

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2012)

Artikel: Neue Wege erhalten und nutzen
Autor: Hunziker, Sibylle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095863>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Neue Wege erhalten und nutzen

Heute sind Strassen- und Schienennetze im Wesentlichen gebaut. Jetzt geht es darum, die Infrastruktur zu erhalten und effizient zu nutzen. Der neue regionale Verkehrs- und Siedlungsrichtplan der Regionalkonferenz Oberland-Ost gibt einen Überblick über die Pendenzenliste in der Region.

397 Kilometer Strassen und 120,57 Kilometer Bahngleise stehen zwischen dem Krattiggraben und der Grimsel heute zur Verfügung. Nicht eingerechnet sind dabei Standseilbahnen und Seilbahnen, Wald- und Alpstrassen sowie weitere kleinere Zubringer- und Güterwege oder Wanderwege.

Von allen Regionen im Kanton Bern verfügt das östliche Berner Oberland über die beste Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV). Das liegt zum Teil an der langen Tourismustradition, aber auch an der Topographie. «Durch die lineare Siedlungsstruktur aufgrund der Täler kann mit einem linearen öV-System ein Grossteil der Gemeinden nahezu optimal und sehr effizient erschlossen werden», erläutert Mathias Boss, Verkehrsplaner der Regionalkonferenz Oberland-Ost. «Das ist einfacher, als wenn man grosse Flächen mit Netzen erschliessen muss.» Die Struktur spiegelt sich auch in den Zahlen: Die Hauptachse ist mit 59 Kilometern Nationalstrasse erschlossen – mehr als ein Viertel des gesamten, 202,9 Kilometer langen Nationalstrassennetzes im Kanton Bern. Anteilmässig weniger Aufwand braucht es hingegen für die «Feinverteilung». So machen die 177 Kilometer Kantonsstrassen im östlichen Oberland nicht einmal einen Zehntel der 2102 Kilometer aller bernischen Kantonsstrassen aus, und mit 161 Kilometern Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse kommt das Oberland-Ost knapp auf einen Zwanzigstel der total 33 238 Kilometer Gemeindestrassen im Kanton.

Die Ausgangslage

«Das Strassen- und Bahnnetz der Region ist im Wesentlichen gebaut», stellt der Verkehrsplaner fest. Jetzt muss diese Infrastruktur vor allem noch unterhalten, vor Naturgefahren geschützt und optimal genutzt werden. «Allerdings braucht es noch lokale Ergänzungen – zum Teil auch, um die bestehende In-



frastruktur effizienter zu nutzen.» Dabei geht es zum einen um bauliche, zum anderen um organisatorische Massnahmen – angefangen von der Raumplanung bis zur Koordination der Fahrpläne im öffentlichen Verkehr.

Die Koordination von Verkehrs- und Raumplanung ist für die Region Oberland-Ost schon im Regionalen Richtplan angelegt, mit dem die damalige Regionalplanung Oberland-Ost seit 1984 die in den 1970er Jahren einsetzende schweizerische Raumplanungsgesetzgebung umsetzte.



Viel Verkehr auf dem Böödeli – aber auch Grünflächen zwischen den wachsenden Siedlungen. (Foto: Sibylle Hunziker)

«Der grosse Erfolg dieser Planung ist, dass sich bis heute auf dem Böödeli kein Siedlungsbrei entwickelte, sondern das damals noch bestehende Landwirtschaftsland zwischen Interlaken, Matten, Bönigen und Wilderswil erhalten werden konnte – und damit auch das Landschaftsbild mit den kleineren Dörfern rings um die Agglomeration Interlaken.» Weniger Erfolg hatte die schon damals angestrebte Begrenzung des Autoverkehrs zugunsten von platz- und energiesparenden Alternativen wie Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehrsmitteln. So sank der Anteil der Velos am Pendlerverkehr zwischen

1970 und 2000 von 53 auf 31 Prozent – wobei dieser Misserfolg in der Verkehrsentwicklung wohl zumindest teilweise die Kehrseite der Raumplanungserfolge ist: Weil das östliche Oberland ausserhalb der grossen Wirtschaftszentren liegt, war der Druck auf die Landreserven hier etwas weniger stark, was die Einhaltung der Raumplanungsziele erleichterte; andererseits aber wuchs die Einwohnerzahl der attraktiven, gut erschlossenen, aber ruhigen Oberländer Gemeinden stärker als die Zahl der Arbeitsplätze vor Ort, so dass die Arbeitswege länger wurden und über die üblichen «Velodistanzen» hinauswuchsen. Zugleich nahm auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs ab.

Eine Wende gelang nach 2000 mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots, insbesondere den dichteren Bahn- und Busfahrplänen, im Kanton Bern insgesamt: Heute wird der öffentliche Verkehr wieder mehr genutzt als im Jahr 2000, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs leicht zurückgegangen und der Anteil des Langsamverkehrs wenigstens konstant geblieben ist.

Solche Zahlen sind für die Verkehrsplanung wichtig. «Aber Statistiken geben nur Auskunft über die Vergangenheit», erläutert Matthias Boss. «Die Einschätzung künftiger Entwicklungspotentiale sind jedoch nicht nur eine Sache der Mathematik, sondern mindestens ebenso sehr auch eine Frage unterschiedlicher Einschätzungen und Interessen, die politisch ausgehandelt werden müssen.» Verhandelt, entschieden und finanziert wird die Verkehrspolitik auf drei Ebenen: Bund, Kanton und Gemeinden. Dazu kommt in grossen Kantonen die Regionalplanung – eine Institution, die im relativ geschlossenen Oberland-Ost traditionell gut akzeptiert wird.

Den Rahmen für die regionale Verkehrsplanung gibt die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie vor, die eine nachhaltige Entwicklung anstrebt: Ein gutes und bezahlbares Angebot soll die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse heutiger und künftiger Generationen möglichst energieeffizient erfüllen und insbesondere möglichst wenig nicht erneuerbare Energien verbrauchen. Zur Umsetzung dieser Forderungen geht die Region Oberland-Ost in ihrer Entwicklungsstrategie vom Grundsatz aus, Verkehr nach Möglichkeit zuerst zu vermeiden, erst in zweiter Linie vom Privatauto auf den öffentlichen und den Langsam-Verkehr zu verlagern und schliesslich den Verkehr insgesamt verträglich zu gestalten.

Verkehr vermeiden

Um Verkehr zu vermeiden, setzt die Region nach wie vor auf Raumplanung: Auf die Erhaltung von relativ kompakten Siedlungen auf dem Bödeli und den Schutz der Fruchtfolge- und übrigen Landwirtschaftsflächen dazwischen vor Zersiedelung. «Dabei können die Gemeinden auf die Rückendeckung des Kantons Bern zählen, der traditionell relativ streng darauf achtet, dass nicht mehr Bauland eingezont wird als die gesetzlich vorgesehen Reserven für jeweils 15 Jahre», erläutert Matthias Boss. Wie schwierig es allerdings ist, motorisierten Verkehr zu vermeiden, zeigt die ständig wachsende Zahl von zum Teil CO₂-intensiven Grossanlässen auf dem ehemaligen Militärflugplatz Interlaken, denen erst mit der laufenden Erarbeitung eines Nutzungsreglements eine Obergrenze gesetzt werden soll.

Neuen motorisierten Individualverkehr zumindest teilweise vermeiden helfen Planungsaufgaben, die für Einkaufszentren und andere Publikumsmagneten sowie für neue Wohnquartiere die Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorschreiben.

Neben der Raum- und Ortsplanung setzen auch die verfügbaren Mittel dem Ausbau von Strassen, der jeweils neuen Verkehr anzieht, gewisse Grenzen. Dabei geht es nicht nur um Baukosten, die sich für Kantonsstrassen je nach technischen Schwierigkeiten um einen Mittelwert von 10 Millionen Franken pro Kilometer bewegen, sondern auch um den Unterhalt des immer grösseren Strassennetzes. Diese Kosten machen bei den Kantonsstrassen nach Angaben von Ulrich Seewer, Leiter der Abteilung Gesamtmobilität der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, noch einmal fünfzig Prozent der Baukosten aus – das sind im Durchschnitt etwa 5 Millionen Franken pro Kilometer für den betrieblichen und baulichen Unterhalt über die gesamte Lebensdauer einer Strasse oder rund 75 000 Franken pro Kilometer und Jahr.

Verkehr verlagern

Am meisten Massnahmen plant die Regionalkonferenz auch für die nächsten vier Jahre im Bereich Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr – ein Bereich, in dem sich Region und Gemeinden schon bisher erfolgreich für den Ausbau von attraktiven Angeboten eingesetzt haben.

Grössere Projekte stehen insbesondere für die Verbesserung der Umstiegsmöglichkeiten vom Privatauto oder vom Velo auf den öffentlichen Verkehr an (Park-and-Ride/Bike-and-Ride). Dringend nötige zusätzliche Veloabstellplätze sind beim touristisch wichtigen Bahnhof Wilderswil geplant. Zudem soll geprüft werden, ob ein Park&Ride auf dem benachbarten ehemaligen Militärflugplatz Interlaken sinnvoll ist.

Für den Nahverkehr wurden in den letzten Jahren neben Buslinien, welche die grösseren Destinationen rund um die Zentren tagsüber im Stunden- oder sogar Halbstundentakt bedienen, in den Agglomerationen Meiringen, Interlaken und Grindelwald auch Ortsbusse eingeführt oder bestehende Ortsbusangebote verbessert; bereits bewährt haben sich auch Nachtkurse fürs Wochenende. Das Thema Viertelstundentakt für die stark frequentierte Buslinie Interlaken-Wilderswil, das vor allem wegen der knappen Anschlüsse an den Bahnhöfen Wilderswil und Interlaken West zur Diskussion stand, wurde auf die nächste Planungsperiode verschoben – zumal die Planer erwarten, dass die Einhaltung des engen Busfahrplans zwischen den beiden Bahnhöfen nach der Einführung der Selbstkontrolle seltener zur Zitterpartie wird. Bereits beschlossen ist hingegen die Verlängerung der Wilderswiler Linie, die auch das Regionalspital in Unterseen bedient, bis in die neue Unterseener Wohnsiedlung Wellenacker.

Um mit effizienteren Abläufen unnötigen Verkehr zu vermeiden, aber auch zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und zur Förderung des Langsamverkehrs, achten Transportunternehmen, Tourismusorganisationen und Gemeinden schliesslich auf eine gute Information der ständigen Wohnbevölkerung und der Touristen.

Eine Daueraufgabe für die regionalen Verkehrsplaner ist die Feinarbeit an Fahrplänen mit guten Anschlüssen sowohl für die Pendler, die aus den Tälern in die Zentren und weiter Richtung Bern zur Arbeit fahren, als auch für die Touristen, die zwischen den grossen SBB-Bahnhöfen Bern und Luzern unterwegs sind und die von Interlaken aus sowohl Anschlüsse an den Fernverkehr als auch in die Jungfrauregion erwarten. Noch einen Schritt weiter Richtung Anbindung an das internationale Verkehrsnetz führen die bestehenden direkten Zugverbindungen von Interlaken via Basel nach Berlin sowie der neue TGV-Kurs nach Paris. Zudem steht das Lobbying für die Wiedereinführung direkter Züge zum

Flughafen Zürich und eine neue Verbindung zum Flughafen Genf zuoberst auf der Pendenzenliste der Regionalkonferenz – wobei allerdings zuerst der Schienen-Engpass im Berner Wylerfeld beseitigt werden muss. Diese Verbindungen dienen zwar in erster Linie der Tourismusförderung, dürften aber auch die Verlagerungsziele der Verkehrsplanung unterstützen. «Tourismus ist für die Verkehrsplanung immer ein schwieriges Thema», erläutert Matthias Boss. Wie weit der öffentliche Verkehr genutzt werde, sei zum Teil auch eine kulturelle Frage. «Aber ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr ist immer eine gute Voraussetzung dafür, dass es auch genutzt wird.»

Verträglich gestalten

Versteht man unter «verträglich gestalten» das Vermeiden von Verkehrsstaus, die Verkehrsteilnehmer stören und in den Dörfern auch die Anwohner belästigen, gehört in diesen Bereich vor allem die Umfahrung Wilderswil. Hier geht es allerdings auch noch um eine verbesserte Erreichbarkeit der grossen Tourismusdestinationen in der Jungfrauregion und um die Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr im Siedlungsgebiet. Ein zusätzlicher Nutzen ergibt sich aus der Möglichkeit, die Unterführung im ersten Teil der Umfahrung bei Hochwasser als Entlastungstollen zu brauchen. Das nötige Geld für das 76-Millionen-Projekt hat der Kanton nicht vor 2018. Auf dem Wunschzettel der Region steht daneben auch ein Tunnel durch den Brünig für die A8. Für den Bund steht dieses Projekt in absehbarer Zeit allerdings nicht zur Debatte, da die Nationalstrasse im östlichen Oberland ihre Auslastungsgrenze bei weitem noch nicht erreicht hat.

«Grosser Nachholbedarf besteht beim Langsamverkehr», sagt Verkehrsplaner Boss. Das ist eine Hypothek des Strassenbaubooms der Nachkriegsjahrzehnte, als «Mobilität» primär «Auto-Mobilität» bedeutete und der Strassenbau oft wenig verträglich mit der Umwelt oder nur schon mit anderen Formen von Mobilität ausfiel. Das zeigt sich an der grössten Schwachstelle des regionalen Langsamverkehrs, dem Fehlen einer sicheren Velo- und Fussgänger Verbindung am oberen Thunersee; hier steht eine Verbindung zwischen Spiez und Interlaken auf dem Programm (die Federführung liegt beim Kanton). Allerdings ist der Platz eng – besonders vor der Ortseinfahrt Interlaken West, wo es zudem einen Ersatz für den durch den immer intensiveren Verkehr zerschnittenen Wildkorridor braucht.

Wie selektiv Mobilität in den letzten Jahrzehnten wahrgenommen wurde, zeigt auch der Verlust von Bewegungsfreiheit für Fahrende in Europa. Keine Ausnahme ist die Region Oberland Ost: Die Suche nach geeigneten Standplätzen steht zwar als gemeinsame Aufgabe für Kanton und Gemeinden auf der Pendenzenliste; eine Lösung ist allerdings nicht in Sicht.

Fast verschwunden sind schliesslich auch Transporte auf dem Wasser. Der energieeffiziente Transport von Massengütern wird heute vor allem noch vom Steinbruch Balmholz genutzt, der in Sundlauenen direkt am See liegt und

Die Anfänge des modernen Strassenbaus im Kanton Bern

In seiner 2011 veröffentlichten Dissertation «Strassen für alle» zeigt Daniel Flückiger am Beispiel des Kantons Bern, wie der moderne Strassenbau und die flächendeckende Erschliessung des bernischen Territoriums im 19. Jahrhundert durch die stärkere Mitsprache der betroffenen Bevölkerung gefördert wurde.

Zwar propagierten schon im Ancien Régime aufgeklärte Regierungs- und Verwaltungsleute Strassen als Mittel zur Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts. Weil aber der Staat seine Strassenbaukosten mit Zöllen finanzierte, fand Strassenbau nur dort statt, wo Zölle zu holen waren – also rund um die Wirtschaftszentren. Allerdings deckten die Zölle nicht alle Kosten, und ein grosser Teil des Aufwands wurde von den Gemeinden vor Ort mit Gemeinwerk (Arbeits- und Transportleistungen der Gemeindemitglieder) getragen; doch der Einfluss der betroffenen Bevölkerung auf die obrigkeitlichen Strassenbaupläne war im Ancien Régime gering.

Flächendeckend gefördert wurde der Bau neuer Strassen abseits der grossen Zentren durch die Institutionalisierung der Mitsprache «von unten» – oder zumindest der wirtschaftlichen Eliten der ländlichen Gebiete – im modernen, demokratischen Staat nach der liberalen Revolution von 1830. Im neuen Parlament hatten nicht mehr die Stadtberner Patrizier, sondern Vertreter der ländlichen Regionen die Mehrheit. So konnte eine höhere finanzielle Beteiligung des Staates auch an Strassen ins Berner Oberland und andere «Randregionen» durchgesetzt werden. Und sobald eine Region «ihre» Strasse bekommen hatte, war das ein Präzedenzfall, mit dem auch andere ihre Forderung nach einer eigenen Strasse begründen konnten. Dabei konnten sich die Politiker auf die nach wie vor anerkannte Begründung

dessen Schiffe ihre Fracht in Scherzligen auf die Bahn verladen können, und auch die Kanderkies AG hat noch ein paar eigene Schiffe. Ansonsten fehlt heute zum einen die Infrastruktur für ein Umsteigen auf den Wasserweg, und zum andern sind die Energiepreise vorläufig noch so tief, dass eine solche Lösung wirtschaftlich nicht konkurrenzfähig ist.

Die grössten Chancen haben Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, wo dieser sich selbst zu ersticken droht. Ein umfangreiches Projekt zur Förderung des Langsamverkehrs für die Feinverteilung innerorts ist das noch

stützen, dass Strassenverbindungen dem Güteraustausch dienen und damit die wirtschaftliche Entwicklung fördern – und so zuletzt wieder dem ganzen Kanton zugute kamen.

«Von 1823 bis 1844 vervierfachte der Kanton Bern die Dichte des staatlichen Strassennetzes von 80 auf 280 Meter Streckenlänge pro Quadratkilometer», schreibt Daniel Flückiger. Daraus, dass Bern mit seinem Strassenbau damals sogar wirtschaftlich führende Länder wie England, Frankreich und Preussen weit hinter sich liess, schliesst der Autor, dass für den Strassenbauboom weder die wirtschaftstheoretische Begründung noch die moderne Technik oder eine moderne Verwaltung ausschlaggebend war, sondern das politische Mitbestimmungsrecht der Regionen – etwas, das Bern den wirtschaftlichen Grossmächten voraus hatte.

Am Beispiel der 1817–1829 gebauten neuen Simmentalstrasse zeigt Flückiger aber auch, wie schon vor der Machtergreifung der ländlichen Eliten dezentraler Strassenbau für die Wirtschaftsförderung von Randregionen vorangetrieben wurde: Zum Erfolg führten damals neben einer geschickten Politik bernischer Verwaltungsleute eine Kombination von technischen Neuerungen, die dem Staat einen billigeren Strassenbau und eine stärkere Auslagerung der Kosten auf die Gemeinden erlaubten, und das «Gemeinwerk», mit dem die betroffenen Gemeinden diese Mehrbelastung auffingen und so trotz der obrigkeitlichen Sparsamkeit die Verbesserung ihrer Infrastruktur vorantreiben konnten – sofern sie sich einen Nutzen von der Strasse versprachen.

Daniel Flückiger, Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850. 2011, hier + jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte, Baden, und Historischer Verein des Kantons Bern. ISBN 978-3-03919-219-9.

im letzten Jahrhundert lancierte Projekt «Crossbow» der Agglomeration Interlaken. «Crossbow» soll dazu beitragen, den Verkehr «verträglich zu gestalten» – im weiteren Sinn eines Versuchs, die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer, der Anwohner von Verkehrswegen und der auf den Verkehr angewiesenen Wirtschaftszweige bei kleinstmöglicher Umweltbelastung unter einen Hut zu bringen. Das Projekt kombiniert eine Vielzahl von Massnahmen, die von Parkplatzbewirtschaftung und Parkleitsystemen für Reisecars und Personenvagen über Verkehrsberuhigung bis zur visuellen Gestaltung des Strassenraums, etwa mit Alleebäumen, reichen. Die langen Diskussionen zur Umsetzung fast jedes einzelnen Punktes bestätigen: Verkehrsplanung berührt die unterschiedlichsten Interessen und ist in erster Linie eine politische Frage.