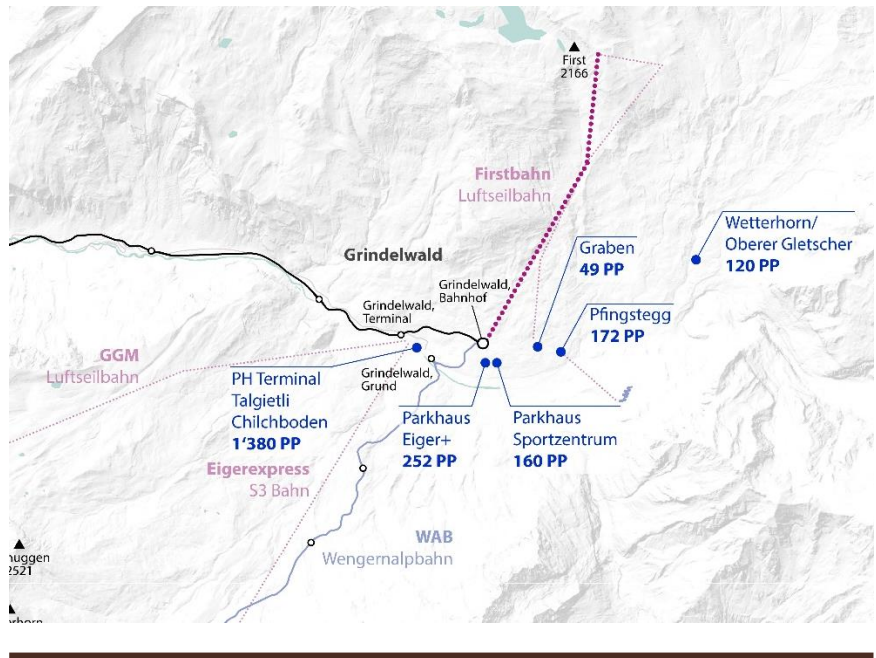


# Korridorstudie Lütschinentäler, Phase 4, Neubau Firstbahn

Bericht

Regionalkonferenz Oberland Ost

13. August 2025



## **Bearbeitung**

Flurin Weber

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Jan Mathias

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## **Begleitung**

Stefan Würbler

Jungfraubahnen

Dominik Liener

Jungfraubahnen

Marco Luggen

Jungfraubahnen

Beat Bucher

Gem. Grindelwald

Urs Guggisberg

Gem. Grindelwald

Daniel Mathys

Gem. Grindelwald

Laurent Reusser

Kt. BE, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Dominic Freitag

Region Oberland Ost

Martin Amacher

Mätzener & Wyss Bauingenieure AG

## **Auftraggeber**

Regionalkonferenz Oberland-Ost

Geschäftsstelle

Jungfraustrasse 38

3800 Interlaken

# Inhaltsverzeichnis

|          |                                                                                                         |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>                                                                                       | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Einbettung</b>                                                                                       | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Heutige Erschliessung und Nachfrageströme</b>                                                        | <b>6</b>  |
| 3.1      | Heutige Erschliessungssituation                                                                         | 6         |
| 3.2      | Fahrgastzahlen der Firstbahn                                                                            | 8         |
| 3.3      | Heutiges Anreiseverhalten                                                                               | 9         |
| 3.4      | Leistungsfähigkeit Zufahrt Lüttschinentäler                                                             | 17        |
| 3.5      | Leistungsfähigkeit Kreisel Rothenegg                                                                    | 18        |
| <b>4</b> | <b>Verkehrliche Wirkung des Projekts Firstbahn</b>                                                      | <b>19</b> |
| 4.1      | Bahnprojekt Firstbahn und geplante Erschliessung                                                        | 19        |
| 4.2      | Herleitung Parkplatzbedarf                                                                              | 19        |
| <b>5</b> | <b>Massnahmen</b>                                                                                       | <b>22</b> |
| 5.1      | Ausgangslage                                                                                            | 22        |
| 5.2      | Bereits umgesetzte Massnahmen                                                                           | 22        |
| 5.3      | Weitere geplante Massnahmen                                                                             | 22        |
| 5.4      | Weitere zu prüfende Massnahmen                                                                          | 23        |
| <b>6</b> | <b>Schlussfolgerung und Empfehlungen</b>                                                                | <b>26</b> |
|          | <b>Anhang</b>                                                                                           | <b>27</b> |
|          | Anhang 1: Tagesganglinien Lüttschinentäler, Sonntag 2. Februar 2025                                     | 27        |
|          | Anhang 2: Details zu den Ansätzen für die stärkere Führung/Steuerung des Anreiseverkehrs am Ortseingang | 28        |

# 1 Einleitung

## Ausgangslage und Projekt Firstbahn

Die Konzession der bestehenden Gondelbahn von Grindelwald über Bort und Schreckfeld nach First läuft im Jahr 2034 aus. Somit wird aktuell ein Neubau der Seilbahn geplant. Im Rahmen eines Variantenstudiums wurde entschieden, die Talstation auf dem Areal Fuhrematte direkt beim Bahnhof Grindelwald zu erstellen. Mit der Verlegung der Talstation ist davon auszugehen, dass sich bezüglich Verkehrsaufkommen im Dorfzentrum und Nutzung des Ortsbusses Änderungen ergeben.

Bei der heutigen Firstbahn-Talstation gibt es lediglich Personal-Parkplätze und keine Gästeparkplätze. Die mit dem Auto anreisenden Gäste der Firstbahn parkieren heute auf den öffentlichen Parkplätzen Graben und Pflingstegg sowie auch in den Parkhäusern Eiger+, Sportzentrum und Terminal oder auf den P+R-Angeboten in Interlaken, Matten und Wilderswil.

## Korridorstudie

Im Rahmen der Korridorstudie Lütschinentäler (1. Phase) wurden die verkehrlichen Auswirkungen bei Erweiterung der Bahnanlagen im Jungfraugebiet (V-Bahnen in Grindelwald) untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass das Zubringersystem an Winterspitzentagen an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Vor diesem Hintergrund wurden in der 2. Phase der Korridorstudie Varianten zur künftigen Erschliessung der Lütschinentäler geprüft. Aus der Variantenevaluation konnte ein Ausbaupfad für die künftige Erschliessung der Lütschinentäler aufgezeigt werden. Verschiedene Massnahmen wurden zwischenzeitlich bereits umgesetzt (z.B. P+R und Bahnhaltestelle Matten bei Interlaken, Zusatzkurse BOB, Parkleitsystem).

Vor rund 5 Jahren wurden mit der 3. Phase Korridorstudie die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts Schilthornbahn 20XX untersucht. Die verkehrliche Wirkung ist in einer regionalen Sicht relativ gering und die in der Phase 2 vorgeschlagenen Massnahmen entfalten auch für die neue Schilthornbahn ihre Wirkung.

Seit rund 10 Jahren läuft ein Verkehrsmonitoring über die Lütschinentäler, welches die verkehrlichen Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen und Bahnprojekte erfasst (Auftraggeber: Regionalkonferenz Oberland Ost, durchführendes Büro: Metron Verkehrsplanung AG). Das Monitoring liefert ein detailliertes Mengengerüst über das Anreiseverhalten der Gäste und zeigt auch die Parkplatzbelegungen an ausgewählten Spitzentagen (in Wintersaisons) auf. Es lassen sich so auch Veränderungen im Anreiseverhalten nachweisen.

## Fragestellungen

Im Zusammenhang mit der oben beschriebenen Korridorstudie und den getroffenen und vorgesehenen Massnahmen stellen sich nun folgende Fragen:

- Wie hoch ist das Personenaufkommen auf der Anreise nach Grindelwald und was ist der Modal-Split?
- Welche (verkehrlichen) Auswirkungen sind durch das Projekt Neubau Firstbahn zu erwarten? Wie wird sich das Anreiseverhalten der Gäste verändern?
- Wie sind die Erkenntnisse der bisherigen Korridorstudie (Phase 1 und 3) und die daraus abgeleiteten Massnahmen aufgrund des Bahnprojekts der Firstbahn einzuordnen?
- Wie bettet sich das Projekt Firstbahn in die bisher getroffenen Massnahmen ein? Drängen sich weitere Massnahmen (auf dem Zubringersystem, im Bereich der Parkierung) auf?

## 2 Einbettung

### **Korridorstudie Lütchinentäler Phasen 1 und 2 (2013 /2014)**

Im Rahmen der Korridorstudie Phase 1 wurden die Auswirkungen der Inbetriebnahme der V-Bahnen für Strasse und Schiene untersucht. Mit der erwartenden zukünftigen Nachfrage hat sich gezeigt, dass die Zufahrtskapazitäten bei Strasse und Bahn einen limitierenden Faktor darstellen. Gemäss Korridorstudie Phase 1 könnten die fehlenden Strassenkapazitäten kurzfristig durch die Schiene mit der Umsetzung des Rollmaterialkonzeptes der BOB von 2018 abgedeckt werden. Dies bedingt einerseits eine verstärkte Nutzung des ÖV und andererseits eine erhöhte Anreise über das Lauterbrunnental in das Gebiet Kleine Scheidegg-Männlichen.

Aufgrund der Erkenntnisse der Phase 1 wurde die Korridorstudie Phase 2 mit dem Ziel gestartet, die Gesamtverkehrerschliessung der Lütchinentäler vertieft abzuklären und zweckmässige Stossrichtungen für die künftige Erschliessung aufzuzeigen. Verschiedene Varianten im Ausbau der Kapazität sowohl auf der Strasse als auch auf der Bahn wurden vertieft und beurteilt. Die Strassenausbauvarianten, sowie Busshuttles resp. Buskurse zur Verdichtung des Bahnangebots wurden verworfen. Als weiterzufolgende Stossrichtung wurde die Kombination der Bahnhaltestelle Matten mit einem P+R sowie eine Taktverdichtung auf der BOB zur weiteren Vertiefung und Umsetzung empfohlen. Eine Massnahme der Korridorstudie Phase 2 war auch die Einführung eines Verkehrsmonitorings.

### **Korridorstudie Lütchinentäler Phase 3 (2020)**

Im Rahmen der Korridorstudie Phase 3 wurde eine Analyse der verkehrlichen Auswirkungen durch das Projektvorhaben Schilthornbahn 20XX durchgeführt. Zudem wurde das Projekt eingeordnet in die Erkenntnisse und Massnahmen aus der 2. Phase. Es wird erwartet, dass das Schilthornbahnprojekt nur zu geringen Veränderung im Reiseverhalten führt (vermehrt Anreise über Stechelberg anstatt Grütschalp). Die verkehrliche Wirkung ist in einer regionalen Sicht relativ gering. Die Haupteckdaten aus den ersten beiden Phasen der Korridorstudie stimmen auch für die neue Ausgangslage.

## 3 Heutige Erschliessung und Nachfrageströme

### 3.1 Heutige Erschliessungssituation

#### Grossräumige Erschliessung

Interlaken ist an das Fernverkehrsnetz der Bahn angeschlossen und stellt den Ausgangspunkt für die Erschliessung der Lüttschinentäler dar. Von Interlaken ist Grindelwald mit der Berner Oberland-Bahn (BOB) in 35 Minuten jeweils im 30-Min.-Takt erreichbar. Im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle Matten bei Interlaken und dem P+R verkehren in der Wintersaison halbstündliche Zusatzzüge in Lastrichtung zwischen Interlaken Ost und Grindelwald Terminal. Die BOB-Haltestelle Grindelwald Terminal ermöglicht Anschlüsse an den Eigerexpress nach Eigergletscher und die Gondelbahn Grindelwald-Männlichen. In Grindelwald besteht Anschluss an die Wengernalpbahn in Richtung Kleine Scheidegg.

Die grossräumige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Nationalstrasse A8 aus Richtung Westen (Thun, Bern) und Osten (Brünig, Innerschweiz). Ab dem Anschluss Wilderswil erfolgt die Erschliessung über die Kantonsstrasse 221 in die Lüttschinentäler. Dabei wird die im August 2023 eröffnete Umfahrung Wilderswil genutzt. Ab Zweilüttschinen verzweigt sich die Kantonsstrasse in die K221 in Richtung Grindelwald und die K222 in Richtung Lauterbrunnen.

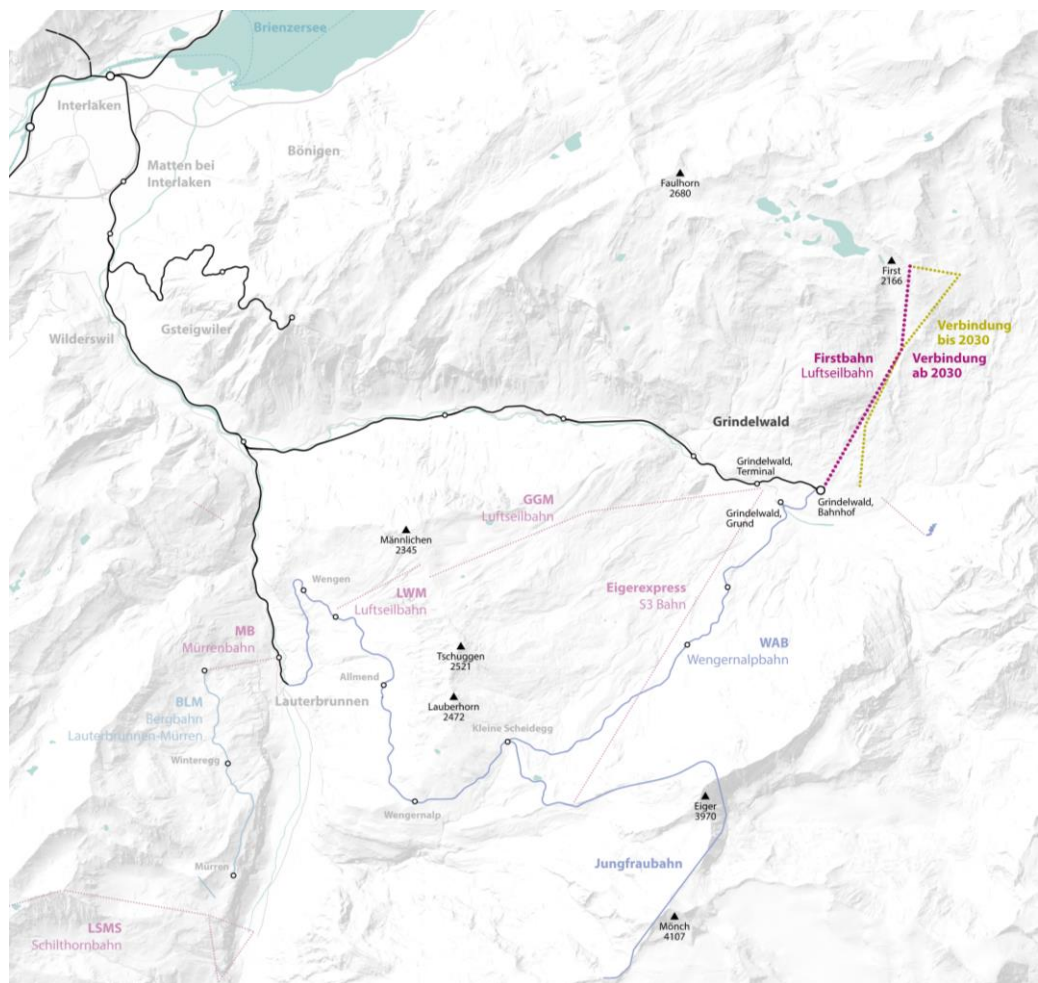


Abbildung 1: Übersicht Erschliessungssituation und Zubringerbahnen

### Lokale Erschliessung

Die lokale Erschliessung des Tals von Grindelwald erfolgt ab dem Bahnhof Grindelwald durch Busse. Die Talstation der heutigen Firstbahn befindet sich rund 750 m vom Bahnhof entfernt. Die Strecke kann zu Fuss in 10 min zurückgelegt werden, oder mit dem Ortsbus (Linien 121, 122, 123 und 128). Es bestehen dabei attraktive Anschlüsse von der BOB auf die Linie 121 zur Firstbahn.

Für den MIV bestehen diverse Parkierungsmöglichkeiten in und um Grindelwald. Es handelt sich um folgende Angebote (jeweils mit Angabe der Distanz zur heutigen Talstation):

- Parkplätze Pfingstegg und Graben, rund 220 Plätze, wenige Minuten zu Fuss zur heutigen Talstation
- Parkhäuser Eiger+ und Sportzentrum, rund 410 Plätze (im Parkhaus Sportzentrum sind davon ca. 150 Parkplätze dauervermietet und somit nicht für Firstbahngäste nutzbar – Zahl variiert je nach Saison), wenige Minuten zu Fuss zur heutigen Talstation
- Parkplatz Wetterhorn (Oberer Gletscher), 120 Plätze, 9 min mit dem Bus zur heutigen Talstation
- Parkierung in Grindelwald Grund (Parkhaus Terminal, Parkplätze Talgietli und Kirchboden), rund 1'380 Plätze, rund 12 min mit dem Bus zur heutigen Talstation
- P+R Wilderswil, rund 200 Plätze, 30 min mit der BOB bis Grindelwald
- P+R Matten, rund 510 Plätze, 33 min mit der BOB bis Grindelwald
- P+R Interlaken Ost, rund 220 Plätze, 36 min mit der BOB bis Grindelwald

Der nachfolgende Plan verortet diejenigen Parkierungsmöglichkeiten, die für die Firstbahn relevant sind.

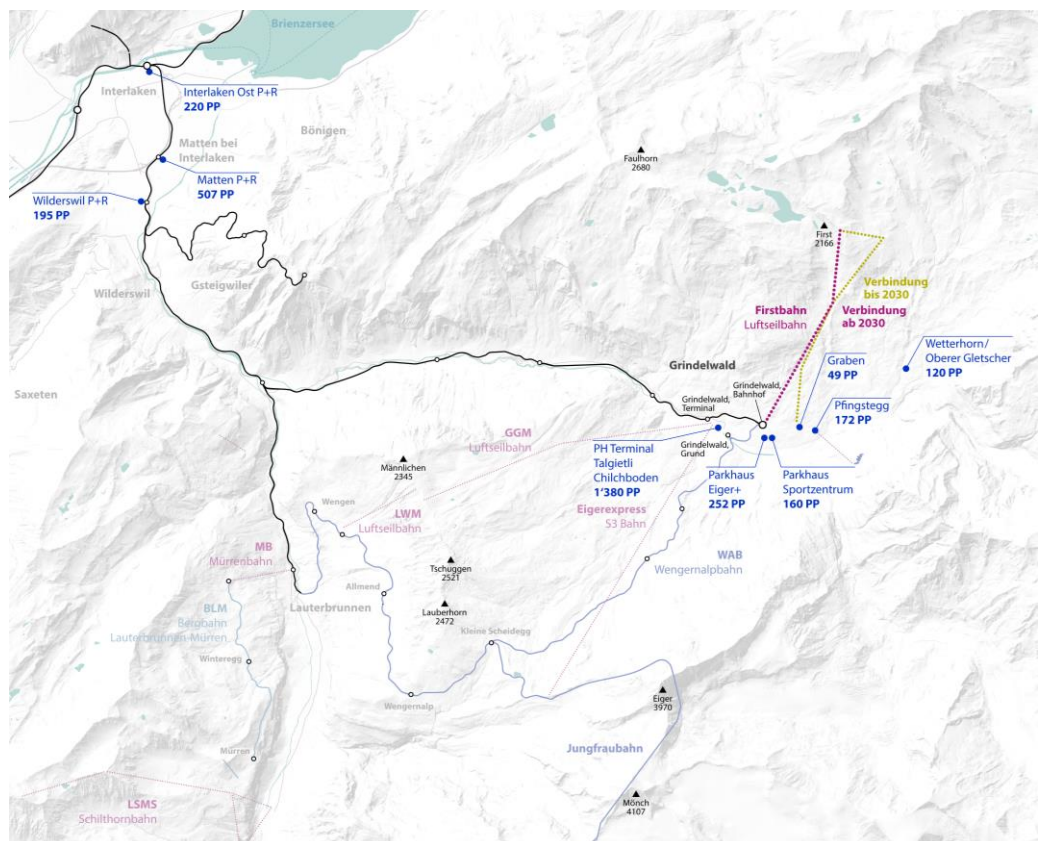


Abbildung 2: Übersicht Parkierung

### 3.2 Fahrgastzahlen der Firstbahn

Bis ca. 2017 hatte die Firstbahn rund 500'000 Fahrgäste pro Jahr, v.a. im Winter. Danach wurden diverse Investitionen fürs Sommerangebot getätigt (Cliff Walk, First Flieger etc.). Seit 2017 gab es eine Zunahme auf heute rund 900'000 Fahrgäste pro Jahr mit einer ausgeglichenen Verteilung übers Jahr.

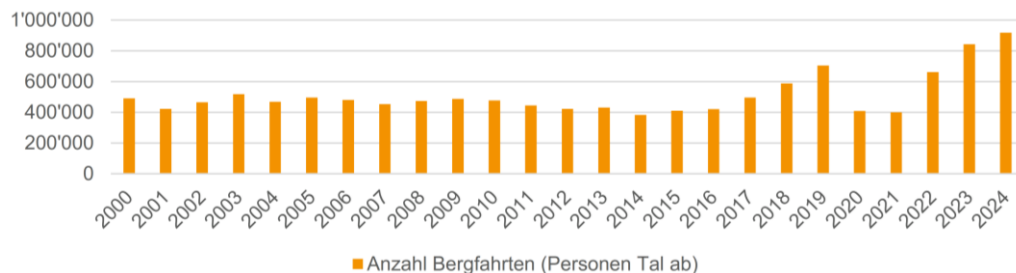


Abbildung 3: Jahresfrequenzen Firstbahn

Bei der Betrachtung der Tagesfrequenzen (nur Ersteintritte) fällt auf, dass im Winter die höchsten Spitzen auftreten. Im Jahr 2024 gab es im Winter 15 Tage mit über 4'000 Fahrgästen, im Sommer nur 5 Tage. Diese Zahlen sind aber sehr stark vom Wetter abhängig. Weiterhin fällt auf, dass während des Sommers die Spannweite/Streuung des Aufkommens kleiner ist als im Winter.

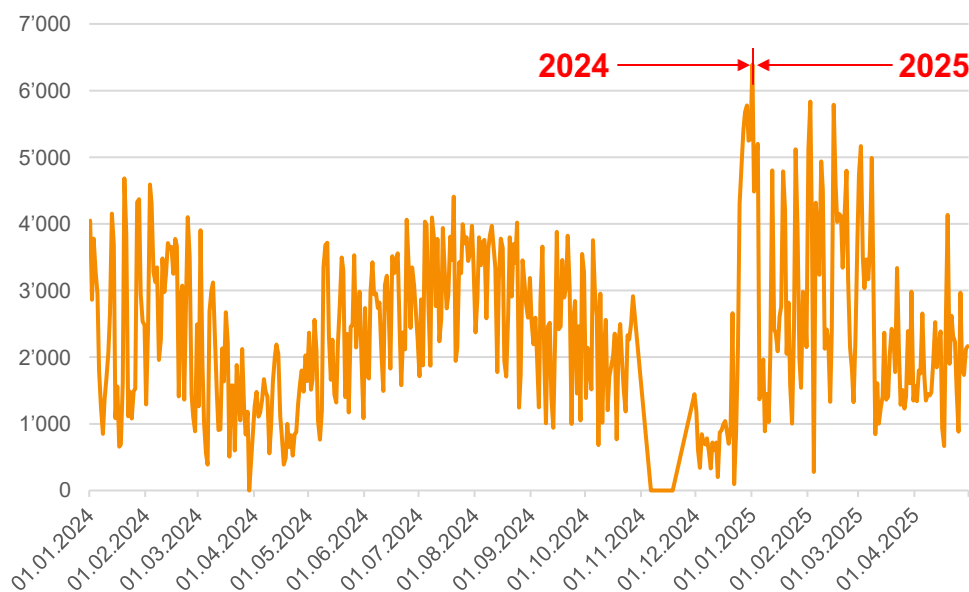


Abbildung 4: Ganglinie Tagesfrequenzen Fahrgäste Firstbahn, nur Erstzutritte (Jan. 2024-Apr. 2025)

Die Verteilung der Fahrgäste über den Tag ist im Sommer gleichmässiger als im Winter. Im Winter zeigt sich eine deutlich stärkere Spitze frühmorgens. Im Sommer gibt es auch am Nachmittag noch beträchtliche Erstzutritte.

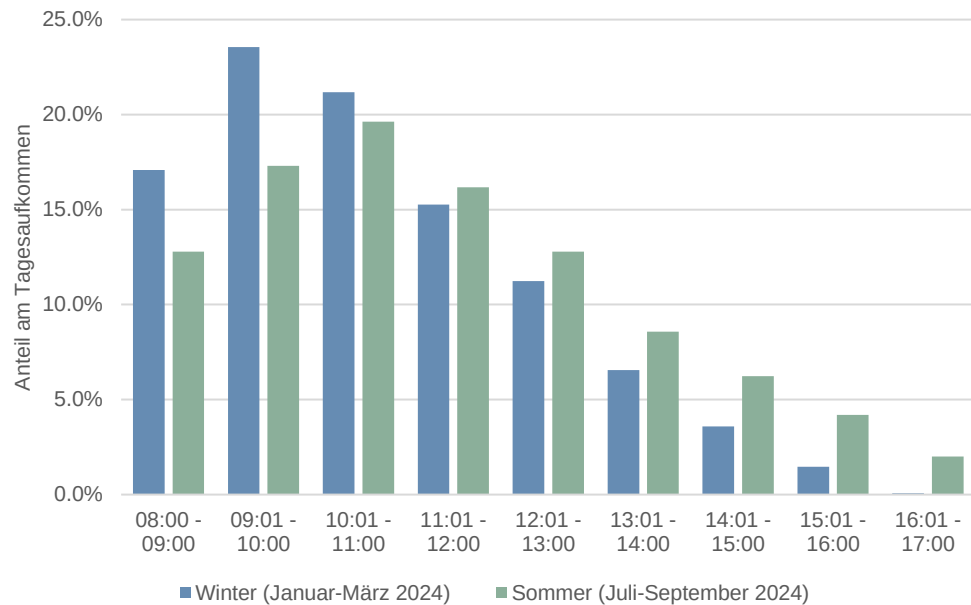


Abbildung 5: Tagesganglinie Fahrgäste Firstbahn (Winter vs. Sommer, nur Erstzutritte, 2024)

### 3.3 Heutiges Anreiseverhalten

#### Verkehrsmonitoring Wintersaison als Datengrundlage

Als eine Massnahme der Korridorstudie Lütschinentäler (Phase 1 und 2) wurde ab 2014 ein Monitoring des Anreiseverhaltens und der Verkehrsströme gestartet, um allfällige Auswirkungen des V-Bahn-Projekts feststellen und bei Bedarf zweckmässige Massnahmen ableiten zu können. Dabei wurden laufend erhobene Daten zu Verkehrsströmen und zum Anreiseverhalten zusammengetragen und mit spezifischen Erhebungen an ausgewählten Spitzentagen (v.a. zur Parkierungssituation) ergänzt.

Nachfolgend werden die für diese Studie relevanten Erkenntnisse aus dem Verkehrsmonitoring zusammengetragen. Diese fokussieren auf die Wintersaison. Exemplarisch sind nachfolgend die Resultate für den 1. März 2025 (zehntstärkster Tag der Wintersaison 2024/25) sowie für den 28. Dezember 2024 (drittstärkster Tag der Wintersaison 2024/25) dargestellt.

#### Erkenntnisse aus dem Verkehrsmonitoring Winter

- Fahrtenaufteilung BOB in Grindelwald: rund 60% der Fahrgäste zum Terminal, 40% ins Dorf
- Fahrtenaufteilung Zweilütschinen MIV: ca. 70% der Fahrzeuge nach Grindelwald, ca. 30% nach Lauterbrunnen
- P+R Interlaken, Matten und Wilderswil weisen auch an Spitzentagen noch Kapazitäten auf. Die Parkplätze in Grindelwald sind dann aber voll oder fast voll.
- Die Parkplätze in Gehdistanz zur Firstbahn sind bereits an mittelstarken Tagen voll besetzt.

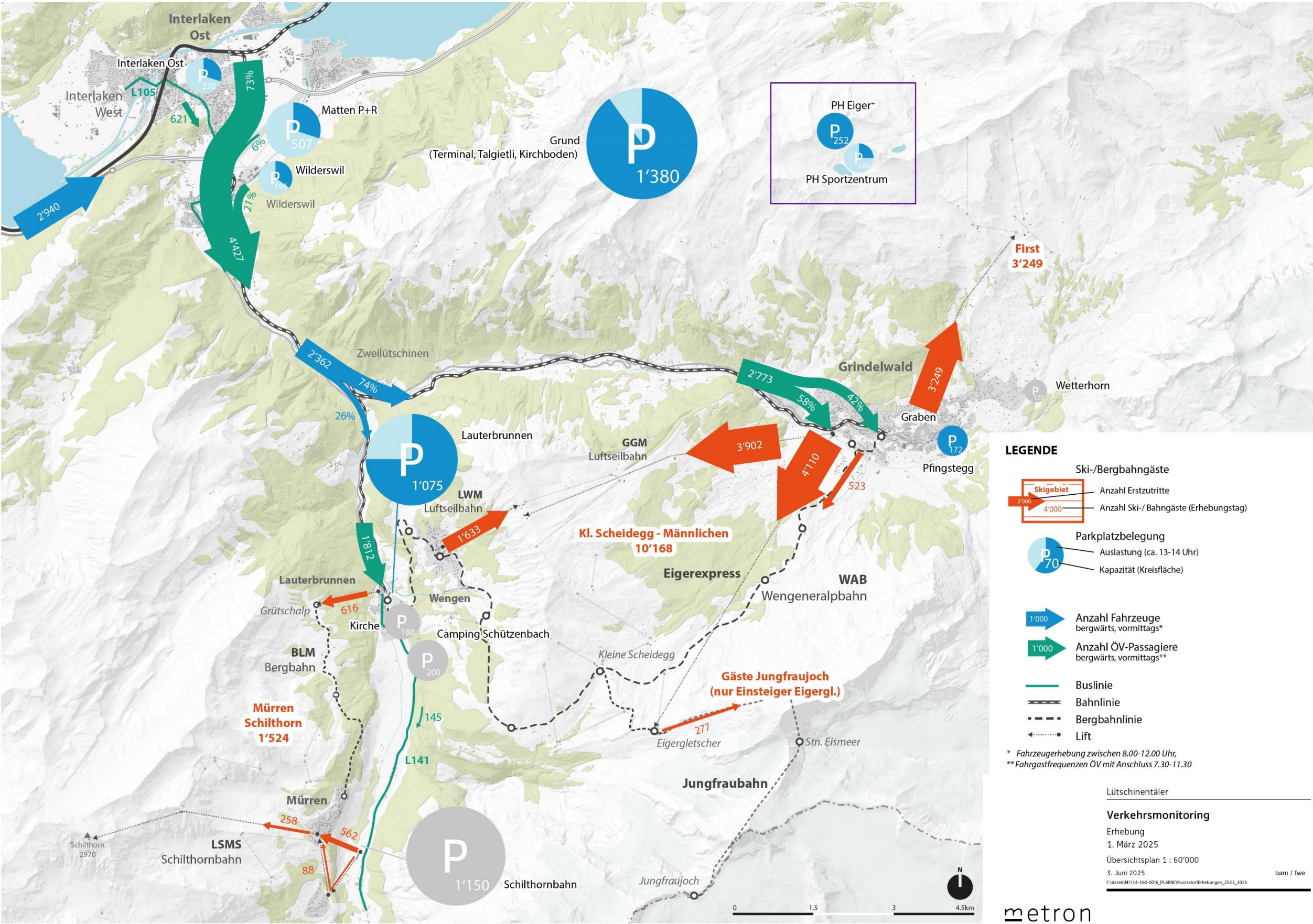


Abbildung 6: Resultate Verkehrsmonitoring Lüttschinentäler, beispielhaft für den Samstag 1. März 2025 (zehntstärkster Tag der Wintersaison 2024/25). Grau hinterlegte Parkplätze = keine Daten

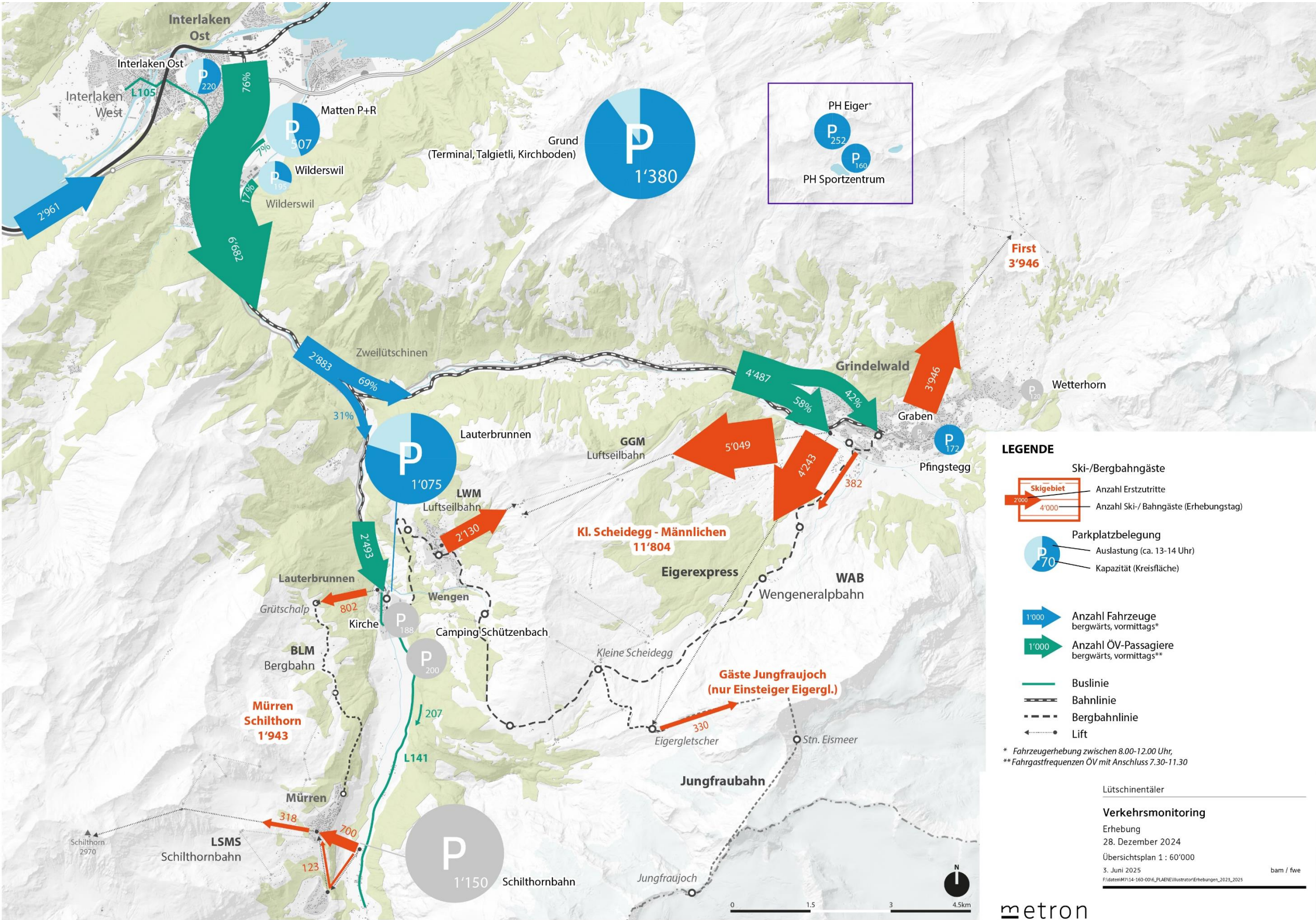


Abbildung 7: Resultate Verkehrsmonitoring Lütchinentäler, beispielhaft für den Samstag 28. Dezember 2024 (drittstärkster Tag der Wintersaison 2024/25). Grau hinterlegte Parkplätze = keine Daten

### Ausgeprägte Spitzen

Um den An- und Rückreiseverkehr in den Lütschinentälern besser einordnen zu können, wurden Daten einer MIV-Zählstelle sowie die Belegungsdaten der BOB analysiert. Dabei wurde die ASTRA-Zählstelle ID255 verwendet, welche sich in Zweilütschinen vor der Verzweigung der Strasse befindet (der Verkehr nach Lauterbrunnen ist somit in den Zahlen dabei). Die Zählstelle ID735 zwischen Zweilütschinen und Grindelwald umfasst nur den Verkehr nach Grindelwald, was für diese Fragestellung besser geeignet wäre. Diese Zählstelle ist aber seit Dezember 2023 ausser Betrieb, somit konnten die Daten nicht verwendet werden.

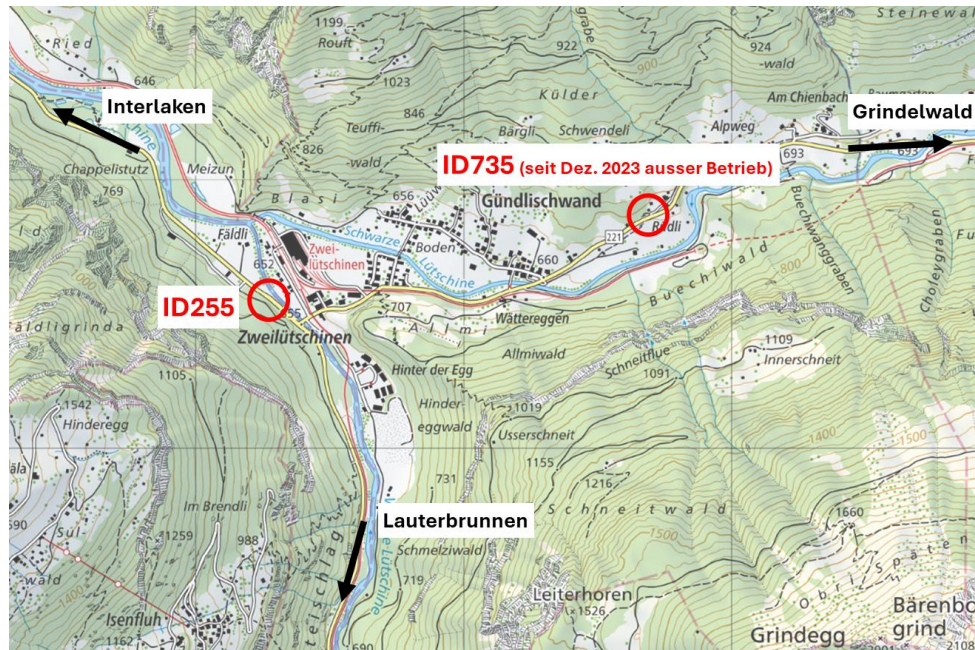


Abbildung 8: Verortung Zählstellen

Die Belegungsdaten der BOB beziehen sich auf den Querschnitt zwischen Schwendi und Terminal. Folgende Tage wurden analysiert:

- Winter:
  - Sonntag, 2. Februar 2025, sechststärkster Tag der Wintersaison 2024/25
  - Samstag, 1. März 2025, zehntstärkster Tag der Wintersaison 2024/25
- Sommer:
  - Donnerstag, 25. Juli 2024, zehntstärkster Tag des Sommers 2024

Die Daten des 2. Februar 2025 sind im Anhang 1 aufgeführt, die der anderen Tage nachfolgend abgebildet. Zu beachten ist, dass keine Differenzierung zwischen Tagesgästen und Übernachtungsgästen möglich ist. Grundsätzlich reisen an Schönwetterwochenenden am Samstag mehr Personen nach Grindelwald als nach Hause, am Sonntag reisen mehr Personen nach Hause als nach Grindelwald. Zudem ist zu beachten, dass aufgrund der Analyse einzelner Tage keine statistisch signifikanten Aussagen gemacht werden können.

#### Winter (Samstag, 1. März 2025)

Beim MIV war die Spitzenstunde beim Hinreiseverkehr in etwa gleich hoch wie beim Rückreiseverkehr. Beim ÖV ist die Spitzenstunde bei der Hinreise etwas stärker als bei der Rückreise. Zudem kam es zu mehr Bergwärts- als Talwärtsfahrten insgesamt, da es sich um einen Samstag handelt. Dementsprechend kommt es an Sonntagen zu mehr Fahrten talwärts als bergwärts (siehe Anhang 1).

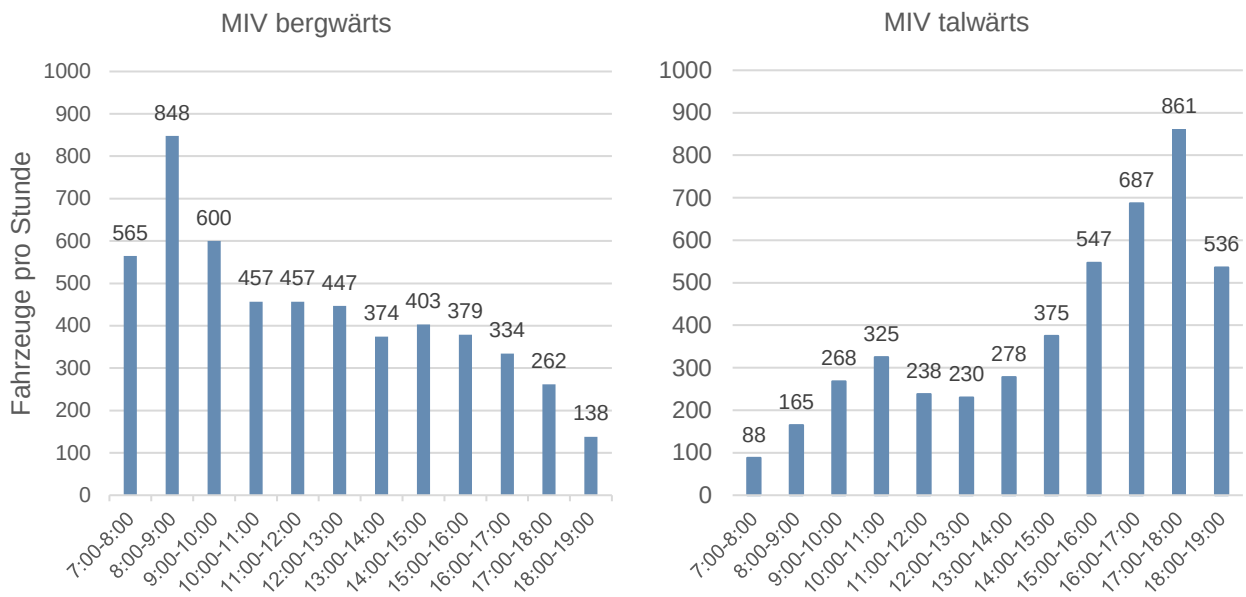


Abbildung 9: MIV-Tagesganglinien Zweilütschinen, Winter, Samstag, 1. März 2025

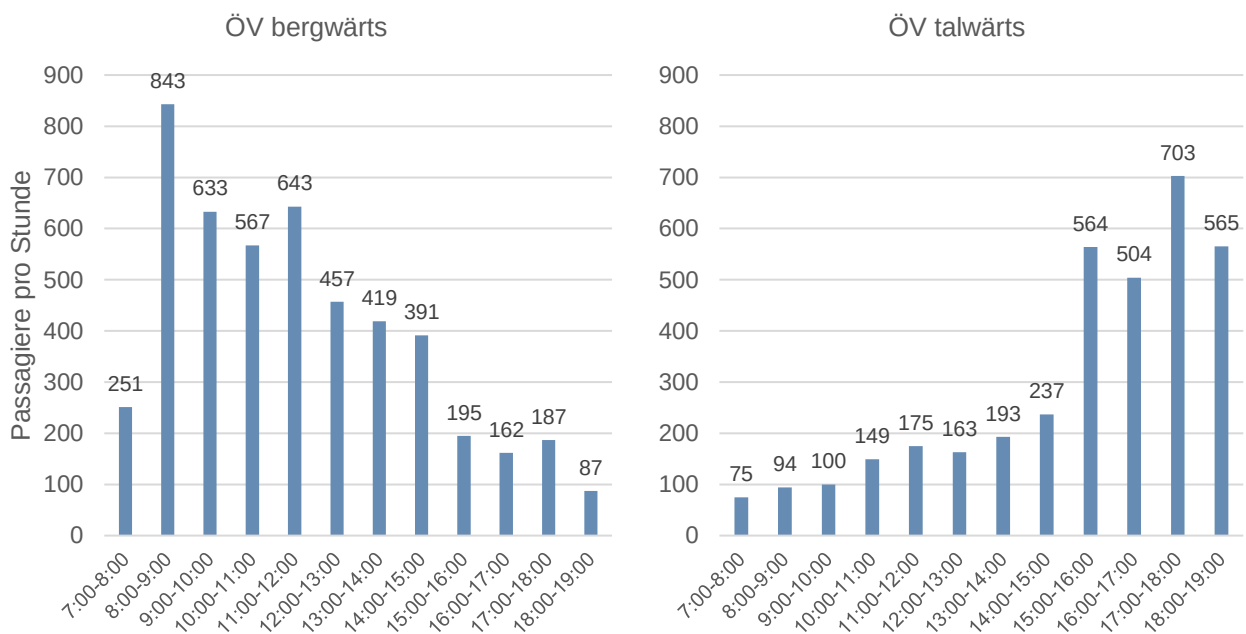


Abbildung 10: ÖV-Tagesganglinien Schwendi-Terminal, Winter, Samstag, 1. März 2025

#### Sommer (Donnerstag, 25. Juli 2024)

Beim MIV ist die Spitzenstunde beim sommerlichen Rückreiseverkehr deutlich höher als beim Hinreiseverkehr. Das maximale Spitzenaufkommen liegt im Sommer rund 20% tiefer als im Winter. Zudem fällt auf, dass die Anreise im Sommer generell später erfolgt als im Winter.

Beim ÖV sind die Spitzenstunden bei der Hin- und Rückreise hingegen ähnlich hoch. Die maximale Spitzenstunde ist im Sommer etwas höher als im Winter. Dies könnte daran liegen, dass die Anreise per ÖV im Sommer attraktiver ist als im Winter (Wintersportausrüstung).

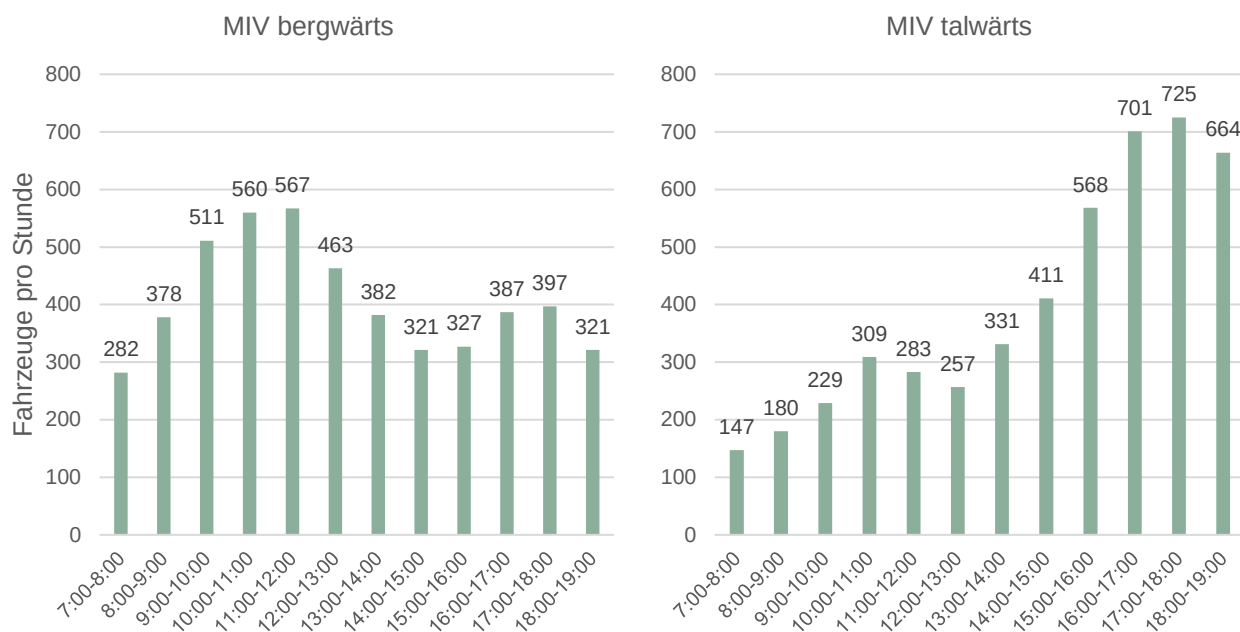


Abbildung 11: MIV-Tagesganglinien Zweilütschinen, Sommer, Donnerstag 25. Juli 2024

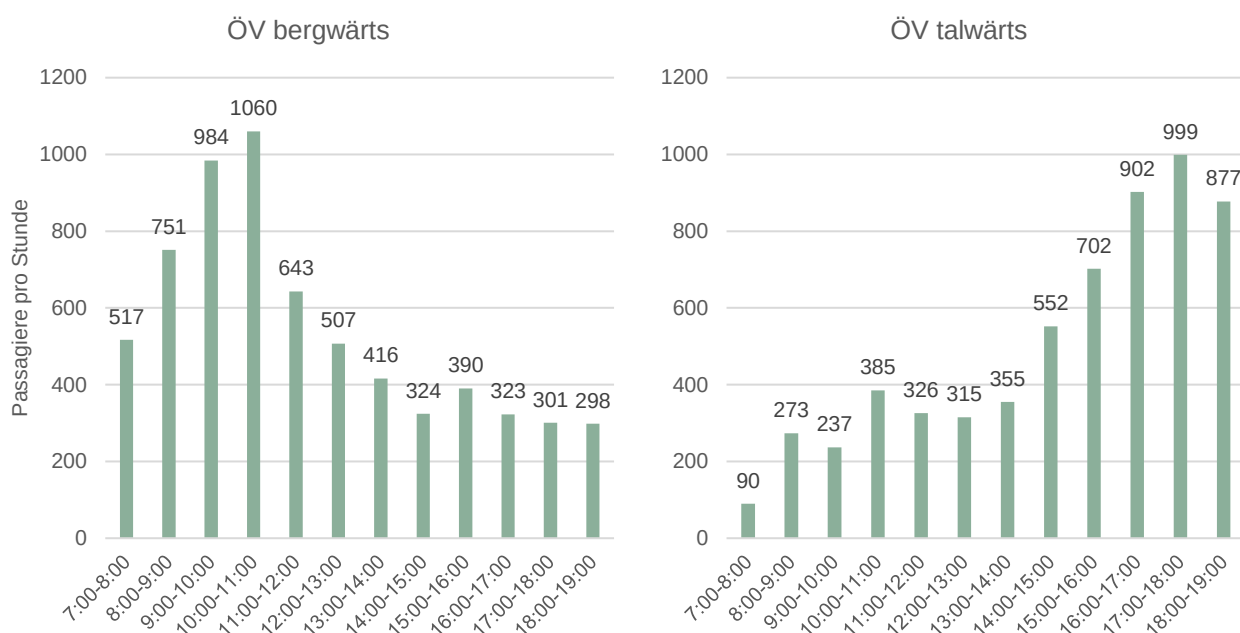


Abbildung 12: ÖV-Tagesganglinien Schwendi-Terminal, Sommer, Donnerstag 25. Juli 2024

**Zwischenfazit Tagesganglinien Lütschinentäler**

- MIV: Spitzenstunden im Winter sind klar höher als im Sommer. Die Anreise weist etwa gleich hohe Spitzen auf wie die Rückreise.
- ÖV: Spitzenstunden im Sommer sind klar höher als im Winter. Die Anreise weist leicht höhere Spitzen auf als die Rückreise.
- Alle Diagramme sind Überlagerung Tages- und Übernachtungsgäste. Am Samstag mehr Fahrten bergwärts, am Sonntag mehr Fahrten talwärts.
- Grundsätzlich ist die Spitze im Winter ausgeprägter, und im Sommer sind die Verkehrsströme etwas besser über den Tag verteilt.
- Der ÖV-Anteil am Modalsplit ist im Sommer höher als im Winter (am Stichtag im Sommer 35% mehr ÖV-Passagiere als am Stichtag im Winter [zehntstärkster Tag], und 7% weniger Fahrzeuge), womöglich wegen Skiausrüstung.

**Hoher ÖV-Anteil**

Aufgrund der Strassenzählstellen und der Frequenzen lässt sich ein relativ hoher ÖV-Anteil am Freizeitverkehr in die Lütschinentäler ableiten. An Winterspitzentagen ist etwa die Hälfte aller Personen zwischen Wilderswil und Zweilütschinen mit dem ÖV unterwegs. Zwischen Zweilütschinen und Grindelwald ist es sogar etwas mehr als die Hälfte. Dies zeigt die Wichtigkeit des ÖV für die Anreise nach Grindelwald.

### Ein- und Aussteigerzahlen der Busse an der Haltestelle Firstbahn

Die Analyse der Aussteiger aus dem Bus bei der Haltestelle Firstbahn im Vergleich zu den zwei benachbarten Haltestellen Grindelwalderhof und Kirche für den 28. Januar 2024 (zehntstärkster Tag der Wintersaison 2023/24) zeigt, dass an einem Spitzentag knapp 3'500 Personen bei der Haltestelle Firstbahn aussteigen. An diesem Tag gab es rund 4'400 Ersteintritte bei der Firstbahn. Die Haltestelle Firstbahn weist dabei deutlich höhere Aussteigerzahlen auf als die umliegenden Haltestellen. Es ist zu beachten, dass wahrscheinlich nicht alle Aussteiger bei der Haltestelle Firstbahn auch zur Firstbahn gehen (diverse andere Nutzungen nahe der Haltestelle).

An einem durchschnittlichen Wochenendtag steigen rund 1'500 Personen bei der Haltestelle Firstbahn aus. Die Asymmetrie der Ein-/Aussteiger ist aufgrund der Talabfahrten (andere Einstiegsorte in den Bus).

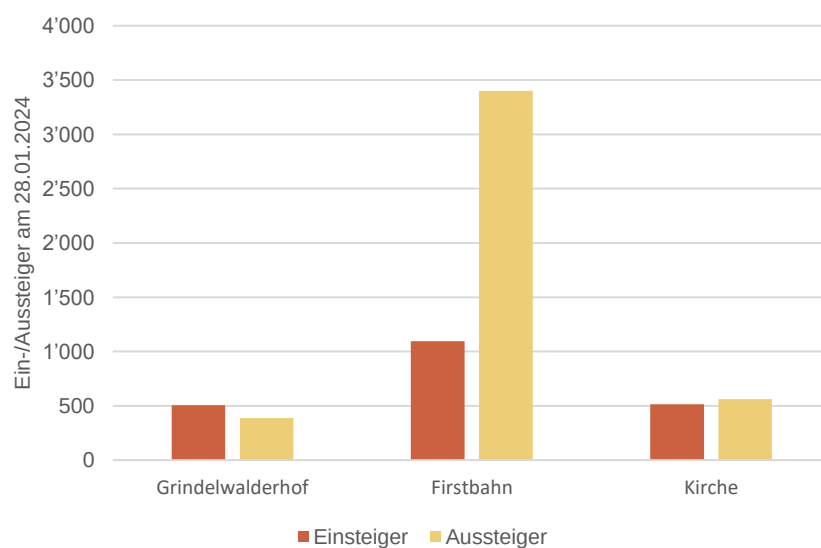


Abbildung 13: Aussteiger Bus bei den Haltestellen Grindelwalderhof, Firstbahn und Kirche 28.1.2024 (zehntstärkster Tag der Wintersaison 2023/24), Summe aller Linien

### Gruppenreisen per Reisebus

Die Anzahl Gruppenreservationen der Firstbahn (diese Gruppen reisen erfahrungsgemäss per Reisebus an) für den Juli und August 2025 wurden analysiert. Die Anzahl Gruppen pro Tag variiert dabei stark, es gibt pro Tag maximal 12 Gruppen, der Durchschnitt liegt bei etwa 6-8 Gruppen pro Tag. Die Reisebusse lassen die Fahrgäste heute vor der Firstbahn ein- und aussteigen und parkieren auf dem Parkplatz im Talgietli.

### 3.4 Leistungsfähigkeit Zufahrt Lüttschinentäler

Da sich der Verkehr in die Lüttschinentäler nach Grindelwald und Lauterbrunnen auf dem Abschnitt Interlaken – Zweilütschinen bündelt, fungiert dieser Abschnitt als Engpass. Unmittelbar vor der Verzweigung in Zweilütschinen betreibt das ASTRA eine automatische Zählstelle (ID 255), welche die Anzahl Fahrzeuge pro Stunde und Richtung erfasst. Diese Daten erlauben eine Analyse der Verkehrslast auf dem gemeinsamen, kapazitätsbestimmenden Zulaufabschnitt beider Täler.

Anhand von Tagesganglinien an absoluten Spitzentagen lässt sich die Leistungsfähigkeit des Korridors ableiten. So kann der höchste gemessene Stundenwert an der Zählstelle als praktische Obergrenze der Leistungsfähigkeit interpretiert werden, da es an Spitzentagen zu Rückstausituationen kommt. Ein Vorteil dieses empirischen Ansatzes liegt darin, dass alle realen Einflussfaktoren auf die Kapazität – wie Knoten oder Bahnübergänge der BOB – mitberücksichtigt sind. Somit bildet die Analyse die effektive und nicht die theoretische Leistungsfähigkeit der Strasse ab.

Die Verkehrsauswertung für die Zeit zwischen Dezember 2022 und August 2023 zeigt in diesem Zusammenhang eine maximale Leistungsfähigkeit von wenig über 1'000 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung (siehe Abbildung 15). Diese Zahl repräsentiert die Kapazitätsgrenze des gesamten Zulaufkorridors zu den Lüttschinentälern unter realen Bedingungen (also inklusive des Verkehrs nach Lauterbrunnen). An solchen Spitzentagen kommt es zu Verlustzeiten auf dem Zulaufkorridor mit den entsprechenden Auswirkungen auf Blaulichtorganisationen.

Abbildung 14 zeigt die Tagesganglinie der ASTRA-Zählstelle 255 am Spitzentag 15. Februar 2025 (stärkster Tag der Wintersaison 2024/25). Die maximale Kapazität von rund 1'000 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung ist klar sichtbar.

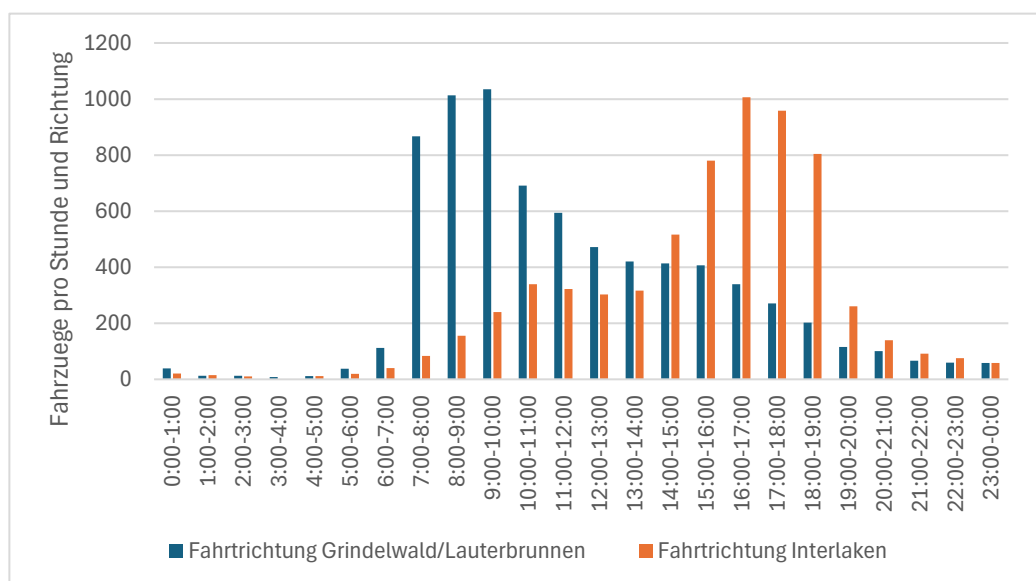


Abbildung 14: Tagesganglinie ASTRA-Zählstelle 255 am Spitzentag 15. Februar 2025 (stärkster Tag der Wintersaison 2024/25)

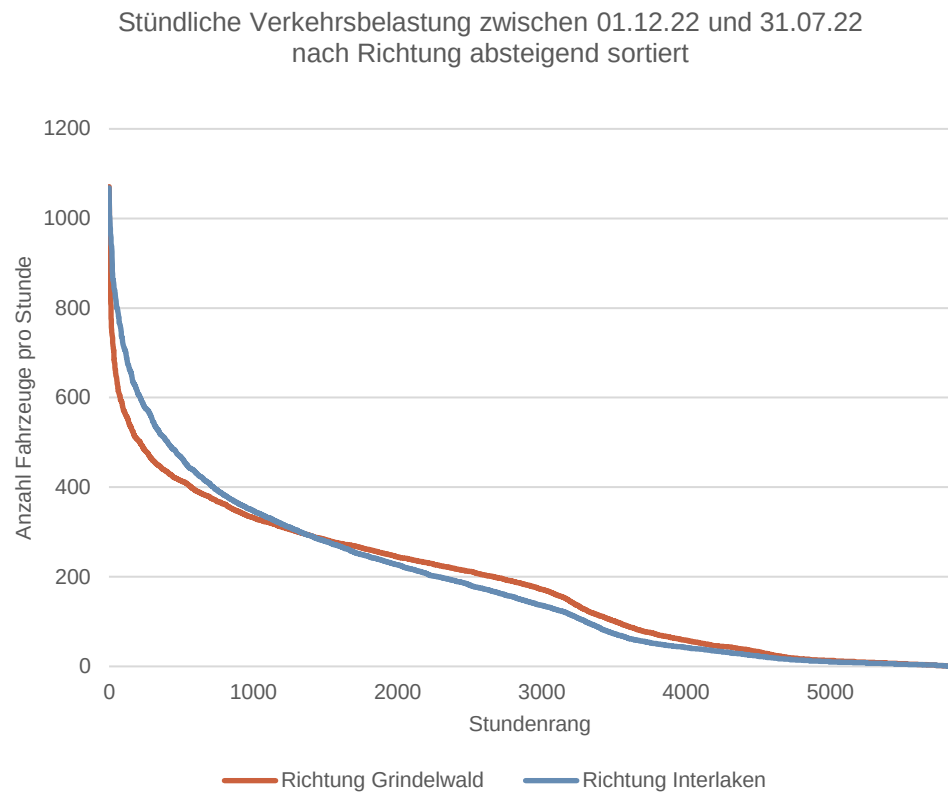


Abbildung 15: Stündliche Verkehrsbelastung an der Zählstelle 255 nach Richtung, absteigend sortiert

### 3.5 Leistungsfähigkeit Kreisel Rothenegg

Seitens Tiefbauamt des Kantons Bern sind für den Kreisel Rothenegg keine Verkehrszahlen bekannt. Es ist auch nicht bekannt, für welche Verkehrsmenge dieser Kreisel dimensioniert wurde. Somit wird anhand der einschlägigen Normen die maximale Verkehrsmenge bestimmt, die dieser Kreisel in einer Spitzenstunde verarbeiten kann. Mit dem heutigen Kreisel ist von einer Kapazität in der Grössenordnung von rund 1'400 Fz pro Stunde auszugehen.

## 4 Verkehrliche Wirkung des Projekts Firstbahn

### 4.1 Bahnprojekt Firstbahn und geplante Erschliessung

Im Folgenden werden die Hauptmerkmale der neuen Firstbahn beschrieben:

- Dreiseilumlaufbahn mit 70 Kabinen
- Kapazität: 1'900 Personen pro Stunde nur mit Sitzplätzen (2'600 Personen pro Stunde mit Stehplätzen), somit in etwa Verdoppelung der heutigen Kapazität
- Verlegung Talstation auf das Gebiet Fuhrematte am Bahnhof

Die Abklärungen zur Erschliessung laufen derzeit noch. Es wurde ein Workshopverfahren durchgeführt und es stehen verschiedene Varianten im Raum. Diese unterscheiden sich bezüglich des Orts der Tiefgarage (Fuhrematte unter der neuen Talstation oder im Gebiet Sandigestutz), der Parkplatzzahl und des Standorts des Bushofs (Fuhrematte oberirdisch, Fuhrematte unterirdisch, Dorfstrasse/Bärplatz oberirdisch, Bärplatz unterirdisch).

Die Erschliessung eines allfälligen Parkhauses und Bushofs im Gebiet Fuhrematte ist ab der Bahnunterführung Spillstattstrasse geplant.

### 4.2 Herleitung Parkplatzbedarf

Aufgrund der besonderen Bedürfnisse ist keine direkte Berechnung des Parkplatzbedarfs möglich. Für eine Bergbahn bestehen im Gegensatz zu üblichen Nutzungen (wie Wohnen, Einkaufen) keine vorgegebenen Kennwerte (Normen, Richtlinien). Die Herleitung des Parkplatzbedarfs orientiert sich an zwei Ansätzen:

- Ansatz A: anhand der heutigen Gästezahlen und dem Modalsplit (3 Szenarien)
- Ansatz B: anhand der heutigen Parkplatz- und Erschliessungssituation, die auf das Projekt Firstbahn angewendet wird

Der Fokus liegt hier auf dem Parkplatzbedarf von Personenwagen. Über den Parkplatzbedarf von Reisebussen werden keine Aussagen gemacht.

#### **Parkplatzbedarf gemäss Ansatz A**

Der Ansatz A umfasst die Berechnung des Parkplatzbedarfs anhand der heutigen Gästezahlen und dem Modalsplit (unter Nutzung von 3 Szenarien). Der Parkplatzbedarf wird auf den zehntstärksten Tag der Wintersaison 2023/24 dimensioniert (28. Januar 2024, 4'369 Gäste Firstbahn).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Grundlagen und Annahmen, die für die Berechnung verwendet werden. Die drei Szenarien für den Modalsplit wurden maximal, realistisch und minimal benannt, wobei davon ausgegangen wurde, dass der heutige Modalsplit dem maximalen Szenario entspricht.

|                                                                     | Wert  | Quelle                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Anzahl Gäste zehntstärkster Tag Winter                              | 4'369 | Fahrgastzahlen Firstbahn 28.01.2024                                                                                                                                                                                      |
| Anteil Tagesgäste                                                   | 55%   | Schätzung Grindelwald Tourismus (50-60%)                                                                                                                                                                                 |
| Anteil Übernachtungsgäste/Einheimische                              | 45%   | Schätzung Grindelwald Tourismus (40-55%)                                                                                                                                                                                 |
| Besetzungsgrad PW                                                   | 2.4   | Erhebung Terminal April 2025                                                                                                                                                                                             |
| MIV-Anteil Tagesgäste maximal                                       | 45%   | Annahme maximal = heute, Wert gemäss Verkehrsmonitoring Februar 2023 60% (für Gesamtdestination), wurde reduziert, da Terminal (→ Männlichen, Eigergletscher) für MIV heute und zukünftig klar attraktiver als Firstbahn |
| MIV-Anteil Tagesgäste realistisch                                   | 30%   | Annahme                                                                                                                                                                                                                  |
| MIV-Anteil Tagesgäste minimal                                       | 15%   | Annahme                                                                                                                                                                                                                  |
| MIV-Anteil Übernachtungsgäste/Einheimische maximal <sup>1</sup>     | 20%   | Annahme maximal = heute, gemäss Einschätzung Grindelwald Tourismus                                                                                                                                                       |
| MIV-Anteil Übernachtungsgäste/Einheimische realistisch <sup>1</sup> | 10%   | Annahme                                                                                                                                                                                                                  |
| MIV-Anteil Übernachtungsgäste/Einheimische minimal <sup>1</sup>     | 0%    | Annahme                                                                                                                                                                                                                  |

Tabelle 1: Grundlagen und Annahmen für die Parkplatzberechnung

Der Parkplatzbedarf gemäss der Berechnung ist wie folgt:

- PP-Bedarf **maximal**: 610 PP
- PP-Bedarf **realistisch**: 380 PP
- PP-Bedarf **minimal**: 150 PP

Die Resultate liegen also deutlich über dem heutigen Parkplatzangebot auf den PP Graben und Pfingstegg (rund 220 PP), was bedeutet, dass in Spitzentagen bereits heute einige Firstbahngäste andere Parkmöglichkeiten in Grindelwald (Eiger+, Sportzentrum, Terminal) oder das P+R Matten nutzen. Dies deckt sich mit Betriebserfahrungen der Jungfraubahnen, dass an mittelstarken Tagen (Eintritte Firstbahn > 2'000 pro Tag) die Parkplätze Graben und Pfingstegg bereits frühzeitig voll sind. Die Auslastung des P+R Matten steigt erst ab einer gewissen Auslastung des Terminals sprunghaft an (Parkleitsystem bei der Autobahnausfahrt zeigt ab 90% Auslastung «besetzt» an).

Der Ansatz A gibt Hinweise über den spezifischen Bedarf der Firstbahn. Daraus darf aber nicht eine Parkplatzzahl für den neuen Standort festgelegt werden. Die Betrachtung kann nicht isoliert für die Firstbahn vorgenommen werden, sondern muss über die Gesamtdestination erfolgen und die bestehenden Parkieranlagen berücksichtigen.

### Parkplatzbedarf gemäss Ansatz B

Der Ansatz B umfasst die Berechnung des Parkplatzbedarfs anhand der heutigen Parkplatz- und Erschliessungssituation, die auf das Projekt Firstbahn angewendet wird. Mit dem Ansatz B wird der Parkplatzbedarf aus der heutigen Situation hergeleitet

Die Firstbahn verfügt über keine eigenen Parkplätze für Gäste. In Fussdistanz liegen die Parkplätze Graben und Pfingstegg (total rund 220 PP), zudem liegen die Parkhäuser Eiger+ und Sportzentrum in der Nähe (total rund 410 PP). Zusätzlich können das Parkhaus im Terminal und die P+R-Angebote genutzt werden.

Mit der Verlegung der Firstbahn an den Bahnhof verbessert sich die Attraktivität der ÖV-Erschliessung für Tagesgäste massgeblich. Es wurden bereits diverse Massnahmen für eine Verkehrsverlagerung hin zum ÖV umgesetzt oder sind in Planung (Erstellung P+R Matten, Einführung 15-Min.-Takt BOB während Spitzenzeiten in Lastrichtung etc.). Aufgrund dieser Anstrengungen soll die Parkplatzzahl der Gesamtdestination nicht zunehmen. Wenn zusätzliche Gästeparkfelder für die neue Firstbahn erstellt werden, empfehlen wir diese an anderen Orten zu kompensieren.

<sup>1</sup> nicht für Anreise nach Grindelwald, sondern für Fahrt von Hotel zu Seilbahn

**Fachliche Empfehlung zur Parkplatzzahl**

Grundsätzlich wird mit einem attraktiven Parkplatzangebot in der Nähe der Talstation der Firstbahn ein Anreiz erstellt, um mit dem Auto anzureisen, was den aktuellen Bemühungen (Ausbau Bahn, attraktives P+R-Angebot) widerspricht. Bezüglich der Dimensionierung einer solchen Parkierungsanlage kann von zwei hypothetischen Fällen ausgegangen werden:

- wenn ausreichend Parkplätze für alle MIV-Gäste in der Nähe der Firstbahn erstellt werden (auch ausreichend für einen Spitzentag, und ohne Verlagerung hin zum ÖV), dann wird Parksuchverkehr vermieden, aber das Verkehrsaufkommen bis zur Talstation wird dementsprechend gross. Zudem wären die Investitionskosten und der Platzbedarf für diese Parkierungsanlage sehr gross.
- Sobald weniger Parkplätze erstellt werden als soeben beschrieben, dann wird es zu Parksuchverkehr kommen und allenfalls zu «unnötigen» Hin- und Rückfahrten nach Grindelwald und somit zu einer überflüssigen zusätzlichen Belastung des Strassennetzes.

Um dies zu vermeiden, wird empfohlen, auf Gästeparkplätze bei der neuen Talstation zu verzichten (ausgenommen einige Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen). So wird eine klare Situation geschaffen für alle, und der Parksuchverkehr wird reduziert.

Mit den Bestrebungen zum Ausbau auf Seiten Bahn und dem noch nicht vollends genutzten Potenzial des P+R Matten darf die Parkplatzzahl der Gesamtdestination nicht erhöht werden – insbesondere nicht, wenn der Standort der Talstation aus ÖV-Sicht verbessert wird.

**Fachliche Empfehlung**

Wir empfehlen, an der Talstation der neuen Firstbahn auf Gästeparkplätze zu verzichten (ausgenommen einige Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen). Parkplätze für die Mitarbeitenden können erstellt werden, falls ein Bedarf besteht. Wir empfehlen, die Parkplatzzahl der Gesamtdestination nicht zu erhöhen.

## 5 Massnahmen

### 5.1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit dem V-Bahn-Projekt und den vorangehenden Korridorstudien wurden in der Region bereits verschiedene Massnahmen zur Erschliessung der Lütschinentäler umgesetzt oder sind in Planung (P+R Matten, Parkleitsystem, Umfahrung Wilderswil, neues Rollmaterial BOB, 15-Min.-Takt BOB). Alle diese Massnahmen entfalten auch für die Firstbahn ihre Wirkung. Zudem sind die verkehrlichen Auswirkungen des Firstbahnprojekts im Vergleich zum V-Bahn-Projekt deutlich tiefer zu erwarten.

Die Massnahmen sind unterteilt in bereits umgesetzte Massnahmen, ohnehin geplante Massnahmen und weitere zu prüfende Massnahmen. Die nachfolgenden Massnahmen zielen von der Formulierung her primär auf die Anreise nach Grindelwald ab, entfalten aber automatisch auch ihre Wirkung bei der Abreise (wegen der erwarteten Reduktion der MIV-Fahrten ins Dorfzentrum von Grindelwald).

### 5.2 Bereits umgesetzte Massnahmen

Aus vorangehenden Konzepten und Studien ist bereits eine Vielzahl von Massnahmen umgesetzt. Die für diese Studie massgeblichsten bereits umgesetzten Massnahmen sind in der Folge zusammengestellt:

#### **Bahnhaltestelle und P+R Matten bei Interlaken**

- Schaffung eines attraktiven Umsteigepunkts zur Entlastung der Zufahrtsstrasse in Richtung Lütschinentäler und zur Minderung des Parksuchverkehrs in Grindelwald / Lauterbrunnen

#### **Umfahrung Wilderswil**

- Dient als Zubringer zum P+R Matten
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Wilderswil vom Durchgangsverkehr, aber keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsströme nach Grindelwald

#### **Regionales Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Parkleitsystem**

- Regional abgestimmte Anreizsysteme und Parkleitsystem, um den Parksuchverkehr zu minimieren und Zufahrtsstrassen zu entlasten

#### **Angebotsausbau BOB für P+R**

- Halbstündliche Zusatzkurse (in Lastrichtung) zwischen Interlaken Ost und Grindelwald Terminal in der Wintersaison (etwa 100 Tage)

### 5.3 Weitere geplante Massnahmen

#### **Punktuellder 15-Min.-Takt auf der BOB**

- Mit dem Angebotskonzept 2035 ist ein punktueller Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald in Lastrichtung vorgesehen (Umsetzung voraussichtlich 2028, abhängig von Inbetriebnahme Infrastrukturvoraussetzungen).
- Aktuell läuft die Beschaffung des notwendigen Rollmaterials sowie die Planung und Umsetzung einiger punktueller Ausbauten der Bahninfrastruktur.

#### **Überprüfung Ortsbus Grindelwald**

- Das Ortsbuskonzept Grindelwald ist hinsichtlich der Kapazitäten, Umläufe und Fahrplangestaltung zu überprüfen.

- Das Projekt ist bereits in Bearbeitung.

#### **5.4 Weitere zu prüfende Massnahmen**

Aufgrund der bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen sind keine sehr tiefgreifenden zusätzlichen Massnahmen zu treffen. Im Zusammenhang mit den bestehenden Massnahmen sind folgende Aspekte zu prüfen:

##### **Verbesserung ÖV-Angebot Terminal – Grindelwald Bahnhof**

Mit der Verlegung der Firstbahn werden sich die Verkehrsströme im Busverkehr in Grindelwald verlagern. Es wird ein gegenüber heute erhöhtes Fahrgastaufkommen in den Bussen zwischen dem Terminal und der neuen Talstation der Firstbahn erwartet. In der laufenden sowie zukünftigen Planung des Busangebots in Grindelwald ist dies zu berücksichtigen. Allenfalls könnte es sich auch um einen Bahnshuttle vom Terminal/Grund zum Bahnhof Grindelwald handeln. Das zweckmässige Verkehrsmittel und Angebot ist in der Folgeplanung zu definieren.

##### **Parkplatzbewirtschaftung mit stärkerer Lenkungswirkung**

Es soll geprüft werden, ob die Parkplatzgebühren in Grindelwald (inkl. Terminal) erhöht werden können. So könnten Anreize geschaffen werden zur Nutzung des P+R Matten oder zur Anreise per ÖV. Aufgrund der Konkurrenzsituation mit anderen Skigebieten sind die Spielräume hier wohl begrenzt.

##### **Anpassung Tarifgestaltung Parkhäuser Eiger+ und Sportzentrum**

Die Parkhäuser Eiger+ und Sportzentrum weisen heute einen Fixpreis pro Stunde von 2.50 CHF auf und sollen primär durch Personen genutzt werden, die das Dorf Grindelwald zum Ziel haben (Einkauf, Restaurants etc.). Leute, die die Bergbahnen nutzen, gehören nicht zur primären Zielgruppe. Da es heute vergleichsweise günstig ist, einen ganzen Tag dort zu parkieren, werden die beiden Parkhäuser jedoch auch durch Firstbahngäste benutzt.

Es soll geprüft werden, ob ab einer gewissen Parkdauer stark progressive Parktarife gelten sollen, um eine lange Parkdauer unattraktiver zu machen. Die Parkdauer, die dabei als Schwellwert gelten soll, soll so gewählt werden, dass Besorgungen oder eine Einkehr im Dorf möglich sind, nicht aber eine Fahrt auf den First und zurück. So wird die Nutzung durch Firstbahngäste weniger attraktiv. Die Parkdauer, ab der ein stark progressiver Tarif gilt, wird in der Folgeplanung festgelegt.

Dafür wäre eine Anpassung des Gebührenreglements notwendig, zudem befindet sich das Parkhaus Eiger+ nicht im Besitz der Gemeinde (das Parkhaus Sportzentrum schon). Die Jungfraubahnen klären die Spielräume mit der Gemeinde ab.

##### **Stärker lenkendes Ticketing**

Eine mögliche Massnahme wäre eine Preisgestaltung der Firstbahn, die die Nutzung des P+R Matten attraktiver macht. So könnte die BOB-Fahrt Matten-Grindelwald-Matten im Firstbahnticket inkludiert sein. Dies ist aufgrund der bei der Firstbahn und BOB unterschiedlichen Finanzierung voraussichtlich schwierig umzusetzen (BOB als regionaler Personenverkehr durch Bund unterstützt, Firstbahn muss eigenwirtschaftlich funktionieren). Allenfalls ist eine zeitlich befristete Aktion bei der Eröffnung der Firstbahn möglich. Die Spielräume diesbezüglich sollen vertieft geprüft werden.

##### **Marketing für die Anreise**

Ein gewisser Teil der Firstbahngäste sind Personen, die von weit weg her anreisen und die Region Grindelwald möglicherweise nur einmal im Leben besuchen. Es wird davon ausgegangen, dass die Preissensitivität dieses Kundensegments nicht allzu gross ist und

die Lenkungswirkung nur über den Preis weniger gut funktioniert. Jedoch sind Marketingaspekte auf der Website und den sozialen Medien der Firstbahn wichtig. Es soll aktiv beworben werden, dass die BOB als «erste Bahn» wahrgenommen wird, um auf den First zu gelangen. So werden die mit dem MIV anreisenden Gäste dieses Kundensegments zur Parkierung in Matten (oder allenfalls im Terminal) bewegt.

### **Verlagerung Parkierung Reisebusse auf den P+R Matten**

Aus gesamtverkehrlicher sowie fachlicher Sicht wäre es zielführend, dass mit der neuen Firstbahn die Reisebusse nicht mehr für das Ein- und Aussteigen direkt vor die Firstbahn fahren und dann im Talgietli parkieren, sondern bereits auf dem P+R Matten parkieren und die Fahrgäste per BOB nach Grindelwald fahren. Der P+R Matten weist bereits heute 36 Parkplätze für Busse auf (plus 30 Busparkplätze auf dem Überlaufparkplatz auf der Piste). Daraus wird sich eine Verringerung der Anzahl Fahrten der Reisebusse nach Grindelwald ergeben. Für Übernachtungsgäste wird voraussichtlich trotzdem 1 Haltekante für Reisebusse in der Nähe der zukünftigen Talstation der Firstbahn notwendig sein. Wo genau diese platziert wird, wird in der Folgeplanung definiert.

### **Messung und Anzeige der aktuellen Reisezeit auf der Strasse auch talwärts**

Es ist ein System in Betrieb, dass die MIV-Reisezeit ab der Autobahn bzw. ab Zweilütschinen nach Grindelwald anhand der Nummernschilder misst. Die Jungfraubahnen prüfen, ob ein solches System auch für die Rückreise erstellt werden kann (Ziel: Anzeige der aktuellen Reisezeit im Terminal, damit bei einer Verkehrsüberlastung einige Personen ihre Rückreise später antreten und so die Spitzen brechen).

### **Ansätze für die stärkere Führung/Steuerung des Anreiseverkehrs am Ortseingang**

Das Dorfzentrum Grindelwald ist heute relativ stark durch Park- und Suchverkehr der Firstbahn belastet. Der Ortseingang mit dem Knoten Rothenegg ist als Kreisel ausgebildet, sodass keine intuitive Lenkung des Verkehrs in eine bestimmte Richtung erfolgt. Die Signalisation am Kreisel weist jedoch für alle Destinationen klar auf die Parkierungsmöglichkeit im Terminal hin. Die Signalisation in Richtung First auf der Dorfstrasse wurde entfernt (siehe Abbildung 16). Die Parkplätze im Dorfzentrum werden oft genutzt und stehen teilweise anderen Besuchenden von Grindelwald nicht mehr zur Verfügung. Seitens der Begleitgruppe kam somit der Wunsch auf, Ansätze aufzuzeigen, wie dem MIV die Zufahrt ins Dorf erschwert werden könnte. Der MIV soll verstärkt zum Parkhaus Terminal gelenkt werden (Gäste gelangen dann per Bus oder BOB ins Dorf). Es wird im Rahmen dieser Studie keine Bestvariante ermittelt, dies kann in der Folgeplanung geschehen. Wir empfehlen, diese Ansätze in einem Verkehrskonzept vertieft auszuarbeiten.

Folgende Ansätze sind denkbar:

- Umbau Kreisel Rothenegg zur Lichtsignalanlage
- Umbau Kreisel Rothenegg zum T-Knoten
- Ringverkehrsführung 1 (Fahrt in Richtung Dorf via Grundstrasse und Endweg, Fahrt in Richtung Interlaken via Dorfstrasse)
- Ringverkehrsführung 2 (Fahrt in Richtung Dorf via Grundstrasse und Locherboden oder Mettenberg, Fahrt in Richtung Interlaken via Dorfstrasse)
- Schranke auf Dorfstrasse, Zufahrtserlaubnis nur für berechtigte Personen

Mehr Details zu den Ansätzen sowie Vor- und Nachteile sind im Anhang 2 zu finden.

Alle Ansätze haben die Gemeinsamkeit, dass es sehr schwierig ist, die Entlastungswirkung des Dorfzentrums zu beziffern. Es kann dazu auf dieser Tiefe keine absolute

Aussage gemacht werden. Insgesamt erwarten wir bei allen Varianten ausser bei der Schranke eine eher geringe Wirkung.



Abbildung 16: Signalisation am Kreisel Rotenegg, Stand Juli 2025

## 6 Schlussfolgerung und Empfehlungen

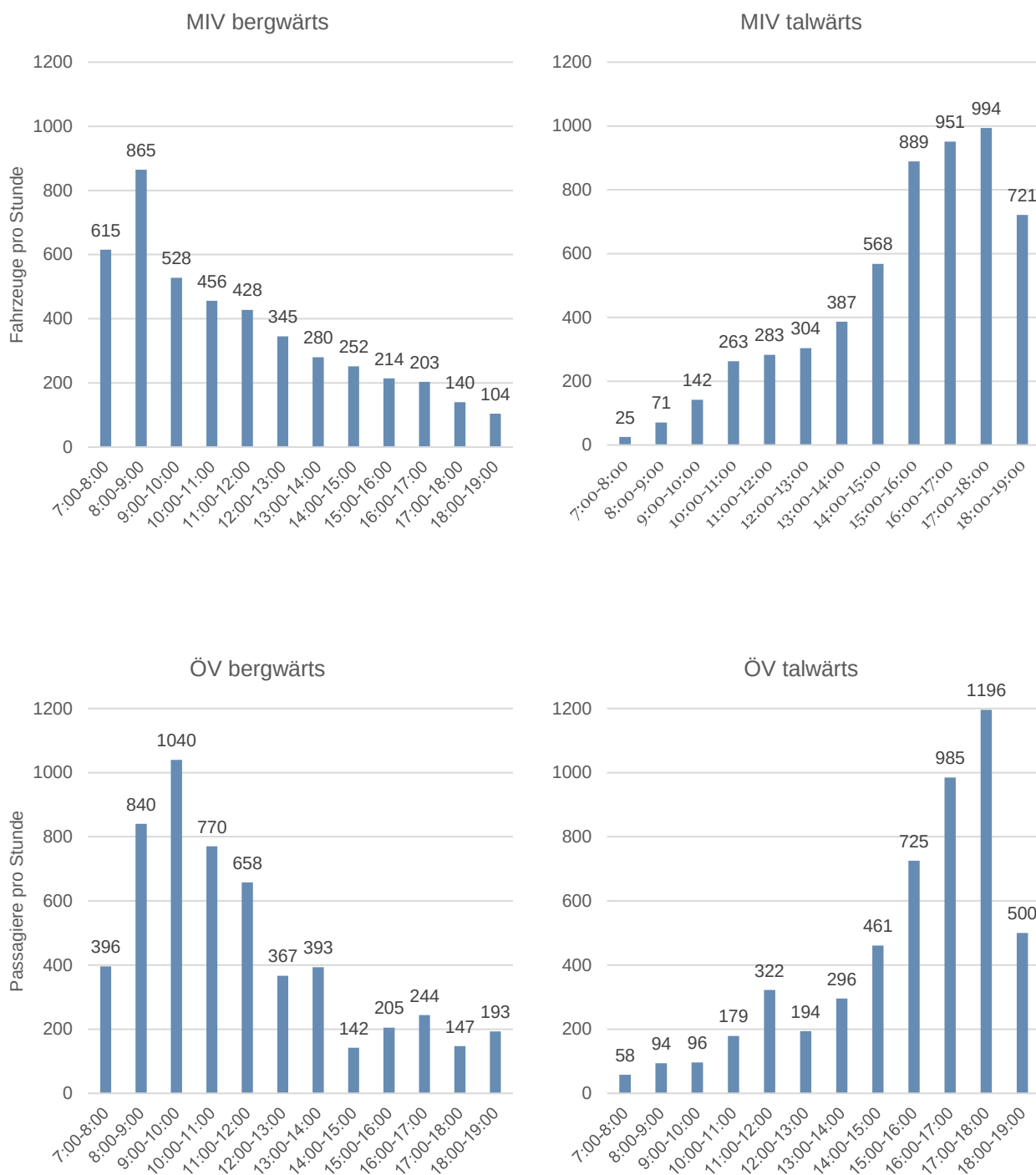
Die Erkenntnisse der Korridorstudie Phase 4 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wir empfehlen, die bereits geplanten Massnahmen weiterzuverfolgen, sie entfalten auch für das Projekt Firstbahn ihre Wirkung (z.B. 15-Min.-Takt BOB).
- Wir empfehlen, bei der neuen Talstation der Firstbahn auf Gästeparkplätze zu verzichten (ausgenommen für mobilitätseingeschränkte Personen). Parkplätze für Mitarbeitende oder für Mietende der Mantelnutzungen können erstellt werden, falls ein Bedarf besteht (kein öffentlich zugängliches Parkhaus). Es sollen keine Parkplätze für die Kunden von Gewerbe oder der Mantelnutzung erstellt werden.
- Weiter empfehlen wir, folgende Massnahmen zu prüfen:
  - Verbesserung ÖV-Angebot Terminal – Grindelwald Bahnhof
  - Parkplatzbewirtschaftung mit stärkerer Lenkungswirkung
  - Anpassung Tarifgestaltung Parkhäuser Eiger+ und Sportzentrum (progressiver Tarif und/oder max. Parkdauer)
  - Stärker lenkendes Ticketing der Firstbahn
  - Förderung Marketing betreffend Anreise
  - Verlagerung Parkierung Reisebusse auf den P+R Matten
  - Messung und Anzeige der aktuellen Reisezeit auf der Strasse auch talwärts
  - Massnahmen am Ortseingang zur stärkeren Lenkung des MIV in Richtung Terminal

# Anhang

## Anhang 1:

### Tagesganglinien Lütchinentäler, Sonntag 2. Februar 2025



**Anhang 2:****Details zu den Ansätzen für die stärkere Führung/Steuerung des Anreiseverkehrs am Ortseingang****Umbau Kreisel Rothenegg zur Lichtsignalanlage**

Der Rothenegkreis wird zur Lichtsignalanlage umgebaut. So lässt sich der Verkehr dorfeinwärts (auf dem Geradeausfahrstreifen) mit einer vergleichsweise langen Rotphase dosieren. Der Hauptstrom wird so in Richtung Grundstrasse / Terminal geführt, und wer Richtung Dorf möchte, muss aktiv auf die Abbiegespur wechseln. Allenfalls kann die Dosierung via Grundstrasse und Endweg umfahren werden. Es wäre somit zu prüfen, ob es auf diesen Strassen zu Schleichverkehr kommen würde, und ob flankierende Massnahmen notwendig sind. Für die entsprechende Vorsortierung ist Platz nötig, voraussichtlich muss die Brücke über die BOB-Gleise verbreitert werden. Auf der nachfolgenden Skizze ist ein grober Entwurf (Handskizze) abgebildet, der den ungefähren Platzbedarf zeigt. Die genaue Länge der Vorsortierung müsste in den Folgeplanungen definiert werden. Ebenso muss aufgrund der Knotengeometrie die Befahrbarkeit vertieft geprüft werden.

**Vorteile**

- + Verkehrslenkung hin zum Terminal
- + Möglichkeit zur Steuerung von gewissen Strömen
- + Möglichkeit zur Buspriorisierung

**Nachteile**

- Platzbedarf Vorsortierung (voraussichtlich Brückenverbreiterung)
- Schleichverkehr via Endweg möglich zur Umfahrung der Dosierung → Prüfung entsprechender Massnahmen
- Hohe Kosten

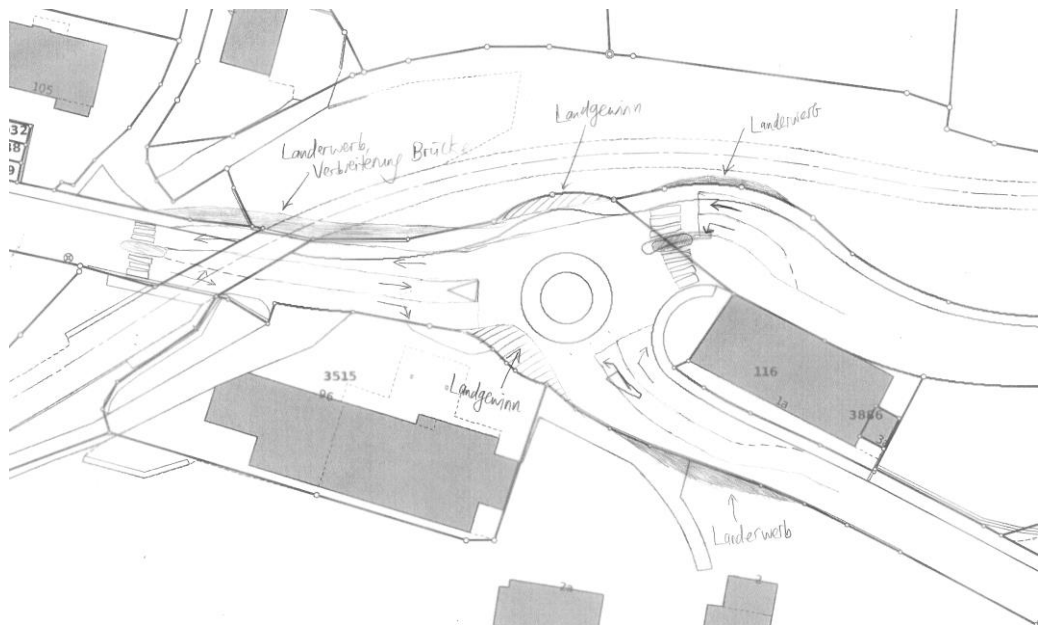


Abbildung 17: Handskizze Lichtsignalanlage Rothenegg

**Umbau Kreisel Rothenegg zum T-Knoten**

Der Rothenegkreis wird zum T-Knoten umgebaut. Die Abbiegebeziehung in Richtung Dorfzentrum ist so vortrittsbelastet, und der Verkehr wird zum Terminal gelenkt. Diese Massnahme entfaltet vor allem bei ortsunkundigen Menschen ihre Wirkung. Für die entsprechende Vorsortierung ist Platz nötig, voraussichtlich muss die Brücke über die BOB-Gleise verbreitert werden. Der Platzbedarf und das Spurbild sind ansonsten ähnlich wie bei der Lichtsignalanlage, sodass auf Abbildung 17 verwiesen wird.

**Vorteile**

- + Verkehrslenkung hin zum Terminal

**Nachteile**

- Platzbedarf Vorsortierung (voraussichtlich Brückenverbreiterung)
- Wirkung bei ortskundigen Personen eher gering
- Hohe Kosten, aber tiefer als Lichtsignalanlage

### Ringverkehrsführung 1 (Fahrt in Richtung Dorf via Grundstrasse und Endweg, Fahrt in Richtung Interlaken via Dorfstrasse)

Die Dorfstrasse dorfeinwärts wird gesperrt, sodass alle Fahrzeuglenkenden in Fahrtrichtung Grindelwald via Terminal geleitet werden und allenfalls dann eher dort parkieren. In Richtung Dorf wird neu via Grundstrasse und Endweg gefahren, die Dorfstrasse ist zwischen Abzweigung Spillstattstrasse und Rotheneggkreisel nur dorfauswärts nutzbar. Der Bus könnte weiterhin wie heute verkehren. Eine mögliche Umsetzung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Der Endweg wird dabei nicht als Einbahnstrasse ausgestaltet, damit die dort startenden Fahrten talauswärts nicht das Dorfzentrum zusätzlich belasten.

| Vorteile                                                                             | Nachteile                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verkehrslenkung hin zum Terminal</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erfahrungsgemäss höhere Geschwindigkeiten in Einbahn</li> <li>– Höheres Verkehrsaufkommen im Quartier (Endweg)</li> <li>– Entlastet Dorfstrasse zwischen Bahnhof und Kirche nicht</li> <li>– Bedingt allenfalls Ausbau Strasseninfrastruktur (Endweg)</li> <li>– Führt zu Umwegfahrten</li> <li>– Bahnübergang Grundstrasse führt zu Wartezeiten</li> <li>– Wohl kein Platzgewinn auf den Einbahnstrassen, da Bus weiterhin in beide Richtungen fahren muss</li> </ul> |

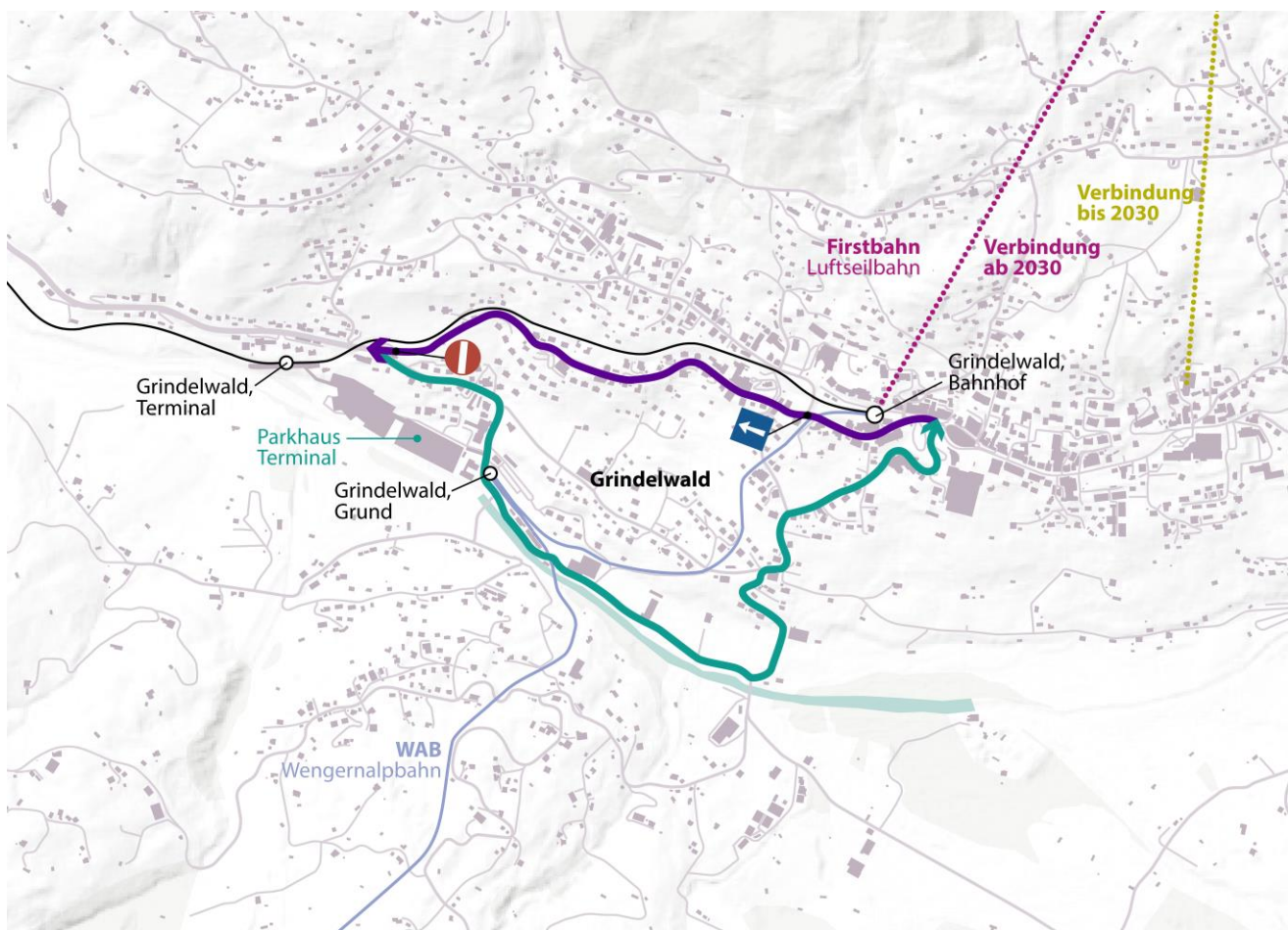


Abbildung 18: Vorschlag Ringverkehrsführung 1

### Ringverkehrsführung 2 (Fahrt in Richtung Dorf via Grundstrasse und Locherboden oder Mettenberg, Fahrt in Richtung Interlaken via Dorfstrasse)

Die Dorfstrasse dorfeinwärts wird gesperrt, sodass alle Fahrzeuglenkenden in Fahrtrichtung Grindelwald via Terminal geleitet werden und allenfalls dann eher dort parkieren. In Richtung Dorf wird neu via Grundstrasse und entweder auf einer neuen Strasse entlang der Lütchine oder entlang der Gryth-, Aspi- und Mettenbergstrasse (Ausbau notwendig) gefahren, die Dorfstrasse ist zwischen Abzweigung Spillstattstrasse und Roteneggkreisel nur dorfauswärts nutzbar. Der Bus könnte weiterhin wie heute verkehren. Eine mögliche Umsetzung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Es werden nur kurze Strassenabschnitte als Einbahnstrasse ausgestaltet, damit nicht allzu viele Umwegfahrten entstehen.

#### Vorteile

- + Verkehrslenkung hin zum Terminal
- + Entlastet Dorfstrasse zwischen Bahnhof und Kirche

#### Nachteile

- Erfahrungsgemäss höhere Geschwindigkeiten in Einbahn
- Höheres Verkehrsaufkommen im Quartier (Rybigässli)
- Bedingt Ausbau Strasseninfrastruktur
- Führt zu Umwegfahrten
- Bahnübergang Grundstrasse führt zu Wartezeiten
- Wohl kein Platzgewinn auf den Einbahnstrassen, da Bus weiterhin in beide Richtungen fahren muss

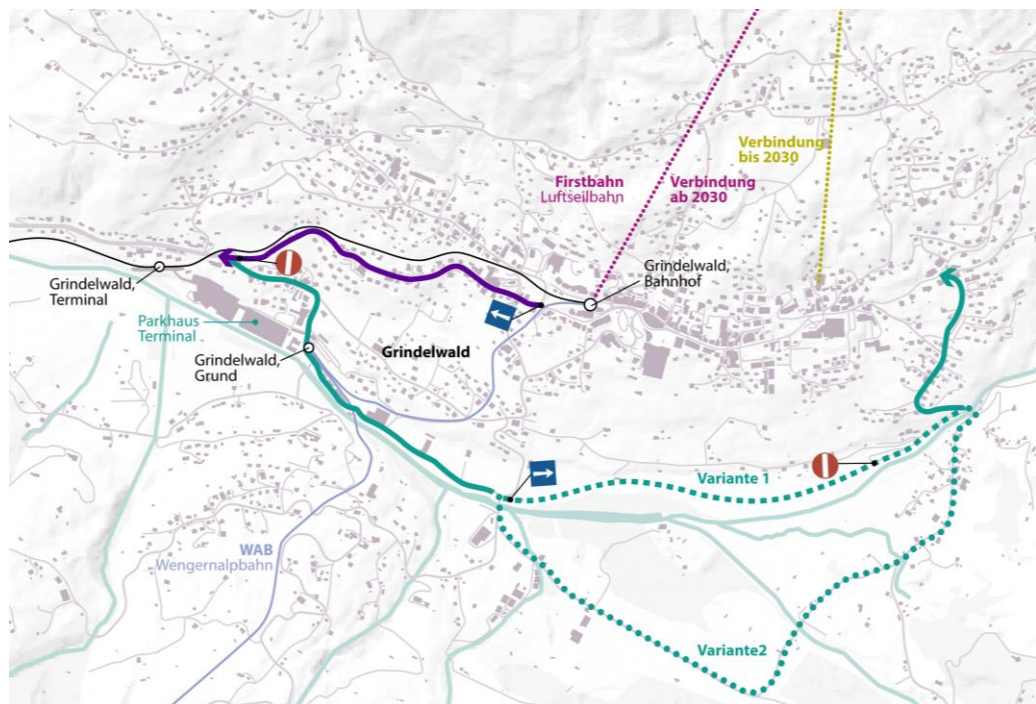


Abbildung 19 Vorschlag Ringverkehrsführung 2

**Schranke auf Dorfstrasse, Zufahrtserlaubnis nur für berechtigte Personen**

Die Dorfstrasse wird an geeigneter Stelle mit einer Schranke ausgestattet. Nur berechtigte Personen können diese öffnen (Bewohner von Grindelwald, Angestellte, Ferienwohnungsbesitzer, Gäste mit Hotelreservationen und Parkplatz, Blaulichtorganisationen etc.). Dies könnte mittels Badge oder mit automatischer Lesung des Nummernschilds geschehen. Für Tagesgäste ist die Fahrt ins Dorfzentrum Grindelwald jedoch nicht mehr möglich, dies betrifft aber nicht nur die Gäste der Firstbahn, sondern auch diejenigen Personen, die z.B. zum Einkaufen oder für den Restaurantbesuch nach Grindelwald fahren möchten.

**Vorteile**

- + Geringe Investitionskosten

**Nachteile**

- Umsetzbarkeit und Akzeptanz der Massnahme fraglich
- Schleichverkehr möglich zur Umfahrung der Schranke → entsprechende Massnahmen zu prüfen
- Nicht nur Fahrgäste der Seilbahnen werden zur Parkierung im Terminal gedrängt, auch andere Zielgruppen (z.B. Einkauf)
- Umsatzeinbussen Gewerbe möglich

**Fazit**

Die gezeigten Ansätze bilden eine Diskussionsgrundlage für weitere Vertiefung. Auf Basis dieser Überlegungen lassen sich noch keine Empfehlungen ziehen bzw. noch keine Bestvariante bestimmen.

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11