

Regionalkonferenz



Oberland-Ost

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland Ost 2025

Massnahmenband Teil 1: Siedlung, Landschaft, Tourismus
Massnahmenband Teil 2: Verkehr

Februar 2025



Impressum

Auftraggeberin:

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38
3800 Interlaken

Auftragnehmerin:

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
Matthias 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

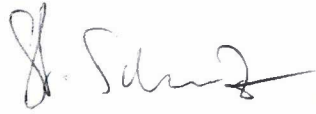
Interlaken, den 20. November 2024

Der Präsident



Peter Aeschimann

Der Geschäftsführer



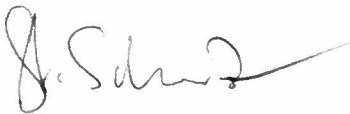
Stefan Schweizer

Siehe Genehmigung AGR
ME1, IS. S. 26

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Interlaken, den 24. Februar 2025

Der Geschäftsführer



Stefan Schweizer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

26. Mai 2026

Bern, den



Übersicht Massnahmen RGSK 2025

Verkehr

	Nummer	Massnahme/Titel	Priorität	AP5	Seite
Motorisierter Individualverkehr	OO.MIV-Auf.01	Massnahmenpaket pauschalen Bundebeitrag, Kategorie Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, Agglomeration Interlaken, A-Horizont			6
	OO.MIV-Auf.01.01	Unterseen, Anschluss Weissenaustrasse an Unterseenstrasse	1	Ja	8
	OO.MIV-Auf.01.02	Ringgenberg, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	1	Ja	10
	OO.MIV-Auf.01.03	Ringgenberg, Aufwertung Gemeindestrassen	1	Ja	12
	OO.MIV-Auf.03	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, 1./2./3. Priorität			14
	OO.MIV-Auf.03.01	Interlaken, Umbau Knoten Waldrandkreuzung (USP 1048)	2	-	16
	OO.MIV-Auf.03.03	Leissigen, Sanierung Ortsdurchfahrt	1	-	18
	OO.MIV-Auf.03.04	Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen	1	-	20
	OO.MIV-Auf.03.05	Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen-Obermad	1	-	22
	OO.MIV-Auf.03.06	Meiringen, Verkehrssanierung Ortseingang Hausen und Knoten Eisenbolgen	2	-	24
	OO.MIV-Auf.03.07	Leissigen-Krattigen, Korrektur Engstelle	2	-	26
	OO.MIV-Auf.03.08	Beatenberg, Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrt Kirche-Schmocken	2	-	28
	OO.MIV-Auf.03.09	Lauterbrunnen, Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen inkl. Bahnhofplatz	1	-	30
	OO.MIV-Auf.03.10	Brienz, Erneuerung und Sanierung Ortsdurchfahrt Brienz	1	-	32
	OO.MIV-Auf.03.11	Wilderswil, Korrektur Strasse Chrummy – Zweilütschinen	1	-	34
OO.MIV-Auf.03.12	Grindelwald, Umfahrung Dorfzentrum	2	-	36	
OO.MIV-Auf.03.13	Meiringen, Ausbau Brünigpassstrasse mit Radstreifen	1	-	37	
OO.MIV-Auf.03.14	Optimierung Leistungsfähigkeit A8 zwischen Spiez und Interlaken	1	-	39	
OO.MIV-Auf.03.15	Region Oberland-Ost, Sanierung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen	1-3	-	42	
Öffentlicher Verkehr	OO.ÖV-Str.04	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie strassengebundener öffentlicher Verkehr, 1./2./3. Priorität			44
	OO.ÖV-Str.04.01	Därliigen, Verbesserung A8-Anschluss Därliigen Ost	1	-	45
	OO.ÖV-Ort.03	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Schiene-Ortsverkehr, 1./2./3. Priorität			47
	OO.ÖV-Ort.03.01	Grindelwald, Konzept BehiG + Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB	1	-	49
	OO.ÖV-Ort.03.02	Grindelwald, Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB	1	-	51
	OO.ÖV-Ort.03.03	Lütschental, Konzept BehiG + Ersatz Kreuzungsstelle Lütschental BOB	1	-	53
	OO.ÖV-Ort.03.04	Wilderswil, Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang Alte Staatsstrasse	1	-	55
	OO.ÖV-Ort.03.05	Lauterbrunnen, Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB	1	-	57
		Einzelmassnahmen öffentlicher Verkehr, Kategorie Schiene-Ortsverkehr			
	OO.ÖV-Ort.05	Innertkirchen/Guttannen/Wallis, Grimselbahn (kombiniert mit 380 kV Leitung)		-	59

	Nummer	Massnahme/Titel	Priorität	AP5	Seite
Nachfrageorientierte Mobilität	OO.NM-PP.04	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie nachfrageorientierte Mobilität – Parkierung, 1./2./3. Priorität			61
	OO.NM-PP.04.01	Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn	1	-	62
	OO.NM-PP.04.02	Hofstetten, Freilichtmuseum Ballenberg West	1	-	64
		Dokumentationsblätter eigene Leistungen Verkehr, Kategorie nachfrageorientierte Mobilität, 1./2./3. Priorität			
	OO.NM-S.05	Unterseen, Interlaken, Matten, Partizipativer Prozess Verkehr im Zentrum	1	Ja	66
	OO.NM-S.06	Pilot Mobility/Road Pricing Lütchinentäler	1	-	68
	OO.NM-S.07	Lauterbrunnen, Verkehrsstudie Lauterbrunnental	1	-	70
	OO.NM-S.08	Region Oberland-Ost, Sammelparkplätze	1	-	72
	OO.NM-S.09	Unterseen, Interlaken, Matten; Parkplatzkonzept	1	-	74

	Nummer	Massnahme/Titel	Priorität	AP5	Seite
Fuss- und Veloverkehr	OO.FVV-Ü.01	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, A-Horizont			76
	OO.FVV-Ü.01.01	Unterseen, Fuss-/Veloverbindung Seestrasse bis Neuhaus, ausserorts	1	Ja	79
	OO.FVV-Ü.01.02	Unterseen, Interlaken, Ausbau Brücke Dotierkraftwerk	1	Ja	81
	OO.FVV-Ü.01.03	Matten, Fussverkehrsbrücke über A8	1	Ja	83
	OO.FVV-Ü.02	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, B-Horizont			85
	OO.FVV-Ü.02.01	Interlaken, Querung Schifffahrtskanal Weissenau	2	Ja	88
	OO.FVV-Ü.02.02	Interlaken, Bönigen, Verbesserung Sicherheit Veloverkehr Untere Bönigstrasse	2	Ja	90
	OO.FVV-Ü.02.03	Agglomeration Interlaken, laufende Förderung Fuss- und Veloverkehr, Gemeindestrassen	2	Ja	92
	OO.FVV-Ü.03	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			94
	OO.FVV-Ü.03.01	Hasliberg, Ausbau Goldern – Lehn	1	-	96
	OO.FVV-Ü.03.02	Neubau Velomassnahmen Ringgenberg - Brienz	1	-	98
	OO.FVV-Ü.03.03	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Wysstanne – Twing	2	-	100
	OO.FVV-Ü.03.04	Neuer abgetrennter Radweg Brienzwiler – Brünigpass	1	-	102
	OO.FVV-Ü.03.05	Schattenhalb, Neubau Radstreifen Chirchet (Willigen – Lammi)	1	-	104
	OO.FVV-Ü.04	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			106
	OO.FVV-Ü.04.01	Region, Angebot nationale und regionale Freizeitrouuten (Mountainbike) Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr	1-3	-	107
	OO.FVV-Ü.05	Neubau Radweg Leissigen – Därigen – Interlaken West	1	Ja	109
		Dokumentationsblätter eigene Leistungen Verkehr, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität			
	OO.FVV-S.05	Ringgenberg – Brienz, Konzept Uferweg	1	-	112

	Nummer	Massnahme/Titel	Priorität	AP5	Seite
Kombinierte Mobilität	OO.KM-B.03	Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Kombinierte Mobilität B+R, 1./2./3. Priorität			114
	OO.KM-B.03.01	Grindelwald, B+R Bahnhof	1	-	116
	OO.KM-B.03.02	Lauterbrunnen, B+R Bahnhof	1	-	118
	OO.KM-B.03.03	Meiringen, B+R Bahnhof	1	-	120

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeitrag, Kategorie Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, Agglomeration Interlaken, A-Horizont

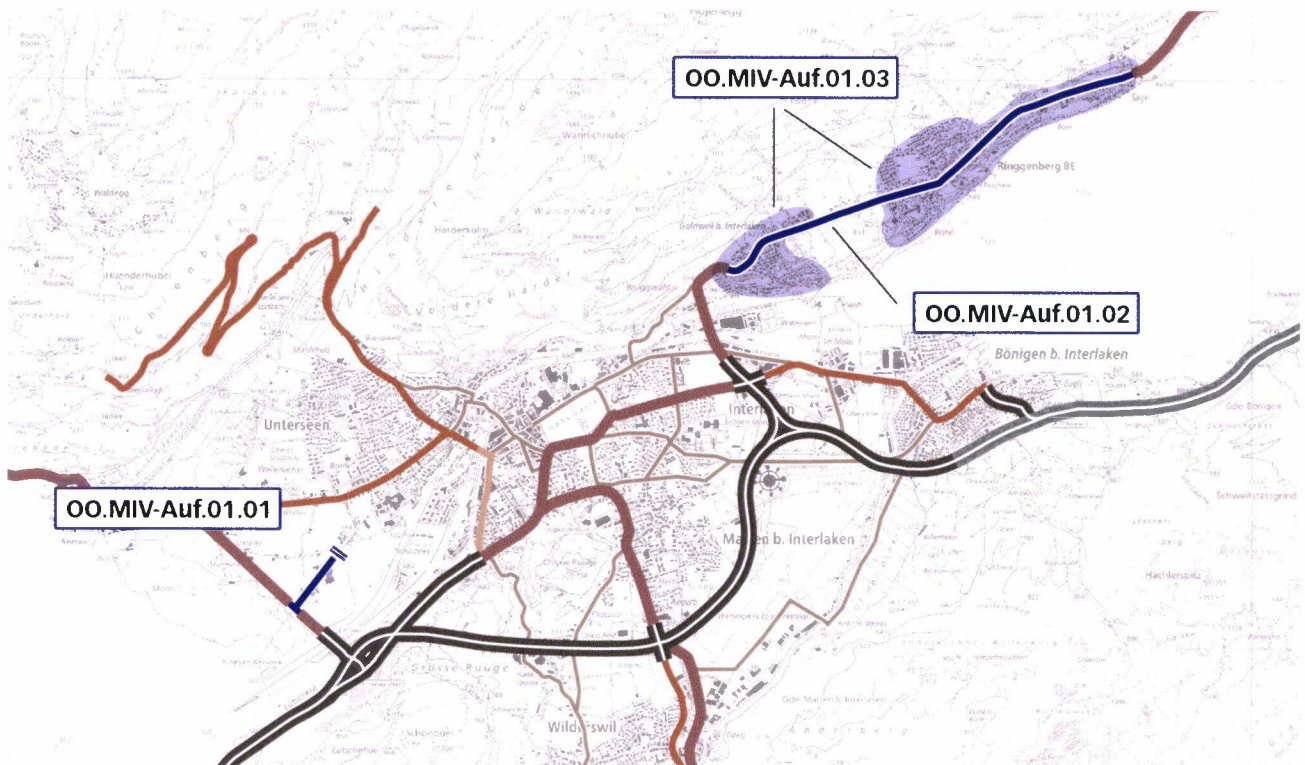
OO.MIV-Auf.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF)	6.54		
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.2	21'500	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Konzeption Massnahmenpaket	Das Basisstrassennetz des MIV ist Bestandteil eines siedlungsverträglichen Gesamtverkehrssystems der Agglomeration Interlaken. Durch gestalterische, betriebliche und bauliche Eingriffe werden die unterschiedlichen Netzhierarchien der Strassen gestärkt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden stetig erhöht. Je nach Funktion im Netz, tragen die Massnahmen dazu bei, dass die Strassen ihre jeweilige Rolle als Aufenthaltsraum, Erschliessungsstrasse oder Transitachse wahrnehmen können.		
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	"Erreichbarkeit über das Basisstrassennetz gewährleisten" 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. Mittels lenkenden, dosierenden und verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsmanagement-Massnahmen wird eine effiziente Auslastung der bestehenden Infrastrukturen erzielt.

Bezug zu Handlungsbedarf

- Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten, Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen;
- Entlastung des Zentrums vom Transitverkehr;
- Lenkung der Verkehrs- und Parkierungsströme;
- Aufenthaltsqualität in den Quartieren und Ortsteilen

Bezug zu 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, unterstützen gestalterische und betriebliche Massnahmen die Lenkung des Verkehrs.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
 Eine attraktive und gelungene Strassenraumgestaltung trägt zu einer Aufwertung des Ortsbildes und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Teilmassnahmen des Paketes unterstützen die Umsetzung der anvisierten Netzhierarchie des MIV für die Agglomeration, welche bereits mit "Crossbow"-Massnahmen des AP1+AP2 Interlaken grösstenteils umgesetzt wurde, und entwickelt sie weiter.

Siedlung (WK 2)

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
 Durch eine Aufwertung von Strassenräumen können auch in stärker belasteten Verkehrsräumen qualitativ hochwertige Ausgangslagen für Wohnen, Arbeiten und Aufenthalt geschaffen werden. Dies fördert die Innenverdichtung und eine Belebung der Zentren.

Sicherheit (WK 3)

WK 3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
 Mit den Teilmassnahmen wird die Hierarchie des Strassennetzes gestärkt, indem Geschwindigkeitsregime, Strassenraumgestaltung und Verkehrsmenge aufeinander abgestimmt werden. Dadurch können beispielsweise die Quartiere vom (Durchgangs-)Verkehr entlastet werden, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

Umwelt (WK 4)

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen
 Durch eine Verstetigung und gezielte Lenkung des Verkehrs werden Treibstoffverbrauch, Luftschadstoffe und Lärm vermindert.

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.MIV-Auf.01.01	Unterseen, Anschluss Weissenastrasse an Unterseenstrasse	0.75
OO.MIV-Auf.01.02	Ringgenberg, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	4.16
OO.MIV-Auf.01.03	Ringgenberg, Aufwertung Gemeindestrassen	1.63

Teilmassnahme Verkehr

Unterseen, Anschluss Weissenaustrasse an Unterseenstrasse

OO.MIV-Auf.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

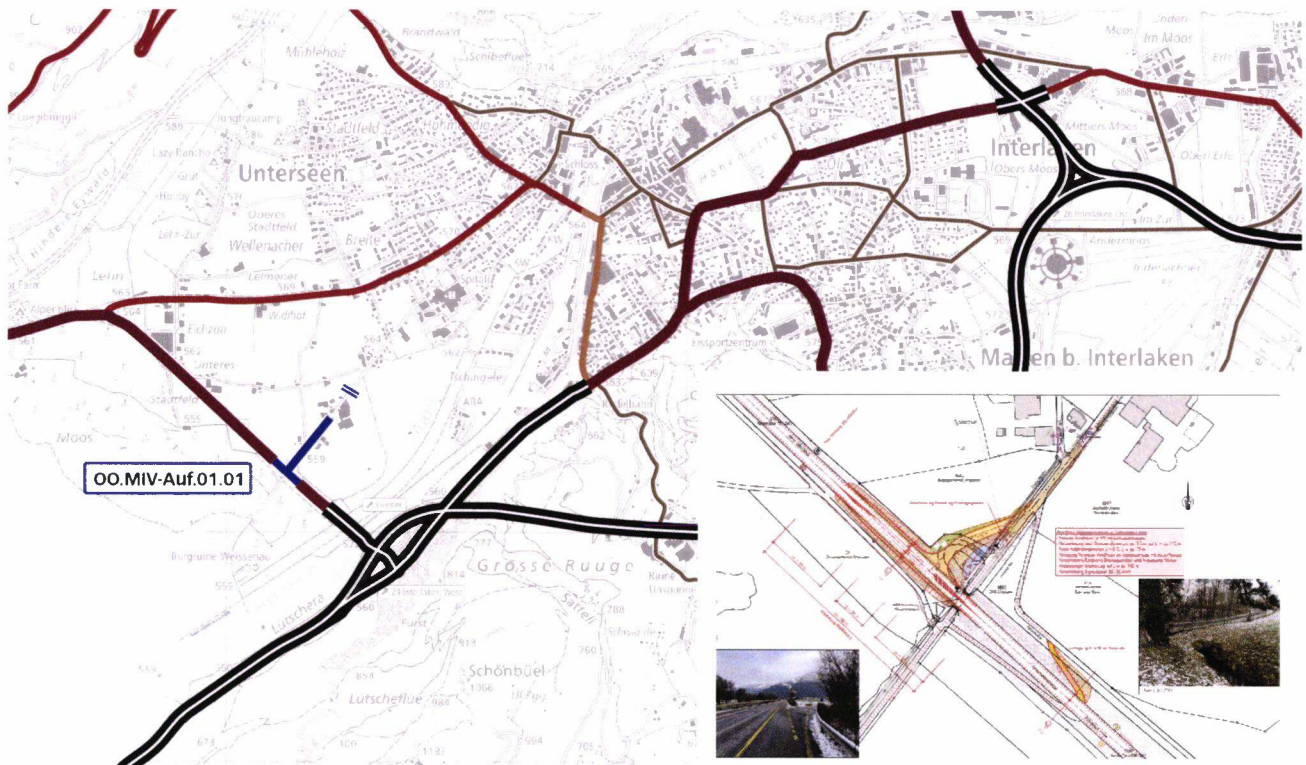
5.Generation Nein

Massnahmenkategorie

3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	TBA-OIK		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.75	01.01.2028	31.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.2	4'000	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Zielsetzung: Das Gewerbegebiet an der Weissenaustrasse ist im Bestand über die Achse Weissenaustrasse – Helvetiastrasse - Seestrasse angeschlossen. Lastwagen und Schwerverkehr fahren damit heute unmittelbar beim Haupteingang Spital Interlaken vorbei und			

führt über eine schmale Strecke, die nicht alle Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. So ist das Kreuzen zweier Fahrzeuge nicht durchgängig möglich und für Zufussgehende konnte provisorisch nur ein Längsstreifen markiert werden. Da die übergeordnete Erschliessung in vielen Fällen über die Unterseenstrasse führt, nutzen einige Fahrzeuge – trotz ausgewiesenem Fahrverbot – die kleinen Detailerschliessungswege, wie Wyden oder das Wydengässli. Dies führt zu Verkehrssicherheits- und Ausweichverkehrsproblemen. Ziel ist, die Verhinderung von Ausweichverkehr und Entlastung der Weissenaustrasse vor dem Spital Interlaken. Klare und sichere Verkehrslenkung des Gewerbeverkehrs (Mitarbeitende, Kunden, Lieferungen).

Massnahmeninhalt:

Direktanschluss der Weissenaustrasse an die Unterseenstrasse. Sperrung der Durchfahrt auf der Weissenaustrasse nordöstlich des Gewerbegebietes, so dass der Gewerbeverkehr ausschliesslich über die Unterseenstrasse verkehrt.

- Neubau Anschluss an Unterseenstrasse für motorisierten Individualverkehr (Lastwagen und Personenwagen), Gestaltung Knoten mit Linksabbiegespur (Neuhaus > Weissenaustrasse)
- Verbreiterung best. Damm Unterseenstrasse um ca. 3.5 m auf eine Länge von etwa 110 m
- Neue Verbindungsrampe zwischen Unterseen- und Weissenaustrasse, Gefälle ca. 5 %, Länge ca. 70 m
- Verlegung Rampe für den Anschluss ^{des Velowegs} ~~der Veloroute~~ an die Unterseenstrasse, Entflechtung MIV/Veloverkehr
- Verschiebung Eindolung Drainagegraben und Umgestaltung Weiher, Anpassungen Markierung und Signalisation

Siehe Genehmigung AGR
MEI, IS. S. 26

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Ringgenberg, Umgestaltung Ortsdurchfahrt

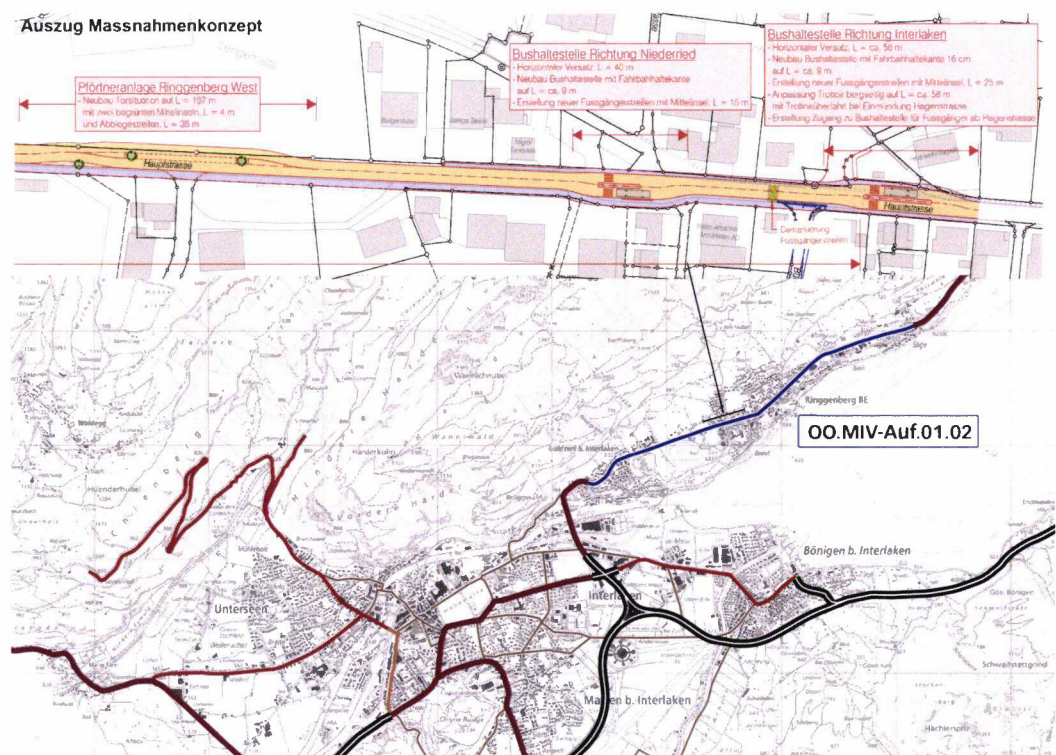
OO.MIV-Auf.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK I	Ringgenberg (BE)		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.16	01.01.2030	31.12.2035	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.2		15'000	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Zielsetzung: Mit der Massnahme soll die Ortsdurchfahrt von Goldswil und Ringgenberg einheitlich und identitätsstiftend gestaltet werden. In den dicht bebauten Ortskernen soll der Strassenraum ein verbindendes Element sein, in dem die Trennwirkung der Strasse			

gemindert ist. Insbesondere sollen die Sicherheit der Zufussgehenden bei den Fussgängerquerungen und für die Velofahrenden auf der Kantonsstrasse erhöht und das Geschwindigkeitsniveau des MIV gesenkt werden.

Massnahmeninhalt:

Das Massnahmenkonzept sieht eine grossflächige Umgestaltung im Bereich zwischen der Gewerbezone Goldswil und dem Ortskern Ringgenberg sowie mehrere lokale Anpassungen und Aufwertungen entlang der übrigen Ortsdurchfahrt vor.

- Auf der gesamten Ortsdurchfahrt soll das Prinzip der Koexistenz gelten.
- Durch die baulichen Massnahmen wird die Fahrgeschwindigkeit des MIV beeinflusst; unter anderem mit Pfortneranlagen mit begrünten Mittelinseln und Abbiegestreifen, Vertikalversätzen und Mehrzweckstreifen.
- Dank der Massnahmen kann sich auch der Veloverkehr sicher entlang der Ortsdurchfahrt bewegen (Angleichen der Fahrgeschwindigkeiten von Velo und MIV).
- Um das Fussverkehrsnetz attraktiver und sicherer zu gestalten, werden Fussgängerstreifen neu angeordnet und mit Schutzinseln versehen sowie Gehwege angepasst.
- Der Zugang zum ÖV wird aufgewertet und die Bushaltestellen neu gestaltet.

Das Projekt entlang der Ortsdurchfahrt ist koordiniert mit geplanten Drittprojekten der Gemeinde zur Schulwegsicherheit (OO.MIV-Auf.01.03).

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 10.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Ringgenberg, Aufwertung Gemein- destrassen

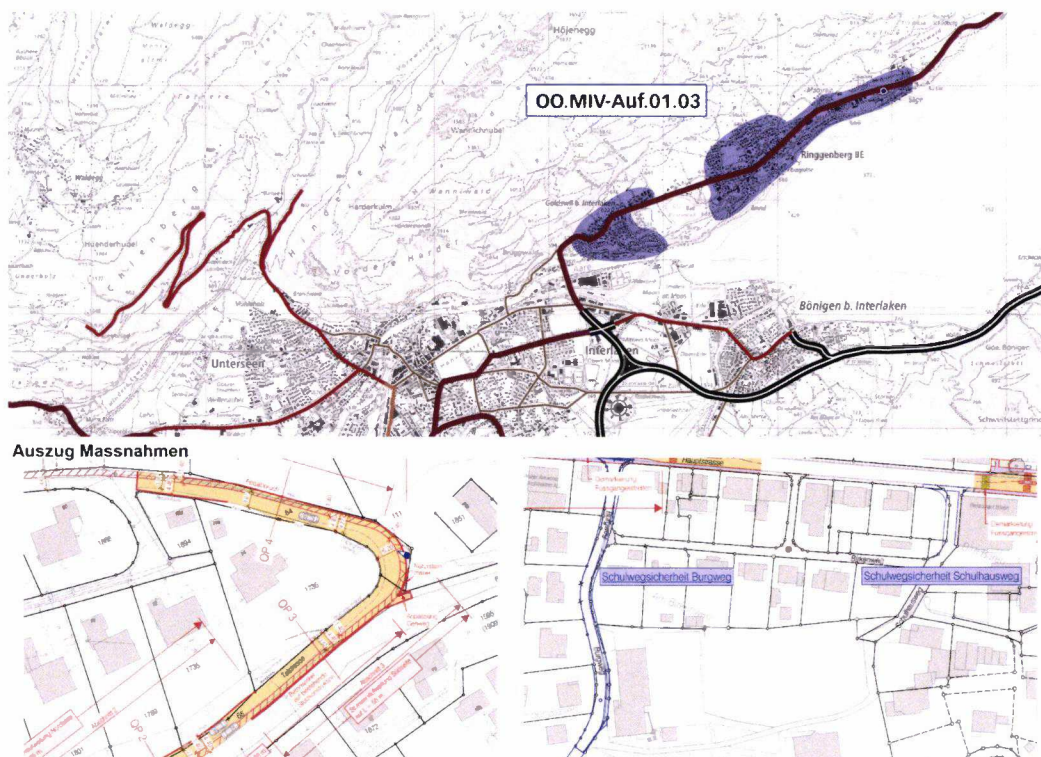
OO.MIV-Auf.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit Strassen-
raum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	TBA-OIK I		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.63	01.01.2028	31.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.2	2'500	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Zielsetzung: Das Siedlungsgebiet von Ringgenberg ist von vielen schmalen Strassen und entsprechend engen Querschnitten geprägt. Das Kreuzen ist an vielen Stellen nicht oder nur bei sehr stark reduzierten Geschwindigkeiten möglich. Der Strassenverlauf ist häufig			

kurvenreich und führt nahe an Gebäude- und Mauerecken vorbei. In Kurvenbereichen oder bei Knoten führt dies an mehreren Orten zu eingeschränkten Sichtverhältnissen. Mit einer Anpassung des Geschwindigkeitsregimes und lokalen gestalterischen Verbesserungen im Strassennetz, soll die Gesamtverkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Massnahmeninhalt:

Geschwindigkeitsregime: Auf den Gemeindestrassen der Gemeinde Ringgenberg wird eine flächige Tempo-30-Zone umgesetzt. Die einzelnen Zonen-Bereiche beginnen direkt ab der Kantonsstrasse, bis zum Ende des Siedlungsgebietes. In Gebieten mit besonders vielen Zufussgehenden, resp. einem hohen Anteil an Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis, wird eine Begegnungszone vorgesehen. Alle Zufahrten in die Zonen werden mit der entsprechenden Signalisation und Markierungen versehen.

Fussverkehrs- und Schulwegsicherheit

Die Gemeinde Ringgenberg verbessert mit mehreren Massnahmen die Fussverkehrs- und Schulwegsicherheit auf dem Gemeindestrassennetz.

- Ausbau Talstrasse Goldswil / Neubau Gehweg Burgweg Schulhaus – Kindergarten Ränkli / Umgestaltung Brunnengasse (Aufhebung Einbahnregime)

Anpassungen im Strassenraum, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beitragen. Dies betrifft vor allem Anpassungen an Einmündungsbereichen. Massnahmen im Anschlussbereich zum Kantonsstrassenprojekt (OO.MIV-Auf.01.02), sind mit diesem koordiniert.

- Felseneggweg / Hubelstrasse / Dorfgasse / Hobachergasse / Talstrasse / Stapfackerweg / Lochstrasse / Strandbadweg / Kreuzlistrasse / Blasenweg / Burgweg / Hangenstrasse / Brandstrasse / Hüplengasse / Bachtalenweg / Kirchgasse / Grubengasse / Beundenstrasse / Parkplatz Moosrain / Seestrasse

Umgestaltung von Dorfplätzen zur besseren Raumaufteilung von MIV/Velo und Zufussgehenden/Aufenthaltsbereich.

- Bereich Dorfbrunnen Goldswil / Dorfplatz Ällmetli Ringgenberg / Dorfplatz Post Ringgenberg

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 10.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum, 1./2./3. Priorität

OO.MIV-Auf.03

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Mit einer Sanierung bzw. Umgestaltung von beispielsweise stark belasteten Ortsdurchfahrten werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) verbessert. Im Vordergrund stehen eine Verlangsamung und eine Verstärkung des Verkehrs. Die Strassenräume der Ortsdurchfahrten werden im Rahmen eines gesamthaften Lösungsansatzes (Betriebs- und Gestaltungskonzept) saniert. Hierbei kommen betriebliche, gestalterische und bauliche Massnahmen zum Einsatz, welche die jeweiligen spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen (u.a. Nutzergruppen, Bebauung, Platzverhältnisse, Handlungsbedarf).

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.MIV-Auf.03.01	Interlaken, Umbau Knoten Waldrandkreuzung	1.00
OO.MIV-Auf.03.03	Leissigen, Sanierung Ortsdurchfahrt	2.25
OO.MIV-Auf.03.04	Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen	2.97
OO.MIV-Auf.03.05	Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen-Obermad	4.30

OO.MIV-Auf.03.06	Meiringen, Verkehrssanierung Ortseingang Hausen und Knoten Eisenbolgen	3.16
OO.MIV-Auf.03.07	Leissigen-Krattigen, Korrektion Engstelle	0.00
OO.MIV-Auf.03.08	Beatenberg, Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrt Kirche - Schmocken	1.00
OO.MIV-Auf.03.09	Lauterbrunnen, Ortsdurchfahrt Lauterbrun- nen inkl. Bahnhofplatz	6.65
OO.MIV-Auf.03.10	Brienz, Erneuerung und Sanierung Orts- durchfahrt Brienz	9.00
OO.MIV-Auf.03.11	Wilderswil, Korrektion Strasse Chrummeney – Zweilütschinen	8.00
OO.MIV-Auf.03.12	Grindelwald, Umfahrung Dorfzentrum	10.00
OO.MIV-Auf.03.13	Meiringen, Ausbau Brünigpassstrasse mit Radstreifen	0.00
OO.MIV-Auf.03.14	Optimierung Leistungsfähigkeit A8 zwischen Spiez und Interlaken	0.00
OO.MIV-Auf.03.15	Region Oberland-Ost, Sanierung Unfall- schwerpunkte und Unfallhäufungsstellen	0.00
	Summe	48.33

Teilmassnahme Verkehr

Interlaken, Umbau Knoten Waldrandkreuzung

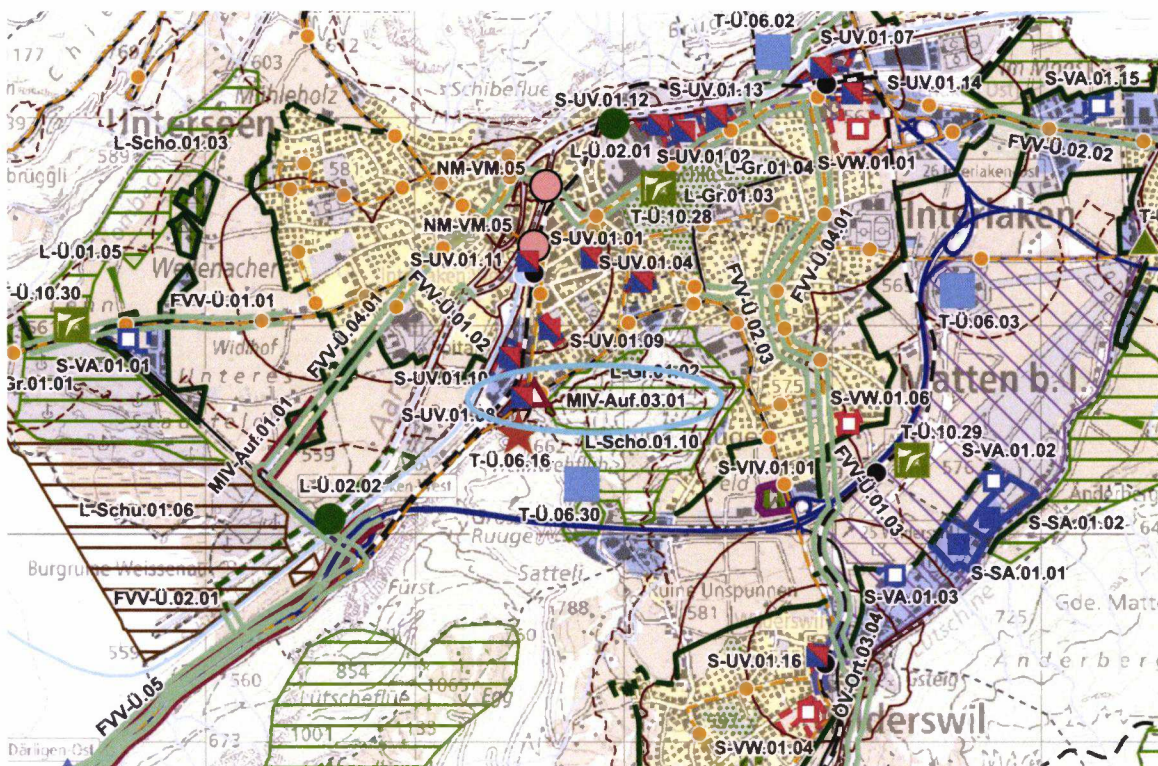
OO.MIV-Auf.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Interlaken	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschreibung

Die Waldrandkreuzung ist einer der stärksten belasteten Knoten im Gemeindegebiet Interlaken. Die Kreuzung ist geprägt durch die Hauptverbindung Därliigenstrasse-Waldeggstrasse (Kantonsstrasse Nr. 6, Innerortsbereich) mit vortrittsbelasteten T-Anschlüssen der Verbindungstrasse ins Zentrum Interlaken West (Rugenparkstrasse) sowie der Nebenstrasse nach Matten/Wilderswil über den Rugen (Wagnerenstrasse). Der Knoten ist durch bestehende Infrastrukturen eingefasst und der vorhandene Platz für einen Umbau beschränkt. Um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu verbessern, soll die heutige Doppel-T Kreuzung verkehrstechnisch umgestaltet werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	TBA-OIK
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK
	31.12.2033	Inbetriebnahme	TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	Kantonale Richtplanrelevanz	nein
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Teilmassnahme Verkehr

Leissigen, Sanierung Ortsdurchfahrt

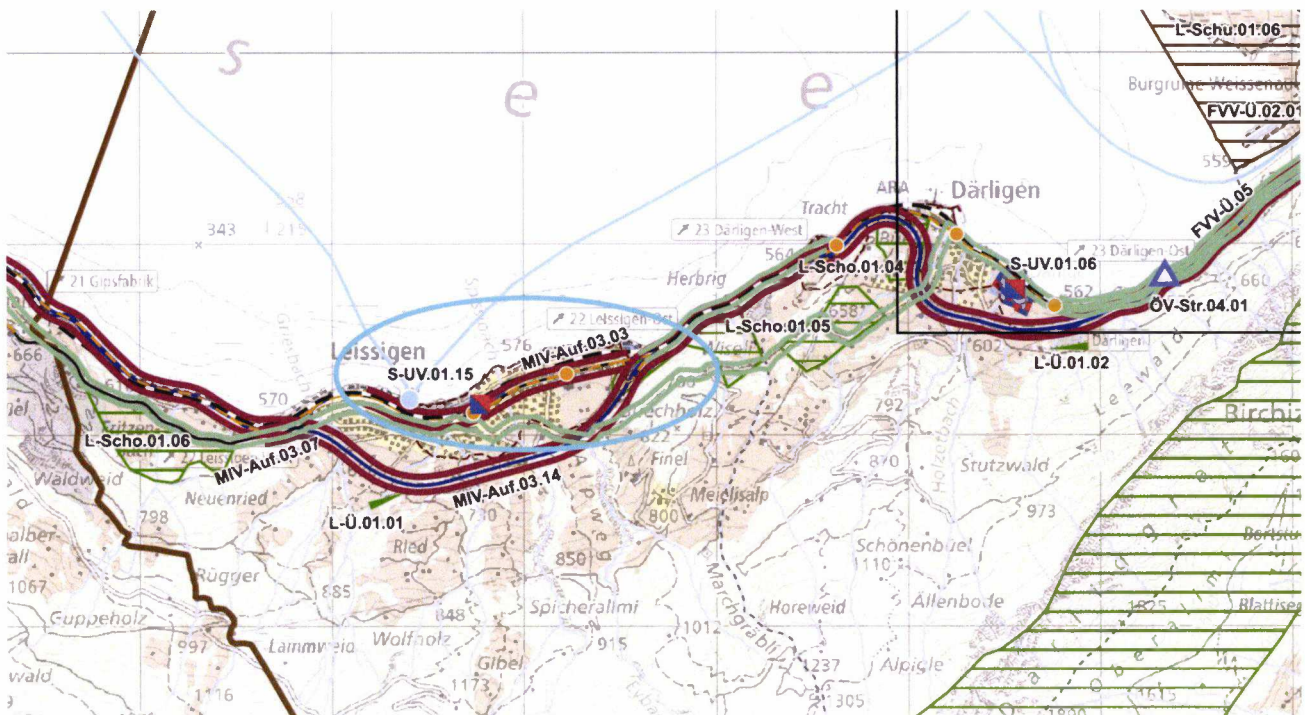
OO.MIV-Auf.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinde, AÖV

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.25	01.01.2025	31.12.2028

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb Mit dem Neubau der drei noch ausstehenden Bushaltestellen (West, Dorf, Schule) werden auch die Fussgängerquerungen hindernisfrei saniert und mit baulichen Mittelinseln versehen. Im Anschluss an diese Arbeiten erfolgt über die ganze Ortsdurchfahrt eine Belagserneuerung mit lärmindernden Belägen und allfälligen weiteren kleinen baulichen und betrieblichen Optimierungen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2023	Studie	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2028	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen

OO.MIV-Auf.03.04

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

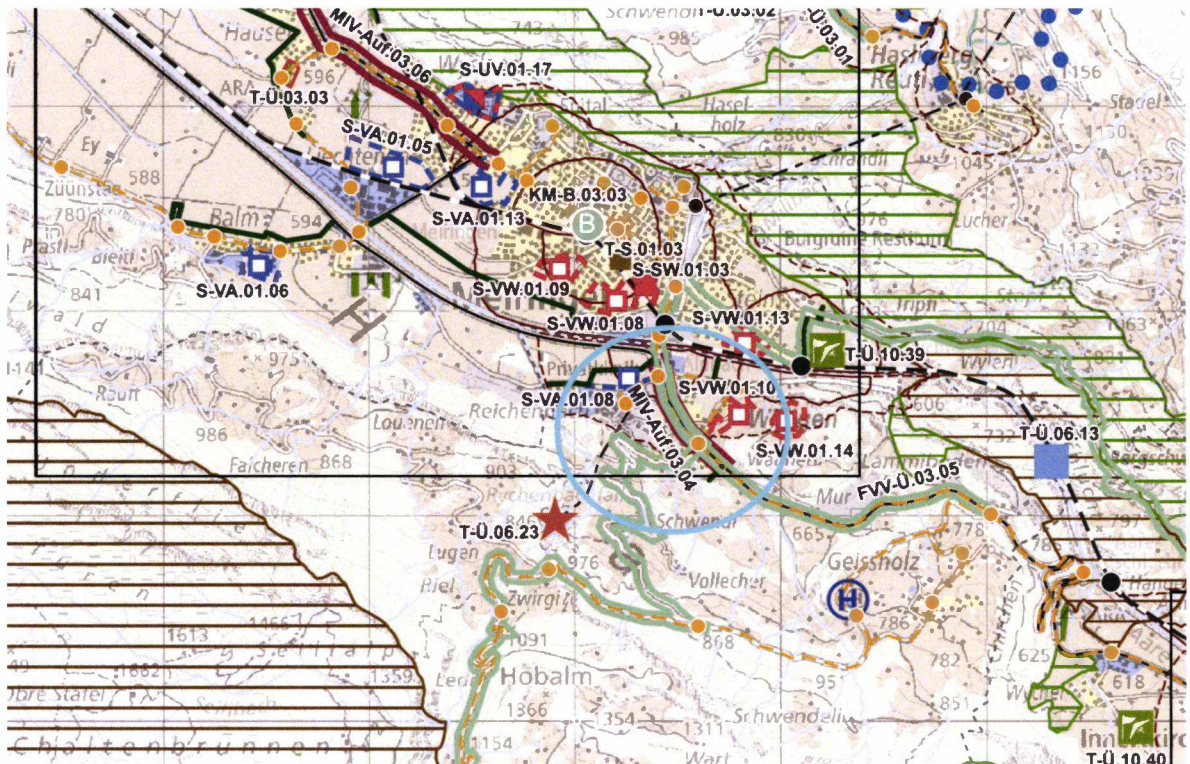
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.97	01.01.2029	31.12.2030
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	Die beiden ^{Veloweg} Velorouten Nr. 8 + 61 führen durch die Ortschaft Willigen. Der Streckenabschnitt Willigen - Lammi ist im Sachplan ^{Velowegnetz} Veloverkehr als qualitative Netzlücke auf dem Basisnetz vermerkt. Nebst dem Strassenausbau für einen neuen Radstreifen bergwärts werden auch die Fussgängerquerungen und Bushaltestellen hindernisfrei saniert sowie lärmindernde Beläge eingebaut. ^{Schwandstall}		
Siehe Genehmigung AGR NEI, IS.S. 26	Dieses Innerortsprojekt ist die Fortsetzung vom Ausserortsprojekt «Neubau Radstreifen Chirchet» (OO.FVV-Ü.03.05).		

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2029

Baubeginn

TBA-OIK

31.12.2030

Inbetriebnahme

TBA-OIK

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen-Obermad

OO.MIV-Auf.03.05

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

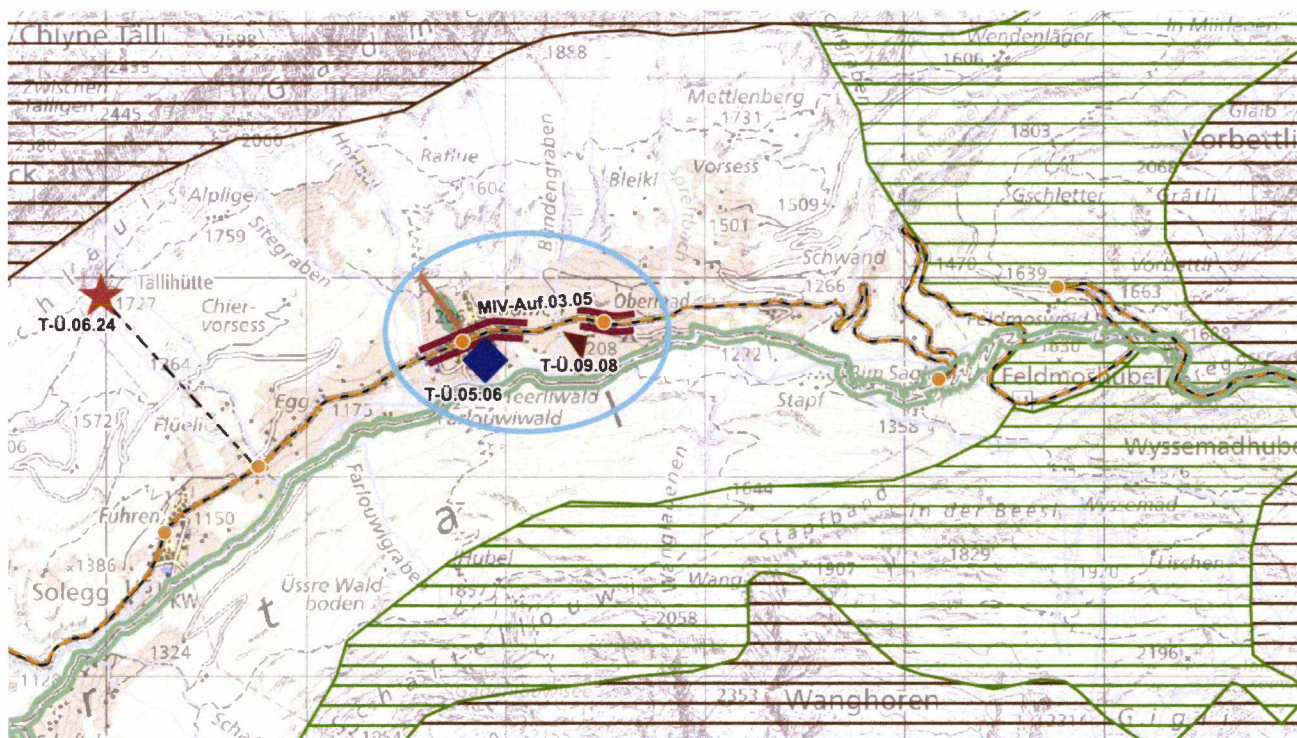
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

4.30

01.01.2024

31.12.2025

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschreibung

Die Kantonsstrasse Nr. 11 führt von Innertkirchen auf den Sustenpass und die beiden Ortsdurchfahrten von Gadmen und Obermad weisen einen stark verkehrsorientierten Charakter auf. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand und muss in den nächsten Jahren komplett saniert werden. Der bestehende Oberbau ist nicht frostsicher. Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass mehr als 85 % der Fahrzeuge schneller als 50 km/h fahren. Viele Einfahrten in die Kantonsstrasse sind unübersichtlich und die von der Norm vorgegebenen Sichtweiten können oftmals nicht eingehalten werden. Für Fussgänger gibt es an vielen Stellen gar kein oder nur ein schmales Trottoir. Das Projekt sieht eine komplette Erneuerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrten

Gadmen und Obermad vor. Die Schaffung von Pförtneranlagen bei allen vier Ortseinfahrten ist ein wesentliches Element. Zudem wird der gesamte Oberbau ersetzt, die Strassenentwässerung erneuert und zusätzliche Gehwegverbindungen werden erstellt. Mit weiteren Massnahmen (z.B. Anpassung Parkplätze, Rückversetzung Böschung) wird die Verkehrssicherheit, insbesondere in Bezug auf die Sichtweiten, erhöht. Die Standorte der Bushaltestellen Gadmen Post und Gadmen Obermad werden angepasst und hindernisfrei saniert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2024	Baubeginn	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2032

Baubeginn

TBA-OIK

31.12.2035

Inbetriebnahme

TBA-OIK

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Strassennetzplan (SNP) + Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Leissigen-Krattigen, Korrektion Engstelle

OO.MIV-Auf.03.07

RGSK-Umsetzungspriorität

2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms

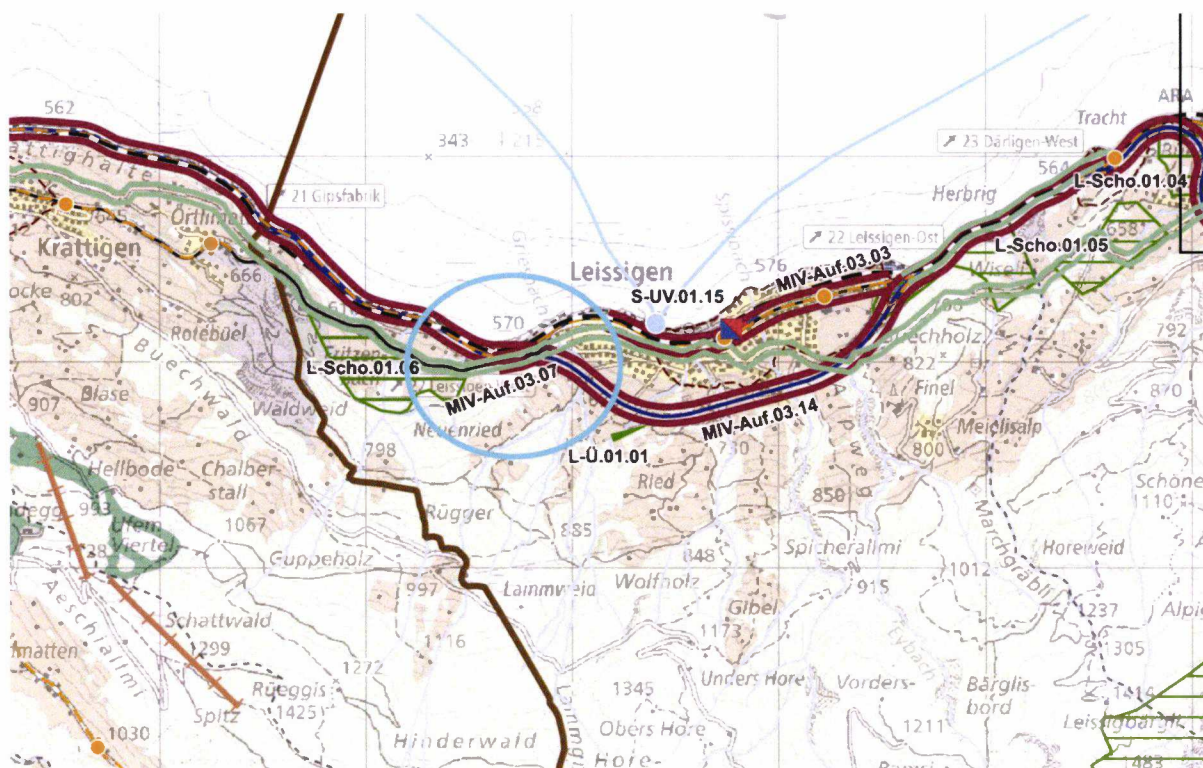
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

0.00

01.01.2032

31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Zwischen Leissigen und Krattigen weist die Krattigenstrasse oberhalb vom Ausgang des Sicherheitsstollens der A8 über eine Länge von ca. 150 m eine Engstelle auf. An der engsten Stelle ist die Fahrbahn nur 3.70 m breit, was ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen verunmöglicht. Bei Unfällen auf der Autobahn zwischen Leissigen West und Faulensee wird die Krattigenstrasse als Umleitung benutzt. Um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewähren, soll die Fahrbahn durchgehend auf zwei Fahrspuren verbreitert werden.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2032

Baubeginn

TBA-OIK

31.12.2035

Inbetriebnahme

TBA-OIK

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Beatenberg, Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrt Kirche - Schmocken

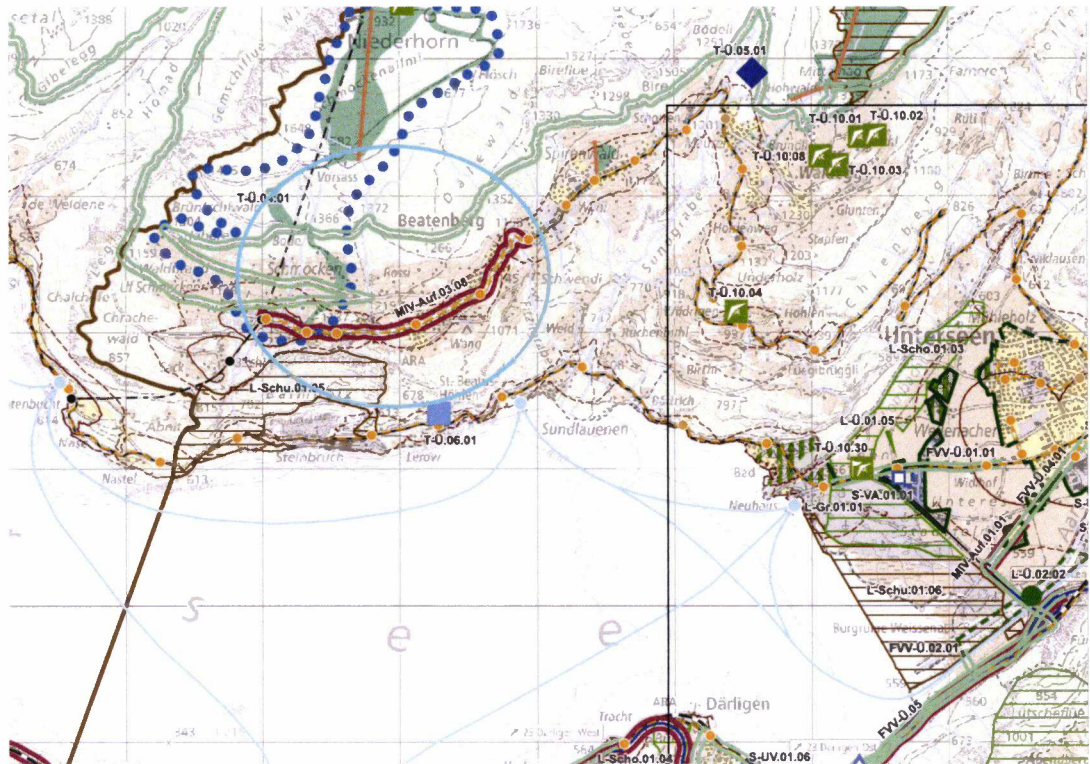
OO.MIV-Auf.03.08

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2035
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	Die Ortsdurchfahrt von Beatenberg ist im Bereich Kirche bis Schmocken zu sanieren und an die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden anzupassen. Neben dem MIV und ÖV führt entlang der Strecke ein Wanderweg gemäss Sachplan Wander-routen.		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
Vororientierung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Lauterbrunnen, Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen inkl. Bahnhofplatz

OO.MIV-Auf.03.09

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

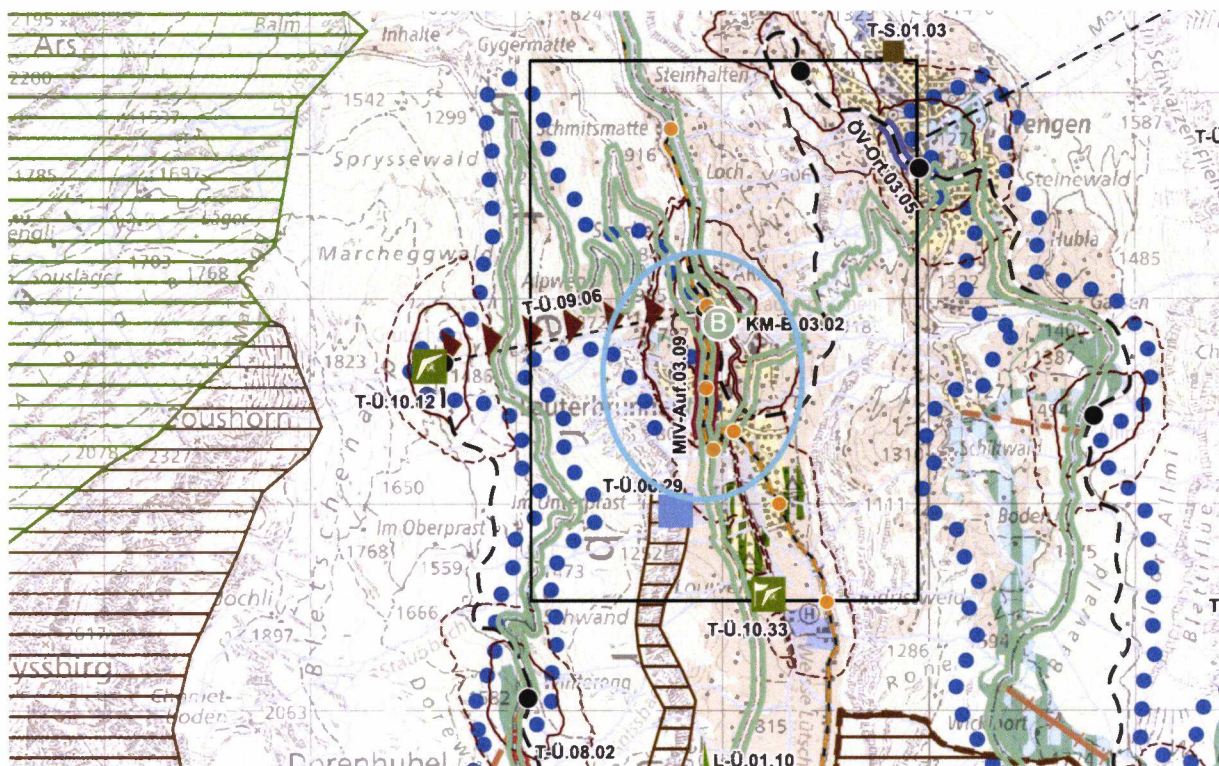
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Lauterbrunnen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

6.65

01.01.2026

31.12.2029

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Für den zentralen Teil der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen (Garage Jungfrau bis Eybrücke) besteht ein dringender Sanierungsbedarf. Der Strassenoberbau ist in die Jahre gekommen und muss erneuert werden. Der inhomogene und teilweise sehr enge Strassenquerschnitt sowie die Senkrechtparkplätze entlang der Kantonsstrasse stellen Sicherheitsdefizite dar. Für die Velofahrenden längs (saisonal) und die zu Fuss Gehenden quer besteht ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis, welchem im heutigen Zustand nicht entsprochen wird.

Der Bahnhofplatz in Lauterbrunnen weist heute verschiedene Schwachstellen und Defizite auf. Der Platz und die darüber führende Kantonsstrasse sind Drehscheibe für

unterschiedlichste Verkehrsteilnehmer. Die komplexen Verkehrsabläufe führen zu Konflikten und bergen ein Gefahrenpotential, insbesondere für die Fussgänger/innen. Diese finden heute keine sicheren Geh- und Warteflächen vor, welche ihnen vorbehalten sind. Ebenso fehlen behindertengerechte Bushaltekanten.

Projektziele:

Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen soll einen flüssigen und sicheren Verkehr für alle aufweisen

Die Situation für die Fussgänger in Längsrichtung und querend ist übersichtlich, komfortabel und sicher gestaltet

Die Vorzonen/Vorlandbereiche sind in die Gesamtgestaltung des Strassenraumes eingebunden und ermöglichen vielfältige Nutzungen wie Aussenverkauf, Restauration, etc. Die Parkplätze entlang der Kantonsstrasse sollen sicher angefahren und verlassen werden können

Die Strasseninfrastruktur erfüllt die Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit (inkl. Bushaltestellen)

Die Strassen- und Werkleitungsinfrastruktur ist erneuert und weist die notwendige Lebensdauer für die kommenden Jahre auf

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2026	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2029	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Brienz, Erneuerung und Sanierung Ortsdurchfahrt Brienz

OO.MIV-Auf.03.10

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

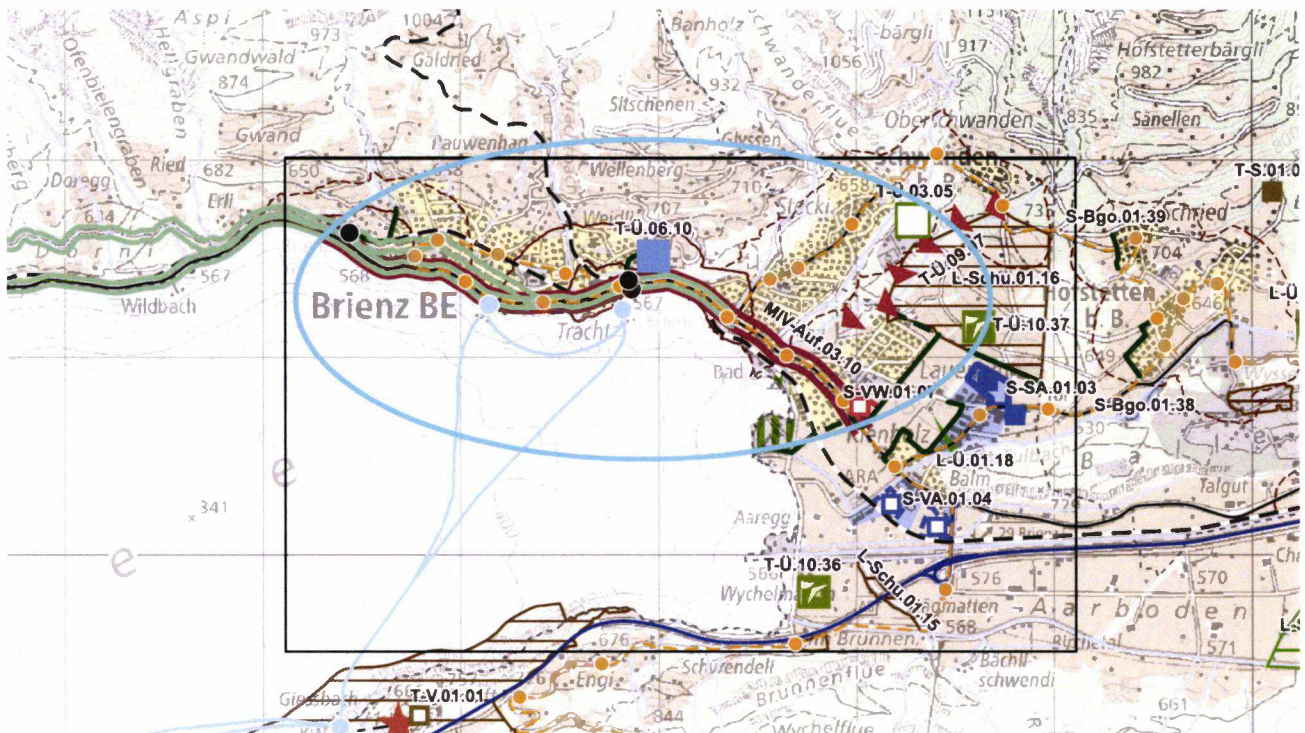
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

9.00

01.01.2026

31.12.2028

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Kantonsstrasse Nr. 6 Interlaken - Wilerbrücke erschliesst die Dörfer auf der rechten Brienzerseeseite und stellt eine touristisch attraktive Route zwischen Interlaken und dem östlichen Berner Oberland mit den Pässen Brünig, Susten und Grimsel dar. Die Kantonsstrasse muss den gesamten Verkehr ins östliche Oberland aufnehmen können, wenn die Nationalstrasse gesperrt ist. Die Ortsdurchfahrt Brienz weist verschiedene substantielle und verkehrliche Defizite auf.

Neben der Sanierung der Strassenanlage hat das Projekt das Ziel, die Wohn-, Arbeits- und Zirkulationsqualität entlang der Hauptstrasse in Brienz zu verbessern. Die verkehrliche Situation im teilweise sehr engen Strassenraum zwischen den Bebauungen soll

verdeutlicht und dadurch das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Die Geschwindigkeit soll verringert, der Verkehrsfluss verstetigt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, v.a. Schulkinder und Behinderte verbessert werden. Das Ziel ist eine attraktive Ortsdurchfahrt mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, welche das historische Ortsbild sanft aufwertet, die Verkehrssicherheit verbessert und den verschiedenen Bedürfnissen aller Nutzergruppen mit verhältnismässigem Aufwand Rechnung trägt.

Die Ortsdurchfahrt Brienz wird im gesamten Perimeter von Fassade zu Fassade saniert und neugestaltet. Der Strassenquerschnitt wird innerorts im sogenannten Änderdorf bis zum Bahnhof redimensioniert und zur Verdeutlichung der Verkehrssituationen mit ausgewählten, reduzierten Fahrbahnbreiten ausgebildet. Die dadurch gewonnene Breite wird dem durchgehenden, bergseitigen Trottoir zugeschlagen, um eine Mindestbreite von 1.50 m zu realisieren. Dadurch wird die Sicherheit und Komfortabilität für Fussgänger entlang der Hauptstrasse in Brienz erhöht. Der Gärbplatz wird in die Umgestaltung mit einbezogen und ebenfalls saniert. Er wird in Anlehnung an die historische Situation durch zusätzliche Baumpflanzungen ergänzt und erhält eine neue Aufteilung der Parkplatzsituation. Die Parkplätze entlang der Strecke werden neu längs zur Fahrbahn auf den Trottoirbereichen angeordnet. So sollen gefährliche Rückwärtsmanöver beim Ausparken aus den Parkfeldern vermieden werden. Im Bereich des Bahnhofes wird eine Mittelzone installiert, welche den grossen Fussgängerströmen, die zwischen Bahnhof, der Schiffslände und dem Busbahnhof zur Rothornbahn und umgekehrt pendeln das freie, flächige und direkte Queren der Hauptstrasse ermöglicht. Die Fussgängerstreifen im gesamten Dorfzentrum und auch im Änderdorf werden entfernt. Am westlichen Eingang von Brienz wird eine Torsituation mit Mittelstreifen und gesichertem Fussgängerübergang geschaffen. Am östlichen Eingang wird ein schmales bergseitiges Trottoir bis zum Wanderweg Wildpark geführt. Dieses engt den Strassenquerschnitt ein und signalisiert den Auftakt des Briener Dorfzentrums.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2026	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2028	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Wilderswil, Korrektur Strasse Chrummeney – Zweilütschinen

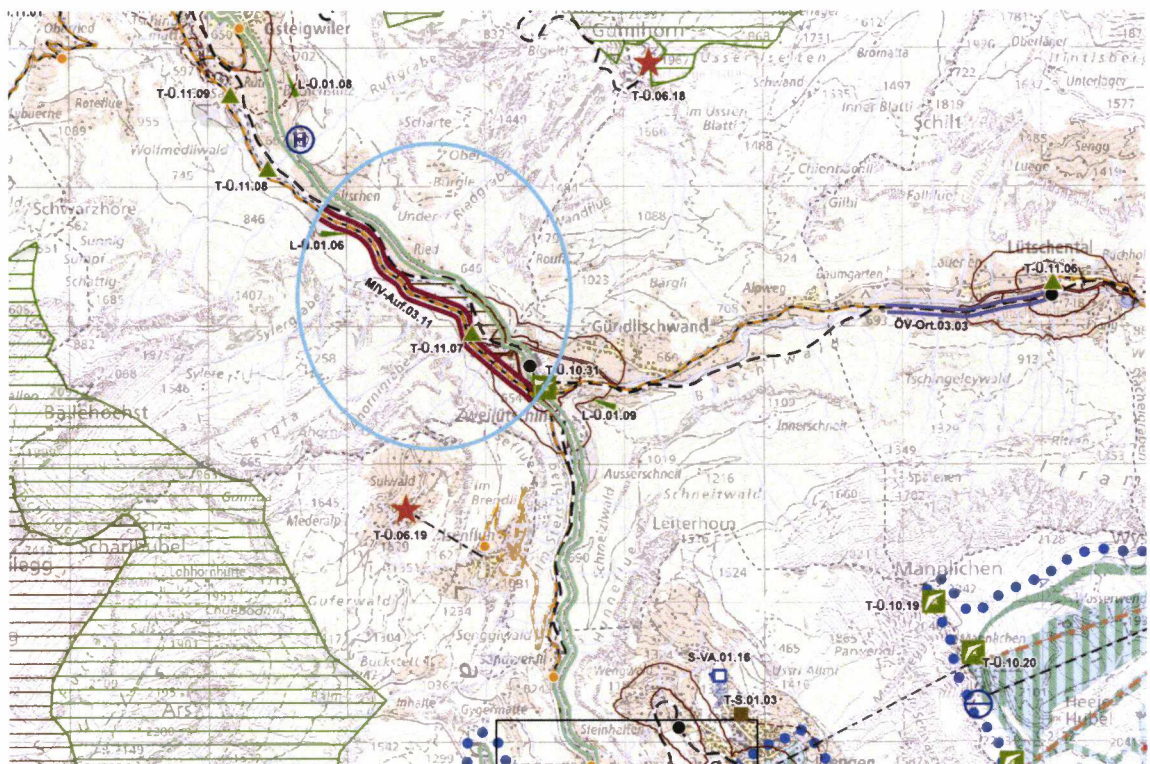
OO.MIV-Auf.03.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde, Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.00	01.01.2030	31.12.2031
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	<p>Der Zustand der kantonalen Hauptverbindungsstrasse Nr. 221 auf dem Strassenzug von Interlaken nach Zweilütschinen und damit weiter in die Lütschentäler genügt den heutigen Anforderungen an die Standards der Kantonsstrassen nicht mehr. Deshalb soll der Streckenabschnitt Chrummeney - Zweilütschinen über rund 1975 m dem Standard des untenliegenden Abschnittes „Dangelstutz“ (Ausbau 1998-2001) angepasst werden.</p> <p>Die grössten Defizite liegen im engen und knappen Querschnitt (Breite 5.50 - 6.00m), in der inhomogenen horizontalen Linienführung, im ungenügenden Durchflussprofil einiger Seitenbäche unter der Strasse hindurch, im fehlenden Raum für den Fuss- und</p>		

Veloverkehr und in den zu geringen Kurvensichtweiten (Anhaltesichtweiten).

Die Hauptmassnahmen betreffen:

- Den Ausbau der Fahrbahn auf 7.50 m Breite (2 x 3.75 m)
- Das Errichten eines beidseitigen Banketts von jeweils 1.00 m Breite mit dem Ziel der langfristigen Stabilisierung der Fahrbahnränder
- Die Homogenisierung der horizontalen Linienführung mit verbesserten Übergangsbogen und angepassten Kurvenverbreiterungen
- Die Anpassung der vertikalen Linienführung in Bereichen von zu knappen Durchlässen zu Gunsten einer erhöhten Hochwasser-Sicherheit
- Die Erhöhung der Übersichtlichkeit durch die Erweiterung der Anhaltesichtweiten

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

01.01.2030	Baubeginn	TBA-OIK
------------	-----------	---------

31.12.2031	Inbetriebnahme	TBA-OIK
------------	----------------	---------

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Grindelwald, Umfahrung Dorfzentrum

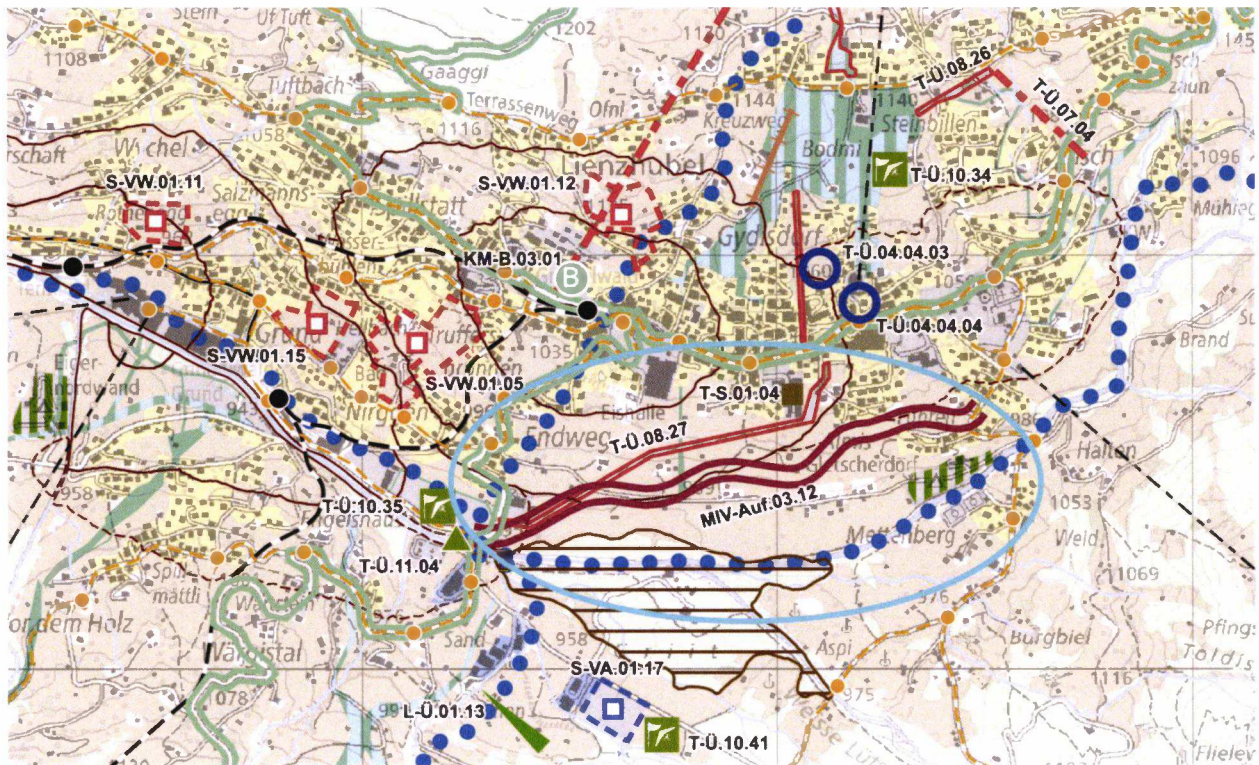
OO.MIV-Auf.03.12

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2032	31.12.2035
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	Das Dorf wird aufgrund des steigenden Gästeaufkommens durch den MIV stark belastet. Der Ortsbus und die Verkehrssicherheit werden beeinträchtigt. Eine Entlastung des Dorfes vom MIV ist zu prüfen (z.B. Einbahnverkehr und Umfahrung). Ein Korridor ist freizuhalten.		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2032

Baubeginn

Gemeinde

31.12.2035

Inbetriebnahme

Gemeinde

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Ausgangslage

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Meiringen, Ausbau Brünigpassstrasse mit Radstreifen

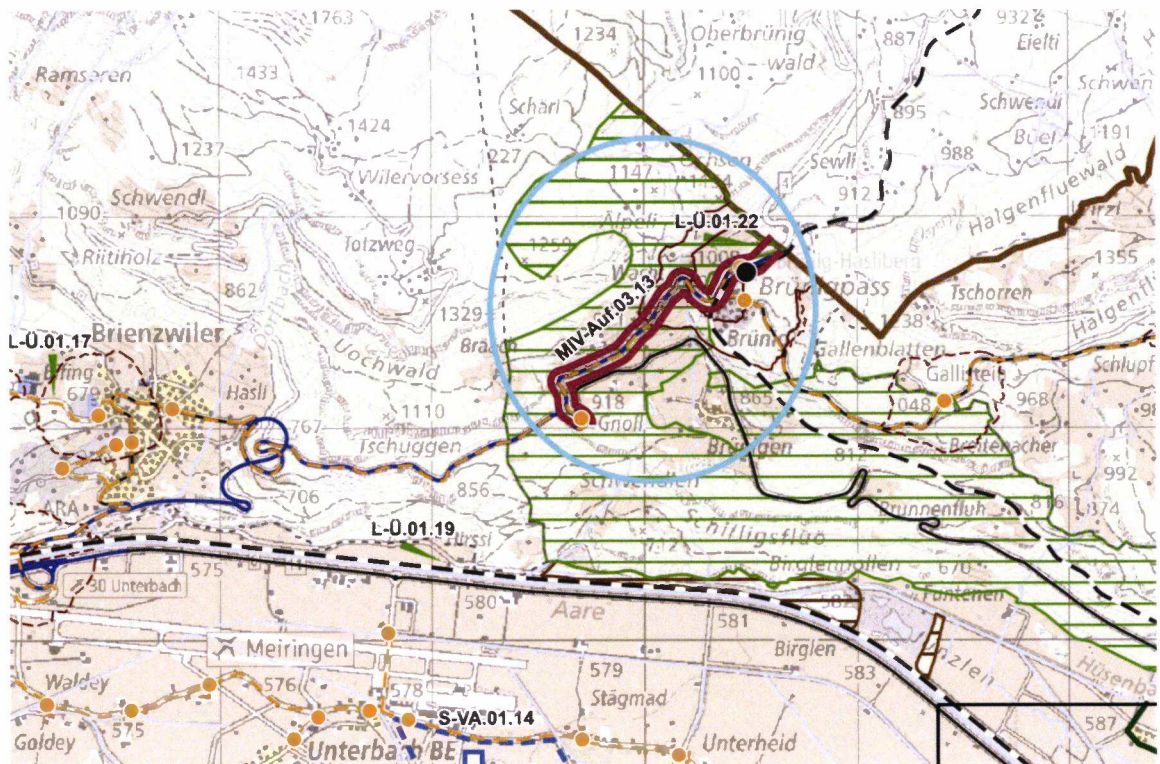
OO.MIV-Auf.03.13

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	ASTRA		Meiringen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00	01.01.2025	31.12.2031
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	Ausbau Brünigpassstrasse mit Radstreifen bergwärts zwischen Groll und Kantons-grenze.		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Baubeginn	ASTRA
31.12.2031	Inbetriebnahme	ASTRA

Koordination

Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Optimierung Leistungsfähigkeit A8 zwischen Spiez und Interlaken

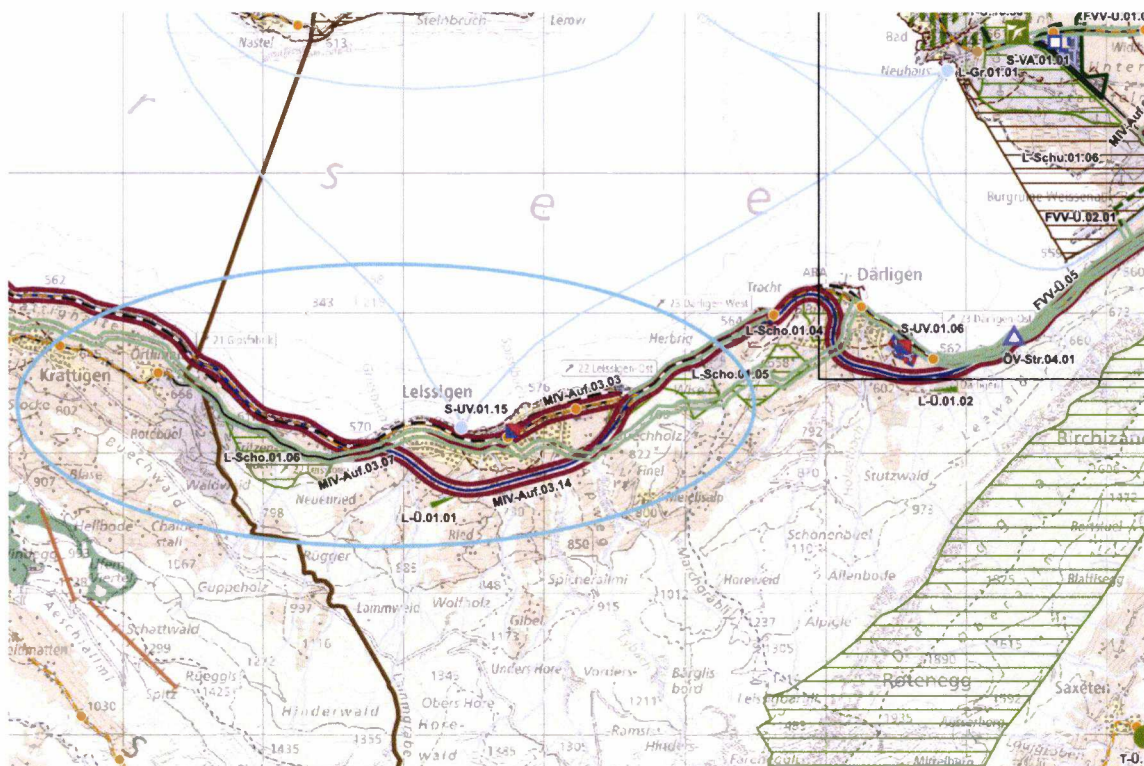
OO.MIV-Auf.03.14

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	ASTRA	Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00	01.01.2025	31.12.2031
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	Um einen flüssigen und sicheren Verkehrsablauf auf der A8 zwischen Spiez und Interlaken gewährleisten zu können, sieht das ASTRA die Umsetzung allfälliger Massnahmen vor.		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2025

Baubeginn

ASTRA

31.12.2031

Inbetriebnahme

ASTRA

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Zwischenergebnis

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Region Oberland-Ost, Sanierung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

OO.MIV-Auf.03.15

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

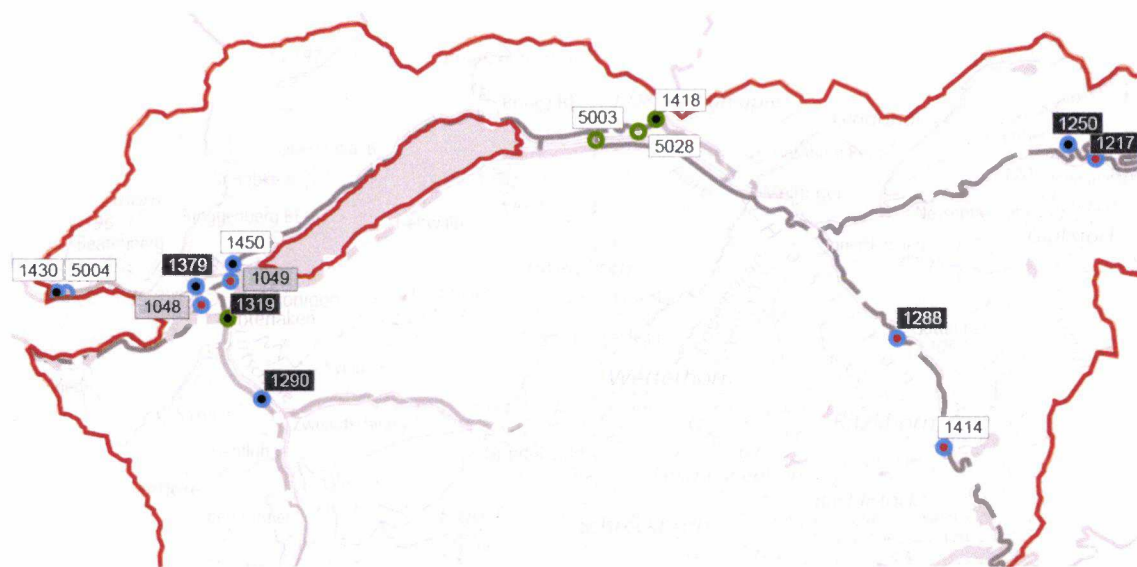
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Legende

- Grenze Region Oberland-Ost
- Grenze restlicher Regionen
- Bund
- Kanton
- Gemeinde
- Unfallschwerpunkt mit Priorität
- Unfallschwerpunkt ohne Priorität
- Unfallhäufungsstelle

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt
31.05.2023

1:295'000

Meilenstein Sanierung
(Stand 06.2023)

- 1234 identifiziert / analysiert
- 1234 Massnahmen bekannt / projektiert
- 1234 in Ausführung / umgesetzt

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Strasseneigentümer	ASTRA, TBA-OIK, Gemeinden

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00		

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) soll die Verkehrssicherheit lokal verbessert werden. Als einheitliches Analyse- und Management-Instrument wird vom Kanton Bern das Black Spot Management verwendet. Wurden an einem Standort drei oder mehr rechnerische Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezwischenräumen erfasst, so ist die Sanierung prioritär zu behandeln.

Stand 31.05.2023 sind folgende USP und UHS als pendent einzuordnen, d.h. sie wurden identifiziert, aber befinden sich nicht in Projektierung, in Ausführung oder in der Wirkungskontrolle:

- a) 1414 Guttannen, I Cheeren (USP), Kantonsstrasse
- b) 1450 Ringgenberg, Hauptstrasse - Viadukt, (USP), Kantonsstrasse
- c) 5028 Brienzwiler (UHS), Bundesstrasse
- d) 5003 Meiringen (UHS), Bundesstrasse
- e) 1418 Meiringen, Brunigpassstrasse Niwfuren (USP), Bundesstrasse
- f) 5004 Beatenberg (UHS), Kantonsstrasse
- g) 1430 Beatenberg, Seestrasse Budelbach (USP), Kantonsstrasse

Vorgehen

1. Beobachten und nächste Beurteilungsperiode(n) abwarten
2. Bei Bedarf Unfallanalyse erstellen
3. Zweckmässige und verhältnismässige Massnahmen erarbeiten
4. Umsetzung als Eigenleistung durch Strasseneigentümer

Abgeschlossene

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2025

Studie

Strasseneigentümer

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Ausgangslage

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie strassengebundener öffentlicher Verkehr, 1./2./3. Priorität

OO.ÖV-Str.04

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie

Strassengebundener ÖV



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Das Massnahmenpaket umfasst Studien- und Koordinationsmassnahmen. Sobald sich bauliche Massnahmen ergeben, werde diese bei den Aktualisierungen des RGSK Oberland-Ost als infrastrukturelle Massnahme aufgenommen.

Zielsetzung:

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Tourismus sowohl im regionalen als auch im überregionalen Kontext bestmöglich erfüllen. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse der älteren und jüngeren sowie mobilitätseingeschränkten Personen einzubeziehen. Mit den Angebotsverbesserungen sollen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV erhöht werden.

Massnahmen:

Gestützt auf eine Analyse des regionalen Bedarfs werden gezielt Massnahmen zum Ausbau (z.B. Netzergänzungen) bzw. zur Verbesserung (z.B. Fahrplanverdichtungen) des ÖV-Angebots ermittelt und den entsprechenden Stellen zugewiesen. Die bestehende Angebotsplanung wird fortgeführt.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.ÖV-Str.04.01	Därli- gen, Verbesserung A8-Anschluss Därli- gen Ost	0.01
Summe		0.01

als kritisch, so dass ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Die Anschlussstelle wird weiter beobachtet, so dass bei einer veränderten Situation ggf. der Handlungsbedarf erneut beurteilt werden muss.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Baubeginn	ASTRA
31.12.2031	Inbetriebnahme	ASTRA

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Schiene- Ortsverkehr, 1./2./3. Priorität

OO.ÖV-Ort.03

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie

Schiene-Ortsverkehr



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Ziele:

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Tourismus sowohl im regionalen als auch im überregionalen Kontext bestmöglich erfüllen. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse der älteren und behinderten Menschen einzubeziehen. Mit den Angebotsverbesserungen sollen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV erhöht werden.

Durch eine verbesserte und schnellere Erreichbarkeit der Gemeinden und touristischen Hot Spots in der Region wird die Zentrumsstruktur gestärkt. Mit dem durch den Ausbau verbesserten ÖV-Angebot wird eine Umlagerung von Verkehrsströmen vom MIV auf den ÖV erwartet. Der Faktor Zeit spielt bei der Angebotsqualität des ÖV eine bedeutende Rolle. Vor allem Personen im Pendler- und Einkaufsverkehr wollen in möglichst kurzer Zeit von einem Ort zum anderen gelangen. Die Differenz des Zeitbedarfs gegenüber dem privaten Verkehr (MIV, Fuss-/Veloverkehr) ist hierbei ebenso von Bedeutung wie die Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels (u.a. zur Verhinderung unnötiger Wartezeiten und zur Gewährleistung von Anschlüssen). Die Folgen davon wären gleich bleibende bis abnehmende Verkehrsbelastungen, vor allem auf den Hauptachsen, und eine bessere Wirtschaftlichkeit des ÖV (aufgrund höheren Auslastungsgrades des ÖV).

Massnahmen:

Gestützt auf eine Analyse des regionalen Bedarfs werden gezielt Massnahmen zum Ausbau (z.B. Netzergänzungen) bzw. zur Verbesserung (z.B. Fahrplanverdichtungen) des ÖV-Angebots ermittelt und den entsprechenden Stellen zugewiesen. Die bestehende Angebotsplanung wird fortgeführt und die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende wird erhöht.

**Einzelmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.ÖV-Ort.03.01	Grindelwald, Konzept BehiG + Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB	16.40
OO.ÖV-Ort.03.02	Grindelwald, Verlegung Station Burglaenen inkl. Unterführung BOB	36.00
OO.ÖV-Ort.03.03	Lütschental, Konzept BehiG + Ersatz Kreuzungsstelle Lütschental BOB	10.00
OO.ÖV-Ort.03.04	Wilderswil, Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang Alte Staatsstrasse	10.00
OO.ÖV-Ort.03.05	Lauterbrunnen, Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB	20.40
	Summe	92.80

Teilmassnahme Verkehr

Grindelwald, Konzept BehiG + Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB

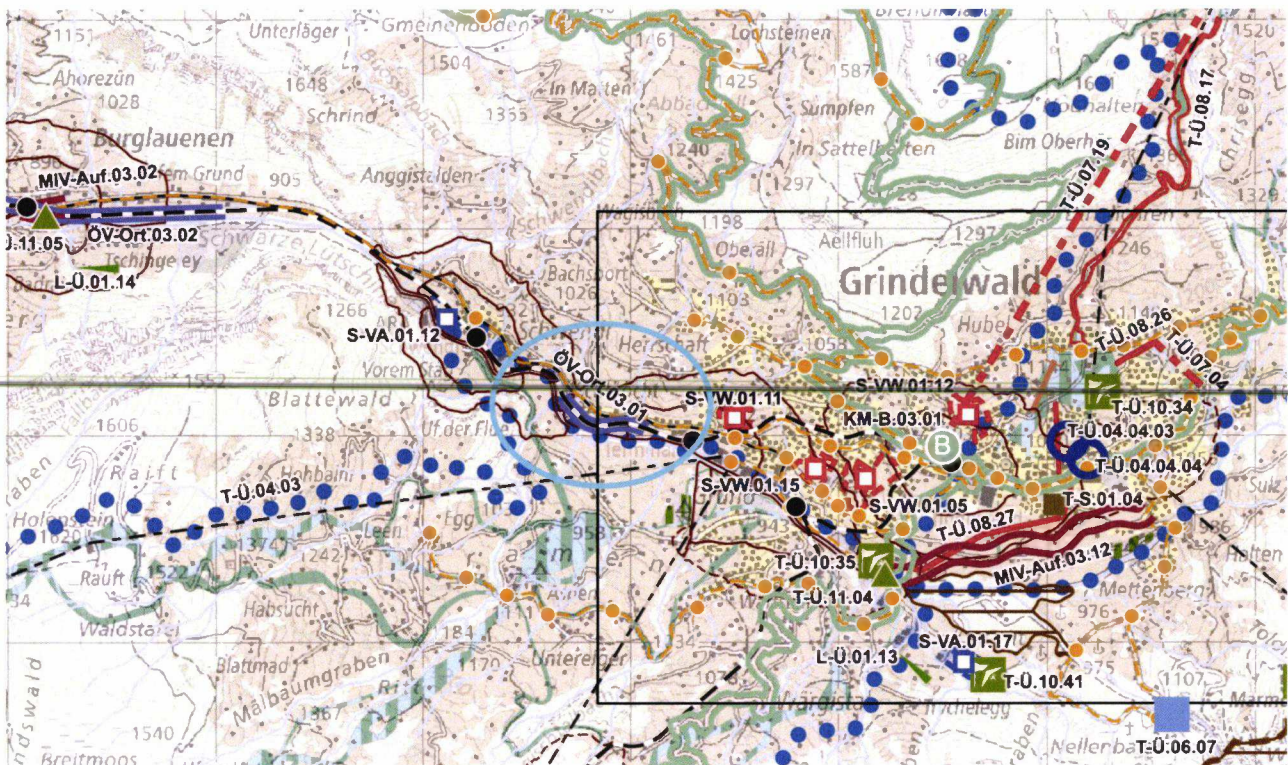
OO.ÖV-Ort.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Berner Oberland-Bahnen AG	Archäologischer Dienst, Grindelwald, AÖV	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	16.40	01.04.2025	31.12.2026
Finanzierungsschlüssel	-		
Massnahmenbeschrieb	<p>Ausgangslage: Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK Oberland Ost und dient folgenden Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den saisonalen Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald (BOB) - gemäss bewilligtem Angebotskonzept STEP 2035 - durch die Ermöglichung von Kreuzungen. - Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr. - Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende 		

Massnahmen:

1. Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes ist der Neubau eines Perrons beim Bahnhof Schwendi in Grindelwald vorgesehen, um die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende zu erhöhen.
2. Verlegung der Kreuzungsstelle vom Bahnhof in einen Doppelspurabschnitt in der Schlüöcht. Dies ist nötig, damit das Kreuzen von Zusatzzügen für die Angebotsverdichtung ermöglicht wird sowie zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen und zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene (u.a. durch Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R gem. AK 2035).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.04.2025	Baubeginn	Berner Oberland-Bahnen AG
31.12.2026	Inbetriebnahme	Berner Oberland-Bahnen AG

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	<i>Festsetzung</i>

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Kantonaler Richtplan_(KRP)

Siehe Genehmigung AGR ME1, IS. S. 26

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Grindelwald, Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB

OO.ÖV-Ort.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

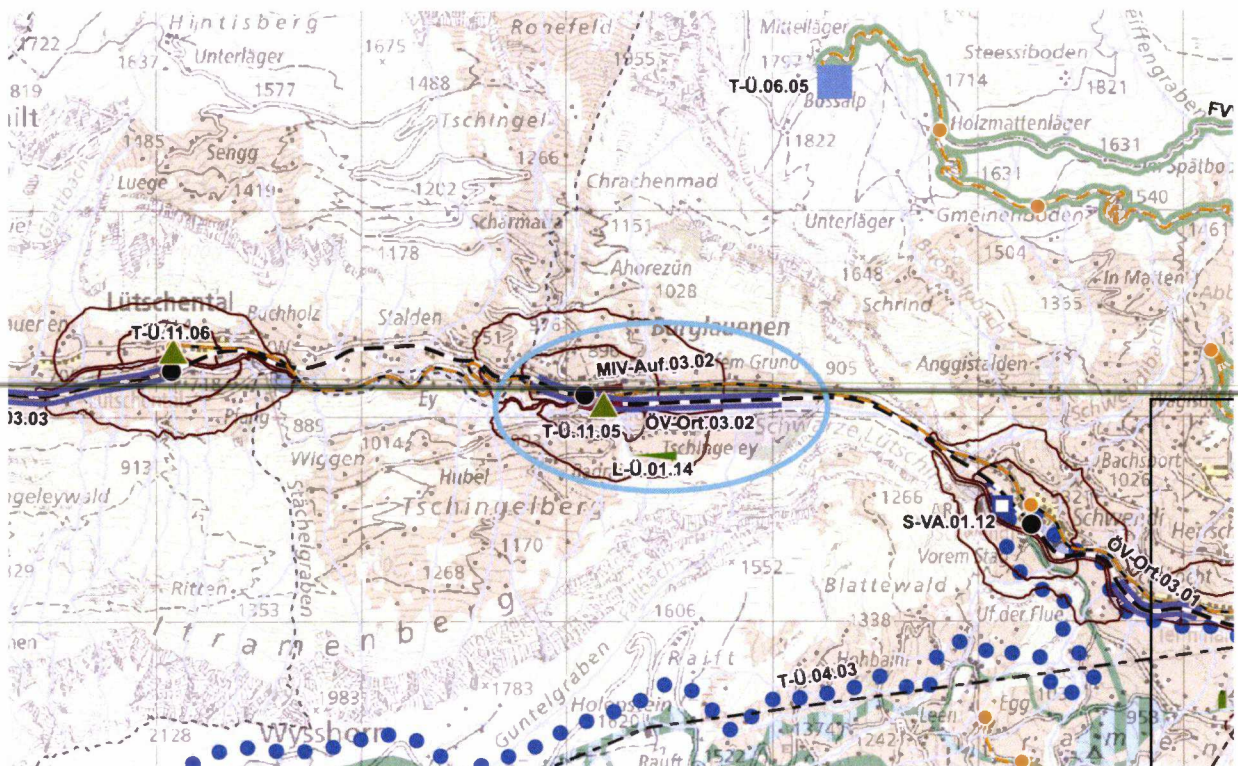
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie

Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Berner Oberland-Bahnen AG	Archäologischer Dienst, AÖV, Grindelwald, TBA-OIK

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	36.00	01.04.2027	31.12.2028

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK Oberland Ost und dient folgenden Zielen:

- Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den saisonalen Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald (BOB) - gemäss bewilligtem Angebotskonzept STEP 2035 - durch die Ermöglichung von Kreuzungen.
- Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr.
- Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende

- Aufhebung des Bahnüberganges der Kantonsstrasse durch neue Strassenunterführung

Massnahmen

1. Ersatz der bestehenden Station und Kreuzungsstelle durch BehiG-konforme Publikumsanlagen.
2. Doppelspurabschnitt, damit das Kreuzen von Zusatzzügen für die Angebotsverdichtung ermöglicht wird.
3. Aufhebung des Bahnübergangs. Unterquerung der BOB durch die Kantonsstrasse.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.04.2027	Baubeginn	Berner Oberland-Bahnen AG
31.12.2028	Inbetriebnahme	Berner Oberland-Bahnen AG

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Kantonaler Richtplan_(KRP)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Lütschental, Konzept BehiG + Ersatz Kreuzungsstelle Lütschental BOB

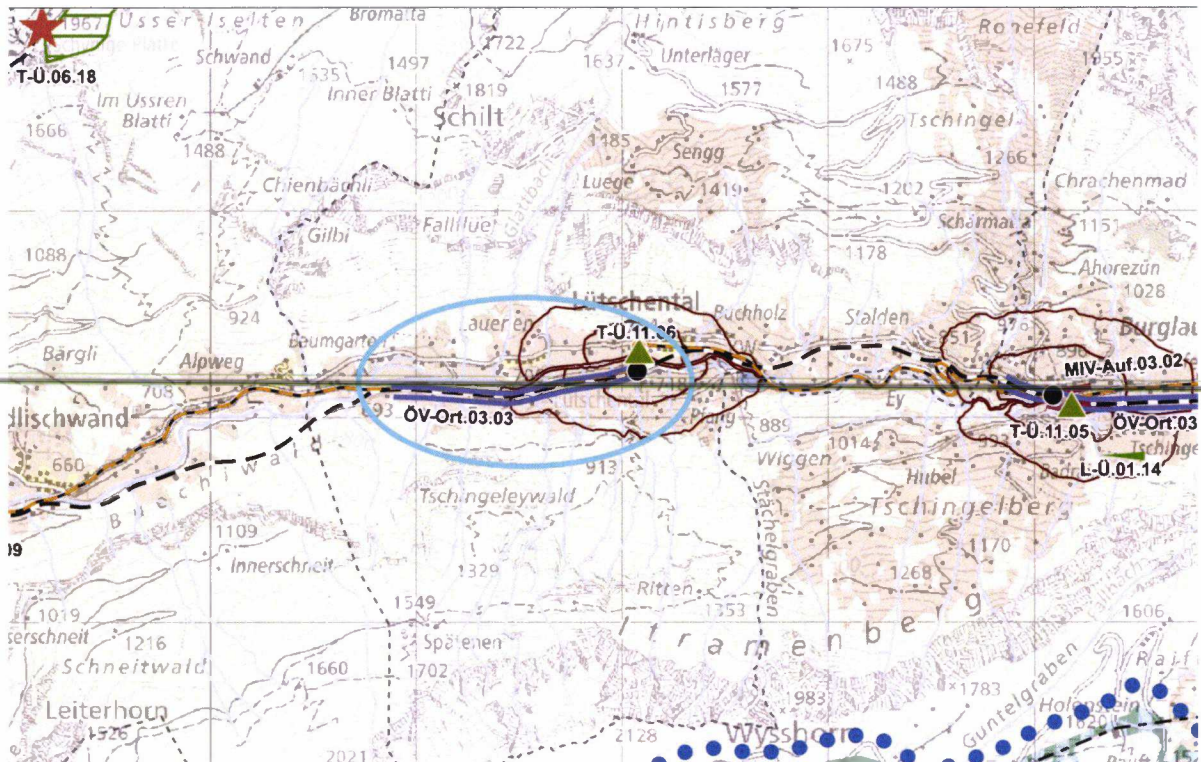
OO.ÖV-Ort.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Berner Oberland-Bahnen AG	AÖV, Archäologischer Dienst, Lütschental	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.03.2029	31.12.2030
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschrieb	<p>Ausgangslage: Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK Oberland Ost und dient folgenden Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den saisonalen Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald (BOB) - gemäss bewilligtem Angebotskonzept STEP 2035 - durch die Ermöglichung von «fliegenden» Kreuzungen. - Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr. - Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende 		

Massnahmen:

1. Ersatz der Kreuzungsstelle durch einen Doppelspurabschnitt. Dies ist nötig, damit das Kreuzen von Zusatzzügen für die Angebotsverdichtung ermöglicht wird sowie zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen und zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene (u.a. seit Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R gem. AK 2025. P+R).
2. Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind Umbauten der Bahnhaltestelle Lütschental vorgesehen, um die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.03.2029	Baubeginn	Berner Oberland-Bahnen AG
31.12.2030	Inbetriebnahme	Berner Oberland-Bahnen AG

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	ja	Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Kantonaler Richtplan_(KRP)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Wilderswil, Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang Alte Staatsstrasse

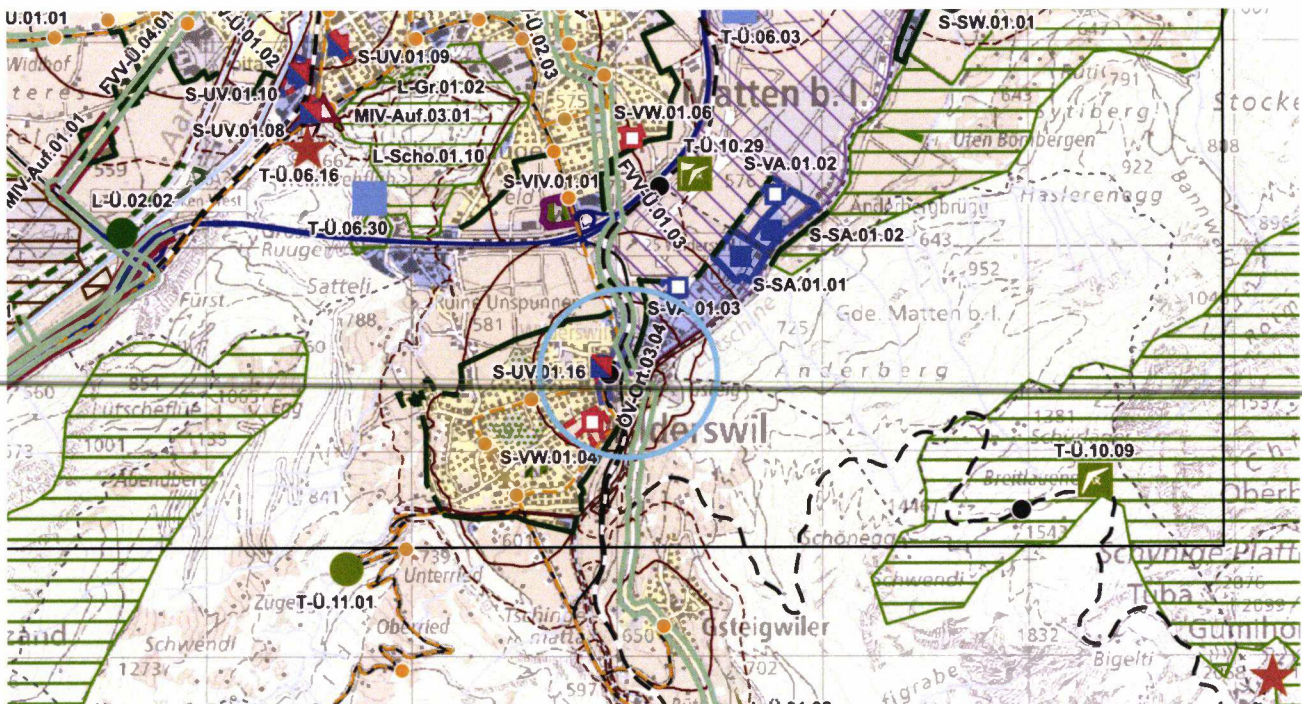
OO.ÖV-Ort.03.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Berner Oberland-Bahnen AG	AÖV, Archäologischer Dienst, Wilderswil

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2029	31.12.2030

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK Oberland Ost und dient folgenden Zielen:

- Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr.
- Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende.

Massnahmen

1. Rückbau Gleis 1 sowie der beiden Weichen. Aufhebung des Bahnübergangs "alte Staatsstrasse" oder Verlegung nach ausserhalb der Perronanlagen.
2. Gesetzeskonforme Ausgestaltung der Publikumsanlagen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2027	Studie	Berner Oberland-Bahnen AG
	01.01.2029	Baubeginn	Berner Oberland-Bahnen AG
	31.12.2030	Inbetriebnahme	Berner Oberland-Bahnen AG
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	ja	Vororientierung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kantonaler Richtplan_(KRP)		
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres			

Teilmassnahme Verkehr

Lauterbrunnen, Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB

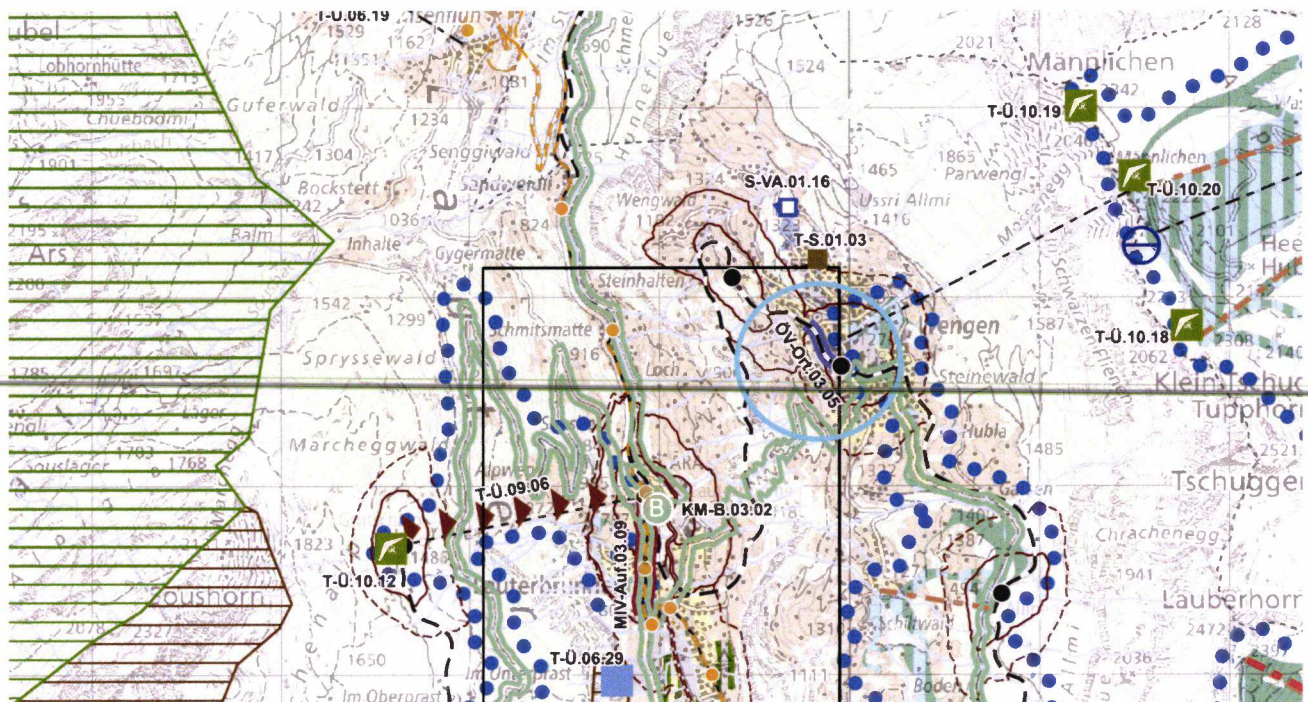
OO.ÖV-Ort.03.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Wengernalpbahn (WAB)

Weitere Beteiligte

AÖV, Archäologischer Dienst, Lauterbrunnen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

20.40

Baubeginn

01.01.2029

Inbetriebnahme

31.12.2030

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK Oberland Ost und dient folgenden Zielen:

- Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den Halbstundentakt zwischen Lauterbrunnen und Wengen mit Kurs-, Supplement- und Güterzügen durch die Ermöglichung von Kreuzungen.
- Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr.
- Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmende.

Massnahme

Verlegung der Zugskreuzungen aus dem Bahnhof Wengen in den Doppelspurabschnitt unterhalb des Bahnhofs. Dadurch wird der Fahrgastwechsel im Bahnhof Wengen für alle Züge barrierefrei und ohne Gleisüberschreitungen ermöglicht.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2027	Studie	Wengernalpbahn (WAB)
01.01.2029	Baubeginn	Wengernalpbahn (WAB)
31.12.2030	Inbetriebnahme	Wengernalpbahn (WAB)

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Kantonaler Richtplan_(KRP)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Einzelmassnahme Verkehr

Innertkirchen/Guttannen/Wallis, Grimselbahn (kombiniert mit 380 kV Leitung)

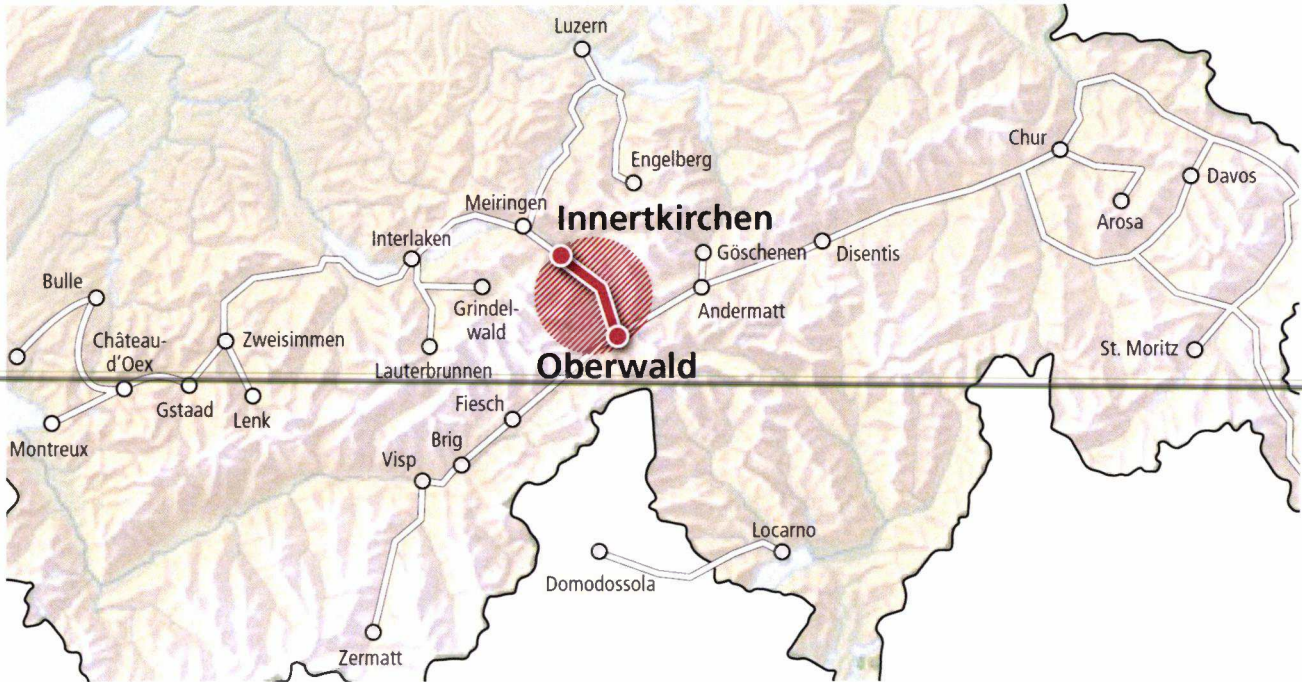
OO.ÖV-Ort.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

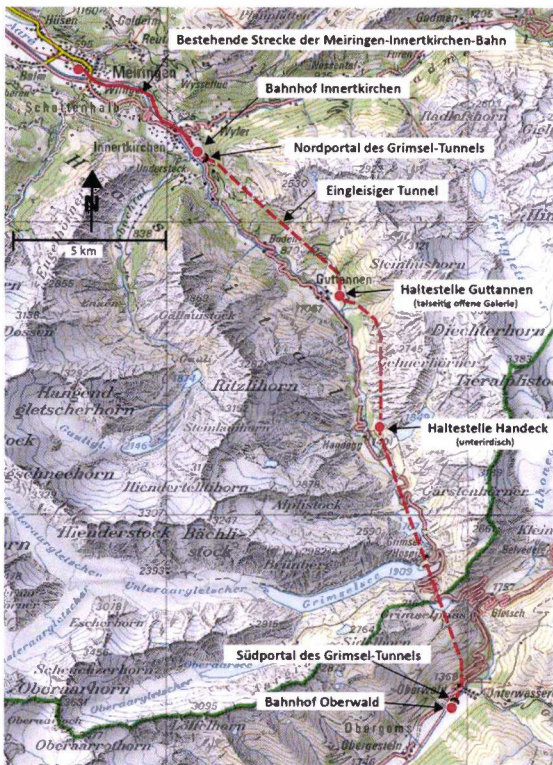
Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Schiene-Ortsverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Grimselbahn AG	AÖV, Archäologischer Dienst, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	600.00	01.01.2027	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

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

Die Massnahme beinhaltet neben dem Bau des Tunnels für die Bahn und die Übertragungsleitung 380kV auch der Rückbau der bestehenden Freileitung über den Grimselpass und den Bau beziehungsweise die Anpassung der Haltestellen Innertkirchen Grimseltor, Guttannen und Handegg sowie gewisse Anpassungen am Bahnhof Meiringen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2023	Studie	Grimselbahn AG

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2027	Baubeginn	Grimselbahn AG
31.12.2034	Inbetriebnahme	Grimselbahn AG

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufga- ben, Kategorie nachfrageorientierte Mobilität - Parkierung, 1./2./3. Priorität

OO.NM-PP.04

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Nachfrageorientierte Mobilität

Unterkategorie
PP-Bewirtschaftung



Beschreibung (Zielsetzung und Umset- zung)

Das Massnahmenpaket umfasst Studien- und Koordinationsmassnahmen. Sobald sich bauliche Massnahmen ergeben, werde diese bei den Aktualisierungen des RGSK als infrastrukturelle Massnahme aufgenommen.

Parkplätze an touristischen Anlagen sollen zur Steuerung der Parkplatznutzung bewirtschaftet (z.B. Parkgebühren) und koordiniert werden. Dadurch soll das Verkehrsaufkommen reduziert, der öffentliche Verkehr attraktiver, Nachfrage und Angebot in Einklang gebracht und der Flächenverbrauch reduziert werden. Eine gezielte Verkehrsführung zu den Parkierungseinrichtungen, um Suchverkehr und Falschparkieren zu vermeiden, sowie eine Abstimmung von Parkierungseinrichtungen (Gesamtbetrachtungen) sind Voraussetzungen.

Parkierungsprojekte aus dem RTEK – vorwiegend bei touristischen Infrastrukturen – wurden im RGSK aufgenommen.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.NM-PP.04.01	Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn	0.10
OO.NM-PP.04.02	Hofstetten, Freilichtmuseum Ballenberg West	0.01
	Summe	0.11

Teilmassnahme Verkehr

Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn

OO.NM-PP.04.01

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

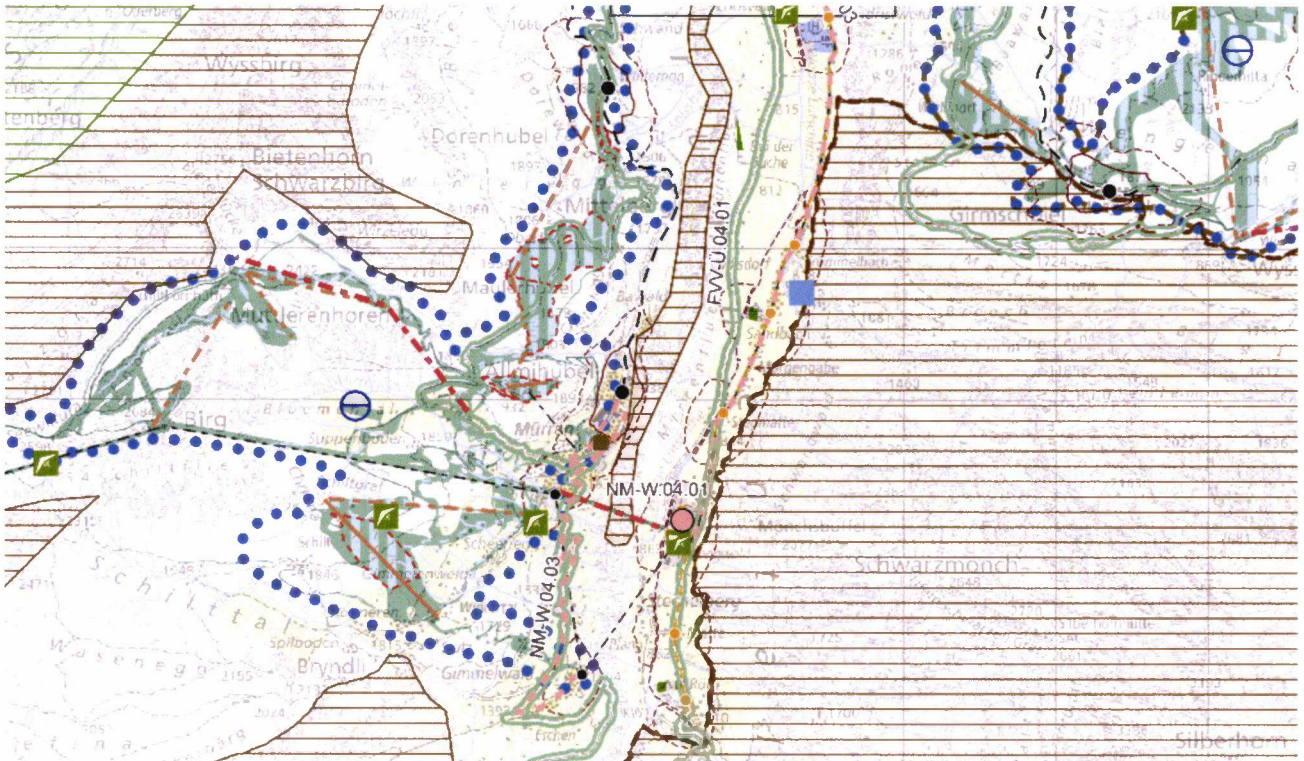
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Nachfrageorientierte Mobilität

Unterkategorie

PP-Bewirtschaftung



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

TBA-OIK, Betreiber

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

0.10

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme stellt eine Koordinationsmassnahme dar. Das konkrete Bauprojekt wird voraussichtlich im RGSK 2029 als Infrastrukturmassnahme geführt.

Im Rahmen des Projektes Schilthornbahn 20XX erfolgen zahlreiche Neu- und Umbauten im Bereich der touristischen Infrastruktur. Hierzu zählt auch der Bau eines neuen Parkhauses bei der Talstation Schilthornbahn in Stechelberg.

Parkplätze an touristischen Anlagen sollen zur Steuerung der Parkplatznutzung bewirtschaftet werden. Dadurch soll das Verkehrsaufkommen reduziert, der öffentliche Verkehr attraktiver, Nachfrage und Angebot in Einklang gebracht und der

Flächenverbrauch reduziert werden. Eine gezielte Verkehrsführung zu den Parkierungseinrichtungen, um Suchverkehr und Falschparkieren zu vermeiden, sowie eine Abstimmung von Parkierungseinrichtungen (Gesamtbetrachtungen) sind Voraussetzungen.

Parkierungsprojekte aus dem RTEK – vorwiegend bei touristischen Infrastrukturen – wurden im RGSK 2025 aufgenommen.

Weitere Massnahmen:

- Ziel ist eine Koordination der Bewirtschaftung (z.B. Parkgebühren) bei bestehenden touristischen Anlagen.
- Das im Rahmen der Projektierung auszuarbeitende Parkleitsystem ist frühzeitig mit dem übergeordneten Strassennetz abzustimmen; dies insbesondere mit dem kantonalen Strassennetz. Das Parkleitsystem muss verhindern, dass bei vollen Parkkapazitäten Parkplatzsuchende das kantonale Strassennetz beeinträchtigen. Ein Monitoring ist zu führen, und ein einzuhaltender Level der Verkehrsqualität ist zu definieren.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2031	Studie	Gemeinde

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Hofstetten, Freilichtmuseum Ballenberg West

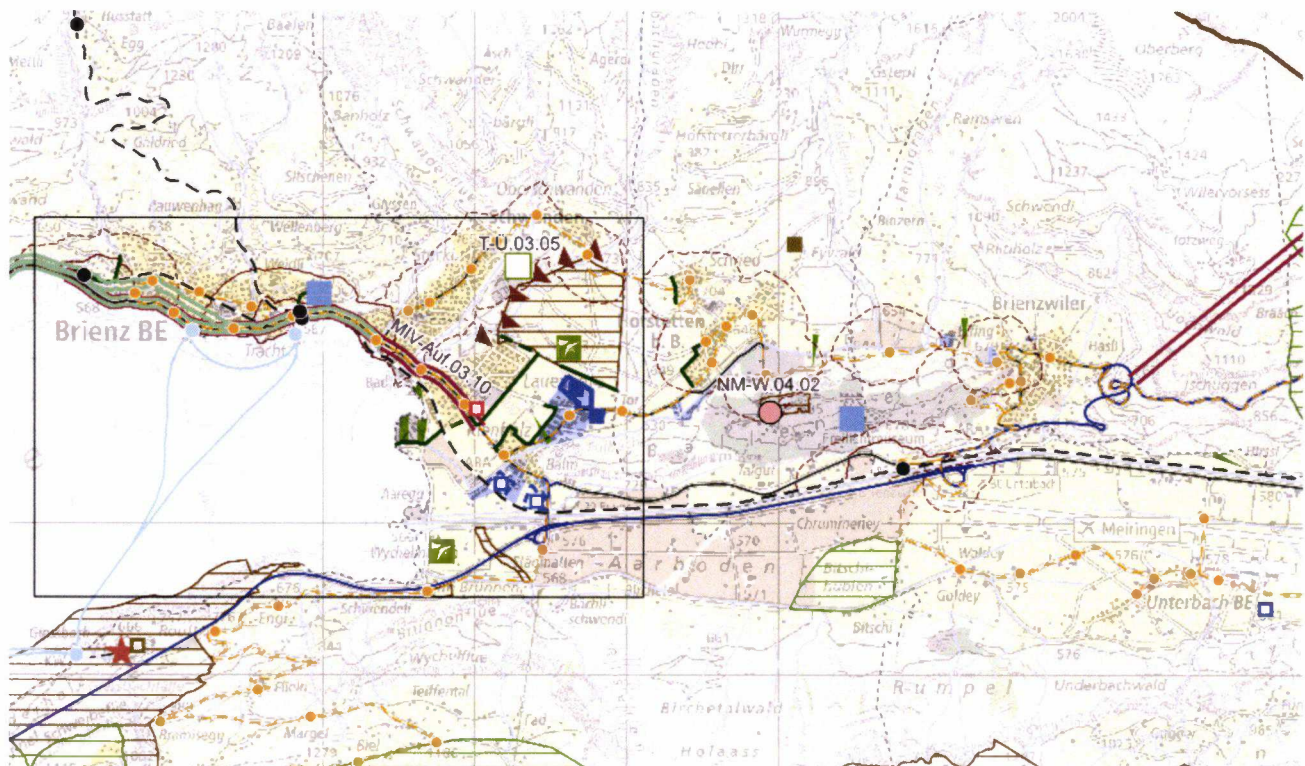
OO.NM-PP.04.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Nachfrageorientierte Mobilität

Unterkategorie
PP-Bewirtschaftung



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

0.01

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme stellt eine Studien- und Koordinationsmassnahme dar. 2021 fand eine Testplanung statt, bei der ein Neubau des Eingangsbereiches und der Parkierung im Westen im Fokus stand.
Das konkrete Bauprojekt wird voraussichtlich im RGSK 2029 als Infrastrukturmassnahme geführt.

Im Zuge der Neugestaltung des Freilichtmuseum Ballenberg Eingangs West erfolgt auch eine Neuorganisation der Parkierungsinfrastruktur.
Parkplätze an touristischen Anlagen sollen zur Steuerung der Parkplatznutzung

bewirtschaftet werden. Dadurch soll das Verkehrsaufkommen reduziert, der öffentliche Verkehr attraktiver, Nachfrage und Angebot in Einklang gebracht und der Flächenverbrauch reduziert werden. Eine gezielte Verkehrsführung zu den Parkierungseinrichtungen, um Suchverkehr und Falschparkieren zu vermeiden, sowie eine Abstimmung von Parkierungseinrichtungen (Gesamtbetrachtungen) sind Voraussetzungen. Weiter ist eine Koordination der Bewirtschaftung anzustreben.

Parkierungsprojekte aus dem RTEK – vorwiegend bei touristischen Infrastrukturen – wurden im RGSK 2025 aufgenommen.

Ziel ist eine Koordination der Bewirtschaftung (z.B. Parkgebühren) bei bestehenden touristischen Anlagen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2031	Studie	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Unterseen, Interlaken, Matten, Partizipativer Prozess Verkehr im Zentrum

OO.NM-S.05

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

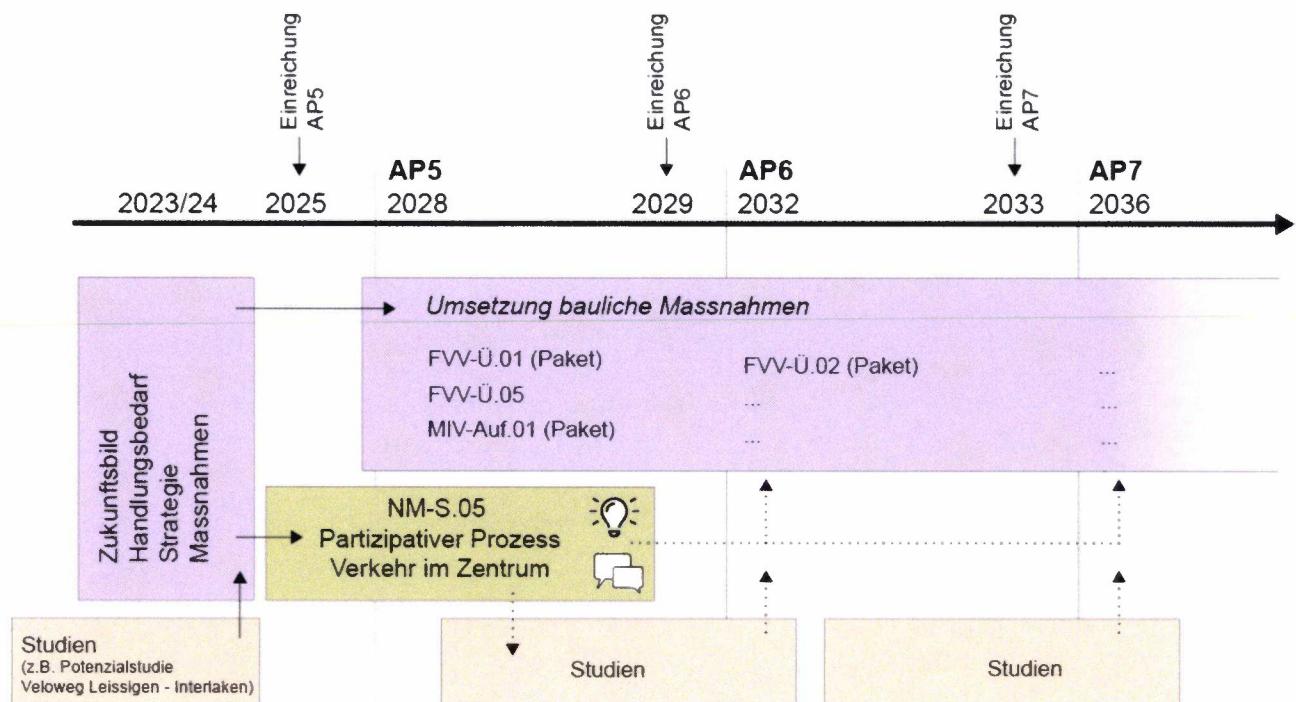
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie

Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie

Studie



Beschreibung der Massnahme

Die Massnahme stellt eine Studien- und Koordinationsmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in den nächsten AP-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Ausgangslage

Die Querung von Aare und Bahngleisen kann auf dem Bödeli nur an wenigen Stellen erfolgen. Insbesondere die Bahnübergänge stellen Nadelöhre im Verkehrssystem dar. Durch die Schliesszeiten der Schranken entstehen zu den Hauptverkehrszeiten längere Rückstaus, von denen der MIV, der strassengebundene ÖV und Veloverkehr betroffen sind. Im Zentrum überlagern sich die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden auf engstem Raum; dies insbesondere an Orten mit hohem Fussverkehrsaufkommen (u.a. Zugänge zu den Bahnhöfen und Bushaltstellen, Einkauf/Geschäfte, Tourismus-Hotspots wie die Höhenmatte).

Zielsetzung

Stärkung des Zentrums als Aufenthalts- und Verbindungsort. Entlastung des Zentrumsbereichs und Lenkung des Verkehrs auf die übergeordneten Achsen. Stärkung der siedlungs- und klimaverträglichen Mobilität sowie Erhöhung der Verträglichkeit des

verbleibenden motorisierten Verkehrs. 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.

Massnahmen

1. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe Agglomeration Interlaken soll die verkehrlichen Entwicklungen der Agglomeration, und insbesondere im Zentrumsbereich zwischen Interlaken Ost - Interlaken West - Stedtli Unterseen, unter den Gemeinden besser koordiniert, gewünschte Entwicklungen diskutiert und erforderliche Massnahmen entwickelt werden. Neben einer Kernarbeitsgruppe, die sich aus den IMU-Gemeinden, der Regionalkonferenz Oberland-Ost sowie dem Kanton (TBA-OIK I) zusammensetzt, gehören die weiteren Agglomerationsgemeinden zum erweiterten Arbeitsgruppenkreise, der nach Bedarf durch weitere Interessensgruppenvertretende erweitert werden kann.
2. Um die verkehrliche Entwicklung breit abzustützen, ist ein ergebnisoffener partizipativer Prozess vorgesehen, bei dem sich die Arbeitsgruppe um weitere Interessensgruppen (Tourismus, Gewerbe, Private, Transportunternehmen, Kanton [AöV, TBA-DLZ] erweitert, um mögliche Stossrichtungen und Szenarien zu eruieren. Dies beispielsweise mit Workshops.

Wirkung

(WK 1) Durch die Studie/den Prozess soll die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet und flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration verhindert werden. Die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden werden gesamtheitlich betrachtet und massgeschneiderte Lösungen erarbeitet.

(WK 2) Durch eine Neuorganisation und Aufwertung von Strassenräumen können auch in stärker belasteten Verkehrsräumen qualitativ hochwertige Ausgangslagen für Wohnen, Arbeiten und Aufenthalt von Einwohnenden, Arbeitnehmenden und Touristen/Erholungssuchenden geschaffen werden. Dies fördert die Innenverdichtung und schafft die besten Voraussetzungen für eine Belebung der Zentren.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Gemeinden

Weitere Beteiligte

Bönigen, Interlaken, Unterseen, Matten bei Interlaken, Wilderswil, Ringgenberg (BE), Leissigen, Därligen, TBA-OIK I, Region, Pro Velo, Transportunternehmen, TBA-DLZ

Abgeschlossene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2028

Studie

Gemeinden

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- ein-/aussteigende Passagiere 2023 (DTV): Interlaken Ost 14'900, Interlaken West 6'300;
- Verkehrsrichtplan Bödeli - Gesamtverkehrskonzept "Crossbow" 1999

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Pilot Mobility/Road Pricing Lüttschinentäler

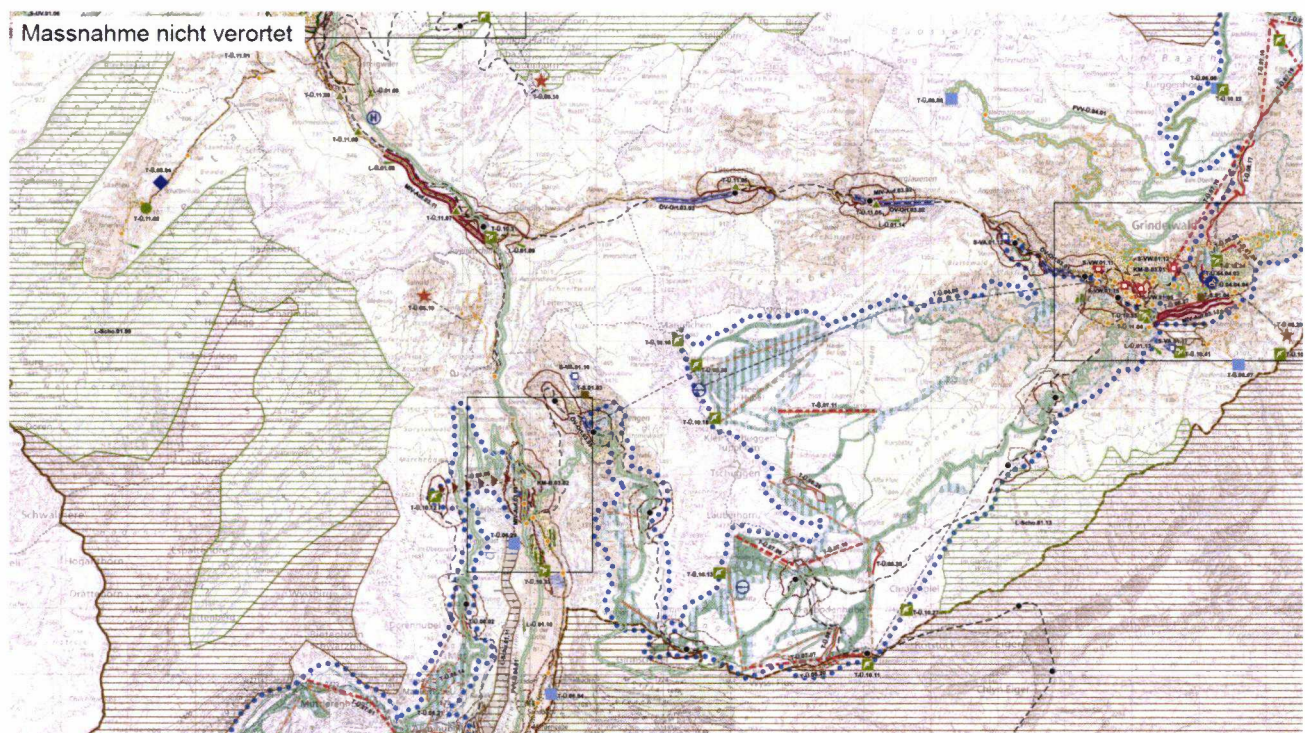
OO.NM-S.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



Beschreibung der Massnahme

Die Massnahme stellt eine Studien- und Koordinationsmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in den nächsten RGSK-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Die Lüttschinentäler 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 in einem nahezu «geschlossenen System».

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	ASTRA, TBA-OIK I, Wilderswil, Gündli- schwand, Lütschental, Grindelwald, Lauter- brunnen, Gsteigwiler, Saxeten

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2031	Pflichtenheft, Studienskizze, Studie	Region

Bezug zu weiteren Massnahmen	
	OO.NM-PP.04.01 Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn OO.NM-S.07 Lauterbrunnen, Verkehrsstudie Lauterbrunnental

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Lauterbrunnen, Verkehrsstudie Lauterbrunnental

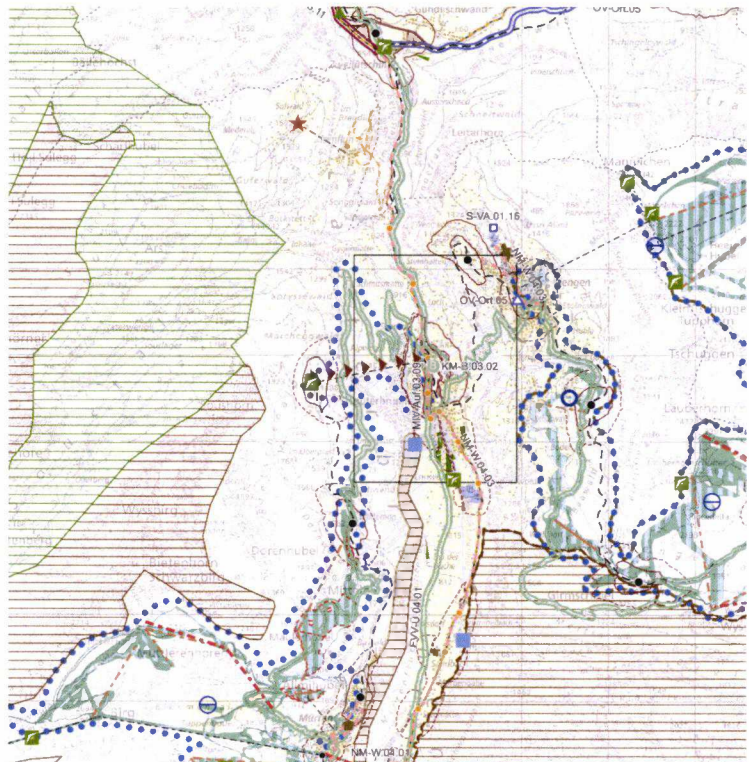
OO.NM-S.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



Beschreibung der Massnahme

Die Massnahme stellt eine Studienmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in den nächsten RGSK-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Die Gemeinden der Lütchinentäler stehen infolge ihrer Bedeutung für den Naherholungs- und Tourismusbereich zeitweise unter einer hohen verkehrlichen Belastung. Mit dem Verkehrsmanagement Jungfrauregion ist 2022/23 ein wichtiges überkommunales Lenkungsinstrument in Betrieb gegangenen. In der Gemeinde Lauterbrunnen besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf, um die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse besser aufeinander abstimmen zu können. Im Rahmen einer Gesamtkonzept soll der Verkehr in der Gemeinde genauer angeschaut werden und Lösungsansätze erarbeitet werden. Zu den möglichen Themen gehören u.a. Lenkung + Parkplatzbewirtschaftung der unterschiedlichen Parkierungsstandorte; Umfahrung / Entlastung Dorfstrasse Wengen; Umfahrung / Entlastung Verbindungsstrasse Mürren-Gimmelwaldstung Dorfstrasse Mürren; Parkhaus Lauterbrunnen - Kirchenparkplatz / Parkplatz Eyeltli.

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Region, TBA-OIK I

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2031	Studie	Gemeinde

Bezug zu weiteren Massnahmen OO.NM-PP.04.01 Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn
OO.NM-S.06 Pilot Mobility/Road Pricing Lüttschinentäler

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Region Oberland-Ost, Sammelpark- plätze

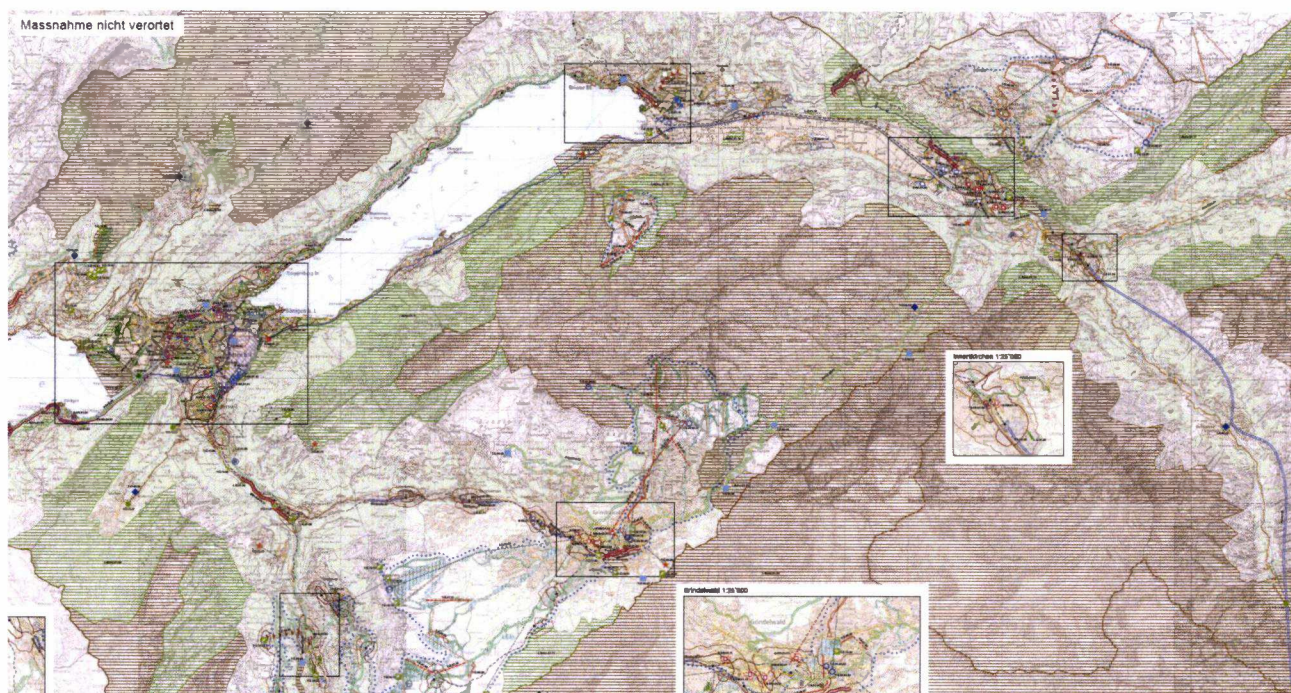
OO.NM-S.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



**Beschreibung
der Massnahme**

Die Massnahme stellt eine Studienmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in die nächsten RGSK-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost hat in einem ersten Schritt 2023 bei den Gemeinden der Region nachgefragt, ob bereits potenzielle Bereiche für Sammelparkplätze bekannt sind. Weitere Schritte werden aufgeleitet.

Mit Hilfe von Sammelparkplätzen sollen Fahrgemeinschaften unterstützt werden. Realisierung von Sammelparkplätzen, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu vereinfachen und zu unterstützen. Die Sammelparkplätze liegen in unmittelbarer Nähe von Autobahnauffahrten und können kostenlos genutzt werden.

Das kantonale Merkblatt zu den Verkehrsdrehscheiben kann als Grundlage beigezogen werden.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

ASTRA, TBA-OIK I, Gemeinden

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin
2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Studie

Federführende Stelle
Region

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern, Merkblatt zu Rollen und Aufgaben, 2023

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Unterseen, Interlaken, Matten; Parkplatzkonzept

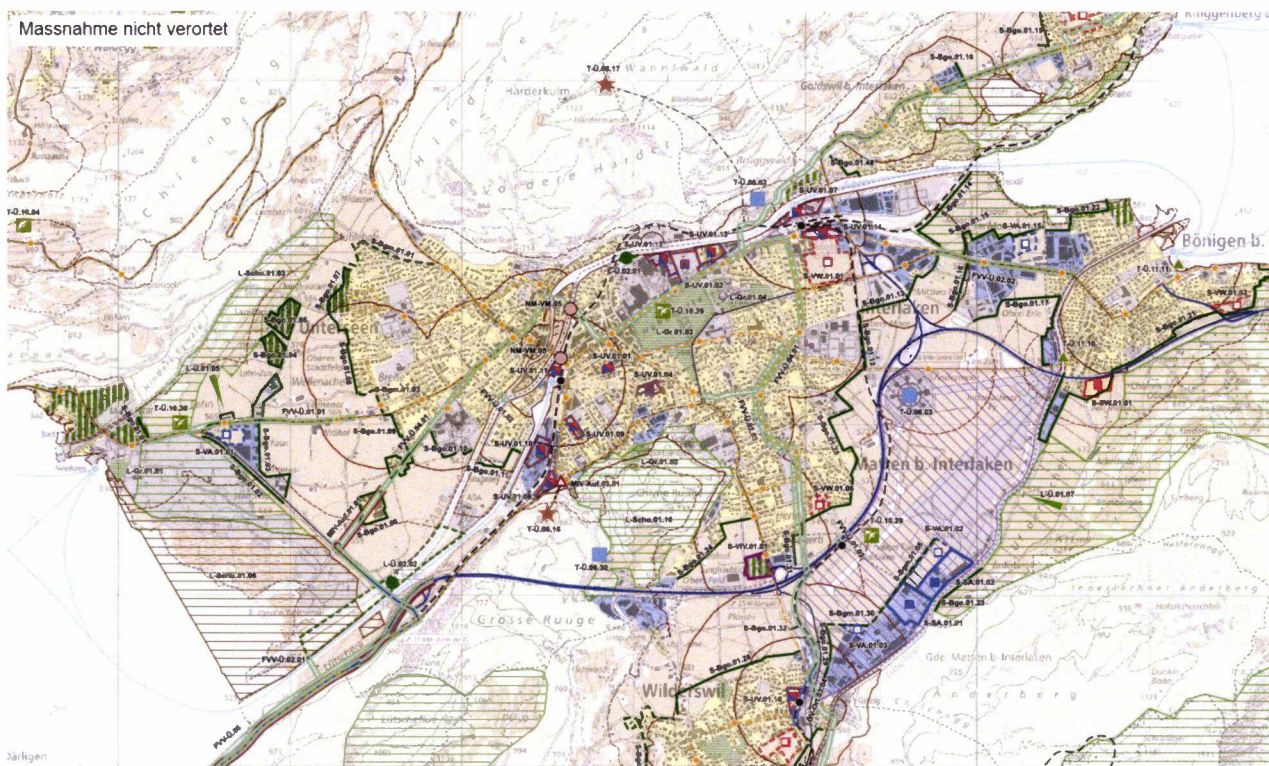
OO.NM-S.09

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



**Beschreibung
der Massnahme**

Die Massnahme stellt eine Studien- und Koordinationsmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in den nächsten RGSK-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens. Mit einem gemeindeübergreifenden Parkplatzkonzept soll eine gesamtheitliche und auf die lokalen wie regionalen Bedürfnisse abgestimmte Konzeption der Parkiermöglichkeiten erfolgen. Dies betrifft neben der Parkplatzbewirtschaftung auch eine angepasste Signalisation, um den Verkehr so lange wie möglich auf dem übergeordneten Netz zu behalten. Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems wird ebenfalls geprüft.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle
Gemeinden

Weitere Beteiligte

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin
2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Erarbeitung Parkplatzkonzept

Federführende Stelle
Gemeinden

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- OO.NM-S.05 Unterseen, Interlaken, Matten, Partizipativer Prozess Verkehr im Zentrum

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, A-Horizont

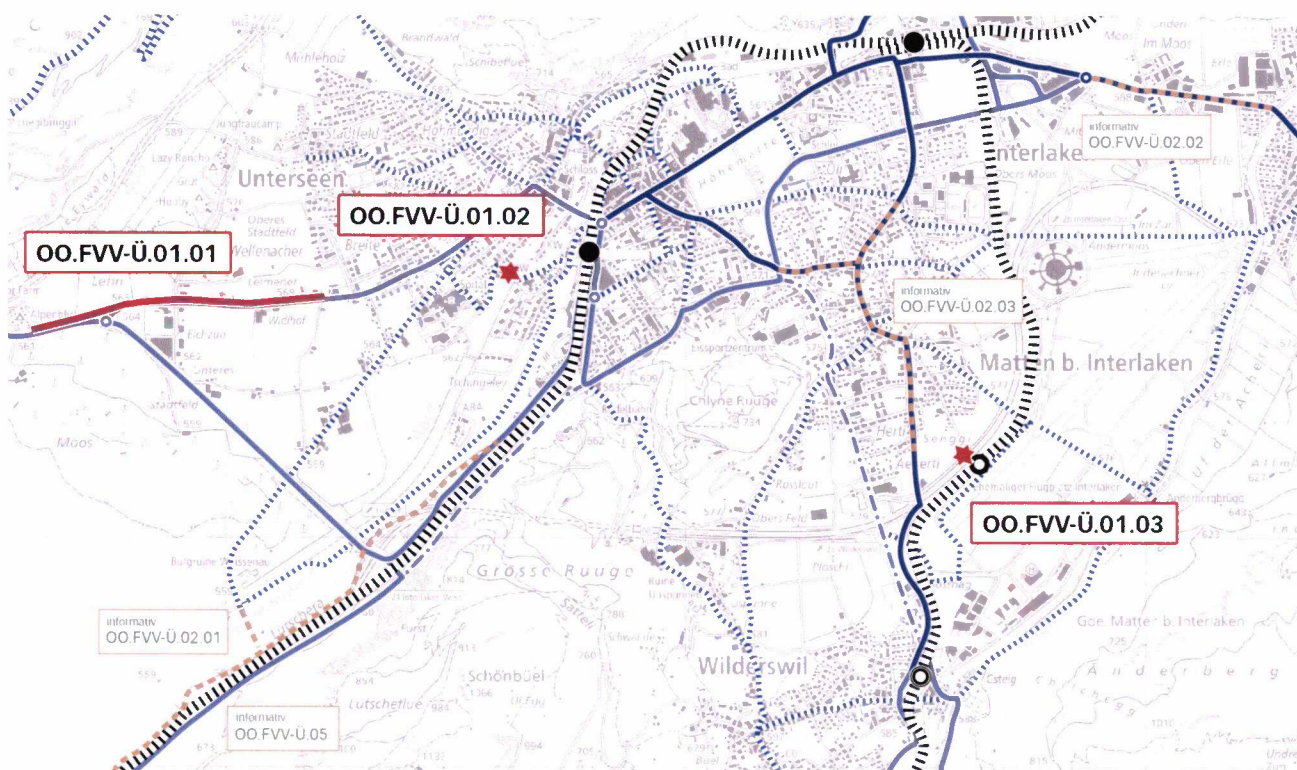
OO.FVV-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 2.21

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	1'300	m
	Langsamverkehrsüberführungen	380	m2

Finanzierung Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket Die Agglomeration Interlaken ist mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgestattet, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden (Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Tourismus sowie Einkaufsverkehr) gerecht wird. Die Velo- und Fussweginfrastruktur ermöglicht eine autofreie Mobilität für alle, indem sowohl auf dem Feinverteilernetz in den Quartieren wie auch auf den übergeordneten Achsen qualitativ gute Ausgangslagen bestehen. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse der jungen, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen einzubeziehen. Die Massnahmen des Pauschalpaketes setzen hierfür sowohl bei der Schliessung von physischen Netzlücken an wie auch bei der Aufwertung und Sanierung bestehender Infrastrukturen.

Die Teilmassnahmen des Paketes unterstützen massgebend die etappenweise Umsetzung des Zielbildes der Agglomeration Interlaken und die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr, wo ein dichtes Fuss- und Velowegenetz und eine Agglomeration der kurzen Wege anvisiert werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

"Sichere und attraktive Velowege in den Zentren und in der Region"
 Der Veloverkehr weist einen hohen Anteil am Modal Split auf. Das Velowegenetz in der Agglomeration Interlaken ist dicht und setzt sich aus unterschiedlichen Netzfunktionen des Veloalltags- und Velofreizeitverkehrs zusammen.

Bezug zu Handlungsbedarf

- "Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um."
 - "Gefährliche, unattraktive oder fehlende Führungen des Fuss- und/oder Veloverkehrs"

Bezug zu Teilstrategie

"aktiv mobil sein":
 In den Siedlungszentren besteht ein attraktives und dichtes Wegenetz für Zufussgehende und Velofahrende mit möglichst direkten Verbindungen.
 - V 3.1 Weiterentwicklung Veloverkehrsnetz; Schliessen von Netzlücken;
 - V 3.2 Attraktives Fusswegnetz; Schliessen von Netzlücken

"nutzungs- und funktionsorientiert gestalten":
 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.
 - V 1.3 Region und Gemeinden der kurzen Wege

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
 Die Massnahme verdichtet und erhöht die Qualität des Fuss- und Veloverkehrsnetzes, indem neue Direktverbindungen ermöglicht und bestehende Verbindungen ausgebaut werden.

Siedlung (WK 2)

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
 Mit einem dichten und sicheren Fuss- und Veloverkehrsnetz wird ein wesentlicher Beitrag zur Innenverdichtung und einer Belebung der Zentren geleistet.
 Eine siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität stärkt die Aufenthaltsqualität der Wohn-, Arbeits- und Freizeiträume in der Agglomeration.

Sicherheit (WK 3)

WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
 Die Massnahmen ermöglichen eine Routenwahl abseits oder parallel zum MIV-Hauptverkehrsnetz, was insbesondere unsicheren, älteren und jüngeren Personen ein besseres Sicherheitsgefühl gibt.

Umwelt (WK 4)

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen
 Die Netzverdichtungen tragen zu einer Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs und damit Verbesserung des Modal Split bei.

Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	OO.FVV-Ü.01.01	Unterseen, Fuss-/Veloverbindung Seestrasse bis Neuhaus, ausserorts	0.80
	OO.FVV-Ü.01.02	Unterseen, Interlaken, Ausbau Brücke Dotierkraftwerk	0.40
	OO.FVV-Ü.01.03	Matten, Fussverkehrsbrücke über A8	1.01

Teilmassnahme Verkehr

Unterseen, Fuss-/Veloverbindung Seestrasse bis Neuhaus, ausser- orts

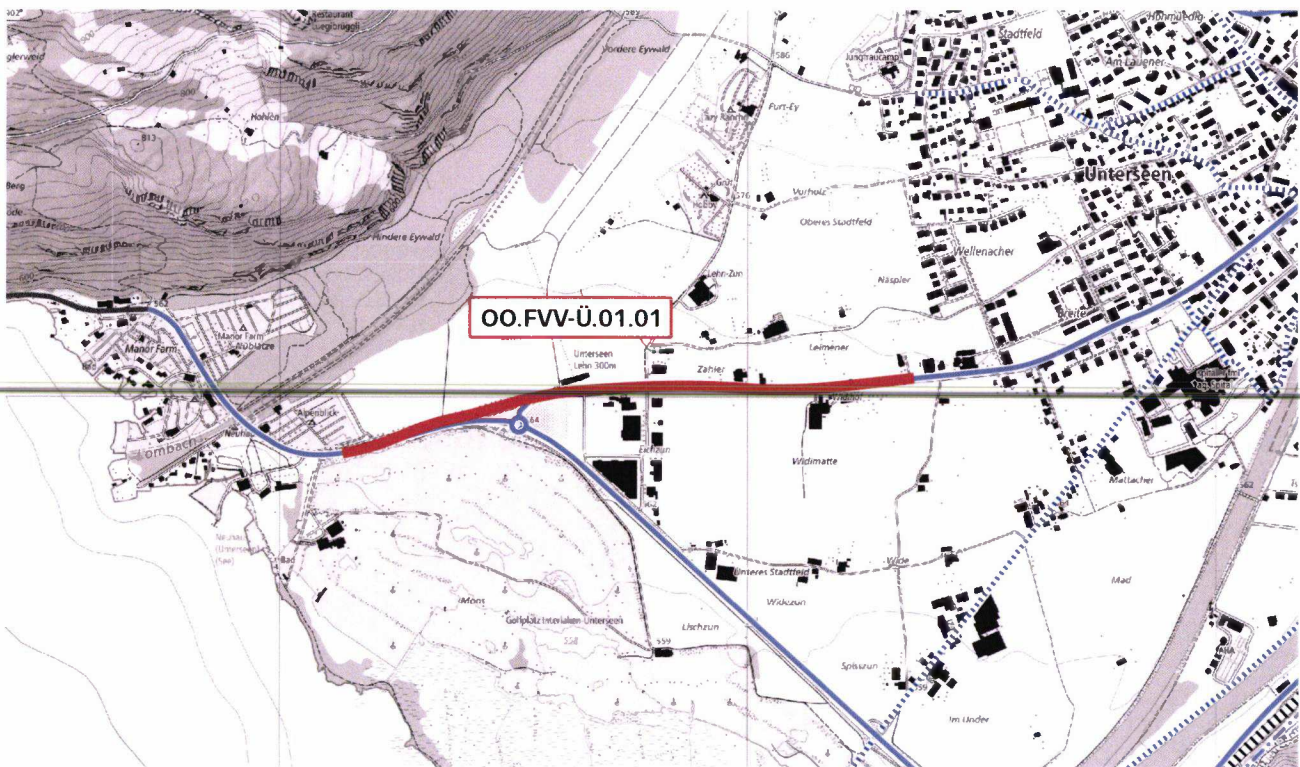
OO.FVV-Ü.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Unterseen, <i>Archäologischer Dienst MEI.15. S.26</i> Siehe Genehmigung AGR		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.80	01.01.2030	31.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2		1'300	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausserhalb des Siedlungsgebietes werden der Fuss- und Veloverkehr auf einer ca. 2.0 m breiten Mischverkehrsfläche zusammengeführt (Fussweg, Velo gestattet). Dieses Mass ist im Begegnungsfall Velo-Fussgänger oder Velo-Velo kritisch und führt zum Ausweichen auf die angrenzende Grünrabatte. Mit geeigneten Massnahmen soll der Veloverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.			

Massnahmeninhalt: Ausbau resp. Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur entlang der Seestrasse (konkrete Massnahmen sind noch zu definieren).

Die Seestrasse ist als Velohauptverbindung II (Alltagsverkehr) Bestandteil des Velowegnetzes von kantonaler Bedeutung (Sachplan Velowegnetz des Kantons Bern).

FFF: Areal als FFF ausgewiesen. Interessenabwägung und Nachweis zu Alternativstandorten gem. Art. 8a und 8b BauG vorzunehmen

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Siehe Genehmigung AGR
ME1, IS.S.26

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Unterseen, Interlaken, Ausbau Brücke Dotierkraftwerk

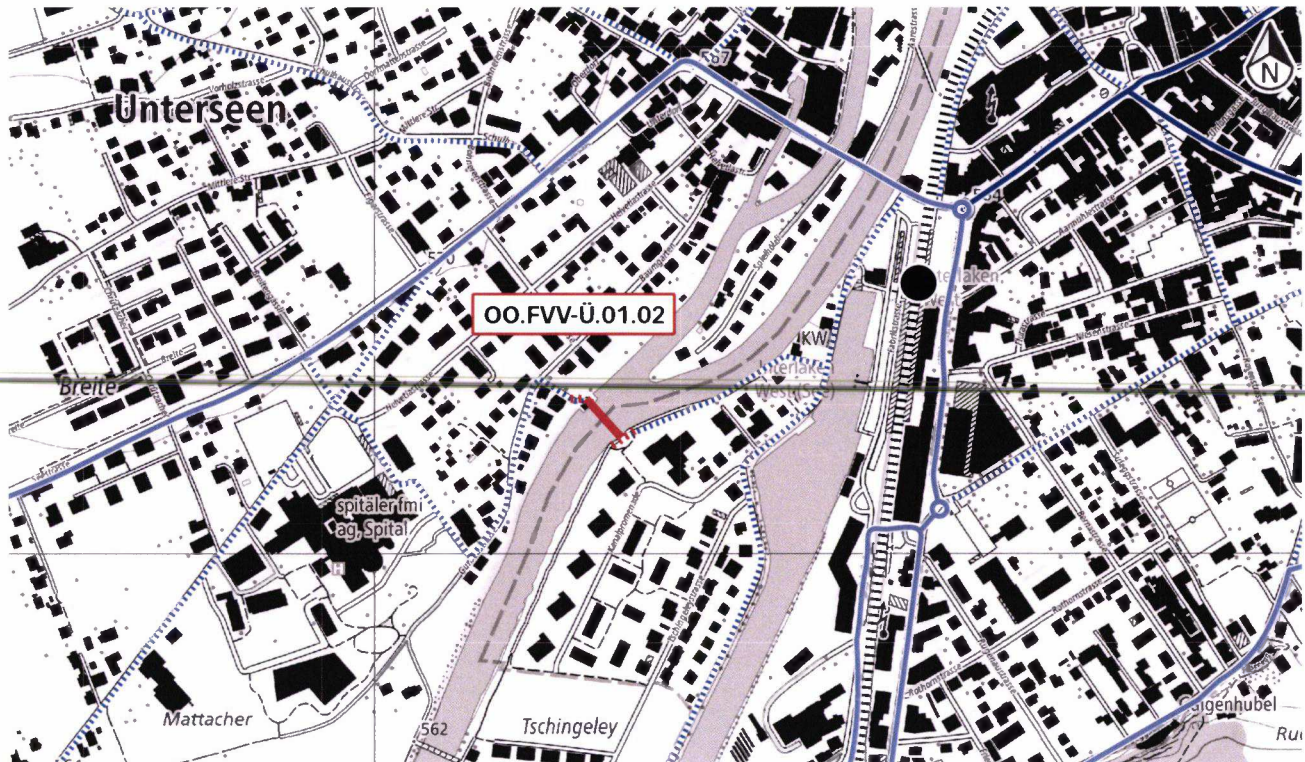
OO.FVV-Ü.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinden	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.40	01.01.2028	31.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Langsamverkehrsüberführungen	50	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die bestehende Fussgängerbrücke beim Dotierkraftwerk stellt eine attraktive Direktverbindung zwischen dem Bahnhof Interlaken West und dem Westteil von Unterseen inkl. dem Spital Interlaken dar, die sich abseits der höher frequentierten Bahnhofstrasse befindet. Die heutige Breite von 1.70 m ist jedoch auf eine reine Nutzung für			

Zufussgehende in geringer Frequentierung ausgelegt; das Kreuzen von Zufussgehenden ist erschwert – vor allem, wenn auch Gepäck, Gehhilfen oder Kinderwagen dabei sind. Velofahrende müssen das Velo schieben.

Massnahmeninhalt:

- Verbreiterung der Brücke um ca. 1.00 m auf 2.70 m, damit eine gemeinsame Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs ermöglicht wird.
- Die Verbreiterung wird mittels eines Stahl-Beton-Verbunds ausgeführt, welcher auf dem bestehenden Pfeiler aufgelegt wird.
- Mit der Verbreiterung erfolgt eine rechtliche Öffnung der Brücke für den Veloverkehr.

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Matten, Fussverkehrsbrücke über A8

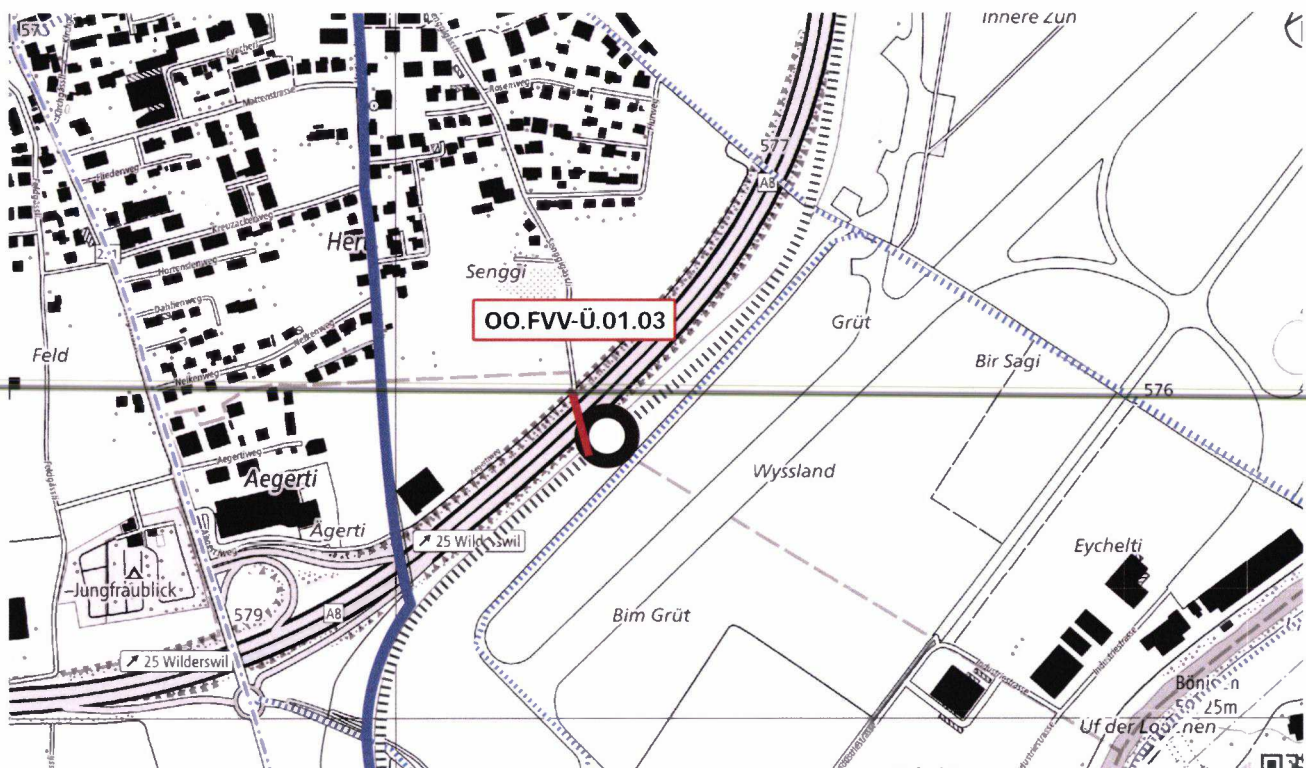
OO.FVV-Ü.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	ASTRA, Transportunternehmen		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.01	01.01.2028	31.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Langsamverkehrsüberführungen	330	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Im Dezember 2023 wurde die neue BOB-Bahnhaltestelle Matten b.l. in Betrieb genommen. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die bestehende Aenderbergstrasse und Industriestrasse, die mit der neuen Umfahrungsstrasse Wilderswil koordiniert erstellt wurde. Damit die neue Haltestelle auch die ÖV-Erschliessungsqualität für den			

westlichen Siedlungsteil der Gemeinde Matten b.l. erhöhen kann, benötigt der umweg-sensible Fussverkehr einen möglichst direkten Anschluss vom Senggligässli bis zur Haltestelle.

Massnahmeninhalt: In der Verlängerung Senggligässli wird eine neue Fussverkehrsbrücke über die Autobahn A8 direkt zum Perron der Haltestelle Matten b. Interlaken erstellt. Die Benutzbarkeit für Velofahrende ist gegeben. Anpassungen der Höhen sind im Anschlussbereich Senggligässli ebenfalls vorgesehen.

- Gesamtbreite der Brücke ca. 3.10 m mit einer Nutzbreite von 2.50 m
- Stahlbrücke mit Blechträgern, in Feldmitte mit einer Höhe 1.80 m – 2.00 m
- Gestaltung: Der Steg der Blechträger kann in gewissen Zonen mit Löchern und Ausschnitten gestaltet werden
- Rahmenbedingungen vom ASTRA: Brücke muss von March zu March die A8 überspannen, Lichtraumprofil mind. 4.60 m
- Montage: seitliche Vormontage auf dem Aegertiweg, ggf. A8 sperren, Einsatz Mobilkran

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Interlaken, B-Horizont

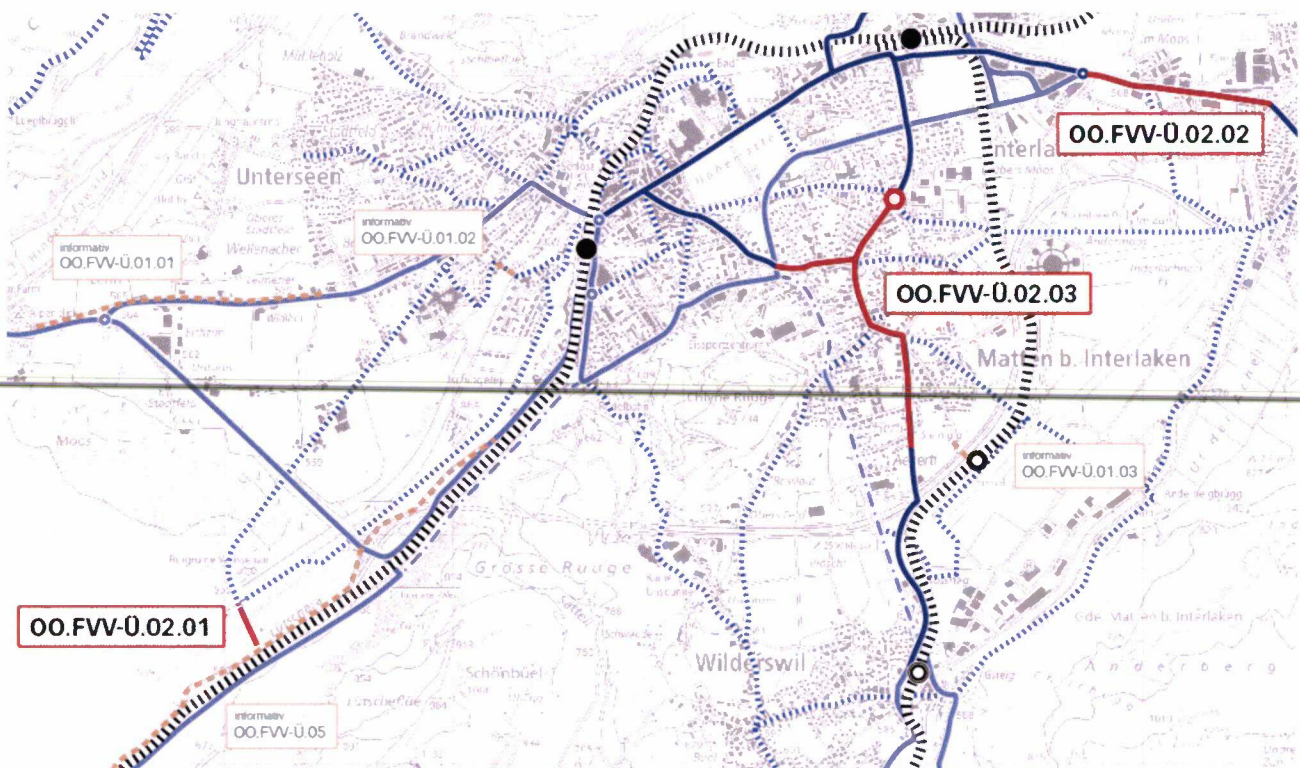
OO.FVV-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 3.25

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	2'500	m
	Längsführung LV Kat.2	825	m
	Langsamverkehrsüberführungen	0	m2

Finanzierung Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket Die Agglomeration Interlaken ist mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgestattet, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden (Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Tourismus sowie Einkaufsverkehr) gerecht wird. Die Velo- und Fussweginfrastruktur ermöglicht eine autofreie Mobilität für alle, indem sowohl auf dem Feinverteilernetz in den Quartieren wie auch auf den übergeordneten Achsen qualitativ gute Ausgangslagen bestehen. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse der jungen, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen einzubeziehen. Die Massnahmen des Pauschalpaketes setzen hierfür sowohl bei der

Schliessung von physischen Netzlücken an wie auch bei der Aufwertung und Sanierung bestehender Infrastrukturen.

Die Teilmassnahmen des Paketes unterstützen massgebend die etappenweise Umsetzung des Zielbildes der Agglomeration Interlaken und die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr, wo ein dichtes Fuss- und Velowegenetz und eine Agglomeration der kurzen Wege anvisiert werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild "Sichere und attraktive Velowege in den Zentren und in der Region"
Der Veloverkehr weist einen hohen Anteil am Modal Split auf. Das Velowegenetz in der Agglomeration Interlaken ist dicht und setzt sich aus unterschiedlichen Netzfunktionen des Veloalltags- und Velofreizeitverkehrs zusammen.

Bezug zu Handlungsbedarf - "Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um."
- "Gefährliche, unattraktive oder fehlende Führungen des Fuss- und/oder Veloverkehrs"

Bezug zu Teilstrategie "aktiv mobil sein":
In den Siedlungszentren besteht ein attraktives und dichtes Wegenetz für Zufussgehende und Velofahrende mit möglichst direkten Verbindungen.
- V 3.1 Weiterentwicklung Veloverkehrsnetz; Schliessen von Netzlücken;
- V 3.2 Attraktives Fusswegnetz; Schliessen von Netzlücken

"nutzungs- und funktionsorientiert gestalten":
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.
- V 1.3 Region und Gemeinden der kurzen Wege

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1) WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
Die Massnahme verdichtet und erhöht die Qualität des Fuss- und Veloverkehrsnetzes, indem neue Direktverbindungen ermöglicht und bestehende Verbindungen ausgebaut werden.

Siedlung (WK 2) WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
Mit einem dichten und sicheren Fuss- und Veloverkehrsnetz wird ein wesentlicher Beitrag zur Innenverdichtung und einer Belebung der Zentren geleistet.
Eine siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität stärkt die Aufenthaltsqualität der Wohn-, Arbeits- und Freizeiträume in der Agglomeration.

Sicherheit (WK 3) WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
Die Massnahmen ermöglichen eine Routenwahl abseits oder parallel zum MIV-Hauptverkehrsnetz, was insbesondere unsicheren, älteren und jüngeren Personen ein besseres Sicherheitsgefühl gibt.

Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen Die Netzverdichtungen tragen zu einer Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs und damit Verbesserung des Modal Split bei.
----------------------	--

Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	OO.FVV-Ü.02.01	Interlaken, Querung Schifffahrtskanal Weissenau	1.85
	OO.FVV-Ü.02.02	Interlaken, Bönigen, Verbesserung Sicherheit Veloverkehr Untere Bönigstrasse	0.90
	OO.FVV-Ü.02.03	Agglomeration Interlaken, laufende Förderung Fuss- und Veloverkehr, Gemeindestrassen	0.50

Teilmassnahme Verkehr

Interlaken, Querung Schifffahrtskanal Weissenau

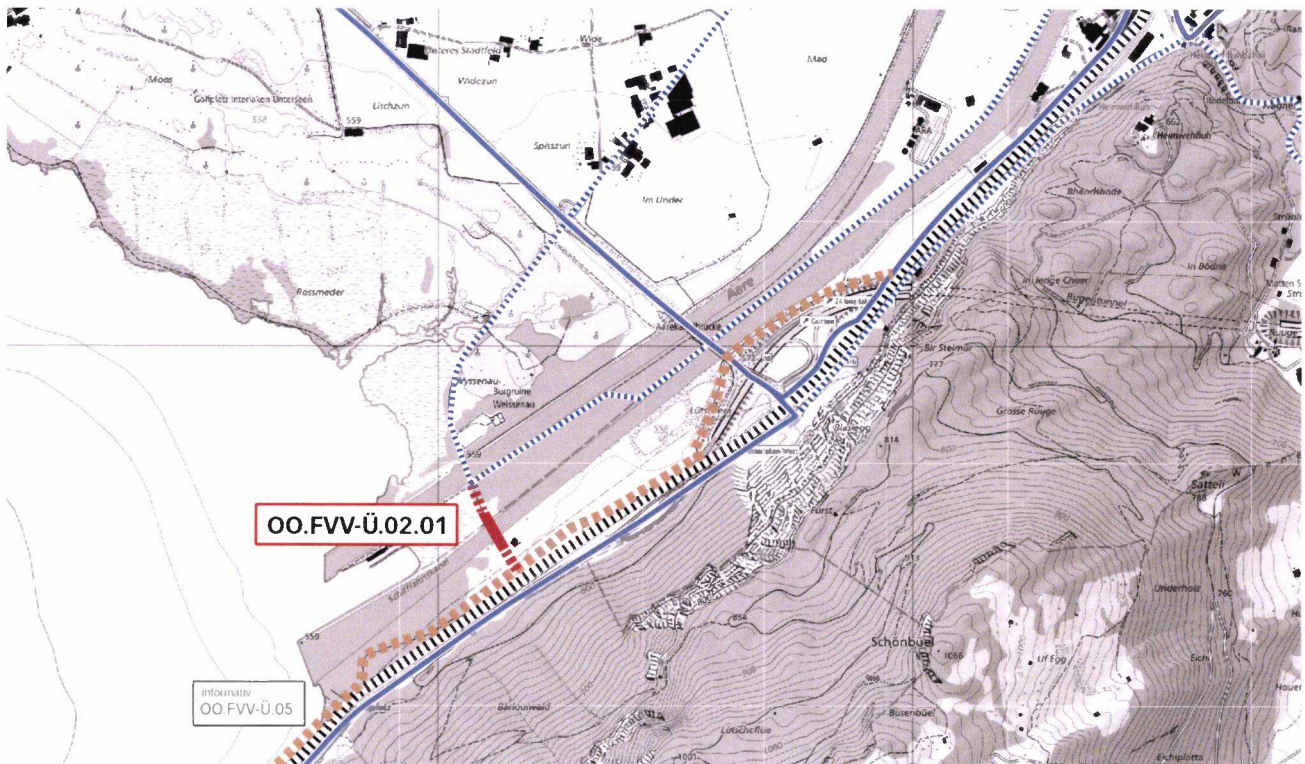
OO.FVV-Ü.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Transportunternehmen, Archäologischer Dienst		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.85	01.01.2032	31.12.2035	
	Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Langsamverkehrsüberführungen	0	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Zielsetzung Der Neubau der Veloverbindung Leissigen – Därligen – Interlaken West (OO.FVV-Ü.05; Velolandroute 8+9) sieht u.a. eine Anpassung der Routenführung zwischen Zigeunerbucht und Unterseenstrasse vor: separater Veloweg nördlich der A8 (Sachplan			

Velowegnetz, Routenoptimierung Nr. 113). Um von der neuen Strecke nach Unterseen und Richtung rechtes Thunerseeufer zu gelangen, ist jedoch weiterhin der Knoten Unterseenstrasse / Abfahrt A8 zu benutzen, der mit einer Höhendifferenz zur Unterseenstrasse und einer Umwegfahrt verbunden ist. Eine neue Querung ermöglicht einen Direktanschluss mit geringer Höhendifferenz von der neuen Veloverbindung an die Achse Weissenau/Weissenaustrasse (Velolandroute 380).

Massnahmen

Bau einer neuen Fuss- und Veloquerung des Schifffahrtskanals im Bereich Weissenau bei Gewährleistung der Befahrbarkeit des Kanals durch die BLS-Schifffahrt. Zusammen mit der Ausführungsplanung sind flankierende Massnahmen zu prüfen, um die angrenzenden Bereiche der Aue und Flachmoore zu schützen.

- Damit überlange Rampen umgehen werden können, werden Lifte für die Radfahrer vorgesehen. Auch die Fussgänger können die Lifte benutzen oder über die Treppe auf die Brücke gelangen.
- Bei der vorhandenen Spannweite bietet sich eine überdachte Fachwerkbrücke an. Die Schlankheit beträgt $h/l = 1/15$.
- Die beiden Anfangstürme sind rund und aus Stahlbeton gefertigt. Im Innenraum dieser Anfangstürme befindet sich der Lift für die Radfahrer, entlang der Aussenseite verläuft die Stahltreppe.
- Die Fundation der Aussentürme kann über eine Pfahlplattenkonstruktion erfolgen.
- Der Anschluss an die Lüscherenstrasse erfolgt über den ursprünglichen Weg über die Parzelle Nr. 162. Richtung Unterseen gelangt man über die bestehende Brücke über die Aare. Eine allfällige Erneuerung dieser ist zu überprüfen.

Koordination

1. Das Vorhaben ist mit den möglichen neuen Standorten für den Schotterverlad der Balmholz AG und der Anbindestelle für das Ledischiff abzustimmen.
2. Das Vorhaben befindet sich im Naturschutzgebiet (NSG) Weissenau-Neuhaus und beinhaltet das Flachmoor (Objekt-Nr. 3671) und das BLN-Gebiet 1508 "Weissenau". In den weiteren Schritten ist das Projekt zu koordinieren mit Art. 4 Flachmoorverordnung, Art. 4 Auenverordnung, Art. 4c Schutzbeschluss RRB 1781 sowie mit Art. 14 Abs. 2 NHV, Art. 6 Flachmoorverordnung. Besucherlenkungsmassnahmen sind zwingend auszuarbeiten. Aufgrund der Betroffenheit des BLN, des IVS und weiterer Bundesinventare ist ein Gutachten der ENHK einzuholen.
3. Die Voraussetzungen für eine Baute in Waldnähe oder allenfalls für eine Rodungsbewilligung sind zu prüfen.

Projektstand: Die Machbarkeit und Grobkostenberechnung wurden in einer Vorstudie 08.2024 nachgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Sachplan ~~Veloverkehr~~ (SVV)

Velowegnetz (SVN)

Siehe Genehmigung AGR
MEI, IS-S-26

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Interlaken, Bönigen, Verbesserung Sicherheit Veloverkehr Untere Bönigstrasse

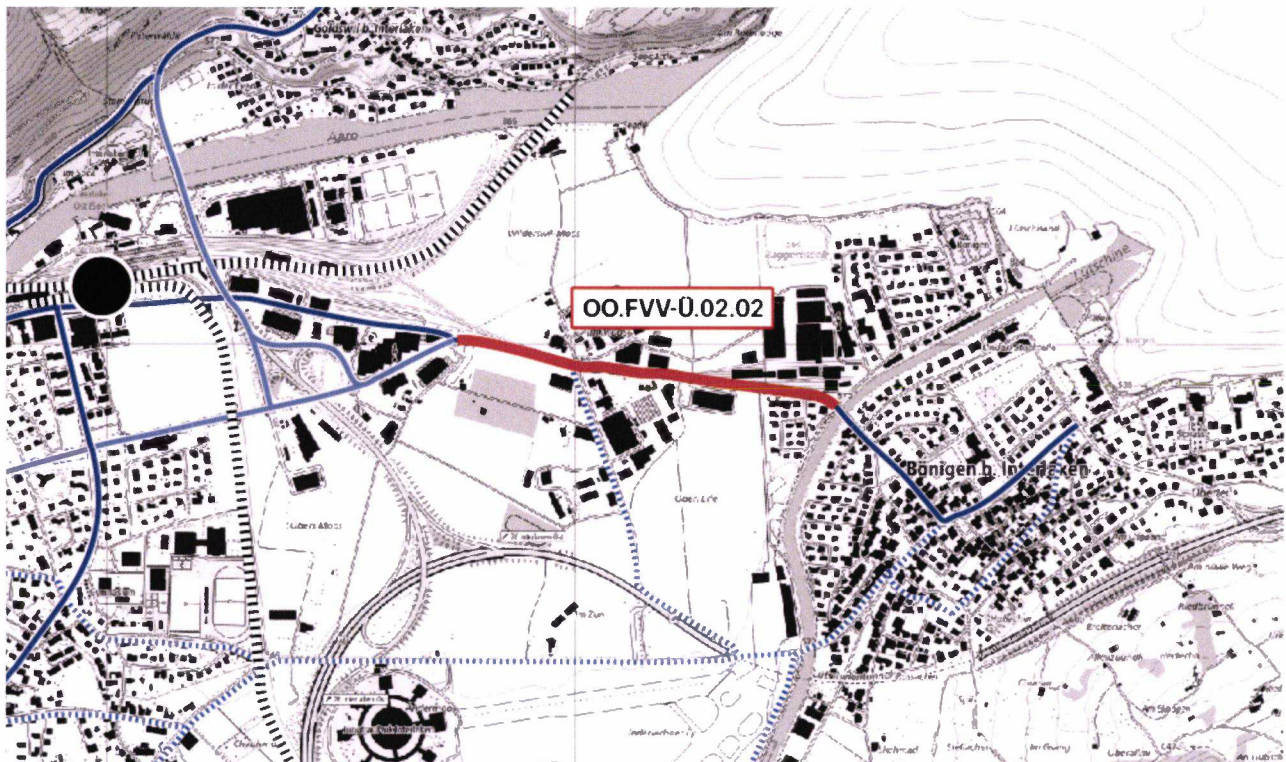
OO.FVV-Ü.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Interlaken, Bönigen, TBA-DLZ		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.90	01.01.2032	31.12.2035	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2		825	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Auf der Achse Untere Bönigstrasse - Interlakenstrasse, zwischen Kreisel Lindenallee und Lüttschiner-Brücke, soll die Verkehrssicherheit für Velofahrende verbessert werden. Auf einem Grossteil der Strecke besteht heute ein Ausserorts-Charakter mit Tempo 60, keinen Velostreifen und einseitigem Trottoir. Mit der Massnahme soll eine			

sichere Veloverbindung entstehen, welche die beiden Gemeinden miteinander verbindet und auch die angrenzenden Arbeitsplatz- und einzelnen Wohnhäuser sicher für den Veloverkehr erschliesst.

Die Untere Bönigstrasse ist als Velohauptverbindung I (Alltagsverkehr) Bestandteil des Velowegnetzes von kantonaler Bedeutung (Sachplan Velowegnetz des Kantons Bern).

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Agglomeration Interlaken, laufende Förderung Fuss- und Veloverkehr, Gemeindestrassen

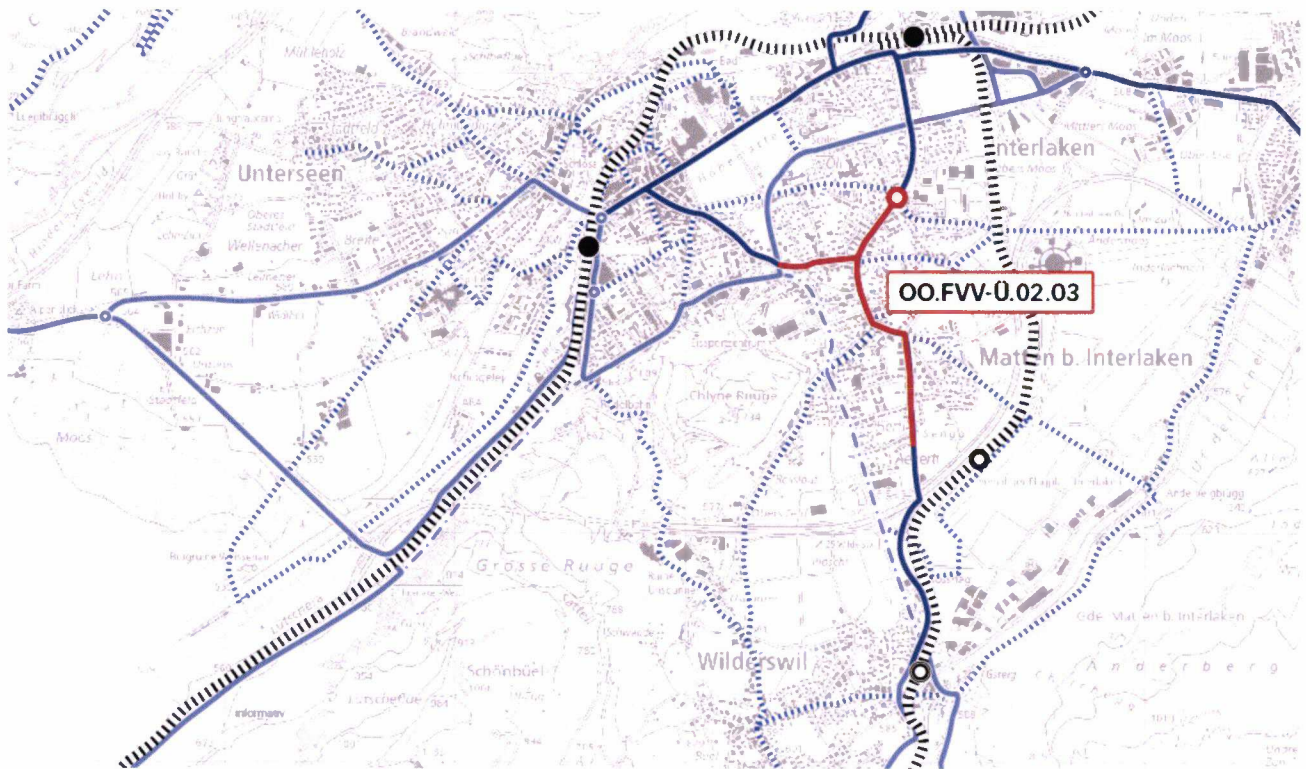
OO.FVV-Ü.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Strasseneigentümer	Wilderswil, Bönigen, Interlaken, Unterseen, Därligen, Leissigen, Ringgenberg (BE)		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50	01.01.2032	31.12.2035	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat. 1	2'500	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	In der Agglomeration Interlaken werden laufend Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt, die eine durchgehende, hindernisfreie und autofreie Mobilität stärken. Zu den laufenden Massnahmen zählen u.a. Einrichtung von Velostrassen und Begegnungszonen, Neubau von Querungshilfen sowie der Abbau von Hindernissen wie			

sie beispielsweise durch hohe Randsteine in Querungsbereichen oder einen für Velos ungeeigneten Belag bestehen.

Im Rahmen der Pauschalmassnahme "Agglomeration Interlaken, laufende Förderung Fuss- und Veloverkehr, Gemeindestrassen" sollen jene wirkungsvollen Kleinst-Projekte vorangetrieben werden, die nicht als eigenständige Massnahme im Agglomerationsprogramm Interlaken positioniert sind.

Massnahmen

Als konkrete Teilmassnahme besteht das Ziel eine Velostrasse in der Gemeinde Matten b.l. einzurichten, um die agglomerationskernquerende Verbindung Wilderswil - Matten b.l. - Interlaken Ost, die abseits der Kantonsstrasse führt, für den Veloverkehr zu stärken.

Eine weitere Teilmassnahme ist die Umgestaltung des Kreisels Oelestr./Obere Böni-genstr./Allmendstr./Freiestrasse.

Die Achse Oelestrasse - Dorfstrasse - Hertigässli ist als Velohauptverbindung I (Alltags-verkehr) Bestandteil des Sachplans Velowegnetz des Kantons Bern ausgewiesen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität

OO.FVV-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

Übrige Massnahmen FVV



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Ziele:

Die Region Oberland-Ost soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse der Kinder, älteren sowie der mobilitätseingeschränkten Personen einzubeziehen.

Massnahmen:

Das Massnahmenpaket enthält Teilmassnahmen, die u.a. folgende Themen zu infrastrukturellen Anpassungen und Neubauten vorsehen:

1. Erhöhung des Komfort und der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrsnetzes durch lokalspezifische Massnahmen bzw. Lösungen; z.B. Radstreifen, Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen.
2. Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes.
3. Erstellung / Ausweisung von alternativen Wegführungen abseits der Kantonsstrasse.

**Einzelmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.FVV-Ü.03.01	Hasliberg, Ausbau Goldern – Lehn	1.65
OO.FVV-Ü.03.02	Neubau Velomassnahmen Ringgenberg - Brienz	10.20
OO.FVV-Ü.03.03	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Wysstanne – Twing	1.49
OO.FVV-Ü.03.04	Neuer abgetrennter Radweg Brienzwiler – Brünigpass	0.00
OO.FVV-Ü.03.05	Schattenhalb, Neubau Radstreifen Chirchet (Willigen - Lammi)	6.08
	Summe	19.42

Teilmassnahme Verkehr

Hasliberg, Ausbau Goldern – Lehn

OO.FVV-Ü.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität

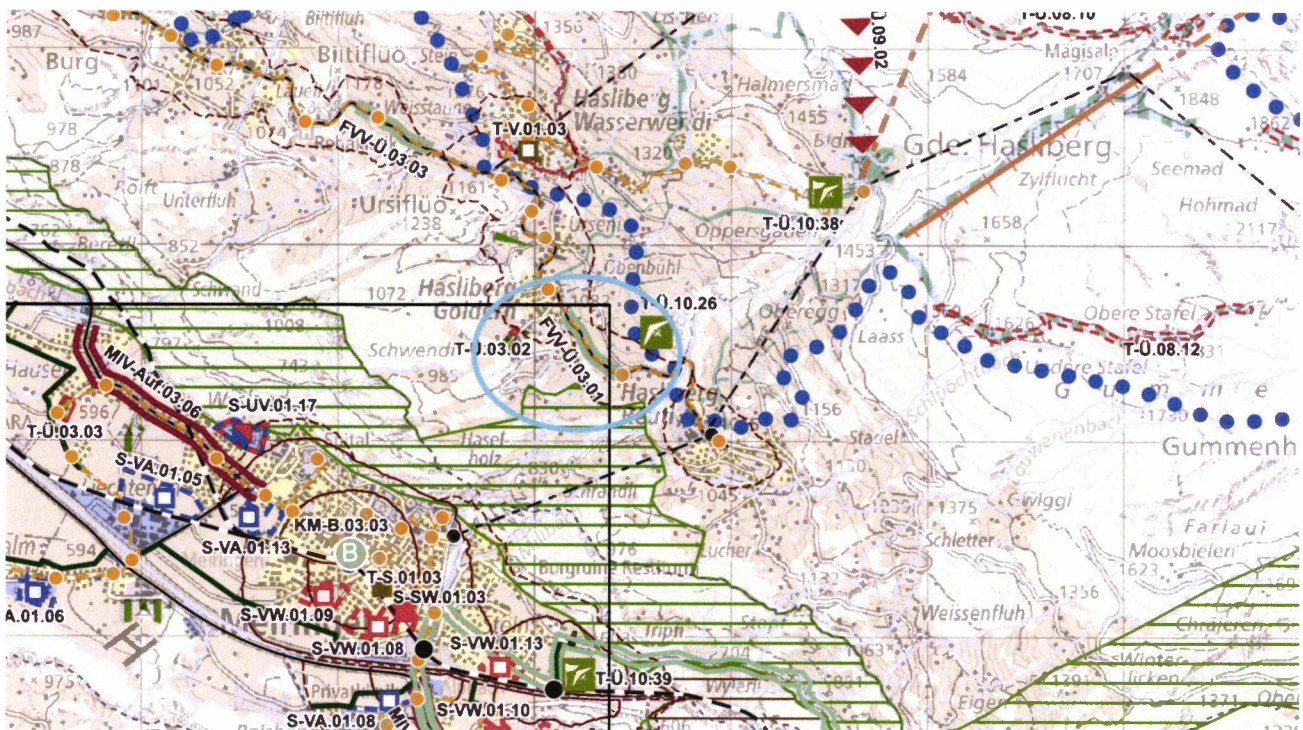
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.65	01.01.2027	31.12.2028
Finanzierungsschlüssel	Ausserhalb AP-Perimeter, Beteiligung Kanton: - ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG - 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschrieb	Ausbau der Strasse auf 4.50 m Fahrbahn und 1.50 m Gehweg, welcher im Begegnungsfall von zwei grösseren Fahrzeugen als «Ausweichstelle» mitbenutzt werden kann. Damit der Gehweg nicht über eine längere Strecke befahren wird, sind in regelmässigen Abständen Poller auf dem Gehweg vorgesehen. Diese Fahrbahnaufteilung/Querschnitt entspricht der Korridorstudie Haslibergstrasse und wurde im angrenzenden Abschnitt Lehn – Sandhubel im 2010 bereits realisiert.		

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2027

Baubeginn

TBA-OIK

31.12.2028

Inbetriebnahme

TBA-OIK

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Zwischenergebnis

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Neubau Velomassnahmen Ringenberg - Brienz

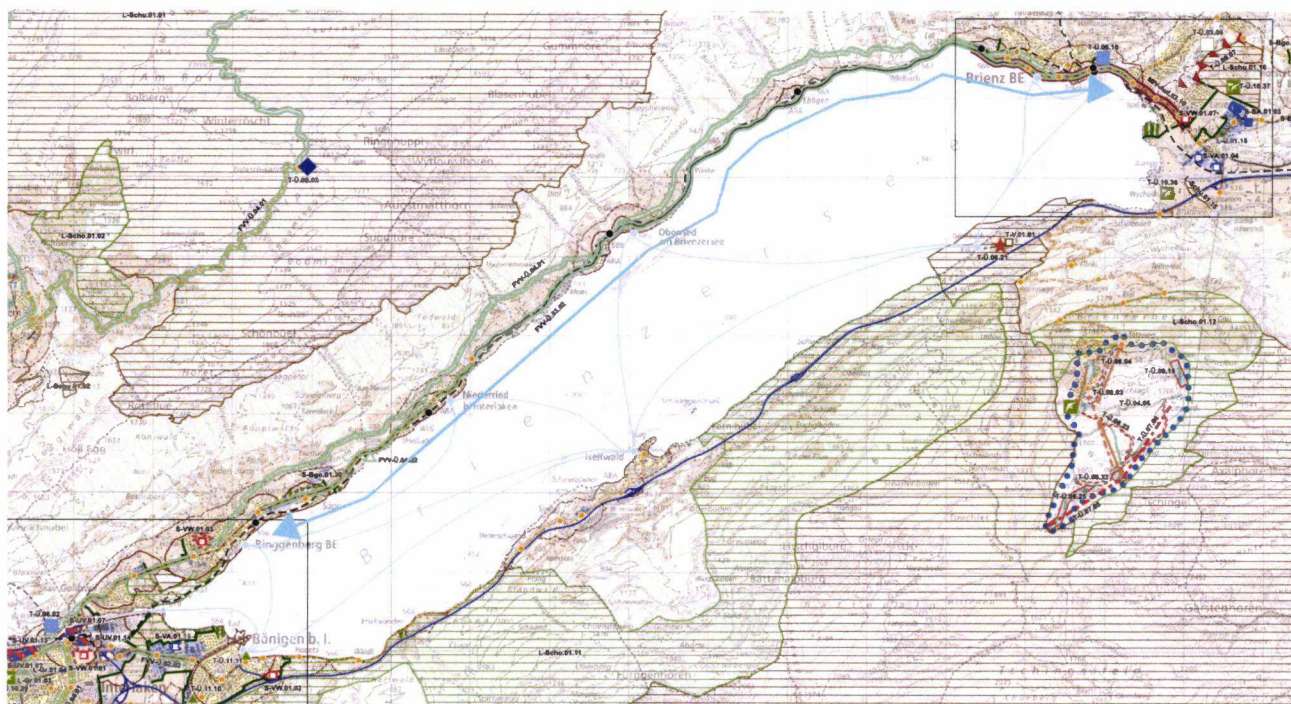
OO.FVV-Ü.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Ringenberg (BE), Brienz (BE), Niederried bei Interlaken, Oberried am Brienzensee, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.20	01.01.2028	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel Ausserhalb AP-Perimeter, Beteiligung Kanton:
- ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG
- 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Massnahmenbeschrieb

Der Veloweg

Die Veloroute entlang des rechten Brienzseeufers führt in den meisten Fällen im Mischverkehr entlang der Kantonsstrasse. Eine eigene Veloverkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise Velostreifen, sind nur punktuell vorhanden. Dies bedeutet für Velofahrende im Pendel-, Schul- und Freizeitverkehr oftmals ein Sicherheitsrisiko, insbesondere auf den Abschnitten mit erhöhter Geschwindigkeit oder mit Steigungen. Mit geeigneten Massnahmen soll der Veloverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Siehe Genehmigung AGR
NEI, S. 26

Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten sind, wenn zweckmässig und sinnvoll, auch betriebliche Projektmassnahmen zu prüfen, wie u.a. Geschwindigkeitsreduktion; um Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Massnahmeninhalt: Umsetzung von Veloinfrastrukturmassnahmen, wie beispielsweise Velostreifen (konkrete Massnahmen sind noch zu definieren), auf den zwei Abschnitten Ringgenberg – Oberried und Oberried – Brienz.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK
	31.12.2031	Inbetriebnahme	TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Strassennetzplan (SNP) + Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)		

Bezug zu weiteren Massnahmen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Hasliberg, Ausbau Hasliberg- strasse Wysstanne – Twing

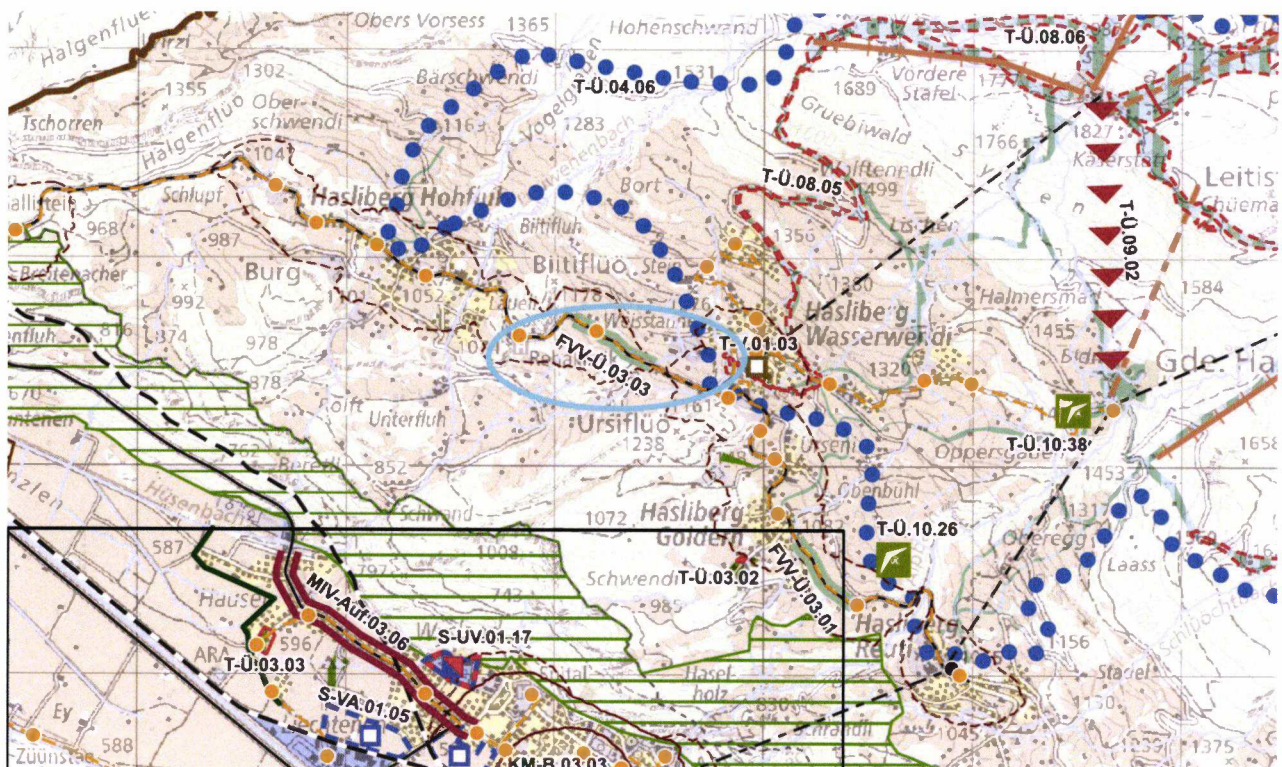
OO.FVV-Ü.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.49	01.01.2029	31.12.2030
Finanzierungsschlüssel	Ausserhalb AP-Perimeter, Beteiligung Kanton: - ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG - 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschrieb	Die Zufahrt von Brüning bis Wysstanne wurde in den letzten Jahren schrittweise ausgebaut. Der Abschnitt Wysstanne bis Twing ist noch nicht ausgebaut und weist minimale Fahrbahnbreiten von ca. 5.00 m. Beim vorliegenden Projekt Wysstanne – Twing werden die restlichen 545 m der Strecke Forsthaus – Twing realisiert. Mit dem Ausbau auf eine Fahrbahnbreite von 5.00 m und 1.50 m Gehweg werden die häufigsten Begegnungsfälle PW/LW auf der Fahrbahn abgedeckt. Beim Begegnungsfall LW/LW muss der Gehweg mitbenutzt werden. Damit der Gehweg nicht über eine längere Strecke befahren wird, sind in regelmässigen Abständen Poller auf dem		

Gehweg vorgesehen. In einem Zusatzbegehren wünschten die Bergbahnen Meiringen Hasliberg AG, dass weiterhin an den Spitzentagen im Winter die Strassenparkplätze benutzt werden können, und die Strasse deshalb auf eine Länge von ca. 350 m auf 5.50 m Breite erstellt werden soll.

Diese Fahrbahnaufteilung/Querschnitt entspricht der Korridorstudie Haslibergstrasse und wurde im angrenzenden Abschnitt Forsthaus - Wysstanne im 2010 bereits realisiert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2029	Baubeginn	TBA-OIK
	31.12.2030	Inbetriebnahme	TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz	nein
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)		
Bezug zu weiteren Massnahmen			

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Neuer abgetrennter Radweg Brienzwiler – Brünigpass

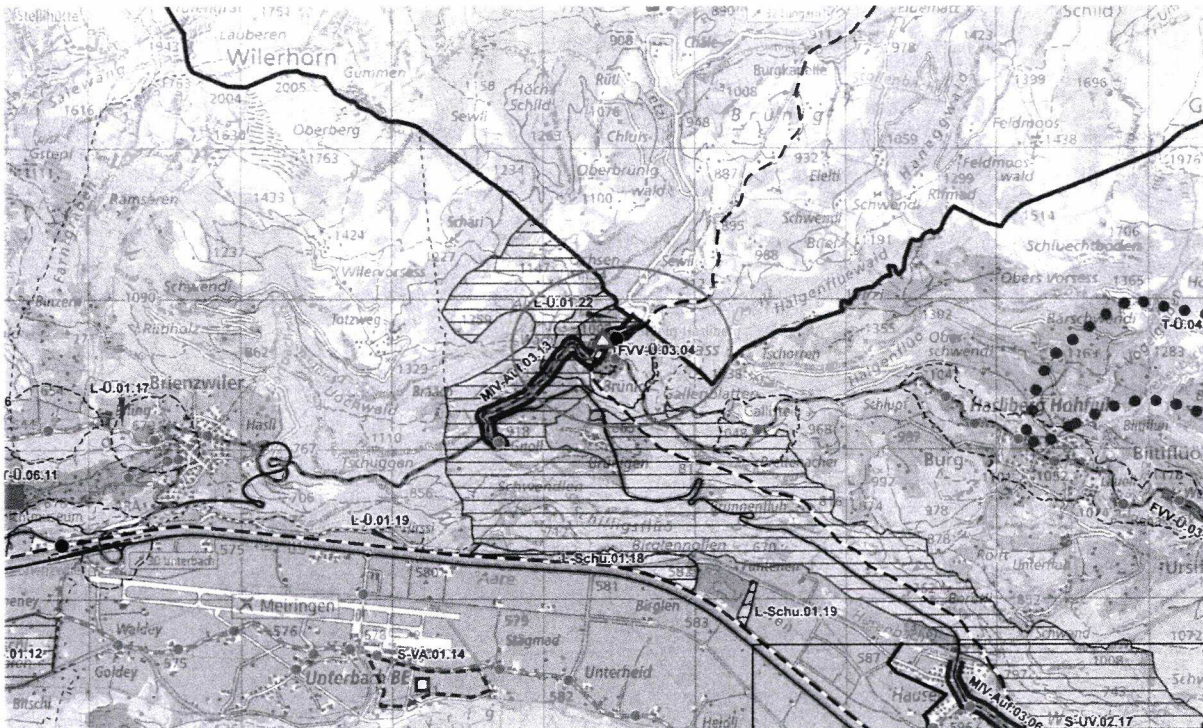
OO.FVV-Ü.03.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	ASTRA	---	
	Siehe Genehmigung AGR MEI, 15.5.26		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00	01.01.2032	31.12.2035
Finanzierungsschlüssel	Ausserhalb AP-Perimeter, Beteiligung Kanton: - 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen durch ASTRA		
Massnahmenbeschrieb	Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird. Auf der überregional wichtigen Strecke zwischen Brienzwiler und dem Brünigpass besteht eine kurvige Linienführung mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit des MIV. Eine Führung des langsamer fahrenden Veloverkehrs abseits der Strecke ist im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr wie auch für den motorisierten Individualverkehr.		

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

01.01.2032

Baubeginn

ASTRA

31.12.2035

Inbetriebnahme

ASTRA

Koordination

**Koordinationsstand Regiona-
ler Richtplan RGSK**

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand kanto-
naler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

~~Sachplan Veloverkehr (SVV)~~

Siehe Genehmigung AGR
NEI, S. 5. 26

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Schattenhalb, Neubau Radstreifen Chirchet (Willigen - Lammi)

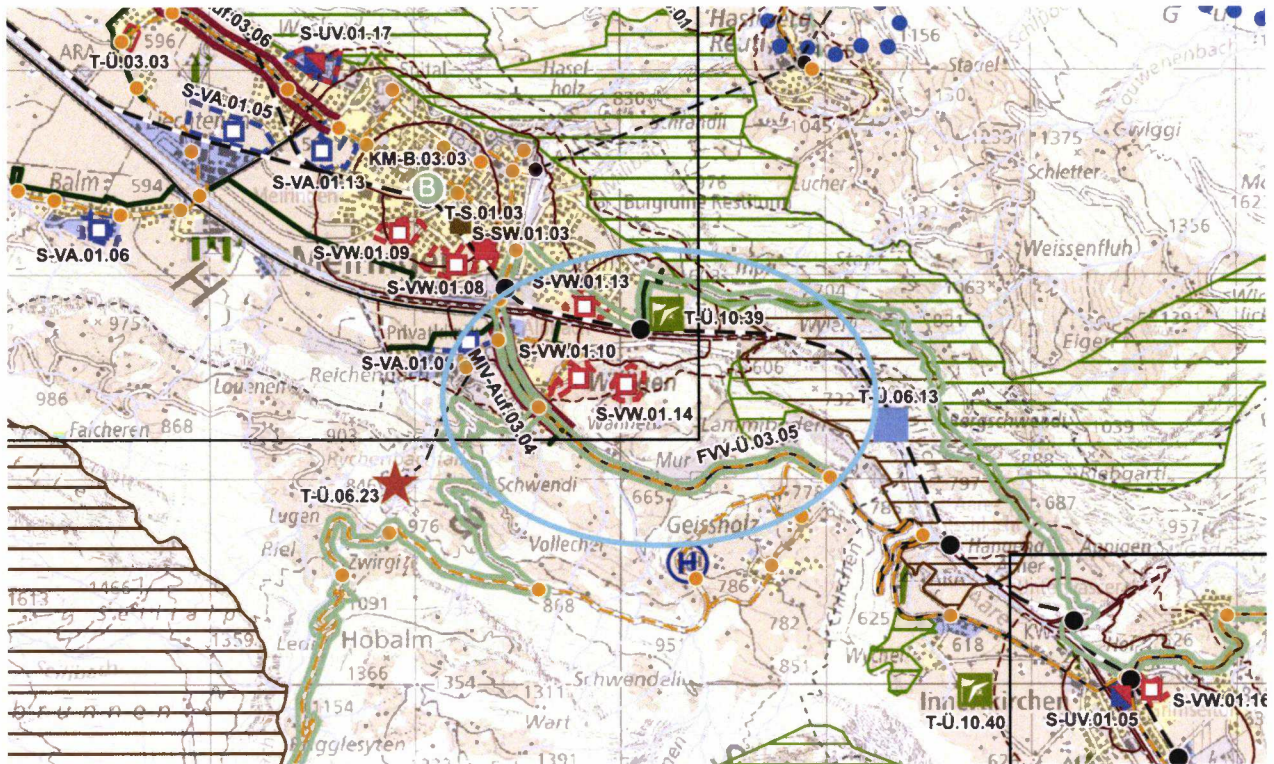
OO.FVV-Ü.03.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.08	01.01.2029	31.12.2031
Finanzierungsschlüssel	Ausserhalb AP-Perimeter, Beteiligung Kanton: - ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG - 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Streckenabschnitt Willigen - Lammi ist im Sachplan Veloverkehr als qualitative Netzlücke auf dem Basisnetz vermerkt und die beiden Velorouten Nr. 8 + 61 führen über diese Strecke. Die Radfahrer werden heute auf der Strasse im Mischverkehr geführt.</p> <p>Die grösste Schwachstelle befindet sich beim Fuss- und Veloverkehr. Vor allem bei bergwärts längsfahrenden Velos, da sie eine Neigung von bis zu 7 % auf der Strecke vorfinden und seitlich kaum ausweichen können. Die Linksabbieger des Veloverkehrs in Lammi Richtung Geissholz haben keinen gesicherten Standstreifen. Der Wanderweg kreuzt die Strasse ohne Überquerungshilfe.</p>		

Siehe Genehmigung AGR
MEI, IS. S. 26

Velowegnetz
Schwachstelle
Velorouten

Die Strasse soll mit einem neuen Radstreifen bergwärts auf den Begegnungsfall LW/PW/Velo ausgebaut werden. Parallel wird eine durchgehende Längsverbinding für Fussgänger entlang der Strasse erstellt und die Querungen mit Mittelinseln gesichert. Die Lage der Bushaltestellen Lammi wird optimiert und die Haltekanten neu behindertengerecht ausgestaltet. Beim Übergang in den Innerortsbereich ist zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion eine Bodenwelle vorgesehen. Dieses Ausserortsprojekt ist die Fortsetzung vom Innerortsprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen» (OO.MIV-Auf.03.04).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2029	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2031	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Koordinationsaufgaben, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, 1./2./3. Priorität

OO.FVV-Ü.04

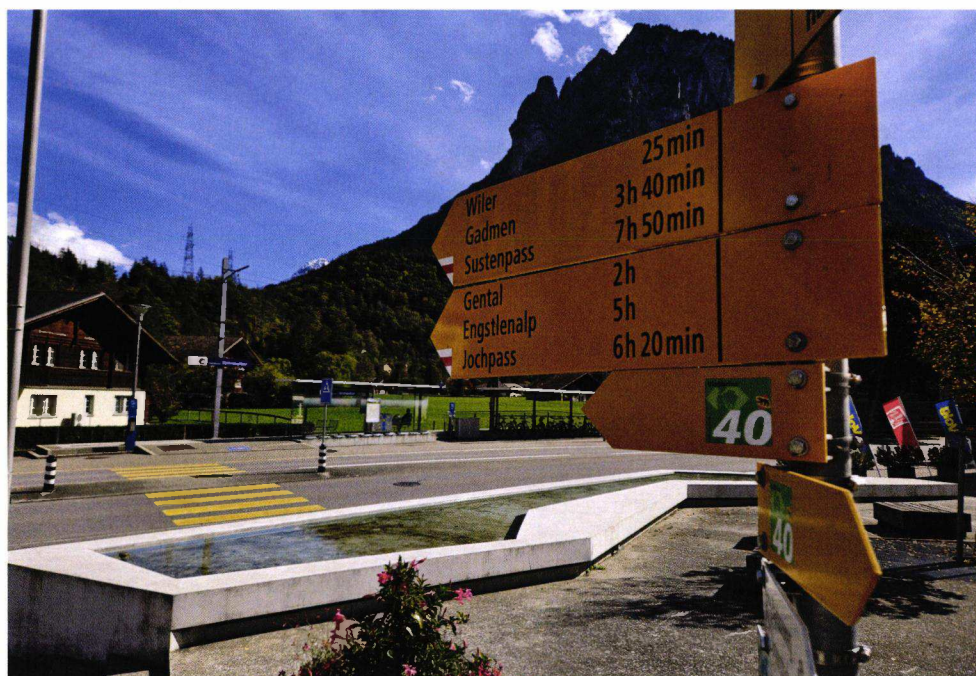
RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Das Massnahmenpaket umfasst Studien- und Koordinationsmassnahmen. Sobald sich bauliche Massnahmen ergeben, werde diese bei den Aktualisierungen des RGSK Oberland-Ost als infrastrukturelle Massnahme aufgenommen.

Ziel:

Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird. Insbesondere sind auch die Bedürfnisse von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen einzubeziehen.

Massnahmen:

1. Komfort und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrsnetzes soll durch individuelle Massnahmen bzw. Lösungen verbessert werden: z.B. Radstreifen, Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen.
2. Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes.
3. Abseits der Kantonsstrassen werden alternative Wegführungen ausgewiesen.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.FVV-Ü.04.01	Region, Angebot nationale und regionale Freizeittrouten (Mountainbike)	0.00
	Summe	0.00

Teilmassnahme Verkehr

Region, Angebot nationale und regionale Freizeitrouten (Mountainbike)

OO.FVV-Ü.04.01

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja Nein

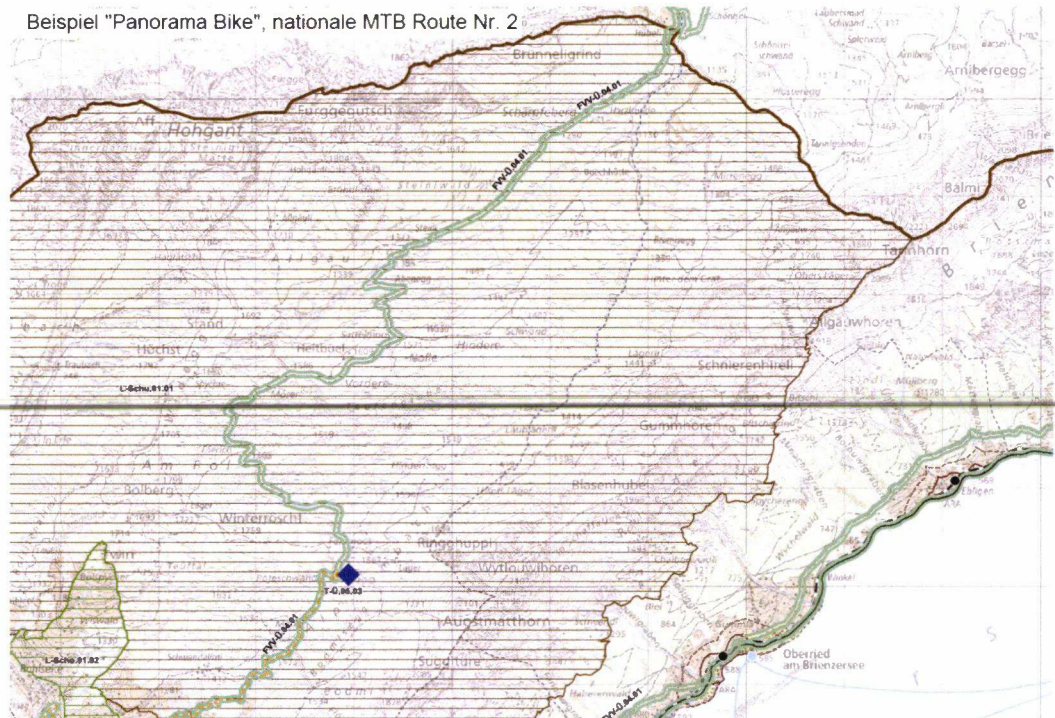
Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

Übrige Massnahmen FVV

Beispiel "Panorama Bike", nationale MTB Route Nr. 2



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Region		Gemeinden, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2025	31.12.2031	

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb	
	Die Massnahme stellt eine Koordinationsmassnahme dar. Ziel ist eine rechtliche Sicherung und kontinuierliche Verbesserung der MTB-Routen in der Region Oberland-Ost. Hierzu gehören:
	- Alpin Bike, nationale MTB Route Nr. 1
	- Panorama Bike, nationale MTB Route Nr. 2
	- Grindelwald, Bachalpsee Bike
	- Grindelwald, Bussalp Bike
	- Lauterbrunnen, Bike Lauterbrunnental (Jungfrauregion)
	- Brienersee Bike (Interlaken – Brienz)
	- Habkern, Hogant Bike
	- Jochpass - Tannalp

Der Kanton Luzern wird im Rahmen der kantonalen Strategie MTB-Lenkung ab dem Jahr 2025 die SchweizMobil Mountainbikeland-Routen überarbeiten, insbesondere auch die Route 2. Die Netzplanung wird in enger Abstimmung mit den Nachbarkantonen erfolgen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Baubeginn	Region
31.12.2031	Inbetriebnahme	Region

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Einzelmassnahme Verkehr

Neubau Radweg Leissigen - Därli gen - Interlaken West

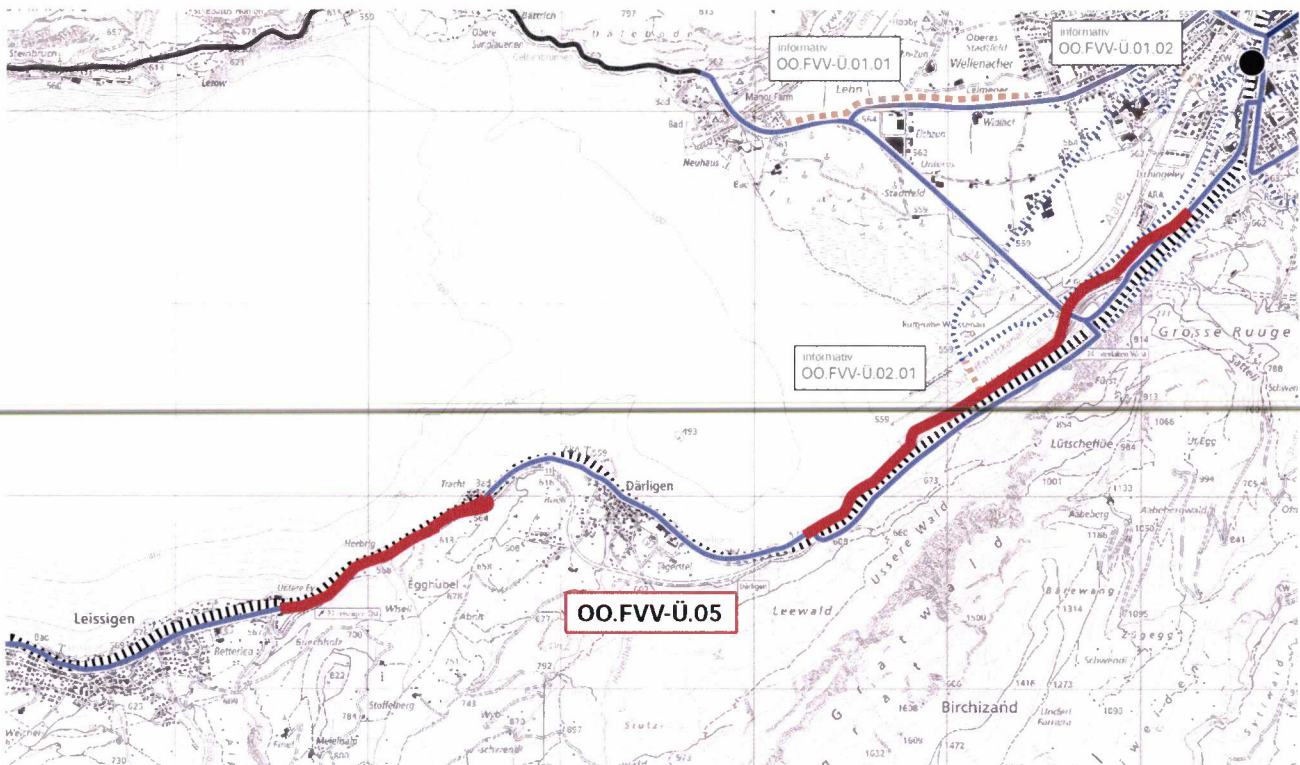
OO.FVV-Ü.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	ASTRA, Därli gen, Interlaken, Leissigen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	35.00	01.01.2030	31.12.2035
Finanzierungsschlüssel	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		

Bestvariante gewählt.

Die Massnahme sieht einen 3.0-3.5 m breiten Radweg mit maximal 6 % Neigung vor. Soweit möglich, führt die Strecke auf befestigtem Grund; bei mangelndem Platz zum Erstellen eines Weges an Land wird auf einen Steg ausgewichen, der ca. 5.0 m Abstand zum Seeufer aufweist.

Eine Potentialanalyse zum Veloverkehrsaufkommen entlang der Strecke wurde 2024 durchgeführt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
07.09.2020	Studie	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Machbarkeitsstudie mit Varianten, Veloverbindung Leissigen – Därligen – Interlaken, Tiefbauamt des Kantons Bern TBA-OIK I und Bundesamt für Strassen ASTRA, September 2020
- Potentialstudie Veloverbindung Leissigen – Därligen – Interlaken, TBA-OIK I, November 2024

Ringgenberg – Brienz, Konzept Uferweg

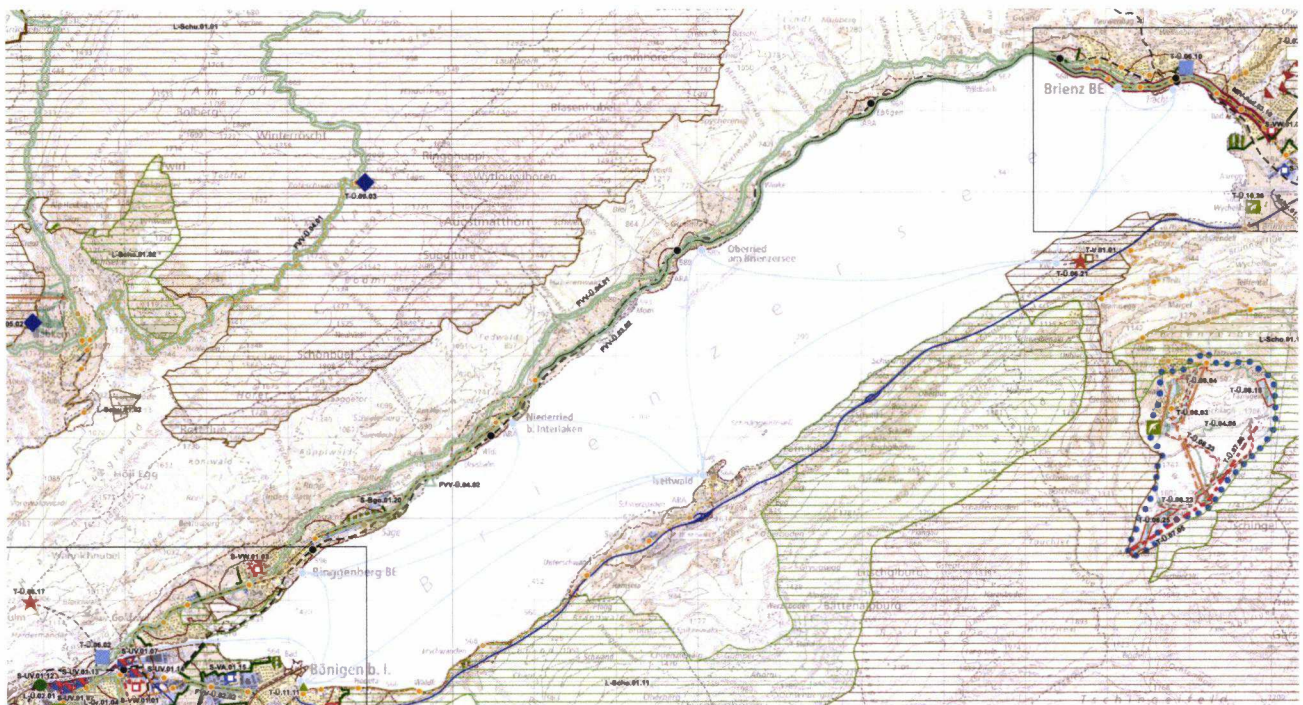
OO.FVV-S.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



**Beschreibung
der Massnahme**

Die Massnahme stellt eine Studienmassnahme dar. Sobald sich konkrete Bauprojekte ergeben, werden sie in die nächsten RGSK-Generationen als Infrastrukturmassnahme geführt.

Konzept für einen Uferweg von Interlaken nach Brienz. In Ringgenberg ist ein Uferweg teilweise umgesetzt.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Brienz (BE), Oberried am Brienzensee, Niederried bei Interlaken, Ringgenberg (BE)

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2031

Konzept und Studie

Region

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket Region Oberland-Ost, Kategorie Kombinierte Mobilität B+R, 1./2./3. Priorität

OO.KM-B.03

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

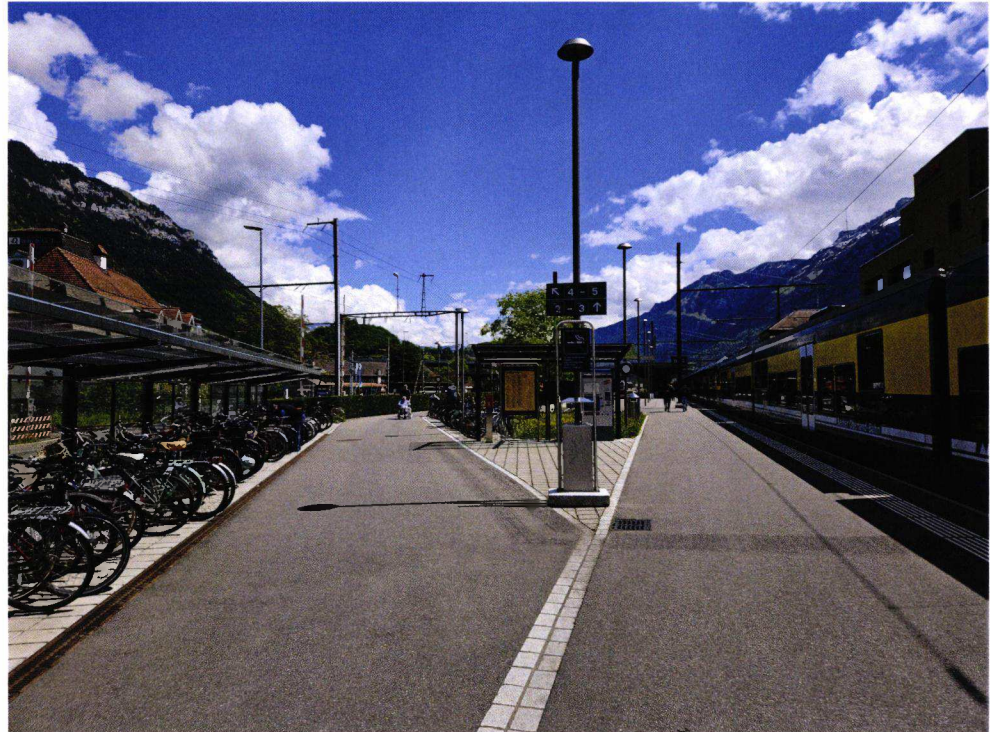
Ja Nein

Massnahmenkategorie

Kombinierte Mobilität

Unterkategorie

Bike+Ride-Anlage geplant



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Zielsetzung:

Bike + Ride Anlagen unterstützen ein multi- und intermodales Mobilitätsverhalten. Neben der Entlastung des Strassennetzes vom MIV (erhöhte Wohn- und Aufenthaltsqualität) führen sie zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs (bessere Auslastung, bessere Wirtschaftlichkeit) und des Veloverkehrs.

Der Ausbau resp. eine Optimierungen der B+R-Anlagen trägt zu einer Vergrößerung des Einzugsgebietes von ÖV-Haltestellen bei, erleichtert den Zugang zum ÖV sowie den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln.

Generell sind die Gemeinden verpflichtet bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein situationsgerechtes Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder (in der Regel überdachte) bereitzustellen. Es wird ein flächiger Ansatz verfolgt.

Vorgehen generell:

Phase 1: Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung der Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern, Abklärung Investitionsbeiträge Kanton).

Phase 2: Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte. Dazu müssen zunächst die Auslastungen der Veloabstellplätze erhoben und eine genaue Kostenschätzung vorgenommen werden. Darauf basierend sind individuelle Konzepte und Massnahmen zu erarbeiten.

Bei den B+R-Anlagen in Interlaken Ost, Interlaken West und Wilderswil gibt es temporär höhere Auslastungen, aber es besteht aktuell kein dringender Handlungsbedarf; die Auslastung wird beobachtet. An den Bahnhöfen Meiringen, Grindelwald und Lauterbrunnen sind hingegen Verbesserungen vorzunehmen.

**Einzelmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
OO.KM-B.03.01	Grindelwald, B+R Bahnhof	0.15
OO.KM-B.03.02	Lauterbrunnen, B+R Bahnhof	0.15
OO.KM-B.03.03	Meiringen, B+R Bahnhof	0.15
	Summe	0.45

Teilmassnahme Verkehr

Grindelwald, B+R Bahnhof

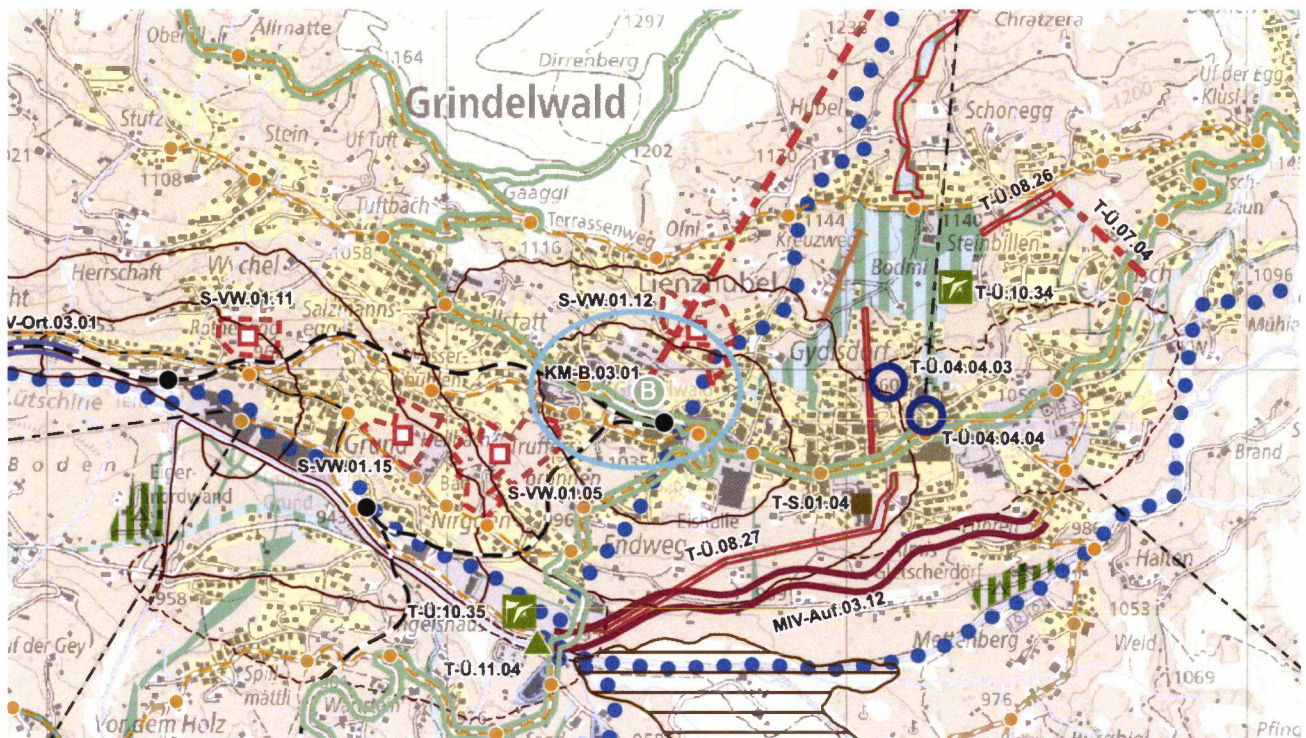
OO.KM-B.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Bike+Ride-Anlage geplant



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Region, Transportunternehmen (BOB, STI)

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.15	01.01.2025 2027	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel Siehe Genehmigung AGR ME1, S. 5.26

Massnahmenbeschrieb Ziel der Massnahme ist eine Vergrösserung des Einzugsgebietes der ÖV-Haltestelle sowie eine Erleichterter Übergang zwischen Velo und ÖV. Die Massnahme unterstützt die Attraktivitätssteigerung des Velos (und ÖV) durch ausreichende Kapazitäten und einer sicheren Veloparkierungsinfrastruktur.
 Es ist ein Konzept und Realisierungsplan zur Erstellung oder Vergrösserung der B+R-Anlage am Bahnhof Grindelwald zu erarbeiten.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Studie	Gemeinde
01.01.2025	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
Vororientierung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

00.T-Ü.07.19 Grindelwald, Ersatz-Firstbahn

Siehe Genehmigung AGR
MEI, 15.5.26

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Lauterbrunnen, B+R Bahnhof

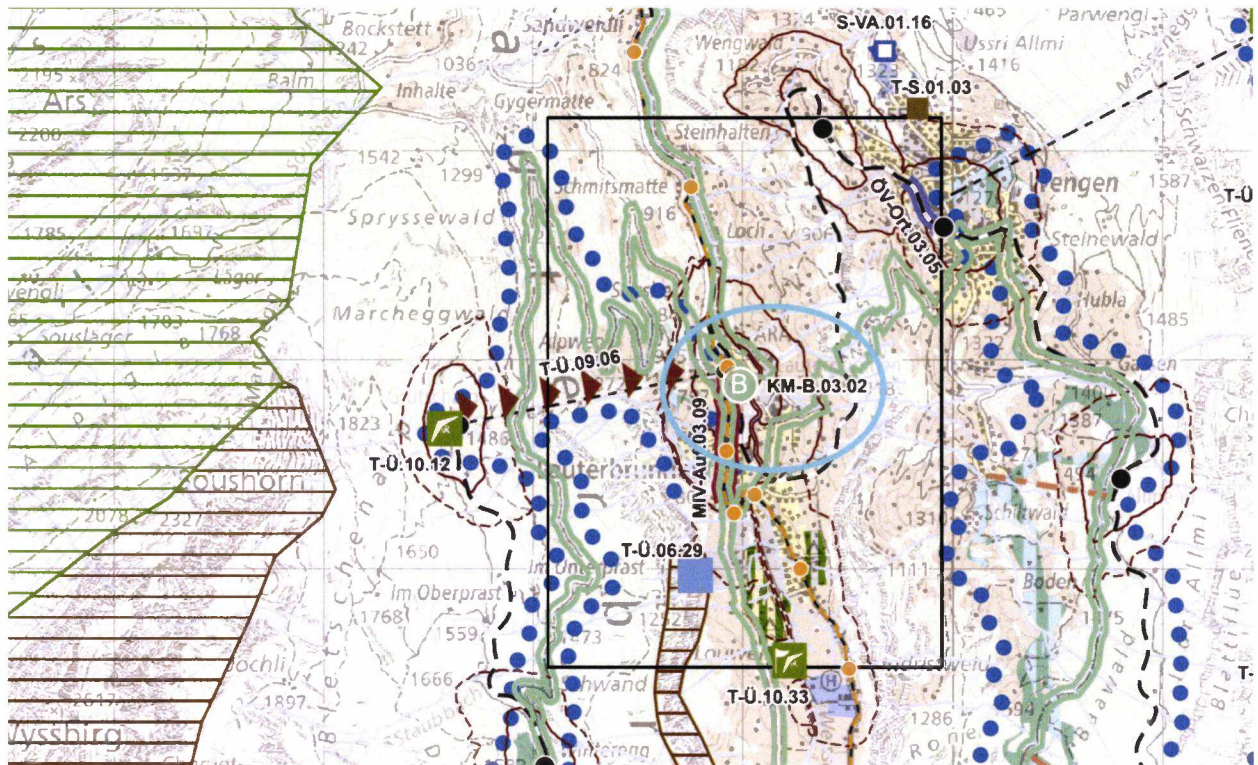
OO.KM-B.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Bike+Ride-Anlage geplant



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Region, Transportunternehmen (BOB, PAA)

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.15	01.01.2025 2027	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel Siehe Genehmigung AGR
MEI, IS, S, LB

Massnahmenbeschrieb
Ziel der Massnahme ist eine Vergrösserung des Einzugsgebietes der ÖV-Haltestelle sowie eine Erleichterter Übergang zwischen Velo und ÖV. Die Massnahme unterstützt die Attraktivitätssteigerung des Velo (und ÖV) durch ausreichende Kapazitäten und einer sicheren Veloparkierungsinfrastruktur.
Es ist ein Konzept und Realisierungsplan zur Erstellung oder Vergrösserung der B+R-Anlage am Bahnhof Lauterbrunnen zu erarbeiten.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Studie	Gemeinde
01.01.2025-2027	Baubeginn <i>Siehe Genehmigung AGR MEI, IS. S. 26</i>	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kanto- naler Richtplan
Vororientierung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren Mass-
nahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

Meiringen, B+R Bahnhof

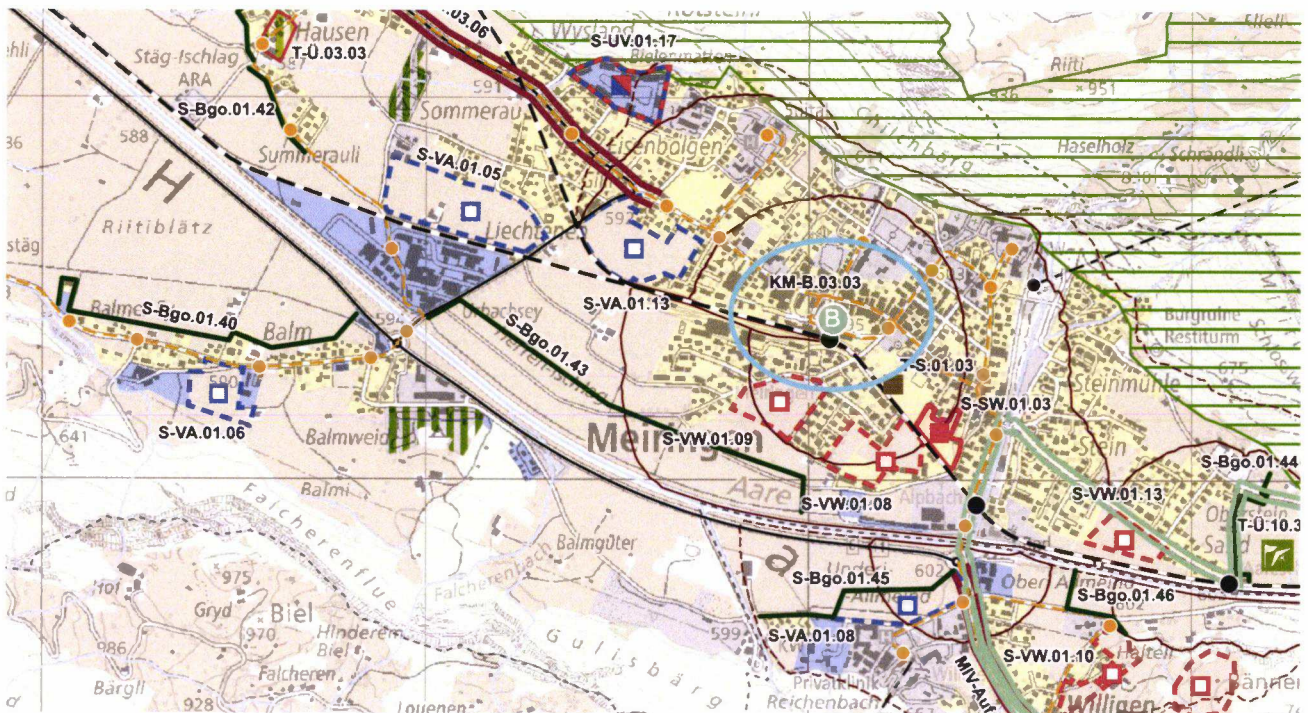
OO.KM-B.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Bike+Ride-Anlage geplant



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Region, Transportunternehmen (z.B. PAA)	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.15	01.01.2025 <i>2027</i>	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel Bleibe Genehmigung AGR
ME.15.513AN
97

Massnahmenbeschrieb Ziel der Massnahme ist eine Vergrösserung des Einzugsgebietes der ÖV-Haltestelle sowie eine Erleichterter Übergang zwischen Velo und ÖV. Die Massnahme unterstützt die Attraktivitätssteigerung des Velo (und ÖV) durch ausreichende Kapazitäten und einer sicheren Veloparkierungsinfrastruktur.
Im Rahmen der anstehenden Sanierung des Bahnhofplatzes und den Aufwertungs-massnahmen (unter anderem hindernisfreie Bushaltekanten nach Behindertengleich-stellungsgesetz), erfolgt auch eine Neukonzeption der Veloparkierung am Bahnhof.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2025	Studie <i>Planung Sanierung Bahnhofplatz</i>	Gemeinde
01.01.2025 <i>2027</i>	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

*Siehe Genehmigung AGR
NB, IS. S. 26*

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
<i>Vororientierung</i> Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

~~Strassennetzplan (SNP) + Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK)~~

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres