



Interlaken, November 2019

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

REGIONALKONFERENZ OBERLAND-OST

GESAMTPROJEKTLEITUNG RGSK

- Daniel Studer
- Urs Graf
- Rene Leuthold
- Markus Wyss
- Katja Bessire
- Romano Lanzi
- Mathias Boss
- André König

Präsident Kommission Verkehr und Siedlung
Kommission Verkehr und Siedlung
Kommission Verkehr und Siedlung
Kreisoberingenieur OIK I
Amt für öffentlichen Verkehr AöV
Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR
Regionalkonferenz Oberland-Ost
IC Infraconsult, Projektteam Teil RGSK III

BEARBEITENDE

- Mathias Boss
- André König
- Korintha Bärtsch
- Bruno Streit

Verkehr + Siedlung, Regionalkonferenz Oberland-Ost
IC Infraconsult, Auftragnehmerin Teil RGSK III
IC Infraconsult, Auftragnehmerin Teil RGSK III
IC Infraconsult, Auftragnehmerin Teil RGSK III

BEZUGSADRESSE

WWW.OBERLAND-OST.CH

ZITIERWEISE

- Autor:
- Titel:

- Auftraggeber:
- Ort:
- Jahr:

IC Infraconsult AG
Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland-Ost 2021
Bericht
Regionalkonferenz Oberland-Ost
Interlaken und Bern
xxxx

VERSIONEN:

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1.0	25.11.2019	Freigabe	Öffentliche Mitwirkung	

GENEHMIGUNGSVERMERKE

Öffentliche Mitwirkung vom 28. November 2019 bis 28. Februar 2020

2. Öffentliche Mitwirkung (Teil Landschaft) vom

Mitwirkungsbericht vom

Vorprüfungsbericht vom

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Oberland-Ost:

Interlaken, den

Der Präsident: Peter Aeschimann

Der Geschäftsführer: Stefan Schweizer

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Interlaken, den

Der Geschäftsführer: Stefan Schweizer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung:

Bern, den

.....

INHALT

Behördenverbindlicher Inhalt:

- Die im Inhaltsverzeichnis grau hinterlegten Kapitel des Berichts (Kapitel 5 und 6)
- Das gesamte Dokument Massnahmen
- Die Richtplankarte

1.	EINLEITUNG	9
1.1	Aktualisierung RGSK 2021	9
1.2	Vorgeschichte	9
1.3	Ziele des RGSK	10
1.4	Organisation	10
1.5	Vorgehen Erarbeitung RGSK III	11
1.6	Grundlagen	12
1.7	Bestandteile des RGSK Oberland-Ost	13
2.	IST-ZUSTAND	14
2.1	Die Region Oberland-Ost	14
2.1.1	Allgemeine Charakterisierung	14
2.1.2	Gliederung	15
2.1.3	Agglomeration Interlaken	16
2.2	Siedlung	18
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung	18
2.2.2	Altersstruktur	20
2.2.3	Arbeitsplätze	21
2.2.4	Baulandreserven	23
2.2.5	Entwicklungsschwerpunkte	24
2.3	Verkehr	25
2.3.1	Unfallstellen, <i>Black Spot Management (BSM)</i>	26
2.3.2	Entwicklung Personenverkehr	26
2.3.3	Verkehrsbedeutende Einrichtungen Agglomeration	28
2.3.4	Parkierung Kernagglomeration	30
2.3.5	Freizeit- und Tourismusverkehr	31
2.3.6	Verkehrsrichtplan Bödeli	33
2.3.7	Tempo 30 und Begegnungszonen	35
2.3.8	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	36
2.3.9	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	36
2.3.10	Langsamverkehr	40
2.3.11	Mobilitätsmanagement	42
2.3.12	Historische Verkehrswege (IVS)	43
2.4	Landschaft, Umwelt und Naturgefahren	44
2.4.1	Schützenswerte Ortsbilder (ISOS)	44
2.4.2	Schutzgebiete	45
2.4.3	Entwicklung und Gefährdung der Landschaft	46

2.4.4	Umweltbelastung	47
2.4.5	Naturgefahren	49
3.	REFERENZSZENARIO 2030	51
3.1	Siedlung	51
3.1.1	Bevölkerungsentwicklung	51
3.1.2	Erwerbstätige / Pendler	53
3.1.3	Wohnbedarf	54
3.2	Verkehr	55
3.2.1	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	56
3.2.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	57
3.2.3	Langsamverkehr (LV)	58
3.3	Landschaft	59
3.4	Naturgefahren	59
4.	STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF	60
4.1	Siedlung	60
4.1.1	Stärken	60
4.1.2	Schwächen	60
4.1.3	Chancen	61
4.1.4	Analyse und Handlungsbedarf	62
4.2	Verkehr	63
4.2.1	Stärken	63
4.2.2	Schwächen	63
4.2.3	Chancen	67
4.2.4	Analyse und Handlungsbedarf	68
4.3	Landschaft, Tourismus und Umweltbelastung	69
4.3.1	Stärken	69
4.3.2	Schwächen	69
4.3.3	Chancen	70
4.3.4	Analyse und Handlungsbedarf	70
4.4	Fazit	71
5.	ZUKUNFTSBILD, ZIELE UND UMSETZUNGSSTRATEGIE	73
5.1	Zukunftsbild	73
5.1.1	Leitsätze	74
5.1.2	Zukunftsbild Region	75
5.1.3	Fokus Agglomeration	77
5.2	Zielszenario 2030	79
5.3	Ziele	82
5.3.1	Wichtigste Herausforderungen	83
5.3.2	Zielsetzungen Siedlung	83
5.3.3	Zielsetzungen Verkehr	84
5.3.4	Zielsetzung Landschaft	84
5.3.5	Zielsetzung Tourismus	85
5.4	Umsetzungsstrategie	87
5.4.1	Umsetzungsstrategie Siedlung	87
5.4.2	Umsetzungsstrategie Verkehr	89

5.4.3	Umsetzungsstrategie Landschaft	90
5.4.4	Umsetzungsstrategie Tourismus	91
6.	MASSNAHMEN	97
6.1	Übersicht Massnahmenkatalog	97
6.2	Massnahmenpakete Siedlung	99
6.3	Massnahmenpakete Verkehr	99
6.4	Massnahmenpakete Landschaft	102
6.5	Massnahmenpakete Tourismus	102
6.6	Massnahmen ausserhalb des RGSK	104
6.6.1	Bereich Siedlung	104
6.6.2	Bereich Verkehr	104
6.6.3	Bereich Landschaft	106
6.7	Umsetzung und Prioritätensetzung	106
6.7.1	Umsetzung und Priorisierung der weiteren Verkehrsmassnahmen	106
6.7.2	Umsetzungsplan Massnahmen der Regionalkonferenz	107
7.	WIRKUNG DER MASSNAHMEN	108
8.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK	110
8.1	Beurteilung	110
8.2	Verbindlichkeiten	110
8.3	Umgang mit bestehenden Planungsinstrumenten	111
8.4	Weiteres Vorgehen	112
9.	VERZEICHNISSE	114
9.1	Abbildungsverzeichnis	114
9.2	Tabellenverzeichnis	115

ANHANG (SEPARATES DOKUMENT)

1. EINLEITUNG

1.1 AKTUALISIERUNG RGSK 2021

Im Rahmen der Aktualisierung des RGSK 2. Generation in die 3. Generation wird auf dem bestehenden aufgebaut. Es gilt, insbesondere die Massnahmen im Bereich Verkehr zu präzisieren. Im Bereich der Siedlung wurden die bestehenden Massnahmen ebenfalls überprüft und aktualisiert bzw. ergänzt. Gewichtige Änderungen fliessen aus dem Umsetzungsbericht der Massnahme S-3 zu den Vorranggebieten ein.

Des Weiteren erhalten alle Massnahmen im Rahmen der Überarbeitung einen neue Massnahmennummer.

Änderungsübersicht

Die Änderungen, Ergänzungen und Aktualisierungen sind im Änderungsdocument detailliert dargestellt.

1.2 VORGESCHICHTE

Beschluss Regierungsrat

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat im Rahmen seiner Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) eine Reform der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung beschlossen. In regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sollen die bisherigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung abgelöst und eine verbesserte regionale Zusammenarbeit angestrebt werden.

Erarbeitung RGSK in der Region OO

Die am 18. Juni 2008 gegründete Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKO) hat am 11. Februar 2009 beschlossen, die Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK in Angriff zu nehmen. Das RGSK Oberland-Ost wurde am 29.11.2012 vom Kanton Bern genehmigt.

Aufgabe der Regionalkonferenzen

Die Erarbeitung und Aktualisierung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK ist eine der Hauptaufgaben der Regionalkonferenzen. Gemäss aktueller Planung werden die RGSK im Vierjahresrhythmus überarbeitet. Nach dem RGSK Oberland-Ost der 2. Generation (2016) wird das RGSK III bis 2021 erarbeitet.

Benennung der genehmigten Endfassung

Im Sinne einer kohärenten Bezeichnung der regionalen Planungsinstrumente wird die vorliegende genehmigte und behördenverbindliche Endfassung des RGSK in der Region Oberland-Ost "**Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan**" genannt. Im vorliegenden Bericht und in den dazugehörigen Unterlagen wird der Einfachheit halber weiterhin von **RGSK** gesprochen.

Einbezug bzw. Einreichung

Das RGSK stellt einen regionalen Richtplan gemäss den Vorgaben des kan-

AP 3. Generation wird verzichtet

tonalen Baugesetzes (Art. 98 und 98a) dar. Auf die Erarbeitung eines „Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr“ (AP) wird verzichtet. Durch die Vorprüfung durch den Kanton und die vorliegende überarbeitete Version wird sichergestellt, dass die Strategie und die Massnahmen den übergeordneten Planungsinstrumenten entsprechen.

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

1.3 ZIELE DES RGSK

übergeordnetes Ziel RGSK

Mit dem RGSK Oberland-Ost der 3. Generation wird folgendes übergeordnetes Ziel verfolgt:

- Mit den RGSK sollen Gesamtverkehr-, Landschafts- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt werden. Das RGSK bildet die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene (Massnahme B_09 RGSK).

Ziele RGSK 3. Generation

Mit der Erarbeitung des RGSK Oberland-Ost der 3. Generation werden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

- Erarbeitung eines aktualisierten RGSK OO 2021
- Erarbeitung und Integration der regionalen Veloplanung Oberland-Ost
- Gezielte Weiterentwicklung der behördenverbindlichen Inhalte, insbesondere der bestehenden Massnahmenblätter
- Überprüfung und Aktualisierung des Verkehrsbereichs
- Weiterentwicklung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung

1.4 ORGANISATION

Organisation der Regionalkonferenz und Zuständigkeit

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

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

durch die Geschäftsleitung ernannt und begleitet die Arbeiten.

Projektorganisation

Die Arbeitsgruppe "RGSK" ist der Kommission Verkehr + Siedlung und der Kommission Landschaft der RK OO unterstellt:



Abbildung 1-1: Projektorganisation RGSK III.

Finanzen und Kompetenzen:

Die Arbeitsgruppe hat Vorschlags- und Antragsrecht an die Kommission. Sie hat keine eigene Finanzkompetenz. Die Kommission V+S hat Finanzkompetenz im Rahmen des Voranschlags.

1.5 VORGEHEN ERARBEITUNG RGSK III

Vorgehen in 3 Phasen

Die Erarbeitung des 3. RGSK erfolgte in der Region Oberland-Ost in drei Phasen:

- Phase 1: Ausarbeitung des RGSK
Produkt: Bericht „RGSK 2021“, 2019 (Mitwirkungsexemplar)
- Phase 2: Genehmigungsphase
Produkte: Mitwirkungsbericht „RGSK 2021“, 2020
- Phase 3: Umsetzung ab 2021

Auftrag IC Infraconsult

Mit den Planungsarbeiten wurde IC Infraconsult AG beauftragt. IC Infraconsult aktualisiert das RGSK gemässe den kantonalen Vorgaben (Richtlinien RGSK 2021).

1.6 GRUNDLAGEN

Zahlreiche Grundlagen vorhanden

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

Überblick über vorhandene Grundlagen

Im Anhang A1 findet sich eine Zusammenstellung der wesentlichen Grundlagen mit nationaler, kantonaler und (teil-)regionaler Bedeutung.

Kantonaler Richtplan 2030¹

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

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

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

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

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

Eine Zuweisung der Gemeinden zu den Raumtypen ist im Anhang A5 vorzufinden.

¹ Stand Genehmigung Bundesrat (4. Mai 2016).

1.7 BESTANDTEILE DES RGSK OBERLAND-OST

Folgende Dokumente sind Bestandteile des RGSK Oberland-Ost:

Bestandteile des RGSK
3. Generation

- Vorliegender Bericht
- Separater Anhang
- Teilbericht regionale Veloplanung
- Massnahmenkatalog
- Richtplankarte
- Hinweiskarte 5: Regionales Velonetz

Weiterhin gültige
Dokumente der RGSK
1. und 2. Generation

- Hinweiskarte 2 (Stand RGSK I, Mai 2012):
Landschaftsinventare, Biotopinventare und Schutzgebiete Bund
- Hinweiskarte 3: (Stand RGSK I, Mai 2012)
Naturinventare Kanton Bern, Gewässer- & Grundwasserschutz,
Übersichtszonenplan UZP

Aufgehobene Dokumente
der RGSK 1. und 2.
Generation

- Hinweiskarte 1: Langsamverkehr
Es wird auf die entsprechenden Dokumente (Sachplan Veloverkehr, Schweiz Mobil, kantonaler Sachplan Wanderroutennetz etc.) verwiesen. Für das Bördeli wurde eine entsprechende Karte (siehe Karte in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) erstellt.
- Hinweiskarte 4: Schutz- und Schongebiete, Landschaftsentwicklungskonzepte Region und Kanton, Naturgefahrenkarte
Die Schutz- und Schongebiete wurden im Zusammenhang mit der Ablösung des Richtplans 84 aufgearbeitet und in die Richtplankarte integriert. Für die Naturgefahrenkarte und das Landschaftsentwicklungskonzept wird auf die entsprechenden Dokumente verwiesen.

2. IST-ZUSTAND

2.1 DIE REGION OBERLAND-OST

2.1.1 ALLGEMEINE CHARAKTERISIERUNG

Hochgebirgslandschaft und eine vielfältige Siedlungsstruktur

Die Region Oberland-Ost ist geprägt durch spektakuläre Hochgebirgslandschaften, Täler mit steilen Abhängen und das breite Haupttal der Aare mit dem Briener- und Thunersee. Mit den umliegenden Regionen verbunden ist sie über das Aaretal und die Pässe Brünig, Susten und Grimsel.

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

Diese abwechslungsreiche Siedlungsstruktur ist ein bedeutendes touristisches Potenzial; es konnte in den letzten Jahren weitgehend erhalten werden. Die steigende Bevölkerungszahl, der zunehmende Flächenbedarf pro Kopf und die steigende Nachfrage nach Zweitwohnungen führten in den letzten Jahrzehnten allerdings zu einer fortschreitenden Überbauung von bisher unbebautem Land. Andererseits führt der Strukturwandel in der Landwirtschaft in Streusiedlungsgebieten zu einer zunehmenden Zahl nicht mehr benützter Gebäude, die längerfristig vom Zerfall bedroht sind.

Versorgungsschwerpunkt für die Region ist die Agglomeration Interlaken.

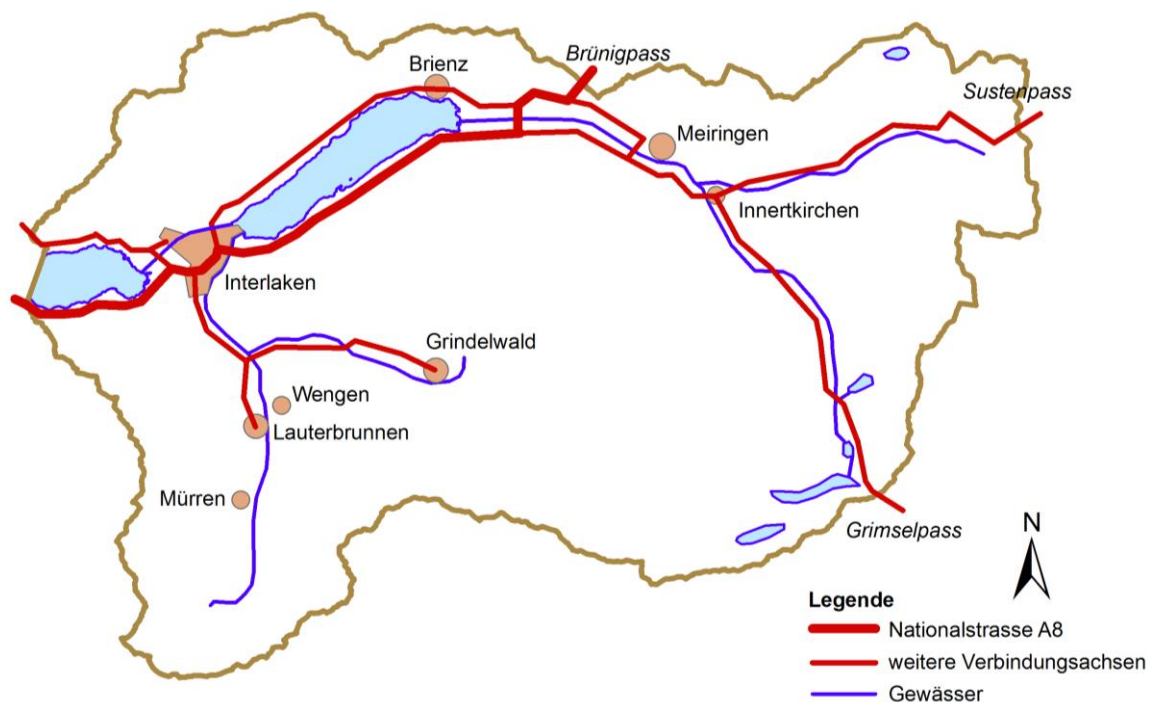


Abbildung 2-1: Die Region Oberland-Ost mit ihren Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).

Lineare Verkehrsachsen

Die Siedlungszentren liegen entlang der Verkehrsachsen, der Seen und der Täler (siehe Abbildung 2-1). Diese lineare Anordnung ist eine ideale Voraussetzung für eine effiziente Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr.

Bevölkerungsverteilung

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

2.1.2 GLIEDERUNG

Die Regionalkonferenz ist in 6 Teilregionen eingeteilt.

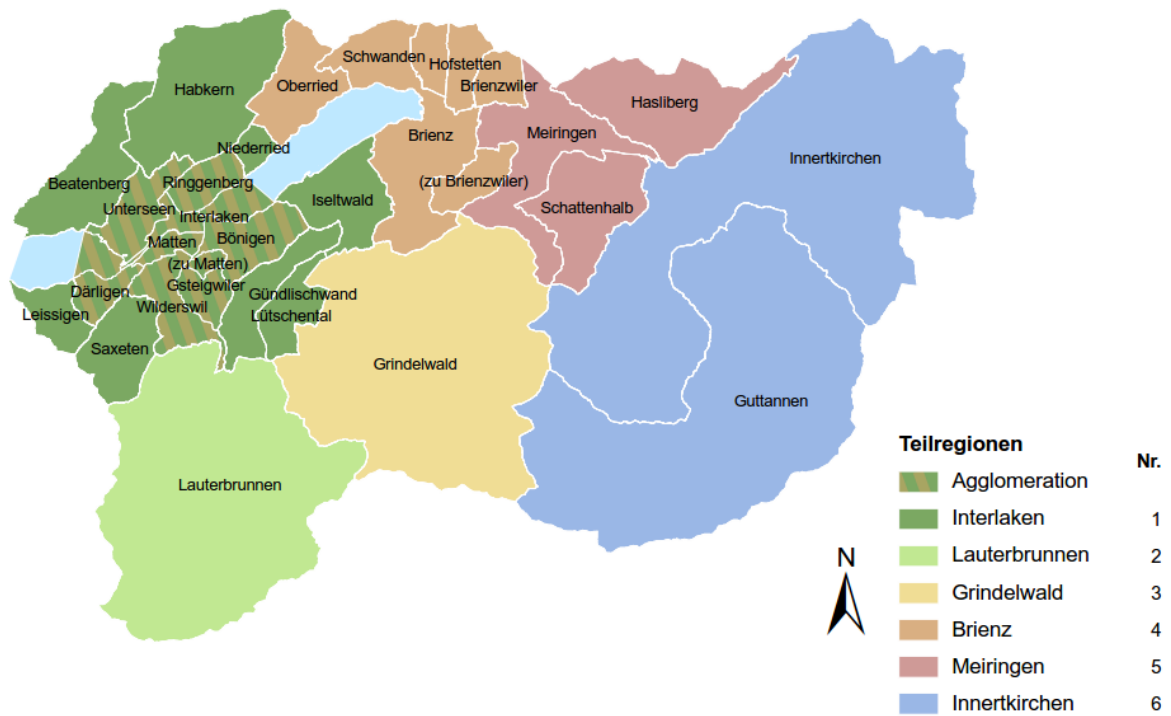


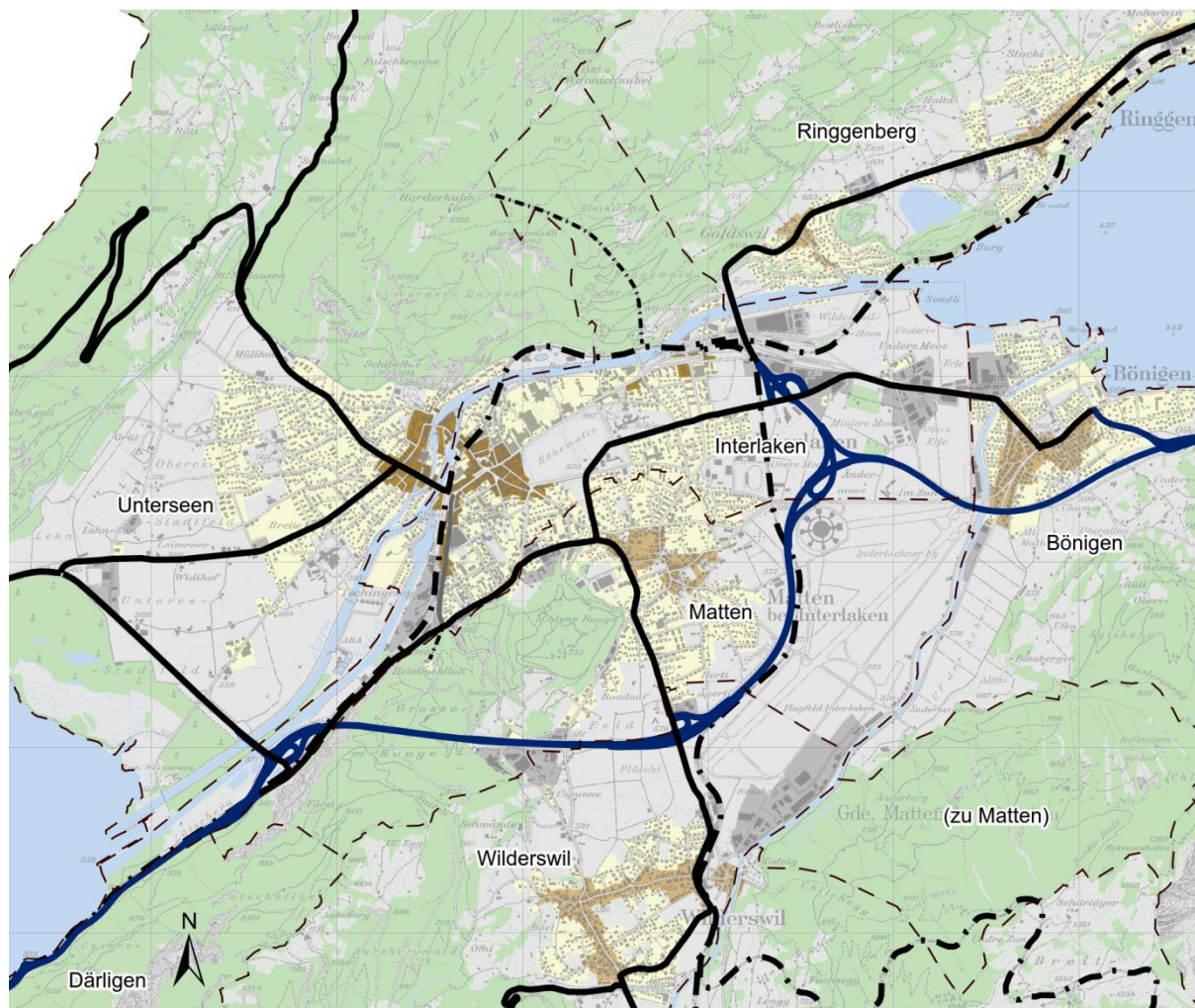
Abbildung 2-2: Teilregionen und Agglomeration (Grafik: IC Infraconsult).

2.1.3 AGGLOMERATION INTERLAKEN

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

Perimeter

Der Kernort besteht aus den Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen (Bödeligemeinden). Sie bilden zusammen mit Bönigen, Gsteigwiler, Ringgenberg und Wilderswil gemäss der statistischen Raumgliederung der Schweiz die Agglomeration Interlaken. Zum Handlungsperimeter der Agglomeration gehört zusätzlich die Gemeinde Därigen. Der Agglomerationsraum Interlaken besteht demnach aus 8 Gemeinden.



Legende

- | | | |
|---|---|---|
| Kernzone städtisch | Nationalstrasse | Gemeindegrenze |
| Kernzone ländlich | Kantonsstrasse | |
| Übrige Bauzone Wohnen/Gemischt | Wichtige Gemeindestrasse | |
| Bauzone Arbeiten | | |

Abbildung 2-3: Die Agglomeration Interlaken mit Kernzonen und Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).

Bedeutung	<p>Die Agglomeration Interlaken ist für die Region Oberland-Ost von zentraler Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Verkehr: Fast der gesamte Verkehr (ÖV und MIV) in die oder aus der Region fliesst über Interlaken (mit Ausnahme der Pässe Brünig, Susten und Grimsel; Grimsel- und Sustenpass mit Wintersperre). Interlaken ist das Tor zur Region.▪ Versorgung: Die Agglomeration Interlaken ist der Versorgungsschwerpunkt der ganzen Region.▪ Tourismus: Interlaken ist das wichtigste Zentrum und die Anlaufstelle des Tourismus für die ganze Region.▪ Wohnen und arbeiten: Die Hälfte der Bevölkerung der Region wohnt in der Agglomeration und etwas mehr als die Hälfte aller Arbeitsplätze sind dort angesiedelt.▪ Landwirtschaft: Alle Fruchtfolgeflächen der Region, und damit der agronomisch besonders wertvolle Teil des Kulturlandes, liegen auf dem Bördeli in der Agglomeration Interlaken.▪ Natur: Die Weissenau ist ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Über das Bördeli verläuft ausserdem der Wildtierkorridor BE 15 von überregionaler Bedeutung.
Verkehrsnetz und Netzhierarchie Strasse	<p>Interlaken ist verkehrsmässig sehr gut an die übergeordneten Zentren angebunden. Mit dem Eisenbahnvollknoten bestehen direkte Verbindungen Richtung Thun, Bern, Basel und Richtung Luzern.</p> <p>Das Rückgrat des Autoverkehrs bildet die A8. Die weitere Verteilung wird durch das Kantonsstrassennetz und einzelne Gemeindestrassen gewährleistet.</p>
Höheweg und Bördeliweg	<p>Höheweg und Bördeliweg stellen insbesondere für den Langsamverkehr die wichtigsten Achsen des Agglomerationskerns dar. Viele Geschäfte, Restaurants und Hotels befinden sich an diesen 2 Hauptachsen. Die ungenügende Gestaltung und die hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr schränken die Attraktivität für den Langsamverkehr jedoch ein. Mit der Umsetzung des Crossbow-Projekts wird diesem begegnet.</p>
Nutzungsdruck	<p>Die zentrale Lage der Agglomeration in der Region Oberland-Ost bewirkt einen vielfältigen Nutzungsdruck auf den Bördeliraum: Eine steigende Bevölkerungszahl, ein zunehmender Flächenbedarf pro Kopf, ein erhöhter Bedarf an Verkehrsleistung und vermehrte Freizeitnutzungen (Grossveranstaltungen, Naturraumnutzung) führte in den letzten Jahrzehnten allerdings zu einer fortschreitenden Überbauung von bisher unbebautem Land.</p>

2.2 SIEDLUNG

2.2.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Region Oberland-Ost

Ende 2013 lebten 46'862 Personen² in der Region Oberland-Ost. Gegenüber dem Jahr 2007 fand ein Bevölkerungswachstum von 947 Personen (+2.1 %) statt³. Im Gegensatz zur Vorperiode (1998-2008) hat das jährliche Durchschnittswachstum in den letzten 6 Jahren (2008-2013) deutlich zugenommen (ca. 158 Einwohner/Jahr gegenüber ca. 52 Einwohner/Jahr). Insbesondere Gemeinden in der Agglomeration Interlaken verzeichneten ein starkes Bevölkerungswachstum. Gleichzeitig war die Bevölkerungsabnahme ausserhalb der Agglomeration bedeutend geringer als in der Vorperiode.

Ende 2013 lebten etwas mehr als die Hälfte (50.3 %) der gesamten Bevölkerung der Region in der Agglomeration Interlaken. Somit ist die Agglomeration neu (gegenüber dem Jahr 2008) bevölkerungsstärker als die Gemeinden ausserhalb.

	2007	2013	Differenz 2007-2013	
			absolut	Prozent
Agglomeration Interlaken	22'591	23'581	990	4.4%
ausserhalb Agglomeration	23'324	23'281	-43	-0.2%
Region Oberland-Ost	45'915	46'862	947	2.1%

Tabelle 2-1: Ständige Wohnbevölkerung per Ende Jahr

Quelle: BFS, ESPOP (bis 2009), STATPOP (ab 2010).

² Ständige Wohnbevölkerung gem. STATPOP 20138 (BFS).

³ Seit 2010 stammen die Daten zum Bevölkerungsbestand aus der Statistik der Bevölkerung und Haushalte (STATPOP), die die Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP) ersetzt. Die Zahlen zur Bevölkerung im Jahr 2007 und 2013 stammen beide aus der Bevölkerungsstatistik des Bundesamtes für Statistik. Durch Umstellung der Erhebungsmethode auf Bundesebene im Jahr 2010/2011 sind sie jedoch nicht unmittelbar vergleichbar.

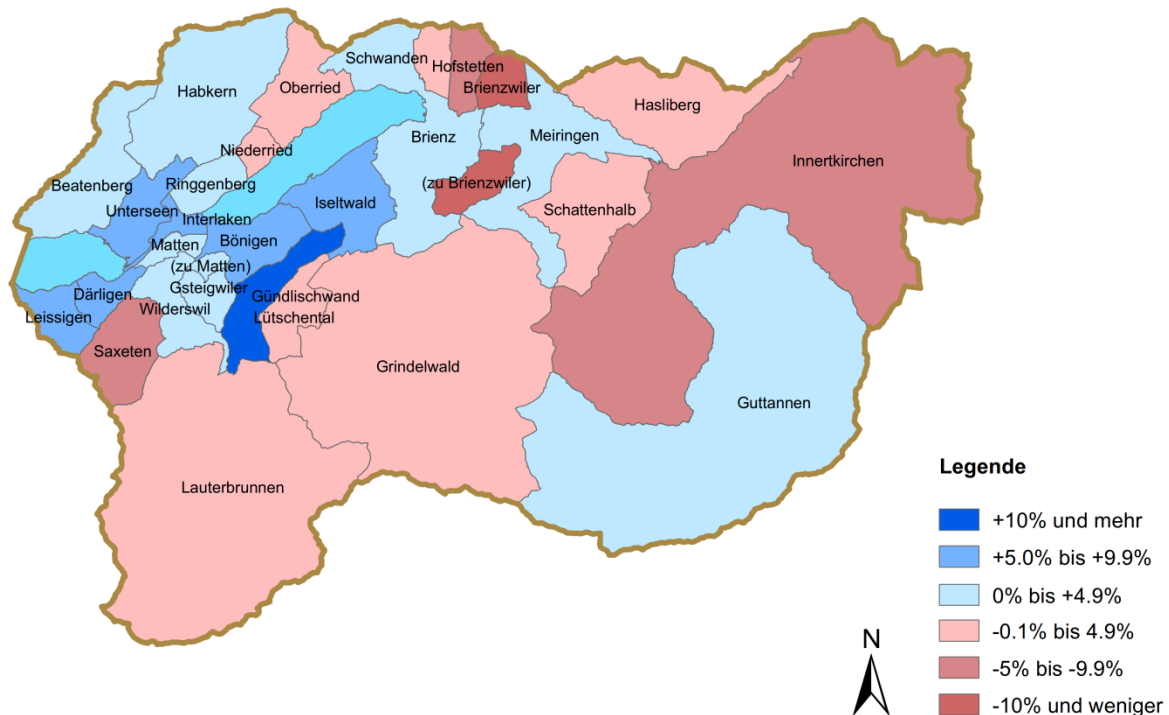


Abbildung 2-4: Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2013 (Grafik: IC Infraconsult)
 Quelle: BFS, ESPOP (bis 2009), STATPOP (ab 2010).

Agglomeration Interlaken

Im Zeitraum von 2007 bis 2013 hat die ständige Bevölkerung in der Agglomeration Interlaken um 4.4% zugenommen (Tabelle 2-1 und Anhang A4). In dieser Zeitspanne war in keiner Gemeinde im Agglomerationsperimeter eine Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen (Abbildung 2-4). In Gsteigwiler und Ringgenberg ist die Bevölkerung ungefähr gleichgeblieben. Am stärksten nahm die Bevölkerung in den Gemeinden Bönigen (+7.3%), Därigen (+7%), Interlaken (+6.1%) und Unterseen (+5.6%) zu.

Ausserhalb Agglomeration

Ausserhalb der Agglomeration ist die Bevölkerung im gleichen Zeitraum leicht zurückgegangen (-0.2% bzw. 43 Personen), jedoch bedeutend weniger stark als in der Periode 1998-2008. Die touristischen Zentren Lauterbrunnen und Grindelwald sind von einem Bevölkerungsrückgang betroffen. Am grössten war der Bevölkerungsschwund in Brienzwiler (-10.4%), Innertkirchen inkl. Gadmen (-9.7%), Saxeten (-9.3% und Hofstetten bei Brienz (-7.5%). Ein starkes Wachstum haben die Gemeinden Gündlischwand (+14.6%), Isetwald (+6.8%) und Leissigen (+5.1%) verzeichnet; alles Gemeinden, welche an die Agglomeration Interlaken grenzen.

Bevölkerungsentwicklung Oberland-Ost

Zwischen 1990 und 2000 fand ein hoher Bevölkerungszuwachs– insbesondere in der Agglomeration Interlaken – statt. Dieses war überwiegend auf Zuwanderungsgewinne zurückzuführen. Die Geburtenüberschüsse trugen lediglich 10 % zum Anstieg der Bevölkerung bei. Nach dem Jahr 2000 fand eine Abschwächung des Wachstums statt. Seit dem Jahr 2008 (Ersterarbeitung RGSK) ist allerdings wieder ein stärkeres Bevölkerungswachstum auszumachen. Es entspricht ungefähr der Hälfte der Periode 1990-2000, jedoch ca. das Dreifache gegenüber der Vorperiode 2000-2008.

Ständige Wohnbevölkerung in der Region Oberland-Ost, 1980 – 2013 (Stand am 01.01.)

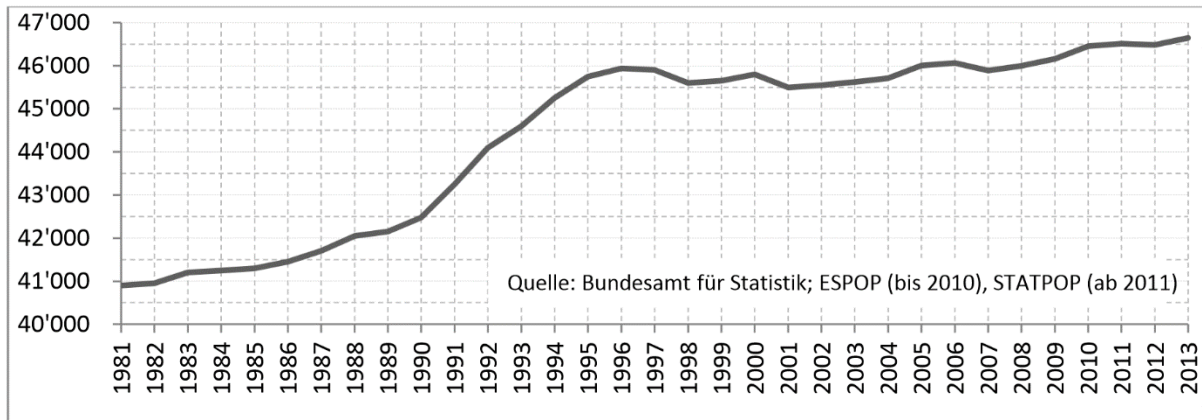


Abbildung 2-5: Bevölkerungsentwicklung von 1980 bis 2012
 Quelle: Geschäftsbericht Oberland-Ost 2013

Bevölkerungszuwachs dank
 Zuwanderung

Der Bevölkerungszuwachs insbesondere in der Agglomeration Interlaken ist zum überwiegenden Teil auf Zuwanderungsgewinne zurückzuführen. Im Jahr 2013 betrug der Wanderungssaldo +531 Personen. Dem gegenüber steht ein negativer Geburtenüberschuss (-104 Personen). Damit präsentieren sich die Verhältnisse in der Region Oberland-Ost gerade umgekehrt als im kantonalen und auch im schweizerischen Durchschnitt. Diese Zahlen zeigen deutlich die hohe Wohnattraktivität des Raumes Interlaken / Bördeli.

Bevölkerungsentwicklung
 auf Gemeindeebene

Von den insgesamt 28 Gemeinden in der Region Oberland-Ost sind in den letzten 6 Jahren 12 Gemeinden von einem Bevölkerungsrückgang betroffen gewesen. Alle Gemeinden liegen ausserhalb der Agglomeration. 6 Gemeinden verzeichneten neu (gegenüber der Vorperiode (1998-2008) ein Bevölkerungswachstum. Nur die Gemeinde Hasliberg hat gegenüber der Vorperiode neu eine geringere Bevölkerung zu verzeichnen.

Bevölkerung ausserhalb
 der Bauzone

In der Region Oberland-Ost leben insgesamt 11.4 % der Bevölkerung ausserhalb der Bauzone (Stand 2012). Den räumlichen Verhältnissen entsprechend in den ländlichen Gemeinden gegen 40 %, in den Bördeli-Gemeinden unter 5 %.

2.2.2 ALTERSSTRUKTUR

Gemeinde	< 15 J	15-24 J	25-59 J	60-79 J	> 80 J
Agglomeration Interlaken	12.7%	11.2%	49.8%	20.2%	6.1%
ausserhalb Agglomeration Interlaken	12.8%	11.3%	47.5%	22.2%	6.2%
Region Oberland-Ost	12.8%	11.2%	48.7%	21.2%	6.2%

Tabelle 2-2: Anteile der Bevölkerung je Altersklassen.
 Quelle: BFS, ESPOP (bis 2009), STATPOP (ab 2010)

Ältere Semester eher auf

Während die Anteile der über 80-Jährigen in den Gemeinden innerhalb

dem Land, Personen im Erwerbsfähigen Alter eher in der Agglomeration

und ausserhalb der Agglomeration etwa gleich gross sind, zeigen sich bei den 60-79-Jährigen auf dem Land höhere Anteile als in der Agglomeration.

Bei den 25-59-Jährigen nimmt der Anteil an der Bevölkerung von den Bördeli-Gemeinden, über die Agglomeration, den agglomerationsnahen Gemeinden und den Zentren 4. Stufe bis zu den ländlichen Gemeinden stetig ab.

2.2.3 ARBEITSPLÄTZE

Absolute Veränderungen

In der Region Oberland-Ost wurden im Jahr 2011 rund 27'426 Beschäftigte gezählt. Diese Zahl ist im Vergleich zu 1995 um 5.2% angestiegen. Bis zum Jahr 2005 hat die Zahl jedoch abgenommen. Seither ist ein Wachstum an Beschäftigten auszumachen.

Vor allem im Dienstleistungssektor hat die Zahl der Beschäftigten deutlich zugenommen (+2'537). 75.2% aller Beschäftigten sind in diesem Sektor tätig. Dem gegenüber steht die Abnahme von 1'010 Beschäftigten im Landwirtschaftsbereich seit 1995 (Anteil 2011 6.9%).

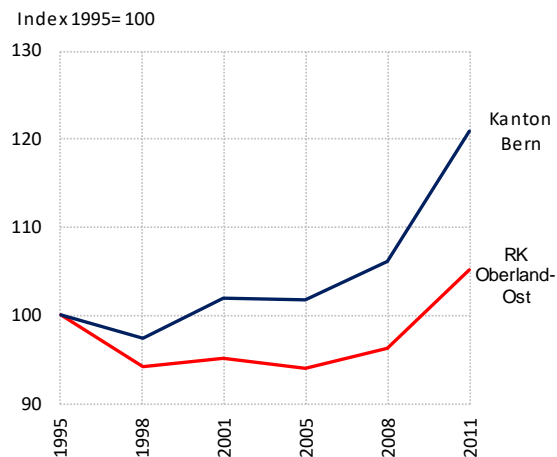


Abbildung 2-6: Beschäftigte (=Arbeitsplätze), Region Oberland-Ost

Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen 1995, 1998 (1. Sektor 1996 und 2000), Betriebszählungen 2001, 2005, 2008 (Stand März 2010), STATENT 2011 (provisorische Werte, Stand 15.11.2013)

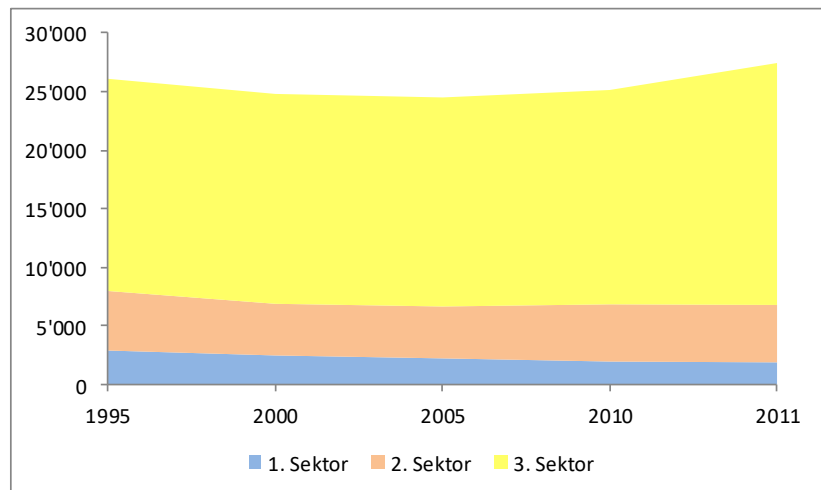


Abbildung 2-7: Beschäftigte (=Arbeitsplätze) in der Region Oberland-Ost nach Wirtschaftssektoren 1985–2011.

Quelle: Beschäftigte: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen (1995, 2001, 2005, 2008), STATENT (2011).

Bödeli-Gemeinden und
Tourismusorte:
bedeutende Arbeitsorte

In den Bödeli-Gemeinden befinden sich ca. 44% aller Arbeitsplätze der Region Oberland-Ost. Weitere 3% befinden sich in dessen näherer Umgebung (restlichen Gemeinden der Agglomeration). Die restlichen 53% der Arbeitsplätze befinden sich vor allem in den tourismusgeprägten Gemeinden (Grindelwald, Lauterbrunnen, Meiringen).

Beschäftigte 2011	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	Total
Beatenberg	75	53	377	505
Bönigen	45	328	277	650
Därlichen	20	6	40	66
Gsteigwiler	30	9	140	179
Gündlischwand	2	13	126	141
Habkern	155	32	66	253
Interlaken	36	793	5'778	6'607
Iseltwald	23	31	163	217
Leissigen	19	56	184	260
Lütschental	40	10	25	75
Matten	39	180	805	1'024
Niederried	10	10	22	42
Ringgenberg	43	212	554	809
Saxeten	23	1	11	35
Unterseen	63	426	2'188	2'676
Wilderswil	44	410	583	1'037
Lauterbrunnen	143	243	1'969	2'355
Grindelwald	320	476	2'350	3'147
Brienz	115	497	965	1'577
Brienzwiler	23	31	81	135
Hofstetten	32	96	157	285
Oberried	27	33	100	160

Schwanden	16	15	30	61
Guttannen	57	102	42	202
Hasliberg	154	60	620	834
Innertkirchen	124	105	471	699
Meiringen	173	574	2'059	2'806
Schattenhalb	41	95	452	588
Region Oberland-Ost	1'891	4'897	20'637	27'426

Tabelle 2-3: Beschäftigte in der Region Oberland-Ost, aufgeteilt nach Sektoren.

Quelle: STATENT 2011 (provisorische Werte, Stand 30.10.2014).

Nach wie vor starke Bedeutung des Tourismus

Im kantonalen Vergleich ist auffällig, dass in der Region Oberland-Ost Arbeitsplätze im Bereich der touristischen Leistungserbringung⁴ überproportional vertreten sind. Das Beherbergungsgewerbe hat dabei die grösste Bedeutung. Weitere Wirtschaftszweige wie die Bauwirtschaft oder der Detailhandel profitieren indirekt vom Tourismus (Rütter+Partner/CRED 2013: 41-42). Diese Abhängigkeit vom Tourismus zeigt sich sowohl in der Agglomeration Interlaken als auch in den tourismusgeprägten Gemeinden.

Allein die Wirtschaftszweige Gastgewerbe (Hotellerie, Restauration) und Handel/Reparatur (darin enthalten ist u.a. der Detailhandel) bieten zusammen fast 40% aller Arbeitsplätze der Agglomeration an. Werden noch das Baugewerbe und die Branche Verkehr/Nachrichtenübermittlung dazu gezählt, die beide ebenfalls zu einem guten Teil vom Tourismus abhängig sind, sind mehr als die Hälfte aller Beschäftigten der Agglomeration Interlaken direkt im Tourismus tätig. Indirekt vom Tourismus abhängig sind sodann zahlreiche weitere Arbeitsplätze in anderen Branchen, die das Gastgewerbe, den Detailhandel usw. beliefern.

2.2.4 BAULANDRESERVEN

Nachfrage nach Bauland

Bezüglich Nachfrage nach neuem Bauland präsentiert sich in der Region ein heterogenes Bild: Die zentral gelegenen Gemeinden der Agglomeration spüren einen grösseren Druck und erreichen flächenmässig ihre räumlichen Grenzen. In den peripher gelegenen Aussengemeinden ist der Siedlungsdruck – mit Ausnahme in einzelnen touristischen Orten – deutlich geringer. Dementsprechend ist in den Gemeinden auch das Angebot an Baulandreserven ausreichend.

Übersicht der Baulandreserven in WMK

Für die Region Oberland-Ost bestehen flächendeckende Angaben zu unüberbauten Bauzonen für die Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) sowie Arbeiten basierend auf der kantonalen Erhebung. In der Region Oberland-Ost gibt es ca. 120 ha unüberbaute Bauzonen (siehe Anhang A17). Davon sind 105 ha Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) und 15 ha Arbeitszonen.

In den Agglomerationsgemeinden stehen ungefähr 30% der unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) zur Verfügung. 70% der unüberbau-

⁴ Zu den touristischen Leistungsträgern zählen jene Wirtschaftskreise, die eng mit dem Tourismus verbunden sind. Sie erbringen sowohl Leistungen für den Tourismus, als auch für die Einheimischen (Rütter+Partner/CRED 2013).

ten WMK ist in den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters vorzufinden.

Bezogen auf die unüberbauten Arbeitszonen zeigt sich ein etwas anderes Bild: 45% davon liegen in den Agglomerationsgemeinden, 55% ausserhalb der Agglomeration.

Angesichts dieser Arbeitszonenreserven und der für die nächsten Jahre begrenzt freien Wohnzonen in den Agglomerationsgemeinden müsste im Rahmen von künftigen Ortsplanungsrevisionen vermehrt auch das Umstrukturierungspotential (Umzonungen von Arbeits- in Wohnzonen) geprüft werden – sofern dies die generelle Eignung (Lage, Immissionen, Entwicklungsabsichten etc.) der einzelnen Reserven zulässt.

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

Nutzungsreserven

Das AGR hat die Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WNK) rechnerisch ermittelt. Gemäss dieser Berechnung liegen in der Region Oberland-Ost Reserven im Umfang von 197 ha (2018) vor. Es handelt sich dabei um einen rechnerisch ermittelten Wert, basieren auf der Differenz zwischen dem Nutzungsmass gemäss der geltenden Nutzungsplanung und der bestehenden Ausnützung. Der Wert hat sich im Vergleich zu 2016 (276 ha) deutlich verringert. Dies ist u.a. durch die Erhebungsmethode zu erklären. Neu können die Nutzungsreserven mit einer GIS-Methode erhoben werden, was zu geringeren Werten führt.

2.2.5 ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE

Entwicklungsschwerpunkt Interlaken Ost; weitgehend realisiert

Mit dem 1. und 2. Agglomerationsprogramm und dem kantonalen Programm der Entwicklungsschwerpunkte wurden die innere Verdichtung und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zusätzlich gefördert. Mit dem ESP Bahnhof Interlaken Ost und der Umgestaltung des Westbahnhofs wurden zentrale Gebiete verdichtet. Der kantonale ESP Bahnhof Interlaken Ost gilt als weitgehend realisiert.

Entwicklungsschwerpunkt Interlaken Flugplatz;

Der Flugplatz Interlaken ist als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit mit dem Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan enthalten. Vorgängig wurde für das Areal des ehemaligen Flugplatzes Interlaken ein Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan (NIRP, 2007) erarbeitet, welcher im Juni 2019 beschlossen wurde.

Innerhalb des ESP Interlaken Flugplatz befinden sich zwei Arbeitsschwerpunkte (S-2-a2 Wilderswil Flugplatzareal, S-2-a3 Matten Flugplatzareal) sowie ein Siedlungserweiterungsgebiet Arbeit (S3a-2 Flugplatz Halle 1). Die Einzonung dieser war unter anderem abhängig von der Realisierung des Direktanschlusses des Flugplatzes an die A8 und dem Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Mittlerweile ist der Anschluss an die A8 im Bau und die neue BOB Haltestelle im NIRP verbindlich verankert. Der Grossteil des ESP

ist nach wie vor in der Landwirtschaftszone.

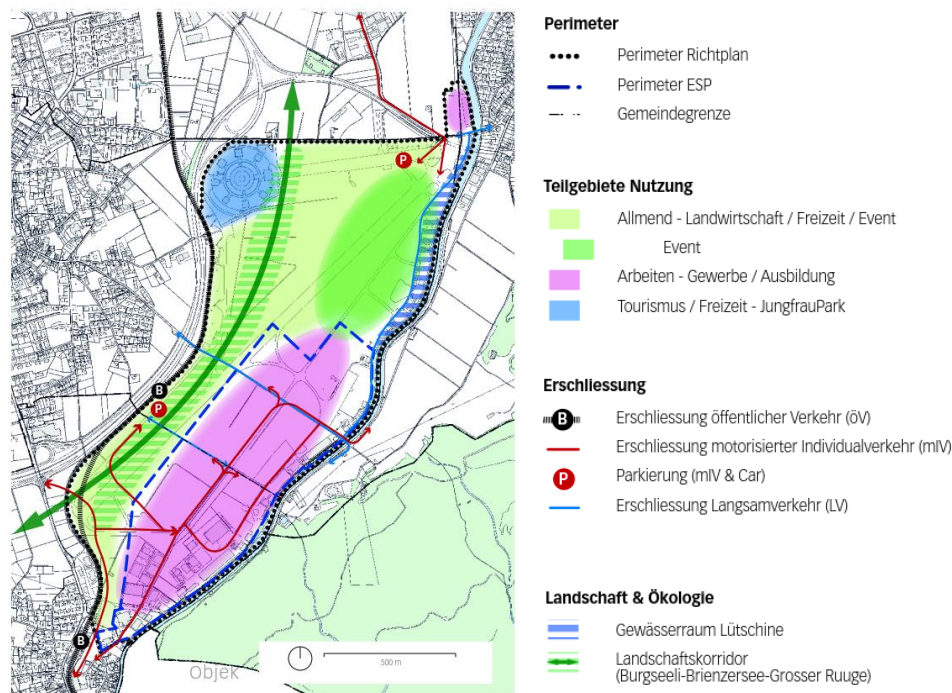


Abbildung 2-8: Strategiebild Flugplatz Interlaken.

Quelle: Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP)

2.3 VERKEHR

Generelle Beschreibung

Die Region Oberland-Ost ist mit der Autobahn A6/A8 und der Bahnzufahrt-sachsen Bern-Interlaken und Luzern-Meiringen-Interlaken gut an das über-geordnete Verkehrsnetz angeschlossen und ist für Gäste sowie Pendlerin-nen und Pendler bequem erreichbar.

Innerhalb der Region sind die einzelnen Ortschaften sowie die touristisch wichtigen Ausflugsziele strassenmässig und per ÖV ausreichend erschlos-sen. Eingeschränkt wird die Erreichbarkeit der Region unter anderem durch zeitweilige Überlastungen im Strassenverkehr insbesondere zu Spitzenzei-ten des Freizeitverkehrs sowie durch die Leistungsgrenzen der eingleisig erstellten Bahnlinie zwischen Spiez und Interlaken. Zudem leiden einzelne Ortschaften unter übermässiger Belastung durch den motorisierten Stras-senverkehr (z.B. Ortsdurchfahrt Wilderswil und die Bödeli-Gemeinden).

Nachholbedarf besteht lokal in Bezug auf den Langsamverkehr (Fuss- und Fahrradwege).

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

2.3.1 UNFALLSTELLEN, *BLACK SPOT MANAGEMENT (BSM)*

Unfallschwerpunkte

Die in Betrieb befindlichen Strassen werden systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Jährlich wird durch den Kanton Bern eine flächendeckende Identifizierung und Rangierung der Unfallschwerpunkte (USP)⁵ vorgenommen, dokumentiert in Listen und Karten.

Unfallschwerpunkte gemäss kantonaler Analyse (Stand 2019) befinden sich an folgenden Stellen (siehe auch Anhang A8):

- USP 1038: Seestrasse (Ussere Berg), Unterseen (nicht prioritär)
- USP 1040: Centralplatz, Interlaken (nicht prioritär)
- USP 1045: Hauptstrasse - Parkstrasse - Unterdorfstrasse, Matten (nicht prioritär)
- USP 1055: Anschluss Interlaken West, Interlaken (nicht prioritär)
- Neu: USP 1217: Innertkirchen (KS 11) Bäregg (prioritär)
- Neu: USP 1290: Wilderswil, KS 221 Nüwi Mattä (prioritär)

Erfolgreich saniert wurden in den letzten Jahren folgende USP:

- USP 1039: Sustenpassstrasse (Eggi), Innertkirchen (erfolgreich saniert)
- USP 1048: Rugenpark- Waldegg- Därligen- Wagnerenstrasse, Interlaken (in Projektierung)
- USP 1049: Lindenallee – Allmendstrasse, Interlaken (in Projektierung)
- USP 1056: Hauptstrasse – Kirchgasse, Wilderswil (ausgeführt, in Wirkungskontrolle)
- USP 1139: Zweilütschinen, Verzweigung Grindelwald / Lauterbrunnen (ausgeführt, in Wirkungskontrolle)
- USP 1140, Sustenpassstrasse (Lamm), Innertkirchen (nicht prioritär, jedoch in Ausführung)
- Neu: USP 1288: Guttannen, Galerie Spreitgraben (ausgeführt, in Wirkungskontrolle)
- Neu: USP 1319: Wilderswil, A8 Anschluss Wilderswil (in Ausführung)

Zusätzliche Unfallpunkte können auf folgenden Achsen/Knoten identifiziert werden (Grundlage MISTRA-Applikation VUGIS):

- Einmündung Scheidgasse in Bahnhofstrasse – Seestrasse, Unterseen

2.3.2 ENTWICKLUNG PERSONENVERKEHR

Spezialauswertung ,Mikrozensus‘ für die Region Oberland-Ost nicht repräsentativ

Eine Spezialauswertung aus dem Mikrozensus „Mobilität und Verkehr 2010“ für den Kanton Bern lässt regionsspezifische Aussagen zu.

Für die Region Oberland-Ost müssen die Daten aufgrund der zu geringen Anzahl an Stichproben und dem daraus resultierendem hohen Vertrauensintervall⁶ im Jahr 2005 und 2010 kritisch bzw. als nicht repräsentativ beur-

⁵ Ein Unfallschwerpunkt ist ein definierter Begriff aus der Strassenverkehrssicherheit. Die Definition erfolgt in der VSS-Regel SNR 641 724 „Strassenverkehrssicherheit Unfallschwerpunkt-Management“ vom 01.07.2013.

⁶ Vertrauensintervall: Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt. Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 35.3 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/- 7.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 35.3 km +/- 1 km, also zwischen 42.3 km und 28.3 km liegt.

teilt werden.-Eine Vergleichbarkeit zwischen den Jahren 2005 und 2010 sowie mit anderen Regionen ist daher nur bedingt sinnvoll.

		Tages-	Unter-	Tagesdistanz		Anteil an Tagesdistanz		Freizeit-
		distanz im	wegszeit im	ÖV (km)	MIV (km)	ÖV (%)	MIV (%)	anteil an
		Inland	Inland					Distanz
		km	Min.					%
Schweiz	2005	35.2	88.4	7.0	21.4	19.9	69.3	44.9
	2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2
Kanton Bern	2005	38.5	95.5	7.6	26.4	19.8	68.7	49.9
	2010	40.1	86.3	10.8	25.1	26.8	62.6	42.3
Region Oberland-Ost	2005	47.5	111.8	7.82	35.8	16.5	75.4	39.8
	2010	35.3	87.6	9.7	19.1	27.5	54	45.8

Tabelle 2-4: Entwicklung Tagesdistanzen (jeweils pro Tag und pro Person).

Quelle: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), „Mobilität im Kanton Bern - Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,“ Bern, 2012.

Weitere Erkenntnisse aus dem Mikrozensus

Aus der Studie können aber folgende Erkenntnisse festgehalten werden:

- Der Arbeitsweg in der Region Oberland-Ost ist sehr kurz. Ebenfalls kurz sind die Einkaufswege in der Region. Mit 3.6 km nur rund halb so lang wie in den anderen Regionen.
- Für die Freizeit werden in der Region Oberland-Ost weniger km als in anderen Regionen zurückgelegt, aber in %-der Tagesdistanz den zweit höchsten Anteil.
- Der ÖV-Anteil ist deutlich höher, der MIV-Anteil deutlich geringer als in anderen ländlichen Regionen des Kantons.
- Hoher Anteil des Langsamverkehrs (LV) an der zurückgelegten Distanz. Dies überrascht, denn aufgrund der Topographie und der dezentralen Struktur sind die Voraussetzungen für muskelbetriebene Mobilität nicht gleich gut wie in urbanen Zentren.
- Eine gewisse Affinität zum ÖV zeigt sich auch bei den Abos: Der Anteil Personen, die gar kein Abo besitzen, ist kleiner als in den anderen ländlichen Regionen.
- Die Agglomeration Interlaken weist die höchste Anzahl Velos pro Haushalt im Vergleich zu anderen Agglomerationen aus.

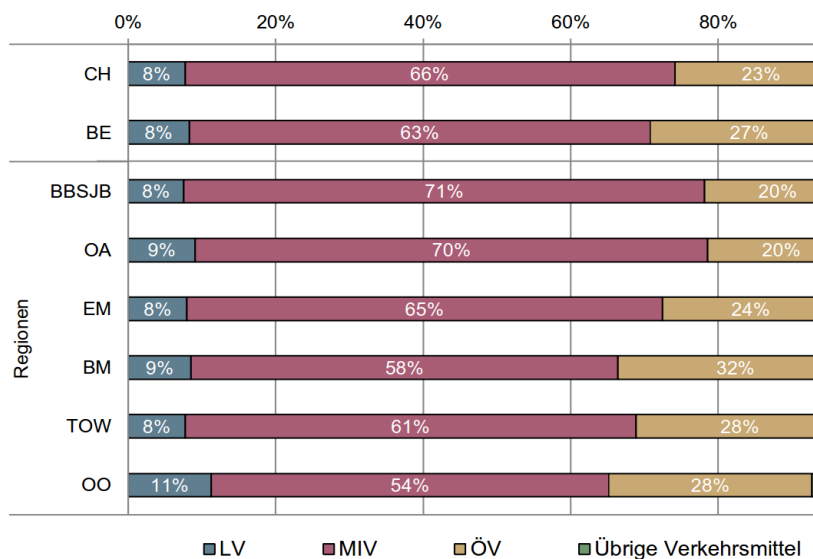


Abbildung 2-9: Modalsplit nach Distanz je Region.

Quelle: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), „Mobilität im Kanton Bern - Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,“ Bern, 2012.

Pendlerströme in der Region Oberland-Ost

Die Pendlerauswertungen basieren auf der Volkszählung 2000. Die Erhebung im Zuge des Mikrozensus lassen keine aktualisierten Aussagen zu Pendlerströmen zu. Teilweise können aber Tendenzen (↗/↘/→) aus den obigen Analysen gegenüber den Angaben aus der Volkszählungen angegeben werden:

- 60% der Beschäftigten arbeiten am Wohnort (→)
- 25% pendeln innerhalb der Teilregion (↗)
- 6% arbeiten in einer anderen Teilregion (→)
- 6% haben ihren Arbeitsplatz im übrigen Teil des Kantons Bern (↘)
- 1% hat einen ausserkantonalen Arbeitsplatz (→)
- 85% der Wegpendler Richtung Spiez, Thun und Bern wohnen in der Teilregion Interlaken (↗)
- Zwischen den beiden Gebieten "Brienzersee-Oberhasli" und "Lütschinentäler" gibt es fast keine Pendlerbeziehungen (→)

2.3.3 VERKEHRSBEDEUTENDE EINRICHTUNGEN AGGLOMERATION

Abgrenzung zu Verkehrsintensiven Standorten

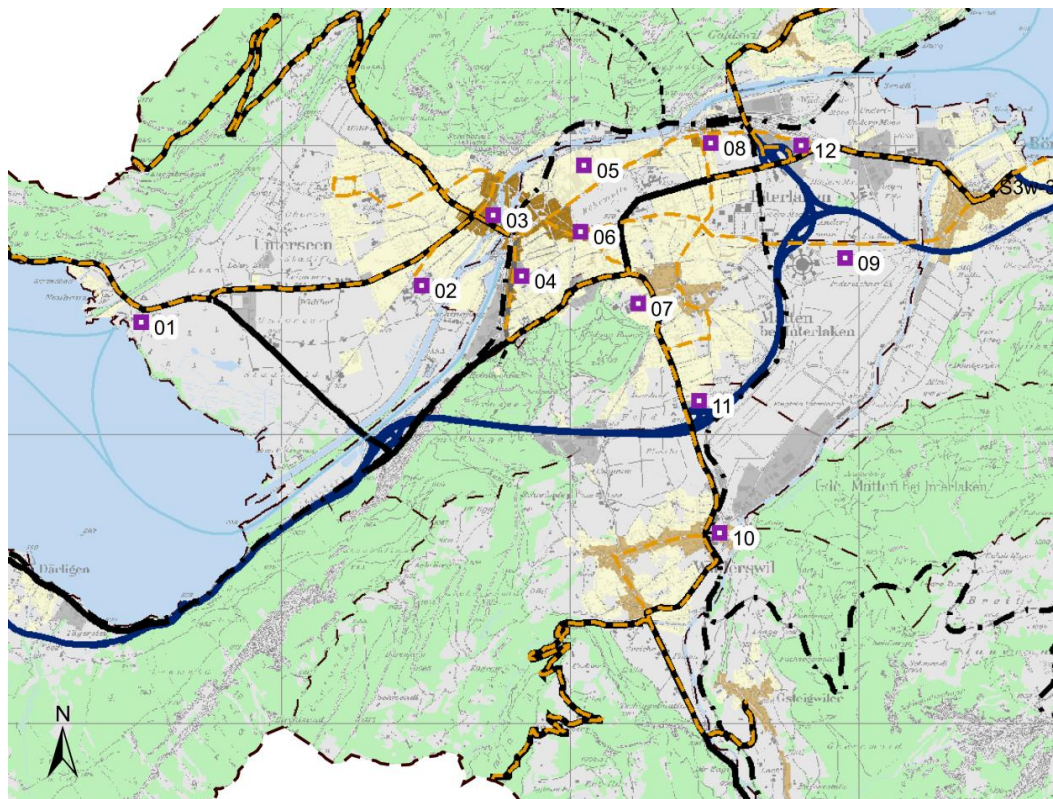
Im Kanton Bern wurden für die Agglomerationen Bern, Biel und Thun regionale Fahrleistungsmodelle erarbeitet und auf deren Basis verkehrsentensive Vorhaben von regionaler Bedeutung festgelegt. Verkehrsintensives Vorhaben VIV gemäss der Definition des Kantons Bern⁷ bestehen keine in der Region Oberland-Ost. Um doch eine Übersicht von verkehrsgenerierenden Einrichtungen zu erhalten, wurde eine einfache Erhebung vorgenommen. Zur Abgrenzung werden diese Standorte "verkehrsbedeutende Einrichtungen" genannt.

⁷ Verkehrsintensive Vorhaben sind im Kanton Bern Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich mehr als 2'000 Fahrten pro Tag (DTV). Vgl.: AGR/beco (2005): Das Berner Fahrleistungsmodell - Grundlagen und Anwendung.

Verkehrsbedeutende
Einrichtungen
Agglomeration

In der Agglomeration Interlaken bestehen folgende verkehrsbedeutenden
Einrichtungen (Standorte: siehe Abbildung 2-10):

NR.	GEMEINDE	BEZEICHNUNG
01	Unterseen	Neuhaus (u.a. Naherholungsgebiet, Hotel, Restaurant, Golfplatz)
02	Unterseen	Spital Interlaken
03	Unterseen	Coop Stedtli-Zentrum
04	Interlaken	Migros Interlaken West
05	Interlaken	Kursaal / Hotel Jungfrau (u.a. Kongresszentrum, Hotel, Kasino)
06	Interlaken	Parkhaus Zentrum Interlaken
07	Matten	Eissporthalle / Tellspielareal
08	Interlaken	Bahnhof Interlaken Ost / Coop Center
09	Matten	Jungfraupark / Events Flugplatzareal
10	Wilderswil	Bahnhof Wilderswil (u.a. Talstation Schynige Platte Bahn)
11	Wilderswil	Oberland Shopping
12	Interlaken	Coop Bau+Hobby / Otto's / Landi / Aldi



Legende

- Verkehrsintensive Einrichtung
- Gemeindegrenze
- Kernzone städtisch
- Kernzone ländlich
- Übrige Bauzonen Wohnen/Gemischt
- Bauzone Arbeiten
- Nationalstrasse
- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Bahnlinie
- - - Seilbahnlinie
- Buslinie

Abbildung 2-10: Verkehrsbedeutende Einrichtungen in der Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).

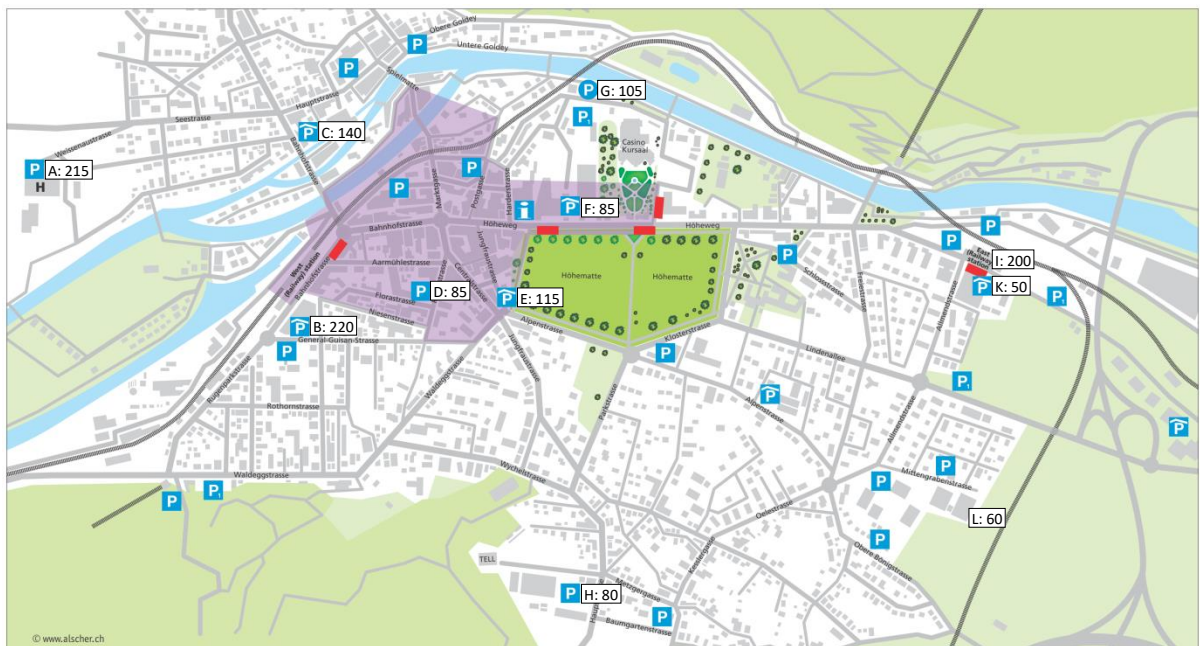
2.3.4 PARKIERUNG KERNAGGLOMERATION

Parkings
Zentrum Interlaken

Die Abbildung 2-11 zeigt öffentlich zugängliche Parkings in der Agglomeration. Folgende Parkhäuser und –plätze verfügen über mindestens 50 öffentliche Parkplätze:

Name	Anzahl Plätze (ca.)
A Spital Interlaken	215
B Migros Interlaken West	220
C Coop Stedtlizentrum	140
D Rosenparkplatz	85
E Parkhaus Zentrum Interlaken	115
F Parkhaus Victoria-Jungfrau	85
G Kursaal	105
H Eissporthalle	80
I Bahnhof Interlaken Ost	200
K Coop Interlaken Ost	50
L Bildungszentrum Interlaken	60

Die Buchstaben finden sich auf der folgenden Abbildung wieder.



P Gebührenpflichtiges Parking für Personenfahrzeuge
P Gebührenpflichtiges Parking für Reisebusse
P Gedecktes Parking (unbeschränkt) ausgenommen Coop-Parking Interlaken Ost
■ Ein- und Ausstieg max. 15 Min.
■ Parking max. 180 Min.

P 1 Std./CHF 1.- ab 5. Std./CHF -.50 max. 48 Std.
P 6 Std. oder angebrochene 6 Std. je CHF 10.- max. 48 Std.

Abbildung 2-11: Parkings im Zentrum Interlaken. Quelle: Police Interlaken
Bei Parkhäusern und –plätzen ab 50 Parkplätzen ist zusätzlich die ungefähre Anzahl angegeben.

Strassenparkplätze

Zusätzlich zu den genannten rund 1'350 Plätzen auf grösseren Parkings bestehen Ende 2011 im Bödeli rund 600 weitere öffentliche Parkplätze entlang von Strassen, sowie mehrere speziell für Reisedeckungsbusse eingerichtete Busparkplätze.

In Wilderswil bestehen für den Schwerverkehr nicht genügend Abstellplätze. Oft werden die Anhänger für die weitere Fahrt in die Lütschinentäler abgehängt und an ungeeigneten Standorten abgestellt.

Insgesamt darf das bestehende Parkierungsangebot als sehr gut betrachtet werden. Es sind keine Engpässe bekannt.

2.3.5 FREIZEIT- UND TOURISMUSVERKEHR

Hauptprobleme

Das unter anderem aufgrund des Tourismus verursachte Verkehrsaufkommen zu bestimmten Tages- bzw. Jahreszeiten führt insbesondere in den Agglomerationsgemeinden zu erheblichen Verkehrsproblemen (vgl. Kap. 2.3.9 und Anhang A9). Die spezifische Verkehrsproblematik muss mit Massnahmen angegangen werden, die auf die Tourismusagglomeration zugeschnitten sind. Deshalb soll der Tourismusverkehr speziell betrachtet und allfällige Massnahmen abgeleitet werden.

Belastungsverteilung in Sommer und Winter

Viele Gäste sind auch mit dem Velo und als Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs und stellen deshalb ganz unterschiedliche Anforderungen an die Tourismus-Destination Oberland-Ost.

Die starken saisonalen Schwankungen führen insbesondere in den Sommermonaten und an Wochenenden zu Überlastungen des Netzes (vgl. Abbildung 2-12). In den Monaten April bis Juni und Oktober bis vor Weihnachten ist das Verkehrsaufkommen gering (DTV < 8'000).

Die Belastung des Agglomerationskerns ist in den Sommermonaten besonders hoch und weniger wetterabhängig als in den Wintermonaten. So können an Sommertagen bei schlechtem Wetter hohe Belastungen verzeichnet werden, weil viele Touristen aus den umliegenden Destinationen das schlechte Wetter nutzen, um Interlaken zu besuchen oder Indooraktivitäten in den Bödeligemeinden zu nutzen (z. B. Hallenbad).

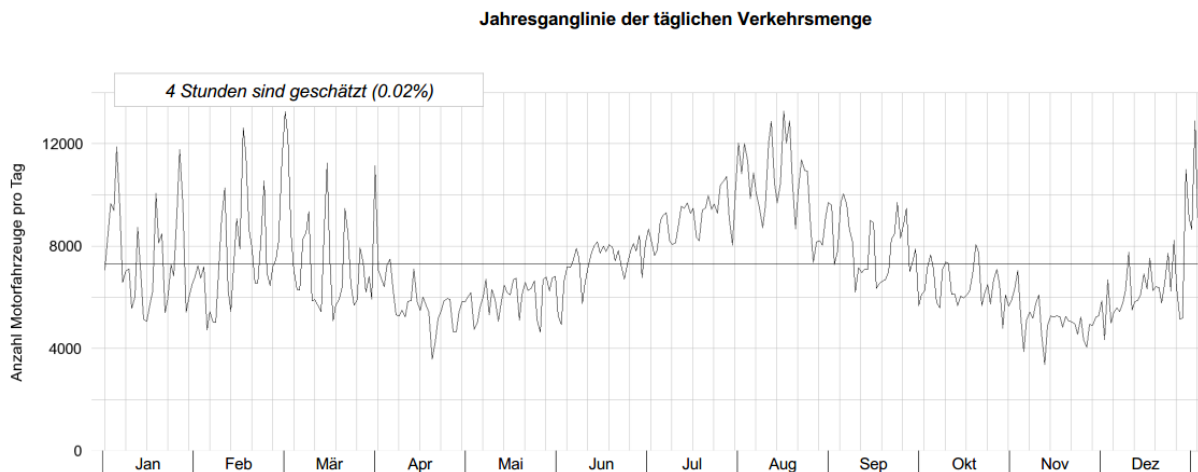


Abbildung 2-12: Jahresganglinie 2013 der Messstelle Zweilütschinen, Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA

**Ortsdurchfahrten der
Lütschinentäler**

Insbesondere die Lütschinentäler stellt das hohe Verkehrsaufkommen vor Probleme. Ortsdurchfahrten wie diejenigen von Wilderswil und Lauterbrunnen belasten die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Dorfkerne. Zu Spitzenzeiten führt der hohe Parkplatzbedarf in Grindelwald und Lauterbrunnen zu Problemen.

Reisen die Besucher direkt von ihrem Wohnort an, ist das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel. Ansonsten ist es die Bahn. Zum Tagestourismus bestehen keine Angaben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Tagestouristen mehrheitlich mit dem Auto anreisen. Diese Erkenntnisse ergaben sich aus dem Projekt „Tourismusdestination Interlaken ‚quo vadis‘“ im Jahr 2005/06.

**Angebote bezüglich
Mobilität**

Die Touristen können in der Region ein überdurchschnittlich vielfältiges Angebot an möglichen Aktivitäten nutzen. Die meisten Angebote sind allerdings mit einem hohen Mobilitätsbedürfnis verknüpft. Die meisten Angebote sind mit dem öffentlichen Verkehr kombinierbar:

- Die Gästekarte Interlaken – berechtigt nebst zahlreichen Vergünstigungen - zu freier Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Zone 80 inkl. der Strecke Iseltwald, Saxeten sowie bis Niederried.
- Bei Adventure-Aktivitäten finden sich die Teilnehmer an einem zentralen Ort ein (meist Interlaken) und werden dann gemeinsam in Bussen an die entsprechenden Orte geführt.
- Bei Grossanlässen wird oft das Eintrittsticket mit dem ÖV-Ticket kombiniert (z. B. Unspunnenfest, Jungfraumarathon)
- Beim Jungfrau-Marathon gibt es am Wettkampftag mit einer speziellen Tageskarte auch für die Betreuerinnen und Betreuer sowie das Publikum ein vergünstigtes Angebot.
- Ebenso werden bei grossen Musikveranstaltungen kombinierte ÖV Tickets angeboten (z. B. Greenfield-Festival).
- Die Pferdekutschen sind für Interlaken von besonderer Bedeutung. Es werden viele Personen u. a. entlang der "Flaniermeile" transportiert.

Ihre Attraktivität wird mit der Umsetzung des Crossbow-Projekts noch verstärkt.

2.3.6 VERKEHRSRICHTPLAN BÖDELI

Verkehrsrichtplan Bödeli	Die Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten haben basierend auf einem Grundkonzept und einem Ideenwettbewerb den Verkehrsrichtplan „Bödeli“ erarbeitet, welcher im Mai 1999 in Kraft gesetzt wurde.
Grundkonzept	Das Grundkonzept basiert auf einer Erschliessung über den Basisring der A8 mit je einer westlichen, südlichen, östlichen und nördlichen Sticherschliessung nach Interlaken, Matten und Unterseen (siehe Abbildung oben). Mit gezielten Wegweisungen, entsprechenden Strassenraumgestaltungen und Verkehrslenkung sollen die Autofahrer auf dem direkten Weg zu ihrem Ziel geführt werden. Mit diesem Konzept wird angestrebt, die Fahrstrecken im Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren und reine Durchfahrten durch das Zentrum zu vermeiden.
„crossbow“	Auf der Basis dieses Grundkonzepts wurde ein Ideenwettbewerb im Auftrag der drei Bödeligemeinden und dem Kanton Bern durchgeführt. Das Siegerprojekt "Crossbow – Die Idee mit der Armbrust" hat aus dem für die meisten Gäste unübersichtlichen "Siedlungskuchen" in der Kernagglomeration den "Bödeliweg" (Unterseen – Interlaken - Matten) und die "Flaniermeile" (Bahnhof West – Bahnhof Ost) als Rückgrat herausgearbeitet. Dieses städtebauliche Ordnungssystem bringt eine hohe Lesbarkeit und Erkennbarkeit des Ortes, nimmt die gewachsene Geschichte auf und macht verborgene und charakteristische Qualitäten der drei Gemeinden sichtbar.
Wichtigste Massnahmen	<p>Wesentliche Elemente des Verkehrsrichtplans waren Teil des RGSK I und der beiden Agglomerationsprogramme.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Bödeli wird für den Privatverkehr über den Basisring der Autobahn erschlossen. Mit klaren Informationen und Wegweisungen wird der Verkehr direkt zu den Zielen geleitet. Der Durchgangsverkehr wird aus dem Kernort verbannt. ▪ Der "Bödeliweg" und die "Flaniermeile" (siehe Abbildung 2-13) wird gestalterisch und bedeutungsmässig aufgewertet und als attraktive Fussgänger-, Kutschen- und Veloverbindung gestaltet. ▪ Weiter sollen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, bei der Parkierung und der Strassenraumgestaltung das Gesamtkonzept unterstützen.
Wirkung	Durch den Verkehrsrichtplan Bödeli besteht auf dem Bödeli ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept, welches koordinierte und zielgerichtete Verbesserungsmassnahmen ermöglicht. Viele geortete Schwachstellen können so angegangen werden. Die Umgestaltung der sich kreuzenden Hauptachsen und Flaniermeilen des Ortes erhöht die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des ganzen Ortskerns. Insbesondere wird sich die Situation für den Veloverkehr und die Fussgänger gegenüber der Ausgangslage von 1988 mass-

geblich verbessern.

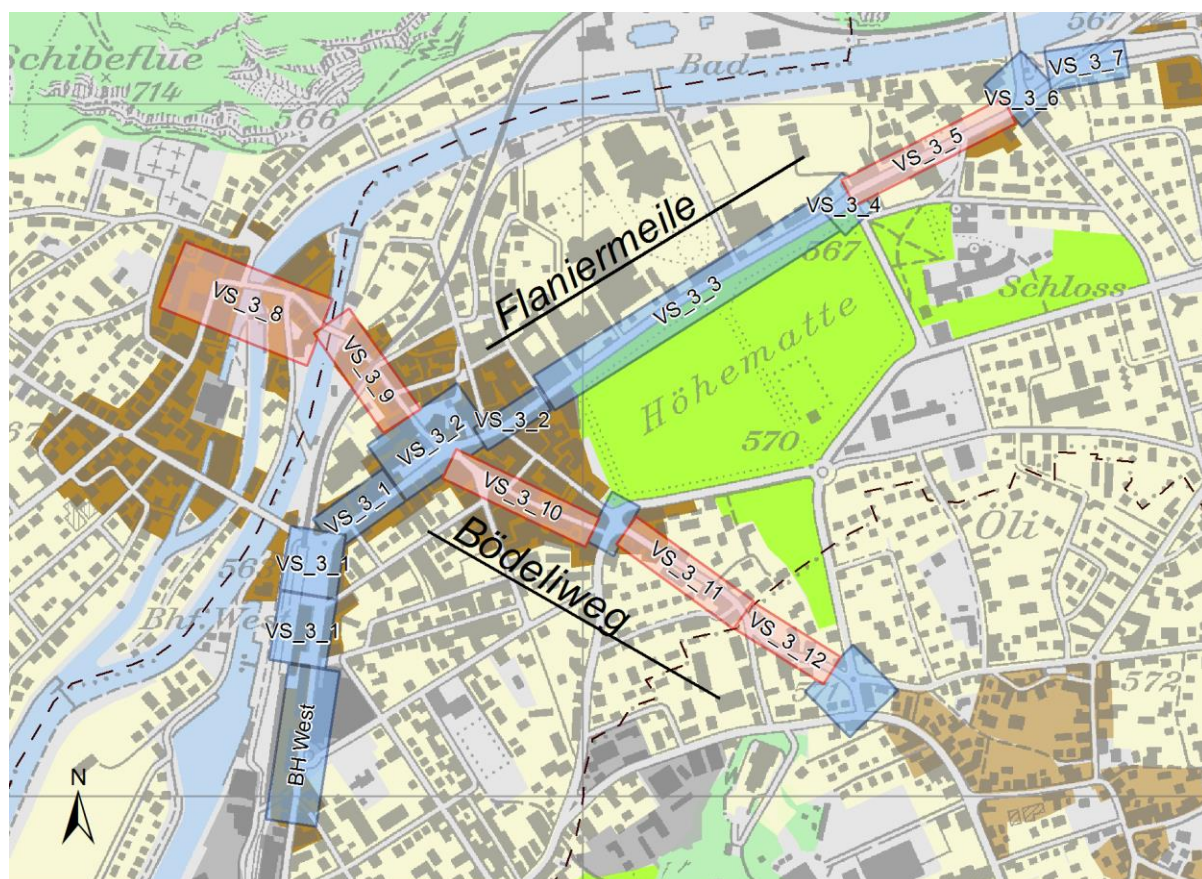
Stand der Umsetzung;

1. Etappe ‚Flaniermeile‘
(Ost-West-Traverse)
umgesetzt

2. Etappe ‚Bödeliweg‘
(Nord-Süd-Verbindung)
Finanzierung durch Bund
zugesichert

Zur 1. Etappe des Crossbow-Projekts gehört die Ost-West-Traverse, welche seit März 2014 vollendet ist. Unter anderem wurden Umgestaltungen bei den Bahnhöfen Interlaken Ost und West, sowie bei der Bahnhofstrasse und dem Höheweg vorgenommen. Mit dem neuen Verkehrsregime ist der Höheweg für den Privatverkehr gesperrt, Central und Rosenstrasse sind Einbahnstrassen. Der Postplatz-Kreisel ist neu eine Kreuzung.

Mit der Genehmigung des Agglomerationsprogramms 2. Generation ist auch die Mitfinanzierung des Bundes zur Vollendung (Nord-Süd-Verbindung) des Crossbow-Projekts gesichert. Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in der Kernagglomeration scheiterte bisher am Widerstand der Grossverteiler, welche als Betreiber grosser Parkhäuser für das Projekt unverzichtbar sind. Ein statisches Parkleitsystem wurde hingegen realisiert.



Legende

Status Realisierung Verkehrsrichtplan Bödeli

- Realisiert
- Kurz vor oder in Ausführung
- Geplant (Umsetzung 2. AP)

- Kernzone städtisch
- Kernzone ländlich
- Übrige Bauzonen Wohnen/Gemischt
- Bauzone Arbeiten

- Siedlungsprägender Grünraum
 - Gemeindegrenze
- Hinweis: Massnahmennummern gemäss RGSK I

Abbildung 2-13: Stand der Umsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli / Crossbow (Grafik: IC Infraconsult).

Neue Verkehrsführung

Mit dem neuen Verkehrsregime ist der Höheweg zwischen Postplatz und Harderstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und Pferdekutschen ist der Ab-

schnitt weiterhin offen. Die Centralstrasse ist für den motorisierten Verkehr nur noch in Richtung Postkreisel befahrbar, dadurch ist die Savoy-Kreuzung entlastet. In die andere Richtung führt dafür neu die Rosenstrasse. Der Postplatz-Kreisel wurde in eine Kreuzung umgebaut.



Abbildung 2-14: Neue Verkehrsführung im Zentrum Interlaken. Grafik: Luke Huggler / Jungfrauzeitung

2.3.7 TEMPO 30 UND BEGEGNUNGSZONEN

Tempo 30- und Begegnungszonen sind heute weitgehend anerkannte Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Erhöhung der Lebensqualität. In der Region Oberland-Ost sind auf Gemeindestrassen bereits einige verkehrsberuhigte Bereiche (Tempo 30 oder Begegnungszonen) realisiert worden. Das Tiefbauamt des Kantons Bern führt eine Liste mit Tempo-30- und Begegnungszonen auf Gemeindestrassen (siehe Anhang A6).

Verkehrsrichtplan Bödeli

Die Realisierung von verkehrsberuhigten Bereichen ist auch ein zentrales Thema des Verkehrsrichtplans Bödeli. Die Umsetzung vieler Tempo-30-Zonen konnte erfolgreich angegangen werden. Die Gemeinde Matten beispielsweise hat der flächendeckenden Einführung einer Tempo-30-Zone an der Gemeindeversammlung im Mai 2011 zugestimmt (ohne Kantonsstrasse). Die Umsetzung ist weit vorangeschritten.

Teilrichtplan
Geschwindigkeitsregime
Interlaken gilt als
umgesetzt

Die Gemeinde Interlaken hat für die weitere Umsetzung von Tempo-30-Zonen einen Teilrichtplan ausarbeiten lassen. Der Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime setzt sich zum Ziel, die Umsetzung der Langsamfahrbereiche (Tempo-30-Zonen) aufzuzeigen und zu koordinieren. Für den Fuss- und Veloverkehr vorteilhaft sind die vielen Tempo-30-Zonen im Kerngebiet

sowie die im Zusammenhang mit der Realisierung des Crossbow-Projekts umgesetzten Gestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen.

Aufgrund der Beschlüsse des Grossen Gemeinderats und weil ein Grossteil des Gemeindegebiet bereits innerhalb bewilligter Tempo 30-Zonen liegt, erachtet der Gemeinderat einen Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime nicht mehr als notwendig. Er hat deshalb im April 2013 beschlossen, das Geschäft nicht weiter zu verfolgen.

Unterseen

In Unterseen zeigt sich, dass die weitere Einführung von Tempo-30-Zonen politisch umstritten ist und viel Zeit benötigt. Die Gemeindeversammlung hat es im Jahre 2006 abgelehnt flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Der Gemeinderat wurde aber aufgefordert, weitere Abklärungen zu machen.

2.3.8 ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

Der Bereich öffentlicher Verkehr wird ausführlich im Angebotskonzept 2022 – 2025 sowie ebenfalls im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP 2035) beschrieben.

2.3.9 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Datenbasis vom Kanton

Basis für die Darstellung des Ist-Zustandes bilden die durch den Kanton Bern (TBA) bereitgestellten Daten des Gesamtverkehrsmodells (GVM) 2012. Die erstmalige Auswertung erfolgte 2010 (Erhebung aus dem Jahre 2007). Die Daten ergeben einen guten Überblick über den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV)⁸ und der Morgen- und Abendspitzenstunden des durchschnittlichen Werktagsverkehrs der gesamten Region.

Es gilt allerdings zu beachten, dass es sich um keine Messung, sondern um ein Modell handelt, das mit einer Vielzahl statistischer Daten (z.B. Bevölkerungsprognose, Besetzungsgrad etc.) handelt. Die entsprechenden Darstellungen zum GVM befinden sich im Anhang A11.

Die Zahlen der Ersterhebung im Jahr 2007 und jenen aus dem Jahr 2012 lassen sich unter anderem aufgrund der Anpassung von Annahmen nur bedingt vergleichen. Eine Ableitung der Verkehrsentwicklung auf Basis des GVM ist deshalb nicht opportun.

Analyse

Eine weitere wichtige Datenbasis bilden die Auswertungen der automatischen Messstellen (Anhang A8):

009 – Brünig, Letzi	211 – Leissigen (Tunnel)
018 – Meiringen, Lammi	255 – Zweilütschinen

⁸ Beim durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) wird der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Werktagen (Montag - Freitag) mit Ausnahme von Feiertagen gebildet.

Beim durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) wird der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres gebildet.

170 – Giessbachtunnel 256 – Oberried

Die Daten zeigen, dass keine der Strassen in der Region Oberland-Ost an der Kapazitätsgrenze angelangt ist und nur die A8 bis Interlaken West eine Belastung von mehr als 10'000 DWV (Messstelle Leissigen 15'823) aufweist.

Da die Auswertungen gemäss GVM einen Jahresdurchschnitt abbilden, sollen die nachfolgenden zusätzlichen Auswertungen die typische Belastung der touristisch geprägten Region zeigen (Anhang A10).

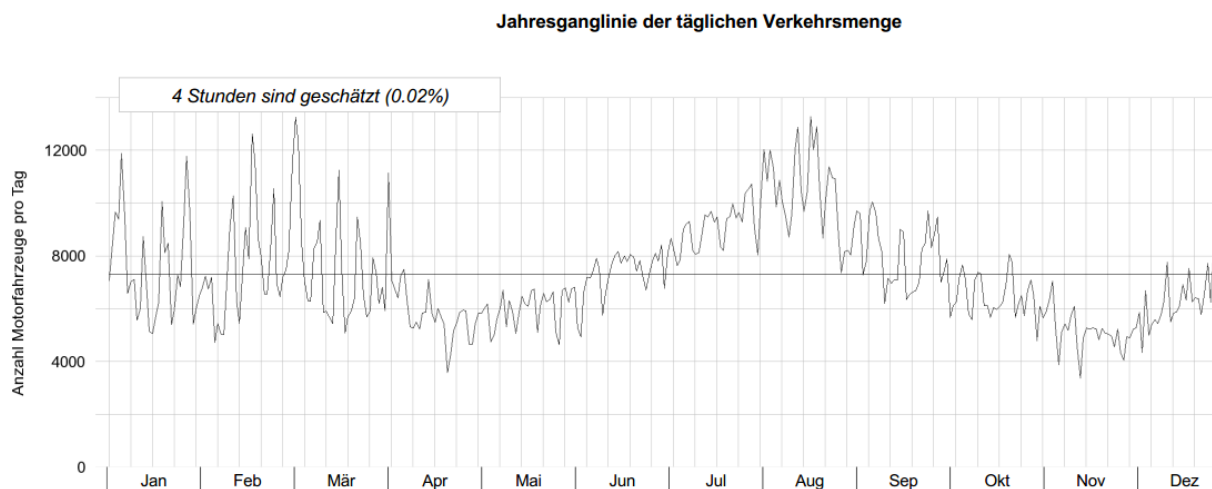


Abbildung 2-15: Jahresganglinie 2013 der Messstelle 255 – Zweilütschinen.
 Quelle: Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA

Grosse Unterschiede zwischen Spitzentagen und DWV

Die Abbildung 2-15 zeigt Spitzentage mit über 14'000 DTW an der Messstelle Zweilütschinen während der Winter- und der Sommersaison. Gemäss GVM beträgt der DWV 2013 7'300 Fahrzeuge. Auch andere Messstellen, wie die Verbindung von Meiringen nach Innertkirchen, weisen eine ähnliche Charakteristik auf (Anhang A8, Messstelle 018 – Meiringen, Lammi).

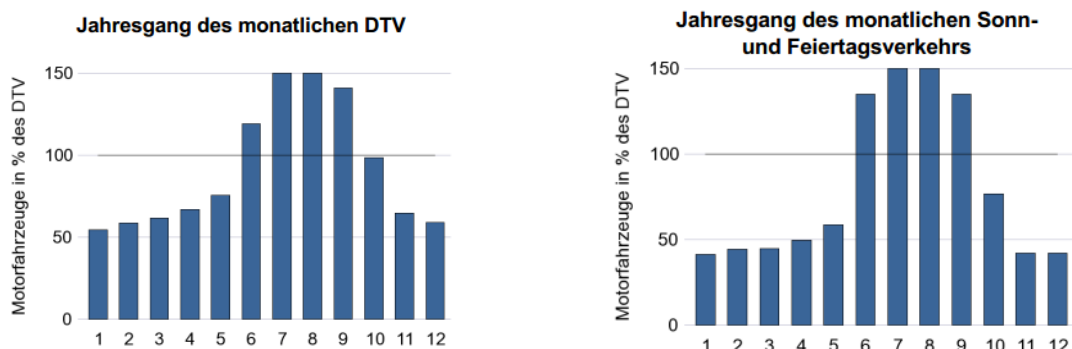


Abbildung 2-16: Jahresgang 2013 des monatlichen DTW (links) und des monatlichen Sonn- und Feiertagsverkehrs (rechts) an der Messstelle 018 - Meiringen Lammi.
 Quelle: Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA

Die ausgeprägte Belastung während der Sommermonate beträgt über das 2-Fache des DTW von 4'000. An Spitzentagen wurde mit über 12'000 Fahr-

zeugen die Kapazitätsgrenze erreicht.

Langfristige Verkehrsentwicklung

Um die langfristige Verkehrsentwicklung abschätzen zu können, wird auf die ASTRA-Messstelle von Leissigen zurückgegriffen:

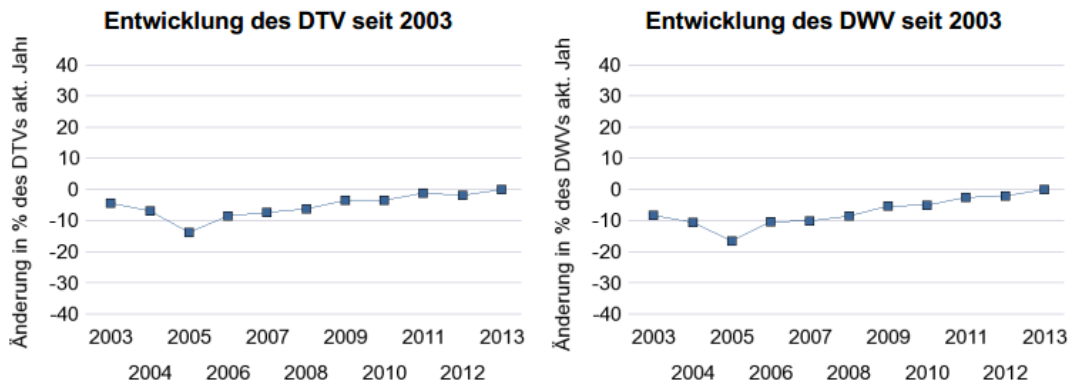


Abbildung 2-17: Vergleich der Entwicklung der DTV und DWV Werte der Messstelle A8 Leissigen von 2003-2013.

Quelle: Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA.

Langfristige Verkehrsentwicklung unter dem CH-Durchschnitt

Die ASTRA-Messstelle Leissigen weist 2013 einen DTV von 15'800 auf. In der Periode von 1995 bis 2009 hat der DTV um 18 % und der DWV um 21 % zugenommen, was auf eine Zunahme der Pendlerbewegungen schliessen lässt. Seit 2009 hat der DTV um weitere 4 % und die DWV um 5 % zugenommen.

Im schweizweiten Vergleich weist die Region Oberland-Ost eine unterdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsmengen auf.

Beurteilung der touristisch bedingten Spitzenbelastung

In einigen Städten der Schweiz gehören tägliche Stautunden und somit chronische Überlastungen des Strassennetzes zum Alltag. Überlastungen der A8 treten zwischen Wilderswil und Leissigen vereinzelt auf. Spitzenbelastungen mit über 25'000 DTV traten 2013 in den Sommermonaten an wenigen Tagen auf. Es kann somit immer noch von genügenden Kapazitätsreserven gesprochen werden.

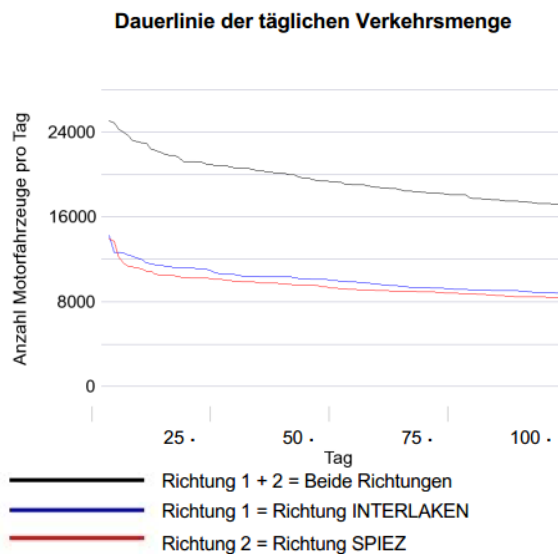


Abbildung 2-18: Dauerlinie 2013 der Messstelle Leissigen.

Quelle: Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA.

Netzvollendung A8 am Brünig, Brünigtunnel

Für die Netzvollendung der A8 am Brünig wurde eine Zweckmässigkeitsstudie (ZMB) erarbeitet. Diese kommt zum Schluss, dass ein Ausbau der «Bergstrecke» sämtlichen Tunnelvarianten vorzuziehen ist. Die Region setzt sich bei Kanton und beim Bund aber weiter dafür ein, dass der Tunnel in der Langfristplanung des ASTA aufgenommen wird.

Ortsdurchfahrt / Umfahrung Wilderswil

Die Ortsdurchfahrt von Wilderswil, über welche die Tourismuszentren Grindelwald und Lauterbrunnental mit Wengen und Mürren erschlossen sind, verzeichnete in den letzten 20 Jahren eine starke Zunahme des motorisierten Personenverkehrs. Die Ortsdurchfahrt weist heute einen DTV von gegen 9'000 Fahrzeugen auf. Eine viel höhere Belastung ergibt sich während den touristischen Saisons und kann an Spitzentagen über 20'000 Fahrzeuge erreichen, was zu entsprechenden Immissionen und Verkehrsproblemen führt. Im Bereich des Bahnhofs Wilderswil führt die hohe Verkehrsbelastung zu Verkehrssicherheitsproblemen (siehe Kapitel 2.3.1 → Unfallschwerpunkt 1056). Mit der Massnahme MIV-O-3 (Sanierung Ortsdurchfahrt Wilderswil) besteht im RGSK II eine Massnahme, die unter anderem die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöhen soll. Der Kanton hat die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in den Investitionsrahmenkredit Strasse 2014-2017 aufgenommen.

Mit den Arbeiten der Umfahrung Wilderswil konnte 2019 gestartet werden.

Entwicklung des MIV in der Kernagglomeration Interlaken

Verkehrsentwicklung Gemeinden Interlaken, Unterseen, Matten

Seit der Eröffnung der Autobahn A8 Ende der 80er-Jahre steht der Agglomeration Interlaken eine leistungsfähige Umfahrungsstrasse zur Verfügung. Die Zunahme des motorisierten Personenverkehrs auf dem lokalen Strassennetz nahm aus diesem Grund in den letzten 15 Jahren weitaus weniger stark zu als in anderen Agglomerationen.

Folgende Verkehrsproblematiken lassen sich im Agglomerationskern von Interlaken, Matten und Unterseen feststellen:

- Nicht klar erkennbare Ortseingänge ins Agglomerationszentrum und fehlende Wegweisungen zu den Sehenswürdigkeiten.
Die fehlende Wegweisung führt zu Suchverkehr und damit zu vermeidbaren Mehrbelastungen des Verkehrsnetzes.
Dazu wurden Lösungen erarbeitet: Gestaltung Ortseingänge und Wegweisung (Verkehrsrichtplan Bödeli, Teilprojekt 2)
- Fehlendes dynamisches Parkleitsystem.
Viele kleine Parkplätze und ein fehlendes dynamisches Parkleitsystem verursachen Belastungen des Strassennetzes durch Suchverkehr.
Dazu wurden Lösungen erarbeitet: Parkplatzangebot, Parkleitsystem und Parkplatzbewirtschaftung (Verkehrsrichtplan Bödeli, Teilprojekt 3)

Die detaillierten Verkehrsbelastungen sind den Anhängen A10 und A11 zu entnehmen.

2.3.10 LANGSAMVERKEHR

Regionale Veloplanung

Mit der Aktualisierung des vorliegenden RGSK wurde auch die Regionale Veloplanung erarbeitet. In der Veloplanung wurde das bestehende Routennetz Veloverkehr hinsichtlich Lücken und der Verkehrssicherheit auf den Routen überprüft. Daraus resultiert das neue Regionale Velonetz sowie zu realisierende Infrastrukturmassnahmen. Die Infrastrukturmassnahmen wurden als Massnahmen in das vorliegende RGSK aufgenommen. Das Regionale Velonetz ist in der Hinweiskarte 5 dargestellt.

Weiterführende Analysen sind im Teilbericht «Regionale Veloplanung Oberland-Ost» beschrieben.

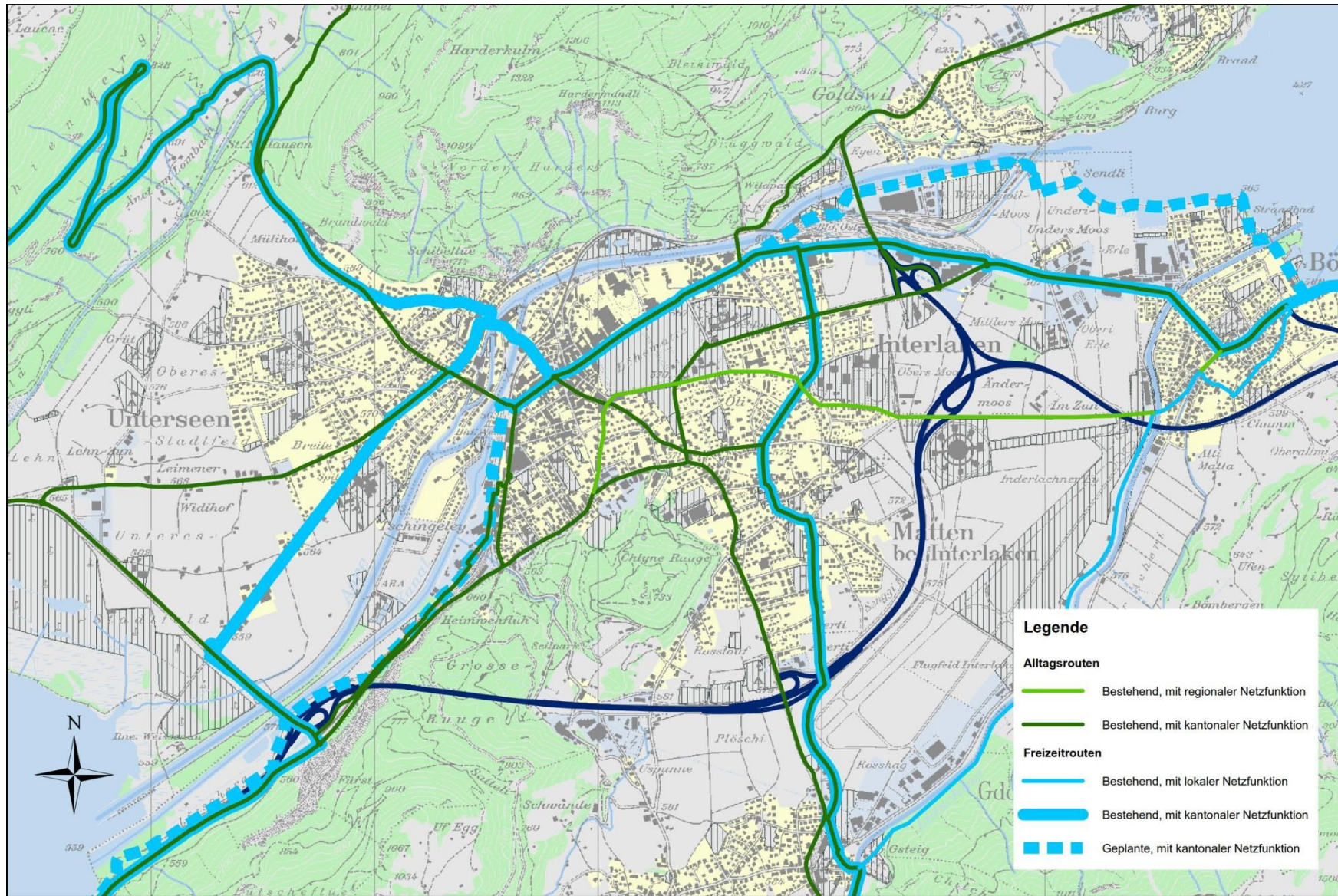


Abbildung 2-19: Velonetzkarte im Böödeli mit den Alltagsrouten und Freizeitrouten (Grafik IC Infraconsult).

Routennetz Wandern

Die Region Oberland-Ost verfügt über ein qualitativ und quantitativ gut entwickeltes Wanderwegnetz. Signalisation und Unterhalt sind seit Jahrzehnten gut organisiert und werden im Auftrag des Kantons durch den Verein Berner Wanderwege ausgeführt.

Mobilität im Alter

Die zunehmende Anzahl alter Menschen hat auch Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse. Zum einen werden immer mehr und ältere Menschen bis ins hohe Alter mobil bleiben. Zum anderen wird es notwendig sein, die Entsprechenden Infrastrukturen auch vermehrt auf Gehbehinderte auszurichten.

Viele Gemeinden haben deshalb Altersleitbilder erarbeiten lassen, um die Herausforderungen gezielt angehen zu können.

Auswertung der Altersleitbilder

In allen 8 Agglomerationsgemeinden und den Gemeinden Lauterbrunnen, Brienz, Brienzwiler, Hofstetten, Oberried, Niederried und Schwanden wurden gemeinsam Altersleitbilder verfasst, die mögliche Massnahmen für den Bereich Verkehr, insbesondere im Mobilitätsmanagement, beinhalten.

Die Altersleitbilder der Agglomerationsgemeinden zeigen, dass dort mehr als die Hälfte aller Einwohner ausserhalb des Haupteinkaufsgebietes wohnen und auf gute Verbindungswege angewiesen sind. In Notsituationen werden oft Angehörige und Nachbarn um Transportdienste angefragt, andere Mitfahrmöglichkeiten sind weniger bekannt. Erfreulich ist die grosse Zufriedenheit der älteren Bevölkerung in unserer Region mit dem öffentlichen Verkehr.

Eine entsprechende Zusammenstellung der Schwachstellen befindet sich im Kapitel 4.2.2.

2.3.11 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Umsetzung des 1. und 2. Agglomerationsprogramm

Mit dem 1. Agglomerationsprogramm wurde ein Massnahmenpaket "Mobilitätsmanagement" definiert. Einige Massnahmen wie etwa die Erweiterung des Beo-Abos, das Mobilitätsmanagement bei Grossevents oder die Gästekarte wurden eingeführt. Weitere Optimierungsangebote gemäss VS9 (AP1) sind im Aufbau (Massnahmen V7 und V8 mit Koordinationsstand Festsetzung im RGSK 2012-2015). Die Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen haben Anfang 2012 eine Kommission 'Touristische Verkehrsführung und Signalisation' eingesetzt.

2.3.12 HISTORISCHE VERKEHRSWEGE (IVS)

Agglomeration Interlaken	Im Siedlungsgebiet der Agglomeration Interlaken gibt es nur wenige historische Verkehrswege mit Substanz (siehe Hinweiskarte 2; Stand RGSK I). Einzelne Abschnitte befinden sich in Ringgenberg und Goldswil. Das bedeutendste Objekt ist die Aarebrücke von der Spielmatte zum Stadthausplatz in Unterseen. Bei ihrer Umgestaltung im Rahmen der Massnahme V3 des RGSK I (Crossbow) wird ihre historische Substanz erhalten bleiben.
Region	Auf der Hinweiskarte 2 ist ersichtlich bei welchen baulichen Massnahmen an Strassen historische Verkehrswege mit Substanz betroffen sind. Insbesondere ist dies bei Passstrassen der Fall.

2.4 LANDSCHAFT, UMWELT UND NATURGEFAHREN

Vielfältige
Landschaftsformen

Die Region Oberland-Ost verfügt über vielfältige Landschaftsformen, die auch Grundlage für den grossen Artenreichtum in Flora und Fauna sind. Neben Siedlungsgebieten und wertvollen Kulturlandschaften mit prägenden Bauten finden sich ausgedehnte, von Menschenhand weitgehend unberührte (Gebirgs-)Gegenden sowie geschützte Moore, Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Mit der Auszeichnung zum UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau – Aletsch sind Region und Gemeinden verpflichtet, die Werte dieses einzigartigen Gebietes zu erhalten.

2.4.1 SCHÜTZENSWERTE ORTSBILDER (ISOS)

Agglomeration Interlaken

Im Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder ISOS sind folgende Objekte aus der Agglomeration Interlaken als "von nationaler Bedeutung" eingetragen (siehe Hinweiskarte 2):

ORTSBILDNAME	VERGLEICHSRASTEREINHEIT
Interlaken	Verstädtertes Dorf
Unterseen	Kleinstadt / Flecken
Ringgenberg	Dorf
Wilderswil	Verstädtertes Dorf
Bönigen	Dorf
Gsteig bei Interlaken (Gsteigwiler, Wilderswil)	Dorf
Iseltwald	Dorf

Region

In der weiteren Region kommen folgende Objekte hinzu:

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

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

2.4.2 SCHUTZGEBIETE

Teilweise Überarbeitungsbedarf	Bei einem Vergleich der verschiedenen nationalen und kantonalen Inventare mit den Schutz- und Schongebieten des regionalen Richtplans 1984 musste festgestellt werden, dass Unstimmigkeiten bestehen. Manche Gebiete sind gar nicht oder abweichend in den entsprechenden Inventaren auf anderer Stufe aufgeführt. Gespräche mit Kantons- und Gemeindevertretern ergaben, dass einzelne Naturobjekte gar nicht mehr vorhanden sind und manche Inventare und die Schutz- und Schongebiete des Richtplans 1984 überarbeitungsbedürftig sind.
Überprüfung der Schutz- und Schongebiete	Seit dem Erlass des regionalen Richtplans 1984 sind sowohl vom Bund als auch vom Kanton mehrere Landschafts- und Lebensrauminventare aufgenommen und umgesetzt worden. Ebenso sind in der Landwirtschaft verschiedene Massnahmen zum ökologischen Ausgleich und zur ökologischen Vernetzung in Kraft getreten. Die bundesrechtlichen Vorgaben zum Schutz der Gewässer sind bedeutend verstärkt worden, ebenso wie die landschaftlich-ökologischen Anforderungen an den Wasserbau. An vielen Orten überlagern sich die regionalen und die von Bund und Kanton festgelegten Gebiete, teilweise grossflächig. Die im regionalen Richtplan 1984 enthaltenen Landschaftsschutzgebiete, Hochgebirgsschutzgebiete, Landschaftsschongebiete, Naturobjekte und Gebiete mit besonderen Planungshinweisen wurden deshalb überprüft, aus heutiger Sicht neu bewertet und teilweise angepasst.
Landschaftsschutzgebiete	Als regionale Landschaftsschutzgebiete dargestellt und zusammengefasst wurden die folgenden Gebiete: <u>Ebene Bund:</u> Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiete), Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung, Auengebiete von nationaler Bedeutung. <u>Ebene Kanton:</u> kantonale Naturschutzgebiete, mit Ausnahme derjenigen, die ausschliesslich dem Schutz eines Hochmoorbiotops dienen. <u>Ebene Region:</u> Landschaftsschutzgebiete und Hochgebirgsschutzgebiete gemäss regionalem Richtplan 1984, mit begründeten Ausnahmen / Änderungen (s.u.).
Landschaftsschongebiete	Als regionale Landschaftsschongebiete dargestellt und zusammengefasst wurden die folgenden Gebiete: <u>Ebene Region:</u> Landschaftsschongebiete gemäss regionalem Richtplan 1984, abgestimmt auf die Ortsplanungen und mit begründeten Ausnahmen / Änderungen (s.u.).
Wyssebau	Agglomeration Interlaken Die Wyssebau ist zugleich Landschaft (BLN), Auengebiet, Flachmoor und Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und ist gleichzeitig ein bedeutendes Naherholungsgebiet (siehe Hinweiskarten 2 und 3). Der hohe Schutzstatus wird entsprechend gut beachtet.
Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung	Wyssebau, Golfplatz und der Campingplatz Neuhaus liegen im Wildtierkorridor BE 15 von überregionaler Bedeutung, welcher zwischen Thuner- und

Brienzersee verläuft (siehe Hinweiskarte 4).

Gemäss Konzept zum Abbau von Verbreitungshindernissen für Wildtiere im Kanton Bern 2007, Objektblatt 20, ist er stark beeinträchtigt, und es sind Massnahmen nötig: "Der Korridor von überregionaler Bedeutung BE 15 im Raum Grosser Rügen / Golfplatz / Unterseen stellt heute ein wichtiges Zwischenglied der Nord-Süd-Vernetzung im Alpenraum dar. Insbesondere Verkehrsträger (A8, Bahnlinie sowie Zäune) erschweren jedoch die Vernetzung. Der Wildtierkorridor BE 15 muss deshalb heute als weitgehend unterbrochen bezeichnet werden." ... "Der Sanierung dieses Verbreitungshindernisses kommt eine grosse Bedeutung zu."

Fruchtfolgeflächen

Der Kanton Bern verfügt laut aktuellem und mit dem ARE bereinigtem Inventar über 82'699 ha Fruchtfolgeflächen. Der Minimalumfang gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen ist noch um 499 ha übertroffen (Prüfbericht ARE zum kantonalen Richtplan 2030).

In der Agglomeration Interlaken liegen die einzigen Fruchtfolgeflächen (FFF) der Region und damit der agronomisch besonders wertvolle Teil des Kulturlandes (siehe Übersichtsplan, die FFF sind dort als Vorranggebiet Landwirtschaft eingetragen). Dem gültigen kantonalen Richtplan (Massnahme A_06) zu Folge, dürfen Fruchtfolgeflächen unter gewissen Bedingungen beansprucht werden. Gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 gelten erhöhte Anforderungen (Zielsetzung A13f Richtplan 2030).

2.4.3 ENTWICKLUNG UND GEFÄHRDUNG DER LANDSCHAFT

Siedlungsentwicklung,
Tourismus, Strukturwandel
in der Landwirtschaft

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

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

Auf dem Bördeli sind die überbauten Flächen im Laufe der vergangenen 30 Jahre stark ausgedehnt worden. Die flächige Entwicklung der Agglomeration Interlaken und die Zunahme von überbauten Gebieten in verschiedenen Tourismusgemeinden haben das Landschaftsbild markant verändert und einzelne Tier- und Pflanzenarten lokal verdrängt.

Die Weiterentwicklung des Tourismus hat dem Landschaftsbild da und dort

auch einen deutlichen Stempel aufgesetzt, sei es mit touristischen Transportanlagen, sei es mit den vielen neu gebauten Unterkünften (Hotellerie und Parahotellerie).

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

Mit der Umsetzung des regionalen Landschaftsentwicklungskonzepts (seit 2004) und neuen landwirtschaftlichen Programmen zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität, der ökologischen Vernetzung und der Landschaftsqualität, ebenso mit vermehrt naturnahem Wasserbau und Gewässerrenaturierungen sind für die Landschaft und die Natur positive Entwicklungen in Gang gesetzt worden. In der Region Oberland-Ost werden Biodiversität, ökologische Vernetzung und Landschaftsqualität in der Landwirtschaft jährlich mit über 4,0 Millionen Franken gestützt und gefördert (Stand 2015).

Mit der Umsetzung des regionalen Landschaftsentwicklungskonzepts (seit 2004) zeigt die Regionalkonferenz Oberland-Ost, dass sie bestrebt ist, zur Qualitätssicherung der Landschaft konkrete Beiträge zu leisten: Sie hat für den Bereich Landschaft eine Teilzeitstelle geschaffen. Die Regionsgemeinden äufnen einen Landschaftsfonds mit jährlichen Beiträgen. Seit 2004 sind über 160 Landschaftspflegeprojekte mit insgesamt 270'000.- Franken aus dem Fonds unterstützt worden (Beiträge an Projekte mit Gesamtkosten von mehr als 600'000.- Franken).

2.4.4 UMWELTBELASTUNG

Luftbelastung

Luftmessungen

In Interlaken befindet sich bei der Post eine NO₂-Passivsammler-Station. Der Standort des Sammlers ist zentral und verkehrsmässig stark belastet. Gemäss Bericht "Berner Luft 2009" lag der Jahresmittelwert bei 20 µg/m³, was deutlich unter dem Grenzwert liegt (30 µg/m³).

Gemeinde	Standort	Standorttyp	Strassenabstand Meter	NO ₂ 2009 µg/m ³	Differenz zu 2008 µg/m ³
Region Oberland					
Erlenbach	Hauptstrasse	Hauptstrasse	4	22	+1
Frutigen	Amthaus	Hauptstrasse	8	25	0
Interlaken	Post	Hauptstrasse	10	20	-3
Reichenbach	Bahnhof Hauptstr.	Hauptstrasse	10	17	0
Saanen	Gstaad-Zentrum	Hauptstrasse	8	17	-1
Spiez	Kreuzung	Hauptstrasse	7	26	0

Abbildung 2-20: NO₂ Belastung, Region Oberland 2008 und 2009:

Die schweizweiten Massnahmen zur Luftreinhaltung zeigen auch in der Region Oberland-Ost eine positive Entwicklung. 2006 lag der Wert noch im Bereich des Grenzwertes (28 µg/m³).

Entwicklung in Bern, Biel und Thun

Die langfristige Entwicklung in Bern, Biel und Thun ist eher rückläufig:

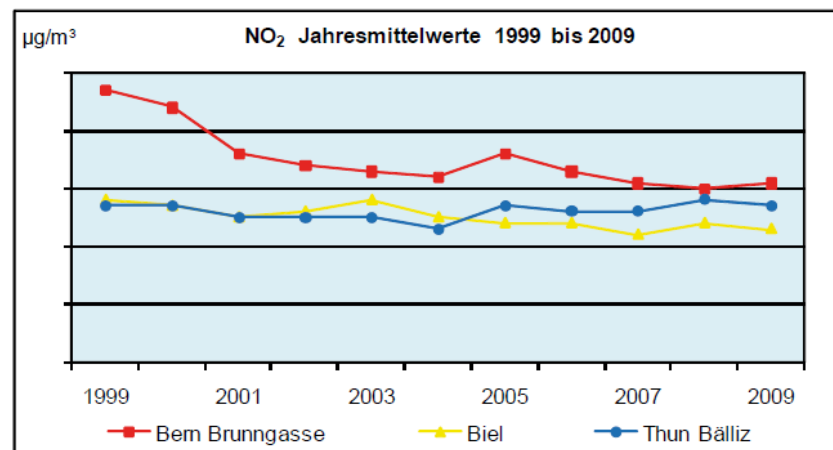


Abbildung 2-21: Entwicklung der Jahresmittelwerte NO₂

Lang andauernde Perioden mit hohen Schadstoffbelastungen wie sie im Winter 2005/2006 mit Werten von über 130 Mikrogramm auftraten, blieben 2009 aus.

Überschreitungen des Mittelwertes

Aus gesundheitlicher Sicht ist die Belastung durch Feinstaub heute das Hauptproblem der Luftreinhaltung. Winzige Bestandteile des Feinstaubes – wie z.B. der krebserregende Dieselruss – lagern sich nicht nur in der Lunge ab, sondern gelangen auch ins Blut und begünstigen so eine Vielzahl von teils schwerwiegenden Krankheiten. Der 24-h-Mittelwert darf höchstens einmal pro Jahr überschritten werden. In Bern-Bollwerk gab es 2009 27 und in Frutigen 7 Überschreitungen.

In der Region Oberland-Ost werden keine entsprechenden Daten erhoben.

Lärmbelastung

Umweltbelastung Lärm

In Interlaken wurde 2008/2009 das Strassenlärm-Sanierungsprogramm bearbeitet. Die notwendigen Sanierungen werden in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Kleinagglomeration Interlaken unterdurchschnittliche Staub-, Luft- und Lärmbelastungen aufweist.

Die Region ist insgesamt weniger stark von Eisenbahn und Strassenlärm betroffen. Die Lärmbelastung durch den Flugplatz Meiringen wird in direkten Gesprächen durch das VBS mit den Gemeinden bearbeitet (Kontaktgremium) und im Sachplan Militär geregelt. Insbesondere in den Sommermonaten findet ein stark reduzierter Flugbetrieb statt.

2.4.5 NATURGEFAHREN

Umgang mit Naturgefahren

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

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

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

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

Ein besonderes Anliegen der Gemeinden ist die Versorgungssicherheit bei Naturereignissen. Da sie je nach Gemeinde unterschiedlich gewährleistet werden kann, werden im RGSK Massnahmen vorgeschlagen.

Gefahrenkarten

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

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

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

Hochwasser 2005

Das Hochwasser vom August 2005 führte zu Überflutungen auf dem gesamten Bödeli und zu enormen Schäden an Gebäuden, Infrastrukturen und Kulturland.



Abbildung 2-22: Das Bödeli im August 2005.
Quelle: Mitwirkungsberichte Wasserbauplan Lüttschine.

Wasserbauplan Lüttschine,
Studie Hochwasserschutz
Aare Bödeli

Zur Verhinderung von Hochwassern wurde ein Wasserbauplan Lüttschine ausgearbeitet. Er wurde am 19. Dezember 2014 genehmigt und soll in den nächsten Jahren realisiert werden. Zudem zeigt die durch den Kanton Bern in Auftrag gegebene Studie "Hochwasserschutz Aare Bödeli", dass partiell und kleinräumig auch durch die Aare Hochwasserschutzdefizite auf dem Bödeli bestehen.

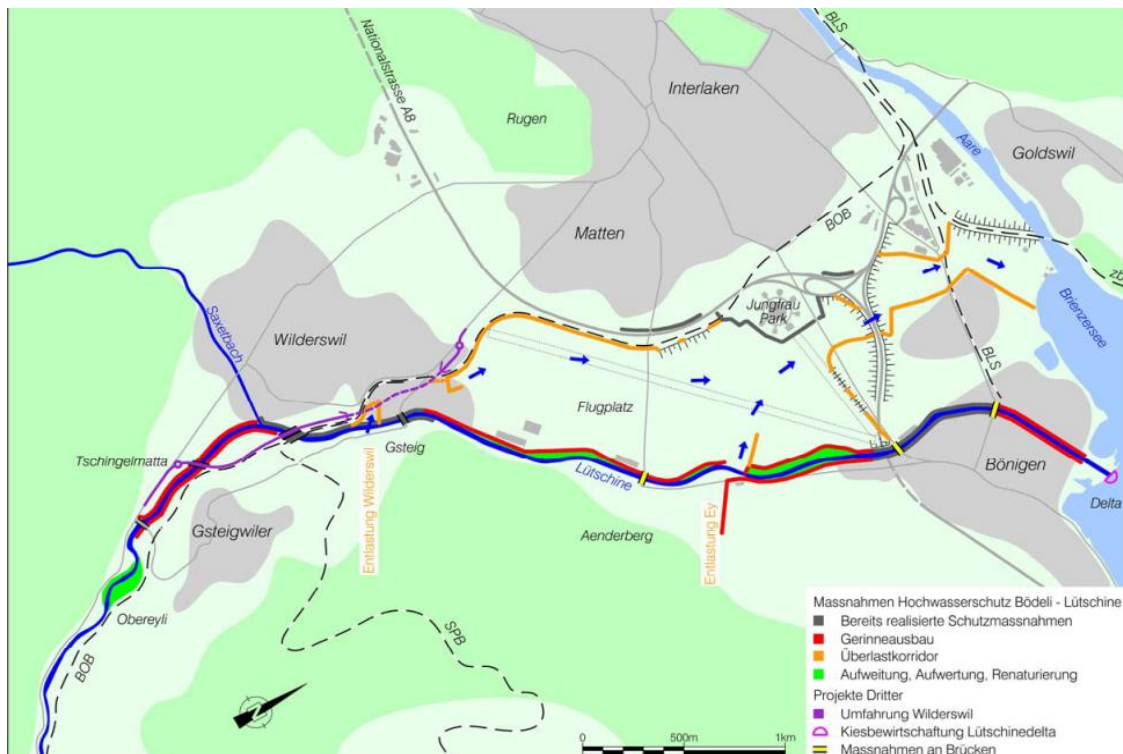


Abbildung 2-23: Wasserbauplan Lüttschine mit Überlastkorridor.
Quelle: Mitwirkungsunterlagen vom Mai 2011.

3. REFERENZSZENARIO 2030

Entwicklung ohne Massnahmen

Im Referenzszenario 2030 wird eine plausible Entwicklung bis ins Jahr 2030 ohne spezielle Massnahmen dargestellt. Als Datengrundlage wurde die regionalisierten Bevölkerungsprojektionen (2012) sowie das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern verwendet.

Allgemein kann festgehalten werden, dass ohne Massnahmen zur koordinierten räumlichen Entwicklung die Zersiedelung weiter zunehmen wird. Wesentlich wird die Lenkung auf zentrale, gut erschlossene Lagen sein. Dafür ist in der nächsten Zonenplanrevision der Baulandbedarf Wohnen gemäss kantonalem Richtplan 2030 auszuweisen und die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Verweis zum Zielszenario

Vom Referenzszenario ist das Zielszenario zu unterscheiden (siehe Kapitel 5.2), welchem ein höheres Bevölkerungswachstum (51'100 anstatt 49'296 im Referenzszenario) bis ins Jahr 2030 sowie eine verstärkte Entwicklung in zentrale Orte unterlegt ist. Die Ausführungen zu den Zielen, Strategien und Massnahmen im Kapitel 5 (behördenverbindliche Teile) des RGSK 2. Generation sind auf das Zielszenario abgestimmt.

3.1 SIEDLUNG

3.1.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

+ 2'786 Einwohner in der Region bis ins Jahr 2030

Für die Region Oberland-Ost ist gemäss regionalisierter Bevölkerungsprojektionen mit einem Bevölkerungswachstum von +2'786 ins Jahr 2030 zu rechnen (Ausgangsjahr 2010). Über die gesamte Region wird ein Wachstum von 6.0% erwartet. Somit wird ein geringeres Wachstum wie im Gesamtkanton (+ 9%) angenommen. Das Wachstum wird ausschliesslich in der Agglomeration Interlaken erwartet.

	2010	2030	Differenz 2010-2030	
			absolut	Prozent
Agglomeration Interlaken	23'073	25'914	2'841	12.3%
ausserhalb Agglomeration	23'437	23'382	-55	-0.2%
Region Oberland-Ost	46'510	49'296	2'786	6.0%

Tabelle 3-1: Bevölkerungsentwicklung für die Region Oberland-Ost 2010-2030 differenziert nach Agglomeration und ausserhalb Agglomeration Interlaken basierend auf dem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für Oberland-Ost 2010-2035.

Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion 2012 Szenario mittel .

In der **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt die erwartete Bevölkerungsentwicklung bis ins Jahr 2030 je Raumtyp ausgewiesen.

Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030		2010	2030	Differenz 2010-2030	
				absolut	Prozent
Urbane Kerngebiete:	UK	14'702	15'891	1'189	7.91%
Zentren 3. und 4. Stufe	Z34	7'564	6'844	-720	-9.38%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse	AG	11'399	12'030	631	5.55%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	ZL	8'020	9'570	1'550	19.47%
Hügel- und Berggebiete	HB	4'825	4'961	136	2.82%
Region Oberland-Ost		46'510	49'034	2'786	6.0%

Tabelle 3-2: Bevölkerungsentwicklung für die Region Oberland-Ost 2010-2030 differenziert nach Agglomeration und ausserhalb Agglomeration Interlaken basierend auf dem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für Oberland-Ost 2010-2035.

Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion 2012 Szenario mittel .

Starkes Bevölkerungswachstum in den urbanen Kerngebieten und den zentrumsnahen ländlichen Gebieten

Nebst den Gemeinden im urbanen Kerngebiet (Interlaken, Matten und Unterseen) entwickeln sich vor allem die Einwohnerzahlen in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten überdurchschnittlich. Insbesondere in den agglomerationsnahen Gemeinden liegt das Wachstum weit über dem Durchschnitt. Die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und in Entwicklungsachsen wachsen ungefähr im gesamtregionalen Durchschnitt. Unterdurchschnittlich wird die Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden in Hügel- und Berggebieten erwartet und sogar rückläufig in den Zentren 3. und 4. Stufe (Meiringen, Brienz).

Bevölkerungszuwachs

Dem Referenzszenario zufolge ist mit rund 2'786 zusätzlichen Einwohnern bis ins Jahr 2030 zu rechnen, was einer durchschnittlichen Netto-Einwohnerzunahme von 139 Personen pro Jahr entspricht. Die Bevölkerungszunahme in den vergangenen 6 Jahren (2008-2013) war mit 158 Personen pro Jahr höher. Die Entwicklung der Bevölkerung muss deshalb laufend überprüft und mit der Wachstumsprognose verglichen werden.

Einwohnerzuwachs durch Zuwanderung

Die beschriebene Entwicklung geht davon aus, dass der Einwohnerzuwachs in der Region Oberland-Ost wie bisher zu einem grossen Teil durch Zuwanderungsgewinne aus anderen Landesteilen und aus dem Ausland zustande kommt. Dies setzt eine weiterhin hohe Wohnattraktivität der Region voraus. Zahlreiche attraktive Wohnlagen, ein hoher Freizeitwert und die insgesamt gute Verkehrserschliessung der Region Oberland-Ost stützen diese Annahme.

Bevölkerungsstruktur:
Starke Zunahme älterer Personen

Wie im gesamten Kanton Bern und in der Schweiz ist auch in der Region Oberland-Ost mit einer starken Zunahme der Zahl älterer Personen zu rechnen. Bis zum Jahr 2030 dürften die über 60-Jährigen in der Region weiter zunehmen. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung wird sich von derzeit knapp 27.4% weiter erhöhen. Mit der anhaltenden Zuwanderung in die Region Oberland-Ost wird die vielfältige Zusammensetzung der Bevölkerung in soziokultureller Hinsicht bestehen bleiben und möglicherweise verstärken. Dies erfordert Massnahmen zur Integration von Zuziehenden.

3.1.2 ERWERBSTÄTIGE / PENDLER

Prognose Anzahl
Erwerbstätige, gezählt am
Wohnort

	2007	2030	Differenz 2007-2030	
			absolut	Prozent
Agglomeration Interlaken	12'843	14'029	1'186	9.2 %
ausserhalb Agglomeration	16'172	16'208	36	0.2 %
Region Oberland-Ost	29'015	30'237	1'222	4.2 %

Tabelle 3-3: Arbeitsplatzentwicklung Oberland-Ost 2007-2030 innerhalb der Agglomeration und ausserhalb der Agglomeration Interlaken, Szenario mittel.

Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008).

Im BfS-Szenario "mittel" wird bei den in der Agglomeration wohnhaften Erwerbstätigen mit einem Zuwachs von 9.2% gerechnet, was ungefähr der erwarteten Bevölkerungsentwicklung entspricht (+ 9.1%, vergleiche

	2007	2030	Differenz 2007-2030	
			absolut	Prozent
Agglomeration Interlaken	12'843	14'029	1'186	9.2 %
ausserhalb Agglomeration	16'172	16'208	36	0.2 %
Region Oberland-Ost	29'015	30'237	1'222	4.2 %

Tabelle 3-3).

	2007	2030	Differenz 2007-2030	
			absolut	Prozent
Agglomeration Interlaken	12'843	14'029	1'186	9.2 %
ausserhalb Agglomeration	16'172	16'208	36	0.2 %
Region Oberland-Ost	29'015	30'237	1'222	4.2 %

Ca. 50 neue Arbeitsplätze
pro Jahr

Soll sich das Verhältnis von Anzahl (Voll- und Teilzeit-) Arbeitsplätzen zur Anzahl der wohnhaften Erwerbstätigen in der Agglomeration in Zukunft nicht verschlechtern, müssen jährlich rund 50 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Region

Ausserhalb der Agglomeration („Umland“) rechnet das BfS-Szenario „mittel“ bei den wohnhaften Erwerbstätigen mit praktisch keinem Wachstum (+ 0.2%). Demnach wäre auch mit keinem Zuwachs an Pendlern aus der Region in die Agglomeration zu rechnen.

Arbeitszone Flugplatz
Interlaken

Mit dem NIRP und mit der Überbauungsordnung (UeO) „Arbeitszone im Gebiet SF-Halle1“ der Gemeinden Matten und Wilderswil steht im Gebiet des Flugplatzes eine Arbeitszone mit einer Gesamtfläche von 12.1 Hektaren (inkl. den überbauten Flächen) zur Verfügung. Zur weiteren Planung

betreffend ESP/SAZ auf dem Flugplatzareal siehe Kapitel 2.2.5.

Aufgrund des Hochwasserschutzprojekts muss die Erschliessung für das Areal neu konzipiert und die gültige Überbauungsordnung entsprechend angepasst werden. In einer ersten Phase erfolgt die Zufahrt ab der Abzweigung beim Bahnhof Wilderswil über die Bönigstrasse und den Mittelweg. Diese Erschliessung ist mit der rechtskräftigen Überbauungsordnung sichergestellt. Mit der Realisierung der Umfahrung Wilderswil soll in einer zweiten Phase eine direkte Zufahrt ab der Gsteigstrasse vor dem Dorfeingang realisiert werden (vgl. auch Kap. 3.2.2).

3.1.3 WOHNBEDARF

Erstwohnungen

Die Einwohnerzunahme von durchschnittlich 128 Personen pro Jahr erfordert einen Zuwachs von rund 53 Erstwohnungen pro Jahr. Der notwendige Wohnungszuwachs erreicht dieses Ausmass, weil sich die Belegung von Wohnraum verringert und sich dem nationalen Mittel annähern dürfte. Bewohnten in der Region Oberland-Ost im Jahr 2000 durchschnittlich 2.5 Personen eine Wohnung, dürften es 2030 noch 2.2 Personen sein.

Zweit- und Ferienwohnungen

Wird bei den Zweit- und Ferienwohnungen dieselbe Entwicklung angenommen wie während der Jahre 1980-2000, ist mit einem durchschnittlichen Nettozuwachs von 50 Einheiten pro Jahr zu rechnen. Der Gesamtbestand dürfte sich somit im Jahr 2030 auf rund 8'800 Wohnungen belaufen (Jahr 2000: 7'800 Zweitwohnungen).

Nach Annahme der Zweitwohnungsinitiative im März 2012 wird sich die Entwicklung im Zweitwohnungsbau insbesondere in den touristischen Gemeinden verändern. Es ist nicht damit zu rechnen, dass im selben Umfang wie während den Jahren 1980-2000 Zweit- und Ferienwohnungen (rund 50 Einheiten pro Jahr) erstellt werden. Der Bundesrat hat am 22. August 2012 die Verordnung über Zweitwohnungen erlassen, welche am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist. Diese Verordnung gilt bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel über Zweitwohnungen (Art. 75b BV).

Die kantonalen Richtpläne haben weiterhin die Aufgabe, Gebiete mit Beschränkungen von neuen Zweitwohnungen zu bezeichnen, preisgünstige Erstwohnungen und die Hotellerie zu fördern sowie für eine bessere Auslastung der Zweitwohnungen zu sorgen (Art. 8 RPG).

Flächenbedarf Wohnen

Ausgehend von der mutmasslichen Wohnungsgrössenstruktur und den gegenwärtig durchschnittlichen Wohnungsflächen beläuft sich der Flächenbedarf 2010-2030 aufgrund einer approximativen Berechnung für die gesamte Region Oberland-Ost auf rund 177'100 m² Bruttogeschossfläche für Erstwohnungen.

Der Flächenbedarf für Zweit- und Ferienwohnungen kann nach der Annahme der Zweitwohnungsinitiative nicht beziffert werden.

Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030		Bevölkerungswachstum 2010-2030	Anz. Wohnungen bis 2030 ⁹	BGF ¹⁰ m ²
Urbane Kerngebiete:	UK	1'189	540	75'600
Zentren 3. und 4. Stufe	Z34	-720	-327	-45780
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse	AG	631	286	40'040
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	ZL	1'550	704	98'560
Hügel- und Berggebiete	HB	136	62	8'680
Region Oberland-Ost		2'786	1'265	177'100

Tabelle 3-4: Abschätzung Anzahl Wohnungen und Bruttogeschossflächen für das zu erwartende Bevölkerungswachstum gemäss Referenzszenario bis ins Jahr 2030 in der Region Oberland-Ost (eigene Berechnung).

3.2 VERKEHR

Referenzzustand 2030

Für den zukünftigen Zustand (Bezugsjahr 2030) wird ein Referenzszenario definiert. Das Referenzangebot im Verkehr entspricht dem Ist-Zustand plus die schon beschlossenen zusätzlichen Massnahmen im MIV, ÖV, beim Fuss- und Veloverkehr.

Gesamtverkehrsmodell (GVM)

Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens 2030 steht das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern zur Verfügung, welches den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) abbildet. Ebenfalls werden Annahmen zum Mobilitätsverhalten (Entwicklung der Anzahl und Länge der Wege) und zu Modal-Split-Verschiebungen getroffen. Für das Modell wurde ein Referenzszenario definiert, welches den Ist-Zustand sowie die schon beschlossenen und finanziell zugesicherten Massnahmen in den Verkehrskategorien (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) berücksichtigt. Zusätzlich sind Projekte, die als sicher gelten, aber noch nicht finanziert sind, im Modell enthalten.

Generelles zum Referenzzustand 2030

Bezüglich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (z.B. weiter zunehmende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse) anhalten wird und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Es wird damit gerechnet, dass im Kanton Bern insbesondere die ÖV-Nachfrage stark steigen wird. Es werden durchschnittlich längeren Wege zurückgelegt, was dazu führt, dass die Verkehrsleistungen mit + 40.9% (Personenkilometer) insgesamt etwas stärker ansteigen als das Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege). Beim MIV und LV findet eine Zunahme der Verkehrsleistung zwischen + 13.5 % und + 17.5 % statt.

⁹ Annahme Wohnungsbelegung 2.2 Personen

¹⁰ Annahme Wohnungsgrösse = 140 m²

Umgesetzte Projekte	Als wichtigste Massnahmen, welche bis 2030 realisiert werden, sind zu nennen:
MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Unterführung Wyler Därstetten ▪ Ausbau Willigen - Chirchet ▪ Umfahrung Wilderswil
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotskonzept 2014-17 ▪ Haltestelle Rothenegg, Grindelwald
Velo- und Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crossbow 1. und 2. Etappe (enthalten in den AP 1. und 2. Generation) ▪ weitere Massnahmen aus Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation

3.2.1 ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

Erwartete Verkehrszunahme für Region Oberland-Ost	In den letzten Jahren hat sich die Nachfrage auch in der Region Oberland-Ost erhöht. Dies zeigen die Analysen in Kapitel 2.3.2. Das GVM sieht für den ÖV im Kanton Bern eine Verkehrszunahme von + 40.9 % (Personenkilometer) bis ins Jahr 2030 vor. Das GVM sieht für die Strecke (Thun-)Spiez-Interlaken eine Zunahme von +2'380 Personen pro Tag vor bzw. ca. + 20% bis ins Jahr 2030. Gar mit + 25% mehr Personen ist auf der Linie Interlaken – Brienz zu rechnen (+740 Personen pro Tag). Durchschnittlich um ca. + 600 Personen pro Tag wird die Strecke Zweilütschinen – Grindelwald belastet sein. Grund dafür dürfte die neue Seilbahn von Grindelwald Grund sein, welche die Reisezeit auf das Jungfrauoch wesentlich verkürzt. In der Hochsaison dürfte die Belastung noch wesentlich höher ausfallen.
Verkehrszunahme aufgrund allgemeiner Entwicklungen	Die erhöhte Nachfrage kann unter anderem auf folgende Entwicklungen zurückzuführen sein: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungswachstum und das steigende Mobilitätsverhalten ▪ Die allgemeine Entwicklung hin zu höheren Energiekosten stärkt die Nachfrage des ÖV. ▪ Durch Siedlungsstrukturen, welche besser auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt sind, wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs gestärkt.
Erhöhte Auslastung, Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial	Dies wird einerseits dazu führen, dass die Auslastung der bestehenden ÖV-Leistungen zunimmt, was dank zusätzlichen Erträgen die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern wird. Andererseits gilt es, mit Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial bei heute stark ausgelasteten Linien die Kapazitäten zu steigern. Weiter soll dank der grösseren Nachfrage das Angebot auf verschiedenen ÖV-Linien in allen Regionen nachfragegerecht erweitert werden.
Zusammenhang mit Angebotskonzept des Kantons Bern „STEP Ausbauschnitt 2030“	Der Kanton Bern hat ein Langfristkonzept öffentlicher Verkehr ausgearbeitet, welches das nach heutigen Kenntnissen und den vorhandenen Planungen langfristig angestrebte ÖV-Angebot zeigt. Das Langfristkonzept berücksichtigt die Bahninfrastrukturplanung des Bundes (STEP) und soll in die

Botschaft des nächsten Ausbauschriffs mit dem Planungshorizont 2030 einfließen.

Kapazitätsgrenzen nicht erreicht

Im öffentlichen Verkehr ist in der Region Oberland-Ost trotz oben erwähnter Zunahme an Personen bzw. Personenkilometer mit keiner regelmässigen Überlastung zu rechnen. Ausnahme bildet theoretisch der Regio zwischen Spiez und Interlaken. Dies allerdings nur alle zwei Stunden, wenn durch die fehlende Fernverkehrsverbindung die Umsteiger von/nach Interlaken aufzunehmen sind. Dass es auf dem übrigen Netz dennoch zu aussergewöhnlichen Spitzen mit entsprechenden Überlastsituationen kommen kann, ist durch den saisonal- und wetterabhängig auftretenden Freizeitverkehr nicht auszuschliessen.

3.2.2 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Verkehrsbelastung nimmt auf fast allen Strassen in der Region zu

Das GVM Kanton Bern liefert Angaben zum zukünftigen Verkehrsaufkommen auf dem Kantonsstrassennetz (vgl. Anhang A12).

Das Modell zeigt, dass mit wenigen Ausnahmen auf allen Strassen in der Region Oberland-Ost mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist. Die höchsten absoluten Zunahmen sind auf der Nationalstrasse A8 bis Ausfahrt Brünig (ca. +3'600 Fahrzeuge pro Tag), der Brünigpassstrasse (+2'700) sowie auf der Zufahrtsstrasse zum Knoten Interlaken-West von der Seestrasse (+3'500) her anzunehmen.

In der Agglomeration Interlaken sind aufgrund des Crossbow-Projekts diverse Veränderungen bei den Strassenbelastungen absehbar. Generell wird die Belastung auf der ‚inneren‘ Umfahrung (Waldegg-, Wychel-, Parkstrasse, Lindenallee) tendenziell zunehmen. Die im GVM angegebenen Auswirkungen auf die einzelnen Strassenabschnitte sind schwierig zu beurteilen, werden aber als hoch beurteilt.

Mit weniger Verkehr ist auf den für den MIV gesperrtem Höhe- und Bödeliweg sowie einigen Quartierstrassen in Interlaken zu rechnen. Ebenso wird mit einer geringeren MIV-Belastung ab Zweilütschinen in Richtung Lauterbrunnen gerechnet. Dies ist wahrscheinlich auf das im Modell enthaltene V-Projekt zurückzuführen, welches annimmt, dass zukünftig mehr Gäste via Grindelwald ins Gebiet Kleine Scheidegg-Jungfrau reisen.

Kapazitätsgrenzen werden nicht erreicht

Die GVM-Daten zeigen, dass die Zunahmen der Verkehrsbelastung, abgesehen von touristischen Spitzenzeiten, unter den Kapazitätsgrenzen der einzelnen Strassenabschnitte liegen werden. Die starken saisonalen Belastungen durch den Freizeit- und Tourismusverkehr sind beim GVM in die Jahresdurchschnitte eingerechnet, die heute bestehenden Kapazitätsgengpässe zu den Tourismusspitzenzeiten (insbesondere in der Ortsdurchfahrt Wilderswil) werden ohne Massnahmen bleiben und sich verstärken.

Verkehrspotenzial in der Agglomeration Interlaken

Verkehrspotenzial aus

Aufgrund der abnehmenden Wohnungsbelegung werden die heute vor-

Wohnzonenreserven in der Agglomeration	handenen Wohnzonenreserven weitgehend durch die heute ansässige Bevölkerung konsumiert werden. Auch die Verkehrszunahme durch das geringe Bevölkerungswachstum von 2'152 Personen in der Agglomeration ist gut verkraftbar. Ein zusätzliches Verkehrspotenzial ist daher nur in sehr beschränktem Umfang vorhanden, was auch die Berechnungen gemäss GVM des Kantons zeigen (vgl. auch Anhang A12).
Verkehrspotenzial aus Arbeitszonenreserven	<p>Da sich die Arbeitszonenreserven im Gegensatz zu den Wohnzonen ausgeprägter auf einzelne Standorte konzentrieren, wird sich auch die künftige Verkehrserzeugung auf diese Teilräume fokussieren.</p> <p>Die beschränkte Grösse der einzelnen Arbeitszonenreserven und die vorgesehenen Nutzungen werden jedoch keine markante Verkehrserzeugung generieren, welche durch das heutige Verkehrssystem in der Agglomeration Interlaken mit der guten Anbindung an die Autobahn A8 nicht aufgenommen werden könnte.</p>
Spezialfall Arbeitszone Flugplatz Interlaken	<p>Eine Abschätzung des Verkehrspotenzials in den möglichen ESP- und/oder SAZ-Zonen auf dem Flugplatzareal Interlaken ist zum heutigen Zeitpunkt infolge zahlreicher Unsicherheiten bezüglich der künftigen Nutzung nur schwer möglich. Die heute bestehenden Betriebe (u.a. RUAG und REGA) beabsichtigen auch langfristig das Areal zu nutzen. Auf Grund der vorhandenen Kapazitäten darf vermutet werden, dass mit der Realisierung des Direktanschlusses im Zusammenhang mit der Umfahrung Wilderswil und einer neuen ÖV-Erschliessung das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgenommen werden kann.</p> <p>Zur weiteren Planung betreffend ESP/SAZ auf dem Flugplatzareal siehe Kapitel 2.2.5.</p>

3.2.3 LANGSAMVERKEHR (LV)

Hoher LV-Anteil bleibt mindestens erhalten	<p>Da keine verlässlichen Verkehrszählungen im Bereich Langsamverkehr vorliegen, können hier nur qualitative Aussagen gemacht werden. Es wird angenommen, dass der Anteil des LV an der zurückgelegten Distanz ungefähr gleichbleiben wird. Dafür spricht im Oberland-Ost, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ eine starke Siedlungsentwicklung in den zentralen und topografisch flachen Gebieten erfolgt. ▪ bereits heute ein sicheres, bequemes und direktes Velonetz vorhanden ist. Durch Schliessung von noch bestehenden Netzlücken und Aufhebung von Gefahrenstellen wird insbesondere der Veloverkehr weiter gestärkt. ▪ die in den letzten Jahren aufgekommenen Elektrovelos ersetzen kurze MIV- und ÖV-Fahrten, insbesondere in der Agglomeration Interlaken.
--	--

3.3 LANDSCHAFT

Landschaftsdruck
nimmt zu

Der Druck auf die Landschaft wird ohne Massnahmen weiterhin anhalten. Da die Region Oberland-Ost jedoch bereits im Richtplan von 1984 Massnahmen zum Schutze der Landschaft eingeführt hat (u.a. Landschafts-schutz- und Schongebiete, Begrenzungen der Siedlungsentwicklung), wird sich das Referenzszenario nicht bedeutend vom heutigen Zustand unterscheiden. Die Lenkung der zunehmenden landschaftswirksamen Bedürfnisse in den Bereichen Freizeit, Erholung und Tourismus wird eine nicht einfach zu lösende Herausforderung darstellen.

Die beim Ist-Zustand festgestellten Defizite werden sich somit nur wenig verschlechtern. Mit den Massnahmen sollen deshalb die bereits heute erkannten Probleme angegangen werden. Aus heutiger Sicht wird insbesondere eine der Herausforderungen darin liegen, wie mit den durch die Klimaveränderung vermehrt auftretenden Naturgefahren umgegangen werden soll.

3.4 NATURGEFAHREN

Naturgefahren
nehmen zu

Ohne Massnahmen werden Schäden insbesondere durch Hochwasser und Erdbeben weiter zunehmen.

Mit dem "Hochwasserschutz Aare Innertkirchen", dem "Geschiebekonzept Grindelwald", dem "Wasserbauplan Lütchine" und der Studie "Hochwasserschutzkonzept Hasliare Meiringen – Brienz" wurden die nötigen Massnahmen für den Hochwasserschutz in mehreren Teilregionen eingeleitet.

on entspricht und die Zersiedlung fördert.

- sS3 Teilweise Bevölkerungsabnahme in Zentren 3. und 4. Stufe (Meiringen, Brienz).
- sS4 Vermehrter Druck auf die im Richtplan 1984 festgesetzten Schutz- und Schongebiete und die Siedlungsbegrenzungen.
- sS5 Baulandhortungen.
- sS6 Entvölkerung von Bergdörfern und Zuwanderung in die Agglomeration.
- sS7 Hohe Anteile von Zweitwohnungen (insbesondere in den Tourismusorten der Lütschinentäler) führen zu hohen Verkehrsströmen während den touristischen Spitzenzeiten, einer Gefährdung der Ortsbilder, hohen Infrastrukturkosten und steigenden Immobilienpreisen.
- sS8 Unklare Auswirkungen nach Annahme der Zweitwohnungsinitiative auf die touristischen Leistungserbringer.
- sS9 In der Region und Agglomeration besteht ein Überhang an Arbeitszonen.
- sS10 Im schweizweiten Vergleich ist eine unterdurchschnittliche Entwicklung bei den Arbeitsplätzen zu erwarten.

4.1.3 CHANCEN

- cS1 Geringes Bevölkerungswachstum auf zentrale Orte lenken.
- cS2 Erhöhter Druck zur Siedlungsentwicklung nach innen in Gemeinden mit starkem Wachstum und geringen Baureserven.
- cS3 Attraktive Ortskerne weiter fördern, zugunsten von Lebensqualität und Tourismuspotential.
- cS4 Weiterführen der Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur.
- cS5 Bautätigkeit an den am besten geeigneten Standorten stärkt das Bevölkerungswachstum und die Wirtschaft.
- cS6 Attraktive Naherholungsgebiete fördern Tourismus und Lebensqualität.
- cS7 Durch die Trennung von Baugebieten und Nichtbaugebieten, bzw. von verschiedenen Siedlungsgebieten, kann der Dorfcharakter von Siedlungen gewahrt werden.
- cS8 Die Regionalkonferenz OO ermöglicht eine noch bessere Koordination und Zusammenarbeit aller Akteure in der Raumplanung.
- cS9 14 Ortsbilder in der Region Oberland-Ost sind im Bundesinventar der

schützenswerten Ortsbilder ISOS als "von nationaler Bedeutung" eingetragen. Es bestehen detaillierte Beschreibungen und Empfehlungen, die zu ihrer Erhaltung beitragen können.

4.1.4 ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF

Analyse: Steigender Wohnflächenbedarf	Durch den Bevölkerungszuwachs, den steigenden Wohnflächenbedarf pro Person und die offene Entwicklung bei den Zweitwohnungen steigt der Wohnflächenbedarf.
Knappe Bauzonenreserven für Wohnen, genügend für Arbeiten	<p>In der Agglomeration reichen die Bauzonenreserven Wohnen teilweise nicht aus. In den zentrumsnahen ländlichen Gebieten wird ein überproportional starkes Wachstum erwartet. Diese Entwicklung zum Wohnen im Grünen in flächenintensiven Siedlungen bei meist schlechten ÖV-Erschliessungen ist aus raumplanerischer Sicht negativ zu beurteilen.</p> <p>In der Agglomeration bestehen Reserven an Arbeitszonen für ca. 560 Beschäftigte. Aufgrund der vorhandenen Zonenreserven wird das Wachstum vor allem in Interlaken, Unterseen Bönigen und Wilderswil stattfinden.</p>
Starke Zunahme der älteren Bevölkerung	Es ist mit einer starken Zunahme der Bevölkerung bei den älteren Personen zu rechnen.
Lenkung des Siedlungsdruck	<p>Dank dem regionalen Richtplan 1984 und des RGSK 1. Generation ist die Siedlungsentwicklung in der Region Oberland-Ost seit längerem auf das Verkehrssystem abgestimmt. Da sich der Siedlungsdruck in den urbanen Kerngebieten und den Gemeinden im Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen in Zukunft eher noch verstärken wird, wird eine nach innen orientierte Siedlungsentwicklung elementar sein. Insbesondere aufgrund der teilweise knappen Baulandreserven. Dasselbe gilt für die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden, deren starkes Wachstum mit einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen anzugehen ist, ansonsten ist eine weitere Zersiedlung zu befürchten.</p> <p>Handlungsbedarf besteht bei der Aktivierung der inneren Nutzungsreserven und des Nutzungspotenzials, darunter gehören die Mobilisierung der Baulandreserven, die Umnutzung von beispielsweise brachliegenden Industriegebäuden sowie die Verdichtung von unternutzten oder sanierungsbedürftigen Gebäuden.</p> <p>Eine verdichtete Bautätigkeit an den am besten geeigneten Standorten muss gefördert werden (u.a. Abstimmung mit Verkehrsinfrastruktur).</p>
Abwanderung in Hügel- und Berggebieten	Insbesondere Hügel- und Berggebiete sind gemäss Referenzszenario von einer Abwanderung betroffen. Diesem Trend entgegenzuwirken ist eine grosse Herausforderung. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Tourismus zu, den es als Wirtschaftszweig in diesen Gebieten zu erhalten bzw. zu schaffen gilt.
Landschaftsschutz	Auch bei den Siedlungszentren müssen Freiflächen und Landschaftskorri-

dore erhalten bleiben. Die Siedlungsbegrenzungen müssen Eingang in die Nutzungsplanung finden.

Umsetzung
Zweitwohnungsinitiative

Der Bundesrat hat am 22. August 2012 die Verordnung über Zweitwohnungen erlassen, welche am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist. Diese Verordnung gilt bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel über Zweitwohnungen (Art. 75b BV). Die Auswirkungen des Regelbedarfs sind zurzeit schwierig abzuschätzen.

Alterspolitik

Die Bedürfnisse der stark zunehmenden älteren Personen müssen berücksichtigt werden (regionale Alterspolitik).

4.2 VERKEHR

4.2.1 STÄRKEN

Es besteht ein gut funktionierendes Strassennetz für den Alltagsverkehr. Zu Überlastungen kommt es nur zu Spitzenzeiten des Freizeit- und Tourismusverkehrs.

Das Verkehrssystem ist seit längerem auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt (Richtplan 1984 und RGSK 1. Generation) und funktioniert auf einem hohen Niveau.

Die Region ist mit dem Vollknoten Interlaken-Ost gut an das Fernverkehrsnetz angeschlossen, abgesehen von fehlenden Direktverbindungen zu den Flughäfen Zürich und Genf.

Auf dem Bördeli verbessert sich die Situation für den Langsamverkehr durch die Umsetzung des Verkehrsrichtplans laufend.

Im Vergleich zum gesamten Kanton Bern wie auch zu den anderen Regionen sind der ÖV-Anteil und der LV-Anteil (gemessenen an den Personenkilometer) relativ hoch. 88% der Bewohner sind mit dem ÖV erschlossen (mind. ÖV-Güteklasse F), was die zweitbeste ÖV-Abdeckung aller Regionen bedeutet.

4.2.2 SCHWÄCHEN

Verkehrsübergreifend

sV1 Zunehmender Freizeitverkehr erhöht Verkehrsaufkommen.

Öffentlicher Verkehr

sV2 Kapazitätsengpässe (eingleisig) verhindern erwünschte Fahrplanverbesserungen auf folgenden Strecken:

SBB/BLS Bern – Interlaken, BOB Interlaken – Lütschental.

- sV3 Fehlende Direktverbindungen zu den Flughäfen Zürich und Genf.
- sV4 Ungenügende Grunderschliessung / ÖV-Zugänglichkeit:
Flugplatzareal, Parkplätze in Lauterbrunnen (Skibus), Gebiet östlich vom
Bahnhof Brienz.
- sV5 Erschliessungsgüte:
70 % der Bevölkerung wohnen in ÖV-Güteklasse D oder schlechter.
- sV6 Unbefriedigende Umsteige- / Umladepunkte:
Bahnhof Lauterbrunnen.
- sV7 Zweitweise Behinderung der Busse auf Strassen:
Bhendenkehr in Beatenberg, A8-Einfahrt Därligen Ost, in Richtung Savoy-
Kreuzung auf der Alpenstrasse, Jungfraustrasse in Interlaken.
- sV8 Buslinien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad:
Lauterbrunnen – Isenfluh, Innertkirchen - Guttannen, Innertkirchen –
Gadmen, Geissholz – Meiringen – Unterbach, Wilderswil – Saxeten.

Motorisierter Individualverkehr

- sV9 Beeinträchtigung von Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortskernen durch
zeitweise grosse Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten des Tourismus:
Interlaken, Ortsdurchfahrt Wilderswil, Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen.
- sV10 Kapazitätsengpässe auf Strassenachsen durch zeitweise grosse Verkehrs-
aufkommen zu den Spitzenzeiten des Tourismus:
A8 bei Abschnitten mit tiefem Ausbaugrad (Mischverkehrsstrecken), A8
Einfahrt Därligen, A8 Brünig, Kantonsstrasse Interlaken – Wilderswil, Kan-
tonsstrassen Lütschinentäler, lokale Strassen in der Agglomeration Interla-
ken.
- sV11 Ungenügende MIV-Erschliessung oder problematische Erschliessungswege:
Flugplatzareal.
- sV12 Fehlende oder ungenügend ausgebaute Notrouten zu Gemeinden bei
Strassenschliessungen wegen Naturereignissen:
Meielisalp bei Leissigen, Saxeten, Grindelwald und Lütschinentäler, Lauter-
brunnen und Lütschinentäler, Meiringen östlich des Alpbachs, Hasliberg,
Gadmen, Guttannen.
- sV13 Gefahrenstellen / Unfallschwerpunkte in der Agglomeration:
Durch die Analyse des Kantons Bern wurden folgende Unfallschwerpunkte
eruiert:
- Centralplatz, Interlaken
 - Kreuzung Hauptstrasse - Parkstrasse - Unterdorfstrasse, Matten
 - Kreuzung Rugenpark- Waldegg- Därligen- Wagnerenstrasse, Interlaken
 - Anschluss Interlaken West, Interlaken

- Fussgängerquerungen Hauptstrasse – Kirchgasse, Wilderswil
 - Kreisel Lindenallee – Allmendstrasse, Interlaken
- sV14 Gefahrenstellen / Unfallpunkte ausserhalb der Agglomeration:
Durch die Analyse des Kantons Bern wurden folgende Unfallschwerpunkte eruiert:
- Sustenpassstrasse (Eggi), Innertkirchen
 - Verzweigung Grindelwald / Lauterbrunnen, Zweilütschinen
 - Sustenpassstrasse (Lamm), Innertkirchen
- An den Workshops zum RGSK 1. Generation mit den Gemeinden und dem OIK I wurden diverse kleinere Gefahrenstellen identifiziert. Unter anderem in Brienz, Willigen (Gemeinde Schattenhalb), und Beatenberg.
- sV15 Unübersichtliche Parkierungssituationen oder fehlende Parkleitsysteme führen zu unnötigem Suchverkehr:
Zentrum Interlaken, Lauterbrunnen.
- sV16 Ungleiche Auslastung von Parkhäusern und -plätzen:
Interlaken.
- sV17 Probleme durch unzureichende Parkplätze und wildes Parkieren:
Wilderswil (u.a. Cars und Lastwagenanhänger), Freilichtmuseum Ballenberg, Grindelwald und Lauterbrunnen (zu Tourismusspitzenzeiten), Brienz Axalp und Änderdorf.
- sV18 Ungenügende Zielführung zu den Sehenswürdigkeiten und nicht klar erkennbare Ortseingänge führt zu unnötigem Suchverkehr:
Agglomeration Interlaken.
- sV19 In der Agglomeration Interlaken wird der Wechsel von ausserorts zu innerorts nicht deutlich wahrgenommen. Das Geschwindigkeitsniveau wird entsprechend spät an die innerörtlichen Verkehrsverhältnisse angepasst.
- sV20 In Interlaken wird zunehmend der westliche Abschnitt der Alpenstrasse entlang der Höhematte als innere Umfahrung benutzt – auch im Zusammenhang mit der Umsetzung Crossbow.
- sV21 Ungenügend geregelte Nutzungskonflikte im Verkehr:
Zufahrt zur Grossen Scheidegg .
- sV22 Ungenügende Information zu Hilfs- und Mitfahrmöglichkeiten und über den Rotkreuzfahrdienst bei älteren Leuten.
- sV23 Park + Ride für PW-Pendler / Share-Point im Raum Interlaken. Allenfalls neuer Umsteigepunkt prüfen.

Langsamverkehr

Abgesehen von Unfallschwerpunkten und der Schwachstellenanalyse des Kantons standen wenige Grundlagen zur Verfügung, weshalb auf die im

Rahmen des RGSK I durchgeführte Umfrage zurückgegriffen wurde.

Folgende Grundlagen wurden zur Ermittlung der Schwachstellen Langsamverkehr herangezogen:

- Angaben des TBA OIK I mit den Unfallschwerpunkten und den Schwachstellen auf dem Kantonsstrassennetz, aktualisiert 2014 (siehe Anhang A10)
- Der kantonale Sachplan Velo
- Der kantonale Sachplan Wanderroutennetz
- Befragung der Gemeinden im Rahmen des ersten Agglomerationsprogramms
- Altersleitbilder einzelner Gemeinden

- sV24 Einzelne gefährliche oder unbefriedigende Führungen des Veloverkehrs in der Agglomeration (u.a. fehlende Markierungen, lokal ungenügende Strassenbreiten):
Seestrasse Unterseen, A8 Lütcheren - Därliken, Hauptstrasse Chrummeney (Wilderswil) – Zweilütschinen
- sV25 Einzelne gefährliche oder unbefriedigende Führungen des Veloverkehrs ausserhalb der Agglomeration (u.a. fehlende Markierungen, lokal ungenügende Strassenbreiten):
Zweilütschinen – Grindelwald, A8 bei Leissigen, Radstreifen Willigen – Kirchchet, Verschiedene Schwachstellen der Haslibergstrasse, Meiringen – Innerskirchen – Susten, Ringgenberg – Brienz.
- sV26 Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens bei älteren Leuten auf Gehwegen und in Fussgängerzonen durch Velofahrer, Rollbrettfahrer und Inline-Skater.
- sV27 Gefährliche oder unbefriedigende Fussgängerführung:
Zweilütschinen – Stechelberg, Sichtweiten bei Beatenberg, Seestrasse Unterseen.
- sV28 Fehlende See- und Flussuferwege:
Interlaken – Därliken, Därliken – Leissigen (– Faulensee), Ringgenberg – Brienz, Lauterbrunnen – Talstation Schilthornbahn (entlang Lüttschine).
- sV29 Auf Kantonsstrassen geführte Wanderwegabschnitte:
Zwei Abschnitte bei Lauterbrunnen und einer in Guttannen
- sV30 Lücken im Wanderwegnetz:
Direktverbindung Wyssenau – Wanderweg Richtung Därliken, Umgehung Schiessstand Hirs bei Meiringen.
- sV31 Zu wenig (überdachte) Veloabstellplätze:
Interlaken Bahnhöfe West und Ost, Wilderswil, Meiringen.
- sV32 Matten wird als velofreundlich betrachtet, doch wünscht man sich Verbesserungen bei den Veloabstellplätzen bei öffentlichen Einrichtungen, Geschäften etc. In unterschiedlicher Weise tritt dieses Problem auch bei den

anderen Agglomerationsgemeinden auf.

- sV33 Eine detaillierte Unfallanalyse mit Ursachen und Massnahmen zum Langsamverkehr liegt nicht vor.
- sV34 Der Verkehrsrichtplan Velo von 1988 ist nicht mehr aktuell.
- sV35 Verkehrszahlen zum Langsamverkehr fehlen.
- sV36 Es fehlt eine detaillierte Netzwidestandskarte.
- sV37 Es fehlen genauere Zahlen zu Auslastung und Bedarf von Veloabstellplätzen.

4.2.3 CHANCEN

- cV1 Das bestehende Verkehrsnetz hat, ausser an wenigen Engpässen zu den Tourismusspitzenzeiten, noch freie Kapazitäten. Ein moderates Wachstum kann daher (abgesehen von der Ortsdurchfahrt Wilderswil) ohne Infrastrukturanpassungen aufgenommen werden.
- cV2 Die Tendenz zu kürzeren Fahrten kann den Modal-Split zu Gunsten des LV oder des ÖV erhöhen.
- cV3 Effizientere, umweltverträglichere und sozialverträglichere Mobilität kann noch unterstützt werden (Freizeitverhalten und Verkehrsmittelwahl).
- cV4 Weitere Verbesserung der attraktiven Velowege fördern Tourismus und Lebensqualität.
- cV5 Attraktive Geh- und Wanderwege fördern Tourismus und Lebensqualität.
- cV6 Weitere Tempo-30-Zonen erhöhen die Attraktivität der Kernagglomeration Interlaken für den Langsamverkehr.
- cV7 Die vorhandene linienförmige Siedlungsstruktur in die Teilregionen ermöglicht einfache ÖV-Angebotsanpassungen.
- cV8 Die kurzen Wege und die flache Topographie in den Hauptsiedlungsgebieten bieten optimale Voraussetzungen für den Veloverkehr.
- cV9 Möglichkeit einer P+R-Anlage auf dem Flugplatzareal Interlaken zur Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr in Richtung Wilderswil und die Lüttschinentäler auf den öffentlichen Verkehr. Damit besteht die Chance im Raum Flugplatzareal – Wilderswil – Lüttschinentäler die bestehenden Verkehrs- und Parkraumdefizite (auch für Cars und Lastwagenanhänger) grossräumig anzugehen.

4.2.4 ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF

Analyse	<p>Die Kapazitätsgrenzen der Strassen werden im Alltagsverkehr auch zukünftig nicht erreicht.</p> <p>Die heute bestehenden Kapazitätsengpässe zu den Tourismusspitzenzeiten werden sich verstärken. Die Umfahrung Wilderswil führt zu einer Entlastung des stark belasteten Ortszentrums. Gleichzeitig wird die Kantonsstrasse attraktiver für den Langsamverkehr und ein Unfallschwerpunkt kann behoben werden.</p> <p>Beim öffentlichen Verkehr muss mit einem weiteren Wachstum gerechnet werden. Ohne Massnahmen sind die aufgezeigten Schwächen auch für das Referenzszenario 2030 gültig und werden sich teilweise noch verstärken.</p>
Öffentlicher Verkehr	<p>Da im ÖV mit einem Wachstum zu rechnen ist und der ÖV die sich verstärkenden Tourismusspitzen aufnehmen soll, müssen Infrastrukturen nahe den Kapazitätsgrenzen ausgebaut werden. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Strecke Interlaken – Spiez und der BOB-Strecke Interlaken – Lütschental (beide Doppelspurausbau).</p> <p>Weiterhin fehlen Direktverbindungen zu den Flughäfen Zürich und Genf.</p>
Motorisierter Individualverkehr	<p>In der Region Oberland-Ost besteht ein gut funktionierendes Verkehrsnetz, welches durch den alltäglichen Verkehr auch in Zukunft nicht an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Die bestehenden Kapazitätsengpässe zu den Spitzenzeiten des Freizeit- und Tourismusverkehrs werden hingegen weiter zunehmen. Die Ortsdurchfahrt Wilderswil wird durch die Umfahrung entlastet. Gleichzeitig führt die Umfahrung zu einer Attraktivierung des motorisierten Verkehrs. Handlungsbedarf besteht weiter bei einzelnen Abschnitten der A8 (Aufhebung Mischverkehr / Trennung von Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr).</p>
Langsamverkehr	<p>Nachholbedarf besteht im Langsamverkehr. Zahlreiche kleinere Schwachstellen betreffend Sicherheit und Attraktivität für Velofahrende müssen angegangen werden. Die Attraktivierung des Veloverkehrs ist eine Chance für den Tourismus und die Verkehrsbewältigung im Pendlerverkehr bei geringen Infrastrukturkosten. Sie muss wahrgenommen werden. Für Fussgänger sollen einzelne Netzlücken geschlossen werden.</p>
Bödeli-Gemeinden	<p>In den Bödeli-Gemeinden verbessert sich die Situation. Eine Aktualisierung des Verkehrsrichtplans Bödeli ist anzustreben. Nach Zusage zur Mitfinanzierung durch den Bund muss nun das zweite Teilprojekt in Angriff genommen werden. Weiterhin besteht Handlungsbedarf bei der Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems, weiteren Tempo-30-Zonen und der Entschärfung von Gefahrenpunkten.</p>
Mobilitätsmanagement	<p>Auf das Freizeitverkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl kann durch Angebote und Informationen positiv Einfluss genommen werden.</p> <p>Die Idee einer P+R-Anlage auf dem Flugplatzareal Interlaken zur Umlage-</p>

zung von motorisiertem Individualverkehr in Richtung Wilderswil und der Lüttschinentäler auf den öffentlichen Verkehr, bietet die Möglichkeit, die im Raum Flugplatzareal – Wilderswil – Lüttschinentäler bestehenden Verkehrs- und Parkraumdefizite (auch für Cars und Lastwagenanhänger), grossräumig in Angriff zu nehmen. Sie soll weiterverfolgt werden.

4.3 LANDSCHAFT, TOURISMUS UND UMWELTBELASTUNG

4.3.1 STÄRKEN

Spektakuläre Hochgebirgs- und Seenlandschaft von besonderer Schönheit und mit hohem touristischem Potential.

Vielorts besteht eine intakte Natur mit reichhaltiger Fauna und Flora.

Viele elementare Landschaftsgebiete sind rechtlich geschützt, u.a. bestehen das UNESCO Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch sowie national bedeutende Moorlandschaften und Auengebiete.

Der regionale Richtplan 1984 und das regionale Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK (2004) bilden eine gute Planungsgrundlage im Bereich Natur und Landschaft.

Bestand einer starken Tourismusinfrastruktur.

4.3.2 SCHWÄCHEN

- sL1 Durch Siedlungsdruck auf die Schutzgebiete und Siedlungsbegrenzungen des Richtplans 1984 besteht die Gefahr der Zersiedelung um die regionalen Zentren und Tourismusorte. Damit verbunden ist eine Gefährdung der Landschaftsqualität.
- sL2 Beeinträchtigung der Landschaft in touristisch stark genutzten Gebieten.
- sL3 Zunehmender Druck auf Wildtiere durch den Tourismus auch abseits der intensiv genutzten Gebiete (z.B. Wildtierkorridor im Gebiet Weissenau [Unterseen, Interlaken, Matten, Därligen]).
- sL4 Gefahr der weiteren Segmentierung der Lebensräume (Wildtierkorridore, Gewässerräume, Hecken).
- sL5 Die im regionalen Richtplan 1984 postulierten Landschaftsschutz- und –schongebiete sowie die Naturobjekte müssen aufgearbeitet werden; u.a. auf Grund der seither erarbeiteten Landschaftsplanungen der Gemeinden.
- sL6 Fehlen einer aktuellen regionalen Planung für Schiessplätze.

- sL7 Zunehmende Verwaltung.
- sL8 Hohe saisonale Schwankungen des Tourismus.
- sL9 Es bestehen Nutzungskonflikte bei den verschiedenen Freizeittätigkeiten: Wanderer und Mountainbiker auf gleichen Wegen.
- sL10 Starke Beeinträchtigung des wichtigen Wildtierkorridors BE 15 Grosser Rügen / Golfplatz / Unterseen insbesondere durch die A8, die Bahnlinie und Zäune.
- sL11 Fehlen von Vorgaben und einer Koordination für Resort-Projekte auf regionaler Ebene.
- sL12 Zunahme von Naturgefahren in Folge der Klimaerwärmung (Rückgang von Gletschern und Permafrost, Zunahme von Starkniederschlägen, Rutschungen und Murgängen)
- sL13 Die Versorgungssicherheit ist bei Naturereignissen nicht immer sichergestellt.

4.3.3 CHANCEN

- cL1 Stärkung der wichtigsten Tourismusgebiete von überregionaler Bedeutung durch den Anschluss des Haslital Tourismus an die Jungfrau Region Marketing AG.
- cL2 14 Ortsbilder in der Region Oberland-Ost sind im Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder ISOS als "von nationaler Bedeutung" eingetragen. Es bestehen detaillierte Beschreibungen und Empfehlungen, die zu ihrer Erhaltung beitragen können.

4.3.4 ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF

Analyse	<p>Der Druck auf die Landschaft wird weiter anhalten.</p> <p>Schäden durch Naturereignisse werden zunehmen.</p>
Landschaft	<p>Die Erhaltung der vielfältigen Landschaft und der Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe zu den Siedlungszentren, ist für die Lebensqualität und die Wirtschaft (Tourismus) in der Region essentiell. Die bestehenden Siedlungsgrenzen und Schutzgebiete des regionalen Richtplans 1984 müssen daher aufgearbeitet, weitergeführt und gestärkt werden.</p>
Tourismus	<p>Im Tourismus müssen bestehende Planungsinstrumente aktualisiert werden. Handlungsbedarf besteht bei der Koordination verschiedener Tourismusprojekte (u.a. Resorts) und Nutzungskonflikten.</p>
Umwelt	<p>Eine besondere Herausforderung besteht in der Region durch die Zunahme</p>

von Naturgefahren durch den Klimawandel. Unter anderem besteht Handlungsbedarf zur Sicherung der Versorgung bei Naturereignissen.

4.4 FAZIT

Wichtigste Stärken – Schwächen

Die Agglomeration Interlaken besitzt eine hohe Wohnattraktivität. Der Bevölkerungszuwachs zwischen 1990 und 2013 ist fast ausschliesslich auf Zuwanderungsgewinne zurückzuführen und lag über demjenigen des Kantonsdurchschnitts.

Agglomerationsstruktur: Kerngemeinden grenzen direkt an das ländliche Umland (vgl. Bern mit Stadtzentrum, innerem und äusserem Agglomerationsgürtel).

Pendlerverkehr: geringe Agglomerationsgrösse (Bevölkerung, Arbeitsplätze) mit entsprechend schwach ausgeprägten Pendlerproblemen.

Agglomeration mit Tourismus als prioritärem Wirtschaftszweig

Tourismusverkehr: im Gegensatz zu den Pendlern verursacht das Verkehrsaufkommen durch den Tourismus zu bestimmten Tages- resp. Jahreszeiten Verkehrsprobleme (Ortsdurchfahrt Wilderswil, A8). Insbesondere bei Schlechtwetter verlegen zahlreiche Besucher aus der gesamten Region ihr Tagesprogramm in das Tourismuszentrum.

Durch die Autobahn A8 mit den vier Anschlüssen ist eine Vollumfahrung der Agglomeration Interlaken vorhanden. In anderen Agglomerationen ist dies ein Fernziel (Biel mit beschlossener A5, Bern mit der Diskussion einer West- und Südtangente).

Ein moderates Bevölkerungswachstum (gesamtregional) ist eine Chance für die ganze Region.

Handlungsbedarf

Die Lebensqualität ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wohn- (und Tourismus-) Agglomeration. Eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, welche die Anforderung der Nachhaltigkeit erfüllt, ist somit nicht zuletzt auch für die wirtschaftliche Entwicklung von grosser Bedeutung.

Die Agglomeration Interlaken bildet einen weitgehend zusammenhängenden funktionalen Raum. Strategien und Massnahmen sind grösstenteils für den gesamten Agglomerationsraum gültig, resp. können angewendet werden.

Eine allfällige Bevölkerungszunahme verschärft die heutigen, wenig ausgeprägten Pendlerprobleme nur unwesentlich, da praktisch überall die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems ausreichend ist.

Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs und der Aufenthaltsqualität (nutzungs- anstelle verkehrsorientierten Strassenräumen) ist in der Kernzone der Agglomeration Interlaken ein zentrales Anliegen.

Die spezifische Verkehrsproblematik muss mit auf die Tourismusagglomeration zugeschnittenen Massnahmen angegangen werden (Verkehrsinformation, Verkehrs- und Parkierungsleitsystem, Parkplatzbewirtschaftung).

Die Agglomeration besitzt bereits eine „Entlastungsstrasse“, mit welcher bei konsequenter Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die A8 (Verkehrslenkung) eine weitere Entlastung der Kerngemeinden bewirkt werden kann.

Das moderate Bevölkerungswachstum muss dazu genutzt werden die Region als attraktiven Wohnort aufrechtzuerhalten. Die Ziele bezüglich des Bevölkerungswachstums müssen differenziert festgelegt werden. Die Abwanderung aus den peripheren Orten

Wichtigste Stärken – Schwächen

Der Siedlungsdruck in den meisten Agglomerationsgemeinden nimmt bei teilweise knappen Baulandreserven zu.

Der Siedlungsdruck in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten nimmt stark zu, währendem in Zentren der 4. Stufe ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten ist.

Die Zunahme älterer Menschen führt zu veränderten Bedürfnissen an die Infrastruktur.

Der Mischverkehr an der A8 führt zu Sicherheits- und Kapazitätsproblemen.

Der ÖV kann ein hohes Angebot anbieten. Richtung Zürich ist die Bahnanbindung der Region ungenügend. In die Lüttschinentäler besteht ebenfalls ein Bahnengpass

Viele kleinere Schwachstellen im Langsamverkehr können mit einfachen Massnahmen behoben werden.

Die Agglomeration und die Region weisen eine hohe landschaftliche Qualität und eine entsprechend hohe wirtschaftliche Bedeutung des Tourismussektors auf. Damit verbunden sind jedoch auch negative Auswirkungen.

Insbesondere der Alpenraum ist zunehmenden Naturgefahren ausgesetzt.

Handlungsbedarf

muss aufgehoben werden.

Es besteht die Gefahr einer Entwicklung in die Fläche, anstatt die erwartete Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte zu lenken.

Diese Entwicklung entspricht nicht dem Zukunftsbild der Region. Zentren der 4. Stufe sollen für ihr Umland wichtige Zentralitäts- und Versorgungsfunktionen einnehmen und stärker als ihr Umland wachsen. In zentrumsnahen ländlichen Gebieten ist ein moderates Wachstum erwünscht.

Es besteht die Gefahr, dass die sich langsam verändernden Bedürfnisse zu spät oder ungenügend beachtet werden.

Die Region muss sich für die Umsetzung der Massnahmen der ZMB an der A8 gegenüber dem Astra vermehrt einsetzen.

Die Region steht in harter Konkurrenz zu weiteren nationalen Ausbauwünschen.

Um den Modal-Split langfristig zugunsten von ÖV und LV zu verbessern ist die punktuelle Verbesserung der Infrastruktur notwendig.

Das wirtschaftliche touristische Potential ist langfristig zu sichern. Die vermehrten Konflikte der touristischen Entwicklung sind mit Massnahmen zu minimieren.

Erhaltungsmassnahmen für die Hauptverbindungsachsen werden immer wichtiger. Die knappen finanziellen Mittel erfordern einen optimierten Mitteleinsatz.

5. ZUKUNFTSBILD, ZIELE UND UMSETZUNGSSTRATEGIE

Zukunftsbild,
Ziele und Strategie

Das **Zukunftsbild** zeigt in grossen Zügen auf, wo Region und Agglomeration langfristig (Zeithorizont 2030) ihre Entwicklungsschwerpunkte und ihre Natur- und Landschaftsräume haben sollen. Es stellt einen langfristigen **Soll-Zustand** dar, welcher sich an der vorangegangenen Analyse orientiert. Es ist mit den übergeordneten Strategien auf kantonaler Ebene konsistent.

Um den Soll-Zustand zu erreichen, braucht es detailliertere **Ziele** (Kapitel 5.2), welche sich an den wichtigsten Herausforderungen orientieren.

Um die Ziele zu erreichen, müssen sie für die Massnahmen in einer **Umsetzungsstrategie** (Kapitel 5.3.5) festgelegt werden.

Kantonaler Richtplan 2030

Mit dem revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz soll die Zersiedelung der Landschaft gestoppt, das Kulturland geschont und somit die Siedlungsentwicklung nach Innen gelenkt werden. Einzonungen sollen in gut begründeten Fällen vor allem an zentralen Orten und in Regionalzentren aber weiterhin möglich sein. Die raumplanerische Umsetzung stellt den Kanton Bern vor Herausforderungen, sowohl auf Kantons- wie auch auf Gemeindeebene. Um den neuen Bundesvorgaben gerecht zu werden, muss der Kanton seinen Richtplan anpassen.

Der Kanton Bern soll im schweizerischen Mittel wachsen. Der Flächenverbrauch soll jedoch nur halb so stark wachsen wie die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen. Die Entwicklung soll räumlich konzentriert erfolgen. Der Kanton hat dazu fünf Raumtypen definiert und ihre Ziele definiert (siehe auch Kapitel 1.6).

Das Zukunftsbild, das Zielszenario und die Zielsetzungen sollen auf die Ziele des kantonalen Richtplans 2030 abgestimmt werden.

5.1 ZUKUNFTSBILD

Erarbeitungsprozess

Für die Erarbeitung des Zukunftsbildes im Rahmen der Ersterarbeitung des RGSK wurden Workshops mit den Gemeinden durchgeführt. Dabei wurden die von den Gemeinden gewünschten und teilweise bereits planerisch definierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen zusammengetragen und diskutiert.

Stossrichtung

Die Region Oberland-Ost ist geprägt durch spektakuläre Hochgebirgslandschaften, Täler mit steilen Abhängen und das breite Haupttal der Aare mit dem Briener- und Thunersee. Mit den umliegenden Regionen verbunden ist sie über das Aaretal und die Pässe Brünig, Susten und Grimsel.

Nebst der städtisch geprägten Agglomeration Interlaken bestehen zahlreiche Dörfer sowie historisch gewachsene Streusiedlungsgebiete. Die ab-

wechslungsreiche Siedlungsstruktur ist ein bedeutendes touristisches Potenzial.

Mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost soll diese spannungsvollen Unterschiede gefördert und ihr Potenzial mit einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Wert gesetzt werden. Dazu beitragen sollen starke, attraktive Zentren und Subzentren mit hoher Lebensqualität in einer intakten, gepflegten Landschaft und eine nachhaltige Tourismusedwicklung in den Tälern.

In den Zukunftsbildern der Region (Abbildung 5-1) und Agglomeration (Abbildung 5-2) wird diese Stossrichtung weiter ausgearbeitet und örtlich verankert. Folgende Leitsätze sind dabei massgebend:

5.1.1 LEITSÄTZE

Langfristig ausgerichtete
Leitsätze

Konzentration auf bestehende Siedlungsgebiete

Im Wissen um die besondere landschaftliche Qualität der Region soll sich die weitere Entwicklung auf die bestehenden Siedlungsgebiete konzentrieren (Siedlungsentwicklung nach innen).

Erhaltung wertvoller Landschaftsräume

Wertvolle Landschaftsräume und –korridore sollen erhalten werden, indem sie durch Siedlungsbegrenzungslinien langfristig vor Überbauung geschützt werden (Siedlungsbegrenzung nach aussen).

Schutz vor Naturgefahren

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

Regionale Zentralitätsstruktur stärken

Die festgelegte regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen, bei der Planung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen, und bei Förderprogrammen (z.B. ESP Wirtschaft) zu berücksichtigen.

Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

Das insgesamt zu erwartende moderate Bevölkerungswachstum ermöglicht es, die bestehende Infrastruktur zu optimieren, ohne dass massgebliche Ausbauten notwendig wären. Saisonale Verkehrsspitzen sollen durch punktuelle Verbesserungen verträglicher gemacht werden.

Hohe ÖV-Erschliessung gewährleisten

Die wichtigen touristischen Verbindungen mit einer für die peripheren Orte überdurchschnittlichen ÖV-Erschliessung sollen langfristig erhalten bleiben und den Gebieten eine gute Anbindung an die Zentren ermöglichen.

Regional koordinierter Mitteleinsatz

Insgesamt erfordern die knappen Ressourcen einen regional koordinierten

Mitteinsatz.

5.1.2 ZUKUNFTSBILD REGION

Im Zukunftsbild werden anhand der Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft die für die Region wichtigen Entwicklungs- und Austauschräume definiert. Es orientiert sich an den Leitsätzen (siehe oben).

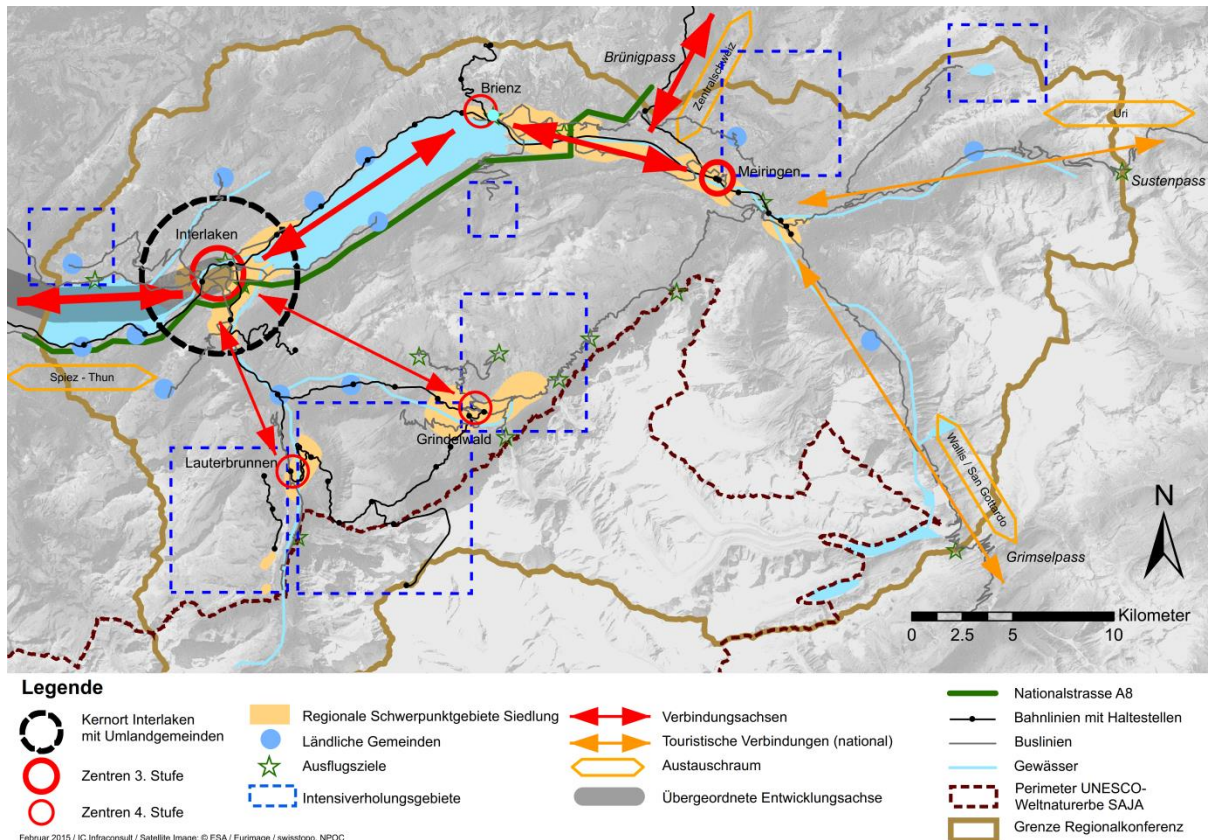


Abbildung 5-1: Zukunftsbild Region Oberland-Ost (Grafik: IC Infraconsult).

Siedlung

- Konzentration (Entwicklung nach innen) der Siedlungsentwicklung in den Zentren 3. und 4. Stufe (siehe Zukunftsbild).
- Moderate Siedlungsentwicklung (Entwicklung nach innen) in den gut mit ÖV erschlossenen bestehenden Siedlungsgebieten der regionalen Schwerpunktgebiete Siedlung (siehe Zukunftsbild).
- Verzicht auf Siedlungsentwicklung ausserhalb bestehender Siedlungen.

Verkehr

Öffentlicher Verkehr ÖV:

- Moderater Ausbau des ÖV-Angebotes entsprechend der Nachfrage.
- Erhalten der guten ÖV-Erschliessung peripherer Orte.

Motorisierter Individualverkehr MIV:

- Beibehaltung der linearen Struktur der Verkehrsachsen (siehe Zukunftsbild). Verzicht auf neue Umfahrungen und Kapazitätserweiterungen (Ausnahme: Umfahrung Wilderswil).

Langsamverkehr LV:

- Attraktivierung und Ergänzung des Velo- und Wanderwegnetzes.

Landschaft und Tourismus

- Erhaltung der spektakulären Landschaft in ihrer ganzen Qualität.
- Erhaltung der Landwirtschaftsflächen und vorhandenen Kleinstrukturen (Einzelbäume, Hecken, etc.).
- Die touristische Entwicklung orientiert sich weiterhin an den bestehenden Verbindungsachsen, touristischen Verbindungen und Austauschräumen (siehe Zukunftsbild).
- Konzentration und Förderung des Tourismus in den Zentren und Tourismusgebieten von überregionaler Bedeutung (siehe Zukunftsbild).

Erläuterungen zum Zukunftsbild Region

Zentren 3. und 4. Stufe

Das Zentrum von Region und Agglomeration bildet der Kern Interlaken (Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen). Im kantonalen Richtplan werden Interlaken und Meiringen als Zentren 3. Stufe bezeichnet. Als Zentren 4. Stufe werden die Orte Brienz, Grindelwald und Lauterbrunnen definiert.

Intensiverholungsgebiete

Im Oberland-Ost besteht ausserhalb der Siedlungen eine grosse Anzahl von Erholungsgebieten mit ganz unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und -Interessen. Während einige einer vielfältigen und intensiven Nutzung unterliegen, dienen andere als Ausgleichsräume. In den erstgenannten, den sogenannten Intensiverholungsgebieten, werden die vorherrschenden Potentiale für eine vornehmlich touristisch geprägte Intensivnutzung umgesetzt. Als Intensiverholungsgebiete werden Gebiete verstanden, die grösstenteils ausserhalb der Bauzonen liegen, touristisch intensiv genutzt werden (hohes Besucheraufkommen) und mechanisch erschlossen sind. In der Region Oberland-Ost bestehen heute 7 Intensiverholungsgebiete, welche durch den Wintersport geprägt sind, aber auch im Sommer eine hohe Bedeutung haben. Als Intensiverholungsgebiete¹¹ werden folgende bezeichnet:

- | | |
|---|----------------------|
| ▪ Niederhorn | ▪ First |
| ▪ Schilthorn | ▪ Axalp |
| ▪ Männlichen – Kleine Scheidegg – Jungfrauoch | ▪ Hasliberg |
| | ▪ Engelberg – Titlis |

Ausflugsziele

Als Ausflugsziele gelten folgende:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| ▪ Beatushöhlen | ▪ Grosse Scheidegg |
| ▪ Alpenwildpark Interlaken | ▪ Wildpark |
| ▪ JungfrauPark | ▪ Freilichtmuseum Ballenberg |
| ▪ Trümmelbachfälle | ▪ Gletscherschlucht Rosenloui |
| ▪ Bussalp | ▪ Aareschlucht |
| ▪ Waldspitz Grindelwald | ▪ Grimselpass |
| ▪ Gletscherschlucht Grindelwald | |

¹¹ Touristisch intensiv genutzte Gebiete.

- Alpenvogelpark Ischboden
- Sustenpass

Schneeparadies
Hasliberg-Titlis

Mit dem Projekt „Schneeparadies“ möchten die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, Melchsee-Frutt und Engelberg-Titlis ihre Skigebiete miteinander verbinden. Die weitere Entwicklung des Projekts „Schneeparadies“ ist noch ungewiss. Mit dem BAV, den Bahnen, den Kantonsplanern und der Region wurden die nächsten Schritte ausgearbeitet, um die raumplanerischen Voraussetzungen für das Einreichen eines Konzessionsgesuches zu schaffen.

5.1.3 FOKUS AGGLOMERATION

Landschaft als Grundlage für die Siedlungsentwicklung in der Agglomeration

Angesichts des zu erwartenden Bevölkerungswachstums, der knappen Wohnreserven und der angrenzenden wichtigen Landschaftsräume und –korridore wird im folgenden Kapitel eine fokussierte Betrachtung der anzustrebenden Entwicklung in der Agglomeration Interlaken vollzogen. Die Landschaft ist integraler Bestandteil und wegweisend für das Konzept der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration.

Die in der Abbildung 5-2 eingezeichneten Natur- und Landschaftskorridore sollen langfristig gesichert werden. Die Siedlungsentwicklung soll sich im braun dargestellten bestehenden Siedlungsraum konzentrieren.

Sicherung der Natur- und Landschaftskorridore, Siedlungskonzentration auf Kerngebiete

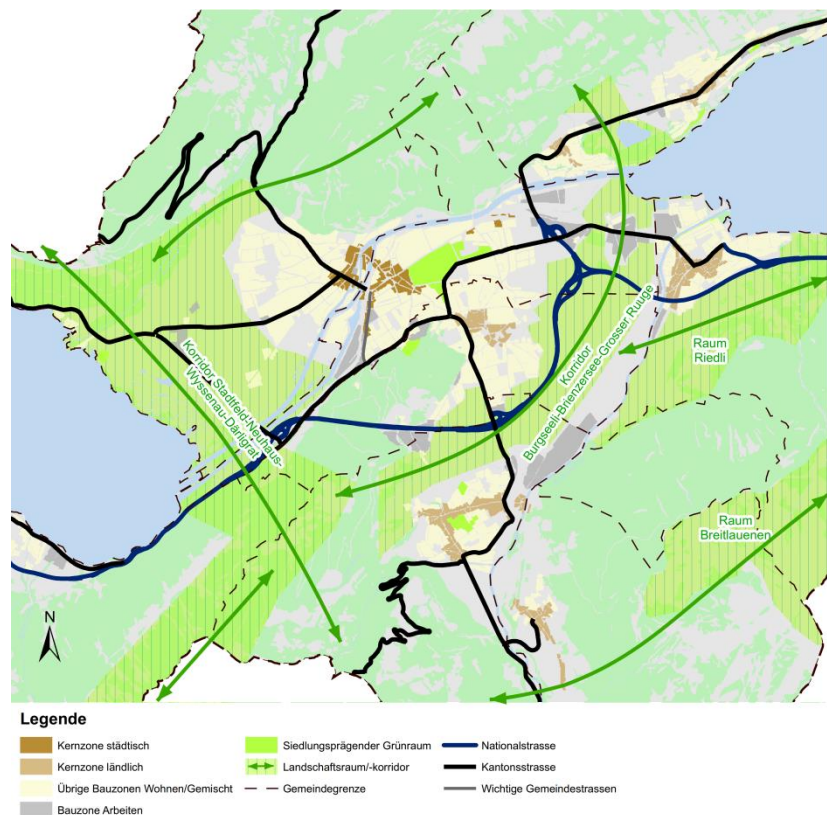


Abbildung 5-2: Zukunftsbild Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).

Siedlung

- Konzentration (Innere Entwicklung) in den gut mit ÖV erschlossenen bestehenden Bauzonen (siehe Zukunftsbild). Verzicht auf Siedlungs-

- entwicklung ausserhalb bestehender Siedlungen.
- Siedlungsentwicklung an den bezeichneten Schwerpunkten Wohnen und Arbeiten (siehe Zukunftsbild).
- Verbesserte Nutzung unternutzter Gebiete/Grundstücke.
- Bei Sanierungen, Ersatz oder Neubauten höhere Dichten anstreben.

Verkehr

Öffentlicher Verkehr ÖV:

- Partiieller Doppelspurausbau der Bahnstrecke Interlaken-Spiez zur Verbesserung der Fernverkehrsanschlüsse von Interlaken.
- Behebung von weiteren Schwachstellen und moderater Ausbau des ÖV-Angebotes entsprechend der Nachfrage.
- Erhalten der guten ÖV-Erschliessung peripherer Orte.

Motorisierter Individualverkehr MIV:

- Beibehaltung der linearen Struktur der Verkehrsachsen (siehe Zukunftsbild). Verzicht auf Ausbauten und Erweiterungen (Ausnahme: Umfahrung Wilderswil).
- Verkehrsberuhigung im entlasteten Ortskern Wilderswil.
- Weitere Verkehrsberuhigung in den Kerngemeinden Interlaken, Matten und Unterseen auf siedlungsorientierten Strassen. Die weitere Umsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli – allenfalls vorgängig eine Aktualisierung – beinhaltet eine bessere Verkehrslenkung und eine verträglichere Gestaltung der Strassenräume für Fussgänger und Velofahrer ("Flaniermeile"). Dadurch wird die Aufenthaltsqualität im Kernbereich deutlich verbessert (siehe Zukunftsbild).
- Prüfen der Einrichtung einer Park+Ride-Anlage am Südennde des Flugplatzareals zur Umlagerung von MIV in Richtung Lüttschinentäler auf den ÖV, zur Behebung des Parkraumdefizits in den Lüttschinentälern und zur Behebung der Abstellproblematik auf dem Bödeli und in Wilderswil durch Cars und Lastwagenanhänger. Die Vision beinhaltet eine Gesamtverkehrsbetrachtung Flugplatzareal, eine direkte Zufahrt von der Autobahn, eine neue Bahnhofstestelle Flugplatz und eine Bedarfsanalyse Doppelspurausbau Interlaken-Zweilüttschinnen.

Langsamverkehr LV:

- Attraktiveren und Ergänzung des Velo- und Wanderwegnetzes.

Landschaft

- Erhaltung und Aufwertung der Landschaftskorridore und –räume (siehe Zukunftsbild).
- Erhaltung und Aufwertung wichtiger Grünräume in den Siedlungsgebieten (siehe Zukunftsbild).
- Erhaltung der Landwirtschaftsflächen und vorhandenen Kleinstrukturen (Einzelbäume, Hecken, etc.).

Erläuterungen zum Zukunftsbild Agglomeration

Landschaftskorridore und –räume

Folgende Landschaftskorridore und –räume werden im Zukunftsbild bezeichnet:

Korridor
Stadtfeld-Neuhaus-
Wyssebau-Därliggrat

Der Landschaftskorridor zwischen Thunersee und der Kernagglomeration verbindet die Landschaftsschongebiete Neuhaus und Därliggrat (regionaler Richtplan 1984) mit den Fruchtfolgeflächen des Stadtfelds Unterseen. Damit beinhaltet er auch den Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung

	BE 15 und das bedeutende Naturschutzgebiet Wyssenau (u.a. Flachmoor und Auengebiet von nationaler Bedeutung).
	Er markiert den westlichen Siedlungsrand der Kernagglomeration und hat eine grosse Bedeutung als Naturraum, Wildwechsel, Naherholungsgebiet und Landwirtschaftsgebiet.
Korridor Burgseeli-Brienzersee- Grosser Ruuge	Vom Burgseeli in Ringgenberg über das Landschaftsschongebiet Lanzenen beim Aareausfluss des Brienzersees (regionaler Richtplan 1984) verläuft ein Landschaftskorridor in südwestlicher Richtung entlang dem Ortsrand von Matten bis hinüber zum Grossen Rugen. Er grenzt die Kernagglomeration gegen Ringgenberg, Bönigen und Wilderswil ab und ist u.a. bedeutend für die Erhaltung einer attraktiven Siedlungsstruktur mit erkennbaren Ortsrändern.
Raum Riedli	Der landschaftlich wertvolle Hang südöstlich von Bönigen ist ein Landschaftsschongebiet des regionalen Richtplans 1984.
Raum Breitlauenen	Auch die Breitlauenen ist ein Landschaftsschongebiet des regionalen Richtplans 1984 mit abwechslungsreich gegliederten Alpweiden und einer attraktiven Aussichtslage.

5.2 ZIELSZENARIO 2030

Generelle Bemerkungen zum Zielszenario	Das Zielszenario stützt sich im Wesentlichen auf Entwicklungsziele und Strategien des kantonalen Richtplans 2030 ab. Insbesondere das angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum im schweizerischen Mittel, der verstärkten Siedlungsentwicklung in zentralen Räumen sowie Vorgaben zur Bauzonendimensionierung weichen vom Referenzszenario ab und werden erläutert. Ebenfalls werden mögliche Auswirkungen aufgezeigt. Wo diese fehlen, gelten die Aussagen des Referenzszenarios. Die Ausführungen in den Kapiteln 5.3, 5.3.5, 6 zu Zielen, Strategien und Massnahmen stützen sich auf das Zielszenario und sind mit diesem abgestimmt.
Ziel Bevölkerungsentwicklung gem. kantonalem Richtplan 2030	Im Referenzszenario (siehe Kapitel 3) geht man von einem Bevölkerungswachstum von 6.0 % bis ins Jahr 2030 aus, was einem Zuwachs von 2'786 Einwohner (ca. 139 Personen pro Jahr) entspricht. Der kantonale Richtplan 2030 sieht über das ganze Kantonsgebiet bis ins Jahr 2028 ein Bevölkerungswachstum von 9 % ¹² vor. Das Wachstum soll aber je Raumtyp differenziert erfolgen ¹³ . Zentrale Raumtypen können von einer höheren Entwicklung ausgehen als dezentrale. Als Zielszenario wird für das RGSK II das gemäss Richtplan 2030 angestreb-

¹² Entspricht dem Szenario ‚hoch‘ für den Kanton Bern gemäss Bundesamt für Statistik.

¹³ entspricht der Einteilung des kantonalen Richtplan 2030. Eine Übersicht der Einteilung ist im Anhang A5 zu finden.

Urbane Kerngebiete: + 11 %, Zentren 3. und 4. Stufe + 10 %, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse + 8 %, Zentrumsnahe ländliche Gebiete + 4 %, Hügel- und Berggebiete + 2 %

te Wachstum - differenziert nach Raumtyp - angestrebt. Die Region Oberland-Ost soll demnach von 46'862 (2013) auf 51'107 (2030) Einwohner anwachsen (Abbildung 5-1).

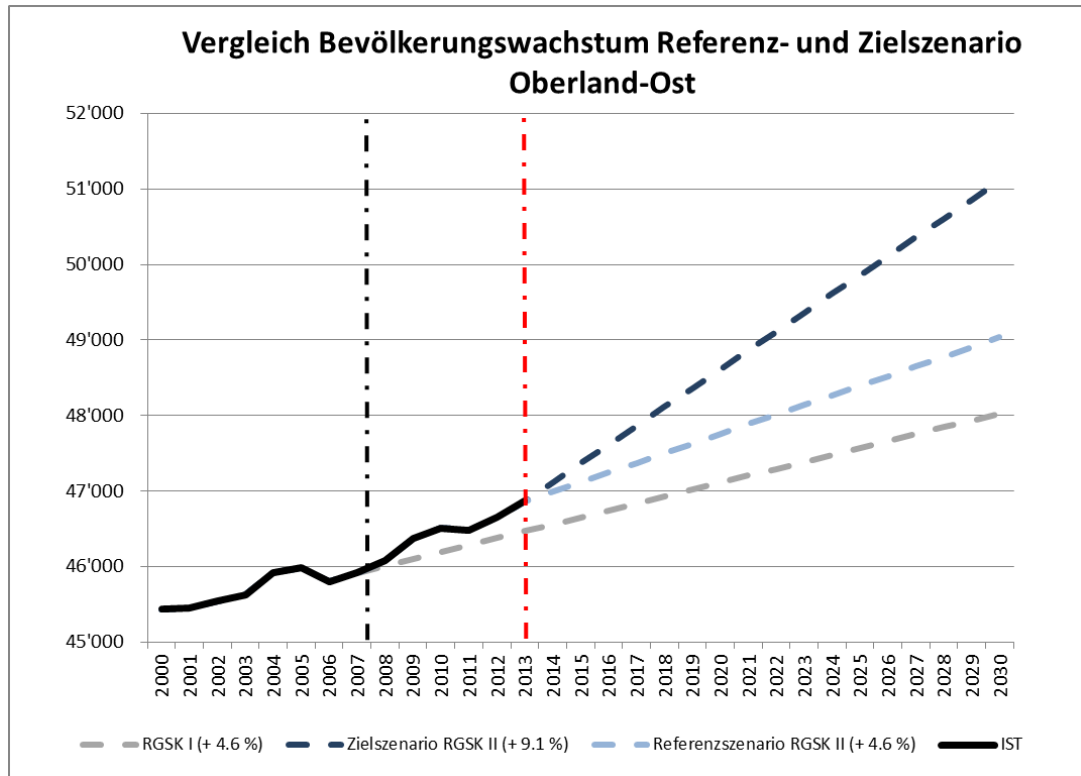


Abbildung 5-3: Vergleich des Referenzszenarios gemäss regionalisierten Bevölkerungsprojektionen und dem Zielszenario gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Oberland-Ost.

Quelle: BFS, ESPOP (bis 2009), STATPOP (ab 2010); Statistikkonferenz Kanton Bern (2012); AGR, Richtplan 2030 (2016)

Über die gesamte Region wird ein Wachstum von 9.1% angenommen. Dieses starke Wachstum kommt daher zu Stande, dass beinahe die Hälfte der EinwohnerInnen in Gemeinden der urbanen Kerngebiete oder Zentren der 3. und 4. Stufe wohnen und somit aufgrund der Annahme ihres starken Wachstums massgeblich zur Bevölkerungszunahme beitragen sollen.

Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030		Bevölkerung		Differenz 2013-2030	
		2013	2030	absolut	Prozent
Urbane Kerngebiete:	UK	15'033	16'907	1'874	+12.5%
Zentren 3. und 4. Stufe	Z34	7'674	8'544	870	+11.3%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse	AG	11'369	12'400	1'031	+9.1%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	ZL	7'963	8'324	361	+4.5%
Hügel- und Berggebiete	HB	4'823	4'932	109	+2.3%
Region Oberland-Ost		46'862	51'107	4'245	+9.1%

Tabelle 5-1: Bevölkerungsentwicklung für die Region Oberland-Ost 2013-2030 differenziert nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030 (Berechnung IC Infraconsult).

Baulandbedarf

Die Berechnung des Baulandbedarfs für das Zielszenario wird nach den

(theoretischer Wohnlandbedarf)

Vorgaben des Kantons bezüglich der Bauzonendimensionierung im kantonalen Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A_01) vollzogen¹⁴.

		RN 2013	Wachstum 2030	Zunahme RN 2030	RN-Dichte Referenzwert (RN/ha)	WBB bis 2030 (ha)
Urbane Kerngebiete	UK	19'835	+12.5%	2'473	85	29.1
Zentren 3. und 4. Stufe	Z34	8'383	+11.3%	950	57	16.7
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse	AG	13'200	+9.1%	1'197	53	22.6
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	ZL	8'850	+4.5%	401	39	10.3
Hügel- und Berggebiete	HB	3'850	+2.3%	87	34	2.6
Region Oberland-Ost		54'118	+9.1%	5'108		81.2

Tabelle 5-2: Theoretischer Wohnbaulandbedarf je Raumtyp gemäss Modellberechnung des Kantons Bern im Zusammenhang mit dem Richtplan 2030 gestützt auf das Massnahmenblatt A_01 (Berechnung IC Infraconsult).

80 ha Wohnbaulandbedarf bis ins Jahr 2030

Der theoretische Wohnbaulandbedarf für die Region Oberland-Ost für das Jahr 2030 beträgt ca. 81.2 ha (Tabelle 5-2). Entsprechend der stark erwarteten Zunahme an Raumnutzern (Bevölkerung und Arbeitsplätze) in WMK ist in urbanen Kerngebieten und im Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen der Hauptbedarf an Wohnbaubedarf vorhanden.

Der Wert wird aufgrund der Annahme des starken Bevölkerungswachstums als relativ hoch eingestuft. Die laufende Überprüfung der Bevölkerungsentwicklung ist deshalb Voraussetzung für eine aktuelle Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs.

Vergleich Wohnbaubedarf Referenzszenario und Wohnbaulandbedarf Zielszenario

Der Wohnbaubedarf aus dem Referenzszenario kann aufgrund der unterschiedlichen Methodenverwendung nicht mit jenem des Zielszenarios verglichen werden. Es kann aber festgehalten werden, dass das Zielszenario von einem wesentlich höheren Bevölkerungswachstum ausgeht, welches vor allem an konzentrierteren Orten stattfindet. Im Referenzszenario wird hingegen von einem stärkeren Wachstum insbesondere der zentrumsnahen ländlichen Gebiete und sogar von einem Bevölkerungsrückgang in den Zentren 3. und 4. Stufe ausgegangen.

Bilanzierung Zielszenario

Nachfolgende Bilanzierung zeigt, dass das Erreichen des Zielszenarios nicht in allen Raumtypen möglich ist. Die Deckung des Wohnbaulandbedarfs erfolgt durch die Überbauung der unbebauten Reserven und die Einzonung und Überbauung der vorgeschlagenen und priorisierten Siedlungserweiterungsgebiete mit mindestens Priorität 2 (Vorgehen Priorisierung siehe Anhang A6). Korrekterweise müsste noch 1/3 der Nutzungsreserven für Gemeinden, welche unter dem Referenzwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegen, abgezogen werden.

	WBB bis	Bauzonen-	Siedlungs-	Bilanz (ha)¹⁷
--	----------------	------------------	-------------------	---------------------------------

¹⁴ Die Methode des Richtplans 2030 ermittelt aus der Anzahl zusätzlicher Raumnutzer in der Gemeinde geteilt durch die Raumnutzerdichte den theoretischen Wohnbaulandbedarf für 15 Jahre, d. h. bis ins Jahr 2028. Für die Bestimmung allfälliger Einzonungen werden davon die unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen sowie 1/3 der Nutzungsreserven in überbauten Bauzonen abgezogen (letzteres nur bei Gemeinden, welche unter dem Referenzwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegen). Für das Jahr 2030 wurde der ermittelte Bedarf für das Jahr 2028 hochgerechnet.

		2030 (ha)	reserven 2013 (ha) ¹⁵	erweiterun- gen ¹⁶ (ha)	
Urbane Kerngebiete:	UK	29.1	18.2	6.6	-4.2
Zentren 3. und 4. Stufe	Z34	16.7	14.1	7.7	5.2
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse	AG	22.6	26.7	3.8	15.1
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	ZL	10.3	17.6	2.2	9.5
Hügel- und Berggebiete	HB	2.6	14.7	1.5	15.6
Region Oberland-Ost		81.2	91.4	21.8	41.2

Tabelle 5-3: Grobbilanzierung je Raumtyp zur Umsetzung Zielszenario (Potenziale zur Entwicklung im Bestand nicht miteingerechnet).

Enger Spielraum im urbanen Kerngebiet

Die Bilanzierung zeigt, dass in den urbanen Kerngebieten der Bedarf an Wohnbauland mit den unüberbauten Bauzonen sowie der Realisierung der prioritären Siedlungserweiterungsgebiete für das Jahr 2030 knapp erreicht werden kann. Aufgrund wichtiger Landschaftsräume (Landschaftskorridore, Fruchtfolgeflächen, Siedlungsbegrenzungslinien etc.) wird der Spielraum für Neueinzonungen als relativ gering eingeschätzt. Grosses Potenzial wird aber auf bebauten Parzellen mit einem geringen Bebauungsgrad, Umstrukturierungsgebieten, Verdichtungen im Bestand (z.B. im Zuge von Sanierungen) oder durch Generationenwechsel geortet. In der Bilanzierung nicht berücksichtigt sind Umzonungen und Verdichtungen.

Die Aussagen zur Siedlungsentwicklung nach innen gelten ebenfalls für die Gemeinden der anderen Raumtypen. Massgebend für Ein- und Umzonungen sind die Kriterien bzw. Voraussetzungen des Massnahmenblatt A_01 (Baulandbedarf Wohnen bestimmen) des kantonalen Richtplans.

Auswirkungen auf den Verkehr

Es ist allgemein anzunehmen, dass durch das höhere Bevölkerungswachstum gesamthaft ein stärkeres Verkehrswachstum erfolgt als im Referenzszenario. Aufgrund der Siedlungsentwicklung auf zentralere Lagen ist jedoch nicht mit erheblich mehr Personenkilometern zu rechnen. Die zu Fuss und per Velo zurückgelegten Kilometer dürften zunehmen. Generell dürften die Kapazitätsgrenzen auf den Strassen nicht erreicht werden. Verschärfen könnte sich allerdings die Verkehrsbelastung die saisonale Belastung durch den Freizeit- und Tourismusverkehr auf bestimmten Streckenabschnitten.

5.3 ZIELE

Mittel- bis langfristige Optik

Die Zielsetzungen entsprechen einer mittel- bis langfristigen Optik auf dem Weg zur Realisierung des Zukunftsbilds und somit der Bewältigung der wichtigsten Herausforderungen. Die Ziele werden im Kapitel "Massnah-

¹⁷ Nicht einbezogen in die Bilanzierung des Wohnlandbedarfs wurden die gem. Richtplan 2030 zu 1/3 anzurechnenden Nutzungsreserven in Wohn-, Misch- und Kernzonen.

¹⁵ Die Bauzonenreserven (hier als unüberbaute Bauzonen verstanden) wurden aus Angaben des AGR zu A_01 Bauzonendimensionierung des Kantonalen Richtplans 2030 (Stand Daten 2012) indirekt abgeleitet. Die Zahlen sind jedoch mit grossen Unsicherheiten verbunden.

¹⁶ Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen 1. und 2. Priorität (siehe Massnahmenblatt S-3).

men" weiter konkretisiert.

Grundsatz

Ziel ist es, überkommunal eine zweckmässige Siedlungsentwicklung vorzuzeichnen, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und eine rationale Verkehrserschliessung ermöglicht.

5.3.1 WICHTIGSTE HERAUSFORDERUNGEN

Um den Kontext der Ziele besser verstehen zu können, seien an dieser Stelle die folgenden Hauptherausforderungen für die Region noch einmal aufgeführt:

Rückblick: Die wichtigsten Herausforderungen

Wie kann die Attraktivität der Region Oberland-Ost als Tourismusdestination und als attraktive Wohnregion mit einer nachhaltig ausgerichteten Verkehrs- und Siedlungsplanung erhalten und weiterentwickelt werden?

Wie kann die Siedlungsentwicklung vermehrt in gut erschlossene Gebiete gelenkt und gleichzeitig die Abwanderung in den Hügel- und Berggebieten verhindert werden?

Wie können wertvolle Landschaftsräume langfristig erhalten und vor Überbauung geschützt werden?

Wie kann der vermehrt auftretenden Gefährdung von Siedlung und Verkehrswegen durch Naturgefahren langfristig begegnet werden?

Wie können die Kernbereiche der Bödeligemeinden vom Verkehr entlastet und die Verhältnisse für den ÖV und den Langsamverkehr verbessert werden?

5.3.2 ZIELSETZUNGEN SIEDLUNG

Ziele Siedlung

Kernorte sollen weiter aufgewertet und zentrale Siedlungsgebiete verdichtet werden. Attraktive Zentren mit einer gegenüber heute geringeren Lärm- und Luftbelastung fördern zusammen mit zentralen Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten gute Wohn- und Arbeitsstandorte mit entsprechend geringeren Verkehrswegen.

Die **Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot** ist ein zentrales Anliegen der gesamten RGSK- und Agglomerationsprogramm-Erarbeitung. Neue Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte sollen an den bestgeeigneten Standorten und dem Bedarf entsprechend festgelegt werden. Je stärker die Siedlungen in schlecht erschlossenen Gebieten wachsen, desto grösser ist der Bedarf an zusätzlicher Strasseninfrastruktur und an neuen Angeboten im öffentlichen Verkehr und desto höher sind die Kosten für Bund, Kanton und Gemeinden.

Die im regionalen Richtplan von 1984 eingeleitete **verbindliche Abgren-**

zung des Siedlungsgebietes zur landwirtschaftlichen Nutzfläche und zum touristisch genutzten Naturraum soll konsequent fortgesetzt werden. Dabei wird einerseits eine zweckmässige innerregionale Siedlungsstruktur angestrebt, andererseits soll die landschaftliche Qualität und somit die touristische Attraktivität erhalten und aufgewertet werden.

Der **Tourismus** soll mittels **attraktiver Angebote** – welche sich an nachhaltigen Kriterien orientieren – gestärkt werden.

5.3.3 ZIELSETZUNGEN VERKEHR

Ziele Verkehr

Die wichtigen touristischen und regionalen **Verbindungsachsen sind langfristig zu sichern und qualitativ zu verbessern**. Da die Region bereits heute ein gutes Angebot an Verkehrsinfrastruktur hat und nicht mit einer übermässigen Verkehrszunahme zu rechnen ist, wird eine der Herausforderungen sein, wie die Region angesichts zunehmender Naturgefahren ihre Infrastruktur langfristig mit einer hohen Verfügbarkeit erhalten kann.

Massnahmen, die den Verkehr **vermeiden, verlagern und verträglich gestalten**, stehen im Vordergrund gegenüber Ausbauten.

Verkehr vermeiden dank Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung dort zu konzentrieren ist, wo bereits bestehende Verkehrs- und Personenströme die neuen Siedlungsinfrastrukturen nutzen können. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll deshalb prioritär an zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten gefördert werden sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Weitergehende Massnahmen zur Vermeidung, wie finanzielle Anreize (z. B. ÖV-Vergrünstigungen wie Jahresfahrkarte Jungfrauregion auch für Berufs- und Schulfahrten), Parkraumbewirtschaftung und Park + Ride, sollen geprüft werden.

Die **Verlagerung** vom individuellen Privatverkehr auf den öffentlichen oder den Langsamverkehr ist ein Mittel, um das Verkehrssystem funktionsfähig zu halten und die Auswirkungen zu minimieren.

Verträglich gestalten bedeutet Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel statt Dominanz eines Einzelnen – dieser Grundsatz des sogenannten „Berner Modells“ soll konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören Verkehrsdosierung und –lenkung aber auch die Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs und attraktive Ortskerne für den Langsamverkehr.

5.3.4 ZIELSETZUNG LANDSCHAFT

Ziele Landschaft

Die oft grossflächig zusammenhängenden Natur- und Kulturlandschaften

mit den aus gesamtschweizerischer Sicht einzigartigen Gebieten (z.B. UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) und hochwertigen Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sollen erhalten sowie sachgerecht genutzt und gepflegt werden. Der Bestand der land- und alpwirtschaftlich genutzten Gebiete soll erhalten werden, indem u.a. der ökologische Ausgleich und die Landschaftsqualität mit Beiträgen an die Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter unterstützt werden. Verdichtete Siedlungsformen sollen Vorrang haben vor einer weiteren Ausdehnung der überbauten Gebiete auf Kosten des Kulturlands. Die für Verkehr, Energiegewinnung, Telekommunikation und Tourismus benötigten Bauten und Anlagen sollen optimal in die Landschaft eingebettet werden.

Um die attraktive und vielfältige Landschaft erhalten zu können, soll deren Sicherung durch **Vorranggebiete für Natur und Landschaft** sowie **Vorranggebiete für Landwirtschaft** unterstützt werden. Dabei sollen die im Richtplan 1984 festgelegten Gebiete – abgestützt auf die in den Ortsplanungen festgelegten Schutz- und Schongebiete – übernommen und in begründeten Fällen angepasst werden.

Der **Erhaltung und Schaffung von Kleinstrukturen** in siedlungsnahen Gebieten soll besondere Beachtung geschenkt werden. Es gelten weiterhin die Planungen R-LEK 2004 und Teilrichtplan „Ökologische Vernetzung (2012)“ sowie das Landschaftsqualitätsprojekt von 2015.

5.3.5 ZIELSETZUNG TOURISMUS

Ziele Tourismus

Im regionalen Tourismusentwicklungskonzept (RTEK) Oberland-Ost aus dem Jahr 2014 wurde aufgezeigt, welche Einkommens- und Beschäftigungseffekt der Tourismus in der Destination Oberland-Ost auslöst. Gerade in einer eher strukturschwächeren Region ist der Tourismus als Wirtschaftsfaktor unverzichtbar. Unter Beachtung der sich verändernden Marktbedürfnisse gilt es, zukünftig den Stellenwert des Tourismus nachhaltig zu entwickeln.

Im vorliegenden RGSK wird deshalb folgendes grundlegendes Ziel der touristischen Entwicklung Oberland-Ost festgelegt:

Die Region fördert einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Tourismus.

Im Gesamtkontext der Förderung eines nachhaltigen Tourismus im Oberland-Ost sind, die in Abbildung 5-4 aufgeführten Teilziele von spezieller Bedeutung. Diese Teilziele können von ihrer Funktion her primär in drei unterschiedliche Bereiche unterteilt werden, deren Erreichung im Rahmen des RTEK differenziert angegangen wurden. Eingebettet sind diese Ziele in Zielvorgaben aus übergeordneten regionalen Planungsinstrumenten (z.B. Entwicklungsstrategie Oberland-Ost 2011, Entwicklungskonzept 2005, RGSK I, Eingabe alpenregion.ch 2007, Sport- und Erholungskonzept der Teilregion Interlaken etc.).

Raumrelevante Ziele: Im RTEK werden schwerpunktmässig raumrelevante Ziele (in Abbildung 5-4 weiss umrandet) behandelt. Massnahmen basierend auf diesen Zielen werden deshalb im vorliegenden RGSK der 2. Generation integriert.

Marketinggeprägte Ziele: Der Bereich Marketing wurde durch das RTEK bewusst nicht behandelt, da es keine Konkurrenz zu den Tourismusleitern und -zielen der Destinationen darstellen soll. Das RTEK fungierte aber als Ideengeber für mögliche Marketingziele, die dann von den Destinationen zu konkretisieren sind.

Organisationsgeprägte Ziele: Im Rahmen des RTEK wurden sowohl Zielideen vorgeschlagen, deren Konkretisierung durch die Destinationen erfolgen muss, als auch Zielvorgaben, deren Erreichung mit dem RTEK verfolgt werden.



Abbildung 5-4: Zielsystem RTEK (angepasst von Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011: 120).

Infrastruktur

Infrastruktur gezielt entwickeln

In erster Linie geht es darum, die bestehenden touristischen Infrastrukturen zu sichern. Gleichwohl darf die Infrastruktur - vor dem Hintergrund des sich ständig verändernden Marktes und unter Beachtung des grundlegenden Ziels („Förderung eines nachhaltigen Tourismus“) - ausgebaut werden, sofern sie sich prioritär auf die touristischen Gebiete von regionaler Bedeutung konzentriert (Bsp. Zentren, Intensiverholungsgebiete, Ausflugsstationen und Ausflugsziele), eine Angebotslücke schliesst und einen klar erkennbaren Nutzen generiert. Insbesondere im Bereich der Beherbergung und Bergbahnen stehen in den nächsten Jahren Umstrukturierungsprozesse resp. der Ersatz von Transportbahnen bevor.

Tourismus und Raumplanung

Tourismus und Raumplanung abstimmen

Die attraktive Landschaft des Oberlands ist das Kapital des Tourismus. Damit dieses erhalten bleibt, gilt es die touristischen Interessen und die landschaftsschützerischen Interessen miteinander zu vereinen. Die Raumpla-

nung hat dabei die verschiedenen touristischen Ansprüche mit anderen Interessen am Raum zu koordinieren und die Balance zwischen entwickeln/nutzen und schützen/bewahren am jeweiligen Standort zu finden. Im Zuge des Klimawandels gilt es zudem die touristische Nutzung vor drohenden Gefahren abzustimmen und planerische Voraussetzungen für die veränderten Bedingungen zu schaffen.

Natürliche Ressourcen

Natürliche Ressourcen sichern

Ein wichtiges Ziel ist es, die natürlichen Ressourcen als Grundlage der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Land- und Forstwirtschaft) und der wirtschaftlichen Attraktivität zu sichern. Der Erhalt und der Schutz trotz teilweiser intensiver touristischer Nutzung tragen zur Sicherung der Standortqualität bei.

5.4 UMSETZUNGSSTRATEGIE

Die Umsetzungsstrategien verdeutlichen, welche strategischen Ansätze die oben beschriebenen Ziele unterstützen.

Die Nummern dienen der Zuordnung zu den Massnahmen in Kapitel 6.

- uG1 **Alle Möglichkeiten koordiniert einsetzen:** Einseitige Strategien führen nicht zum Ziel. Besser ist eine Kombination von verkehrslenkenden Massnahmen und gezielten Anpassungen des Verkehrssystems in Abstimmung mit den Zielen der Siedlungsentwicklung.
- uG2 Die **Lebens- und Aufenthaltsqualität** soll insbesondere in den Zentren der 3. und 4. Stufe für Einheimische und Gäste weiter **verbessert** werden. Die Zahl der heute vorhandenen **Arbeitsplätze** soll auch **längerfristig gehalten** werden.
- uG3 **Anbindung nach Aussen:** Die Anbindung der Region an die benachbarten ausserkantonalen Gebiete ist zu pflegen und zu stärken.
- uG4 **Bedürfnisse älterer Menschen:** Die Bedürfnisse der zunehmenden Bevölkerungsgruppe älterer Menschen ist angemessen zu berücksichtigen.

5.4.1 UMSETZUNGSSTRATEGIE SIEDLUNG

Kernorte aufwerten und zentrale Siedlungsgebiete verdichten

- uS1 **Konzentration der Siedlungsentwicklung** auf den definierten Entwicklungsachsen und den Zentren der 3. und 4. Stufe. Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die ländlichen Kernorte zu konzentrieren.
- uS2 **Siedlungswachstum nach innen:** Um eine Entwicklung nach innen zu ermöglichen sollen freiwerdende Siedlungsflächen umgenutzt werden. Sie

haben Vorrang gegenüber Neueinzonungen. Innere Potentiale sind zu nutzen und zu fördern (bestehende Bauzonenreserven, Parzellen mit geringem Bebauungsgrad, Brachen, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Anpassung von Ausnützungsziffern etc.). Denkmalpflegerischen Aspekten in dabei hohe Beachtung zu schenken.

- uS3 **Siedlungsbegrenzung nach aussen:** Die Begrenzungen der Siedlungsentwicklung des Richtplans von 1984 sind zu übernehmen und zu ergänzen. Dadurch sollen wichtige Landschaftsräume langfristig vor dem Siedlungsdruck geschützt und das vielfältige Landschaftsbild erhalten werden.
- uS4 Die **Aufwertung von zentralen Siedlungsgebieten** soll gefördert werden. Die gestalterische Qualität (hohe Baukultur) der Siedlungsentwicklung ist dabei besonders zu beachten.

Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot

- uS5 Um die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen, sollen Bildungs-, Einkaufs- und weitere **Einrichtungen an guten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, vorrangig in Zentren** der 3. und 4. Stufe und entlang der Entwicklungsachsen konzentriert werden.
- uS6 **Grössere Siedlungserweiterungen sollen regional koordiniert und festgelegt werden**, dem um die besten Standorte bezüglich ihrer Auswirkungen auf Verkehr, Landschaft und der gewünschten regionalen Entwicklung auswählen zu können. Sie sollen auf Gebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung konzentriert werden. Dies setzt eine regionale Bedarfsanalyse voraus. *Als Ziel sollen Einzonungen mindestens in der **ÖV-Güteklasse D** liegen.*
- uS7 Es sind **Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten zu definieren**. Die Gebiete müssen mindestens die ÖV-Güteklasse D, in begründeten Ausnahmefällen Klasse E aufweisen. Neue ESP dürfen Wohngebiete nur unbedeutend zusätzlich verkehrlich belasten.

Attraktive Wohnstandorte

- uS8 Die **Attraktivität der bestgeeigneten Wohnstandorte** (insbesondere in den Zentren der 3. und 4. Stufe) soll **aktiv gefördert werden**. Ein qualitativ gutes Wohnumfeld stützt sich auf ein umfassendes Angebot in den Bereichen Bildung, Kultur, Sport und Freizeit sowie durch eine gute ÖV-Anbindung (vgl. Anforderungen an Neueinzonungen) und Massnahmen zur Steigerung der Wohnungsbelegung oder durch Schaffung von zentral gelegenen, grösseren Wohnüberbauungen in den Zentren.
- uS9 In der gesamten Region soll die **Koordination der Raumplanung** verstärkt werden (z.B. Vereinheitlichung der Begriffe von Bau- und Zonenvorschriften, Erschliessungsanforderungen für neue Einzonungen, Stellungnahmen der Regionalkonferenz zu Ortsplanungsrevisionen sowie Vorgaben bezüglich der gestalterischen Qualität an Bauten an besonderen Lagen).
- uS10 Wo besonderer Wert auf Qualität gelegt wird, drängen sich qualitätssi-

chernde Verfahren auf.

5.4.2 UMSETZUNGSSTRATEGIE VERKEHR

Verbindungsachsen langfristig sichern und qualitativ verbessern

- uV1 Die Region setzt sich dafür ein, dass Kanton und Bund für die bestehenden Verbindungsachsen genügende betriebliche und finanzielle Mittel bereitstellen, damit eine hohe Verfügbarkeit gewährleistet werden kann.
- uV2 Bei Naturereignissen soll die Erreichbarkeit durch ein subsidiäres Versorgungssystem gewährleistet werden.

Verträglich gestalten

- uV3 Der Verkehr soll verträglich gestaltet werden, indem der Durchgangsverkehr von Wohngebieten ferngehalten wird und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer angeglichen werden (u.a. Ortskernumgestaltung, Tempo-30-Zonen).
- uV4 Die Erreichbarkeit von Zentren soll durch Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme verbessert werden (Pfortner, Leitzentrale, Staumeldungen etc.).
- uV6 Die Mobilität der Seniorinnen und Senioren ist so lange wie möglich zu gewährleisten. Als Fussgänger und Velofahrer sollten sie sich sicher fühlen. Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel sollte erleichtert werden, damit auch ältere und behinderte Bürgerinnen und Bürger am sozialen Leben in der Gemeinde und Region teilnehmen können.

Verlagern

- uV7 Nur falls es aus Sicherheits- und Verträglichkeitsgründen nicht anders möglich ist, dürfen Strassenausbauten in Betracht gezogen werden. Die positive Kosten-Nutzen-Bilanz muss gegeben sein. Bei jeder Massnahme im Verkehrsbereich ist der Langsamverkehr miteinzubeziehen und mit Siedlungsmassnahmen und allenfalls verkehrlich flankierenden Massnahmen zu begleiten.
- uV9 Eine systematische und flächendeckende Beurteilung von Netzlücken und Gefahrenstellen auf kommunalen Strassen mit Velorouten kantonaler und regionaler Netzfunktion, daraus abgeleiteter Handlungsbedarf und Massnahmen.
- uV10 Beliebte Ausflugsziele sollten für Fussgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein. Die Netze sind diesbezüglich zu prüfen und zu ergänzen.
- uV11 Das Umsteigen ist durch die Erhöhung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs zu

fördern. Umsteigeorte des ÖV sind attraktiv auszustatten (Gestaltung Bahnhöfe, Park/Bike+Ride, kurze Wege für den Langsamverkehr).

- uV12 Um den ÖV zu fördern, sollen ÖV-Tarifverbände und attraktive touristische ÖV-Angebote erweitert werden.
- uV13 Standortoptimierungen der ÖV-Haltestellen und die Linienführung der Busse sind fortlaufend mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren, zu systematisieren und optimal anzupassen.
- uV14 Der Parkraum soll nach Kriterien geregelt und bewirtschaftet werden, welche übermässige Belastungen touristischer Ziele, die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes und die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungsräumen berücksichtigen.

Vermeiden

- uS1, uS2, uS5 bis uS7 Die Umsetzungsstrategien Siedlung S-1, S-2, S-3 bis S-7 haben ebenfalls zum Ziel, Verkehr zu vermeiden.
- uV16 Wohnen und Arbeiten am selben Ort soll gefördert werden.
- uV17 Die Ausscheidung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten mit Verzicht auf den Individualverkehr soll gefördert werden.
- uV18 Die Verkehrsmittelwahl soll beeinflusst werden zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen (Carpooling, Mobilitätsmanagement etc.).

Verkehrssicherheit erhöhen

- uV19 Die Beachtung der Umsetzungsstrategien uV1 – uV18 trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
- uV20 In der Planungsphase von relevanten Strassenprojekten sind zur vorausschauenden Beurteilung die Sicherheitsinstrumente Road Safety Impact Assessment (RIA) und Road Safety Audit (RSA) einzusetzen
- uV21 Die in Betrieb befindlichen Strassen werden einer regelmässigen systematischen Sicherheitsbeurteilung unterzogen.
- uV22 Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten auf dem bestehenden Strassennetz werden Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen entwickelt und umgesetzt. Dazu wird das Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) angewandt (siehe Anhang A13).

5.4.3 UMSETZUNGSSTRATEGIE LANDSCHAFT

Landschaft und Lebensräume schützen

- uL1 Zur Erhaltung von besonders schönen Landschaften sowie besonders wert-

vollen Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sollen regionale Landschaftsschutzgebiete und Landschaftsschongebiete festgelegt werden.

uL2 Um wertvolle Landwirtschaftsflächen, Landschaft und Natur in Siedlungsnähe vor der Überbauung zu schützen, sollen Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt werden.

uL3 Die Durchlässigkeit der Wildtierkorridore soll erhalten und verbessert werden.

Erhaltung und Schaffung von Kleinstrukturen

uL4 Die ökologische Vernetzung und die Schaffung von ökologischen wertvollen Kleinstrukturen sind zu fördern – auch im Siedlungsgebiet.

Durchgrünung der Agglomeration Interlaken erhalten

uL5 Die Durchgrünung der Agglomeration Interlaken soll u.a. erhalten werden, indem siedlungsprägende Grünräume festgelegt werden.

Landschaft unterhalten und aufwerten

uL6 Die besonderen landschaftlichen Werte der Region Oberland-Ost sollen erhalten, unterhalten und aufgewertet werden, indem die Umsetzung des regionalen Landschaftskonzepts 2004 weitergeführt wird.

5.4.4 UMSETZUNGSSTRATEGIE TOURISMUS

Querbezug Entwicklungsstrategie 2011 (Neue Regionalpolitik NRP)

Die nachfolgenden Umsetzungsstrategiegrundsätze sind aus der Entwicklungsstrategie¹⁸ entnommen. Viele Herausforderungen wurden bereits damals bei der Ausarbeitung erkannt und mit dem Förderprogramm Oberland-Ost¹⁹ in zahlreichen Bereichen mit Massnahmen angegangen. Die Ausarbeitung von Entwicklungsstrategie und Förderprogramm geschah unter aktiver Mithilfe breiter Kreise aus der ganzen Region. Es wurden drei teilregionale Arbeitsgruppen mit Gemeinde- und Fachorganisationsvertretern und -vertreterinnen eingesetzt. Die Ziele können sich deshalb auf eine breite Akzeptanz stützen.

Raum - Siedlungsränder

uT1 Region und Gemeinden unterstützen verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes zur landwirtschaftlichen Nutzung und zum touristisch genutzten Naturraum.

Kommentar: Die im Regionalen Richtplan 1984 eingeleiteten Abgrenzungen sollen konsequent fortgesetzt werden. Neben einer zweckmässigen innerregionalen Siedlungsstruktur werden dabei auch die landschaftliche

¹⁸ Entwicklungsstrategie 2011

¹⁹ Förderprogramm 2012-2015

Qualität und damit die touristische Attraktivität erhalten.

Wirtschaft

uT2 Region und Gemeinden fördern in Zusammenarbeit mit anderen regionalen Organisationen und dem Kanton ein aktives und systematisches Standortmarketing.

Kommentar: Mit dem Standortmarketing soll der Bekanntheitsgrad der Region als Wirtschafts-, Wohn- und Ferienort vergrössert und ein positives Image der Region vermittelt werden.

uT3 Region, Gemeinden, Wirtschafts-, Tourismus- und Landwirtschaftsorganisationen entwickeln und betreiben eine Herkunfts- und Qualitätsbezeichnung für aus der Region stammende Qualitätsprodukte und -dienstleistungen.

Kommentar: Eine einheitliche (Qualitäts-)Marke verhilft der Region zu grösserem Bekanntheitsgrad und kann dadurch einen Beitrag zur Erhöhung der Wertschöpfung leisten. Unter dem Patronat der Volkswirtschaft Berner Oberland besteht bereits eine Marke Berner Oberland.

Quellenverweis:

- Eingabe Landwirtschaft (Schatzmann/Furrer).
- Projekt Chance Berner Oberland (BeO): Leitbild Berner Oberland (www.chancebeo.ch).

Tourismus

uT4 Region, Gemeinden, Tourismusorganisationen und Private fördern wirtschaftlich einträgliche, umweltschonende und zwischenmenschlich bereichernde Tourismusformen.

Kommentar: Um die Belastung von Bevölkerung, Natur und Landschaft durch touristische Aktivitäten in der Region nicht zu vergrössern, soll ein quantitatives Angebotswachstum nur mit Zurückhaltung erfolgen.

uT5 Touristisch intensiv genutzte Gebiete werden durch Region und Gemeinden räumlich begrenzt.

Kommentar: Als intensive Nutzungen sind alle Varianten von Ski, Snowboard und Mountainbike fahren wie auch alle Flugsportarten gemeint. Die dazu notwendigen Pisten, Strecken und Plätze sollen durch eine entsprechende Signalisation räumlich begrenzt werden. Von intensiven touristischen Nutzungen freizuhaltende Räume werden durch planerische Massnahmen abgesichert. Auch nicht intensive touristische Aktivitäten wie Schneeschuh laufen sind räumlich und zeitlich zu begrenzen. Mit der nötigen Sorgfalt bleibt das Betreten dieser Räume für alle Personen möglich.

uT6 Region und Gemeinden verzichten auf die Erschliessung neuer Feriendörfer und fördern im Interesse einer besseren Auslastung bewirtschaftete

Ferienwohnungsangebote.

Kommentar: Es sollen keine neuen Retortenstationen mit dazugehöriger touristischer Infrastruktur abseits bestehender Siedlungen gebaut werden. Zur Bewirtschaftung von Ferienwohnungen vgl. auch Bereich Wohnen.

- uT7 Region und Gemeinden verzichten auf die Erschliessung neuer Skigebiete. Ein Zusammenschluss bestehender Skigebiete wird dagegen unterstützt, sofern ein solcher mit einer geringen Anzahl von neuen Anlagen erfolgen kann und dadurch Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftschancen der gesamten Region erhöht werden. Dabei sind die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung einzuhalten.

Kommentar: Zum Zusammenschluss der Skigebiete Hasliberg – Frutt – Engelberg besteht die Projektstudie „Schneeparadies“. Das Gesuch um Richtplananpassung bei der Region Oberland-Ost und bei den Kantonen BE, OW und NW wurde 2010 gestellt.

- uT8 Region, Gemeinden, Tourismusorganisationen und -betriebe sind bestrebt, die bestehenden Beherbergungskapazitäten sowie die touristische Infrastruktur besser auszulasten. Sie fördern die marktgerechte Erneuerung des bestehenden touristischen Angebotes.

Kommentar: Die Erneuerung des touristischen Angebotes soll v.a. zu qualitativen Verbesserungen führen. In einzelnen Fällen sind aber auch Kapazitätssteigerungen sinnvoll (z.B. beim Ersatz von bestehenden Anlagen oder bei neuen, innovativen Angeboten). Den Anliegen der Umwelt ist (im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen) Rechnung zu tragen.

- uT9 Region, Gemeinden, Tourismusorganisationen und touristische Leistungsträger fördern eine umweltschonende Mobilität in Zusammenhang mit dem Tourismus.

Kommentar: Zur Schonung der Umwelt sollen Anreize zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel erhalten und verstärkt werden. Dazu gehört u.a. die weitere Verbreitung von Gästekarten, die zur unentgeltlichen Benützung des ÖV auf bestimmten Strecken berechtigen, sowie Fahrausweise von touristischen Transportanlagen, die auch den ÖV sowie Shuttle-Angebote ab zentralen Umsteigepunkten umfassen.

- uT10 Die Region richtet ihr Angebot auf unterschiedliche Nachfragerbedürfnisse aus. Dazu gehören namentlich der Erholungs-, Bildungs-, Kongress-, Geschäfts-, Events-, Adventure- und Gesundheitstourismus.

Kommentar: Mit der Ausrichtung des Tourismus auf unterschiedliche Zielgruppen kann die Region ihre Vielseitigkeit optimal nutzen und wirtschaftlich auf eine breite Basis stellen. Von grösster Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Ausbau des Kongresstourismus. Interlaken bildet gemäss touristischem Entwicklungskonzept des Kantons neben Bern und Biel einen der drei kantonalen Schwerpunktstandorte für den Kongresstourismus.

- uT11 Region, Gemeinden, Tourismusorganisationen und -betriebe richten das

Angebot lokal auf besondere Stärken aus.

Kommentar: Eine konsequente Ausrichtung der Angebotspolitik auf die besonderen Stärken der einzelnen Orte verstärkt deren Position im Angebotswettbewerb. Voraussetzungen sind eine Vertiefung der regionalen Kooperation zwischen Tourismusorten, Tourismusunternehmen und der Landwirtschaft sowie die Bereitstellung kantonaler Fördermittel (inkl. Anschubfinanzierungen).

uT12 Region, Gemeinden, Tourismusorganisationen und –betriebe streben eine ausgeglichene jahreszeitliche Verteilung des Aufenthaltstourismus an.

Kommentar: Zur Belebung von Vor- und Nachsaison sind teilweise neue Investitionen nötig. Solche sollen aber nicht zur Erhöhung von Spitzenfrequenzen in der Hochsaison führen.

uT13 Region, Gemeinden und Tourismusorganisationen fördern einen umweltschonenden und wirtschaftlich einträglichen Tagestourismus.

Kommentar: Ein umweltschonender und wirtschaftlich einträglicher Tagestourismus bedarf u.a. der Einführung von verkehrslenkenden Massnahmen und Investitionen sowie der Erhaltung und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs.

uT14 Region, Gemeinden und Tourismusorganisationen unterstützen die Weiterentwicklung der Destinationsbildung und fördern die Zusammenarbeit der einzelnen Destinationen.

Kommentar: Um die internationalen Märkte effizient bearbeiten zu können, müssen die finanziellen Mittel noch stärker als bisher gebündelt werden. Dazu ist eine verstärkte Zusammenarbeit der Destinationen notwendig, was u. U. eine Veränderung der bestehenden Strukturen erfordert.

uT15 Region, Gemeinden und Tourismusorganisationen fördern die innovative touristische Erlebnisinszenierung.

Kommentar: Natur und Landschaft der Region sollen von den Gästen und Einheimischen neu entdeckt und geschätzt werden. Es sollen Themenwege, Naturpärke und ähnliche Einrichtungen sowie neue und innovative Angebote geschaffen werden, die nur wenig zusätzliche Infrastruktur benötigen.

uT16 Region, Gemeinden und Betreiber von Schneesportanlagen koordinieren die Beschneigungsflächen in der Region.

Kommentar: Bei der Beschneigung ist auf folgende Punkte zu achten: Möglichst geringfügige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Schonung ökologisch wertvoller Lebensräume, möglichst geringe Landschaftseingriffe, Einhaltung von Restwassermengen. Beim Bau von Beschneigungsanlagen gelten die Vorschriften der kantonalen Baugesetzgebung. Der Beschneigungsrichtplan wurde mit dem RGSK 2016 abgelöst.

Erholung, Sport und Kultur

- uT17 Region und Gemeinden bewahren und fördern durch geeignete raumplanerische Massnahmen die bestehenden (Nah-)Erholungs- und Bewegungsräume für Bevölkerung und Gäste.

Kommentar: Instrumente zur Förderung der Erholungs- und Bewegungsräume sind u.a. Ortsplanungen, Baureglemente und (andere) behördenverbindliche Richtpläne und Konzepte.

Quellenverweis:

- BASPO, Sportpolitik, Informationen aus dem öffentlich-rechtlichen Sport, 2002, S. 22.

- uT18 Region und Gemeinden unterstützen eine regional koordinierte Planung und Vermittlung der Sportanlagen und optimieren deren Auslastung unter anderem durch die Ermöglichung einer vermehrten touristischen Nutzung.

Kommentar: Ein Teil der Sportanlagen der Region haben eine ungenügende Auslastung, ein anderer Teil (insbesondere im Raum Bödeli) ist sogar überlastet. Die gemeinsame Planung der öffentlichen Sportanlagen und des Anlagenbetriebs und deren Koordination mit privaten Anbietern ist Gegenstand Sport- und Erholungskonzeptes der Teilregion 1 Interlaken. Es besteht eine Arbeitsgruppe Sportfachstelle.

Quellenverweis:

- Agglomerationsprogramm Interlaken und Umgebung.
- Sport- und Erholungskonzept der Teilregion 1 Interlaken.

- uT19 Die Regionsgemeinden fördern die Sportvereine nach abgesprochenen, transparenten Kriterien und unterstützen die Durchführung national und international bedeutsamer Sportveranstaltungen in der Region.

Kommentar: Die schrittweise Entwicklung von abgestimmten Instrumenten der Sportförderung ist Teil des Agglomerationsprogramms von Interlaken und Umgebung. Mit Ausnahme des FIS-Weltcuprennens am Lauberhorn, des Jungfraumarathons und des Inferno-Triatlons (Schilthorn) verfügt die Region über keine regelmässig stattfindenden Grossveranstaltungen im Spitzensport mit nationalem oder internationalem Ruf. Vereinzelt finden Etappenhalte der Tour-de-Suisse in der Region statt. Im 2010 wurde der Trägerverein Lauberhornrennen gegründet.

Quellenverweis:

- Agglomerationsprogramm Interlaken und Umgebung.

- uT20 Region und Gemeinden begünstigen ein vielfältiges Kulturangebot in allen Sparten zur Vermittlung von traditionellem bis modernem Kulturgut.

Kommentar: Ein vielfältiges Kulturangebot ist auch touristisch von grossem Interesse. Dem Kulturangebot hinzuzurechnen ist auch die ansprechende

Gestaltung des öffentlichen Raumes (Ortskerne) bzw. die Kunst im öffentlichen Raum.

Quellenverweis:

- Leitbild Berner Oberland VWK, F5.
- Agglomerationsprogramm Interlaken und Umgebung 2005.
- Entwicklungskonzept 2005, S. 335.

uT21

Region und Gemeinden fördern das einheimische Kulturschaffen (Kulturvereine, freie Szene), sorgen für gute Rahmenbedingungen (u.a. Räumlichkeiten) für Kulturanbietende und Kulturschaffende und unterstützen den kulturellen Austausch über die Regions- und Landesgrenzen hinweg.

Kommentar: Ein reichhaltiges einheimisches Kulturleben ist eine wichtige Voraussetzung für die lokal-regionale Identität und für einen regen Gedankenaustausch. Die Aufbauarbeiten für die Bildung einer Kulturkonferenz sind gestartet. Ab 2013 wird dies zu einer obligatorischen Aufgabe der Regionalkonferenzen (Inkrafttreten Kulturförderungsgesetz (KFG)).

Quellenverweis:

- Agglomerationsprogramm Interlaken und Umgebung 2005.
- Entwicklungskonzept 2005, S. 335.

6. MASSNAHMEN

6.1 ÜBERSICHT MASSNAHMENKATALOG

Grundlegendes

Auf der Grundlage des evaluierten Handlungsbedarfs, dem angestrebten Zukunftsbild, den formulierten Zielsetzungen und der Vorgaben des Kantons ergeben sich die hier aufgelisteten Massnahmenpakete. Die kantonalen Vorgaben sind in Form von Vollzugs- und Prüfungsaufträgen formuliert, die mit entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Behandlung der Vollzugs- und Prüfungsaufträge ist im Anhang A2 dargelegt.

Zentral ist Verkehr und Siedlung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu fördern. Grundsätzlich müssen die Massnahmen zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung beitragen. Die Siedlungsentwicklung ist auf das Verkehrsangebot abzustimmen. Zu einer konzentrierten und nachhaltigen Entwicklung sollen auch die aus dem RTEK stammenden raumrelevanten Tourismuselemente beitragen.

Neue Nummerierung

Die Massnahmenstruktur des RGSK 1. Generation wurde soweit als möglich beibehalten. Für das RGSK der 2. Generation gelten aber neue Richtlinien für die Nummerierung von Massnahmenpaketen. Die Massnahmen des RGSK 1. Generation und die neu zu integrierenden Massnahmen des RTEK erhalten im RGSK 2. Generation daher neue Nummern (siehe Beilage Änderungsliste).

Massnahmenpakete

MASSNAHMENPAKETE SIEDLUNG

- S-1** Regionale Zentralitätsstruktur
- S-2** Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- S-3** Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung (Wohnen und Arbeiten)
- S-4** Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung
- S-5** Koordination der Raumplanung
- S-7** Siedlungsentwicklung nach innen

MASSNAHMENPAKETE VERKEHR

- ÖV-FV-1** Fernverkehr
- ÖV-Reg-1** Regionaler Schienenverkehr
- ÖV-Str-1** Strassengebundener öffentlicher Verkehr
- MIV-N-1** Nationale Infrastruktur
- MIV-U-1** Umfahrungen
- MIV-E-1** Erschliessungen
- MIV-K-1** Kapazitätserweiterungen
- MIV-O-1** Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit
- MIV-S-1** Verkehrssicherheit
- MIV-W-1** Weitere Massnahmen MIV: Notroutenkonzept
- MIV-W-2** Weitere Massnahmen MIV: Regionale Verbindungsachse Grosse Scheidegg

LV-A-1	Ausbau Langsamverkehr
KM-P-1	Park & Ride
KM-B-1	Bike & Ride
NM-MM-1	Mobilitätsmanagement
NM-PP-1	Parkplatzbewirtschaftung

MASSNAHMENPAKETE LANDSCHAFT

L-1	Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete
L-2	Siedlungsprägende Grünräume und Vorranggebiete Landwirtschaft
L-6	Koordinationsbedarf Schiessplätze

MASSNAHMENPAKETE TOURISMUS

T-1	Ressort-Projekte
T-2	Konzept Freizeit- und Tourismusverkehr
T-3	Hotelzonen
T-4	Camping
T-5	Intensiverholungsgebiete
T-6	Erholungsgebiete
T-7	Ausflugstationen und Ausflugziele von regionaler Bedeutung
T-8	Touristische Transportanlagen
T-9	Skipisten und Beschneigung
T-10	Mountainbikeanlagen von regionaler Bedeutung
T-11	Gleitschirmstart- und –landplätze von regionaler Bedeutung
T-12	Wassersport
T-13	Velofreizeit / Mountainbike

Im gesamten RGSK wird die raumplanerische Terminologie der Koordinationsstände gemäss Definition AGR verwendet (siehe Anhang A15). Demnach muss für den Koordinationsstand Zwischenergebnis (ZE) im Gegensatz zur Definition gemäss TBA nicht zwingend ein Vorprojekt vorliegen. Generell gilt es Konflikte stufengerecht für die Folgeplanung zu lösen.

Separates Dokument

Die detaillierten Beschreibungen befinden sich im Dokument "Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2016 – 2019, Oberland-Ost, Massnahmen".

In den folgenden Kapiteln folgen nun die Zuordnung der Schwächen und Chancen (beide aus dem Kapitel 4), Umsetzungsstrategien (Kapitel 5.3.5) und Vollzugs-/ Prüfaufträge (Anhang) zu den Massnahmenpaketen. Für die Massnahmenpakete Tourismus wird auf das RTEK verwiesen.

6.2 MASSNAHMENPAKETE SIEDLUNG

S-1	REGIONALE ZENTRALITÄTSSTRUKTUR	
	Schwächen:	sS2, sS3, sS4
	Chancen:	cS1, cS2
	Umsetzungsstrategien:	uG2, uS1, uS5
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-
S-2	REGIONALE WOHN- UND ARBEITSSCHWERPUNKTE	
	Schwächen:	sS1, sS2, sS3, sS9, sS10
	Chancen:	cS1, cS2, cS4, cS5
	Umsetzungsstrategien:	uS2, uS5, uS7, uS8, uS10, uV17
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA-Siedlung 1
S-3	VORRANGGEBIETE FÜR REGIONALE SIEDLUNGSERWEITERUNGEN WOHNEN UND ARBEITEN	
	Schwächen:	sS1, sS2, sS3, sS9, sS10
	Chancen:	cS1, cS2, cS4, cS5
	Umsetzungsstrategien:	uS5, uS6, uS8, uS10
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA-Siedlung 2
S-4	SIEDLUNGSBEGRENZUNGEN VON ÜBERÖRTLICHER BEDEUTUNG	
	Schwächen:	sS4, sL1
	Chancen:	cS3, cS7
	Umsetzungsstrategien:	uS1, uS3
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA 3, PA 2
S-5	KOORDINATION DER RAUMPLANUNG	
	Schwächen:	-
	Chancen:	cS8, cS9
	Umsetzungsstrategien:	uS9
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-
S-7	SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN	
	Schwächen:	sS1, sS4, sS5, sV9
	Chancen:	cS1, cS2, cS4
	Umsetzungsstrategien:	uS1, uS2, uS4, uS10
	Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA-Siedlung 1

6.3 MASSNAHMENPAKETE VERKEHR

Die Einzelmassnahmen in den jeweiligen Massnahmenpaketen basieren auf der Schwachstellenanalyse für die verschiedenen Verkehrsarten, auf der Auswertung des Gesamtverkehrsmodells sowie auf den vom Zukunftsbild abgeleiteten Zielsetzungen. Die Erreichbarkeit soll auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein.

Systematik der Bestimmung von Massnahmen auf (Kantons-) Strassen

Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse bilden eine wesentliche Grundlage für das RGSK. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher kantonaler Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt das Black Spot Management (BSM) mit der

Behandlung von Unfallschwerpunkten (siehe Anhang A13). Bei der Schwachstellenanalyse werden jedoch unter anderem die Verkehrssicherheit und die Gefahrenstellen auf der Strassenanlage auch ohne ausgewiesene Unfallschwerpunkte geprüft, um bei Bedarf verhältnismässige Verbesserungsmassnahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Eben in angepasster Form erfolgreich angewendet.

Priorität: bestehendes Angebot halten

Mit der 4-jährlichen Angebotsplanung existiert ein gut funktionierendes Instrument. Die Linienstruktur der Siedlungsgebiete in der ganzen Region ermöglicht es, ein überdurchschnittliches Angebot anzubieten. Das bestehende Angebot soll langfristig erhalten und den Bedürfnissen angepasst werden. Das eigentliche Instrument dazu ist das Angebotskonzept. Auf grössere Infrastrukturausbauten kann die Agglomeration nur beschränkt Einfluss nehmen (teilweiser Doppelspurausbau Interlaken-Spiez).

ÖV-FV-1 FERNVERKEHR

Schwächen:	sV2, sV3
Chancen:	cV1, cV2, cV3
Umsetzungsstrategien:	uV1, uV11, uV12
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

ÖV-REG-1 REGIONALER SCHIENENVERKEHR

Schwächen:	sV2, sV4, sV5, sV6
Chancen:	cV1, cV2, cV3, cV9
Umsetzungsstrategien:	uV1, uV10, uV11, uV12, uV13
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	PA-ÖV 3

ÖV-STR-1 STRASSENGEBUNDENER ÖFFENTLICHER VERKEHR

Schwächen:	sV4, sV7, sV8
Chancen:	cV1, cV2, cV3, cV7
Umsetzungsstrategien:	uV1, uV10, uV11, uV12, uV13
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	PA-ÖV 2

MIV-N-1 NATIONALE INFRASTRUKTUR

Schwächen:	sV10
Chancen:	cS3, cV1
Umsetzungsstrategien:	uV1, uV9, uV21
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

MIV-U-1 UMFÄHRUNGEN

Schwächen:	sV9
Chancen:	cS3
Umsetzungsstrategien:	uV3, uV7, uV20, uV22
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA-Strasse 1

MIV-E-1 ERSCHLIESSUNGEN

Schwächen:	sV11
Chancen:	cS4
Umsetzungsstrategien:	uS6, uV2, uV7, uV20
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	VA-Strasse 1

MIV-K-1 KAPAZITÄTserweiterungen

Schwächen: sV9, sV10
 Chancen: -
 Umsetzungsstrategien: uV7, uV20, uV21
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA-Strasse 1

MIV-O-1 ORTSDURCHFahrTEN / VERTRÄGLICHKEIT

Schwächen: sV10, sV13, sV14, sV24, sV25, sV27
 Chancen: cS3, cV4
 Umsetzungsstrategien: uS4, uV3, uV19, uV20, uV21, uV22
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA-Strasse 1, PA-Strasse 3

MIV-S-1 VERKEHRSSICHERHEIT

Schwächen: sV9, sV13, sV14, sV24, sV25, sV26, sV27
 Chancen: cV4
 Umsetzungsstrategien: uV19, uV20, uV21, uV22
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA-Strasse 1, PA-Strasse 3

MIV-W-1 WEITERE MASSNAHMEN MIV: NOTROUTENKONZEPT

Schwächen: sV12, sL12, sL13
 Chancen: -
 Umsetzungsstrategien: uV2
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: -

MIV-W-2 WEITERE MASSNAHMEN MIV: REGIONALE VERBINDUNGSACHSE GROSSE SCHEIDEGG

Schwächen: sV21
 Chancen: -
 Umsetzungsstrategien: uV1
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: -

MIV-W-3 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Schwächen: sV21, sV22, sV36
 Chancen: cV4
 Umsetzungsstrategien: uG4, uV4, uV6, uV12, uV18
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: PA-KombMob2

MIV-W-4 PARKPLATZBEWIRTSCHAFTUNG

Schwächen: sV15, sV16, sV17, sV18, sV19
 Chancen: cV8
 Umsetzungsstrategien: uV3, uV4, uV14
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: -

LV-A-1 AUSBAU LANGSAMVERKEHR

Schwächen: sV8, sV24, sV25, sV27, sV28, sV29, sV30
 Chancen: cV4, cV5, cV6, cV8
 Umsetzungsstrategien: uV3, uV9, uV10, uV11
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: PA-Strasse 3, PA-LV 1

KM-P-1 PARK & RIDE

Schwächen: sV4, sV6, sV17
 Chancen: cV9
 Umsetzungsstrategien: uV11
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: PA-KombMob 1

KM-B-1 BIKE & RIDE

Schwächen: sV31, sV37
 Chancen: cV2, cV8
 Umsetzungsstrategien: uV11
 Vollzugs-/ Prüfaufträge: PA-KombMob 2

6.4 MASSNAHMENPAKETE LANDSCHAFT

L-1	LANDSCHAFTSSCHUTZ- UND LANDSCHAFTSSCHONGEBIETE
	Schwächen: sL1, sL2, sL3, sL4, sL5
	Chancen: cS6
	Umsetzungsstrategien: uL1, uL2, uL3
	Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA 4, VA 6
L-2	SIEDLUNGSPRÄGENDE GRÜNRÄUME UND VORRANGGEBIETE LANDWIRTSCHAFT
	Schwächen: sS1, sL1
	Chancen:
	Umsetzungsstrategien: uS8, uL5
	Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA 4, VA 6
L-6	KOORDINATIONSBEDARF SCHIESSPLÄTZE
	Schwächen: sL6
	Chancen: -
	Umsetzungsstrategien: -
	Vollzugs-/ Prüfaufträge: VA 4

6.5 MASSNAHMENPAKETE TOURISMUS

Ablösung Richtplan 1984
und Beschneigungsrichtplan
1994

Die Massnahmenpakete im Bereich Tourismus stammen aus dem erarbeiteten RTEK. Die dort erarbeiteten Massnahmen wurden nach einer durchgeführten Situationsanalyse und dem identifizierten Handlungsbedarf abgeleitet oder wurden zur Ablösung des Richtplans 84 und des Beschneigungsrichtplans 1994 ins RTEK aufgenommen.

Auf eine Gegenüberstellung der Schwächen, Chancen, Strategien und Vollzugs- und Prüfaufträge wird verzichtet. Erläuterungen zu den Massnahmen im Bereich der Beherbergung, touristischen Infrastruktur und weiteren Outdooraktivitäten sind im RTEK in den Kapiteln 5.2 – 5.5 vorzufinden. An dieser Stelle werden nur Hinweise auf die Massnahmenpakete T-5, T-6 und T-7 gemacht. Für die Übernahmen aus dem RTEK waren Präzisierungen bezüglich Perimeterabgrenzung bzw. Präzisierungen zur Definition und Entwicklung notwendig.

Allgemeine Aussagen zur
touristischen Bedeutung in
Intensiverholungsgebieten
und Erholungsgebieten

Im Oberland-Ost besteht ausserhalb der Siedlungen eine grosse Anzahl von Erholungsgebieten mit ganz unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und -interessen. Während einige einer vielfältigen und intensiven Nutzung unterliegen, dienen andere als Ausgleichsräume. In den erstgenannten, den sogenannten Intensiverholungsgebieten, werden die Potentiale für eine vornehmlich touristisch geprägte Intensivnutzung umgesetzt.

Die grossen Skigebiete und die weltweit bekannten Ausflugsziele werden während der Saison sowohl von Touristen, welche sich länger in der Region aufhalten, als auch von Tagestouristen und der einheimischen Bevölkerung intensiv besucht. In diesen Gebieten wird entsprechend auch ein wesentlicher Teil der touristischen Wertschöpfung in der Region generiert. Dies zeigt sich auch daran, dass die Bergbahnen die mit Abstand grössten Ar-

beitgeber der Region sind.

Damit für die geplanten Vorhaben in diesen Gebieten rechtzeitig eine Abstimmung mit den übergeordneten Planungen erfolgen und Konflikte aufgezeigt werden können, wurden sie erfasst und planerisch festgehalten. Neben den Ersatz- und Neuanlagen wird auch der Erschliessung der Talstationen einen hohen Stellenwert eingeräumt (sowohl öffentlicher Verkehr als auch Individualverkehr).

In der Region Oberland-Ost bestehen heute 7 Intensiverholungsgebiete, welche durch den Wintersport geprägt sind, aber auch im Sommer eine hohe Bedeutung haben. Dazu kommt das Gebiet Engelberg - Titlis von welchem aber nur zwei Lifte im Perimeter der Regionalkonferenz liegen. Der Sommertourismus gewinnt immer mehr an Bedeutung, dies zeigt auch die Tatsache, dass an verschiedenen Orten Bikeanlagen in Planung sind. Daneben gibt es aber noch kleinere Skigebiete, Bahnen und Ausflugsziele, welche bei einer Einzelbetrachtung nicht sehr bedeutend erscheinen, in der Summe aber ebenfalls einen nicht unbedeutenden Anteil der touristischen Wertschöpfung generieren.

Intensiverholungsgebiete
T-5

Zukünftig gilt es vermehrt das Angebot auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse auszurichten unter Beibehaltung der naturräumlichen Qualität. Die räumliche Ausscheidung der Intensiverholungsgebiete im Oberland-Ost (Massnahme T-5) soll eine weitere Ausdehnung dieser Gebiete grundsätzlich begrenzen, gleichzeitig aber eine angemessene Entwicklung innerhalb dieser Gebiete - entsprechend ihrer Ausrichtung - ermöglichen. Als Intensiverholungsgebiete werden Gebiete verstanden, die grösstenteils ausserhalb der Bauzonen liegen, touristisch intensiv genutzt werden (hohes Besucheraufkommen) und mechanisch erschlossen sind.

Die räumliche Ausdehnung entspricht einer je Gebiet individuell abgegrenzten Fläche. Die Fläche deckt im Wesentlichen die Umfangslinie der heute bereits intensiv touristisch genutzten Gebiete (Perimeter siehe Richtplankarte). Lineare Zubringeranlagen müssen nicht zwingend innerhalb der Intensiverholungsgebiete liegen. Sie werden in Massnahmenpaket T-8 ja separat bezeichnet. Bei Projekten innerhalb der Intensiverholungsgebiete sind die Ziele gemäss und Umsetzungsstrategien gemäss Kapitel 5.3.5 und 5.4.4 zu berücksichtigen. Zur Entwicklung der Gebiete tragen weitere Massnahmen (T-8, T-9, T-10) bei, die das Angebot räumlich abstimmen. Die aufgeführten Vorhaben in den jeweiligen Massnahmen bedingen aber eine ausgewogene Interessenabwägung zwischen Nutz- und Schutzziele, welche im Rahmen der normalen Bewilligungsverfahren zu lösen sind.

Erholungsgebiete T-6

Bei den weniger frequentierten Erholungsgebieten handelt es sich um kleinere Erholungsgebiete mit vornehmlich sanftem Tourismus. Hier soll deshalb nur eine angemessene Entwicklung in diesen Gebieten möglich sein. Das Massnahmenpaket T-6 soll dieses Ziel unterstützen.

Ausflugsstationen und
Ausflugziele T-7

Das Massnahmenpaket T-7 sieht die Erfassung von neuen Vorhaben und Vorhabenideen, eine erste Vorabklärung bezüglich möglicher Konflikte, ei-

ne Übernahme der bestehenden Stationen sowie, die auf Konflikte überprüften neuen Projekte ins RGSK 2. Generation vor.

6.6 MASSNAHMEN AUSSERHALB DES RGSK

6.6.1 BEREICH SIEDLUNG

Im Folgenden werden Massnahmen in übergeordneter Gesetzgebung im Bereich Siedlung aufgeführt:

UMGANG MIT ZWEITWOHNUNGSBAU

Schwächen:	sS7, sS8
Chancen:	-
Umsetzungsstrategien:	-
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

Der Umgang mit dem Zweitwohnungsbau wird durch den Art. 8 des Raumplanungsgesetzes sowie den kantonalen Richtplan geregelt. Mit der Annahme der Initiative zum Zweitwohnungsbau hat sich die Situation grundlegend verändert. Der Bundesrat hat am 22. August 2012 die Verordnung über Zweitwohnungen erlassen, welche am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist. Diese Verordnung gilt bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel über Zweitwohnungen (Art. 75b BV).

BAULANDHORTUNG

Schwächen:	sS5
Chancen:	-
Umsetzungsstrategien:	uS2
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

6.6.2 BEREICH VERKEHR

Im Folgenden werden die wichtigsten Massnahmen im Bereich Verkehr aufgeführt, welche unabhängig vom RGSK weiterbearbeitet werden. Sie werden z. T. durch die Gemeinden, Transportunternehmungen und durch die kommende Angebotsplanung bearbeitet.

EINRICHTEN VON WEITEREN TEMPO-30-ZONEN IN DER AGGLOMERATION

Schwächen:	sV9
Chancen:	cS4, cV6
Umsetzungsstrategien:	uV3
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

Die Bödeligemeinden haben eigene Tempo-30-Konzepte erstellt, welche sich in der Umsetzung befinden.

TARIFMASSNAHMEN LAUTERBRUNNEN

Schwächen:	-
Chancen:	cV3
Umsetzungsstrategien:	uV12
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Im Güterverkehr erfolgen die Abgeltungszahlungen an die Transportunternehmen jeweils jährlich aufgrund der effektiven Einnahmeausfälle. Damit der administrative Aufwand verringert werden kann, werden die Tarifierleichterungen für den Güterverkehr im ordentlichen Offert- und Bestellverfahren integriert.

Das Tarifangebot im Personenverkehr hat sich in den letzten Jahren stark verändert. So traten die betroffenen Transportunternehmen WAB (Wengernalpbahn), BLM (Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren) und LSMS (Schilthornbahn) dem regionalen Tarifverbund und dem Tarif für General- und Halbtax-Abonnemente bei. Die Tarife der LSMS wurden zudem generell reduziert. Die speziell vergünstigten Tarife für Einheimische haben dadurch zwar an Bedeutung verloren, die ermässigten Mehrfahrkarten für die einheimische Bevölkerung sind aber dennoch wichtig und sollen beibehalten werden.

MASSNAHMEN FÜR ALTERSGERECHTE MOBILITÄT

Schwächen:	sV22, sV26
Chancen:	-
Umsetzungsstrategien:	uG4, uV6
Vollzugs-/ Prüfaufträge:	-

Die folgenden Massnahmen für altersgerechte Mobilität sind als Anregung für die Umsetzung auf Gemeindeebene zu verstehen, sie sind nicht Bestandteil der RGSK-Massnahmen:

- Zusätzliche Ruhebänke.
→ Massnahme auf Gemeindeebene, ohne Berücksichtigung im RGSK
- Sitzgelegenheiten in und vor Läden.
→ Massnahme auf Gemeindeebene, ohne Berücksichtigung im RGSK
- Aufbau einer Selbsthilfegruppe «Senioren fahren für Senioren».
→ Massnahme auf Gemeindeebene, ohne Berücksichtigung im RGSK
- Überprüfen der Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden und der Vermeidung, respektive dem Abbau von bestehenden baulichen Hindernissen, auch im Strassenbereich.
→ Massnahme auf Gemeindeebene, Daueraufgabe
- Information über Hilfs- und Mitfahrmöglichkeiten sowie über den Rotkreuzfahrdienst.
→ soll im Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden (Massnahme V8).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Trottoiren und in Fussgängerzonen (Velo- und Rollbrettfahrer, Inline-Skater, usw.).
→ kann als Randbedingung bei Infrastrukturmassnahmen berücksichtig-

- sichtigt werden.
- Überprüfen von Einstiegserleichterungen beim öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus).
→ ist eine laufende Aufgabe der Verkehrsanbieter.

6.6.3 BEREICH LANDSCHAFT

SACHPLAN MILITÄR / GEBIETE MIT VORBEHALT VBS (KERNBESTAND VBS)

Gebiete mit Vorbehalt VBS sind der Kernbestand militärischer Gebiete gemäss dem Sachplan Militär des Bundes.

In der Region Oberland-Ost befinden sich verschiedene Gebiete, welche militärisch genutzt werden.

Um die Aufgaben der Landesverteidigung zu erfüllen, beansprucht der Bund Boden und beeinflusst den Raum. Dem sicherheitspolitischen und militärischen Wandel folgend, sind diese Raumannsprüche ständigen Veränderungen unterworfen. Den militärischen Nutzungen stehen die zivilen öffentlichen und privaten Nutzungen mit steigenden Ansprüchen gegenüber. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich die verschiedenen Nutzungen gegenseitig behindern oder verunmöglichen, aber auch unterstützen oder bedingen, wird zunehmend grösser.

Um frühzeitig den Koordinationsbedarf aufzuzeigen sind im RGSK-Plan Gebiete mit Vorbehalt VBS aufgeführt, welche als Kernbestand im Sachplan Militär festgesetzt sind (gemäss Angaben VBS, Stand 2010). In naher Zukunft werden Gebiete überarbeitet und reduziert werden, was kurzfristig zu einem erhöhten Koordinationsbedarf führt. Für das RGSK sind es Hinweisgebiete, welche aufzeigen, wo zivile Anliegen mit den militärischen zu koordinieren sind. Auf Bundesebene wird der Koordinationsbedarf im Sachplan Militär festgelegt.

Weitere Informationen (u.a. Nutzungen und Bezeichnungen der Gebiete) können dem Sachplan Militär des Bundes entnommen werden.

6.7 UMSETZUNG UND PRIORITÄTENSETZUNG

6.7.1 UMSETZUNG UND PRIORISIERUNG DER WEITEREN VERKEHRSMASSNAHMEN

Die Umsetzung und Priorisierung der weiteren Verkehrsmassnahmen erfolgt anhand der in den Massnahmenblätter definierten Prioritäten und Realisierungszeitpunkten. Für die Prioritätensetzung im Bereich Verkehr auf Kantonsstrassen wird die Prioritätensetzung, in Anbetracht veränderter finanzieller Möglichkeiten, eine

Hauptaufgabe des OIK I - in Absprache mit den Gemeinden - sein.

6.7.2 UMSETZUNGSPLAN MASSNAHMEN DER REGIONALKONFERENZ

Für die Umsetzung der formulierten Massnahmen ohne genau festgelegte Realisierungszeitpunkte wird ein detaillierter Aktionsplan mit Prioritätensetzung erstellt werden. Im Weiteren soll die Öffentlichkeit über die weiteren Schritte informiert und ein Controlling-System erarbeitet werden. Die Federführung dazu liegt bei der Geschäftsführung der Regionalkonferenz Oberland-Ost.

7. WIRKUNG DER MASSNAHMEN

In den Massnahmenblättern wurde beim Teil "Beurteilung" jeweils die erwartete Wirkung dokumentiert.

Im Folgenden werden die wichtigsten Massnahmen und ihre Wirkung erläutert.

Wirkung der Massnahmen
im Bereich Siedlung

Mit der Umsetzung der Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung im Sinne des Zielszenarios angestrebt: d.h. eine Entwicklung, an zentralen, gut erschlossenen Lagen mit einer angemessenen Dichte sowie eine Konzentration von Arbeitsplätzen in den festgelegten Schwerpunkten.

Eine entscheidende Massnahme, um die Zielsetzungen zu erreichen, dürfte die Umsetzung der Massnahme S-7 (Siedlungsentwicklung nach innen) sein. Sie trägt stark zu einer haushälterischen Bodennutzung bei und bewirkt eine Zunahme der Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen in den bestehenden Siedlungsgebieten, wo bereits Infrastrukturen bestehen. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr wird optimiert. Dadurch verringern sich Neueinzonungen an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung und verbessert sich das Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Weiter reduzieren sich der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, der Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräumen sowie die Lärm- und Luftbelastung.

Weiter wird die Festsetzung von Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel von überörtlicher Bedeutung dazu führen, dass wichtige Landschaftsräume freigehalten und eine weitere Zersiedlung unterbunden wird.

Wirkung der Massnahmen
im Bereich Verkehr

Im Bereich Verkehr wirken die aufgenommenen Massnahmen mittels dem ‚Credo‘: ‚Verkehr vermeiden‘, ‚Verkehr verlagern‘ und ‚Verkehr verträglich gestalten‘ auf eine nachhaltige Entwicklung hin. In der Region Oberland-Ost ist die Förderung des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort entscheidend.

Die im Bereich Langsamverkehr vorgeschlagenen Massnahmen bewirken eine Verlagerung vom MIV oder ÖV zum LV durch eine verträglichere Ausgestaltung sowie durch neue oder angepasste Routen.

Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr optimieren den Modalsplit und bewirken eine Verlagerung vom MIV zum ÖV. Insbesondere optimierte bzw. neue Haltestellen sollen dazu beitragen.

Die MIV-Massnahmen wirken sich positiv in der Verlagerung (Umfahrung Wilderswil), der verträglichen Gestaltung des Verkehrs oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit aus. Die optimierte Erschliessung ermöglicht eine positive Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.

crossbow, Teilprojekt 1

Mit der Umsetzung des Crossbow Teilprojekt 1 wird eine markante Verbesserung für einen Grossteil der Bevölkerung und der zahlreichen touristischen Gäste auf dem Bödeli vollzogen. Die MIV-Belastung sinkt und die Aufenthaltsqualität für den LV wird verbessert. Die gesamte Attraktivität des Zentrums wird verbessert und insbesondere die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wird erhöht.

8. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

8.1 BEURTEILUNG

RGSK 2. Generation

Das RGSK 2. Generation soll die Gemeinden und die Region hin zu einer koordinierten und nachhaltigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr unterstützen.

Die Umsetzung des Konzepts mit dem Zukunftsbild, der Strategie und den vielen Massnahmen erfordert von der Regionalkonferenz und den Gemeinden einen grossen Einsatz. Ein Aktionsplan soll die Beteiligten bei der Umsetzung unterstützen - auch aufgrund der finanziellen und personellen Ressourcen.

Die Gemeinden konnten sich im Rahmen einer WebGIS-Umfrage zu ausgewählten Themen sowie während der Mitwirkung am Erarbeitungsprozess beteiligen. Um eine gute Verankerung zu erreichen und die Qualität des RGSK insgesamt zu verbessern, ist eine noch engere Einbindung der Gemeinden mit ihren Fachpersonen jedoch wünschenswert.

Der knappe finanzielle Rahmen führte auch dazu, dass bei der Ausarbeitung Prioritäten gesetzt werden mussten und einige Themen und Massnahmen einer vertieften Auseinandersetzung harren. Entsprechend wurden diese Themen zur Bearbeitung auf das 3. RGSK verwiesen.

8.2 VERBINDLICHKEITEN

Behördenverbindlichkeit

Mit der Genehmigung durch den Kanton wird das RGSK 2. Generation ein behördenverbindlicher Richtplan. Für das Verständnis der Massnahmen, aber auch um die Wirkung der Massnahmen beurteilen zu können, ist das behördenverbindliche Kapitel 5 "Zukunftsbild, Ziele und Umsetzungsstrategie" von grosser Bedeutung. Es soll langfristig gültig sein.

Ebenfalls behördenverbindlich sind die Kapitel 6 „Massnahmen“, der gesamte Massnahmenkatalog und die grau hinterlegten Massnahmen der Richtplankarte.

Verbindliche Inhalte

In der Richtplankarte werden folgende Hauptinhalte behördenverbindlich festgelegt:

- Kantonale Zentren der 3. und 4. Stufe
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (in bestehenden Bauzonen)
- Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
- Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel von überörtlicher

Bedeutung

- Regionales Landschaftsschutz- und –schongebiet
- Vorranggebiete für Landwirtschaft
- Siedlungsprägende Grünräume
- MIV-, ÖV- und Langsamverkehrsmassnahmen
- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Tourismus
- Regionaler Siedlungsschwerpunkt Tourismus
- Vorhaben Camping, Beschneigung, Skipiste, touristische Transportanlagen, Mountainbikeanlagen
- Gleitschirm Start- und Landeplätze
- River Rafting und Canyoning Ein- und Ausstiegsstellen
- Projekte in Intensiverholungsgebiet

Die entsprechenden Koordinationsstände sind in den Massnahmen und auf der Richtplankarte aufgeführt

8.3 UMGANG MIT BESTEHENDEN PLANUNGSINSTRUMENTEN

Die folgende Zusammenstellung zeigt den Umgang bestehender Planungsinstrumente der Region Oberland-Ost:

geht im RGSK
2. Generation auf

- **Regionaler Richtplan Oberland-Ost**
Wurde mit dem RGSK 1. Generation bereits teilweise abgelöst, insbesondere die Verkehrs- und Siedlungsthemen (etwa die Siedlungsbegrenzungen, die Siedlungsgebiete und das Strassen-, Bahn- und Busnetz). Zur Ablösung der Schutz- und Schongebiete wurden als erster Schritt Vorranggebiete Natur und Landschaft als Vororientierung ausgeschieden. Mit der Massnahmen L1 im RGSK II werden sie nun integral abgelöst.
Im Anhang A13 „Ablösung und Weiterbestand Richtplan-Inhalte 1984“ findet sich eine detaillierte Zusammenstellung wie die Themen abgelöst werden.
- **Beschneigungsrichtplan Oberland-Ost**
Wurde im RTEK mit der Massnahme I5 aufgearbeitet und wird ins RGSK 2. Generation überführt.

wird mit dem RGSK
2. Generation teilweise
abgedeckt

- **Regionales Tourismuskonzept**
Überführung der behördenverbindlichen Bestimmungen des regionalen Tourismuskonzepts (RTEK) ins RGSK

Weiterhin eigenständig

- **Entwicklungsstrategie 2007 und regionales Förderprogramm 2008-2011**
Wurde überarbeitet (Entwicklungsstrategie 2011 und regionales Förderprogramm 2012-2015) und an das RGSK angepasst.
- **Verkehrs- und Gestaltungsrichtplan Bodeli**
Kann nicht durch das RGSK abgelöst werden. Er ist eine stufengerechte Detaillierung des RGSK und soll weiter bestehen.
- **Sport- und Erholungskonzept SPEK**
- **SFG-Richtplan Oberland-Ost**

- Richtplan Abbau, Deponie, Transport ADT (2008)
- Regionales Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK
- Vernetzungsrichtplan nach ÖQV (2012)
- Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP Flugplatz Interlaken (2007)
- Angebotskonzept regionaler ÖV 2014-2017
- Ortsbuskonzept Grindelwald
- Energiekonzept Oberland-Ost
- Teilrichtplan Energie

8.4 WEITERES VORGEHEN

Aktionsplan und Controlling

Für die Umsetzung der formulierten Massnahmen soll ein Aktionsplan mit Prioritätensetzung erstellt werden. Im Weiteren soll die Öffentlichkeit über die weiteren Schritte informiert und ein Controlling-System erarbeitet werden. Die Federführung dazu liegt bei der Geschäftsführung der Regionalkonferenz Oberland-Ost.

Für die Prioritätensetzung im Bereich Verkehr auf Kantonsstrassen wird die Prioritätensetzung, in Anbetracht veränderter finanzieller Möglichkeiten, eine Hauptaufgabe des OIK I sein.

Arbeiten für das RGSK 3. Generation

Folgende Hauptarbeiten stehen für das RGSK der 3. Generation an:

- Weitere Festsetzung regionaler Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- Festsetzung von Vorranggebieten für regionale Siedlungserweiterung
- Verlässliche Erhebung des Potentials an Nutzungsreserven und Unterstützung bei deren Mobilisierung
- Eingang der Siedlungsbegrenzungen in die kommunale Nutzungsplanung
- Erarbeitung eines Konzepts zu Freizeit- und Tourismusverkehr
- Vertiefte Erhebung der Schwachstellen Verkehr (Alltagsverbindungen mit kantonaler und regionaler Netzfunktion)

Einen Überblick über den bisherigen und den weiteren Verlauf des RGSK-Prozesses (gesamtkantonal) gibt die nachfolgende Grafik. Der Stand des vorliegenden Berichts entspricht der dargestellten Etappe 2.

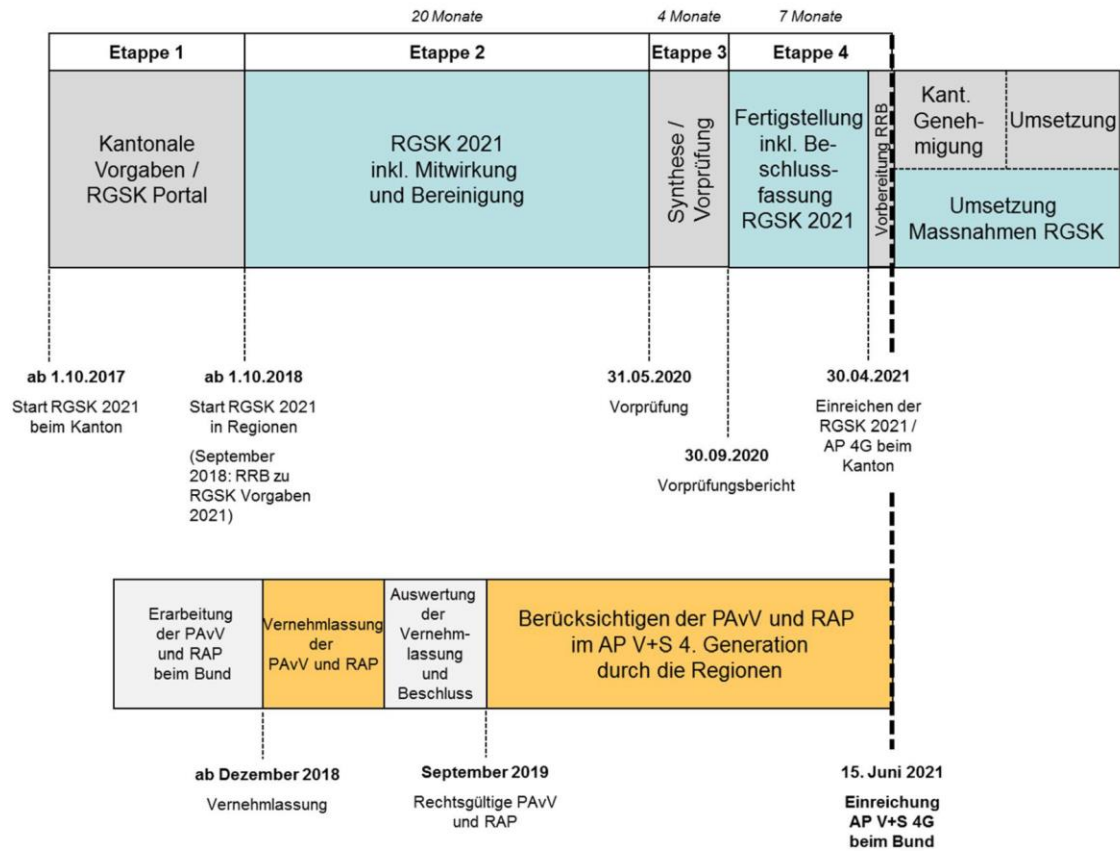


Abbildung 8-1: Ablauf des kantonalen Prozesses RGSK.

Quelle: BVE / JGK Kanton Bern (2018). Leitfaden Handbuch RGSK 2021

9. VERZEICHNISSE

9.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1:	Projektorganisation RGSK II.	11
Abbildung 2-1:	Die Region Oberland-Ost mit ihren Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).	14
Abbildung 2-2:	Teilregionen und Agglomeration (Grafik: IC Infraconsult).	15
Abbildung 2-3:	Die Agglomeration Interlaken mit Kernzonen und Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).	16
Abbildung 2-4:	Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2013 (Grafik: IC Infraconsult)	19
Abbildung 2-5:	Bevölkerungsentwicklung von 1980 bis 2012	20
Abbildung 2-6:	Beschäftigte (=Arbeitsplätze), Region Oberland-Ost	21
Abbildung 2-7:	Beschäftigte (=Arbeitsplätze) in der Region Oberland-Ost nach Wirtschaftssektoren 1985–2011.	22
Abbildung 2-8:	Mittel- bis langfristige Strategie Flugplatz Interlaken.	25
Abbildung 2-9:	Modalsplit nach Distanz je Region.	28
Abbildung 2-10:	Verkehrsbedeutende Einrichtungen in der Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).	29
Abbildung 2-11:	Parkings im Zentrum Interlaken. Quelle: Police Interlaken Bei Parkhäusern und –plätzen ab 50 Parkplätzen ist zusätzlich die ungefähre Anzahl angegeben.	30
Abbildung 2-12:	Jahresganglinie 2013 der Messstelle Zweilütschinen, Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA	32
Abbildung 2-13:	Stand der Umsetzung des Verkehrsrichtplans Bödeli / crossbow (Grafik: IC Infraconsult).	34
Abbildung 2-14:	Neue Verkehrsführung im Zentrum Interlaken. Grafik: Luke Huggler / Jungfrauzeitung	35
Abbildung 2-15:	Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, prozentuale Aufteilung (Regionales Angebotskonzept 2014-17 Kanton Bern). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-16:	ÖV-Erschliessungsgüteklassen (Grafik: IC Infraconsult. Daten: Swisstopo, AöV, TBA Kanton Bern). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-17:	Netzstruktur gemäss Angebotskonzept 2014-2017. Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-18:	Regionales Busnetz Interlaken (Karte Postauto Schweiz). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-19:	Jahresganglinie 2013 der Messstelle 255 – Zweilütschinen.	37
Abbildung 2-20:	Jahresgang 2013 des monatlichen DTV (links) und des monatlichen Sonn- und Feiertagsverkehrs (rechts) an der Messstelle 018 - Meiringen Lammi.	37
Abbildung 2-21:	Vergleich der Entwicklung der DTV und DWV Werte der Messstelle A8 Leissigen von 2003-2013.	38
Abbildung 2-22:	Dauerlinie 2013 der Messstelle Leissigen.	39

Abbildung 2-23:	Velonetzkarte im Bödéli mit den Alltagsrouten und Freizeitrouten (Grafik IC Infraconsult).	41
Abbildung 2-24:	NO2 Belastung, Region Oberland 2008 und 2009:	48
Abbildung 2-25:	Entwicklung der Jahresmittelwerte NO2	48
Abbildung 2-26:	Das Bödéli im August 2005.	50
Abbildung 2-27:	Wasserbauplan Lüttschine mit Überlastkorridor.	50
Abbildung 5-1:	Zukunftsbild Region Oberland-Ost (Grafik: IC Infraconsult).	75
Abbildung 5-2:	Zukunftsbild Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).	77
Abbildung 5-3:	Vergleich des Referenzszenarios gemäss regionalisierten Bevölkerungsprojektionen und dem Zielszenario gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Oberland-Ost.	80
Abbildung 5-4:	Zielsystem RTEK (angepasst von Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011: 120).	86
Abbildung 8-1:	Ablauf des kantonalen Prozesses RGSK.	113

9.2 TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1-1:	Projektorganisation RGSK II.	11
Abbildung 2-1:	Die Region Oberland-Ost mit ihren Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).	14
Abbildung 2-2:	Teilregionen und Agglomeration (Grafik: IC Infraconsult).	15
Abbildung 2-3:	Die Agglomeration Interlaken mit Kernzonen und Verkehrsachsen (Grafik: IC Infraconsult).	16
Abbildung 2-4:	Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2013 (Grafik: IC Infraconsult)	19
Abbildung 2-5:	Bevölkerungsentwicklung von 1980 bis 2012	20
Abbildung 2-6:	Beschäftigte (=Arbeitsplätze), Region Oberland-Ost	21
Abbildung 2-7:	Beschäftigte (=Arbeitsplätze) in der Region Oberland-Ost nach Wirtschaftssektoren 1985–2011.	22
Abbildung 2-8:	Mittel- bis langfristige Strategie Flugplatz Interlaken.	25
Abbildung 2-9:	Modalsplit nach Distanz je Region.	28
Abbildung 2-10:	Verkehrsbedeutende Einrichtungen in der Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).	29
Abbildung 2-11:	Parkings im Zentrum Interlaken. Quelle: Police Interlaken Bei Parkhäusern und –plätzen ab 50 Parkplätzen ist zusätzlich die ungefähre Anzahl angegeben.	30
Abbildung 2-12:	Jahresganglinie 2013 der Messstelle Zweilüttschinen, Daten der Schweizerischen Strassenverkehrszählung (SSVZ) vom ASTRA	32
Abbildung 2-13:	Stand der Umsetzung des Verkehrsrichtplans Bödéli / crossbow (Grafik: IC Infraconsult).	34
Abbildung 2-14:	Neue Verkehrsführung im Zentrum Interlaken. Grafik: Luke Huggler / Jungfrauzeitung	35

Abbildung 2-15:	Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, prozentuale Aufteilung (Regionales Angebotskonzept 2014-17 Kanton Bern). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-16:	ÖV-Erschliessungsgüteklassen (Grafik: IC Infraconsult. Daten: Swisstopo, AöV, TBA Kanton Bern). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-17:	Netzstruktur gemäss Angebotskonzept 2014-2017. Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-18:	Regionales Busnetz Interlaken (Karte Postauto Schweiz). Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2-19:	Jahresganglinie 2013 der Messstelle 255 – Zweilütschinen.	37
Abbildung 2-20:	Jahresgang 2013 des monatlichen DTV (links) und des monatlichen Sonn- und Feiertagsverkehrs (rechts) an der Messstelle 018 - Meiringen Lammi.	37
Abbildung 2-21:	Vergleich der Entwicklung der DTV und DWV Werte der Messstelle A8 Leissigen von 2003-2013.	38
Abbildung 2-22:	Dauerlinie 2013 der Messstelle Leissigen.	39
Abbildung 2-23:	Velonetzkarte im Bördeli mit den Alltagsrouten und Freizeitrouten (Grafik IC Infraconsult).	41
Abbildung 2-24:	NO2 Belastung, Region Oberland 2008 und 2009:	48
Abbildung 2-25:	Entwicklung der Jahresmittelwerte NO2	48
Abbildung 2-26:	Das Bördeli im August 2005.	50
Abbildung 2-27:	Wasserbauplan Lüttschine mit Überlastkorridor.	50
Abbildung 5-1:	Zukunftsbild Region Oberland-Ost (Grafik: IC Infraconsult).	75
Abbildung 5-2:	Zukunftsbild Agglomeration Interlaken (Grafik: IC Infraconsult).	77
Abbildung 5-3:	Vergleich des Referenzszenarios gemäss regionalisierten Bevölkerungsprojektionen und dem Zielszenario gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Oberland-Ost.	80
Abbildung 5-4:	Zielsystem RTEK (angepasst von Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011: 120).	86
Abbildung 8-1:	Ablauf des kantonalen Prozesses RGSK.	113