. Grundsätzlich können nur für Verkehrsmassnahmen innerhalb der Agglomeration Bundesbeiträge zur Mitfinanzierung beantragt werden. Verkehrsmassnahmen in Gemeinden ausserhalb des BeSA-Perimeters sind insofern beitragsberechtigt, wenn der Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration anfällt (vgl. Art. 19 Abs. 3 MinVV; RPAV). Neu sind auch Därligen und Leissigen beitragsberechtigige Agglomerationsgemeinden (BeSA-Perimeter). Mit dem AP5 werden nun erstmals auch Massnahmen in diesen Gemeinden erarbeitet und beim Bund eingereicht.

Separates Dossier
AP Interlaken

Gemäss Art. 98a, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Bern beinhaltet das RGSK auch das Agglomerationsprogramm (AP). Als Grundlage für die Prüfung durch den Bund wird wie bereits bei der letzten Einreichung 2012 das AP Interlaken als separates Dossier erstellt. Die behördenverbindlichen Kapitel Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen des AP Interlaken werden in das RGSK Oberland-Ost integriert und damit behördenverbindlich verankert.

1.5 Regionale Organisation

Organisation der
Regionalkonferenz
und Zuständigkeit

Die Gemeindepräsident:innen der 28 Gemeinden bilden zusammen die Regionalversammlung. Sie ist das oberste Organ der Regionalkonferenz (vgl. Abbildung 1). Im Rahmen der ihr zugewiesenen Aufgaben entscheidet sie verbindlich und abschliessend, soweit keine fakultative Volksabstimmung (Referendum) vorgesehen ist. Die Stimmkraft der Gemeinden in der Regionalversammlung ist gewichtet und richtet sich nach der Einwohnerzahl.

Die Regionalversammlung bestimmt die Mitglieder der Geschäftsleitung und der ständigen Kommissionen. Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost beauftragt die Kommission Verkehr und Siedlung mit der Erarbeitung des RGSK. Die Geschäftsstelle der Regionalkonferenz begleitet die Arbeiten.

Projektorganisati-
on RGSK und AP

Die Gesamtaktualisierung des RGSK 2025 als neues behördenverbindliches Planungsinstrument der Region und die Erarbeitung des AP Interlaken 5. Generation wird mit einer gemeinsamen, breit abgestützten Projektorganisation durchgeführt. Beide Planungsinstrumente werden am Ende des Erarbeitungsprozesses von der Regionalversammlung beschlossen. In Abbildung 1 werden die Projektorganisation und die an der Erarbeitung beteiligten Gremien aufgezeigt.



Abb. 1 Regionale Projektorganisation RGSK 2025 und AP 5. Generation

AGR / Regierungs- rat Kanton Bern	Das RGSK wird vom Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR vorgeprüft und genehmigt. Der Regierungsrat des Kantons Bern gibt das AP zur Einreichung beim Bund frei.
Regionalver- sammlung RV	Die Regionalversammlung ist das oberste Entscheidungsorgan. Sie beschliesst das RGSK Oberland-Ost 2025 und das parallel ausgearbeitete AP Interlaken der 5. Generation.
Kommissionen Verkehr und Siedlung	Die Kommission, welche sich aus Teilregionsvertreter:innen zusammensetzt, dient als vorberatende Kommission für die Geschäftsleitung (Freigabe Mitwirkung und Vorprüfung) und die Regionalversammlung (Beschluss). Sie sichten und prüfen die Ergebnisse der behördenverbindlichen Inhalte des RGSK und des AP. Sie erteilen die Freigabe für die Verfahrensschritte (Mitwirkung, Vorprüfung, Beschluss und Genehmigung).
Gesamtprojekt- leitung	<p>Der Gesamtprojektleitung obliegt die strategische und operative Leitung des Projekts. Sie legt die strategische Stossrichtung fest, sichtet die Entwürfe des Planerteams und fasst wichtige Zwischenentscheide. Sie setzt sich wie folgt zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gesamtprojektleiter/-koordination, Fachbereiche ÖV, V&S RKOÖ (Geschäftsstelle) – Vertreter:innen Kanton Bern (AGR/AÖV/OIK I) – Präsident Kommission V+S RKOÖ / Vorsitzender Begleitgruppe RGSK – Vorsitzender Fokusgruppe Verkehr IMU – externer Experte – Auftragnehmende ecoptima / Metron Bern

Die Gesamtprojektkoordination für die Erarbeitung des RGSK 2025 und des AP5 liegt beim Fachbereichsleiter Verkehr & Siedlung / öffentlicher Verkehr der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Die Vertreter:innen des Kantons bieten Hilfestellung mit zur Verfügung gestellten Grundlagen. Zusammen mit einem externen Experten beraten sie die Region in fachspezifischen Fragen. Weitere Expert:innen und kantonale Vertreter:innen wurden bei Bedarf beigezogen, so beispielsweise die Vertreter des Oberingenieurkreises (OIK) I.

Projektbüro

Das Planerteam ist in enger Zusammenarbeit mit der Gesamtprojektkoordination für die inhaltliche Erarbeitung des Projekts verantwortlich. Im Projektbüro werden die Entwürfe zu Händen der Gesamtprojektleitung erarbeitet.

Kerngruppe AP5

Die Kerngruppe AP ersetzt die in den Vorarbeiten zum Agglomerationsprogramm gebildete Arbeitsgruppe, welche die Erarbeitung des neuen Zukunftsbilds der Agglomeration begleitet hat. Sie besteht aus Vertreter:innen der Politik und Verwaltung der beitragsberechtigten Agglomerationsgemeinden. Im Rahmen von Workshops bringt sich die Kerngruppe inhaltlich ein und diskutiert die erarbeiteten Inhalte und Stossrichtungen. Die Kerngruppe AP hat sich dabei insbesondere mit dem Handlungsbedarf, den Strategien und der Priorisierung/Ausarbeitung von Massnahmen auseinandergesetzt.

Fokusgruppe
Verkehr IMU

Die Fokusgruppe IMU hat mögliche AP-Massnahmen in den drei Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen im Bereich Verkehr diskutiert. Ein Schwerpunktthema waren u.a. Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung der Bahnlinie durch Interlaken.

- Gesamtprojektleiter/-koordination, Fachbereiche ÖV, V&S RKO (Geschäftsstelle)
- Planerteam Bereich Verkehr
- Vertreter:innen Gemeinde Interlaken (Vorsitz), Matten und Unterseen
- Kantonale Fachstellen (bei Bedarf)

Begleitgruppe
RGSK 2025

Für die Überarbeitung des RGSK wurde eine Begleitgruppe RGSK gebildet, bestehend aus Vertreter:innen der Politik und Verwaltung sämtlicher Gemeinden der Region Oberland-Ost ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Sie begleitet die Ausweitung der für den AP-Perimeter erarbeiteten Grundlagen auf den Perimeter der gesamten Region. Mit der Begleitgruppe fanden zwei Workshops (März bis Juni 2023) statt, um gemeinsam mit den Gemeinden das regionale Entwicklungsleitbild, den Handlungsbedarf, die Strategien und Massnahmenvorschläge auszuarbeiten, zu präzisieren und die Teilergebnisse zu konsolidieren.

- Vertreter:innen sämtlicher Gemeinden der Teilregionen 2–6 sowie der nicht Agglomerationsgemeinden der Teilregion 1
- Teilregionsvertreterinnen der Kommission V&S
- Planerteam
- Kantonale Fachstellen (bei Bedarf)

Durch den grossen Überarbeitungsbedarf sowohl beim RGSK als auch beim AP erfolgte der Erarbeitungsprozess parallel in den verschiedenen Gremien und Begleit- resp. Fokusgruppen, um möglichst von den Synergien zu profitieren, aber auch um die spezifischen Bedürfnisse und die Schlüsselinhalt aufeinander abzustimmen. Der Fokus lag auf der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und der umfassenden Aktualisierung des RGSK-Berichts. Die Ergebnisse sind schliesslich zuerst in das Agglomerationsprogramm und dann auf regionaler Ebene in das RGSK eingeflossen.

1.6 Erarbeitungsprozess

Basierend auf den kantonalen Vorgaben und dem regionsspezifischen Pflichtenheft wurde Anfang 2023 mit der Erarbeitung der Planungsinstrumente gestartet.

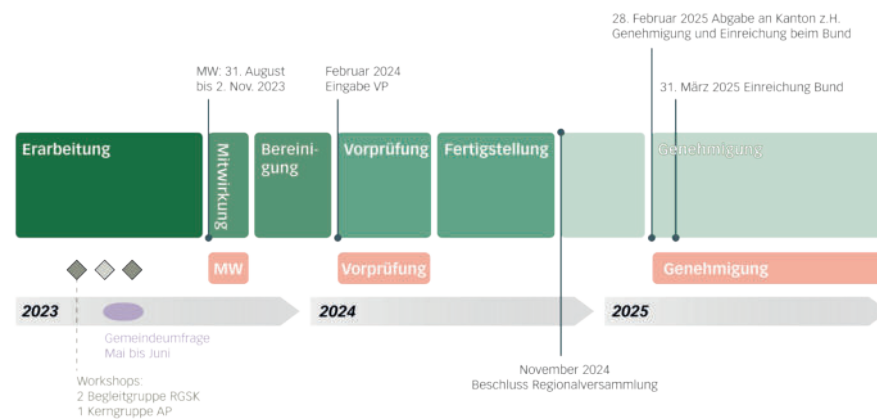


Abb. 2 Erarbeitungsprozess AP5 Interlaken und RGSK 2025 Oberland-Ost

Entwurf RGSK und AP bis August 2023

Erarbeitung AP
 und RGSK

Das RGSK 2025 Oberland-Ost und das AP5 Interlaken wurden parallel und aufeinander abgestimmt erarbeitet. Basierend auf dem neuen Zukunftsbild der Agglomeration und der aktualisierten Situations- und Trendanalyse wurden der Handlungsbedarf und die Teilstrategien grundlegend erneuert, weiterentwickelt und vertieft. Als Grundlage für die Massnahmenüberarbeitung haben im Mai 2023 sämtliche Gemeinden der Agglomeration und Region Oberland-Ost eine Umfrage zu den Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen sowie den touristischen Massnahmen ausgefüllt. Sie konnten sich zum Stand der Umsetzung der bisherigen und allfällige neue Massnahmen äussern. Die vom Planerteam und aus der Umfrage eingegebenen Massnahmenvorschläge wurden zusätzlich in den breit abgestützten Partizipationsanlässen (Workshops) mit den Gemeinden gemeinsam besprochen und diskutiert. Mit den drei Bödeli-Gemeinden Interlaken, Matten b.I. und Unterseen sowie der Regionalkonferenz Oberland-Ost fand prozessbegleitend ein regelmässiger Austausch im Rahmen der Arbeitsgruppe «Fokusgruppe Verkehr IMU» statt. Die Arbeitsgruppe wurde eingesetzt, um der hohen räumlichen Nähe und den verkehrlichen

Verflechtungen auf dem Bödéli genügend Rechnung zu tragen und damit die Analysen, Herausforderungen und Massnahmenerarbeitungen auf dem Bödéli besser diskutiert und miteinander koordiniert werden können.

Neben dem AP wurde das RGSK in einem partizipativen Prozess gesamthaft überarbeitet. Die verbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms, das Zukunftsbild und die Teilstrategien sowie die Massnahmen, wurden mit den Inhalten des RGSK abgeglichen und in dieses integriert. Während der Mitwirkung wurden die nicht behördenverbindlichen Inhalte im Bericht aktualisiert.

Öffentliche Mitwirkung und Überarbeitung (Ende August bis Anfang Januar 2024)

Mitwirkung und
Bereinigung

Die Gemeinden hatten die Möglichkeit, sich zwischen 31. August und 2. November 2023 zu den behördenverbindlichen Inhalten der beiden Planungsinstrumente RGSK und AP zu äussern. Die Auswertung der Mitwirkung wird in einem separaten Bericht dokumentiert (vgl. Mitwirkungsbericht, Beilage 1). Gestützt auf die Ergebnisse aus der Mitwirkung werden das RGSK und AP überarbeitet. Der vollständige Bericht wurde im Projektbüro und der Gesamtprojektleitung diskutiert und von der Kommission Verkehr und Siedlung und der Geschäftsleitung zuhanden der Vorprüfung durch den Kanton verabschiedet. Die Kerngruppe AP hatte nach der öffentlichen Mitwirkung die Möglichkeit, sich im Rahmen der Sitzung der Kommission Verkehr und Siedlung einzubringen und ihre Haltung zu den Mitwirkungseingaben abzugeben.

Prüfungs- und Genehmigungsverfahren (ab Februar 2024)

Vorprüfung

Zwischen Februar und Mai 2024 fand die Vorprüfung des RGSK 2025 und des AP 5. Generation durch den Kanton statt. Im Anschluss daran wurden das RGSK 2025 und AP5 entsprechend dem Vorprüfungsbericht überarbeitet. Der Kanton hat im Vorprüfungsbericht vom 31. Mai 2024 festgestellt, dass das RGSK die vom Kanton aufgestellten Grundanforderungen für ein RGSK erfüllt, Bericht, Massnahmen, Karte und GIS-Daten den methodischen Grundlagen entsprechen und die Vollzugsaufträge bearbeitet wurden. Eine Genehmigung kann unter Berücksichtigung der im Vorprüfungsbericht bezeichneten Vorbehalte in Aussicht gestellt werden. Nach der Vorprüfung wurden inhaltliche Anpassungen am RGSK 2025 vorgenommen, beispielsweise:

- Abstimmung der Siedlungsbegrenzungslinien und der Massnahmeninhalte «Masterplan Flugplatz Interlaken»;
- diverse inhaltliche Ergänzungen und Präzisierungen zu Teilmassnahmen aufgrund von Rückmeldungen der kantonalen Fachstellen;
- Diverse Anpassungen der Koordinationsstände von Massnahmen, wo gemäss Kanton die planerische Abstimmung noch nicht soweit wie erwünscht fortgeschritten ist;

Fertigstellung und Genehmigung Die Regionalversammlung hat das RGSK 2025 und das AP5 am 20. November 2024 beschlossen. Anschliessend wird das AP bis zum 28. Februar 2025 und das RGSK Oberland-Ost bis zum 1. Mai 2025 beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Der Regierungsrat des Kantons Bern gibt das Agglomerationsprogramm bis am 31. März 2025 zur Einreichung beim Bund frei.

1.7 Ergebnisse der Mitwirkung

Übersicht

Im Rahmen der Mitwirkung (31. August bis 2. November 2023) sind insgesamt 28 schriftliche Eingaben bei der Region Oberland-Ost eingegangen. Es nahmen 15 Gemeinden (wovon 5 jedoch auf eine detaillierte Stellungnahme verzichtet haben), eine Burgergemeinde und verschiedene Verbände, Unternehmen und eine Privatperson Stellung zum RGSK 2025 und zum AP5. Die wichtigsten Themenbereiche der Mitwirkung sind:

- Das RGSK 2025, das AP5 und die darin enthaltenen Inhalte und Stossrichtungen werden grundsätzlich positiv beurteilt und sind breit akzeptiert. Die Antworten zum neuen präzisieren Entwicklungsleitbild, dem Zukunftsbild und den Strategiekarten fallen zustimmend aus.
- Im Bereich Siedlungs- und Tourismusentwicklung werden der hohe Umnutzungsdruck auf Erstwohnungen und das teilweise knappe Wohnraumangebot in der Region genannt. Kritische Rückmeldungen erfolgten ebenfalls zur Entwicklung der touristischen Angebote in Bezug zum Klimawandel und Umwelt- und Naturschutzverbände verlangen in dieser Hinsicht eine stärkere Berücksichtigung der Landschaft und des Naturschutzes.
- Im Bereich Verkehr stehen einige Mitwirkende der Verkehrslenkungsmassnahme im Zentrum von Interlaken kritisch gegenüber, da Mehr-/Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere befürchtet wird und eine permanent innerörtliche Verbindung aufrecht zu erhalten sei.
- Die Verkehrsbelastung in den Lüttschinentäler, insbesondere im Lauterbrunnental, wird ebenfalls angegeben und es werden weitere Massnahmen zur Behebung gefordert.
- Bedenken wurden auch zu der neuen Fuss- und Veloquerung über den Schifffahrtskanal südlich von Interlaken geäussert, da diese ihren Anschluss im Gebiet Weissenau – einem Aue und Flachmoor von nationaler Bedeutung – findet. Diese solle eher stärker geschützt anstatt noch mehr zugänglich gemacht werden.

Ein Grossteil der Mitwirkungseingaben gab detaillierte Rückmeldungen zu den Strategien und den vorgeschlagenen Massnahmen und deren Umsetzung. Zudem wurde die Mitwirkung genutzt, um Massnahmen zu präzisieren und weitere einzugeben. Im Bereich Siedlung wurden vor allem Anliegen in Bezug auf die kommunale Siedlungsentwicklung, welche von den Festlegungen im RGSK 2025 abhängig ist, geäussert.

Folgerungen

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost wertete die Mitwirkungseingaben aus und nahm im Mitwirkungsbericht Stellung zu den Eingaben. Anhand der eingebrachten Anliegen wurden die Karten, der Bericht und die Massnahmen überarbeitet und weiter konkretisiert. Inwiefern die einzelnen Eingaben berücksichtigt wurden, ist im Detail im Mitwirkungsbericht festgehalten (vgl. Mitwirkungsbericht, Beilage 1). Nachfolgend die wichtigsten Themen der Überarbeitung:

- Diverse Konkretisierungen im Entwicklungsleitbild, Handlungsbedarf, in den Strategien und den dazugehörigen Karten.
- Vereinzelt Anpassungen an Massnahmen und Aufnahme neuer Teilmassnahmen im Bereich Tourismus (Intensiverholungsgebiete, Ausflugsstationen und -ziele, touristische Transportanlagen) und Verkehr (z.B. Umfahrung Dorfzentrum Grindelwald).
- Weiterentwicklung diverser Koordinationsstände von Teilmassnahmen und der Siedlungsbegrenzung in Ringgenberg im Bereich Siedlung
- Beim Verkehr werden die kritischen Eingaben zur Verkehrslenkung und der neuen Fuss-/Veloquerung ernst genommen, jedoch zurzeit noch nicht definitiv über ihren Verbleib als Massnahmen eingegangen. Zunächst sollen Machbarkeiten und Auswirkungen genauer ausgewiesen werden können. Die Verkehrsproblematik in den Lüttschinentälern wird aufgegriffen und neue Ansätze aufgenommen (Studie Mobility Pricing, Studie Gesamtverkehrssystem Lauterbrunnen).

1.8 Bestandteile des RGSK Oberland-Ost

Folgende Dokumente sind Bestandteile des RGSK Oberland-Ost:

Bestandteile des RGSK 2025	<ul style="list-style-type: none">– Vorliegender Bericht– Massnahmenband– RGSK-Karte
Aufgehobene Dokumente der RGSK 1., 2. und 3. Generation	<ul style="list-style-type: none">– Hinweiskarte 1: Langsamverkehr– Es wird auf die entsprechenden Dokumente (Sachplan Veloverkehr, Schweiz Mobil, kantonaler Sachplan Wanderroutennetz etc.) verwiesen. Für das Bördeli wurde eine entsprechende Karte (siehe Karte in Kapitel 2.3.10) erstellt.– Hinweiskarte 2 (Stand RGSK I, Mai 2012):<ul style="list-style-type: none">– Landschaftsinventare, Biotopinventare und Schutzgebiete Bund– Es wird auf den entsprechenden publizierten Inventare und Schutzgebiet auf dem geoportal des Kantons Bern verwiesen.– Hinweiskarte 3: (Stand RGSK I, Mai 2012)<ul style="list-style-type: none">– Naturinventare Kanton Bern, Gewässer- & Grundwasserschutz– Übersichtszonenplan UZP– Es wird auf den entsprechenden publizierten Schutzzonen auf dem Geoportal des Kantons Bern verwiesen.

- Hinweiskarte 4: Schutz- und Schongebiete, Landschaftsentwicklungskonzepte Region und Kanton, Naturgefahrenkarte
Die Schutz- und Schongebiete wurden im Zusammenhang mit der Ablösung des Richtplans 84 aufgearbeitet und in die Richtplankarte integriert. Für die Naturgefahrenkarte und das Landschaftsentwicklungskonzept wird auf die entsprechenden Dokumente verwiesen.
- Hinweiskarte 5: Regionales Velonetz

2. Situations- und Trendanalyse

2.1 Die Region Oberland-Ost

Die Region im Osten des Berner Oberlands liegt an der Schnittstelle bzw. im grenzüberschreitenden Bereich der drei Handlungsräume Hauptstadtregion Schweiz, Luzern und Westalpen. Über die Entwicklungsachse Bern–Thun–Interlaken–Sarnen–Luzern wie auch die Nord-Süd- resp. West-Achse in Richtung Wallis ist die Region wirtschaftlich und kulturell mit den benachbarten Agglomerationen und Regionen verbunden. Aus funktionaler Sicht stellen die Agglomeration Interlaken und Meiringen, Lauterbrunnen und Grindelwald wichtige (touristische) Zentren des östlichen Berner Oberlands dar. Die Agglomeration Interlaken ist ausgezeichnet ans nationale Strassen- und das internationale Schienennetz eingebunden und übernimmt die Funktion eines Bindegliedes zu den weiteren Zentren und dezentralen, kleinräumigen Strukturen im Oberland-Ost.

Spezifisch für einen alpinen Handlungsraum ist der Gebirgscharakter mit besonderen Qualitäten und Ressourcen (z.B. Landschaft) und das damit einhergehende wirtschaftliche Potenzial. Die Gebirgstopografie ist für die Region sowohl Chance als auch Herausforderung: Sie bildet die Grundlage für Tourismuswirtschaft und Energieproduktion, gleichzeitig führt sie zu erhöhten Anforderungen bezüglich Infrastruktur, Verkehr und Naturgefahren. Als internationale Tourismusdestination ist die Region Oberland-Ost zudem stark von globalen Entwicklungen, dem Klimawandel und ändernden Gästebedürfnissen betroffen, welche eine multifunktionale, wandlungsfähige und auf die regionale Entwicklung abgestimmte Nutzung des Raums erfordert. Die lokalen Herausforderungen legen nahe, den Raum kooperativ, bedürfnisorientiert und klimaverträglich weiterzuentwickeln.

2.1.1 Allgemeine Charakterisierung

Hochgebirgslandschaft und eine vielfältige Siedlungsstruktur

Die Region Oberland-Ost ist geprägt durch spektakuläre Hochgebirgslandschaften, Täler mit steilen Abhängen und das breite Haupttal der Aare mit dem Briener- und Thunersee. Mit den umliegenden Regionen verbunden ist sie über das Aaretal und die Pässe Brünig, Susten und Grimsel. Sie erstreckt sich über eine Fläche von mehr als 1'200 km².

Nebst der städtisch geprägten Agglomeration Interlaken bestehen weitverstreute Dörfer mit teilweise erhaltens- und schützenswerten Ortsbildern sowie historisch gewachsene Streusiedlungsgebiete mit landschaftsprägenden Einzelbauten.

Diese abwechslungsreiche Siedlungsstruktur ist ein bedeutendes touristisches Potenzial; es konnte in den letzten Jahren weitgehend erhalten werden. Die steigende Bevölkerungszahl, der zunehmende Flächenbedarf pro Kopf und die steigende Nachfrage nach Zweitwohnungen führten in den letzten Jahrzehnten allerdings zu einer fortschreitenden Überbauung

von bisher unbebautem Land. Andererseits führt der Strukturwandel in der Landwirtschaft in Streusiedlungsgebieten zu einer zunehmenden Zahl nicht mehr benützter Gebäude, die längerfristig vom Zerfall bedroht sind.

Die Agglomeration Interlaken nimmt eine wichtige Funktion als «Kernraum» und Versorgungsschwerpunkt der Region Oberland-Ost und als Standort aller bedeutenden regionalen Infrastrukturen ein (vgl. Kap. 2.1.4).

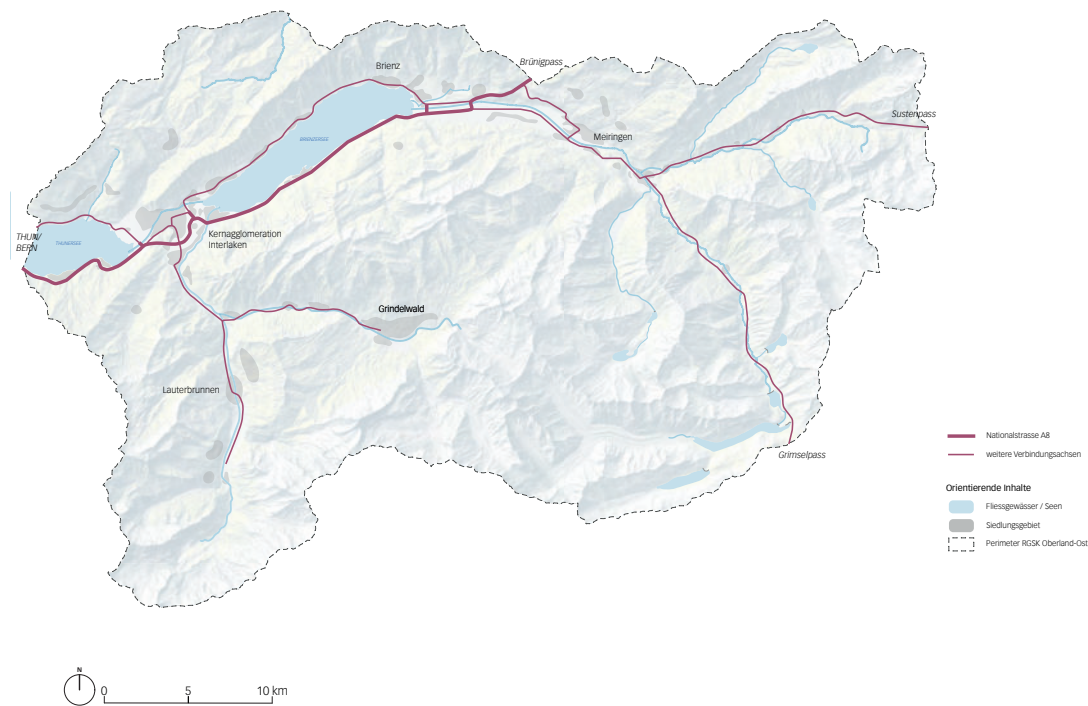


Abb. 3 Die Region Oberland-Ost mit ihren Verkehrsachsen und Siedlungsgebieten

Lineare Verkehrsachsen Die Siedlungszentren liegen entlang der Verkehrsachsen, der Seen und der Täler (siehe Abbildung 3). Diese lineare Anordnung ist eine ideale Voraussetzung für eine effiziente Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Zentren und Subzentren Zurzeit lebt mit 53 % etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung in der Agglomeration Interlaken, dem wichtigsten regionalen Zentrum. Ein weiteres wichtiges Wohn- und Tourismuszentrum (ca. 23 %) bildet das Gebiet Brienz–Meiringen–Hasliberg mit seiner Standortgunst an der Brünigachse (Nationalstrasse A8). Die Gemeinden Lauterbrunnen (mit Wengen und Mürren) und Grindelwald sind zwei wichtige touristische Subzentren in unmittelbarer Nähe des Jungfraumassivs. Das an der Gabelung der Susten- und Grimselpassrouten liegende Innertkirchen hat eine spezielle Bedeutung in der Energiegewinnung (KWO, Kraftwerke Oberhasli).

2.1.2 Planungserimeter und Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan Bern

Der Planungserimeter für das RGSK Oberland-Ost umfasst insgesamt 28 Gemeinden. Diese werden im vorliegenden Bericht gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 in die folgenden fünf Raumtypen unterteilt:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen
- Agglomerationsgürtel¹ und Entwicklungsachsen (inkl. Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren)
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete
- Hügel- und Berggebiete

Der Richtplan definiert das Entwicklungsbild für den gesamten Kanton Bern. Dabei folgt die Abgrenzung der Raumtypen nicht den Gemeindegrenzen, sondern entspricht den topographisch-räumlichen Gegebenheiten. Für die statistischen Auswertungen wird aber die Abgrenzung entlang der Gemeindegrenzen gemacht. Die Einteilung der Gemeinden in die jeweiligen Raumtypen ist in Abbildung 4 und im Anhang 1 ersichtlich.

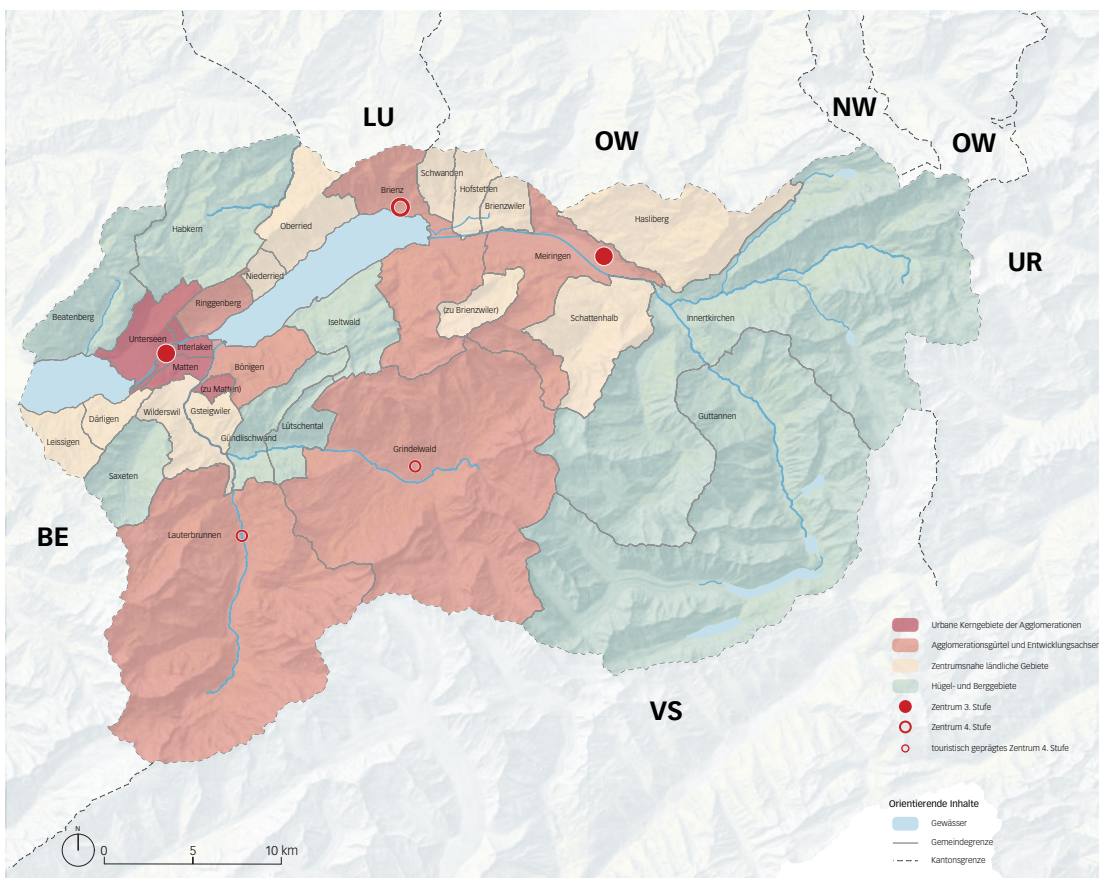


Abb. 4 Der Perimeter der Regionalkonferenz Oberland-Ost und die Raumtypen gemäss kant. Richtplan 2030

1 Der Begriff «Agglomerationsgürtel» stammt aus dem kantonalen Richtplan. Es ist zu beachten, dass dieser nicht dem Begriff der «Agglomeration» gemäss BFS entspricht.

2.1.3 Gliederung

Die Region Oberland-Ost umfasst den Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli, der wiederum aus den Teilregionen 1–6 gebildet wird. Interlaken und Meiringen sind regionale Zentren von kantonaler Bedeutung, Interlaken mit wirtschaftspolitischer Steuerung, Meiringen mit regionalpolitischer Steuerung. In den Lüttschinentäler sind Lauterbrunnen (mit Mürren und Wengen) und Grindelwald die wichtigsten international bekannte und etablierte touristischen Zentren mit breitem Angebotsspektrum.

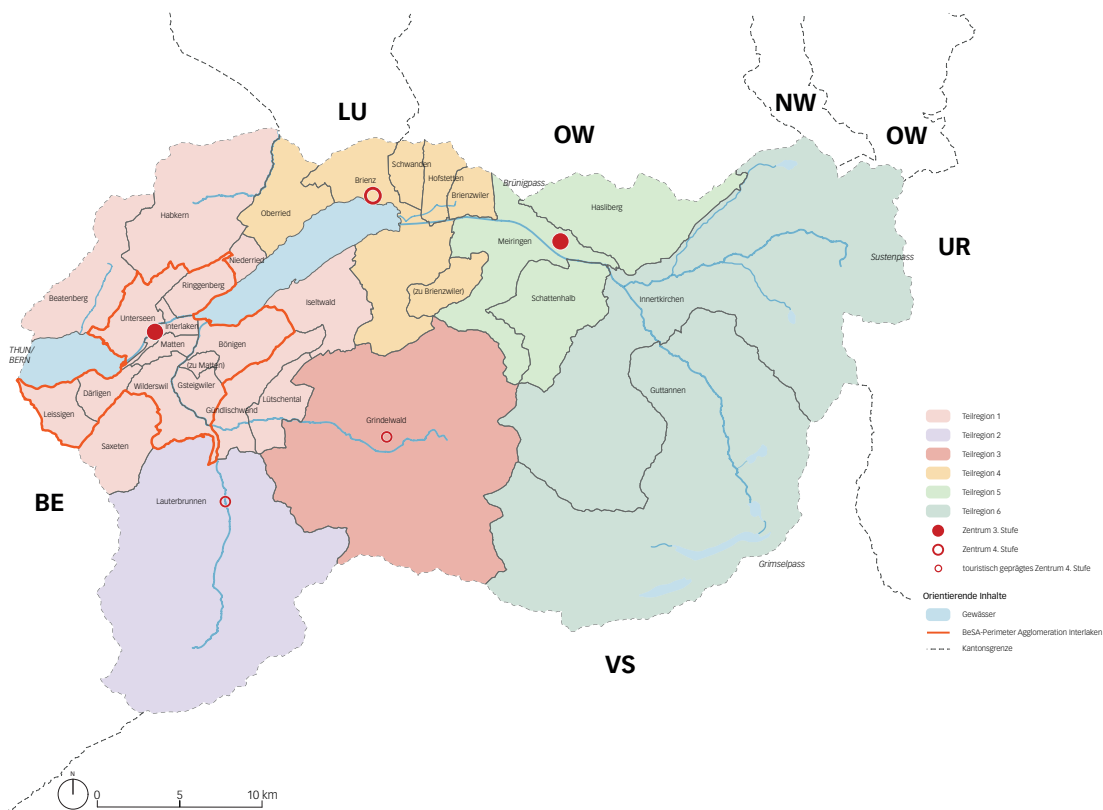


Abb. 5 Der Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli mit der Gliederung in die Teilregionen und der Perimeter der Agglomeration Interlaken (orange umrandet)

2.1.4 Die Agglomeration Interlaken

Die Agglomeration Interlaken, das wichtigste Zentrum der ansonsten ländlich geprägten Region, liegt auf dem «Bödeli» zwischen den beiden Seen.

Perimeter

Der Kernort besteht aus den Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen (Bödeligemeinden). Sie bilden zusammen mit Bönigen, Därliigen, Gsteigwiler, Leissigen, Ringgenberg und Wilderswil die Agglomeration Interlaken. Der Agglomerationsraum Interlaken besteht demnach aus 9 Gemeinden.

Bedeutung Die Agglomeration Interlaken ist für die Region Oberland-Ost von zentraler Bedeutung:

- Verkehr: Fast der gesamte Verkehr (ÖV und MIV) in die oder aus der Region fliesst über Interlaken (mit Ausnahme der Pässe Brünig, Susten und Grimsel; Grimsel- und Sustenpass mit Wintersperre). Interlaken ist die Verkehrsdrehscheibe und das Tor zur Region.
- Versorgung: Die Agglomeration Interlaken ist neben Meiringen und Brienz der Versorgungsschwerpunkt der Region.
- Tourismus: Interlaken ist das wichtigste Zentrum und die verkehrliche Drehscheibe des Tourismus für die Region.
- Wohnen und Arbeiten: Rund die Hälfte der Bevölkerung der Region wohnt in der Agglomeration und etwas mehr als die Hälfte aller Arbeitsplätze sind dort angesiedelt.
- Landwirtschaft: Ein Grossteil der Fruchtfolgeflächen der Region, und damit der agronomisch besonders wertvolle Teil des Kulturlandes, liegen auf dem Bördeli in der Agglomeration Interlaken.
- Natur: Die Weissenau ist ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Über das Bördeli verläuft ausserdem der Wildtierkorridor BE 15 von überregionaler Bedeutung.

Nutzungsdruck Die zentrale Lage der Agglomeration in der Region Oberland-Ost bewirkt einen vielfältigen Nutzungsdruck auf den Bördeliraum: Eine steigende Bevölkerungszahl, die teilweise eher ältere Bausubstanz und ein erhöhter Bedarf an Verkehrsleistung führte in den letzten Jahrzehnten zu einer fortschreitenden Überbauung von bisher unbebautem Land.

2.1.5 Der ländliche Raum

Die ländlichen Gebiete sind durch die bergige Topografie und die damit verbundenen verstreute Siedlungsstruktur geprägt. Gleichzeitig ist der ländliche Raum strukturell sehr divers ausgeprägt (Lage, Grösse, Einwohner, Arbeitsplätze, Erschliessung, Infrastruktur). Die ländlichen Gebiete unterscheiden sich zudem auch in Abhängigkeit ihrer weiteren Funktionen (z.B. die touristische Nutzung, Energiegewinnung, etc.). Während die Gemeinden in der Agglomeration und auf den Entwicklungsachsen wichtige Arbeitsplatzstandorte sind, sind die zentrumsnahen ländlichen Räume und die Hügel- und Berggebiete mit ihren Lebensqualitäten attraktive und geschätzte Wohnorte. Sie leisten in ihrer Vielfalt und in ihren funktionalen Beziehungen mit der Agglomeration neben der Sicherung der natürlichen Ressourcen (Boden, Biodiversität, Wald) einen wichtigen Beitrag in den Bereichen Freizeit, Erholung, Sport. Mit dem Erfüllen der Funktionen als Lebens- und Wohnraum, Wirtschaftsraum, Regenerations- und Erholungsraum sowie als Natur- und Ressourcenraum sind differenzierte und je nach Raumtyp unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten.

2.2 Siedlung

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Entwicklung
 2010–2021

Ende 2021 lebten 47'811 Personen¹ in der Region Oberland-Ost. Gegenüber dem Jahr 2010 fand ein leichtes Bevölkerungswachstum von 1'301 Personen (+2.8 %) statt. Insbesondere die Gemeinden in der Agglomeration Interlaken verzeichneten ein starkes Bevölkerungswachstum. Im Zeitraum von 2010 bis 2021 hat die ständige Bevölkerung um 6.1 % zugenommen, während die Bevölkerung ausserhalb der Agglomeration im gleichen Zeitraum leicht zurückgegangen ist (-0.8 % bzw. 171 Personen).

Ausserhalb der Agglomeration ist die Wohnbevölkerung in den Hügel- und Berggebieten und Entwicklungsachsen mit Zentralität ungefähr gleich geblieben. Während das touristische Zentrum Lauterbrunnen weiterhin von einem Bevölkerungsrückgang betroffen ist, blieb die Bevölkerung in Grindelwald (-0.9 %) in etwa konstant (Stagnation). In den weiteren Zentren Brienz (+6.8 %) und Meiringen (+1.5 %) hat die Wohnbevölkerung zugenommen. Die Gemeinden im Raumtyp zentrumsnahe ländliches Gebiet verzeichneten in den letzten 10 Jahren hingegen eine Abnahme der Wohnbevölkerung von -3.4 % (-147 Personen). Am grössten war der Bevölkerungsschwund in Guttannen (-21 %), Lauterbrunnen (-10.2 %) und Hasliberg (-9.3 %). Auch andere peripher gelegene Gemeinden weisen mehr oder weniger ausgeprägte rückläufige Bevölkerungszahlen auf. Ein besonders hohes Wachstum verzeichneten die Gemeinde Gündlischwand (+25 %), Leissigen (+23.5 %) und Niederried b.l. (12.7%).

	Ständige Wohnbevölkerung			
	2010	2021	Veränderung absolut	Veränderung in %
Agglomeration Interlaken	24'010	25'482	+1'472	+6.1
weitere Raumtypen der Region Oberland-Ost:				
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe	13'931	13'908	-23	-0.2
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	4'336	4'189	-147	-3.4
Hügel- und Berggebiete	4'233	4'232	-1	0
Region Oberland-Ost	46'510	47'811	+1'301	+2.8 %

Tab. 1 Bevölkerungsentwicklung 2010-2021 (Quelle Daten: BFS; Datenstand: 2021; Datenbezug: 2023)

Bevölkerung ausserhalb der Bauzone Typisch für eine Region wie das östliche Berner Oberland ist, dass in den Hügel- und Berggebieten ein Grossteil der Einwohner:innen ausserhalb der regulären Bauzonen wohnen. Insgesamt leben ca. 14.9 % der Bevölkerung ausserhalb der Bauzonen (Stand 2022). Im Vergleich zu 2012 ist der

¹ Als Grundlage für die statistischen Auswertungen wird die vom Kanton Bern zur Verfügung gestellte Datenbank aus dem Jahre 2023 verwendet (Datenquelle BFS).

Anteil um 3.5 % gestiegen. Den räumlichen Verhältnissen entsprechend liegt der Anteil in ländlichen Gemeinden mit traditionellem Streusiedlungsgebiet wie in Beatenberg, Habkern, Iseltwald, Hasliberg, Innertkirchen und Schattenhalb gegen 65 %, in der Agglomeration Interlaken bei 7 %.

Trend Zur Abschätzung des Entwicklungstrends bis 2040 stellt der Kanton Bern Daten aus dem Gesamtverkehrsmodell GVM zur Verfügung.¹ Die Region Oberland-Ost wird bis 2040 gemäss betrachteten Szenarien um 4'436 Personen auf rund 52'247 Einwohner:innen wachsen (9.3 %). Die Agglomeration Interlaken wird auch zukünftig überproportional zur Bevölkerungsentwicklung der Region Oberland-Ost beitragen.

2.2.2 Altersstruktur

Im Vergleich mit dem Kanton Bern (14.5 %) wohnen in der in der Region Oberland-Ost im Jahr 2021 mit 12.6 % etwas weniger junge Menschen (bis 15 Jahre, -1.9 %) und mehr Personen über 65 Jahre (+2.3 %). Der Anteil der Einwohner:innen im erwerbsfähigen Alter (25–64) ist in der Region Oberland-Ost (54.4 %) und auch in Agglomeration Interlaken ähnlich hoch wie im gesamten Kanton (54.3 %).

	Altersklasse					
	< 15	15-24	25-59	60-64	65-79	> 80
Agglomeration Interlaken	12.7 %	9.2 %	47.7 %	7.3 %	16.5 %	6.6 %
weitere Gemeinden der Region Oberland-Ost	12.4 %	9.0 %	45.8 %	7.9 %	18.1 %	6.8 %
Region Oberland-Ost	12.6 %	9.1 %	46.8 %	7.6 %	17.2 %	6.7 %

Tab. 2 Anteil der Bevölkerung je Altersklasse 2021 in der Region Oberland-Ost (Quelle Daten: BFS; Datenstand: 2021; Datenbezug: 2023)

Trend Wie im gesamten Kanton Bern und in der Schweiz ist auch in der Region Oberland-Ost mit einer starken Zunahme der Zahl älterer Personen zu rechnen. Bis zum Jahr 2040 dürfte die Zahl der über 65-Jährigen in der Region gegenüber 2021 um über 3'000 Personen zunehmen, wodurch sich ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung von derzeit rund 24 % auf knapp 28 % erhöhen wird. Diese Zunahme ist in der Region Oberland-Ost im Vergleich zu anderen Regionen leicht höher. Der Geburtenüberschuss ist bereits heute negativ und wird in Zukunft voraussichtlich weiter sinken.

¹ Als Grundlage für das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum (Siedlungswachstum) verwendet der Kanton Bern das Szenario Mittel (Referenzszenario) der BFS-Bevölkerungsszenarien bis 2040. Dieses geht für den Kanton Bern von einem tieferen Siedlungswachstum als bis angenommen aus. Aus dem BFS-Szenario werden regionalisierte, nach Raumtypen differenzierte Prognosen zum Siedlungswachstum abgeleitet.

2.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Entwicklung
2011–2020

Im RGSK 2025 werden aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden nur die Daten gemäss STATENT ab 2011 bis 2020 berücksichtigt. In der Region Oberland-Ost arbeiten 2020 rund 20'735 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente VZÄ), im Jahr 2019 waren es sogar 21'375 Beschäftigte (VZÄ). Analysen von regionsuisse zeigen, dass insbesondere Bergregionen mit überdurchschnittlich hohen Beschäftigungsanteilen in den tourismusnahen Branchen stark von der Coronakrise und den damit verbundenen Covid-Verordnungen getroffen wurden. Aufgrund der Branchenstruktur sind die Zahlen im Berner Oberland mit Vorsicht zu geniessen. Gesamthaft blieb das Arbeitsplatzangebot im Zeitraum 2011–2020 konstant. Die Zahl der Beschäftigten hat der Agglomeration Interlaken 2011–2020 zugenommen, währenddem sie in der Gesamtregion rückläufig war: lag der Anteil der Agglomeration an der Gesamtzahl der Beschäftigten 2011 noch bei 48.2 %, liegt er 2020 bei 51.2 % (2019: 52.4 %). Die Anzahl Beschäftigten wuchs in den 2010er-Jahren langsamer als die Bevölkerung.

	Sektor	2011	2020	Differenz	
				absolut	relativ
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	1. Sektor	68	63	-4	-6.6 %
	2. Sektor	1'240	1'356	+116	9.4 %
	3. Sektor	6'224	6'931	+707	11.4 %
	Total	7'531	8'350	918	+10.9 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe	1. Sektor	398	363	-35	-8.8 %
	2. Sektor	1'594	1'457	-137	-8.6 %
	3. Sektor	5'530	5'382	-148	-2.7 %
	Total	7'523	7'202	-320	-4.3 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	1. Sektor	34	26	-8	-23.5 %
	2. Sektor	500	526	+26	5.2 %
	3. Sektor	560	521	-39	-7.0 %
	Total	1'094	1'073	-21	-1.9 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1. Sektor	220	183	-36	-16.6 %
	2. Sektor	781	703	-78	-10.0 %
	3. Sektor	1'727	1'879	+152	8.8 %
	Total	2'727	2'764	38	+1.4 %
Hügel- und Berggebiete	1. Sektor	271	223	-48	-17.7 %
	2. Sektor	578	492	-86	-14.9 %
	3. Sektor	675	631	-45	-6.7 %
	Total	1'524	1'345	-179	-11.7 %
Agglomeration Interlaken	Total	9'838	10'621	+783	+8 %
Region Oberland-Ost	1. Sektor	990	859	-132	-13.3 %
	2. Sektor	4'693	4'534	-159	-3.4 %
	3. Sektor	14'716	15'343	+627	4.3 %
	Total	20'399	20'735	+336	1.7 %

Tab. 3 Entwicklung der Beschäftigten pro Sektor (Quelle Daten: BFS; Datenstand: 2020; Datenbezug: 2023)

Wirtschaftlich ist die Region vom Dienstleistungssektor geprägt, der 74 % der Erwerbstätigen (15'343 VZÄ) beschäftigt. Vor allem in diesem Sektor hat die Zahl der Beschäftigten (+627 VZÄ) deutlich zugenommen. Dabei sind der Tourismus und die damit verbundenen Branchen des Detailhandels und des Baugewerbes die wichtigsten wirtschaftlichen Treiber (CDE, Klimaneutrale Region Oberland-Ost, 2023). Indirekt von Tourismus abhängig sind sodann zahlreiche weitere Arbeitsplätze in anderen Branchen, die das Gastgewerbe, den Detailhandel usw. beliefern. Weitere starke Branchen sind der Gesundheitsbereich (Spital, Gesundheitszentrum, Privatklinik) und das technisch-mechanische Gewerbe (Kraftwerke, Bahnen, Militärflugplatz). In Industrie und Gewerbe (2. Sektor) arbeiten rund 21.9 % der Erwerbstätigen. Gegenüber der Zunahme im 3. Sektor steht die Abnahme von 132 Beschäftigten im Land- und Forstwirtschaftsbereich. Heute sind noch rund 4.1 % der Bevölkerung in der Land- und Forstwirtschaft beschäftigt.

In der Agglomeration Interlaken, insbesondere in den Bödeli-Gemeinden, befinden sich rund die Hälfte (51.2 %) aller Arbeitsplätze der Region Oberland-Ost. Weitere 34.7 % befinden sich in den vor allem vom Tourismus geprägten Zentren Brienz, Grindelwald, Lauterbrunnen und Meiringen.

Trend

Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern gibt Anhaltspunkte zur zukünftigen Entwicklung der Beschäftigtenzahlen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Prognosen zur Entwicklung der Arbeitsplätze/Beschäftigten mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Ausgedrückt in Vollzeitäquivalente prognostiziert das GVM in der Region Oberland-Ost bis 2040 voraussichtlich ein Wachstum von 20'735 (2020) auf rund 22'060 Beschäftigte (+ 6.4 %).

2.2.4 Baulandreserven

Bauzonenreserven

Die Gemeinden der Region Oberland-Ost verfügen insgesamt noch über 96.2 ha unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) und 16.7 ha unüberbaute Arbeitszonen (vgl. Tabelle 4). Mit 85 % entfällt der Grossteil der Bauzonenreserven auf die WMK und lediglich 15 % auf die Arbeitszonen. Sowohl bei den WMK (37.3 ha) als auch bei den Arbeitszonen (7.7 ha) liegen die grössten Reserven in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe (inkl. touristische Zentren; 37.3 ha).

In den Agglomerationsgemeinden stehen ungefähr 35 % der unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zur Verfügung. 65 % der unüberbauten WMK sind in den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters vorzufinden. Bezogen auf die unüberbauten Arbeitszonen zeigt sich ein etwas anderes Bild: 44 % davon liegen in den Agglomerationsgemeinden, 56 % ausserhalb der Agglomeration.

Dabei handelt es sich um «klassische» Bauzonenreserven. Hinzu kommen rund 181 ha «innere Nutzungsreserven» in WMK, wobei es sich um überbaute, aber unternutzte Flächen handelt. Dieser Wert hat sich im Vergleich zu 2016 (276 ha) und 2018 (197 ha) deutlich verringert, was u.a. durch die neue Erhebungsmethode mittels GIS-Erfassung zu erklären ist.

Gemeinden	Unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) und Arbeitszonen (AZ)				Innere Reserven in Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha
	WMK in ha	WMK in %	AZ in ha	AZ in %	
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	16.7	17.3 %	2.6	15.6 %	37.1
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe	37.3	38.8 %	7.7	46.1 %	77.4
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	7.8	8.1 %	0.8	4.8 %	16.9
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	20.1	20.9 %	4.7	28.1 %	32.7
Hügel- und Berggebiete	14.3	14.9 %	0.9	5.4 %	16.8
Region Oberland-Ost	96.2	–	16.7	–	180.9

Tab. 4 Nutzungsreserven auf unüberbauten Wohn-, Misch-, und Kernzonen und Arbeitszonen sowie innere Reserven auf überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Region Oberland-Ost (Datenstand: 2022, Datenbezug: 2023 aus den stat. Grundlagen des Kantons Bern)

Nachfrage nach Bauland Bezüglich Nachfrage nach neuem Bauland präsentiert sich in der Region ein heterogenes Bild: Die zentral gelegenen Gemeinden der Agglomeration verspüren einen grösseren Siedlungsdruck und erreichen flächenmässig ihre räumliche Grenzen. In den peripher gelegenen Aussengemeinden ist der Siedlungsdruck – mit Ausnahme der touristischen Orte – deutlich geringer. In diesen Gemeinden ist das Angebot an Baulandreserven meist ausreichend.

Bezüglich der Lage der Baulandreserven in den Regionsgemeinden wird auf das Geoportal des Kantons Bern verwiesen.

Erst- und Zweitwohnungen Auf der Grundlage des Inventars lässt sich der Anteil der Zweitwohnungen in den Gemeinden bestimmen. In der Region Oberland-Ost gibt es rund 13'000 Zweitwohnungen, was einem Anteil von 35 % entspricht. Am höchsten ist der Anteil mit 69.8 % in Hasliberg. Auch Gemeinden wie Grindelwald, Beatenberg, Lauterbrunnen verzeichnen einen Zweitwohnungsanteil um die 60 %. Der Zweitwohnungsanteil der Agglomeration Interlaken beträgt rund 21 %.

	Total Wohnungen	Total Erstwohnungen & Erstwohnungen gleichgestellt	Zweitwohnungen	Anteil Zweitwohnungen
Agglomeration Interlaken	12'699	9'992	2'707	21.3 %
weitere Gemeinden der Region Oberland-Ost	25'108	14'646	10'462	41.7 %
Region Oberland-Ost	37'807	24'638	13'169	34.8 %

Tab. 5 Wohnungsinventar und Zweitwohnungsanteil der Gemeinden 2022 in der Region Oberland-Ost (Quelle Daten: Statistischer Überblick RKO 2023, ARE Wohnungsinventar)

2.2.5 Baulandbedarf Wohnen

Die Methode zur Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen orientiert sich am kantonalen Richtplan 2030. Dieser berücksichtigt die erwartete Zunahme der Raumnutzer:innen (Bevölkerung und Arbeitstätige) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen und leitet, unter Berücksichtigung eines Richtwerts zur Nutzerdichte und zur realisierten oberirdischen Geschossflächenziffer pro Raumtyp, den Flächenbedarf an Wohnbauland ab.¹

Gemeinden	Richtwert Raumnutzerdichte: RN/ha	GFZo	Theoretischer Baulandbedarf in WMK (ha)
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	85	0.80	28.6
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe	57	0.60	32.1
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	53	0.55	9.1
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	39	0.45	11.1
Hügel- und Berggebiete	34	0.40	2.9
Region Oberland-Ost	–	–	83.7

Tab. 6 Theoretischer 15-Jahresbedarf an Wohnbauland gemäss kantonalem Richtplan. (Quelle Daten: BFS, Datenstand 2022; Datenbezug: 2023 aus den stat. Grundlagen des Kantons Bern)

Theoretischer Wohnbaulandbedarf von 83.7 ha

Die Berechnungen in der obigen Tabelle zeigen, dass die Region Oberland-Ost einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von rund 83.7 Hektaren aufweist. Die urbanen Kerngebiete und die Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe haben mit 28.6 ha und 32.1 ha den grössten Bedarf an Wohnbauland. Dies ist vor allem auf die gemäss Bevölkerungsentwicklungstrend erwarteten zusätzlichen Raumnutzenden in der Agglomeration und den regionalen Zentren sowie die eher tiefe Raumnutzerdichte in vielen Gemeinden zurückzuführen. Knapp die Hälfte der Regionsgemeinden weisen eine Raumnutzendenrdichte unter dem kantonalen Richtwert auf: dazu zählen Gemeinden wie beispielsweise Grindelwald, Lauterbrunnen, Brienz, Matten b.I. oder Unterseen.

Tatsächlicher Wohnbaulandbedarf von -53.7 ha

Um den tatsächlichen Baulandbedarf zu ermitteln, müssen die Baulandre-serven einer Gemeinde (unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen) vom theoretischen Baulandbedarf abgezogen werden (vgl. Massnahmenblatt

1 Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans 2030:
 Raumtyp: Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030
 Raumnutzerdichte RN: Die Raumnutzerdichte der Gemeinde wird aus der bestehenden Dichte der Raumnutzer:innen in den überbauten Wohn- Misch- und Kernzonen (Raumnutzer/ha) berechnet. Zu den Raumnutzer:innen zählen sowohl Einwohner:innen als auch Beschäftigte.
 GFZo: Minimale in den Grundordnungen zu sichernde oberirdische Geschossflächenziffern für Neu- und Umzonungen pro Raumtyp im Durchschnitt aller Wohn-, Misch- und Kernzonen

A_01, kant. Richtplan Bern). Sofern die Gemeinde den für den Raumtyp definierten kantonalen Richtwert für die Dichte nicht erreicht, muss die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen gelenkt und dementsprechend auch die Nutzungsreserven innerhalb der überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zu 1/3 vom theoretischen Baulandbedarf abgezogen werden.

Raumtyp	Theoretischer Wohnbaulandbedarf (ha)	Unüberbaute WMK (ha)	Bilanz (ha)	1/3 des Innenverdichtungspotenzials (ha)	Tatsächlicher Wohnbaulandbedarf (WMK)
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	16.7	28.6	12.0	9.1	2.9
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe	37.3	32.1	-5.3	25.8	-31.1
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	7.8	9.1	1.2	0.0	1.2
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	20.1	11.1	-9.0	2.6	-11.6
Hügel- und Berggebiete	14.3	2.9	-11.4	3.6	-15.1
Region Oberland-Ost	96.2	83.7	-12.5	41.2	-53.7

Tab. 7 Vergleich des theoretischen Wohnbaulandbedarf in ha mit den bestehenden Reserven auf unüberbauten WMK sowie den inneren Nutzungsreserven (Datenstand: 2022, Datenbezug: 2023 aus den stat. Grundlagen des Kantons Bern)

Beim Betrachten des tatsächlichen Wohnbaulandbedarfs wird ersichtlich, dass die meisten Raumtypen in der Region noch genügend unausgeschöpftes Innenentwicklungspotenzial aufweisen. Entsprechend der starken Zunahme an Raumnutzer:innen (Bevölkerung und Beschäftigten) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen ist in urbanen Kerngebieten und im Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (inkl. Z34T) der Hauptbedarf an Wohnbaulandbedarf vorhanden. Gemäss Bilanz verfügen die Raumtypen urbane Kerngebiete (UK) und Agglomerationsgürtel (AE), genauer gesagt die Gemeinden dieser Raumtypen innerhalb der Agglomeration Interlaken, über einen tatsächlichen Wohnbaulandbedarf (vgl. Tab. 7). Angesichts der bestehenden unüberbauten WMK sowie den inneren Nutzungsreserven kann davon ausgegangen werden, dass der Wohnbaulandbedarf in den nächsten 15 Jahren resp. bis 2040 mit den noch vorhandenen Reserven gesamtregional grundsätzlich gedeckt werden kann (vgl. Tab. 4).

Verteilung und Verfügbarkeit der Reserven

Ein Teil der vorhandenen Reserven liegt an Standorten, welche sich gerade im ländlichen Raum und in den Hügel- und Berggebieten nicht für die Innenentwicklung eignen (Siedlungsrand, unzureichende ÖV-Erschliessung, Naturgefahren usw.). Von den Potenzialen an guten Lagen sind weitere

kurz- bis mittelfristig nicht verfügbar, zählen aber zu den Baulandreserven der einzelnen Gemeinden. Die Gründe für Baulandhortungen sind im Einzelfall sehr unterschiedlich und daher nur schwer zu verallgemeinern. Um die vorhandenen Potenziale an raumplanerisch guten Lagen auch effektiv nutzen zu können, sind allerdings Anstrengungen zur Mobilisierung der Reserven zu unternehmen.

Aufgrund der ungleichen Verteilung der Reserven und der Verfügbarkeit der einzelnen Parzellen können Siedlungserweiterungen mittel- bis langfristig punktuell somit trotz theoretisch ausreichenden Reserven dennoch nötig werden. Angesichts gegenläufiger Interessen (Erhalt wertvoller Landschaftsräume, von Fruchtfolgeflächen etc.) wird der Spielraum für Siedlungserweiterungen innerhalb der Agglomeration allerdings als relativ gering eingeschätzt.

Betrachtung WBB
pro Gemeinde

Eine über den Raumtyp hinaus differenzierte Betrachtung und eine aktuelle Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs pro Gemeinde wird auf Stufe Nutzungsplanung vorgenommen. Massgebend für Ein- und Umzonungen sind die Kriterien bzw. Voraussetzungen des Massnahmenblatts A_01 des kantonalen Richtplans.

2.2.6 Baulandbedarf Arbeiten

Unvorhersehbare Strukturbrüche und wirtschaftliche Entwicklungen, aber auch unterschiedliche Flächenbeanspruchungen von verschiedenen Branchen führen dazu, dass Prognosen zum Flächenbedarf für Arbeiten kaum möglich resp. mit vielen Unsicherheiten behaftet sind. Aus diesem Grund verzichtet der Kanton Bern darauf, Prognosen für den theoretischen Baulandbedarf Arbeiten herauszugeben.

Mit 16.7 ha sind die Arbeitszonenreserven auf unüberbauten Parzellen, abgesehen von den grösseren Arealen auf dem ESP Flugplatz Interlaken, in der Gesamtregion nur noch sehr gering. Für das Gewerbe kann mehr Raum zur Verfügung gestellt werden, indem die (anspruchsvolle) Nachverdichtung bestehender Arbeitsgebiete geprüft wird und Entwicklungsgebiete insbesondere zur Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben gemischt genutzt werden. Um die Funktion der Agglomeration und die Diversifizierung der regionalen Wirtschaftsstruktur in der Region Oberland-Ost sicherzustellen, ist die Entwicklung des ESP und der strategischen Arbeitszone auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken weiter voranzutreiben. Die weiteren verbleibenden Reserven sind jedoch nicht immer am richtigen Ort (ungünstige Lage, mangelnde ÖV-Qualität) oder nicht dort, wo die Nachfrage am grössten ist. Zur Stärkung der lokalen Arbeitsstandorte ist es daher wichtig, die Arbeitsplatzentwicklung koordiniert und raumplanerisch zweckmässig in den Entwicklungsachsen und regionalen Zentren voranzutreiben.

2.2.7 Kantonale Entwicklungsgebiete

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

In der Region Oberland-Ost sind im ESP-Programm gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt C_04) die zwei Entwicklungsschwerpunkte «Interlaken Bahnhof Ost» und «Interlaken Flugplatz» festgesetzt. Während der ESP Interlaken Bahnhof Ost mit Fokus auf Dienstleistungsbetriebe weitgehend realisiert ist, wird der ESP Interlaken Flugplatz (ESP/SAZ) schrittweise in enger Zusammenarbeit mit den Eigentümern, dem Kanton, der Regionalkonferenz Oberland-Ost und unter Einbezug der betroffenen Akteure geplant und realisiert. Der Flugplatz ist ein strategisch wichtiger Standort für die Weiterentwicklung der Wirtschaft in der Agglomeration und der Region.

ESP Bahnhof Interlaken Ost

Mit dem ESP Bahnhof Interlaken Ost wurde ein weiteres zentrales Gebiet in der Agglomeration verdichtet und das Entwicklungspotenzial in der bestehenden Siedlung rund um den Kern genutzt. Die Ortsidentität als Zentrum und der Quartiere als lebenswerter Arbeits-, Tourismus-, Einkaufs- und Wohnstandort wurde gestärkt.

ESP/SAZ Interlaken Flugplatz

Per Ende 2003 hat das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) den militärischen Flugbetrieb auf dem Flugplatz Interlaken eingestellt. Dadurch änderten sich die langfristigen Rahmenbedingungen für die Arealnutzung. Mit dem Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP (2008) wurde in einer ersten Phase aufgezeigt, wie die Nachnutzung des Areals aussehen könnte. Heute ist es zu einem grossen Teil öffentlich zugänglich und wird u.a. vom Bundesamt für Zoll- und Grenzsicherheit (BAZG) und weiteren Gewerbebetrieben im südlichen Bereich genutzt. Entlang der Lütschine befindet sich ein Landschaftskorridor. Die Bauarbeiten zum Hochwasserschutzprojekt wurden im Sommer 2024 grösstenteils abgeschlossen. Dank der neuen Haltestelle der BOB konnte die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert werden.

Mit einer Masterplanung soll die im NIRP aufgezeigten Nutzungsmöglichkeiten in den nächsten Jahren konkretisiert und eine auf die Interessen und Bedürfnisse der Gemeinden, des Bundesamts für Bauten und Logistik BBL und des BAZG abgestimmte Grundlage für allfällige Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung erarbeitet werden. Die Bundesstellen erarbeiten aktuell eine Machbarkeitsstudie, dessen Ergebnisse in die Masterplanung einfließen.

Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht

Im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) ist mit dem Standort «Uechteren» in Interlaken ein prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen von kantonaler Bedeutung innerhalb der Region Oberland-Ost eingetragen. Der Standort (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen, Koordinationsstand ZE) liegt an zentraler und gut mit dem ÖV erschlossener Lage am Bahnhof Interlaken Ost. Das rund 5 ha grosse Gebiet bietet sich für die Gemeinde Interlaken als einzige und langfristige Möglichkeit zur Aussenentwicklung an.

Verkehrsentensive Vorhaben (ViV)

Verkehrsentensive Vorhaben (ViV) wie zum Beispiel Detailhandelseinrichtungen haben bedeutende Auswirkungen den Raum (Siedlungsqualität und das Verkehrssystem) sowie die Umwelt (Luftreinhaltung). Der Richtplan des Kantons Bern unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und regionaler Stufe (Massnahmeblatt B_01). Diese müssen möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein.

In der Region Oberland-Ost befinden sich aktuell keine ViV-Anlagen. Ein Standort in Matten b.I. wird neu als regionaler ViV-Standort im RGSK eingetragen (vgl. Massnahmenband, Koordinationsstand Vororientierung).

2.3 Landschaft, Umwelt und Naturgefahren

Die Region Oberland-Ost ist eingebettet in die spektakuläre Naturkulisse des Berner Oberlands mit ihren einmaligen Seen, den schneebedeckten Bergen und die von Wiesen- und Weideflächen geprägten Täler. Die vielfältige Landschaftsformen sind Grundlage für den grossen Artenreichtum in Flora und Fauna. Neben Siedlungsgebieten und wertvollen Kulturlandschaften mit prägenden Bauten finden sich ausgedehnte, von Menschenhand weitgehend unberührte (Gebirgs-)Gegenden sowie geschützte Moore, Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Mit der Auszeichnung zum UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau–Aletsch sind Region und Gemeinden verpflichtet, die Werte dieses einzigartigen Gebietes zu erhalten.

2.3.1 Landschaftsstruktur

Die beiden Seen und die Gebirgszüge geben das landschaftliche Gerüst der Region vor. Seit jeher spielen Topografie, das alpine Klima und die Natur sowie die damit verbundenen Gefahren eine bedeutende Rolle in der historischen Entwicklung der Siedlungs-, Landschaft- und Verkehrsstrukturen.

Nachfolgend werden die charakteristischen und regional bedeutenden Landschaftstypen gemäss kantonalem Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) beschrieben.

Typ 16: Tallandschaft der Nordalpen

Die weite und offene Tallandschaft – die ursprüngliche Schwemmebene von Aare, Lütschine und Lombach – zwischen Briener- und Thunersee sowie vom Brienersee bis zur Aareschlucht wurde stark anthropogen umgestaltet: lineare Elemente wie stark verbaute Gewässerläufe, die Hauptverkehrsadern von Autobahn und Schiene, Strassen, Flugplätze, der Golfplatz und Feldwege prägen das Landschaftsbild. Die weitgehend waldfreie Tallandschaft wird von steilen Hangwäldern begrenzt.

Durch die starke Überbauung des Bodelis sind viele Siedlungen miteinander verwachsen und der landwirtschaftlich genutzte Teil eher kleinflächig. Der fruchtbare, wenig strukturierte Aarboden auf dem Bodeli und im

Oberhasli wird vor allem als Wiesen und Weiden und nur sporadisch durch Ackerbau intensiv genutzt, ist aber für die ökologische Vernetzung bedeutsam. Die unverbauten und naturnahen Bereiche werden zur Naherholung genutzt.

Typ 42: Höhere
Tallandschaft der
Nordalpen

Entlang der schwarzen und weissen Lüttschine, welche diesen Landschaftstyp prägen, finden sich immer noch Reste der ursprünglichen Auen. Die Landnutzung bildet ein charakteristisches Mosaik mit Wald, Wiesen, Weiden, verstreuten Obstbaumbeständen und Streusiedlungen, welche die touristischen Ortskerne umgeben. Das Kulturland wird vor allem um Grindelwald intensiv genutzt. Bemerkenswert ist der Bestand an mächtigen, alten Bergahornen sowie die zahlreichen Wasserfälle im trogförmigen Lauterbrunnental.

Typ 20: Berg-
landschaft der
Nordalpen

Die grossflächige und vielgestaltige Berglandschaft im Berner Oberland umfasst ganze Täler (z.B. Lüttschinental) mit den angrenzenden Gebirgszügen (vom Talgrund über die ausgedehnten Wälder und Alpweiden bis zu den Gipfelregionen). Je nach geologischem Untergrund ist das Relief eher sanft oder schroff mit steilen Gebirgszügen und Gebirgsstöcken. Die Lebensraumvielfalt ist aufgrund der Unterschieden in Geologie, Exposition und Klima sehr hoch: ausserhalb der grossflächig bewaldeten Gebiete findet sich ein vielfältiges Mosaik aus Wald, (bachbegleitenden) Gehölzen, Wiesen, aber auch Felsen, Schutthalden, alpinen Rasen und Weiden. Ökologisch besonders wertvoll sind die Moore und Trockenstandorte. Das Siedlungsbild zeichnet sich durch Streusiedlungsgebiete und eine Mehrstufenwirtschaft mit Maiensässen und Alpen aus. Die Bewirtschaftung der höheren Hang- und Steillagen sowie der Alpen ist entscheidend für die Biodiversität und den Erhalt der hohen Pflanzenvielfalt. Die Freizeit- und Erholungsaktivitäten des Berner Oberlandes finden grossmehrheitlich in den Berglandschaften statt.

Typ 21: Steile
Berglandschaft der
Nordalpen

Die steile Berglandschaft wird durch das Gadmer- und das Aaretal sowie verschiedene Seitentäler wie das Gen- oder das Urbachtal gebildet und steht im Einflussbereich des Hochgebirges. Der Föhn sorgt dennoch gebietsweise für ein relativ mildes Mikroklima. Ein hoher Waldanteil, steile Talflanken und Felspartien prägen neben einer abwechslungsreichen, gepflegten Berg-Kulturlandschaft das Bild und weisen einen hohen Erholungswert auf. Überprägt ist die Landschaft durch die Nutzung der Gewässer zur Stromproduktion, deren Infrastrukturanlagen zum heutigen Landschaftsbild gehören.

Typ 32: Hochge-
birglandschaft
der Alpen

Fels, Schutt, Firn und Gletscher sind charakteristisch für das grossflächig vergletscherte Hochgebirge. Im Grimselgebiet prägen die Stauseen usw. zur Nutzung der Wasserkraft das Landschaftsbild mit. Weitgehend ungehinderte geomorphologische Prozesse formen die abwechslungsreiche Topografie mit Schutthalden, Quellfluren und vereinzelt Lärchen-Arvenwäldern.

Typ 43: Seenland-
schaft; ergänzt mit
den Fliessgewäs-
sern

Die Ufer des Briener- und Thunersees und der grossen Fliessgewässer haben als ökologischer Lebensraum und als vielseitiges Naherholungsgebiet eine grosse Bedeutung. Der Briener- und Thunersee als typische Alpenrandseen weisen Uferbereiche mit Riedgebieten (z.B. an der ehemaligen Aaremündung) und natürlichen Uferbestockungen auf. Die Aare mit den beidseitigen Promenaden und teilweise Parkanlagen ist ein unverwechselbares und identitätsstiftendes Merkmal der Kernagglomeration. Neben Trittsteinbiotopen und Strukturelementen sind Fliessgewässer ideale Vernetzungsachsen und bedeutend für den Erhalt der Artenvielfalt.

2.3.2 Natur- und Landschaftsschutz

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften, Naturräume und Ortsbilder sind in der kantonalen oder regionalen Richtplanung verankert.

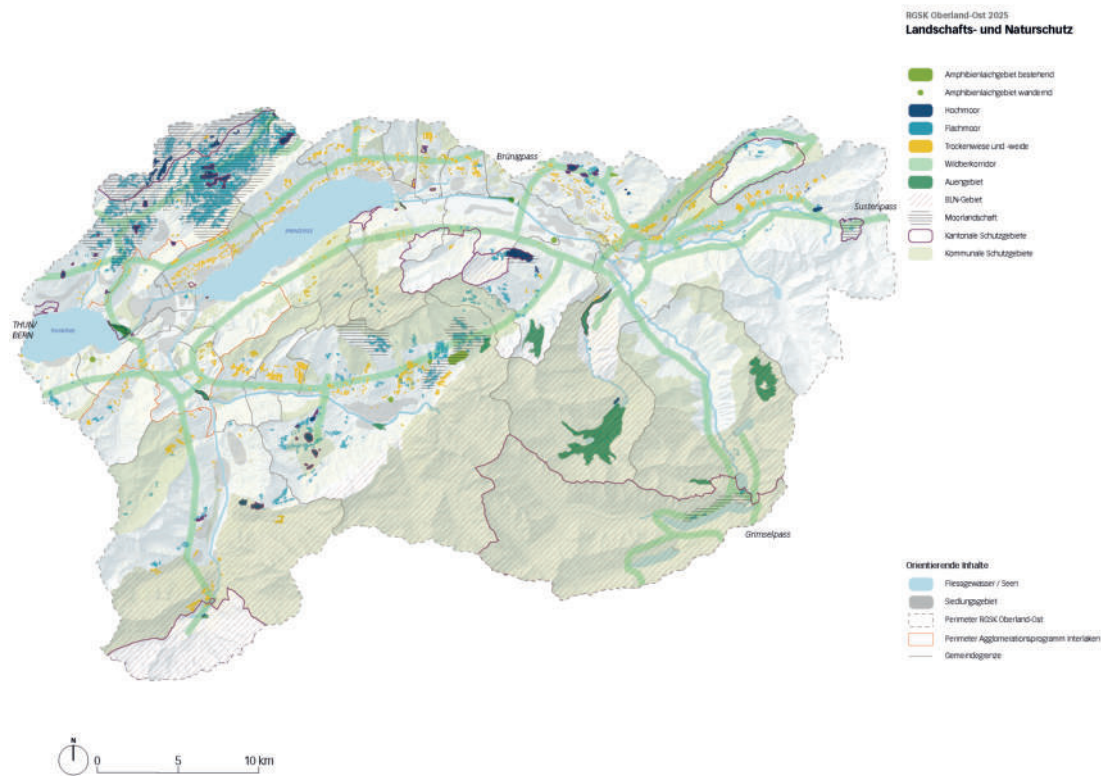


Abb. 6 Landschafts- und Naturschutzgebiete in der Region Oberland-Ost (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Landschaften nationaler Bedeutung

Die Region Oberland-Ost besitzt zahlreiche Landschaften von ausserordentlicher Schönheit und hoher Vielfalt, die je nach Typ in unterschiedlichem Mass mit spezifischen Schutz- oder Erhaltungszielen geschützt sind. Dazu gehören beispielsweise das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), das UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch und eine Vielzahl von Moorlandschaften, Wasser- und Zugvogelreservate und auch Amphibien- und Auengebieten von nationaler Bedeutung.

Kantonale Naturschutzgebiete (NSG)

Naturschutzgebiete spielen beim Erhalt und der Förderung der natürlichen und naturnahen Lebensräume und ihrer Vernetzung eine wichtige Rolle. In der Region Oberland-Ost befinden sich diverse grössere und kleinere kantonale Naturschutzgebiete (vgl. Abb. 6).

Uferschutz

Fluss- und Seeufer

Für den Uferbereich der Aare, des Thuner- und Brienersees besteht eine Uferschutzplanung nach dem Gesetz über See- und Flusssufer (SFG). Kanton und Gemeinden schützen so die Uferlandschaft und sorgen für öffentlichen Zugang zu den See- und Flusssufern. Darin festgehalten werden Uferschutzzonen, Baubeschränkungen im überbauten Gebiet, Uferwege, Freiflächen für Erholung und Sport sowie Massnahmen zur Erhaltung naturnaher Uferlandschaften und zu ihrer Wiederherstellung. Die dazugehörigen Realisierungsprogramme zeigen die zeitliche Abfolge und mit welchen Mitteln die Massnahmen realisiert werden sollen auf.

Überregionale
Wildwechselkorridore

Wildtierkorridor

In der Region verlaufen nationale (überregionale) und regionale Wildwechselkorridore. An zwei Abschnitten sind diese Korridore beeinträchtigt resp. weitgehend unterbrochen:

- Der über das Bördeli und entlang des östlichen Thunerseeufers verlaufende Wildtierkorridor BE 15 «Raum Grosser Rugen / Unterseen-Golfplatz» wird in seiner Funktion durch die Verkehrsträger (A8, Bahnlinie sowie Zäune) stark beeinträchtigt und unterbrochen.
- Der im Raum südlich von Interlaken (BE 16, Wilderswil, Gsteigwiler) verlaufende Korridorabschnitt wird ebenfalls durch die Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt.

Ziel ist es, Verbreitungshindernisse für wildlebende Säugetiere abzubauen und die Durchgängigkeit mittels zusätzlichen ökologischen Aufwertungsmassnahmen zu verbessern. Der Sanierung des weitgehend unterbrochenen Korridors BE 15 kommt eine grosse Bedeutung zu.

2.3.3 Fruchtfolgeflächen

Die Fruchtfolgeflächen der Region – und damit der agronomisch besonders wertvolle Teil des Kulturlandes, befinden sich einerseits auf dem Bördeli in der Agglomeration Interlaken und andererseits in der Talebene zwischen Brienz und Unterbach (Gemeinde Meiringen). Dem gültigen kantonalen Richtplan 2030 (Massnahme A_06) zu Folge, dürfen Fruchtfolgeflächen unter gewissen Bedingungen beansprucht werden, es gelten jedoch erhöhte Anforderungen (Zielsetzung A13f Richtplan 2030).

2.3.4 Entwicklung und Gefährdung der Landschaft

Siedlungsentwicklung, Tourismus, Strukturwandel in der Landwirtschaft

Der Zustand von Landschaft und Natur ist insgesamt bemerkenswert stabil. Dennoch haben sich Landschaft und Natur seit der Zeit des regionalen Richtplans 1984 stetig entwickelt, sei es durch natürliche Prozesse, sei es durch zivilisatorische Aktivitäten.

Die grössten Veränderungen haben bei der Nutzung des Kulturlands stattgefunden. Die Waldfläche hat im Umfang von mehreren hundert Hektaren zugenommen, zu einem grossen Teil auf Kosten von land- und alpwirtschaftlich genutzten Flächen. Da und dort ist in abwechslungsreiche Mosaiklandschaften die Nutzung von Lichtungen sowie von abgelegenen, nicht oder unzureichend erschlossenen Flächen aufgegeben worden. Dort machen sich rasch Bäume und Sträucher breit, bis die Fläche schliesslich zu Wald wird. Andererseits hat die stärkere Nutzung des Dauergrünlands in Gunstlagen den Bestand an Blumenwiesen und verschiedene Tierarten wie z.B. Schmetterlinge und Wiesenbrutvögel geschmälert.

Auf dem Bördeli sind die überbauten Flächen im Laufe der vergangenen 30 Jahre stark ausgedehnt worden. Die flächige Entwicklung der Agglomeration Interlaken und die Zunahme von überbauten Gebieten in verschiedenen Tourismusgemeinden haben das Landschaftsbild markant verändert und einzelne Tier- und Pflanzenarten lokal verdrängt. Auch die Weiterentwicklung des Tourismus hat in den vergangenen Jahrzehnten teilweise zu einer starken Veränderung des Landschaftsbilds geführt.

Für die nach wie vor grosse Qualität der Landschaft und der Natur spricht die Tatsache, dass viele und zum Teil sehr grosse Teilgebiete der Region Oberland-Ost in Landschafts- und Lebensrauminventare aufgenommen worden sind und z.B. die Bestände vieler Wildtierarten gesund sind. Die grosse Attraktivität der Landschaft auf Touristen aus aller Welt ist ungebrochen. Gut 60 % der gesamten Fläche der Region geniessen als Schutz- oder Schongebiete besondere landschaftlich-ökologische Aufmerksamkeit.

Mit der Umsetzung des regionalen Landschaftsentwicklungskonzepts (seit 2004) und neuen landwirtschaftlichen Programmen zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität, der ökologischen Vernetzung und der Landschaftsqualität, ebenso mit vermehrt naturnahem Wasserbau und Gewässerrenaturierungen sind für die Landschaft und die Natur positive Entwicklungen in Gang gesetzt worden. In der Region Oberland-Ost werden Biodiversität, ökologische Vernetzung und Landschaftsqualität in der Landwirtschaft jährlich mit über 5.61 Mio. Franken gestützt und gefördert (Stand 2022).

Mit der Umsetzung des regionalen Landschaftsentwicklungskonzepts (seit 2004) zeigt die Regionalkonferenz Oberland-Ost, dass sie bestrebt ist, zur Qualitätssicherung der Landschaft konkrete Beiträge zu leisten: Sie hat für den Bereich Landschaft eine Teilzeitstelle geschaffen. Die Regionsgemeinden öffnen einen Landschaftsfonds mit jährlichen Beiträgen. Von 2004 bis Ende 2021 sind über 250 Landschaftspflegeprojekte mit insgesamt 530'000.– Franken aus dem Fonds unterstützt worden (Beiträge an Projekte mit Gesamtkosten von mehr als 1'077'500.– Franken).

Landschaftsdruck
bleibt hoch

Die Natur- und Landschaftsräume mit ihrer natürlicher Vielfalt stehen weiterhin von verschiedenen Seiten unter Druck. Durch das regionale Produktionspotenzial an erneuerbaren Energien sind eine Vielzahl an Vorhaben

zur Stromproduktion (z.B. alpine Solarkraftwerke) und saisonalen Stromspeicherung in Planung. Auch bislang wenig gestörte Landschaftsräume werden teilweise vermehrt (touristisch) genutzt. Neue Landschaften werden in Folge der allgemeinen Klimaerwärmung durch Gletscherrückgang entstehen. Die Veränderungen werden die sensiblen Bergökosysteme und Artenvielfalt beeinflussen und verändern.

Steht im periurbanen Raum die Verbesserung der Landschaftsqualität und der Erlebnisqualität der Landschaft für die Bevölkerung im Vordergrund, so ist es im peripheren Raum die Erhaltung der vorhandenen Qualitäten. In den alpinen Tourismuszentren ist der Landschaftsqualität in besonderem Masse Beachtung zu schenken.

Der 1. Sektor resp. die Land-, Alp- und Forstwirtschaft übernimmt eine wesentliche Rolle in der Erhaltung und Pflege der wertvollen Kultur- und Naturlandschaft. Bedingt durch den Strukturwandel, der durch eine Verschiebung von der Landwirtschaft zum Tourismus charakterisiert wird, ist die Pflege der Landschaft durch die Landwirtschaft nicht mehr durchgehend gewährleistet.

2.3.5 Schützenswerte Ortsbilder

Agglomeration
 Interlaken

Im Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder ISOS sind folgende Objekte aus der Agglomeration Interlaken als «von nationaler Bedeutung» eingetragen:

Ortsbildname	Vergleichsrastereinheit
Interlaken	Verstädtertes Dorf
Unterseen	Kleinstadt/Flecken
Ringgenberg	Dorf
Wilderswil	Verstädtertes Dorf
Bönigen	Dorf
Gsteig b.l., (Gsteigwiler, Wilderswil)	Dorf
Iseltwald	Dorf

Region

In der weiteren Region kommen folgende Objekte hinzu:

Ortsbildname	Vergleichsrastereinheit
Gimmelwald (Lauterbrunnen)	Weiler
Kleine Scheidegg (Grindelwald, Lauterbrunnen)	Spezialfall
Brienz	Verstädtertes Dorf
Hotel Giessbach (Brienz)	Spezialfall
Brienzwiler	Dorf
Brünigen (Meiringen)	Weiler
Meiringen	Verstädtertes Dorf

Das ISOS wird bei Denkmal- und Ortsbildpflege sowie bei raumplanerischen Massnahmen im Umfeld der Ortsbilder als Entscheidungsgrundlage beigezogen. Die im ISOS bezeichneten Qualitäten werden erhalten.

2.3.6 Umwelt

Lärmbelastung

Die Region ist insgesamt wenig stark von Eisenbahnlärm betroffen. Beim Strassenverkehrslärm fällt neben der stark befahrenen Autobahn und der Hauptstrasse 6 Richtung Spiez und Thun auch die touristischen Verbindungsachsen ins Lütschinen- und Lauterbrunnental und die damit verbundene starke Lärmbelastung auf. Während der Sommermonate sind auf vielen Strassen in der Region nicht nur die Verkehrsmengen, sondern auch der hohe Anteil an lauten Sportwagen und Motorrädern problematisch. Die hohen Maximalpegel werden von der Bevölkerung als sehr störend empfunden. Da das Fahrverhalten entscheidenden Einfluss auf die Lärmemissionen hat, empfiehlt das Bundesamt für Umwelt, die Fahrzeughalter:innen mit Informationsplakaten oder sogenannten Lärmdisplays besser zu sensibilisieren. Die Lärmbelastung durch den Flugplatz Meiringen wird in direkten Gesprächen durch das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) mit den Gemeinden besprochen (Kontaktgremium) Betreffend der Lärmbelastung durch die neu bestellten F35 Jets bestehen grosse Bedenken, dass diese die zumutbare Belastung überschreiten.

Der Kanton Bern setzt mittels Priorisierungen schrittweise Lärmsanierungsmaßnahmen auf den Kantonsstrassen um.

Die Lärmsanierung der Kantons- und Nationalstrassen ist abgeschlossen. Von 2010 bis 2014 wurden entlang der Kantonsstrasse Nr. 6 Lärmschutzmassnahmen vorgenommen. Der Strassenlärmschutz ist allerdings nicht eine einmalige, sondern eine Daueraufgabe. Seit einigen Jahren setzt der Kanton Bern schwerpunktmässig auf quellenseitige Massnahmen. Durch den Einbau von lärmindernden Belägen und die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen soll die Bevölkerung besser und effizienter vor schädlichem und lästigem Strassenlärm geschützt werden. Seit Anfang 2020 laufen zudem die Hauptarbeiten für die Erhaltung der Nationalstrasse zwischen Interlaken-Ost und Brienz.

Innerhalb der Siedlungsgebiete haben sich geschwindigkeitsreduzierte Strecken und Zonen als effektive Massnahmen zur Reduktion von verkehrsbedingtem Lärm erwiesen. In der Region Oberland-Ost weisen drei Gemeinden grossflächig geschwindigkeitsreduzierte Bereiche auf oder die Umsetzung befindet sich im Planungsprozess (vgl. Kap. 2.4.6). Des Weiteren werden bei Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen vermehrt auch in den Quartieren lärmindernde Beläge eingesetzt.

Luftbelastung

Die Kantone der Nordwestschweiz (AG, BE, BS/BL, JU, SO) informieren gemeinsam über den Stand und die Entwicklung der Luftqualität in der Nordwestschweiz. Die schweizweiten Massnahmen zur Luftreinhaltung zeigen auch in der Agglomeration Interlaken eine positive Entwicklung.

Die Ursachen für diese Verbesserung sind beim Feinstaub Anstrengungen im Sektor Energie, Feuerungen, Industrie und Gewerbe respektive Verbesserungen an Verbrennungsmotoren (Stickstoffdioxid).

Sowohl beim Stickstoffdioxid als auch beim Feinstaub werden die Grenzwerte eingehalten. Bei beiden Werten hat über die Jahre eine Verbesserung stattgefunden. Für Stickstoffdioxid ist ein Grenzwert im Jahresmittel von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter festgelegt. In Interlaken befindet sich bei der Bahnhofstrasse eine NO₂-Passivsammler-Station. Über die letzten 30 Jahre hat der Jahresmittelwert kontinuierlich abgenommen und liegt 2022 noch bei 13 µg/m³. Die Feinstaubbelastung nimmt generell seit mehr als 20 Jahren ab. Die Schweizer Jahresgrenzwerte von PM10 und PM2.5 werden eingehalten. Problematisch bleibt der Feinstaub (PM10) entlang von Hauptverkehrsachsen oder im Winter während lang andauernden, austauscharmen Wetterlagen (winterliche Inversionslagen). Zu den Feinstaub-Immissionen tragen im ländlichen Gebiet auch die Holzfeuerungen bei.

Da hohe Temperaturen auch im Zusammenhang mit erhöhten Ozonwerten (O₃) stehen, ist die grossräumige hohe Ozonbelastung insbesondere an heissen Sommertagen problematisch. Die Luftreinhalte-Verordnung der Schweiz sieht für Ozon einen Immissionsgrenzwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter als Stundenmittelwert vor. Dieser Grenzwert dürfte pro Jahr nur einmal überschritten werden. In der Region werden diese maximalen Stundenmittelwerte an einzelnen heissen Sommertagen überschritten.

2.3.7 Naturgefahren

Umgang mit Naturgefahren

Eine besondere Herausforderung stellt sich der Region Oberland-Ost mit dem Umgang von Naturgefahren. Wegen der weltweiten Klimaveränderung ist mit einer Zunahme von Naturgefahren zu rechnen.

Der Kanton Bern hat zusammen mit den Gemeinden ein umfassendes Schutzkonzept aufgebaut. Es umfasst folgende Elemente:

- raumplanerische Massnahmen
(Gefahrenkarte, angepasste Nutzungspläne)
- organisatorische Massnahmen
(Frühwarnung, Evakuationen, Sperrungen)
- operationelle Massnahmen
(künstliche Lawinenauslösung, Sicherheitssprengungen)
- bauliche Massnahmen
(Schutzbauten mit Verbauungen und Objektschutz)
- Schutzwälder
(Schutzwaldbewirtschaftung in Wäldern mit besonderer Schutzfunktion)

Die Gesamtheit dieser sich gegenseitig ergänzenden aktiven und passiven Massnahmen bildet den integralen Schutz vor Naturgefahren.

Gefahrenkarten Für die Region Oberland-Ost liegen die Gefahrenkarten flächendeckend vor. Sie bilden für das RGSK eine wichtige Grundlage bei der Ausscheidung von Siedlungsentwicklungsgebieten.

Gemäss der Arbeitshilfe «Berücksichtigung von Naturgefahren in der Ortsplanung» (Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 2009) dürfen Einzonungen und Nutzungssteigerungen in roten Gefahrengebieten (erhebliche Gefährdung) nicht vollzogen werden. Einzonungen in blauen Gefahrengebieten (mittlere Gefährdung) sind nur mit grösster Zurückhaltung nach sorgfältigen und sachbezogenen Interessenabwägungen vorzunehmen.

Bei allen im RGSK aufgeführten regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, Vorranggebieten für Siedlungserweiterungen sowie Resort-Projekte wurde im Massnahmenteil vermerkt, wenn sie sich in einem roten oder blauen Gefahrengebiet befinden.

Risiko durch Naturgefahren Ohne entsprechende Massnahmen werden die Schäden, insbesondere durch Starkniederschläge/Hochwasser, Erdbeben, Hanginstabilitäten etc. weiter zunehmen.

Dem Hochwasserschutz wird in der gesamten Region grösste Priorität beigemessen. Zum Schutz vor Hochwasser der Lüscherne sind verschiedene Teilprojekte in Planung resp. bereits realisiert worden. Entlang der Aare zwischen Aareschlucht und Brienersee besteht ebenfalls Handlungsbedarf. Der 2014 verabschiedete Gewässerrichtplan Hasliaare umfasst Massnahmen zum Hochwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung und Vernetzung. Durch die abgeschlossenen resp. aktuellen Hochwasserschutzmassnahmen und die damit verbundenen Revitalisierungsmassnahmen sind viele Fliessgewässer heute ebenfalls beliebte, naturnahe Erholungs- und Bewegungsräume.

2.4 Verkehr

Die in den nachfolgenden Analysen verwendeten Daten zum Verkehr und Mobilitätsverhalten sind im Kontext der Covid19-Pandemie einzuordnen, d.h. es ist Stand Ende 2023 noch nicht abzuschätzen, ob sich die zwischen 2020 bis 2023 erfassten Veränderungen gegenüber 2019 (und früher) in der Mobilität um Covid19-bedingte temporäre Unregelmässigkeiten oder um eine beständige (Weiter-)Entwicklung handelt und diese Daten nun als neue Ausgangslage zu behandeln sind. Aus diesem Grund wurden beispielsweise die Pendlerzahlen von 2018 ausgewertet anstelle der zur Verfügung stehenden aktuellen Zahlen von 2020; beim ÖV sind bei den Ein- und Aussteigerzahlen an Bahnhöfen neben den 2022-Zahlen auch die 2018-Daten aufgelistet.

Übergeordnete Erschliessung

Die Region Oberland-Ost ist mit der Autobahn A6/A8 und der Bahnzufahrtsachsen Bern–Interlaken und Luzern–Meiringen–Interlaken gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen und ist für Gäste sowie Pendler:innen bequem erreichbar.

Innerhalb der Region sind die einzelnen Ortschaften sowie die touristisch wichtigen Ausflugsziele strassenmässig und per ÖV ausreichend erschlossen. Eingeschränkt wird die Erreichbarkeit der Region unter anderem durch zeitweilige Überlastungen im Strassenverkehr insbesondere zu Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs sowie durch die Leistungsgrenzen der eingleisig erstellten Bahnlinien. Zudem leiden einzelne Ortschaften unter übermässiger Belastung durch den motorisierten Strassenverkehr.

Die Siedlungs- und Tourismuszentren der Region liegen – mit wenigen Ausnahmen – entlang der Seen und Haupttäler. Diese lineare Ausrichtung ist ein grosser Vorteil für eine effiziente Erschliessung und Versorgung der Region, wovon sowohl die Bevölkerung als auch der Tourismus profitiert. Dies ermöglicht ein gegenüber der Bevölkerungszahl überdurchschnittliches Infrastrukturangebot.

2.4.1 Gesamtverkehr

Modal Split

Unter Modal Split wird die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel verstanden. Im Rahmen des Mikrozensus wird alle fünf Jahre das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung erhoben. Die Erhebung 2021 bildet die Grundlage für die nachfolgende Bestimmung des Modal Splits der Wohnbevölkerung in den Regionen im Kanton Bern.

Modal Split im
Kanton Bern nach
Region

Beim Modal Split wird nach den Verkehrsmitteln Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie anderen nicht genauer spezifizierten Verkehrsmitteln (z.B. fahrzeugähnliche Geräte) unterschieden.

Rund 61 % der Tagesdistanzen in der Region Oberland-Ost werden mit dem MIV zurückgelegt, womit der MIV den grössten Modal Split-Anteil hat. Jeweils 4 % der Distanz werden zu Fuss und dem Velo zurückgelegt und 29 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Andere Verkehrsmittel, wie fahrzeugähnliche Geräte, machen nur einen unbedeutenden Anteil aus.

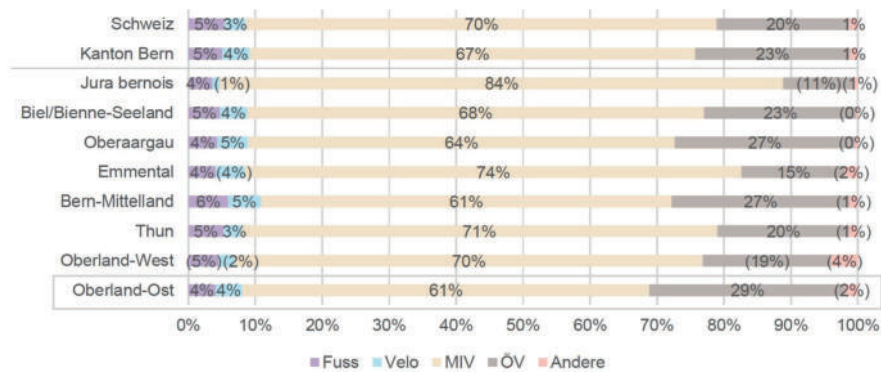


Abb. 7 Tagesdistanzen und Modal Split in der Schweiz, im Kanton Bern und in den bernischen Regionen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Im intrakantonalen Vergleich weist das Oberland-Ost den niedrigsten MIV-Anteil (gleich wie die Region Bern-Mittelland) und den höchsten ÖV-Anteil auf, befindet sich beim Fuss- und Veloverkehr jedoch bei den gleichen Anteilen wie die übrigen Regionen.

Modal Split im
 Kanton Bern nach
 Raumtyp

Das weitreichende ländliche Gebiet sowie die Hügel- und Berggebiete, mit topographischen und effizienten Herausforderungen bei der Wegführungen, stellt eine schwierige Ausgangslage für eine MIV-arme Mobilität dar, wie die Detailauswertungen des Kantons Bern für den Arbeits- und Ausbildungsverkehr zeigen. So ist der Abbildung 8 zu entnehmen, dass die ländlichen Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete mit rund 80 % insgesamt einen sehr hohen MIV-Anteil aufweisen und im Kanton Bern lediglich in den urbanen Kerngebieten und Agglomerationen das Verhältnis deutlich verschoben ist.

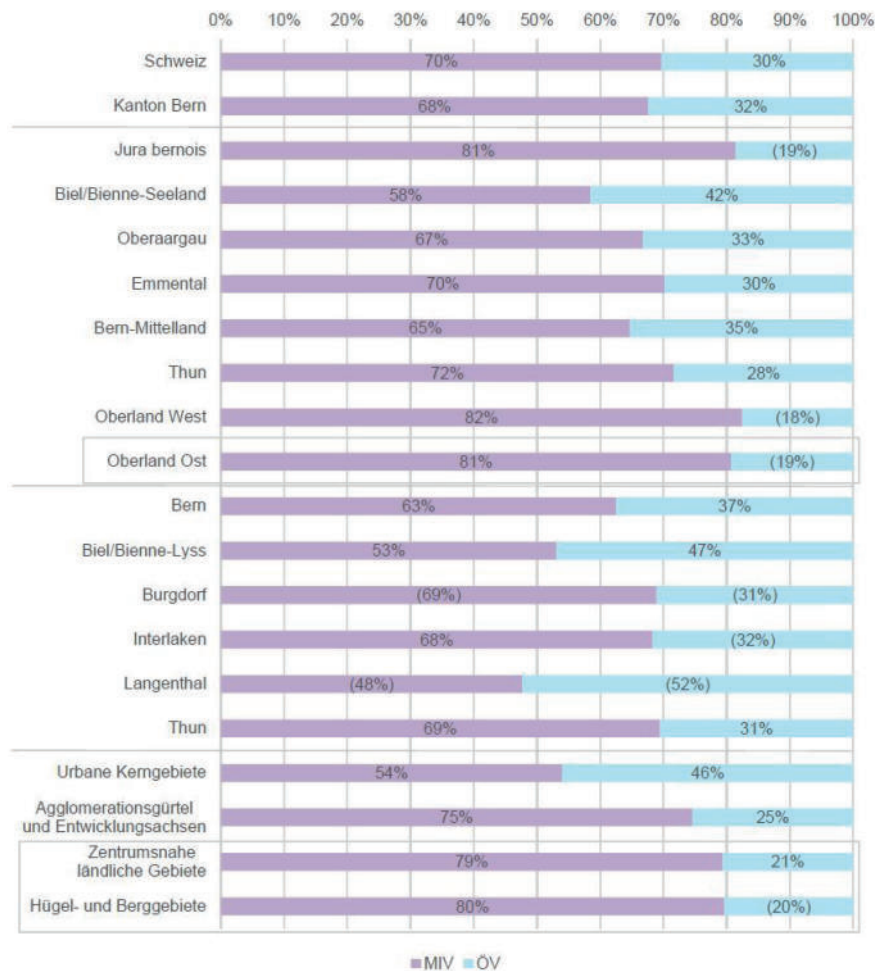


Abb. 8 Modal Split MIV-ÖV beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr in der Schweiz, im Kanton Bern, in den bernischen Regionen und nach Raumtypen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Pendlerverkehr

Die Agglomeration Interlaken weist mit 70 % einen hohen Anteil Binnenpendler auf. Dies bedeutet, dass ein Grossteil der Raumnutzer:innen in der Agglomeration wohnt und arbeitet. Insbesondere zwischen den drei Bördeli-Gemeinden, wo sich viele Arbeitsplätze konzentrieren, bestehen ausgeprägte Pendlerbeziehungen. Innerhalb der Region stellen die tourismusgeprägten Gemeinden in den Lüttschinentälern weitere Zielorte für Arbeitnehmer:innen der Agglomeration Interlaken dar.

Die Pendlerbewegungen zeigen auf, dass die Agglomeration Interlaken zwar bei den absoluten Einpendlerzahlen weit oben heraussticht, jedoch auch die anderen Gemeinden in der Region Oberland-Ost attraktive Zielorte für Arbeit und Ausbildung darstellen; hierbei sind vor allem Meiringen und Brienz sowie Grindelwald und Lauterbrunnen zu nennen.

Während innerhalb der Agglomerationskerngemeinden rege Pendelbeziehungen auftreten, nimmt in den stark tourismusgeprägten Gemeinden das interkommunale Pendeln deutlich ab, d.h. Wohn- und Arbeitsstandort befinden sich hier eher innerhalb der gleichen Gemeinde.

Ausserhalb der Region Oberland-Ost bilden die Agglomerationsräume Thun und Bern wichtige Arbeitsplatzgebiete.

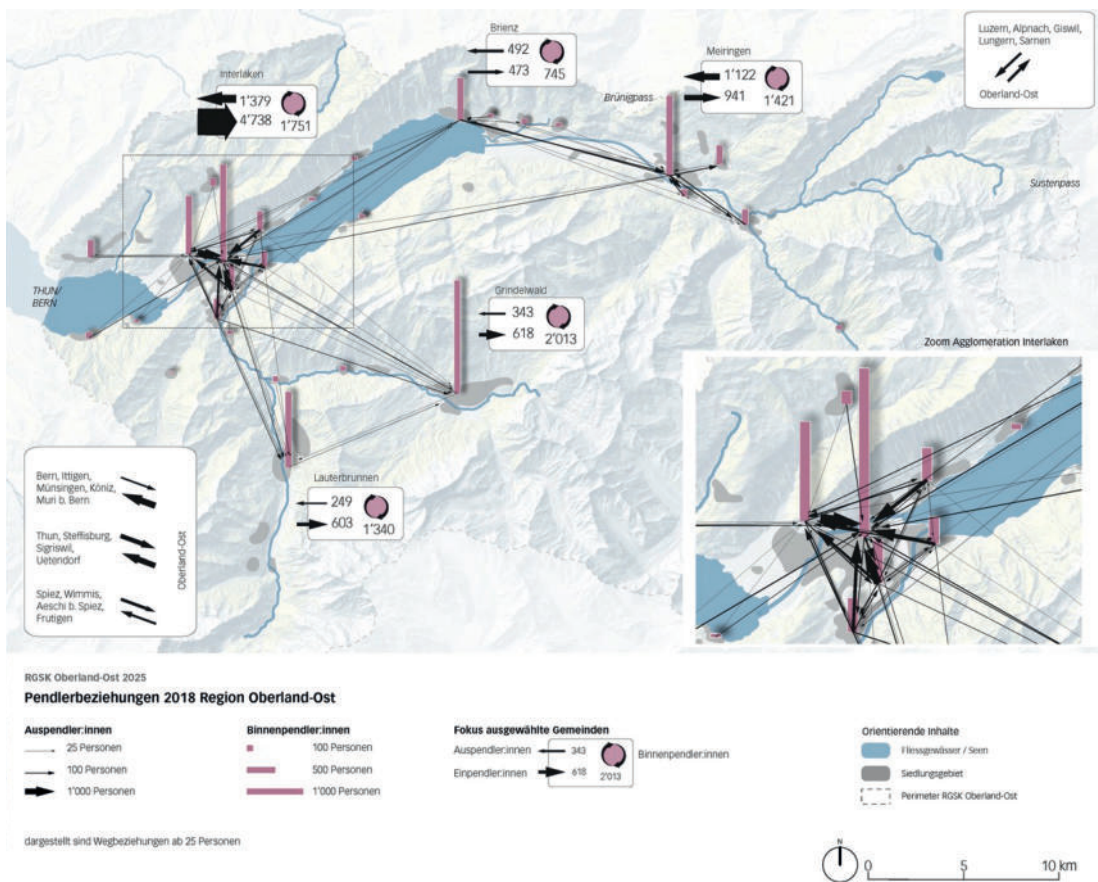


Abb. 9 Pendlerbeziehungen 2018 in der Region Oberland-Ost (Daten: BFS STATPOP, STATENT, AHV-Register)

Freizeitverkehr

Das Berner Oberland weist eine Vielzahl von Zielorten für Freizeit und Tourismusaktivitäten auf. Die Agglomeration Interlaken stellt aus funktionaler und räumlicher Sicht das touristische Zentrum der Region dar und nimmt eine Mehrfachrolle ein: sie ist das Naherholungsgebiet für die lokale Bevölkerung sowie das Zielgebiet, Dreh- und Angelpunkt für den Tages- und Reisetourismus (In- und Ausland). Weitere wichtige Ausgangsorte sind Brienz, Meiringen, Grindelwald und Lauterbrunnen.

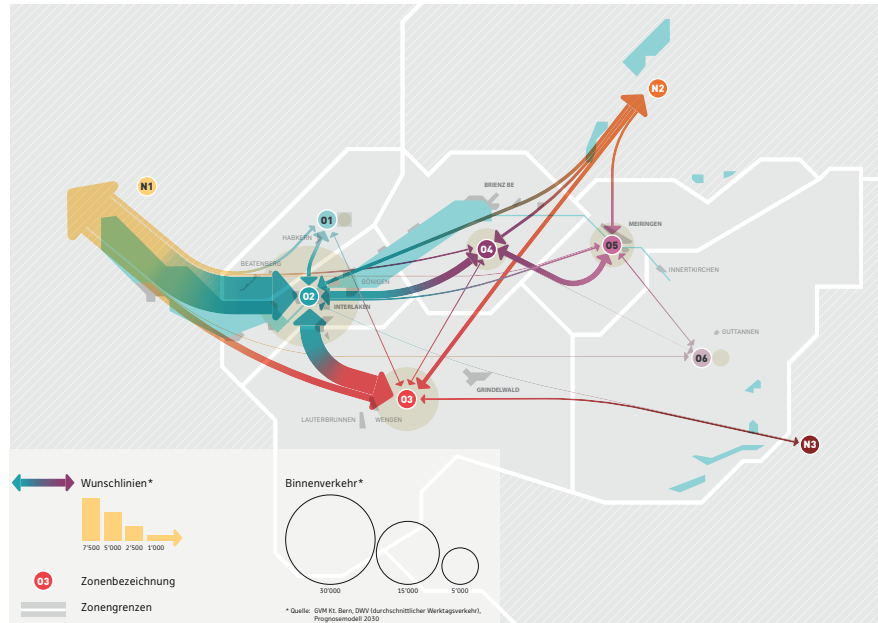


Abb. 10 Wunschlinien und Verkehrsströme (Daten: Auswertung GVM Kt. Bern 2018; Quelle: Konzept zum Freizeit- und Tourismusverkehr Oberland-Ost 2018)

Aufgrund der Auswertung der Wunschlinien (2018) lassen sich bestehende Erfahrungen der Regionalkonferenz Oberland-Ost quantitativ stützen und die folgenden Erkenntnisse ableiten:

- Das linke Thunerseeufer aus Thun / Bern stellt (sowohl MIV als auch Bahn) die zentrale Einfallsachse für die Region dar. Eine weitere Einfallsachse mit ausgeprägten Spizentagen stellt der Brünigpass dar. Die Frequenzen sind allerdings im Vergleich deutlich geringer.
- Ein nicht zu unterschätzender Anteil des Freizeitverkehrsaufkommens wird in der Region selber erzeugt (Binnenverkehr).
- Starke Verkehrsströme aus dem Raum Bern / Thun bzw. untergeordnete Bedeutung der weiteren Verkehrsströme aus der Innerschweiz oder Wallis
- Kurze Wege sind von hoher Bedeutung, ein Grossteil der Wege im Freizeitverkehr findet innerhalb der Agglomeration Interlaken statt
- Der westliche Raum mit der Agglomeration Interlaken und den Lüttschinentälern weist gegenüber dem östlichen Raum deutlich grössere Bedeutung auf
- Zwischen den Lüttschinentälern und der Agglomeration besteht eine relativ hohe Freizeitverkehrsnachfrage

46 % aller Wege in der Region Oberland-Ost entfallen auf den Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr hat in der Schweiz eine grosse Bedeutung. Freizeit stellt mit Abstand den wichtigsten Verkehrszweck dar: Gemäss dem Mikrozensus 2021 werden schweizweit rund 43 % der Tagesdistanzen und 37 % aller Wege im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten unternommen. Im Berner Oberland-Ost ist die Bedeutung des Freizeitverkehrs noch zentraler als im nationalen Durchschnitt. In einer detaillierten Auswertung

zum Mikrozensus 2015 konnte ermittelt werden, dass 46 % aller Wege mit Ausgangs- oder Zielort im Oberland-Ost im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten stehen.

Freizeit- und Tourismusaktivitäten sind sehr vielschichtig. Im Berner Oberland lassen sich die Freizeit- und Tourismusaktivitäten in folgende Gruppen gliedern:

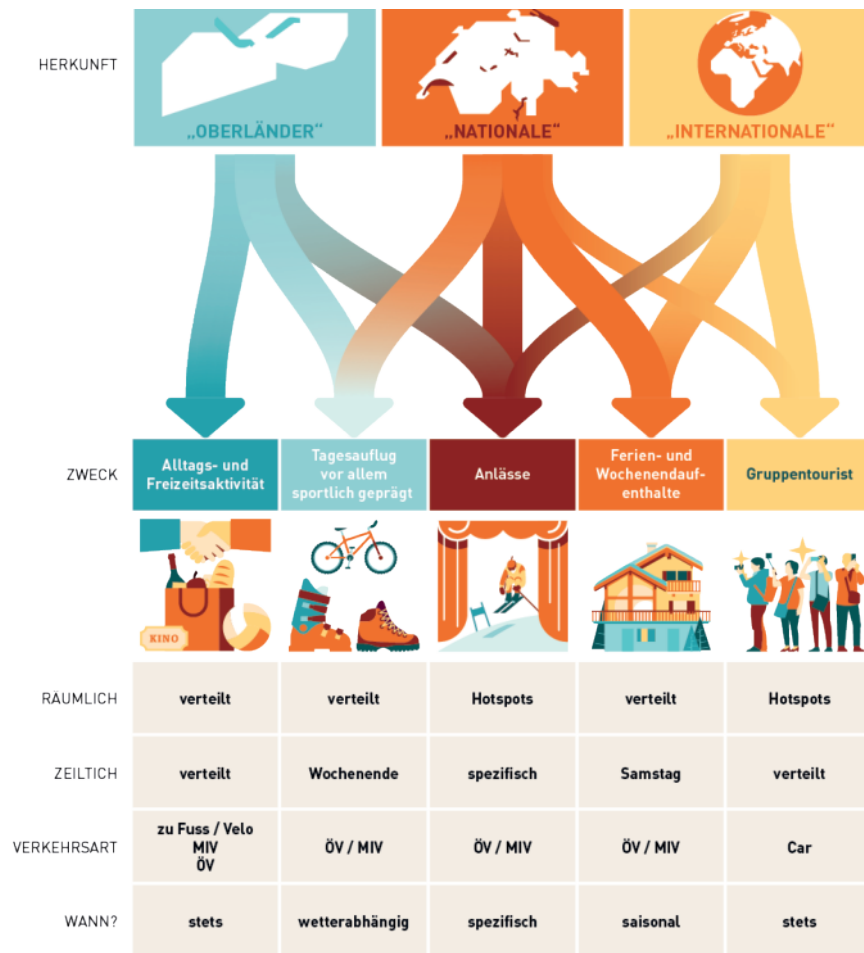


Abb. 11 Freizeit- und Tourismusgruppen und ihre Eigenheiten (Abbildung: Konzept Tourismus und Freizeitverkehr Oberland-Ost 2019, Metron 2018)

Jede Gruppe weist andere Eigenheiten bezüglich der räumlichen und zeitlichen Verteilung, der benutzten Verkehrsarten und der Planbarkeit auf. Im Gegensatz zu anderen Aktivitätsarten lassen sich diese nicht gleich robust vorhersehen und planen.

Dass die Verkehrsmittelwahl je nach Freizeitaktivität sehr unterschiedlich ausfallen kann, zeigt die Mikrozensus 2021-Zusatzauswertung des Kantons Bern zum Freizeitverkehr im Kanton Bern (d.h. exkl. «Internationale» und nur anteilig «Nationale» vertreten). Durch die mehrfache Rolle der Region als Ziel-, Quell- und Transitgebiet von Freizeitwegen, ist sie mit allen Freizeit- und Tourismusaktivitäten gleichermaßen konfrontiert.

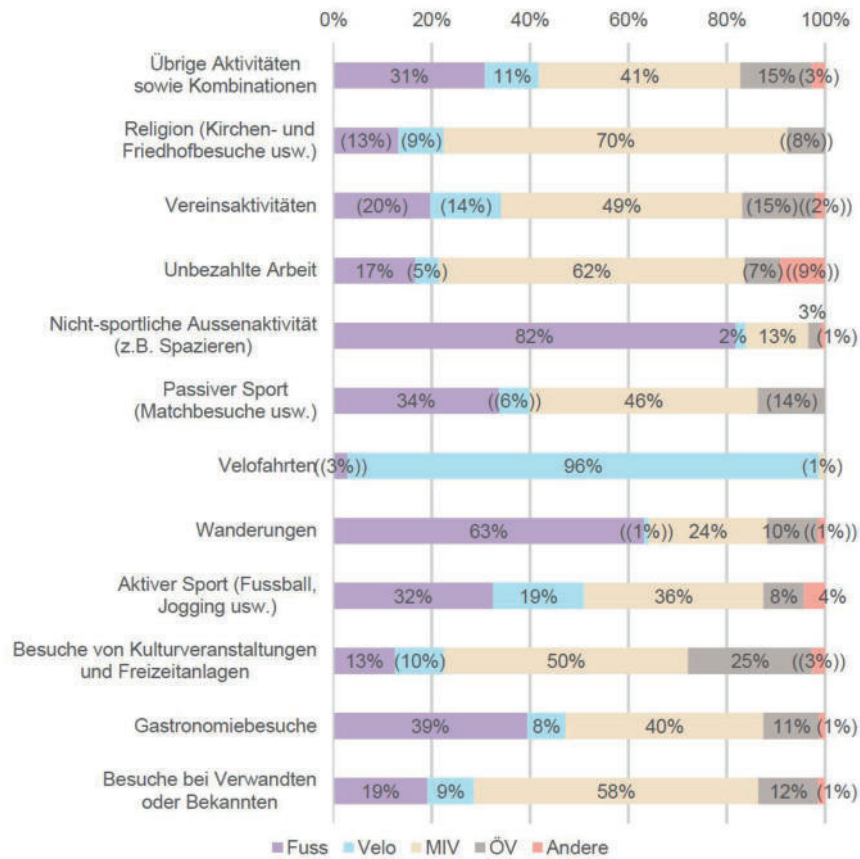


Abb. 12 Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen nach Aktivitätstyp im Kanton Bern, distanzgewichtet (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

2.4.2 Motorisierter Verkehr

Erschliessung und Basisnetz

Durch die Topographie des Berner Oberlandes, mit Seen und Bergen, konzentrieren sich die Siedlungen und Verkehrsnetze in der Region auf klaren Korridoren entlang der Seen und Haupttälern. Im MIV-System sind die Basisstrassen von zentraler Bedeutung. So durchzieht die Nationalstrasse 8 die gesamte Region Oberland-Ost und sichert die übergeordnete Erschliessung. Die Kantonsstrassen verbinden nicht nur die Siedlungen miteinander, sondern stellen gleichzeitig in vielen Gemeinden auch die innerörtlichen Hauptachsen dar. Dies trägt zu einer hohen Attraktivität und Effizienz des MIV-Systems bei, da der motorisierte Verkehr aus den Siedlungsgebieten kurze und direkte Wege zum übergeordneten Netz aufweist.

Die Agglomeration Interlaken liegt auf der regional bedeutenden Achse des Thuner- und Brienersee und nimmt verkehrlich eine Scharnier- und Verteilfunktion zwischen mehreren Verkehrsmitteln sowie zu den touristisch bedeutenden Lütchinentälern ein. Das Haslital, mit Meiringen als regionalem Zentrum, vereint die verschiedenen Seitentäler und bildet mit seinen vielen Pässen (Brünig, Susten, Furka, Grimsel) den Übergang zur

Innerschweiz (Uri, Obwalden) und dem Wallis. Aus übergeordneter Sicht zeichnet sich das Strassennetz durch eine hohe verkehrliche Erschliessungsqualität aus.



Abb. 13 Regionales Basisstrassennetz Region Oberland-Ost

Verkehrsentwicklung

Saisonal grosse Schwankungen des Verkehrsaufkommens

Eine grosse Herausforderung ist die starke Auslastungsschwankung der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Zu den regulären Schwankungen innerhalb des Tages, wie sie in jeder Region vorkommen, kommen unterschiedliche Verkehrsaufkommen des Tourismus-/Ausflugs- und Transitverkehrs hinzu. Dies ist insbesondere zu jenen Zeiten spürbar, wo sich der Alltagsverkehr (Werksverkehr, Pendelnde), der lokale Freizeitverkehr und der Tourismus- und Transitverkehr überlagern; beispielsweise Freitagnachmittage oder wenn der Verkehr infolge besonderer Ereignisse deutlich erhöht ist und sich auf wenige Stunden oder Tage konzentriert (z.B. Feiertage, Ferienbeginn/-ende, Grossveranstaltungen, Wochenendausflüge).

Die Messstellen des ASTRA auf dem übergeordneten Netz erfassten im Raum Interlaken zwischen 2016 und 2021 eine Verkehrszunahme von +7 % (Zweilütschinen Nord) bis +18 % (Leissigen [Tunnel]). Wird das Jahr 2011 für den Vergleich hinzugezogen, zeigt sich eine Zunahme in Leissigen von +23 %, in Zweilütschinen von +12 %. Über den Brünig verkehren im August 2021 sogar 2.5x mehr Fahrzeuge als im Januar 2021.

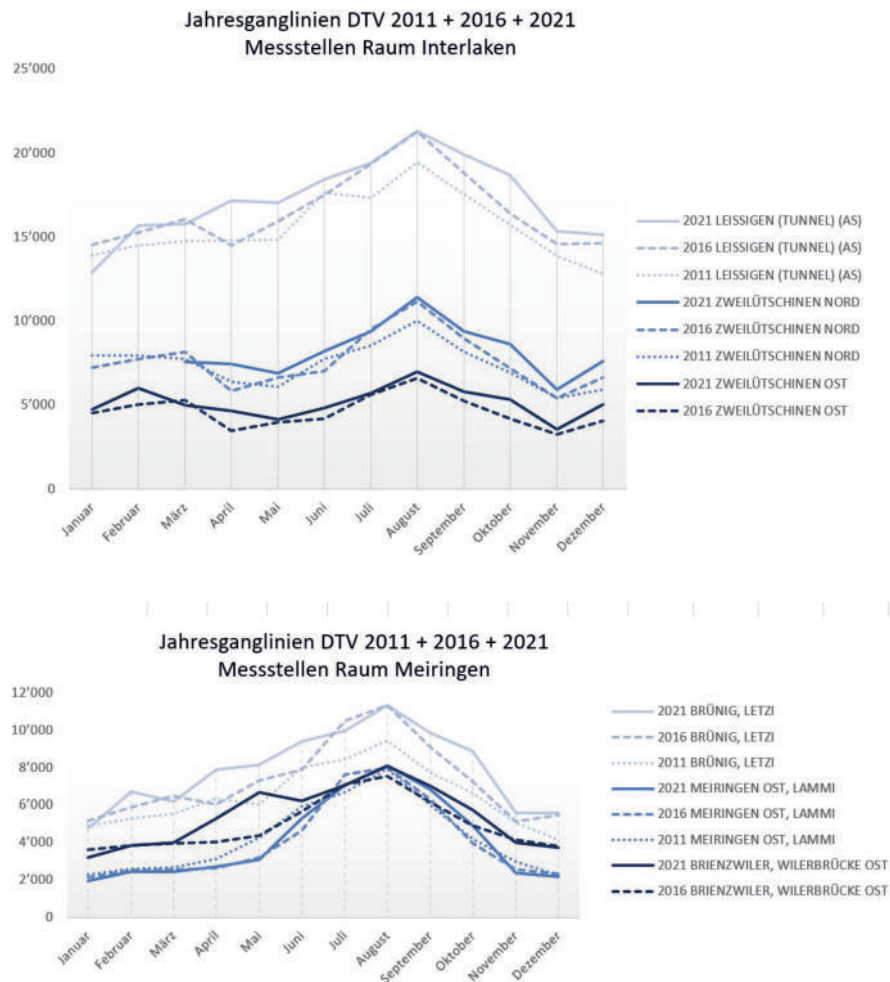


Abb. 14 Jahresganglinien 2016 + 2021 in den Räumen von Interlaken und Meiringen
 (Daten: Messstellen ASTRA)

Die Jahresganglinien 2011, 2016 und 2021 zeigen, dass das übergeordnete Strassennetz eine ausgeprägte Sommerspitzenauslastung aufweist. So verzeichnet die Messstelle in Leissigen im August 2021 mit 21'300 Fahrzeugen ein 65 % höheres Aufkommen gegenüber dem Januar 2021 mit 12'900 Fahrzeugen. Der Vergleich der Jahresganglinien auf dem Strassennetz zeigt des Weiteren, dass der Verkehr im Frühling und Herbst, oftmals in Abhängigkeit vom Wetter (Schnee, Regen, Sonnenschein), ebenfalls merkbaren Schwankungen unterliegen kann.

Die Belastung des Agglomerationskerns und der grösseren Tourismuszentren ist in den Sommermonaten besonders hoch und weniger wetterabhängig als in den Wintermonaten. So können an Sommertagen auch bei schlechtem Wetter hohe Belastungen verzeichnet werden, weil viele Touristen und Einheimische aus den umliegenden Destinationen das schlechte Wetter nutzen, um beispielsweise einkaufen zu gehen oder die

lokalen Freizeiteinrichtungen zu nutzen, so beispielsweise die Hallenbäder in Unterseen, Beatenberg und Meiringen, die Sportzentren inkl. Hallenbad in Müren und Grindelwald oder die Kletterhalle in Meiringen.

Übertragen auf das Gesamtsystem wird damit deutlich, wie stark sich die Infrastrukturbedürfnisse zur Grunderschliessung der lokalen Raumnutzer:innen und der saisonalen Nachfrageerschliessung durch Tourismus und Freizeit voneinander unterscheiden

Szenario 2040:
 leichte Zunahme

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern modelliert im Trendzustand 2040 (Basis-Szenario) eine leichte Verkehrszunahme in der gesamten Region. Dabei ist zu beachten, dass das Gesamtverkehrsmodell den touristischen Verkehr von ausländischen Gästen nicht abbilden kann. Daher gilt es trotz diesen leicht steigenden Zahlen, die Siedlungsverträglichkeit des motorisierten Verkehrs voranzutreiben.



Abb. 15 Verkehrsaufkommen motorisierter Individualverkehr (Daten: GVM Bern Ist 2019 und Trend Basis 2040; ergänzt mit Messstellen ASTRA)

Direkte und kurze
 Wege

Fokus Agglomeration Interlaken: Gesamtverkehrskonzept «Crossbow»

Die Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten haben 1999 den gemeinsamen Verkehrsrichtplan „Bödéli“ erarbeitet, um in dem dichten Siedlungsraum zukünftig eine gemeindeübergreifende und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur entwickeln zu können. Dem Verkehrs-

richtplan liegt die gesamtheitliche Planungsidee zugrunde, dass es für einen zukunftsfähigen innerörtlichen Verkehr eine Strassenraumgestaltung im Koexistenz-Prinzip braucht sowie einen Einbezug von Städtebau und Gestaltung.

Auf der Basis dieses Grundkonzepts wurde ein Ideenwettbewerb im Auftrag der drei Bodeligemeinden und dem Kanton Bern durchgeführt. Das Siegerprojekt «Crossbow – Die Idee mit der Armbrust» bringt eine hohe Lesbarkeit und Erkennbarkeit des Ortes, nimmt die gewachsene Geschichte auf und macht verborgene und charakteristische Qualitäten der drei Gemeinden sichtbar.

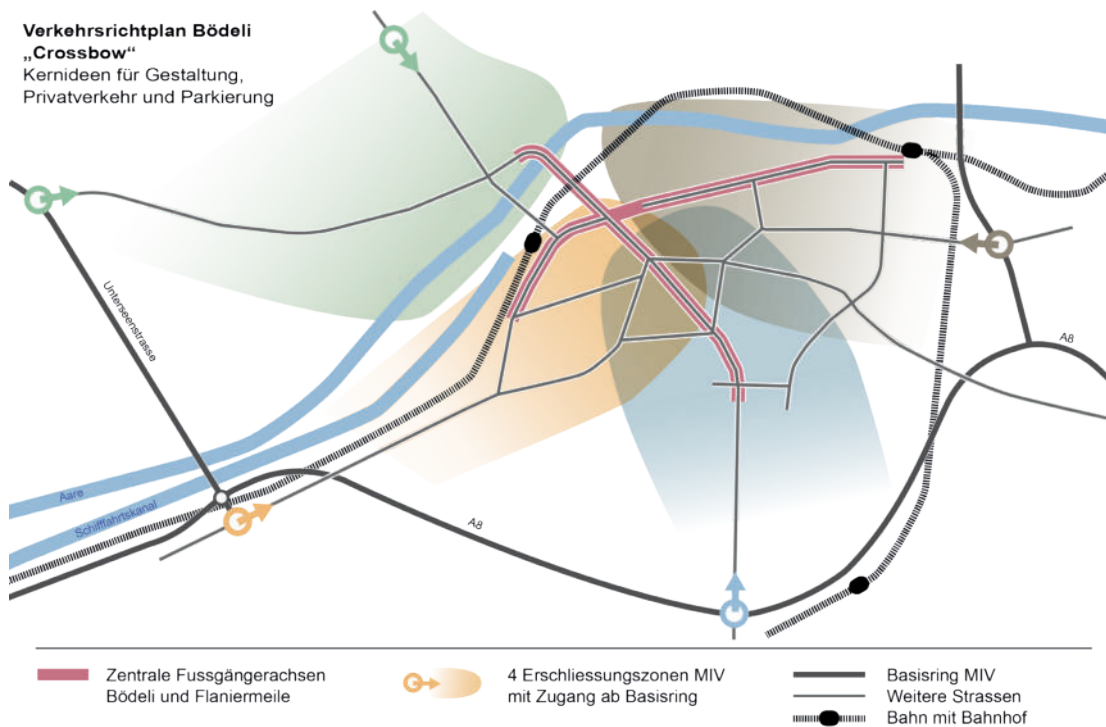


Abb. 16 Verkehrsrichtplan Bodeli «Crossbow» (1999), Darstellung Kernideen für Gestaltung, Privatverkehr und Parkierung (Abbildung: Metron Bern)

Auch wenn der Richtplan bereits mehr als zwei Jahrzehnte in Kraft ist, so besteht über seine Kernbotschaft und die formulierten Zielsetzungen weiterhin Einigkeit. Durch den Verkehrsrichtplan besteht auf dem Bodeli ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept, welches koordinierte und zielgerichtete Verbesserungsmassnahmen ermöglicht und deren Inhalte in den kommunalen Verkehrsrichtpläne der beteiligten Gemeinden weiterhin verankert ist. Die Umsetzung erfolgt etappenweise. Mit der Umgestaltung der sich kreuzenden Hauptachsen und Flaniermeilen des Ortes, wurden die wichtigsten Kernmassnahmen bereits umgesetzt und tragen nun zu einer höheren Aufenthaltsqualität und Attraktivität für die verschiedenen Raumnutzer:innen auf dem Bodeli bei.

2.4.3 Öffentlicher Verkehr

Regionales Angebotskonzept

Die Region Oberland-Ost erarbeitet alle 4 Jahre das regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr. Dieses stellt ein Grundlegendokument für das kantonale Angebotskonzept und den kantonalen Angebotsbeschluss ÖV dar. Aktuell wird das ÖV-Angebot für die Fahrplanperiode 2027–2030 von der Region erarbeitet.

Erschliessung und Basisnetz

Die Netzplanung für den ÖV erfolgt im kantonalen Angebotskonzept. Dieses wird alle vier Jahre überarbeitet und umfasst die Angebotsplanungen für die kommende Vierjahresperiode.

Das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs entspricht dem aktuellen ÖV-Streckenangebot. Es setzt sich aus den bestehenden Bahn- und Buslinien zusammen. Touristische Bahn- und Buslinien sind nicht Bestandteil des Basisnetzes, werden im Sinne der vollständigen Erschliessung von Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandorten jedoch abgebildet. Erläuterungen zu den Verkehrsdrehscheiben siehe Intermodale Angebote, Kapitel 2.4.5.

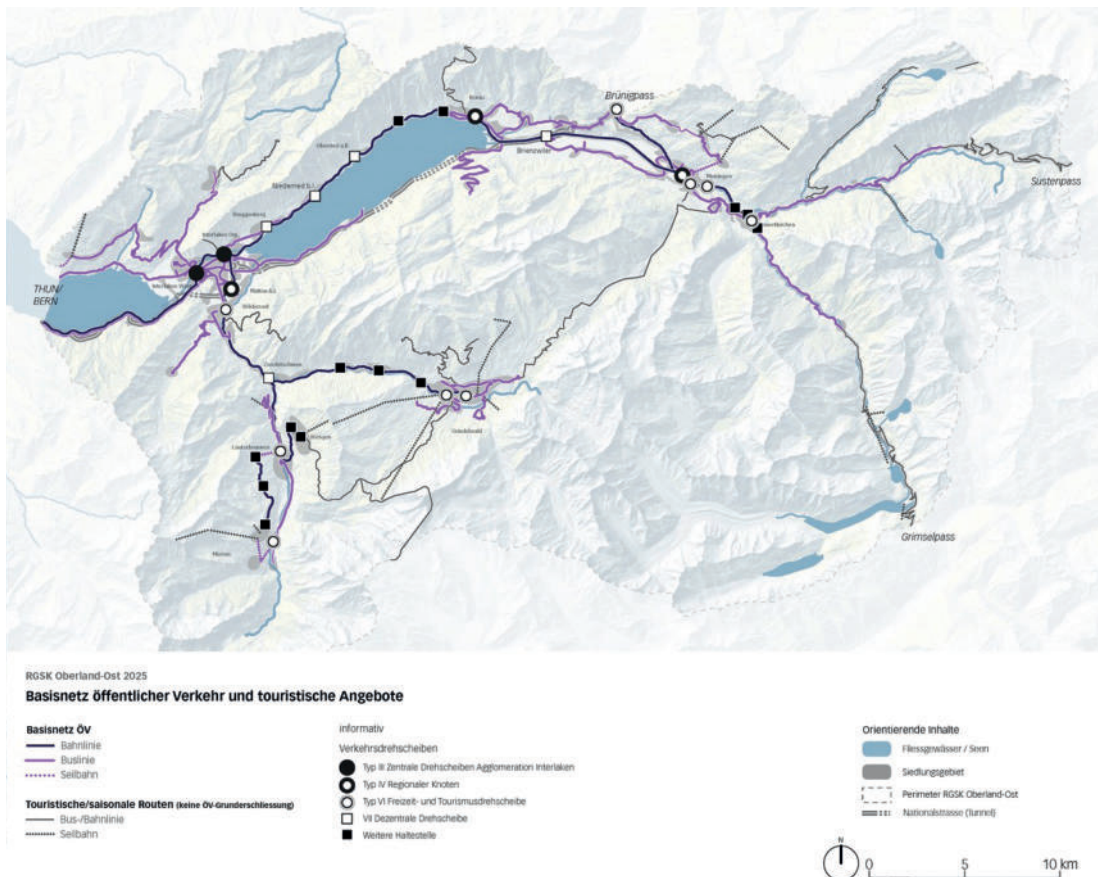


Abb. 17 Basisnetz öffentlicher Verkehr und touristische Angebote (Daten: Geoportal Kanton Bern)

ÖV-Erschliessungsgrad

Der «Erschliessungsgrad» gibt im Kanton Bern Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur «ÖV-freundlich» ist. Als erschlossen gelten Einwohner:innen, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen. Diese Schwellenwerte werden durch den Kanton festgelegt.

	2022	2018	2016	2012	2007
Oberland-Ost	90.6	90.5	90.0	90.0	89.5
Jura bernois	80.3	77.9	77.4	81.0	78.0
Biel/Bienne	95.2	95.4	94.4	94.6	90.1
Seeland	80.4	78.6	79.1	79.5	72.2
Oberaargau	76.6	77.1	76.7	77.7	73.9
Emmental	75.1	73.5	73.7	73.7	71.0
Bern-Mittelland	88.2	87.6	87.7	88.3	88.8
Thun	87.6	87.4	87.3	87.5	84.5
Obersimmental-Saanen	69.1	67.8	68.0	69.6	64.9
Frutigen-Niedersimmental	72.9	72.1	71.6	74.1	69.6

Tab. 8 ÖV-Erschliessungsgrad Raumeinheiten im Kanton Bern (Auswahl), 2007–2022 in Prozent (Daten: AÖV Kanton Bern)

Innerhalb des Kantons Bern weist die Region Oberland-Ost den zweithöchsten Erschliessungsgrad auf, d.h. das bestehende, lineare ÖV-Angebot ermöglicht eine gute flächige ÖV-Abdeckung.

In der Angebotsqualität besteht in der Region, Stand 2022, folgende Verteilungen: 56 % der Einwohner:innen in der Region Oberland-Ost sind gemäss Berechnungsmethode des Kantons Bern gut mit dem ÖV erschlossen, d.h. mindestens Erschliessungsgüteklasse D. Knapp 31 % sind mässig (EGK E+F) und 13 % nicht mit dem ÖV erschlossen.

	ÖV-Erschliessungsgüteklasse					
	A+B	C	D	E	F	keine
Einwohner:innen	0 %	11 %	45 %	25 %	5 %	13 %
Arbeitnehmer:innen	0 %	20 %	44 %	21 %	5 %	11 %

Tab. 9 Anteil der Einwohner:innen und Arbeitnehmer:innen nach ÖV-Güteklasse in der Region Oberland-Ost, 2022, in Prozent (Daten: AÖV Kanton Bern)

Fahrgastaufkommen

Die nachfolgenden Daten zum Fahrgastaufkommen in der Agglomeration Interlaken und dem angrenzenden ÖV-Netz stammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Im kantonalen Verkehrsmodell (GVM BE) zum öffentlichen Verkehr weist die Strecke Spiez–Interlaken West sowohl im Ist-Zustand 2019 mit rund 12'000 Fahrgästen wie auch im Basisszenario 2040 mit 12'700 Fahrgästen die höchste Nachfrage in der Region auf. Der Grossteil der Bahnstrecken weist Belastungen zwischen 3'000–5'000 Fahrgästen pro Tag auf.

Mit 3'000 Fahrgästen auf der Brünigstrecke und 12'000 entlang dem linken Thunerseeufer zeigt das GVM deutlich die überregionale Bedeutung des oberländischen Bahnnetzes.

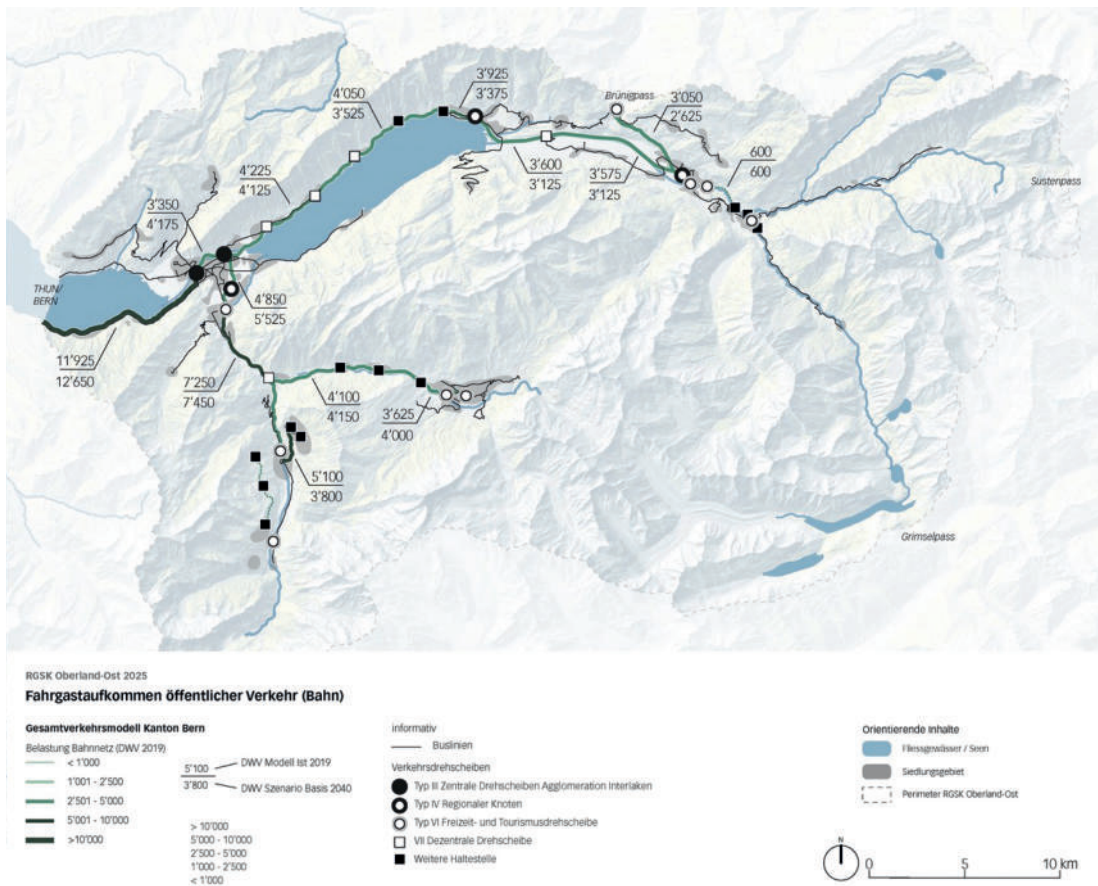


Abb. 18 Fahrgastaufkommen öffentlicher Verkehr (Daten: GVM Bern Ist 2019 und Trend Basis 2040)

ÖV-Reisezeiten

Die Karte der ÖV-Erreichbarkeit ab Interlaken und Meiringen illustriert, mit welchen Zeitaufwänden die beiden Zentren zu erreichen sind.

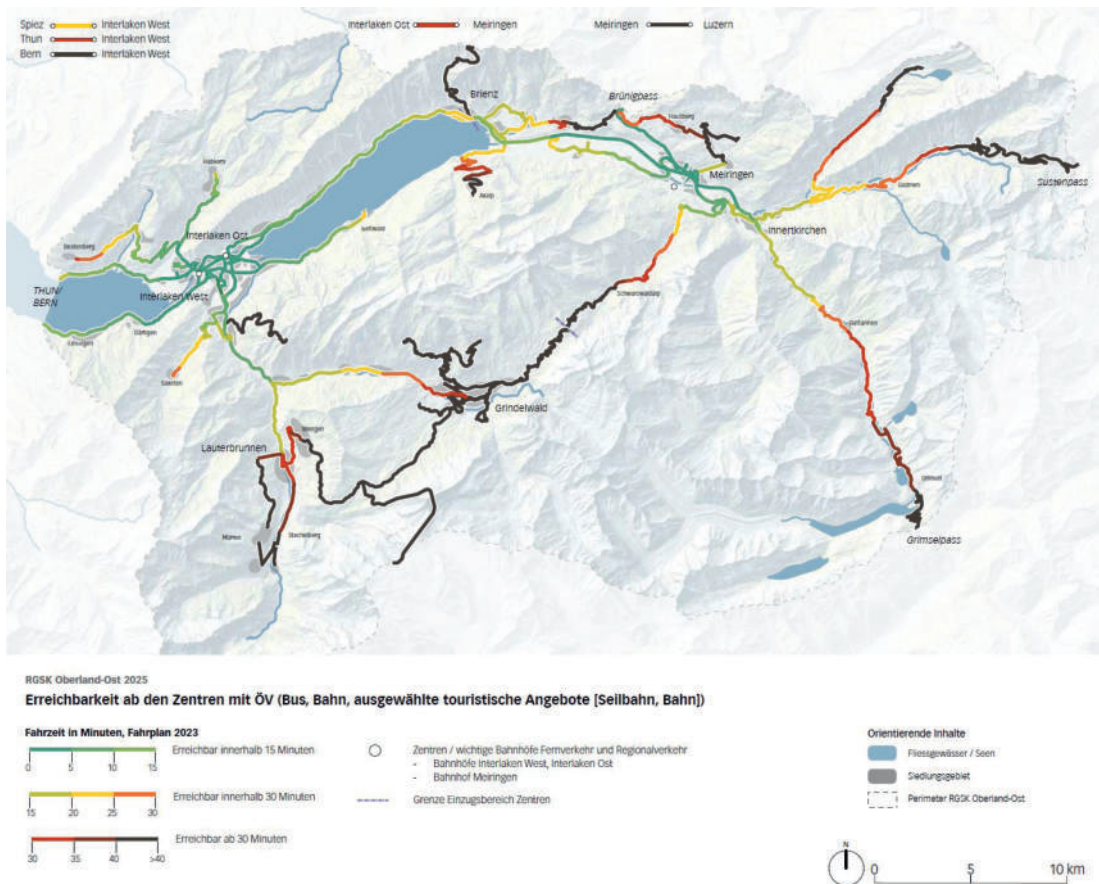


Abb. 19 Reisezeiten mit dem ÖV ab Interlaken und Meiringen (Daten: ÖV-Fahrplan 2023)

Die Auswertung zeigt, dass die Agglomeration Interlaken und der Bereich um Meiringen–Brienz mit einem attraktiven 15 Minuten-Perimeter abgedeckt sind und der ÖV damit durchaus konkurrenzfähig zum MIV ist.

Da ein Grossteil der Arbeitnehmer:innen gemäss der Pendlerauswertung (vgl. Kapitel 2.4.1) innerhalb der Kernagglomerationsgemeinden von Interlaken und im Raum Meiringen–Brienz pendelt, die mit attraktiven Zeitaufwänden mit dem ÖV erschlossen sind, besteht eine gute Basis für eine MIV-reduzierte Mobilität in und zwischen den Zentren.

2.4.4 Fuss- und Veloverkehr

Region der kurzen Wege

Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist innerhalb der Siedlungsgebiete dicht und wird durch regional und kantonal wichtige Wanderwege sowie Veloalltagswege und Velofreizeitrouten ergänzt. Die Agglomeration Interlaken und die Siedlungsgebiete entlang der Talachse vom Haslital profitieren von insgesamt geringen Topographieunterschieden, der Nähe der Siedlungsge-

bierte zueinander und einem attraktiven ÖV-Netz. Dadurch sind kurze Wege möglich, die vollständig oder teilweise (als «erste und letzte Meile» der Wegkette) zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.

Fussverkehr

Tourismusströme
im Fussverkehr

Durch die hohe Bedeutung der Region Oberland-Ost für den Freizeitverkehr und Tourismus, überlagern sich in den Gemeinden die Fussverkehrsströme von Erholungssuchenden und der Bevölkerung. So sind in den saisonalen Spitzenzeiten vermehrt grössere Reisegruppen und zahlreiche Individualreisende unterwegs, die den öffentlichen (Strassen-) Raum als Bewegungsachsen und Aufenthaltsbereiche nutzen. Besonders deutlich wird dies beispielsweise auf der Höhematte in Interlaken, der Dorfstrassen in Lauterbrunnen und Grindelwald oder der Brienzer Uferpromenade, wo beliebte Fotosujets erstellt werden und die Wege mit grosszügigen Breiten für den Fussverkehr regen Anklang finden. In den angrenzenden Quartieren zeigt sich hingegen häufig noch das Gegenteil: enge Gassen, schmale Trottoirs und Mischverkehrsflächen. Diese kompakte Siedlungsstruktur kann lokal an seine Kapazitätsgrenzen stossen.

Netzplanung
Fussverkehr

Die Wanderwege werden im Sachplan Wanderroutennetz des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt. Dieser regelt u.a. die Materialisierung der Wege und zeigt physische wie auch qualitative Netzlücken auf.

Die Fusswegnetzplanung bekommt auf Stufe der Regionalplanung eine hohe Bedeutung zugesprochen, wenn es um gesamtheitlich zu koordinierende Projekte geht und um Handlungsbedürfnisse im übergeordneten Interessen.

Die übrige Fusswegnetzplanung ist gemäss Art. 44 Strassengesetz (SG) eine kommunale Aufgabe. Die Gemeinden sind gemäss Art. 27 Strassenverordnung (SV) verpflichtet, im Zusammenhang mit der kommunalen Richtplanung auch das Fuss- und Wanderwegnetz zu festzulegen. Hierbei wird auch der Schulwegnetzplanung eine hohe Bedeutung beigemessen. Wenn Handlungsbedürfnisse und Massnahmen aus der kommunalen Netzplanung resultieren, können diese in die Agglomerationsprogramme aufgenommen werden.

Velowegnetz

Veloverkehr

Das Velowegnetz wird im Sachplan Velowegnetz des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt (SVN). Im Sachplan sind die bestehenden und vorgesehene Velowege für den Alltag und die Freizeit mit kantonaler Netzfunktion festgehalten. Zudem zeigt der Sachplan den grösseren Handlungsbedarf in Form von Netzlücken und Schwachstellen auf. Unterschieden wird beim Alltagsverkehr zwischen Velobahnen (VB) und den Velohauptverbindungen (VH I mit grossem Velopotenzial und VH II mit mittlerem Velopotenzial). Die Netzhierarchie beeinflusst insbesondere die Standards, die Anforderungen hinsichtlich des Fahrflusses (u. a. Knotenpunkte) und die Qualität der Ausstattung. Dargestellt werden im SVN zudem Freizeitrouten sowie qualitative und physische Netzlücken.

Im Kanton Bern erfüllen die Gemeinden, die Regionen und der Kanton die Pflichten aus dem Veloweggesetz als Gemeinschaftsaufgabe. Aufbauend auf regionalen Velowegnetzplänen legen die Gemeinden und der Kanton Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen fest.

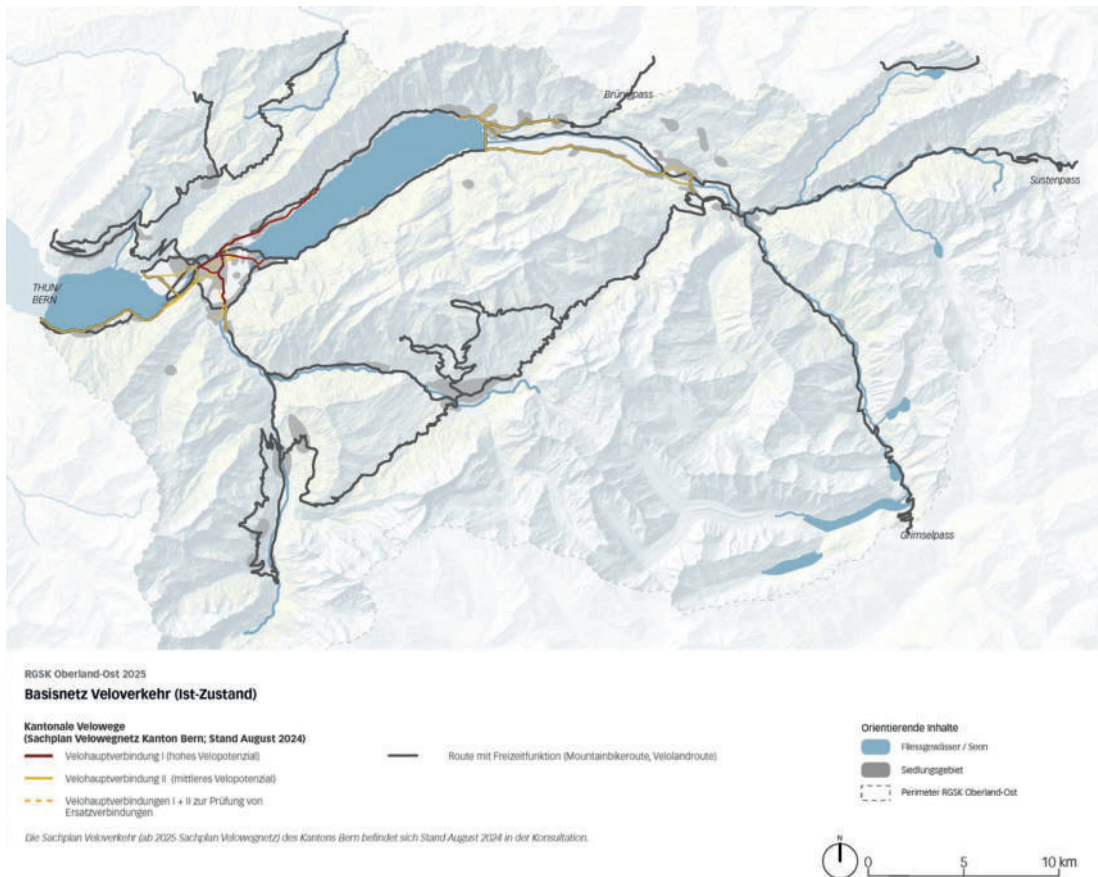


Abb. 20 Veloverkehrsnetz Region Oberland-Ost (Daten: Geoportal Kanton Bern)

Herausforderungen im Velonetz

Der Veloverkehr wird grösstenteils auf dem MIV-Netz sowie auf kombinierten Fuss-/Radwegen geführt, was zu Umwegen und Verträglichkeits- und Sicherheitsproblemen mit den anderen Verkehrsteilnehmenden führen kann. Es fehlt teilweise an Direktverbindungen, sicherer Infrastruktur (Velostrifen) oder Alternativen zu den stark belasteten Achsen. Verkehrsarme Wege für Velofahrende befinden sich vor allem am Rand der Siedlungsgebiete und in den verkehrsberuhigten Wohnquartieren.

Bei den gemeindeverbindenden Velohaupt- und Velonebenverbindungen wird der Veloverkehr in den meisten Fällen noch direkt auf oder begleitend zu den MIV-Hauptverkehrsachsen geführt. Die ausserorts geltende erhöhte Geschwindigkeit kann hierbei bereits für geübte und routinierte Velofahrende eine Herausforderung sein. In vielen Fällen sind diese Verbindungen jedoch auch die einzigen Velowege und werden dementsprechend auch von ungeübten Velofahrenden, älteren oder jüngeren Personen sowie auch von Touristen genutzt.

Potenziale des
Velos und E-Bikes

Grundsätzlich besteht eine hohe Konkurrenzfähigkeit des Velo zum Auto. Dies vor allem auf Strecken bis 5 km und mit steigender Verbreitung von E-Bikes bei Strecken bis 15 km. Bei allen Strecken ist entscheidend, welchen Vorteil das Velo gegenüber dem MIV bieten kann und was dies für den effektiven Zeitbedarf bedeutet: keine Wartezeit im Stau, keine Parkplatzsuche am Zielort und Flexibilität mit Fuss-/Velo-Direktverbindungen. Wird dies berücksichtigt, kann das E-Bike mit Fahrtzeiten bis 30 Minuten – resp. Strecken bis 15 km – eine sehr gute Alternative zum MIV sein.

2.4.5 Intermodale Angebote

Verkehrsdrehscheiben

Die Region Oberland-Ost weist ein dichtes Netz an wichtigen Verkehrsdrehscheiben auf. Basis ist der öffentliche Verkehr, welcher die Grunderschliessung der dauerhaft bewohnten Gebiete gewährleistet. Durch die hohe Bedeutung der Region für Tourismus und Naherholung wird dieses Grundangebot sowohl quantitativ wie auch qualitativ ergänzt und gestärkt (P+R, B+R sowie Parkplätze und erhöhtes ÖV-Taktangebot).

Die Drehscheiben-Typisierung wurde für die gesamte Region Oberland-Ost vorgenommen, so dass eine vollständige Netzübersicht vorliegt. Hierbei wird die Gesamtkomplexität des tourismus- und naherholungsgeprägten Raumes rund um die Agglomeration Interlaken erkennbar.

Die beiden Bahnhöfe Interlaken Ost und Interlaken West fungieren als die zentralen Drehscheiben der Agglomeration. Während beim Bahnhof Interlaken Ost die Verknüpfung der drei Bahnsystem-Korridore der SBB und BLS in Richtung Bern/Basel/Zürich und Zweisimmen/Montreux, der ZB in Richtung Meiringen/Luzern und der BOB in Richtung Jungfrau-Region im Fokus stehen, stellt der Bahnhof Interlaken West die zentrale Bus-Drehscheibe für den lokalen und regionalen Busverkehr der Agglomeration dar (8 Buslinien, 3 Moonliner-Linien).

Die regionalen Knoten befinden sich in den wichtigen Zentren in der Region Oberland-Ost. Hier findet der früh- und mittelzeitige Umstieg vom MIV, strassengebundenen ÖV, Fuss- und Veloverkehr auf den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr statt. Durch die Anbindung an den reichweitenstarken Bahnverkehr und die gut abgestimmten Umsteigebeziehungen, unterstützen die regionalen Knoten die Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld des Standortes.

Ergänzend zu den Typen des Bundes wird der vom Kanton Bern vorgeschlagene Typ VI «Tourismus- und Freizeitdrehscheibe» für regional wichtige Drehscheiben in den Tourismusgebieten verwendet (vgl. Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern, Merkblatt zu Rollen und Aufgaben, 2023). Durch ihre Funktion des Übergangs zur Tourismus- und Naherholungsinfrastruktur weisen diese Drehscheiben ein deutlich attraktiveres Infrastrukturangebot auf als es für die Anzahl und Bedürfnisse der lokalen Bewohner:innen und Arbeitsplätze notwendig wäre.

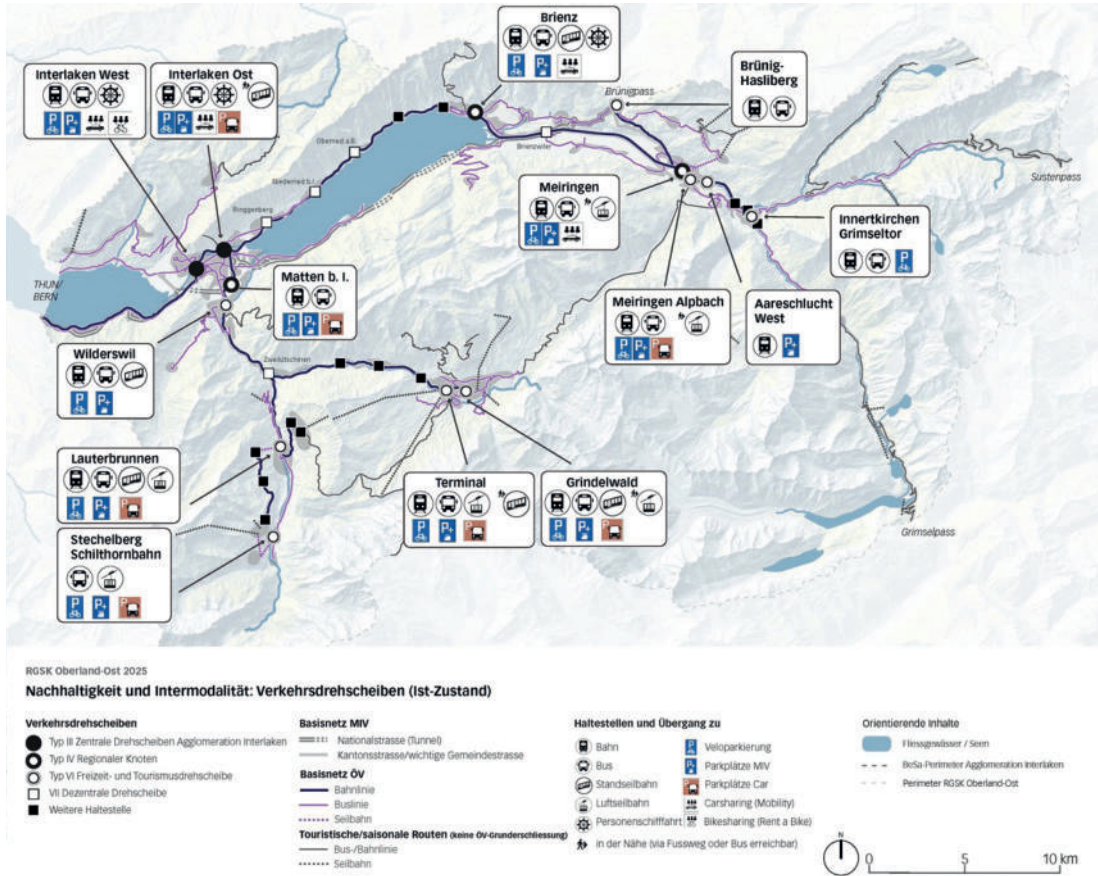


Abb. 21 Verkehrsdrehscheiben nach Typen mit Angeboten und Lage im Basisnetz von ÖV und MIV in der Region Oberland-Ost

Das Angebot an den jeweiligen Verkehrsdrehscheiben und weiteren Haltestellen des ÖV wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Haltestelle	EGK	Bus	P+R (PP)	B+R	Lade- station	Car	Sharing
Typ III Zentrale Drehscheibe kleine Agglomeration							
Im Kern einer mittleren bzw. kleinen Agglomeration. Multimodaler Verknüpfungspunkt, der vorrangig den Umstieg vom schienengebundenen Regional- und Nahverkehr zum städtischen ÖV sowie zu den anderen Mobilitätsangeboten optimieren.							
Interlaken Ost	C	●	200	●	●	●	Mobility
Interlaken West	C	●	61	●	○	○	Mobility
Typ IV Regionaler Knoten							
Zentralität innerhalb (Neben Kern) oder ausserhalb einer Agglomeration. Vernetzung an wichtigen ÖV-Knotenpunkten.							
Brienz	C	●	31	●	●	○	Mobility
Matten bei Interlaken	C	●	207 – 507	●	●	●	○
Meiringen	C	●	33	●	○	○	Mobility
Typ VI Tourismus- und Freizeidrehscheibe							
Ausgangspunkt für wichtige Ziele im Freizeitverkehr sowie lokale Erschliessung und früh-/mittelzeitiger Übergang zwischen dem Individualverkehr aus dem ländlichen Raum (Auto, Fuss und Velo / B+R, z.T. P+R) zum öffentlichen Verkehr.							
Aareschlucht West	D	○	○	●	●	○	○
Brünig-Hasliberg	C	●	10	○	○	○	○
Innertkirchen Grimseltor	D	●	○	●	○	○	○
Lauterbrunnen	C	●	975	●	●	●	○
Meiringen Alpbach	D	●	361	●	●	●	○
Grindelwald	C	●	300 (Eiger+)	●	●	●	○
Grindelwald Terminal	C	●	1'032	●	●	●	○
Stechelberg Schilthorn- bahn	E	●	>1'500	●	●	●	○
Wilderswil	C	●	220	●	●	●	○
Typ VII Dezentrale Drehscheiben							
Lokale Erschliessung und früh-/mittelzeitiger Übergang zwischen dem Individualverkehr aus dem ländlichen Raum (Auto, Fuss und Velo / B+R, z.T. P+R) zum öffentlichen Verkehr.							
Brienzwiler	D	●	9 (Apr–Okt)	●	○	○	○
Niederried	D	●	18	○	○	○	○
Oberried	D	○	○	●	○	○	○

Haltestelle	EGK	Bus	P+R (PP)	B+R	Lade- station	Car	Sharing
Ringgenberg	D	●	12	●	○	○	○
Zweilütschinen	C	○	30	●	○	○	○
Weitere Bahnhöfe							
Haltestellen ohne oder nur mit lokaler Umsteigefunktion zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr							
Aareschlucht Ost	-	○	○	○	○	○	○
Brienz West	D	○	○	○	●	○	○
Ebligen	D	○	○	○	○	○	○
Innertkirchen Kraftwerk	D	○	○	○	○	○	○
Innertkirchen Unterwasser	D	○	○	○	○	○	○
Schwendi	C	○	○	○	●	○	○
Lütschental	C	○	○	○	●	○	○
Burglauenen	C	○	○	○	○	○	○

● vorhanden ○ nicht vorhanden

Tab. 10 Typisierung und Ausstattung der Verkehrsdrehscheiben in der Region Oberland-Ost (Stand 07.2024, Daten: Webseiten SBB, BOB, ZB, Jungfrauregion, Gemeinden; Geoportal Kanton Bern)

Verkehrslenkung Lüttschinentäler

In den zurückliegenden Jahrzehnten bestand in der Region die Tendenz dazu, den MIV so nahe wie möglich an die Tourismus- und Naherholungszielorte zu lenken. Es entstanden die grossen Parkplätze wie beispielsweise in Stechelberg, Lauterbrunnen, Meiringen Alpbach und seit Dezember 2019 das Terminal in Grindelwald. Durch ihre zumeist am Ortsanfang gelegenen Standorte entlasten diese Parkplatzanlagen die Ortszentren sehr effektiv vom ruhenden Verkehr sowie vom Such- und Transitverkehr. Aus überkommunaler Sicht führen diese Parkplätze aber zu entsprechenden Fahrzeugkolonnen durch die Täler. Die Gemeinden der Lüttschinentälern sind insbesondere in den Sommer- und Winter-Hauptzeiten gefordert, da Individual- und Gruppenreisende immer noch bevorzugt bis zum unmittelbaren Zielort mit dem MIV fahren, wodurch die oftmals kurvigen und engen Strassen sowie sämtliche Parkieranlagen in den Gemeinden eine sehr hohe Auslastung aufweisen und auch die Wildparkierung lokal zunimmt. Die Agglomeration Interlaken spürt diese Fahrzeugaufkommen durch überlastete National- und Hauptverkehrsstrassen, die zu nachgelagerten Verkehrsbehinderungen in der Agglomeration führen.

Bahnhof Matten b.I. als neue intermodale Drehscheibe

Mit der im Dezember 2023 eröffneten Haltestelle und P+R Matten b.I. sowie dem umgestalteten Bahnhofsbereich von Wilderswil, wird erstmalig ein neuer Ansatz gewählt, indem ein frühzeitiges Umsteigen stattfinden soll. Kernelement ist das Verkehrsmanagement-/Parkleitsystem Lüttschinentäler.

Im Bereich der Autobahnabfahrt Wilderswil und dem Bahnhof Wilderswil werden MIV-Reisende zeitnah über die nächsten Abfahrtsmöglichkeiten der Bahn und die Parkierungssituation in den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen sowie über zu erwartender längerer Fahrzeit auf der Strasse infolge Überlastung informiert. Ziel ist es, dass möglichst viele Reisende beim P+R Matten b.l. oder allenfalls beim Bahnhof Wilderswil parkieren und die letzte Strecke mit der Bahn zurücklegen.

Damit Reisende zum Umstieg vom MIV auf den ÖV animiert werden können, benötigt es attraktive Taktangebote, damit keine längeren Wartezeiten resultieren. Die Berner Oberland-Bahn (BOB) sieht auf die Saison 2025/26 den Einsatz von neuen Niederflurzügen mit grösseren Transportkapazitäten sowie saisonal zusätzliche Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung vor. So kann der heute durchgehende 30 Minuten-Takt zu Stosszeiten in der Hochsaison verdichtet werden.

Sharing und Pooling

Die öffentlich zugängliche Sharing-Mobilität ist in der Region Oberland-Ost nur marginal vertreten. So sind einige Angebote nur saisonal verfügbar (siehe auch Karte und Tabelle Verkehrsdrehscheiben).

- Das national verbreitete Carsharing-Angebot von mobility kann in der Agglomeration Interlaken lediglich an drei Standorten genutzt werden (Bahnhöfe Interlaken West und Ost), wovon sich nur einer ausserhalb eines Bahnhofes befindet (Bönigen Lütschinenbrücke).
- Das edrive Carsharing Angebot der LANDI Jungfrau AG bietet an weiteren 3 Standorten (Bahnhöfe Interlaken West und Ost, Landi Laden Jungfrau) elektrisch betriebene Sharing-Fahrzeuge an.
- In der weiteren Region Oberland-Ost kommen zwei weitere Standorte hinzu: Brienz und Meiringen.
- In den Sommermonaten können von der Rent a Bike AG Velos und E-Bikes kurz- bis langfristig an mehreren Bahnhöfen und bei Partnerunternehmen gemietet werden; hierzu gehören Standorte in Interlaken, Grindelwald und Lauterbrunnen.

Private ermöglichen flächiges Verleih-Angebot

Durch die hohe Hotellerie-Dichte in der Agglomeration und in den Tourismuszentren ist eine Miete von Velos, E-Bikes und Handwagen jedoch in fast allen Gemeinden möglich. Einige Hotels bieten diesen Service nur ihren eigenen Gästen an, andere Hotels arbeiten im Ort zusammen und erhöhen den potenziellen Kreis an Nutzer:innen und die Auslastung der Velos.

Mobilitätsmanagement im Kanton Bern

Das Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar und gewinnt insbesondere aufgrund knapper Bodenressourcen, wachsender Mobilitätsbedürfnisse und begrenzter finanzieller Mittel zunehmend an Bedeutung. Der Kanton legt in seiner Gesamtmobilitätsstrategie 2022 u.a. fest, dass das Mobilitätsmanagement unterstützt und mit Anreizen gefördert werden soll.

Bereits in den vergangenen RGSK haben die Regionen bei ausgewiesenem regionalem Bedarf nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens festgelegt (bspw. Parkraumbewirtschaftung, Beratungsangebote, Kampagnen, alternative Mobilitätsangebote wie Sharing, Pooling etc.). Allerdings fehlte es bisher an überregional koordinierten Aktivitäten und die durchgeführten Aktivitäten waren oft nicht breit bekannt. Deshalb hat der Kanton Bern im Jahr 2023 die Initiative ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsmanagement zu fördern und gemeinsam mit den Regionen weiterzuentwickeln. Unter der Federführung des Kantons soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und den Gemeinden aufgebaut werden.

2.4.6 Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsreduktion

Tempo 30- und Begegnungszonen sind heute weitgehend anerkannte Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Erhöhung der Lebensqualität. In der Region Oberland-Ost sind auf Gemeindestrassen bereits einige verkehrsberuhigte Bereiche (Tempo-30- oder Begegnungszonen) realisiert worden; dies insbesondere in der Agglomeration Interlaken.

In der Agglomeration Interlaken haben alle Gemeinden innerhalb ihres Siedlungsgebietes geschwindigkeitsreduzierte Zonen eingerichtet (Gemeinde- und Kantonsstrassen) oder befinden sich in fortgeschrittenen Planungsprozesse, bei denen eine zeitnahe Umsetzung ansteht. In den meisten Gemeinden wurde die Verkehrsberuhigung (fast) flächendeckend umgesetzt. In Gemeinden mit Geschwindigkeitsreduktionen in Teilgebieten liegt der Fokus auf jene Bereiche mit wichtigen Zielorten, wie Schulen, Gemeindezentren und Freizeitstandorten. Angesichts der in der Agglomeration fast flächig vorhandenen intensiven Überlagerung der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse von Bewohner:innen, Arbeitnehmer:innen und Tourist:innen ist diese Verkehrsstrategie wichtig und trägt entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.

In der übrigen Region Oberland-Ost haben nur drei Gemeinden Tempo 20- und Tempo 30-Zonen umgesetzt: Meiringen, Lauterbrunnen und Schatthalb; es befinden sich keine geschwindigkeitsreduzierten Zonen auf Kantonsstrassen. Die Gemeinde Meiringen weist mit sechs der zehn regionalen Zonen den grössten Anteil auf und hat diese in mehreren Quartieren seines Kernsiedlungsgebietes eingerichtet; d.h. sowohl in den Wohnquartieren wie auch im Zentrum.

Parkraummanagement

In der Region Oberland-Ost besitzen viele Gemeinden ein Parkraummanagement in der gesamten Siedlungsfläche oder in Teilgebieten. Dies insbesondere in der Agglomeration Interlaken und in den touristischen Zentren, wie Grindelwald, Lauterbrunnen, Brienz und Meiringen. Dabei werden in der Regel auch standortbezogene Tarifunterschiede geltend gemacht, so dass beispielsweise zentral gelegene oder bei Freizeitanlagen

vorhandene Parkplätze sowohl höhere Gebühren haben wie auch teilweise zeitlich beschränkt sind.

So werden insbesondere auch die Parkplätze bei den grösseren Freizeitanlagen bewirtschaftet, wie dem Freilichtmuseum Ballenberg und den Seilbahnen, wo vor allem in der Hochsaison die Parkplatzkapazitäten am Anschlag sind. Parkplätze ohne Bewirtschaftung bestehen beispielsweise zurzeit bei der Aareschlucht und der Gletscherschlucht Rosenlauri in Schattenhalb/Innertkirchen sowie am Grimselpass (Passhöhe, Räterichsboden), obwohl hier die Nachfrage in der Saison das Angebot zeitweise weit übersteigen kann.

Mit den autofreien Tourismusorten Wengen und Mürren bestehen im Lauterbrunnental einmalige Aufenthaltsqualitäten in den Zentren. Sowohl Einwohner:innen wie auch Besucher:innen müssen ihr Privatfahrzeug bei den Parkplätzen in Lauterbrunnen und Stechelberg abstellen und mit dem ÖV weiterreisen.

Statische Lenkung
des MIV zu Parkie-
rungsanlagen

Die Verkehrslenkung zu grösseren Parkierungsanlagen in der Region erfolgt zurzeit in der Regel statisch im Rahmen von regulären Informationsschildern, wodurch keine aktuelle Auslastung erkennbar und ein frühzeitiges Ausweichen zu freien Parkplätzen nicht möglich ist. Ein dynamisches Verkehrsleitsystem ist seit 2022 ab der Autobahnausfahrt Wilderswil bis in die Lüttschinentäler in Betrieb. Dieses umfasst die Kenntlichmachung der Auslastung der Parkplatzanlagen in Lauterbrunnen und Grindelwald sowie eine Information zur nächsten Abfahrtzeit der Bahnen am Bahnhof Matten. Dies soll einen frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den ÖV fördern.

Unfallsschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

Das Dienstleistungszentrum vom Tiefbaument des Kantons Bern wertet regelmässig die polizeilich gemeldeten Unfalldaten aus. Als einheitliches Analyse- und Management-Instrument wird das Black Spot Management verwendet. Wurden an einem Standort drei oder mehr rechnerische Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertungszeiträumen erfasst, so ist die Sanierung prioritär zu behandeln. Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) wird die Verkehrssicherheit lokal verbessert.

Der Einbezug von Unfallhäufungsstellen, bei denen auch die polizeilich erfassten reine Sachschadenunfälle in die Auswertung einfließen, erweitert den Blickwinkel und ermöglicht eine höhere Sensitivität gegenüber potenziellen Gefahrenstellen. Da eine polizeiliche Erfassung von Unfällen mit reinen Sachschäden nicht verpflichtend ist, besteht bei den UHS keine Vollständigkeit und damit eine geringere Aussagekraft gegenüber den USP. Das Erheben von Unfallhäufungsstellen dient als weitere Grundlage für die Planung von Massnahmen zum Vermeiden von Unfällen. Sofern – allenfalls nach einer weiteren Beurteilungsperiode – zweckmässige und kostenwirksame Massnahmen bestimmt werden können, werden sie in der Folge von den Strasseneigentümern umgesetzt.

Für die Erarbeitung der RGSK 2025 hat der Kanton Bern die Unfälle im Auswertungszeitraum von 2020 bis 2022 untersucht und die USP sowie UHS lokalisiert. Innerhalb der Region Oberland-Ost wurden 12 USP identifiziert. Von diesen befinden sich zwei USP auf dem Nationalstrassennetz und 10 USP auf Kantonsstrassen. Es befindet sich kein USP auf dem Gemeindestrassennetz. Es wurden 3 UHS identifiziert.

Unfalltyp	Total	davon mit Priorität	davon ohne Priorität
USP innerhalb Agglomeration Interlaken	12	5	7
– davon bereits in Ausführung/umgesetzt	5	2	3
– davon mit Massnahmenvorschlägen/in Projektierung	2	2	0
– davon nur identifiziert oder analysiert	5	0	5
Unfallhäufungsstelle	3	0	3
Gesamt	15	5	10

Tab. 11 Übersicht Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen innerhalb der Region Oberland-Ost
 (Daten: TBA-DLZ Kanton Bern)

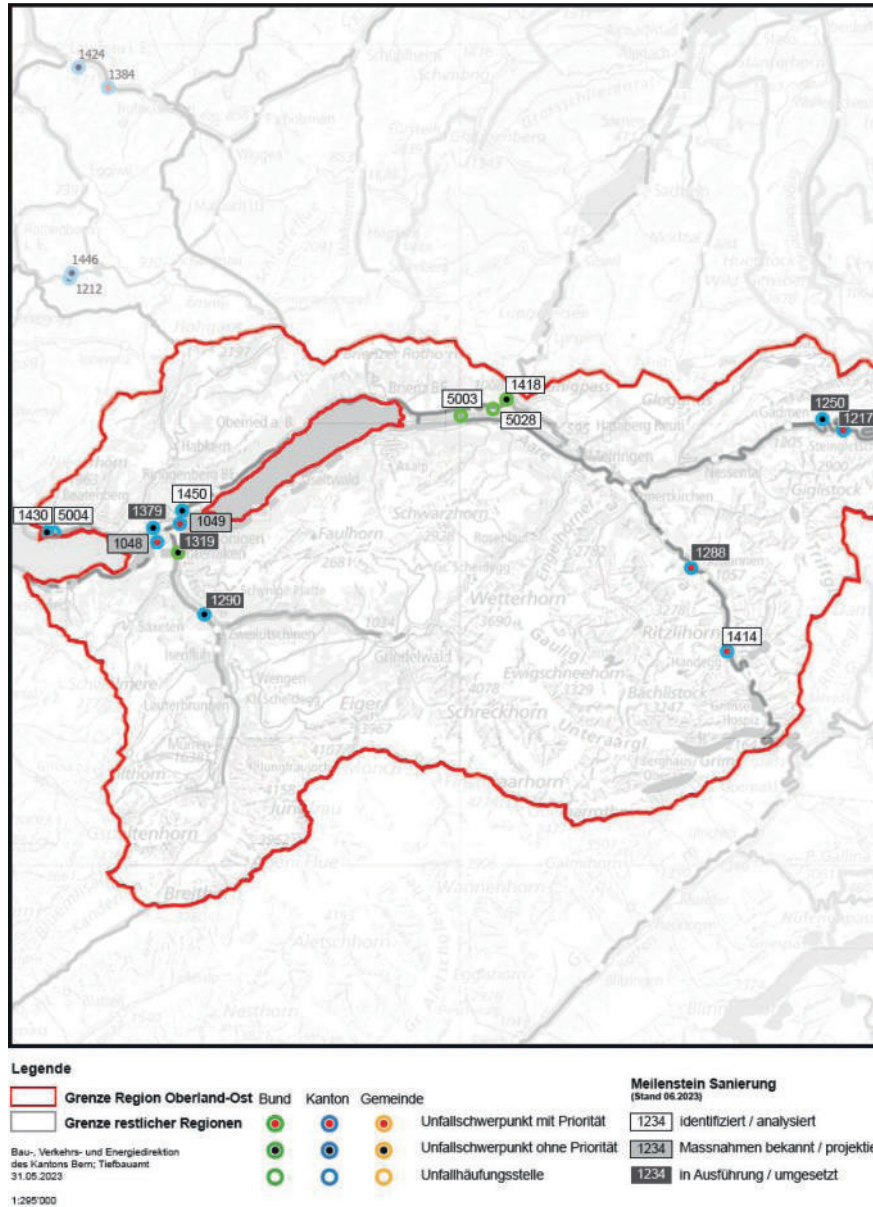


Abb. 22 Verortung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen innerhalb der Region Oberland-Ost, 2020–2022 (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern; ergänzt Metron Bern)

2.4.7 Fazit Verkehr

Die Situations- und Trendanalyse für die Region Oberland-Ost hat gezeigt, dass die bisher erfolgten Planungen und Massnahmen zu einer guten Ausgangslage für die weiteren Schritte im regionalen Verkehr geführt haben. Mit Blick auf eine Weiterentwicklung können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Mit der in Betrieb gegangenen Umfahrung Wilderswil und dem Bahnhof Matten b.I. sind die Kernmassnahmen des Verkehrsleitsystems Jungfrauregion umgesetzt worden. Die Entwicklungen des ÖV und MIV zei-

gen weiterhin eine steigende Anzahl an Fahrgästen, weshalb es weitere Handlungen und Massnahmen braucht, um die Qualität des regionalen Gesamtverkehrssystems zu stärken und auszubauen.

- Um die klima- und siedlungsverträgliche Mobilität weiter zu stärken, ist auf den Erfolgen der bisherigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufzubauen und die Infrastrukturen weiterzuentwickeln. Die bereits erfolgten Umsetzungen von geschwindigkeitsreduzierten Strecken und Zonen sowie das dichte ÖV-Netz mit zentral gelegenen Verkehrsdrehscheiben, bilden dabei in vielen Bereichen die Basis für eine sichere und attraktive «Region der kurzen Wege».
- Die Pendlerstatistik zeigt auf, dass 2018 ein bedeutender Teil der Arbeits- und Ausbildungswege den Zielort innerhalb der Agglomeration Interlaken aufweist. Sie weist jedoch auch darauf hin, dass auch Gemeinden, wie Meiringen, Grindelwald und Lauterbrunnen bei den Pendlerbewegungen ebenfalls wichtige Zielorte darstellen. Dies unterstreichen die jährlichen Wachstumsraten bei den Arbeitsplätzen und zeigt, dass auch die Qualität der Verkehrsverbindungen in resp. zu diesen Gemeinden deutlich zu stärken sind. Mit einer räumlichen Verteilung der Pendlerbewegungen und einer Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel können die bestehenden Verkehrskapazitäten effizienter genutzt werden, anstatt dass partielle Spitzenauslastungen noch weiter optimiert werden müssen.
- 8 % der Tagesdistanz erfolgen in der Region Oberland-Ost zu Fuss oder mit dem Velo; dies entspricht dem Schweizer Durchschnitt und ist leicht unter dem kantonalen Durchschnitt. Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist dementsprechend qualitativ und quantitativ auszubauen, um die Mobilitätsbedürfnisse der bestehenden und auch prognostizierten neuen Einwohnenden und Arbeitsplätzen wie auch der Touristen und Naherholungssuchenden möglichst klima- und siedlungsverträglich abwickeln zu können.
- Die Nationalstrasse A8 und Kantonsstrassen fungieren im MIV-Netz als siedlungsnaher Erschliessungsstrassen. Je nach Wegbeziehung innerhalb der Region sind die Strassen dementsprechend auch Bestandteil des lokalen Wegenetzes und damit mehr als nur übergeordnete Zu-/Wegfahrtstrassen. Es gilt diese Qualität des Basisstrassennetzes zu stärken und den Verkehr noch konsequenter so lange wie möglich auf dem übergeordneten Netz zu behalten, so dass die siedlungsinternen Fahrten so kurz wie möglich gehalten werden können.
- Das im Jahresverlauf schwankende Verkehrsaufkommen auf dem übergeordneten Strassennetz zeigt deutlich, wie hoch der Einfluss des Tourismus in der Region ist und wie stark sich die verkehrlichen Infrastrukturbedürfnisse zur Grunderschliessung der lokalen Raumnutzer:innen und der saisonalen Nachfrageerschliessung durch Tourismus und Freizeit voneinander unterscheiden. Innerhalb der Siedlungsgebiete resultieren zeitweise Überlastungen des Verkehrssystems oder entstehen Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Auf der anderen Seite bestehen einige Infrastrukturen in der vorliegenden Qualität auch gerade durch die touristische Bedeutung; ein Beispiel ist die hohe Taktdichte der Berner Oberland-Bahn.

3. **Entwicklungsleitbild und Zielsetzung (BEHÖRDENVERBINDLICH)**

Kapitelinhalt	Das Entwicklungsleitbild 2040 (Abb. 23) zeigt in groben Zügen die erwünschte räumliche Entwicklung und Ordnung der Region. Im Bild werden Themen der Siedlungsentwicklung, der Landschaft sowie des Verkehrs und der Mobilität im langfristigen Soll-Zustand dargestellt. Das Entwicklungsleitbild und die Zielsetzungen stützen sich auf die Ziele und den Grundzügen des Raumkonzepts des kantonalen Richtplans Bern und ist behördenverbindlich.
Aktualisierung gegenüber dem RGSK 2021	Im Rahmen der Aktualisierung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts wurde – abgestimmt auf das Zukunftsbild der Agglomeration, auch das Entwicklungsleitbild der Region Oberland-Ost neu erarbeitet. Neben der inhaltlichen Überarbeitung wurde die Kartendarstellung grafisch grundlegend überarbeitet.

3.1 **Entwicklungsziele der Region**

Die Region Oberland-Ost ist geprägt durch eine spektakuläre, kontrastreiche Landschaft und Natur: (Hoch-)Gebirgslandschaften, Täler und Schluchten, Thuner- und Brienersee, (Berg-)Seen, Gebirgsbäche, Wälder, Kultur- und Alplandschaften und malerische Dörfer. Das Haupttal der Aare ist breit und offen. Mit den umliegenden Regionen verbunden ist sie über das Aaretal und die Pässe Brünig, Susten und Grimsel.

Die Region Oberland-Ost ist dezentral besiedelt. Neben der städtisch geprägten Agglomeration Interlaken bestehen zahlreiche Dörfer sowie historisch gewachsene Streusiedlungsgebiete wie in Grindelwald. Die Lage an den Hochalpen ist für die Region sowohl Chance als auch Herausforderung: Sie bildet die Grundlage für Land- und Forstwirtschaft, Tourismus und Energieproduktion, gleichzeitig bestehen Herausforderungen bezüglich Infrastruktur, Verkehr und Naturgefahren.

Mit dem RGSK Oberland-Ost sollen diese spannungsvollen Unterschiede gefördert und die Potenziale mit einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Wert gesetzt werden. Folgende gesamtregionalen, langfristig ausgerichteten Leitsätze sind dabei massgebend:

Sicherstellung der hohen Lebensqualität

Die Region strebt eine hohe Lebensqualität für alle Generationen an. Eine qualitativ hochewertige, klimaangepasste Siedlungsentwicklung, durchgrünte Siedlungsräume und gestärkte öffentliche Räume in den Ortskernen unterstützen dieses Ziel. Mit den historischen Ortsbildern und Baustrukturen wird sorgfältig umgegangen. Die Region weist attraktiver Wohnraum, ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot und diversifiziertes Gewerbe auf.

Stärkung der regionalen Zentralitätsstruktur

Die Region pflegt die regionale und überregionale Zusammenarbeit. Die festgelegte regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen, bei der Planung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen, und bei Förderprogrammen (z.B. wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte) zu berücksichtigen.

Konzentration der Entwicklung auf bestehende Siedlungsgebiete

Im Wissen um die besondere landschaftliche Qualität der Region soll sich die weitere Entwicklung auf die bestehenden Siedlungsgebiete, also mehrheitlich auf die zentralen, gut ÖV-erschlossenen Lagen konzentrieren. Dies bedeutet, die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen zu lenken, unternutzte Gebiete nachzuverdichten und so wertvolles Kulturland zu schonen.

Erhalt wertvoller Natur- und Kulturlandschaftsräume

Wertvolle Natur- und Kulturlandschaftsräume mit landschaftsprägenden (Klein-)Strukturen sollen erhalten bleiben, indem sie durch Siedlungsbegrenzungslinien und entsprechende Schutz- und Schongebiete geschützt, gepflegt und weiterentwickelt werden. Auch die Land- und Alpwirtschaft tragen zur Erhaltung der Landschaftsqualität, des Erholungswerts und der Biodiversität bei.

Gewährleistung des Schutzes vor Naturgefahren

Wichtige Siedlungsgebiete und Infrastrukturen sollen durch Freihaltbereiche oder verschiedene bauliche Massnahmen vor vermehrten Naturgefahren geschützt werden.

Entwicklung der attraktiven Tourismusregion

Die Region arbeitet im Rahmen ihrer Angebote auf einen CO₂-neutralen, wettbewerbsfähigen und ganzjährigen Qualitätstourismus hin, welcher die spezifisch regionalen Stärken fördert und die natürlichen Ressourcen als Grundlage der Standortqualitäten sichert. Die Region nutzt ihre Chancen und Vielfältigkeit im Angebot optimal, spricht damit viele unterschiedliche Zielgruppen an und unterstützt die Entwicklung von zeitgemässen, nachhaltigen Angeboten und einer längeren Aufenthaltsdauer der Gäste. Unter Beachtung der sich verändernden Marktbedürfnisse wird ein Fokus auf ein breit gefächertes Kultur- und Freizeitangebot (auch bei Schlechtwetter) und Mountainbikerouten gelegt. Die bestehende touristische Infrastruktur

wird gezielt (weiter-)entwickelt. In diesem Zusammenhang koordiniert die Raumplanung die verschiedenen touristischen Ansprüche mit anderen Interessen im Raum.

Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

Das insgesamt zu erwartende moderate Bevölkerungswachstum ermöglicht es, die bestehende Strasseninfrastruktur zu optimieren, ohne dass massgebliche Ausbauten notwendig wären. Saisonale Verkehrsspitzen sollen durch punktuelle Verbesserungen und gezielte Lenkung des MIV verträglicher gemacht werden sowie vor allem auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr verlagert werden.

Hohe ÖV-Erschliessung gewährleisten

Die wichtigen touristischen Verbindungen mit einer für die peripheren Orte überdurchschnittlichen ÖV-Erschliessung sollen langfristig erhalten bleiben und den Gebieten eine gute Anbindung an die Zentren ermöglichen. Der öffentliche Verkehr ist nachfragegerecht und entsprechend der Siedlungsentwicklung zu betreiben.

Regional koordinierter Mitteleinsatz

Insgesamt erfordern die knappen Ressourcen einen regional koordinierten, wirkungsorientierten Mitteleinsatz.

3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild der Region

Im Räumlichen Entwicklungsleitbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten Ordnung der Region Oberland-Ost dargestellt. Es beschreibt somit den angestrebten Zustand im Jahr 2040.

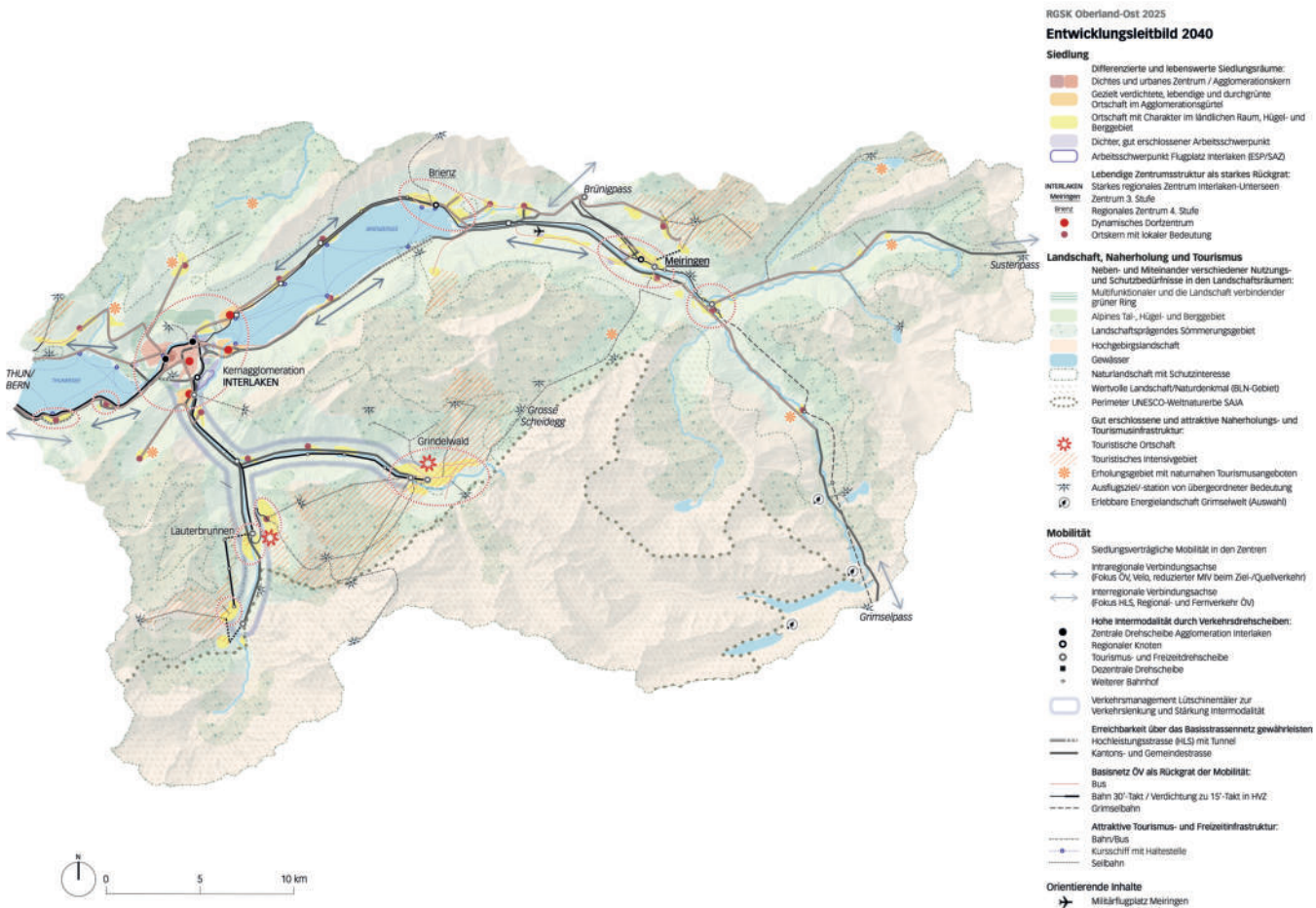


Abb. 23 Das Entwicklungsleitbild der Region Oberland-Ost

Nachfolgend werden die Entwicklungsvorstellungen zu den einzelnen Legendenpunkten erläutert.

Siedlung

«Differenzierte und lebenswerte Siedlungsräume»

Agglomerationskern



Interlaken, Unterseen und Matten bilden durch ihre regional wichtigen Infrastrukturen den starken und sorgfältig weiterentwickelten Agglomerationskern. Die Gemeinden üben mit ihrem Freizeit-, Sport-, Einkaufs-, Gastronomie-, Bildungs- und Kulturangebot eine wichtige Funktion für die Agglomeration und das östliche Berner Oberland aus. Die beiden international angebotenen Bahnhöfe Interlaken Ost und West sind die zentralen ÖV-Drehscheiben der Region.

Die Agglomeration weist im und rund um das Zentrum eine dichte und städtisch geprägte, qualitätsvolle Siedlungsstruktur auf. Sowohl die gut erhaltene historische Altstadt in Unterseen als auch der Höheweg bilden lebendige, durchlässige und fussgängerfreundliche Begegnungsorte für Feriengäste und Einheimische. Der Agglomerationskern zeichnet sich

durch urbane Identität, Nutzungsdurchmischte und optimal aufeinander abgestimmte Wohn- und Arbeitsquartiere mit ansprechenden öffentlichen Frei- und Grünräumen aus, die nach aussen hin zu locker bebauten, durchgrüneten Wohnquartieren und dörflichen Siedlungsstrukturen übergehen. Der Bezug zur Aare und den Seen prägt den Raum.

Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen



Die Gemeinden Bönigen, Ringgenberg und Wilderswil sowie der Ortsteil Goldswil bilden den Agglomerationsgürtel um den Agglomerationskern. Die an den Übergängen zwischen Ebene und Bergflanken, teilweise an den Seen und an den historischen Strassenverbindungen gelegenen Gemeinden und Ortsteile sind auf den Agglomerationskern ausgerichtet. Die Wohnquartiere zeichnen sich durch eine hohe Lage-, Siedlungs- und Freiraumqualität aus (z.B. Quartierzentren, (Spiel-)Plätze) und tragen zur ihrer Attraktivität bei. An gut erschlossenen Lagen wie im Umfeld der dörflichen Zentren oder um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs findet eine überdurchschnittliche Weiterentwicklung des Wohnangebots und der Gewerbe- resp. Arbeitsplatzschwerpunkte statt. Der Agglomerationsgürtel ist über Langsamverkehrsachsen und ÖV-Angebote sehr gut vernetzt.

Ländlicher Raum und Hügel- und Berggebiete



Der ländliche Raum und die Hügel- und Berggebiete sind durch hochwertige Wohndörfer und Weiler mit gewerblichen und landwirtschaftlichen Nutzungen aus. Die Hügel- und Berggebiete sind attraktive Lebensräume und oft wichtige Schwerpunkte für Freizeit- und Erholungsnutzungen für Bevölkerung und Tourismus. Damit sind sie für die Region auch wirtschaftlich von Bedeutung. Der Raum ist in seiner ursprünglichen Struktur und im Charakter aufgrund der eher moderaten Weiterentwicklung weitgehend erhalten. Die durch die Bauzonenreserven vorhandenen Entwicklungsspielräume für das Wohnen und das örtliche Gewerbe sind ausgenutzt. Ausserhalb des geschlossenen Siedlungsgebiets findet die Entwicklung im Rahmen der Möglichkeiten von Raumplanungsgesetz und -verordnung statt. Die Dörfer profitieren von der guten ÖV-Anbindung und den funktionsfähigen Verbindungsstrassen zu den Zentren.

Arbeitsschwerpunkt






Die Arbeitsschwerpunkte sind hauptsächlich an Hauptverkehrsachsen gelegene, dichte Arbeitsgebiete mit guter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und direkten ÖV-Verbindungen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr sind wo möglich optimiert. Die Arbeitsschwerpunkte bieten Raum für ein breites Spektrum an industriellen, gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Nutzungen mit einem attraktiven Arbeitsumfeld.

Arbeitsschwerpunkt Flughafen Interlaken (ESP/SAZ)



Auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken sind für die Agglomeration Interlaken wichtige Arbeitsflächen gesichert. Das Arbeitsgebiet ist unter Rücksichtnahme auf die umgebende Landschaft dicht genutzt. Das Nutzungsprofil des bedeutenden Entwicklungsschwerpunkts (ESP) ist geschärft und die diversen Nutzungsansprüche und -arten sind auf die verschiedenen Nutzenden abgestimmt. Der Arbeitsschwerpunkt weist eine sehr gute ÖV- und Fuss- und Veloverkehrs-anbindung sowie MIV-Erschliessung auf.

Regionales Zentrum Interlaken-Unterseen	«Lebendige Zentrumsstruktur als starkes Rückgrat»
INTERLAKEN	Das attraktive, urbane Zentrum Interlaken-Unterseen ist zusammen mit Matten Dreh- und Angelpunkt der ganzen Region als bedeutender Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Tourismusschwerpunkt mit überregionaler Anziehungskraft. Das Zentrum hat mit seinem Beherbergungsangebot eine hohe Bedeutung für den Tourismus und ist Ausgangspunkt für zahlreiche Aktivitäten. Es verfügt über vielfältige Freizeit- und Kultureinrichtungen für die Bevölkerung und Gäste, welche zu einem lebendigen kulturellen und gesellschaftlichen Leben beitragen. Das Stadt-/Ortsbild, insbesondere im Unterseener «Stedtli» und die historische Baustruktur sind gepflegt und qualitativ weiterentwickelt. Das Zentrum zeichnet sich durch einladende, gut zugängliche öffentliche Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.
Regionale Zentren 3. und 4. Stufe	Als zweites Zentrum der 3. Stufe neben Interlaken nimmt Meiringen als wirtschaftliches und infrastrukturelles Zentrum eine bedeutende Rolle für die Versorgung der Teilregion Oberhasli ein. Brienz, Lauterbrunnen und Grindelwald – letztere beide aus der Sicht Tourismus – bilden als Zentren der 4. Stufe weitere gut erschlossene regionale räumliche Schwerpunkte. Sie haben regionale Ausstrahlung und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Die Zentren sind durch ortsbauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt und nehmen ihre Funktionen und Rollen als administrative, wirtschaftliche und kulturelle Stützpunktgemeinden weiterhin wahr. In Meiringen profitiert das Wohn- und Arbeitsumfeld von der mit der Region koordinierten Entwicklung des Militärflugplatzes Meiringen.
<u>Meiringen</u> <u>Brienz</u> 	
Dynamisches Dorfzentrum	Die dynamischen Dorfzentren sind zentrale Orte mit einem attraktiven Versorgungsangebot für ihre nähere bis mittlere Umgebung. Durch den bewussten Umgang mit den attraktiven, historischen Ortskernen (z.B. Wilderswil, Bönigen) und die Pflege der historisch gewachsenen Baustrukturen und Eigenheiten kann der ursprüngliche Charme der Dorfzentren einerseits erhalten und andererseits dennoch eine Weiterentwicklung erzielt werden.
	
Ortskern	In den Ortskernen ist nach Möglichkeit die Grundversorgung für die nähere Umgebung gesichert. Die Gemeinden bewahren ihren Dorfcharakter und die identitätsstiftenden Funktionen bleiben erhalten.
	
Ortsbild/Baukultur	Die für die Region historisch wertvollen Ortsbilder und identitätsstiftenden Einzelobjekte sind erhalten und bauliche Eingriffe mit denkmalpflegerischen Anliegen zweckmässig abgestimmt. Neben einer hohen gestalterischen Qualität sind die Sichtbezüge auf die Berglandschaft, insbesondere das Jungfrauassiv, bewahrt und geben Orientierung. Mit dem Erhalt der relevanten Merkmale und örtlichen Eigenheiten bleibt die historische Entwicklung ablesbar und verleiht den verschiedenen Ortschaften einen einmaligen Charakter.

Landschaft, Naherholung und Tourismus

«Neben- und Miteinander verschiedener Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Landschaftsräumen»

Grüne Ring



Der grüne Ring legt sich in unterschiedlichen Breiten als Landschaftskorridore im Sinne einer Zäsur zwischen Agglomerationskern und Agglomerationsgürtel, wobei er teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastrukturen unterbrochen wird. Die Landschaftskorridore und -räume übernehmen lageabhängig wichtige Vernetzungsfunktionen für Mensch oder Natur, tragen zu erkennbaren Ortsrändern bei und markieren die Siedlungsränder der Kernagglomeration. Die funktionale Überlagerung verschiedener Nutzungen und Ansprüche (Naherholung, Sport, Landwirtschaft, ökologische Infrastruktur) ist akzeptiert, der Nutzungsdruck auf sensible Teilräume durch gezielte Lenkung gering. Innerhalb des grünen Rings fördert ein Wegnetz Natur- und Landschaftserlebnisse in Wohnnähe. Die Übergangsbereiche zwischen Siedlung und grünem Ring sind harmonisch gestaltet.

Alpines Tal-,
Hügel- und
Berggebiet



Bei den grossflächigen bis sehr kleinteiligen Tal-, Hügel- und Berggebieten handelt es sich um land- und forstwirtschaftlich genutzte Landschaften, ausgedehnte Waldgebiete oder unberührte Landschaften mit einer sehr hohen Lebensraumvielfalt. Der fruchtbare, offene Aarboden im Tal wird vorwiegend als Grünfläche und zusätzlich da und dort durch Ackerbau intensiv genutzt. Die Gebiete entlang der Seen, in den Seitentälern und Bergflanken werden ebenfalls land- und alpwirtschaftlich genutzt. Die Land- und Forstwirtschaft spielen weiterhin eine wichtige Rolle bei der Nahrungsmittelproduktion, Energieerzeugung, Pflege, Erhaltung und Entwicklung der Landschaft.

Charakteristisch für das alpine Tal-, Hügel- und Berggebiet sind Weiler, Hofgruppen und gepflegte Baugruppen sowie Einzelbauten. Bei der Integration von Bauten und Anlagen in die Landschaft sind die landschaftlichen Qualitäten berücksichtigt. Als wichtige Grundlage des Tourismus bleibt die traditionelle Kulturlandschaft mit ihren markanten Strukturelementen (Einzelbäume, Hecken, Hochstammobstgärten, Natursteinmauern, etc.) erhalten. Die Frei- und Grünräume – insbesondere entlang der Fließgewässer und Seen – übernehmen für die Bevölkerung und die Natur wichtige Funktionen als Freizeit-, Begegnungs- sowie Naherholungs- und Ruheräume. Die Erlebnisqualität der Natur- und Kulturlandschaft ist für Erholungssuchende gestärkt. Die überregionalen Vernetzungsachsen sind gesichert, unterhalten und beeinträchtigte Verbindungen bestmöglich wiederhergestellt.

Sommerungs-
gebiet



Überlagert werden die Hügel- und Berggebiete von den extensiv genutzten Wiesen und Weiden auf den Alpwirtschaftsflächen, den sogenannten Sommerungsgebieten. Die standortangepasste Alpwirtschaft bewirtschaftet auch Grenzertragsstandorte. Ihre Sicherung wirkt der fortschreitenden Nutzungsaufgabe und Verbuschung dieser Flächen entgegen.

Hochgebirgs-
landschaft



Die in weiten Teilen infrastrukturell unberührte Hochgebirgslandschaft ist vegetationsarm mit einem grossen Flächenanteil an Fels, Schutt, Firn und Gletschern, aber auch geprägt durch Gewässer, Auen, alpine Rasen, Quellfluren und vereinzelte Moore. Das vergletscherte Hochgebirge mit den zahlreichen Drei- und Viertausendern ist ein beliebtes Gebiet für Berg- und Hochtouren. Neue Bauten und Anlagen in der Hochgebirgslandschaft werden nur sehr zurückhaltend erstellt. Störende, nicht mehr genutzte Bauten und Anlagen werden beseitigt.

Gewässer



Die charakteristische Wasserlandschaft mit Brienzer- und Thunersee, unzähligen Bergseen und Wasserfällen, kleinen bis grossen Fliessgewässern prägen die Region. Die Gewässer mit ihren vielfältigen Strukturen nehmen eine besondere Rolle als naturnaher Lebensraum und bedeutender Naherholungsraum mit hohem Erholungswert ein (z.B. Bademöglichkeiten, Wanderrouten, Riverrafting). Dementsprechend sind sie unterhalten und beeinträchtigte Gewässer(-abschnitte) aufgewertet. Heute nicht von Siedlungen geprägte Uferbereiche sind unverbaut.

Die Gewässer sind entsprechend dem räumlichen Umfeld und je nach Funktion und Nutzen attraktiv gestaltet und für Bevölkerung und Gäste an wichtigen Stellen zugänglich. In den Talböden verlaufen entlang der Gewässer besonders attraktive Wegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Die Funktionen und Interessen sind bestmöglich aufeinander abgestimmt.

Naturlandschaft
mit Schutz-
interesse



Zu den Naturlandschaften zählen die kantonal und regional festgelegten Naturschutz- und Landschaftsschongebiete, die dem Schutz und der Freihaltung von besonders einzigartigen, wertvollen Gebieten dienen. Dazu gehören landschaftlich und ökologisch einzigartige Gebiete wie Moore, Trockenstandorte etc. entlang der Seen, Gewässer und Bergflanken und im Hochgebirge. In diesen Gebieten sind Schutz- und Nutzungsinteressen optimal koordiniert, bestehende Naturwerte gesichert und der Zugang für den Menschen wo nötig beschränkt bzw. gelenkt. Die Nutzung sowie der Bau und Betrieb von Bauten und Anlagen sind auf die Schutzziele abgestimmt.

Wertvolle Land-
schaft/Naturdenk-
mal und UNESCO-
Weltnaturerbe



Die geschützte ehemalige Deltalandschaft Weissenau am Thunersee, das Einzugsgebiet des Giessbachs, die Moorlandschaft Habkern-Sörenberg sowie grosse Gebiete der Berner Hochalpen zählen zu den national bedeutenden Landschaften. Die intakten Landschaften mit ihren charakteristischen Lebensräumen sind langfristig erhalten und werden verantwortungsvoll genutzt. Die Erschliessung, Tourismus- und Naherholungsangebote sind in diesen Teilräumen mit den Schutzanliegen koordiniert. Im weltberühmten UNESCO Weltnaturerbe Jungfrau-Aletsch wird gemeinsam die wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch nachhaltige Entwicklung der Region umgesetzt.

«Gut erschlossene und attraktive Naherholungs- und Tourismusinfrastruktur»

Touristische
Ortschaft



Das Bödéli stellt aus funktionaler und räumlicher Sicht das touristische Zentrum der Region dar. Die Bezeichnung von Grindelwald und Lauterbrunnen als touristische Zentren 4. Stufe im kantonalen Richtplan stärkt die polyzentrisch gewachsene alpine Siedlungsstruktur. Die Siedlungsentwicklung wird auf diese Zentren konzentriert.

und touristisches
Intensivgebiet



Die Landschaft ist einerseits von der Alpwirtschaft und andererseits vom Tourismus mit Bergbahnen, Skiliften, Skipisten, etc. geprägt. Aufgrund der eindrücklichen Landschaft und den touristischen Angeboten sind die Lütschinentäler und das Haslital mit den Tourismusdestinationen Lauterbrunnen, Grindelwald und Meiringen-Hasliberg (Jungfrauaregion) eine äusserst beliebte, ganzjährige Tourismusregion bei Schweizer und internationalen Gästen. Die bestehenden touristischen Infrastrukturen sind gesichert. Die Infrastruktur darf – vor dem Hintergrund des sich ständig verändernden Marktes, der Anpassung an die zukünftigen klimatischen Bedingungen und unter Beachtung des grundlegenden Ziels «Förderung eines nachhaltigen Tourismus» – ausgebaut werden, sofern sie sich prioritär auf die touristischen Gebiete von regionaler Bedeutung konzentriert, eine Angebotslücke schliesst oder einen klar erkennbaren Nutzen generiert.

In der Region Oberland-Ost besteht ausserhalb der Siedlungen eine grosse Anzahl von Erholungsgebieten mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und -interessen. Während einige einer vielfältigen und intensiven Nutzung unterliegen, dienen andere als Ausgleichsräume. In den erstgenannten, den sogenannten Intensiverholungsgebieten werden Gebiete verstanden, die grösstenteils ausserhalb der Bauzonen liegen, touristisch intensiv genutzt werden (hohes Besucheraufkommen) und mechanisch erschlossen sind. Neue touristische Anlagen konzentrieren sich auf die intensiv genutzten Landschaften. In der Region Oberland-Ost bestehen heute sieben Intensiverholungsgebiete, welche durch den Wintersport geprägt sind, aber auch im Sommer eine hohe Bedeutung haben. Zwischen den verschiedenen Interessen, Ansprüchen und daraus resultierenden Nutzungskonflikten wird gezielt koordiniert. Die Besucherströme werden bestmöglich gelenkt und Beeinträchtigungen der Natur- und Landschaftsehenswürdigkeiten entsprechend vermieden. Als Intensiverholungsgebiete werden folgende bezeichnet:

- Niederhorn
- Schilthorn
- Männlichen–Kleine Scheidegg–
Jungfraujoch
- First
- Axalp
- Hasliberg
- Engelberg-Titlis

Erholungsgebiet
mit naturnahen
Tourismusange-
boten



In Beatenberg, Habkern, Saxeten, Guttannen, Schattenhalb (Reichenbach-tal-Grosse Scheidegg) und im Gental/Engstlenalp (Innertkirchen) richten die Gemeinden ihr Angebot stattdessen eher auf den sanften Tourismus mit einer naturnahen touristischen Infrastruktur und naturbezogenen Erholungsnutzungen wie Wandern, Biken, Klettern, Skitouren etc. aus. Sie setzen sich aktiv für natur- sowie kulturnahe Angebote und Dienstleistungen ein. Im Mittelpunkt stehen attraktive und für die Region nachhaltige Gästelerlebnisse.

Ausflugsziel/
-station von
übergeordneter
Bedeutung



Die Ausflugsziele und -stationen von übergeordneter Bedeutung sind stark frequentierte touristische Standorte. Die Angebote sind sorgfältig in die räumliche Struktur eingebettet, verfügen über angemessene Entwicklungsmöglichkeiten und sind sehr gut mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo erreichbar.

Erlebnisregion
«Engelberg-Titlis /
Melchsee-Frutt /
Meiringen-
Hasliberg»

Mit dem Projekt «Erlebnisregion Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg» möchten die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, Melchsee-Frutt und Engelberg-Titlis ihre Skigebiete miteinander verbinden. Mit dem BAV, den Bahnen, den Kantonsplanern und der Region wurde eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet, um die raumplanerischen Voraussetzungen für das Einreichen eines Konzessionsgesuches zu schaffen. In der Zwischenzeit haben die Bergbahnen entschieden, nur die Verbindung zwischen Melchsee-Frutt und Hasliberg-Meiringen weiterzuverfolgen. Die Planung einer Verbindung mit Engelberg wurde hingegen auf unbestimmte Zeit sistiert. Für die Verbindung des Skigebiets Hasliberg – Melchsee-Frutt stehen gemäss Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten im Raum. Die zwei betroffenen Bergbahnen haben mit der vertieften Prüfung einer konkreten Umsetzung der Verbindungsvarianten begonnen und erwarten die nächsten Resultate bis spätestens 2027.

Erlebbare Ener-
gielandschaft
Grimselwelt



Die meisten Gewässer im Oberhasli werden auf ihrem Lauf gefasst und zur Stromproduktion genutzt. Die damit in Zusammenhang stehenden Bauten und Anlagen wie Stauseen, Kraftwerke, Transportanlagen sowie Hochspannungs-Übertragungsleitungen gehören zum Landschaftsbild am Grimselpass. An den Staumauern des Oberaar- und Räterichsbodensee produzieren zwei hochalpine Photovoltaikanlagen zusätzliche Winterenergie. Die Entwicklung der Energielandschaft erfolgt breit abgestimmt unter Berücksichtigung der Interessen des Landschafts- und Naturschutzes. Die Potenziale und Synergien zwischen Landwirtschaft, Tourismus (Hotellerie, Restauration, Bahnen) sowie Energie- und Waldwirtschaft, sind in Wert gesetzt. Die Wasserkraftnutzung als Markenzeichen der Region wird genutzt, um den Besucher:innen das Thema erneuerbare Energiegewinnung/Wasserkraft näherzubringen.

Verkehr

Um die Strassen in den Ortszentren, Tälern und entlang der Seeufer vom MIV zu entlasten besteht in der Region Oberland-Ost das Ziel einer möglichst attraktiven Bildung von autofreien oder autoreduzierten Wegketten. Dies wird durch mehrere Pull-Faktoren unterstützt, welche die Vorteile und Attraktivität der klimafreundlichen Verkehrsmittel unterstützen. Insbesondere der Wechsel vom MIV auf den ÖV benötigt in der tourismusgeprägten Region zusätzliche Push-Massnahmen.

Die Region Oberland-Ost weist eine siedlungsverträgliche, umweltschonende, klimaneutrale und multimodale Gesamtmobilität bei allen Fahrzwecken auf (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.). Die Mobilitäts-, Sicherheits- und Aufenthaltsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sind aufeinander abgestimmt. Angestrebt wird eine Optimierung des Modal Split zugunsten der nachhaltigen Mobilität. Das heisst, dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr werden hohe Prioritäten zugesprochen und der Anteil des motorisierten Verkehrs ist zu reduzieren.

«Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren»



Innerhalb der Siedlungsgebiete besteht ein dichtes, sicheres und attraktives Fuss- und Velowegenetz. Durchgängige, direkte und hindernisfreie Verbindungen ermöglichen eine hohe Vernetzung und sichern die Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem öffentlichen Verkehr.

Das Velowegenetz in der Region setzt sich aus Verbindungen mit unterschiedlichen Netzfunktionen auf kantonaler und regionaler Stufe zusammen. Kantonal: Velohauptverbindungen I mit hohem Velopotenzial (HV I) und Hauptverbindungen II mit mittlerem Velopotenzial (HV II) sind die übergeordneten Velowege, welche die regional bedeutenden Zentren und Zielorte direkt miteinander verbinden. Regional: Siedlungsintern besteht ein dichtes Basisnetz aus Velonebenverbindungen (NV), die auf kommunaler Stufe definiert werden und an das kantonale Netz anknüpfen. Velofreizeitrouten, inkl. Mountainbikerouten, verbinden die Zentren und Gemeinden untereinander sowie die Region mit ihren Nachbarregionen; sie bilden ein attraktives Netz für Sport und Freizeit.

Wo es die Nachfrage ermöglicht, unterstützen Sharing-Angebote die multimodale Mobilität in der Region und tragen zur MIV-Entlastung der Gemeinden bei.

«Basisnetz ÖV als Rückgrat der MIV-armen Mobilität»

Bahn



Die Bahn stellt das Rückgrat der ÖV-Erschliessung dar. Einwohnende, Arbeitnehmende und Touristen nutzen im hohen Mass den öffentlichen Verkehr und tragen zu einer flächeneffizienten, siedlungs- und klimaverträglichen Mobilität bei.

Ziel ist es, ein nachfragegerechtes Angebot bereitzustellen, dass bei Taktangebot, Linienführung sowie Gefässart und -grösse den unterschiedlichen Anforderungen gerecht wird und die saisonalen Nachfrageschwankungen berücksichtigt.

Das Bahnnetz verbindet durch den regelmässigen Takt reichweitenstark die Region Oberland-Ost mit seinen Nachbarregionen sowie angrenzenden Kantonen und ermöglicht dank dem Fernverkehr nationale und internationale Verbindungen.

Bus



Als ÖV-Grunderschliessung des ländlichen Raumes, Feinverteiler und Anbindung von touristischen Zielgebieten, durchzieht ein Netz aus lokalen und regionalen Buslinien das Oberland-Ost. Das Angebot weist nachfragegerechte Verbindungen und Taktangebote auf.

Wo eine geringe oder zeitlich/räumlich disperse Nachfrage besteht, wird der klassische ÖV gezielt mit Alternativen ergänzt; beispielsweise kollektiver öffentlicher Verkehr oder On-Demand-Angeboten.

«Attraktive Tourismusinfrastruktur»

Bahn, Schiff und
Seilbahn



Für die Naherholung und den Tourismus wird in der Region Oberland-Ost eine attraktive Infrastruktur an Land und auf dem Wasser angeboten. Wo es möglich und zweckmässig ist, werden die Fahrpläne der Kursschiffahrt und Bergbahnen auf das übergeordnete Netz und Angebot des ÖV abgestimmt, um eine durchgehende Wegkette bereitzustellen und eine autofreie Reise zu ermöglichen. Der sichere und direkte Zugang zu Fuss steht im Zentrum. Eine Veloparkierung wird nachfragegerecht angeboten.

«Hohe Intermodalität durch Verkehrsdrehscheiben»

Verkehrsdreh-
scheiben



Die Bahnhöfe in der Region sind als Umsteigeorte gestärkt und erfüllen als Verkehrsdrehscheiben unterschiedliche Funktionen im Gesamtverkehrsnetz. Durch eine räumlich und zeitlich abgestimmte Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel an der Drehscheibe, besteht eine hohe Intermodalität. Die beiden Bahnhöfe Interlaken Ost und Interlaken West fungieren als die zentralen Drehscheiben der Agglomeration Interlaken, die sich durch ihre räumliche Nähe gegenseitig ergänzen und Synergien bei den Alltags-, Pendler- und Tourismusströmen zulassen.

Eine besondere Bedeutung weisen die Tourismus- und Freizeitdrehscheiben auf, die in einem attraktiven ÖV-Takt (Bus, Bahn) bedient werden und in der Regel über grössere P+R-Anlagen verfügen. Hier findet der Wechsel zwischen MIV, ÖV und Tourismusangebot statt.

«Intraregionale Verkehrsachsen»



Durch einen starken Nah- und Regionalverkehr im ÖV und attraktiven Veloverkehrsinfrastrukturen weist der intraregionale Ziel- und Quellverkehr, mit Bezug zur Agglomeration Interlaken wie auch zu den weiteren Zentren im Oberland, einen geringen MIV-Anteil auf. An multimodalen Verkehrsdrehscheiben wird ein attraktiver Übergang zu den siedlungsverträglichen

Verkehrsmitteln ermöglicht. Der mit dem MIV verbleibende Verkehr wird auf dem übergeordneten Netz gebündelt und so lange wie möglich auf diesem beibehalten.

«Interregionale Verkehrsachsen»



Der Verkehr zu den Nachbarkantonen, -regionen und -agglomerationen wird auf den leistungsfähigen und reichweitenstarken Netzen des Regional- und Fernverkehrs (ÖV) sowie den Hochleistungsstrassen (MIV) gebündelt. Wo möglich, ergänzen attraktive Velowege die interregionalen Verbindungsachsen.

«Erreichbarkeit über das Basisstrassennetz gewährleisten»

Hochleistungs-
strasse



Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher. Der Verkehr wird so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten, um Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz zu vermeiden. Der Transitverkehr zu den Nachbarregionen wird bestmöglich und frühzeitig über die Park- und Verkehrssituation informiert.

Kantons- und
Gemeindestrasse



Die Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen bilden, zusammen mit den Hochleistungsstrassen, das Basisstrassennetz der Region Oberland-Ost. Sie gewährleisten eine hohe Erreichbarkeit der Region. Als Rückgrat der Erschliessung wird der motorisierte Verkehr schnell und effizient abgewickelt und weist ausreichend Kapazitäten zur Entlastung der Wohnquartiere und der MIV-reduzierten Siedlungsbereiche auf. Wo es nötig und zweckmässig ist, wird mittels lenkenden, dosierenden und verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsmanagement-Massnahmen eine effiziente Auslastung der bestehenden Infrastrukturen erzielt; wie es beispielsweise in den Lüschantälern besteht.

4. Handlungsbedarf (NICHT BEHÖRDENVERBINDLICH)

Kapitelinhalt

Der Handlungsbedarf ist das Ergebnis aus dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem für die Region gezeichneten Entwicklungsleitbilds für das Jahr 2040. Die Schwächen, Herausforderungen und Chancen wurden aus der in Workshops mit den Gemeinden ausgearbeiteten SWOT-Analyse abgeleitet. Daraus wird für die Handlungsfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr der wichtigste Handlungsbedarf in der Region formuliert.

Der Handlungsbedarf wird in Unterkapitel und thematisch gegliedert dargestellt. Zu Beginn werden jeweils die Stärken und mit dem bisher Erreichten der behobene Handlungsbedarf beschrieben. Im Anschluss wird der aktuelle Handlungsbedarf aufgezeigt.

4.1 Siedlung

4.1.1 Stärken

Starke regionale Zentren

- Für die Region von Bedeutung ist die Agglomeration als Bildungsstandort mit breitem Aus- und Weiterbildungsangebot und als regionales Zentrum mit vielfältigem Versorgungs-, öffentlichen Dienstleistungs- und Kulturangebot.
- Meiringen/Brienz sind als Zentren mit entsprechender Infrastrukturausstattung etabliert.
- Fülle zum Teil schweizweit bekannter Angebote und Kulturveranstaltungen, reiches Vereinsleben

Attraktive Ortschaften

- Die vielen historisch gewachsenen Dorfkerne mit teilweise erhaltenen oder schützenswerten Ortsbildern ergeben eine abwechslungsreiche Siedlungsstruktur mit einem bedeutenden touristischen Potenzial. Neben den stark touristisch geprägten Ortschaften bestehen Dörfer mit hoher Wohnqualität und attraktiven Freizeitmöglichkeiten im Umfeld.
- Bei den Zweit- und Ferienwohnungen hat deren Anteil gemessen am gesamten Wohnungsbestand in der Region Oberland-Ost seit 2017 leicht abgenommen.

Geringe Zersiedelung

- Die regionale Siedlungsentwicklung wird seit längerem auf das Verkehrssystem abgestimmt. Topografisch bedingt, aber auch durch die Festsetzung von regionalen Landschaftsschutzgebieten, Landschaftsschongebieten und Siedlungsbegrenzungen konnte – ausgenommen der traditionellen Streusiedlungsgebiete – in vielen Gemeinden eine für schweizerische Verhältnisse geringe Zersiedelung erreicht werden.

- Gesamtregional ausreichende Reserven für Wohn- und Mischnutzungen
- In der Region Oberland-Ost wächst die Bevölkerung nach wie vor leicht, vor allem in der Agglomeration Interlaken. Es bestehen gesamtregional betrachtet genügend grosse Wohnlandreserven.
- Gesamtregional ausreichende Arbeitszonenreserven
- Im Bereich Arbeiten liegen die Stärken der Region in einem hohen Anteil an Klein- und Mittelbetrieben. Die Branchenstruktur ist sehr stark auf den Tourismus, aber auch auf die Land- und Forstwirtschaft und den Energiesektor ausgerichtet.
 - Zur Stärkung des Branchenmixes ist die Zukunft des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken von grosser Bedeutung. Mit dem Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken wurden die Perspektiven zur künftigen Nachnutzung des Areals koordiniert – Basis für die erfolgreiche Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts.

4.1.2 Handlungsbedarf

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Wohnraumknappheit	– Differenzierte, kompakte und lebenswerte Siedlungsräume	– Siedlungsentwicklung aktiv an bereits gut erschlossene Lagen lenken – Massnahmen auf Gemeindeebene zur Mobilisierung / Verflüssigung der Baulandreserven (Wohnen/Arbeiten) und Aktivierung der inneren Nutzungsreserven
Siedlungsdruck in der Agglomeration und den Tourismusorten bei gleichzeitig knappen, ungleich verteilten Bauzonenreserven		– Teilweise niedrige Raumnutzerdichte an zentralen Lagen im Siedlungskörper. Siedlungsdichte bei Sanierungen, Ersatz oder Neubauten weiter erhöhen und besonders qualitätsvolle und dichte Gebietsentwicklungen priorisieren
Teilweise mangelhafte Siedlungsqualität	– Siedlung mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität	– Wohn- und Siedlungsqualität erhöhen, u.a. entlang von Verkehrsachsen
Teilweise beeinträchtigte Lebens-/Wohnqualität in den Ortskernen und an Verkehrsachsen (z.B. durch Transit-, Tourismus- und Pendlerverkehr)	– Zentrum Interlaken-Unterseen – Dynamische Dorfzentren	– Aufwertung (historischer) Dorf- und Ortskerne weiter vorantreiben – Die Zentren weiter vom Durchgangsverkehr entlasten
Abwanderung in den Hügeln- und Berggebieten und Zuwanderung in die Agglomeration(-en)	– Hochwertige Wohndörfer und Weiler mit an die Bedürfnisse angepasstem Wohnraum, funktionierender Infrastruktur und örtlichem Gewerbe	– Mit aktiver Wohnstandortpolitik Entwicklung steuern (z.B. geeigneter Wohnraum je nach Lebensphase), Bevölkerung in den Prozess einbinden – Dörfliche Infrastrukturen und Ortschaften belebt halten

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
<p>Herausforderung in der Realisierung von kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten/ Siedlungsentwicklung nach innen, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung zwischen Innenentwicklung und Ortsbildschutz – Baulandhortungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Differenzierte und lebenswerte Siedlungsräume mit lebendiger Zentrumsstruktur als starkes Rückgrat – Attraktive Wohnstandorte und Arbeitsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Räumlich differenzierte Steuerung der Siedlungsentwicklung – Nutzung bracheliegender oder Nachverdichtung ungenügend genutzter Flächen: Umstrukturierungen und Verdichtungen weiter vorantreiben – Qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen durch gezielte Verfahren fördern (Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe, etc.) – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven bieten – Grundeigentümerschaft bei der Entwicklung wichtiger Gebiete unterstützen
<p>Erhaltung von bestehenden und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen/Bereitstellung von Gewerbeflächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – An Hauptverkehrsachsen gelegene, optimal genutzte und dichte Arbeitsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Arbeitszonen überkommunal abstimmen und besser ausnutzen – Umsetzung ESP Flugplatz Interlaken zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts vorantreiben – Entwicklungsmöglichkeiten für Unternehmen schaffen – Flexibel nutzbare Arbeitsinfrastruktur für die ansässige Bevölkerung und Auswärtige bieten
<p>Entwicklungsgebiete Wohnen/ Arbeiten mit unzureichende ÖV-Erschliessung, an peripherer Lage oder in Konflikt mit FFF</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Ortschaften sind gut mit Verkehrsinfrastrukturen ausgestattet und optimal an die regionalen Zentren angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> – Arbeitszonen überkommunal abstimmen und besser ausnutzen – Umsetzung ESP Flugplatz Interlaken zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts vorantreiben – ÖV-Erschliessung im Siedlungsgebiet verbessern mit neuen, nachfragegerechten und dichten Taktangeboten verbessern
<p>Wohnraumknappheit für Einheimische und Beschäftigte</p> <hr/> <p>Hoher Umnutzungsdruck auf Erstwohnungen aufgrund Tourismusentwicklung</p> <hr/> <p>Störung der Wohngebiete (Lärm, Verdrängung, Verlust an Wohnqualität)</p> <hr/> <p>Steigende Immobilienpreise, insb. in den Tourismusorten und regionalen Zentren</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ausreichendes und qualitativ hochstehendes Wohnangebot in der gesamten Region 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktives und erschwingliches Wohnraumangebot für Einheimische (insb. Familien) und Beschäftigte unterstützen, Sicherung eines minimalen Wohnangebots – In stark touristisch geprägten Gemeinden Erstwohnungen vor Umnutzungen zu Zweitwohnungen schützen – Mobilisierung von Baulandreserven – Gemeinnützigen Wohnungsbau und innovative Wohnformen fördern
<p>Unzulänglich abgestimmte überkommunale Siedlungsentwicklung (z.B. im Bereich Gewerbe, usw.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Auf Stufe Agglomeration und Region koordinierte Entwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeindeübergreifende Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung intensivieren – Arbeitszonen überkommunal abstimmen und Entwicklungsmöglichkeiten schaffen

Tab. 12 Übersicht über die Schwächen und Herausforderungen, deren Bezug zum Entwicklungsleitbild und die abgeleiteten Handlungsbedürfnisse in der Siedlung

4.2 Landschaft und Umwelt

4.2.1 Stärken

Vielfältige Landschaftsformen und -perlen	<ul style="list-style-type: none">– Die Region Oberland-Ost ist geprägt durch die spektakuläre Hochgebirgs- und Seenlandschaft.– Vielfältige Kulturlandschaft durch intensiv genutzte, wertvolle Kulturlandschaften auf dem Bördeli und vielfältige Mosaik aus Wald, Gehölzen, Wiesen und Weiden mit Einzelbäumen an den Bergflanken.– Durch die Höhenstufenabfolge sind die multifunktionale, noch sehr naturnahe Kulturlandschaft und die dazugehörigen landwirtschaftlichen Nutzungen sehr vielfältig.– An verschiedenen Standorten an hohen Lagen wird die Landschaft von traditionellen Maiensässen und Alpen der Berglandwirtschaft geprägt.– Viele der elementaren und einzigartigen Naturräume wie Auengebiete, Moorlandschaften, usw. sind bereits rechtsverbindlich gesichert.– Auf regionaler Ebene wurden im Rahmen des RGSK I/II und der Nutzungsplanung wichtige Landschaftsschongebiete und Vorranggebiete Landwirtschaft ergänzt und Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt.– Eine Herausforderung besteht darin, je nach Landschaftsform geeignete Massnahmen bezüglich Schutz, Pflege und Bewirtschaftung und gezielter Landschaftsentwicklung festzulegen.
Attraktive Seen und Fliessgewässer	<p>Aare, Lütschine, Gadmerwasser, aber auch die unzähligen Bergseen, Wasserfälle und die grossen Alpenrandseen Briener- und Thunersee geben der Region als grün-blaue Lebensadern Struktur und haben einen hohen Erlebnis- und Identifikationswert. Als beliebte Ausflugsziele werden sie Sommer wie Winter von vielen Erholungssuchenden besucht. Die von den Gewässern ausgehenden Naturgefahren und das Schadenpotenzial wurde in den letzten Jahren mit der Umsetzung von Hochwasserschutzplanungen reduziert.</p>
Reiche Frei- und Grünräume	<p>Neben den Gewässern werden die siedlungsprägenden Frei- und Grünräume in der Agglomeration und rund um die weiteren regionalen Zentren zur Erholung genutzt. Vielerorts stehen der Bevölkerung im Siedlungsgebiet und den Freiräumen attraktive Fuss- und Velowege abseits der Hauptverkehrsachsen zur Verfügung.</p>

4.2.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
<p>Nicht überall ausreichende Versorgung mit hochwertigen, öffentlichen Frei- und Grünflächen im Siedlungsgebiet</p> <hr/> <p>Punktuelle Hitzeinseln und Bereiche mit Überwärmungspotenzial im Siedlungsgebiet</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Hochwertige Frei- und Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen prägen die regionalen Siedlungsstrukturen 	<ul style="list-style-type: none"> – Vernetzung der Frei- und Grünflächen sicherstellen – Bestehende Ortszentren, Verkehrsachsen, Frei- und Grünflächen mit Aufenthaltsdefiziten aufwerten (Schwammstadtelemente, Beschattung durch Bäume) – Freiräume bei Nachverdichtung/ Umstrukturierung stärken – Ausgewählte Freiräume zu öffentlichen Bewegungs-/Begegnungsorten aufwerten
<p>Siedlungsdruck auf Frei-, Grünräume und Kulturland</p> <hr/> <p>Teilweise wenig gestaltete Übergangsbereiche vom Siedlungs- zum Landschafts-/ Kulturraum</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Der grüne Ring als variabler Grünraumkorridor im Sinne einer Zäsur zwischen Agglomerationskern und Agglomerationsgürtel 	<ul style="list-style-type: none"> – Weiteres Siedlungswachstum in den grünen Ring vermeiden – Potenzial des grünen Rings um die Kernagglomeration ausschöpfen – Inwertsetzung und Differenzierung der Strukturen am Siedlungsrand
<p>Zunehmender Druck auf Wildtiere durch Tourismus auch abseits der Intensiverholungsgebieten oder Verkehrsinfrastrukturen, etc. (z.B. Gebiet Weissenau-Lütscheren, Harder)</p> <hr/> <p>Gefährdung von landschaftsästhetischen Aspekte durch intensive landwirtschaftliche Nutzung</p> <hr/> <p>Gefahr der weiteren Segmentierung der Lebensräume und Abnahme der Biodiversität</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vernetzungsachsen mit ökologisch wertvollen Flächen für den Erhalt der Biodiversität – Abwechslungsreiche Kultur- und Naturlandschaften mit hoher Lebensraumvielfalt und prägenden Strukturelementen 	<ul style="list-style-type: none"> – Bei Bedarf ökologisch sensible Bereiche schützen, pflegen, aufwerten und vernetzen – Nutzungsdruck bei Naherholungs-Hotspots mit optimierter Lenkung, Sensibilisierung oder Einschränkung störungsintensiver Aktivitäten reduzieren
<p>Teilweise ungenügende Zugänglichkeit der Seen/Flüsse</p> <hr/> <p>Ökologisch beeinträchtigte Gewässerabschnitte</p> <hr/> <p>Punktuell fehlende Aarequerungen für Mensch und Fauna</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Für die Bevölkerung und Gäste zugängliche und je nach prioritärer Vorrangnutzung attraktiv gestaltete und ökologisch wertvolle Gewässer, Aare- und Seelandschaft – Durchgehendes Fuss- und Velowegnetz mit attraktiven direkten Verbindungen in die Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial an Gewässern, insb. Aare, in den Bereichen Natur, Naherholung und Erlebnis nutzen: <ul style="list-style-type: none"> · Aufwertung bestehender und punktuelle Schaffung neuer Zugänge/ Verweilorte · Inwertsetzung Ruine Weissenau/Delta Unterseen · Schliessung Lücken Fuss- und Velowegnetz – Zugang lenken/kanalisieren und damit sensible Abschnitte schützen – Umsetzung der Uferschutzplanungen vorantreiben

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Steigende Nachfrage nach Erholung und Freizeit in der nahen Umgebung und Region (Intensivierung, Frequentierung)	– Sehr gut in und von Zentren und Ortschaften aus (mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo) erreichbare und nachhaltig koordinierte touristische Angebote und Ausflugsziele von überregionaler Bedeutung	– Siedlungs-, Tourismus- und Freiraumentwicklung abstimmen – Erschliessung verbessern und nachhaltig ausrichten – Unterschiedliche Nutzungsinteressen abstimmen und Erholungssuchende lenken
Punktuelle Beeinträchtigung und Gefährdung der Landschaftsqualität aufgrund Naherholungs-/touristischer Nutzung		
Konfliktpotenziale durch den Erholungsdruck (z.B. Erschliessung, Parkierung, Nutzungskonflikte bei Freizeitaktivitäten)		
Schleichende Verarmung der Landschafts- und Artenvielfalt auf intensiv bewirtschafteten Kulturlandschaften im Talboden	– Wertvolle Natur- und Kulturlandschaftsräume mit landschaftsprägenden (Klein-) Strukturen und Bauten – Landschaft mit hohem touristischen Potenzial	– Aktive, regelmässige und zielgerichtete Pflege der landschaftlich und ökologisch erhaltenswerten Landwirt- und Alpwirtschaftsflächen – Sicherung des Erholungswerts der Landschaft für Einheimische und Tourismus
Zunehmende Neigung zur Vergandung und Verwaldung von nicht mehr oder nur in geringem Masse genutzten Landwirtschaftsflächen		

Tab. 13 Übersicht über die Schwächen und Herausforderungen, deren Bezug zum Entwicklungsleitbild und die abgeleiteten Handlungsbedürfnisse in der Landschaft

4.3 Tourismus

4.3.1 Stärken

Hohes touristi-
sches Potenzial

Die vielerorts noch intakten Natur- und Kulturlandschaft bietet insgesamt hohes touristisches Potenzial. Als eine der wichtigsten Tourismusdestinationen in der Schweiz wird dieses Potenzial genutzt, so dass der Tourismus einen hohen und in der Tendenz weiter steigenden Beitrag zur regionalen wirtschaftlichen Wertschöpfung leistet. Die Entwicklung der Logiernächte zeigt nach den Corona-bedingten Massnahmen wie Reiseeinschränkungen ab 2022 wieder eine Zunahme.

Umfangreiches
Freizeit- und
Kulturangebot

- Es besteht ein vielfältiges Angebot für Aktivsport und hochwertige Möglichkeiten für Naherholung und Outdoorsport mit starken Naturbezug
- Vom alpinen Talboden ausgehen sind die stark frequentierten Ausflugsziele auch Ausgangspunkte für weitere Aktivitäten (Wandern, Mountainbike, Gleitschirmflüge, etc.)
- Gerade in der Tourismusbranche sind Agglomeration und Region eng miteinander verzahnt. Die Region weist national oder international bekannte Attraktionen wie das UNESCO Welterbe mit hervorragend ausgebauten und zugänglichen Infrastrukturen für den Sommer- und Wintertourismus aus (Jungfraubahn, V-Bahn).
- Die Region und Gemeinden sind reich an lokalen Eigenarten und kulturellem Erbe. Verschiedene Ausstellungen, Festivals/Feste, Märkte, Museen und diversen Veranstaltungen zeugen von gelebter Kultur und gepflegter Tradition.
- Auch aufgrund des Klimawandels werden die Berge als Tourismusorte vor allem im Sommer immer attraktiver und sind zu beliebten Rückzugsorten für die urbane Bevölkerung geworden.

Regionale
Abstimmung

Um die touristische Entwicklung regional abzustimmen, verfügt die Region mit dem regionalen Tourismusentwicklungskonzept (RTEK) über ein strategisches Leitinstrument. Dieses dient als Grundlage für die räumliche und infrastrukturelle, nachhaltige touristische Entwicklung der Region und der Gemeinden. Von den Entwicklungen in den letzten Jahren, die unter anderem zu einer steigenden Nachfrage nach neuen Formen von alpinem Tourismus und mehr ortsunabhängigem Arbeiten geführt haben, profitiert die Region dank dem starken Marketing der Tourismusdestinationen und der guten digitalen Infrastruktur.

Klimaneutrale
Region Oberland-
Ost

Ausgehend von der äusserst starken Betroffenheit der Tourismusregion vom Klimawandel, hat die Region Oberland-Ost eine Vision und Entwicklungspfade erarbeitet, wie sie im Tourismus und als Region bis 2040 klimaneutral werden möchte. Sie zeigt, wie den Herausforderungen, welche der Wandel durch die verschiedenen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends und der Klimawandel nach sich ziehen, begegnet werden kann. Damit sollen der Transformationsprozess und Projekte angestossen werden, um ins Handeln zu kommen und die nötigen Schritte für den Wandel einzuleiten. Seit Anfang 2023 gibt es daher nun bei der Regionalkonferenz ein «Klimacoaching» als Anlaufstelle, welche lokale Initiativen bei der Umsetzung begleitet.



Abb. 25 Bildliche Darstellung der Visionen einer klimaneutralen Region Oberland-Ost für die sieben thematischen Bereiche Gebäude und Wohnen, Mobilität, Privatsektor/Land- und Forstwirtschaft, Energieproduktion und -versorgung, Tourismus, Konsum und Ernährung sowie Kommunikation/Bildung und Beteiligung (Quelle: Broschüre Klimaneutrale Region Oberland-Ost, CDE Universität Bern, 2023)

4.3.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Zunehmender Druck auf die Landschaft durch touristische Aktivitäten auch abseits der Intensivierungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> – Abwechslungsreiche Kultur- und Naturlandschaften mit hoher Lebensraumvielfalt und prägenden Strukturelementen 	<ul style="list-style-type: none"> – Bei Bedarf Verstärkung des Schutzes von ökologisch besonders sensiblen Räumen
Gefahr von Landschaftsschäden		
Tendenziell abnehmende saisonale Schwankungen, unternutztes touristisches Potenzial (Vor- und Nebensaison, lokale Stärken/ Kooperationen)	<ul style="list-style-type: none"> – Region als Destination mit hoher Standortattraktivität durch gut ausgebauter Tourismusinfrastruktur – Sehr gut in und von der Agglomeration aus (mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo) erreichbare und nachhaltig koordinierte touristische Zentren, Angebote und Ausflugsziele – Für Bevölkerung und Gäste zugängliche, attraktive Gewässer 	<ul style="list-style-type: none"> – Ausgewogene jahreszeitliche Verteilung des Tourismus erreichen – Vertiefung/Ausbau der regionalen Kooperationen – Bessere Auslastung der touristischen Infrastruktur/Beherbergungskapazitäten – Anpassung (z.B. der Angebote) an die zukünftigen klimatischen Bedingungen – Abstimmung der Entwicklung mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und des nachhaltigen Tourismus im Bereich Naherholung/Freizeit
Steigende Nachfrage nach Erholung und Freizeit in der nahen Umgebung und Region (Intensivierung, Frequentierung)		
Wohnraumknappheit für Einheimische und Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Ausreichendes und qualitativ hochstehendes Wohnangebot, das verschiedene Wohnbedürfnisse berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktives und erschwingliches Wohnangebot für Einheimische (insb. Familien) und Beschäftigte unterstützen, Sicherung eines minimalen Wohnangebots – In stark touristisch geprägten Gemeinden Erstwohnungen vor Umnutzungen zu Zweitwohnungen schützen – Gemeinnützigen (sozialer) Wohnungsbau fördern – Mobilisierung von Baulandreserven
Hoher Umnutzungsdruck auf Erstwohnungen aufgrund Tourismusentwicklung		
Störung der Wohngebiete (Lärm, Verdrängung, Verlust an Wohnqualität)		

Tab. 14 Übersicht über die Schwächen und Herausforderungen, deren Bezug zum Entwicklungsleitbild und die abgeleiteten Handlungsbedürfnisse im Tourismus

4.4 Verkehr

4.4.1 Stärken

Gesamtverkehr

- Es besteht ein gut funktionierendes Strassennetz für den Alltagsverkehr. Zu Überlastungen kommt es nur zu Spitzenzeiten des Freizeit- und Tourismusverkehrs.
- Das Verkehrssystem ist durch die RGSK und weiterer regionaler Teilrichtpläne seit längerem auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und funktioniert auf einem hohen Niveau.
- Die Region ist mit dem Vollknoten Interlaken Ost sowie der Nationalstrasse A8 gut an das nationale und internationale Verkehrsnetz angeschlossen.
- Durch die kantonalen Sachpläne Wanderroutennetz und Veloverkehr verbessert sich die gesamtheitliche, gemeindeübergreifende Planung und Realisierung von Projekten für den Fuss- und Veloverkehr laufend.
- Die Region Oberland-Ost weist ein dichtes Netz an wichtigen Verkehrsdrehscheiben auf. Basis ist der öffentliche Verkehr, welcher die Grunderschliessung der dauerhaft bewohnten Gebiete gewährleistet. Durch die hohe Bedeutung der Region für Tourismus und Naherholung wird dieses Grundangebot sowohl quantitativ wie auch qualitativ ergänzt und gestärkt (P+R, B+R sowie Parkplätze und erhöhtes ÖV-Taktangebot).

Fuss- und Veloverkehr

Das Wegenetz wird fortwährend für den Fuss- und Veloverkehr verdichtet und aufgewertet. Insbesondere der hindernisfreie Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erfolgt sukzessiv durch Umbauten von Bahnhöfen und Bushaltestellen.

Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

- Die Bahnhöfe in der Region befinden sich an zentralen Lagen und ermöglichen zusammen mit kompakten Siedlungsstrukturen eine hervorragende Bahn-Erschliessung.
- Die Bahnhöfe dienen als wichtige Verkehrsdrehscheiben und unterstützen eine multimodale und intermodale Mobilität sowohl von der lokalen Bevölkerung wie auch von Touristen. Durch die sukzessive Sanierung und Umgestaltung der Bahnhöfe (u.a. bereits abgeschlossen sind Brienz West, Ebligen, Oberried) und Streckenabschnitte (z.B. Zentralbahn-Strecke Interlaken Ost–Meiringen [teilweise bereits realisiert] und BOB) können neben Fahrgastverbesserungen (v.a. Hindernisfreiheit, Parkierung) und Betriebsstabilität auch Massnahmen im Bereich des Hochwasserschutzes und Instandsetzung von Infrastrukturen umgesetzt werden.
- Die Region Oberland-Ost ist mit dem Vollknoten Interlaken Ost gut an das Fern- und Regionalverkehrsnetz angeschlossen (Bern–Basel / Bern–Zürich, Brienz–Luzern) und verbindet drei Bahnsysteme effizient und im Taktangebot aufeinander abgestimmt.

- 56 % der Einwohner:innen in der Region Oberland-Ost sind gemäss Berechnungsmethode des Kantons Bern mit dem ÖV erschlossen, d.h. mindestens Erschliessungsgüteklasse D. Knapp 31 % sind mässig (EGK E+F) und 13 % nicht mit dem ÖV erschlossen. Infolge des Angebotsausbaus konnten insbesondere die Erschliessungsqualität in der Agglomeration Interlaken gesteigert werden.
- Der neue Bahnhof Matten b.I. erhöht die Grunderschliessungsqualität von Quartieren in Matten und Wilderswil sowie dem ESP Flugplatz Interlaken. Das Parkplatzangebot für MIV, Velo und Cars stärkt die kombinierte Mobilität in der Agglomeration sowie in den angrenzenden Tourismusgemeinden in den Lüttschinentälern und trägt zu einer Reduktion der Emissionen durch Verlagerung und Bündelung bei. Die Car-Parkplätze reduzieren den Stellplatzdruck in den Zentren.
- Mit den von «Bus alpin» betriebenen Strecken Habkern–Lombachalp (Sommer, Winter) und Meiringen–Engstlenalp (Sommer) bestehen zwei attraktive Ergänzung des regionalen ÖV-Netzes mit einem On Demand-Angebot, wo die Nachfrage für eine reguläre Öv-Linie zu gering ist.

Motorisierter Individualverkehr

- Mit dem Gesamtkonzept «Crossbow» besteht in der Agglomeration Interlaken ein gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept, welches betreffend Umgestaltungen und Regimeanpassungen grösstenteils umgesetzt wurde.
- Die A8 bildet zusammen mit den Kantonsstrassen ein leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz, das nahe an den Siedlungsgebiet entlangführt und dank mehrerer Anschlüsse kurze Wege zu den Quartieren ermöglicht.
- Die Umfahrungsstrasse Wilderswil führt zu einem schnellen Abfluss des Transitverkehr und des MIV von und in die Lüttschinentäler. Dies entlastet die Ortsdurchfahrt von Wilderswil, reduziert die Trennwirkung der Gsteig-/Bahnhof-/Hauptstrasse zwischen den beiden Ortsteilen von Wilderswil und führt zu einer Aufwertung der Achse für den lokalen Ziel-/Quellverkehr.

Stärkung eines autofreien Tourismus

- Gäste, die in der Region übernachten, erhalten eine Gästekarte (u.a. Gästekarten Haslital, Region Interlaken, Jungfrau Region, Brienz), die zur freien Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn) in den angrenzenden Zonen berechtigt.
- Im Winter ist in beispielsweise in den Skitickets in der Jungfrau Region die Anreise mit der BOB inkludiert. Dies vermeidet motorisierte Individualfahrten in der Agglomeration und in die Lüttschinentäler.

4.4.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Motorisierter Individualverkehr

Schwäche, Herausforderung, Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
MIV-Anteil am Modal Split reduzieren	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Reduktion MIV-Anteil beim agglomerationsbezogenem Ziel-/Quellverkehr – Förderung autoreduziertes Wohnen und Arbeiten
Unfälle, v.a. Unfallschwerpunkte	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten, Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen
Strassen mit Gestaltungsdefiziten/Regime	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Weitere Sanierung von Strassenräumen / Plätzen etc., z.B. OD Leissigen, Brienz, Innertkirchen, Lauterbrunnen
Beeinträchtigung von Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortskernen durch zeitweise grosse Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten des Tourismus		
Kapazitätsengpässe auf Strassenachsen durch zeitweise grosse Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten des Tourismus / schwankende Nachfrage	– Erreichbarkeit über das Basisstrassennetz gewährleisten	– Reduktion Stau und stockender Verkehr in den Zentren, z.B. Interlaken
Viele Parkplätze befinden sich an zentralen Lagen (MIV-Verkehr bis ins Zentrum)	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren – Hohe Intermodalität durch Verkehrsdrehscheiben	– Lenkung der Parkierungsströme, z.B. in Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen
Unübersichtliche Parkierungssituationen oder fehlende Parkleitsysteme führen zu unnötigem Suchverkehr und Ausweichverkehr in die Wohnquartiere		
zahlreiche sehr laute Sportwagen und Motorräder in der Sommersaison	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Sensibilisierung Motorenlärm (Informationsplakate oder Lärmdisplay)

Tab. 15 Übersicht Schwachstellen, Bezug zum Entwicklungsleitbild und Handlungsbedürfnisse im motorisierten Individualverkehr

Fuss- und Veloverkehr

Schwäche, Herausforderung, Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Zu wenig (überdachte) Veloabstellplätze an Hotspots und an wichtigen Zielorten in den Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren – Hohe Intermodalität durch Verkehrsdrehscheiben 	<ul style="list-style-type: none"> – Daueraufgabe: Veloparkierung in den Siedlungszentren (Bahnhöfe, Einkauf, Freizeit, Hotspots, Schulen, etc.)
Fehlende oder ungenügende Dichte an öffentlichen Auflademöglichkeiten für E-Bikes	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – An Hotspots und/oder mit Privaten öffentliches Ladeinfrastrukturnetz entwickeln (z.B. bei Restaurants / Freizeit Hotspots)
Gefährliche, unattraktive oder fehlende Führungen des Fuss- und/oder Veloverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau/Aufwertung des Velonetzes (Basis-, Freizeit-, Mountainbikerouten), z.B. entlang rechtem Brienzerseeufer und linkem Thunerseeufer – Sanierung von Unfallschwerpunkten mit Beteiligung von Fuss-/ Veloverkehr; Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen

Tab. 16 Übersicht Schwachstellen, Bezug zum Entwicklungsleitbild und Handlungsbedürfnisse im Fuss- und Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Schwäche, Herausforderung, Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Schlechte ÖV-Erschliessung von Hotspots, Arbeitsplatz- und Wohngebieten	<ul style="list-style-type: none"> – Flächendeckender ÖV mit dichtem Taktangebot 	<ul style="list-style-type: none"> – Das ÖV-Netz und das Taktangebot sind nachfragegerecht auszubauen (Daueraufgabe; laufende Verbesserungen im Rahmen Regionales Angebotskonzept ÖV) – Optimierungen Ortsbus Grindelwald – Neue Buslinie zum Flugplatz Interlaken (Bödeli)
Bessere Anbindung an das nationale und internationale Bahnnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Interregionale Verbindungsachsen – Attraktive Tourismusinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachtzugverbindungen im int. Personenverkehr – Wiedereinführung Verbindung Paris–Bern–Interlaken – Realisierung Grimselbahn

Schwäche, Herausforderung, Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Zu Hauptverkehrszeiten sehr hohe Auslastung ÖV	– flächendeckender ÖV mit dichtem Taktangebot	– Durchgängiger Halbstundentakt Fernverkehr Interlaken – Bern und Interlaken – Luzern
Schwankungen der ÖV-Erschliessungsbedürfnisse (Saison, Wochenende, Wetter)	– Intraregionale Verbindungsachsen – Interregionale Verbindungsachsen – Attraktive Tourismusinfrastruktur	– Taktverdichtungen Berner Oberland Bahnen AG
Kapazitätsengpässe (eingleisig) verhindern erwünschte Fahrplanverbesserungen auf der Strecke	– Basisnetz ÖV als Rückgrat der Mobilität – Intraregionale Verbindungsachsen – Interregionale Verbindungsachsen	– Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen, z.B. Doppelspurausbau Lüttschinentäler
Buslinien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad	– Basisnetz ÖV als Rückgrat der Mobilität	– Prüfen Zweckmässigkeit On Demand-Angebote im Oberland-Ost
Park + Ride für PW-Pendler / Share-Point / Pooling-Point im Raum Interlaken	– Sharing- und Pooling-Angebote	– Prüfen, wo Möglichkeiten und Bedarf für Carpooling besteht
Fossilbetriebene Busflotte	– Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Ausbau Elektrifizierung Buslinien

Tab. 17 Übersicht Schwachstellen, Bezug zum Entwicklungsleitbild und Handlungsbedürfnisse im öffentlichen Verkehr

5. Strategien (BEHÖRDENVERBINDLICH)

Kapitelinhalt	In diesem Kapitel wird aufgezeigt, mit welchen Ansätzen die Region Oberland-Ost die im gemeinsam erarbeiteten Entwicklungsleitbild der Region und dem Zukunftsbild der Agglomeration festgehaltenen Ziele erreicht. Die Teilstrategien bringen zum Ausdruck, wie mit den Herausforderungen umgegangen und der Handlungsbedarf adressiert werden. In den tabellarischen Übersichten pro Unterkapitel wird für jede der vier Teilstrategien der Bezug zum Entwicklungsleitbild und zum festgestellten Handlungsbedarf zusammengefasst.
Aktualisierung gegenüber dem RGSK 2021	Gegenüber dem RGSK 2021 werden die bisherigen «Umsetzungsstrategien» im RGSK 2025 analog zum Agglomerationsprogramm Interlaken in einem eigenständigen Kapitel festgehalten. Die Strategien Siedlung, Landschaft und Tourismus wurden sowohl räumlich wie auch inhaltlich konkretisiert. Die strategischen Aussagen stützen sich zudem auf die inzwischen aktualisierte «Integrale Entwicklungsstrategie 2023 Oberland-Ost».

5.1 Teilstrategie Siedlung

S 1 «Konzentrieren»

Grundsatz	«Das Siedlungsgebiet bleibt kompakt. Das Wachstum findet konzentriert statt.»
Raumordnungspolitische Handlungsstrategien	<p>Als massgebende übergeordnete Strategie gelten die strategischen Grundsätze gemäss kantonalem Richtplan. Die Teilstrategie Siedlung des RGSK ist auf diese Grundsätze abgestimmt. Ein Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums soll im Agglomerationskern, im Agglomerationsgürtel und in den Zentren der 3. und 4. Stufe erfolgen. Die Siedlungsentwicklung wird damit an verkehrsgünstige Lagen mit guter ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsanbindung gelenkt. Mit folgenden Ansätzen wird eine zweckmässige Entwicklung und Anordnung der Nutzungen sichergestellt:</p> <ul style="list-style-type: none">– Den Boden haushälterisch nutzen, d.h. Nutzung und Umnutzungen von Bauzonen priorisieren, Siedlungserweiterungen nur als letzte Konsequenz und an besten Lagen (Zentralität, ÖV-Erschliessung) vornehmen.– Bestehende innere Potenziale in den Dörfern nutzen (Bauzonenreserven, Brachen, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete).– Bei Sanierungen, Ersatz oder Neubauten gemäss den Dichtevorgaben des Kantons (Art. 11c BauV) höhere Dichten realisieren und so den Flächenverbrauch pro Kopf reduzieren.– Den Spielraum des Baugesetzes (Art. 126a bis d) zur Sicherstellung der Verfügbarkeit («Verflüssigung») von Bauland nutzen.– Neben der Schaffung von neuen baulichen Potenzialen sind Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot abzustimmen.– Die räumlichen Begrenzungen der Siedlungsentwicklung zur Sicherung der wichtigen Landschaftsräume berücksichtigen.

S 2 «Auf Qualität achten»

Grundsatz

«Die Region Oberland-Ost weist eine sehr hohe Wohn- und Lebensqualität auf. Diese wird erhalten und weiter verbessert, in dem ein grosses Augenmerk auf die Qualität in der Siedlungs- und Mobilitätsplanung gelegt wird.»

S 2.1 Siedlungsqualität erhalten und weiter verbessern

- Die identitätsstiftenden, teilweise historischen Ortsbilder und Strukturen sind in ihrer Qualität zu bewahren und behutsam weiterzuentwickeln.
- Die Ortskerne sind als attraktive Aufenthaltsorte, Bewegungsräume und Treffpunkte auszugestalten. Die Aufwertung von zentralen Siedlungsgebieten wird dazu gefördert. Die gestalterische Qualität (hohe Baukultur) ist dabei besonders zu beachten. Öffentliche Räume werden mit geeigneten Instrumenten (z.B. konzeptionellen Planungen) zu attraktiven, divers nutzbaren Orten weiterentwickelt.
- Bei baulichen Massnahmen in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten wird eine hohe ortsbauliche Qualität eingefordert
- Öffentliche, zentrale Räume bzw. Frei- und Grünräume werden gesichert und gestalterisch aufgewertet.

S 2.2 Strassenräume attraktiv gestalten

- Belastete Strassenabschnitte im dicht bebauten Siedlungsgebiet mit beeinträchtigt Wohn- und Aufenthaltsqualität werden aufgewertet. Zentrale Stadträume und Achsen von ortsbaulicher Bedeutung werden mit Fokus auf mehr Lebens-, Aufenthalts- und Bewegungsqualität gestaltet.
- Die Verträglichkeit in und um den Strassenraum wird sowohl mit baulichen als auch betrieblichen Massnahmen verbessert. Wo nötig wird motorisierter Individualverkehr verlagert, um den Strassenraum zu entlasten, Platz für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu schaffen und negative Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Begegnungsqualität zu reduzieren.

S 3 «Lenken»

Grundsatz

«Vielfältige Siedlungsräume der Region differenziert entwickeln und Zentrumsstrukturen stärken.»

- Die bewährte Zentren- und Versorgungsstruktur des östlichen Berner Oberlands wird in der heutigen Form erhalten.
- Die Siedlungsentwicklung wird auf das heutige und zukünftige Verkehrsangebot abgestimmt: Grössere Entwicklungen finden an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen und an die Fuss- und Veloverkehrsachsen angebotenen Orten statt.
- Die Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung wird auf die vorhandene Infrastruktur- und Versorgungsausstattung (z.B. Bildungs-, Einkaufs- und weiteren Einrichtungen) abgestimmt.
- Die bestehenden Siedlungsstrukturen werden unter Bewahrung der Qualitäten an diesen Lagen massvoll verdichtet.

- Publikumsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte oder Freizeiteinrichtungen können bedeutende Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben. Neue publikumsintensive Einrichtungen werden deshalb an integrierten, gut angebundene Knoten des öffentlichen Verkehrs in den Kern- und Zentrumsgebieten in den urbanen Entwicklungsräumen oder in touristischen Zentren konzentriert. In Gemeinden des Agglomerationsgürtels und im ländlichen Raum wird auf neue publikumsintensive Einrichtungen verzichtet.

Zentrum und Agglomerationskern

S 3.1 Kernagglomeration stärken und zentrale Siedlungsgebiete verdichten

- Die Dienstleistungs-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen von regionaler und überregionaler Bedeutung auf dem «Bödeli» werden nachfragegerecht weiterentwickelt.
- Die Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung erfolgt dicht, urban und städtebaulich attraktiv. Es stehen vielfältige und durchmischte Wohnangebote zur Verfügung (z.B. Alters- und behindertengerechtes Wohnen)
- Der Raum zwischen den Bahnhöfen Interlaken Ost und West wird als zentraler und attraktiver Wohn-, Arbeits- und Begegnungsraum weiterentwickelt. Das Hotelangebot wird nach Möglichkeit planerisch gesichert.
- Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum der Region erfolgt zu einem überdurchschnittlichen Anteil in der Agglomeration und spezifisch im Agglomerationskern.

Agglomerationsgürtel und regionale Zentren

S 3.2 Die Entwicklung in den auf den Agglomerationskern ausgerichteten Dörfern und in den Zentren der 3. und 4. Stufe vorantreiben

- Die Dörfer nehmen weiterhin eine Funktion als vielfältige Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungsstandorte im Agglomerationsraum und für ihr Umland wahr.
- Sie werden an gut erschlossenen Lagen, das heisst in der Regel im Bereich der Bahnhöfe und entlang der Buslinien, dicht weiterentwickelt.
- Die engen Beziehungen der Dörfer im Agglomerationsgürtel zum Zentrum und Agglomerationskern bleiben bestehen; sie werden daher gut in das ÖV-, Fuss- und Velonetz eingebunden.

Ländlicher Raum und Hügel- und Berggebiete

S 3.3 Ländliche Kernorte moderat weiterentwickeln und Hügel- und Berggebiete im Bestand erhalten

- Der ländliche Entwicklungsraum ist geprägt von attraktiven, in die Kulturlandschaft eingebettete Dörfer. An gut erschlossenen Standorten sind massvolle Entwicklungen zu ermöglichen. Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die Versorgungszentren im ländlichen Raum zu konzentrieren (Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur).
- Die Infrastruktur (Versorgung für den täglichen Bedarf) ist auf den lokalen Bedarf auszurichten und nach Möglichkeit zu erhalten.

- Für die Weiterentwicklung des lokalen Gewerbes, der Landwirtschaft und der Nahversorgungsangebote sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen.
- Nachverdichtungen oder Umnutzungen werden punktuell und ortsverträglich vorgenommen und kleine Siedlungslücken geschlossen.
- Die identitätsstiftenden Ortskerne sind mit qualitätsvollen Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkten für die Bevölkerung und Gäste auszugestalten und bei Bedarf aufzuwerten. Erneuerungen erfolgen unter Rücksichtnahme auf die Ortsbildqualitäten und das historische Erbe.
- Im Streusiedlungsgebiet soll das Potenzial zur Umnutzung landwirtschaftlicher Ökonomie-Gebäude im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

S 4 «Entwickeln»

Grundsatz

«Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte und verträgliche Entwicklung schaffen.»

S 4.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bestimmen und entwickeln

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind bereits eingezonte und überbaute Gebiete von regionaler Bedeutung, die sich für eine Innenentwicklung oder eine Transformation der baulichen Struktur und/oder der Nutzung eignen. Mit geeigneten Planungsschritten werden die baulichen Potenziale evaluiert, die zulässigen und erwünschten Nutzungen (Art und Intensität) festgelegt und die Qualitäten gesichert.

- Die Verdichtung von gut erschlossenen Gebieten ist mit hoher Priorität und Qualität (z.B. durch die Vorgabe qualitätssichernder Verfahren) voranzutreiben. Es gilt, eine hohe Siedlungsqualität sicherzustellen und eine verdichtete Bauweise zu fördern.
- Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung von gut gelegenen Arealen mit grossem Entwicklungspotenzial.
- Die Gemeinden sorgen, gestützt auf die Möglichkeiten des kantonalen Baugesetzes dafür, dass die Areale verfügbar sind und zeitnah entwickelt werden.

Da das Potenzial an grösseren Arealen insbesondere zur Umstrukturierung sowohl in der Agglomeration Interlaken als auch in der Region beschränkt ist, liegt der Fokus bei der Siedlungsentwicklung nach innen abseits der bezeichneten Areale auch auf eine massvolle Nachverdichtung geeigneter Quartiere.

- Unter Berücksichtigung des Quartiercharakters schaffen die Gemeinden adäquate Anreize zur Nachverdichtungen (z.B. Reduktion von Grenzabständen, Ermöglichung von Aufstockungen).
- Die qualitätsvolle Gestaltung mit einer orts- und städtebauliche Aufwertung stärkt die bestehenden Quartiersidentitäten und die Entwicklung hin zu nutzungs- und sozial durchmischten, lebendigen Quartieren.

S 4.2 Regional bedeutende Arbeitsschwerpunkte sichern und realisieren

Um die Arbeitsplätze in der Region zu erhalten und auszubauen, kommt der Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte aufgrund der Grösse und Lage (gute MIV- und/oder ÖV-Erschliessung) eine regionale Bedeutung zu.

- Mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung wird auf überkommunaler Ebene unter Zusammenarbeit der Gemeinden die Verteilung der Arbeitsgebiete geregelt.
- Neue, primär arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Betriebe werden in den entsprechenden Gebieten angesiedelt.
- Die Mobilisierung und Realisierung der regionalen Arbeitsschwerpunkte werden vorrangig unterstützt. Sie tragen dazu bei, die Branchenstruktur der regionalen Wirtschaft zu verbreitern.

Abseits der Arbeitsschwerpunkte trägt eine dichte, flächeneffiziente Nutzung der Arbeitszonen dazu bei, das Arbeitsplatzwachstum weitgehend innerhalb der bestehenden Bauzonen zu bewältigen:

- Die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete erfolgt flächeneffizient. Die Gemeinden führen dazu Mindestdichteziffern in ihren Baureglementen ein.

S 4.3 Die regionale Arbeitsplatzzone und strategische Arbeitszone «ESP Flugplatz Interlaken» entwickeln

- Der ehemalige Militärflugplatz Interlaken mit hervorragender MIV- und ÖV-Anbindung und grossem Flächenpotenzial wird als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und bedeutender Arbeitsstandort entwickelt. Die Entwicklung findet koordiniert, qualitativ und wo erforderlich überkommunal abgestimmt statt.
- Die mit dem Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan (NIRP) definierte und in den letzten Jahren mehrmals angepasste Entwicklungsrichtung wird weiterverfolgt.
- Der Teilbereich der strategischen Arbeitszone (SAZ) soll für die Ansiedlung eines Grossbetriebs aus einer zukunftsgerichteten, wertschöpfungsstarken Branche reserviert werden.
- Um die grösseren, zusammenhängenden Flächen planerisch weiterzuentwickeln und etappenweise bereitstellen zu können, sind die Potenziale des Areals inklusive dessen Aussen- und Freiräume auszuloten und rechtlich zu sichern.

S 4.4 Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten regional koordiniert festlegen und sichern

Wohnen

Die Anforderungen für Neueinzonungen sind durch die kantonale Gesetzgebung und den kantonalen Richtplan definiert.

- Vor neuen Siedlungserweiterungen für das Wohnen werden zuerst die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft.
- Es werden primär gut erschlossene, zentral gelegene Siedlungslücken als potenzielle Areale für Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen geprüft.

Arbeiten Wie im Bereich Wohnen werden auch im Bereich Arbeiten Siedlungserweiterungsgebiete festgelegt, die von den Gemeinden als längerfristige Reserven definiert werden. Eine Einzonung wird nur unter Einhaltung der kantonalen Gesetzgebung und erst nach Sicherstellung der Erschliessung in Betracht gezogen.

S 4.5 Attraktive Wohnschwerpunkte entwickeln

Wohnschwerpunkte sind bereits eingezonte, aber unbebaute Gebiete, deren Entwicklung aufgrund ihrer Grösse und Lage im Siedlungskörper eine regionale Bedeutung aufweist.

- An gut erschlossenen, zentralen Lagen werden Wohnschwerpunkte zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums in qualitätsvollen Siedlungsergänzungen ausgeschieden.
- Die Realisierung der Wohnschwerpunkte wird prioritär vorangetrieben.

S 5 «koordinieren»

Grundsatz «Die regionale Zusammenarbeit in den Bereichen Regionalentwicklung, Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vertiefen.»

Im Kanton Bern dienen die Regionalkonferenzen der verbindlichen regionalen Zusammenarbeit der Gemeinden. Regionalkonferenzen sind gemeinderechtliche Körperschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie sind für die regionale Richt-, Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung sowie deren gegenseitige Abstimmung sowie die regionalen Aufgaben im Bereich der Regionalpolitik zuständig. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost umfasst die 28 Gemeinden des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli inklusive den neun Gemeinden der Agglomeration Interlaken.

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost...

- ... stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Gemeinden und den Kantons- sowie Bundesbehörden dar.
- ... koordiniert raumplanerische Anliegen und fördert die enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteuren.
- ... erhebt vorausschauend den Bedarf für die überkommunale Zusammenarbeit.
- prüft, ob geeignete Instrumente (z.B. Merkblätter, Vollzugshilfen oder Empfehlungen) für die regionalen und kommunalen Planungen ergänzend zu den bestehenden Unterlagen notwendig sind.
- ... erarbeitet gestützt auf den festgestellten Handlungsbedarf Empfehlungen und Grundlagen beispielsweise zur Sicherstellung eines angemessenen Erstwohnungsanteils, zur Sicherung von Hotelzonen oder die Abstimmung von Intensiv- und Extensiverholungsgebieten im touristisch genutzten Raum.
- ... identifiziert geeignete Entwicklungsgebiete und hält diese in einem behördenverbindlichen Regionalen Richtplan fest.

5.2 Teilstrategie Landschaft und Umwelt

L 1 «gestalten»

Grundsatz «Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und als Aufenthalts- und Begegnungsorte gestalten»

L 1.1 Lebensqualität durch qualitätsvolle Frei- und Grünräume in der Siedlung erhalten und steigern

- Grün- und Freiflächen (z.B. Parkanlagen, gestaltete Plätze, Strassenräume, Spielwiesen) erhalten und im Rahmen der Nutzungsplanungen grundeigentümerverbindlich sichern.
- Flächen als attraktive, vielfältig nutzbare Alltagslandschaften für die Bevölkerung aufwerten und weiterentwickeln.
- Grün- und Freiräume bei Siedlungsentwicklungen nach innen und Siedlungserweiterungen mitplanen.
- Öffentliche Begegnungsorte in den Quartieren sichern bzw. schaffen.
- Wichtige Strassenräume und Wegverbindungen für eine verbesserte Aufenthaltsqualität bewusst gestalten und durchgrünen.
- Begrünung im Hinblick auf die Klimaerwärmung standortgerecht gestalten (Kaltluftkorridore, Beschattung usw.).

L 2 «vernetzen»

Grundsatz «Wichtige zusammenhängende Grünflächen als Vernetzungsachsen für Ökologie, Naherholung und als Kaltluftkorridore sichern»

L 2.1 Grünen Ring um Kernagglomeration erhalten und aufwerten

- Die Abfolge an (öffentlichen) Freiräumen mit naturbezogenen Freizeitangeboten (Sportanlagen, Golfplatz), landwirtschaftlich genutzten Flächen und Waldbereichen mit Erholungsfunktion werden erhalten.
- Der grüne Ring übernimmt die Funktion eines verbindenden Freiraums (Spazieren, Sport, etc.) und ist als solcher zu erhalten.
- Die Landschaftsräume des Grünen Rings (z.B. offene Landschaft, landwirtschaftlichen Flächen) sind überkommunal und im Rahmen der Nutzungsplanungen grundeigentümerverbindlich zu sichern.
- Das Siedlungsgebiet wird gegenüber dem Grünen Ring klar begrenzt.
- Zwischen dem Siedlungsgebiet und den Freiräumen um die Kernagglomeration wie den Grünen Ring werden ansprechende Übergänge gestaltet.

L 2.2 Die ökologische Vernetzung erhalten und aufwerten

- Die ökologischen Qualitäten der Landschafts- und Naturräume werden aufgewertet.
- Innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets werden Kleinstrukturen und deren Vernetzung erhalten, wo erforderlich neu geschaffen und gefördert.
- Die Durchlässigkeit der Wildtierkorridore wird aufgewertet und bei Planungen von Infrastrukturen etc. berücksichtigt.

L 3 «lenken»

Grundsatz

«Naherholungssuchende und Touristen über geeignete Zugänge in die für ihre Zwecke zur Verfügung stehenden Räume und Landschaften lenken»

L 3.1 Gut erschlossene Ausflugsziele, Freizeit-/Sport- und Naherholungsanlagen anbieten

- Die verschiedenen Naherholungsangebote werden über ein attraktives und feinmaschiges Wegnetz zugänglich gemacht.
- Tagestouristen und Übernachtungsgäste werden informiert und motiviert ihre Wege mit dem ÖV zurückzulegen. Attraktive P+R-Lösungen sind bei den Gästen bekannt.
- Mit der Konzentration der intensiven (Nah-)Erholungsnutzung in spezifischen Bereichen im Siedlungsgebiet, den Siedlungsrandzonen (Grüner Ring) und auf ausgewählten Waldgebieten werden andere, naturnahe Bereiche geschont.

L 3.2 Gewässerläufe und Seeufer als charakteristische Elemente der Region für Mensch und Natur aufwerten und gestalten

Für die einzelnen Gewässerabschnitte werden Vorrangnutzungen bestimmt. Dazu werden die Erkenntnisse und Vorgaben der Uferschutzplanung und weiteren Konzepte umgesetzt:

- Gewässerabschnitte werden als Lebensraum für bedrohte Arten und zur Biodiversitätsförderung (Vernetzungskorridore) ökologisch aufgewertet.
- See- und Flussufer inner- und ausserhalb der Siedlungen werden punktuell zugänglich gemacht und für Freizeit und Naherholung aufgewertet. In Kombination mit einer durchdachten Ufergestaltung (z.B. uferbegleitende Vegetation) sorgen sie für Abkühlung und ein angenehmes Mikroklima im Umfeld.
- Flüsse, Bäche, Wasserfälle und Seen als wichtige Erlebniswerte werden in der gesamten Region in Wert gesetzt.

L 4 «pflegen»

Grundsatz

«Die vielfältige Kultur- und Alplandschaft pflegen und in erster Linie für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stellen»

L 4.1 Kultur- und Alplandschaft nachhaltig nutzen und pflegen

- Die landwirtschaftliche Nutzung wird erhalten. Weitere Nutzungen, insbesondere für Freizeit- und Naherholung, wird dazu gelenkt respektive an geeigneten Orten konzentriert.
- Die Siedlungsentwicklung wird so gelenkt, dass die offene Landschaft bestmöglich unverbaut bleibt.
- Charakteristische Landschaftselemente und landschaftsprägende Einzelbauten werden erhalten.
- Kleinstrukturen wie Hecken, Bachläufen, Biotopflächen werden gepflegt.
- Die Alplandschaft wird nachhaltig genutzt und gepflegt.

L 5 «schützen»

Grundsatz «Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete als solche vor negativen Belastungen schützen»

L 5.1 Naturschutz- und Landschaftsschongebiete bewahren

- Die einzigartigen Naturlandschaften der Region werden erhalten, gepflegt und weiterentwickelt.
- Der Schutz und Erhalt von Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten steht im Fokus, indem Beeinträchtigungen und Belastungen vermindert werden.
- Die Vernetzung mit der umgebenden Kulturlandschaft und Wald ist zentral und wird entsprechend gefördert.
- Damit die natürliche Flora und Fauna erhalten bleibt, werden Neophyten/Neozoa in einem verträglichen Mass gehalten.
- In den Naturschutzgebieten werden Naturerlebnisse ermöglicht und Nutzungskonflikte bestmöglich reduziert, indem die Gästen gezielt gelenkt werden und Nutzungseinschränkungen gelten.

L 6 «Energiewirtschaft weiterentwickeln»

Grundsatz «Die Energiewirtschaft Grimselwelt zur Energiegewinnung nutzen und erlebbar machen»

- Energie und Tourismus werden weiterhin zusammen gedacht, Kooperationsmöglichkeiten ausgelotet und die (innovative) touristische In-Wertsetzung von Energieinfrastrukturen (z.B. Wind, PV) weiterentwickelt. Die Grimselwelt als Marke wird weiter gefördert.
- Die Wahrnehmung und Akzeptanz von Energieanlagen im alpinen Raum werden mit geeigneter Kommunikation (Kooperationen mit innovativen Angeboten, etc.) gefördert und die Sensibilisierung für Energiethemen gestärkt.
- (Existierende) Infrastrukturen werden nach Möglichkeit auf eine Mehrfachnutzung, auch für touristische Zwecke, ausgerichtet. Die touristische Nutzung ist wenn möglich von Anfang an in ein Projekt miteinzuplanen.

5.3 Teilstrategie Tourismus

Im Rahmen der integralen Entwicklungsstrategie 2023 der Region Oberland-Ost zur Umsetzung der neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) werden für den Bereich Tourismus und Freizeit Stossrichtungen und Entwicklungsgrundsätze festgelegt. Als eine der wichtigsten und attraktivsten Tourismusregionen der Schweiz verfügt die Region über ein breites touristisches Angebot für den nationalen und internationalen Gruppen- als auch Individualtourismus. Von diesem breit gefächerten Angebot profitiert auch die einheimische Bevölkerung.

Die hier abgebildete Teilstrategie stellt einen Auszug aus den Stossrichtungen dar, welche für die Positionierung und die touristische Entwicklung in der Region bedeutend sind.

T 1 «nachhaltig entwickeln»

Grundsatz

«Den Tourismus der Region Oberland-Ost nachhaltig weiterentwickeln.»

T 1.1 Wirtschaftlich und gesellschaftlich nachhaltige Tourismusformen fördern

- Der Tourismus entwickelt sich qualitativ und wirtschaftlich nachhaltig.
- Vom Tourismus und dessen Angebot profitiert insbesondere auch die einheimische Bevölkerung, indem negative Folgen reduziert und die Besucherströme gelenkt werden.
- Die innovative touristische Erlebnisinszenierung wird unterstützt.

T 1.2 Umweltschonenden und nachhaltigen Tourismus fördern

- Touristisch intensiv genutzte Gebiete werden räumlich begrenzt. Die Entwicklung von regional bedeutenden Schwerpunkten Tourismus, Erholung und Freizeit wird in der Region koordiniert angegangen.
- Die umweltschonende Mobilität in Zusammenhang mit dem Tourismus wird gefördert. Touristische Angebote werden optimal an Wegnetze ÖV/ Fuss- und Veloverkehr angeschlossen.
- Die optimale Anbindung der Region wird über Interlaken als touristische Verkehrsdrehscheibe sichergestellt.
- Wo touristischer Durchgangsverkehr stattfindet, wird dieser mit Verlagerungen minimiert oder mit gestalterischen Lösungen verträglicher gestaltet.

T 1.3 Nachhaltigen Wintersport anstreben

- Ausbauten oder Zusammenschlüsse von Wintersportgebieten erfolgen nachhaltig.
- Der Weiterbestand der Wintersportgebiete wird über Beschneigung und Snowfarming unterstützt.
- Grundsätzlich wird eine Anpassung an die zukünftigen klimatischen Bedingungen angestrebt.

T 2 «Beherbergung sichern»

Grundsatz

«Einheimischen und Touristen attraktive und passende Beherbergungsformen anbieten.»

T 2.1 Für den Tourismus werden die Rahmenbedingungen für den Betrieb passender Beherbergungsformen geschaffen

- Die bestehenden Beherbergungskapazitäten sowie die touristische Infrastruktur werden besser und über das Jahr gleichmässiger ausgelastet.
- Die marktgerechte Erneuerung des bestehenden touristischen Angebots wird gefördert.
- Hotels werden möglichst erhalten. Umnutzungen von Hotel zu Wohnungen erfolgen nur zurückhaltend.

T 2.2 Das Wohnraumangebot für Einheimische und Beschäftigte wird gesichert

- Für Einheimische und Beschäftigte wird ein attraktives, bezahlbares und auf die Wohnbedürfnisse ausgerichtetes Wohnraumangebot gesichert.
- In stark touristisch geprägten Gemeinden der Region werden Erstwohnungen vor Umnutzungen zu Zweitwohnungen geschützt.

5.4 Teilstrategie Verkehr

Die Region Oberland-Ost nimmt die übergeordnete 4 V-Strategie des Kantons Bern und des Bundes als Basis seiner Strategie Verkehr. Die in der 4 V-Strategie enthaltenden Elemente von «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten» und «Verkehr vernetzen» finden sich in den Strategieelementen wieder.

Für die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems setzt die Region Oberland-Ost auf eine übergeordnete Verkehrsstrategie, die sich aus den folgenden Elementen zusammensetzt:

- «nutzungs- und funktionsorientiert gestalten»
- «hierarchisch organisieren»
- «aktiv mobil sein»
- «flächeneffizient unterwegs»
- «umsteigen»

Die Elemente werden in den nachfolgenden Teilstrategien Verkehr erläutert und mit den dazugehörigen Teilstrategieelementen vertieft. Zentraler Bestandteil der übergeordneten Elemente ist die möglichst verkehrsmittelübergreifende Betrachtung. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn mehrere Verkehrsmittel den gleichen Raum beanspruchen oder wenn sie Schnittstellen für attraktive Wegketten benötigen.

Für eine spätere Zuordnung von Massnahmen, werden die übergeordneten Verkehrsstrategien dem Verkehrsmittel zugeordnet, wo die erwartete Hauptwirkung liegt.

Übergeordnete Verkehrsstrategie (Strategie Verkehr)	Betrachtet insbesondere die Verkehrsmittel			Bezug zur 4V-Strategie	Zuordnung zur Teilstrategie
	MIV + NM	Fuss + Velo	ÖV + KM		
«nutzungs- und funktionsorientiert gestalten»	●	○		Verträglich Vermeiden	MIV + NM
«hierarchisch organisieren»	●			Vernetzen	MIV + NM
«aktiv mobil sein»		●	○	Verlagern	Fuss + Velo
«flächeneffizient unterwegs»		○	●	Verlagern	ÖV + KM
«umsteigen»		○	●	Vernetzen	ÖV + KM

- Strategie trägt massgeblich zur Förderung/Stärkung des Verkehrsmittels bei
- Strategie unterstützt die Förderung/Stärkung des Verkehrsmittels

Tab. 18 Übersicht übergeordnete Strategie Verkehr und bei welchen Verkehrsmitteln diese wirken sowie Bezug zur kantonalen und nationalen 4 V-Strategie

5.4.1 Teilstrategie motorisierter Individualverkehr

«nutzungs- und funktionsorientiert»

Der öffentliche Strassenraum ist sicher und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Netzstruktur und die Geschwindigkeitsregime sind auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmt. Die öffentlichen Räume haben eine nutzungs- und funktionsorientierte Flächenaufteilung und werden den Bedürfnissen der Raumnutzenden gerecht. Eine klimaangepasste Gestaltung (naturnahe Materialien, siedlungsinterne Grünflächen, klimaadaptive Pflanzen) ist integratives Element der öffentlichen Strassenräume.

In den Zentren besteht ein geringer MIV-Anteil beim Ziel- und Quellverkehr sowie beim internen Verkehr. Dies wird unterstützt durch eine übergeordnete Lenkung der MIV-Ströme und einem Parkplatzmanagement.

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion MIV-Anteil beim agglomerationsbezogenem Ziel-/Quellverkehr – Weitere Sanierung von Strassenräumen / Plätzen etc. – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten; – Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen – Laufende Optimierung von Schwachstellen (z.B. flache Trottoirkanten und Einhaltung Sichtbermen bei Querungsstellen) – Lenkung der Verkehrs- und Parkierungsströme – Sensibilisierung Motorenlärm (Informationsplakate oder Lärmdisplay) 	V 1.1 Siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung
	<ul style="list-style-type: none"> – Lenkung der Verkehrs- und Parkierungsströme 	V 1.2 Bewirtschaftung Parkplätze
	<ul style="list-style-type: none"> – Aufenthaltsqualität in den Quartieren und Ortsteilen stärken – Förderung autoreduziertes Wohnen und Arbeiten 	V 1.3 Region und Gemeinden der kurzen Wege

Tab. 19 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategieelemente im Bereich der Teilstrategie «nutzungs- und funktionsorientiert gestalten»

V 1.1 Siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung

Der Verkehr wird entsprechend den lokalen Bedürfnissen (Anwohnende, Arbeitnehmende, Besuchende und Touristen) gestaltet. Wo es die Verkehrssicherheit oder die Wohn- und Arbeitsqualität erfordern, unterstüt-

zen gestalterische und betriebliche Massnahmen die Lenkung des Verkehrs. Unfallstandorte werden saniert und die Verkehrssicherheit gestärkt. Mit gezielten Einführungen von Tempo-30-Zonen und -Strecken wurde in der Region bereits erste wichtige Grundsteine gelegt, auf dem nun weiter aufgebaut wird. Ein flüssiger Verkehr auf den Hauptachsen trägt zu einer Entlastung der angrenzenden Quartiere bei, indem dem Schleichverkehr entgegengewirkt wird.

V 1.2 Bewirtschaftung Parkplätze

Der Parkraum soll nach Kriterien geregelt und bewirtschaftet werden, welche übermässige Belastungen der Zentren und touristischen Ziele, die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes und die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungsräumen berücksichtigen. Hierbei sind Aspekte wie zeitlich (Wochentag, Uhrzeit) und räumlich differenzierte Gebühren in die Bewirtschaftung einzubeziehen.

V 1.3 Region und Gemeinden der kurzen Wege

Die Region visiert die Siedlungsentwicklung nach innen an und unterstützt Rahmenbedingungen und Planungen, die Wohnen, Arbeiten und Dienstleistung am selben Ort fördern. Aus Sicht des Verkehrs können hohe Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen (Strassen-)Raum und direkte Wegbeziehungen unterstützend wirken. Die Ausscheidung von parkplatzreduzierten Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie klimaangepasste Gestaltungen von Strassen und Plätzen soll gefördert werden.

«hierarchisch organisieren»

Das Strassennetz der Region weist ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS) auf, mit funktionierenden Schnittstellen zum untergeordneten Netz und wichtigen Anknüpfungspunkten zu den Nachbarregionen und -kantonen.

Das ÖV-, Velo- und übergeordnete Strassennetz weisen entlang der Seen und in den Haupttälern eine hohe Parallelität in ihrer Linienführung auf, wodurch eine räumliche Konzentration des Verkehrs erzielt werden kann sowie attraktive Schnittstellen für die Intermodalität ausgebildet werden können. Dies bildet die Basis zu einer Reduktion des zentrenbezogenen MIV. Der verbleibende MIV wird gebündelt und verbleibt möglichst lange auf dem übergeordneten Netz.

Ziele Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Erreichbarkeit über das Basisstrassennetz gewährleisten	– Entlastung der Siedlungszentren vom Transitverkehr	V 2.1 MIV so lange wie möglich auf dem übergeordneten Netz halten
		V 2.2 Erreichbarkeit von Zentren durch Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme verbessern
Intraregionale Verbindungsachse + Interregionale Verbindungsachse	– Reduktion MIV-Anteil beim agglomerationsbezogenem Ziel-/Quellverkehr und zwischen den regionalen (Tourismus-)Zentren	V 2.3 Räumliche Nähe der Verkehrsachsen nutzen für hohe Intermodalität
		V 2.4 Gute regionale und überregionale Erreichbarkeit über Bahn-, National- und Kantonsstrassen

Tab. 20 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategieelemente im Bereich der Teilstrategie «hierarchisch organisieren»

V 2.1 MIV so lange wie möglich auf dem übergeordneten Netz halten

Um die bestehenden, zumeist engen Verkehrsräume in den Siedlungszentren bestmöglich sicher und attraktiv gestalten und nutzen zu können, sind flächeneffiziente Verkehrsmittel in den Zentren zu priorisieren und unnötige MIV-Fahrten zu vermeiden. Dies bedarf einer konsequenten Lenkung des MIV auf das jeweils übergeordnete Netz.

V 2.2 Erreichbarkeit von Zentren durch Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme verbessern

Um einer Überlastung der Siedlungszentren entgegenzuwirken, werden, wo es zweckmässig ist, die Verkehrsströme auf Achsen mit hohem MIV-Aufkommen mittels Verkehrssteuerungs- und Informationssystemen gesteuert.

V 2.3 räumliche Nähe der Verkehrsachsen nutzen für hohe Intermodalität

Die räumliche Nähe der verschiedenen Verkehrsachsen wird bestmöglich genutzt, um effiziente und möglichst siedlungsverträgliche Wegketten zu erzielen. Verkehrsdrehscheiben bilden attraktive Schnittstellen für die Intermodalität zwischen den Netzen.

Die Verkehrsmittelwahl soll beeinflusst werden zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs mit Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen (Optimierung Verkehrsdrehscheiben, Mobilitätsmanagement etc.).

**V 2.4 gute regionale und überregionale Erreichbarkeit über Bahn,
 National- und Kantonsstrassen**

Die Region setzt sich dafür ein, dass Kanton und Bund für die bestehenden Verbindungsachsen genügende betriebliche und finanzielle Mittel bereitstellen, damit eine hohe Verfügbarkeit gewährleistet werden kann.

5.4.2 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

«aktiv mobil sein»

In den Siedlungszentren besteht ein attraktives und dichtes Wegenetz für Zufussgehende und Velofahrende mit möglichst direkten Wegen. Wo möglich, findet die Wegführung getrennt vom MIV statt. An wichtigen Zielorten steht eine nachfragegerechte Anzahl von Veloabstellplätzen mit gutem Ausbaustandard bereit.

Das Fussverkehrsnetz ist feinmaschig mit Verbindungen entlang des Strassennetzes, kombinierten oder separierten Fuss- und Velowegen und Wanderwegen. Wo nötig, ermöglichen Querungsstellen und Über-/Unterführungen ein sicheres Queren und Vernetzen. Der Fussverkehr gelangt auf hindernisfreien Wegen zu den Haltestellen des ÖV.

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Sichere und attraktive Velowege in den Zentren und in der Region	<ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um (Basis-, Freizeit-, Mountainbikerouten) – Velowegnetzplanung umsetzen – Daueraufgabe: nachfragegerechter Ausbau der Veloparkierung in den Siedlungszentren (Einkauf, Freizeit, Schulen, etc.) 	V 3.1 Weiterentwicklung Veloverkehrsnetz; Schliessen von Netzlücken

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Siedlungsverträgliche Mobilität in den Zentren	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fuss- und Wanderroutennetzes um	V 3.2 Attraktives Fusswegnetz; Schliessen von Netzlücken
	<ul style="list-style-type: none"> – Sanierung von Unfallschwerpunkten mit Beteiligung von Fuss-/Veloverkehr; – Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen – Hindernisfreie Zugang und Aufwertungen von Haltestellen des ÖV – <i>MIV: Laufende Optimierung von Schwachstellen (z.B. flache Trottoirkanten und Einhaltung Sichtbermen bei Querungsstellen)</i> 	V 3.3 Öffentlicher Strassenraum für alle

Tab. 21 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategieelemente im Bereich der Teilstrategie «aktiv mobil sein»

V 3.1 Weiterentwicklung Veloverkehrsnetz; Schliessen von Netzlücken
 Weiterentwicklung des Veloverkehrsnetze mit dem Ausbau von Velohauptverbindungen und dem Schliessen von Netzlücken.

Das regionale Velonetz:

- ist durchgehend und zusammenhängend;
- bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Wege an;
- weist der aktuellen und der potenziellen Nachfrage entsprechende Leistungsfähigkeiten und ausreichende Komfortstufen auf;
- bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkieranlagen an.

V 3.2 Attraktives Fusswegnetz; Schliessen von Netzlücken

Weiterentwicklung des Fusswegenetzes von regionaler Bedeutung mit sicheren, attraktiven, hindernisfreien und direkten Verbindungen.

Die Fusswege von regionaler Bedeutung liegen an ÖV-Knotenpunkten, an den Zugangswegen zum ÖV sowie in den Siedlungszentren und bei Hotspots (Schulen, Freizeit und Sport, Tourismus). Sie sind:

- sicher, attraktiv, hindernisfrei und direkt;
- entsprechend der Nachfrage ausreichend dimensioniert;
- berücksichtigen die Anliegen der Klimaverträglichkeit, wo ein erhöhter Aufenthalts- und Zirkulationsbedarf besteht.

V 3.3 Öffentlicher Strassenraum für alle

Das Strassennetz in der Region ist so gestaltet, dass eine attraktive, sichere und möglichst nachhaltige Mobilität ermöglicht wird.

Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel sollte erleichtert werden, damit auch Ältere und Kinder wie auch mobilitätseingeschränkte Personen am sozialen Leben in der Gemeinde und Region teilnehmen können.

Abhängigkeit von der Funktion des Strasse im Gesamtnetz sind die öffentlichen Strassenräume hindernisfrei und sicher (z.B. gute Beleuchtung, Leitlinien für sehingeschränkte Personen) und bieten Mobiliar für den Aufenthalt und kurze Pausen an (z.B. Sitzgelegenheiten im Quartier).

5.4.3 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

«flächeneffizient unterwegs»

In der Region besteht ein nachfragerechter Orts- und Regionalverkehr. Als Rückgrat der Erschliessung spielt der ÖV eine entscheidende Rolle bei der MIV-reduzierten Mobilität. In den tourismusgeprägten Räumen wird das Netz und Angebot zur ÖV-Grunderschliessung so ergänzt, dass genügend Kapazitäten bereitgestellt werden können.

Um innerhalb der Agglomeration Interlaken, den grösseren (Tourismus- und Regional-) Zentren sowie auf den jeweils umliegenden zuführenden Achsen einen siedlungsverträglichen und klimaneutralen Modal Split erzielen zu können, wird ein möglichst redundantes Hauptnetz des öffentlichen Verkehrs und Velowegnetzes angestrebt. Wann immer möglich, bestehen für beide Verkehrsmittel attraktive und direkte Hauptverbindungen parallel oder in adäquater Nähe zueinander. Abseits der Hauptstrecken fungieren die weiteren Quartierstrassen als Feinverteilernetz des Fuss- und Veloverkehrs.

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Basisnetz ÖV als Rückgrat der Mobilität	– Durchgängiger Halbstundentakt Fernverkehr Interlaken–Bern und Interlaken–Luzern	V 4.1 Stärkung des regionalen und überregionalen Bahnverkehrs
	– Wiedereinführung Verbindung Paris–Bern–Interlaken	
Intraregionale Verbindungsachse	– Nachtzugverbindungen im internationalen Personenverkehr	
	– Realisierung Grimselbahn	
	– Verbesserung Umsteigebeziehungen Interlaken Ost	
	– Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen (Daueraufgabe; laufende Verbesserungen im Rahmen Regionales Angebotskonzept ÖV)	V 4.2 Stärkung des regionalen Busverkehrs
	– Prüfen Zweckmässigkeit On Demand-Angebote im Oberland-Ost	V 4.3 Abstimmung ÖV-Angebot mit Siedlungsentwicklung
	– Weitere Elektrifizierung Buslinien	
	– Optimierungen Ortsbus Grindelwald	
	– Neue Buslinie zum ESP Flugplatz Interlaken (Bödeli)	
	– Nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung	
	Attraktive Tourismusinfrastruktur	– Nachfragegerechtes Angebot (Takt, Gefässgrösse) im Tourismus

Tab. 22 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategieelemente im Bereich der Teilstrategie «flächeneffizient unterwegs»

V 4.1 Stärkung des regionalen und überregionalen Bahnverkehrs

Um einen hohen ÖV-Anteil der vielfältigen Arbeits-, Freizeit- und Tourismuswege zu erzielen, bestehen bei den Fern- und Regionalverbindungen attraktive Angebote, die möglichst gute Direktverbindungen (z.B. nach Bern und Luzern sowie ins Oberwallis und in die Tourismusregionen Oberland-West, aber auch zu den Flughäfen Zürich und Basel) sowie Kurse von «früh bis spät» beinhalten.

V 4.2 Stärkung des regionalen Busverkehrs

In der Region werden Lage und Zugang zu den Haltestellen sowie die Linienführung der Busverbindungen weiterentwickelt und optimiert. Das Taktangebot und die eingesetzten Transportgefässe sind nachfragegerecht definierte und berücksichtigen dabei die Bedürfnisse von Bewohnenden, Arbeitnehmenden und Touristen. Wo entsprechende Angebote bestehen, werden die Übergänge zu On-Demand-Angeboten optimiert (z.B. Bus Alpin).

Im Sinne einer siedlungs- und umweltverträglichen Gestaltung des bestehenden Verkehrs soll die Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV vorangetrieben werden. Damit soll ein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen und damit zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden.

V 4.3 Abstimmung ÖV-Angebot mit Siedlungsentwicklung

Der ÖV ist fortlaufend mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren, zu systematisieren und optimal anzupassen.

Durch eine Angebotsverbesserung von Bus und Bahn kann die Reichweite für Wege mit dem ÖV erhöht und dadurch die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV deutlich erhöht werden, insbesondere bei Fahrbeziehungen innerhalb der Agglomeration Interlaken sowie zu den regionale (Tourismus-)Zentren und weiteren Agglomerationen.

Der ÖV der Zukunft soll die Erreichbarkeit der Agglomeration Interlaken weiter erhöhen; dies durch:

- Gute Erschliessungsqualität für Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze und Tourismus-Hotspots
- Hohe Betriebsstabilität
- Genügend Kapazitäten und nachfragegerechte Transportgefässe
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen und Umsteigebeziehungen

V 4.4 Attraktive touristische ÖV-Angebote erweitern

Um die MIV-reduzierte Mobilität der Gäste im Oberland-Ost zu stärken, sind möglichst niederschwellige ÖV-Kombinationsangebote weiter zu etablieren. Dies sind beispielsweise die freie Benutzung des lokalen Bus- und Bahnangebotes bei Übernachtungen in der Region oder bei Erwerb von Skipässen.

«umsteigen»

Die Intermodalität in der Region wird durch die Ausbildung von Verkehrsdrehscheiben gestärkt. Nachfragegerechte Infrastrukturen werden bereitgestellt und ermöglichen den attraktiven Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln, die sich durch die Bedürfnisse der Bewohnenden und Arbeitnehmenden, aber durch den Tourismus, ergeben.

Es wird ein nachfragegerechtes und Verkehrsströme lenkendes Netz aus Bahn-, Bus- und Seilbahnangeboten für die Naherholung und den Tourismus angeboten. Beliebte Ausflugsziele sollten für Zufussgehende, Velofahrende und Benutzende des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein.

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Teilstrategieelement
Hohe Intermodalität durch Verkehrsdrehscheiben	– Nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung	V 5.1 Attraktive Umsteigeorte schaffen
Attraktive Tourismusinfrastruktur	– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots	V 5.2 Gute Erreichbarkeit von Ausflugszielen zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV

Tab. 23 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategieelemente im Bereich der Teilstrategie «umsteigen»

V 5.1 Attraktive Umsteigeorte schaffen

Bei den Verkehrsdrehscheiben und an weiteren wichtigen Zielorten in der Region (insbesondere in den Zentren und bei Tourismuszielgebieten) steht ein nachfragegerechtes Angebot an Veloabstellplätzen (B+R) sowie – wo zweckmässig – Sharing- und Pooling-Angeboten für eine kombinierte und MIV-reduzierte Mobilität zur Verfügung. Kurze, hindernisfreie Wege zu den Angeboten des öffentlichen Verkehrs erleichtern den Umstieg und stärken die Intermodalität. Durch die Einbindung von P+R-Anlagen, kann vom MIV auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel gewechselt werden.

Die Umsteigeorte sind gestalterisch und funktional attraktiv auszustatten: Gestaltung und Materialisierung der Plätze und Park-/Bike+Ride-Anlagen, Aufenthaltsqualität schaffen, Klimaverträglichkeit mitdenken, kurze Wege für den Fuss- und Veloverkehr.

V 5.2 Gute Erreichbarkeit von Ausflugszielen zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV

Beliebte Ausflugsziele sollten für Zufussgehende, Radfahrer und Benutzende des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein. Die Netze sind diesbezüglich zu prüfen und zu ergänzen. Wichtige Drehscheiben stellen die «Tourismus- und Freizeitdrehscheiben» dar, bei denen der Übergang zwischen den verschiedenen Angeboten räumlich und zeitlich aufeinander optimal abgestimmt ist. Gäste mit Übernachtungen oder Skifahrer:innen mit (Mehr-)Tageskarten können die lokalen Bus-/Bahnangebote frei nutzen, wodurch eine MIV-reduzierte Mobilität gefördert wird.

6. Massnahmen

Das RGSK 2025 führt weitgehend die Massnahmen des RGSK 2021 weiter. Einzelne Massnahmen bleiben komplett unverändert, weitere Massnahmen erfahren kleine Änderungen/Aktualisierungen innerhalb des Massnahmenpakets (z.B. veränderter Koordinationsstand), einige weitere wurden gestützt auf inzwischen gewonnene Erkenntnisse (siehe Kapitel Handlungsbedarf und Strategien) als neue Massnahmen ins RGSK aufgenommen.

Die Massnahmen in den Teilbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt. Sie umfassen nebst den Massnahmen, welche die gesamte Region betreffen, auch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken (zusätzlich in **hellgrün** hinterlegt). Aufgrund der Vielzahl an Teilmassnahmen wird auf eine komplette Auflistung verzichtet und dafür auf den Massnahmenband verwiesen. Massnahmenpakete werden in den folgenden Tabellen im Gegensatz zu Einzel- und als Aufzählung geführte Teilmassnahmen in **fett** gekennzeichnet.

6.1 Massnahmen Siedlung

Die Siedlungsmassnahmen des RGSK 2025 unterstützen die angestossenen Entwicklungen und anvisierten Ziele, insbesondere der Innenentwicklung, der vorhergehenden RGSK-Generationen. Der Fokus liegt prioritär auf der Weiterentwicklung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte und der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Interlaken und den regionalen Zentren, um die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung aufzufangen. Zum weiteren Erhalt der Attraktivität der Region werden diese Gebietsentwicklungen mit Massnahmen zur Stärkung des Wohnangebots und der Hotellerie ergänzt.

Massnahme	Nummer RGSK	AP5
Regionale Zentralitätsstruktur	OO.S-Ü.01	
Masterplan Flugplatz Interlaken	OO.S-Ü.03	ja
Räumliche Weiterentwicklung Areal Flugplatz Meiringen und Umgebung	OO.S-Ü.04	
Sicherung Erstwohnungsangebot	OO.S-Ü.05	ja
Regionale Wohnschwerpunkte	OO.S-SW.01	
Regionale Arbeitsschwerpunkte	OO.S-SA.01	
Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration (A-Horizont) (Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete)	OO.S-UV.01	ja
Siedlungsentwicklung nach innen (Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete)	OO.S-UV.02	
Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration (B-Horizont) (Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete)	OO.S-UV.03	ja
Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen	OO.S-VW.01	

Massnahme	Nummer RGSK	AP5
Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Arbeiten	OO.S-VA.01	
Verkehrsintensive Vorhaben ViV	OO.S-VIV.01	
Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung (ohne Interessensabwägung)	OO.S-Bgo.01	
Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung (mit Interessensabwägung)	OO.S-Bgm.01	
Koordination der Raumplanung	OO.S-SÜ.01	

Tab. 24 Übersicht Massnahmen Bereich Siedlung RGSK 2025. Aufgrund der Vielzahl an Teilmassnahmen wird auf eine komplette Auflistung verzichtet und dafür auf den Massnahmenband verwiesen.

6.2 Massnahmen Landschaft

Im Bereich Landschaft werden die Einzel- und Massnahmenpakete der vorhergehenden RGSK-Generationen weitergeführt. Im Zusammenhang mit den Strategien der qualitätsorientierten Siedlungsentwicklung nach innen, der Funktionen der Gewässer und ihrer Zugänglichkeit wird zusätzlich ein Fokus auf die Gewässer als bedeutende Landschafts- und Freiraumelemente gelegt. Um die im RGSK festgelegten Strategien – die Grün- und Gewässerräume im nahen Wohn- und Arbeitsumfeld attraktiv und naturnah zu gestalten – umzusetzen, werden entsprechende Massnahmen aufgenommen.

Massnahme	Nummer RGSK	AP5
Regionale Landschaftsschutzgebiete	OO.L-Schu.01	
Regionale Landschaftsschongebiete	OO.L-Scho.01	
Siedlungsprägende Grünräume	OO.L-Gr.01	
Koordinationsbedarf Schiessanlagen	OO.L-Ü.01	
Aufwertung Gewässerufer für Mensch und Natur	OO.L-Ü.02	ja
Entwicklungskonzept Tallandschaft Meiringen-Brienzen	OO.L-Ü.03	

Tab. 25 Übersicht Massnahmen Bereich Landschaft RGSK 2025. Aufgrund der Vielzahl an Teilmassnahmen wird auf eine komplette Auflistung verzichtet und dafür auf den Massnahmenband verwiesen.

6.3 Massnahmen Tourismus

Zu einer konzentrierten und nachhaltigen Entwicklung sollen auch die aus dem RTEK stammenden raumrelevanten Tourismuselemente, welche in die Tourismusmassnahmen eingeflossen sind, beitragen. Viele der Massnahmen reagieren auf Handlungsbedarf und Teilstrategien an der Schnittstelle von Siedlung und Tourismus. Sie greifen einerseits in touristische Nutzungen ein, haben andererseits aber auch einen Effekt auf die weitere Siedlungsentwicklung.

Massnahme	Nummer RGSK	AP5
Resort-Projekte (Siedlungsschwerpunkt Tourismus)	OO.T-S.01	
Resort Projekte (Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Tourismus)	OO.T-V.01	
Hotelzonen	OO.T-Ü.02	ja
Camping und Wohnmobilstellplätze	OO.T-Ü.03	
Intensiverholungsgebiete	OO.T-Ü.04	
Erholungsgebiete	OO.T-Ü.05	
Ausflugsstationen und Ausflugsziele	OO.T-Ü.06	
Touristische Transportanlagen	OO.T-Ü.07	
Skipisten und Beschneigung	OO.T-Ü.08	
Mountainbikeanlagen von regionaler Bedeutung	OO.T-Ü.09	
Hängegleiterstart- und -landeplätze von regionaler Bedeutung	OO.T-Ü.10	
Wassersport	OO.T-Ü.11	
Velofreizeitverkehr / Mountainbike	OO.T-Ü.12	

Tab. 26 Übersicht Massnahmen Bereich Tourismus RGSK 2025. Aufgrund der Vielzahl an Teilmassnahmen wird auf eine komplette Auflistung verzichtet und dafür auf den Massnahmenband verwiesen.

6.4 Massnahmen Verkehr

Die Verkehrsmassnahmen des RGSK 2025 unterstützen die angestossenen Entwicklungen und anvisierten Ziele der vorhergehenden RGSK-Generationen und setzen an wichtigen Schlüsselstellen im Gesamtverkehrssystem an.

6.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Siedlungsverträgliche Strassenräume

Die Massnahmen des motorisierten Individualverkehrs setzen den Fokus auf die Ausgestaltung von sicheren Verkehrsräumen und hierbei insbesondere auf den Ortsdurchfahrten und in Bereichen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Die Aufwertung des öffentlichen Aussenraums erhöht dabei ebenso die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, führt zu einem besseren Verkehrsablauf und entlastet die Bevölkerung von Lärm und Luftverschmutzung. Die Lebensqualität zum Wohnen, Arbeiten und dem Aufenthalt steigt.

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
Massnahmenpaket pauschalen Bundebeitrag, Kategorie Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, Agglomeration Interlaken, A-Horizont	OO.MIV-Auf.01		
– Unterseen, Anschluss Weissenaustrasse an Unterseenstrasse	OO.MIV-Auf.01.01	1	ja
– Ringgenberg, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	OO.MIV-Auf.01.02	1	ja
– Ringgenberg, Aufwertung Gemeindestrassen	OO.MIV-Auf.01.03	1	ja
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, 1./2./3. Priorität	OO.MIV-Auf.03		
– Interlaken, Umbau Knoten Waldrandkreuzung (USP 1048)	OO.MIV-Auf.03.01	2	
– Leissigen, Sanierung Ortsdurchfahrt	OO.MIV-Auf.03.03	1	
– Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen	OO.MIV-Auf.03.04	1	
– Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen-Obermad	OO.MIV-Auf.03.05	1	
– Meiringen, Verkehrssanierung Ortseingang Hausen und Knoten Eisenbolgen	OO.MIV-Auf.03.06	2	
– Leissigen-Krattigen, Korrektion Engstelle	OO.MIV-Auf.03.07	2	
– Beatenberg, Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrt Kirche-Schmocken	OO.MIV-Auf.03.08	2	
– Lauterbrunnen, Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen inkl. Bahnhofplatz	OO.MIV-Auf.03.09	1	
– Brienz, Erneuerung und Sanierung Ortsdurchfahrt Brienz	OO.MIV-Auf.03.10	1	
– Wilderswil, Korrektion Strasse Chrummeney–Zweilütschinen	OO.MIV-Auf.03.11	1	
– Grindelwald, Umfahrung Dorfzentrum	OO.MIV-Auf.03.12	2	
– Meiringen, Ausbau Brünigpassstrasse mit Radstreifen	OO.MIV-Auf.03.13	1	
– Optimierung Leistungsfähigkeit A8 zwischen Spiez und Interlaken	OO.MIV-Auf.03.14	1	
– Region Oberland-Ost, Sanierung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufigkeitsstellen	OO.MIV-Auf.03.15	1-3	

Tab. 27 Übersicht Massnahmen des motorisierten Individualverkehrs RGSK 2025

6.4.2 Öffentlicher Verkehr

Bahninfrastruktur Um die Qualität des schienengebundenen ÖV in der Region zu stärken und Kapazitätssteigerungen in den Lüttschinentälern zu ermöglichen, sind Ausweichstellen und Doppelspurausbauten entlang der Strecke notwendig. Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfolgen Umbauten von Bahnhaltstellen.

Grimselbahn Mittels eines 22 Kilometer langen Tunnels soll eine Lücke im Schmalspurbahnnetz geschlossen und die Zentralbahn mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn verbunden werden. Dadurch entsteht ein 850 Kilometer langes Netz, welches den gesamten Schweizer Alpenraum überspannt.

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie strassengebundener öffentlicher Verkehr, 1./2./3. Priorität	OO.ÖV-Str.04		
– Därligen, Verbesserung A8-Anschluss Därligen Ost	OO.ÖV-Str.04.01	1	
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Schiene-Ortsverkehr, 1./2./3. Priorität	OO.ÖV-Ort.03		
– Grindelwald, Konzept BehiG + Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB	OO.ÖV-Ort.03.01	1	
– Grindelwald, Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB	OO.ÖV-Ort.03.02	1	
– Lütschental, Konzept BehiG + Ersatz Kreuzungsstelle Lütschental BOB	OO.ÖV-Ort.03.03	1	
– Wilderswil, Verschlankung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang Alte Staatsstrasse	OO.ÖV-Ort.03.04	1	
– Lauterbrunnen, Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB	OO.ÖV-Ort.03.05	1	
Einzelmassnahmen öffentlicher Verkehr, Kategorie Schiene-Ortsverkehr			
– Innertkirchen/Guttannen/Wallis, Grimselbahn (kombiniert mit 380 kV Leitung)	OO.ÖV-Ort.05	1	

Tab. 28 Übersicht Massnahmen des öffentlichen Verkehrs RGSK 2025

6.4.3 Nachfrageorientierte Mobilität

Stärkung «Crossbow»:
 Neuorganisation des Verkehrs im Zentrum

Ziel der Studie/des Prozesses ist eine Stärkung des Zentrums als Aufenthalts- und Verbindungsort, eine Entlastung des Zentrumsbereichs durch beispielsweise konsequentere Lenkung des MIV auf die übergeordneten Achsen sowie eine Stärkung der siedlungs- und klimaverträglichen Mobilität. Inhaltlich ist es ergebnisoffener Prozess, bei dem einzelne Massnahmen ausgearbeitet werden können, der Prozess auf eine Weiterentwicklung des Crossbow-Konzeptes von 1999 oder ein Herausarbeiten eines neuen gemeindeübergreifenden Verkehrs-/Mobilitätskonzeptes mit kurz- bis langfristigen Massnahmen hinauslaufen kann.

Mobility/Road Pricing Lütschinentäler

Die Lütschinentäler mit Lauterbrunnen und Grindelwald leben seit langem vom Tourismus und kennen die dadurch entstehenden Auswirkungen daher bestens. Die Zunahme von Individualtouristen und die kaum steuerbare Promotionen über Social-Media-Kanäle haben aber in letzter Zeit dazu geführt, dass insbesondere die Belastung durch den MIV inzwischen sehr hoch ist und die Strassenkapazitäten oft ans Limit kommen. Ebenfalls zeigen die letzten Jahre, dass eine Konzentration auf eine Sommer- und Wintersaison inzwischen fast gänzlich wegfällt, einzig der November ist noch ein Monat mit einem merkbaren Nachfragerückgang. Mit einem Verkehrsleitsystem ab Wilderswil und einer neuen BOB-Haltestelle mit P+R-Angebot (inkl. Gültigkeit Skipass auf der BOB sowie entsprechende höhere Preise der Parkplätze in den Tälern) soll eine gewisse Entlastung erwirkt werden.

Zusammen mit dem ASTRA erfolgen zurzeit Abklärungen für ein mögliches Pilotprojekt Mobility/Roadpricing in einem nahezu «geschlossenen System».

Parkierung In der Region Oberland-Ost besteht insbesondere an Orten für die Naherholung und den Tourismus ein erhöhter überkommunaler Koordinations- und Planungsbedarf im Bereich der Parkieranlagen. Im RGSK 2025 sind dies Anlagen in den Gemeinden Lauterbrunnen, Hofstetten und Unterseen/Matten/Interlaken.

Für eine Bündelung von Individualfahrten können Sammelparkplätze (MIV-Verkehrsdrehscheiben) das ungenutzte Potenzial von Fahrgemeinschaften bei deren Aktivierung unterstützen. Die Sammelparkplätze liegen in unmittelbarer Nähe von Autobahnauffahrten und können kostenlos genutzt werden. Die Region prüft potenzielle Standorte.

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie nachfrageorientierte Mobilität, 1./2./3. Priorität	OO.NM-PP.04		
– Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn	OO.NM-PP.04.01	1	
– Hofstetten, Freilichtmuseum Ballenberg West	OO.NM-PP.04.02	1	
Dokumentationsblätter eigene Leistungen Verkehr, Kategorie nachfrageorientierte Mobilität, 1./2./3. Priorität			
– Unterseen, Interlaken, Matten, Partizipativer Prozess Verkehr im Zentrum	OO.NM-S.05	1	ja
– Pilot Mobility/Road Pricing Lütschinentäler	OO.NM-S.06	1	
– Lauterbrunnen, Verkehrsstudie Lauterbrunnental	OO.NM-S.07	1	
– Region Oberland-Ost, Sammelparkplätze	OO.NM-S.08	1	
– Unterseen, Interlaken, Matten; Parkplatzkonzept	OO.NM-S.09	1	

Tab. 29 Übersicht Massnahmen zur nachfrageorientierten Mobilität RGSK 2025

6.4.4 Fuss- und Veloverkehr

Im Fuss- und Veloverkehr liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Netzes. Durch attraktive und sichere Wege entsteht eine Veloinfrastruktur, die eine reichweitenstarke Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und der Freizeit ermöglicht sowie den gewünschten Verlagerungseffekt vom MIV zu siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln unterstützt.

Brückenschläge für den Fuss- und Veloverkehr Mit dem Neu- resp. Ausbau von drei Brücken sollen qualitative wie quantitative Netzlücken geschlossen werden. So ist zum einen für den Fussverkehr ein Direktanschluss vom Siedlungsgebiet Matten b.I. zum neuen Bahnhof Matten b.I. vorgesehen, um die Erschliessungsreichweite zu erhöhen. Die bestehende Fussverkehrsbrücke beim Dotierkraftwerk stellt eine attraktive und viel frequentierte Direktverbindung zwischen Unterseen und Interlaken, abseits des MIV-Strassennetzes, dar. Mit einem Ausbau können sowohl die Benutzungsqualität für den Fussverkehr erhöht wie auch eine Öffnung für den Veloverkehr ermöglicht werden.

Veloverkehr entlang der Seeufer Entlang dem linken Thunerseeufer sind mehrere Gemeinden der Agglomeration Interlaken und Thun an den (über-)regionalen Veloweg (Velowegnetz-kategorie Velohauptverbindung II) angebunden. Zwischen Leissigen-Därligen-Interlaken führt dieser Veloweg aktuell streckenweise ohne Radstreifen über die N8-Zubringer resp. mit Radstreifen auf der N8. Für viele Velofahrer:innen stellen diese Abschnitte einschränkende Hindernisse und Sicherheitsrisiken dar. Mit der geplanten Massnahme wird die Streckenführung mit Abschnitten auf eigenen Wegen und Stegen neu konzipiert, so dass in beide Fahrtrichtungen eine Führung abseits der vielbefahrenen Nationalstrasse/Zubringer möglich ist.

Der Veloverkehr entlang des rechten Brienerseeufers führt in den meisten Fällen im Mischverkehr entlang der Kantonsstrasse. Eine eigene Veloverkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise Velostreifen, sind nur punktuell vorhanden. Mit geeigneten Massnahmen soll der Veloverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
Massnahmenpaket pauschalen Bundebeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, A-Horizont			
– Unterseen, Fuss-/Veloverbindung Seestrasse bis Neuhaus, ausserorts	OO.FVV-Ü.01.01	1	ja
– Unterseen, Interlaken, Ausbau Brücke Dotierkraftwerk	OO.FVV-Ü.01.02	1	ja
– Matten, Fussverkehrsbrücke über A8	OO.FVV-Ü.01.03	1	ja
Massnahmenpaket pauschalen Bundebeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, B-Horizont			
– Interlaken, Querung Schifffahrtskanal Weissenau	OO.FVV-Ü.02.01	2	Ja
– Interlaken, Bönigen, Verbesserung Sicherheit Veloverkehr Untere Bönigstrasse	OO.FVV-Ü.02.02	2	Ja
– Agglomeration Interlaken, laufende Förderung Fuss- und Veloverkehr, Gemeindestrassen	OO.FVV-Ü.02.03	2	Ja
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			
– Hasliberg, Ausbau Goldern–Lehn	OO.FVV-Ü.03.01	1	
– Neubau Velomassnahmen Ringgenberg–Brienz	OO.FVV-Ü.03.02	1	
– Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Wysstanne–Twing	OO.FVV-Ü.03.03	2	
– Neuer abgetrennter Radweg Brienzwiler–Brünigpass	OO.FVV-Ü.03.04	1	

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
– Schattenhalb, Neubau Radstreifen Chirchet (Willigen–Lammi)	OO.FVV-Ü.03.05	1	
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			
– Region, Angebot nationale und regionale Freizeitroutes (Mountainbike)	OO.FVV-Ü.04.01	1-3	
Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr			
Neubau Radweg Leissigen–Därlichen–Interlaken West	OO.FVV-Ü.05	1	ja
Dokumentationsblätter eigene Leistungen Verkehr, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			
– Ringgenberg–Brienz, Konzept Uferweg	OO.FVV-S.05	1	

Tab. 30 Übersicht Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen RGSK 2025

6.4.5 Kombinierte Mobilität

Ausbau B+R

Mittels dem Ausbau von B+R-Anlagen soll zum einen das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen vergrössert, der Zugang zum ÖV erleichtert und die Nachfrage nach qualitativ und quantitativ attraktiver Veloparkierung entsprochen werden. Die Ausbauten tragen zu einer Stärkung der Intermodalität mit ÖV und Velo bei.

Massnahme	Nummer RGSK	Priorität RGSK	AP5
Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Kombinierte Mobilität B+R, 1./2./3. Priorität			
– Grindelwald, B+R Bahnhof	OO.KM-B.03.01	1	
– Lauterbrunnen, B+R Bahnhof	OO.KM-B.03.02	1	
– Meiringen, B+R Bahnhof	OO.KM-B.03.03	1	

Tab. 31 Übersicht Massnahmen zur kombinierten Mobilität RGSK 2025

7. Ausblick

Allgemein

In den nächsten RGSK ist der totalrevidierte kantonale Richtplan Bern sowie dessen Umsetzung auf Stufe Region und Agglomeration zu berücksichtigen.

Siedlung

Für die nächste RGSK-Erarbeitung ist die Mobilisierung der Potenziale zur Siedlungsentwicklung nach innen und Umsetzung weiterer Entwicklungsgebiete weiterhin zentral. Das Vorantreiben der Entwicklungsgebiete – vor allem in der Agglomeration und in den regionalen Zentren – bleibt eine Daueraufgabe. Ein bleibender Schwerpunkt wird die Weiterentwicklung des ESP Flugplatz Interlaken bleiben mit der Umsetzung der Masterplanung hin zu konkreten Planungsmassnahmen der Gemeinden oder die bauliche Umsetzung in Teilschritten. Von Bedeutung ist weiterhin die Stärkung der regionalen Zentren und deren Entwicklungsmöglichkeiten.

Landschaft

Im Bereich Landschaft werden Themenfelder wie Energie, Klimaschutz und -anpassung, Biodiversität und Umwelt laufend bedeutender und dementsprechend im RGSK genügend zu berücksichtigen. Relevant sind in den Ortskernen u.a. Themen wie:

- Weiterentwicklung der Grün- und Freiraumstruktur im Rahmen von Arealentwicklungen: Wie auch im Bereich Siedlung führt die Siedlungs- und qualitätsorientierte Innenentwicklung zu einer verstärkten Bedeutung der Grün- und Freiräume. Mehr Einwohner:innen oder z.B. der demografischer Wandel erhöhen das Bedürfnis nach gut erreichbaren, klimagerecht und multifunktional gestalteten Frei- und Begegnungsräumen.
- Weiterentwicklung der Themen Biodiversität, öffentliche Räume und Klimawandel: In einem nächsten Schritt wären Massnahmen/Projekte zur Umsetzung der weiteren Strategien zum Grünen Ring, zu den Freiräumen (z.B. in Ringgenberg der Freiraum «Chrüz-Schufle» als Teil der Siedlungsentwicklung), zu den Strassenräumen im Siedlungsraum zu erarbeiten und vorhandene Fördermöglichkeiten zu bündeln.

Tourismus, Freizeit und Erholung

Im Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung wurden im Rahmen des RGSK 2025 die bestehenden Massnahmen bewirtschaftet. Es ist zu prüfen, ob bereits aufgegriffene Themen wie z.B. der Umgang mit Wohnmobilstellplätzen raumplanerisch auf regionaler Stufe geklärt werden.

Verkehr

Neben der Prüfung resp. Erarbeitung von geplanten Studien und Koordinationsaufgaben (u.a. Mobility/Road Pricing, RAK ÖV, Sammelparkplätze), aus deren Ergebnissen sich Handlungsbedürfnisse und Massnahmen für die nächste RGSK-Erarbeitung ergeben können, ist zu prüfen, ob aus den nachfolgenden Themen ebenfalls relevante Bestandteile für die nachfolgenden Generationen entstehen können:

- Wo ein ausgewiesener Koordinations-/Handlungsbedarf über z.B. mehrere Gemeinden, mit dem Kanton, mit den Transportunternehmungen etc. besteht, ist zu prüfen, ob eine mobilitätsbezogene Gesamtschau von Netzinfrastrukturbereichen zweckmässig ist.
- Des Weiteren ist der Einsatz von Sharing-Angeboten anzugehen, um den zunehmend individuellen Mobilitätsbedürfnisse Rechnung zu tragen, die sich am Ansatz «Teilen statt Besitzen» orientieren.
- Das Thema der fortschreitenden Verbreitung und Weiterentwicklung der Elektromobilität ist im Rahmen der nächsten Generation auf Handlungsbedürfnisse für die Gemeinden zu prüfen. Die dafür notwendigen Ladeinfrastrukturen sind hierbei breit zu denken und betreffen sowohl öffentlich zugängliche wie auch private Ladepunkte (vom E-Reisecar bis zum privaten E-Auto und E-Bike).

8. Beilagenverzeichnis

Zum RGSK 2025 gehören folgende separate Berichtbeilagen:

- Beilage 1: Mitwirkungsbericht vom 13. Dezember 2023
- Beilage 2: Zusatzbericht Weiterentwicklung Koordinationsstände:
Vorranggebiete für die regionalen Siedlungserweiterungen

- *Beilage 3: Zusatzbericht 2 zu Siedlung und Langsamverkehr, Ergänzende
Erläuterung und Nachweise zu den Massnahmen*

Agglomerationsprogramm Interlaken:

- Beilage 3: Agglomerationsprogramm Interlaken, 5. Generation (bestehend aus Hauptbericht, Massnahmenband, Kartenband sowie Umsetzungstabellen)

Siehe Genehmigung AGR

Anhang

Anhang

Anhang 1 Liste der Gemeinden nach Raumtyp

Raumtyp	BFS-Nr.	Gemeinde	kant. Richtwert Raumnutzerdichte)	Raumnutzerdichte (Stand 2022)
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	581	Interlaken	85	131
	587	Matten bei Interlaken		73
	593	Unterseen		80
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3./4. Stufe (T)	573	Brienz (BE)	57	43
	785	Meiringen		55
	576	Grindelwald	53	34
	584	Lauterbrunnen		35
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	572	Bönigen	53	61
	590	Ringgenberg (BE)		53
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	574	Brienzwiler	39	36
	575	Därlichen		46
	577	Gsteigwiler		40
	580	Hofstetten bei Brienz		40
	585	Leissigen		40
	588	Niederried bei Interlaken		28
	589	Oberried am Brienersee		42
	592	Schwanden bei Brienz		33
	594	Wilderswil		59
	783	Hasliberg		33
	786	Schattenhalb		40
Hügel- und Berggebiete	571	Beatenberg	34	29
	578	Gündlischwand		43
	579	Habkern		35
	582	Iseltwald		27
	586	Lütschental		36
	591	Saxeten		33
	782	Guttannen		55
	784	Innertkirchen		30

Anhang

Anhang 2 Dokumentationsblatt Brünigtunnel



Abb. 26 Geprüfte Varianten (Grafik ASTRA, ZMB Brünigverbindung 2017)

Federführende Stelle: ASTRA

Weitere Beteiligte: Gemeinden, Kanton Bern, Kanton Obwalden

Projektbeschreibung

Die Strecke über den Brünig verbindet das Berner Oberland mit dem Kanton Obwalden und im weiteren Verlauf mit dem Kanton Luzern. Die Passstrasse über den Brünig ist wie andere Strassen in Bergregionen verschiedenen Naturgefahren ausgesetzt. Am Brünig ist dies vor allem die Gefahr von Steinschlag. Zum Schutz der Verkehrsteilnehmenden und der Strasse wird diese mit verschiedenen Massnahmen vor Naturgefahren geschützt. So sind etwa an einigen Orten Steinschlag-Schutznetze verbaut, zudem wird der Fels teils überwacht. Temporär kann es kurzzeitig zu Sperrungen des Brünigpasses kommen, u.a. infolge Schneemassen, Steinschlag und Felsabbrüchen, weshalb der Bau eines Tunnels als Lösung in der Region, in der Politik und in den Verwaltungsfachstellen auf Bundesebene bereits mehrfach diskutiert wurde.

Die 2017 im Auftrag des ASTRA erarbeitete Zweckmässigkeitsbeurteilung zu einem «Brünigtunnel» hat ergeben, dass punktuelle Ausbauten auf der Passstrecke die grössten Kosten-/Nutzen-Wirkungen aufweisen. Daher wird aktuell seitens ASTRA der «Brünigtunnel» nicht weiterverfolgt, sondern auf punktuelle Verbesserungsmaßnahmen gesetzt.

Anstelle einer Fortführung als langfristige Massnahme im RGSK 2025 Oberland-Ost, wird das Projektvorhaben als Dokumentationsblatt beibehalten.