

Regionalplanung Oberland Ost/armasuisse

Mitwirkungsbericht Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken



15. Juni 2006
(Mitwirkung abgeschlossen)

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Marco Rupp, PL
Catherine Karsky

MB_060714.indd

Inhalt

1.	Einleitung	4
2.	Zusammenfassung	5
3.	Ziele: Wie beurteilen Sie die Strategie/Ziele des NIRP Flugplatz Interlaken?	6
4.	Nutzungen: Wie beurteilen Sie die künftige Nutzung des Areals und dessen Abgrenzung, insbesondere die Reduktion der Fliegerei-Aktivitäten auf Modellflüge und REGA-Betrieb?	11
5.	Verkehr/Erschliessung: Wie beurteilen Sie die angestrebte Verkehrsführung und Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr)?	19
6.	Massnahmen/Umsetzung: Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen für die Umsetzung der Richtplan-Resultate?	23
7.	Bemerkungen	26

1. Einleitung

Start der öffentlichen Mitwirkung des Nutzungs- und Infrastrukturrichtplans war am 15. Mai 2006. Am 15. Februar 2006 hat ein Workshop zum Thema stattgefunden. Die Mitwirkung dauerte bis zum 14. Juni 2006. Nachfolgend sind alle schriftlich eingegangenen Mitwirkungseingaben aufgeführt:

Gemeinden

Gemeinde Gsteigwiler	25.5.06; g1
Gemeinde Ringgenberg	23.5.06, g2
Gemeinde Interlaken	14.6.06, g3
Gemeinde Wilderswil	15.6.06, g4
Gemeinde Grindelwald	13.6.06, g5
Gemeinde Matten	13.6.06, g6
Gemeinde Unterseen	13.6.06, g7
Gemeinde Bönigen	09.6.06, g8

Bürgergemeinden

Bürgergemeinde Bönigen	13.6.06, b1
Bürgergemeinde Matten	14.6.06, b2
Bürgergemeinde Wilderswil	13.6.06, b3
Bürgergemeinde Interlaken	14.6.06, b4

Parteien

GFL Interlaken/Oberhasli	13.6.06, p1
FDP Sektion Interlaken	14.6.06, p2
Schweizer Demokraten	14.6.06, p3

Vereine/Verbände

VgFE/Igf-alpenregion/Einzelpersonen	25.5.06, v1
Vereinigung für eine zivile Mitbenutzung des Flugplatzes Interlaken	28.6.06, v2
VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	14.6.06, v3
Berner Heimatschutz	12.6.06, v4

Pro Natura	14.6.06, v5
Schützengesellschaft Matten-Interl. Schweiz. Schutzverband gegen Flugemissionen	10.6.06, v6
	13.6.06, v7

Einzelpersonen/Firmen

BEO Climbing Team	13.6.06, e1
Christian Hartmann, Bönigen	25.5.06, e2
Katharina von Steiger, Meiringen	22.5.06, e3
Einzelpersonen	22.5.06, e4
Martin Heim, AVARI AG	27.5.06, e5
P. Riesen-Egli	23.5.06, e6
Stefan Brunner	13.6.06, e7
Silvan Schweizer	15.6.06, e8
Familie Wyss	13.6.06, e9
H. Altwegg	13.6.06, e10
Stefan Schweizer	12.6.06, e11
Gymnasium Interlaken	14.6.06, e12
Mystery Park	13.6.06, e13
RUAG	14.6.06, e14

Der Mitwirkungsbericht ist nach den Themen des Fragebogens gegliedert. Die Mitwirkenden werden in der Tabelle codiert aufgeführt und ähnliche Anliegen sind zusammengefasst. In der Spalte „Behandlung“ bedeutet „*kursiv*“, dass das Anliegen aufgenommen wird und weitere Abklärungen notwendig sind. „**Fett**“ geschriebene Textstellen weisen auf eine Anpassung beim NIRP hin. Keine spezielle Formatierung hat erklärenden Charakter.

2. Zusammenfassung

Die Erarbeitung des NIRP wird grossmehrheitlich begrüsst. Die Zielsetzung einer offenen Allmend wird breit getragen. Die grobe Nutzungsverteilung Landwirtschaft - Räume für Freizeit und Events - Industrie und Gewerbe findet Unterstützung. Der Hochwasserschutz in Kombination mit der Renaturierung wird nicht in Frage gestellt. Die neue Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs wird mit wenigen Ausnahmen unterstützt. Das Gleiche gilt für die zivile Fliegerei. Diese wird grossmehrheitlich abgelehnt.

Die Kritikpunkte konzentrieren sich auf folgende Themen:

Rückbau Pisten und Anlagen: Von verschiedenen Seiten wird die Frage nach dem Rückbau von nicht mehr verwendeten Pistenteilen gestellt. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus. Das Vorgehen wird im Rahmen der nächsten Planungsphase erarbeitet.

Zivile Fliegerei: Von der Vereinigung für eine zivile Mitbenützung des Flugplatzes Interlaken (VFI) und Einzelpersonen wird verlangt, dass die Voraussetzungen für eine zivile Fliegerei erhalten werden. Die Option für einen zivilen Flugbetrieb wird nicht weiterverfolgt. Vergleiche mit anderen Anlagen zeigen klar, dass die finanziellen Aufwendungen und die Einschränkungen zu gross und der wirtschaftliche Nutzen für die Region zu klein wären.

Natur/Landschaft: Seitens Pro Natura wird eine stärkere ökologische Aufwertung des Areals erwartet. Massnahmen für eine ökologische Aufwertung sind im

Projekt Natur-Landschaft-Armee vorgesehen. Diese sind jedoch in der Richtplanung besser zu integrieren.

Perimeter-Ausdehnung: Von verschiedener Seite wird die Frage des Planungsperimeters gestellt. Der Perimeter wurde mit armasuisse und den Gemeinden eingehend diskutiert. Es besteht kein Handlungsbedarf für eine Ausdehnung.

Erschliessung: Wilderswil möchte eine Erschliessung der Arbeitszone via separater Erschliessung mit Unterführung. Angeregt wird eine bessere Erschliessung der Arbeitszone und der Grossanlässe mit dem öffentlichen Verkehr. Die Erschliessung des Flugplatzareals bei Grossanlässen führt via Interlaken Ost-Geissgasse. Ein Anschluss via Autobahnausfahrt Wilderswil-Gsteigstrasse muss kosten-/nutzenmässig geprüft werden. Sie ist im Richtplan als Option eingetragen. Die Velofahrer- und Fussgängerverbindung Wilderswil-Bönigen ist via Lütshinedamm vorgesehen. Die Erschliessung mit dem ÖV während Grossanlässen benötigt ein bedarfsgerechtes Angebot. Wo möglich, ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei Grossanlässen zu verbessern.

Landwirtschaft: Von Seiten der Burgergemeinden wird ein möglichst hoher Anteil an Landwirtschaftsflächen erwartet. Von verschiedenen anderen Seiten werden grössere Anteile für die Freizeit, die Natur oder das Gewerbe gefordert.

Lärm: In mehreren Eingaben wird eine Reduktion der Lärmimmission gefordert. Neue Zonen haben sich an die Vorgaben des Bundes i.S. Lärm zu halten. Bezüglich der Grossanlässe haben es die Gemeinden in der Hand, eine Bewilligungspraxis aufzubauen, die dem Faktor Lärm gebührend Rechnung trägt.

3. Ziele: Wie beurteilen Sie die Strategie/Ziele des NIRP Flugplatz Interlaken?

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
1.) g1, g7,g8, b3	i.O.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2.) g4, g5, g6, e8, v4	keine Bemerkungen	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3.) g2	Die Zielsetzung ist nicht falsch (Punkt 1.2 im Richtplan), im Richtplan allerdings nicht ausgewogen umgesetzt, zu landwirtschaftslastig. Im Wesentlichen vermissen wir eine grosszügige Entwicklungsmöglichkeit für das Parkareal des heutigen Mystery Parks sowie ein Gebiet mit Doppelbelastung für Freizeit-Sport-Erholung und Landwirtschaft.	Der Landwirtschaft wurde mit dem Bau des Militärflugplatzes viel Fläche entzogen. Mit dem NIRP soll der Landwirtschaft erneut ein Teil der Fläche gesichert werden. Die Fläche des Mystery Parks wurde von der Planung ausgeklammert. Seitens des Mystery Parks wurde jedoch auch kein Entwicklungspotential nachgewiesen. Für die Doppelnutzung Landwirtschaft-Events wurde eine grosse Fläche ausgeschieden.
4.) g3, e6	Generell müssen wir leider feststellen, dass die Nutzungsplanung eindeutig zu landwirtschaftslastig ausgefallen ist. Die Planung ist zu wenig visionär und nutzt die Chance nicht, das erweiterte Flugplatzareal für die wirtschaftliche und touristische Zukunft der Region besser einzusetzen. Wir übernehmen die Kritikpunkte des Leserbriefes von Peter Riesen, Ringgenberg (e6). Wir bitten um Überarbeitung der Kritikpunkte.	Zur Landwirtschaft siehe oben. Die Planung orientiert sich an den Einschätzungen des Marktes und am Machbaren.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
5.) b1	<p>Grundsätzlich positiv, wobei ohne Klärung wichtiger Grundsatzfragen wie künftige Eigentumsverhältnisse (Modelle aufzeigen), Klärung Frage Altbesitzer wie Bürgergemeinde Matten, REGA-Betrieb klären, sonst macht Weiterplanung keinen Sinn.</p> <p>Klare Definition von kurzfristig (bis 2010), mittelfristig (bis 2025) und langfristig (50 Jahre).</p> <p>Heute unüberbaute Fläche nicht oder nur zu einem kleinen Teil verplanen. Kommenden Generationen dadurch Spielraum verschaffen.</p>	<p>Einschätzung wird geteilt. Pendenzen sind in den Massnahmenblättern aufgelistet und müssen nun Schritt für Schritt umgesetzt werden.</p>
6.) b2	<p>Die Fläche für Zone „Sport und Freizeit“ ist überdimensioniert.</p>	<p>Areal mit der Einwohnergemeinde Wilderswil abgesprochen.</p>
7.) b4	<p>Die Bürgergemeinde Interlaken unterstützt die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen mit einer offenen, von der Natur geprägten und vielfältig genutzten Allmend. Indessen wünschen wir, dass die durch die Bürgergemeinde Interlaken in Unterpacht an einheimische Landwirte abgegebenen Nutzungsflächen weiterhin von unseren Pächtern landwirtschaftlich genutzt werden kann.</p>	<p>Sobald die Grundsätze zur Nutzung des Areals politisch konsolidiert sind, wird das Anliegen der vier Bürgergemeinden bearbeitet (Massnahmenblatt 2.2). Seitens der vier Bürgergemeinden wird eine konstruktive, lösungsorientierte Haltung erwartet.</p>
8.) p1	<p>Grundsätzlich sind wir mit den Strategien und Zielen einverstanden. Wir sind jedoch erstaunt, dass der Rückbau kein Thema ist. Uns ist durchaus bewusst, dass der Rückbau kostspielig ist (vom VBS zu finanzieren). Trotzdem muss dort, wo keine Notwendigkeit zur Nutzung der Pisten besteht, angegangen werden. Die Planung des Areals soll im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgen.</p>	<p>Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt. Welche Flächen effektiv rückgebaut werden, ist in einem <i>nächsten Schritt</i> mit dem Grundeigentümer und den Gemeinden zu klären. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.</p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
9.) p2	Die Strategie und die Ziele des NIRP sind grundsätzlich gut, aber zu wenig progressiv, es fehlen Visionen für eine ausgefüllte Entwicklung in diesem vielversprechenden Areal.	Strategie des Areals orientiert sich am Machbaren. Planung soll auch Spielräume für künftige Generationen offenhalten.
10.) e1, v7	Grundsätzlich sind die Strategien/Ziele gut. Konkretere Aussagen sind in verschiedenen Bereichen (Rückbau, Fliegerei u.a.) gewünscht. Einen Rückbau der Pisten, wo keine Nutzung erfolgt, ist erstrebenswert. Landreserven anlegen für Projekte künftiger Generationen. Erhaltene Pisten müssen gewartet werden. Ist die finanzielle Beteiligung geregelt? Altlasten sind vorhanden, der Verursacher hat diese zu beseitigen und die Beseitigung zu bezahlen.	Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt und in der nächsten Phase mit dem Grundeigentümer und den Gemeinden geklärt. armasuisse beabsichtigt, das gesamt Areal zu verkaufen. Die Praxis bei den Altlasten ist klar und einzuhalten.
11.) e2	Grundsätzlich gut, es sollten verschiedene „fixe“ Zonen definiert werden, damit das Gelände polyvalent nutzbar ist. Zonen: Kulturanlässe, Erholung, Hobby, Wirtschaft/Industrie.	Die Nutzungszonen sind durch das Baugesetz des Kantons Bern grundsätzlich vorgegeben und werden in den Zonenplänen der Gemeinden rechtlich gesichert.
12.) e3, e4, e10, e11, p3	Dass dieses weite Gelände zu einer modernen Allmend werden soll, ist eine Freude. Es soll nichts auf alle Zeiten Definitives gebaut werden, die Offenheit der Möglichkeiten für alle denkbaren Ideen ist wichtig. Deshalb ist es günstig, freie Flächen zu bewahren.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
13.) e5	Mit dem Zugeständnis des Flugbetriebes für die REGA wird leider auf Jahre hinaus die grundsätzliche Strategie nicht konsequent verfolgt.	Der Bund hat die Betriebsbewilligung an die REGA erteilt und diese hat den Standortentscheid zugunsten von Interlaken getroffen. Diese Entscheide wurden durch die betroffenen Gemeinden unterstützt.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
14.) e6	Der Richtplan ist eine grosse Enttäuschung, eine Todesanzeige für die Region und den Mystery Park. Er enthält wenig oder gar keine Visionen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Vision ist die einer offenen Allmend. Die Planung schafft dafür die planerischen Rahmenbedingungen. Ob auf dem Gebiet tatsächlich etwas Visionäres entsteht hängt nicht von der Planung, sondern von den Ideen der Menschen ab. Das gilt für das ganze Areal (inkl. Mystery Park).
15.) e6, e 11	Gute Ansätze im Bereich Hochwasserschutz mit Renaturierungen. Ev. Hochwasserschutzzone leicht erweitern und auch als Erholungsraum nutzbar machen.	<i>Wird im Rahmen der Hochwasserschutz-Planung geprüft.</i>
16.) e7	Der aktuelle NIRP-Entwurf wird dem Anspruch einer Vision für die Zukunft der Region nicht gerecht; es wird nur der heutige Zustand festgeschrieben. Der Flugbetrieb muss wieder in die Zielsetzung aufgenommen werden.	Einschätzung wird nicht geteilt. Das Areal wird für eine breite Öffentlichkeit geöffnet. Die Anforderungen an einen zivilen Flugbetrieb sind hoch und der Nutzen wird als gering eingestuft.
17.) e9, e11	Reduktion lärmintensive Nutzungen unbedingt notwendig. Für REGA-Helikopterflüge sind An- und Abflugrouten festzulegen. Die Modellfliegerei soll nur in der siedlungsentfernten Zone „Landwirtschaft/Events“ möglich sein (östlicher Teil).	Lärmfragen werden durch die kantonale Gesetzgebung geregelt. An- und Abflugrouten sind festgelegt. <i>Wird geprüft.</i>
18.) v2	Mit der vorgeschlagenen Strategie wird das Areal vorab zum Freizeit-Tummelplatz für die Einwohner der Agglogemeinden. Daraus ergibt sich keine ins Gewicht fallende Wertschöpfung. Überdies werden die Interessen der Wirtschaftsregion Oberland-Ost ungenügend berücksichtigt. Mit einem zivilen Flugbetrieb nach den Vorstellungen des VFI würden mittel- oder langfristig wirtschaftlich Vorteile für den Tourismus erzielt.	Die Frage der zivilen Fliegerei wurde vertieft geklärt. Die notwendigen Investitionen und Sicherheitsanforderungen sind nicht tragbar und der Nutzen wird als äusserst gering eingestuft. Selbst die Wirtschaftsverbände im Oberland kommen zum Schluss, dass Bern-Belp der richtige Standort für die zivile Fliegerei ist.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
19.) v3	<p>Der VCS ist erfreut darüber, dass die in den letzten Jahren etablierte Nutzung erhalten werden soll. Der Verzicht auf eine zivile aviatische Nutzung wird vollumfänglich unterstützt. Dem geplanten Heliport der REGA kann zugestimmt werden, wenn die UVP keine Immissionsüberschreitungen feststellt. Für die umliegenden Wohnquartiere ist dabei die gesamte Lärmbelastung (Helikopterflüge, Modellflieger, Events) massgebend.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
20.) e12	<p>Grundsätzlich i.O., wenig innovativ</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
21.) e13	<p>Es sollte genügend Spielraum vorhanden sein, um die zukünftige Entwicklung zu gewährleisten und nicht schon jetzt Schranken setzen. Wir erachten es als sinnvoll, die touristische Weiterentwicklung des Flugplatzareals dort anzusetzen, wo bereits Infrastruktur vorhanden ist, nämlich in der Ecke Mystery Park. Bereits in der Planungsphase des MP wurde das Gebiet rund um den Mystery Park von VBS, Parkbauer etc. als Touristisches Weiterentwicklungsgebiet diskutiert.</p>	<p>Einschätzung wird geteilt. Eine Weiterentwicklung sollte dort stattfinden, wo bereits ein Schwerpunkt besteht. Sobald eine Nachfrage festgestellt wird, kann über eine konkrete räumliche Weiterentwicklung diskutiert werden.</p>
22.) e14	<p>Grundsätzlich befürworten wir die flexible Nutzung für verschiedene Interessen und die Vision einer modernen Allmend. Ebenso ist der Einbezug des Hochwasserschutzes ein grosses Anliegen.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>

4. Nutzungen: Wie beurteilen Sie die künftige Nutzung des Areals und dessen Abgrenzung, insbesondere die Reduktion der Fliegerei-Aktivitäten auf Modellflüge und REGA-Betrieb?

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
1.) g1, g7, g8, b2, b3	i.O.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.) g2	Der Richtplan ist ev. auszudehnen auf Teile der Gebiete ennet der Lütshine (südlich) und des Bahngeleises (nördlich), wenigstens sowie schon heute teils mit Bundesobjekten belegt. Mit der Eingrenzung der Fliegerei-Aktivitäten auf Modellflüge und REGA-Betrieb können wir uns einverstanden erklären.	Der Perimeter wurde mit armasuisse und den Gemeinden eingehend diskutiert. Aus Sicht der Projektleitung besteht kein Handlungsbedarf. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3.) g3, e6	Der Perimeter ist auszudehnen auf das Gebiet südöstlich der Lütshine oder zumindest auf Teile dieses Gebietes - selbstverständlich mit Nutzungsaussagen. Fläche für Sport und Freizeit: auch das für solche Nutzungsmöglichkeiten vorgesehene Planungsgebiet beschränkt sich auf das heute bestehende und schon zweckbestimmend genutzte Areal um die Turnhalle und das Rasenspielfeld in Wilderswil. Dies ist nicht visionär.	Der Perimeter wurde mit armasuisse und den Gemeinden eingehend diskutiert. Aus Sicht der Projektleitung besteht kein Handlungsbedarf.
4.) g3, e6	Zwar klammert der Richtplan das heutige Areal des Mystery Parks aus. Ausserhalb des heutigen Parkareals und der bestehenden Zufahrt mit den Parkplätzen ist aber kein einziger m2 für eine nichtlandwirtschaftliche Nutzung vorgesehen. Der Parkidee - unbesehen, wer den Park in Zukunft betreiben wird - wird jegliche Entwicklungsmöglichkeit genommen. Diese ist mehr oder weniger ein stilles Begräbnis für die Parkidee. Hier müssen die Entscheidungsträger unbedingt nochmals über die Bücher.	Der Richtplan wird dahingehend angepasst, dass der heute rechtlich gültige Zustand eingezeichnet wird: Mystery Park inkl. Parkierungs- und Zufahrtsflächen gemäss ÜO Ändermoos.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
5.) g3,e6	Ist es richtig, die heutige Hauptpiste in voller Länge und Breite zur sogenannten Mehrfachnutzung (Sport, Freizeit, Grenzwachtkorps, Events) zu erhalten? Wer bezahlt den längerfristigen Unterhalt? Äusserungen zur Frage, inwieweit die Hauptpiste bestehen bleiben soll, sind nötig.	<i>Wird in der nächsten Phase mit den Gemeinden und armasuisse abgeklärt.</i>
6.) g4, b4, e8, e9	Keine Bemerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.) g5, e7	Als eine ausgesprochen vom Tourismus abhängige Gemeinde erachten wir die Option eines späteren zivilen Flugbetriebes nach wie vor als grosse Chance, sowohl aus touristischer als auch aus Sicht des Gewerbes der Region. Die Aufenthalte in den Feriendestinationen sind heute entschieden kurzfristiger, umso mehr ist ein rasches Erreichen des Reisezieles für den Gast von Bedeutung. Nicht zuletzt deshalb erfreuen sich Charter- und Taxiflüge grosser Beliebtheit, Tendenz zunehmend.	Die Anforderungen an den Flugbetrieb, insbesondere für Taxi- und Charterflüge, sind derart hoch, dass sie sich für die Region Interlaken schlicht nicht tragen. Mit Bern-Belp ist das Oberland grundsätzlich gut bedient. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist nicht gewährleistet. Dies ergaben vertiefte Abklärungen der Rahmenbedingungen für die zivile Fliegerei.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
8.) g6	<p>Einer gründlichen Abklärung bedürfen folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist der gewählte Perimeter richtig? Sollten nicht sämtliche armasuisse Anlagen im Umfeld des Flugplatzes im Sanierungskonzept einbezogen werden? - Mystery Areal: Muss Erweiterungsmöglichkeit (Bauerwartungland) aufgezeigt werden? - Beton Unterstände: Nutzung/Altlast? - Piste und Rollwege: Trägerschaft/Unterhalt/Altlast? - Events, Areal U30: Infrastruktur/Zonenlegung/Trägerschaft/Unterhalt? - Deponiestellen: Altlastsanierung/Deponie als Baugrund? - Zivile Fliegerei? 	<p>Perimeter wurde intensiv diskutiert. Es müssen nicht alle Anlagen der armasuisse im Perimeter sein. Sobald sich die Situation um den Mystery Park stabilisiert hat, kann über das Anliegen diskutiert werden.</p> <p><i>Wird geprüft.</i></p> <p><i>Wird geprüft.</i></p> <p><i>Wird geprüft.</i></p> <p><i>Wird geprüft.</i></p> <p>Die zivile Fliegerei in Interlaken wird als nicht tragfähig eingeschätzt (siehe auch Antworten oben).</p>
9.) b1	<p>Grundsätzlich positiv. Reduktion Fliegerei ist ein Muss. Klärung REGA-Betrieb bis Ende 2006, sonst macht Planung wenig Sinn.</p>	<p>Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die REGA sind geklärt und festgelegt.</p>
10.) p1, e10	<p>Wir erachten jegliche Ideen für eine zivile fliegerische Nutzung als nicht wirtschaftlich und für das Tourismusangebot wie auch für die Lebensqualität als sehr schädlich.</p> <p>Wir fordern klare Grenzen für Anlässe des Motorsports. Sie stören durch Lärm und Gestank.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anlässe sind grundsätzlich bewilligungspflichtig.</p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
11.) p2	<p>Es fehlen Begegnungsräume für die Jugend. Gewerbliche Nutzungsmöglichkeiten müssen ausgedehnt werden.</p> <p>Option für zivilen Flugbetrieb für Tourismus und Wirtschaft soll erhalten bleiben (keine Sportfliegerei).</p>	<p>Der ganze Eventraum ist auch für die Jugend da. Die aktuelle Arbeitszone wird im Richtplan nach Norden und Westen beschränkt vergrössert und deckt den regionalen Bedarf an Arbeitszonen der Gemeinden Bönigen, Matten und Wilderswil für die nächsten 15-20 Jahren ab.</p> <p>Die Offenthaltung der Option schränkt die Entwicklung des Gebietes unnötig ein.</p>
12.) p3, v1	<p>Sport- und Flächenfliegerei sowie Helikopterflüge auf der Basis von Rundflügen, Fallschirmspringerei u.a. haben in einer Tourismusregion und Unesco-Weltnaturerbe-Region nichts verloren. Ein REGA-Betrieb hätte auch in Gsteigwiler gut funktionieren können. Auf dem Flugplatz Interlaken generiert dieser nur Lärm. Rigoroses Management in Sachen motorsportlicher Betrieb! Auf eine zivile Fliegerei, wie auch auf Autorennen - speziell an Wochenenden - ist zu verzichten. Die Bedürfnisse des Grenzwachtkorps, der Landwirtschaft und der Veranstalter von kulturellen Grossanlässen sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Angestrebt wird nicht eine einseitige Nutzung, sondern ein breites Spektrum. Erwartet wird auch eine gewisse gegenseitige Toleranz.</p>
13.) v1	<p>Auf dem Flugplatzareal sollte es ein Lütschinebad geben (analog Giessenbad in Belp).</p>	<p>Das Angebot an Bädern in der Region wird als gut bezeichnet.</p>
14.) e2, e10	<p>Reduktion der lärmbelastenden Fliegerei ist absolut zwingend, da militärische Nutzung entfallen ist. Die umliegende Bevölkerung soll nicht erneut überflogen werden. Die Zonen sind so anzuordnen, dass der Lärm (REGA) optimal aufgefangen werden kann (Wind etc.)</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
15.) e3	Der Lärm muss wo immer möglich reduziert werden. Die Piste sollte nicht genutzt werden für lärmintensive Aktivitäten wie Motorsport etc. Die Piste könnte zu einem Teich werden, ein Amphibienparadies o.ä.	Angestrebt wird ein breites Nutzungsspektrum im Sinne einer modernen Allmend. Erwartet wird auch eine gewisse gegenseitige Toleranz. Massnahmen für die ökologische Aufwertung sind gemäss Projekt Natur-Landschaft-Armee vorgesehen.
16.) e4, v7	Wir begrüssen den Entscheid, auf den zivilen Flugbetrieb zu verzichten. Die Eindämmung des Fluglärms dient sowohl dem Tourismus als auch der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
17.) e5	Suggestivfrage! Seit der Einstellung des militärischen Flugbetriebs (ca. 10 Jahre) fand auf dem Flugplatz Interlaken kein regelmässiger Flugbetrieb mehr statt. Mit der Ansiedlung der REGA erfolgt nicht eine Reduktion, sondern eine neue zusätzliche Belastung.	Einschätzung ist falsch. Entscheidend ist nun aber der rechtliche Zustand und dieser wird jetzt in den laufenden Verfahren verändert.
18.) e11	Die Reduktion von lärmintensiven Nutzungen ist unbedingt notwendig in unserer Erholungstourismus-Region. Für die REGA-Helikopterflüge sind klar vorgegebene An-/Abflugrouten festzulegen. Die Modellfliegerei soll nur in der siedlungsentfernten Zone Landwirtschaft/Events möglich sein. Hochwasserschutzzone als Erholungsraum nutzbar machen.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Ist so festgelegt. Ist so vorgesehen. Ist im wesentlichen so vorgesehen.
19.) v2	Die Option eines zivilen Flugbetriebes ist - auch im Interesse künftiger Generationen - unbedingt zu bewahren. Mit der Aufgabe der Möglichkeit eines zivilen Flugbetriebs gehen erhebliche Marktchancen verloren. Dies gilt insb. für die sich abzeichnenden Entwicklungen im Bereich der Charter- und Taxiflüge. Hier wäre ein grosses Potential für die Region vorhanden.	Einschätzung wird nicht geteilt. Die Investition in die Infrastruktur und in die Sicherheit sowie die anfallenden Betriebskosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen der Fliegerei.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
20.) v4	<p>Das Gebiet „Gewerbe und GWK/Zoll soll auf die Südostseite der neuen „Bönigstrasse“ beschränkt werden. Stattdessen kann die Nutzung „Sport und Freizeit“ näher an das Rollfeld geführt werden; ein grosszügigerer und übersichtlicherer Zugang für die Besucherströme vom Bahnhof Wilderswil auf den Flugplatz (ohne Querung Gewerbegebiet) könnte gestaltet werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich hier um eine <u>Richt</u>planung. Es ist Aufgabe der nachgelagerten Nutzungsplanung der Gemeinden, detailliert die Grenzen der Zonen festzulegen.</p>
21.) v4	<p>Da das Gewerbegebiet eine eigentliche Kulisse zur modernen Allmend darstellt, müssen höhere gestalterische Anforderungen an die Bauten gestellt werden. Vor allem ist ein ordentliches und ruhiges Gesamtbild anzustreben, das auf einigen wenigen organisatorischen und gestalterischen Vorgaben beruht.</p>	<p>Alle Baureglemente der Gemeinden verlangen bereits heute eine Einordnung ins Orts- und Landschaftsbild. Weitergehende Einschränkungen sind in einer Industrie- und Gewerbezone wenig zweckmässig.</p>
22.) v4	<p>Der Berner Heimatschutz fordert einen detaillierten Einblick in das Schutzinventar Militärischer Denkmäler sowie einen Überblick über alle Bauten des Flugplatzes, die von der Armee aufgegeben werden. Die Diskussion über eine etwaige Erhaltung dieser Bauten soll mit den entsprechenden zivilen Fachorganisationen erfolgen. Unangekündigte Abbrüche, wie wir am Bsp. Rosshagsteg beobachtet haben, können wir nicht akzeptieren.</p> <p>Bauten, die aus der Diskussion zw. Armee und zivilen Fachorganisationen als nicht erhaltenswert und landschaftlich störend hervorgehen, sollen abgebrochen werden.</p>	<p>Die Objekte sind alle im Erläuterungsbericht aufgeführt. <i>Eine Selektion muss noch erfolgen.</i></p> <p>Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.</p>
23.) e12	<p>Flugverbot (ausser REGA und Modellflüge) wird mehrheitlich begrüsst.</p> <p>Mehr Zonen für Freizeit (z.B. Gokart-Bahn).</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gerade dem Aspekt Freizeit wurde ein hoher Stellenwert eingeräumt.</p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
24.) e13	<p>Eine Reduktion der Fliegerei-Aktivitäten ist sinnvoll. Für das zukünftige Bestehen des Mystery Park sind die Rahmenbedingungen für eine Vergrösserung zu schaffen. Eine Erweiterung wird sinnvollerweise nördlich und südlich des bestehenden PP sowie südlich der bestehenden Anlage erfolgen. Die Infrastruktur ist in diesem Bereich bereits vorhanden. Ebenso besteht ÖV-Anschluss.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Richtplan wird dahingehend angepasst, dass der heute rechtlich gültige Zustand eingezeichnet wird: Mystery Park inkl. Parkierungs- und Zufahrtsflächen gemäss ÜO Ändermoos.</p>
25.) e14	<p>Die fliegerische Nutzung reduziert die Wettbewerbsnachteile als wirtschaftliche Randregion wesentlich. Neue Technologien werden eingesetzt, very light jets, die wesentlich leiser sind und typischerweise im Taxi-betrieb zwischen Lokalflyplätzen eingesetzt werden. RUAG Aerospace in Interlaken möchte von den Wettbewerbsvorteilen eines Flugplatzes profitieren. Wir möchten den Flächenflugbetrieb gerne vertieft analysiert sehen und dabei den Einsatz von Fachleuten als unerlässlich einstufen. Wie aus anderen Regionen bekannt, führt die gute Erreichbarkeit über einen eigenen Flugplatz zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung.</p>	<p>Einschätzung wird nicht geteilt. Anforderungen an Infrastruktur und Sicherheit steigen laufend. Anliegen Fliegerei wurde mit Experten vertieft diskutiert. Bern-Belp deckt die Bedürfnisse des Berner Oberlands gut und zuverlässig ab.</p>
26.) e1	<p>Das BEO Climbing Team sucht einen geeigneten Raum für ein Trainingszentrum Sportklettern und meldet Interesse an einer Halle oder einem Lagergebäude auf dem Flugplatzgelände.</p>	<p><i>Weitergeleitet an die Verantwortlichen des Sport- und Erholungskonzepts.</i></p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
27.) v5	<p>Pro Natura beurteilt den Verzicht auf privaten Flugbetrieb und den Hochwasserschutz positiv. Im Plan anzustrebender Zustand fehlen z.T. Zonen „Lebensräume für Flora und Fauna“ (Kiesaeue, Hecken Mystery Park und Bönigstrasse), Überarbeitung notwendig. Konflikte Events/Landwirtschaft/Natur fehlen.</p> <p>Zukünftiger Standort Modellfliegerei?</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p><i>Wird im Sinne des Natur, Landschaft, Armee-Projekts geprüft und überarbeitet.</i></p> <p>Konkrete Abgrenzung muss in der nächsten Phase erfolgen. Konkrete Abgrenzung muss in der nächsten Phase erfolgen (möglichst weg vom Siedlungsgebiet).</p>

5. Verkehr/Erschliessung: Wie beurteilen Sie die angestrebte Verkehrsführung und Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr)?

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
1.) g1	Wichtig erscheint, dass die Verbindung Wilderswil-Bönigen gewährleistet ist, auch wenn dabei ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muss. Die Verkehrsführung über die Änderbergbrücke erachten wir als sinnvoll. Sollte - wider Erwarten - die genannte Verbindung über die gesamte Länge auf der Rollbahn zur Ausführung gelangen, wären dringend Tempodrosselungen einzubauen.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2.) g2	Die Verkehrsführung über die bestehende Lüttschnebrücke ist nicht gerade strategisch-visionärer Art und muss nochmals überlegt werden.	Dies wird auch nicht angestrebt. Es geht einzig um die Sicherung der Verbindung.
3.) g3, g5	Keine Bemerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.) g4	Der Gemeinderat Wilderswil hat sich gegen eine Erschliessung des MIV von Wilderswil her ausgesprochen, da der Verkehr neben der Turnhalle und dem Sportplatz vorbeiführt und Anwohner mit vermehrten Lärmimmissionen zu rechnen hätten. Im weiteren muss mit einem grösseren Rückstau beim Bahnübergang (Abzweigung Kantonsstrasse-Alte Staatsstrasse) gerechnet werden. Er fordert daher nur eine Erschliessung für den MIV via Geissgasse-Lüttschnebrücke-Flugplatz. Dies bedeutet nicht eine gänzliche Durchfahrtsperre Wilderswil-Bönigen, aber keine Signalisation ab Staatsstrasse Wilderswil. Signalisierte Zufahrt zum Flugplatz über Geissgasse führen.	Die Forderung des Gemeinderates ist richtig. Zugelassen wird nur eine „eingeschränkte Zufahrt“ für die Erschliessung der Arbeitszone. Während Grossanlässen wird das Areal via Geissgasse erschlossen.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
5.) g6	<p>Einer gründlichen Abklärung bedürfen folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschliessungskonzept Rollbahn/Aenderbergstrasse? - Erschliessungs- und Unterhaltspflicht der Gemeinde? 	<p><i>Nach der Konsolidierung der Stossrichtung der Nutzungsplanung sind die aufgeworfenen Fragen im Detail zu klären.</i></p> <p>Bauliche und signalisatorische Ausgestaltung folgt bei der Umsetzung in die Nutzungsplanung.</p> <p>Im Baugesetz geregelt (grundsätzlich gleich wie bei Verbindungsstrasse entlang der Lütschine).</p>
6.) g7, g8, b1, p1, v1, v5, b2, b3, e10	Wird als gut erachtet.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.) p2, v2	<p>Darf die Option für die zivile Fliegerei nicht beeinträchtigen.</p> <p>Der Anschluss an die Gsteigstrasse muss vorangetrieben werden.</p>	<p>Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Für Ausführung muss Kosten-/Nutzen-Verhältnis positiv ausfallen.</p>
8.) b4, e6, e8	Keine Bemerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.) p3	Die Frage stellt sich nach einer Mfz.-Hoch- oder Tiefgarage, sowie der BOB-Zugshaltestelle für Anreisende.	Die Option Halt bei Grossanlässen ist gemäss Aussagen der Direktion BOB nur möglich, wenn dafür ein Doppelspurabschnitt gebaut wird, Parkhausbauten an diesem Standort sind wegen der zu geringen Anzahl der Belegungstage nicht wirtschaftlich zu führen.
10.) e2	I.O., allenfalls Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer via Strassen/Wege, welche für motorisierten Verkehr gesperrt sind.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
11.) e2, e3, e4	Ein Teilrückbau der Piste muss unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Grenzwachtkorps und der Landwirtschaft ermöglicht werden.	Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
12.) e4, e9	Heutige Verkehrsbelastung durch Matten (Änderbergstrasse) ist zu gross und für die Anwohner sehr belastend.	Wird mit der neuen Verkehrserschliessung reduziert.
13.) e5	Die vorgesehene Erschliessung mit einer ev. Verlegung der Bönigstrasse im Bereich Pumpwerk bis RUAG-Eingang ist völlig illusorisch. Der Mittelweg ist zwischen den Gebäuden max. 3.9 m. Bereits beim heutigen normalen Verkehrsaufkommen eine utopische Idee. Mit den geplanten Events auf dem Flugplatz und dem entsprechenden Verkehrsaufkommen ist eine Verlegung der Strasse mit Gegenverkehr nicht einmal eine prüfenswerte Idee. Im Richtplan kann zur Kenntnis genommen werden, dass dies aufgrund eines Vorprojektes der Schwellenkorporation geplant sei. Interessant ist, dass mit Ausnahme der RUAG die Anstösser noch nicht informiert oder kontaktiert wurden und selbst an der Schwellenversammlung dieses Vorprojekt nicht genannt wurde. Eine dem Raum und der Nutzung würdige Erschliessung kann nur vom geplanten Kreiselausgang Wilderswil, inkl. Unterführung, auf das Flugplatzgelände erfolgen.	Machbarkeit der Strasse muss in einer nächsten Phase geprüft werden. Zu gegebenem Zeitpunkt wird auch mit den Grundeigentümern Kontakt aufgenommen. Sollte die Machbarkeit positiv sein, erfolgt erst die Projektierung.
14.) e7	Die Fläche des Flugplatzperimeters sollte nicht durch neue Verkehrsachsen zerschnitten werden.	Eine Verlegung der Erschliessung drängt sich wegen dem Hochwasserschutz auf.
15.) e11	MIV für Grossanlässe nur über Nordzufahrt. Auf die geplante MIV-Erschliessung im Süden (Rosshaag/Mittelweg ist zu verzichten, da dieser Zubringer die von Schulkindern stark genutzte Turnhalle vom Schulhaus abtrennt. Zudem ist bei ebenerdigen Bahnübergang BOB mit starkem Rückstau zu rechnen. Ab Autobahnausfahrt ist neue Unterführung BOB und MIV/Gewerbezubringer zu erstellen. Ev. Linienführung um REGA Areal herumführen (Verzicht Ampelbetrieb). Fuss-/Veloverkehr getrennt von MIV und Gewerbeverkehr führen.	Die Erschliessung der Arbeitszone muss aus dem Raum Wilderswil erfolgen. Detaillierter Lösungsansatz muss unter Berücksichtigung der Einwände diskutiert werden.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
16.) v3	<p>Die Verlegung der Bönigstrasse erachten wir als sinnvoll. Ohne bauliche Massnahmen eignet sich die vorhandene Rollpiste nur bedingt als neue Strasse. Der Schnurgerade Verlauf der Strasse lädt zum schnellen Fahren ein. Die Sicherheit der Fussgänger und Fahrradfahrer muss zwingend sichergestellt sein, das Tempo auf 60 km/h begrenzt werden und die Signalisation mit baulichen Massnahmen ergänzt werden.</p> <p>Eine direkte Erschliessung der Gewerbezone ab der Gsteigstrasse, Autobahnausfahrt Wilderswil ist u.E. zur Zeit nicht notwendig. Es genügt, wenn diese Option für spätere Generationen freigehalten wird.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Fussgänger- und Fahrradfahrerverbindung via Lüttschinedamm vorgesehen.</p>
17.) v4, v7	<p>Die Gestaltung des MIV namentlich bei Grossanlässen scheint uns noch wenig thematisiert. Trotz der riesigen Abstellflächen auf Pisten und Rollwegen sollen dem Individualverkehr nicht alle Schranken geöffnet werden. Die Erschliessung mit dem ÖV ist zu favorisieren. Bei Grossanlässen ist sehr darauf zu achten, dass 80 % der Besucher mit dem öv anreisen (Auflage für Veranstalter).</p>	<p>Anliegen ist grundsätzlich richtig und wird aufgenommen. Es muss allerdings festgehalten werden, dass sich nicht alle Grossanlässe gleichermaßen für die Anreise mit dem ÖV eignen. Es braucht eine differenzierte Betrachtung. Aufgrund grosser Schwankungen braucht es ein bedarfsgerechtes Angebot. Siehe Regionaler Richtplan ÖV Juni 1994, siehe auch Buslinie Nr. 3 (via Mystery Park).</p>
18.) e12	<p>Grundsätzlich i.O., gewünscht wird eine autofreie Zone.</p>	<p>Angestrebt wird ein breites Nutzungsspektrum.</p>
19.) e13	<p>Strikte Verkehrsregelung bei Events.</p> <p>ÖV-Netz ist den steigenden Ansprüchen entsprechend anzupassen, die bereits geplante Bahnerschliessung ist einzuleiten und abzuschliessen.</p>	<p>Anliegen zielt in die richtige Richtung. Betriebskonzept für Grossanlässe ist sicherzustellen.</p> <p>Behandlung wurde vom Grossen Rat abgelehnt (Mystery Park Shuttle-Bahnhof).</p>
20.) e14	<p>Bei der vorgeschlagenen Erschliessung sind keine Varianten enthalten. Wie könnte die Bönigstrasse noch anders geführt werden? Was kosten diese Varianten? Wo sind die Fakten dazu?</p> <p>Wie ist der Hochwasserschutz sichergestellt?</p>	<p>Varianten wurden diskutiert im Rahmen der Szenarien. Das vorgeschlagene Konzept wurde von der Projektleitung als das Zweckmässigste beurteilt.</p> <p>Hochwasserschutzkonzept zur Zeit bei TBA, OI Kreis I</p>

6. Massnahmen/Umsetzung: Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen für die Umsetzung der Richtplan-Resultate?

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
1.) g1, g7, g8, b1, p3, e9, e10	i.O.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.) g2	Der Richtplan muss nochmals überarbeitet werden.	Das wird er.
3.) g3, g4, g5, g6, b3, b4, e6, e8, e10, v4, e13	Keine Bemerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen
4.) p2	Nach einer visionären Überarbeitung die Massnahmen sofort einleiten und realisieren!	Das vorliegende Produkt ist das Resultat intensiver Diskussionen verschiedener Szenarien auch im Rahmen eines breit angelegten Workshops (60 Teilnehmende). Gerne nehmen wir eine Konkretisierung des Begriffs «visionär» entgegen.
5.) b2	Die aktuelle Gewerbezone gemäss heutigem Zonenplan ist gross genug und muss nicht erweitert werden.	Die Berechnung des regionalen langfristigen Bedarfes an Gewerbebauland zeigt eine Vergrösserung der aktuellen Gewerbezone.
6.) v1, p1, e11, v7	Sofern die Resultate der Mitwirkung einbezogen werden, sind die vorgeschlagenen Massnahmen gut. Zusätzlich müsste der unter Punkt 1 genannte Teilrückbau der Pisten in die Massnahmenblätter aufgenommen werden.	Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.
7.) e2	Ich sehe das Areal des Flugplatzes Interlaken als grosse Chance für die Region, weshalb dessen künftige Nutzung auch für spätere Generationen möglich sein muss. Die Nutzung ist aktiv zu planen und zu koordinieren.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
8.) e2, e4	Die Bewilligung von Grossanlässen jeglicher Art auf dem ehemaligen Flugplatzgelände darf nur unter der Auflage erteilt werden, dass ein bestimmter Höchstgrenzwert an Lärm nicht überschritten wird. Der Lärmpegel muss polizeilich überwacht werden.	Angestrebt wird eine Allmend für alle. Dies heisst auch eine gewisse gegenseitige Toleranz. Hohe Lärmwerte von Einzelanlässen können nicht mit Grenzwerten (=durchschnittlicher Jahreswert) erfasst werden.
9.) e3	Bitte ergänzen mit: teilweise Rückbau der Piste, z.B. Querstreifen legen, Teiche, Büsche etc., Kleinstrukturen.	Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.
10.) e4	Die Massnahmen sind gemeindeweise zu erarbeiten, bevor die Regionalplanung aktiv wird. Informationsveranstaltungen und eine längere Auflage sind dringend nötig.	Da das Flugplatzareal sich über mehrere Gemeinden erstreckt, ist von Anfang an eine Koordination nötig.
11.) e4	In die Massnahmenblätter müsste ein Teilrückbau der Piste aufgenommen werden. Dieser Teilrückbau könnte so gestaltet werden, dass man in das lange Asphaltband vier bis sechs grüne Querstreifen legen und die verbleibenden Pistenteile durch eine schmale Strasse miteinander verbinden würde.	Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.
12.) e5	Die Massnahmen 2.3 und 2.4 sind in der vorgesehenen Variante nicht umsetzbar. Der Erschliessung ist durch erhöhtes Verkehrsaufkommen grösste Beachtung zu schenken. Die Schwellenkorporation hat im Bereich Pumpwerk bis RUAG-Eingang alternative Verbauungsmöglichkeiten der Lütschine zu planen, um die Strasse in diesem Bereich zu erhalten.	Einschätzung wird nicht geteilt. In enger Koordination zwischen den Gemeinden, dem Kanton (TBA) und der Schwellenkorporation ist die Machbarkeit der vorgeschlagenen Ideen zu prüfen.
13.) e7	Die Nutzung des Areals als Flugplatz muss in einem Massnahmenblatt detailliert abgeklärt werden.	Einschätzung wird nicht geteilt bzw. dies ist ja gerade der Inhalt des NIRP.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
14.) e11	Ehemalige Piste soll noch als PP für grosse Events dienen. Insbesondere im südlichen Teil sind die Pisten zurückzubauen und wieder der Landwirtschaft zuzuführen.	Der Rückbau von Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 thematisiert. Die genaue Abgrenzung ist noch zu klären.
15.) v2	Die vorgeschlagenen Massnahmen entsprechen nicht den Absichten des VFI. Für die Option des zukünftigen zivilen Flugbetriebs ist ein Massnahmenplan auszuarbeiten.	Die betroffenen Körperschaften sind zu einer anderen Einschätzung gekommen und werden die Option eines zivilen Flugbetriebs fallen lassen.
16.) v3	Im Massnahmenblatt 2.3 Verkehr und Erschliessung ist für den Teilrückbau im Punkt 6 eine Frist von 3 Jahren für den Rückbau aufzunehmen.	Eine derart kurze Frist wird abgelehnt.
17.) e12	Mehr Raum für Natur (Naturpark), Erholung, Freizeit.	Die Planungsbehörden beurteilen die vorgeschlagene Nutzungsaufteilung als ausgewogen.
18.) e14	Wir beantragen, dass zusätzlich ein Massnahmenblatt Flugbetrieb eröffnet wird. In diesem Rahmen sind die Machbarkeit einer fliegerischen Nutzung, deren Verträglichkeit mit den übrigen Nutzungen sowie die entsprechenden Auswirkungen zu erarbeiten. Aus unserer Sicht sollten auch die übrigen Nutzungen in einem Massnahmenblatt auf eine nachhaltige Wirkung überprüft werden, damit insbesondere auch die mittel- bis langfristige Nutzung aufgezeigt werden kann (z.B. Unterhaltskosten der Anlagen).	Der Antrag wird abgelehnt. Begründung siehe oben. Einschätzung wird geteilt und ist so vorgesehen. Geplante Nutzungen und Infrastrukturen müssen auf ihre Auswirkungen überprüft werden.
19.) v5	Aspekt Vernetzung fehlt. Vernetzung auch in Planung integrieren; v.a. Vernetzung W-E im Zentrum fehlt.	Vernetzung ist im Projekt Natur, Landschaft, Armee und in der Vernetzungsrichtplanung 2004 vorgesehen und wird in die Richtplanung integriert.

7. Bemerkungen

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
1.) g1	Wir fragen uns, ob tatsächlich so viele militärische Denkmäler auf dem Flugplatz erhalten werden müssen.	Das vorgelegte Inventar wird nicht 1:1 in die Nutzungsplanung übernommen. Eine Auswahl muss in der nächsten Phase getroffen werden.
2.) g2	Richtplan und Massnahmenpakete sind in der vorgelegten Form nicht zustimmungswürdig.	Begründung?
3.) g3, g4, g5, g6, g7, g8, e9, e10, v4, e12, e13, e14, e1	Keine Bemerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.) b1	Hochwasserschutz: Grundsätzliche Überprüfung anhand der Ereignisse im August 2005 unter Einbezug der Planungen beide Lüttschinentäler und Seen. Brücken sind ein ungelöstes Problem.	Hochwasserschutzkonzept zur Zeit in Erarbeitung durch das TBA.
5.) p1	Wir fordern, dass der Landwirtschaft viel Boden zurückgegeben wird; dass der Natur Raum zurückgegeben wird; dass wirtschaftliche Nutzung weiterhin konzentriert an den bereits heute bestehenden Standorten möglich ist; dass das Areal der breiten Bevölkerung für Freizeit und Erholung zur Verfügung steht.	Wird mit dem vorliegenden Richtplan bestätigt.
6.) b2	In erster Linie müssen mit dem VBS die Besitzesverhältnisse und Kulturlandpreise abgeklärt werden. Mit der Erweiterung der Lüttschine entsteht ein Rückstau durch Ablagerungen. Wir möchten kein „Kiesdepot“. Keine weiteren Anlässe wegen Lärm.	Anliegen ist berechtigt, jedoch nicht Gegenstand der jetzigen Phase. In der Richtplanphase wird die Strategie bzw. die Stossrichtung der künftigen Nutzung geklärt. Wird im Rahmen des Hochwasserschutzkonzepts zur Zeit durch das TBA erarbeitet. Unsere Gesellschaft produziert Lärm. Ein vertretbares Mass ist zu tolerieren.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
7.) b3	Es sollte sobald als möglich vollzogen werden, damit klare Verhältnisse auf dem Flugplatz geregelt werden können (ein Ansprechpartner!).	Wird zur Kenntnis genommen.
8.) b4	Für den Bau des Flugplatzes Interlaken musste die Burgergemeinde Interlaken ca. 8 ha Land abgeben. Falls das Flugplatzgelände verkauft werden sollte, erhebt die Burgergemeinde Interlaken Anspruch, die abgegebene Fläche wieder zurückkaufen zu können.	Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Inwieweit die Ansprüche erfüllt werden können, wird sich zeigen (Massnahmenblatt 2.2)
9.) p3	Die Anwohner des Flugplatzgeländes sind zwingend in die Planung miteinzubeziehen. Die SD wünschen sich ein Armeemuseum auf dem Gelände, das in den umliegenden Hallen und Kavernen Platz finden müsste. Im weiteren eine Hallen-Elektrokartbahn und für die jugendlichen Anwohner und Gäste eine geschlossene Freizeitanlage mit Disco und viel Umgebungsgrünfläche.	Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung geschehen. Vorliegendes Nutzungskonzept schliesst vorgeschlagene Nutzungen im Grundsatz nicht aus.
10.) v1	Eine grüne Allmend, welche möglichst vielen ökologischen Grundsätzen entspricht, könnte zu einem zusätzlichen Anziehungspunkt in der Region werden Grüne Oasen mit Wasser und schönen Landschaften sind ein Ausflugs- und mögliches Ruheziel. Es sollte geprüft werden, ob das Geschiebe der Lutschine nicht schon vor Wilderswil abgebaut werden könnte (analog Kander vor Wimmis).	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Hochwasserschutzkonzept zur Zeit in Erarbeitung durch das TBA.
11.) e2	Die Anwohner des Flugplatzgeländes sind in die Planung einzubeziehen, damit Grossanlässe und deren Lärmimmissionen nur in einem akzeptierbaren Rahmen und in erträglicher Anzahl (d.h. mit genügend lärmfreien Wochenenden als Ausgleich) stattfinden.	Der Einbezug der Bevölkerung ist gewährleistet: Mitwirkung Richtplan und Revision Zonenplanung Gemeinden.

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
12.) e3	Man müsste alles Erdenkliche gegen jede nicht zwingende Lärmproduktion (Motorsport, Vergnügungsfliegerei etc.) unternehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
13.) e4	Im Erläuterungsbericht S. 11 ist der Abschnitt 3.1 (Lärm) insofern sachlich nicht richtig, als die Bevölkerung der ans Flugplatzgelände angrenzenden Quartiere sehr oft unter erheblichen Lärmimmissionen zu leiden hat. Einerseits während auf dem Flugplatz stattfindenden Anlässen, andererseits wegen des sehr lästigen Betriebs der Modellfluggruppe Interlaken.	Die Problematik Lärm und angrenzende Wohnquartiere wird im Erläuterungsbericht ergänzt.
14.) e5	Der Perimeter ist im Bereich Wilderswil auf das heutige Flugplatz-Gelände zu beschränken, d.h. ohne Sportanlage und Gewerbe im Rosshag.	Perimeter wurde mit den Gemeinden intensiv diskutiert und festgelegt.
15.) e8	Wir möchten ein grosses Fussballstadion.	Anliegen wird gerne aufgenommen, sobald Bedürfnis und Finanzierung nachgewiesen werden kann.
16.) e11	Im südlichen Bereich ist nördlich an die Sport-/Freizeitzone (Turnanlage Wilderswil) anschliessend ein Parkplatz für die BOB-/SP-Bahn zu erstellen. Der bisherige PP ist in der Hochsaison zu klein und die Benützung des Sportrasenplatzes beim Schulhaus Wilderswil ist unzumutbar.	<i>Stufe Zonenplanung. Anliegen wird der Gemeinde Wilderswil weitergeleitet.</i>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
17.) v2	<p>Im Rahmen des Workshops vom 15.2.06 wurde kein völliger Verzicht auf den zivilen Flugbetrieb verlangt. Vorbehalte sind entstanden, weil die Meinung aufkam, ein ziviler Flugbetrieb schliesse andere Aktivitäten aus. Dies ist nicht richtig, da mit einem zivilen Flugbetrieb weitere Nutzungen kombinierbar sind, namentlich Grossanlässe oder GWK. Eine Verlegung der Strasse wegen Hochwasserschutz steht einem zivilen Flugbetrieb nicht zwingend entgegen. Die für den Flugbetrieb unbedingt notwendige Fläche wird ohne hinreichende Abklärungen zu gross dargestellt.</p> <p>Bei der Planung wurde zu sehr auf die kurzfristigen Absichten von Teilen der Bevölkerung fokussiert. Die VFI lässt gegenwärtig eine betriebswirtschaftliche Studie ausarbeiten. Als vorläufiges Ergebnis zeigt sich, dass ein relativ bescheidener ziviler Flugbetrieb wirtschaftlich machbar ist.</p>	<p>Es ist richtig, dass eine zivile Fliegerei andere Aktivitäten nicht ausschliesst, jedoch stark behindert. Die Projektorganisation ist zum Schluss gekommen, dass eine zivile Fliegerei „auf Sicht“ relativ kostengünstig machbar ist, jedoch kaum einen wirtschaftlichen Nutzen bringt. Ein wirtschaftlich interessanter Flugbetrieb (Taxi, Business, Charter) erfordert Leitsysteme und hohe bzw. teure Sicherheitsstandards, die in Interlaken nicht geleistet werden können. Vergleiche mit anderen Anlagen zeigen klar, dass die finanziellen Aufwendungen und die Einschränkungen zu gross und der wirtschaftliche Nutzen für die Region zu klein wären. Die Option für einen zivilen Flugbetrieb wird daher nicht weiterverfolgt.</p>
18.) v3	<p>Der VCS unterstützt einen Teilrückbau der ungenutzten Pisten und Rollwege. Dies ermöglicht eine ökologische Aufwertung des Gebiets und schränkt gleichzeitig die Möglichkeiten für laute Motorsportveranstaltungen ein.</p>	<p>Der Rückbau der Pisten und Bauten wird in den Massnahmenblättern 2.3 und 2.4 behandelt. Jeder Rückbau ist einzeln zu prüfen und setzt die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Interessenabwägung voraus.</p>
19.) v5	<p>NLA muss ungeschmälert realisiert werden. Unklar ist das Vorgehen bei den Altlasten, auch Pisten. Eine Regelung ist unabdingbar, sonst Situation wie mit Munition in den Seen; VBS muss Verantwortung und Kosten übernehmen. Regelung Fallschirmspringen notwendig, Situation 2006 unbefriedigend wegen Lärm.</p>	<p>Das ist so vorgesehen. Nach Konsolidierung des Nutzungskonzepts erfolgt die Konkretisierung der Umsetzung. Die angesprochenen Punkte sind zu regeln.</p> <p>Betrifft nicht Perimeter Flugplatz Interlaken (Start Heli-basis Gsteigwiler).</p>

Stellungnahme	Eingabe	Behandlung
20.) v6	<p>Wir sind der Ansicht, dass vor allen Nutzungsplanungen auf dem ehemaligen Militärflugplatz Interlaken, die seinerzeitigen Grundeigentümer das Anrecht erhalten sollten, darüber zu entscheiden, ob sie ihren ehemaligen Besitz zurück erwerben wollen. Dazu gehören neben der Burgergemeinde Matten auch die Schützengesellschaft Matten-Interlaken-Unterseen. Die ehemaligen Schützengesellschaften aus Matten besaßen die damalige Schiessanlage „Eichelti“ und wurden enteignet.</p>	<p>So wie mit dem Militärflugplatz Interlaken die öffentlichen Interessen zum Durchbruch kamen, gilt es auch heute zu klären, welches die Ziele und Bedürfnisse der öffentlichen Hand sind. Dass dabei die Interessen der Landwirtschaft einen hohen Stellenwert geniessen, ist Teil des öffentlichen Interesses. Ein Schiessbetrieb steht im Planungssperimeter nicht zur Diskussion.</p>