

Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn

Aktueller Stand Verkehrsüberlegungen, 16. Juni 2025

Ausgangslage

Einer der grossen Vorteile der Verlegung der Talstation der Firstbahn zum Bahnhof Grindelwald bildet die Verbesserung der heutigen Verkehrsflüsse und Erschliessungsthematiken des Dorfs Grindelwald. Die Verantwortlichen der Gemeinde Grindelwald erarbeiten daher gemeinsam mit den Bahnen sowie Verkehrsspezialisten, basierend auf den bestehenden Grundlagen, ein übergeordnetes Verkehrskonzept parallel zum Projekt.

Ziel ist es bis zur voraussichtlichen im Jahr 2026 stattfindenden Gemeindeabstimmung ein schlüssiges und für alle Anspruchsgruppen annehmbares Verkehrskonzept vorliegt. Das Verkehrskonzept kann nur gemeinsam mit den Verantwortlichen der Gemeinde Grindelwald erarbeitet und umgesetzt werden. Gemäss gültiger Gemeindeordnung liegt die Zuständigkeit für die Verkehrsplanung, -regelung und die Nutzung öffentlicher Flächen sowie die Planung und den Unterhalt der Strassen und Wege bei den Kommissionen und letztendlich beim Gemeinderat Grindelwald.

Anordnung künftiger Ski- und Ortsbusterminal und Parking

Im Rahmen der Testplanung wurden insgesamt 12 Varianten für einen künftigen Busterminal und Parking ausgearbeitet und 6 davon vertieft geprüft (siehe separater Variantenvergleich):

1. Parkhaus in der Furenmatte, Busterminal zwischen BOB und neuer Talstation Furenmatte oberirdisch (V5)
2. Parkhaus in der Furenmatte, Busterminal Bärplatz/Dorfstrasse oberirdisch (V8)
3. Parkhaus Sandigenstutz, Busterminal Furenmatte unterirdisch (V9)
4. Parkhaus und Busterminal unterirdisch Furenmatte (V10)
5. Parkhaus und Busterminal unterirdisch Furenmatte mit separater Erschliessung Busterminal ab Dorfstrasse (V11)
6. Parkhaus in der Furenmatte, Busterminal Bärplatz unterirdisch (V12)

Die Entwicklung der Furenmatte bietet eine wesentliche und einmalige Chance zur Aufwertung des Dorfzentrums. Es muss daher geprüft werden, bei welcher Variante der Anordnung des Busterminals, die für Grindelwald richtigen Aussenraumqualitäten entstehen. Der ÖV des Dorfes ist der Ortsbus (rund 1 Mio. jährliche Fahrgäste auf der Linie Terminal – Gletscherschlucht). Es ist zu prüfen, ob die sozialen Empfindungen stimmig sind, wenn die Busse künftig in einem unterirdischen Busterminal angeordnet sind. Die Kreuzung Kreuz/Post bildet auch eine Konfliktstelle und muss in der nächsten Planungsphase vertiefter betrachtet werden.

Aus dem letzten Workshop der Testplanung wurde folgende Empfehlung für die Weiterbearbeitung abgegeben: Im Rahmen des zweiten QS-Verfahrens ist die Variante 8 (V8) weiterzuverfolgen. Die Varianten 5 (V5) und 10 (V10) bilden die Rückfall-Ebene.

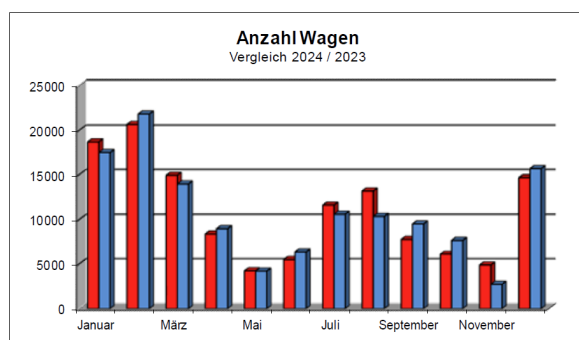
Der Gemeinderat Grindelwald hat in seiner März-Sitzung entschieden, die Variante 5 wegen der fehlenden Verkehrsfreiheit auf dem Bahnhofplatz auszuschliessen und primär die Variante 10 mit einem unterirdischen Busterminal beim Bahnhof anzustreben sei. Diese wird nun in der weiteren Planung unter maximalem Synergieeffekt mit den Projektbestandteilen des Terminals Talstation Firstbahn im Detail ausgearbeitet. Als Alternative soll die Variante 8 Parkhaus in der Furenmatte, Busterminal Bärplatz/Dorfstrasse oberirdisch in den weiteren Planungsprozess mitgeprüft werden. Die Weiterentwicklung Bärplatz erfolgt für beide Varianten durch die Gemeinde Grindelwald.

Verkehrskonzept und Parking für die neue Firstbahn aus Sicht Firstbahn

Die Basis bildet das damals für die V-Bahn erstellte Verkehrskonzept. Dieses wird nun für die Firstbahn punktuell angepasst. Erklärtes Ziel der Bahnen und des Gemeinderates ist es, bestmöglich die Tagesgäste mit der Berner Oberland-Bahn ab dem Park+Ride Matten in die Lütschinentäler zu transportieren. Schlüssel dazu ist ein attraktiver 15-Minuten-Takt der Berner Oberland-Bahn und komfortable Umsteige-Möglichkeiten im Terminal und am Bahnhof Grindelwald sowie ein attraktives Orts- und Skibusangebot. Durch die Integration der Berner Oberland-Bahn in die Skipässe und Ausflugstickets wird die Anreise mit dem ÖV weiter gefördert.

Es gibt saisonal grosse Unterschiede, wann und wie der Verkehr sich verteilt. Im Winter gibt es 5 bis 8 Spitzentage mit einer Morgen- und Nachmittagsspitze und im Sommer verteilen sich die Frequenzen über den ganzen Tag.

Der dennoch anreisende motorisierte Tages-Individualverkehr (MIV) soll primär ins Parkhaus Terminal geleitet werden, damit das Dorf so wenig wie möglich davon betroffen ist. Dieses weist mit Ausnahmen von einigen Tagen im Winter insbesondere im Sommer in der Regel noch zwischen 200 und 700 freie Plätze pro Tag auf. An den bis zu acht absoluten Spitzentagen im Winter, wo alle Parkplatzkapazitäten komplett ausgeschöpft sind, gilt es entweder temporäre Parkräume (Entlang der Strasse, auf Gitterrösten) zu nutzen oder das Verkehrsregime konsequent anzuwenden, indem MIV-Tagesgäste trotz Besetztmeldung des Verkehrssystems wieder nach Matten gelenkt werden.



	2024		2023	
	Anzahl Wagen	Belegung in %	Anzahl Wagen	Belegung in %
Januar	18'625	60.08	17'438	56.25
Februar	20'632	73.68	21'793	77.85
März	14'915	48.11	13'945	45.00
April	8'377	27.92	8'964	29.90
Mai	4'214	13.59	4'182	13.50
Juni	5'476	18.25	6'372	21.25
Juli	11'599	37.41	10'576	34.10
August	13'156	42.43	10'339	33.35
September	7'781	25.93	9'498	31.65
Oktober	6'108	19.70	7'669	24.75
November	4'860	16.20	2'710	9.05
Dezember	14'649	47.25	15'652	50.50
Total	130'392	35.72	129'147	35.60

Abbildung 1: Vergleich der monatlichen Belegungen Parkhaus Terminal in den Jahren 2023 / 2024. Insbesondere von April bis November ist die Auslastung deutlich unter 50% und es stehen entsprechend freie Parkkapazitäten zur Verfügung.

Die Schaffung von immer mehr zusätzlichen Parkplätzen in Grindelwald wird das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs steigern, weiterhin den notwendigen Ortsverkehr von Einheimischen und Mehrtagesgästen behindern und das Verkehrsproblem auf die Kantonsstrasse ab Wilderswil verlagern. Dies würde auch dem vom Kanton und Bund finanzierten künftigen 15-Minuten-Takt der Berner Oberland-Bahn zur Verkehrsverlagerung auf den Hauptachsen widersprechen. Mit dem 15-Minuten-Takt ist die Verbindung Terminal – Bahnhof Grindelwald sehr attraktiv, um zur Firstbahn oder ins Dorfzentrum zu kommen. Für die Firstbahn würden bei der Talstation grundsätzlich 20-30 Parkplätze für Personal und die Betreiber der Mantelnutzungen genügen.

Ski-, Ortsbus und Gesellschaftsbusse (Cars, Gruppengeschäft)

Das Ski- und Ortsbuskonzept richtet sich auch in Zukunft nach der Nachfrage. Basierend auf der gestiegenen Ganzjahres-Auslastung ist die Region Oberland Ost an der Überprüfung des Ortsbus-Angebots. Basierend auf den Fahrgastzahlen könnte sich der Kanton künftig stärker an den Kosten des Ortsbus beteiligen bei gleichbleibendem oder sogar noch verdichtetem Fahrplan. Dies ist frühestens ab dem Fahrplanwechsel im

Dezember 2027 möglich. Dabei können die Gebietsverbindungen First/Kleine Scheidegg/Männlichen dank des 15-Minuten-Takts der BOB und Halbstundentakt der WAB qualitativ gut abgedeckt werden.

Das Gruppengeschäft ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Basis-Auslastung der Bahnen und der Hotellerie und wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Die Bahnen werden weiterhin aktiv eine Verlagerung von Reisegruppen, die mit Gesellschaftswagen anreisen, auf das P+R Matten fördern. Die Umlagerung löst jedoch für die Reisegruppen im hart umkämpften Gruppengeschäft Mehrkosten aus, welche die Anbieter zum Teil versuchen zu vermeiden. Analog Grindelwald Terminal sollen auch speziell für Gruppen vorgesehene Halteketten abseits der Strasse bei der Talstation erstellt werden. So ist künftig sichergestellt, dass die grundsätzlich sehr gut gelenkten Gruppengäste nicht den Individual-Verkehr blockieren. Die Bahnen besitzen mit dem «Talgietli-Parkplatz» einen eigenen Gesellschaftsbus-Parkplatz, wogegen öffentliche Parkplätze für Gesellschaftsbusse in Grindelwald knapp sind. Auch hier ist die Absicht der Bahnen weiterhin die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Gemeinde zu verstärken, um die bestmögliche Lösung zu finden, wie zum Beispiel eine Art Bus-Terminal Talgietli.

Parkplatzangebot bei der neuen Talstation Firstbahn

Die Vorabklärungen zeigen, dass das künftig ab der «West-Umfahrung» Spillstattstrasse erschlossene Parkhaus aufgrund der Platzverhältnisse maximal zwischen 200 und 250 Parkplätze aufweisen kann. Der von der Gemeinde Grindelwald gewünschte unterirdische Busterminal wird die Anzahl der möglichen Parkplätze zusätzlich reduzieren. Hierbei sind 20-30 Parkplätze für die Mantelnutzung (Personal, Warenanlieferung, Betrieb, Shops, Bistro, Hostel, Erstwohnungen etc.) vorgesehen. Analog dem Parkhaus im Terminal werden die Tarife für Kurzzeit-Parkierung moderat, jedoch der Tagespreis entsprechend hoch sein. Das Parkhaus soll primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen. Tagesgäste gilt es auf das P+R Matten und gegebenenfalls in das Parkhaus Terminal direkt ab Rothenegg zu lenken.

Zubringer Berner Oberland-Bahn

Grundsätzlich soll der 15-Minuten-Takt auf die Inbetriebnahme der neuen Firstbahn eingeführt sein. Voraussetzungen dazu sind die umgesetzten Projekte neues Rollmaterial (2026), Haltestelle/Doppelspur Schwendi (2027), Haltestelle/Doppelspur Burglauenen inkl. Unterführung Burglauenen (2028), Haltestelle/Doppelspur Lütschental (2030) und Trassesanierung Grindelwald Terminal – Grindelwald (2030). Die Planungen und teilweise Baubewilligungsverfahren seitens BOB sind am Laufen und die Finanzierungen sind geklärt. Der Kanton Bern muss bei der BOB das entsprechende Angebot mit dem 15-Minuten-Takt bestellen. Bereits heute ist bei der BOB ein Halbstundentakt mit Zusatzzügen in der Lastrichtung bestellt und in Betrieb.

Ab Frühling 2026 stehen 10 zusätzliche Triebzüge zur Verfügung, womit auch die Förderkapazitäten der BOB erhöht werden können. Das Plangenehmigungsgesuch für die Haltestelle/Doppelspur Burglauenen inkl. Unterführung Burglauenen wird im Frühjahr 2025 eingereicht und die Umsetzung sollte – wenn keine Einsprachen oder sonstige Genehmigungsverzögerungen eintreten, bis Ende 2028 abgeschlossen sein. Damit kann auch der Bahnübergang Kantonsstrasse aufgehoben werden. In Zweilütschinen bleiben die beiden Bahnübergänge bestehen. Es ist nicht möglich diese aufzuheben und auch die finanziellen Mittel hierfür sind von den Eigentümern, der Berner Oberland-Bahnen AG, Bund und Kanton nicht in Aussicht gestellt. Dazu ist aufgrund der Topografie, Lütschine, Gebäude sowie Bahn- und Staatsstrasse kaum genügend Platz für eine Über- oder Unterführung. Eine entsprechende Machbarkeit wurde vor einigen Jahren geprüft.

Weiteres Vorgehen bezüglich Verkehrskonzept

In Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Einwohnergemeinde Grindelwald und unter Einbezug der Regionalkonferenz Oberland Ost überarbeitet aktuell die Firma Metron die Korridorstudie Lütschinentäler. Diese soll bis Juli 2025 folgende Punkte aufzeigen:

- Heutige Gästezahlen und Modal-Split auf der Anreise
- Kapazität des Strassennetzes zwischen Matten und Grindelwald
- Kapazität der BOB mit dem heutigen Taktangebot und Rollmaterial
- Kapazität der BOB mit dem geplanten 15-Minuten-Takt und dem neuen Rollmaterial
- Qualitative Abschätzung zum erwarteten Modal Split der Gäste (Aufteilung Individualverkehr/ÖV)
- Herleitung der Anzahl Parkplätze für die neue Firstbahn in verschiedenen Szenarien des Modal Split
- Abschätzung der Aufteilung auf die einzelnen (bestehenden/neuen) Parkieranlagen
- Schlussfolgerung und Empfehlungen

Parallel dazu werden die Planungsarbeiten für einen unterirdischen Busterminal und Parkhaus Furenmatte durch Mätzener & Wyss Ingenieure vertieft. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden mit der Umweltverträglichkeitsprüfung im Plangenehmigungsverfahren (PGV) aufgezeigt und abgewogen. Im Sinne einer Vorabklärung wurden Abschätzungen zur Leistungsfähigkeit resp. Verkehrsqualität des Knotens Dorfstrasse / Spillstattstrasse durchgeführt. Es zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens durch den veränderten Verkehrsfluss nur geringfügig abnimmt und keine Einbusse bezüglich Verkehrsqualität in Kauf genommen werden müssen. Bei der Variante 10 (unterirdischer Busterminal) sind aufgrund der zusätzlichen Knotenbelastung durch Busse des öffentlichen Verkehrs voraussichtlich zusätzliche Massnahmen (z.B. Busbevorzugung / Anpassung Vortrittsregelungen / Kreiselösung) notwendig.

Die Region Oberland Ost arbeitet an der Überprüfung des Ortsbus-Angebots. Basierend auf den Fahrgastzahlen könnte sich der Kanton künftig verstärkt an den Kosten Beteiligung und den Fahrplan verdichten.

Mit der eingereichten Nutzungsplanung können sich nun die Kommissionen und letztendlich der Gemeinderat Grindelwald zu der bisherigen Planung im Detail äussern und die Mitwirkung beschliessen. Während der Mitwirkung erhalten alle Interessierten die Möglichkeit zum Projekt und den eingereichten Unterlagen Stellung zu nehmen. Die daraus gewonnen Erkenntnisse fliessen dann wiederum in die weitere Planung ein. Bis im Sommer 2025 wird die überarbeitete Korridor-Studie vorliegen und kann mit der fortgeführten Verkehrsplanung abgeglichen werden. Bis zur Gemeindeabstimmung, voraussichtlich im Jahr 2026, soll so ein schlüssiges, zukunftsträchtiges und breit akzeptiertes Verkehrskonzept vorliegen.