



Hochwasserschutz Milibach Brienz

Q&A zum Vorprojekt

Stand August 2026

1. Weshalb braucht Brienz neue Hochwasserschutz-Massnahmen am Milibach?	1
2. Was geschah am 12. August 2024?	2
3. Weshalb wird der Milibach in einen neuen Gewässerkorridor verlegt?	3
4. Weshalb wird ein neuer Geschiebesammler gebaut?	4
5. Weshalb wurde Variante 5a zum Vorprojekt ausgearbeitet?	6
6. Weshalb braucht es sowohl einen Geschiebesammler als auch einen neuen Gewässerkorridor?	7
7. Welche Sicherheit kann mit dem Projekt erreicht werden?	8
8. Welches Restrisiko bleibt bestehen?	9
9. Wie wird der neue Gewässerkorridor aussehen?	10
10. Was geschieht mit dem heutigen Bachlauf?	11
11. Wie soll sich das Projekt in das Landschafts- und Ortsbild einfügen?	12
12. Welche ökologischen Massnahmen sind vorgesehen?	13
13. Weshalb braucht es neue Brücken und veränderte Strassen?	14
14. Weshalb ist die Zufahrt zum Geschiebesammler so geplant?	15
18. Bleiben der Bahnhof Brienz West sowie Fuss-, Wander- und Velowege erreichbar?	19
19. Was kostet das Projekt, und wer bezahlt es?	20
20. Welcher Zeitplan ist für die Umsetzung des Projekts vorgesehen?	21
21. Wie kann sich die Bevölkerung einbringen?	22

1. Weshalb braucht Brienz neue Hochwasserschutz-Massnahmen am Milibach?

Das Ereignis vom 12. August 2024 hat gezeigt, dass der bestehende Hochwasserschutz bei sehr grossen Murgängen und Geschiebemengen an seine Grenzen kommt. Der Geschiebesammler wurde vollständig gefüllt und überströmt. Wasser, Steine, Kies, Schlamm und Schwemmholz gelangten ins Siedlungsgebiet und verursachten erhebliche Schäden.

Die bestehenden Schutzbauten erfüllen grundsätzlich ihre bisher vorgesehene Aufgabe. Das Ereignis von 2024 war jedoch deutlich grösser als die Ereignisse, für die das heutige System ausgelegt wurde. Zudem ist das bestehende Bachgerinne eng und stark verbaut. Es bietet nicht genügend Raum, um sehr grosse Wasser-, Geschiebe- und Schwemmholzmengen sicher bis zum Brienzersee zu führen.

Die Schwachstellen betreffen deshalb nicht nur den Geschiebesammler, sondern das gesamte Schutzsystem – vom Rückhalt über den Bachlauf bis zu Brücken und Querungen.

Die Untersuchungen nach dem Ereignis zeigen zudem, dass Warnung und Evakuierung allein nicht ausreichen. Um Menschen, Gebäude und wichtige Infrastrukturen besser zu schützen, sind zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig. Vorgesehen ist deshalb ein Gesamtsystem mit einem grösseren Geschiebesammler, einem neuen Gewässerkorridor sowie angepassten Brücken und Erschliessungen.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 2: Ausgangssituation
- Kapitel 3: Schadenpotenzial und Risikoanalyse
- Kapitel 5: Integrale Massnahmenplanung

2. Was geschah am 12. August 2024?

Ein aussergewöhnlich intensives Gewitter führte im steilen Einzugsgebiet des Milibachs zu sehr grossen Abflüssen. Dabei wurden grosse Mengen an Steinen, Kies, Sand, Schlamm und Schwemmholz talwärts transportiert. Auf dem Schwemmkegel wurden rund 60'000 bis 65'000 m³ Geschiebe abgelagert.

Der bestehende Geschiebesammler hielt zunächst einen Teil des Materials zurück. Nachdem er vollständig gefüllt war, wurde er überströmt. Wasser und Geschiebe breiteten sich im Siedlungsgebiet aus und beschädigten oder zerstörten zahlreiche Gebäude und Infrastrukturen.



Abbildung 1 Drohnenaufnahme am Tag nach dem Ereignis

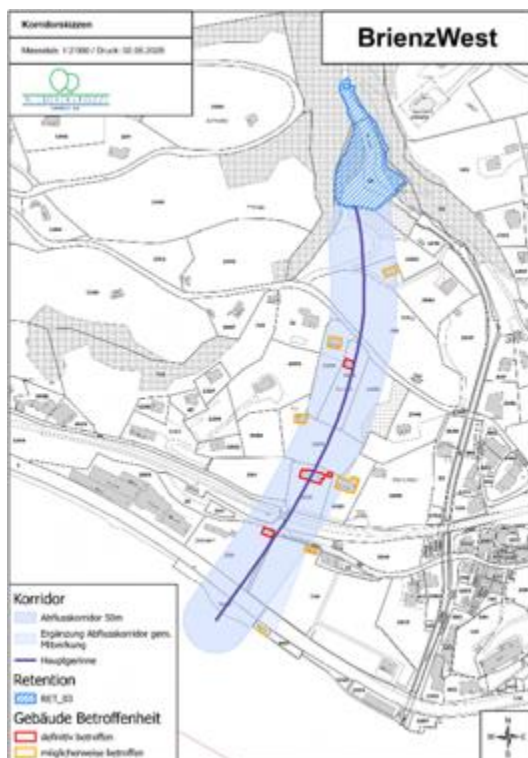
Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 2.2: Historische Ereignisse
- Kapitel 2.3: Hochwasserereignis vom 12. August 2024
- Kapitel 3: Schadenpotenzial und Risikoanalyse

3. Weshalb wird der Milibach in einen neuen Gewässerkorridor verlegt?

Der heutige Bachlauf bietet nicht genügend Platz, um grosse Mengen Wasser, Geschiebe und Schwemmholz sicher durch Brienz zu führen. Ein entsprechend grosser Ausbau entlang der heutigen Linienführung würde zudem starke Eingriffe in die dicht bebaute Umgebung erfordern.

Im Rahmen der Vorstudie (LLE) wurden deshalb verschiedene Varianten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes geprüft. Als Bestvariante ging «Brienz West» hervor. Sie sieht vor, den Milibach westlich des heutigen Bachlaufs in einem neuen Gewässerkorridor zu führen.



Der neue Gewässerkorridor führt vom Geschiebesammler auf direkterem Weg zum Brienersee. Dadurch erhält der Bach ein steileres Gefälle und kann grössere Geschiebemengen transportieren. Wasser, Geschiebe und Schwemmholz können so kontrollierter bis zum See geführt werden.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 4: Projektannahmen
- Kapitel 5.4: Variantenstudium LLE
- Kapitel 5.5: Variantenstudien Vorprojekt

Abbildung 2 Korridorskizze Bestvariante «Brienz West»

4. Weshalb wird ein neuer Geschiebesammler gebaut?

Eine Anpassung des bestehenden Geschiebesammlers wurde geprüft. Sein Rückhaltevolumen lässt sich jedoch aus technischen Gründen nicht wesentlich vergrössern. Zudem wäre bei der Variante einer Instandhaltung und entsprechend einem kleineren Rückhaltevolumen ein deutlich breiterer Gewässerkorridor durch das Dorf notwendig.

Auch ein Neubau mit dem heutigen Rückhaltevolumen wurde untersucht. Dieser wäre deutlich teurer als eine Anpassung des bestehenden Sammlers, ohne einen entsprechenden zusätzlichen Nutzen zu bringen. Diese Variante wurde deshalb früh verworfen.

Variante	V1 Bestehenden Sammler anpassen	V4 Neuer Sammler	V5 Neuer, grösserer Sammler (gewählte Variante)
Lösung			
Rückhalte- volumen	14'000 m ³ 	30'000 m ³ 	50'000 m ³ 
Höhe Abschlussbauwerk	7 m	11 m	15 m
Bedeutung für den Gewässerkorridor durch das Dorf	Breite Gewässerkorridor 	Mittlere Breite 	Schmalere Korridor möglich 

Die Variante V5 mit dem grössten Rückhaltevolumen bildete die Grundlage für die weitere Projektierung.

Abbildung 3 Vergleich der geprüften Varianten

Die gewählte Lösung V5 sieht einen neuen Geschiebesammler mit einem deutlich grösseren Rückhaltevolumen vor. Bei seltenen bis sehr seltenen Ereignissen kann dadurch ein grosser Teil des Geschiebes oberhalb des Siedlungsgebiets zurückgehalten werden. Das erhöht die Schutzwirkung und schafft zusätzliche Reaktionszeit für die Einsatzkräfte.

Der grössere Rückhalt ermöglicht zudem einen schmaleren Gewässerkorridor durch das Dorf. Dadurch wird weniger Fläche beansprucht und die Auswirkungen auf bestehende Nutzungen wie Wege, Leitungen oder den Friedhof können reduziert werden. Das zurückgehaltene Material konzentriert sich zudem an einem Ort und kann dort sicherer und einfacher bewirtschaftet werden.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 5.5.2: Varianten Geschieberückhalt und Gerinneausbau
- Kapitel 5.5.3: Übergeordnetes Variantenstudium
- Kapitel 6.2: Neubau Geschiebesammler

5. Weshalb wurde Variante 5a zum Vorprojekt ausgearbeitet?

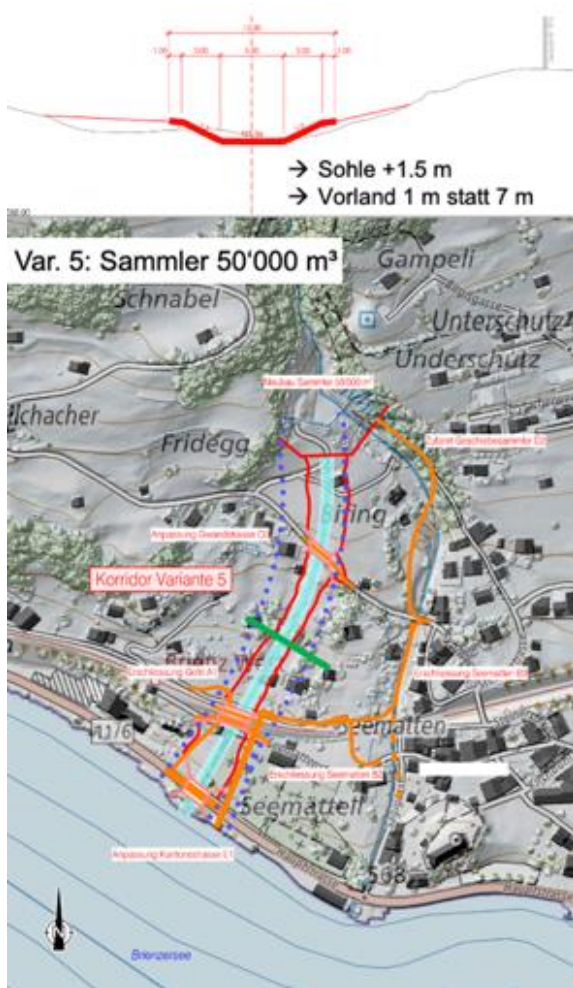


Abbildung 4 Variante 5

Gepüft wurden verschiedene Kombinationen aus Geschieberückhalt, Korridorbreite, Erschliessungen und Brücken. Drei Varianten wurden im Rahmen eines Variantenstudiums miteinander verglichen. Berücksichtigt wurden Bewertungskriterien zu den Themen Hochwasserschutzsicherheit, sozio-ökonomische Aspekte, ökologischen Aspekten und Kosten.

Variante 5 kombiniert den grössten untersuchten Geschieberückhalt mit einem möglichst schmalen Gewässerkorridor und zeigte sich als Bestvariante. Nach dem Grundsatzentscheid wurde die Variante 5 weiter optimiert und entwickelt (Linienführung im Bereich Friedhof, Erschliessungen und Landschaftsgestaltung). Daraus entstand die Vorprojektgeometrie der Variante 5a.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 1.3: Partizipation und Begleitgruppe
- Kapitel 5.5: Variantenstudien Vorprojekt
- Anhang E: Variantenbewertung Vorprojekt

6. Weshalb braucht es sowohl einen Geschiebesammler als auch einen neuen Gewässerkorridor?

Geschiebesammler und Gewässerkorridor erfüllen unterschiedliche Aufgaben und funktionieren als aufeinander abgestimmtes Schutzsystem.

Im Normalbetrieb und bei gewöhnlichen Hochwassern bleiben die Öffnungen im Geschiebesammler grundsätzlich offen. Wasser sowie der überwiegende Teil des Geschiebes passieren den Sammler und gelangen über das neue Gerinne Richtung See.

Bei einem Murgang sollen die Öffnungen teilweise oder vollständig verstopfen. Dann füllt sich der Sammler und hält einen grossen Teil des Geschiebes zurück. Material, das nicht zurückgehalten wird, gelangt in den neuen Gewässerkorridor.

Gerinne, Korridorbegrenzungen (z. B. Terrainanpassungen östlich des Gerinnes zwischen Gwandstrasse und Zentralbahn) und Brücken sind so aufeinander abgestimmt, dass Wasser und Geschiebe möglichst sicher bis zum See geführt werden. Die neuen Strassen sichern gleichzeitig den Unterhalt des Systems und die Erreichbarkeit der Quartiere.

Zusammenfassend zeigt sich, dass nur eine abgestimmte Gesamtlösung aus Geschieberückhalt, Gewässerkorridor und Erschliessung technisch, betrieblich und wirtschaftlich zielführend ist.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 5: Integrale Massnahmenplanung
- Kapitel 6: Projektbeschreibung
- Kapitel 9.9: Materialbewirtschaftung im Ereignisfall

7. Welche Sicherheit kann mit dem Projekt erreicht werden?

Das Projekt reduziert das Risiko für Brienz deutlich. Der Geschiebesammler hält einen grossen Teil des Geschiebes oberhalb des Dorfes zurück. Der Gewässerkorridor führt verbleibendes Wasser und Geschiebe kontrollierter zum See.

Gemäss den Simulationsergebnissen und den Intensitätskarten nach Massnahmen ist die in der LLE definierte angestrebte Sicherheit mit dem Projekt erreicht. Das bedeutet konkret:

- Bei häufigen und seltenen Ereignissen sollen keine grösseren Austritte aus dem Gewässerkorridor mehr auftreten.
- Bei sehr seltenen und extrem seltenen Ereignissen bleiben lokal weiterhin Risiken bestehen.
- Diese verbleibenden Risiken entsprechen jedoch der zuvor gemeinsam festgelegten angestrebten Sicherheit.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 4: Projektannahmen
- Kapitel 10: Verbleibende Gefahren und Risiken
- Kapitel 11.2: Risikoreduktion

8. Welches Restrisiko bleibt bestehen?

Absolute Sicherheit gibt es bei Naturgefahren wie Hochwasser und Murgängen nicht. Auch mit den neuen Schutzmassnahmen können Ereignisse auftreten, die grösser sind als jene, für die das Schutzsystem ausgelegt ist. Die Gefahr, die trotz der Schutzmassnahmen bestehen bleibt, wird als Restrisiko bezeichnet.

Ein Schutz vor jedem denkbaren Extremereignis ist technisch und wirtschaftlich nicht möglich. Das Projekt reduziert das Risiko für Menschen, Gebäude und wichtige Infrastrukturen deutlich, kann es aber nicht vollständig beseitigen.

Deshalb bleiben ergänzende organisatorische Massnahmen wie die Notfallplanung auch nach der Umsetzung des Projekts notwendig.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 4.1: Schutzziele
- Kapitel 10: Verbleibende Gefahren und Risiken
- Kapitel 12: Notfallplanung

9. Wie wird der neue Gewässerkorridor aussehen?

Vorgesehen ist ein sogenanntes Raubettgerinne. Das Bachbett wird mit grossen Steinen, Kies, Querriegeln und unterschiedlichen Strukturen gestaltet. Es muss robust genug sein, um grosse Wassermengen und Geschiebe aufzunehmen. Gleichzeitig soll es wesentlich naturnäher wirken als die heutige gepflasterte Bachschale. Die genaue ökologische Gestaltung wird im Bauprojekt festgelegt.



Abbildung 6 Ansicht neuer Bachlauf.

Damit Wasser und Geschiebe möglichst innerhalb des vorgesehenen Gewässerkorridors bleiben, braucht es seitliche Begrenzungen. Je nach Gelände, Platzverhältnissen und angrenzender Nutzung können diese unterschiedlich ausgestaltet sein – beispielsweise als Böschungen, Terrainmodellierungen oder Dämme. Ihre Höhe und Lage richten sich nach den berechneten Wasserspiegeln, möglichen Ablagerungen und den notwendigen Sicherheitsreserven. Sie sollen verhindern, dass sich Wasser und Geschiebe bei grossen Ereignissen unkontrolliert auf angrenzende Grundstücke und in Wohngebiete ausbreiten.

Der Gewässerkorridor wird zudem landschaftlich gestaltet und begrünt. Abschnittsweise ist ein schmaler Trampelpfad vorgesehen. Der Milibach soll dadurch nicht nur dem Hochwasserschutz dienen, sondern auch als naturnahes Landschaftselement sichtbar und für die Bevölkerung erlebbar werden.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6.3: Abflusskorridor mit Raubettgerinne
- Kapitel 6.8: Gestaltung
- Kapitel 9.4: Natur und Gewässerökologie

10. Was geschieht mit dem heutigen Bachlauf?

Nach der Inbetriebnahme des neuen Gewässerkorridors wird die heutige Bachschale grösstenteils zurückgebaut und aufgefüllt.



Abbildung 7 Ansicht «alter Bachlauf»

Ein Teil der vorhandenen Natursteine soll nach Möglichkeit für neue Trockenmauern oder andere Gestaltungselemente wiederverwendet werden. Der alte Verlauf soll gemäss Gestaltungskonzept auch nach der Auffüllung erkennbar bleiben. Dafür sind insbesondere Trockenmauern und Baumreihen vorgesehen.

Der frühere Bachverlauf soll bei der bestehenden Unterführung der Zentralbahn weiterhin sichtbar bleiben. Die bestehende Brücke der Zentralbahn wird deshalb nicht zurückgebaut. Stattdessen wird sie als Fussgängerunterführung dienen, damit das Quartier Seematten vom Sagigässli aus zu Fuss erreichbar wird (Ersatz für die im Ereignis verfüllte Fussgängerunterquerung).

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6: Projektbeschreibung
- Kapitel 6.8: Gestaltung
- Kapitel 9.3: Auswirkungen auf Landschaft, Siedlung und Ortsbild

11. Wie soll sich das Projekt in das Landschafts- und Ortsbild einfügen?

Das Gestaltungskonzept betrachtet den gesamten Projektperimeter als Einheit. Der neue Gewässerkorridor folgt der natürlichen Geländemulde und soll langfristig als nachvollziehbares Landschaftselement wahrnehmbar sein. Der Geschiebesammler wird mit Böschungen, Bäumen und weiteren Bepflanzungen in die Landschaft eingebunden. Er wird jedoch nicht vollständig verdeckt, da seine Funktion als Schutzbauwerk sichtbar bleiben soll. Auch der heutige Bachlauf soll nach seiner Auffüllung weiterhin erkennbar bleiben. Trockenmauern, Wege und Baumreihen zeichnen seinen früheren Verlauf nach und gestalten den Übergang zwischen Dorf und Kulturland.

Am Brienzersee entsteht eine neu gestaltete Bachmündung mit Bade- und Aufenthaltsbereichen. Rund 25 bestehende Bäume müssen weichen. Dem stehen gemäss Gestaltungskonzept rund 50 neue Bäume sowie zusätzliche Hecken und Bepflanzungen gegenüber.



Abbildung 8 Ansicht neuer Sammler.



Abbildung 9 Ansicht Sagigässli



Abbildung 10 Gesamtansicht des Projekts.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6.8: Gestaltung
- Kapitel 9.3: Auswirkungen auf Landschaft, Siedlung und Ortsbild

- Kapitel 9.4: Auswirkungen auf Natur und Gewässerökologie

12. Welche ökologischen Massnahmen sind vorgesehen?

Die Umweltvoruntersuchung zeigt bereits verschiedene mögliche Massnahmen zur ökologischen Wiederherstellung, Aufwertung und zum Ersatz auf. Dazu gehören insbesondere:

- naturnahe Gestaltung des neuen Gerinnes mit Kies und Geröll unterschiedlicher Korngrössen sowie Totholz und standortgerechter Vegetation
- Pflanzung von Obstbäumen und weiterer Vegetation
- Wiederaufbau von Trockenmauern
- Aufwertung von Waldrändern
- ökologische Massnahmen entlang des heutigen Bachlaufs
- ökologische Aufwertungen im Brienzersee

Welche Massnahmen tatsächlich erforderlich sind und in welchem Umfang sie umgesetzt werden, hängt von den endgültigen Eingriffen des Projekts ab. Dies wird im Rahmen der Umwelt-Hauptuntersuchung auf Stufe Bauprojekt konkretisiert.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 9.3: Auswirkungen auf Landschaft, Siedlung und Ortsbild
- Kapitel 9.4: Auswirkungen auf Natur und Gewässerökologie
- Kapitel 9.6: Auswirkungen auf Wald

13. Weshalb braucht es neue Brücken und veränderte Strassen?

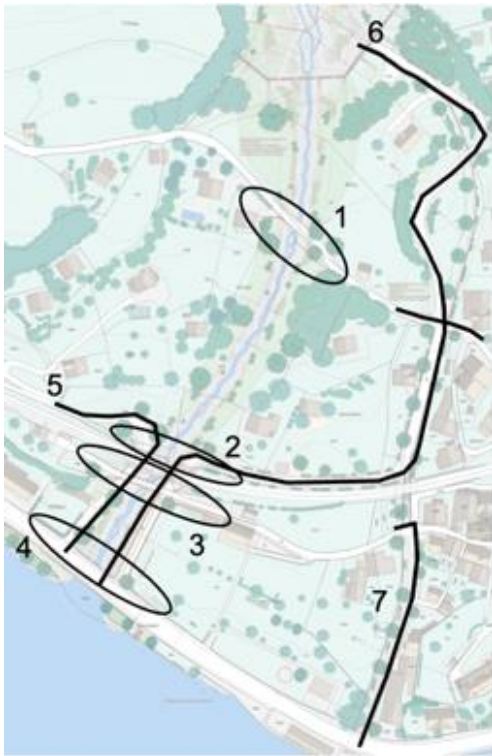


Abbildung 11 Anpassung der Erschliessungen

Mit der Verlegung des Milibachs verändern sich auch die Verkehrswege. Bestehende Strassen, Wege und Querungen werden durch den neuen Gewässerkorridor unterbrochen und müssen deshalb angepasst oder neu gebaut werden. Gleichzeitig müssen die Quartiere, der Bahnhof Brienz West und der neue Geschiebesammler weiterhin erreichbar bleiben. Auch sichere Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sind zu gewährleisten.

Bei der Planung wurden die Rückmeldungen aus der Mitwirkung und der Begleitgruppe geprüft und mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes abgestimmt. Daraus entstand das vorliegende Erschliessungskonzept.

Vorgesehen sind insbesondere folgende Anpassungen:

1. **Gwandstrasse:** Die bestehende Brücke wird durch eine neue Brücke ersetzt.
2. **Zentralbahn:** Für die Bahnlinie wird eine neue Brücke gebaut.
3. **Bahnhof Brienz West:** Eine neue Brücke stellt die Zufahrt zum Bahnhof für den motorisierten Verkehr sowie für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende sicher.
4. **Kantonsstrasse:** Die Strasse wird angehoben und erhält eine neue Brücke. Damit entsteht genügend Raum für den neuen Gewässerkorridor. Gleichzeitig bleibt der maschinelle Unterhalt im Bereich der Bachmündung möglich.
5. **Gofri:** Die neue Erschliessung führt von der Kantonsstrasse westlich des Gewässerkorridors in Richtung Gofri.
6. **Seematten und Geschiebesammler:** Die neue Erschliessung führt von der Kantonsstrasse östlich entlang des neuen Gewässerkorridors. Sie unterquert die Brücken beim Bahnhof und bei der Zentralbahn und folgt anschliessend dem heutigen Bachlauf. Über diese Verbindung wird auch der neue Geschiebesammler erschlossen.
7. **Sagigässli:** Der heutige Bachlauf wird zurückgebaut und aufgefüllt. Ein Teil der dadurch freiwerdenden Fläche wird für die Neugestaltung des Sagigässli genutzt.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6.4: Erschliessungen
- Kapitel 6.5: Kantonsstrasse
- Kapitel 6.6: Zentralbahn

14. Weshalb ist die Zufahrt zum Geschiebesammler so geplant?

Der neue Geschiebesammler muss für Bau und Unterhalt mit schweren Fahrzeugen erreichbar sein. Der Wunsch einer direkten Zufahrt zum Sammler ab der Kantonstrasse stammt aus der Begleitgruppe.

Auf Anfrage der Gemeinde wurden zudem mögliche Synergien zwischen dem Wasserbauplan und der Erschliessung des westlichen Dorfteils geprüft. Die direkte Zufahrt zum Geschiebesammler und die Erschliessung Seematten sind Bestandteil des Wasserbauplans. Der Abzweiger ab Bifing Richtung Schleif-Langachri ist hingegen ein Drittprojekt der Gemeinde und wird mit dem Hochwasserschutzprojekt koordiniert. Das Drittprojekt ist auf den Plänen als solches dargestellt.

Die Zufahrt auf Abbildung 12 stellt die Bestvariante dar, da sie verschiedene Vorteile verbindet:

- direkte Erschliessung des Geschiebesammlers ab der Kantonstrasse
- Nutzung von Synergien zwischen der Erschliessung des Gebietes Seematten, des Geschiebesammlers und einer künftigen Siedlungserschliessung
- Verkehrsentslastung im Dorfzentrum
- erhöhte Sicherheit für Schulkinder (v.a. entlang des Schulhauses) aufgrund der Verschiebung des Lastwagenverkehrs zur Räumung des Sammlers
- verbesserte Zufahrt für Blaulichtorganisationen im Gebiet Brienzenz West.



Abbildung 12 Erschliessung Seematten inkl. Zufahrt zum Sammler und Drittprojekt der Gemeinde.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6.4: Erschliessungen
- Kapitel 6.5: Kantonsstrasse
- Kapitel 8.1: Bauphasen

15. Was bedeutet das Projekt für private Grundstücke?

Für den Gewässerkorridor, den Geschiebesammler, Erschliessungen und weitere Massnahmen werden Grundstücksflächen dauerhaft und/oder temporär beansprucht.

Die dauerhaft beanspruchten Flächen müssen erworben oder mit dauerhaften Dienstbarkeiten gesichert werden. Dauerhaft erworbene Flächen werden zum vollen Sachwert entschädigt. Ein rechtlicher Anspruch auf Realersatz besteht grundsätzlich nicht. Individuelle Ersatzlösungen sollen aber geprüft werden, soweit sie möglich und sinnvoll sind.

Die temporär beanspruchten Flächen werden nur während der Bauzeit benötigt (z.B. als Installationsfläche) und danach zu Lasten des Projekts wiederhergestellt. Das Eigentum verbleibt bei den heutigen Grundeigentümern.

Gebäude, die aufgrund des Projekts weichen müssen, sind in den Plänen gelb dargestellt.

Die definitive Beanspruchung einzelner Grundstücke wird erst im Bauprojekt festgelegt. Die neuen Erschliessungen sollen sicherstellen, dass Quartiere und Gebäude weiterhin erreichbar bleiben.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 1.3.5: Direktbetroffene
- Kapitel 6: Projektbeschreibung
- Kapitel 9.8: Landbeanspruchung / Landerwerb

16. Was bedeutet das Projekt für den Friedhof?

Der Friedhof ist vom Projekt betroffen. Der neue Gewässerkorridor und die neue Erschliessung benötigen Fläche im Bereich des Friedhofs. Deshalb muss auch die Friedhofsmauer teilweise verlegt werden. Während der Bauzeit können zusätzlich vorübergehend Flächen des Friedhofs beansprucht werden.

Wie viel Fläche dauerhaft und während der Bauzeit benötigt wird und welche Gräber davon betroffen sein könnten, steht auf Stufe Vorprojekt noch nicht abschliessend fest. Dies wird im Bauprojekt konkretisiert.

Dabei werden insbesondere folgende Fragen geklärt:

- Welche Flächen des Friedhofs werden dauerhaft oder vorübergehend benötigt?
- Welche Gräber und Anlagen sind davon betroffen?
- Wie kann der Bauablauf so geplant werden, dass die Grabruhe möglichst eingehalten und auf vorzeitige Grabaufhebungen oder -verlegungen möglichst verzichtet werden kann?

Das Vorprojektdossier hält fest, dass der emotionale und kulturhistorische Wert des Friedhofs mit einer rein finanziellen Risikobetrachtung nicht vollständig erfasst werden kann. Dieser Wert muss bei der weiteren Planung deshalb speziell berücksichtigt werden.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 2.4: Bestehende und geplante Nutzungen
- Kapitel 8: Bauablauf
- Kapitel 9.2: Auswirkungen auf Nutzungen

17. Was geschieht mit dem Badeplatz Chietreichi?

Die Bade- und Grillmöglichkeit bleibt trotz des Projekts grundsätzlich erhalten. Der heutige Bade- und Grillplatz Chietreichi liegt jedoch im Bereich der neuen Bachmündung und kann nicht unverändert bestehen bleiben. Er soll deshalb nach Westen verlegt, neu gestaltet und erweitert werden.

Heutiger Badeplatz:



Abbildung 13 Bade- und Grillplatz Chietreichi

Zukünftiger Badeplatz:



Abbildung 14 Geplanter Bade- und Grillplatz

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 6.8: Gestaltung
- Kapitel 9.3: Auswirkungen auf Landschaft, Siedlung und Ortsbild
- Kapitel 9.4: Auswirkungen auf Natur und Gewässerökologie

18. Bleiben der Bahnhof Brienzen West sowie Fuss-, Wander- und Velowege erreichbar?

Ja. Der Bahnhof Brienzen West sowie die wichtigen Fuss-, Wander- und Velowegverbindungen bleiben grundsätzlich erreichbar. Einzelne Wege müssen aufgrund des neuen Gewässerkorridors jedoch verlegt oder angepasst werden.

Für den Bahnhof Brienzen West ist eine neue, rund 30 Meter lange Brücke mit Rampen vorgesehen. Sie ermöglicht den Zugang zum Bahnhof für Fahrzeuge, Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Von der neuen Erschliessung Gofri führt zudem ein neuer, relativ steiler Fuss- und Veloweg zum Bahnhof.

Die genaue Linienführung und Gestaltung der Fuss-, Wander- und Velowege wird im Bauprojekt festgelegt. Dann wird auch bestimmt, wie die Verbindungen während der Bauzeit mit vorübergehenden Umleitungen aufrechterhalten werden.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 2.4.8: Wanderwege
- Kapitel 6.4: Erschliessungen
- Kapitel 6.8: Gestaltung

19. Was kostet das Projekt, und wer bezahlt es?

Die Kostenschätzung auf Stufe Vorprojekt (Kostengenauigkeit +/- 20 %) beträgt rund CHF 36 Mio., davon betreffen rund CHF 20 Mio. die wasserbaulichen Massnahmen.

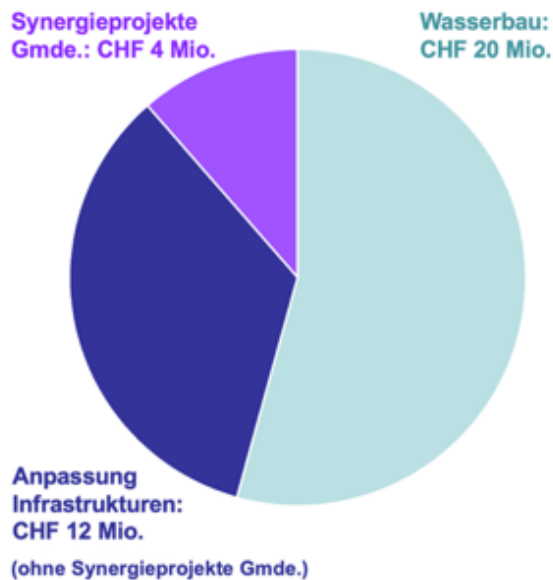


Abbildung 15 Aufteilung der Projektkosten.

Die Schwellenkorporation Brienz ist Projektträgerin für den Hochwasserschutz am Milibach. Die effektive Finanzierung wird jedoch zwischen verschiedenen Kostenträgern aufgeteilt: Bund und Kanton können Beiträge an die anrechenbaren Kosten leisten. Auch Eigentümer betroffener Infrastrukturen (Kanton Bern, zb Zentralbahn AG, Einwohnergemeinde Brienz, Weitere) werden sich voraussichtlich an den Kosten beteiligen müssen, insofern sich für sie Vorteile (Mehrwerte) aus den Massnahmen ergeben.

Folgende Abklärungen werden im Rahmen des Bauprojekts notwendig sein:

- Erarbeitung verlässlicher Kostenvoranschlag (+/- 10%)
- Suchen und Umsetzen Einsparmöglichkeiten
- Nachweis Kostenwirksamkeit
- Festlegen der beitragsberechtigten Kosten, Kostenteiler und Restkosten der Schwellenkorporation Brienz

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 7: Kostenschätzung
- Kapitel 13: Termine und Verfahren
- Kapitel 14: Nachweise für Zusatzbeiträge

20. Welcher Zeitplan ist für die Umsetzung des Projekts vorgesehen?



Abbildung 16 Angestrebter Terminplan

Das vorliegende Vorprojekt ist noch nicht das definitive Bauprojekt. Es legt die grundsätzliche Lösung und wichtige Abmessungen fest. Viele Details werden erst in der nächsten Planungsphase konkretisiert. Dabei werden auch die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung sowie die Rückmeldungen der kantonalen und eidgenössischen Fachstellen berücksichtigt. Das Projekt kann deshalb in den nächsten Planungsphasen noch angepasst werden.

Im Bauprojekt werden unter anderem folgende Punkte konkretisiert:

- genaue Flächenbeanspruchung
- Gestaltung von Terrain, Mauern und Böschungen
- Umwelt-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen
- Bauverfahren und Bauphasen
- Geschiebemanagement
- Kosten und Kostenteiler

Anschliessend sind die notwendigen Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen.

Nach dem heutigen Terminplan ist ein Baustart frühestens im zweiten Quartal 2030 möglich. Ziel ist es, den Hochwasserschutz am Milibach so rasch wie möglich zu verbessern. Der Termin 2030 ist jedoch eine Zielsetzung und keine verbindliche Zusage. Projektanpassungen, Einsprachen, zusätzliche Untersuchungen, Finanzierungsentscheide oder die erforderlichen Bewilligungsverfahren können den Zeitplan beeinflussen. Auch die Dauer der Bauarbeiten steht auf Stufe Vorprojekt noch nicht verbindlich fest. Voraussichtlich werden die Arbeiten in mehreren Etappen über mehrere Jahre ausgeführt. Der genaue Bauablauf wird im Bauprojekt festgelegt.

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 8: Bauablauf
- Kapitel 9: Auswirkungen der Massnahmen
- Kapitel 13: Termine und Verfahren

21. Wie kann sich die Bevölkerung einbringen?

Während der öffentlichen Mitwirkung kann sich jede interessierte Person zu den geplanten Massnahmen im Vorprojekt äussern. Die Eingaben werden ausgewertet und in der Form eines Mitwirkungsberichts dokumentiert. Sie können zu Prüfaufträgen und Projektanpassungen im Rahmen des Bauprojekts führen.

Zur Mitwirkungsplattform: <https://mitwirken-brienzenz.ch/de/milibach/participant>

Sämtliche Mitwirkungseingaben werden geprüft. Die Prüfung bedeutet jedoch nicht zwingend, dass alle Eingaben übernommen werden. Das Projektteam und die Behörden müssen unterschiedliche Interessen sowie gesetzliche, technische und finanzielle Anforderungen im Rahmen des Bauprojekts gegeneinander abwägen.

Bei den späteren öffentlichen Auflagen bestehen für berechtigte Personen und Organisationen die gesetzlich vorgesehenen Einsprache- und Rechtsmittelmöglichkeiten.

Neben der öffentlichen Mitwirkung wird die Bevölkerung auch weiterhin aktiv in die Planung einbezogen, unter anderem durch:

- die Begleitgruppe
- Informationsveranstaltungen
- Gespräche mit Direktbetroffenen

Weiterlesen im technischen Bericht

- Kapitel 1.3: Partizipation
- Kapitel 13: Termine und Verfahren