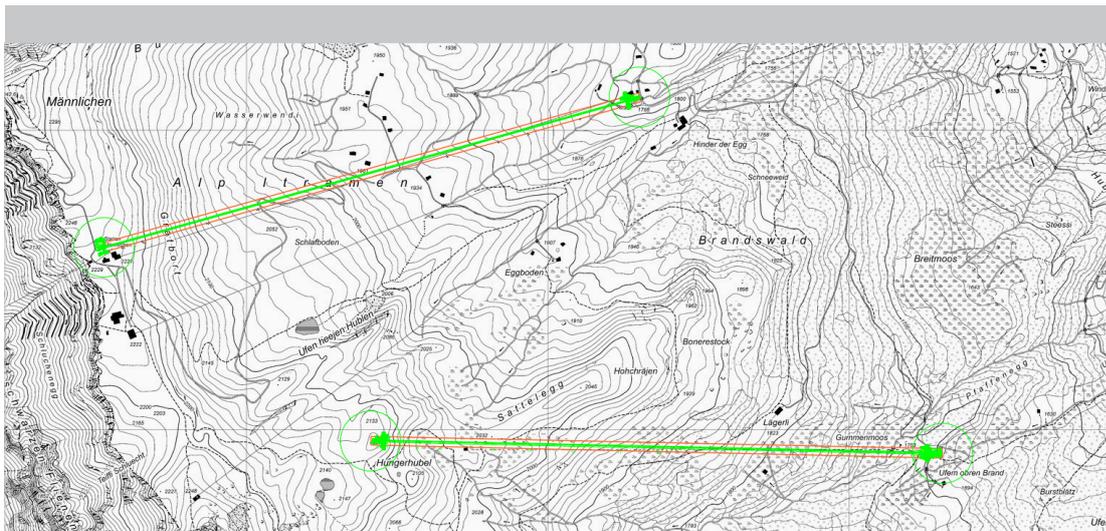


MITWIRKUNG

Einwohnergemeinde Grindelwald

Überbauungsordnung «Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg»

Änderung «Seilbahnen Männlichen-Tschuggen»



Erläuterungsbericht

Die UeO-Änderung besteht aus:

- Änderung Überbauungsplan, Ausschnitte

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Vegetationsplan, Ausschnitte
- Übersichtsplan Wald
- Mitwirkungsbericht (ausstehend)

Mai 2025

Impressum

Auftraggeber:

Gondelbahn Grindelwald Männlichen AG
Grundstrasse 54
3818 Grindelwald

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Grindelwald
Spilstattstrasse 2
3818 Grindelwald

Auftragnehmerin:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Franziska Röstli, Geografin MSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO

*Abbildung Titelseite: Projektierte Linienführung
Sesselbahnen Männlichen und Tschuggen*

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Bestehende Ski- bzw. Sessellifte	5
1.2 Projektierung Ersatzbahnen	5
1.3 Garagen, Werkstatt- und Lagergebäude	6
1.4 Umgang mit bestehender Infrastruktur	7
1.5 Anpassung Skipisten Tschuggen	7
2. Linienführung und Variantenvergleich	8
2.1 Sesselbahn Männlichen	8
2.2 Skilift Tschuggen	9
3. Planungsrechtliche Umsetzung	11
3.1 Überbauungsplan	11
4. Auswirkungen	12
4.1 Regionale Koordination	12
4.2 Landschaftsbild	13
4.3 Wald	14
4.4 Naturgefahren	16
4.5 Vegetation, Flora, Fauna und Lebensräume	16
4.6 Wildtier- und Vogelschutz	17
4.7 Gewässer	18
4.8 Lärm und Erschütterungen	18
4.9 Boden	18
5. Verfahren	19
5.1 Verfahrensübersicht	19
5.2 Termine	19
5.3 Mitwirkung	20
5.4 Vorprüfung	20
5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen	20
5.6 Beschlussfassung und Genehmigung	20
Anhang 1 Schema Fundamentplatten (nicht masstabsgetreu)	21
Anhang 2 Vorprojektpläne Bergstation Männlichen (nicht masstabsgetreu)	22
Anhang 3 Vorprojektpläne Talstation Männlichen (nicht masstabsgetreu)	23
Anhang 4 Vorprojektpläne Bergstation Tschuggen (nicht masstabsgetreu)	24
Anhang 5 Vorprojektpläne Talstation Tschuggen (nicht masstabsgetreu)	25

1. Einleitung

1.1 Bestehende Ski- bzw. Sessellifte

Mit der Erstellung der neuen Gondelbahn Grindelwald – Männlichen konnte 2019 die wichtigste Seilbahn im Gebiet Grindelwald – Männlichen erneuert und modernisiert werden. Zusätzlich zur erneuerten Gondelbahn betreibt die Gondelbahn Grindelwald – Männlichen AG auch die Sesselbahn Männlichen sowie den Skilift Tschuggen. Diese sind in die Jahre gekommen und müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Die kuppelbare 4er-Sesselbahn Männlichen mit Baujahr 1990 befördert pro Stunde max. 1'800 Gäste von Läger zum Männlichengrat. Die Sesselbahn verfügt über eine angemessene Beförderungskapazität. Sie ist jedoch sanierungsbedürftig und muss ersetzt werden. Der Ersatz soll mit leicht geänderter Linienführung erfolgen.

Der Bügel-Schlepplift Tschuggen wurde Ende der 60er-Jahre erstellt, kann stündlich ca. 1'000 Personen von Tschuggen bis oberhalb der Sattellegg befördern und dient so als wichtige Verbindung zwischen Männlichen und Kleine Scheidegg. Er befindet sich in einer mittleren Höhenlage und ist nicht schneesicher. Zudem gibt es im Bereich des Skilifts keine Beschneigungsanlage. Diese Faktoren schränken den Betrieb ein, da das Skilift-Trassee zeitweise unzureichend Schnee aufweist und der Lift deshalb nicht betrieben werden kann. In solchen Fällen ist die direkte Verbindung zwischen den beiden Skigebieten unterbrochen. Zusätzlich entspricht der Lift hinsichtlich Kapazität und Ausbaustandard nicht mehr den Gästebedürfnissen. Um mehr Betriebssicherheit gewähren und den gesteigerten Gästebedürfnissen im Skigebiet gerecht werden zu können, soll der Skilift Tschuggen daher durch eine Sesselbahn ersetzt werden.

1.2 Projektierung Ersatzbahnen

Die Gondelbahn Grindelwald – Männlichen AG hat die Garaventa AG mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts für die neuen Sesselbahnen beauftragt. In diesem Rahmen wurden die Bahntypen, die Standorte für die Tal- und Bergstationen sowie die möglichen Stützenstandorte untersucht, um das Trassee für die neuen Sesselbahnen festlegen und die raumplane- rische Sicherung der Seilbahnkorridore starten zu können.

Die Detailprojektierung bis und mit bundesrechtlicher Plangenehmigung erfolgt im Anschluss an die Festsetzung der Seilbahnkorridore.

1.3 Garagen, Werkstatt- und Lagergebäude

Garage
Pistenfahrzeuge

Die Garagen der Pistenfahrzeuge sind heute weit über das Skigebiet verteilt. Das bedeutet, dass sich die Pistenpräparierung teilweise stark verzögert. Die Pistenfahrzeuge müssen die zu präparierenden Pisten erst hochfahren, können dies aber erst tun, wenn die Pisten kontrolliert und die Skigäste weg sind - was bei tieferen Lagen im Skigebiet umso später der Fall ist. Entsprechend verschiebt sich ein grosser Teil der Pistenpräparierung in die Nachtstunden. Um diese Verzögerungen bis zum Beginn der Arbeiten reduzieren und die Präparierungszeit zugunsten einer ruhigeren Nachtzeit verkürzen zu können, sollen die Pistenfahrzeuge vermehrt im oberen Bereich des Skigebiets an zentralen Standorten garagiert werden. So kann in höheren Lagen unmittelbar nach Beginn der Pistenkontrolle mit der Präparierung begonnen werden.

Entsprechend ist vorgesehen, im Untergeschoss der neuen Sesselbahn Männlichen eine Pistenfahrzeuggarage (4 Fahrzeuge) mit Werkstatt zu erstellen. Damit kann künftig auf die nahegelegene oberirdische Garage mit Werkstatt (vgl. Abb. 1) verzichtet und so eine Entlastung der Landschaft erwirkt werden. Die unterirdische Garage beansprucht nur wenig zusätzliche Fläche, da sie grösstenteils den Sockel der Bergstation bildet, und lässt sich gut in das Gelände einpassen. Das anfallende Bodenmaterial wird vor Ort weiterverwendet (z.B. Auffüllung Grube wegfallendes Werkstattgebäude, vgl. unten).

Umgang mit bestehenden Gebäuden

Mit der Erstellung der neuen Männlichen-Sesselbahn mit integrierter Pistenfahrzeuggarage und Werkstatt können verschiedene Gebäude im Umfeld der bisherigen Bergstation Männlichen rückgebaut werden (bisherige Bergstation Sesselbahn Männlichen, bisherige Pistenfahrzeuggarage mit Werkstatt). Die bisherige Sesselgarage zur Bergstation soll jedoch bestehen bleiben, um Lagermöglichkeiten für sonstiges Pistenmaterial (Markierungen, Abschränkungen, Fangnetze, Tore etc.) bereitstellen zu können.



Abb. 1 Übersicht über die Gebäude, die abgebrochen werden sollen (gelbe Umrandung). Der grün umrandete Gebäudeteil (Sesselgarage) bleibt als Materiallager für den Winter-sportbetrieb bestehen.

Mit der Bewilligung der neuen Sesselbahn im Plangenehmigungsverfahren erlischt die Bewilligung für die bestehende Sesselbahn inkl. Garage, weshalb für die Weiternutzung des Garagengebäudes eine Baubewilligung (voraussichtlich Ausnahmbewilligung nach Art. 24 RPG) erforderlich sein wird. Diese ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

1.4 Umgang mit bestehender Infrastruktur

Die bestehenden Stationen und Stützen können nicht weiter verwendet werden. Sie werden abgebrochen und die Standorte werden rekultiviert.

Bei Stützenstandorten ausserhalb von Flachmooren wird der umliegende, wahrscheinlich mit Zink kontaminierte Boden auch entfernt und mit sauberem Aushub aus den neuen Stützenstandorten ersetzt.

Bestehende Bauten innerhalb von Flachmooren (Skilift Tschuggen) müssen schonender entfernt werden. Es ist vorgesehen, die im Flachmoor stehenden Stützen inkl. Betonsockel sowie das bestehende Gebäude zu entfernen. Die Fundamentplatten der Stützen werden jedoch im Boden belassen und es wird kein Bodenaustausch vorgenommen. So kann die Beschädigung des Flachmoors auf das geringstmögliche Mass reduziert werden.

1.5 Anpassung Skipisten Tschuggen

Die Pistenkorrekturen und Anpassungen an den Beschneigungsflächen in der vorliegenden Planung konzentrieren sich ausschliesslich auf die Bereiche unmittelbar bei den Stationen sowie auf die Tschuggenpiste. Die Verlängerung des Seilbahntrassees für die Sesselbahn Tschuggen erfordert eine Anpassung der in der UeO festgelegten Skipistenflächen, damit die Bergstation an das Skipistennetz angeschlossen werden kann.

Die vorgesehene Beschneigung der Tschuggenpiste wird im Rahmen der vorliegenden UeO-Änderung festgesetzt. Dabei wird die Skipiste Tschuggen generell den tatsächlichen Skipistenverläufen und lokalen Gegebenheiten entsprechend angepasst. Dazu gehört auch die Anpassung der beschneiten Skipisten, um die Schneeabfuhr ausserhalb der Flachmoore zu maximieren, sowie die Festlegung eines Trassees für die Beschneigungsleitung im Bereich des Mooregebiets.

Exkurs

In der parallel laufenden UeO-Änderung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» (Stand: Vorprüfung) werden alle weiteren Anpassungen an den Beschneigungsflächen und -anlagen festgesetzt. Die Piste entlang

der neuen Sesselbahn Tschuggen wird im Rahmen der vorliegenden Planung überarbeitet und ist nicht Bestandteil der parallel laufenden Änderung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg».

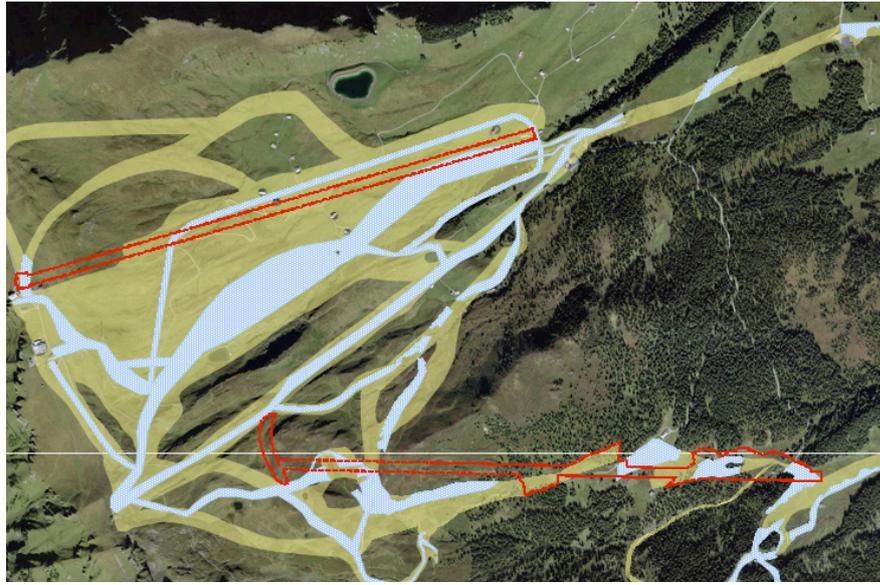


Abb. 2 Ausgangszustand Skipisten und Beschneigungsflächen mit Änderungsperimeter (rot gestrichelt); im Norden der Änderungsperimeter des Seilbahnkorridors Männlichen, im Süden der Änderungsperimeter des Seilbahnkorridors Tschuggen mit Änderung der Skipisten und Beschneigungsflächen.

2. Linienführung und Variantenvergleich

2.1 Sesselbahn Männlichen

2.1.1 Typ der Bahn

Die bestehende kuppelbare 4er-Sesselbahn Männlichen hat eine stark limitierte Förderleistung, die es hinsichtlich der Bedeutung der Bahn als Beschäftigungslift zu verbessern gilt. Deshalb wurde entschieden, künftig auf eine 6er-Sesselbahn zu setzen, welche bei derselben Anzahl Sesseln und Fahrgeschwindigkeit eine höhere Förderleistung erreicht. Der Wechsel des Bahntyps von einer 4er- auf eine 6er-Sesselbahn hat keinen Einfluss auf die Linienführung oder Stützen- und Stationsstandorte.

2.1.2 Bestehende Linienführung

Die bestehende 4er-Sesselbahn Männlichen führt von Läger gleich oberhalb der Alpstrasse auf den Männlichengrat in unmittelbare Nähe der Bergstation der Luftseilbahn Wengen-Männlichen, des Berghauses Männlichen und der Bergstation der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (V-Bahn). Die damit ermöglichte Nutzung der grosszügigen Pisten im Bereich Alp Itramen als Beschäftigungspisten macht die Sesselbahn Männlichen zu einem sehr wichtigen Beschäftigungslift im Gebiet Alp Itramen.

2.1.3 Vorgesehene neue Linienführung

Die vorgesehene neue Linienführung weicht nur wenig vom Bestand ab. Grundsätzlich soll das Skipistenangebot mit dem Ersatz der Sesselbahn nicht verändert werden, weshalb die Tal- und Bergstation ungefähr am selben Standort bleiben müssen. Geringe Verschiebungen der Berg- und Talstationen werden jedoch vorgesehen.

Die Bergstation soll aufgrund der lokalen Begebenheiten um ca. 50 m nach Norden verschoben werden. Ausschlaggebend dafür sind:

- Erleichterung des Zugangs für die Gäste, welche nach Wengen fahren. Mit der Verlegung der Bergstation können die Gäste künftig auf gleicher Geländehöhe die Bergstation der Luftseilbahn erreichen.
- Bessere und einfachere Erreichbarkeit des Berghaus Männlichen, durch eine stärker abfallende Piste ab der neuen Bergstation und dem Rückbau der dazwischenliegenden Pistenfahrzeuggarage mit Werkstatt.
- Möglichkeit zur Anordnung der Garage und der Werkstatt für die Pistenfahrzeuge im Untergeschoss der Sesselbahn ohne massgebende Auswirkungen auf die Landschaft dank des Geländeverlaufs. Die bestehenden Gebäude werden soweit möglich entfernt.
- Der neue Standort führt zu einer besseren Integration in die Landschaft.

Die neue Talstation wird am bestehenden Standort erstellt. Die Situation ist zwar nicht optimal und eine Verschiebung um ca. 20 Meter nach Süden wäre geeigneter. Dies würde jedoch den Gewässerraum des nahegelegenen, eingedolten Bachs tangieren, weshalb auf diese Optimierung verzichtet wird.

Mit der Verschiebung der Bergstation verändert sich auch die Seilachse. Der Verlauf wird jedoch nicht massgeblich verändert. Die Stützenstandorte werden erst im Rahmen des PGV in Abstimmung mit den technischen und umweltrechtlichen Anforderungen sowie den Geländeverhältnissen festgelegt.

2.2 Skilift Tschuggen

2.2.1 Typ der Bahn

Der bestehende Schlepplift Tschuggen entspricht mit einer Länge von rund 1'500 m, einer Fahrzeit von 11 Minuten, teilweise starker Steigung und einer Förderleistung von knapp über 1'000 Gästen pro Stunde den heutigen Ansprüchen der Gäste nicht mehr. Aufgrund seiner wichtigen Funktion als Verbindungslift zwischen den Teilgebieten Männlichen und Kleine Scheidegg soll der Schlepplift nicht erneuert, sondern durch eine zeitgemässe, den Gästebedürfnissen entsprechende und leistungsfähigere Sesselbahn ersetzt werden. Vorgesehen ist eine 6-er-Sesselbahn. Dafür spricht hinsichtlich des bestehenden Skilift-Trasses im Flachmoor auch die geringere Anzahl an Stützen und die Tatsache, dass künftig im Flachmoor keine Präparierung auf dem Skilifttrasse mehr erfolgt.

2.2.2 Bestehende Linienführung

Die heutige Linienführung des Schlepplifts birgt folgende betriebliche Schwachstellen:

- Die Talstation ist für Skifahrer:innen mit Ausgangspunkt Kleine Scheidegg/Sesselbahn Honegg/Sesselbahn Gummi heute nur über spezifische Pistenverbindungen und Querungen erreichbar. Mit einer Verlängerung talabwärts könnte die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Bahn verbessert werden, indem sie unmittelbar nach der Zusammenführung aller Skipisten (Tschuggenpiste, Bärhagpiste, Arvenpiste) zentral erreichbar ist.
- Die heutige Talstation befindet sich im Flachmoor.
- Die Platzverhältnisse (Berg- und Talstation) sind beschränkt. Die vorgesehenen Stationen für die moderne 6-er Sesselbahn lassen sich an den bisherigen Standorten nicht realisieren, ohne dass bedeutende Geländeanpassungen erforderlich sind. Dies wiederum ist hinsichtlich der Lage im oder in unmittelbarer Nähe des Flachmoors problematisch.

Zusammenfassend führen die genannten Fakten dazu, dass für die neue Sesselbahn von den bestehenden Stationsstandorten abgewichen werden soll. Folglich wurden andere Standorte für die Berg- und Talstation sowie eine Verlängerung der Seilachse geprüft.

2.2.3 Vorgesehene neue Linienführung

Die vorgeschlagene Linienführung weicht möglichst wenig vom Bestand ab. Grundsätzlich soll das Skipistenangebot mit dem Ersatz der Sesselbahn nicht massgeblich verändert werden und die Funktion der Bahn zur Verbindung der beiden Teilgebiete Kleine Scheidegg und Männlichen soll erhalten bleiben. Dies wird mit der vorgeschlagenen Linienführung gewährleistet.

Bergstation

Die neue Bergstation soll ca. 310 m nach Westen (hangaufwärts) verlegt werden. Dabei handelt es sich um den ersten geeigneten Standort entlang der vorgesehenen Seilachse, der ausserhalb des Flachmoors liegt. Am vorgesehenen Standort besteht eine kleine Kuppe, welche sich bestens für eine Bergstation eignet:

- Die natürliche Kuppe kann optimal genutzt werden, so dass nur sehr wenige Grabarbeiten erforderlich sind und stattdessen hauptsächlich mit Aufschüttungen gearbeitet werden kann. Für die Aufschüttung kann der Bodenaushub von den Stützenstandorten verwendet werden.
- Nach Ankunft in der Bergstation können die Gäste im Gefälle direkt losfahren.
- Der ausgewählte Standort liegt ausserhalb des Flachmoors.

Der Standort der Station ergibt sich aufgrund der umweltrechtlichen Optimierung der Bahnachse und der Stützenstandorte (Anordnung ausserhalb Flachmoor).

Für die Talstation musste hangabwärts nach möglichen Standorten gesucht werden. Die möglichen Standorte sind aufgrund der vielen Flachmoore entlang der Aspen-Piste limitiert. Der gewählte Standort liegt ca. 150 m östlich (hangabwärts) der heutigen Talstation des Schlepplifts, unmittelbar unterhalb einer Hangkuppe und knapp ausserhalb des Flachmoors. Er ist gleich neben der Aspen-Piste zentral erreichbar. Da aufgrund der bestehenden Flachmoore kaum eine andere Anordnung der Talstation möglich ist, müssen grössere Geländeadaptierungen inkl. der Verlegung einer bestehenden Bergstrasse (ca. 4'600 m³ Abtragung, 1'000 m³ Aufschüttung) in Kauf genommen werden. Der Standort der Station ist durch die technischen und umweltrechtlichen Begebenheiten weitgehend fixiert.

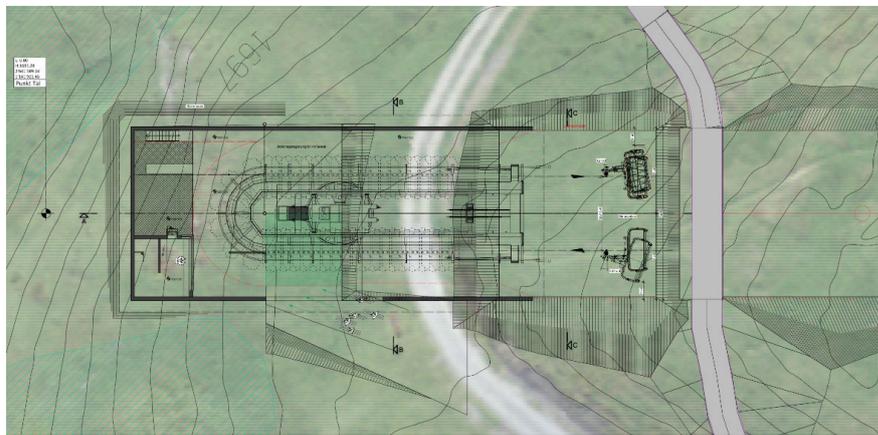


Abb. 3 Übersichtsplan der Talstation Tschuggen, mit Verschiebung der Bergstrasse

Strecke

Die Strecke verändert sich mit Ausnahme der Verlängerung nur wenig. Die Linienführung wird durch die Setzung der Bergstation sowie die Platzierung der Stützenstandorte (ausserhalb Flachmoore) weitgehend definiert, ohne dass ein grösserer Spielraum zur Optimierung besteht. Insgesamt verläuft die Seilachse um ca. 2° gedreht zum heutigen Schlepplift und wird um ca. 460 m verlängert. Die Stützenstandorte können alle ausserhalb der Flachmoore erstellt werden. Aufgrund der Verlängerung der Bahn sind neue Waldflächen betroffen, welche niedergehalten (Seilbahnachse) oder teilweise gerodet (Stützenstandorte) werden müssen. Im Gegenzug können andere Flächen, auf denen heute die Skiliftrasse verläuft, wieder aufgeforstet.

3. Planungsrechtliche Umsetzung

3.1 Überbauungsplan

Die beiden neuen Sesselbahnen und deren Stationen werden im Überbauungsplan (UeP) mit der Festsetzung zweier Seilbahnkorridore gesichert. Um den im Rahmen des PGV erforderlichen Projektierungsspielraum beibehalten zu können, werden die beiden Seilbahnkorridore mit einer durchgehenden Breite von 30 m festgelegt. Im Bereich der Stationen wird

der Korridor entsprechend den vorgesehenen Stationen und Geländeanpassungen, mit einem allseitigen Spielraum von rund 3 m, wo dies die lokalen Gegebenheiten zulassen (Ausnahmen: Flachmoore, Gewässerraum), festgelegt.

Die Pistenkorrekturen im Bereich Tschuggen werden mit einem Änderungsperimeter gekennzeichnet. Mit den Korrekturen wird die Skipistenfläche im gekennzeichneten Perimeter (vgl. Abb. 4) um ca. 7'700 m² vergrößert. Gesamthaft werden zudem ca. 10'000 m² neu beschneit.

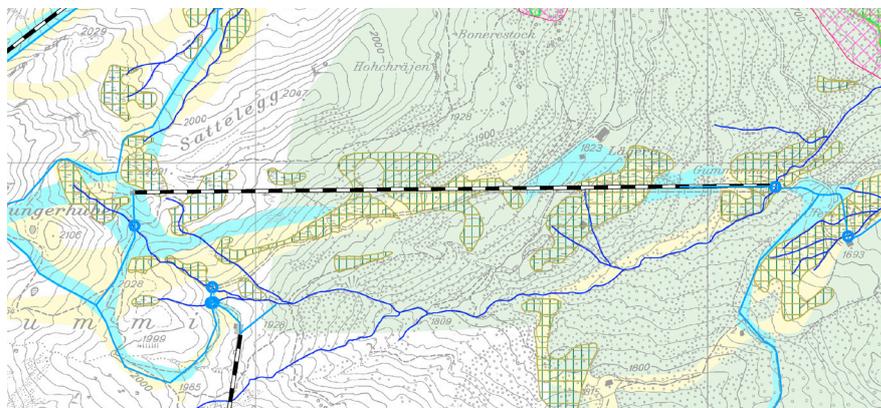


Abb. 4 Die heute im Überbauungsplan festgelegte Skipiste Tschuggen entspricht nicht dem tatsächlichen Pistenverlauf und weist sogar einen Unterbruch auf

Die Tschuggen-Piste soll künftig soweit möglich beschneit werden können. Dabei wird darauf geachtet, dass die Beschneigungsfläche ausserhalb der Flachmoore festgelegt wird. Es muss eine Beschneigungsleitung verlegt werden. Im Rahmen der Projektierung wurde darauf geachtet, dass das Flachmoor umfahren wird und keine weiteren empfindlichen Flächen betroffen sind. Wo Flachmoore nicht umfahren werden können, werden sie mittels Spühlbohrungen «unterquert». Bei sorgfältiger Umsetzung kann so eine Beeinträchtigung des Flachmoors so gut wie ausgeschlossen werden.

4. Auswirkungen

Die Auswirkungen der Planung bzw. der Seilbahn auf verschiedene Umweltbereiche wurden im Rahmen der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (massgebendes Verfahren Plangenehmigungsverfahren (PGV)) untersucht. Die Erkenntnisse daraus werden in den nachfolgenden Kapitel verkürzt abgebildet, erkannte Konflikte werden in der Interessenabwägung abschliessend behandelt.

4.1 Regionale Koordination

Sesselbahnen

Bei den beiden Sesselbahnen handelt es sich um den Ersatz einer bestehenden Liftanlage.

Gemäss kantonalem Richtplan erfordert der Ersatz einer bestehenden Bahnanlage mit praktisch gleichbleibender Linienführung (Sesselbahn Männlichen) keine übergeordnete regionale oder kantonale Koordination.

Die neue Sesselbahn Tschuggen ersetzt einen Schlepplift und weist eine teilweise abgeänderte Linienführung auf, und erfordert daher eine übergeordnete Koordination. Diese erfolgt mit der Festsetzung des Vorhabens im RGSK 2025 (Stand Beschlussfassung), mit vorgesehener Linienführung und Beschrieb der neu vorgesehenen Anlage. Bereits im RGSK 2021 ist das Vorhaben als Vororientierung, ohne präzise Linienführung oder genauere Angaben (Bahntyp etc.), aufgeführt.

Skipisten

Die geänderten Skipistenflächen betreffen eine bestehende Pistenverbindung und setzen diese in der UeO korrekt fest. Diese sowie die zusätzlichen Beschneiungsflächen liegen im Intensiverholungsgebiet. Daher ist keine regionale oder überregionale Koordination erforderlich.

4.2 Landschaftsbild

4.2.1 Landschaftsbild

Sesselbahn
Männlichen

Die neue Linienführung der Seilbahn Männlichen entspricht weitgehend dem Bestand. Mit der geplanten Pistenfahrzeug-Garage im Untergeschoss der Bergstation wird eine Verbesserung der Situation am Männlichengrat erreicht, indem die bestehende Pistenfahrzeug-Garage mit Werkstatt rückgebaut und durch eine im Gelände integrierte Anlage ersetzt wird. Der neue Standort der Bergstation, ca. 50 m nördlich des bestehenden Gebäudes, verstärkt die bestehende linienartige Anordnung der Gebäude entlang des Männlichengrates.

Sesselbahn
Tschuggen

Der bestehende Skilift verläuft weitgehend im Wald und im Gelände versteckt. Die neue Sesselbahn wird vom Typ her sowie aufgrund der Verlängerung stärker auffallen. Die unter der Waldgrenze liegenden Streckenabschnitte sind weitgehend uneinsehbar, ebenso werden diverse Streckenabschnitte oberhalb im Gelände versteckt sein. Mehrere Streckenabschnitte sowie insbesondere die Bergstation auf einer Hügelkuppe werden in der Landschaft gut einsehbar sein. Angesichts der Vorbelastung des Skigebiets mit vielen technischen Anlagen (Sesselbahn Läger, Gondelbahn Grindelwald Männlichen [V-Bahn], Gasthaus Männlichen, Luftseilbahn Wengen-Männlichen im Hohlicht) sind die negativen Auswirkungen der Stützen und Seile aber beschränkt und nicht als übermässig einzustufen. Mit einer geeigneten Gestaltung der Bergstation kann ihre technische Ausprägung und Auffälligkeit reduziert werden. Die Gestaltung ist Gegenstand des nachgelagerten bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

Skipisten

Die Skipistenkorrekturen unterhalb der Waldgrenze sind im Itramenwald versteckt und aus der Distanz nicht einsehbar. Im Sommer sind die Beschneiungsanlagen nicht ersichtlic, und im Winter sind die neuen Lanzen deutlich weniger sichtbar als die bisher verwendeten, mobilen Schneekanonen.

4.3 Wald

Sesselbahn
 Männlichen
 Sesselbahn
 Tschuggen

Die Sesselbahn Männlichen betrifft keine Waldstandorte.

Die Sesselbahn Tschuggen betrifft mehrere Waldstandorte. Mit dem Rückbau des bestehenden Schlepplifts Tschuggen, welcher heute teilweise eine Waldschneise bildet, kann der Wald im Bereich der Trasse teilweise aufgeforstet werden.

Die neue Sesselbahn Tschuggen führt an mehreren Stellen durch bestehendes und wie obenstehend aufgeforstetes Waldareal. Im Bereich der Stützen werden permanente (Sockel- und Fundamentbereich) und temporäre Rodungen (Umfeld der Sockel und Fundamente, Bauphase) erforderlich sein. Zudem ist im Lichtraumprofil der Seilbahnachse ein Niederhalteservitut sowie eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Waldabstandes erforderlich. Dementsprechend wird ein Teil der mit dem Rückbau des Skilifts aufgeforsteten Flächen künftig niedergehalten. Insgesamt entsteht jedoch eine positive Waldbilanz.

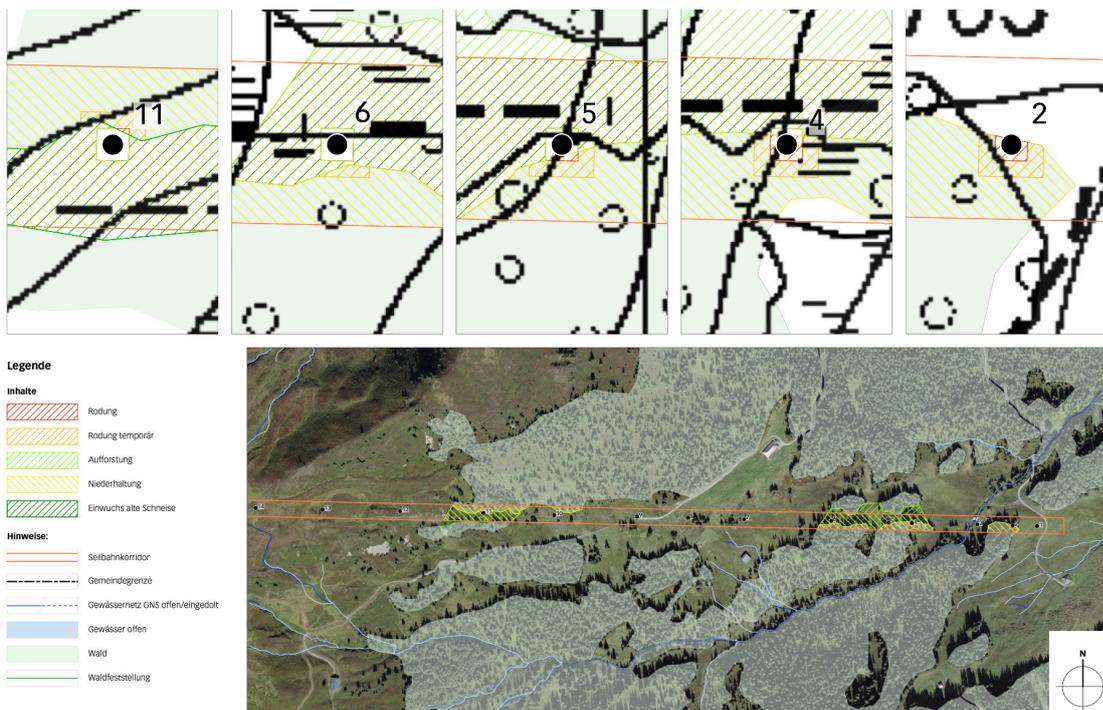


Abb. 5 Der Übersichtsplan Wald (eigene Darstellung) zeigt den Umgang mit den betroffenen Waldflächen auf.

Die Rodungen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, da die Stützenstandorte erst im nachgelagerten bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren festgelegt und bewilligt werden können. Die vorgesehene Niederhaltung sowie die Unterschreitung des Waldabstandes müssen jedoch bereits mit der Festlegung des Seilbahnkorridors in Aussicht gestellt werden können und werden deshalb in der vorliegenden Planung behandelt.

Skipiste

Die Korrektur der Skipiste inkl. neue Beschneigungsleitung hat keinen direkten Einfluss auf das Waldareal. Mit der entsprechenden Korrektur des Überbauungsplans wird die Skipiste dem tatsächlich präparierten Verlauf entsprechend festgelegt. Dies ermöglicht die Aufforstung des bisherigen Skiliftrassees, auf welchem die Skipiste (fälschlicherweise) teilweise festgelegt war.

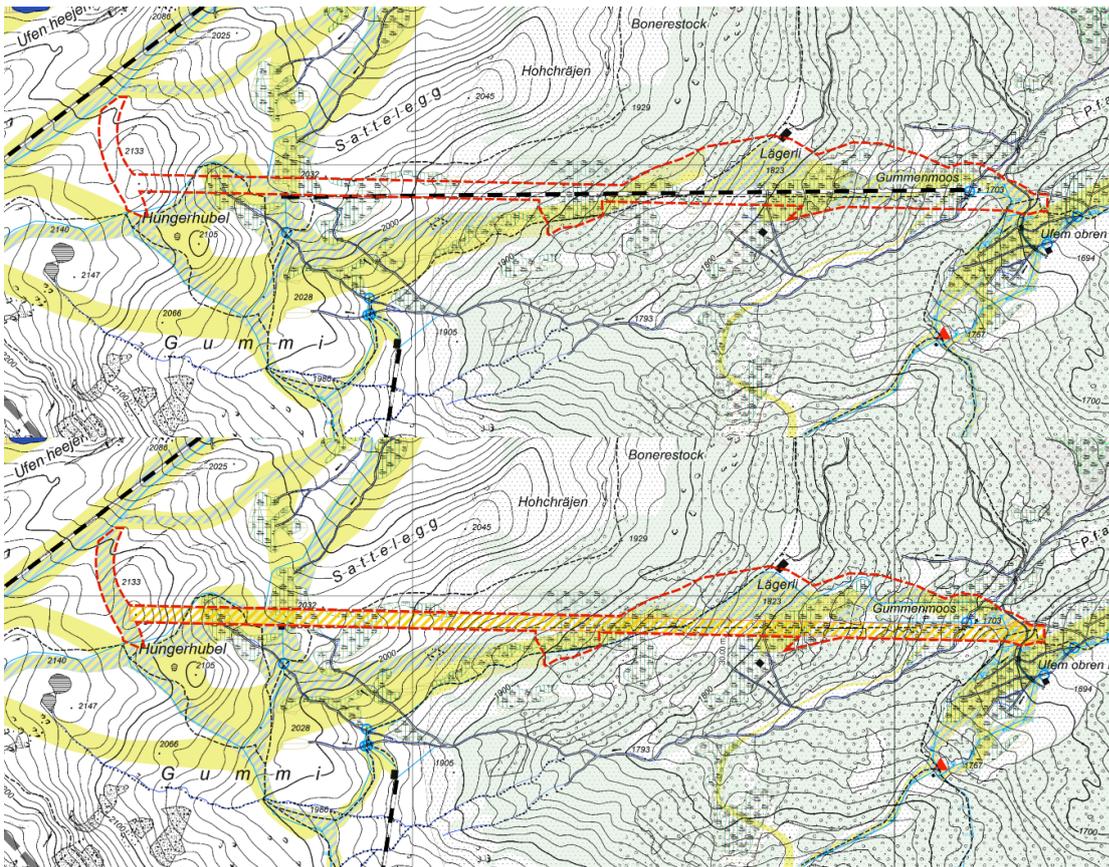


Abb. 6 Darstellung der Änderungen im Bereich der Tschuggenpiste, alter Zustand oben, neuer Zustand unten (Ausschnitt Änderung Überbauungsplan)

4.4 Naturgefahren

Die beiden Sesselbahnen sowie die Tschuggenpiste werden von einem Hinweisbereich für Naturgefahren überlagert. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Naturgefahrensituation die Linienführung der Sesselbahnen beeinflusst. Es können aber Objektschutzmassnahmen für einzelne Stations- oder Stützenstandorte, beispielsweise in Form einer speziellen Bauweise, erforderlich werden.

Die Naturgefahrensituation wird zurzeit genauer untersucht. Detaillierte Aussagen werden für die Vorprüfung erarbeitet.

4.5 Vegetation, Flora, Fauna und Lebensräume

Sesselbahn
Männlichen

Im Bereich der Sesselbahn Männlichen befinden sich verschiedene Vegetationstypen. Es sind nur wenige schützenswerte Lebensräume und Vorkommen bekannt. Vegetation, Flora und Lebensräume sind im Bereich der beiden Stationen (inkl. Geländeanpassungen) sowie der Stützen betroffen. Weitere durch die Bauphase betroffene Flächen werden rekultiviert, sodass sie wieder dem Ausgangszustand entsprechen. Die definitiv wegfallenden Vegetationsflächen im Umfang von ca. 2'150 m² (Bergstation ca. 900 m², Talstation ca. 700 m², 15 Stützen ca. 550 m²) werden mit angemessenen Ersatzmassnahmen kompensiert. Allfällige geschützte Arten können vor Beginn der Bauarbeiten verlegt werden.

Sesselbahn
Tschuggen

Die Sesselbahn Tschuggen verläuft über mehrere Flachmoore nationaler und regionaler Bedeutung. Im Gegensatz zum bestehenden Schlepplift wurde die neue Linienführung so gewählt, dass keine Flachmoore direkt betroffen sind. Sowohl Tal- wie auch Bergstation befinden sich ausserhalb der Flachmoorstandorte, und die Stützenstandorte wurden so gesetzt, dass die Sockel ausserhalb des Flachmoors zu liegen kommen. In einzelnen Fällen müssen die Stützen voraussichtlich jedoch so nahe am Flachmoor platziert werden, dass die Fundamente teilweise im Flachmoor zu liegen kommen. Mittels Nutzung einer tiefen Fundation (C-Horizont) und asymmetrischer Fundamentplatten (vgl. Abb. 7), kann verhindert werden, dass die moorhydrologische Wasserführung beeinträchtigt wird. Mit der Entfernung der alten Bauten des Schlepplifts und dem Wechsel vom Schlepplift hin zu einer Sesselbahn wird die Belastung der Flachmoorstandorte deutlich reduziert.

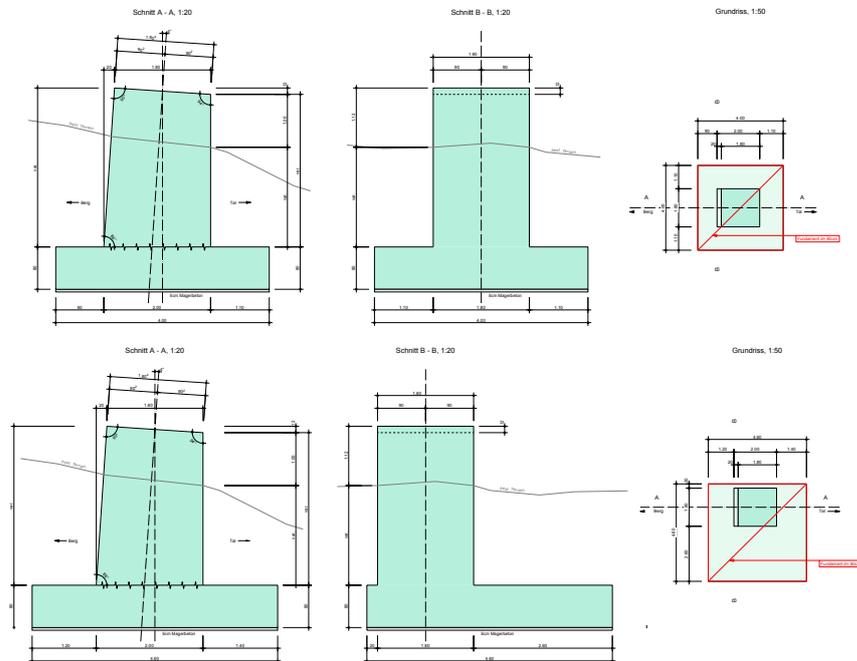


Abb. 7 Schemaplan zentrische/symmetrische (oben) und exzentrische/asymmetrische Fundamente (unten).

Die Auswirkungen der projektierten Sesselbahn auf die Flachmoorstandorte werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit einem moorhydrologischen Gutachten vertieft ermittelt.

Ausserhalb der Flachmoore sind Vegetation, Flora und Lebensräume im Bereich der beiden Stationen (inkl. Geländeanpassungen) sowie der Stützen betroffen. Durch die Bauphase temporär betroffenen Flächen (Umfeld Stationen und Stützen) werden rekultiviert, so dass sie nach Abschluss der Bauarbeiten wieder dem Ausgangszustand entsprechen. Die definitiv wegfallenden Vegetationsflächen im Umfang von ca. 2'000 m² (Bergstation ca. 600 m², Talstation ca. 750 m², 18 Stützen ca. 650 m²) werden mit angemessenen Ersatzmassnahmen kompensiert. Allfällige geschützte Arten können vor Beginn der Bauarbeiten versetzt werden.

Tschuggenpiste

Die Auswirkungen der Verschiebung und Vergrösserung der nicht beschneiten Skipistenflächen sind absehbar. Die geringfügige Ausdehnung der Beschneigung ausserhalb der Flachmoore kann zu einem geringen Verlust der Vegetationsvielfalt führen.

4.6 Wildtier- und Vogelschutz

Sesselbahn Männlichen

Das Umfeld der Seilbahn Männlichen ist von intensiver touristischer Nutzung (Sommer und Winter) geprägt. Dazu kommt im Sommer die Alpwirtschaft. Im Bereich der Stützen der Seilbahn Männlichen kommen Murmeltierbaue vor. Der Ersatz der bestehenden Sesselbahn wirkt sich nicht negativ auf den Wildtierbestand aus.

Sesselbahn und
Skipiste Tschug-
gen

Im und um den Itramenwald kommen verschiedene Wildtierarten vor. Der Itramenwald selbst ist ein kommunales Wildruhegebiet. Weder der Ersatz des Schlepplifts Tschuggen durch eine Sesselbahn noch die neue Pistenführung führen zu massgeblichen Auswirkungen auf Wildvögel und Säugetiere.

4.7 Gewässer

Die Seilbahnkorridore kommen teilweise in der Nähe bzw. über Gewässern zu liegen. Der aktuelle Projektstand zeigt, dass die vorgesehenen Sesselbahnanlagen entsprechend der übergeordneten Gesetzgebung ohne Beeinträchtigung der Gewässer, Gewässerräume und Gewässerabstände erstellt werden können.

4.8 Lärm und Erschütterungen

Der Bau der beiden Sesselbahnen und die Verlegung der Tschuggenpiste führen nicht zu massgeblichen Lärmauswirkungen.

4.9 Boden

Sesselbahnen

Die Stationen und Stützenstandorte erfordern Bodenarbeiten in Form von Aushub und Aufschüttungen (Böschungen). Es wird eine neutrale Bodenbillanz angestrebt, so dass kein Material ein- oder abgeführt werden muss.

Temporär beanspruchte Bodenvolumen werden entsprechend den übergeordneten Vorgaben rekultiviert. Dauerhaft entfernte Bodenvolumen (Fundamente, Sockel) werden soweit erforderlich auch zur Rekultivierung der alten Stützenstandorte verwendet, die erfahrungsgemäss Belastung durch Zink und andere Schmier- und Korrosionsschutzstoffe aufweisen dürften.

Im Rahmen des Baus der Sesselbahn Tschuggen müssen die Böden im Bereich der Flachmoorstandorte besonders behutsam behandelt werden. Mit den vorgesehenen asymmetrischen Stützenfundamenten und -sockel kann eine zusätzliche Belastung der Flachmoore vermieden werden.

5. Verfahren

5.1 Verfahrensübersicht

Änderung der Überbauungsordnung

Die Festsetzung der Seilbahnkorridore erfolgt im Rahmen der vorliegenden Änderung der Überbauungsordnung. Die Änderung erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff. BauG mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Mit der vorliegenden Überbauungsordnung werden keine Bau- oder Rodungsbewilligungen erteilt.

Plangenehmigungsverfahren

Die eigentliche Baubewilligung für die Anlagen erfolgt im Rahmen des nachgelagerten bundesrechtlichen PGV. Die Koordination zwischen der Gemeinde, dem Kanton (AGR und AÖV) und dem Bund (BAV) erfolgt frühzeitig und laufend. Damit wird der Koordinationspflicht gemäss Vollzugshilfe «Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben» für Entscheidbehörden und Fachstellen, Seilbahnunternehmungen und Umweltfachleute (Hrsg. BAFU und BAV) von 2013 Rechnung getragen. Das PGV erfolgt der UeO nachgelagert (Genehmigung UeO ist Voraussetzung für Abschluss des PGV), respektive teilweise parallel dazu.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Erstellung der Seilbahnen fällt gemäss Anhang 6 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unter die UVP-Pflicht. Die UVP erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Die Voruntersuchung wird parallel zur UeO erarbeitet und bildet die Grundlage für die Ausführungen über die Auswirkungen der Vorhaben im vorliegenden Erläuterungsbericht. Vor Beginn der Vorprüfung der UeO wird der Voruntersuchungsbericht durch das Amt für Umwelt und Energie (AUE) geprüft, bildet jedoch kein Bestandteil der UeO.

5.2 Termine

Für die Änderung der Überbauungsordnung im ordentlichen Verfahren ist folgender Ablauf vorgesehen:

Okt. 2024 – Februar. 2025 Entwurf UeO-Änderung	
März - April 2025	Bereinigung, Freigabe zur Mitwirkung und Vorprüfung durch Planungskommission und Gemeinderat
Mai 2025	Öffentliche Mitwirkung
Juni 2025	Entwurf Mitwirkungsbericht und Bereinigung
Juli 2025 – Januar 2026	Kantonale Vorprüfung
Februar 2026	Bereinigung nach Vorprüfung
März 2026	Freigabe zur öffentlichen Auflage durch Planungskommission und Gemeinderat

April 2026	Öffentliche Auflage
Mai 2026	Evtl. Einspracheverhandlungen
Juni 2026	Beschlussfassung Gemeinderat
anschliessend	Gemeindeversammlung
anschliessend	Genehmigung AGR

5.3 Mitwirkung

Die Mitwirkung wird mit einer öffentlichen Auflage gewährt. Im Rahmen der Mitwirkung sind alle interessierten Personen eingeladen, Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde (Einwohnergemeinde Grindelwald) einzureichen. Die Eingaben sowie die Stellungnahme des Gemeinderats werden in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst.

5.4 Vorprüfung

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung prüft das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR die vorliegende Planung unter Einbezug weiterer Fachstellen auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit den übergeordneten gesetzlichen Vorgaben.

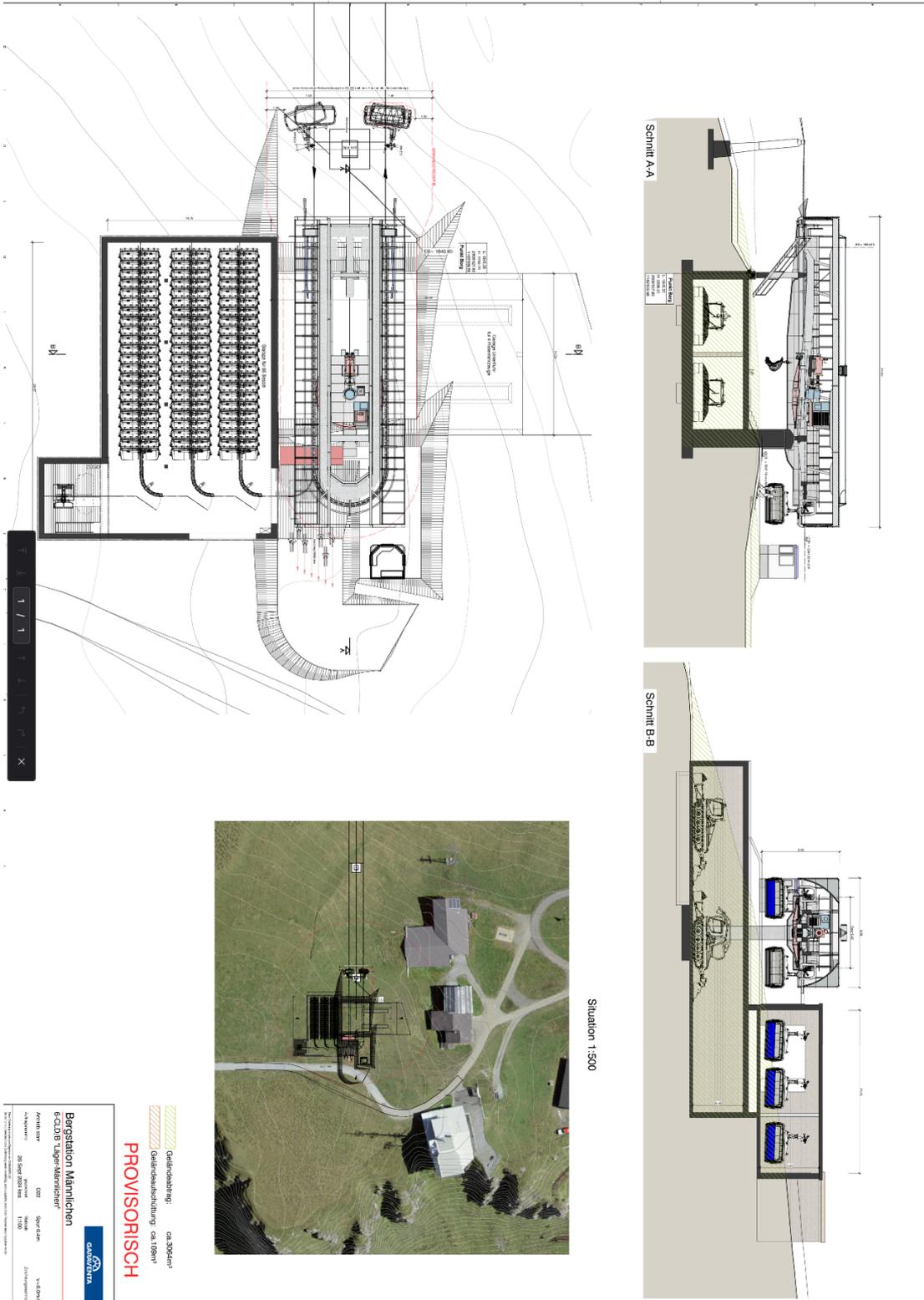
5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage können von der Planung betroffene Personen, welche unmittelbar in ihren eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen sind, sowie berechnigte Organisationen gemäss Art. 35 und 60 BauG gegen die Änderung und Absicht, schriftlich und begründet Einsprache erheben.

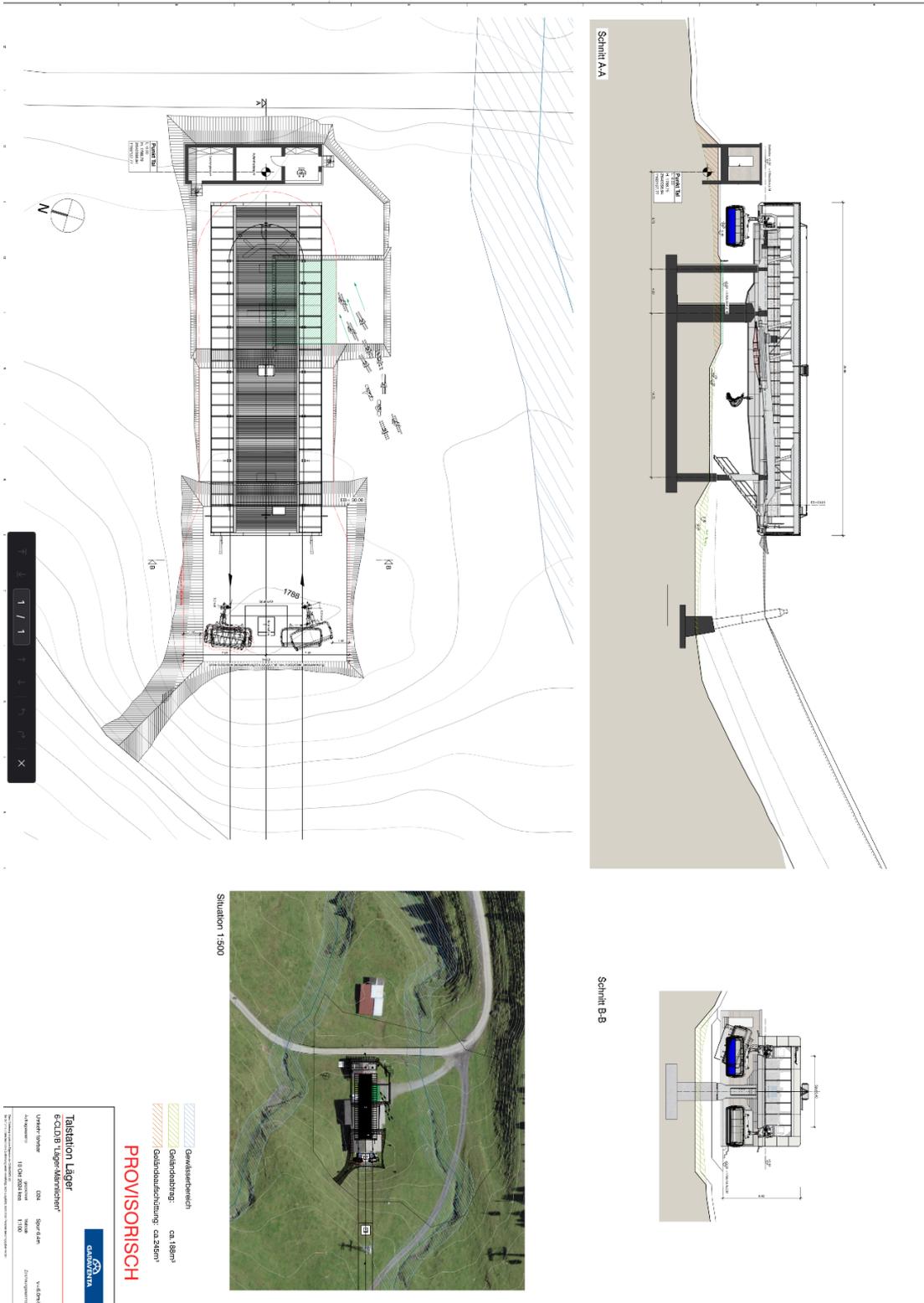
5.6 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und die Gemeindeversammlung wird die Überbauungsordnung zur Genehmigung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht.

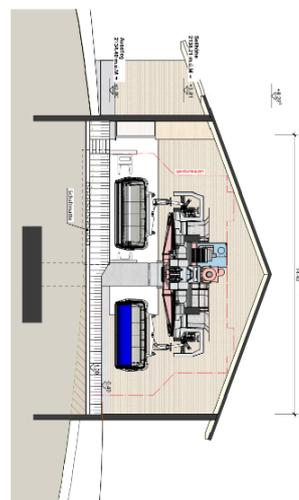
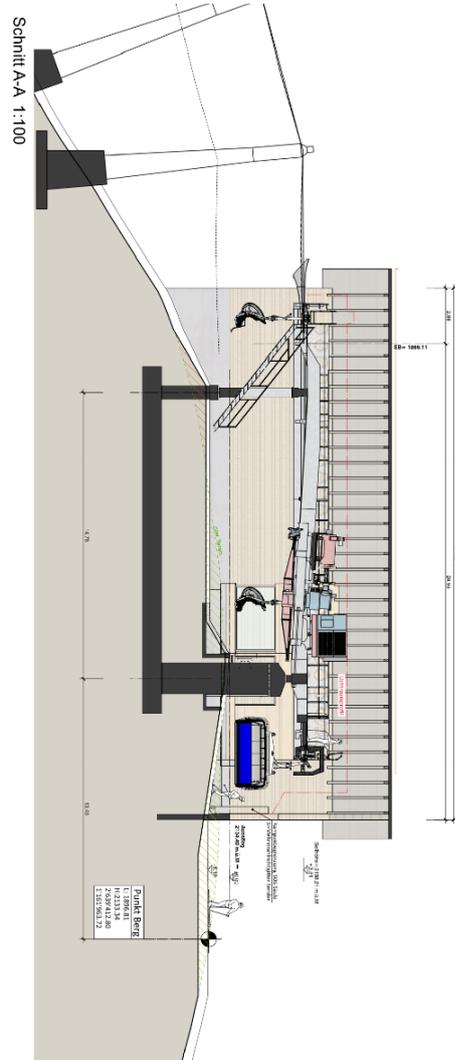
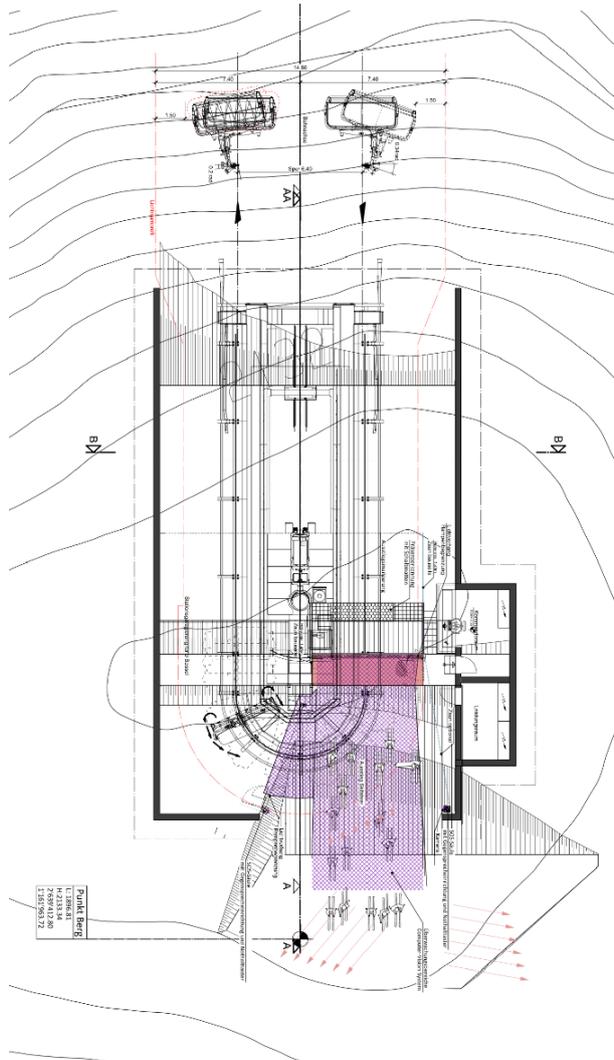
Anhang 2 Vorprojektpläne Bergstation Männlichen (nicht masstabsgetreu)



Anhang 3 Vorprojektpläne Talstation Männlichen (nicht masstabsgetreu)



Anhang 4 Vorprojektpläne Bergstation Tschuggen (nicht masstabsgetreu)

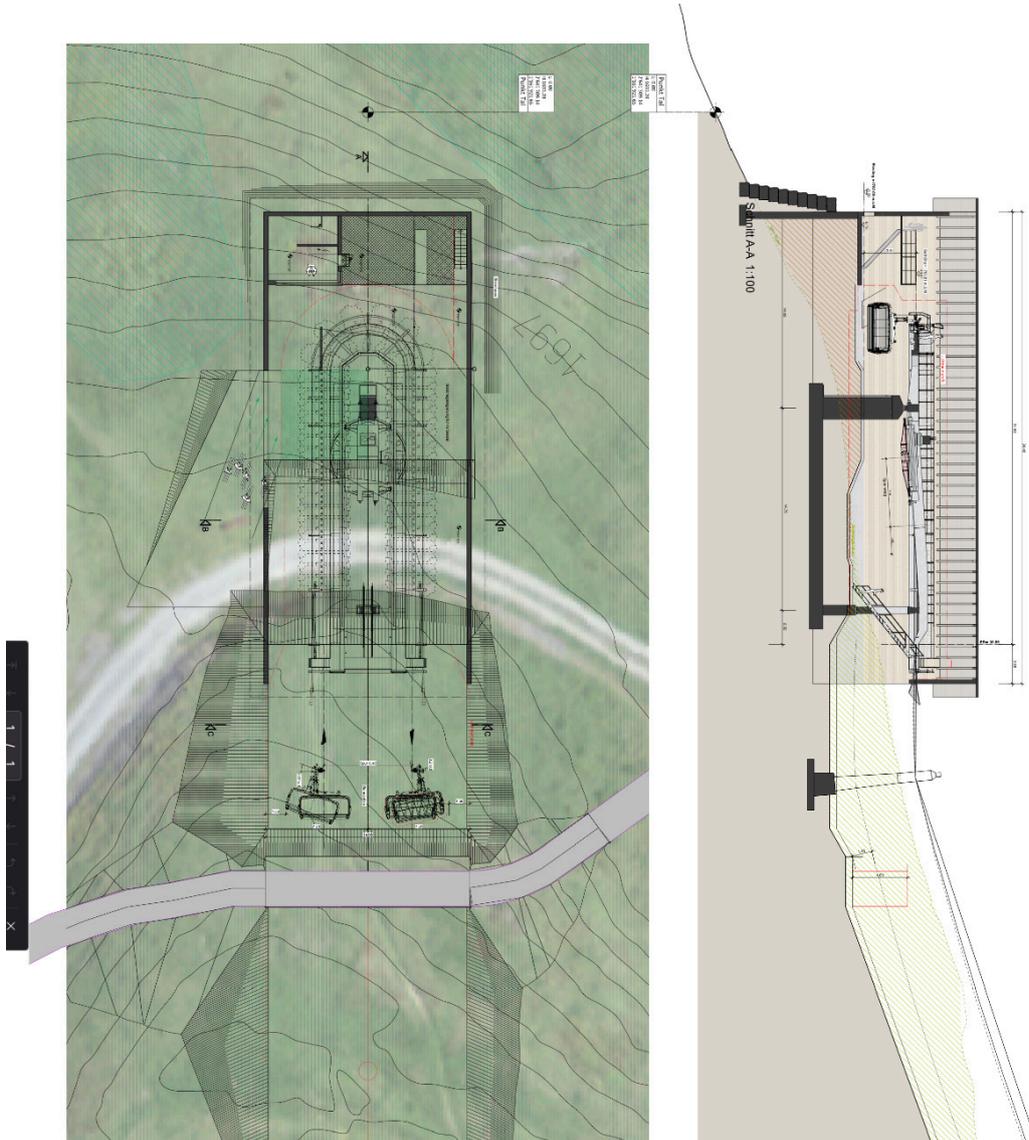


Situation 1:500

AURO		GARAVENIA	
Bergstation Sattellegg			
6-CLUB Tschuggen - Sattellegg			
Art/Objekt: SAHR	DZSL/6-40	Spur: 6,40m	V=18,0m/s
Aut./Anspr.: 2024/09/03	gezeichnet: 2024/09/03	Maßstab: 1:100	Zustimmung: 31/03/2025/08/01
Objekt-Nr.: 04/AN/01/1719			

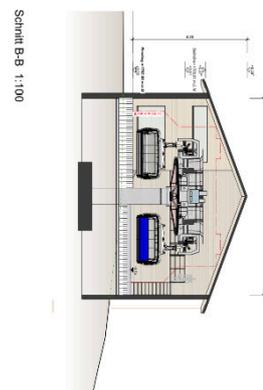
- Geländebtrag 12cm³
- Geländeausschüttung 64m³

Anhang 5 Vorprojektpläne Talstation Tschuggen (nicht masstabsgetreu)



▨ Geländehöhe: ca. 450m
▨ Geländeschulung: ca. 100m²

Talstation Tschuggen
 6-GLDB Tschuggen - Seite 02
 UeO: 2023.04.01 Seite 4/10
 Datum: 27.11.2023 3:10:00 PM
 3:10:00 PM



Schnitt B-B 1:100