

MITWIRKUNG

Regionalkonferenz Oberland-Ost

Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP)



Erläuterungsbericht

Der NIRP besteht aus:

- Richtplanbericht, -karte
- Massnahmenblätter
- Erläuterungsbericht

Teilrevision Mai 2018

Impressum

Auftraggeber:

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38/Postfach
3800 Interlaken

Projektkommission:

Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-Ost
Marianna Lehmann, Gmd.präsidentin Wilderswil
Peter Aeschimann, Gmd.präsident Matten
Urs Mani, Eidgenössische Zollverwaltung
Simon Flückiger, armasuisse Immobilien
Adrian Sommer, Bundesamt für Bauten & Logistik
Karin Bärtschi, RUAG Real Estate AG
Alain Bourgnon, Standortförderung Kt. Bern
Muriel Odiet, Amt für Gemeinden & Raumordnung
Romano Lanzi, Amt für Gemeinden & Raumordnung

Projektbüro:

Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-Ost
Christian Hartmann, Gmd.schreiber Wilderswil
Martin Althaus, Gemeinderat Matten
Muriel Odiet, Amt für Gemeinden und Raumordnung
Romano Lanzi, Amt für Gemeinden und Raumordnung
Alain Bourgnon, Standortförderung Kt. Bern

Auftragnehmer/Bearbeitung:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach,
3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch
Arthur Stierli, dipl., Geograf
Andrea Gammeter, dipl. Geografin
Andrea Hürlimann, Geografin BSc

Inhalt

1. Ausgangslage	5
1.1 Problemstellung	5
1.2 Zielsetzung	5
1.3 Vorgehen	5
1.4 Arbeitsgrundlagen	6
1.5 Perimeter	7
2. Grundlagen/Recht	8
2.1 Beschrieb	8
2.2 Beurteilung	8
3. Raumordnung	12
3.1 Übergeordnete Planungsinstrumente	12
3.2 Arbeitszonenbewirtschaftung	13
3.3 Schutz des Kulturlandes	17
4. Verkehr	18
4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	18
4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	21
4.3 Fuss- und Veloverkehr (FVV)	23
4.4 Beurteilung	24
5. Umwelt/Landschaft	25
5.1 Lärm	25
5.2 Luftreinhaltung	25
5.3 Altlasten	27
5.4 Landschaft	28
5.5 Ortsbild ISOS	30
5.6 Fauna, Flora, Lebensräume	30
5.7 Hochwasserschutz	33
5.8 Landwirtschaft	35
6. Infrastruktur	37
7. Nutzungen Ist	38
7.1 Beschrieb	38
7.2 Beurteilung	39
8. Nutzungen Potenzial	40
8.1 Beschrieb	40
8.2 Beurteilung	41
8.3 Variantenprüfung Lage SAZ	41
9. Konflikte	49
9.1 Beschrieb	49
9.2 Beurteilung	49

10.	Resultate Workshop Begleitgruppe Juli 2017	50
11.	Resultate der Mitwirkung	52
12.	Resultate der Vorprüfung	52
13.	Anhang	53
13.1	Grundlagenverzeichnis	53
13.2	Denkmalschutzobjekte	56

1. Ausgangslage

1.1 Problemstellung

Die Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Interlaken per Ende 2003 bedingte eine Änderung der langfristigen Rahmenbedingungen für die Nutzung des Areals. Für die Region Oberland-Ost ist die Zukunft des Flugplatzes in vielerlei Hinsicht von grosser Bedeutung. Die Perspektiven zur künftigen Nutzung des 85 Hektaren grossen Areals wurden mittels eines Nutzungs- und Infrastrukturrichtplans (NIRP) koordiniert. Darin sind die kurz- bis langfristigen Entwicklungsziele abgebildet und die Erschliessung des nicht mehr militärisch genutzten Flugplatzes behördenverbindlich festgelegt. Der NIRP wurde im Oktober 2007 durch die Agglomerationskonferenz Interlaken beschlossen und am 15. Februar 2008 vom AGR genehmigt.

Mögliche Weiterentwicklungen des Standortes Flugplatz Interlaken wurden bereits im Jahr 2009 nach der Aufnahme in das ESP-Programm des Kantons Bern untersucht. Aufgrund der Ergebnisse und Abklärungen erfolgte jedoch keine Anpassung des NIRP. In der Zwischenzeit wurden neue Projektabsichten bekannt, die im Richtplan abgebildet werden müssen. Die erforderlichen Kredite zur Erschliessung der Gewerbezone beispielsweise, wurden im Mai/Juni 2017 vom Stimmvolk der Gemeinden Matten und Wilderswil gutgeheissen. Diese und weitere neue Rahmenbedingungen sind Auslöser für eine Aktualisierung des NIRP.

1.2 Zielsetzung

Vision ist ein Areal mit zwei unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten: einen Arbeitsschwerpunkt innerhalb des ESP-Perimeters und eine „moderne Allmend“. Die Allmend steht als gemeinsam verwaltetes Gemeindegut der Landwirtschaft, der Bevölkerung und den Gästen sowie anderen Nutzern zur Verfügung. Innerhalb des Arbeitsschwerpunktes wird das bestehende Gewerbegebiet zu einem Standort von überkommunaler, regionaler Bedeutung weiterentwickelt. Wirtschaftliche und soziale Aspekte wie auch die Anliegen des Umweltschutzes sind dabei gleichermassen zu berücksichtigen.

1.3 Vorgehen

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost (ehem. Regionalplanung) und arma-suisse haben 2004 eine Planungsgemeinschaft gebildet und einen strukturierten Planungsprozess in Gang gesetzt. Bis 2007 wurde ein Konzept in Form eines verbindlichen Richtplans für die zukünftige Nutzung und Infrastruktur des gesamten Areals erstellt und genehmigt.

Die Planungsgemeinschaft beauftragte das Berner Planungsbüro ecoptima ag und stellte eine Projektorganisation mit Vertretern aus den Gemeinden Matten und Wilderswil. Für Fragen in Zusammenhang mit der Landwirtschaft stand bei der Erstbearbeitung die landwirtschaftliche Beratungsstelle des Kantons, das INFORAMA, zur Seite.

Der Planungsgemeinschaft war es ein grosses Anliegen, die Nutzer und Eigentümer, betroffene Amtsstellen und massgebliche Interessengruppen in den Planungsprozess einzubeziehen. Aus diesem Anlass wurden bei der Erstbearbeitung Gespräche mit den Bewirtschaftern, diversen Eventveranstaltern und den Bürgergemeinden - den Pächtern der Flugplatzflächen - durchgeführt. Dieser Dialog soll während des ganzen Planungsprozesses aufrechterhalten werden. Im Rahmen der Überarbeitung 2017/18 wurden diese Stellen anlässlich eines gemeinsamen Workshops am 5. Juli 2017 begrüsst und ihre Anliegen geklärt.

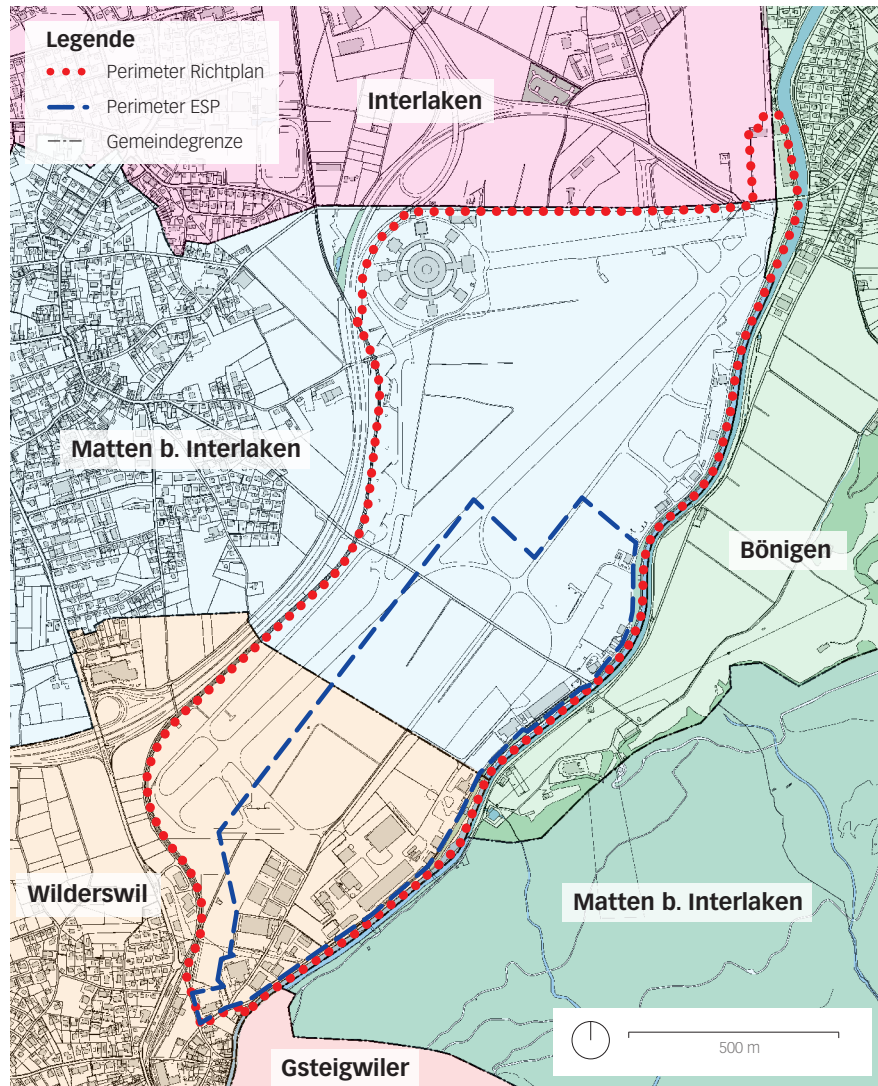
Mit den veränderten Rahmenbedingungen wurde eine Teilrevision des Richtplans aus dem Jahr 2007 nötig. Die aktualisierten Zwischenergebnisse des Planungsprozesses werden der Öffentlichkeit im 2018 im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung zur Stellungnahme vorgelegt.

1.4 Arbeitsgrundlagen

Die Analyse der Erstbearbeitung aus dem Jahr 2007 basierte, neben den aufgelisteten Unterlagen, auf Einzelgesprächen mit Vertretern des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), der Bauverwaltungen der Gemeinden Matten, Interlaken, Bönigen und Wilderswil, des Bundesamtes für Zivile Luftfahrt (BAZL) sowie mit Bewirtschaftern (Bauern, Jungfrau World Events). Die Entwicklungsszenarien aus dem Jahr 2007 wurden ausgehend von der Situationsanalyse entwickelt. Als weitere Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans flossen die Ergebnisse des Workshops der Begleitgruppe ein.

Im Rahmen der Überarbeitung 2017/18 wurden die Planungs- und Projektgrundlagen aktualisiert. Die Entwicklungsabsichten und Nutzungsvorstellungen der Beteiligten wurden im Zuge eines Fragekatalogs und Einzelgesprächen aufbereitet und überprüft. Basierend auf diesen Grundlagen wurden verschiedene räumliche Entwicklungsvarianten auf dem Flugplatz ausgearbeitet (inkl. Lage-Varianten SAZ) und mit den Beteiligten innerhalb eines Workshops diskutiert. Neu wurden auch Vertreter des BBL/GWK eng in den Planungsprozess integriert.

1.5 Perimeter



2. Grundlagen/Recht

2.1 Beschrieb

2.1.1 Vorbemerkung

Aufgrund der komplizierten Eigentums- und Nutzverhältnisse auf dem Areal wurde auf eine vollständige Erfassung der rechtlichen Situation zugunsten einer übersichtlichen Darstellung verzichtet. Detaillierte Abklärungen in diesem Bereich werden nach Bedarf für konkrete Fragestellungen durchgeführt.

2.1.2 Eigentums- und Nutzverhältnisse

Der 124 ha grosse Flugplatz Interlaken ist mehrheitlich im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft (armasuisse Immobilien/BBL), der RUAG sowie der Burgergemeinde Wilderswil. Viele der Parzellen auf dem Flugplatz wurden im Baurecht an die Gemeinden oder diverse Unternehmen abgegeben. Insgesamt 12 Parteien verfügen über Pachtverträge (Laufzeit 6 Jahre, mit Verlängerungsoption) mit der armasuisse Immobilien/BBL (vgl. farbige Flächen auf der folgenden Karte). Die betroffenen Parzellen werden wiederum von zahlreichen Unterpächtern als Landwirtschaftsland bewirtschaftet.

2.2 Beurteilung

Ungefähr die Hälfte der Parzellen des Flugplatzareals befindet sich in keiner Bauzone gemäss kantonalem Recht, die Bewirtschaftung der Flächen erfolgt z. T. auf der Grundlage von Ausnahmegewilligungen. Der Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan soll die Umzonung der für die künftigen Nutzungen notwendigen Teilflächen vorbereiten.

Mit dem Inkrafttreten des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für die REGA-Basis bedürfen sämtliche künftigen Bauten im Perimeter mit Hinderisbegrenzung einer speziellen Bewilligung des BAZL.

Die komplizierten Eigentums- und Nutzverhältnisse auf dem Flugplatz erschweren die Weiterentwicklung des Areals. Die Möglichkeiten von Flächenzusammenlegungen oder von Landabtauschen im Rahmen der Pachtverträge sollen nach Bedarf abgeklärt werden.

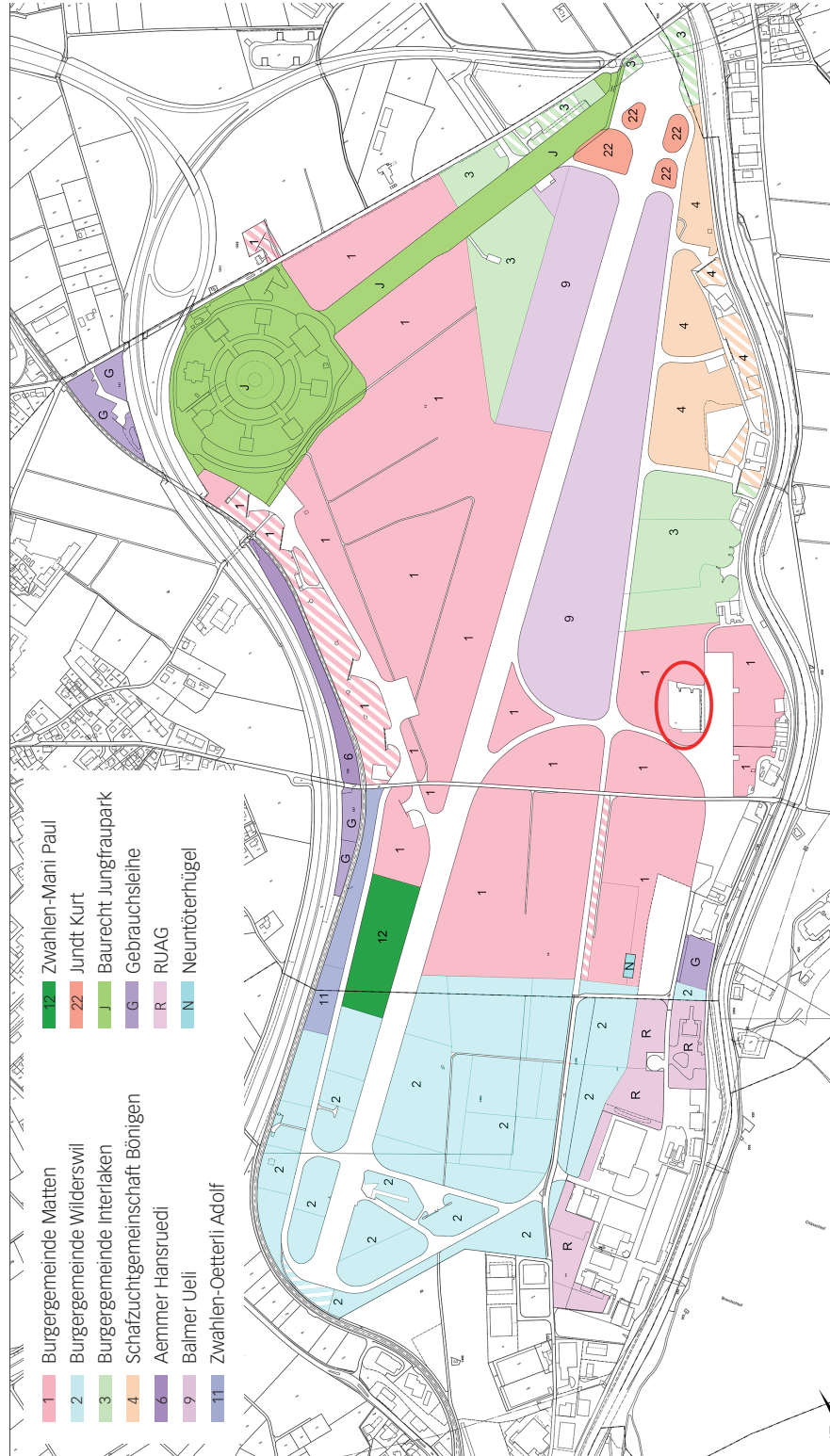


Abb. 1 Pächter auf dem Flugplatz Interlaken (Pachtplan Kissling + Zbinden AG, 06.02.2017)

2.2.1 Planungsgrundlagen

Die folgenden Grundlagen sind für den Flugplatz Interlaken relevant:

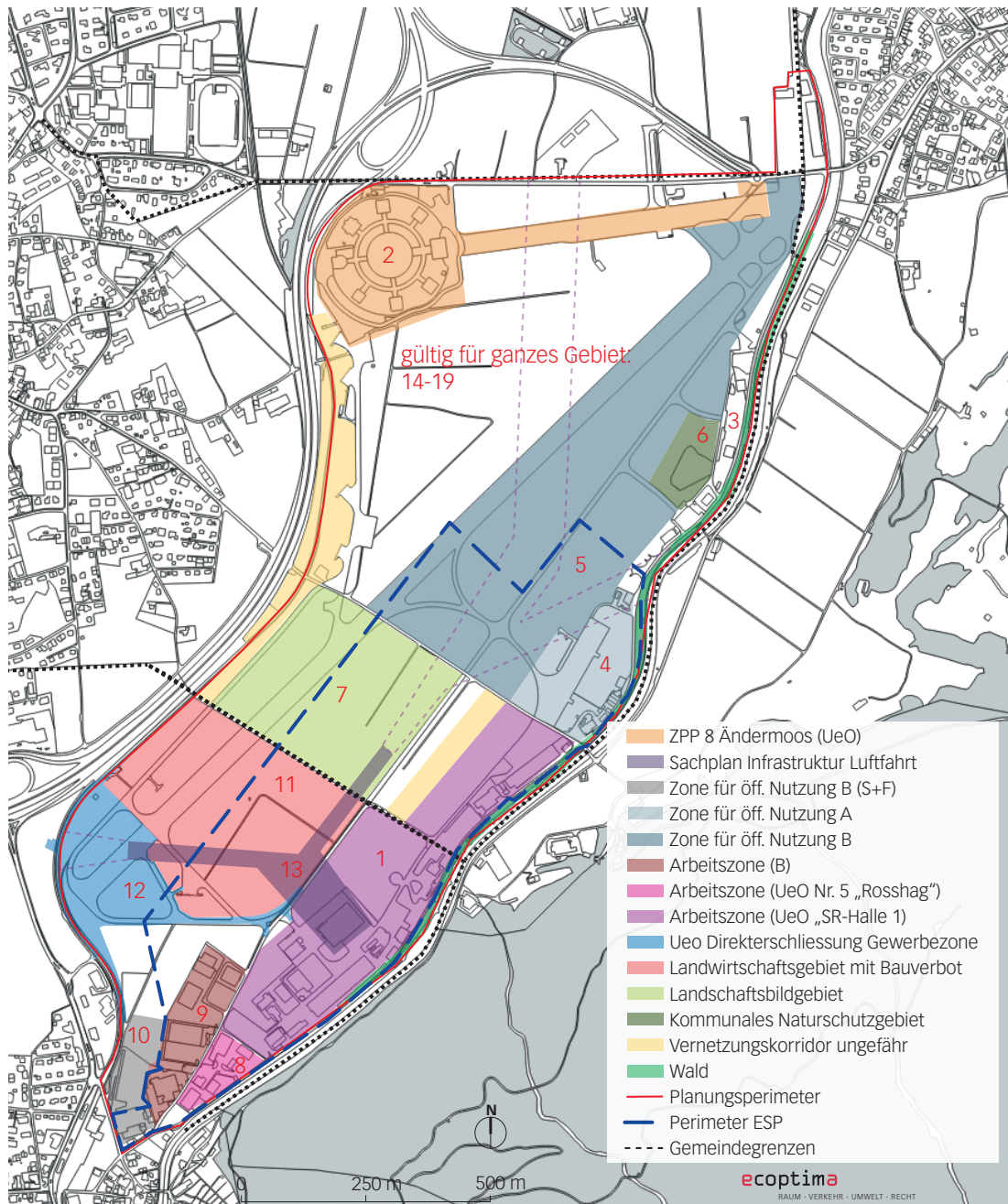


Abb. 2 Übersicht Planungsgrundlagen

Nr.	Institution	Grundlagen
<i>Grundeigentümergebundene Grundlagen:</i>		
1	Gemeinden Matten und Wilderswil	Überbauungsordnung, Arbeitszone im Gebiet SF-Halle 1 30.03.2000 (Änderung 28.12.2011)
2	Gemeinde Matten	Überbauungsordnung, Ändermoos 09.04.2001 (Änderung 15.06.2011) Zone mit Planungspflicht 8
3	Gemeinde Matten	Ortsplanung, Wald 11.01.2010 (Änderung 27.08.2014)
4	Gemeinde Matten	Ortsplanung, Zone für öffentliche Nutzung (A) 11.01.2010 (Änderung 27.08.2014) Zweck: Militärische Bauten & Anlagen, öffentliche Infrastrukturen
5	Gemeinde Matten	Ortsplanung, Zone für öffentliche Nutzung (B) 11.01.2010 (Änderung 27.08.2014) Zweck: Allmendartige Nutzungen, Landwirtschaft
6	Gemeinde Matten	Ortsplanung, kommunales Naturschutzgebiet 11.01.2010 (Änderung 27.08.2014) Zweck: Erhaltung und Entwicklung von Lebensräumen
7	Gemeinde Matten	Ortsplanung, Landschaftsbildgebiet 11.01.2010 (Änderung 27.08.2014) Zweck: Erhaltung der bestehenden offenen Landschaft
8	Gemeinde Wilderswil	Überbauungsordnung, Gewerbezone Rosshaag Nr.5 23.11.1995 (Änderung: 08.09.2015)
9	Gemeinde Wilderswil	Ortsplanung, Arbeitszone 08.07.2009 (Änderung 14.08.2017)
10	Gemeinde Wilderswil	Ortsplanung, Zone für öffentliche Nutzung S+F (B) 08.07.2009 (Änderung 14.08.2017) Zweck: Sport und Freizeit
11	Gemeinde Wilderswil	Ortsplanung, Landwirtschaftsgebiet mit Bauverbot 08.07.2009 (Änderung 14.08.2017)
12	Gemeinde Wilderswil	Überbauungsordnung, Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz (Basisschliessung) 16.11.2017
13	Bund (BAZL)	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt 28.06.2017 Flugplatzperimeter, Hindernisbegrenzung- und Lärmbelastungsgebiet
<i>Weitere relevante Grundlagen:</i>		
14	Kanton Bern	Kantonaler Richtplan 2017 05.07.2017
15	Regionalkonferenz Oberland-Ost	Regionaler Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) II 30.07.2017
16	Regionalkonferenz Oberland-Ost	Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK) Beschlossen am 19.03.2004
17	Bund (armasuisse Immobilien)	Programm Natur / Landschaft / Armee
18	Schwellenkorporation Bördeli Süd	Wasserbauplan Lüttschine Stand Revision 20. Januar 2017
19	Agglomeration Interlaken	Verkehrsrichtplan Bördeli 15.09.1999

3. Raumordnung

3.1 Übergeordnete Planungsinstrumente

3.1.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan 2030 ist ein wirkungsvolles Führungsinstrument des Regierungsrats für die Steuerung der räumlichen Entwicklung des Kantons. Insbesondere die Massnahmenblätter A_05 «Baulandbedarf Arbeiten bestimmen» und C_04 «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren» sind für den Standort Flugplatz Interlaken relevant. Sie bestimmen unter anderem das Vorgehen und die Voraussetzungen bei Einzonungen von Arbeitszonen und Festlegungen von strategischen Arbeitszonen (SAZ).

3.1.2 Regionale Richtpläne

Das RGSK 2. Generation (2016/17) der Region Oberland-Ost stimmt die Projekte in den Bereichen Verkehr und Siedlung mittel- bis langfristig aufeinander ab. Es wurde im Juli 2017 durch das AGR genehmigt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die für den Planungssperimeter relevanten Inhalte. Neben verkehrstechnischen Massnahmen der BOB, werden darin auch zwei Arbeitsschwerpunkte und zwei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten bezeichnet. Die drei Siedlungsbegrenzungslinien sollen die Trennung zwischen Arbeitszonen, Hochwasserschutz und Landschaftsschutzgebiete gewährleisten. Sie werden teilweise basierend auf den Erkenntnissen des NIRP angepasst und festgesetzt.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

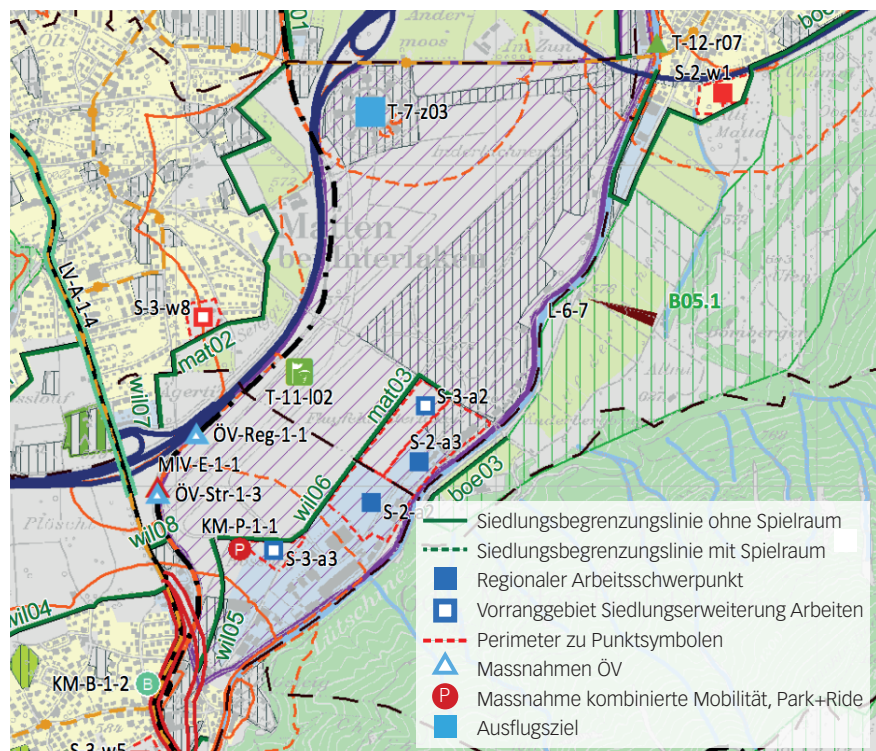


Abb. 3 Ausschnitt aus der RGSK II-Karte (RGSK II, 2016/17)

3.2 Arbeitszonenbewirtschaftung

Einzonungen von Arbeitszonen setzen gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV neu eine Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) voraus. Im Fall vom Flugplatzareal Interlaken handelt es sich um Einzonungen von kantonaler sowie regionaler Bedeutung. Im Rahmen der kantonalen Vorschriften ist in diesen Fällen eine räumliche Abstimmung auf regionaler Ebene vorzunehmen. Dazu ist der Bedarf der Einzonung zu begründen und abzustimmen sowie Alternativen auf unüberbauten regionalen Arbeitszonen zu prüfen.

Begründung des Bedarfs

Die gesamte Region Oberland-Ost rechnet gemäss regionalisierter Bevölkerungsprojektionen mit einem Bevölkerungswachstum von rund +2'786 Einwohnern bis ins Jahr 2030 (Ausgangsjahr 2010). Das Wachstum von 6 Prozent wird dabei ausschliesslich in der Agglomeration Interlaken erwartet. Unter der Annahme des BfS-Szenario „mittel“ bedeutet das für die Agglomeration einen Zuwachs von etwa 1'186 Erwerbstätigen in diesem Zeithorizont. Soll das Verhältnis von Anzahl Arbeitsplätzen zur Anzahl der wohnhaften Erwerbstätigen in Zukunft aufrechterhalten werden, müssen jährlich rund 50 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Arbeitszone Flugplatzplatz Interlaken ist zur Generierung dieser Arbeitsplätze von grosser Bedeutung. Diese wird im RGSK Oberland-Ost 2016 mit der Ausweisung zweier Regionalen Arbeitsschwerpunkte sowie einem Siedlungserweiterungsgebiet Arbeit innerhalb des NIRP-Perimeters verdeutlicht.

Aus Sicht des ESP sind zur Umsetzung des erwünschten Nutzungsprofils Einzonungen nötig. Die strukturierte Entwicklung eines zusammenhängenden Gewerbegebiets auf dem südlichen Teil des Flugplatzareals erlaubt einerseits bestmögliche Synergien zu bestehenden Ankernutzungen, andererseits kann das zu entwickelnde Gewerbegebiet nur mit einer Erweiterung in Richtung der evtl. neuen öV-Haltestelle und des Direktanschlusses mIV an Attraktivität gewinnen.

Prüfung von Alternativen und reg. Reserven

Bei Einzonungen von regionaler Bedeutung, wie dem Flugplatz, sind unüberbaute Arbeitszonen mit regionaler Bedeutung (> 1 ha) sowohl innerhalb der Gemeinden als auch auf davon ausgehenden Entwicklungs- und Verkehrsachsen innerhalb einer Radius von ca. 15 km zu prüfen. Unüberbaute Arbeitszonen < 1 ha werden nicht in die Prüfung miteinbezogen.

Der räumliche Betrachtungsperimeter beschränkt sich auf die Gemeinden Beatenberg, Unterseen, Interlaken, Ringgenberg, Niederried, Oberried, Iseltwald, Bönigen, Matten, Därligen, Leissigen, Saxeten, Lauterbrunnen, Wilderswil, Gsteigwiler und Gründlischwand. Als Grundlage dient die Erhebung der unüberbauten Bauzonen (AGR) gemäss Geoportal Kanton Bern, die dazu erhobenen Merkmalen durch die Region sowie aktuelle Ergänzungen der Grundeigentümer.

Im oben bezeichneten Perimeter gibt es insgesamt 38 (teil)unüberbaute Arbeitszonen mit einer Fläche von total rund 17.1 Hektaren. Vier dieser Arbeitszonen sind grösser als eine Hektare und gelten deshalb als Standorte von regionaler Bedeutung. Sie weisen eine gemeinsame Fläche von 6.5 Hektaren auf.

Gemeinde	Anzahl UnUeAZ total	Fläche UnUeAZ total [ha]	Anz. UnUeAZ reg.* (>1ha)	Fläche UnUeAZ reg. [ha]
Beatenberg	1	0.18	0	0.00
Unterseen	4	0.42	0	0.00
Interlaken	11	3.61	0	0.00
Ringgenberg	3	2.01	0	0.00
Oberried	1	0.28	0	0.00
Iseltwald	2	0.46	0	0.00
Bönigen	2	0.85	0	0.00
Matten	4	1.86	1	1.56**
Lauterbrunnen	5	1.79	0	0.00
Wilderswil	5	5.69	3	4.95**
Total	38	17.13	4	6.51**

Tab. 1 Unüberbaute Arbeitszonen (UnUeAZ) im Betrachtungsperimeter (Erhebung AGR + reg. Merkmale)
 * zu prüfende Alternativen im Zuge der Arbeitszonenbewirtschaftung
 ** Potenziale innerhalb ESP-Perimeter Flugplatz Interlaken

Alle oben genannten Alternativen befinden sich innerhalb des ESP-Perimeters auf dem Flugplatzareal. Drei der Standorte werden im RGSK II als Arbeitsschwerpunkte bezeichnet. Als fünfte Alternative ist das ehemalige Industriegebiet CWD in Därligen zu bezeichnen. Mit einer Fläche von 2.3 Hektaren erreicht das Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet ebenfalls regionale Grösse. Das Areal BLS-Werkstätte in Bönigen ist nicht als Alternative zu betrachten, da die BLS dort neu die Werkstätte ausbauen und die schwere Instandhaltung konzentrieren will.

Somit bestehen im Betrachtungsperimeter fünf Alternativen. Die nachfolgenden Tabellen und Karten geben einen Überblick über deren Stand der Realisierung.

Nr.	Gemeinde	Standort *	RGSK-Bezeichnung	KS **	Fläche [ha]	EGK ***	Stand der Realisierung
1	Wilderswil	Eichelti Wilderswil	Arbeitsschwerpunkt S-2-a2	ZE	2.6	-	Realisierungswunsch Grundeigentümer, Abklärungen und Vorstudien laufen
2	Matten	Eychelti	Arbeitsschwerpunkt S-2-a4	ZE	1.6	-	Konkrete Planung / Vorhaben vorhanden. Areal Sphinx wird vom Bund/EZV genutzt und entfällt als Reserve.
3	Wilderswil	Eichelti Süd Wilderswil	Arbeitsschwerpunkt S-2-a2	ZE	1.4	-	kein Vorhaben bekannt
4	Wilderswil	RUAG Wilderswil -		-	1.0	E	Kein Vorhaben bekannt
5	Därlichen	Ehem. Industrie- gebiet CWD	Umstrukturierungsge- biet S-7-u1	VO	2.3	D/E	Heutige Nutzung (Wohn- / Arbeitszone), keine weiteren Planungsschritte

Tab. 2 Arbeitsstandorte von regionaler Bedeutung im Betrachtungsperimeter

* Bezeichnung gem. AZB Kanton Bern, ** Koordinationsstand gem. RGSK, *** ÖV-Erschliessungsgüteklasse

Beurteilung

Der Standort Därlichen liegt heute in einer Arbeitszone, wurde jedoch im RGSK als Umstrukturierungsgebiet aufgenommen. Es ist im Interesse der Gemeinde und der Region das Areal künftig zur Wohn- und/oder Mischzone umzuzonen. Konkrete Planungen sind aber noch nicht vorhanden. Aufgrund der heutigen Nutzung und Bebauung des Areals sowie den künftigen Nutzungsabsichten kommt dieser Standort zur Ansiedlung von Betrieben, wie auf dem Flugplatz Interlaken vorgesehen, nicht in Frage.

Bevor eine Einzonung neuer Arbeitszonen auf dem Flugplatz möglich ist, sind die vorhandenen Reserven innerhalb des ESP-Perimeters zu nutzen. Die Einzonungen sollen erst erfolgen, wenn sich die Reserven insgesamt auf eine Fläche kleiner als zwei Hektaren reduziert haben oder die einzu-
zonende Flächen als Teil der SAZ vorgesehen werden.

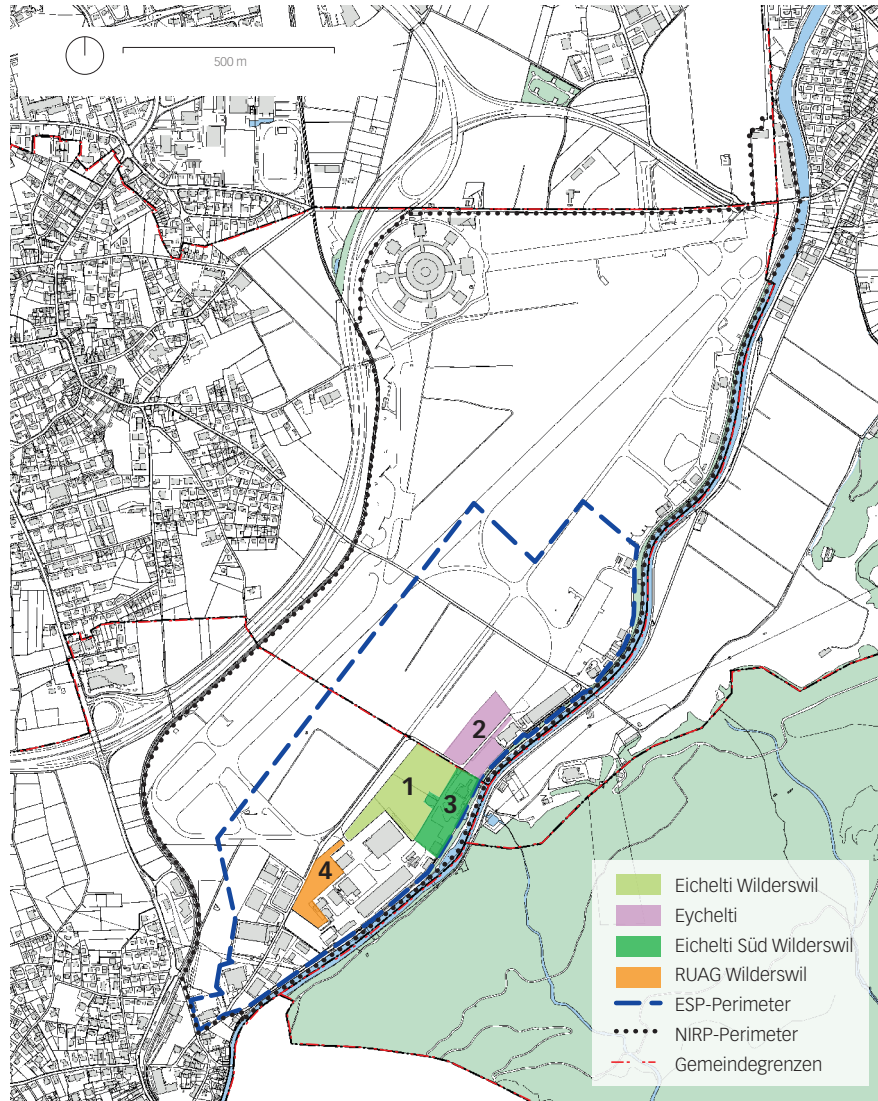


Abb. 4 Alternativen Arbeitsstandorte von regionaler Bedeutung im Betrachtungsperimeter.

3.3 Schutz des Kulturlandes

Mit der Änderung des Baugesetzes des Kantons Bern vom 16. März 2016 wurden die Anforderungen an die Beanspruchung von Kulturland durch Einzonungen und andere bodenverändernde Nutzungen deutlich erhöht. Neu muss bei der Beanspruchung von Kulturland ein Standortnachweis erbracht und die optimale Nutzung sichergestellt werden. Dies erfolgt abschliessend im Rahmen des Nutzungsplanungsverfahrens.

Die Umnutzung des Flugplatzes Interlaken sieht mittel- bis langfristig diverse Ein- und Umzonungen vor. Das dadurch betroffene Kulturland wird im Folgenden tabellarisch bezeichnet und beziffert. Es handelt sich sowohl um Flächen, die als Dauerkulturland bewirtschaftet werden als auch um ökologische Ausgleichsflächen. Fruchtfolgeflächen sind keine betroffen (gemäss den durch den Kanton bereinigten Unterlagen vom 15. September 2017).

Vor einer Einzonung innerhalb des NIRP-Perimeters sind die unüberbauten Reserven in bestehenden Arbeitszonen zu nutzen. Des Weiteren kommt es bei der strategischen Arbeitszone (SAZ) nur zum Verlust des Kulturlandes, wenn eine den Anforderungen entsprechende Nachfrage besteht.

Typ Kulturland	Räumliche Bezeichnung Zone	Kulturland Bezeichnung Detail	Betroffene Fläche [ha]
Fruchtfolgeflächen	Keine Beeinträchtigung		Keine
Dauerkulturland	– SAZ Süd 2.1	– übrige Dauerwiesen	8.94
	– SAZ Süd 2.2	– übrige Dauerwiesen	7.19
	– ESP-Arbeiten 1.1*	– übrige Dauerwiesen	4.86
	– ESP-Arbeiten 1.2	– übrige Dauerwiesen	1.00
	– ESP-Arbeiten 1.3	– übrige Dauerwiesen	3.30
	– Strat. Zone Bund 3.1*	– übrige Dauerwiesen	1.06
	– Strat. Zone Bund 3.2**	– übrige Dauerwiesen	1.70
	– Strat. Zone Bund 3.4**	– übrige Dauerwiesen	1.65
	– Strat. Zone Bund 3.5**	– übrige Dauerwiesen	2.20
Hektaren Total			32 Hektaren
Hektaren durch Einzonungen betroffen			20 Hektaren
Ökologische Ausgleichsfläche	– SAZ Süd 2.1	– Extensiv genutzte Wiesen	0.5
	– ESP-Arbeiten 1.3	– Ruderalflächen, Steinhäufen	0.04
	– Strat. Zone Bund 3.1*	– Nussbäume	mehrere
	– Strat. Zone Bund 3.2**	– Extensiv genutzte Wiesen	0.5
	– Strat. Zone Bund 3.2**	– Nussbäume (Einzelbaum)	1
	– Strat. Zone Bund 3.2**	– Markante Einzelbäume	mehrere
	– Strat. Zone Bund 3.5**	– Einheimische standortgerechte Einzelbäume und Alleen	1

Tab. 3 Betroffenes Kulturland durch die Umnutzung des Flugplatzes Interlaken

* bereits eingezonte Arbeitszonen; ** bereits eingezonte Zonen öffentlicher Nutzung

4. Verkehr

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erschliessung

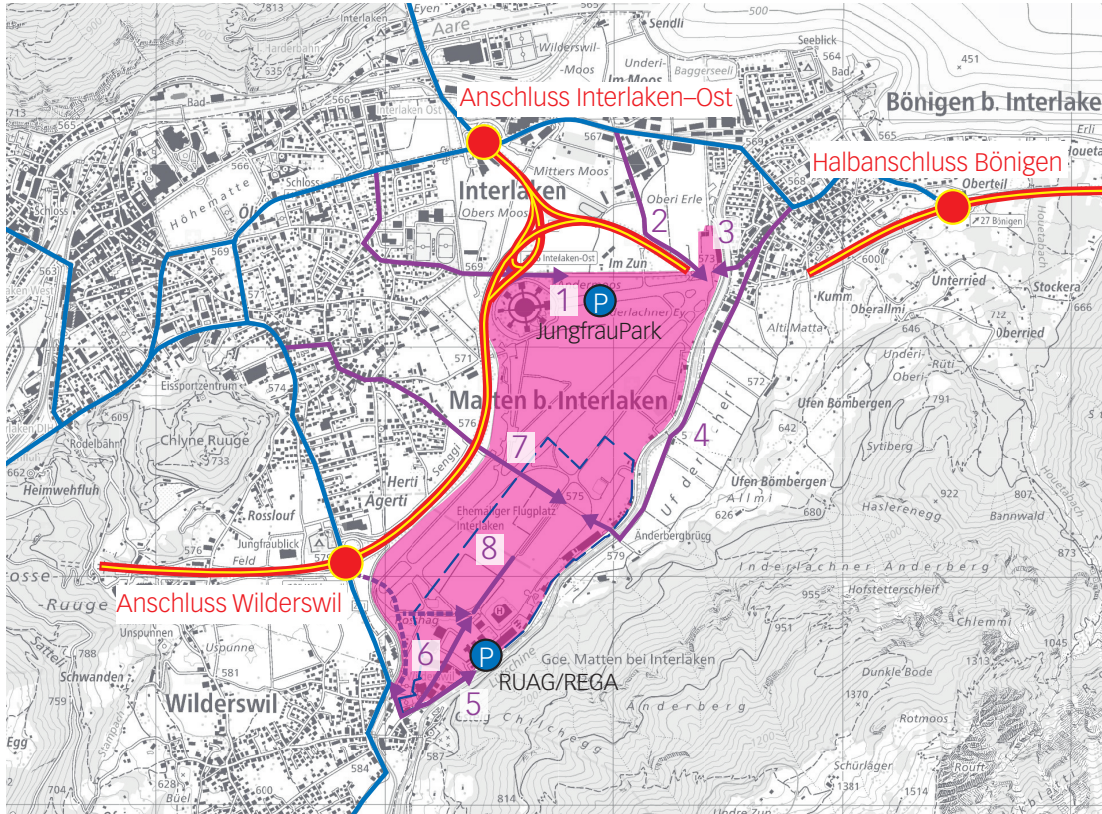
Das Rückgrat der übergeordneten Erschliessung bildet die Hochleistungsstrasse A8, die westlich am Planungssperimeter vorbei führt. Der südliche Teil des Flugplatzareals ist durch den Anschluss Wilderswil, der nördliche Teil durch den Anschluss Interlaken–Ost an das Nationalstrassennetz angebunden. Der Halbanschluss Bönigen ist für die Erschliessung des Perimeters nicht vorgesehen und wird daher nicht weiter berücksichtigt.

Die Perimeter-Erschliessung erfolgt heute in erster Linie über die Geissgasse im Norden (Zufahrt JungfrauPark) und auf dem Mittelweg. Es bestehen weitere MIV-Zugangsmöglichkeiten, die aber zum Teil durch dicht besiedeltes Wohngebiet führen und daher für eine zukünftige (Haupt-) Erschliessung nicht in Frage kommen (z.B. Aenderbergstrasse, Obere Bönigstrasse, Mattenstrasse).

Künftig wird die Gewerbezone über den neuen Direktanschluss Wilderswil an die Autobahn A8 erschlossen. Im Mai/Juni 2017 hat die Stimmbevölkerung von Matten und Wilderswil dem Kreditantrag zur Umsetzung des Direktanschlusses zugestimmt. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich Ende 2018 begonnen, umgesetzt dürfte der Anschluss frühestens im Jahr 2020 sein. Die neue Erschliessung wird mittels einer Unterführung direkt auf das Flugplatzareal geleitet. Zusätzlich sind Verbindungen zum Gewerbegebiet geplant. Damit wird auch das kantonale Umfahrungsprojekt Wilderswil vereinfacht. Die Umfahrung kann so östlich der BOB-Gleisanlage mit dem Direktanschluss verbunden werden.

Die Verbindung zum Zentrum Interlaken ist auf den bestehenden Hauptverkehrsachsen, sowohl vom südlichen wie auch vom nördlichen Teil des Perimeters her, gewährleistet.

Grössere Parkplatzangebote finden sich beim JungfrauPark und im Gebiet der RUAG. Die befestigte Fläche bei der (Militär-)Halle 1 an der Lütschine, ist keine offiziellen Parkierungsmöglichkeit.



- Planungsperimeter
- ESP-Perimeter
- Hochleistungsstrasse A8
- HLS-Anschluss
- Hauptverkehrsachsen
- Hauptzugänge Planungsperimeter
- Direkterschliessung Gewerbezone (ab ca. 2020)
- P Parkplätze

Strassennummern:

- 1 Obere Bönigstrasse
- 2 Geissgasse
- 3 Mattenstrasse
- 4 Gsteigstrasse
- 5 Bönigstrasse
- 6 Mittelweg
- 7 Aenderbergstrasse
- 8 Industriestrasse

Abb. 5 MIV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand)

Verkehrsaufkommen mit Weiterentwicklung ESP/SAZ

Gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht der Dorfumfahrung Wilderswil nimmt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Kantonsstrasse heute von Norden nach Süden stark ab. Im Norden beträgt der DTV rund 11'500 Fz/Tag und im Süden noch gut 8'050 Fz/Tag. An Spitzentagen am Wochenende muss durch den starken Freizeitverkehr von einer spürbar höheren Belastung ausgegangen werden. Für den zukünftigen Zustand mit der Umfahrung wird mit einer vollständigen Umlagerung des gesamten Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung gerechnet.

Die Weiterentwicklung der Gewerbezone auf dem Flugplatz verursacht in Zukunft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Aufgrund der zu realisierenden Verkehrserschliessung und den bestehenden Arbeitszonenreserven ist von einer schrittweisen Erweiterung des Gewerbegebiets und damit auch von einem schrittweisen Mehrverkehrsaufkommen auszugehen. Dieses wurde innerhalb von drei Entwicklungsschritten (ES) grob abgeschätzt:

- ES 1: Mehrverkehr durch die Nutzung aller bestehenden Arbeitszonenreserven (schraffierte Flächen Zone 1.1)
- ES 2: Mehrverkehr durch die Einzonungen im Teilgebiet ESP-Arbeiten (Zonen 1.2, 1.3, 3.4, 3.5).
- ES 3: Mehrverkehr durch die Realisierung der SAZ (Zonen 2.1 und 2.2)

Bei der Annahme, dass die Arbeitszone zu 80% bebaut wird und pro Hektare durchschnittlich rund 75 Arbeitsplätze entstehen, ergibt sich nach allen Entwicklungsschritten total eine Gesamtarbeitsplatzzahl von 2'040 AP (je nach Nutzungsprofil unterschiedlich). Mit einem MIV-Anteil von 70% ist damit mit zusätzlich rund 5'700 Fahrten zu rechnen. Werden nur die Erweiterungen ESP-Arbeiten realisiert, nicht aber die SAZ, wird der Mehrverkehr auf ca. 2'600 Fahrten geschätzt. Der «Werkverkehr» wird mit einer Annahme von 10% der Gesamtfahrten berücksichtigt.

Die Zu- und Wegfahrten erfolgen künftig über drei Wege: Hauptsächlich via Direktanschluss an die A8 und via Mittelweg Richtung Wilderswil, sowie teilweise via Aenderbergstrasse Richtung Bönigen. Basierend auf den heutigen Verhältnissen wird eine Verteilung des Mehrverkehrs mit ca. 67% Richtung Norden über den Direktanschluss (Bern, Interlaken, Meiringen), 15% Richtung Süden über die Umfahrung (Lütschinentäler), 11% Richtung Bönigen via Aenderbergstrasse und 7% nach Wilderswil über den Mittelweg angenommen.

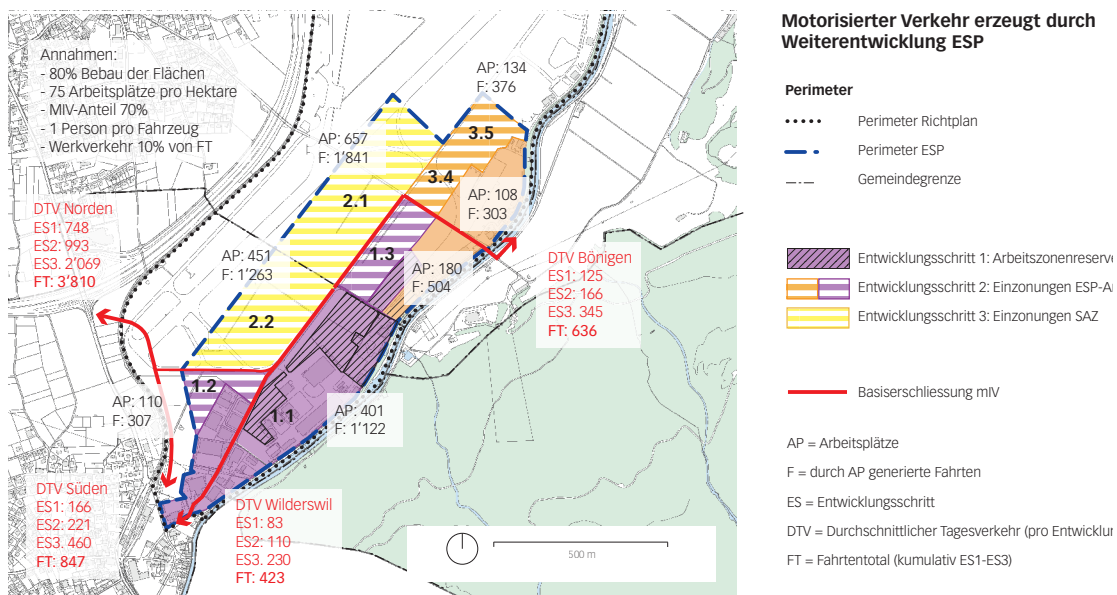


Abb. 6 Motorisierter Verkehr erzeugt durch die Teilgebiete innerhalb ESP-Perimeter

4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Erschliessung

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf das ÖV-Angebot ab dem 10.12.2017 (Fahrplanwechsel 17/18).

Ein direkter Zugang zum Planungsperimeter ist im Süden ab der Haltestelle Wilderswil möglich. Sie wird durch die BOB ab Interlaken–Ost im 1/2 Stunden–Takt bedient. Es besteht zudem die Möglichkeit mit der Postauto-Linie 105 von Interlaken–West nach Wilderswil zu gelangen. Diese verkehrt ebenfalls im 1/2 Stunden–Takt.

Mit der Postauto-Linie 103 gelangt man vom Bahnhof Interlaken–West via Bahnhof Interlaken–Ost im 1/2 Stunden–Takt nach Bönigen, respektive im Stunden-Takt nach Iseltwald. Der Bus fährt jeweils einmal in der Stunde via Lutschinenbrücke und einmal via JungfrauPark. Daraus ergibt sich für den JungfrauPark einen Stunden-Takt nach Interlaken–Ost und Bönigen.

Auf der Grundlage des Fahrplans 16/17 ergibt sich für den Planungsperimeter eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D und E im südlichen Bereich (Teilgebiet Arbeiten) sowie Güteklasse E im Bereich JungfrauPark. Die verbleibenden Flächen sind nicht durch den ÖV erschlossen (siehe nachfolgende Abbildung). Mit dem Fahrplanwechsel 17/18 (Steigerung Kursintervall) ergibt sich flächenmässig keine grössere Abdeckung der ÖV-Erschliessung. Die Güteklasse verbessert sich jedoch im Radius von 400m von D auf C und im Radius von 400-750m von E auf D.

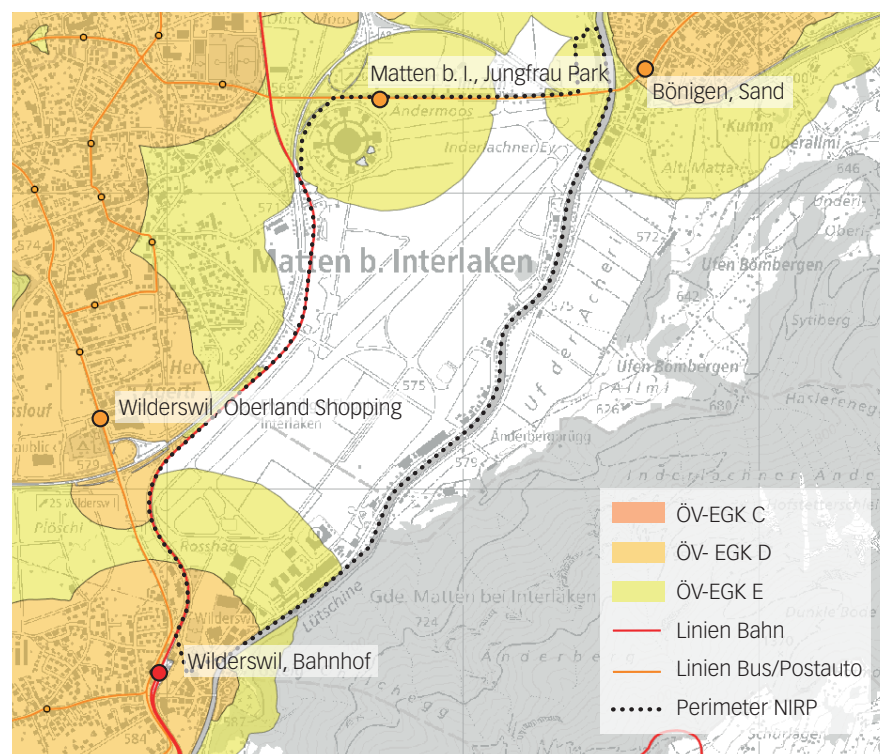


Abb. 7 ÖV-Erschliessungsgüteklasse (Stand Fahrplan 16/17, 14.11.17)

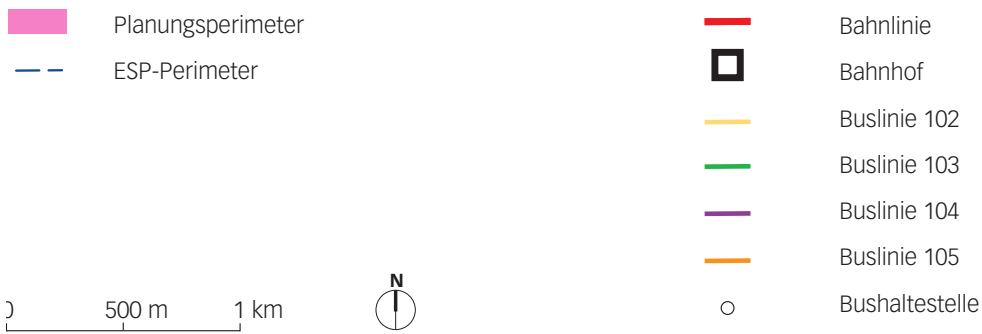
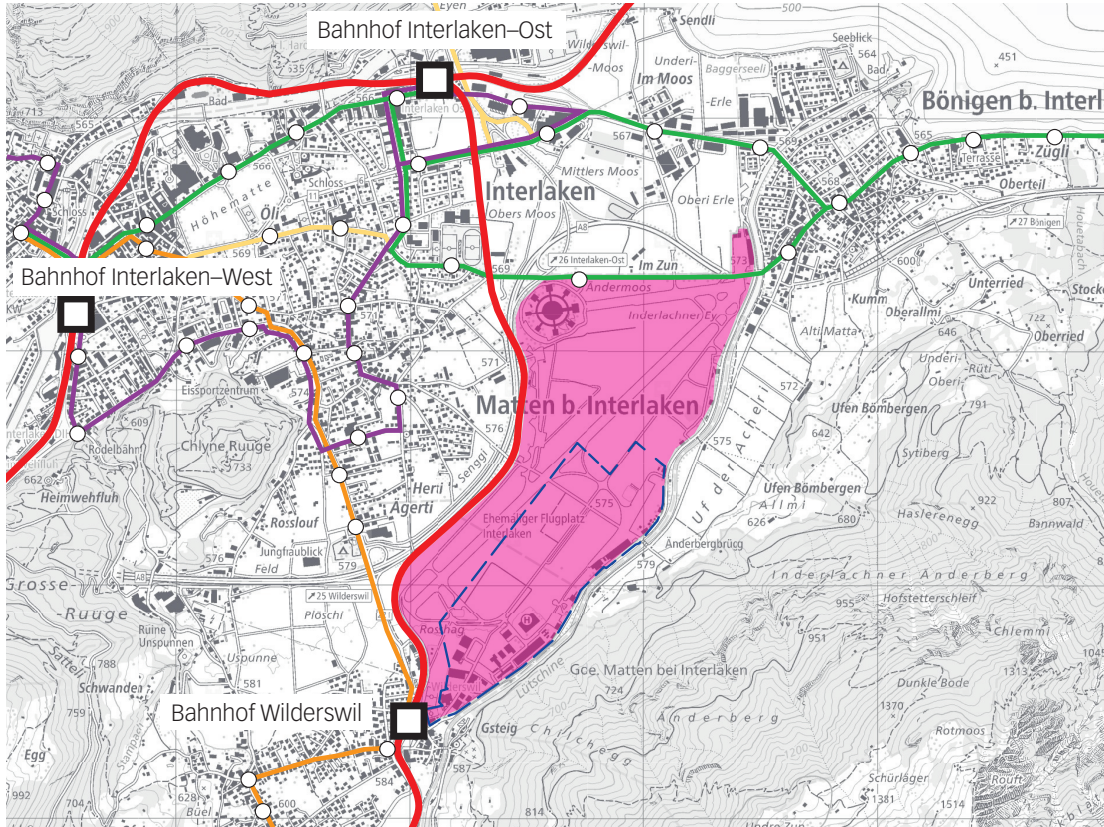


Abb. 8 ÖV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand (Stand: 10.12.17)

4.3 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Erschliessung

Verschiedene Radrouten führen am Gelände des Flugplatzes Interlaken vorbei. Für die Erschliessung des Perimeters ist insbesondere die lokale Radroute entlang der Lütschine zwischen Wilderswil und Bönigen, sowie der an die nationalen Veloroute anschliessende regionale Radweg (Kirchweg–Hertigässli) von Bedeutung.

Im Raum Interlaken besteht ein dichtes Netz an offiziellen Wanderrouten. So führen auch einige Routen am Planungssperimeter vorbei, respektive queren diesen (Aenderbergstrasse). Die an den Flugplatz angrenzenden Wanderrouten können der folgenden Darstellung entnommen werden.

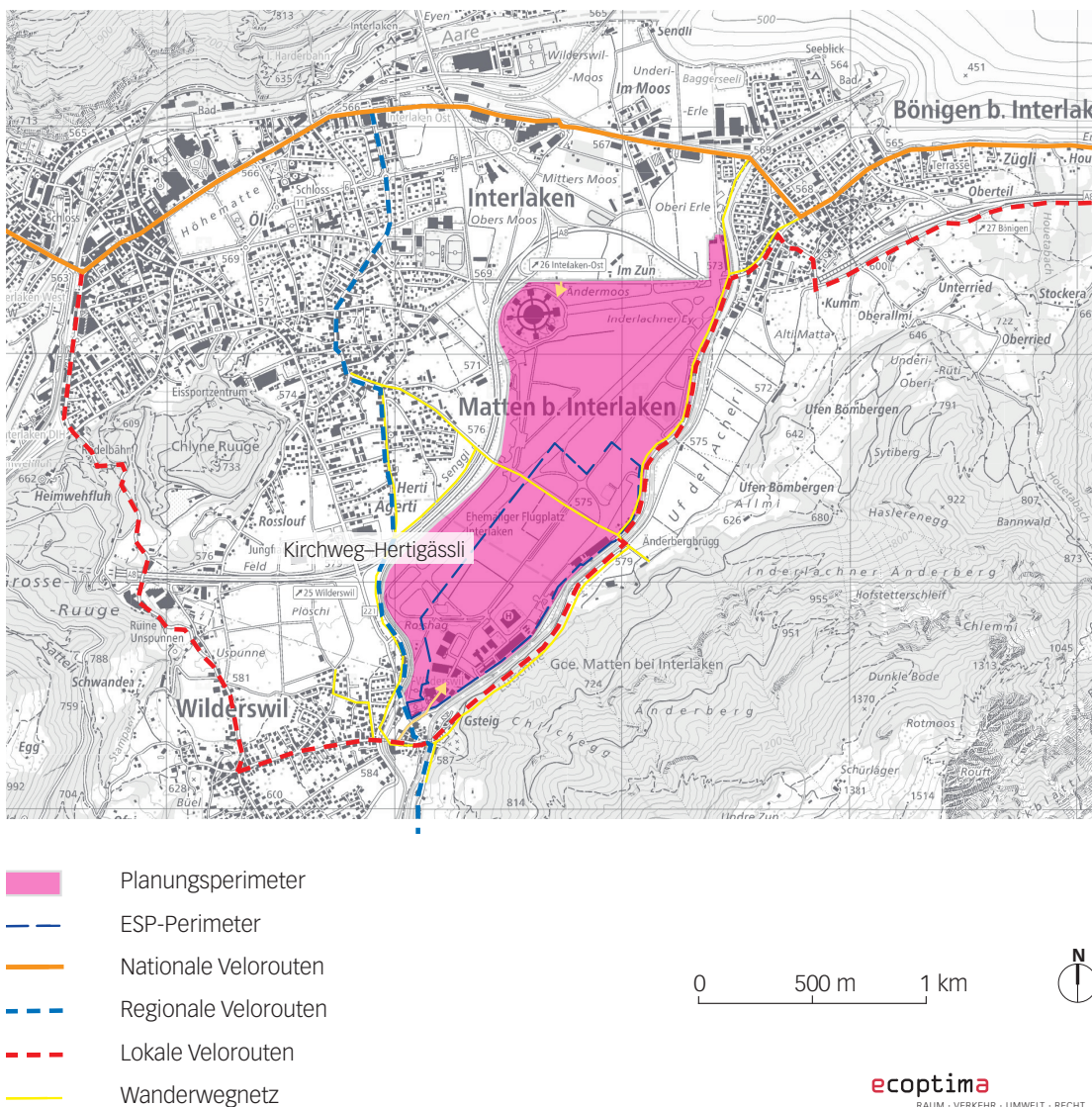


Abb. 9 FVV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand

4.4 Beurteilung

Erschliessung

Insgesamt ist die Erschliessungssituation als gut zu bezeichnen. Sowohl der nördliche wie auch der südliche Teil des Planungssperimeters ist mit dem MIV, dem ÖV und dem FVV erreichbar.

Die MIV-Erschliessung schneidet in Bezug auf das Angebot am besten ab. Durch den künftigen Direktanschluss A8 wird zusätzlich eine schnelle Verbindung zur Autobahn geschaffen. Dies ergibt eine hohe Standortattraktivität für Firmen mit einem regionalen Einzugsgebiet. Die Einzonungsvoraussetzungen für eine SAZ betreffend mIV sind mit der Realisierung des Direktanschlusses erfüllt. Bei der Weiterentwicklung des Arbeitsstandortes wird eine entsprechende mIV-Feinerschliessung nötig.

Die ÖV-Erschliessung ist für die heutige Nutzung des Areals als genügend zu bezeichnen. Bei einer Weiterentwicklung des ESP-Arbeiten und/oder einer Realisierung der SAZ ist jedoch eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D erforderlich. Zu deren Erreichung sind zusätzliche Bahn- und/oder Busangebote sowie eine interne Erschliessung zwischen diesen Angeboten und dem ESP-Areal und dem JungfrauPark nötig.

Beim FVV fehlt eine offizielle Rad-Querung des Perimeters (z.B. auf der Aenderbergstrasse). Bei zusätzlichen öv-Angeboten ist des Weiteren eine Fuss- und Veloanbindung sicherzustellen.

Verkehrsaufkommen mIV

Der tatsächliche Mehrverkehr durch die vorgesehene Weiterentwicklung kann aufgrund der neuen Verkehrsführung über den Direktanschluss und der noch bestehenden Unsicherheiten - insbesondere in Bezug auf die künftigen Nutzungen - noch nicht abschliessend beurteilt werden.

5. Umwelt/Landschaft

5.1 Lärm

Im Planungsgebiet selbst gibt es den Heliport (Rega), welcher starken Fluglärm verursacht. Zudem gehen erhebliche Lärmemissionen vom Verkehr auf der ans Planungsgebiet angrenzenden Nationalstrasse aus. Weitere Lärmquellen sind die Eisenbahn (BOB-Linie Interlaken – Zweilüttschinen [Lauterbrunnen/Grindelwald]), die Strassen im Planungsgebiet, die Modellfliegerei, Events sowie evtl. Lärmquellen in Betrieben in der Gewerbezone. Nicht betriebsnotwendige Wohnungen sind im Perimeter nicht zulässig.

Beurteilung

Für die Ausarbeitung des NIRP sind die Lärmvorbelastungen des Heliports und der Nationalstrasse zu berücksichtigen. Sie haben einen erheblichen Einfluss auf die Ausscheidung von Flächen für lärmempfindliche Nutzungen.

5.2 Luftreinhaltung

Im Planungssperimeter ist der Betrieb des Heliports mit erheblichen Luftschadstoff-Emissionen verbunden. Der Verkehr auf der Nationalstrasse ist ebenfalls eine Schadstoffquelle.

Zum Zeitpunkt der Erstbearbeitung 2007 war das Bördeli (Gebiet der Agglomeration Interlaken) ein Massnahmengebiet Luftreinhaltung (grossflächige allgemeine Belastung mit Luftschadstoffen). Neu wird die Luftreinhaltung im gleichnamigen Massnahmenplan 2015/2030 geregelt. Mit der Überarbeitung des Massnahmenplans entfallen zwar die speziellen Auflagen für die Agglomeration Interlaken, neu ist der Standort jedoch von den allgemeinen Bestimmungen betroffen. Im Rahmen der Massnahme V2 «stark belastete Verkehrsachsen» ist die lokale Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den Richtplanungen zu prüfen. Der Beurteilung der Handlungsspielräume unterstellt, sind unter anderem auch Planungen und Vorhaben in bestehenden ESP-Standorte wie dem Flugplatz Interlaken.

Lokale Belastbarkeit

Zur Bestimmung der zulässigen Mehrbelastung eines Strassenquerschnitts ist die Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten» des beco vom November 2015 massgebend. Der ESP-Standort auf dem Flugplatz Interlaken ist aufgrund der Vorbelastung der Luft innerhalb der Kategorie Agglomeration/Randgebiet (Ag-R) zu beurteilen. Basierend auf dem heutigen Verkehrsaufkommen (DTV 11'500 im Norden, rsp. 8'050 im Süden) ergibt dies eine zulässige Mehrbelastung von 3'310 rsp. 3'655 Fahrten.

Basierend auf dem abgeschätzten Mehrverkehrsaufkommen in Kap. 4.1.1 wurde die Belastbarkeit sowohl im Norden der Kantonsstrasse Nr. 221 (Ort des projektierten Anschlusses an die Umfahrung Wilderswil) als auch im Süden (am vorgesehenen südlichen Ende der Umfahrung) geprüft. Für die Gsteigstrasse Richtung Bönigen und den Mittelweg Richtung Wilderswil wurde aufgrund fehlender Datenerhebung keine Beurteilung durchgeführt. Durch den künftigen Direktanschluss ist auf diesen Strassenabschnitten jedoch nicht mit einer Überschreitung der Belastbarkeit zu rechnen.

Für die Kantonsstrasse ist bei der Nutzung aller vorhandenen Arbeitszonenreserven und -potenziale von zusätzlich ca. 3'800 Fahrten pro Tag im Norden und ca. 850 Fahrten im Süden auszugehen. Da eine Einzonung jedoch zunächst die Nutzung bestehender Reserven bedingt und die SAZ erst nach der Realisierung des Direktanschlusses möglich wird, fallen diese Fahrten nicht zeitgleich, sondern kontinuierlich über einen längere Zeitspanne an. Unter diesen Umständen kann zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass die Kantonsstrasse das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufnehmen kann.

	Belastbarkeit Kt.strasse Standort Nord		Belastbarkeit Kt.strasse Standort Süd	
ES*	zulässige Mehrbelastung	Erwartete Mehrbelastung	zulässige Mehrbelastung	Erwartete Mehrbelastung
ES1	3'310	748	3'655	166
ES2	3'235	994	3'638	221
ES3	3'136	2'070	3'616	460
Total		3'812		847

Tab. 4 Beurteilung Belastbarkeit Luftreinhaltung Kantonsstrasse Nr. 221

*Entwicklungsschritte: ES1: Nutzung Reserven, ES2: Einzonungen ESP-Arbeiten, ES3: Einzonungen SAZ

Beurteilung

Die technologischen Entwicklungen führen in Zukunft generell zu einer Abnahme der Emissionen aus dem Verkehr. Auch wegen der guten Durchlüftung des Bödelis und der kontinuierlichen Entwicklung der Gewerbezone ist nicht von einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auszugehen. Die Beurteilung der Luftreinhaltung ist aber aufgrund des möglichen Nutzungsspektrums innerhalb bestehender und neuer Arbeitszonen mit grösseren Unsicherheiten verbunden und muss im Verlauf der weiteren Planungen erneut geprüft werden. Insbesondere im Falle einer SAZ ist mittels Massnahmen zur Veränderung des Modal Splits (Verbesserung der Fuss-, Velo- und öV-Verbindungen) und der Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten bei grossen Betrieben sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Luftreinhaltung eingehalten werden.

5.3 Altlasten

Der Bund schreibt für die Altlastenbearbeitung schweizweit vor, dass bis 2025 alle Untersuchungen abgeschlossen sind und die Altlasten bis 2040 saniert werden. Auf dem Flugplatz Interlaken werden gegenwärtig noch verschiedene Standorte mit Altlasten durch die armasuisse näher untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden für die Folgeplanungen aus dem NIRP mindestens teilweise zur Verfügung stehen.

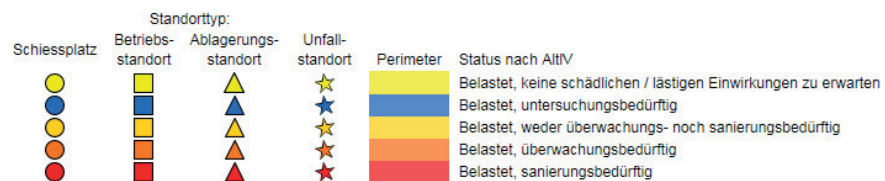
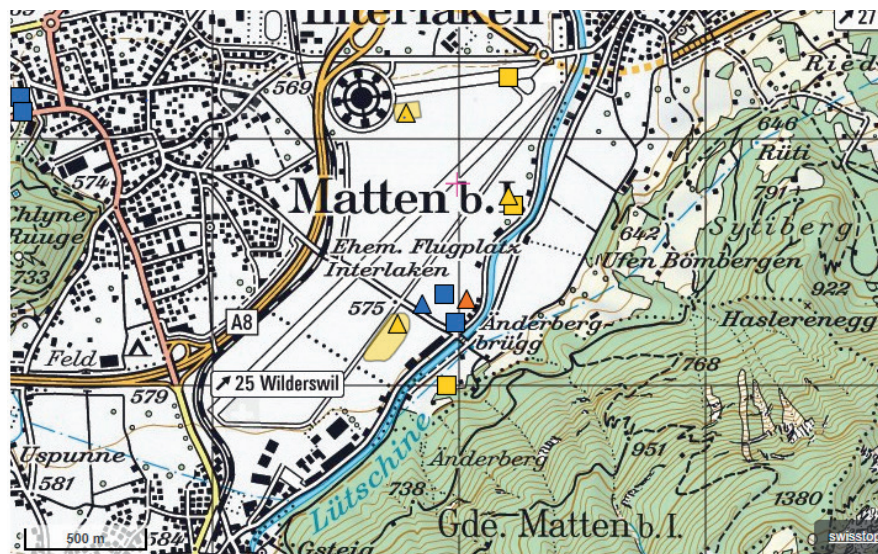


Abb. 10 Auszug aus dem Kataster der belasteten Standorte (KbS) des VBS (Stand: Januar 2018)

Beurteilung

Es sind voraussichtlich lokale Probleme vorhanden. Gegebenenfalls ist eine Sanierung der Standorte nötig. Durch die Handänderung von armasuisse zu BBL ist zu klären, wie die künftigen Zuständigkeiten bezüglich Altlasten-Katastereinträge auf dem Flugplatz geregelt werden.

5.4 Landschaft

Der Flugplatz erscheint als grossflächig offener, ebener Landschaftsteil in der Agglomeration Interlaken, an dessen Rand einerseits die Nationalstrasse bzw. die Eisenbahnlinie Interlaken - Zweilütschinen, andererseits die Lüttschine landschaftliche Akzente setzen. Die im aktualisierten NIRP vorgesehenen Entwicklungen der Arbeitszone bedeuten ein gewisses Konfliktpotenzial mit Natur- und Landschaftselementen verschiedener Planungsinstrumente. Dieses wird in den folgenden Kapitel erläutert.

5.4.1 Konfliktpotenzial mit regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten

Landschafts-
korridor

Reg. Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II Oberland-Ost
Der Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge wird im Zukunftsbild des RGSK bezeichnet. Er verläuft vom Burgseeli in Ringgenberg über das Landschaftsschongebiet Lanzenen beim Aareausfluss des Brienzersees bis zum Grossen Rügen. Bedeutung erhält der Korridor vor allem durch seine Begrenzung der Kernagglomeration und zur Erhaltung einer attraktiven Siedlungsstruktur mit erkennbaren Ortsrändern.

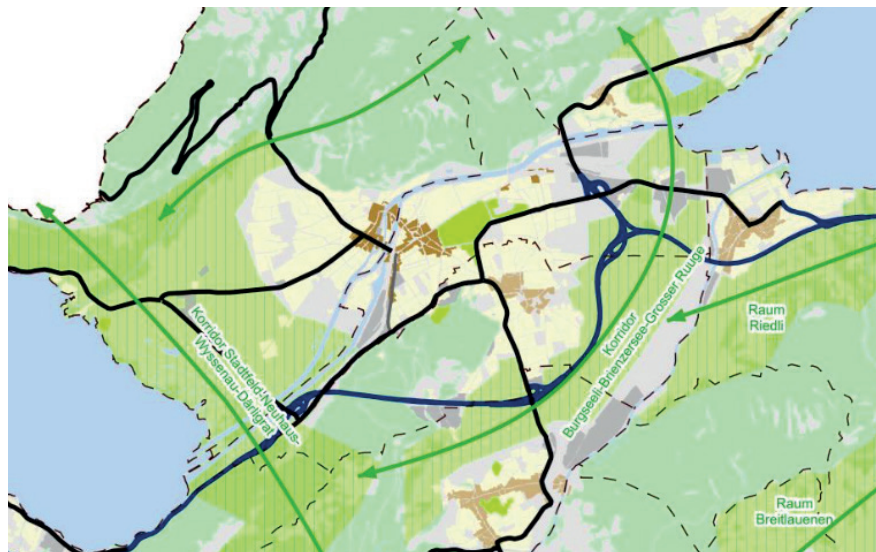


Abb. 11 Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge (Grafik IC Infraconsult)

Siedlungsbegren-
zungslinien

Die Siedlungsbegrenzungslinien der Gemeinden Matten und Wilderswil S-4-mat03, S-4-wil05 und S-4-wil06 (Abb.3) dienen der Abgrenzung des kommunalen Landschaftsschutzgebietes, des Landwirtschaftsgebietes sowie dem regionalen Arbeitsplatzschwerpunkt gemäss den Planungen des NIRP 2007. Weiter unterstützen sie die Freihaltung der Landschafts- und Überlastkorridore auf dem Flugplatzareal. Bei der Begrenzungslinie der Gemeinde Matten handelt es sich um eine Vororientierung, die nach Abschluss der NIRP Aktualisierung basierend auf die Erkenntnisse festgesetzt werden soll. Die Begrenzungslinien der Gemeinde Wilderswil tragen den Koordinationsstand einer Festsetzung.

Ortsplanung Gemeinde Matten

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2010 der Gemeinde Matten wurde im Zonenplan 2 das Landschaftsbildgebiet «Grüt» bezeichnet. Es ist der Landwirtschaftszone überlagert und soll die bestehende, offene Landschaft als solche erhalten. Im Bereich möglicher Einzonungen ist zusätzlich ein Vernetzungskorridor (ungefähre Lage) vorhanden, der aufgrund des Lebensraums des Neuntöters ausgeschieden wurde. Die orange gekennzeichneten Vernetzungskorridore werden innerhalb der Nutzungsplanung jedoch nicht verbindlich geregelt.

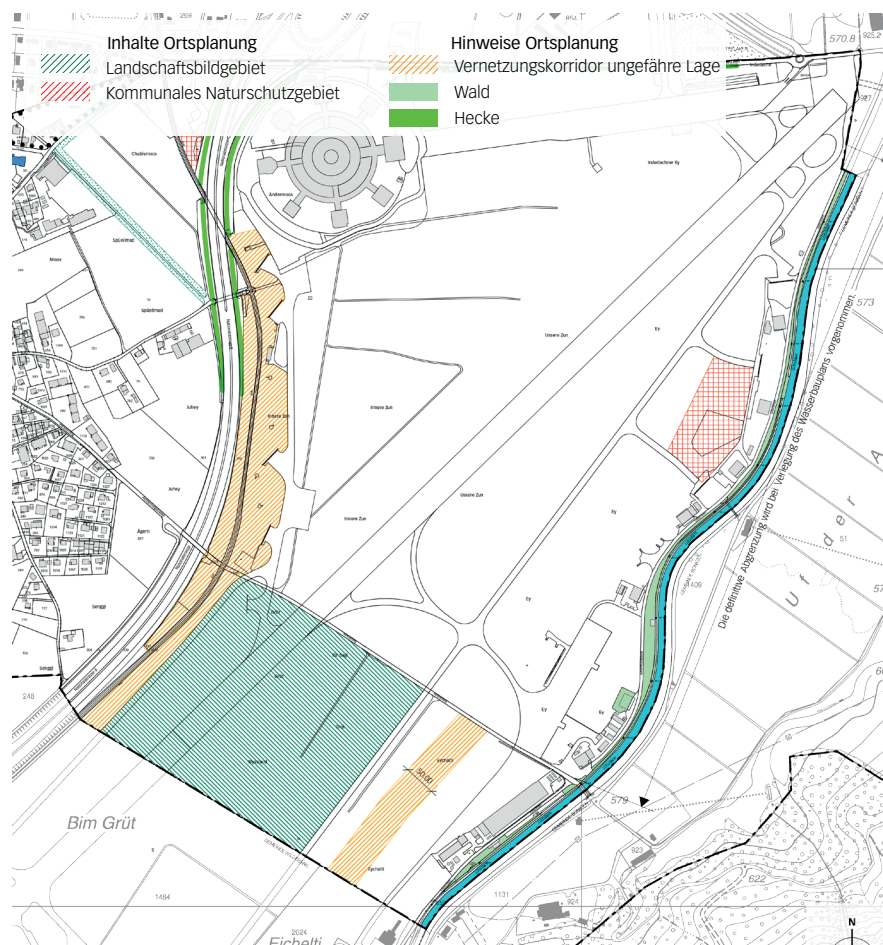


Abb. 12 Zonenplan 2, Revision Ortsplanung Einwohnergemeinde Matten (2010)

Beurteilung

Das weite, offene Areal ist eine landschaftliche Seltenheit oder gar Einmaligkeit in der Region Oberland-Ost. Es besteht einerseits ein riesiges Nutzungspotenzial. Andererseits besteht die Gefahr der Preisgabe einer besonderen Raumqualität durch Zersiedelung auf Grund von Zufälligkeiten.

5.5 Ortsbild ISOS

Der an den Planungssperimeter angrenzenden Brückenort und das Kirchdorf «Gsteig bei Interlaken» ist ein schützenswertes Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS). Der Ortskern mit gleichgerichteten Oberländer Häusern, die Kirche, das Pfarrhaus und der Gasthof heben sich markant vom steilen Waldhang ab.

Beurteilung

Das bestehende Ortsbild trägt mit seinem von weitem sichtbaren Erscheinungsbild einen wichtigen kulturhistorischen Wert. Die besonderen Lage- sowie räumlichen und architekturhistorischen Qualitäten sind bei den Planungen auf dem räumlich vorgelagerten Flugplatz zu berücksichtigen.

5.6 Fauna, Flora, Lebensräume

Kantonale und überregionale Inhalte

Vernetzung nach
DZV

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind als Massnahmengebiet der Vernetzungsprojekte nach DZV, Projektperimeter Oberland-Ost, des Kantons Berns ausgewiesen. Dieses Instrument ist weder behörden- noch grundeigentümerverbindlich. Ziel ist es, die natürliche Artenvielfalt auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche zu erhalten und zu fördern. Der Flugplatz Interlaken ist ein «Vernetzungsgebiet offene Wiesenlandschaft», welches als strukturarmes Gebiet ausserhalb des Ackerbaus charakterisiert wird.

Wildtierkorridore

Der Flugplatz Interlaken wird von Wildtieren nicht gequert. Für Wildtiere relevant sind zum Flugplatz parallele Achsen entlang des Hangfusses auf der orographisch rechten Seite der Lüttschine. Es ergibt sich somit kein Konflikt zwischen den angestrebten Zonenerweiterungen und Wildtieren.

Projekt Natur, Landschaft, Armee - Militärflugplatz Interlaken (NLA)

Die Lebensräume für Pflanzen und Tiere wurden im Rahmen des armasuisse Immobilien-Projekts Natur, Landschaft, Armee (NLA) erhoben. Bei der ökologisch wertvollen Substanz handelt es sich im Wesentlichen um die Lüttschine (mit Ufergehölzen), eine Kies-Au, ein Neuntöter-Lebensraum, div. Bäume und Baumreihen, einige Hecken sowie kleinere ökologisch wertvolle Wiesen in der Umgebung von Flugzeugunterständen und Gebäuden. Beim Bau des Mystery Parks wurden alte Apfelbäume an der Oberen Bönigenstrasse gefällt und durch Hecken ersetzt.

Neuntöter

Der Standort des Neuntötters ist in der grösseren Umgebung einzigartig und deshalb von grosser Bedeutung. Regelmässig nistet ein Brutpaar auf dem Flugplatz. Neuntöter benötigen mindestens eine kleine, dicht mit Büschen und Dornensträuchern bewachsene Fläche, umgeben mit offenem Wies- und/oder Weideland. Auf dem Flugplatz bestehen grundsätzlich gute Möglichkeiten, um solche Kleinstrukturen neu anzulegen.

Lebensräume
 Projekt NLA

1 Kiesau

- 3 Ruderalfläche Unterstand U-11
- 5 Magere Wiesen Gebäude SF
- 7 Hecke Öko-Aufwertung
- 9 Ruderalfläche Lagerplatz SF
- 11 entfernt

13 Uferbereich Lüttschine

2 Weiher Unterstand U-12

- 4 Magere Wiesen Flugzeugunterstände
- 6 Wenig fette Wiesen
- 8 Hecke Autobahnböschung
- 10 Ruderalfläche Flachdach SF
- 12 Nussbaumallee, alte Einzelbäume**
- 14 Brutpaar Neuntöter

fett = standortgebundene bzw. nicht oder kaum gleichwertig ersetzbare Lebensräume

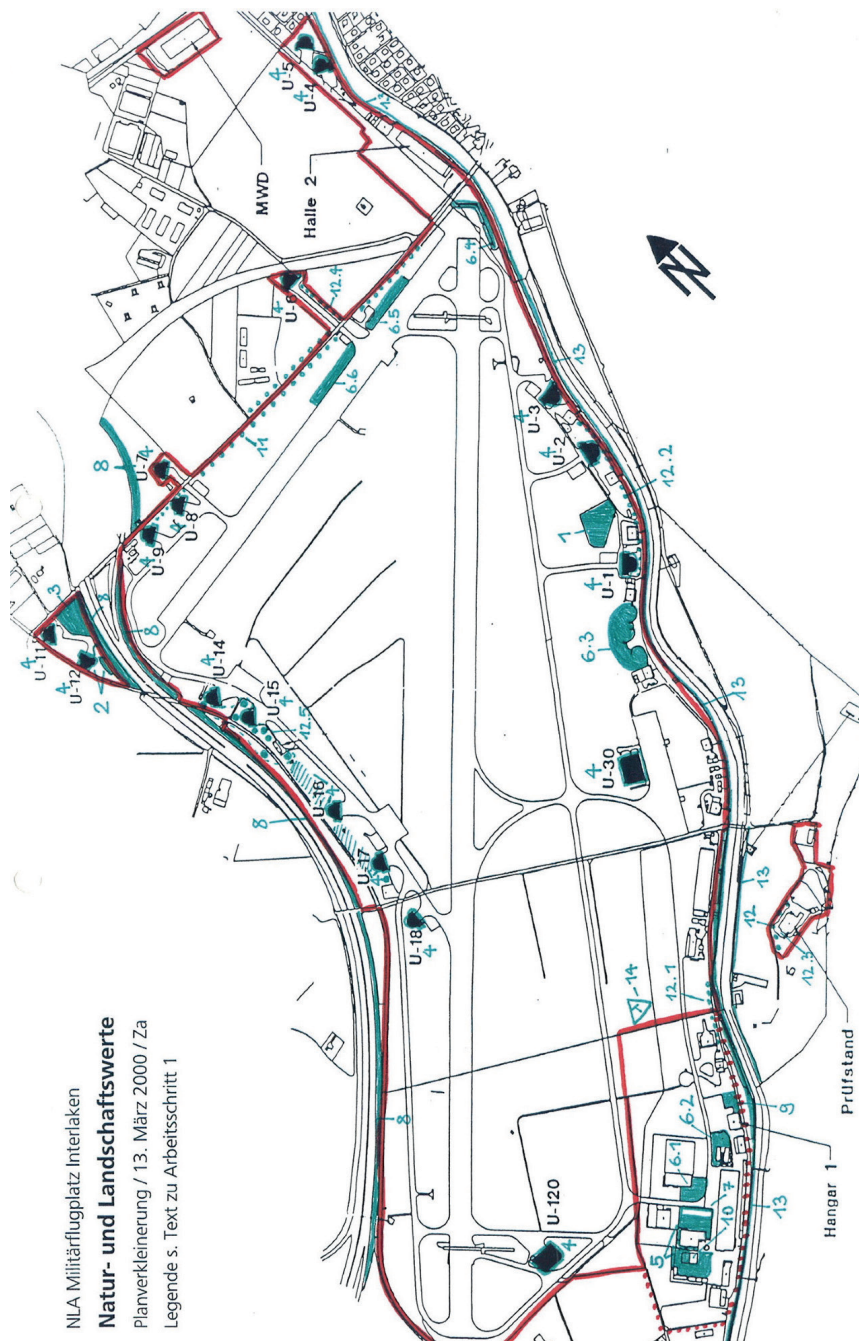


Abb. 13 NLA Militärflugplatz Interlaken

Gewässerraum Lüttschine

Nach dem Unwetter vom 22. August 2005 wurde festgestellt, dass der Raumbedarf der Lüttschine viel grösser ist als das bestehende Flussbett mit Uferstreifen (Obeingenieurkreis I, Oktober 2005). Dieser zukünftige Raumbedarf wird im Wasserbauplan Hochwasserschutz Bödeli Lüttschine (genehmigt 2014) als Hinweis aufgeführt. Basierend auf dem Gewässerschutzgesetz sind die Gemeinden im Auftrag des Kantons dazu angehalten, den Gewässerraum bis Ende 2018 festzulegen.

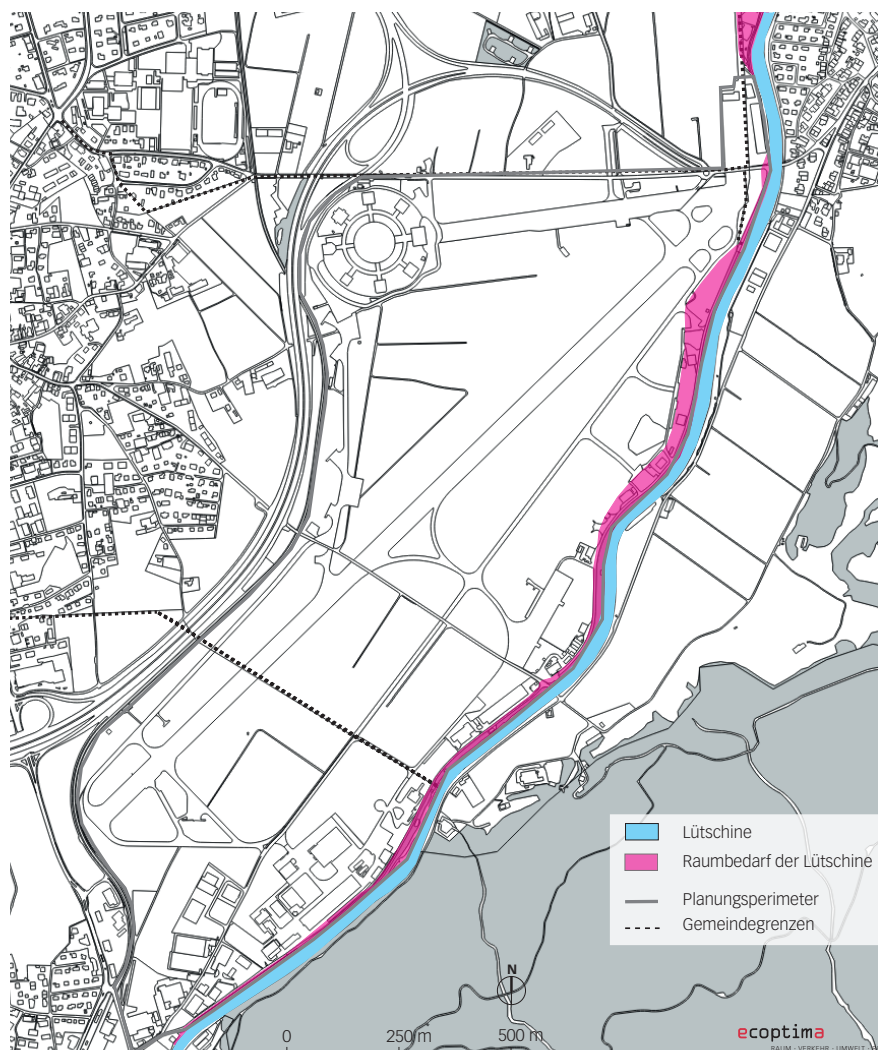


Abb. 14 Zukünftiger Raumbedarf der Lüttschine (Wasserbauplan Hochwasserschutz Bödeli Lüttschine, Nov. 2013)

Beurteilung

Das Projekt NLA Interlaken wird umgesetzt. Für die Flugplatz-Richtplanung sind die Lüttschine (grosser Raumbedarf), die Kies-Au sowie die Vorrangfläche entlang der Bahn und einige kleinere Lebensräume für Flora und Fauna von Bedeutung. Die anderen Lebensräume haben eine kurze Entwicklungszeit und können zum Teil neu geschaffen werden (Wiederherstellung, Ersatz). Insgesamt besteht auf dem weiten, offenen Areal ein sehr grosses ökologisches Aufwertungspotenzial.

5.7 Hochwasserschutz

Aufgrund des Hochwasserereignisses der Lüttschine im Jahr 2005 wurde von den verantwortlichen Stellen ein übergeordnetes Hochwasserschutzkonzept für das gesamte Gebiet Bördeli erarbeitet. Im Auftrag der Schwelkenkorporation Bördeli Süd wurde auf dieser Grundlage der kantonale Wasserbauplan Lüttschine erstellt und im Dezember 2014 genehmigt. Der Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz und die geänderte Linienführung der Umfahrung Wilderswil bedingte eine Planänderung des Wasserbauplans. Diese wird parallel zum Direktanschluss im Rahmen eines Wasserbauplanverfahrens genehmigt.

Dem Hochwasserschutz für das Bördeli wird höchste Priorität beigemessen. In diesem Sinn wird ein Landstreifen auf der westlichen Seite der Lüttschine freigelassen. Diese Massnahme wird keine Auswirkung auf die Nutzungen haben, bedingte jedoch die Verlegung des südlichen Teils der Verbindungsstrasse Wilderswil-Bönigen (Bönigstrasse) auf das Areal. Weitere Massnahmen, wie die Anhebung der Lüttschinenbrücke und die Erstellung von Schutzdämmen bei der Oberen Bönigstrasse, wurden bereits realisiert.

Unter der Zielsetzung, zukünftig auch Extremereignisse kontrolliert ableiten zu können, ist in der Allmend in Wilderswil eine Hochwasserentlastung vorgesehen. Bei einem Anspringen soll das entlastete Wasser durch den Umfahrungstunnel bis zum Flugplatzareal im Gebiet Rosshag geleitet werden. Neu wird der gesamte Strasseneinschnitt bis zum Kreisel ASTRA geflutet. Damit das Wasser nach Norden in den Entlastungskorridor übergeleitet werden kann, ist nordöstlich der Unterführung BOB eine grossflächige Terrainabsenkung notwendig. Oberhalb der Oberen Bönigstrasse wird die Wassermenge um die bei der Hochwasserentlastung Ey ausgeleitete Menge erhöht. Der Überlastkorridor soll anschliessend durch das Ändermoss verlaufen und schliesslich in den Brienersee eingeleitet werden.

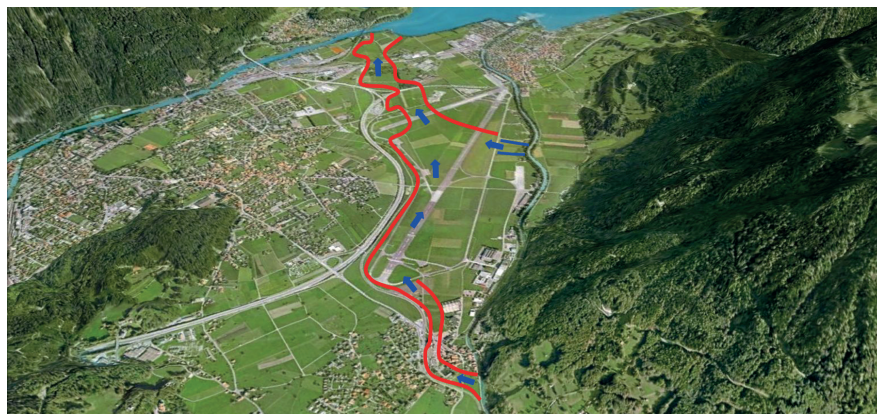


Abb. 15 Teilprojekt HW-Entastung Wilderswil / Überlastkorridor (Flussbau AG, 2012)

Die Gefahrenkarte Bödeli inklusive Flugplatzareal wird zurzeit unter Annahme der neuen Massnahmen revidiert. Mit einer Neu beurteilung der Gefahrensituation ist voraussichtlich per Ende 2018 zu rechnen. Abflusssimulationen des Überlastkorridors auf dem Flugplatz zeigen, dass sich daraus eine deutliche Reduktion des Gefährdungspotenzials ergeben wird.

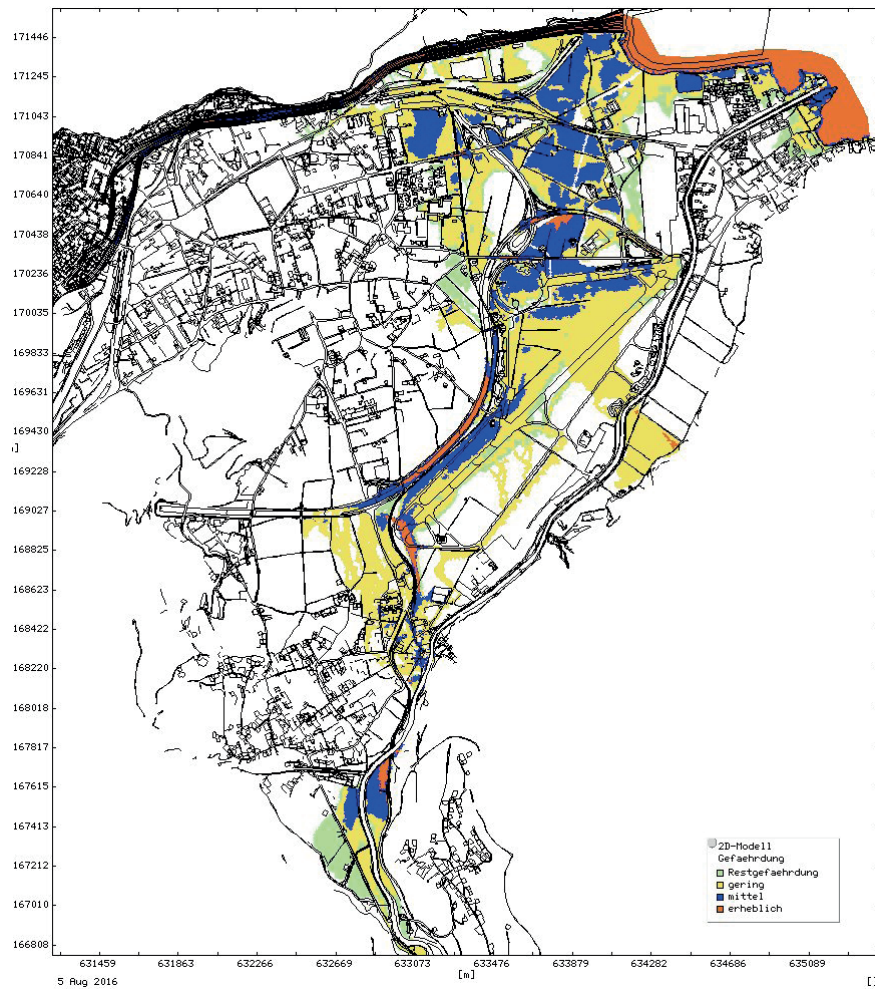


Abb. 16 Abflusssimulationen des Überlastkorridors auf dem Flugplatzareal unter Annahme sämtlicher Schutzmassnahmen (ohne mobile Massnahmen).

Beurteilung

Unter Berücksichtigung des ausgewiesenen Korridors besteht im neuen ESP-Perimeter nur noch eine geringe Gefährdung auf und in unmittelbarer Nähe der versiegelten Pisten. Mit den vorgesehenen mobilen Massnahmen kann die Gefährdung sogar auf eine Restgefährdung der Hauptpiste reduziert werden.

5.8 Landwirtschaft

Die Flächen zwischen den Pisten und Rollwegen werden als Dauergrünland genutzt (Wies- und Weideland), wobei die Beweidung wegen der Pisten eingeschränkt ist. Einige Flächen in Gebäudenähe werden mit Kleinvieh beweidet (z.B. überdeckte Unterstände). Das Gebiet wird von vielen verschiedenen Bewirtschaftern genutzt (Pachtland), die ihren Betrieb in der näheren und weiteren Umgebung haben. Weil die Parzellen gross und deshalb rationell bewirtschaftbar sind, gibt es nur wenige ökologische Ausgleichsflächen (v.a. extensiv genutzte Wiesen, in regionalen Vergleich unterdurchschnittlicher Bestand).

Beurteilung

Ebene, zusammenhängende und deshalb rationell (maschinell) bewirtschaftbare Landwirtschaftsflächen sind in der ganzen Region Oberland-Ost sehr selten und geniessen deshalb bei den Bewirtschaftern einen besonders hohen Stellenwert. Insgesamt besteht auf dem weit offenen Areal auch aus landwirtschaftlicher Sicht ein sehr grosses ökologisches Aufwertungspotenzial.

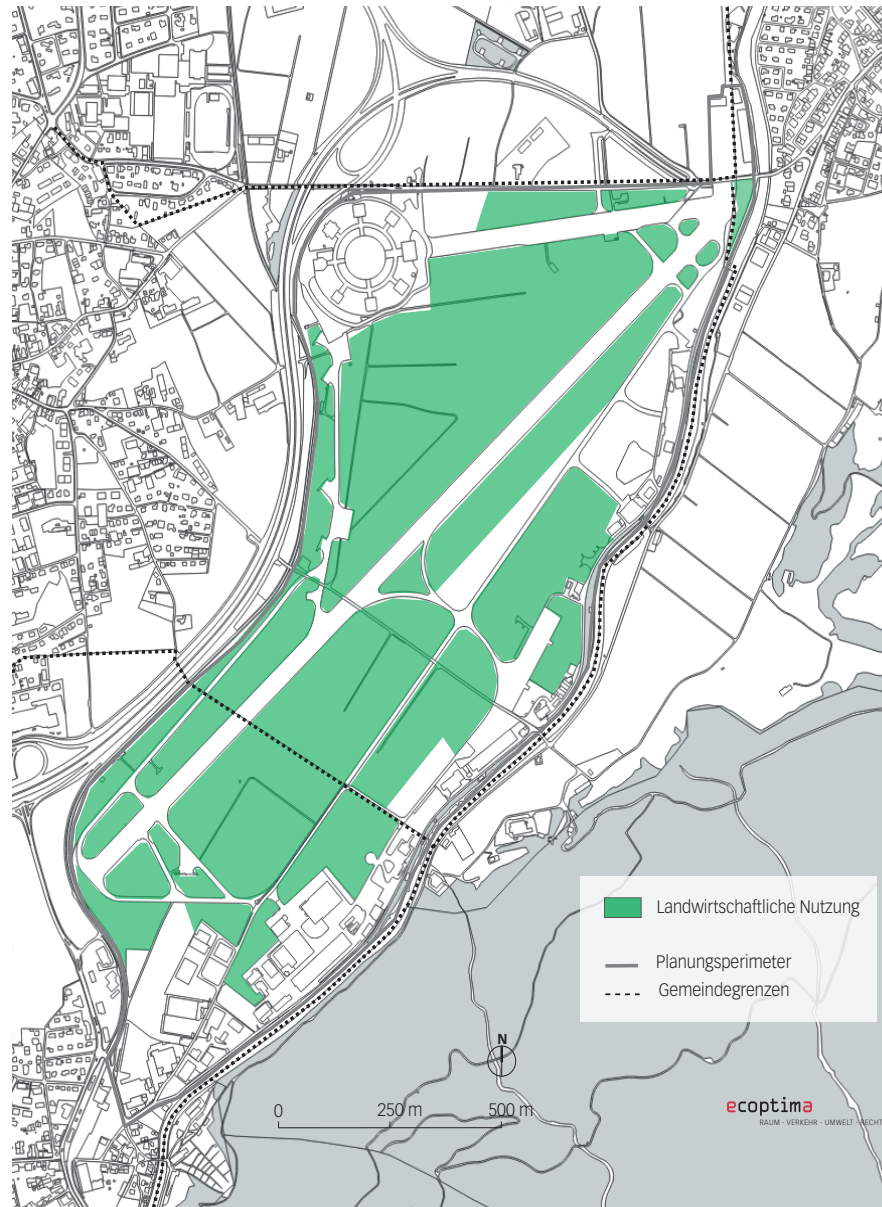


Abb. 17 Landwirtschaftlich genutzte Flächen

6. Infrastruktur

Die bestehende Infrastruktur im Bereich Ver- und Entsorgung (Wasser, Elektrizität, Telefon) konzentriert sich vor allem im östlichen Teil des Perimeters, entlang der Lüttschine, sowie im Norden im Bereich des Mystery Park. Weiter existiert eine Querachse entlang der Aenderbergstrasse, die ein Gebiet entlang der Autobahn A8 erschliesst. Das Abwassersystem ist an die regionale ARA angeschlossen.

Beurteilung

Die Ver- und Entsorgung ist in vielen Gebieten des Perimeters gewährleistet und kann dort als gut bezeichnet werden. Infrastruktur-Lücken bestehen insbesondere bei den Flugpisten, sowie auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Dies führt vor allem bei Grossanlässen wie dem „Greenfield“, die auf dem offenen Gelände stattfinden, zu Problemen. Die Dimensionierung der aktuellen Wasser- und Kanalisationsleitungen ist für die weitere Entwicklung, beziehungsweise Bebauung des eingezonten Gebiets ausreichend. Die Abschätzung des Handlungsbedarfs bei weiteren Einzonungen ist von den künftigen Nutzern/möglichen Grossverbrauchern abhängig und deshalb zum heutigen Zeitpunkt kaum möglich.

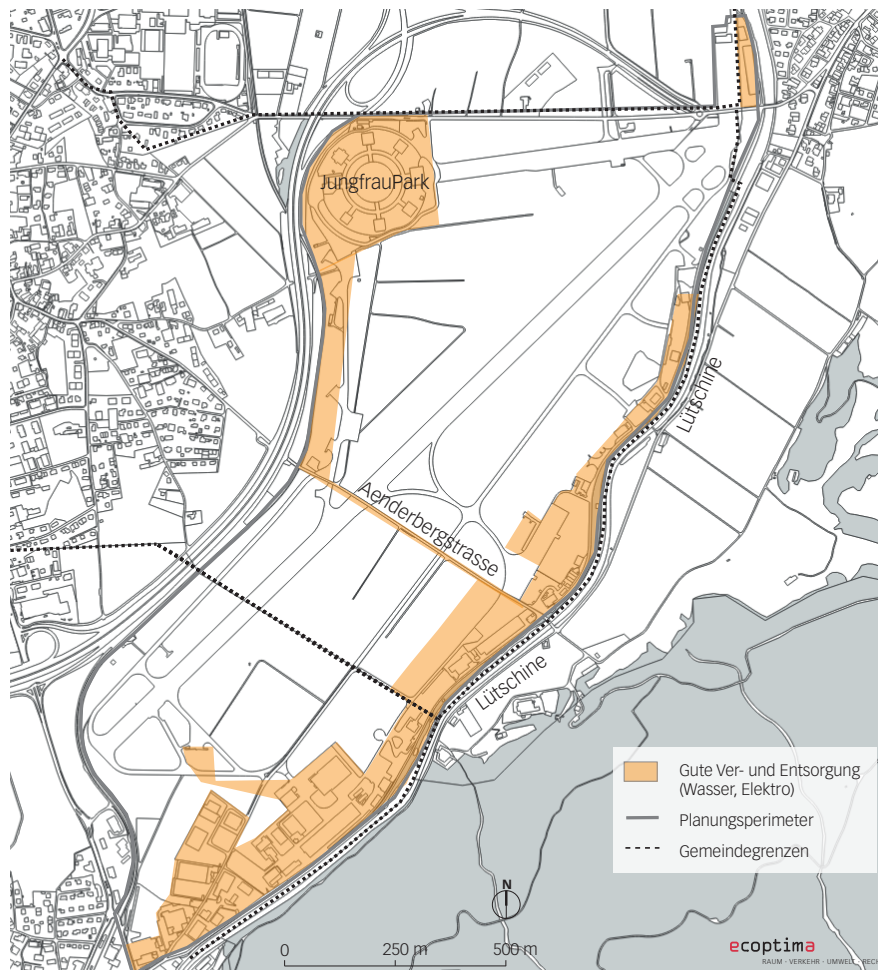


Abb. 18 Infrastruktur (Ver- und Entsorgung)

7. Nutzungen Ist

7.1 Beschrieb

Militärische Nutzung

Das Militär hat sich weitgehend vom Flugplatzareal zurückgezogen. Vor allem der Bereich der Halle 1 wird aber nach wie vor durch das VBS genutzt.

Bestehende Bauten

Ein Verzeichnis der denkmalgeschützten Bauten ist im Anhang 13.2 zu finden.

Landwirtschaft

Die Flächen zwischen den Pisten und Rollwegen werden landwirtschaftlich genutzt, vor allem als extensives Grün- und Weideland, als Kleinviehweide und als intensives Grünland. Zudem gibt es extensive Wiesen als ökologische Ausgleichsflächen (vergl. Kap. 5.7).

Verweis: Bericht D. Steiner, Regionalplanung Oberland-Ost, zu den Gesprächen mit den Landwirten

Drittnutzungen (exkl. Landwirtschaft)

Flugbetrieb

Seit der Erstbearbeitung des NIRP 2007 wurden die Fliegerei-Aktivitäten auf die Modellflüge und auf die REGA-Helikopter reduziert. Vergleiche mit anderen Anlagen zeigten klar, dass die finanziellen Aufwendungen und die Einschränkungen zu gross und der wirtschaftliche Nutzen eines zivilen Flugbetriebs für die Region zu klein wären.

Übersicht

Drittnutzungen

Nr.	Karte	Nutzer	Nutzungsdauer
1.1-10		Eidgenössische Zollverwaltung	regelmässige Nutzung
2		Modellfliegerei, MFGI	Vertrag, regelm. Nutzung
3		Zirkus, Festivals, Ausstellungen	div. Verträge, ca. 90 T/J
4		Parkplätze Schützenvereine	Vertrag, sporadisch
5		Sport, Freizeit, Private	Täglich
6		Aussichtspunkt U17, Private	Täglich
7		Arbeitszone SF-Halle 1	Permanente Nutzung
8		Gewerbe	Permanente Nutzung
9		RUAG Aerospace	Permanente Nutzung
10		JungfrauPark	Permanent, Baurecht
11		Militär	Temporäre Nutzung
12		Sportanlagen	Permanente Nutzung

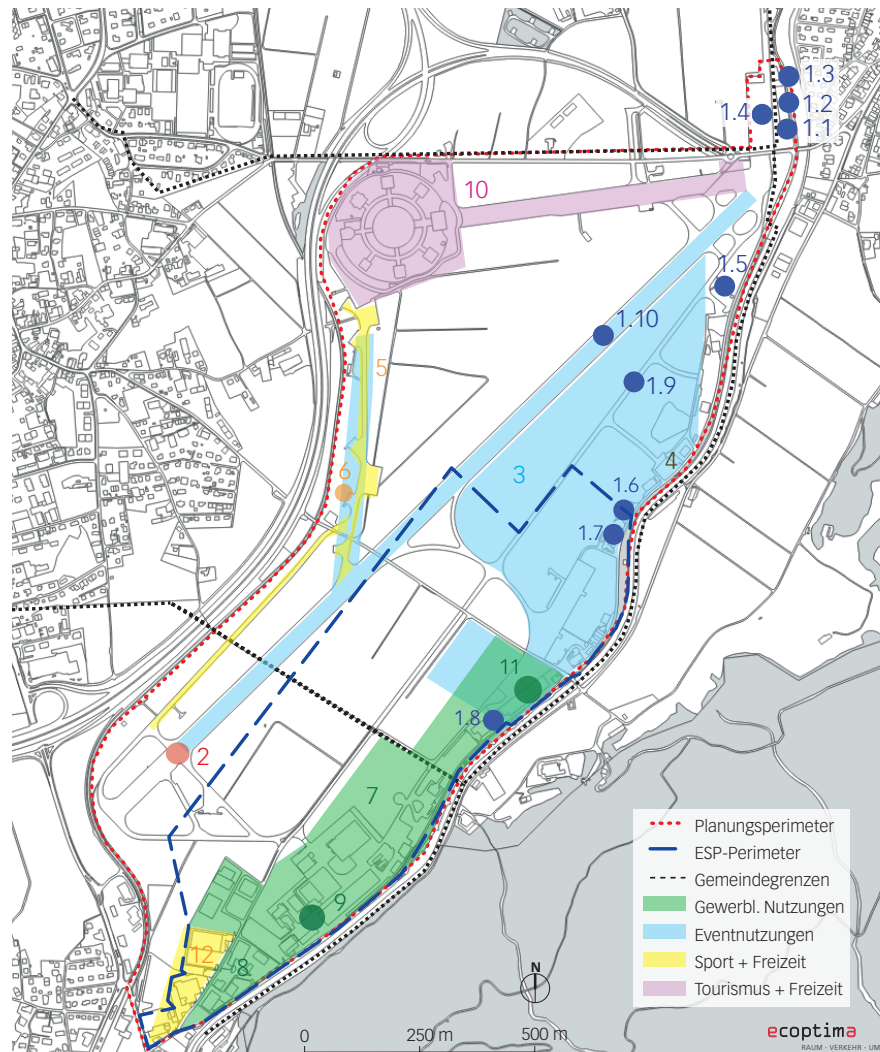


Abb. 19 Übersicht heutige Nutzungen: Drittnutzungen (exkl. Landwirtschaft)

7.2 Beurteilung

Das Flugplatzareal ist heute dank zahlreichen, z. T. temporären und „wilden“ Nutzungen belebt und bei der Bevölkerung als Naherholungs- und Sportgebiet beliebt. Das ebene Land ist ausserdem wertvoll für die Landwirte.

Die heutigen Nutzungen bringen hingegen wenig Ertrag und sind nur mit Zwischenlösungen und einem grossen organisatorischen Aufwand möglich. Zudem sind die überbauten Landflächen suboptimal ausgenutzt (u. a. Gewerbezone).

8. Nutzungen Potenzial

8.1 Beschrieb

Beim Flugplatz Interlaken handelt es sich um eines der wenigen, grossflächigen Areale (85 ha) im Kanton, welches einfache Grundeigentümerverhältnisse aufweist und grundsätzlich disponibel ist. Der Kanton ist daran interessiert, dass eine optimale und auf die übergeordneten Bedürfnisse von Region und Kanton abgestimmte Entwicklung dieses Gebietes möglich wird. Dies könnte der Region zusätzliche Ausstrahlungskraft verleihen. Er empfiehlt, die verschiedenen Optionen für eine Weiterentwicklung des strategisch bedeutsamen Standorts unter Einbezug aller betroffenen Akteure vertieft zu überprüfen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Optionen Tourismus/Freizeitnutzung und die industriell/gewerbliche Nutzung inkl. Ausscheidung einer strategischen Arbeitszone sowie deren mögliche Wechselwirkungen zum ESP-Arbeiten. Entscheidend ist, dass sich alle beteiligten Akteure der Bedeutung dieser strategischen Landreserve bewusst sind und bereit sind, gemeinsam und langfristig eine optimale Entwicklung von überregionaler Ausstrahlung herbeizuführen.

Die bestehenden Nutzungen und laufenden Nutzungsprojekte auf dem Flugplatz beeinflussen die künftigen Nutzgewohnheiten und -möglichkeiten des Areals:

Landwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Permanente Nutzung – extensive Bewirtschaftung ebener Flächen – Pachtverträge 6 Jahre, ca. 85 ha – Baurechtliche Sicherung
Freizeit, Sport	<ul style="list-style-type: none"> – Dauernutzung – Grosser Bedarf, langfristig – «wilde Nutzung» – z. T. temporäre Verträge
Events (Jungfrau World Events)	<ul style="list-style-type: none"> – Temporäre Nutzung – Mehrere temporäre Festivals und Firmenanlässe – Grosser Bedarf, langfristig – Befristeter Vertrag mit armasuisse Immobilien / BBL, ca. 20 ha – Baurechtliche Sicherung (Matten, ZÖN B) – Regelung durch Richtlinie Vermietung für zivile Nutzungen
Eidgenössische Zollverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> – Permanente Nutzung – Grosser Bedarf, langfristig – Kompetenzzentrum Sicherheit, Intervention und Technik (Übungsplatz) – Baurechtliche Sicherung (Matten, ZÖN A)
Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> – Permanente Nutzung – Regionaler Bedarf, langfristiges Potenzial – Diverse Verträge – Baurechtliche Sicherung (Gewerbezone)

REGA	<ul style="list-style-type: none">– Permanente Nutzung– Grosser Bedarf, langfristig– ziviler Heliport als REGA-Basis– Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
Hochwasser- & Landschafts-schutz	<ul style="list-style-type: none">– laufende Projekte– Wasserbauplan genehmigt– Umsetzung Projekt NLA
Strategische Arbeitszone (SAZ)	<ul style="list-style-type: none">– Kantonaler Bedarf, langfristiges Potenzial

Der Markt für weitere klassische Nutzungen wie Büro-, Verkaufs- oder Unterhaltungsflächen ist im Bördeli eng und konzentriert auf die zentralen Lagen. Es besteht keine Nachfrage für diese Nutzungen am Flugplatz-Standort. Die Wohnnutzung ist aus verschiedenen Gründen (Lärm, heutige Nutzungen, Dezentralität) nicht geeignet.

8.2 Beurteilung

Das Potenzial des Flugplatz-Areals liegt nicht in einer radikalen Umnutzung des Landes, sondern in einer Intensivierung, räumlichen Optimierung und Ergänzung der heutigen Nutzungen, sowie in der Begleitung der laufenden Projekte. Ein wichtiger Aspekt der Entwicklung ist derjenige des Naherholungsgebiets. Die Intensivierung von Gewerbe und von Sport, Freizeit und Events sowie die Landwirtschaft weisen Potenzial auf.

Mit dem Direktanschluss erhöht sich die Standortattraktivität des Areals erheblich. Dies sowie die einfachen Grundeigentümerverhältnisse sind gute Voraussetzungen, um an diesem Standort eine strategische Arbeitszone SAZ vorzubereiten.

8.3 Variantenprüfung Lage SAZ

Im Kanton Bern werden strategische Arbeitszonen als flankierendes Projekt zum Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ausgeschieden und bewirtschaftet. Ziel ist es an verschiedenen Standorten grössere zusammenhängende Flächen planerisch soweit bereitzustellen, dass diese bei Bedarf innerhalb von wenigen Monaten baureif sind. Im Unterschied zu einem ESP sind SAZ für ein bis zwei Grossprojekte reserviert und müssen eine Mindestgrösse von zehn unüberbauten Hektaren aufweisen.

Bedarf & Anforderungen

Bisher bestehen fünf strategische Arbeitszonen (Stand Juni 2015) im Kanton, die sich alle auf das nördliche Kantonsgebiet verteilen. In den Regionen Thun-Oberland-West sowie Oberland-Ost sind keine solche strate-

gischen Reserven vorhanden. Ein neuer SAZ-Standort im Oberland-Ost ist deshalb von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für die Region.

Auch SAZ müssen gewissen Anforderungen der Verkehrserschliessung entsprechen. So muss die Nähe an einen bestehenden Autobahnanschluss sowie eine Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein. Mit der Umsetzung des Direktanschlusses an die Autobahn A8 sowie einer möglichen neuen Haltestelle BOB, werden diese Anforderungen auf dem Flugplatz Interlaken erfüllt. Die vorgesehene Fläche bietet sich für einen neuen SAZ-Standort aber auch durch ihre einfachen Grundeigentümerverhältnisse, ihre Grösse sowie ihre Zusammenhängigkeit an.

Standortevaluation Im Zuge der Teilrevision des NIRP wurden drei mögliche Standorte (Ost, Nord, Süd) einer SAZ im NIRP-Perimeter geprüft. Ausgehend von der aktualisierten Situationsanalyse und Vertiefungsgesprächen mit den Beteiligten (Gemeinden Matten und Wilderswil, Grundeigentümer RUAG und armasuisse Immobilien/BBL, Nutzer Eidgenössische Zollverwaltung EZV sowie Fachstellen AGR und beco) wurden die Lage-Varianten SAZ Ost, SAZ Nord und SAZ Mitte/Süd ausgearbeitet. Dabei wurden die Kriterien der Erschliessung, betroffene Grundeigentümer / Baurechtnehmer sowie Hochwasserschutz und Landschaft berücksichtigt.

Das Ziel der Varianten war, im Rahmen eines Workshops eine Diskussion über die räumlich anzustrebende Entwicklung auszulösen. Es ging darum, anhand von aufgezeigten Vor- und Nachteilen mögliche Entwicklungen zu studieren und die gewünschte Stossrichtung herauszuschälen.

Gemäss den Beurteilungskriterien erweist sich der Standort im südlichen Bereich des Areals als bestmögliche Variante. Vorteile ergeben sich einerseits durch die Synergien zur Erschliessungsinfrastruktur (Direktanschluss & Haltestelle BOB), andererseits besteht räumliche Nähe zur bestehenden Gewerbezone. Die Themen Hochwasserschutz und Landschaft werden zwar leicht tangiert, können so jedoch am besten gesichert werden.

8.3.1 Variante SAZ Ost

Bei dieser Variante wird das Gewerbegebiet entlang der Lüttschine in Richtung Norden weiterentwickelt. Vorgesehen ist eine strategische Arbeitszone zwischen den Anlagen der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV).

Beurteilung

Beurteilungskriterium	Beurteilung	
MIV-Erschliessung	fehlende Nähe Direktanschl. A8	Yellow
ÖV-Erschliessungsgüteklasse (EGK)	Keine	Red
Anzahl Grundeigentümer (inkl. Baurechtnehmer) 1		Green
Hochwasserschutz	möglich	Yellow
Landschaftskorridor	bewahrt	Green

Vorteile

Landschaftskorridor kann ungeschmälert bewahrt werden; keine Einschränkungen durch die Anflugkorridore der REGA

Nachteile

Konflikt mit den Entwicklungsabsichten des Bundes (strategischer Reserve BBL/GWK, Variante wird vom Bund abgelehnt); Konflikt mit der Rollbahnnutzung; tangiert Event-Nutzungen; räumlich eingeklemmt zwischen Nutzungen des EZV/GWK (Sicherheit); liegt nicht in der Nähe des Direktanschlusses an die A8.

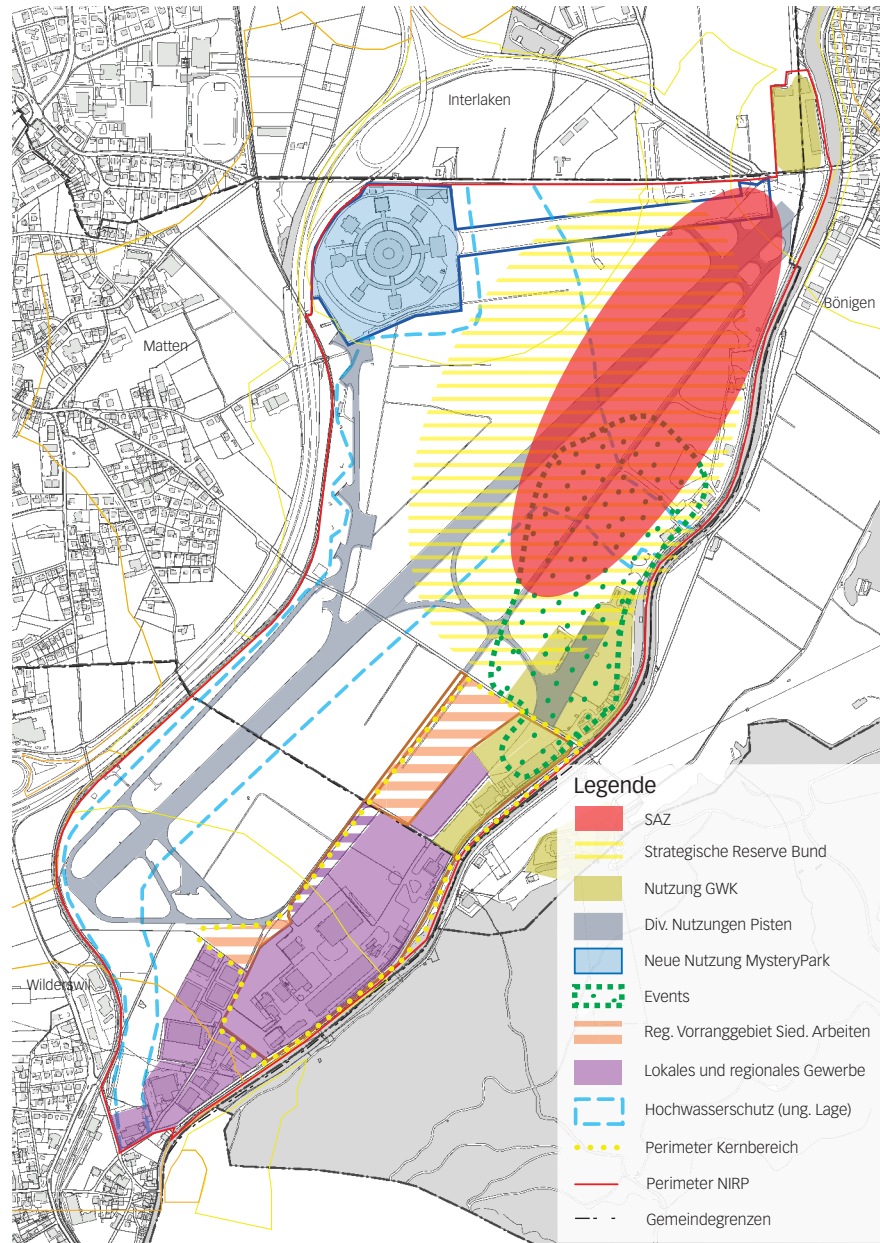


Abb. 20 Entwicklungsszenario SAZ Ost

8.3.2 Variante SAZ Nord

Bei dieser Variante wird eine zusätzliche Gewerbezone im Nord-Westen des Perimeters entwickelt. Vorgesehen ist eine strategische Arbeitszone im Bereich des heutigen JungfrauParks.

Beurteilung

Beurteilungskriterium	Beurteilung
MIV-Erschliessung	fehlende Nähe Direktanschl. A8
ÖV-Erschliessungsgüteklasse (EGK)	E / Keine
Anzahl Grundeigentümer (inkl. Baurechtnehmer)	2
Hochwasserschutz	möglich
Landschaftskorridor	möglich

Vorteile

Kompatibel mit dem Raumbedarf der strategischen Reserve BBL/EZV und Events

Nachteile

Bestehende Gebäude JungfrauPark; Schmälerung Landschaftskorridor; liegt nicht in der Nähe des Direktanschlusses an die A8.

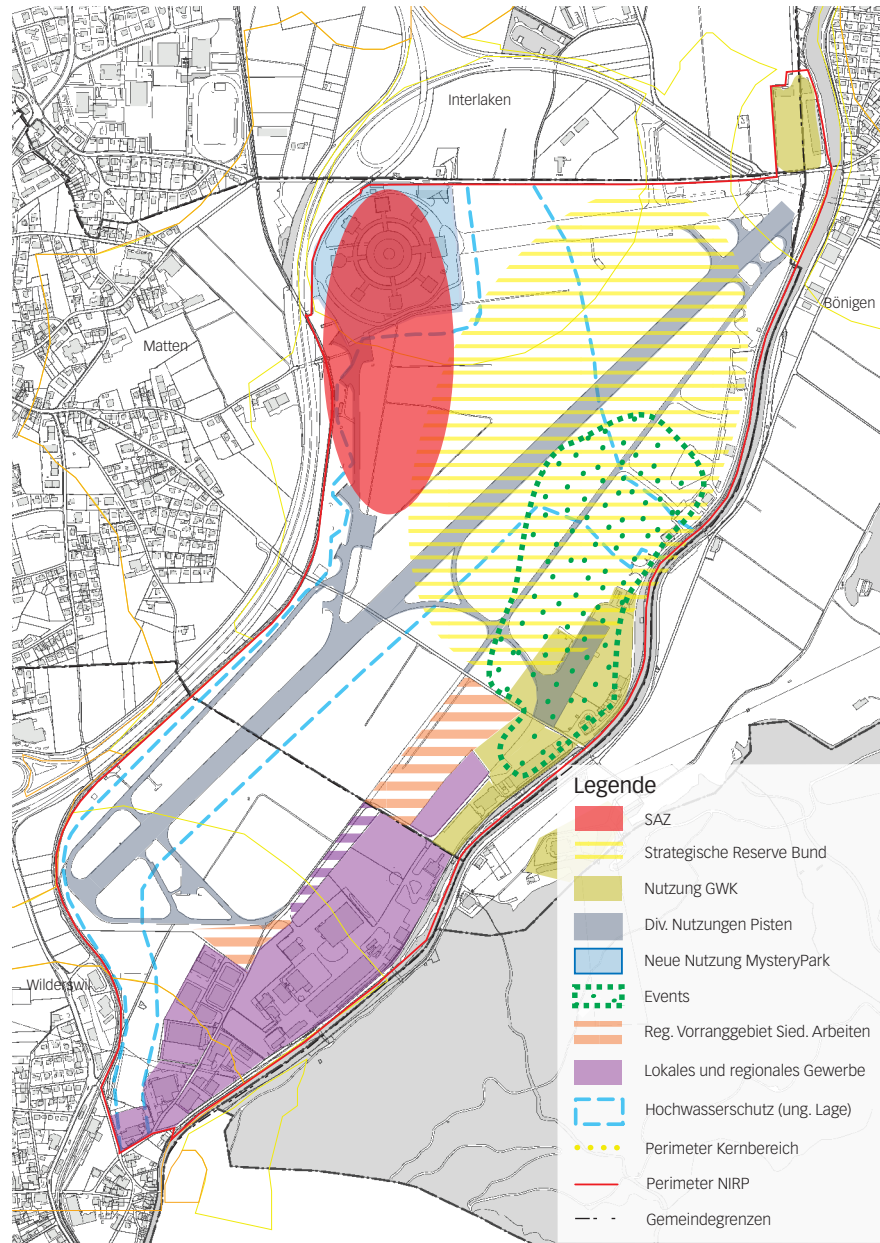


Abb. 21 Entwicklungsszenario SAZ Nord

8.3.3 Variante SAZ Mitte/Süd

Bei dieser Variante wird das bestehende Gewerbegebiet in Richtung (Süd-) Westen erweitert. Vorgesehen ist eine strategische Arbeitszone zwischen den Rollbahnen und Zone Halle 1.

Beurteilung

Beurteilungskriterium	Beurteilung	
MIV-Erschliessung	räuml. Nähe Direktanschl. A8	Grün
ÖV-Erschliessungsgüteklasse (EGK)	Keine	Rot
Anzahl Grundeigentümer (inkl. Baurechtnehmer) 1		Grün
Hochwasserschutz	tangiert	Gelb
Landschaftskorridor	tangiert	Gelb

Vorteile

Erschliessung via Direktanschluss A8-Gewerbezone möglich; Synergie mit allfälliger neuer Haltestelle BOB, Schaffung eines kompakten und zusammenhängenden Gewerbegebietes

Nachteile

Konflikt mit REGA-Nutzung; Siedlungsbegrenzungslinien RGSK; Landschaftsbildgebiet Matten

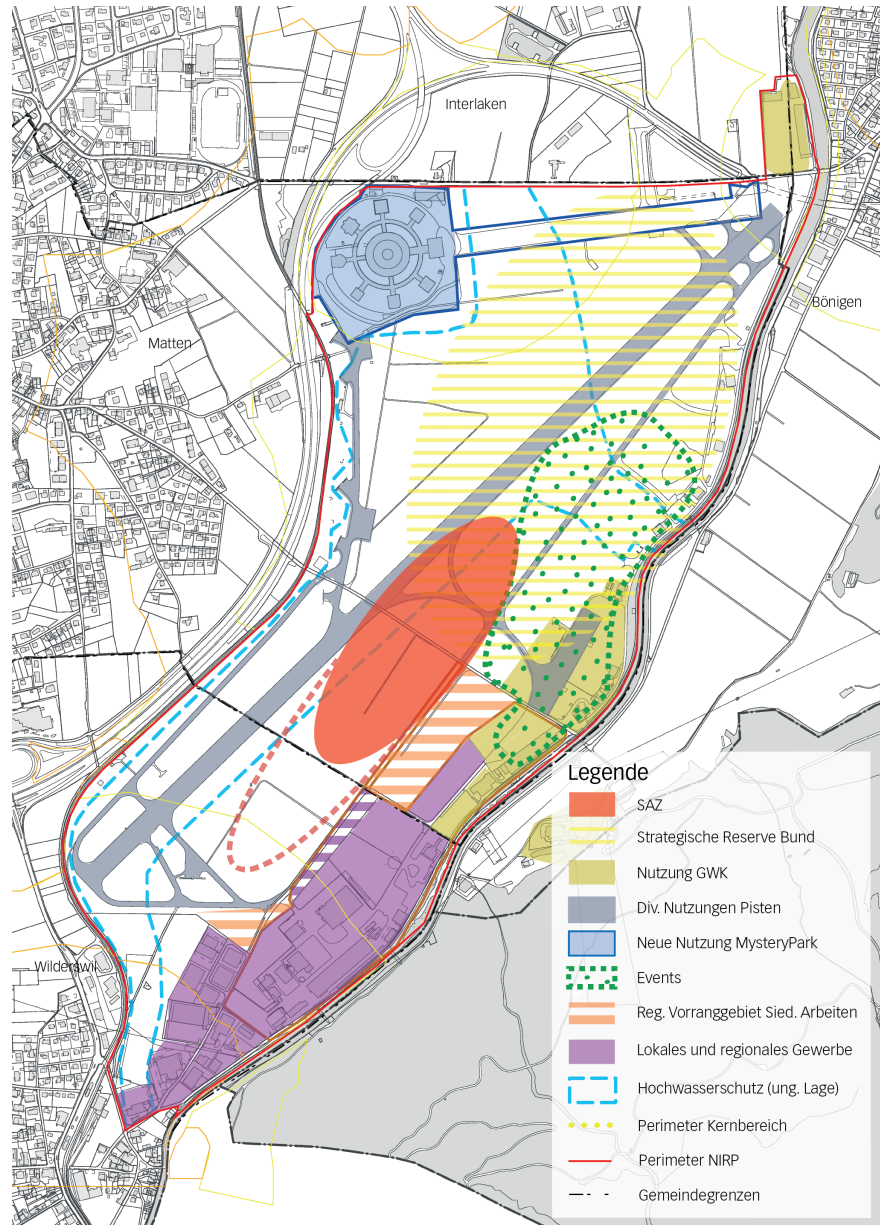


Abb. 22 Entwicklungsszenario SAZ Mitte/Süd

9. Konflikte

9.1 Beschrieb

9.1.1 REGA contra Arbeiten

Die realisierte REGA-Basis hat die qualitative und quantitative Begrenzung der Gewerbezone im südwestlichen Teil des Areals zur Konsequenz. Die Zone mit Hindernisbegrenzung würde ausserdem Bauten in deren Perimeter einschränken.

9.1.2 Events contra Landwirtschaft

Gewisse Pächter wehren sich gegen die Durchführung von grösseren Festivals auf ihren Parzellen. Die Erschliessung von einzelnen Parzellen (insbesondere Abwasser) bedarf der Zustimmung der Nutzer.

9.1.3 Gewerbe/Landwirtschaft contra ökologie/Landschaft

Es besteht die Gefahr, dass sich zukünftige Nutzungen nachteilig auf die besonderen ökologischen und landschaftlichen Werte auswirken. Permanente und temporäre Lebensräume für Pflanzen und Tiere sollen, insbesondere entlang der Lütshine, in Kombination mit der Landwirtschaft und auf landwirtschaftlich genutzten Flächen, einen angemessenen Stellenwert erhalten (ökologische Aufwertung).

9.1.4 Gewerbe contra Landwirtschaft/Kulturland

Die Weiterentwicklung des Teilgebiets Arbeiten hat einen Verlust des Kulturlandes zur Folge. Der (Teil-)Rückbau der Rollbahnen zur Kompensation verursacht zusätzliches Konfliktpotenzial zwischen den Interessen der Landwirtschaft und den Nutzungen durch die Eidgenössische Zollverwaltung sowie Sport- und Freizeit.

9.2 Beurteilung

Die Konflikte können durch Baumassnahmen, Landabtausch oder Ein- bzw. Umzonungen gelöst werden.

10. Resultate Workshop Begleitgruppe Juli 2017

Im Rahmen des Workshops wurden neben der Lage der strategischen Arbeitszone (SAZ) weitere Themen diskutiert. Der Meinungsaustausch wurde über die Stärken/Schwächen resp. Chancen/Risiken des Standorts Flugplatz, die Profilierung des ESP-Arbeiten und der SAZ, sowie die Bedeutung und der Charakter der künftigen Arbeitsnutzungen geführt. Nachfolgend sind die Resultate der Gruppendiskussionen in Kürze wiedergegeben:

Stärken – Schwächen Flugplatz Interlaken

Die Stärken des Flugplatzareals werden von den Workshopteilnehmenden als vielseitig eingeschätzt. Vor allem die Grösse und flache Topographie der vorhandenen Flächen wird positiv beurteilt. Auch die bereits bestehenden und vielseitig nutzbaren befestigten Flächen und Hallen gelten als Stärke.

Eine grosse Schwäche des ESP-Arbeiten sehen die Teilnehmenden im fehlenden Nutzungsprofil. Neben der heutigen Ausstrahlung als Tourismusort ist dieses im Rahmen des NIRP auch in Bezug auf einen Arbeitsort zu schärfen. Negativ beurteilt wird auch die eher periphere Lage in Kombination mit einer, für die Weiterentwicklung, ungenügenden ÖV-Erschliessung.

Chancen – Risiken Flugplatz Interlaken

Die Chancen der zukünftigen Flugplatznutzungen liegen vor allem darin, dass die genannten Schwächen zu Stärken gemacht werden können. Mit dem künftigen Direktanschluss des mIV und der Möglichkeit einer neuen BOB-Haltestelle inkl. P+R bietet sich eine vielversprechende Ausgangslage für die zukünftige Entwicklung. Die Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen mit regionaler Bedeutung könnte die Zentren der Umgebung von der gewerblichen Entwicklung entlasten und stattdessen an einem geeigneten Standort konzentrieren.

Die Profilierung als Arbeitsstandort wird aber auch als Risiko beurteilt. In Bezug auf die landwirtschaftlichen Nutzungen steht die Erweiterung des Arbeitsstandortes in einem Interessenskonflikt. Unsicherheit besteht seitens der Teilnehmenden auch gegenüber den Bundesvorhaben. Die nicht zugänglichen Vorhaben der EZV und die strategische Reserve des BBL werden als schwierig einschätzbare «Black Box» wahrgenommen. Des Weiteren wird die Nutzung der REGA kontrovers diskutiert. Einerseits bietet diese als aeronautischen Arbeitgeber Chancen und Synergien, andererseits besteht durch die Lärmbelastung ein Hemmniss für zukünftige Nutzungen. Die Interessenskonflikte sind im Rahmen des NIRP in geeigneter Weise zu lösen.

Zukünftiges Profil ESP und SAZ

Die Workshopteilnehmenden sehen das zukünftige Profil des Standorts vor allem in Verknüpfung mit bereits bestehenden Nutzungen. Die RUAG und Bundesnutzungen begünstigen eine Entwicklung in den Bereichen

(Cyber)Technik und Forschung, beispielsweise zu einem Sicherheits-Cluster. Eine Profilierung im Bereich Verkauf wird von den Teilnehmenden als nicht sinnvoll eingestuft.

Die strategische Arbeitszone (SAZ) wird grundsätzlich begrüsst. Die flächenmässigen Voraussetzungen werden als einzigartige Möglichkeit zur Ansiedlung von grösseren, wertschöpfungsintensiven Betrieben innerhalb des Kantons und der Region betrachtet. Die Realisierung der SAZ soll aber an die Bedingung der Generierung von zahlreichen Arbeitsplätzen geknüpft werden. Bezüglich Lage-Varianten (Ost, Mitte/Süd, Nord) wird mehrheitlich die Lage Mitte/Süd als geeignet eingestuft.

Arbeitsnutzungen

Eine Verlagerung von Betrieben aus den Tälern in den ESP darf nicht erfolgen. Es sind Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen mit überregionaler Bedeutung anzustreben. Zu beachten ist dabei auch eine hohe Arbeitsplatzdichte.

Landschaft, Landwirtschaft und weitere Nutzungen

Die aktuelle Koexistenz der Mehrfachnutzungen auf der Allmend wird von den Teilnehmenden als gut beurteilt. Sie soll entsprechend beibehalten werden. In Bezug auf den Rückbau der Rollbahnen herrscht keine Einigkeit. Der Konflikt zwischen den Interessen der Landwirtschaft versus diversen anderen Nutzungen (z.B. EZV oder Grossveranstaltungen) ist im Rahmen des NIRP zu berücksichtigen. Eine Umnutzung für ein P+R bei der neuen Haltestelle ist zu prüfen.

11. Resultate der Mitwirkung

(Inhalte folgen nach der Mitwirkung im Frühjahr 2018)

12. Resultate der Vorprüfung

(Inhalte folgen nach der kantonalen Vorprüfung im Herbst 2018)

13. Anhang

13.1 Grundlagenverzeichnis

Bau- und planungsrechtliche Dokumente	Datum
beco Berner Wirtschaft	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/30 Juni 2015
Bundesamt für Zivil- luftfahrt (BAZL)	SIL Objektblatt Interlaken 28.06.2017
Gemeinde Bönigen	Baureglement 18.08.2011
Gemeinde Bönigen	Zonenplan Siedlung rev. 09.03.2017
Gemeinde Bönigen	Verkehrsrichtplan + Erläuterungen 24.07.2002
Gemeinde Interlaken	Baureglement rev. 30.09.2015
Gemeinde Interlaken	Zonenplan 1 rev. 21.06.2016
Gemeinde Matten	Baureglement 11.01.2010
Gemeinde Matten	Zonenplan 1 rev. 27.08.2014 Zonenplan 2 11.01.2010
Gemeinde Matten	UeO Ändermoos rev. 15.06.2011
Gemeinde Matten	Verordnung Flugplatznutzung Juli 2012
Gemeinden Matten, Interlaken, Unterseen	Verkehrsrichtplan Bödeli, Auszug 20.05.1999
Gemeinde Wilderswil	Baureglement rev. 14.08.2017
Gemeinde Wilderswil	Zonenplan Dorfgebiet rev. 04.01.2017 Zonenplan Landschaft rev. 01.03.2013
Gemeinde Wilderswil	UeO Rosshag rev. 08.09.2015
Gemeinde Wilderswil	UeO Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz 16.11.2017
Gemeinden Wilderswil, Matten	UeO Arbeitszone im Gebiet SF-Halle 1 rev. 19.07.2012
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Agglomerationsprogramm Interlaken Siedlung und Verkehr 2. Generation 2015-2018 27.06.2012
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Regionales Verkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2. Generation Oktober 2016
Regionalplanung Oberland-Ost	R-LEK Oberland-Ost März 2004
Schwellenkorporation Bödeli Süd	Wasserbauplan Lüttschine Stand Rev. Januar 2017

Vereinbarungen und Verträge	Datum
Bürgergemeinde Wilderswil/ armasuisse Immobilien	Kaufvertrag 10.10.1940/ 20.04.1944
Bürgergemeinde Wilderswil/ armasuisse Immobilien	Pachtvertrag 04.09.1991
Bürgergemeinde Wilderswil/ RUAG	Pachtvertrag 20.02.2002
Bürgergemeinde Wilderswil	Standard-Pachtvertrag 17.05.2004
Planungsgemeinschaft Flugplatz Interlaken	Planungsvereinbarung 28.07.2005

Anhang

Fachliche Grundlagen		Datum
armasuisse Immobilien	Kataster der belasteten Standorte des VBS	17.01.2018
Beat Schärz	Jungfrau Park Projekt 2020 Business Plan	
beco Berner Wirtschaft	Arbeitshilfe zur Berechnung der Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht der Luftreinhal-	November 2015
	tung	
Berner Oberland Bahnen AG	Korridorstudie Lütschinentäler (Phase 1 + 2)	November 2013/ April 2014
BVE Kt. Bern/Ingenieurbüro Bettchen+Blumer	Zukünftiger Raumbedarf Lütschine im Bereich Flugplatz Interlaken	6.10.2005
Gemeinde Interlaken	Schlussbericht Überprüfung Verkehrskonzept	Januar 2017
Ingenieurbüro Kissling + Zbinden AG	Nutzungsplan Pachtplan	rev. 21.11.2017 rev. 06.02.2017
Ind. Betriebe Interlaken	Werkleitungen Flugplatz Interlaken	Januar 2018
Kanton Bern, Amt für Gemeinden u. Raumordnung	Überarbeitung Ergänzung Inventar Fruchtfolge-	15.09.2017
	flächen 2015	
Kanton Bern, Amt für Landwirtschaft und Natur	Vernetzungsprojekte nach DZV im Kanton Bern, Projektperimeter Oberland-Ost	15.12.2016
PostAuto Interlaken	Buslinien Bördeli	Dezember 2017
Regierungsstatthalteramt Interlaken–Oberhasli	Bewilligung Greenfield-Festival	12.05.2016
Regionalplanung Oberland-Ost	Befragung der Bewirtschafter der Flugplatz-	1.11.2005
	flächen	
Regionalplanung Oberland-Ost	Interlaken und Umgebung auf dem Weg zur Alpen und Tourismusstadt	21.10.2002
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Orstbuskonzept Bördeli	August 2011
Regionalkonferenz Oberland-Ost	ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugen-	September 2015
	strasse	
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Regionales Angebotskonzept 2018-2021	Juni 2016
Schwellenkorp. Bördeli Süd	Studie Raumbedarf Lütschine	September 2005
SigmaPlan AG	Umweltverträglichkeitsbericht - Hauptuntersu-	rev. Januar 2017
	chung, Umfahrung Wilderswil	
VBS	Natur, Landschaft und Armee – Militärflug-	Herbst 1999/ Frühjahr 2000
	platz Interlaken	

Anhang

U-120



U-18



U-17



U-16



Anhang

U-15 kein Bild

4 (Schutzwall)



Halle 2



6 (Mun.mag.)



U30



Anhang

LS1/LS2



Stellenwert Inventar

Das Inventar basiert auf dem Natur- und Heimatschutzgesetz und stellt eine Selbstbindung des Bundes dar. Das Inventar wird vom Generalsekretariat des VBS genehmigt und hat interne Verbindlichkeit. Bei Verkauf der Grundstücke soll der Schutz der militärischen Denkmäler vertraglich gesichert werden.