

## Wasserbauplan (WBP) Milibach, Brienz

### Protokoll der Begleitgruppe-Sitzung Nr. 3 vom 23.03.2026

Ort, Zeit: Gemeindeverwaltung Brienz, Grosses Sitzungszimmer, 18.30 – 20.15 Uhr

Teilnehmende:	Walter Candido	Vertreter Direktbetroffene
	Hannes Fankhauser	Vertreter Bevölkerung Brienz
	Christian Grossmann	Vertreter Bevölkerung Brienz
	Adrian Gschwend	Vertreter Direktbetroffene
	Hansuredi Hösli	Vertreter Geigenbau-/Schnitzlerschule
	Jörg Kammer	Vertreter Direktbetroffene
	Adrian Kehrli	Vertreter Bevölkerung Brienz
	Bruno Lötscher	Vertreter Direktbetroffene
	Sandro Mende	Vertreter Direktbetroffene
	Adrian Santschi	Vertreter Standortmarketing/Regionalentwick.
	Alexandra Schild	Vertreterin Burgergemeinde
	Pascal Siegrist	Vertreter Bevölkerung Brienz
	Fritz Thomann	Vertreter Direktbetroffene
	Lisa von Bergen	Vertreterin Bevölkerung Brienz
	Christine Winkelmann	Vertreterin Direktbetroffene
	Bruno Zmoos	Vertreter GVB
	Linda Stauffer (LS)	Gemeinde Brienz, Gemeindeschreiberin
	Bernhard Fuchs (BF)	Gemeinde Brienz, Gemeinderatspräsident
	Andrea Andreoli (AA)	Schwellenkorporation Brienz, Präsident
	Bruno Wettach (BW)	Schwellenkorporation Brienz, Vize-Präsident
	Sandra Baumgartner (SH)	Kommunikation LLE
	Martin Amacher (MA)	Mätzener & Wyss Bauing. AG, Gesamtplanung
	Jana Hess (JH)	Flussbau AG SAH, GPL/BHU WBP
	Clémence Dorthe (CD)	Flussbau AG SAH, Protokoll

Entschuldigte:	Arpard Boa	Vertreter Direktbetroffene
	Andreas Blatter	Vertreter Bevölkerung Brienz
	Niklaus Geschwend	Vertreter Direktbetroffene
	Theres Hofmann	Vertreterin Direktbetroffene
	Andreas Huber	Vertreter zb Zentralbahn AG
	Patrick Kammer	Vertreter Direktbetroffene
	Kilian Brunner	Vertreter Direktbetroffene
	Heidi Rohr-Mäder	Vertreterin Kirch-/Begräbnisgemeinde
	Oliver Hitz	TBA, OIK I, Projektleiter Wasserbau
	Christian Kaufmann	Mätzener & Wyss Bauing. AG, GP Stv.

Verteiler:	Teilnehmende und Entschuldigte, sowie	
	Markus Wyss	TBA, OIK I, Kreisoberingenieur
	Eva Gertsch	Bundesamt für Umwelt (BAFU)
	Eva Amstalden	Schwellenkorporation Brienz, Sekretariat
	Miriam Schmid	TBA, OIK I, Projektleiterin Kunstbauten
	Severin Schwab	Geotest AG, FB Naturgefahren / EconoMe
	Florian Amacher	Kellerhals + Haefeli, FB Geologie
	Reto Wagner	Kellerhals + Haefeli, FB Geologie

---

Esther Theiler	Kellerhals + Haefeli, FB Hydrogeologie
Julien Gobat	Kellerhals + Haefeli, FB Hydrogeologie
Regula Schild	Sigmaplan AG, FB Umwelt
Nadine Schnellmann	Sigmaplan AG, FB Umwelt
Matthias Brock	Möri & Partner AG, FB Landschaft
Reto Rindlisbacher	Ribuna AG, FB Eisenbahn
Christian Tognacca	beffa tognacca gmbh, FB Hydraulik / Geschiebe
Daniel Möri	Möri & Partner AG, FB Landschaft
Simon Klingele	Flotron AG, FB Landerwerb

---

Traktanden:	1	Begrüssung
	2	Einblick in die Werkstatt
	3	Weiteres Vorgehen
	4	Varia

---

Beilagen:	[1]	Präsentation vom 23.03.26 (Stand 23.03.26)
-----------	-----	--

---

Traktanden	Zuständigkeit / Termin
------------	------------------------

---

## **1 Begrüssung**

A. Andreoli begrüsst zur Sitzung und stellt den Ablauf der Sitzung vor. Das bereinigte Protokoll der letzten Sitzung (BG02) wird ohne Anmerkungen genehmigt. Die Ziele der Sitzung sind präsentiert.

### Pendenzen aus BG02 (vgl. [1], Folie 3)

J. Hess informiert über den Stand zu den Pendenzen aus der BG02-Sitzung:

- Die Bewertungskriterien konnten bereinigt werden. J. Hess bedankt sich für die wertvollen Rückmeldungen zu den Bewertungskriterien.
- Eine direkte Zufahrt ab der Kantonsstrasse wird derzeit durch die Gemeinde geprüft. Dazu läuft eine separate Machbarkeitsstudie.
- Bezüglich des Bahnübergangs zeigt sich: Ein temporärer Übergang für den Einsatzfall (Ereigniszufahrt) ist machbar. Ein dauerhafter Bahnübergang ist dagegen voraussichtlich nicht bewilligungsfähig.
- Ob eine Fussgängerunterführung bei der heutigen Zentralbahnbrücke gebaut werden kann, hängt von der gewählten Erschliessungsvariante ab. Die Abklärungen dazu laufen noch.

### Projektstand und Flughöhe (vgl. [1], Folien 3-6)

Mit dem Systementscheid (vgl. Absatz 2) ergeben sich weiterhin diverse offene Fragen sowie Optimierungsbedarf, welchen sich das Projektteam im Rahmen der weiteren Projektoptimierung annehmen wird. Der Abgleich mit der angestrebten Sicherheit wird erst im Rahmen der BG04 erfolgen.

Die Erarbeitung des Vorprojekts lässt sich mit einer Wanderung auf das Briener Rothorn vergleichen (vgl. [1], Folie 6). Der Projektverlauf ist geprägt von wiederkehrenden Weggabelungen und entsprechenden Entscheiden. Mit dem Systementscheid wurde ein wesentlicher Meilenstein erreicht. Die Massnahmen werden zunehmend detaillierter und die Flughöhe sinkt. Bis zum Ziel (Gipfel Rothorn) sind es aber noch einige Höhenmeter und Kilometer.

## 2 Einblick in die Werkstatt

### Varianten (vgl. [1], Folie 7)

Die drei Varianten, welche im Rahmen der Variantenbewertung einander gegenübergestellt wurden, werden präsentiert:

- *Variante 1*: Anpassung des bestehenden GS (Rückhaltevolumen ca. 15'000 m<sup>3</sup>); Doppeltrapezgerinne mit einer Korridorbreite von ca. 25 m kombiniert mit den Erschliessungsvarianten A1 + B2/B3 + C1 + D1 + E2.
- *Variante 4*: Neubau eines GS (Rückhaltevolumen ca. 30'000 m<sup>3</sup>); Doppeltrapezgerinne analog Variante 1, jedoch mit höherer Sohlenlage (+ 1.5 m), wodurch sich ein insgesamt schmalerer Korridor ergibt (Korridorbreite ca. 21 m). Kombiniert wird der Korridor mit den Erschliessungsvarianten A1 + B2/B3 + C0 + D2 + E1.
- *Variante 5*: Neubau eines GS (Rückhaltevolumen ca. 50'000 m<sup>3</sup>); Gerinneausbau analog Variante 4, mit reduzierten Vorlandbreiten (1 m statt 7 m) und entsprechend schmalerem Korridor (Korridorbreite ca. 13 m). Kombiniert wird der Korridor mit den Erschliessungsvarianten A1 + B2/B3 + C0 + D2 + E1.

Aufgrund der Verlegung der Abschlussperre des Geschiebesammlers (rund 24 m unterhalb der heutigen Abschlussperre) sind bei einem Neubau ausschliesslich die Erschliessungsvarianten C0 und D2 möglich. Beim bestehenden Geschiebesammler werden C1 und D1 bevorzugt. Eine Kombination der Varianten D2 und C2 ist nicht möglich, da eine Erschliessung via D2 im Bereich des Wohnhauses von Fam. Mende deutlich höher liegt als eine Erschliessung via C1. Daraus ergeben sich die Kombinationen C1 + D1 oder C0 + D2.

Mit einem grösseren Rückhaltevolumen ist eine Kantonsstrassenbrücke auf heutigem Niveau möglich (E1), während beim bestehenden Sammler eine Höherlegung der Kantonsstrassenbrücke erforderlich wäre (E2). Die Varianten B2 und B3 sind unabhängig des Variantenentscheids beide möglich. Der Variantenentscheid folgt unter Berücksichtigung der Abklärungen seitens Gemeinde betr. Erschliessung.

### Bewertungskriterien (vgl. [1], Folien 8-12)

Die Bewertungskriterien wurden nach Rückmeldung der BG bereinigt und finalisiert. Die endgültigen Bewertungskriterien wurden der Begleitgruppe vorgängig zur Kenntnisnahme zugestellt und können den Folien entnommen werden.

### Variantenbewertung (vgl. [1], Folien 13-23)

Die Variantenbewertung ist in den Folien beschrieben. Die grau markierten Beschreibungen zeigen, wo keine Unterschiede zwischen den drei Varianten bestehen, während die fett geschriebenen Beschreibungen die jeweils bestbewertete Variante kennzeichnen. Die Varianten unterscheiden sich deutlich (V1: 143 Punkte, V4: 162 Punkte, V5: 199 Punkte). Variante 5 gilt als Bestvariante.

### *Diskussion:*

- Aushubmaterial: Fragen zur Weiterverwendung des Aushubmaterials stellen sich. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen hierzu noch keine vertieften Aussagen vor, da die Erschliessungsvarianten und weitere Grundlagen noch in Bearbeitung sind. In der Variantenbewertung wurde daher ausschliesslich das Aushubvolumen berücksichtigt. Ziel des Projektes ist es, dass möglichst sämtliches Material vor Ort verwertet wird.
- Präzisierung Bewertungskriterien: Es wurde gebeten den Begriff

«Badeplatz» durch «Badeplatz am See» und «Wiederaufbau» durch «Wiederaufbau von Häusern und Gebäuden» in der Bewertungsmatrix zu ersetzen.

*Pendenzen:*

- Präzisierung der Bewertungsmatrix gem. Rückmeldungen aus BG03 im CD, JH:17.08.26  
Hinblick auf die öffentliche Mitwirkung.

Sensitivitätsanalyse (vgl. [1], Folie 24)

Die Variante 5 ist robust gegenüber unterschiedlichen Gewichtungen der Bewertungskriterien und schneidet fast immer als Bestvariante ab (ausser bei Fokus Ökologie, wobei die Differenz marginal ist).

Systementscheid (vgl. [1], Folien 25-27)

Die Variante 5 (grosser Geschiebesammler, schmaler Korridor) wird weiterverfolgt. Sie gilt als ideale Kombination zwischen Rückhalt und Korridorbreite.

Die Vorteile dieses Systems liegen in einem grösseren Rückhalt von Material, was zu einer höheren Sicherheit und mehr Vorwarnzeit im Ereignisfall führt. Zudem ermöglicht es eine räumlich konzentrierte Geschiebemanagement. Durch den schmalen Korridor wird weniger Fläche beansprucht, sodass die Grundeigentümer weniger betroffen sind. Ausserdem können der Friedhof und der Badeplatz am See am ehesten geschont werden.

*Diskussion:*

- Sicherheitsnachweise des Geschiebesammlers: Bei den Varianten 4 und 5 liegt der Geschiebesammler näher an den Wohnhäusern. Es muss nachgewiesen werden, dass dadurch keine zusätzliche Gefährdung entsteht und dass der Sammler ausreichend stabil ist. Geschiebesammler sind der Stauanlagengesetzgebung (StAG) unterstellt, entsprechend sind die baulichen Anforderungen sehr hoch, was ein hohes Sicherheitsniveau garantiert. Entscheidend ist nicht die Distanz zu den Gebäuden, sondern die Dimensionierung des Bauwerks und Verhalten des Bauwerks bei Überlastung. Der heutige Geschiebesammler wurde nach weniger strengen Vorgaben dimensioniert und hat sich bei der Überlastung im Ereignis 2024 trotzdem bewährt.
- Zufahrt zum Geschiebesammler: Die Zufahrt zum Sammler (Erschliessung D2) ist ab der Rybibrücke entlang des heutigen Gerinnes geplant. Sie ist leicht gebogen, wodurch das Gefälle auf der Strasse reduziert wird. Im Variantenentscheid wurden nur die wasserbaulich-bedingten Erschliessungen berücksichtigt.
- Zugang zur Deponie: Die Erschliessung Gwandstrasse wird mindestens dem heutigen Ausbau-Standard entsprechen. Der Lastwagenzugang zur bewilligten Deponie ist gewährleistet.

Optimierungsbedarf (vgl. [1], Folien 28-29)

Um die Gesamtpunktzahl der Variante 5 zu erhöhen, sind noch verschiedene Verbesserungen nötig. Insbesondere muss der Brücken-Querschnitt im Bereich der Gwandstrassenbrücke optimiert werden, damit dort das Material (z. B. Holz oder Geröll) sich weniger ansammeln und den Querschnitt verstopfen kann (Reduktion Verklausungsgefahr). Zudem soll die Linienführung des Korridors im Bereich des Friedhofs so weit als möglich nach Westen verschoben werden. Dabei soll auch die Altlast-Verdachtsfläche entlang des Sees berücksichtigt werden. Zudem sind abschnittsweise bei Bedarf Begrenzungsmaßnahmen entlang des

Korridors zu ergänzen. Durch diese Anpassungen wird sich der Korridor noch massgebend verändern.

*Diskussion:*

- ausbuchtende Brücke Richtung See: Aufgrund der Gefälleverhältnisse ist eine solche Lösung schwierig. Zudem wäre dadurch die Erschliessung der angrenzenden privaten Grundstücke zusätzlich erschwert.
- Brücke Gwandstrasse: Eine Brückenplatte, die im Ereignisfall weggespült wird, ist ungeeignet, da sie flussabwärts zu Verklausungen führen kann. Durch eine Anpassung des Sohlengefälles von der Gwandstrasse bis zum Geschiebesammler kann die Sohle im Brückenbereich um rund 1.5 m abgesenkt werden, wodurch die Verklausungsgefahr reduziert werden kann.  
Eine Furt ist aufgrund des tiefen Querschnitts nicht möglich.
- Altlasten: Der Sanierungsbedarf allfälliger Altlasten wird unabhängig vom Projekt durch den Kanton festgelegt. Falls ein Sanierungsbedarf besteht, liegt dieser grundsätzlich in der Verantwortung des Verursachers. Zurzeit werden projektbedingte Untersuchungen durchgeführt, um den Umfang der Altlasten abschätzen zu können. Der Kanton entscheidet anschliessend über den weiteren Abklärungsbedarf und eine allfällige Sanierungspflicht. Im Projekt ist unabhängig vom Sanierungsbedarf aufzuzeigen, wie mit der Altlast umgegangen wird, dazu wird ein Entsorgungs- und Triagekonzept erarbeitet.
- Zentralbahnbrücke: Die heutige Spannweite beträgt rund 3 m. Aufgrund der Anforderungen (Perron, Fussgängerzugang, Erschliessung) wird die neue Brücke deutlich breiter ausfallen.
- Bahnhof Brienz West: Der Kanton entscheidet über den Bedarf eines Bahnhofs. Verschiedene Möglichkeiten zur Querung der Zentralbahn werden geprüft (u.a. auch die Verschiebung des Bahnhofs). Aktuell wird aber davon ausgegangen, dass der Bahnhof am heutigen Standort verbleibt,, da Anpassungen am bestehenden Standort eher beitragsberechtigt sind als eine Verlegung des Bahnhofs.
- Optimierung Linienführung des Gerinnes: Die Linienführung ist aufgrund des ausreichenden Gefälles und des schmalen Korridors relativ flexibel. Im Bereich des Friedhofs kann optimiert werden, ohne das Gefälle wesentlich verändert wird. Aufgrund der hohen emotionalen Bedeutung des Friedhofs wird eine Verlegung des Korridors nach Westen angestrebt, auch wenn dadurch die Gärtnerei-Parzelle stärker beansprucht wird.
- Friedhof: Ziel ist es, möglichst wenige Gräber zu tangieren, insbesondere solche, die erst deutlich nach dem voraussichtlichen Baubeginn aufgehoben würden. Eine zukünftige Erweiterung des Friedhofs nach Osten ist nicht Bestandteil des Projekts.
- Erschliessung entlang Zentralbahnbrücke: Es ist zu prüfen, welchen Sicherheitsabstand zwischen den Erschliessungen und dem ZB-Trasse einzuhalten sind. Ggf. sind die Linienführungen hinsichtlich Landbedarf zu optimieren.

*Pendenzen:*

- Optimierung Variante 5 inkl. Prüfung des erforderlichen MA: 27.04.26 Sicherheitsabstands zwischen ZB-Trasse und Erschliessungsstrasse.

---

### **3 Weiteres Vorgehen**

Weiteres Vorgehen (vgl. [1], Folie 30)

Die optimierte Variante 5 wird in der BG04 präsentiert. Darauf basierend wird der

Abgleich mit der angestrebten Sicherheit erfolgen.

Im Anschluss an die BG04-Sitzung (KW 18/19) werden den betroffenen Grundeigentümern Begehungen mit den Projektverfassern angeboten. Ziel ist es, die Wünsche und Vorstellungen bezüglich Gestaltung und Begrenzungsmaßnahmen aufzunehmen. Die betroffenen Grundeigentümer werden schriftlich informiert.

*Diskussion:*

- Die Weggenossenschaft ist als Grundeigentümerin ebenfalls zu begrüßen.

*Pendenzen:*

- Einladung der Weggenossenschaft zu den Terminen mit den direkt *JH: 27.04.26* betroffenen Grundeigentümern.

Nächste Sitzungen (vgl. [1], Folien 30-31)

Folgende Begleitgruppensitzungen wurden bereits terminiert:

- BG04 vom **27.04.26** (18.30 – 21.00 Uhr)  
*Thema: bereinigte Projektgeometrie, Abgleich mit angestrebter Sicherheit*
- BG05 vom **29.06.24** (18.30 – 21.00 Uhr)  
*Thema: Vorprojektdossier & Infos öffentliche Mitwirkung*

Zum Start der öffentlichen Mitwirkung betr. Vorprojekt wird es eine öffentliche Informationsveranstaltung geben. **Die interessierte Bevölkerung wird gebeten sich folgenden Termin zu reservieren:**

- Mitwirkungsveranstaltung vom **17.08.26** (19.00 – 21.00 Uhr)  
*Thema: Präsentation des Vorprojektdossiers & Beginn der öffentlichen Mitwirkung*

---

#### **4 Varia**

Keine Wortmeldungen.

30.03.26 – cd