

Wasserbauplan (WBP) Milibach, Brienzen

Protokoll der Begleitgruppe-Sitzung Nr. 4 vom 29.06.2026

Ort, Zeit: Gemeindehaus Dindeln, Brienzen, 18.30 – 19.30 Uhr

Teilnehmende:	Andreas Blatter Kilian Brunner Hannes Fankhauser Christian Grossmann Hansuredi Hösli Jörg Kammer Adrian Kehrli Bruno Lötscher Sandro Mende Heidi Rohr-Mäder Adrian Santschi Alexandra Schild Pascal Siegrist Lisa von Bergen Christine Winkelmann Bruno Zmoos Linda Stauffer (LS) Bernhard Fuchs (BF) Bruno Wettach (BW) Sandra Baumgartner (SB) Christian Kaufmann (CK) Jana Hess (JH) Clémence Dorthe (CD)	Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreter Direktbetroffene Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreter Geigenbau-/Schnitzlerschule Vertreter Direktbetroffene Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Vertreterin Kirch-/Begräbnisgemeinde Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreterin Bürgergemeinde Vertreter Bevölkerung Brienzen Vertreterin Bevölkerung Brienzen Vertreterin Direktbetroffene Vertreter GVB Gemeinde Brienzen, Gemeindeschreiberin Gemeinde Brienzen, Gemeinderatspräsident Schwellenkorporation Brienzen, Vize-Präsident Kommunikation LLE Mätzener & Wyss Bauing. AG, GP Stv. Flussbau AG SAH, GPL/BHU WBP Flussbau AG SAH, Protokoll
Entschuldigte:	Walter Candido Adrian Gschwend Niklaus Gschwend Theres Hofmann Fritz Thomann Andrea Andreoli (AA) Oliver Hitz (OH) Martin Amacher (MA)	Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Vertreterin Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Schwellenkorporation Brienzen, Präsident TBA, OIK I, Projektleiter Wasserbau Mätzener & Wyss Bauing. AG, Gesamtplanung
Verteiler:	Teilnehmende und Entschuldigte, sowie Jan Baumgartner Markus Wyss Eva Gertsch Eva Amstalden Andreas Huber Renate Indermühle Severin Schwab Florian Amacher Reto Wagner Esther Theiler	Schwellenkorporation Brienzen, Vorstandsmitglied TBA, OIK I, Kreisoberingenieur Bundesamt für Umwelt (BAFU) Schwellenkorporation Brienzen, Sekretariat Vertreter zb Zentralbahn AG TBA, OIK I, Projektleiterin Kunstbauten Geotest AG, FB Naturgefahren / EconoMe Kellerhals + Haefeli, FB Geologie Kellerhals + Haefeli, FB Geologie 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 29.06.26 (Stand 30.06.26)

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

1 Begrüssung

B. Wettach begrüsst zur Sitzung und stellt den Ablauf und die Ziele der Sitzung vor.

Rückblick Begehung mit Direktbetroffenen

Die Wünsche und Anliegen der Direktbetroffenen wurden gesammelt und geprüft. Einzelne Anliegen konnte im Vorprojektentwurf bereits berücksichtigt werden. Die restlichen Wünsche und Anliegen werden als vorgezogene Mitwirkungsangabe erfasst und im Rahmen der Auswertung der öffentlichen Mitwirkung geprüft und ihre ggf. Weiterverfolgung begründet.

2 Einblick in die Werkstatt

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

Zurzeit werden die Gestaltungs- und Ersatzmassnahmen im Projektperimeter projektiert. 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 (BG03). Mit dem Projektfortschritt werden die Massnahmen zunehmend detaillierter und die Flughöhe sinkt. Seit BG03 wurde mit der Variantenoptimierung betr. Geschiebesammler und Gerinnekorridor sowie der Festlegung der Erschliessungen wiederum ein wichtiger Meilenstein erreicht. Bis zum Gipfel (Abschluss Vorprojektdossier) sind es aber noch einige Höhenmeter und Kilometer (Fertigstellen Pläne, Erarbeitung Bericht).

Rückblick BG03 - Bestvariante (vgl. [1], Folien)

Im Rahmen der BG03 wurde der Systementscheid vorgestellt: Die Bestvariante V5 (grosser Geschiebesammler, schmaler Korridor) 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 die Variante eine räumlich konzentrierte Geschiebebewirtschaftung. Durch den schmalen Korridor wird weniger Fläche beansprucht, sodass die Grundeigentümer weniger betroffen sind. Ausserdem können der Friedhof und andere bestehende Nutzungen am ehesten

geschont werden.

Optimierung der Bestvariante

Seit der BG03 wurde die Projektgeometrie optimiert. Der Brücken-Querschnitt im Bereich der Gwandstrasse wurde angepasst, damit dort das Material (z. B. Holz oder Geröll) sich weniger ansammeln und den Querschnitt verstopfen kann (Reduktion Verklausungsgefahr). Zudem wurde die Linienführung des Korridors im Bereich des Friedhofs so weit als möglich nach Westen verschoben. Abschnittsweise wurden Begrenzungsmassnahmen (Terrainmodellierungen und Stützmauer) entlang des Korridors ergänzt. Die Erschliessungen wurden festgelegt. Zusammen bilden diese Anpassungen die optimierte Bestvariante (V5a), die nun im Hinblick auf die öffentliche Mitwirkung ausgearbeitet wird.

Optimierte Bestvariante V5a - Wasserbauliche Massnahmen

Vorgesehen ist der Neubau des Geschiebesammlers leicht talabwärts versetzt zur heutigen Lage. Der neue Sammler weist eine Rückhaltekapazität von rund 50'000 m³ auf. Im Ereignisfall soll das Geschiebe im Sammler zurückgehalten werden. Der bestehende Sammler wird zurückgebaut (vgl. [1], Folie 12).

Im Gerinnekorridor ist ein strukturiertes Gerinne (Raubett) vorgesehen. Dieses wird in das Gelände eingeschnitten, um eine ausreichende Abflusskapazität schaffen zu können (vgl. [1], Folie 13).

Im Bereich des Friedhofs sind verschiedene Anpassungen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere die Verschiebung der Friedhofsmauer nach Osten sowie der Rückbau der bestehenden Mauer. Der genaue Umfang der dauerhaften und der temporären Beanspruchung auf dem Friedhof ist noch nicht abschliessend festgelegt und wird im Rahmen der weiterführenden Projektierung definiert (vgl. [1], Folie 15).

Die bestehende Schale des Milibachs wird grösstenteils zurückgebaut und aufgefüllt. Gemeinsam mit einem Landschaftsarchitekten soll der heutige Bachverlauf neugestaltet werden. Die bestehende Zentralbahnbrücke soll erhalten bleiben und künftig als Fussgängerunterführung dienen. Die heutige Milibachmündung soll aufgewertet werden und der bestehende Badeplatz erhalten bleiben.

Optimierte Bestvariante V5a - Erschliessungen

Im Rahmen des Projekts sind diverse Erschliessungen neu zu definieren. Folgende Erschliessungsvarianten aus den Mitwirkungs- und Begleitgruppeneigaben wurden geprüft und nicht weiterverfolgt (vgl. [1], Folie 11):

- Eine Variante mit einem dauerhaften Bahnübergang westlich der bestehenden Zentralbahnbrücke wurde geprüft. Diese Lösung ist gemäss Bundesamt für Verkehr nicht bewilligungsfähig und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.
- Eine direkte Zufahrt ab der Kantonsstrasse mit einer Bahnunterführung im Bereich der bestehenden Zentralbahnbrücke ist aus technischen Gründen nicht möglich. Die erforderliche Höhendifferenz sowie die Platzverhältnisse lassen eine solche Lösung nicht zu.
- Eine Erschliessung via Seematten mit Anschluss an die Steinerstrasse wurde geprüft, musste jedoch aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse zwischen den bestehenden Gebäuden und der Zentralbahn verworfen werden.
- Auch eine Variante mit einer Bahnunterführung östlich des Milibachs und einer Zufahrt über die Seemattenstrasse ist aufgrund der vorhandenen Platz- und Höhenverhältnisse nicht umsetzbar.
- Eine Bahnunterführung westlich des bestehenden Milibachs zwischen Seemattenstrasse und Seematten wurde aufgrund des dafür notwendigen

- Platzbedarfs nicht weiterverfolgt.
- Die technisch mögliche Variante ab Bahnhof Brienz West via Seematten und entlang des bestehenden Milibachs bis zum Rybiweg ist zwar technisch möglich, ermöglicht jedoch keine direkte Erschliessung des Sammlers ab der Kantonsstrasse und wurde daher nicht weiterverfolgt.

Aus der sorgfältigen Prüfung alle Mitwirkungs- und Begleitgruppeneingaben entstand die ideale Kombination unter Berücksichtigung möglicher Synergien zwischen der wasserbaulichen Erschliessung und der Siedlungsererschliessung. Die Bestvariante sieht folgende Anpassungen der Erschliessungen vor (vgl. [1], Folie 8):

1. Anpassung Gwandstrasse: Vorgesehen ist der Neubau der Gwandstrassebrücke. Die Linienführung der Strasse wurde leicht angepasst, um die Lichthöhe unter der Brücke zu vergrössern und die Verklausungsgefahr zu reduzieren.
2. Zentralbahn und Zufahrt zum Bahnhof inkl. Fuss- und Veloanbindung: Vorgesehen sind der Neubau zwei separater Bauwerke zur Querung des Gerinnes und Gewährleistung der Zufahrt zum Bahnhof. Bergseitig ist eine Trogbrücke für die Zentralbahn vorgesehen. Seeseitig ist der Neubau einer Brücke für den motorisierten und Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) als Zufahrt zum Bahnhof Brienz vorgesehen.
3. Anpassung der Kantonstrasse: Die Kantonstrasse wird angehoben, um zusätzlichen Schutz zu gewährleisten und den maschinelle Unterhalt im Bereich der Seemündung zu ermöglichen. Vorgesehen ist eine einfeldrige Brücke (vgl. [1], Folie 17).
4. Erschliessung Gofri: Die Erschliessung wird ab der Kantonstrasse westlich des Gerinnes und unter der Zentralbahn geführt (vgl. [1], Folie 15).
5. Erschliessung Seematten inkl. Zufahrt zum Sammler: Die Erschliessung führt ab der Kantonstrasse östliche entlang des künftigen Gerinnes und unter der Zentralbahn hindurch. Die Idee einer direkten Zufahrt zum Sammler ab der Kantonstrasse stammt aus einem Vorschlag der Begleitgruppe. Auf Anfrage der Gemeinde wurden zudem mögliche Synergien zwischen dem Wasserbauplan und der Erschliessung des Quartiers Schleif-Langachri geprüft. Daraus entstand der Abzweiger ab Bifing Richtung Langachri (vgl. [1], Folie 9), welcher als Drittprojekt auf den Plänen dargestellt ist. Aus Sicht des Projektteams stellt diese Variante die Bestvariante dar, da sie verschiedene Vorteile umfasst: Sie ermöglicht eine direktere Erschliessung des Geschiebesammlers ab der Kantonstrasse, beinhaltet gleichzeitig die Erschliessung des Gebietes Seematten und eröffnet Möglichkeiten für eine künftige Siedlungsererschliessung. Darüber hinaus trägt die direktere Erschliessung zur Verkehrsentslastung im Dorfzentrum bei, erhöht die Sicherheit für Schulkinder und verbessert die Zufahrt für Blaulichtorganisationen im Gebiet Brienz West (vgl. [1], Folie 10).
6. Erschliessung Sagigässli: Der bestehende Milibach wird aufgefüllt und teilweise zur Umgestaltung des Sagigässli genutzt (vgl. [1], Folien 8, 17).

Erreichbare Schutzwirkung (vgl. [1], Folie 18)

Die durchgeführten Simulationen zeigen, dass Auswirkungen auf die Schutzgüter nur bei sehr seltenen und extrem seltenen Ereignissen mit hoher Intensität zu erwarten sind. Betroffen sind dabei insbesondere das Quartier Tendli und die Kantonsstrasse.

Im Rahmen der BG03 (LLE Milibach) wurde festgelegt, dass für diese beiden Schutzgüter bei Ereignissen mit den genannten Häufigkeiten Auswirkungen mit hoher Intensität toleriert werden können. Somit erfüllt die Projektvariante V5a

die angestrebten Sicherheitsanforderungen gemäss BG03 (LLE Milibach).

Diskussion:

- Bewirtschaftung des Deltas: Die zukünftige Gestaltung des Deltas wird aktuell gemeinsam mit einem Landschaftsarchitekten erarbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass der notwendige Platz für den maschinellen Zugang unter der Brücke erhalten bleibt. Zudem sollen die bestehenden Badeplätze wiederhergestellt und aufgewertet werden.
- Veloverkehr: Talseits der Zentralbahnquerung wird eine Veloverbindung zum Bahnhof sichergestellt. Damit bleibt die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Veloverkehr gewährleistet.
- Schutzziel: Die Sicherheit der Bevölkerung (individuelles Todesfallrisiko) wird gemäss den gesetzlichen Vorgaben gewährleistet. Das erreichbare Schutzziel für Sachwerte (z. B. Gebäude und Infrastruktur) wird unter Berücksichtigung des erforderlichen Sicherheitsabstands zwischen Wasserstand und Bauwerken (Freibord) aktuell geprüft.
- Dimensionierung der Eisenbahnbrücke: Die geplante Eisenbahnbrücke weist eine Spannweite von rund 31 m und eine Breite von rund 6.5 m auf.
- Kosten: Im Vorprojekt besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 20 % der Kostenschätzung. Ein genauerer Kostenvoranschlag erfolgt im Rahmen des Bauprojekts. Der erste Entwurf des Kostenteilers wird derzeit erarbeitet.
- Kostenwirksamkeit: Die Abschätzung der Kostenwirksamkeit des Projekts ist aktuell in Bearbeitung. Eine erste Aussage zu den Ergebnissen wird im Rahmen der Mitwirkung vorliegen.

3 Weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen (vgl. [1], Folien 19-20)

Bis Mitte August wird das Vorprojektdossier für die Mitwirkung und die Vorprüfung erarbeitet. Von Mitte August bis Ende September findet die öffentliche Mitwirkung statt. Während dieser Zeit kann die Öffentlichkeit das Projekt einsehen und Anliegen, Hinweise sowie Vorschläge einbringen. Parallel dazu erfolgt die Vorprüfung durch die zuständigen Fachstellen von Kanton und Bund. Dabei wird geprüft, ob das Projekt grundsätzlich bewilligungsfähig ist.

Erst nach Abschluss der Mitwirkung und Vorprüfung besteht die notwendige Planungssicherheit, um das Bauprojekt zu erarbeiten. In dieser Phase wird das Vorprojekt konkretisiert und detailliert ausgearbeitet. Zum Beispiel werden die Art der dauerhaften Beanspruchung (z. B. Erwerb oder Dienstbarkeit) sowie die temporär benötigten Flächen während der Bauphase festgelegt. Entsprechende Vorschläge für die Entschädigungen oder gegebenenfalls Realersatz werden erarbeitet.

Nach Abschluss des Bauprojekts erfolgt die öffentliche Auflage. Während der Auflage können betroffene Personen Einsprache gegen das Projekt erheben. Anschliessend erfolgt der Projekt- und Kreditbeschluss durch die Mitgliederversammlung der Schwellenkorporation Brienaz.

Nach Behandlung der Einsprachen und des Projekt- und Kreditbeschlusses wird der Wasserbauplan genehmigt. Falls keine einvernehmlichen Lösungen betr. Landbeanspruchung erzielt werden können, wird nach der Genehmigung gegebenenfalls ein Enteignungsverfahren durchgeführt. Erst wenn die für die Umsetzung erforderlichen Flächen gesichert sind, kann mit der Ausführung des Projekts begonnen werden. Dies wird frühestens ab 2030 möglich sein.

Nächste Sitzung (vgl. [1], Folie 22)

Eine nächste Begleitgruppensitzung findet erst im Rahmen des Bauprojektes wieder statt. Die Begleitgruppe wird zum gegebenen Zeitpunkt entsprechend

informiert.

Mitwirkungsveranstaltung

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.

14.07.26 – cd