

## **Massnahme R\_07 «V-Bahn Jungfrauregion» Erläuterungen**

### **Um was geht es beim Projekt „V-Bahn Jungfrauregion“?**

Mit dem Begriff „V-Bahn“<sup>1</sup> wird ein ganzes Bündel von baulichen Massnahmen bezeichnet, die ab 2015 in den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen im östlichen Berner Oberland realisiert werden sollen. Darunter fallen insbesondere:

- a) eine neue Haltestelle „Rothenegg“ auf der Linie Interlaken – Zweilütschinen – Grindelwald der Berner Oberland-Bahnen (BOB), direkt neben der Talstation der beiden Bergbahnen,
- b) der Ersatz der bestehenden Gondelbahn Grindelwald – Männlichen, deren Konzession im Jahr 2016 ausläuft (inkl. Erhöhung der Kapazität auf 1'800 P/h),
- c) eine neue direkte Seilbahnverbindung „Eigerexpress“ zwischen Grindelwald Rothenegg und der Station Eigergletscher der Jungfraubahnen (JB) mit einer Kapazität von 2'400 P/h,
- d) eine neue Talstation für die beiden Seilbahnen im Bereich Rothenegg (inkl. Parkplätzen und Erschliessung).

### **Wieso braucht es dafür ein spezielles Massnahmenblatt im kantonalen Richtplan?**

Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Das Projekt „V-Bahn Jungfrauregion“ ist aufgrund der teilweise grossen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, auf Natur und Landschaft und auf das regionale Verkehrssystem ein solches Vorhaben. Es wird deshalb nicht nur im regionalen Richtplan (RGSK der Regionalkonferenz Oberland-Ost), sondern auch im kantonalen Richtplan eingetragen. Dies auch deshalb, weil der Eintrag im kantonalen Richtplan im vorliegenden Fall eine Voraussetzung darstellt, dass die neuen Seilbahnen im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren nach Seilbahngesetz genehmigt werden können.

### **Wie erfolgte die raumplanerische Interessenabwägung?**

Gemäss Art. 3 RPV ist für das Projekt V-Bahn eine raumplanerische Interessenabwägung erforderlich. Diese Interessenabwägung erfolgte im Rahmen einer Anpassung des RGSK der Regionalkonferenz Oberland-Ost (beschlossen am 14. Juli 2014, vom AGR genehmigt am 20. August 2014). Die Region und der Kanton haben umfangreiche Vorabklärungen getroffen, um eine raumplanerische Interessenabwägung vornehmen zu können (u.a. Abklärungen im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Tourismusentwicklungskonzepts, div. Studien im Verkehrsbereich und über die zu erwartenden Auswirkungen auf die regionale Volkswirtschaft sowie Untersuchungen über die Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft).

Im Rahmen der Vorprüfung hat der Bund verlangt, dass der Kanton die touristischen Auswirkungen (z.B. Beherbergungsstruktur) des Projektes V-Bahn sowie die Auswirkungen des grossen geplanten Parkraumangebots in Grindelwald auf die geplante und notwendige Umlagerung auf den ÖV (nochmals) prüft. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden nachfolgend darlegt:

In Bezug auf die Beherbergungssituation kommt eine Studie von Ecoplan zum Schluss, dass in Grindelwald ohne die Realisierung des Projekts V-Bahn eine negative Dynamik vor allem in der Hotellerie entsteht. Aufgrund von fehlenden Zukunftsperspektiven könnten notwendige Investitionen ausbleiben und ein Teil des Angebots mittelfristig wegfallen. Dies würde dazu führen, dass in Grindelwald die Logiernächte und die Beschäftigung in der Hotellerie und in der Gastronomie abnehmen. Quantifiziert wird diese Aussage in der Szenarienberechnung ohne Projekt V-Bahn. Hier wird davon ausgegangen, dass ohne das Projekt V-Bahn jährlich rund 700'000 Gäste verloren gehen. Das macht einen Drittel der Skigäste in der Jungfrauregion, der Sommergäste und der Besucher des Jungfrau Joch aus. In der Beherbergungs- und Gastronomiebranche fallen gemäss Hochrechnung rund 23 % der Stellen weg (im Detailhandel 29 %, im

---

<sup>1</sup> Für das Projekt „V-Bahn Jungfrauregion“ (oder kurz „Projekt V-Bahn“) werden in den Grundlagenberichten auch die Bezeichnungen „V-Projekt Grindelwald“, „V-Projekt“ oder „V-Bahn-Projekt“ verwendet.

Transportsektor 18 %). Diese Abnahme ist auch über alle Branchen hinweg sehr gross, denn diese drei Branchen machen zusammen 62 % der gesamten Beschäftigung in Grindelwald aus. Der daraus entstehende Wertschöpfungsverlust ist mit 43 Mio. Franken entsprechend gross.

Das im regionalen touristischen Entwicklungskonzept erwähnte Resort auf der Kleinen Scheidegg ist zur Zeit in der regionalen Planung erst als Vororientierung enthalten. Es ist weder von der Realisierung des V-Projektes direkt abhängig, noch stellt es eine Voraussetzung für die Realisierung des V-Projektes dar.

Zu den Auswirkungen des grossen Parkraumangebots auf die Umlagerung auf den ÖV:

- Die Kapazitätsengpässe auf der Zufahrt nach Grindelwald beschränken sich sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse auf wenige Spitzentage in der Wintersaison. Im Rahmen der Korridorstudien Phase 1 und 2 sowie der Anpassung des regionalen Richtplans wurde intensiv untersucht, wie sich die Frequenzen und Besucherströme nach der Inbetriebnahme des Projektes V-Bahn entwickeln werden. Mit der neuen Haltestelle Rothenegg wird generell die Umlagerung vom MIV auf den ÖV gefördert. Zudem wird es eine Verlagerung der ÖV-Anreisenden von der Seite Lauterbrunnen nach Grindelwald geben.
- Die neue Haltestelle Rothenegg verkürzt die Reisezeit mit dem ÖV von Basel, Bern, Thun, Spiez und auch von Interlaken zu den Bergstationen massiv. Sie ermöglicht den Zugpassagieren zudem einen direkten und prioritären Zugang zu Fuss in die Talstation der V-Bahn. Damit wird ein grosser Anreiz geschaffen, auf das Auto zu verzichten. Wie sich das Anreiseverhalten der Gäste tatsächlich verändert, soll mit einem Monitoring vor und nach der Inbetriebnahme genau erfasst werden.
- Einer massiven Überschreitung der Strassenkapazität und des Parkplatzangebots in Grindelwald soll mit einem elektronischen Informationssystem mit dynamischer Vorsignalisation und – für den Überlastfall – einem Parkleitsystem zu den bestehenden P&R-Anlagen von Interlaken-Ost und Zweilütschinen entgegengewirkt werden.
- Die zusätzlichen Parkplätze sind in den Überlegungen zum Zubringerverkehr berücksichtigt. Der Parkplatz-Bedarf wird in der Korridorstudie Phase 1 unter Berücksichtigung des Umlagerungseffekts ausführlich hergeleitet. Um die Verkehrsnachfrage an Spitzentagen bewältigen zu können, muss im Interesse eines effizienten Verkehrssystems auch die vorhandene Kapazität des Strassenzubringers ausgeschöpft werden. Eine zusätzliche Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr hätte unverhältnismässig hohe Investitionen in den ÖV zur Folge. Das Verkehrskonzept ist ein aufeinander abgestimmtes Angebot im Schienen- und Strassenverkehr.
- Die ÖV-Kapazität kann mit dem Rollmaterialkonzept 2018 und allenfalls Zusatzzügen an den Spitzentagen gewährleistet werden. Aus heutiger Sicht wäre ein Viertelstundentakt mit einer P&R-Anlage auf dem Flugplatz Interlaken selbst beim Eintreffen von sehr optimistischen Annahmen nur während wenigen Spitzentagen im Winter (Weihnachten - Neujahr, Sportferien und Wochenenden) verhältnismässig. Deshalb wurde im STEP 2030 keine Taktverdichtung beantragt. Diese langfristige Option sollen jedoch planerisch gesichert werden.
- Mit der im regionalen Richtplan (RGSK) vorgesehenen und für die Aufnahme im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Ausbauschnitt 2030 beantragten neuen Haltestelle beim Flugplatz werden zwei Ziele verfolgt: Mittelfristig wird damit die Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz verbessert. Längerfristig kann damit auch eine allfällige P&R-Anlage auf dem Flugplatz erschlossen werden. Die neue Haltestelle macht aber auch Sinn ohne eine spätere P&R-Anlage und ohne den 15'-Takt.
- Das Parkraumangebot in Grindelwald Grund wird mit dem geplanten Parkhaus um rund 1000 Parkplätze auf total 3000 Parkplätze für Tagesgäste erhöht. Dies entspricht dem Bedarf aufgrund der Erfahrungen aus ähnlichen Projekten und den Berechnungen im Rahmen der Korridorstudien und des Masterplans Grund. Das geplante Parkplatzangebot ist nicht auf bisher aufgetretene, maximale Besucherfrequenzen oder Spitzentage ausgelegt, sondern auf eine deutlich tiefere Frequenz, mit der Absicht, den täglichen Verkauf von Erstzutritt-Skipässen zu beschränken. Rund die Hälfte des Mehrangebotes entfällt auf die Verlagerung des Anreiseverkehrs ins Skigebiet Kl. Scheidegg / Männlichen von der Lauterbrunner Seite auf die Seite Grindelwald. Rund 1500 Parkplätze sind sogenannte Winterparkplätze und werden nur an Spitzentagen benötigt und bereitgestellt. Entsprechend könnten diese bei einer allfälligen Einführung eines P&R beim Flugplatz oder wenn die Umlagerung auf den ÖV die Erwartungen übertrifft auch wieder aufgehoben werden.

Mit der neuen Haltestelle Rothenegg wird eine wesentliche Attraktivitätssteigerung für ÖV-Anreisende erzielt. Somit ist nicht zu erwarten, dass das geplante Parkraumangebot negative Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem, res-

pektive auf die Umlagerung auf den ÖV hat: Das Vorhaben ist sowohl auf den Strassenverkehr wie auch den Schienenverkehr abgestimmt.

Zu den Auswirkungen auf die Landschaft und insbesondere auf das direkt benachbarte BLN-Gebiet Nr. 1507 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (nördlicher Teil) hat auch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ein Gutachten verfasst, welches zum Schluss kommt, dass das BLN-Objekt Nr. 1507/1706 durch die geplante 3S-Bahn „Eigerexpress“ und die geplante Deponie gemessen an den Schutzziele in leichtem Masse beeinträchtigt wird. Voraussetzung für die Beurteilung sind die folgenden in den weiteren Verfahren zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen betreffend:

- der Farbe der Masten und der Gondeln
- der Seilmarkierung für die Luftfahrt
- der Beleuchtung der Gondeln
- der Abstrahlung der nächtlichen Beleuchtung der Bergstation
- der Abstrahlung und nächtlichen Beleuchtung der Station Eigerwand
- der räumlichen Beschränkung der Deponie von Aushubmaterial innerhalb des BLN
- der fachlichen Begleitung von Planung und Bau durch eine qualifizierte Fachperson

### **Was ist das Ergebnis der raumplanerischen Interessenabwägung?**

Gestützt auf die getroffenen Vorabklärungen und unter Berücksichtigung des leichten Eingriffs in die Landschaft, ist unter Abwägung der grossen und für die Tourismusdestination Berner Oberland wichtigen regionalwirtschaftlichen Effekte die Aufnahme des Projektes als Festsetzung in den kantonalen Richtplan richtig.

Das Projekt V-Bahn stellt eine zentrale Massnahme für die Weiterentwicklung des bestehenden Intensiverholungsgebiets Kleine Scheidegg – Männlichen dar und hat auch für das touristische Angebot der Destination Jungfrauregion eine grosse Bedeutung. Es kann für die Region wie auch für das gesamte Berner Oberland einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten. Das Vorhaben ist auf die regionale Richtplanung (regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) und die kantonale Planung im Bereich Verkehr abgestimmt. Die neue Seilbahn liegt knapp ausserhalb der nationalen Schutzobjekte (BLN-Gebiet Nr. 1507 Berner Hochalpen, ISOS-Objekt Kleine Scheidegg, Moorbiotope, sie tangiert aber randlich das regionale Landschaftsschongebiet L-15. Sie stellt aus kantonaler Sicht in dieser imposanten Umgebung einen bedeutenden, insgesamt aber verträglichen Eingriff dar. Das Vorhaben ist insgesamt in den Grundzügen optimiert.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen nationalen, kantonalen und regionalen Interessen ist das Projekt V-Bahn aus heutiger Sicht bewilligungsfähig. Es hat kantonale Bedeutung und wird im kantonalen Richtplan festgesetzt. Bei der Detailplanung, der Bewilligung und der Realisierung der verschiedenen Massnahmen durch die jeweils zuständigen Stellen ist darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf ein Minimum reduziert werden und im Einzelfall sind Kompensationsmassnahmen vorzusehen.

### **Grundlagen:**

1. Regionalkonferenz Oberland-Ost (2014): Beschluss der ausserordentlichen RGSK-Anpassung V-Projekt Grindelwald, Bericht / aktualisierte RGSK-Massnahmen und Karte.
2. Ecoplan. (2014). Volkswirtschaftliche Auswirkungen des V-Projekts auf den Kanton Bern, Studie im Auftrag der Standortförderung Kanton Bern. Bern, 1. April 2014.  
([http://www.vol.be.ch/vol/de/index/direktion/organisation/beco/downloads\\_publikationen/wirtschaft/regionalpolitik\\_tourismus.assetref/content/dam/documents/VOL/BECO/de/Wirtschaft/Tourismus\\_Regionalpolitik/beco-wirtschaft-tour-ecoplan-vprojekt\\_DE.pdf](http://www.vol.be.ch/vol/de/index/direktion/organisation/beco/downloads_publikationen/wirtschaft/regionalpolitik_tourismus.assetref/content/dam/documents/VOL/BECO/de/Wirtschaft/Tourismus_Regionalpolitik/beco-wirtschaft-tour-ecoplan-vprojekt_DE.pdf))
3. ecoptima. (2014). Grundlagenbericht Interessenabwägung und Fotomontagen zum V-Bahn-Projekt. ecoptima ag, Christian Kilchhofer, Dr. Martin Lutz, Beat Kälin.
4. Gutachten ENHK "Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost: ausserordentliche Anpassung V-Projekt Grindelwald, Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen, BE" vom 21. Juli 2014.
5. Korridorstudie Lüttschinentäler Phase 1 (Berner Oberland Bahnen AG / Metron 2013)
6. Korridorstudie Lüttschinentäler Phase 2 (Regionalkonferenz Oberland-Ost / Metron 2014)