

ENTWURF FÜR DIE MITWIRKUNG

Regionalplanung Oberland-Ost/ Armasuisse Immobilien

NIRP Flugplatz Interlaken



Erläuterungsbericht

der NIRP besteht aus:

- Richtplan
- Massnahmenblätter
- Erläuterungsbericht

Version 12. April 2006

Impressum

Auftraggeber:

Planungsgemeinschaft Flugplatz Interlaken:
Regionalplanung Oberland Ost
VBS/amasuisse Immobilien
Regionalplanung Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38/Postfach
3800 Interlaken

Projektleitung:

Heinz Trittbach, Vorsitzender/Präsident Ag-
glomerationskonferenz
Stephan Jordi, amasuisse Immobilien
Herbert Seiler, Betrieb Luftwaffe Berner Oberl.
Urs Inäbnit, Regionalplanung Oberland Ost
Oskar Seiler, Gemeinderat Bönigen
Fredy Lanker, Gemeinderat Matten
Beat Brunner, Gemeinderat Wilderswil

Auftragnehmerin/Bearbeitung:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach,
3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch
Marco Rupp, Dr.phil.nat., Raumplaner SIA
Hervé Froidevaux, Ökonom
Mikael Garn, dipl. Geograf
Catherine Karsky, dipl. Geografin
Roland Luder, Dr. phil.nat., dipl. Biologe

Inhalt

1. Ausgangslage	5
2. Grundlagen/Recht	7
3. Umwelt/Landschaft	11
4. Verkehr	17
5. Infrastruktur	23
6. Nutzungen Ist	25
7. Nutzungen Potenzial	29
8. Konflikte	32
9. Entwicklungsszenarien	35
10. Resultate Workshop Begleitgruppe Februar 2006	46
11. Resultate der Mitwirkung (noch offen)	47
12. Resultate der Vorprüfung (noch offen)	47
13. Anhang	49

1. Ausgangslage

1.1 Problemstellung

Mit der definitiven Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Interlaken per Ende 2003 haben sich die langfristigen Rahmenbedingungen für die Nutzung des Areals stark verändert. Es ergeben sich neue Perspektiven in Bezug auf die künftige Nutzung des 85 Hektaren grossen Areals. Für die Agglomeration Interlaken ist die Zukunft des Flugplatzes in vielerlei Hinsicht von grosser Bedeutung.

1.2 Zielsetzung

Vision ist eine „moderne Allmend“, die als gemeinsam verwaltetes Gemeindegut der Bevölkerung und den Gästen sowie der (Land)Wirtschaft und anderen Nutzern zur Verfügung steht. Wirtschaftliche und soziale Aspekte wie auch die Anliegen des Umweltschutzes sind dabei gleichermaßen zu berücksichtigen.

1.3 Vorgehen

Die Regionalplanung Oberland-Ost und das VBS/Armasuisse haben 2004 eine Planungsgemeinschaft gebildet und einen strukturierten Planungsprozess in Gang gesetzt. Bis 2007 soll ein Konzept in Form eines verbindlichen Richtplans für die zukünftige Nutzung und Infrastruktur des gesamten Areals erstellt werden.

Die Planungsgemeinschaft hat das Berner Planungsbüro ecoptima ag beauftragt und eine Projektleitung mit Vertretern aus den Gemeinden Matten, Bönigen und Wilderswil zusammengestellt. Für Fragen in Zusammenhang mit der Landwirtschaft steht der Projektleitung die landwirtschaftliche Beratungsstelle des Kantons, das INFORAMA, zur Seite.

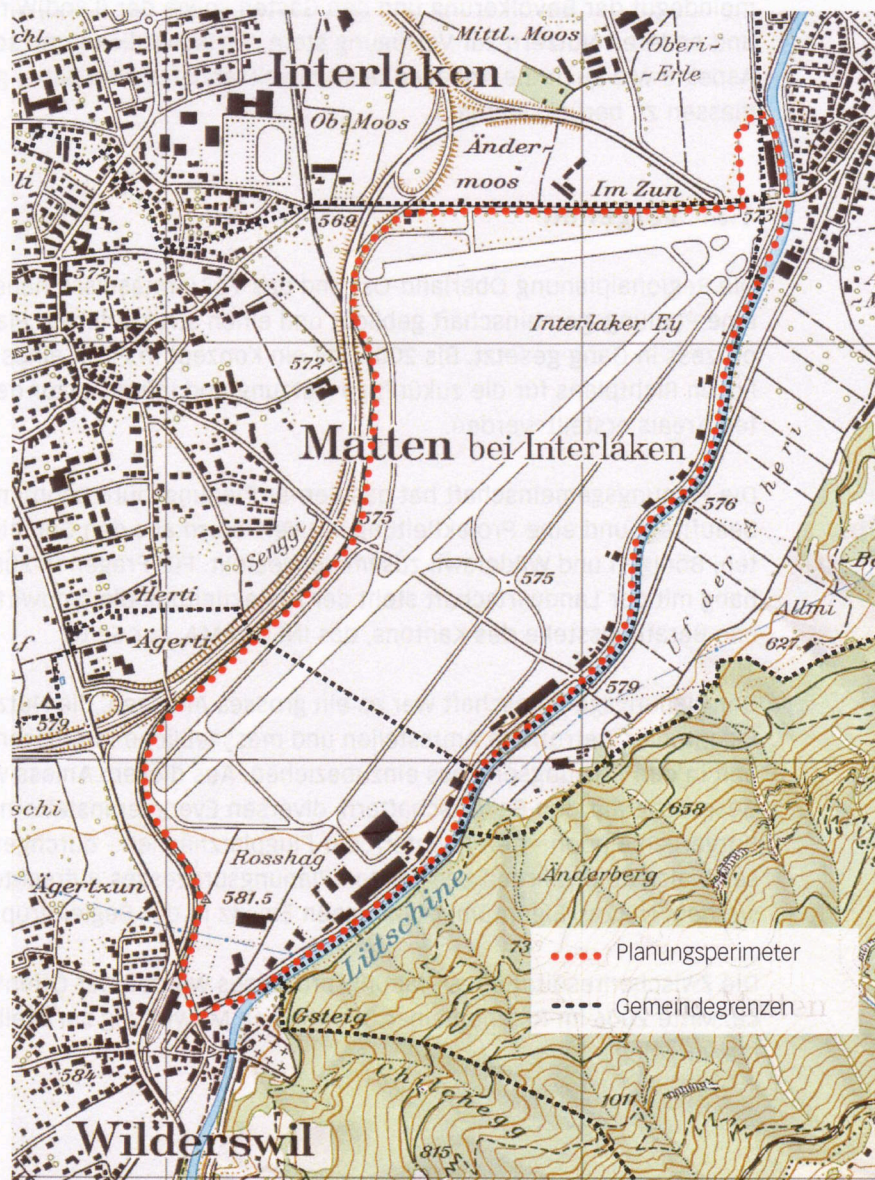
Der Planungsgemeinschaft war es ein grosses Anliegen, die Nutzer und Eigentümer, betroffene Amtsstellen und massgebliche Interessengruppen in den Planungsprozess einzubeziehen. Aus diesem Anlass wurden Gespräche mit den Bewirtschaftern, diversen Eventveranstaltern und den Bürgergemeinden - den Pächtern der Flugplatzflächen - durchgeführt. Dieser Dialog soll während des ganzen Planungsprozesses aufrechterhalten werden. Nutzer, Eigentümer u.a. haben Einsitz in der Begleitgruppe.

Die Zwischenresultate des Planungsprozesses werden der Öffentlichkeit ca. Mitte 2006 im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung zur Stellungnahme vorgelegt.

1.4 Arbeitsgrundlagen

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

1.5 Perimeter



2. Grundlagen/Recht

2.1 Beschrieb

2.1.1 Vorbemerkung

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

2.1.2 Eigentums- und Nutzverhältnisse

Der 124 ha grosse Flugplatz Interlaken ist im Eigentum des VBS und der RUAG. Die Burgergemeinde Matten verfügt über ein Vorkaufsrecht für die von ihr gepachteten Parzellen (vgl. rote Flächen auf der folgenden Karte). Insgesamt 13 Parteien verfügen über Pachtverträge (Laufzeit 6 Jahre, mit Verlängerungsoption) mit dem VBS (vgl. farbige Flächen auf der folgenden Karte). Die betroffenen Parzellen werden wiederum von zahlreichen Unterpächtern als Landwirtschaftsland bewirtschaftet.

Legende:

	Burgergemeinde Matten
	Burgergemeinde Wilderswil
	Burgergemeinde Interlaken
	Schafzuchtgenossenschaft Bönigen
	Einwohnergemeinde Matten
	Aemmer Hansruedi
	Balmer-Gerber Daniel
	Aemmer Hansruedi
	Zwahlen-Oetterli Adolf
	Zwahlen-Mani Paul
	Burgergemeinde Matten
	Leibundgut Wilhelm
	Michel Ueli

2.1.3 Planungsgrundlagen

Die folgenden Grundlagen sind für den Flugplatz Interlaken relevant:

Nr.	Institution	Grundlagen
<i>Grundeigentümergebundene Grundlagen:</i>		
1	Einwohnergemeinden Matten und Wilderswil	Überbauungsordnung, 30.03.2000 Arbeitszonen SF-Halle 1 Beschränkte Flugplatz-Nutzung
2	Gemeinde Matten	Zone mit Planungspflicht 8 Mystery Park
3	Gemeinde Matten	Wald
4	Gemeinde Wilderswil	Gewerbezone mit Überbauungsordnung
5	Gemeinde Wilderswil	Gewerbezone B
6	Gemeinde Wilderswil	Zone für öffentliche Nutzung S+F (Sport und Freizeit)
7	Bund (BAZL)	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt REGA, 30.06.2005 Flugplatzperimeter, Hindernisbegrenzung- und Lärmbelastungsgebiet
<i>Weitere relevante Grundlagen:</i>		
8	Kanton Bern	Richtplan 2004
9	Region Oberland Ost	Agglomerationsprogramm 2005
10	Bund (VBS)	Programm Natur / Landschaft / Armee
11	Region Oberland Ost	Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK) 2004
12	Schwellenkorporation Bödeli Süd	Studie Dammerhöhung Lütschine, September 2005
13	Agglomeration Kanton Bern	Verkehrsrichtplan Bödeli, 20.05.1999

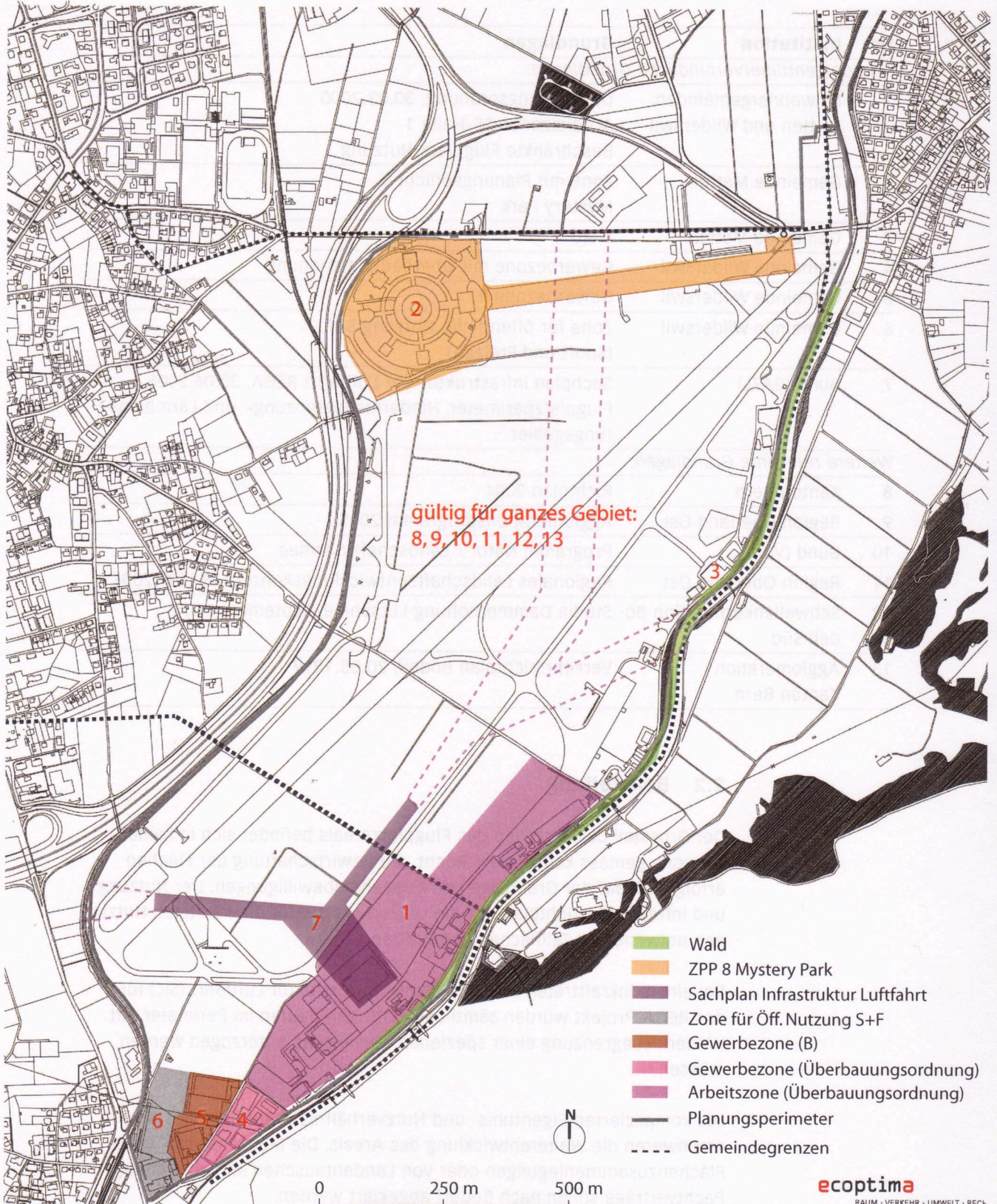
2.2 Beurteilung

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

Bei einem Inkrafttreten des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für das REGA-Projekt würden sämtliche künftigen Bauten im Perimeter mit Hindernisbegrenzung einer speziellen Bewilligung unterzogen werden müssen.

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

Interlaken: NIPR Flugplatz
Übersicht Planungsgrundlagen



- Wald
- ZPP 8 Mystery Park
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
- Zone für Öff. Nutzung S+F
- Gewerbezone (B)
- Gewerbezone (Überbauungsordnung)
- Arbeitszone (Überbauungsordnung)
- Planungssperimeter
- Gemeindegrenzen

3. Umwelt/Landschaft

3.1 Lärm

Im Planungsgebiet selbst gibt es einzig die Helikopter-Basisstation, welche starken Fluglärm verursacht. Zudem gehen erhebliche Lärmemissionen vom Verkehr auf der ans Planungsgebiet angrenzenden Nationalstrasse aus. Weitere, wenig bedeutende Lärmquellen sind die Eisenbahn (BOB-Linie Interlaken – Zweilütschinen [Lauterbrunnen/Grindelwald]), die Strassen im Planungsgebiet sowie evtl. Lärmquellen in Betrieben in der Gewerbezone. Eine Wohnnutzung ist im Perimeter nicht möglich.

Beurteilung

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

3.2 Luftreinhaltung

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

Das Bördeli (Gebiet der Agglomeration Interlaken) ist ein Massnahmegebiet Luftreinhaltung (grossflächige allgemeine Belastung mit Luftschadstoffen).

Beurteilung

Für die Ausarbeitung des NIPR ist zu beachten, dass das Bördeli ein Massnahmegebiet Luftreinhaltung ist, was sich auf emissionsstarken Anlagen auswirkt (z.B. Verkehr, Parkplätze).

3.3 Altlasten

Gegenwärtig werden verschiedene Standorte mit Altlasten näher untersucht (Abfalldeponie, Altlasten im Zusammenhang mit der Nutzung des Militärflugplatzes, z.B. Schwermetallbelastungen, z.B. im Bereich von Waschanlagen). Die Ergebnisse der Untersuchungen werden für die weitere Bearbeitung des NIPR mindestens teilweise zur Verfügung stehen.

Beurteilung

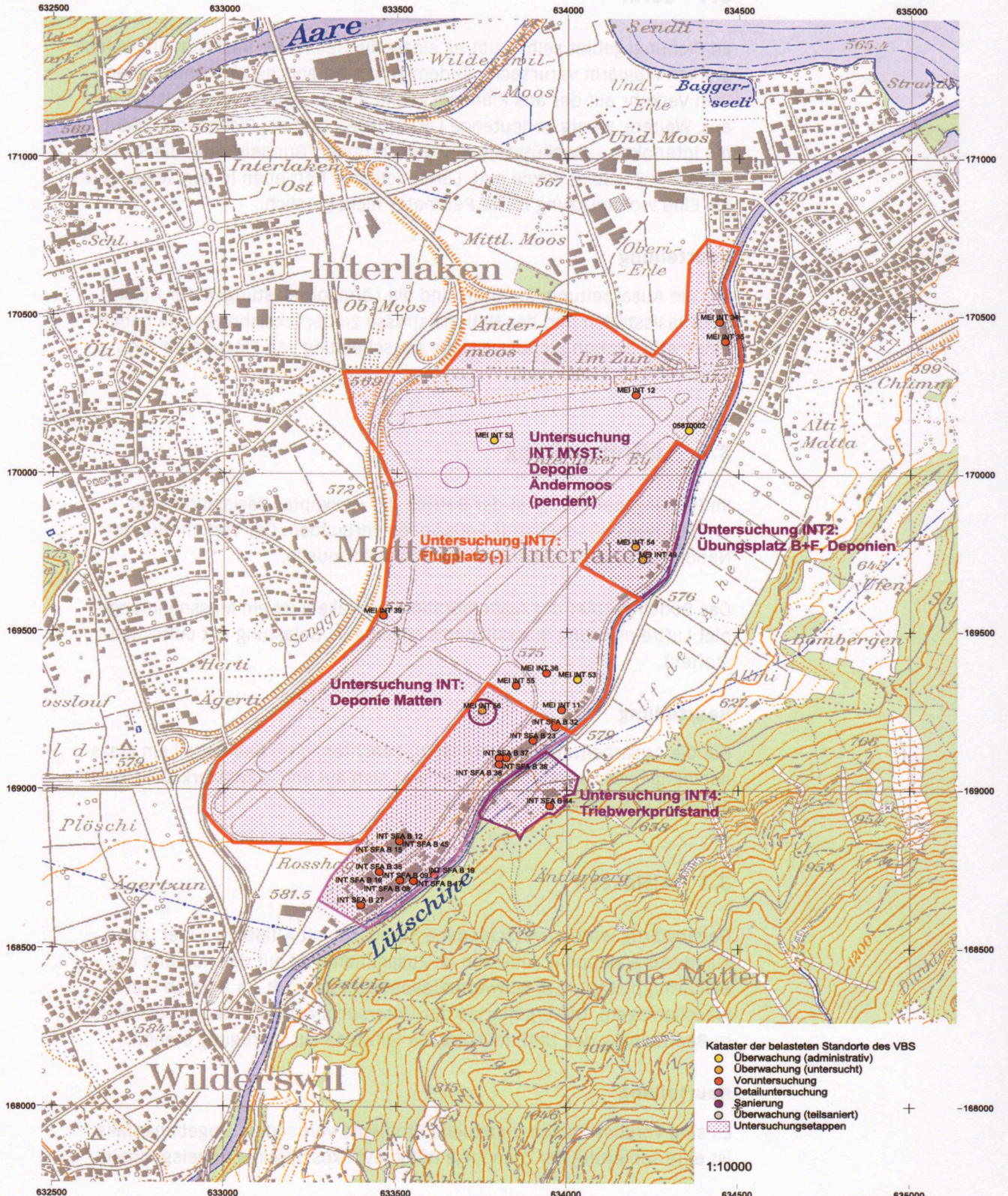
Es sind voraussichtlich punktuelle Probleme vorhanden. Gegebenenfalls ist eine Sanierung der Standorte nötig (evtl. kostspielige Angelegenheit).

KbS VBS
Kataster der belasteten Standorte des VBS

VERTEIDIGUNG BEVÖLKERUNGSSCHUTZ SPORT
 GENERALSEKRETARIAT
 DEFENSE PROTECTION DE LA POPULATION SPORTS
 SECRETARIAT GENERAL



Stand 26.10.2005



3.4 Landschaft

Grossflächig offener, ebener Landschaftsteil im Bereich einer Agglomeration, an dessen Rand einerseits die Nationalstrasse bzw. die Eisenbahnlinie Interlaken - Zweilütschinen, andererseits die Lütschine landschaftliche Akzente setzen.

Beurteilung

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

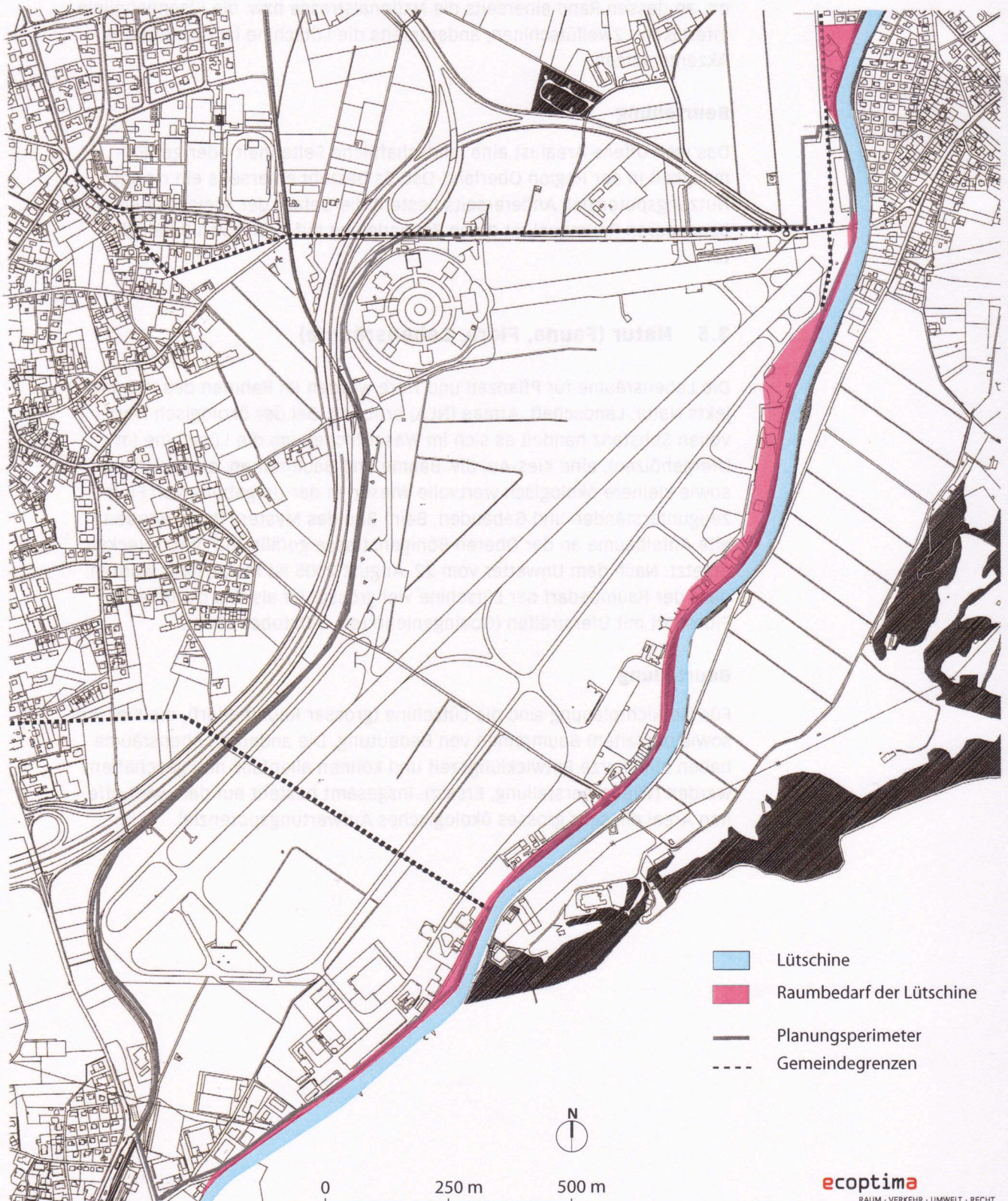
3.5 Natur (Fauna, Flora, Lebensräume)

Die Lebensräume für Pflanzen und Tiere wurden im Rahmen des VBS-Projekts Natur, Landschaft, Armee (NLA) erhoben. Bei der ökologisch wertvollen Substanz handelt es sich im Wesentlichen um die Lütschine (mit Ufergehölzen), eine Kies-Au, div. Bäume und Baumreihen, einige Hecken sowie kleinere ökologisch wertvolle Wiesen in der Umgebung von Flugzeugunterständen und Gebäuden. Beim Bau des Mystery Parks wurden alte Apfelbäume an der Oberen Bönigenstrasse gefällt und durch Hecken ersetzt. Nach dem Unwetter vom 22. August 2005 ist festgestellt worden, dass der Raumbedarf der Lütschine viel grösser ist als das bestehende Flussbett mit Uferstreifen (Obeingenieurkreis I, Oktober 2005).

Beurteilung

Für die Richtplanung sind die Lütschine (grosser Raumbedarf), die Kies-Au sowie die (alten) Baumreihen von Bedeutung. Die anderen Lebensräume haben eine kurze Entwicklungszeit und können allenfalls neu geschaffen werden (Wiederherstellung, Ersatz). Insgesamt besteht auf dem weit offenen Areal ein sehr grosses ökologisches Aufwertungspotenzial.

Interlaken: NIRP Flugplatz
Raumbedarf der Lütschine: Studie des OIK I, Oktober 2005
(der politische Status ist noch zu konsolidieren)



3.6 Landwirtschaft

Die Flächen zwischen den Pisten und Rollwegen werden als Dauergrünland genutzt (Wies- und Weideland), wobei die Beweidung wegen der Pisten eingeschränkt ist. Einige Flächen in Gebäudenähe werden mit Kleinvieh beweidet (z.B. überdeckte Unterstände). Das Gebiet wird von vielen verschiedenen Bewirtschaftern genutzt (Pachtland), die ihren Betrieb in der näheren und weiteren Umgebung haben. Weil die Parzellen gross und deshalb rationell bewirtschaftbar sind, gibt es nur wenige ökologische Ausgleichsflächen (v.a. extensiv genutzte Wiesen, in regionalen Vergleich unterdurchschnittlicher Bestand; vgl. auch Kapitel 6.1).

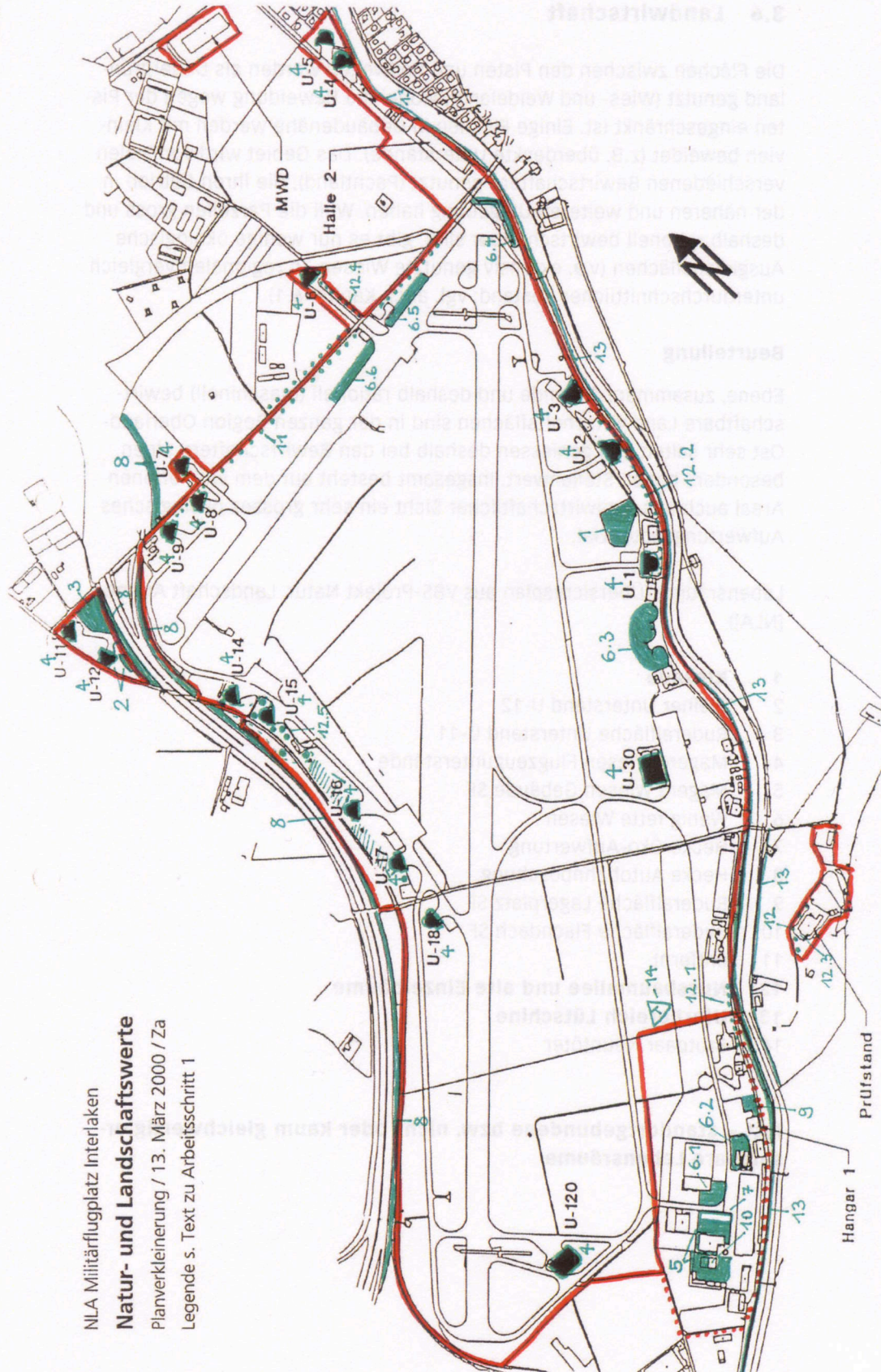
Beurteilung

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

Lebensräume (Übersichtsplan aus VBS-Projekt Natur, Landschaft Armee [NLA])

- 1 Kiesaue**
- 2 Weiher Unterstand U-12
- 3 Ruderalfläche Unterstand U-11
- 4 Magere Wiesen Flugzeugunterstände
- 5 Magere Wiesen Gebäude SF
- 6 Wenig fette Wiesen
- 7 Hecke Öko-Aufwertung
- 8 Hecke Autobahnböschung
- 9 Ruderalfläche Lagerplatz SF
- 10 Ruderalfläche Flachdach SF
- 11 entfernt
- 12 Nussbaumallee und alte Einzelbäume**
- 13 Uferbereich Lutschine**
- 14 Brutpaar Neuntöter

fett = standortgebundene bzw. nicht oder kaum gleichwertig ersetzbare Lebensräume



NLA Militärluftplatz Interlaken
Natur- und Landschaftswerte
Planverkleinerung / 13. März 2000 / Za
Legende s. Text zu Arbeitsschritt 1

4. Verkehr

4.1 Beschrieb

4.1.1 Erschliessung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

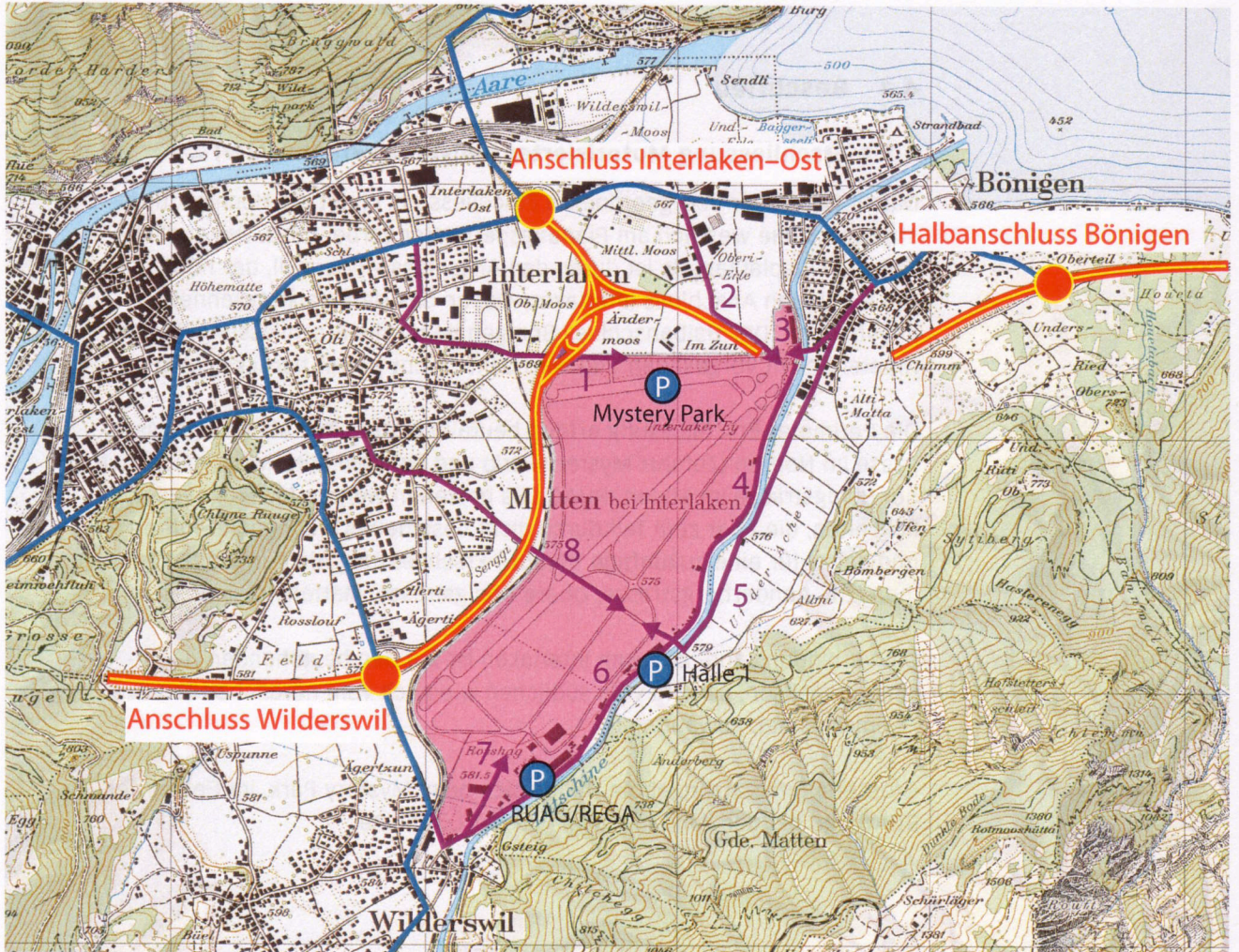
Das Rückgrat der übergeordneten Erschliessung bildet die Hochleistungsstrasse A8, die westlich am Planungspereimeter vorbei führt. Der südliche Teil des Flugplatzareals ist durch den Anschluss Wilderswil, der nördliche Teil durch den Anschluss Interlaken–Ost an das Nationalstrassennetz angebunden. Der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


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


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

Grössere Parkplatzangebote finden sich beim Mystery Park, im Gebiet der RUAG und bei der (Militär-)Halle 1 an der Lüttschine.


Interlaken: NIPR Flugplatz
 MIV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand




 Planungsperimeter

 Hochleistungsstrasse A8

 HLS-Anschluss

 Hauptverkehrsachsen

 Hauptzugänge Planungsperimeter

 Parkplätze

Strassennamen:

1 Obere Bönigstrasse

2 Geissgasse

3 Mattenstrasse

4 Lütschinenstrasse

5 Gsteigstrasse

6 Bönigstrasse

7 Mittelweg

8 Aenderbergstrasse

0 500 m 1 km



4.1.2 Erschliessung Öffentlicher Verkehr (ÖV)

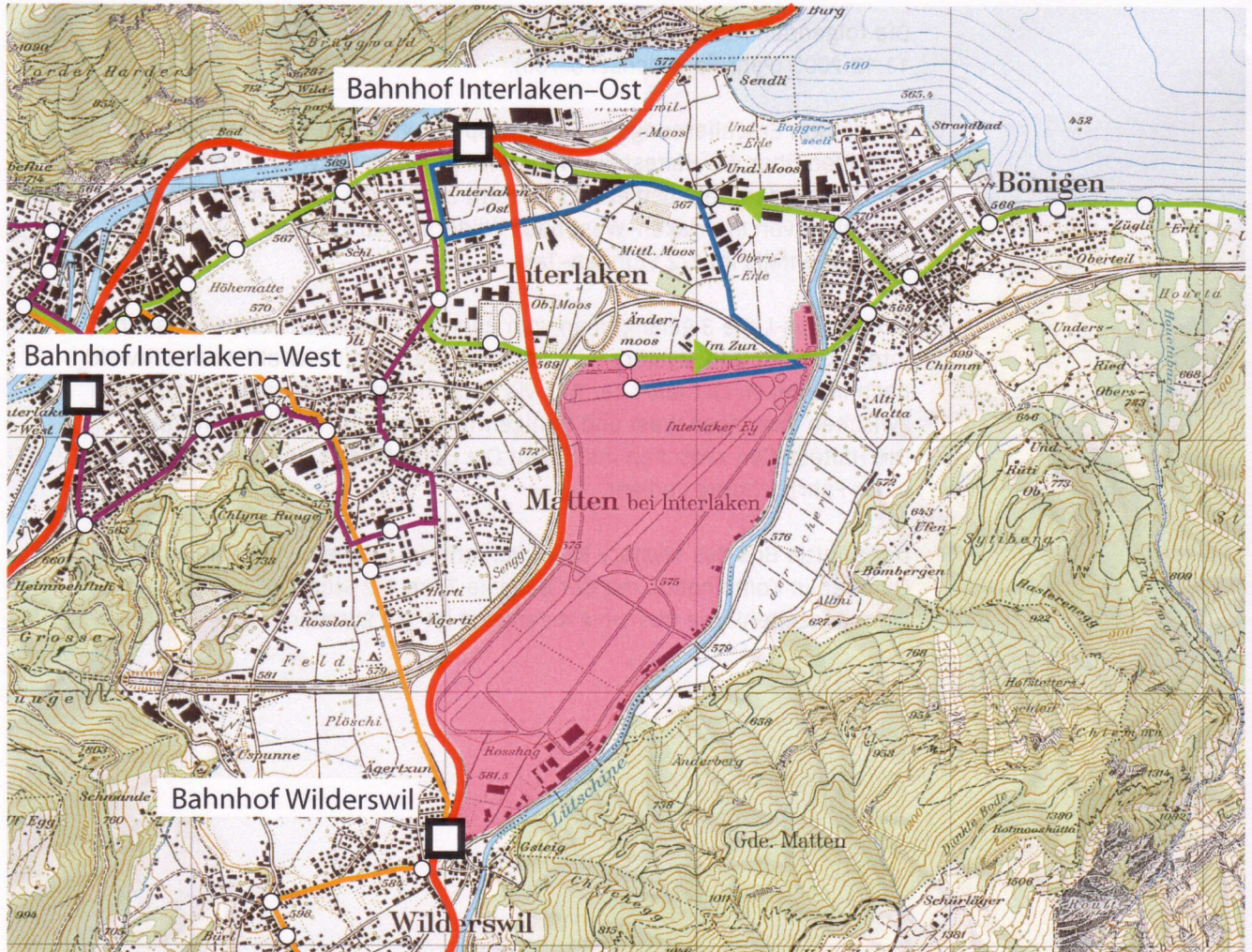
Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf das ÖV-Angebot ab dem 11.12.2005 (Fahrplanwechsel 05/06).


Die direkte Erschliessung des Planungssperimeters mit der Bahn ist einzig im Süden über die Haltestelle Wilderswil möglich. Sie wird durch die BOB im 1/2 Stunden-Takt bedient. Es besteht zudem die Möglichkeit mit der Buslinie 5 von Interlaken-West nach Wilderswil zu gelangen. Diese verkehrt ebenfalls im 1/2 Stunden-Takt.

Mit der Bus-Linie 3 gelangt man vom Bahnhof Interlaken West via Bahnhof Interlaken Ost und Mystery Park nach Bönigen und Iseltwald. Von Iseltwald nach Interlaken Ost fährt der Bus via Lütschinenbrücke. Daraus ergibt sich zwischen Interlaken West und Bönigen/Iseltwald ein 1/2 Stunden-Takt. Die Haltestellen zwischen Interlaken Ost und Bönigen Dorf werden nur in einer Fahrtrichtung bedient.

Der Shuttle Bus des Mystery Parks verkehrt im Zeitraum 1. April bis 31. Oktober, in Kombination mit der Buslinie 3, im 1/2 Stunden-Takt (zu den Öffnungszeiten). Die Bus-Linie 4 verkehrt im 1/2 Stunden-Takt.

Interlaken: NIPR Flugplatz
 ÖV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand



 Planungsperimeter


 Bahnlinie


 Bahnhof

 Buslinie 3

 Buslinie 4

 Buslinie 5

 Shuttlebus Mystery
(1. April–31. Okt.)

 Bushaltestelle

0 500 m 1 km



4.1.3 Erschliessung Langsamverkehr (LV)

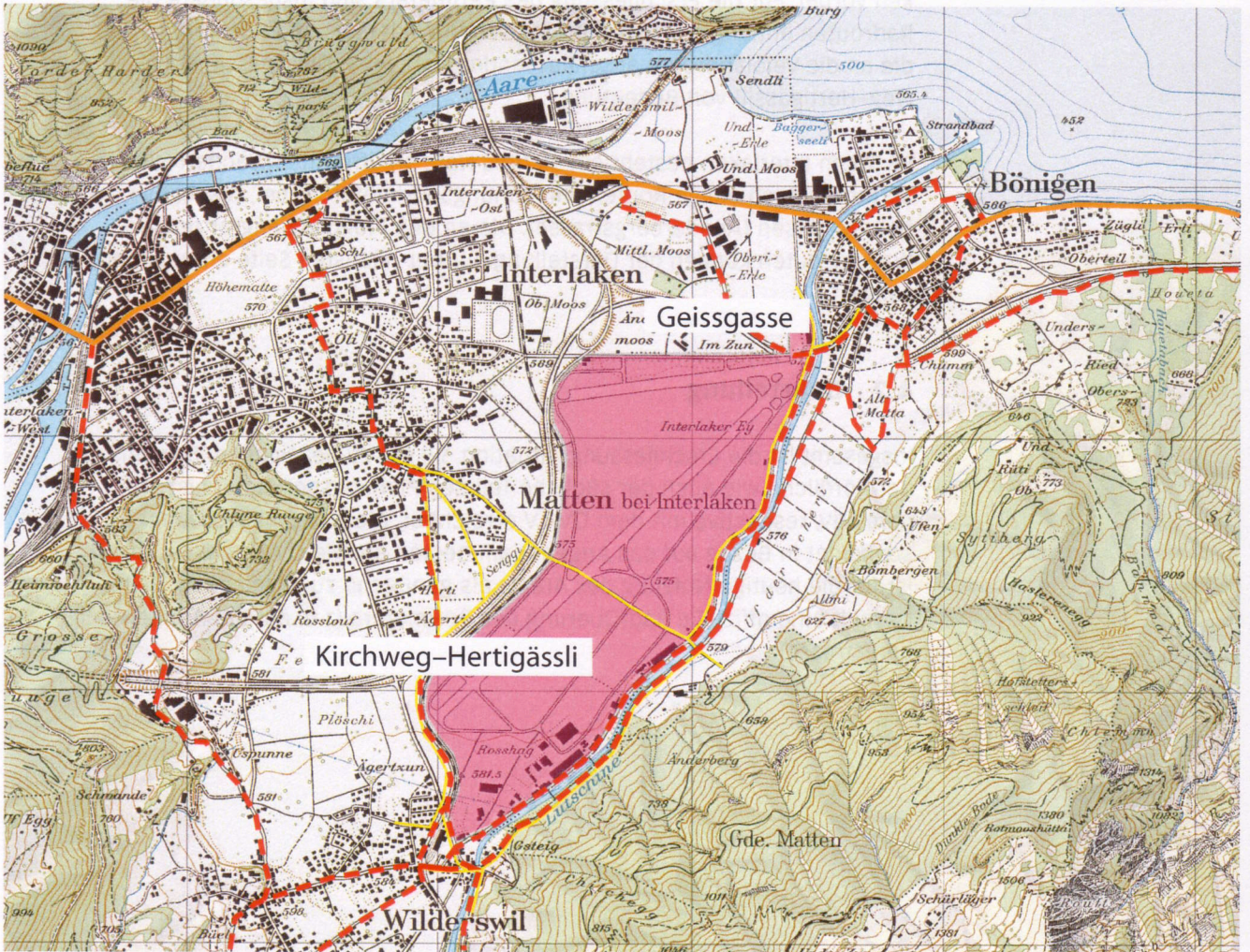
Verschiedene Radrouten führen am Gelände des Flugplatzes Interlaken vorbei. Für die Erschliessung des Perimeters sind insbesondere die Radrouten entlang der Lütschine zwischen Wilderswil und Bönigen, sowie die an die Velolandroute anschliessenden Radwege (Geissgasse, Kirchweg–Hertigässli) von Bedeutung.





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

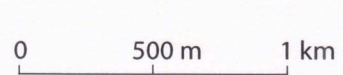
4.2 Beurteilung

Insgesamt ist die Erschliessungssituation als gut zu bezeichnen. Sowohl der nördliche wie auch der südliche Teil des Planungspereimeters ist mit dem MIV, respektive mit dem ÖV/LV erreichbar. Die MIV-Erschliessung schneidet in Bezug auf das Angebot am besten ab. Die ÖV-Erschliessung ist für die heutige Nutzung des Areals als genügend zu bezeichnen. Beim LV fehlt eine offizielle Rad-Querung des Perimeters (z.B. auf der Aenderbergstrasse).

Interlaken: NIRP Flugplatz
LV-Erschliessung, Übersicht Ist-Zustand



-  Planungsperimeter
-  Velolandroute
-  Regionale und lokale Radrouten
-  Offizielle Wanderrouten



5. Infrastruktur

5.1 Beschrieb

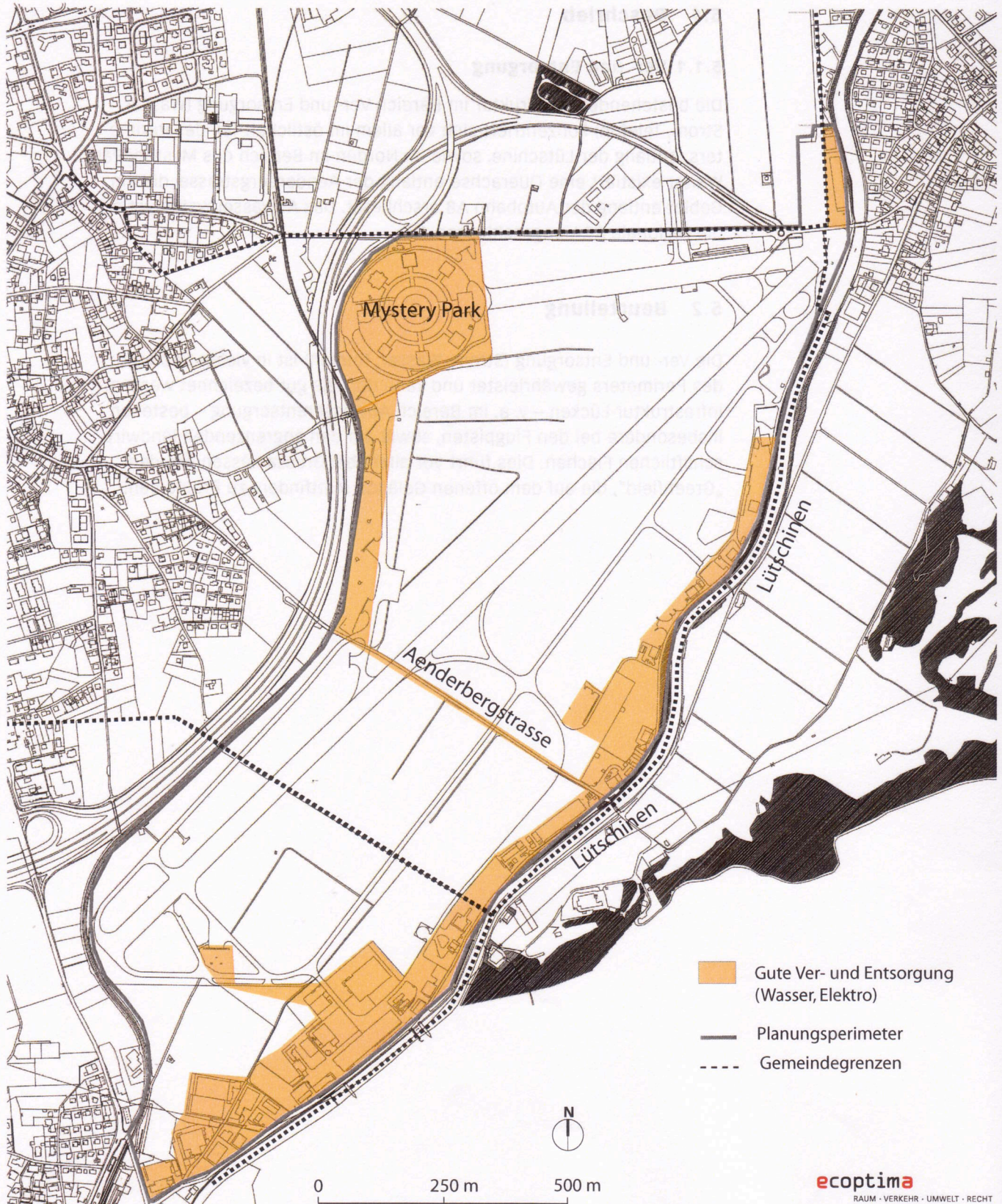
5.1.1 Ver- und Entsorgung




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

5.2 Beurteilung

Die Ver- und Entsorgung (Strom, Wasser, Telefon) ist in vielen Gebieten des Perimeters gewährleistet und kann dort als gut bezeichnet werden. Infrastruktur-Lücken – v. a. im Bereich Abwasserentsorgung – bestehen insbesondere bei den Flugplätzen, sowie auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Dies führt vor allem bei Grossanlässen wie dem „Greenfield“, die auf dem offenen Gelände stattfinden, zu Problemen.

Interlaken: NIRP Flugplatz
Infrastruktur (Ver- und Entsorgung)



-  Gute Ver- und Entsorgung (Wasser, Elektro)
-  Planungsperimeter
-  Gemeindegrenzen

6. Nutzungen Ist

6.1. Beschrieb

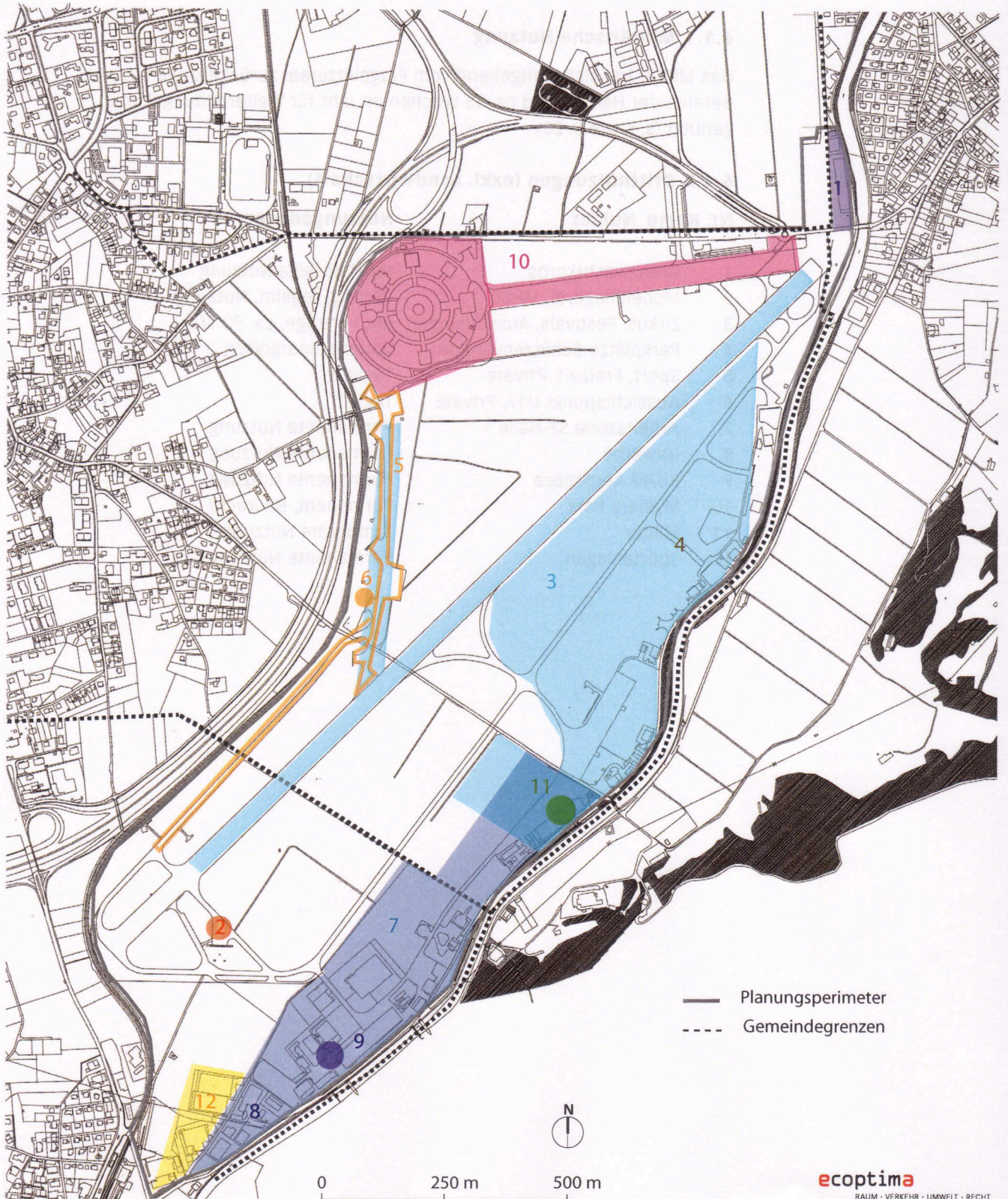
6.1.1 Militärische Nutzung

Das Militär hat sich weitgehend vom Flugplatzareal zurückgezogen. Der Bereich der Halle 1 wird ca. 15 Wochen im Jahr für Weiterbildungskurse genutzt (s. Karte S. 25).

6.1.2 Drittnutzungen (exkl. Landwirtschaft)

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

Interlaken: NIPR Flugplatz
Übersicht heutige Nutzungen



6.1.3 Bestehende Bauten

Ein Verzeichnis der denkmalgeschützten Bauten ist im Anhang 9.2 zu finden.

6.1.4 Landwirtschaft

Landwirtschaftlich werden die Flächen zwischen den Pisten und Rollwegen vor allem als extensives Grün- und Weideland, als Kleinviehweide und als intensives Grünland genutzt. Zudem gibt es extensive Wiesen als ökologische Ausgleichsflächen.

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

6.2. Beurteilung

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

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

Interlaken: NIPR Flugplatz
Übersicht heutige Nutzungen: Landwirtschaft



7. Nutzungen Potenzial

7.1 Beschrieb

Die laufenden Nutzungsprojekte auf dem Flugplatz würden die Nutzge-
 wohnheiten und -möglichkeiten des Areals ändern:

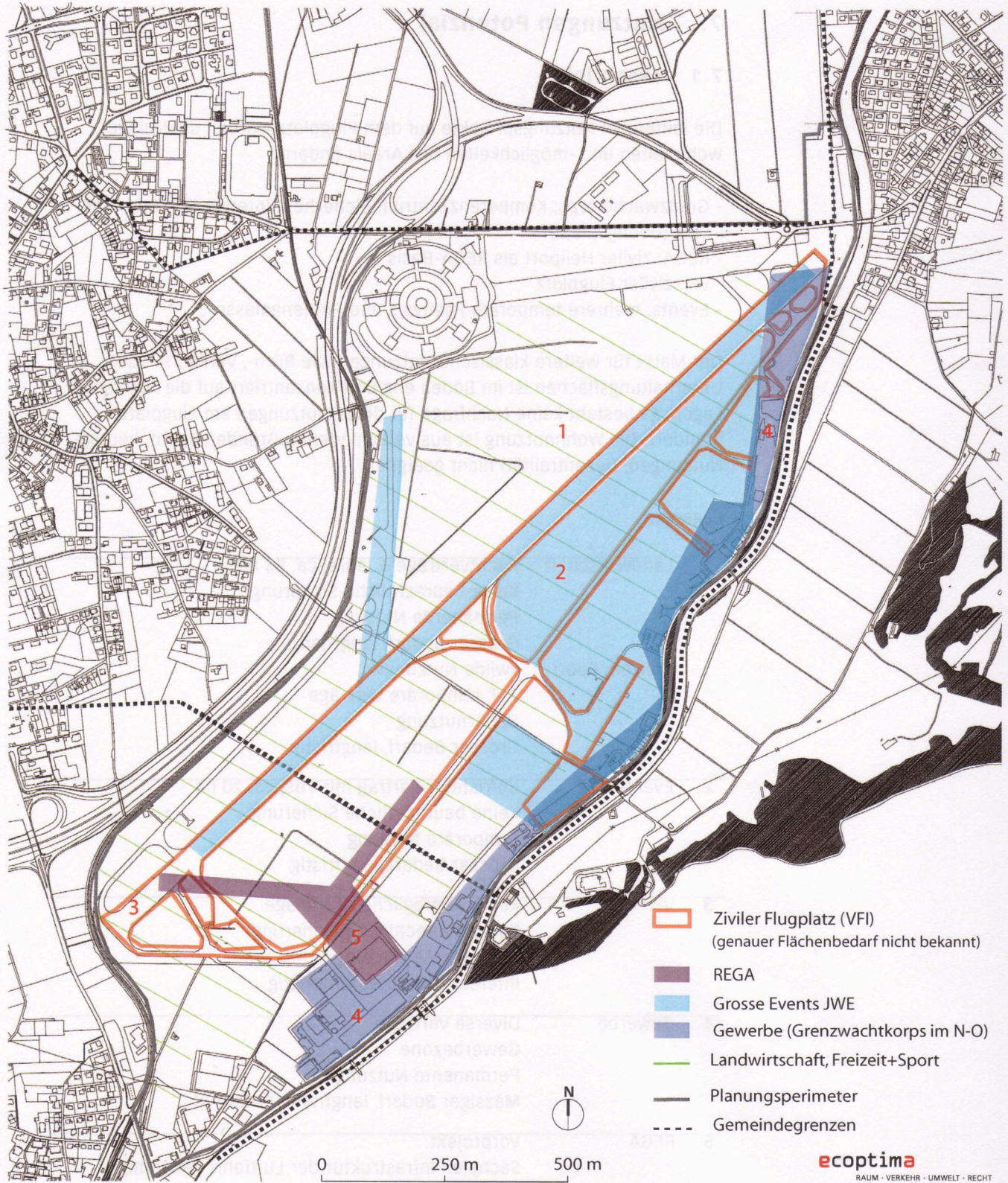
- Grenzwachtkorps: Kompetenzzentrum Sicherheit, Intervention und Tech-
 nik (Übungsplatz)
- REGA: ziviler Heliport als REGA-Basis
- VFI: ziviler Flugplatz
- Events: mehrere temporäre Festivals und Firmenanlässe

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

Legende:

1	Landwirtschaft Freizeit, Sport	Pachtverträge 6 Jahre, ca. 85 ha Keine baurechtliche Sicherung Permanente Nutzung Grosser Bedarf, langfristig «wilde Nutzung» Z. T. temporäre Verträge Dauernutzung Grosser Bedarf, langfristig
2	Events JWE	Befristeter Vertrag mit VBS, ca. 20 ha Keine baurechtliche Sicherung Temporäre Nutzung Grosser Bedarf, langfristig
3	VFI	Keine vertragliche Grundlage Keine baurechtliche Sicherung Permanente Nutzung Interessengruppe, langfristig
4	Gewerbe	Diverse Verträge Gewerbezone Permanente Nutzung Mässiger Bedarf, langfristig Potenzial
5	REGA	Vorprojekt Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt genehmigt Permanente Nutzung Grosser Bedarf, langfristig

Interlaken: NIPR Flugplatz
Übersicht grosse Nutzungsprojekte



7.2 Beurteilung

Das Potenzial des Flugplatz-Areals liegt also nicht in einer radikalen Umnutzung des Landes, sondern in einer Intensivierung, räumlichen Optimierung und Ergänzung der heutigen Nutzungen, sowie in der Begleitung der laufenden Projekte. Ein wichtiger Aspekt der Entwicklung ist derjenige des Naherholungsgebiets.

Aufgrund der verursachten Lärmimmissionen, der geringen Nachfrage nach Flugeinrichtungen für kommerzielle Zwecke und der Einschränkung weiterer Nutzungen durch einen regelmässigen Flugbetrieb, scheint das Projekt des zivilen Flugplatzes keine Zukunft zu haben.

Hingegen weisen das REGA-Projekt, die Intensivierung von Gewerbe und von Sport, Freizeit und Events sowie die Landwirtschaft ein Potenzial auf.

8. Konflikte

8.1 Beschrieb

8.1.1 Grenzwachtkorps contra Gewerbe

Das Projekt der Grenzwachtkorps sieht die Benutzung der Flugpisten und von Bauten im Nordosten des Areals vor. Diese Entwicklung steht langfristig in Konkurrenz zur Bildung einer traditionellen Gewerbezone. Eine mittelfristige Nutzung ist jedoch sinnvoll.

8.1.2 Events contra Landwirtschaft

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

8.1.3 VFI contra weitere Nutzungen

Das Projekt eines zivilen Flugplatzes scheint seit der Einstellung des Militärflugplatzes weniger selbstverständlich. Die Nachfrage nach zivilen Flügen ist nicht nachgewiesen (Nähe Belp), die Lärmimmissionen wären in Ruhezeiten (Wochenende und Abend) beträchtlich und die Akzeptanz bei der lokalen Bevölkerung ist gering. Die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projektes konnte nicht belegt werden, während der Aufwand für eine Bewilligungserteilung gross ist. Ein ziviler Flugplatz würde zudem die Entwicklung weiterer Nutzungen weitgehend erschweren und den Stellenwert des Areals als Naherholungsgebiet deutlich schwächen.

8.1.4 Lüttschine contra Erschliessung/Nutzungen

Die geplanten Schutzmassnahmen gegen Überschwemmungen um die Lüttschine verlangen nach einer Verlegung der Erschliessungstrassen im südlichen Teil des Areals.

8.1.5 REGA contra Gewerbe

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

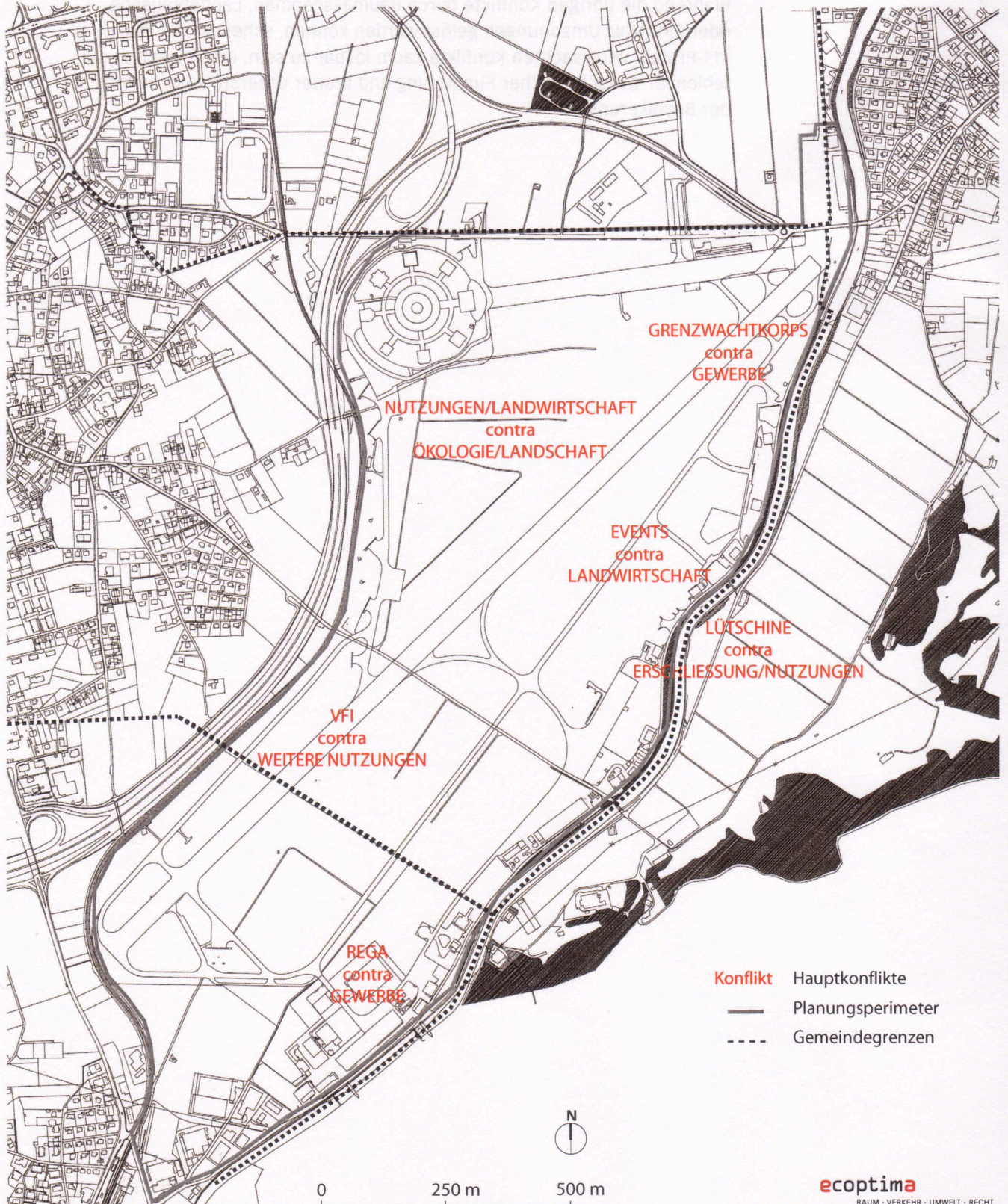
8.1.6 Nutzungen/Landwirtschaft contra ökologie/Landschaft

Es besteht die Gefahr, dass sich zukünftige Nutzungen nachteilig auf die besonderen ökologischen und landschaftlichen Werte auswirken. Permanente und temporäre Lebensräume für Pflanzen und Tiere sollen, insbesondere entlang der Lüttschine, in Kombination mit der Landwirtschaft und auf ungenutzten Restflächen, einen angemessenen Stellenwert erhalten.

8.2 Beurteilung

Während die übrigen Konflikte durch Baumassnahmen, Landabtausche oder Ein- bzw. Umzonungen gelöst werden können, scheinen die vom VFI-Projekt verursachten Konflikte kaum lösbar zu sein, umso weniger mit fehlender wirtschaftlicher Fundierung und breiter Unterstützung seitens der Bevölkerung.

Interlaken: NIPR Flugplatz
Übersicht Hauptkonflikte



Konflikt Hauptkonflikte
— Planungsperimeter
- - - Gemeindegrenzen

9. Entwicklungsszenarien

Ausgehend von der Situationsanalyse wurden 5 pointierte Entwicklungsszenarien erarbeitet: Status Quo, Zivile Fliegerei, REGA, ohne REGA, Rückbau.

Das Ziel der Szenarien war, eine Diskussion über die anzustrebende Entwicklung auszulösen. Bei der Diskussion der Szenarien geht es weniger um die Frage, ob die Szenarien inhaltlich richtig sind. Vielmehr geht es darum, anhand von alternativen Entwicklungsmöglichkeiten die gewünschte Stossrichtung herauszuschälen.

9.1 Status quo

Dieses Szenario geht davon aus, dass sich in Zukunft an den Rahmenbedingungen kaum etwas ändern wird. Das Status Quo Szenario ist das Referenz-Szenario.

Nutzung

Die Nutzungen richten sich nach den heute gültigen Zonenvorschriften bzw. nach den Ausnahmeregelungen, die das RPG ermöglicht:
Keine zivile Fliegerei, REGA-Projekt in Planung, keine Erweiterung GWK, keine Erweiterung der Gewerbezone, Events nur mit Ausnahmegewilligungen, viele temporäre Nutzungen.

Erschliessung/Infrastruktur

MIV: Verbindung Wilderswil–Bönigen zuerst auf der Bönigstrasse und nach der Lüttschinebrücke auf der Gsteigstrasse. Erschliessung der Nutzungsgebiete „Sport“ und „Gewerbe“ über den Mittelweg respektive der Bönigstrasse. Lüttschinen- und Änderbergstrasse sind bei grösseren Events für den Motorisierten Verkehr gesperrt. Bei Gross-Events wird der motorisierte Verkehr über die Geissgasse auf die bestehende Flugpiste geführt.

ÖV: Keine Anpassungen des heutigen Angebots.

LV: Velorouten beidseits der Lüttschine. Hauptquerungsachse für den Fussverkehr verläuft auf der Änderbergstrasse.

Neue Infrastrukturen sind nicht erforderlich. Für Gross-Events sind evtl. feste Abwasseranlagen zu erstellen.

Umwelt/Ökologie/Landwirtschaft

Inventarisierte Lebensräume bleiben mehrheitlich erhalten (s. Projekt NLA). Gewässerraum der Lüttschine wird nördlich der Lüttschinebrücke freigehalten. Druck auf Landwirtschaftsflächen für (temporäre) Zwischennutzungen nimmt weiter zu (Events, Festivals). Umsetzung des regionalen Teilrichtplans „ökologische Vernetzung“. Sanierung der Altlasten erfolgt gemäss gesetzlichen Vorschriften. Zustand Landschaftsbild bleibt vorläufig gleich. Ohne Gesamtplanung besteht die Gefahr einer „schleichenden“ Veränderung durch neue Projekte/Bedürfnisse (einzelfallweise).

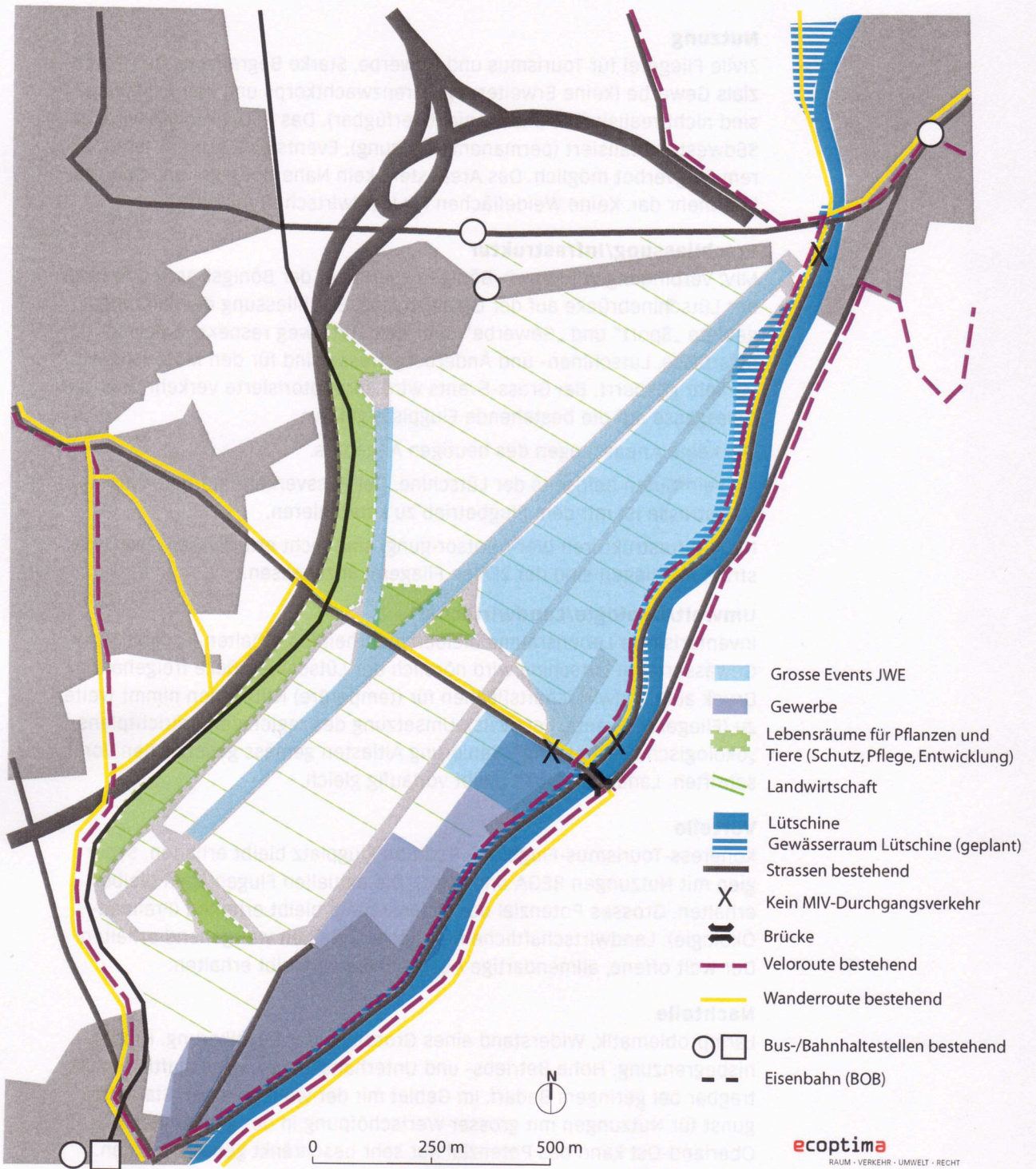
Vorteile

Keine zusätzlichen Kosten, Nutzung der bestehenden Bauten und Infrastruktur. Grosse Nutzungsvielfalt. Grosses Potenzial an Lebensräumen bleibt erhalten (Freiland-Ökologie). Landwirtschaftliche Nutzflächen bleiben weitgehend erhalten. Weit offener, allmendartiger Ausgleichsraum bleibt erhalten.

Nachteile

Freistellung des Gewässerraums Lüttschine ist erschwert. Die Chance für die koordinierte zukünftige Entwicklung des Gebiets wird vertan. Die aktuelle Situation ist wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Interlaken: NIRP Flugplatz
Entwicklungsszenario „Status quo“



9.2 Zivile Fliegerei

Dieses Szenario setzt auf den Ausbau der zivilen Fliegerei. Es ist nicht zu verwechseln mit den Zielen und Anliegen des VFI, die weniger weit gehen.

Nutzung

Zivile Fliegerei für Tourismus und Gewerbe. Starke Begrenzung des Potenzials Gewerbe (keine Erweiterung). Grenzwachtkorps und Zoll-Prüfanlage sind nicht realisierbar (Pisten nicht verfügbar). Das REGA-Projekt wird im Südwesten realisiert (permanente Nutzung). Events sind nur mit temporärem Flugverbot möglich. Das Areal stellt kein Naherholungs- und Sportgebiet mehr dar. Keine Weideflächen für Landwirtschaft möglich.

Erschliessung/Infrastruktur

MIV: Verbindung Wilderswil–Bönigen zuerst auf der Bönigstrasse und nach der Lüttschinebrücke auf der Gsteigstrasse. Erschliessung der Nutzungsgebiete „Sport“ und „Gewerbe“ über den Mittelweg respektive der Bönigstrasse. Lüttschinen- und Änderbergstrasse sind für den Motorisierten Verkehr gesperrt. Bei Gross-Events wird der motorisierte Verkehr über die Geissgasse auf die bestehende Flugpiste geführt.

ÖV: Keine Anpassungen des heutigen Angebots.

LV: Velorouten beidseits der Lüttschine. Der Fussverkehr auf der Änderbergstrasse ist mit dem Flugbetrieb zu koordinieren.

Neue Infrastrukturen (Ver-/ Entsorgung) sind nicht erforderlich. Die Infrastruktur-Anlagen sind der zivilen Fliegerei anzupassen.

Umwelt/Ökologie/Landwirtschaft

Inventarisierte Lebensräume bleiben mehrheitlich erhalten (Projekt NLA). Gewässerraum Lüttschine wird nördlich der Lüttschinebrücke freigehalten. Druck auf Landwirtschaftsflächen für (temporäre) Nutzungen nimmt weiter zu (Fliegerei, Events, Festivals). Umsetzung des regionalen Teilrichtplans „ökologische Vernetzung“. Sanierung Altlasten gemäss gesetzlichen Vorschriften. Landschaftsbild bleibt vorläufig gleich.

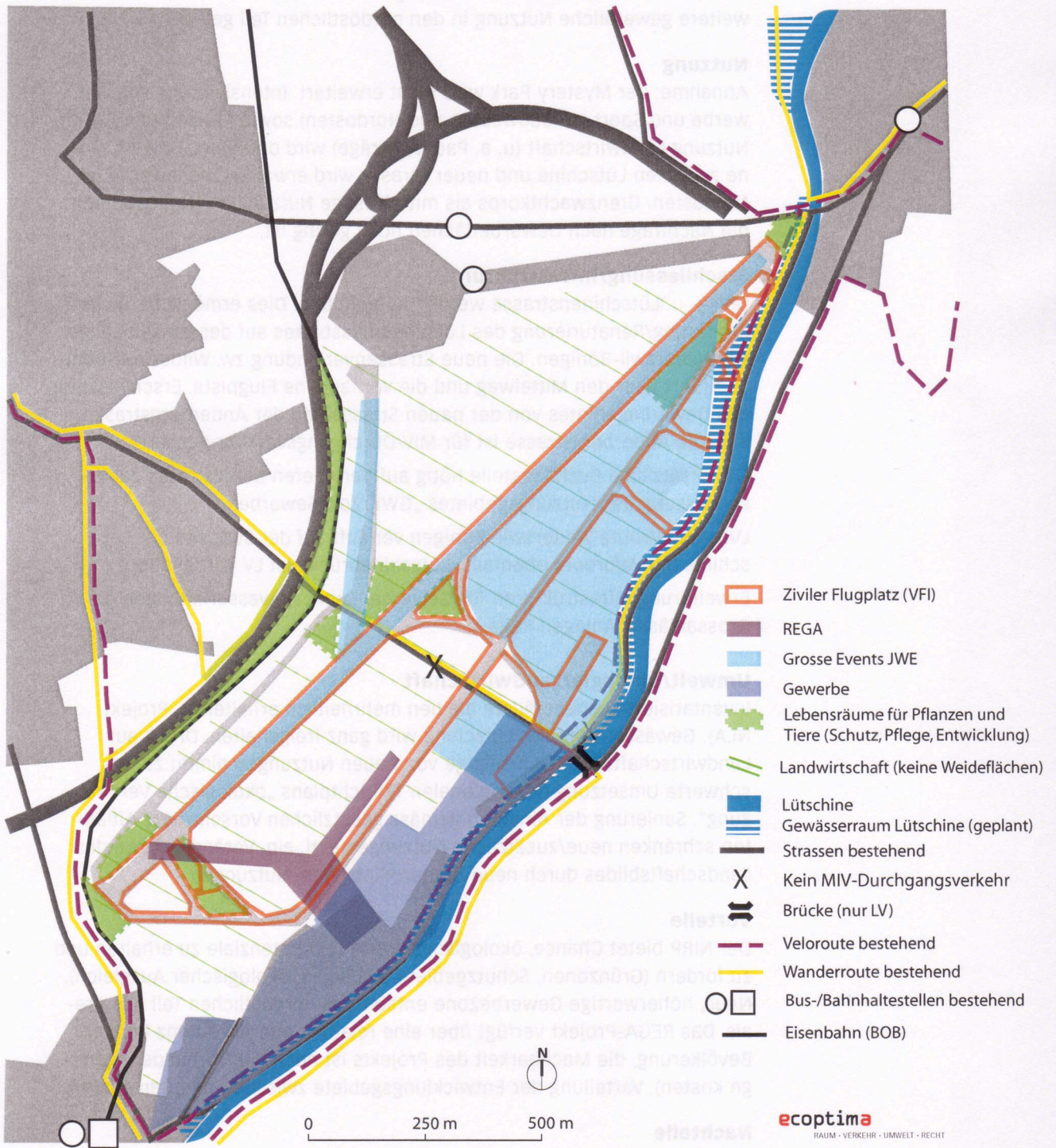
Vorteile

Kongress-Tourismus-Flugplatz, Tradition Flugplatz bleibt erhalten. Synergien mit Nutzungen REGA und RUAG. Die aktuellen Fluganlagen bleiben erhalten. Grosses Potenzial der Lebensräume bleibt erhalten (Freiland-Ökologie). Landwirtschaftliche Nutzflächen bleiben weitgehend erhalten. Der weit offene, allmendartige Ausgleichsraum bleibt erhalten.

Nachteile

Lärmproblematik, Widerstand eines Grossteils der Bevölkerung. Hinderisbegrenzung. Hohe Betriebs- und Unterhaltskosten, wirtschaftlich nicht tragbar bei geringem Bedarf. Im Gebiet mit der wohl grössten Standortgunst für Nutzungen mit grosser Wertschöpfung in der ganzen Region Oberland-Ost kann das Potenzial nur sehr beschränkt genutzt werden. Die Möglichkeiten für die Erschliessung des Gebiets sind eingeschränkt. Das Projekt GWK kann nicht realisiert werden (Pisten nicht verfügbar).

Interlaken: NIPR Flugplatz
 Entwicklungsszenario „Zivile Fliegerei“



9.3 REGA

Dieses Szenario geht davon aus, dass die REGA die Basis Interlaken realisiert und stark ausbaut. Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, wird die weitere gewerbliche Nutzung in den nordöstlichen Teil gelegt.

Nutzung

Annahme: der Mystery Park wird nicht erweitert. Intensivierung von Gewerbe und Sport (im Südwesten und Nordosten) sowie Freizeit und Events. Nutzung Landwirtschaft (u. a. Pachtverträge) wird optimiert. Gewerbezone zwischen Lüttschine und neuer Strasse wird erweitert, hochwertig im Nordosten. Grenzwachtkorps als mittelfristige Nutzung im Nordosten, da die Nachfrage nach Gewerbeflächen noch gering ist.

Erschliessung/Infrastruktur

Bönig- u. Lüttschinnenstrasse werden aufgehoben. Dies ermöglicht die Verbreiterung/Renaturierung des Lüttschineflussbettes auf der ganzen Länge zw. Wilderswil-Bönigen. Die neue Strassenverbindung zw. Wilderswil-Bönigen führt über den Mittelweg und die vorhandene Flugpiste. Erschliessung des Gewerbegebietes von der neuen Strasse und der Änderbergstrasse aus. Die Änderbergstrasse ist für MIV-Durchgangsverkehr gesperrt.

ÖV: Zusätzliche Bushaltestelle nötig auf der oberen Bönigstrasse zur Erschliessung des Nutzungsgebietes „GWK/Zoll/Gewerbe“.

LV: Wanderoute Wilderswil-Bönigen verläuft auf der Südseite der Lüttschine. Die Veloroute ebenfalls. Lüttschinebrücke ist LV vorbehalten.

Erweiterung Infrastrukturen für Gewerbe, Sport; Abwasserleitungen für Grossanlagen; Anlagen Rega

Umwelt/Ökologie/Landwirtschaft

Inventarisierte Lebensräume bleiben mehrheitlich erhalten (s. Projekt NLA). Gewässerraum der Lüttschine wird ganz freigehalten. Druck auf Landwirtschaftsflächen als Folge von neuen Nutzungen nimmt zu. Erschwerte Umsetzung des regionalen Teilrichtplans „ökologische Vernetzung“. Sanierung der Altlasten gemäss gesetzlichen Vorschriften, Altlasten schränken neue/zusätzliche Nutzungen evtl. ein. Veränderungen des Landschaftsbildes durch neue Bauten, Anlagen, Nutzungen.

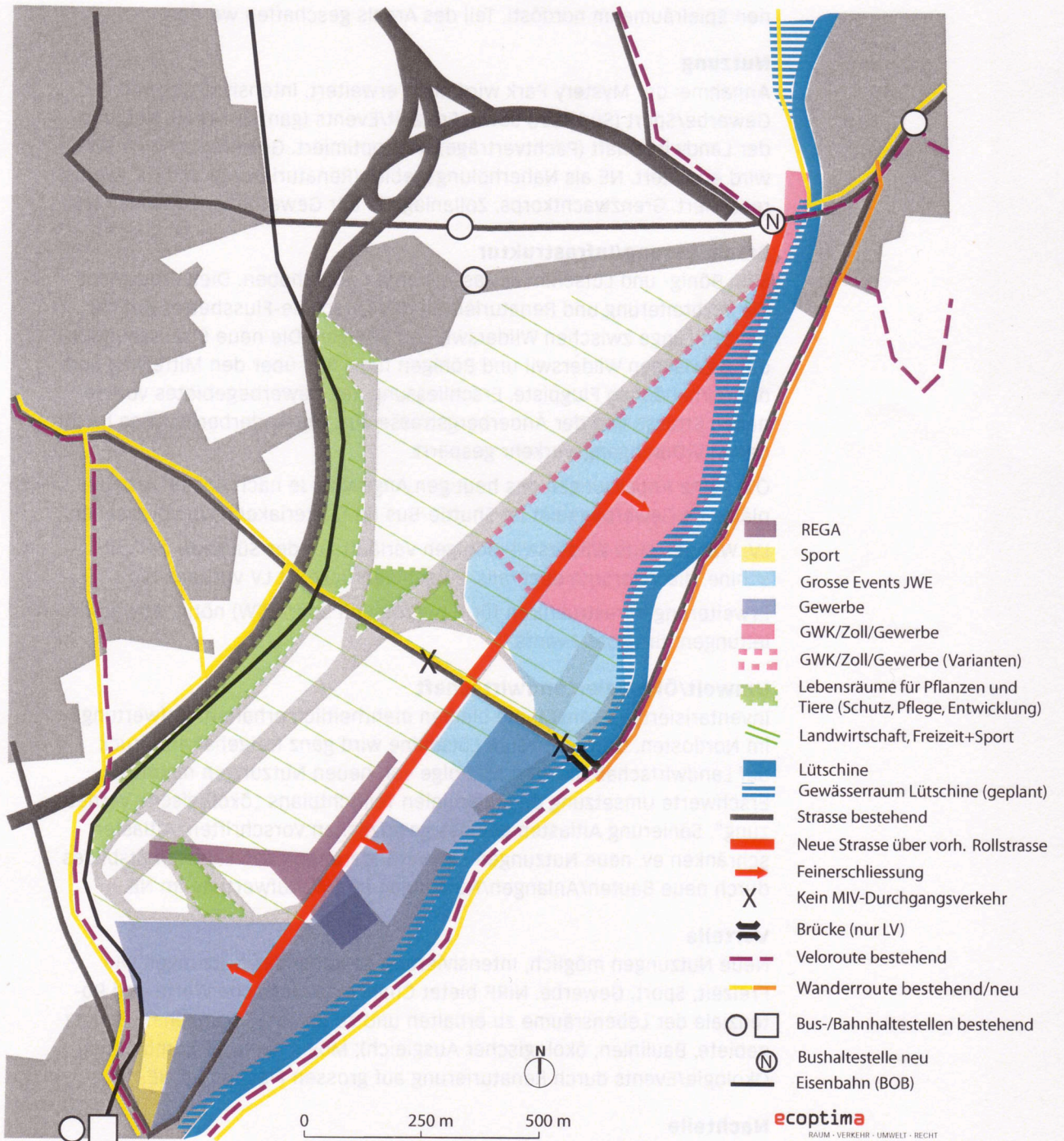
Vorteile

Der NIPR bietet Chance, ökologische Werte und Potenziale zu erhalten und zu fördern (Grünzonen, Schutzgebiete, Baulinien, ökologischer Ausgleich). Neue, höherwertige Gewerbezone entsteht im nordöstlichen Teil des Areals. Das REGA-Projekt verfügt über eine relativ breite Akzeptanz bei der Bevölkerung, die Machbarkeit des Projekts ist hoch (StL vorhanden, geringe Kosten). Verteilung der Entwicklungsgebiete zwischen den Gemeinden.

Nachteile

Lärmproblematik. Hindernisbegrenzung. Der Bedarf an neuen Gewerbeflächen ist nicht nachgewiesen. Ökol. Potenzial der Lebensräume wird geschmälert; Übergang von Freilandökologie zu Siedlungsökologie. Stellenwert der Landwirtschaft nimmt ab; Verlust von sehr fruchtbarem Boden.

Interlaken: NIPR Flugplatz
 Entwicklungsszenario „REGA“



9.4 Ohne REGA

Dieses Szenario konzentriert die industriell-gewerbliche Nutzung in den Bereich der heute bestehenden Gewerbe- und Industriezone. Damit können Spielräume im nordöstl. Teil des Areals geschaffen werden.

Nutzung

Annahme: der Mystery Park wird nicht erweitert. Intensivierung von Gewerbe/Sport (Südwest) sowie Freizeit/Events (ganzes Areal). Nutzung der Landwirtschaft (Pachtverträge) wird optimiert. Gewerbezone im SW wird erweitert. NE als Naherholungsgebiet (Renaturierung) und für Events reserviert. Grenzwachtkorps, Zollanlage in der Gewerbezone (SW) situiert.

Erschliessung/Infrastruktur

MIV: Bönig- und Lüttschinnenstrasse werden aufgehoben. Dies ermöglicht die Verbreiterung und Renaturierung des Lüttschine-Flussbettes auf der ganzen Länge zwischen Wilderswil und Bönigen. Die neue Strassenverbindung zwischen Wilderswil und Bönigen führt neu über den Mittelweg und der vorhandenen Flugpiste. Erschliessung des Gewerbegebietes von der neuen Strasse und der Änderbergstrasse aus. Die Änderbergstrasse ist für den MIV-Durchgangsverkehr gesperrt.

ÖV: Keine Anpassungen des heutigen Angebots. Je nach Anzahl Arbeitsplätze im Gewerbegebiet ist Shuttle-Bus (Bhf. Interlaken-Ost) vorzusehen.

LV: Wanderoute Wilderswil-Bönigen verläuft auf der Südseite der Lüttschine, die Veloroute ebenfalls. Lüttschinebrücke ist LV vorbehalten.

Erweiterung Infrastrukturen für Gewerbe und Sport (SW) nötig, Abwasserleitungen für Gross-Events.

Umwelt/Ökologie/Landwirtschaft

Inventarisierte Lebensräume bleiben mehrheitlich erhalten. Aufwertung im Nordosten. Gewässerraum Lüttschine wird ganz freigehalten. Druck auf Landwirtschaftsflächen als Folge von neuen Nutzungen nimmt zu. Erschwerte Umsetzung des regionalen Teilrichtplans „ökologische Vernetzung“. Sanierung Altlasten gemäss gesetzlichen Vorschriften; Altlasten schränken ev. neue Nutzungen ein. Veränderungen des Landschaftsbildes durch neue Bauten/Anlagen/Nutzungen im SW, Aufwertung im NE.

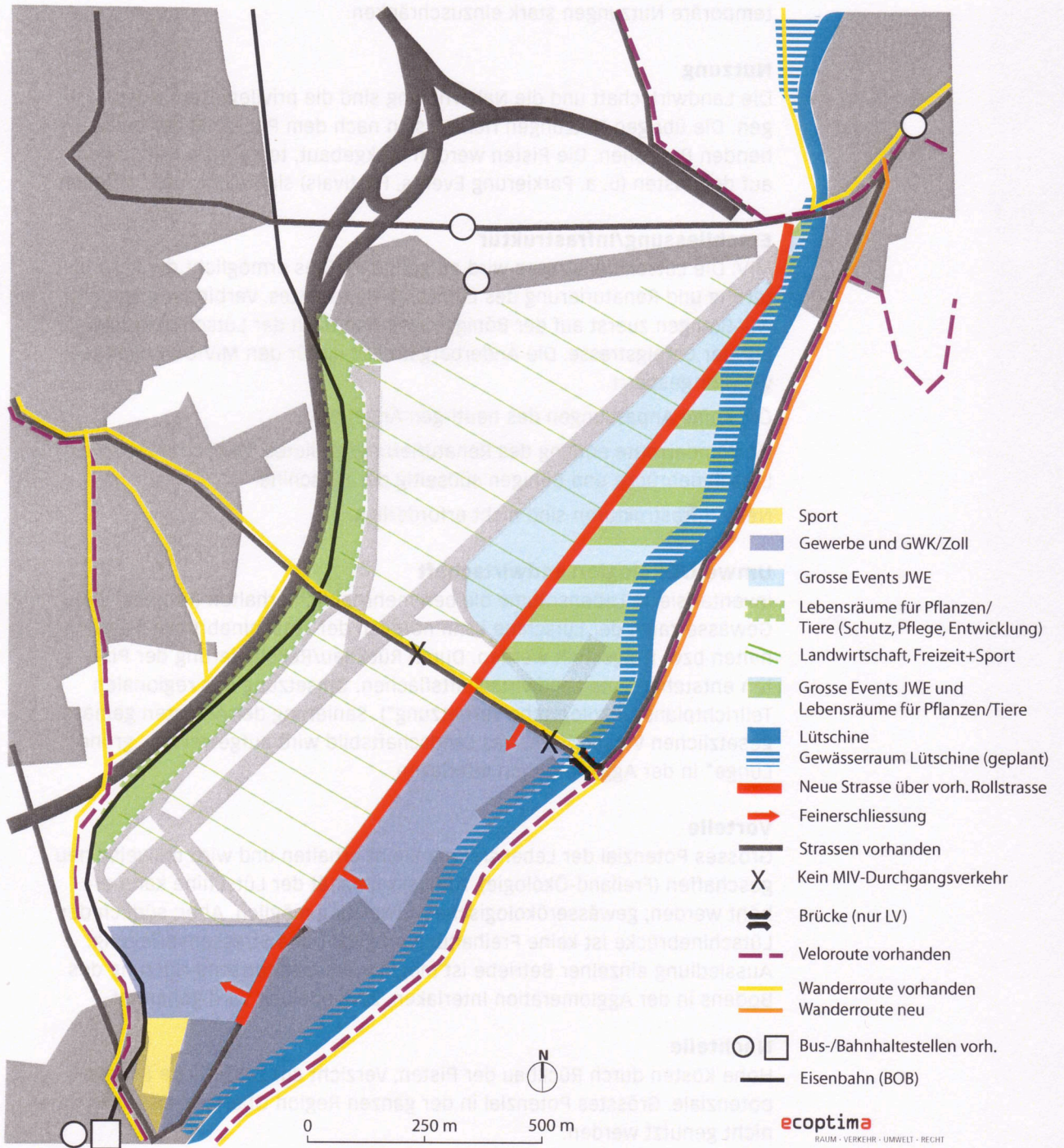
Vorteile

Neue Nutzungen möglich, Intensivierung bestehender Nutzungen wie Freizeit, Sport, Gewerbe. NIPR bietet Chance, ökologische Werte und Potenziale der Lebensräume zu erhalten und zu fördern (Grünzonen, Schutzgebiete, Baulinien, ökologischer Ausgleich); Möglichkeit für Kombination Ökologie/Events durch Renaturierung auf grossen Flächen im NE.

Nachteile

Ökologisches Potenzial der Lebensräume wird leicht geschmälert. Stellenwert der Landwirtschaft nimmt ab; Verlust von sehr fruchtbarem Boden. Der Bedarf an neuen Gewerbeflächen ist nicht nachgewiesen. Begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten in den Gemeinden Matten, Wilderswil; keine neue Bauzone für Bönigen möglich. Projekt GWK, vorgesehen im NE müsste überprüft werden.

Interlaken: NIPR Flugplatz
 Entwicklungsszenario „Ohne REGA“



9.5 Rückbau

In diesem Szenario geht es um einen konsequenten Rückbau aller Flugzeuginfrastrukturen. Die Gelegenheit des Rückbaus wird genutzt, um auch temporäre Nutzungen stark einzuschränken.

Nutzung

Die Landwirtschaft und die Naherholung sind die privilegierten Nutzungen. Die übrigen Nutzungen richten sich nach dem Potenzial der bestehenden Bauzonen. Die Pisten werden rückgebaut, temporäre Nutzungen auf den Pisten (u. a. Parkierung Events, Festivals) sind nicht mehr möglich.

Erschliessung/Infrastruktur

MIV: Die Lütschinenstrasse wird aufgehoben. Dies ermöglicht die Verbreiterung und Renaturierung des Lütschine-Flussbettes. Verbindung Wilderswil–Bönigen zuerst auf der Bönigstrasse und nach der Lütschinebrücke auf der Gsteigstrasse. Die Änderbergstrasse ist für den MIV-Durchgangsverkehr gesperrt.

ÖV: Keine Anpassungen des heutigen Angebots.

LV: Wanderroute entlang des Renaturierungsgebietes. Veloroute Zwischen Lütschinebrücke und Bönigen südseitig der Lütschine.

Neue Infrastrukturen sind nicht erforderlich.

Umwelt/Ökologie/Landwirtschaft

Inventarisierte Lebensräume bleiben mehrheitlich erhalten (Projekt NLA). Gewässerraum der Lütschine kann nördlich der Lütschinebrücke freigehalten bzw. freigestellt werden. Durch Rückbau/Rekultivierung der Pisten entstehen gute Landwirtschaftsflächen. Umsetzung des regionalen Teilrichtplans („ökologische Vernetzung“). Sanierung der Altlasten gemäss gesetzlichen Vorschriften. Das Landschaftsbild wird aufgewertet, „grüne Lunge“ in der Agglomeration Interlaken.

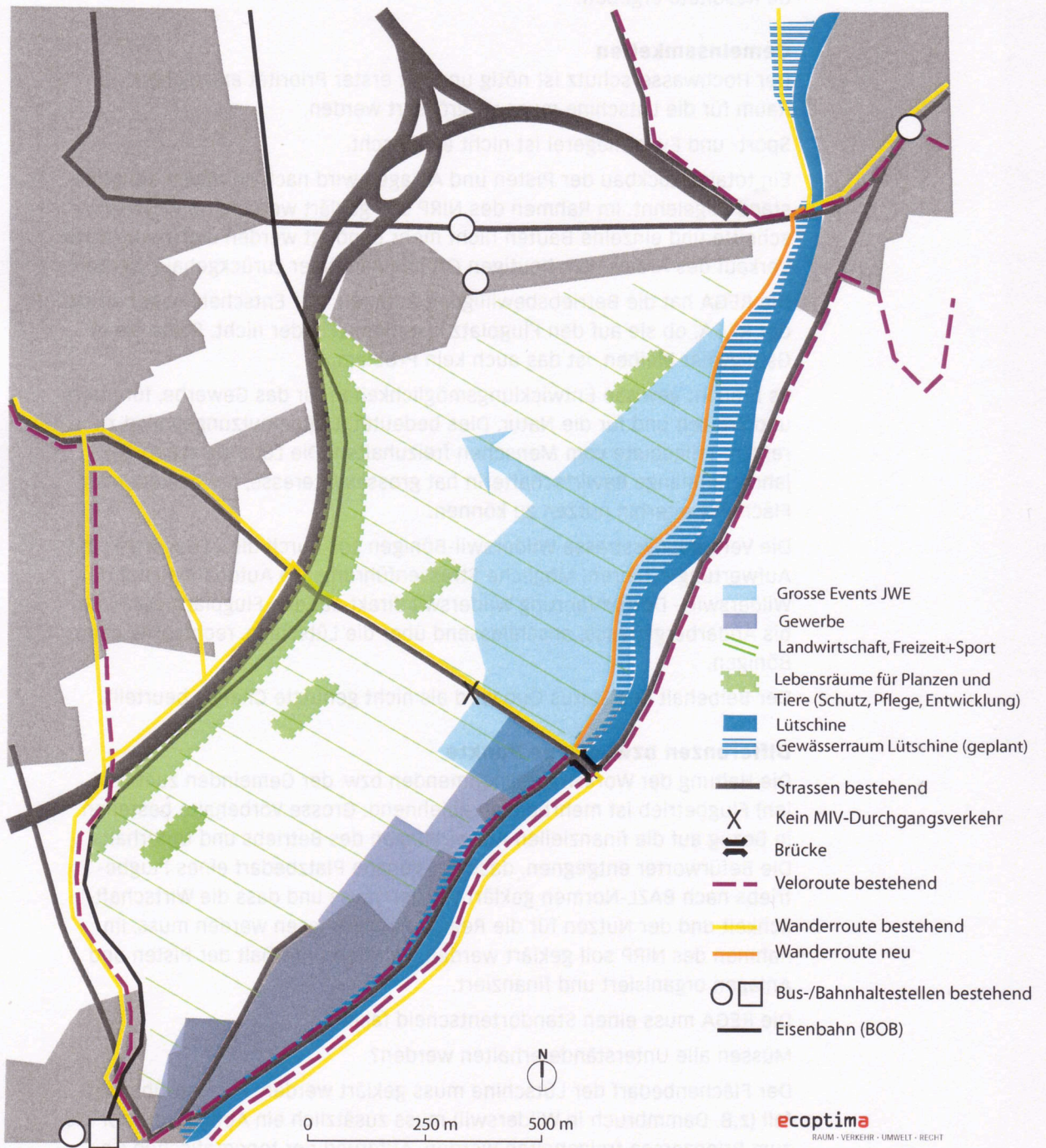
Vorteile

Grosses Potenzial der Lebensräume bleibt erhalten und wird teilweise neu geschaffen (Freiland-Ökologie). Abflusskapazität der Lütschine kann erhöht werden; gewässerökologische Aufwertung möglich. Aber: südlich der Lütschinebrücke ist keine Freihaltung möglich ohne Strassenverlegung. Aussiedlung einzelner Betriebe ist möglich. Haushälterische Nutzung des Bodens in der Agglomeration Interlaken, Zersiedelung wird gehemmt.

Nachteile

Hohe Kosten durch Rückbau der Pisten, Verzicht auf zusätzliche Ertragspotenziale. Grösstes Potenzial in der ganzen Region Oberland-Ost kann nicht genutzt werden.

Interlaken: NIPR Flugplatz
Entwicklungsszenario „Rückbau“



10. Resultate Workshop Begleitgruppe Februar 2006

Die Diskussion der Entwicklungsszenarien in der Begleitgruppe hat folgende Resultate ergeben:

Gemeinsamkeiten

Der Hochwasserschutz ist nötig und mit erster Priorität anzugehen. Der Raum für die Lütschine muss vergrössert werden.

Sport- und Eventfliegerei ist nicht erwünscht.

Ein totaler Rückbau der Pisten und Anlagen wird nach heutigem Kenntnisstand abgelehnt. Im Rahmen des NIRP soll geklärt werden, ob Pistenabschnitte und einzelne Bauten nicht mehr benötigt werden und deshalb vor Verkauf des Areals vom heutigen Grundeigentümer zurückgebaut werden.

Die REGA hat die Betriebsbewilligung erhalten. Der Entscheid liegt nun bei der REGA, ob sie auf den Flugplatz kommen will oder nicht. Sollte sie in Gsteigwiler bleiben, ist das auch kein Problem.

Es braucht gewisse Entwicklungsmöglichkeiten für das Gewerbe, für Sport und Freizeit und für die Natur. Dies bedeutet, Doppelnutzungen sind zu regeln, Teilgebiete vom Menschen freizuhalten. Die Landwirtschaft als jahrzehntelange Bewirtschafterin hat grosses Interesse, die bestehenden Flächen weiterhin nutzen zu können.

Die Verbindungsstrasse Wilderswil-Bönigen soll durch die Verlegung keine Aufwertung erfahren. Mögliche Strassenführung: Via Autobahnausfahrt Wilderswil – Dorfumfahrung Wilderswil direkt auf den Flugplatz, auf Piste bis Änderbergstrasse, anschliessend über die Lütschine, rechtsufrig nach Bönigen.

Der Beibehalt des Status Quo wird als nicht genutzte Chance beurteilt.

Differenzen bzw. offene Punkte

Die Haltung der Workshopteilnehmenden bzw. der Gemeinden zum (zivilen) Flugbetrieb ist mehrheitlich ablehnend. Grosse Vorbehalte bestehen in Bezug auf die finanziellen Auswirkungen des Betriebs und Unterhalts. Die Befürworter entgegnen, dass der genaue Platzbedarf eines Flugbetriebs nach BAZL-Normen geklärt werden muss und dass die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen für die Region nachgewiesen werden muss. Im Rahmen des NIRP soll geklärt werden, wer den Unterhalt der Pisten und Anlagen organisiert und finanziert.

Die REGA muss einen Standortentscheid fällen.

Müssen alle Unterstände erhalten werden?

Der Flächenbedarf der Lütschine muss geklärt werden. Für den Überlastfall (z.B. Dammbbruch in Wilderswil) muss zusätzlich ein Abflusskorridor bis zum Brienersee freigehalten werden. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten verläuft dieser Korridor über das Flugplatzareal.

Können bestimmte Bauten und Anlagen zurückgebaut werden und wer ist dafür zuständig?

Die wichtigsten Naturschutz-Anliegen wurden ecoptima von Pro Natura zuhanden des Richtplans ausgehändigt, ergänzend dazu Bericht VBS/NLA.

11. Resultate der Mitwirkung (noch offen)

12. Resultate der Vorprüfung (noch offen)

Anhang

13. Anhang

13.1 Grundlagenverzeichnis

Grundlagenberichte		Datum
Planungsgemeinschaft Flugplatz Interlaken	Planungsvereinbarung	28. Juli 2005
Regionalplanung Oberland Ost	Interlaken und Umgebung auf dem Weg zur Alpen und Tourismusstadt	21. Oktober 2002
Ingenieurgesellschaft Romandie	Nutzungsstudie EMD-Grundstücke Interlaken und Umgebung	20. Januar 1997
Mathias Boss	Was soll auf dem Flugplatz Interlaken ge- schehen?	2004
IC	Agglomerationsprogramm Interlaken	27. Januar 2005
Luftwaffe	Natur, Landschaft und Armee – Militärflug- platz Interlaken	Herbst 1999/ Frühjahr 2000
Schwellenkorporation Bö- deli Süd	Studie Raumbedarf Lütschine	September 2005
Regionalplanung Oberland Ost	Befragung der Bewirtschafter der Flugplatz- flächen	1. November 2005

Anhang

Baurechtliche Dokumente		Datum
Gemeinde Bönigen	Baureglement	Februar 2002
Gemeinde Bönigen	Zonenplan	24. Juli 2002
Gemeinde Bönigen	Verkehrsrichtplan + Erläuterungen	
Gemeinde Interlaken	Baureglement	22. September 1996/9. Mai 1997
Gemeinde Interlaken	Zonenplan	9. Mai 1997
Gemeinde Matten	Baureglement	23. Juli 1991
Gemeinde Matten	Zonenplan	24. Februar 1983
Gemeinde Matten	Pflichtenheft für die Revision der Ortsplanung	3. September 1995
Gemeinden Interlaken, Unterseen, Matten	Verkehrsrichtplan Bödéli, Auszug	20. Mai 1999
Gemeinde Wilderswil	Zonenplan	Mai 2002
Gemeinde Wilderswil	Baureglement	19. September 1988
Gden. Matten und Wilderswil	Üo Arbeitszone SF-Halle 1	24. Januar 2000
RUAG Interlaken	Leistungsübersicht	5. April 1993
Bürgergemeinde Wilderswil/VBS	Kaufvertrag	10. Oktober 1940/ 20. April 1944
Bürgergemeinde Wilderswil/VBS	Pachtvertrag	4. September 1991
Bürgergemeinde Wilderswil/RUAG	Pachtvertrag	20. Februar 2002
Bürgergemeinde Wilderswil	Standard-Pachtvertrag	17. Mai 2004
BVE Kt. Bern/ Bettchen+Blumer	Ingenieurbüro Zukünftiger Raumbedarf Lütschine im Bereich Flugplatz Interlaken	6. Oktober 2005

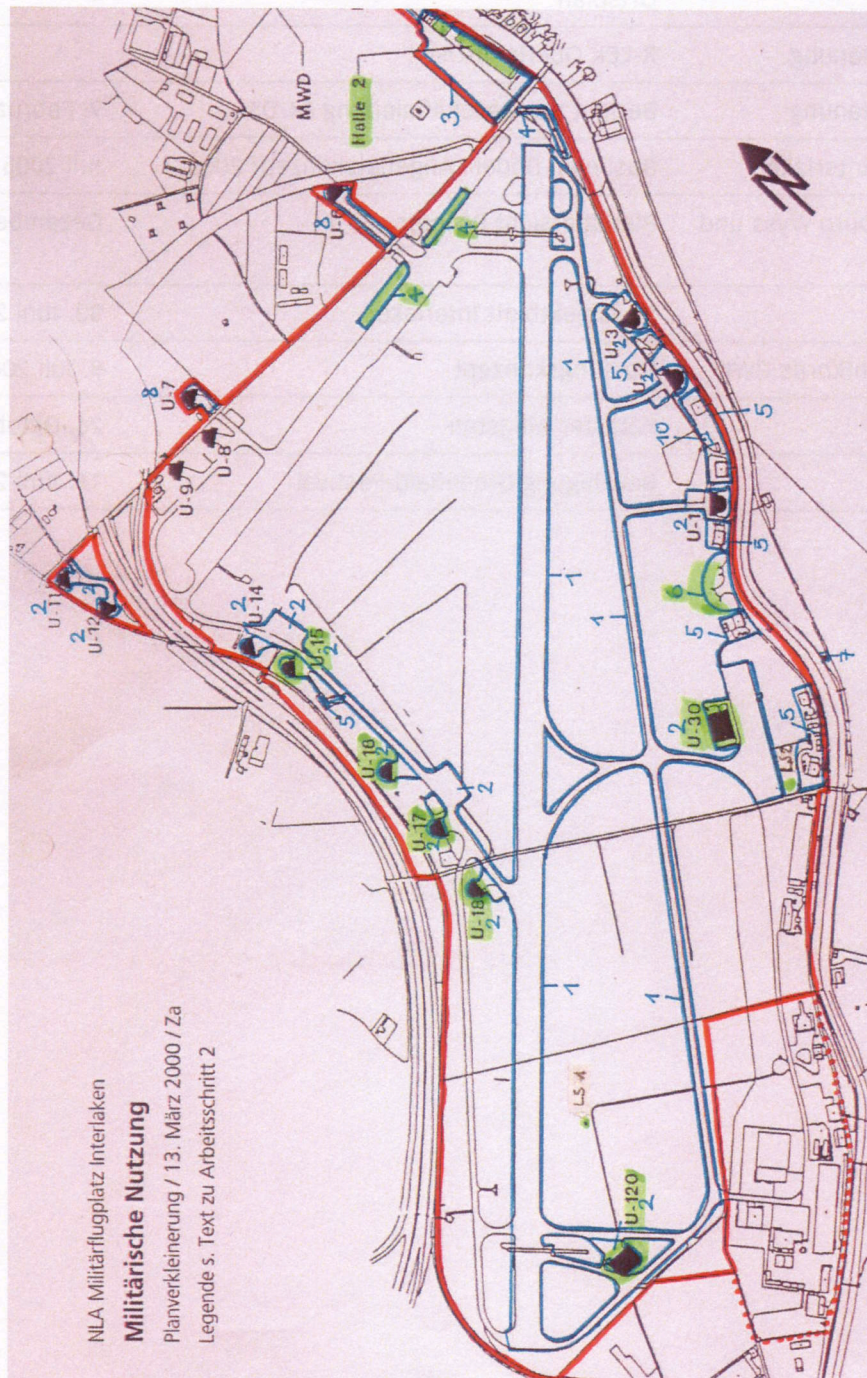
Anhang

Andere Dokumente		Datum
Gemeinde Bönigen	Revision Ortsplanung 2001, Erläuterungsbericht	September 2001
Luftwaffe	Aktivitätenlisten	2002 – 2005
Interlaken	Ortsplan	–
Bönigen	Ortsplan	–
Regionalplanung	R-LEK Oberland-Ost	
Regionalplanung	Bericht der Geschäftsleitung 04/05	9. Februar 2005
PostAuto Interlaken	Buslinien Bödeli: Angebotskonzept 2006	Juli 2005
Ingenieurbüro Wyss und Früh AG	Planübersicht Pächter	Dezember 1989
BAZL	SIL Objektblatt Interlaken	30. Juni 2005
Grenzwachtkorps GWK	Nutzungskonzept	9. Juli 2004
VBS	Kataster Altlasten	26. Oktober 2005
JWE	Bewilligung Greenfield-Festival	16. Juni 2005

13.2 Denkmalschutzobjekte

Beschrieb

Zur Zeit ist das VBS an der Erarbeitung des Schutzinventars Militärische Denkmäler auf dem Flugplatz Interlaken. Ein Entwurf wird frühestens im Frühling 2006 vorliegen. Die nachfolgende Karte zeigt die schützenswerten militärischen Denkmäler (grün) im Perimeter des NIRP Flugplatz Interlaken (Grundlage: Gespräch mit dem Beauftragten der armasuisse, Bereich Bauten, Herr Silvio Keller).



Anhang

U-120



U-18



U-17



U-16



Anhang

LS1/LS2



Stellenwert Inventar

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