



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 8. November 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2022.BVD.7269
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Park-and-Ride-Anlage bei Haltestelle Matten bei Interlaken; Kantonsbeitrag an die Berner Oberland Bahnen; Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts	2
3.1	Ausgangslage	2
3.2	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	4
4.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	4
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	4
5.1	Kosten	4
5.2	Beitragsberechtigte und nicht beitragsberechtigte Kosten	4
5.3	Finanzierung	5
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden	5
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	5
8.	Antrag	5

1. Zusammenfassung

Die Jungfrauregion, namentlich die Kantonsstrassen durch die Lütchinentäler, sind durch das hohe Verkehrsaufkommen u.a. als Folge des Tourismus zunehmend belastet. Die Situation wird mit einer Reihe von Massnahmen entschärft und die Gegend nachhaltig erschlossen. Eine dieser Massnahmen ist die Errichtung einer Park-and-Ride-Anlage für Personenwagen (PW) und Reisedars bei der neu erstellten Haltestelle «Matten b. Interlaken» der Berner Oberland-Bahnen AG (BOB). Gemeinsam mit der bereits eröffneten Umfahrung Wilderswil wird diese das Herzstück eines modernen regionalen Mobilitätssystems bilden. Die Verkehrsprobleme der Region sollen damit gesamtheitlich gelöst werden. Durch den Verlagerungseffekt entspricht das Bauvorhaben der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2022).

Mit dem beantragten Kredit soll gestützt auf Art. 61 des Strassengesetzes ein Kantonsbeitrag von CHF 1 620 600 an die Park-and-Ride-Anlage Matten b. Interlaken finanziert werden. Gemäss revidiertem Strassengesetz ist dazu kein Eintrag mehr im Strassennetzplan (SNP) erforderlich.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008, geändert am 7. Juni 2023 (SG, BSG 732.11), Art. 61 Abs. 1 (In Kraft ab 1. Februar 2024)
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1) Art. 38
- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG, BSG 620.0), Art. 21 ff.
- Finanzhaushaltsverordnung vom 16. November 2022 (FHv, BSG 621.1), Art. 21 ff.

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage

Auf dem Bördeli und in den Lütchinentälern ist der Tourismus einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren. Die Ortschaften der Region sind entsprechend von einem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen betroffen. Den Verkehrsproblemen der Jungfrauregion wird insgesamt mit einer Vielzahl von Massnahmen begegnet. Zusammen mit dem Direktanschluss für die Gewerbezone Flugplatz Interlaken, mit dem Ausbau des Bahnangebots der BOB, mit dem regionalen Parkleitsystem, der Umfahrung Wilderswil sowie der Park-and-Ride-Anlage in Matten bei Interlaken entsteht ein modernes, regionales und aufeinander abgestimmtes Gesamtverkehrssystem, das die Gemeinden von unnötigem motorisiertem Verkehr entlastet.

Die Gemeinde Wilderswil, durch die die einzige Zufahrtsstrasse in die Jungfrauregion führt, ist seit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse im August 2023 weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet. Eine Korridorstudie der Regionalkonferenz Oberland Ost hat aufgezeigt, dass ein weiterer Engpass weiter hinten im Tal besteht, neben dem teilweise zu hohen Verkehrsaufkommen, hauptsächlich wegen der beiden Bahnübergänge zwischen Zweilütschinen und Grindelwald. Auch das Lauterbrunnental stösst verkehrstechnisch an seine Grenzen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur bietet hier wenig Potential für Verbesserungen. Entsprechend ist Lauterbrunnen darauf angewiesen, dass sich im Tal weniger Individualverkehr bewegt.

Genannte Engpässe sollen nicht mit baulichen Massnahmen vor Ort behoben, sondern mit einer Park-and-Ride-Anlage bei der neuen Bahnhaltestelle Matten bei Interlaken entschärft werden. Diese ist Teil der nachhaltigen Erschliessung der Jungfrauregion. Die BOB-Haltestelle Matten bei Interlaken

dient einerseits der Entlastung der Lütchinentäler durch den motorisierten Individualverkehr, indem Gäste in Kombination mit der Park-and-Ride-Anlage bereits ab Matten auf den ÖV gelenkt werden. Andererseits erschliesst die Haltestelle Ortsteile von Matten und Wilderswil sowie einen Teil des Entwicklungsschwerpunktes Flugplatz Interlaken. Sie wurde realisiert und wird im Dezember 2023 in den ordentlichen Fahrplan integriert.

Die BOB ist ein regional verankertes Transportunternehmen, an dem der Bund und der Kanton Bern eine klare Aktienmehrheit halten. Da die BOB ihre Leistungen weitgehend aus Abgeltungen finanziert, werden keine Dividenden ausgeschüttet.

Die BOB realisiert, auf Basis des bewilligten vorzeitigen Baubeginns, bei der neuen Haltestelle «Matten b. Interlaken» eine Park-and-Ride-Anlage mit 207 PW- und 36 Reisecar-Parkplätzen. Zusätzlich sollen auf der bestehenden Piste des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken Überlastparkplätze für weitere rund 300 PW und 32 Reisecars geschaffen werden.

Die Anlage liegt in kürzester Distanz zur Autobahnausfahrt Wilderswil. Parallel zur Park-and-Ride-Anlage erstellen die BOB eine neue Haltestelle, die neu im Viertelstundentakt angefahren werden kann. Für das Projekt mit Haltestelle und Park-and-Ride belaufen sich die Kosten der BOB auf rund 11 Millionen Franken. Dazu kommen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs. An den Gesamtkosten beteiligt sich die BOB AG mit rund CHF 4 Mio. Franken aus alten Abschreibungsreserven. Das Bundesamt für Verkehr hat diesem Vorgehen zugestimmt und die Mittelverwendung wurde von den Aktionären der BOB AG gutgeheissen.

Der Kanton leistet an das Gesamtprojekt zusätzlich einen Beitrag für den Zugang zur Bahn (Haltestelle der BOB «Matten b. Interlaken») gemäss Art. 4 und 5 ÖVG. Dieser Beitrag im Umfang von netto CHF 233 300 wird aus dem Rahmenkredit öffentlicher Verkehr 2022–2025 finanziert und durch die BVD bewilligt. Weil sich die beiden Beiträge nicht gegenseitig bedingen, sind sie gemäss Art. 29 FHG nicht zusammenrechnungspflichtig.

Dem Kanton ergeben sich keine direkten Folgekosten. Erst wenn zusätzliche Zugverbindungen in Betrieb genommen werden, wird sich das auf die Abgeltungen des Kantons auswirken (vgl. Ziffer 4.5.7 des Vortrags zum Angebotsbeschluss vom 9. März 2021; 2020.BVD.4550)

Die weiteren ÖV-Infrastrukturausbauten, wie der Bau der Haltestelle und der Kreuzungsstation wurden ordentlich über eine Leistungsvereinbarung zwischen der Infrastrukturbetreiberin (BOB) und dem Bundesamt für Verkehr finanziert.

Park-and-Ride-Anlagen wurden bisher vor allem in städtischen Gebieten und in den Agglomerationen realisiert, um diese vom motorisierten Pendlerverkehr zu entlasten. Mit der geplanten Park-and-Ride-Anlage auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes von Interlaken wird nun erstmals ein neuer Ansatz im Umgang mit touristischem Verkehr verfolgt und die kombinierte Mobilität für eine Tourismusregion nutzbar gemacht. Es wird erwartet, dass die Auslastung und die Frequentierung nicht mit den bekannten Werten von Park-and-Ride-Anlagen für den Berufsverkehr übereinstimmen wird. Typischerweise wird die Anlage für den touristischen Individualverkehr vor allem während den Schulferien und an den Wochenenden gut ausgelastet sein. Zudem kann von einer witterungsabhängigen Nachfrage ausgegangen werden. Der beantragte Beitrag wurde daher auf Basis der anrechenbaren Kosten um 20 % gekürzt. Der Auslastungsabzug wurde aufgrund der Erfahrungen mit den bisherigen auf Pendler orientierten P+R-Anlagen vorgenommen. Die tourismusorientierte BOB-Anlage hat gemäss Gesuch über das Jahr gesehen voraussichtlich eine um 20% reduzierte Anzahl Tage mit intensiver Nutzung gegenüber auf Pendler ausgerichteten P+R-Anlagen. Die Umsteigefrequenzen bei Gruppenreisenden unterliegen weniger Schwankungen, da das Gruppenreisegeschäft kaum wetterabhängig ist.

3.2 Kantonsbeitrag nach Strassengesetz

Die BOB hat am 22. Juni 2023 beim Tiefbauamt des Kantons Bern ein Gesuch um einen Kantonsbeitrag nach Art. 61 Strassengesetz (SG) eingereicht. Art. 61 Abs. 1 SG sieht vor, dass der Kanton Beiträge an Investitionen in Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen leistet.

Der Grosse Rat hat am 7. Juni 2023 das revidierte Strassengesetz verabschiedet, dieses tritt per 1. Februar 2024 in Kraft. Mit dem revidierten Strassengesetz entfällt die Aufnahme einer Park-and-Ride- oder Bike-and-Ride-Anlage in den Strassennetzplan als Voraussetzung für die Ausrichtung von kantonalen Investitionsbeiträgen, es genügt, dass es sich um eine wichtige Anlage handelt, was im vorliegenden Fall zutrifft. Die Park-and-Ride-Anlage Matten ist aktuell nicht Gegenstand des gültigen Strassennetzplans. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Beitrag gemäss den Bestimmungen des revidierten Strassengesetzes zu bewilligen.

4. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Das Bauvorhaben entspricht der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2022). Diese sieht als eine der vier Stossrichtungen das Verlagern des Verkehrsaufkommens vor. Neben der Unterstützung und Förderung des Mobilitätsmanagements sollen auch im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV gezielt gefördert werden.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

5.1 Kosten

Gesamtkosten für die Park-and-Ride-Anlage, inkl. MWST	CHF	5 859 000
./. nicht beitragsberechtigte Kosten	– CHF	794 600
Beitragsberechtigte Kosten	CHF	5 064 400
./. 20 % Auslastungsabzug	– CHF	1 012 900
Massgebende Kosten	CHF	4 051 500
Davon 40 % inkl. MWST	CHF	1 620 600
Kantonsbeitrag gemäss Art. 61 SG	CHF	1 620 600
Zu bewilligender Kredit	CHF	1 620 600

5.2 Beitragsberechtigte und nicht beitragsberechtigte Kosten

Die beitragsberechtigten Kosten wurden gemäss der Richtlinie «Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität» ermittelt. Der Kanton Bern richtet grundsätzlich Beiträge an Investitionen aus, welche für die kombinierte Mobilität und die Bewirtschaftung notwendig sind. Die Kosten für Projektierung, Bau, Bauleitung, Landerwerb, Signalisierung und Markierung sind somit anrechenbar. Nicht beitragsberechtigt hingegen sind die Kosten der Gestaltung oder der individuellen Nutzung, beispielsweise die Pflanzung von Bäumen, die Möblierung des Parkraums oder Elektroladestationen. Diese Teile sind für die Kernfunktion der Anlage (Parkieren und Umsteigen) nicht notwendig.

Ebenfalls nicht anrechenbar sind Eigenleistungen der Gesuchstellerin sowie Garantearbeiten, Kreditzinse oder Bewilligungsgebühren.

5.3 Finanzierung

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 32 FHG, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfes aufgeführten Zahlungen abgelöst wird. Die Ausgabe ist im Budget 2024 nicht enthalten, kann aber innerhalb der Produktgruppe mit anderen Kantonsbeiträgen kompensiert werden.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Durch den erwarteten Rückgang des motorisierten touristischen Verkehrs werden die Gemeinden in den Lütchinentälern von dessen negativen Auswirkungen entlastet. Zudem können lokale Parkplätze, die für den Tourismus bereitgestellt werden, aufgehoben werden.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Durch den Rückgang des Verkehrs und dessen Emissionen sowie der weiterhin guten Erreichbarkeit kann die Jungfrauregion ihre Attraktivität als Tourismusdestination festigen. Die Tourismusorte bleiben für die Gäste weiterhin gut erreichbar, für die einheimische Wohnbevölkerung verbessert sich die Erreichbarkeit ihrer Gemeinden und verkehrsbedingt Konflikte zwischen Touristen und einheimischer Bevölkerung lassen sich entschärfen. Durch den Rückgang des Verkehrs und den damit verbundenen Emissionen können die Gemeinden ihre Attraktivität weiter steigern. Schliesslich trägt die Anlage zu einer nachhaltigen Entwicklung der Region bei.

8. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK

- Beitragsgesuch