

MITWIRKUNG

Regionalkonferenz Oberland-Ost

Nutzungs- & Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP)



Richtplanbericht

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 Aeschmann, 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 und Raumordnung
Romano Lanzi, Amt für Gemeinden und 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

DATEN-SERVER:Aufträge Aktuell:RKO0:NIRP Flugplatz Interlaken
05710:4_Resultate:3_Richtplan:2_RP_Textteil: 05710_RP_180514_
MW

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Zielsetzung	5
1.3 Grundlagen, Wirkung und Verbindlichkeit	6
1.4 Verfahren	7
1.5 Aktualisierung	8
1.6 Aufbau des Richtplans	8
1.7 Perimeter	9
2. Anzustrebender Zustand	10
2.1 Teilgebiet Arbeiten	11
2.2 Teilgebiet Allmend	17
2.3 Teilgebiet JungfrauPark	19
2.4 Verkehr und Erschliessung	20
2.5 Infrastruktur	22
2.6 Umwelt und Landschaft	23
3. Richtplankarte	26
4. Genehmigungsvermerk	28
5. Zustimmung weiterer Partner	30
Anhang	31

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

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 124 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 Standorts 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

Für das Gebiet des Flugplatzes Interlaken ist ein aktualisiertes Bild der zukünftigen Nutzung und Erschliessung zu entwerfen und mittels eines Richtplans behördenverbindlich zu sichern. Vision ist ein Areal mit zwei unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten: ein 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. Die Entwicklungsziele sollen tragfähig und mit den Beteiligten und Betroffenen abgestimmt sein.

1.3 Grundlagen, Wirkung und Verbindlichkeit

Wirkung und Verbindlichkeit

Der Richtplan ist im Wesen nach ein Konzept mit behördenverbindlicher Planbindung. Er regelt keine Rechtsverhältnisse zwischen Gemeinwesen und Privaten, sondern konzentriert sich auf strategische Ziele und Grundsätze zur Problemlösung.

Der vorliegende Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan basiert auf den gesetzlichen Bestimmungen des Baugesetzes des Kantons Bern vom 9. Juni 1985 und ist für die Behörden der Gemeinden Bönigen, Matten, Wilderswil und Interlaken, die regionalen Organe sowie für die Behörden des Kantons Bern verbindlich (Art. 68, Abs. 3 BauG). Mit der Unterzeichnung dieses Nutzungs- und Infrastrukturrichtplans verpflichten sich die weiteren Partner (Schweizerische Eidgenossenschaft, RUAG, Dritte), sich an die Grundsätze der Richtplanung zu halten und entsprechende Massnahmen umzusetzen.

Besondere gesetzliche Grundlagen

Arbeitszonenbewirtschaftung

Einzonung von Arbeitszonen setzen gemäss der revidierten eidgenössischen Raumplanungsverordnung neu eine Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) voraus. Damit soll die Nutzung der Arbeitszonen aus einer übergeordneten, regionalen Sicht optimiert werden. Mit der Entwicklung der AZB durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) sowie das beco Berner Wirtschaft, verfügt der Kanton Bern über das vom Bund vorgeschriebene Instrument zur Beurteilung der zulässigen Einzonung von Arbeitszonen. Das in der AZB formulierte Vorgehen ist im Zuge der Richtplanung zu berücksichtigen.

Kulturland / FFF

Der Kanton Bern hat mit der Änderung des Baugesetzes vom 16. März 2016 den Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen (FFF) gesetzlich geregelt. Die entsprechenden Ausführungsbestimmungen hat der Regierungsrat in der Bauverordnung vom 08. Februar 2017 erlassen. Auch behördenverbindliche Sach- und Richtplanungen sind dazu verpflichtet, die neuen Bestimmungen zu beachten.

Allgemeine Grundlagen

Grundlage zur Teilrevision bildet die im Rahmen der ESP-Planung erarbeitete mittel- bis langfristige Strategie Flugplatz Interlaken aus dem Jahr 2009. Weitere Grundlagen sind das RGSK Oberland-Ost, welches Ende Juli 2017 vom Kanton genehmigt wurde, die UeO Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz sowie die Pläne zum Hochwasserschutz.

Einbezug der Öffentlichkeit

Die Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei der Richtplanung frühzeitig und in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 58, Abs. 1 BauG).

1.4 Verfahren

Die Teilrevision des Nutzungs- und Infrastrukturrichtplans wurde in folgenden Arbeitsschritten entwickelt:

- Auftrag und Notwendigkeit: Mit der Weiterentwicklung des Flugplatzareals ergaben sich neue Projektabsichten und veränderte Nutzungsperspektiven, die mit einem strukturierten Planungsprozess dargestellt werden sollen.
- Aktualisierung Grundlagen: Die Planungs- und Projektgrundlagen wurden in den Bereichen Recht, Umwelt/Landschaft, Verkehr, Infrastruktur, Nutzungen aktualisiert und in einer Situationsanalyse neu dargestellt.
- Erstellung Nutzungsprofil: Die Entwicklungsabsichten und Nutzungsvorstellungen der Beteiligten wurden im Zuge eines separaten Projekts («Arealentwicklung Kernbereich ESP») detailliert aufbereitet und überprüft. Durch einen Fragekatalog und Gespräche wurden die Vorstellungen erfasst und das Nutzungsprofil des Kernbereichs anhand den Erkenntnissen ausgearbeitet.
- Szenarien: Gestützt auf die geprüften Absichten, das erstellte Nutzungsprofil und die aktualisierte Situationsanalyse wurden neue Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und als Diskussionsgrundlage verwendet. Unter Einbezug aller Akteure wurden diese in Form eines Workshops am 03.07.2017 vertieft betrachtet und konsolidiert.
- Teilrevision NIRP: Die Diskussionen und Rückmeldungen aus dem Workshop bilden die Grundlage des überarbeiteten NIRP mit Massnahmenblättern und Erläuterungsbericht.
- Vernehmlassung Gemeinden: Das teilrevidierte Richtplan-Dossier wird den Gemeinden Interlaken, Bönigen, Wilderswil und Matten zur Vernehmlassung vorgelegt und die Rückmeldungen innerhalb einer Bereinigungsveranstaltung entgegengenommen.
- Öffentliche Mitwirkung: Die Bevölkerung wird frühzeitig und in geeigneter Weise einbezogen. Das Richtplan-Dossier soll im April/Mai 2018 zur Mitwirkung aufgelegt werden.
- Kantonale Vorprüfung: Nach der Bereinigung aufgrund der Mitwirkungseingaben wird das Dossier, voraussichtlich im August 2018, dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern zur Vorprüfung eingereicht.
- Planfestsetzung und Inkrafttreten: Nach der Bereinigung erfolgt die Beschlussfassung innerhalb der Delegiertenversammlung der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Der behördenverbindliche Richtplan und die behördenverbindlichen Massnahmenblätter werden genehmigt und treten in Kraft.

1.5 Aktualisierung

Damit der Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan jederzeit seine Aufgaben erfüllen kann, muss die Koordination mittels Nachträgen aktuell gehalten werden, d.h. die Massnahmenblätter müssen bei veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Anpassungen müssen einfach und zweckmässig durchgeführt werden können.

Die zeitliche Aktualisierung der Massnahmenblätter ohne inhaltlich neue Festlegungen erfolgt jeweils, gestützt auf einen Controllingprozess, ohne Mitwirkung.

1.6 Aufbau des Richtplans

Der Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan besteht aus drei Teilen:

- Richtplan: Der Richtplan stellt, ausgehend von der Ausgangslage, die Entwicklungsziele in den räumlichen und sachlichen Zusammenhängen dar. Er ist zusammengesetzt aus Text und Karte und ist behördenverbindlich.
- Massnahmenblätter: Mit den Massnahmenblättern werden die wichtigsten Vorhaben und die zu treffenden Massnahmen festgehalten. Sie sind behördenverbindlich.
- Erläuterungsbericht: Dem Richtplan werden Erläuterungen zur Seite gestellt. Sie stellen in einer Gesamtschau die gewünschte räumliche Entwicklung mit Verweis auf die entsprechenden Grundlagen und Zielkonfliktbereinigung dar.

1.7 Perimeter

Nachfolgend ist der Bearbeitungsperimeter des NIRP dargestellt. Die aktualisierten Planungen im Bereich JungfrauPark werden als Rahmenbedingungen in die Teilrevision des NIRP miteinbezogen. Verkehrsmassnahmen werden im Rahmen eines Betrachtungsperimeters (ÖV-Netz, Autobahnan-schlüsse) untersucht.

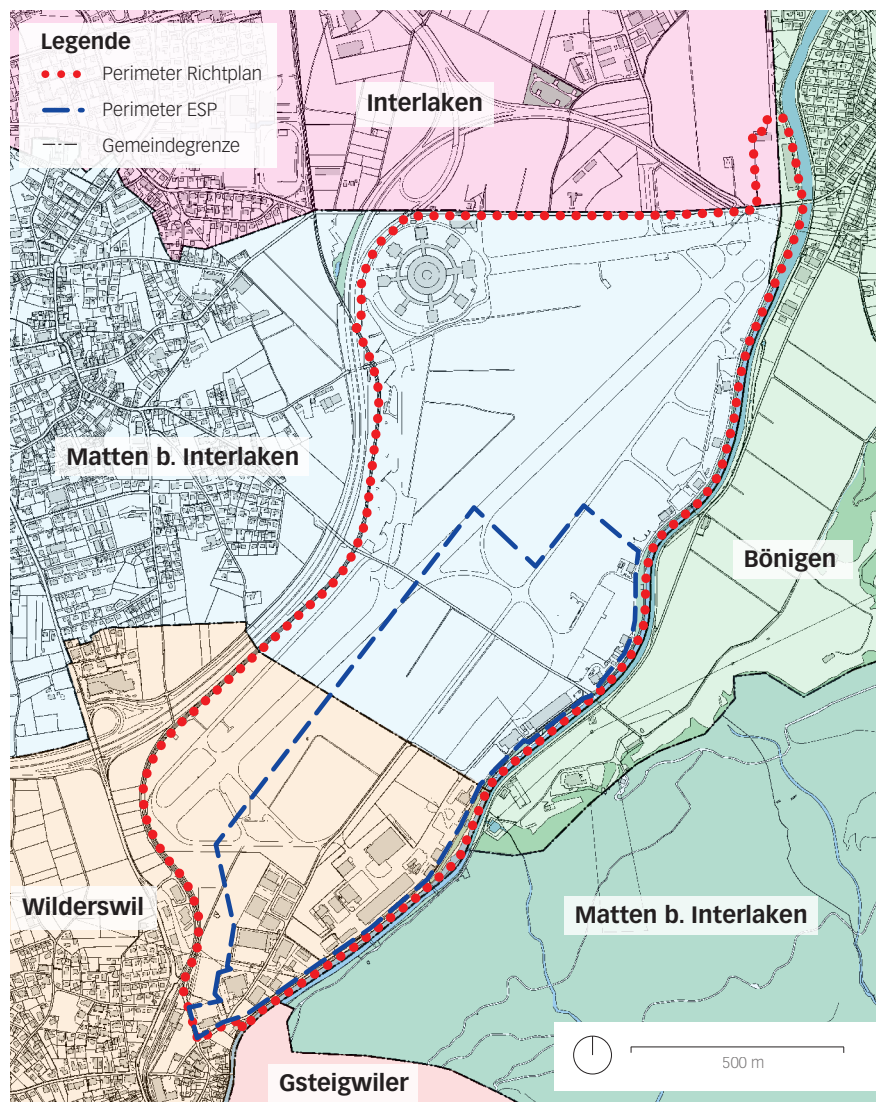


Abb. 1 Bearbeitungsperimeter NIRP

2. Anzustrebender Zustand

Das Flugplatzareal Interlaken soll in Zukunft, gestützt auf die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und vereinfachten Nutzungsverhältnisse, einerseits ein bedeutender Arbeitsplatzstandort der Region werden und andererseits die wertvollen Qualitäten einer naturgeprägten und lebhaft genutzten Allmend erhalten. Dabei stehen die Optimierung der Nutzungen, der Hochwasserschutz, der ökologische Ausgleich sowie entsprechende Verkehrsführungen im Vordergrund der Entwicklung. Die Fliegerei-Aktivitäten wurden bereits seit der Erstbearbeitung des NIRP 2007 auf die Modellflüge und auf die REGA-Helikopter reduziert.

Die kurz- bis langfristig Strategie auf dem Richtplanperimeter kann in drei Teilgebiete mit unterschiedlicher Nutzung gegliedert werden: „Allmend“, „Arbeiten“ und „Tourismus/Freizeit“ (vgl. folgendes Strategiebild). Das Zusammenspiel von Nutzungen und Landschaft bleibt dabei nach wie vor von grosser Bedeutung. Die folgenden Ausführungen legen den auf dem Areal anzustrebenden Zustand im Bereich der drei Teilgebiete, des Verkehrs, der Infrastruktur sowie der Umwelt und Landschaft fest.

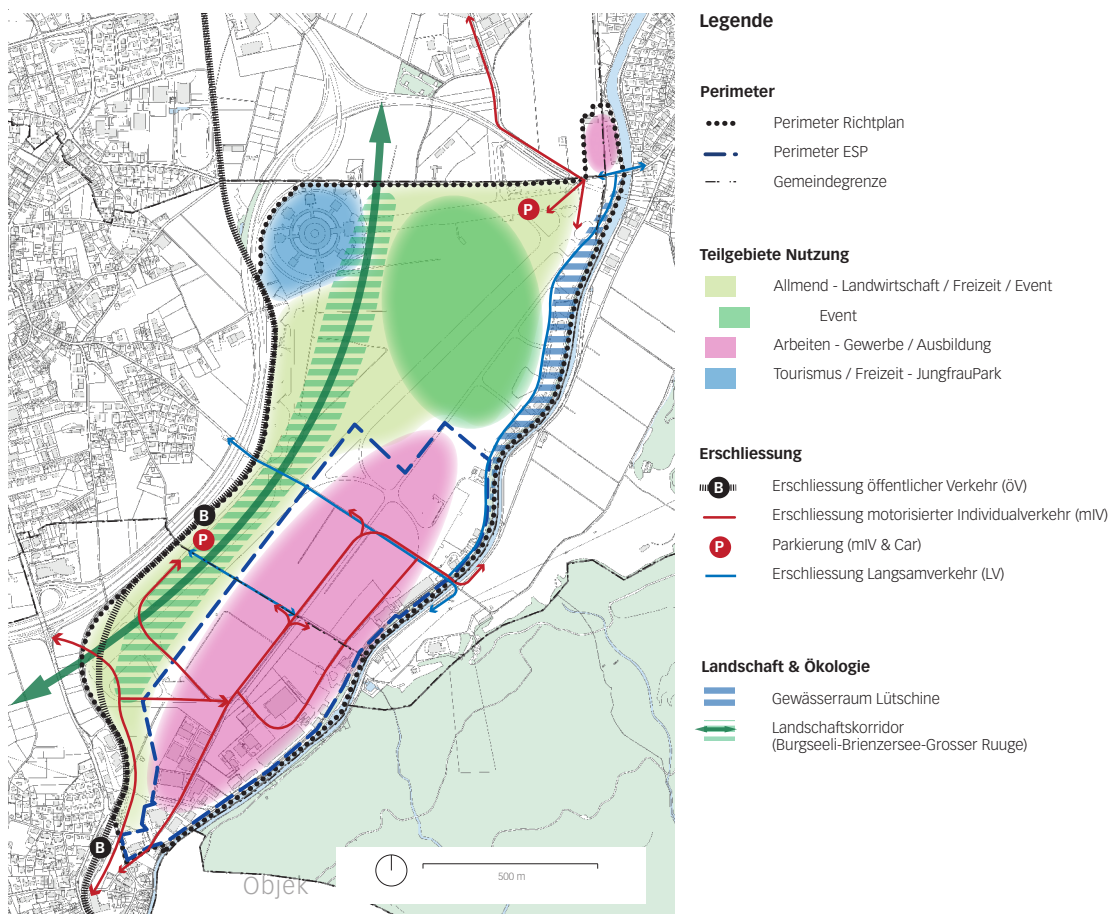


Abb. 2 Strategiebild

2.1 Teilgebiet Arbeiten

Mit dem beschlossenen Direktanschluss ab der Hochleistungsstrasse A8 hat sich die Gesamtwahrnehmung des Gebietes Flugplatz Interlaken geändert. Die Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung der bestehenden überkommunalen, regionalen Arbeitszone sind damit vorhanden und bieten neue Möglichkeiten für die Arbeitsplatzentwicklung auf dem Flugplatz.

ESP-Perimeter

Im Jahr 2008 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Eignung des Flugplatzes Interlaken als ESP/SAZ erstellt, die die Regionalkonferenz noch im gleichen Jahr genehmigte. Aktuell ist der Flugplatz als ESP Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan enthalten und damit einer von 40 definierten Standorten des Kantons Bern, wo Arbeitsplätze gezielt und konzentriert angesiedelt werden sollen. Durch die geklärte Erschliessung des Areals haben sich neue Möglichkeiten einer ESP-Entwicklung ergeben.

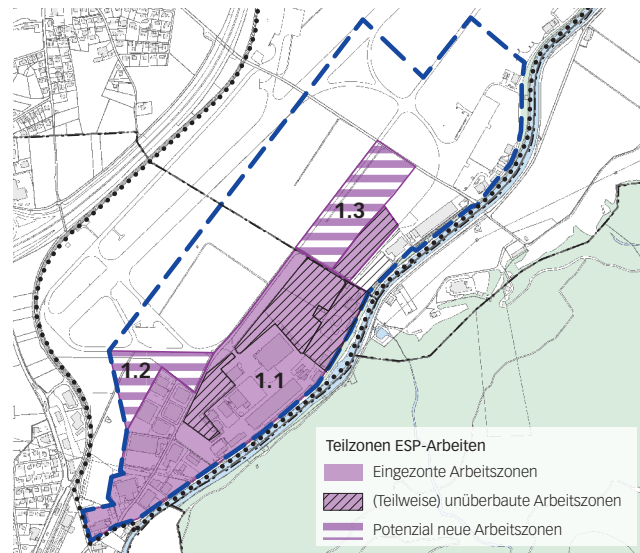
Der bisherige ESP-Perimeter war deckungsgleich mit dem Perimeter des NIRP. Neu soll sich der ESP-Perimeter auf das Teilgebiet Arbeiten beschränken und damit ein konkreteres, ESP-konformes Profil erhalten. Die durchs Gebiet verlaufenden Landschafts- und Hochwasserkorridore können so gesichert werden.

Das Teilgebiet Arbeiten, respektive der ESP-Perimeter, umfasst neu sowohl bestehende und neue Arbeitszonen des ESP-Arbeiten als auch die beiden strategischen (Arbeits-)Zonen des Kantons und des Bundes. Der nordöstliche Teil des ESP-Perimeters wird in den nächsten Jahren weiter durch die Eidgenössische Zollverwaltung als Ausbildungsplatz genutzt.

Nutzungsprofil

Die bestehenden Arbeitszonen im ESP-Arbeiten weisen noch grosse unüberbaute Potenziale auf. Synergien mit bestehenden Ankernutzungen im Bereich Aviatik (RUAG, REGA), Sicherheit (EZV) sowie IT (alte Bunker) sind innerhalb dieser Zonen möglich. Das angestrebte Nutzungsprofil des Teilgebiets Arbeiten soll deshalb primär die Themen Sicherheit, Aviation, IT sowie den Industrie-/Gewerbepark RUAG umfassen. Sekundär wird die gewerbliche/industrielle Produktion weiterverfolgt. Die unüberbauten, grösseren Reserven sollen bewusst für die Ansiedlung wertschöpfungsintensiver und innovativer Betriebe reserviert werden und nicht der Verlagerung von Betrieben aus den Tälern und aus den Kernorten dienen.

2.1.1 ESP-Arbeiten



Arbeitszonen-
reserven

Das Entwicklungspotenzial in bestehenden Arbeitszonen ist in der Region Oberland-Ost limitiert vorhanden. Dieses konzentriert sich zu einem grossen Teil auf das Flugplatzareal Interlaken. Die eingezonten Arbeitszonen auf dem Flugplatz (Teilzone 1.1) weisen eine Fläche von rund 17.5 Hektaren auf, wovon ca. 1 Hektare auch in Zukunft von der Eidgenössischen Zollverwaltung genutzt wird. Rund 6.5 Hektaren der eingezonten Arbeitszonen sind zum heutigen Zeitpunkt noch unüberbaut. Der ESP-Arbeiten bietet somit die Möglichkeit, die Arbeitsnutzung der Region an einem geeigneten, zentralen Standort zu forcieren und weiterzuentwickeln.

Erweiterungs-
potenzial

Im Westen und Norden der bestehenden Arbeitszonen im ESP-Perimeter besteht weiteres Erweiterungspotenzial von ca. 5.1 Hektaren (Teilzonen 1.2 und 1.3). Zur Weiterentwicklung des ESP sollen diese Flächen in einem mittelfristigen Zeitraum eingezont werden. Damit soll die neue Gewerbezone den regionalen Bedarf an Arbeitszonen der Gemeinden Bönigen, Matten und Wilderswil für die nächsten 15–20 Jahre abdecken. Der Umfang und die Natur der Nachfrage nach Gewerbeflächen werden von der bestehenden REGA-Basis auf dem Areal und von den vom Fluglärm verursachten Lärmimmissionen abhängen.

Ansiedlungspolitik

Die Gemeinden Wilderswil und Matten streben eine Ansiedlungspolitik für regionale und überregionale Betriebe an, welche Arbeitskräfte aus dem grösseren Einzugsgebiet beschäftigen und deren Produkte auf einen grösseren Markt ausgerichtet sind. Vorgesehen ist eine Gewerbezone mit wertschöpfungsintensiven und innovativen Unternehmen, beispielsweise in einem Techno-/ Businesspark. Die Synergien im Hightech-Bereich zu bestehenden Unternehmen, wie der RUAG, sollen genutzt werden. Nicht vorgesehen werden Werkhöfe und Bauunternehmungen, Betriebe der Baustoffverwertung sowie Detailhandelseinrichtungen und reine Logistik- und Lagerbetriebe (z.B. Muldenservice).

Aufgrund der limitierten Arbeitszonenreserven der Region müssen auch kleinere Gewerbebetriebe Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des ESP haben. Derartige Nutzungen sollen jedoch nur angrenzend an die heute bestehende Arbeitsnutzung möglich sein (ringartige Erweiterungen). Die Teilzonen 1.3 sowie die freie Fläche bei der RUAG sind, wenn möglich, für grössere Betriebe zu reservieren. Eine räumliche Zerstückelung der zusammenhängenden ESP-Flächen ist so vorzubeugen. Innerhalb des ESP-Arbeitszonen ist folglich zwischen Arbeitszonen mit unterschiedlichem Nutzungscharakter zu unterscheiden:

- ESP-Arbeiten mit Fokus «Neu»: Neuansiedlungen von grösseren, wertschöpfungsintensiven und regionalen Akteuren,
- ESP-Arbeiten mit Fokus «Entwicklung»: ringartige Entwicklungsmöglichkeiten für kleinere und bestehende Arbeitsnutzungen in bebauten Zonen.

Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB)

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. Kantonal, da sich die Einzonungen in einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt befinden und regional, da ein Teil der Einzonungen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten des RGSK Oberland-Ost vorgesehen sind. 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.

Die Begründung des Bedarfs sowie die Prüfung der Alternativen und regionalen Reserven werden im Erläuterungsbericht detailliert aufgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse dieser Analyse in Kürze dargelegt.

Begründung des Bedarfs

Damit innerhalb des ESP ein attraktives Nutzungsprofil und ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen geschaffen werden kann, sind künftige Einzonungen, auch aus Sicht der Region, an diesem Standort richtig.

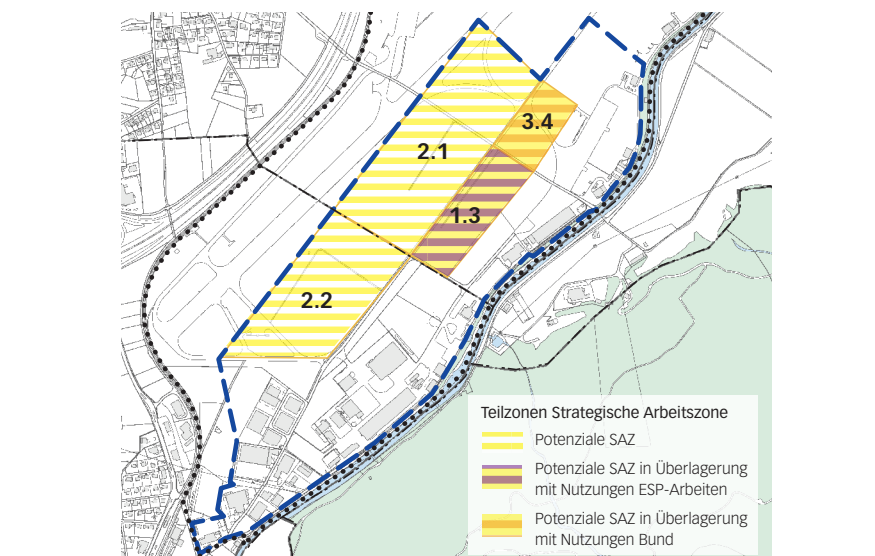
Prüfung von Alternativen und regionalen Reserven

Im vorgeschriebenen Betrachtungsperimeter (Gmden. Beatenberg, Unterseen, Interlaken, Ringgenberg, Niederried, Oberried, Iseltwald, Bönigen, Matten, Därligen, Leissigen, Saxeten, Lauterbrunnen, Wilderswil, Gsteigwiler und Gründlischwand) bestehen vier unüberbaute Arbeitszonen von regionaler Bedeutung (>1 ha). All diese 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. Somit bestehen im Betrachtungsperimeter insgesamt fünf Alternativen.

Beurteilung Bevor eine Einzonung neuer Arbeitszonen 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 einzuzonende Flächen als Teil der SAZ beansprucht werden.

Koordination mit dem RGSK Das durch künftige Einzonungen betroffene Vorranggebiet ist als Vororientierung im RGSK Oberland-Ost festgelegt. Bevor die Einzonung genehmigt werden kann, sind gemäss AHOP die planerischen Arbeiten voranzutreiben und das Gebiet in eine Festsetzung zu überführen. Die Zuständigkeit dafür liegt bei der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Der Koordinationsstand des Standorts ist in diesem Fall primär vom Stand der Erschliessung abhängig. Eine Festsetzung ist erst möglich, wenn der Direktanschluss realisiert und eine definitive Lösung zur Verbesserung des ÖV-Anschlüsse vorliegt. Basierend auf den vorliegenden NIRP, ist der Koordinationsstand des Vorranggebietes bei der nächsten Überarbeitung des RGSK auf «Festsetzung» zu ändern.

2.1.2 Strategische Arbeitszone (SAZ)



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

Standortevaluation Im Zuge der Teilrevision des NIRP wurden drei mögliche SAZ-Standorte (Ost, Nord, Süd) im NIRP-Perimeter geprüft. Dabei wurden die Kriterien der Erschliessung, betroffene Grundeigentümer/Baurechtnehmer sowie Hochwasserschutz und Landschaft berücksichtigt. Der Standort im südlichen

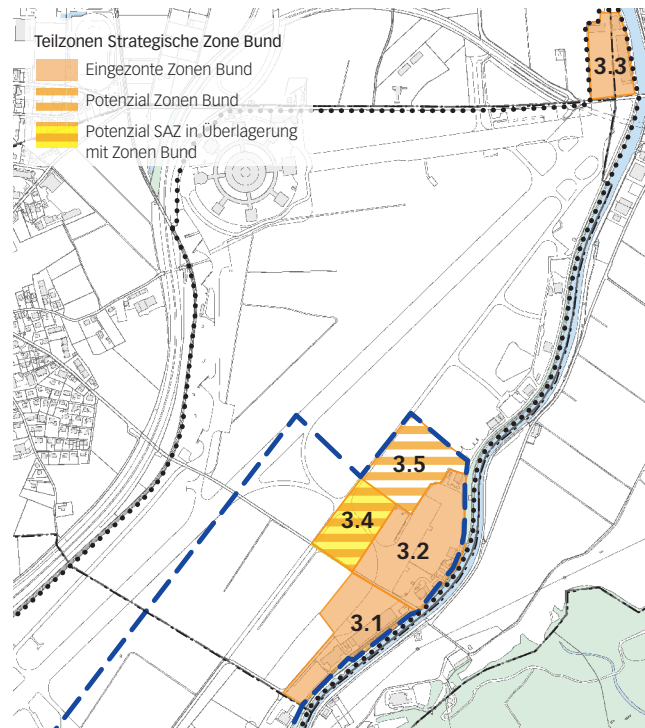
Bereich des Areal erweist sich als bestmögliche Variante. Vorteile ergeben sich einerseits durch die Synergien zur Erschliessungsinfrastruktur (Direktanschluss & Haltestelle BOB), andererseits besteht räumliche Nähe zur bestehenden Gewerbezone. Die Themen Hochwasserschutz und Landschaft werden zwar leicht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

Konfliktpotenziale der SAZ-Süd ergeben sich einerseits durch die Tangierung der Themen Landschaft und Hochwasserschutz, andererseits durch die Anflugschneise der REGA. Erstere Themen werden im Kapitel 2.6 näher behandelt.

Zur Konfliktlösung mit der REGA ist zu prüfen, ob die Abflugkorridore auch bei einer Bebauung der SAZ Zonen 2.1 und 2.2 gesichert werden können. Ansonsten ist in Zusammenarbeit mit der REGA zu klären, ob und welche Standort-Alternativen des Heliports in Frage kommen. Möglich wäre sowohl eine Verschiebung in den nördlichen NIRP-Perimeter als auch an den südlichen Rand der SAZ-Süd. Damit verbunden wäre die Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Bleibt die REGA am bisherigen Standort, besteht die Möglichkeit auf den südlichen Teil der SAZ (Gebiet 2.2) zu verzichten oder eine Höhenbegrenzung der Gebäude vorzunehmen. Stattdessen könnten die Teilzonen 1.3 des ESP-Arbeiten und 3.1 der strategischen Zone Bund in den SAZ-Perimeter integriert werden. Aufgrund des Siedlungsbildes ist aber auf die Offenhaltung der SAZ-Zone 2.2 wenn möglich zu verzichten.

Je nach Variante erstreckt sich die künftige SAZ zwischen 11–23.5 Hektaren. Diese sollen für ein bis zwei Grossprojekte mit guter Wertschöpfung, zum Beispiel produktionsorientierte Betriebe, reserviert werden. Nicht zur Diskussion stehen Grossprojekte im Bereich Freizeit, Detailhandel oder Lager- oder Logistik.

2.1.3 Strategische Zone Bund



Auf dem ehemaligen Flugplatz betreibt die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) innerhalb der heutigen Zone für öffentliche Nutzungen (ZÖN) ein Ausbildungszentrum. Die eingezonten Flächen sowie die befestigten Rollbahnen werden unter anderem für Ausbildungszwecke der EZV sowie Kursen für Autolenker genutzt. Des Weiteren befindet sich im Norden des Areals ein Hunde-Ausbildungszentrum.

Der Bund (BBL), als Eigentümerin, möchte das Flugplatzareal als strategische Reserve und für Notfall-Nutzungen behalten. Langfristig wird kein neues Arbeitsplatzgebiet der Bundesverwaltung angestrebt, sondern eine gezielte Weiterentwicklung im Bereich Sicherheit. Die Bundesnutzungen sollen sich in Richtung der bestehenden Hundeschule, im nordöstlichen Teil des ESP auf Gemeindegebiet von Matten weiterentwickeln. Zur Vergrößerung der Ausbildungsflächen der EZV, beispielsweise mit einer Verlegung des Campus von Liestal nach Interlaken, sind in mehreren Phasen Veränderungen und Umzonungen der ZÖN vorgesehen.

2.2 Teilgebiet Allmend

Die heutige Allmend charakterisiert sich durch Mehrfachnutzungen in den Bereichen Landwirtschaft, Freizeit und Events. Dieser Nutzungsmix soll auch in Zukunft beibehalten werden. Die verschiedensten Nutzungsbedürfnisse der Bevölkerung (Erholung, Freizeit und Sport) stehen dabei im Vordergrund. Die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen sollen deshalb mit den Pisten und dem Wegnetz ihren öffentlichen Charakter behalten, respektive öffentlich genutzt werden können.

Erwähnenswert sind ebenfalls die Modellfliegerei und die Eidgenössische Zollverwaltung als Nutzer der Pisten. Da ein Grossteil des unüberbauten Landes landwirtschaftlich genutzt wird, stehen in erster Linie die Pisten und Rollwege für Drittnutzungen zur Verfügung. Die Nutzung von nicht asphaltierten Flächen durch Dritte (z. B. Events) bedarf einer Bewilligung der jeweiligen Pächter. Die Pachtverhältnisse mit zahlreichen Haupt- und Unterpächtern sollen soweit als möglich vereinfacht werden, um den Bedürfnissen der Landwirte und der anderen – z. T. temporären – Nutzer gerecht zu werden.

Die grossen befestigten Rollbahnen können als wichtigen Standortfaktor des Flugplatzareals betrachtet werden. Der vollständige Rückbau der Pisten steht deshalb ausser Frage. Die Nutzung der nördlichen Pistenstrecken soll auch in Zukunft gewährleistet werden. Im Falle der Realisierung einer SAZ Süd, sind die Pisten im Süden jedoch rückzubauen. Die Finanzierung des Rückbaus ist im Rahmen der Mehrwertabschöpfung zur SAZ zu klären.

2.2.1 Kulturland

Landwirtschaftlich nutzbarer Boden (Kulturland) ist ein unvermehrbares Gut, zu dem Sorge getragen werden muss. Im Rahmen von raumwirksamen Tätigkeiten ist ein schonungsvoller Umgang mit Kulturland gefordert und die Bestimmungen dazu auch im Planerlassverfahren zu beachten.

Das Kulturland auf dem Flugplatzareal soll soweit möglich erhalten bleiben. Durch die Umnutzung des Flugplatzareals wird jedoch ein Teil des heutigen Kulturlandes für die bauliche Entwicklung beansprucht. Gleichzeitig soll bei der Realisierung der SAZ ein Teil der heute versiegelten Rollfläche der landwirtschaftlichen Nutzfläche (LN) zurückgeführt werden. Die Bereiche im Teilgebiet Allmend (ausserhalb den Verkehrsflächen und Nutzungsbereichen Gewerbe) bleiben der LN zugeordnet. Somit können die flachen, grossen Flächen entlang und zwischen den Rollbahnen nach wie vor landwirtschaftlich genutzt werden.

Verlust

Bei den beanspruchten LN durch allfällige Einzonungen im Teilgebiet Arbeiten handelt es sich um Dauerkulturen (übrige Dauerwiesen) und diverse ökologische Ausgleichsflächen. Die Bezifferung und räumliche Bezeichnung des beanspruchten Kulturlandes sind dem Erläuterungsbericht zu

entnehmen. Einzonungen im Bereich der SAZ erfolgen erst im konkreten Bedarfsfall. Der Standortnachweis für künftige Einzonungen ESP-Arbeiten (1.2, 1.3) ergibt sich durch die vorgesehene Verkehrserschliessung über die Rollbahnen. Die Erweiterung auf den vorgesehenen Flächen ist besonders aufgrund des kompakten Siedlungsbildes und Gewährleistung zusammenhängender Kulturlandflächen im Teilgebiet Allmend sinnvoll.

Fruchtfolgefleichen werden durch die revidierten Vorhaben, basierend auf den bereinigten Unterlagen des Kantons (Stand Sept. 2017), nicht beansprucht.

Kompensation

Ein Kulturlandgewinn ergibt sich mit dem allfälligen Rückbau der Rollfelder auf der südlichen Arealseite im Falle einer SAZ. Der Verlust kann damit teilweise kompensiert werden. Die exakte Bezifferung ist aber erst möglich, wenn eine Umnutzung der Rollbahnen geprüft wurde.

2.2.2 Sport- und Freizeit

Die bestehenden Sporthallen im Süden des Areals sollen beibehalten werden. Ein Ausbau ist aufgrund der Verkehrsprojekte Direktanschluss und Umfahrung Wilderswil nicht möglich. Die Allmend soll wie bisher durch Freizeitaktivitäten von der Bevölkerung genutzt werden, während der nordöstliche Teil des Flugplatzes für die Organisation von Grossanlässen zur Verfügung steht.

Bei Grossanlässen werden die Lüschine mit ihren Uferpartien (Lebensräume und angemessener Pufferstreifen) und die naturnahen Flächen und Elemente gemäss Projekt NLA abgesperrt. Während den Veranstaltungen werden Fahrzeuge auf den Flugpisten und Rollwegen parkiert. Der Hauptanschluss für den motorisierten Individualverkehr soll bis zur Realisierung des Direktanschlusses A8 weiterhin ab Autobahnausfahrt Interlaken Ost-Geissgasse erfolgen. Zu prüfen sind weitergehende bauliche und betriebliche Massnahmen (Ausbau, Signalisation u.a.). Ein bedarfsgerechtes Angebot durch den öffentlichen Verkehr an Grossanlässen ist sicherzustellen.

2.3 Teilgebiet JungfrauPark

Der JungfrauPark, ehemals Mystery Park, auf dem nordwestlichen Teil des Areals prägt dieses durch seine touristische Nutzung. Nach dem Nachlass im Jahr 2007 wurde der Park an die Firma New Inspiration verkauft. Obwohl die Themenpavillons und Attraktionen nach wie vor für Besucher zugänglich sind, ist die zukünftige Entwicklung der Anlage unsicher. Mit den Änderungen der Vorschriften zur ZPP Nr.8 „Ändermoos“ 2007 und der Überbauungsordnung „Ändermoos“ 2010 wurden die Vorschriften so angepasst, dass ein breites Spektrum an tourismusnahen Nutzungen möglich wird. Namentlich wurde auch die hotelmässige Nutzung, Ausstellungen oder andere Nutzungen wie Events im Zusammenhang mit dem Tourismus der Region ermöglicht. Somit wurden für den Neubeginn des Parks langfristig optimale Rahmenbedingungen geschaffen. Die künftige Nutzung des Teilgebietes ist aber nach wie vor offen.

Projekt
JungfrauPark 2020

Im Rahmen des Projekts «JungfrauPark Projekt 2020» werden derzeit neue Entwicklungsmöglichkeiten und Angebote ausgearbeitet. Die Projektverantwortlichen seitens JungfrauPark sehen die bauliche Aufstockung bestehender Gebäude sowie Erweiterungen zur Realisierung von Übernachtungsmöglichkeiten vor. Weiter sollen die Angebote in den Bereichen Verpflegung, Einkauf, Unterhaltung und Events verbessert und erweitert werden. Die Entwicklungsabsichten werden derzeit mit Vertretern der Gemeinden, der Region sowie des beco Berner Wirtschaft diskutiert.

Das heutige Nutzungsspektrum im Bereich Tourismus und Freizeit soll auf dem Teilgebiet des JungfrauParks auch in Zukunft ermöglicht werden. Bei einem allfälligen Verkauf der Anlage ist eine mit dem NIRP kompatible Nutzung sicherzustellen. Angestrebt wird eine Nutzung im Sinne eines touristischen «Hotspots», der als Schwerpunkt zur touristischen Entwicklung der Region beiträgt. Die bauliche Weiterentwicklung, im Zusammenhang mit einer baulichen Verdichtung, gelten als Hauptziele auf dem Areal. Wenn die neue BOB-Haltestelle realisiert werden kann (siehe Kap. 2.4.2), ist eine Verbindung zum JungfrauPark zwingend. Dazu sollen auch innovative Erschliessungslösungen, wie beispielsweise selbstfahrende Shuttles, zwischen dem neuen Bahnhof und dem Parkplatz des JungfrauParks möglich sein.

2.4 Verkehr und Erschliessung

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr (mIV)

Direktanschluss
A8

Die neuen Rahmenbedingungen im Bereich mIV-Erschliessung begünstigen die Weiterentwicklung des Flugplatz Interlaken. Im Mai/Juni 2017 hat die Stimmbevölkerung von Matten und Wilderswil dem Kreditantrag zur Umsetzung des Direktanschlusses der Arbeitzone Flugplatz an die Autobahn A8 zugestimmt. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich Ende 2018 begonnen, umgesetzt dürfte der Anschluss frühestens im Jahr 2020 sein. Die neue mIV-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. Diese neuen Bedingungen steigern die Attraktivität der Gewerbezone und schaffen beste Voraussetzungen für künftige Ansiedlungen von qualifizierten Arbeits- und Ausbildungsplätzen.

Mit der Genehmigung der UeO „Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz“ im November 2017 wurde die direkte Verbindung zur Autobahn sichergestellt. Sie bildet ab 2020 den mIV-Hauptzugang in den Planungssperimeter.

Feinerschliessung

Um den erforderlichen Gewässerraum der Lütschine freizustellen, wurden mit der mIV-Erschliessung der Gewerbezone bereits mehrere Massnahmen umgesetzt. Neu wurde die Verkehrsführung der Bönigstrasse zwischen Aenderbergstrasse und Wilderswil auf den Mittel- und Rollweg verlegt. Im Zuge dessen wurde ein Ampel-System mit Verkehrsblockierung bei Abflügen und Landungen der REGA errichtet. Diese bestehende Basiser-schliessungsstrasse soll, in Anbetracht der neuen Gewerbezone SAZ, ESP-Arbeiten und Bund, bis zur Aenderbergstrasse fertiggestellt werden. Zusätzlich ist eine Feinerschliessung innerhalb der bestehenden und neuen Gewerbezone vorzusehen. Zusammen mit dem Direktanschluss an die A8 via Unterführung, stellt dies eine ideale Lösung bei einer künftigen, erheblichen Erhöhung des innerörtlichen Verkehrs dar.

2.4.2 Öffentlicher Verkehr (öV)

Für die heutigen Nutzungen ist die Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vom Bahnhof Wilderswil her ausreichend. Bei einer deutlichen Erhöhung der Anzahl Arbeitsplätze sowie in Anbetracht von Neueinzonungen und einer SAZ-Süd, ist das heutige Angebot jedoch ungenügend. Die Einzonungsvoraussetzungen für ESP-Arbeiten und SAZ-Standorte erfordern eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D.

Neue BOB-Haltestelle

Die Berner Oberland-Bahn (BOB) hat gemäss strategischem Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP AS 2030/35 die Errichtung einer neuen Bahnhaltestelle am Rande des Flugplatzes Interlaken beantragt. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen sämtliche Bahnhöfe behindertengerecht saniert werden. Da im Bahnhof Wilderswil jedoch enge Verhältnisse herrschen, soll die heutige Kreuzungsstelle aufgehoben und

stattdessen eine Doppelspur zwischen Wilderswil und dem Bahnübergang Aenderbergstrasse realisiert werden. Damit wird auf dem Flugplatzgelände eine neue, zweigleisige und behindertengerechte Haltestelle möglich. Diese soll in Kombination mit einem Park + Ride - Angebot erstellt werden, damit eine Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs inklusive Cars in Richtung Lüttschinentäler auf den öffentlichen Verkehr stattfinden kann. Die Zufahrt erfolgt über den neuen Direktanschluss ab A8. Die neue BOB-Haltestelle wird somit nicht nur das Verkehrsaufkommen in die Lüttschinetäler entlasten, sondern auch einen verbesserten Anschluss der Arbeitszonen an die öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen. Aus diesen Gründen ist die Massnahme ins STEP AS 30/35 aufzunehmen.

Rückfallebene Bus Das STEP AS 30/35 befindet sich zurzeit in der Vernehmlassung und wird voraussichtlich im Jahr 2019 vom Parlament verabschiedet. Der Entscheid zum neuen Bahnhof fällt deshalb frühestens 2019, betriebsbereit wäre der Bahnhof in diesem Fall ca. 2022.
Wird der Bahnhof nicht realisiert, ist eine Rückfallebene notwendig. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost hat dazu eine Erschliessung mittels Bussen vorgesehen. Im Rahmen eines Berichts wurden im September 2015 mögliche Varianten der Buserschliessung ausgearbeitet. Das Busangebot soll als Rückfallebene im Angebotsbeschluss 2022-25 der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern beantragt werden.

öV-Feinerschliessung Im Falle einer Realisierung der BOB-Haltestelle ist eine ÖV-Feinerschliessung der strategischen Arbeitszonen des Kantons und des Bundes zu prüfen. Sobald die SAZ und die EZV mehrere 100 Arbeitsplätze generieren, muss eine Feinerschliessung angestrebt werden. Eine reine Buserschliessung wird aufgrund fehlender Auslastung nicht finanzierbar sein. Die Zukunft bietet aber innovative Lösungen, beispielsweise mittels autonomen Fahrzeugen in Verbindung mit der Erschliessungsachse zum JungfrauPark.

Durch die zusätzliche Eisenbahnhaltestelle auf dem Flugplatz, zusammen mit der Rückfallebene Bus, können die Voraussetzungen für eine Güteklasse D sichergestellt werden.

2.4.3 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Das bestehende Netz an Wander- und Velowegen im Perimeter sowie im angrenzenden Gebiet bleibt grundsätzlich erhalten. Im Falle einer neuen BOB-Haltestelle auf dem Flugplatz sollen neue Velo- und Fussverkehrswege auf den Bahnhof ausgerichtet werden.

2.4.4 Parkierung

Prov. Carterminal JungfrauPark Der Grosse Gemeinderat Interlaken beauftragte 2015 eine nicht ständige Kommission Verkehr, das Verkehrskonzept von Interlaken zu überprüfen und allenfalls notwendige flankierende Massnahmen vorzuschlagen. Im Rahmen des im Januar 2017 verfassten Schlussberichts wurde auch ein Konzept für Reisebusse vorgeschlagen. Die heute bestehenden Parkplätze Kursaal West und Ost sollen aufgehoben werden und mit einem neuen

Reisebusterminal an der Lindenallee ersetzt werden. Bis zu dessen Umsetzung könnte die Parkierungsfläche beim JungfrauPark auf dem Flugplatz als Zwischenlösung genutzt werden.

P + R - Anlage Das V-Bahnprojekt der Jungfraubahnen beabsichtigt zwischen Grindelwald Grund und Eigergletscher eine 3S-Bahn „Eigerexpress“ zu bauen sowie die Männlichenbahn zu ersetzen. Die Talstationen der neuen Bahnen sollen in der Umgebung der heutigen Talstation der Männlichenbahn zu einer Gesamtanlage zusammengefasst werden. Durch diese Attraktivitätssteigerung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des mIV und von Cars gerechnet. In Grindelwald wird von einem Parkfeldbedarf von 3'000 für Winter-Tagesgästen ausgegangen. Zur Abdeckung der Spitzentage ist zusätzlich eine Park+Ride-Anlage bei der neuen BOB-Haltestelle auf dem Flugplatz Interlaken geplant. Neben der räumlichen Nähe zum Bahnhof ist auch die optimale Zufahrtsmöglichkeit mit dem neuen Direktanschluss ein Vorteil dieses Standorts. Alternativen in der Nähe des JungfrauParks oder dazwischen sind wegen der Distanz, besonders für Schneesportler im Winter, nicht attraktiv.

Ohne Realisierung der SAZ ist eine Umnutzung der Rollbahnen für das P+R zu prüfen. Wird die SAZ realisiert, ist als Alternative eine konzentrierte Parkierungsanlage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs anzudenken. Zur Offenhaltung des Landschaftskorridors (Kap. 2.6.1) ist eine flächensparende Bauweise, im Sinne eines mehrstöckigen Parkhauses das sich längs der Bahnlinie ausrichtet, zwingend. Für Cars ist am P+R eine Haltekante vorzusehen, jedoch mit Parkierungsmöglichkeiten am Standort Jungfrau-Park.

2.5 Infrastruktur

Ver- und Entsorgung Bei Festlegung eines Bedarfs sollen Abwasserleitungen im Gebiet der Grossanlagen vorgesehen werden. Die neuen Gewerbegebiete sollen vollständig erschlossen werden.

Rollbahnen Viele der aktuellen Nutzungen auf dem Flugplatzareal machen Gebrauch von den ehemaligen Rollbahnen. Ein Grossteil der Rollbahnen soll auch in Zukunft öffentlich sowie durch das BBL, EZV und für Events genutzt werden können. Die Abgrenzung der verschiedenen Nutzungsbereiche soll jedoch frei von den Pistenstrukturen erfolgen. Wenn die SAZ realisiert wird, sollen die Pisten im südlichen Teil des NIRP-Perimeters rückgebaut werden. Die Umnutzung der Rollbahnen beim neuen Bahnhof als P+R - Anlage ist zu prüfen. Im Gebiet der Eventnutzung sollen die Pisten erhalten bleiben.

Hangars, Bunker & Stollen Eine mögliche Umnutzung der bestehenden Bunker, Hangars und Stollen innerhalb des NIRP-Perimeters ist zu prüfen.

2.6 Umwelt und Landschaft

Mit der Aktualisierung des NIRP und den vorgesehenen Entwicklungen des Arbeitsstandortes gehen grössere Beanspruchungen von Natur- und Kulturland einher. Daraus ergibt sich ein gewisses Konfliktpotenzial mit regionalen und kommunalen Planungsinhalten im Bereich der Landschaft und Ökologie. Die folgenden Ausführungen legen den anzustrebenden Zustand in den Bereichen Umwelt und Landschaft fest und beschreiben, wie mit den Konflikten umgegangen wird.

Der Flugplatz Interlaken ist heute ein grossflächiger, ebener Landschaftsraum der Agglomeration Interlaken. Das offene Areal gilt als landschaftliche Seltenheit oder gar als Einmaligkeit in der Region Oberland-Ost und ist wo möglich als solches zu bewahren. Neben standortgebundenen Lebensräumen wie dem Uferbereich der Lütschine oder der Kies-Au, gehören auch ein Neuntöter-Lebensraum sowie diverse Baumreihen, Hecken und kleinere Wiesen zur wertvollen ökologischen Substanz. Insgesamt besteht auf dem Areal ein sehr grosses ökologisches Aufwertungspotenzial.

2.6.1 Landschaft

Orts- und Landschaftsbild	Die weiterzuentwickelnde Arbeitszone ist in das bestehende Orts- und Landschaftsbild zu integrieren und eine qualitätsvolle Entwicklung sicherzustellen. Im Hinblick auf die Bebauungsdichte ist eine Verbindung mit dem bestehenden Siedlungsgebiet Pflicht.
Landschaftskorridor RGSK	Der neu festgelegte ESP-Perimeter berücksichtigt den RGSK-Korridor und hält in offen. Mit dem allfälligen Rückbau der Rollfelder im südlichen Gebiet des Flugplatzes, soll ein Teil der versiegelten Fläche aufgehoben und ökologisch aufgewertet werden.
Siedlungsbegrenzung RGSK	Im Falle einer Einzonung der SAZ werden die Siedlungsbegrenzungslinien der Gemeinden Matten und Wilderswil überschritten. Eine Anpassung der Linien im RGSK ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, da die Erschliessungsvoraussetzungen der SAZ frühestens 2022 erfüllt werden. Im Rahmen der Arbeiten zum RGSK 3. Generation sind die Siedlungsbegrenzungslinien innerhalb des NIRP-Perimeters aber zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Die Klärung und Gestaltung des Siedlungsrandes soll zum Zeitpunkt der Einzonung durch ein qualitätssicherndes Verfahren sichergestellt werden.
Landschaftsbildgebiet Matten	Bei einer Einzonung der SAZ Süd (Bereich 2.1) ist ca. 55% (6.4 ha) des Landschaftsbildgebietes von Matten betroffen. Dieses wurde 2010 unter anderem aufgrund der Planungen des NIRP 2007 verortet. Durch die veränderten Rahmenbedingungen und die neuen Erkenntnisse ist es sinnvoll, die Weiterentwicklung der Arbeitszonen angrenzend an die Bestehenden vorzunehmen und so ein kompaktes Siedlungsbild zu schaffen. Für das betroffene Landschaftsbildgebiet ist ein geeigneter Ersatz-/Ergänzungsstandort mit gleicher Flächenausdehnung im Bereich des Teilgebiets All-

mend auszuweisen. Anstelle einer West-Ost Vernetzung wie das bisherige Landschaftsbildgebiet, ist eine Nord-Süd-Vernetzung vom neuen Bahnhof in Richtung des JungfrauParks vorzusehen. Zusammen mit dem bestehenden Vernetzungskorridor entlang der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht dieser Ersatzstandort eine geeignete, zusammenhängende und siedlungstrennende Fläche. Der Ersatz, respektive die Ergänzung des Landschaftsbildgebietes, ist mit der Realisierung der SAZ frühestens 2022 innerhalb der kommunalen Planungsinstrumente sicherzustellen. Dem vorangestellt ist die Anpassung der Siedlungsbegrenzungslinien im RGSK der 3. Generation.

2.6.2 Fauna, Flora, Lebensräume

Projekt Natur,
Landschaft, Armee
(NLA)

Die NLA-Festlegungen behalten weiterhin Gültigkeit und werden umgesetzt. Je nach Umsetzung des provisorischen Car-Parkings im Norden des Perimeters sowie den Einzonungen im Teilgebiet Arbeiten ergeben sich maximal vier Nutzungskonflikte mit NLA-Objekten: ein Standort „Brutpaar Neuntöter“; ein Standort „magere Wiesen Flugzeugunterstände“ sowie zwei Standorte „wenig fette Wiesen“. Nutzungskonflikte zwischen NLA und NIRP werden flächen- und qualitätsmässig durch Umlagerungen kompensiert. Bei Einzonungen im Teilgebiet Arbeiten, die den Neststandort des Neuntöters beanspruchen oder dessen Zugang zum offenen Wies. und/oder Weideland verhindern, sind den Tieren sind frühzeitig ein bis zwei Ersatzneststandorte auf dem Flugplatz anzubieten. Zusätzlich wird ein ökologischer Aufwertungsraum im Bereich der Autobahn A8 ausgewiesen. Die beeinträchtigten Werte des NLA werden hier ergänzt und der Sichtschutz zur Autobahn gleichzeitig optimiert. Die nötigen Ersatzstandorte für NLA-Objekte sind im Rahmen eines Konzeptes zu erarbeiten und sicherzustellen.

Gewässerraum
Lütschine

Mit dem Richtplan wird die Sicherstellung des Gewässerraums der Lütschine vorbereitet. Entlang der Lütschine soll Land für die Renaturierung freigegeben werden. Mit der Schaffung eines Lebensraums für Flora und Fauna wird die Zone entlang der Lütschine ab Aenderbergstrasse zum naturnahen Erholungsgebiet. Der zukünftige Gewässerraum der Lütschine wird so zu einem ökologisch hochwertigen Korridor. Verschiedene weitere ökologisch wertvolle Kleinflächen auf dem Areal werden geschützt und aufgewertet. Entlang der Nationalstrasse/Eisenbahn sind grosszügige ökologische Korridore/Leitlinien vorgesehen.

2.6.3 Hochwasserschutz

Schutzwirkung

Dem Hochwasserschutz für das Bödeli wird höchste Priorität beigemessen. In diesem Sinn wird ein Landstreifen auf der westlichen Seite der Lütschine freigelassen. Unter der Zielsetzung, zukünftig auch Extremereignisse kontrolliert ableiten zu können, ist in der Allmend in Wilderswil eine Hochwasserentlastung vorgesehen. Die Raumsicherung für die Hochwasserentlastung wird im Rahmen der Wasserbauplans grundeigentümerverbindlich festgelegt. Die Freihaltung und Gestaltung des geplanten Abflusskorridors ist bei den weiteren Planungen derart sicherzustellen, als dies

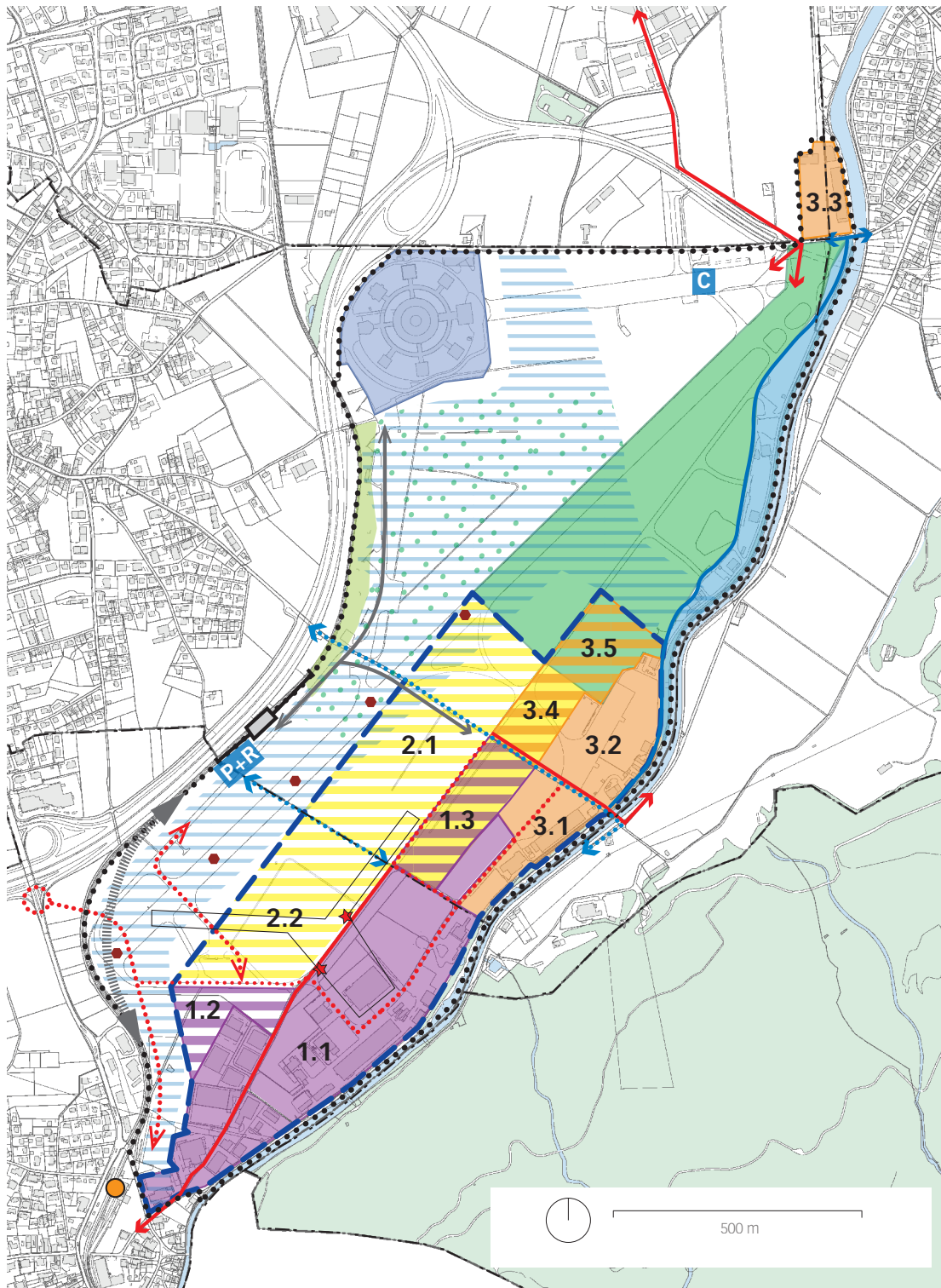
zur Gewährleistung der zugewiesenen Funktion erforderlich ist. Besonders bei einer Erweiterung der SAZ im Bereich der Hauptpiste, ist dem mit Geländeanpassungen Rechnung zu tragen.

Die Gefahrenkarte für das Flugplatzareal wird unter Annahme der neuen Massnahmen neu modelliert. Aktuelle Abflusssimulationen zeigen, dass unter Berücksichtigung des ausgewiesenen Korridors im neuen ESP-Perimeter nur noch eine geringe Gefährdung auf und in unmittelbarer Nähe der versiegelten Pisten besteht. Mit den vorgesehenen mobilen Massnahmen kann die Gefährdung sogar auf eine Restgefährdung der Hauptpiste reduziert werden. In diesem Fall werden im Rahmen von Baugesuchen keine Objektschutzmassnahmen gefordert.

ökologische
Wirkung

Die Revitalisierung und ökologische Aufwertung des Gewässerraums der Lütschine wird im Rahmen des Wasserbauplans geregelt. Auch die Hochwasserentlastung Wilderswil soll als Grünkorridor, neben ihrer Schutzwirkung, zusätzlich die Funktion der Siedlungstrennung innehaben. Wichtige ökologische Elemente innerhalb des Korridors, wie Hecken, sollen bestehen bleiben oder sind im Zuge der Weiterentwicklung des neuen Bahnhofs der BOB und des P+R-Angebots zu prüfen.

3. Richtplankarte









Legende





Perimeter

- Perimeter Richtplan
- • Perimeter ESP
- - - Gemeindegrenze

Nutzungen






-  ESP-Arbeiten (TZ 1)
-  Strategische Arbeitszone (TZ 2)
-  Strategische Zone Bund (TZ 3)
-  Freizeit, Tourismus
-  Grossveranstaltungen
-  eingezont
-  Potenzial
- 1-3** Teilzonen (TZ)

Landschaft, Natur und Hochwasserschutz









-  Zukünftiger Raumbedarf der Lütschine inklusive Rückbau bestehender Anlagen
-  Hochwasserschutz-Korridor
-  ökologischer Aufwertungsraum
-  Raum Ersatzstandorte Landschaftsbildgebiet Matten und Vernetzungskorridore

Erschliessung & Verkehr

Bestehend

-  Basis- & Detailerschliessung motor. Individualverkehr (mIV)
-  Ampelanlage REGA
-  Abflugkorridore REGA
-  Erschliessung Fuss- und Veloverkehr (LV)
-  Bahnhof Wilderswil (Bahn- und Bushaltestelle)

Neu

-  Basis- & Detailerschliessung mIV (inkl. Direktanschluss & Zufahrt P+R)
-  Park + Ride
-  prov. Car-Parkierung
-  Erschliessung Fuss- und Veloverkehr (FVV)
-  interne ÖV-Anbindung JungfrauPark & ESP mittels autonomen Shuttles
-  neue Haltestelle BOB
-  gestreckte Linienführung BOB
-  Rückbau Rollbahn / Umnutzung im Rahmen P+R (bei Realisierung SAZ)

4. **Genehmigungsvermerk**

Die Planungspartner bestätigen hiermit, dass sie im Sinne der Ziele des vorliegenden Richtplans und der vorgeschlagenen Massnahmen handeln. Abweichungen von diesen Zielen und Massnahmen sind mit den anderen Planungspartnern abzusprechen und zu koordinieren. Der Richtplan wurde vom XX.XX bis XX.XX.XXXX in eine öffentliche Mitwirkung gegeben sowie vom Kanton Bern mit Vorprüfungsbericht vom XX.XX.XXXX vorgeprüft.

Beschlossen durch den Gemeinderat Matten am: XX.XX.XXX

Namens des Gemeinderats

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

.....

Beschlossen durch den Gemeinderat Wilderswil am: XX.XX.XXXX

Namens des Gemeinderats

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

.....

Beschlossen durch den Gemeinderat Bönigen am: XX.XX.XXXX

Namens des Gemeinderats

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

.....

Beschlossen durch den Gemeinderat Interlaken am: XX.XX.XXXX

Namens des Gemeinderats

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

.....

Beschlossen durch die Geschäftsleitung Regionalkonferenz Oberland-Ost
am: XX.XX.XXXX

Namens der Geschäftsleitung

Der Präsident

Der Geschäftsführer

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern, am:
XX.XX.XXXX

Namens des AGR

.....

Anhang

5. Zustimmung weiterer Partner

Die zustimmenden Partner anerkennen die im Kapitel zwei festgehaltenen Ziele und das vorgesehene Vorgehen bzw. Verfahren zur Abstimmung der verschiedenen Nutzungsabsichten.

Zustimmung im Namen der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) am:
XX.XX.XXXX

Namens der EZV:

.....

Zustimmung im Namen der RUAG Real Estate AG am:
XX.XX.XXXX

Namens der RUAG:

.....

Anhang

Anhang

Anhang 1 Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern
AHOP	Arbeitshilfe für die Ortsplanung
AZB	Arbeitszonenbewirtschaftung
BLL	Bundesamt für Bauten und Logistik
BOB	Berner Oberland Bahnen
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefleichen
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GWK	Grenzwachtkorps
P+R	Park + Ride
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SAZ	Strategische Arbeitszone
STEP AS 30/35	Strat. Entwicklungsprogramm Ausbauschnitt 2030/35
ZPP	Zone mit Planungspflicht zur Baubewilligung
ZöN	Zone öffentlicher Nutzungen