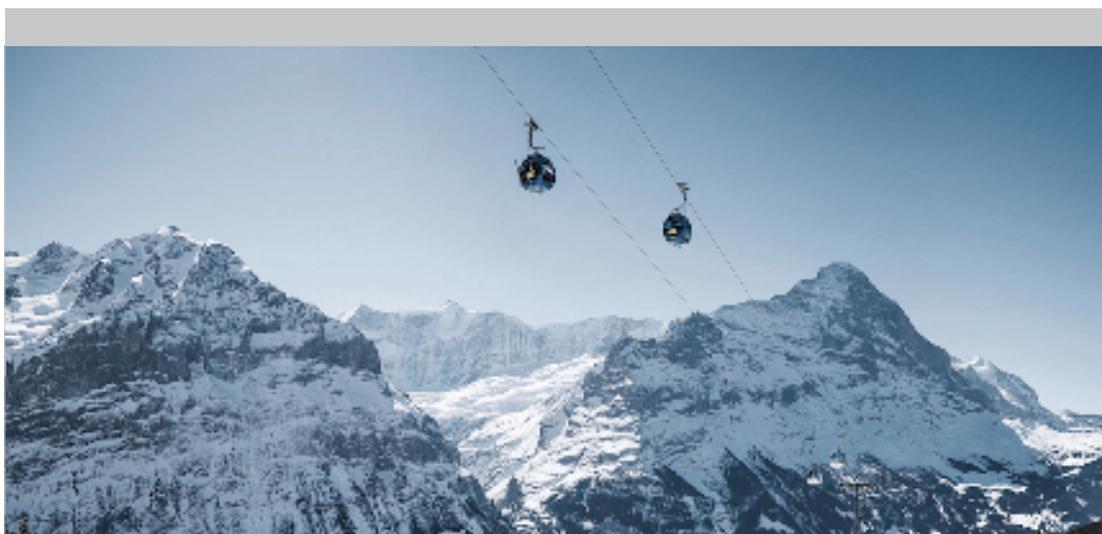


MITWIRKUNG

Einwohnergemeinde Grindelwald

Planung «Ersatz Firstbahn»



Erläuterungsbericht

Die Planung «Ersatz Firstbahn» besteht aus:

- Änderung UeO «Beschneigungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald–First»:
 - Änderung Überbauungsplan
 - Änderung Überbauungsplan Teilplan Dorf
 - Änderung Überbauungsvorschriften
- Änderung UeO «Touristische Nutzung First»:
 - Änderung Überbauungspläne 1, 2, 3,
 - Überbauungsplan 4
 - Änderung Überbauungsvorschriften
- Überbauungsordnung «Furenmatte»:
 - Überbauungsplan
 - Überbauungsvorschriften
- Zonenplan und Baureglementsänderung «Furenmatte»:
 - Änderung Zonenplan
 - Änderung Baureglement

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Dokumentation Variantenstudium Ersatz Firstbahn mit Anhang
- Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn mit Anhang
- Schlussbericht Workshopverfahren «Furenmatte» – «First»

Impressum

Planungsbehörde

Einwohnergemeinde Grindelwald
Spilstattstrasse 2
3818 Grindelwald

Auftraggeber:

Firstbahn AG
Dorfstrasse 187
3818 Grindelwald

Auftragnehmerin:

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

Bearbeitung:

Franziska Rösti, Geografin MSc
Julian Nützi, Raumplaner BSc FHO
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO

Abbildung Titelseite: Foto der heutigen Firstbahn, Quelle: Firstbahn AG

Inhalt

A Ausgangslage, Organisation, Ziele

1. Ausgangslage	5
1.1 Die Firstbahn	5
1.2 Konzession und Ersatzprojekt	6
1.3 Entwicklung Gästezahlen	8
1.4 Probleme der heutigen Anlage	9
1.5 Touristische Konzentration und Weiterentwicklung	12
2. Planungsschritte	13
2.1 Variantenstudium	13
2.2 Qualitätssicherndes Verfahren 1. Stufe	13
2.3 Betroffene Planungsinstrumente	14
2.4 Prioritäres Verfahren	15
2.5 Qualitätssicherndes Verfahren 2. Stufe	15
2.6 Plangenehmigungsverfahren	16
2.7 UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First», Änderung 2024	16
3. Zielsetzung	16
3.1 Ziele der Gemeinde Grindelwald	16
3.2 Ziele der Firstbahn AG	17

B Bedarfsnachweise, Variantenstudien, Richtkonzepte

4. Ersatz Firstbahn, 3S-Bahn Furenmatte – Bort – First	19
5. Talstation Furenmatte	19
5.1 Bedarfsnachweis	19
5.2 Richtkonzept	20
6. Entwicklung Bergstation First	20
6.1 Ausgangslage	20
6.2 Bedarfsnachweis	21
6.3 Richtkonzept	23
7. Zwischenstation Bort	24
7.1 Bedarfsnachweis	24
7.2 Bebauungskonzept	24
8. 10er-Gondelbahn Schreckfeld – First	24
8.1 Bedarfsnachweis	24
8.2 Linienführung und Variantenvergleich	26
8.3 Bahntyp	27
8.4 Interessenabwägung	27

9.	Entwicklung touristisches Angebot First – Schreckfeld	29
9.1	Neue Strecke Mountain-Cart First – Schreckfeld	29
9.2	Neue Strecke Trotti-Bike First – Schreckfeld	32
9.3	Ausbau First-Glider/First-Flyer	33
9.4	Lagergebäude Schreckfeld 11a	35
10.	Neue Sesselbahn Isch – Schonegg	35
10.1	Bedarf	35
10.2	Linienführung und Variantenvergleich	36
10.3	Projekt	36
10.4	Interessenabwägung	36
C	Planungsrechtliche Sicherstellung und Auswirkungen	
11.	Planungsrechtliche Sicherstellung	40
11.1	Änderung UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First» 40	
11.2	Änderung UeO «Touristische Nutzung First»	41
11.3	Zonenplan- und Baureglementsänderung	43
11.4	Erlass UeO «Furenmatte»	44
12.	Auswirkungen	47
12.1	Einleitung	47
12.2	Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht	47
12.3	Orts- und Landschaftsbild	49
12.4	Kulturgüter	51
12.5	Naturgefahren	52
12.6	Wald	53
12.7	Vegetation, Flora und Lebensräume	54
12.8	Vögel und Wildtiere	56
12.9	Oberflächengewässer	57
12.10	Erschliessung und Verkehr	58
12.11	Lärmschutz	63
12.12	Fazit	64
D	Verfahren	
13.	Übersicht	65
14.	Verfahrensschritte und Termine	66
14.1	öffentliche Mitwirkung	66
14.2	Vorprüfung	66
14.3	Öffentliche Auflage und Einsprachen	67
14.4	Beschlussfassung und Genehmigung	67

A Ausgangslage, Organisation, Ziele

1. Ausgangslage

1.1 Die Firstbahn

Das Ski- und Wanderparadies First «Top of Adventure» auf der Nordseite des Dorfes Grindelwald bildet gemeinsam mit dem Jungfraujoch «Top of Europe» und dem Ski- und Wanderparadies Wengen-Kleine Scheidegg das Grundgerüst der Tourismusregion Grindelwald-Lauterbrunnen, welche die umsatzstärkste Tourismusregion des Kanton Bern ist. Heute umfasst das Ski- und Wanderparadies First über 50 Pistenkilometer, zahlreiche Winterattraktionen und diverse Sommerangebote, wie ein ausgedehntes Wanderrouthen-Netz, den First-Glider oder den Cliffwalk.

Die First hat eine lange Tradition und hat die touristische Entwicklung von Grindelwald und der Jungfrau Region bedeutend mitgeprägt. Bereits im Jahre 1947 wurde die erste Sesselbahn mit abkoppelbaren Doppel-Sitzen eröffnet. Die Sesselbahn führte über vier Sektionen (Grindelwald – Oberhaus, Oberhaus – Bort, Bort – Egg, Egg – First) auf die First. Die Zwischenstationen Oberhaus, Egg und Schreckfeld entstanden aufgrund von technischen Einschränkungen der Bahnsysteme der damaligen Zeit. Das lange Spannfeld von Bort nach First entlang der steil abfallenden Felsformation "Firstweng" konnte mit den damaligen technischen Möglichkeiten in Kombination der notwendigen Beförderungskapazität nicht überwunden werden, weshalb eine Umlenkung über die Station Egg erforderlich war. Erst 1991 wurde der Betrieb der Sesselbahn eingestellt.



Abb. 1 Der 1947 in Betrieb genommene Sessellift auf die First (Quelle: Jungfrauabahn AG)

Erschlossen wird das Gebiet First seit 1991 einzig über die Firstbahn. Die 6-Personen-Gondelbahn verfügt über eine Transportkapazität von rund 1'000 Personen/Stunde. Die Talstation befindet sich mitten im Dorf in ca. 700 m Entfernung (Luftlinie) vom Bahnhof Grindelwald und ca. 1.7 km Entfernung (Luftlinie) vom Grindelwald Terminal, dem Ausgangspunkt der Bergbahnen in Richtung Eigergletscher-Jungfrauoch und Männlichen. Die Firstbahn führt heute über die beiden Zwischenstationen Bort und Schreckfeld zur Bergstation First (Abb. 2).



Abb. 2 Pistenplan Skiregion Grindelwald First mit heutigem schematischem Verlauf der Firstbahn.

Um das Gebiet vollständiger erschliessen zu können wurde im Zuge des Ersatzes der Sesselbahn auch die Linienführung geändert und die Station Schreckfeld neu erschlossen. Die Änderung der Linienführung wurde umgesetzt, obschon diese landschaftlich einen prägenderen Eindruck hinterlässt als die frühere fast direkte Linienführung von der Zwischenstation Bort auf die First.

1.2 Konzession und Ersatzprojekt

Die Firstbahn ist ein zentraler Bestandteil der Tourismusdestination Grindelwald und der Jungfraueregion. Mit abnehmender Schneesicherheit machen die attraktiven Sommer- und Winterangebote die First sehr wichtig für den klimaangepassten Tourismus in der Region bzw. im gesamten Kanton Bern.

Die Konzession für die Firstbahn läuft im Jahr 2034 ab. Die vor 35 Jahren erstellte Bahn muss aufgrund ihres Alters spätestens im Jahr 2034 ersetzt werden. Nicht nur die elektromechanischen Komponenten der Anlage (Steuerung, Motoren, Seilbahntechnik etc.) sondern auch die Bautechnik

wie z.B. Fundamente oder weitere tragende Strukturen gelangen an ihr Lebensende und müssen ersetzt werden. Ein zeitnaher Ersatz der Firstbahn ist somit für die langfristige Sicherung des Betriebs des Ski- und Wandergebiets First zwingend erforderlich.

Aufgrund der stark veränderten Gästebedürfnisse, den heute bestehenden technischen Möglichkeiten im Seilbahnbau und der nie optimal gelösten Erschliessungs- und Parkplatzsituation bei der Talstation Gydisdorf wurde frühzeitig geprüft, ob der Ersatz der Firstbahn mit einem anderen Ausgangspunkt und einer direkteren Linienführung vorteilhafter wäre. Nach umfassender Prüfung verschiedener Varianten für die Linienführung soll die Firstbahn neu auf der Furenmatte, beim Bahnhof Grindelwald starten und von der Mittelstation Bort direkt zur Bergstation First führen. Der Knotenpunkt Schreckfeld wird künftig mit einer separaten Gondelbahn an die Bergstation First angebunden.

Mit der vorgesehenen Verschiebung der Talstation vom östlichen Dorfkern zur Furenmatte direkt am Bahnhof Grindelwald wird zum einen die Region First für die Gäste qualitativ besser erreichbar gemacht und zum anderen ein massgebender Beitrag zur Lösung bestehender Verkehrsproblematiken mit Parkplatzsuchverkehr von Gästen der Firstbahn und überfüllten Trottoirs im Dorf geleistet. Der Wechsel von einer herkömmlichen Gondelbahn auf eine 3S-Bahn erlaubt zudem mit wesentlich weniger Mastenstandorten eine direkte und windstabile Linienführung zwischen Bort und First und führt zu zahlreichen Vorteilen betreffend ÖV-Anbindung, Attraktivität, Qualität, Technik, Betrieb, Landschaft und Umwelt. Die Verschiebung der Firstbahn weg vom heutigen Standort führt jedoch dazu, dass die Linienführung neu bislang nicht tangierte Grundstücke tangiert. Zudem muss die Erreichbarkeit der Furenmatte über das Pistennetz (beschneite Talabfahrt «Grindel») angepasst werden.

Schon länger plant die Firstbahn die Erstellung einer Sesselbahn im Bereich «Isch-Schonegg». Diese hat in erster Linie das Ziel, die Rückführung der Skigäste ins Dorf sicherzustellen. Überdies kann die Anbindung des zentral gelegenen Skischulgeländes «Bodmi» verbessert werden. Vom Skischulgelände «Bodmi» ist die Abfahrt an mehrere Standorte im Dorfkern, und somit in die unmittelbare Nähe der Hotels im Dorfzentrum und der Furenmatte möglich. Die Sesselbahn soll im Rahmen des Projekts zum Ersatz der Firstbahn umgesetzt werden.

Die Station Schreckfeld wird künftig mit einer separaten Gondelbahn ab First der First erschlossen. Schreckfeld ist bereits heute primär ein Knotenpunkt, von wo aus die Gäste wieder auf die First gelangen wollen.

1.3 Entwicklung Gästezahlen

Seit der Eröffnung der heutigen Firstbahn im Jahr 1991 bis ins Jahr 2010 erfreute sich die Firstbahn einer gesteigerten, stabilen Nachfrage von zwischen 400'000 bis 500'000 Gästen pro Jahr, wobei primär im Winter eine grosse Nachfrage bestand. Die Süd-Ausrichtung des Skigebiets verbunden mit zunehmend schneearmen, wärmeren Wintern und den Investitionen in die Beschneiungs- und Bahnanlagen im Skigebiet Kleine Scheidegg – Männlichen führten ab dem Jahr 2011 dazu, dass die Winterfrequenzen abnahmen, ohne durch höhere Sommerfrequenzen ausgeglichen zu werden.

Durch Investitionen in das Sommer- und Ganzjahresangebot mit Cliff-Walk, First-Flieger, First-Glider, Mountain-Carts und Trotti-Bike konnte die Firstbahn AG den Abwärtstrend stoppen und die Frequenzen allmählich steigern. Die Tageseintritte der Spitzentage aus den 90er und 00er Jahren konnten jedoch nie wieder erreicht werden. Durch die bessere Auslastung der Bahn über das ganze Jahr hinweg konnte dennoch eine Steigerung des Gästeaufkommens erzielt werden. Aktuell besuchen jährlich rund 900'000 Gäste das Gebiet First.



Abb. 3 Gästefrequenzen jährlich seit 2000. Gut erkennbar ist der Gästerückgang in den Covid-Jahren 2020/21

Betrugen in den 2000er Jahren die Verhältnisse der Frequenzen Winter zu Sommer noch 67% (Winter) zu 33% (Sommer), liegen diese heute bei 37% (Winter) zu 63% (Sommer). Damit hat die Firstbahn die Transformation hin zu einem Ganzjahresbetrieb ohne geschäftsrelevante Abhängigkeit zum vielerorts noch so wichtigen Wintersportbetrieb vollzogen. Damit ist die Firstbahn weitgehend unabhängig von klimatischen Auswirkungen und der Betrieb mittel- und langfristig gesichert.



Abb. 4 Nebst einer generell besseren Auslastung über das ganze Jahr hat sich die Firstbahn von der früheren Abhängigkeit von der Wintersaison lösen können

Obschon die jährlichen Gästefrequenzen durch eine bessere Auslastung über das Jahr hinweg zugenommen haben, sind die Frequenzen der absoluten Spitzentage leicht zurückgegangen. In den besten Winter-Saisons (Saison 2000-2001) konnten an Spitzentagen jeweils Tageseintritte von weit über 6'000 Personen erreicht werden. Die Rekordwerte bildeten der 28. Dezember 2008 mit 6'500 Bergfahrten und der 29. Dezember 2024 mit 6'900 Bergfahrten (jedoch bei verlängerten Betriebszeiten). An einzelnen Spitzentagen im Winter (z.B. Feiertage mit überragenden Wetter- und Schneebedingungen) wird die Marke von 6'000 Bergfahrten nach wie vor erreicht. In den Sommermonaten liegen nur wenige Spitzentage bei knapp über 5'000 Personen pro Tag.



Abb. 5 Gegenüberstellung der Rekordwerte in der Wintersaison 2008/2023. Die Rekordwerte von 2024 mit ca. 6'900 transportierten Personen/Tag ist in der Darstellung nicht abgebildet.

1.4 Probleme der heutigen Anlage

1.4.1 Förderkapazität

Die bestehende Bahn hat eine technische Förderkapazität von max. 1'000 Personen pro Stunde. Die tatsächliche Förderkapazität liegt gestützt auf den Befüllungsgrad der Kabinen rund 15 % tiefer. Je nach Ankunftszeit der Gäste bilden sich ab einem Gästeaufkommen von 2'500 – 3'000 Personen pro Tag Wartezeiten von bis zu 40 Minuten. Dabei reicht die Warteschlange bei der Talstation bis hinunter zur Dorfstrasse und hat entsprechende Auswirkungen auf den Verkehr auf und entlang der Dorfstrasse. Gemeinsam mit der generellen Erhöhung der Besucherfrequenzen im Dorf Grindelwald und dem Anstieg an Individual- und öffentlichem Verkehr, führen solche Tage zu einer Überlastung der Dorfstrasse im Bereich Bahnhof-Kirche. Dies wirkt sich störend auf die Gäste und noch vielmehr auf die Einwohner:Innen von Grindelwald aus.

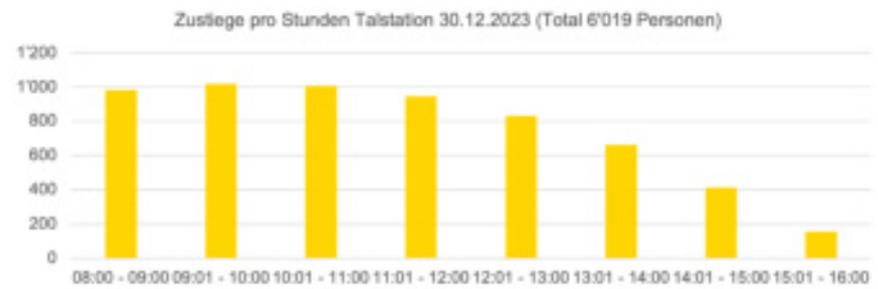


Abb. 6 Spitzentage wie der 30.12.2023 verursachen Wartezeiten von bis zu 40 Minuten und einen Rückstau der Gäste bis zur Dorfstrasse

Mit der neuen Firstbahn sollen die Wartezeiten an den Spitzentagen daher deutlich verkürzt werden. Um dies erreichen zu können, ist eine technische Förderkapazität von 1'900 bis 2'600 Personen pro Stunde erforderlich. Mit dem eingesetzten Bahnsystem sollen primär Sitzplätze angeboten werden. Damit wird einerseits die Qualität und der Komfort für die Gäste erhöht und andererseits die Störung von Einwohner:innen und des Verkehrs wesentlich reduziert.



Abb. 7 Spitzentage wie der 30.12.2023 (links) verursachen Wartezeiten von bis zu 40 Minuten und einen Rückstau der Gäste bis auf die Dorfstrasse. In den Frühjahrs- und Herbstmonaten (rechts) führen Tage mit > 2'000 Personen zu langen Wartezeiten an der Berg- und der Talstation

1.4.2 Erschliessung, Parkierung

Bei der Erstellung der Firstbahn im Jahre 1947 und beim Ersatz im Jahre 1991 (Bahn war im Besitz der Einwohnergemeinde) wurde der Standort Gydisdorf (Talstation) primär aus der damaligen Sicht des Dorfes Grindelwald gewählt. Dabei wurden sich bereits abzeichnende, negative Aspekte wie die suboptimale Erschliessung und Erreichbarkeit und das Fehlen von Parkierungsmöglichkeiten als zweitrangig betrachtet - dies insbesondere, weil das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche der Gäste und Einheimischen an die Erreichbarkeit und den Komfort grundlegend anders und die Verkehrssituation deutlich weniger angespannt war, als dies heute der Fall ist.

Kapazität Dorfstrasse Die Dorfstrasse dient heute sowohl für den MIV wie auch für ÖV-Anreisende (ab Bahnhof zu Fuss oder mit dem Bus) als Zubringer zur Firstbahn. Diese ist aber auch für den Binnenverkehr im Dorf sehr wichtig und kann das gebündelte Verkehrsaufkommen an Spitzentagen, insbesondere mit dem Suchverkehr der mit dem MIV anreisenden Gäste, kaum mehr zu bewältigen. Hinzu kommen die beschränkten Platzverhältnisse auf den Trottoirs, welche die Zufussgehenden zeitweise zum Ausweichen auf die Fahrbahn zwingt. Dies ist sowohl für Gäste wie auch für Einwohner:innen, welche die Strasse unabhängig von der Firstbahn nutzen, störend.

Kapazität ÖV Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist heute limitiert. Insbesondere Wintersportler:innen sind auf den Orts- oder Skibus angewiesen, um die Talstation ab dem Bahnhof zu erreichen. Dieser weist aber teilweise zu niedrige Kapazität auf und ist selbst auch durch die Verkehrsprobleme auf der Dorfstrasse betroffen. Entsprechend gestaltet sich die Setzung von Anreizen, für die Anreise mit dem ÖV oder zur Nutzung des P+R-Angebots in Matten, schwierig. Daher weichen viele Gäste, trotz fehlendem Parkplatzangebot bei der Firstbahn auf den MIV aus, was die Situation weiter verschärft.

Parkierung und Suchverkehr Im näheren Umfeld der Firstbahn besteht kein Parkhaus. Der Parkplatz zur Firstbahn in ca. 150 m Gehdistanz bietet Platz für ca. 60 Fahrzeuge; der Parkplatz Pflingstegg in ca. 450 m Gehdistanz wird ähnlich schnell aufgefüllt. Als Alternative werden über das Parkleitsystem der Gemeinde die Parkhäuser im Sportzentrum und im Terminal sowie im Winter die Zusatzparkplätze im Grund angeboten. Diese sind jedoch weit entfernt und erfordern die Nutzung des Skibus, welcher wie vorangehend erläutert punkto Komfort, Kapazität und Anreiz Defizite aufweist.

Viele Gäste ignorieren deshalb das bestehende Parkleitsystem und sehen selbst nach, ob tatsächlich keine Parkplätze im Umfeld der Firstbahn auffindbar sind. Der damit verbundene stockende Suchverkehr ist vor dem Hintergrund der Kapazitätsengpässe auf der Dorfstrasse nicht verträglich und für Einwohner:innen und Gäste, welche das Dorf erkunden möchten, sehr ärgerlich.

Die Lage der Talstation der Firstbahn ist somit betreffend ÖV-Erschliessung ungünstig. Orts- und Skibuskurse können keine positive Veränderung des Modal-Splits in Richtung ÖV erwirken, da sie die notwendige Kapazität und Qualität nicht erreichen können und selbst durch die Kapazitätsengpässe auf der Dorfstrasse limitiert werden. Gleichzeitig führt der MIV (kumuliert aus Binnenverkehr Dorf und Zielverkehr Firstbahn) teilweise zu einer Überlastung der Dorfstrasse. Ein Ausbau der Dorfstrasse und ein ausreichender Ausbau der Buskurse sowie die Erstellung eines Parkhauses in der Nähe der Firstbahn sind undenkbar und im Falle der Dorfstrasse zudem unverhältnismässig. Die Talstation muss dementsprechend an einen anderen Ort verlegt werden, an welchem die Erreichbarkeit primär für den ÖV besser ist und die Auswirkungen des MIVs verträglicher gestaltet werden können.

1.4.3 Windstabilität

In der Föhn-Region Grindelwald ist die Windstabilität ein wichtiges Kriterium. Heute gibt es Bahnsysteme, welche deutlich höhere Windgeschwindigkeiten bewältigen können und dennoch den Anforderungen entsprechende Transportkapazitäten aufweisen. Insbesondere das Gebiet zwischen Bort, Schreckfeld und First ist teilweise hohen Windgeschwindigkeiten ausgesetzt. Die hohen Windgeschwindigkeiten führen dazu, dass der Betrieb der Firstbahn zeitweise eingestellt werden muss bzw. gar nicht gestartet werden kann, da das Risiko besteht, dass Gäste auf unbestimmte Zeit auf der First "stranden". Mit der heutigen Bahntechnik kann die Windstabilität markant verbessert und gleichzeitig die technische Kapazität der Firstbahn gegenüber heute erhöht werden.

1.5 Touristische Konzentration und Weiterentwicklung

Der Ersatz der Firstbahn mit neuer Linienführung ruft viele bauliche und planerische Veränderungen hervor und bietet sich somit als Gelegenheit an, die Weiterentwicklung des touristischen Gebiets First neu zu denken. Im Rahmen der Projektierung wurde deshalb geprüft, welche touristischen Angebote mittels räumlicher Konzentration attraktiver gemacht werden könnten, und welche Angebote innerhalb des kommenden Planungshorizonts der anzupassenden Instrumente erweitert und weiterentwickelt werden können.

So wurde früh erkannt, dass die bestehenden Trotti-Bike- und Mountain-Cart-Strecken zwischen Bort und Grindelwald respektive zwischen Schreckfeld und Bort in Zukunft sinnvollerweise auf das Gebiet First-Schreckfeld verlegt werden sollten, um die touristische Nutzung auf möglichst wenige Standorte zu konzentrieren und so die dazugehörigen Auswirkungen und Konflikte zu mindern.

Das Gebiet First-Schreckfeld wird bereits intensiv genutzt. Sehr bekannte und von den Gästen geschätzte Erlebnis-Angebote sind zum Beispiel der First Cliff Walk, der First Glider oder der First Flyer. Insbesondere beim First Flyer und First Glider entstehen durch die Gästezahlen durchgehend lange Wartezeiten. Oft ist es für Gäste nicht möglich, innerhalb eines Tagesbesuchs alle Attraktionen im Gebiet First zu besuchen. Aus diesem Grund soll das First Flyer- und First Glider-Angebot in Zukunft erweitert werden.

2. Planungsschritte

2.1 Variantenstudium

Begonnen wurde der Prozess zum Ersatz der Firstbahn mit einem Variantenstudium. Analog dem Vorgehen bei der Evaluation der V-Bahn wurden zuerst unabhängig vom Bahntyp, den Besitzverhältnisse, von Partikularinteressen und weiteren möglicherweise berührten Interessen denkbare Standorte für die Tal- und Zwischenstationen definiert und daraus die später zu prüfenden Linienführungen abgeleitet.

In einer zweiten Phase wurden die verschiedenen Linienführungen, die je nach Linienführung auch bereits Aussagen zum erforderlichen Bahntyp enthielten beurteilt und bewertet. Dazu wurden in einem ersten Schritt die relevanten Themenbereiche, die Bewertungskriterien und deren Gewichtung definiert (vgl. Dokumentation Variantenstudium Firstbahn). Anschließend wurde jede Variante entsprechend der Themenbereiche und Kriterien untersucht und bewertet.

In einer dritten Phase wurden die Bestvariante für die Linienführung (Furenmatte – Bort – First) und der geeignete Bahntyp (3S-Bahn) weiter überprüft. Dabei wurde vertiefter untersucht, ob die gewählte Linienführung und der dazu angenommene, respektive erforderliche Seilbahntyp auf der gewählten Linienführung tatsächlich am besten geeignet ist. Die durch die gewählte Linienführung und den Bahntyp entstehenden Auswirkungen (u.a. Umweltschutz, Raumplanung, Rechte Dritter) wurden stufengerecht untersucht und es wurde überprüft, ob eine geänderte Linienführung oder ein anderer Bahntyp mögliche Konflikte beheben könnte.

2.2 Qualitätssicherndes Verfahren 1. Stufe

Eine Seilbahnstation ist ein markantes Gebäude, welches Auswirkungen auf den Ortsbau, die Landschaft sowie auf die Verkehrsströme im Fussverkehr, öffentlichen Verkehr und dem MIV hat. Die Talstation Furenmatte wird zudem einen wichtigen Baustein im Ortsbild bilden und bietet das einmalige Potential, die Situation rund um den Bahnhof Grindelwald wesentlich aufzuwerten. Im Bereich der Bergstation First galt es Grundsätze einer landschaftsverträglichen neuen Bergstation zu definieren.

Um die verschiedenen miteinander verwobenen Anforderungen und die richtige Bebauung und Nutzungsdichte im Bereich Furenmatte sowie der Bergstation First zu klären wurden im Rahmen eines Workshopverfahrens die Rahmenbedingungen (Erschliessung, Verkehr, Raumprogramm), die Anordnung und die groben Volumetrien der Tal- und Bergstation der neuen Firstbahn geklärt. Zudem wurde die Verlegung des Bushofs vom Bär-Platz hin zum Bahnhof geprüft und die diesbezüglich weiterzuverfolgenden Varianten definiert. Die Ergebnisse des Workshopverfahrens sind im Schlussbericht zum Workshopverfahren Stationen «Furenmatte» – «First»

dargelegt. Die aus dem Verfahren resultierenden Richtkonzepte bilden die Grundlage für die Dimensionierung der Baubereiche für die Tal- und Bergstation im Rahmen der vorliegenden Änderung der Nutzungsplanung.

Da die Bewilligung der neuen Firstbahn im Rahmen eines bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens erfolgen muss, dürfen die Bauten und Anlagen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung nicht abschliessend geregelt sein. Das BAV verlangt hier einen ausreichenden Spielraum um im Plangenehmigungsverfahren auf berechnete, überwiegende Interessen und technische Änderungen reagieren zu können.

Im Rahmen eines zweiten, qualitätssichernden Verfahrens wird hinsichtlich des Plangenehmigungsverfahrens die Gestaltung der vier Seilbahnstationen (Furenmatte, Bort, First, Schreckfeld) detailliert geklärt.

2.3 Betroffene Planungsinstrumente

Der Neubau einer Seilbahnanlage erfordert die planungsrechtliche Festsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung. Für den Ersatz der Firstbahn mit den zugehörigen Nebenanlagen ist die Änderung mehrerer Planungsinstrumente auf Stufe Gemeinde, Region und Kanton erforderlich.

Kommunale Nutzungsplanung:

- Reduktion der ZPP 1 «Furenmatte» auf den Sektor b mittels Zonenplan- und Baureglementsänderung inkl. Aufhebung der UeO «Furenmatte» zum Sektor a der ZPP 1 «Furenmatte»
- Erlass UeO «Furenmatte» zur Festsetzung der geplanten Talstation Grindelwald – First und der Nebenbauten auf der Furenmatte sowie im Bereich des Bahnhofareals gestützt auf das erarbeitete Richtkonzept (vgl. Kap. 2.2)
- Änderung UeO «Touristische Nutzungen First» für die Festsetzung und Regelung der Zwischenstation Bort, der Talstation Schreckfeld und der Bergstation First gestützt auf die technischen Pläne der Garaventa und das erarbeitete Richtkonzept für die Bergstation (vgl. Kap. 2.2)
- Änderung UeO «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald-First» zur Festsetzung der neuen Seilbahnkorridore Grindelwald – First, Schreckfeld – First, Isch – Schonegg

Regionalplanung:

- Festlegung der neuen Seilbahntrassees (Grindelwald – First, Schreckfeld – First, Isch – Schonegg) im RGSK 2025 (laufend, Stand Genehmigung)

Kantonalplanung:

- Erweiterung des bestehenden Intensiverholungsgebiets (IEG) auf die Furenmatte, Festlegung des neuen Seilbahntrassees (Grindelwald – First) im kantonalen Richtplan (Richtplananpassungen 2026, Start ab Sommer 2025)

Die Änderung, Neufassung und Aufhebung der Instrumente der kommunalen Nutzungsplanung erfolgen im ordentlichen Planerlassverfahren mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Die Anpassungen der regionalen und kantonalen Planungen erfolgen parallel zur vorliegenden planungsrechtlichen Sicherstellung in der kommunalen Nutzungsplanung im Rahmen der ordentlichen Anpassungen (RGSK 2025, Richtplananpassungen 2026).

2.4 Prioritäres Verfahren

Der Regierungsrat kann gestützt auf Art. 2a des kantonalen Koordinationsgesetz [KoG (BSG 724.1)] ein Verfahren für prioritär erklären, wenn dessen Gegenstand im übergeordneten kantonalen Interesse steht, insbesondere im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung oder der öffentlichen Sicherheit und tatsächlich dringend und beurteilungsreif ist. Mit der Möglichkeit des prioritären Verfahrens für Planungsprozesse von grosser Bedeutung soll sichergestellt werden, dass die Fristen für die Vorprüfung und die Genehmigung der Planungen reduziert werden können. Damit können Projektrisiken minimiert werden.

Der Ersatz der Firstbahn ist ein wichtiges Projekt für die Sicherstellung des touristischen Angebots und damit der wirtschaftlichen Stabilität in der Region Oberland-Ost. Diese wiederum ist von übergeordnetem kantonalem Interesse. Im Frühjahr 2025 wurde daher ein prioritäres Verfahren für die planungsrechtliche Sicherstellung der neuen Firstbahn in der kommunalen Nutzungsplanung beantragt.

Mit Beschluss vom 27. März 2025 erklärte der Regierungsrat die vorliegende Planung zum Ersatz der Firstbahn (Anpassung kommunale Nutzungsplanung) als prioritär im Sinne von Art. 2a des kantonalen Koordinationsgesetzes (KoG).

2.5 Qualitätssicherndes Verfahren 2. Stufe

Im Rahmen eines zweiten qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a Abs. 2 BauV wird parallel zur vorliegenden Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung die Gestaltung der vier Seilbahnstationen (Furenmatte, Bort, First, Schreckfeld) geklärt. Die Definition der Gestaltung von Seilbahnanlagen und Stationen ist Gegenstand des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens und nicht der vorliegenden Festsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung. Das qualitätssichernde Verfahren 2. Stufe erfolgt dementsprechend im Hinblick auf das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren.

2.6 Plangenehmigungsverfahren

Die Bewilligung der Seilbahnanlagen und der zugehörigen Bauten und Anlagen erfolgen, im Anschluss an die Festlegung in der kommunalen Nutzungsplanung, im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV). Im Rahmen des PGV ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde frühzeitig durchgeführt und floss in die Beurteilung der Auswirkungen der vorliegenden Anpassungen an der kommunalen Nutzungsplanung mit ein (vgl. Kap. Auswirkungen).

2.7 UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First», Änderung 2024

Parallel zur vorliegenden Planung für den Ersatz der Firstbahn läuft eine separate Änderung der UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First». Diese Änderung umfasst unter anderem die Aktualisierung des Skipistennetzes inkl. Beschneigung sowie den Wasserbezug für die Beschneigung ab dem Bachalpsee. Diese Änderung läuft als «Änderung 2024» parallel zur Planung Ersatz Firstbahn. Die darin vorgesehenen Pistenkorrekturen sind auf die Planung Firstbahn abgestimmt.

Da die «Änderung 2024» nicht im prioritären Verfahren abläuft, ist davon auszugehen, dass die Planung «Ersatz Firstbahn» früher zur Genehmigung eingereicht wird, als die «Änderung 2024». Zur besseren Verständlichkeit der Inhalte der Planung «Ersatz Firstbahn» werden die Skipisten in den vorliegenden Plänen gemäss dem neuen Zustand der Planung «Änderung 2024» dargestellt.

3. Zielsetzung

3.1 Ziele der Gemeinde Grindelwald

Für die Gemeinde Grindelwald stehen neben der weiterhin attraktiven Erschliessung des Gebiets First aus dem Dorfzentrum, auch die Leistung eines Beitrags zur Lösung von Verkehrsproblemen, eine gute Gästelienung sowie das Verhindern von Warteräumen auf Trottoirs und Strassen im Vordergrund. In diesem Zusammenhang unterstützt die Gemeinde die Verlegung des Standorts der Talstation der Firstbahn. Der neue Standort beim Bahnhof führt zu einer Entlastung der Dorfstrasse vom MIV und von Wartenden. Der neue Standort soll primär mit dem ÖV einfach erreichbar sein, aber auch einen wesentlichen Teil des anfallenden MIVs bereits vor dem Bahnhof abfangen. Dadurch kann die Gemeindeinfrastruktur entlastet werden.

Für die Gemeinde ist eine gut funktionierende Verkehrs- und Gästelenkung insbesondere im Bereich der Talstation, aber auch der Bergstation von zentraler Bedeutung. Bei der neuen Talstation der Firstbahn soll eine angemessene Anzahl an Parkplätzen geschaffen werden. Die Schaffung von neuen Parkmöglichkeiten soll aber nicht dazu führen, dass zusätzliche Tagesgäste die bestehenden Anfahrtswege zusätzlich belasten. Der zentrale neue Standort der Talstation soll zu einer positiven Veränderung des Modal-Splits, hin zu mehr Anreisen mit dem ÖV bewirken. Dazu sollen der ÖV-Knotenpunkt (Bahn, Orts- und Skibus) und die Umsteigemöglichkeiten optimiert werden.

3.2 Ziele der Firstbahn AG

Die Firstbahn AG verfolgt mit dem Ersatz der Firstbahn in erster Linie das Ziel, die bestehende Firstbahn zu ersetzen und damit den langfristigen Betrieb sicherstellen zu können. Mit dem Ersatz der Firstbahn sollen aber auch technische, strukturelle, organisatorische und betriebliche Mängel thematisiert und möglichst behoben werden. Als wesentliche Probleme der bestehenden Bahn können unter anderem folgende Mängel genannt werden:

- Veraltete Infrastruktur / Infrastruktur am Ende ihrer Lebensdauer (Bahn, Stationen, Berghaus)
- Fehlende Kapazitäten an Spitzentagen/in Spitzenstunden führen zu grossen Wartezeiten
- Fehlende Warteräume, Aufenthaltsbereiche oder Beschäftigungen in Stationsnähe führen zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum (Trottoir, Strasse)
- Die lange Fahrzeit ist für Tagesgäste und Skifahrende nicht attraktiv (Ausflugserlebnis)
- Die umständliche, lange Linienführung tangiert die Umwelt stärker als dass dies mit den heutigen Seilbahnsystemen erforderlich ist
- Mangelhafte Windstabilität führt zu Betriebsunterbrüchen und kann dazu führen, dass Personen am Berg festsitzen, respektive der Bahnbetrieb vorsorglich ganztags eingestellt werden muss.
- Heutige ÖV-Erschliessung bietet zu wenige Anreize für eine Verbesserung des Modal-Splits hin zu mehr Anreisen mit dem ÖV (ab P+R Matten oder von Zuhause aus)
- Fehlende Parkierungsmöglichkeiten bei der Talstation bei gleichzeitig fehlenden Möglichkeiten zur Optimierung des ÖVs am heutigen Standort führen zu unerwünschten Verkehrsproblemen
- Die Gästelenkung am Berg ist nicht optimal, weshalb Gäste unnötigerweise Bergweiden betreten und so die Alpwirtschaft beeinträchtigen
- Die Ausgangs- und Knotenpunkte für die touristischen Aktivitäten im Dorf aber auch am Berg sind heute diffus und führen durch die fehlende Möglichkeit zur Optimierung der Gästelenkung zu Konflikten.

Die Firstbahn ist die Seilbahn des Dorfes Grindelwald. Mit dem Ersatz der Firstbahn soll dementsprechend auch dafür gesorgt werden, dass ein Mehrwert für die Einwohner:innen resultiert und ein Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität im Dorf geschaffen werden kann. Zentrales Element ist eine optimale ÖV-Erschliessung für die neue Bahn. Nur damit kann erreicht werden, dass die Gäste künftig vermehrt vollständig mit dem ÖV anreisen oder zumindest das P+R in Matten nutzen und somit die Verkehrssituation in den Lütschinentälern weniger belasten. Die Firstbahn AG ist zudem bestrebt, mit dem Ersatz der Bahninfrastruktur und der Stationen die Lenkung der Gästeströme und die Situation betreffend Warteräumen zu verbessern sowie die Qualität des Ausflugserlebnisses durch kürzere Fahrzeiten und mehr Kapazität in den Gondeln zu steigern.

Im Rahmen eines Variantenstudiums wurden verschiedene Möglichkeiten für eine neue Linienführung geprüft und letztlich die Variante Furenmatte – Bort – First mit einer Beschäftigungsbahn Schreckfeld – First als Bestvariante weiterverfolgt. Die evaluierte Bestvariante lässt nicht nur die Behebung der technischen, strukturellen, organisatorischen und betrieblichen Mängel zu, sondern auch die Schaffung und Nutzung von Synergien sowie eine Aufwertung des Dorfzentrums (Furenmatte, Bär-Platz) und des Bahnhofplatzes. Mit der Talstation der Seilbahn können auf der Furenmatte auch publikumsorientierte Nutzungen wie das Tourismusbüro, Läden und Restaurationsmöglichkeiten angeordnet werden, die wesentlich zu einer Aufwertung der Situation rund um den Bahnhof Grindelwald beitragen. Zudem lässt die Grösse der Furenmatte auch die Bereitstellung von Wohnraum für Angestellte sowie die Erstellung eines Hostels (Fokus auf Familien und junge Erwachsene) zu.

B Bedarfsnachweise, Variantenstudien, Richtkonzepte

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Planung «Ersatz Firstbahn» erläutert und die notwendigen Nachweise, Begründungen und Abwägungen erbracht:

- Ersatz Firstbahn, 3S-Bahn Furenmatte – Bort – First
- Talstation Furenmatte
- Bergstation/Berggasthaus First
- Zwischenstation Bort
- 10er-Gondelbahn Schreckfeld – First
- Entwicklung touristisches Angebot First – Schreckfeld
- Sesselbahn Isch – Schonegg

4. Ersatz Firstbahn, 3S-Bahn Furenmatte – Bort – First

Die Firstbahn ist ein zentraler Bestandteil der Tourismusdestination Grindelwald und der Jungfraueregion. Die abnehmende Schneesicherheit führt dazu, dass die attraktiven Sommer- und Winterangebote im Gebiet First sehr wichtig für den klimaangepassten Tourismus in der Region bzw. im gesamten Kanton Bern ist. Die Konzession für die Firstbahn läuft im Jahr 2034 ab. Dann muss die vor 35 Jahren erstellte Bahn ersetzt werden. Ein zeitnaher Ersatz der Firstbahn ist somit für die langfristige Sicherung des Betriebs des Ski- und Wandergebiets First zwingend erforderlich.

Da nicht nur die elektromechanischen Komponenten der Anlage (Steuerung, Motoren, Seilbahntechnik etc.) sondern auch die Bautechnik wie z.B. Fundamente oder weitere tragende Strukturen an ihr Lebensende gelangen und ersetzt werden müssen, muss auch die bestehende Linienführung hinterfragt werden. Für den Ersatz der Firstbahn wurde deshalb ein umfassendes Variantenstudium vorgenommen. Die entsprechenden Ausführungen dazu finden sich im beiliegenden separaten Bericht «Dokumentation Variantenstudium Firstbahn». Das Variantenstudium zeigte deutlich auf, dass die Linienführung Furenmatte – Bort – First die vorteilhafteste Variante darstellt und daher weiterverfolgt und umgesetzt werden soll.

5. Talstation Furenmatte

5.1 Bedarfsnachweis

Die Furenmatte befindet sich an zentraler Lage, mitten im Siedlungsgebiet von Grindelwald und ist heute vollständig der Bauzone zugewiesen. Für die Bebauung des Areals gelten heute die Nutzungsart und die Nutzungsmasse der Kernzone. Dementsprechend sind bereits heute publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen. Die Talstation der Firstbahn entspricht

dieser publikumsorientierten Nutzung genauso, wie vorgesehenen Nebennutzungen (Hostel, Personalwohnungen, Gastgewerbe, Tourismusbüro, etc.). Ziel ist eine vollständige Entwicklung des bislang weitgehend unbebauten Areals und damit eine Aufwertung der Situation rund um den heute eher unattraktiven Bahnhof Grindelwald. Da sich die Furenmatte bereits heute in der Bauzone befindet und entsprechende Nutzungen vorsieht, ist kein weiterer, über das Variantenstudium für die Linienführung hinausgehender Bedarfsnachweis erforderlich.

5.2 Richtkonzept

Die Talstation und die mit dieser unmittelbar zusammenhängenden Nutzungen werden im Rahmen des PGV durch das BAV bewilligt. Das BAV behält sich vor, die Nutzungsmasse und die Gestaltung für im PGV zu bewilligende Bauten und Anlagen selber zu bestimmen. Dementsprechend darf die kommunale Nutzungsplanung keine detaillierten Festlegungen für Seilbahnanlagen, Stationen und zugehörige Bauten und Anlagen vorsehen. Dennoch wurde für die Bebauung der Furenmatte ein Richtkonzept erarbeitet, welches als Leitlinie für die weiteren Planungsschritte zu verstehen ist. Die Herleitung des Richtkonzepts für die Entwicklung der Furenmatte ist im beigelegten Schlussbericht abgehandelt. Die Gestaltung der Bauten wird zudem Gegenstand eines zweiten qualitätssichernden Verfahrens sein (QS-Verfahren 2. Stufe).

6. Entwicklung Bergstation First

6.1 Ausgangslage

Mit dem Ersatz der Firstbahn wird auch das Berggasthaus First abgebrochen und ersetzt. Es weist teilweise noch die ursprüngliche Bausubstanz von 1947 auf, ist baulich in schlechtem Zustand und entspricht den heutigen Gästebedürfnissen sowie den Ansprüchen an eine funktionierende Gästelentung nicht mehr.

Das bestehende Berggasthaus beinhaltet heute folgende Nutzungen:

- Selbstbedienungsrestaurant mit ca. 300 Innen- und 180 Aussensitzplätzen
- À la carte-Restaurant mit ca. 140 Innen- und 120 Aussensitzplätzen
- Sportvermietungs- und Retailangebot
- Übernachtungsangebot mit 90 Betten hauptsächlich in Mehrbettzimmern und Massenlagern
- Sanitäranlagen
- Betriebsräumlichkeiten

Das heutige Restaurationsangebot sowie die Sanitäräumlichkeiten sind im Hinblick auf die aktuellen Gästezahlen stark unterdimensioniert. Regelmässig gibt es lange Wartezeiten für einen Platz im Selbstbedienungs- oder à la carte-Restaurant. Bei den Sanitäreinrichtungen kommt es ständig zu langen Schlagen. Das Übernachtungsangebot ist – trotz dem aus der Zeit gekommenen Angebot (Nachfrage nach Mehrbettzimmern und Massenschlafplätzen schrumpft) – zu klein, um der Nachfrage gerecht zu werden. Die Gästelenkung in den Gebäuden, zwischen den Gebäuden und um die Gebäude herum funktioniert nicht, so dass Gäste trotz Absperrungen auf die angrenzenden Alpweiden ausweichen.

6.2 Bedarfsnachweis

Die Dimensionierung der Bergstation ist grundsätzlich Gegenstand des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Dennoch wird nachfolgend der künftige, grössere Flächenbedarf ausgeführt und erläutert. Der grösste Flächenzuwachs im Bereich der Bergstation und des Berggasthauses First entsteht dadurch, dass dort künftig zwei, statt bisher eine Seilbahnenden werden. Zudem sind für die heute eingesetzten, windstabilen Bahnsysteme tendenziell grössere Stationen erforderlich. Mit der neuen Linienführung und der Reorganisation der touristischen Attraktionen (Trotti-Bike, Mountain-Carts) entstehen neue Wegbeziehungen für Gäste, Waren und Material, die im Gebäude untergebracht werden sollen.

Restaurationsangebot

Wie in Kapitel 1 beschrieben, sind die Gästezahlen auf der First seit der Erstellung des bestehenden Berggasthauses 1947 markant gestiegen. Das Berggasthaus wurde deshalb bereits mehrfach um Anbauten erweitert. Trotzdem reicht das heutige Platzangebot nicht aus, um die Gäste adäquat versorgen zu können (grosse Wartezeiten). Um den heutigen Gästezahlen (inkl. einer angenommenen Steigerung der Gästezahlen um 10%) und den Gästebedürfnissen gerecht zu werden, sollen die Sitzplätze des Selbstbedienungsrestaurant auf 350 Innensitzplätze sowie 200 Aussensitzplätze erweitert werden. Neben dem Selbstbedienungsrestaurant soll auch das à la carte-Restaurant mit neu 150 Innen- und 150 Aussensitzplätzen leicht erweitert werden. Insgesamt werden also künftig bei schönem Wetter maximal 850 Gäste, bei schlechtem Wetter maximal 350 Gäste gleichzeitig bewirtet werden können. Angesichts der rund 7'000 Gästen an Spitzentagen (meist bei schönem Wetter) sind 850 Sitzplätze keineswegs überdimensioniert.

Retail- und Vermeidungsangebote

Auf der First sind heute verschiedene Retailangebote und ein Intersportgeschäft vorhanden. Diese Angebote werden intensiv genutzt, verbessern das Gästeerlebnis, beschäftigen die Gäste bei Wartezeiten und helfen die Gäste besser zu lenken (Verweilen im Bereich der Bergstation/Berggasthaus, nicht auf Alpweiden).

Mit der neuen Firstbahn werden zwar die Wartezeiten für die Talfahrt reduziert, die Wartezeiten für einen Platz im Restaurant, die Nutzung der Mountain-Carts oder von First-Glider und First-Flyer werden jedoch bestehen bleiben. Dementsprechend muss auch in Zukunft ein gewisses Retailangebot vorhanden sein, um die Gäste im Bereich der Bergstation halten zu können. Die maximale addierte Geschossfläche für Retail-Angebote wird auf 350 m² beschränkt. Dies lässt den Erhalt des Intersportgeschäfts inkl. Lagerflächen ca. 150 m², einen Souvenir-Shop (ca. 50 m²), ein Café (ca. 50 m²) sowie einen Verkauf regionaler Spezialitäten und alpwirtschaftlicher Produkte (ca. 50 m²) zu.

Übernachtungsangebot

Die bestehenden 90 Betten, welche heute zum Grossteil in Massenlagern und Mehrbettzimmern angeordnet sind, sollen in der neuen Bergstation ersetzt und leicht ergänzt werden. Das Angebot wird den heutigen Bedürfnissen angepasst, indem anstelle der Mehrbettzimmer und Massenlager künftig kleinere Zwei- bis Vierbettzimmer vorgesehen werden. Da das Übernachtungsangebot auf der First bereits heute mit den eher unattraktiven Angeboten (Mehrbettzimmer, Massenlager) stark ausgelastet ist, soll das Angebot um rund 10 % auf maximal 100 Betten erweitert.

Skischule

Die Skischule Grindelwald ist aktuell im Bodmi angesiedelt. An diesem Standort soll möglichst lange festgehalten werden. Da die Wintertage mit zu wenig Schnee jedoch immer mehr zunehmen und mittel bis langfristig ein Umzug, respektive teilweiser Umzug auf die First erforderlich sein wird, sollen für die Skischule Räumlichkeiten in der neuen Bergstation First eingeplant werden.

Der Bedarf nach einer Skischule in einer touristischen Gemeinde wie Grindelwald ist unbestritten. Die weniger schneesicheren Winter in tieferen Lagen sind eine Tatsache. Auch wenn der Umzug nicht unmittelbar geplant ist, sollen die dazu erforderlichen Räumlichkeiten in die Planung der neuen Bergstation einbezogen werden. Nur so kann eine betrieblich und gestalterisch optimale Situation für den späteren Umzug geschaffen werden. Ein späterer Anbau an die Bergstation für die Skischule ist weder gestalterisch wünschenswert noch betrieblich oder finanziell sinnvoll.

Betriebsflächen

Für die Anlieferung zum Berggasthaus First, dem Schreckfeld sowie für den Betrieb und Unterhalt der neuen Firstbahn, des Berggasthauses, der Seilbahn Schreckfeld – First und der touristischen Angebote (Skipisten, Mountain-Carts, First-Flyer, etc.) sind entsprechende Räumlichkeiten (Lager, Werkstatt, Personal- und Sanitäräumlichkeiten, von Gästeflächen abgekoppelte Abstell- und Zirkulationsflächen, etc.) erforderlich. Diese Flächen stehen bereits heute nicht in ausreichender Grösse zur Verfügung und müssen deshalb und weil sich der Bedarf durch die neu über die First erfolgende Anlieferung nach Schreckfeld verändert, erweitert werden.

Zirkulationsflächen

Mit dem Neubau der Bergstation sollen die Gästeflüsse und die Gästel- lenkung wesentlich verbessert und künftig optimaler gesteuert werden. Damit soll das Betreten der Alpweiden künftig minimiert werden. Dazu sind ausreichend grosse Zirkulations- und Warteflächen im Gebäude, Aussichtsmöglichkeiten auf oder am Gebäude sowie ein Ankunfts- bereich im Aussenraum erforderlich. Da neu zwei Seilbahnen auf der First zu- sammenkommen entstehen zusätzliche Wegbeziehungen, die heute so schlicht nicht vorhanden sind.

Ergänzung touristische Attraktionen

Der First-Flyer und der First-Glider sind heute vielgenutzte Attraktionen auf der First. Die Wartezeiten für die Benutzung der Anlagen beträgt teilweise bis zu drei Stunden. Aus diesem Grund hat die Firstbahn AG 2023/24 ein Baugesuch für eine Erweiterung des First-Flyers eingereicht. Aufgrund des eng an die Gebäude und Anlagen auf der First angelegten Pflanzenschutzgebiets konnte das Vorhaben, angrenzend an den beste- henden First-Flyer jedoch nicht bewilligt werden. Im Bereich der heutigen Bergstation und Linienführung der Firstbahn (Sektion Schreckfeld – First) soll daher, ausserhalb des Pflanzenschutzgebiets, künftig eine Ergänzung der touristischen Attraktionen realisiert werden.

Fazit

Die Bergstation First wird gestützt auf die heutigen Gästezahlen unter Berücksichtigung einer langfristigen Gästezunahme von 10% und entspre- chend der betrieblichen Bedürfnisse (Gästel- lenkung, etc.) dimensioniert. Dadurch und weil künftig zwei Seilbahnen auf der First enden, ergeben sich gegenüber heute wesentliche Flächenzunahmen. Das Retail-, Res- taurations- und Übernachtungsangebot wird nur marginal erweitert und damit an die Gästezunahme angepasst. Die angestrebte optimierte Gäste- lenkung sowie die Sicherstellung funktionierender Gästeflüsse erfordern jedoch neue, heute nicht vorhandene Flächen.

6.3 Richtkonzept

Die Herleitung des Richtkonzepts der First ist im beigelegten Schluss- bericht zum Workshopverfahren QS-Verfahren 1. Stufe abgehandelt. Im Rahmen des durchgeführten Workshopverfahrens konnte nachgewiesen werden, dass die zusätzlich erforderlichen Flächen angemessen und land- schaftsverträglich auf der First angeordnet werden können. Die definitive Gestaltung ist Gegenstand der 2. Stufe des QS-Verfahrens.

7. Zwischenstation Bort

7.1 Bedarfsnachweis

Die neue Zwischenstation Bort soll westlich an die bestehende Zwischenstation angebaut werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Betrieb der Firstbahn während der Bauarbeiten nicht für längere Zeit eingestellt werden muss. In der Zwischenstation Bort wird künftig auch ein Grossteil der Gondelgaragierung der neuen Firstbahn angeordnet. Dadurch kann das bestehende Zwischenstationsgebäude weitergenutzt werden und es kann verhindert werden, dass die Gondelgaragierung in die Bergstation integriert werden muss und dort zu zusätzlichen Flächenzunahmen führt.

7.2 Bebauungskonzept

Die Dimensionierung der neuen Zwischenstation ergibt sich aus den für die Umlenkung erforderlichen technischen Anlagen. Die Gondelgaragierung wird unter der neuen Zwischenstation, respektive in der angrenzend bestehenden alten Zwischenstation untergebracht. Die Detailgestaltung der Zwischenstation ist Gegenstand des qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe.

8. 10er-Gondelbahn Schreckfeld – First

8.1 Bedarfsnachweis

Der Bedarf für die Erstellung einer Gondelbahn zwischen Schreckfeld und First ergibt sich aufgrund der gewählten, direkten Linienführung für die Firstbahn zwischen Bort und First. Bei der neuen 10er-Gondelbahn Schreckfeld – First handelt es sich um den Ersatz dieser Sektion der bisherigen Firstbahn mit einer eigenständigen Gondelbahn. Die Verbindung Schreckfeld – First ist sowohl im Sommer-, als auch im Winterbetrieb von zentraler Bedeutung. Im Sommer stellt sie den Betrieb der touristischen Attraktionen zwischen der First und dem Schreckfeld sicher. Im Winter dient die Verbindung als klassische Beschäftigungsbahn für Personen, die vom Oberjoch oder von der First nach Schreckfeld und wieder zurückfahren.

Dass die bestehenden touristischen Nutzungen im Gebiet Schreckfeld (Skipisten, Wanderwege, Bergrestaurant, Mountain-Cart, First-Glider, First-Flyer, etc.), die für das Gebiet First von zentraler Bedeutung sind, weiterhin erschlossen werden müssen, ist unbestritten. Auch vorgegeben ist aufgrund des Variantenstudiums der neue Verlauf der Firstbahn, der aufgrund des neuen Bahntyps und verschiedener umweltrechtlicher und

betrieblicher Überlegungen von Bort direkt auf die First führt. Entsprechend ist der Bedarf für eine neue Seilbahnverbindung zwischen Schreckfeld und First gegeben.

Im Zusammenhang mit dem Ersatz der Firstbahn sowie aufgrund von heute vorhandenen Nutzungskonflikten auf den Bergstrassen zwischen Bort und Dorf möchte die Firstbahn AG ihre touristischen Sommer-Attraktionen konzentrieren. Heute bestehen touristische Attraktionen auf allen Abschnitten der Firstbahn (vgl. Abb. 8). So führt beispielsweise die Trotti-Bike-Strecke von Bort bis ins Dorf Grindelwald hinunter, was dort regelmässig zu Verkehrskonflikten und gefährlichen Situation führt. Die Trotti-Bikes werden in den Gondeln der Firstbahn wieder nach Bort transportiert. Die Mountain-Carts verkehren zwischen Schreckfeld und Bort und müssen von Bort wieder nach Schreckfeld transportiert werden. Dies ist betrieblich sowie auch für die Gäste umständlich und wird in Zukunft aufgrund der geänderten Linienführung der Firstbahn nicht mehr möglich sein.



Abb. 8 Das touristische Erlebnisangebot im Gebiet First (eigene Darstellung, Luftbild SWISSIMAGE)

Mit dem Ersatz der Firstbahn strebt die Firstbahn AG eine Konzentrierung der touristischen Angebote auf das Gebiet Bereich First – Schreckfeld an. Dadurch kann das Gebiet Bort sowie das Dorf entlastet werden. Mit der direkteren Linienführung der Firstbahn wird die eigentliche Funktion der Firstbahn als Zu- und Rückbringer zwischen Grindelwald und der First verbessert. Gleichzeitig kann mit der Konzentration der touristischen Attraktionen zwischen First und Schreckfeld in diesem Bereich eine Seilbahn eingesetzt werden, welche auf diese Bedürfnisse abgestimmt ist (Beschäftigungsbahn). Für diese Strecke sind weniger hohe Kapazitäten erforderlich, die Windstabilität ist weniger wichtig und Sportgeräte können einfacher und effizienter transportiert werden.

Im Winter bietet eine separate 10er-Gondelbahn zwischen Schreckfeld und der First die Möglichkeit einer Trennung der Bergfahrten zwischen Schreckfeld und First sowie Dorf – Bort – First, was die Wartezeiten wesentlich reduziert.

8.2 Linienführung und Variantenvergleich

Mit der Gondelbahn Schreckfeld – First wird eine heute bestehende Sektion der Firstbahn durch eine eigenständige Bahn ersetzt. Die Linienführung von Schreckfeld nach First ist durch die Lage der Stationen weitestgehend vorbestimmt. Eine leichte Veränderung der Seilachse ergibt sich aus der leichten Verschiebung der Tal- und Bergstation:

Talstation
Schreckfeld

Die neue Talstation Schreckfeld beinhaltet neben der eigentlichen Seilbahnanlage auch die Gondelgaragierung sowie eine Rücknahmestation und einen Lagerbereich für die Mountain-Carts und Trotti-Bikes. Diese werden während des Betriebs entgegengenommen, zwischengelagert und zeitweise gebündelt in die Gondeln verladen. Da das Gebäude der heutigen Zwischenstation Schreckfeld baulich einen guten Zustand aufweist, soll dieses erhalten bleiben und zu diesem Zweck sowie der Gondelgaragierung genutzt werden. Die neue Talstation wird nördlich an das bestehende Gebäude angebaut. Dies ermöglicht es, die Bauarbeiten zu einem grossen Teil bei laufendem Betrieb der heutigen Firstbahn durchzuführen und die Gondelbahn gegebenenfalls auch bereits in Betrieb nehmen zu können, während die neue Bergstation teilweise im Bereich der heutigen Bergstation der Firstbahn gebaut wird. So kann der Betriebsunterbruch der Firstbahn auf ein Minimum reduziert werden.

Bergstation First

Auch die Bergstation der Gondelbahn Schreckfeld – First wird leicht nach Norden verschoben. Die Lage der Bergstation der Gondelbahn Schreckfeld – First ist Teil des Gesamtkonzept für die neue Bergstation der Firstbahn. Die Bergstation der Firstbahn soll gemeinsam mit der Bergstation der Gondelbahn Schreckfeld – First einen Gebäudekomplex bilden. Um die Gästeflüsse zu optimieren soll innerhalb des als Gebäudekomplex gelesenen Gebäudes eine möglichst grosse Distanz zwischen den beiden Bergstationen geschaffen werden. Zudem soll die Bergstation der Gondelbahn Schreckfeld – First so angeordnet werden, dass für Skifahrende eine möglichst optimale Ankunftssituation geschaffen werden kann, von welcher aus, eine Pistenverbindung mit ausreichend Gefälle in Richtung Sesselbahn Oberjoch geschaffen werden kann.

Seilachse

Mit der Verschiebung der beiden Stationen verschiebt sich auch die Seilachse nach Norden. Sie bleibt jedoch parallel zur heutigen Seilachse. Die Verschiebung führt dazu, dass das regionale Flachmoor (Objekt-Nr. FG12821) auf längerer Strecke überquert wird. Die Setzung und Erstellung der Stützen erfolgt jedoch so, dass das Flachmoor nicht beeinträchtigt wird.

8.3 Bahntyp

Der heutige Bahntyp (Umlaufgondelbahn) ist für die zukünftige Nutzung und die zu erwartenden Frequenzen zwischen Schreckfeld und First gut geeignet. Aus diesem Grund soll auch künftig eine Umlaufgondelbahn eingesetzt werden. Vorgesehen ist eine 10er-Gondelbahn mit 30 Kabinen (Förderleistung 2'000 Personen/h). Dies entspricht einer Verdoppelung der heute vorhandenen Förderkapazität und verringert damit sowie durch die künftige Entkoppelung von der Sektion Bort – First die aktuell grösseren Wartezeiten im Gebiet Schreckfeld. Die ca. 1'000 m lange Strecke bedingt sieben Stützen. Gleichzeitig können die Stationsgrössen mit dem gewählten Seilbahntyp kleiner gehalten werden.

Der Bahntyp Umlaufgondelbahn ist für die vorgesehene Streckenlänge, die touristischen und betrieblichen Anforderungen und das Gelände gut geeignet. Im Rahmen der Vorprojektierung wurde auch eine Kombi-Bahn (gemischt Kabinen und Sessel für Wintersportgäste) geprüft. Das Verhältnis Fahrzeuggrösse zu Bahnlänge und Förderleistung erwies sich dafür jedoch als ungeeignet. Der Einsatz eines grundlegend anderen Bahntyps, z.B. einer 2S- oder 3S-Bahn zur Reduktion der Stützenszahl und damit der Eingriffe in die Vegetation, würde neben eines unverhältnismässigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch andere Konflikte (wesentlich grössere Stationen, höhere Stützen) mit sich bringen.

8.4 Interessenabwägung

Betroffene und abzuwägende Interessen sind vorliegend der Landschaftsschutz, der Gewässerschutz und der Arten- und Wildtierschutz (Inkl. schützenswerte und geschützte Lebensräume).

Landschaftsschutz Zu berücksichtigen ist der allgemeine Landschaftsschutz nach Art. 3 NHG, welcher eine allgemeine Landschaftsschutzpflicht bei der Erfüllung von Bundesaufgaben vorschreibt.

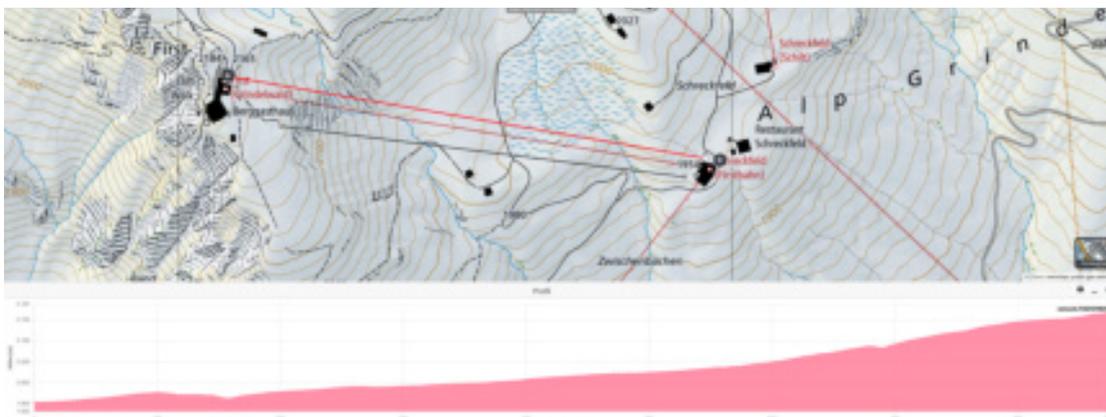


Abb. 9 Geländeverlauf im Bereich des Seilbahnkorridors (Quelle: Geoportal des Bundes map.geo.admin.ch)

Die geplante Gondelbahn Schreckfeld – First weist eine direkte Linienführung mit leichter Verschiebung nach Norden auf. Aufgrund des relativ ruhigen Geländeverlaufs kann die Gondelbahn dem Gelände angepasst geführt werden, sodass sie sich angesichts der vorbelasteten Landschaft nicht besonders stark von dieser abhebt. Die Auswirkungen der Bahn werden denen des heutigen Streckenabschnitts Schreckfeld – First sehr ähnlich sein.

Gewässerschutz

Gemäss Gewässernetz des Kantons Bern (Geoportal) besteht im Gebiet Schreckfeld, bzw. angrenzend und im vorgesehenen Baubereich der neuen Talstation ein eingedoltes Gewässer (vgl. Abb. 10). Die amtliche Vermessung, das Luftbild sowie Begehungen vor Ort zeigen jedoch eindeutig, dass das entsprechende Gewässer einen anderen Verlauf hat, als im Geoportal suggeriert und im Gewässernetz des Kantons Bern dementsprechend falsch dargestellt ist. Der Baubereich für die Talstation tangiert den Gewässerschutz somit nicht. Gegebenenfalls wird daher im Bereich der Talstation im Verlauf des Verfahrens eine Gewässerfeststellung erforderlich sein.



Abb. 10 Ausschnitt Gewässernetz des Kantons Bern mit Luftbild und abweichendem tatsächlichem Gewässerverlauf (blaue Linien = offene Gewässer gemäss Gewässernetz des Kantons Bern, roter gestrichelte Linie = eingedolte Gewässer gemäss Gewässernetz des Kantons Bern, rote Linie = tatsächlicher Gewässerverlauf, rote Kreuze = im Gewässernetz des Kantons Bern nicht korrekt verzeichneter Gewässerverlauf, rosa Pfeil = Hangwasseraustritt als Quelle neues Gewässer)

Der Seilbahnkorridor wird durch mehrere Gewässer gequert wird. Eine Beeinträchtigung der Gewässer kann jedoch mit einer entsprechenden Setzung der Stützen ausgeschlossen werden. In unmittelbarer Nähe der Gewässer und in deren Gewässerräumen sind keine baulichen Massnahmen für Stützen oder Stationen vorgesehen.

Arten- und Wildtierschutz, Lebensräume

Im Bereich des Seilbahnkorridors Schreckfeld – First bzw. der Baubereiche für die Stationen der Bahn sind keine Wildtierbestände oder seltene Arten bekannt. Der Seilbahnkorridor durchquert jedoch mit dem regionalen

Flachmoor einen geschützten Lebensraum (Objekt-Nr. FG12821). Dieser wird durch die Seilbahn nicht direkt betroffen sein, da die Stützen ausserhalb des Flachmoors erstellt werden. Allerdings werden voraussichtlich Stützen im Bereich des moorhydrologischen Perimeters zu stehen kommen. Im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren ist als Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung daher ein moorhydrologisches Gutachten einzureichen, welches nachweisen muss, dass sich Stützenstandorte nicht negativ auf die Hydrologie des Flachmoors auswirken.

9. Entwicklung touristisches Angebot First – Schreckfeld

Mit der neuen Firstbahn sollen die auf Abenteuer ausgerichteten touristischen Attraktionen des Intensiverholungsgebiets First im Gebiet First – Schreckfeld konzentriert werden. Die beiden beliebten Angebote Mountain-Cart und Trotti-Bike, die bisher an anderen Standorten stattfanden (Mountain-Cart, Schreckfeld – Bort; Trotti-Bike, Bort – Grindelwald), sollen neu zwischen First und Schreckfeld angeboten werden können. Weiter soll das Erlebnisangebot First Glider/First Flyer massvoll ausgebaut werden können, um der hohen Nachfrage gerecht werden und Wartezeiten verkürzen zu können.

Als Bestandteil der Konzentration und Sicherstellung des touristischen Angebots im Raum First wird sinnvollerweise auch die damit verbundene Infrastruktur sichergestellt. Entsprechend wird das bestehende Lagergebäude der Firstbahn (Schreckfeld 11a, alte Bergstation Grindel) in die Überbauungsordnung «touristische Nutzung First» aufgenommen.

9.1 Neue Strecke Mountain-Cart First – Schreckfeld

Problemstellung/Bedarf

Die Benutzung der Mountain-Carts ist sowohl bei ausländischen wie auch bei schweizer Gästen sehr beliebt. Die bestehende Strecke führt vom Schreckfeld nach Bort und ist für die Fahrzeuge grundsätzlich gut geeignet. Allerdings besteht ein Konflikt mit der Alpwirtschaft, da die Mountain-Carts und die Alpwirte mit diversen Fahrzeugen dieselbe Strasse nutzen. In Zukunft wird die Strecke zusätzlich an Attraktivität für die Gäste wie auch für die Betreiberin verlieren, da die Station Schreckfeld nicht mehr direkt ab Bort erschlossen sein wird:

- Die Carts müssten künftig entweder mit der Firstbahn hoch und anschliessend mit der Gondelbahn runter nach Schreckfeld oder mit einem motorisierten Fahrzeug auf der Alpstrasse befördert werden.

- Gäste, welche mehrmals fahren oder ein weiteres Angebot am Standort Schreckfeld (First-Glider) aufsuchen möchten, müssen in Bort zuerst auf die Firstbahn und danach auf die Gondelbahn Schreckfeld – First umsteigen.

Entsprechend würde der Erhalt der bestehenden Strecke - zusätzlich zum bestehenden Konflikt mit der Alpwirtschaft - zusätzlicher personeller Aufwand und unnötige Fahrten auf den beiden Bahnen generieren und die Gästelenkung erschweren.



Abb. 11 Mountain-Carts auf der Strecke zwischen Schreckfeld und Bort. Das Angebot ist bei abenteuerlichen Gästen sehr beliebt.

Die Neuorganisation der Linienführung der Firstbahn und des touristischen Angebots bietet die Möglichkeit, die Ausgangspunkte zu konzentrieren und die neue Gondelbahn Schreckfeld – First für den Transport der Mountain-Carts zu optimieren.

Strecke

Die Mountain-Carts weisen einen niedrigen Schwerpunkt und sehr gute Bremsen auf und sind so zum schnellen Fahren konzipiert. Es sind keine Selbstantriebe verbaut und die Carts können nicht gleichzeitig gestossen und gelenkt werden. Entsprechend sind für die Mountain-Carts Wege bzw. Streckenabschnitte mit ausreichendem Gefälle erforderlich.

Im Gebiet First – Schreckfeld besteht heute kein durchgehender, bereits befestigter Weg, der sich dazu eignen würde. Jedoch wurde im oberen Abschnitt ein früherer Viehtriebweg (IVS-Objekt, teilweise mit viel Substanz) mit idealem Verlauf als mögliche Strecke erkannt (vgl. Abb. 12). Dieses IVS-Objekt soll, wo keine erhaltenswerte Substanz mehr besteht, auf einzelnen Abschnitten zu diesem Zweck verbreitert und befestigt werden. Auf Abschnitten mit viel verbleibender Substanz (Stufenbepflasterung mit Steinen) soll die neue Strecke parallel zum IVS-Weg verlaufen.

Oberhalb des Streckenabschnitts auf dem IVS-Weg wird eine neue Spur neben der bestehenden Alpstrasse erstellt, unterhalb des IVS-Wegs muss eine neue Strecke im Sömmerungsgebiet erstellt werden. So kann die

neue Strecke möglichst umweltverträglich erstellt werden, ohne dass neue Nutzungskonflikte (Trotti-Bike-Strecke, Wanderwege, Fahrzeuge Alpwirtschaft) entstehen.

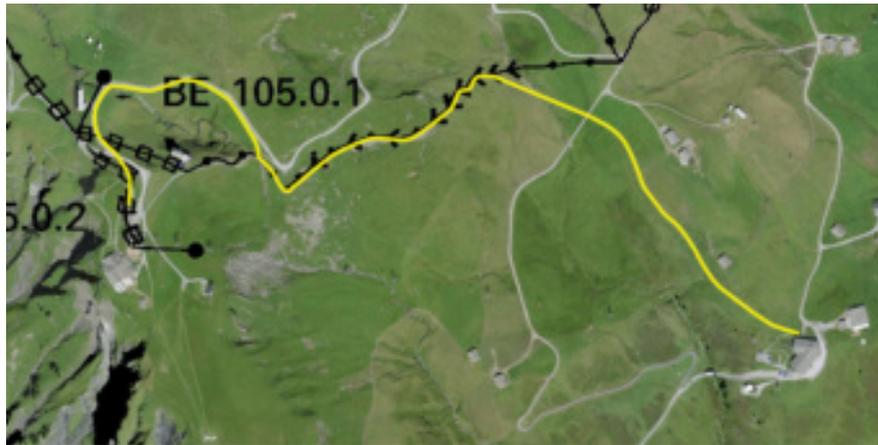


Abb. 12 Die geplante Strecke für die Mountain-Carts (gelbe Linie) überschneidet sich teilweise mit einem IVS-Objekt von regionaler Bedeutung mit Substanz bzw. im oberen Teil mit viel Substanz (schwarze Linie mit Pfeilen) (Quelle: Geoportal Bern mit eigener Skizze).

Interessenabwägung

Der Viehtriebweg ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Objekt von regionaler Bedeutung mit viel Substanz inventarisiert. Die Wegsubstanz ist in der Verbindung zwischen Schreckfeld und First sowie den weitgehend verwachsenen, aber bestehenden Stufen- und Plattenpflästerungen begründet.



Abb. 13 Stufenpflasterung gemäss IVS-Objektblatt (Datum Foto Sept. 1987).

Die vorgesehene Strecke umgeht das kantonale Pflanzenschutzgebiet First und wird dieses nicht beeinträchtigen. Das regionale Flachmoor (Objekt-Nr. FG12821) wird durch die Mountain-Cart-Strecke nicht betroffen. Für die vorgesehene Strecke ist voraussichtlich eine Gewässerüberdeckung mit Unterschreitung des festgelegten Gewässerraums (bzw. des Gewäs-

serabstandes nach Übergangsbestimmungen zur GSchV, da die Beschlussfassung und Genehmigung der Gewässerraumplanung noch nicht stattgefunden haben) sowie eine Unterschreitung des Gewässerraums bzw. des Gewässerabstands ohne Überdeckung notwendig. Diese sind aufgrund des Streckenverlaufs auf dem IVS-Weg sowie der Geländebedingungen zur Erstellung einer Strecke mit einem angemessenen Gefälle standortgebunden. Das überwiegende öffentliche Interesse ergibt sich aus dem Ziel, eine Standortkonzentration der bestehenden touristischen Nutzungen im IEG First auf das bereits vorbelastete, bestens erschlossene und geeignete Teilebiet First-Schreckfeld vorzunehmen.

Mögliche Ersatzmassnahmen für die Eingriffe in die Gewässer, die Vegetation sowie in eventuell betroffene, schützenswerten Lebensräume werden im weiteren Verlauf der Planung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vor der kantonalen Vorprüfung) festgelegt.

Neben baulichen Veränderungen in einzelnen Streckenabschnitten können Auswirkungen auf die Umwelt mit der intensivierten touristischen Nutzung entstehen. Dabei ist zu beachten, dass diese Nutzung innerhalb des Intensiverholungsgebiets bereits besteht und lediglich eine Standortkonzentration, entsprechend dem raumplanerischen Konzentrationsprinzip, entsteht. Mit dem Wegfall der Mountain-Carts auf der Strecke Schreckfeld – Bort wird dieses Gebiet wesentlich entlastet.

9.2 Neue Strecke Trotti-Bike First – Schreckfeld

Problemstellung/Bedarf

Die heutige Strecke für die Trotti-Bikes führt von Bort nach Grindelwald Dorf. Dies führt häufig zu Konflikten und gefährlichen Situationen auf den stärker befahrenen Strassen im unteren Gebiet bzw. im Siedlungsgebiet, sodass auch häufig Reklamationen der Bevölkerung eintreffen. Neben diesen Konflikten ist auch hier die Rückführung der Trotti-Bikes eine Herausforderung (Kapazitätsengpass). Ähnlich wie bei den Mountain-Carts (vgl. 9.1) würde eine Verlegung der Trotti-Bikes in das Gebiet zwischen First und Schreckfeld viele Vorteile mit sich bringen.

Strecke

Die Trotti-Bikes sind weniger stabil als die Mountain-Carts und fahren deshalb wesentlich langsamer. Die Strecke darf nicht besonders steil sein, sodass sich die meisten Strassen und befestigten Wege im Sömmerungsgebiet dazu eignen. Entsprechend ist die neue Strecke für die Trotti-Bikes auf dem bestehenden Alpweg First – Schreckfeld geplant (vgl. Abb. 14). Zur Realisierung der Strecke sind keine baulichen Veränderungen erforderlich.



Abb. 14 Geplante Strecke Trotti-Bike (rot). Die Strecke für die Trotti-Bikes verläuft durchgehend auf dem bestehenden Alpweg.

Interessenabwägung

Die Strecke für die Trotti-Bikes ist auf einem bestehenden Alpweg vorgesehen. Aufgrund der kleineren Breite der Trotti-Bikes sowie der niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten entstehen dadurch die gemeinsame Nutzung keine Konflikte mit dem alpwirtschaftlichen Verkehr. Zur Erstellung der Strecke sind keine baulichen Massnahmen erforderlich.

Mögliche Auswirkungen auf die Umwelt können durch die intensivierte touristischen Nutzung entstehen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Nutzung innerhalb des Intensiverholungsgebiets bereits heute besteht und lediglich eine Standortkonzentration, entsprechend dem raumplanerischen Konzentrationsprinzip, vorgesehen ist. Mit dem Wegfall der heutigen Strecke für die Trotti-Bikes zwischen Bort und Grindelwald Dorf wird dieses Gebiet wesentlich entlastet und Konfliktsituationen in diesem deutlich verkehrsintensiveren Gebiet können vermieden werden.

9.3 Ausbau First-Glider/First-Flyer

Problemstellung/Bedarf

Mit der Erstellung des First-Flyers und später des First-Gliders wurde ein einzigartiges Erlebnisangebot geschaffen, welches sich grosser Beliebtheit erfreut. Heute sind diese Attraktionen im Sommer wie auch im Winter so gut besucht, dass Gäste teilweise bis zu 3 Stunden Schlange stehen und häufig keines der beiden Angebote oder nur eines ausprobieren können.

Mit dem Ersatz der Firstbahn und der Konzentration der Erlebnisangebote Mountain-Cart und Trotti-Bike stehen die Vermeidung von Konfliktsituationen, die Optimierung des Betriebs und der Gästekomfort im Vordergrund. Einheimische sowie auch Internationale Gäste sollen sich auf der First wohlfühlen und einzigartige Erlebnisse machen. Lange Wartezeiten sind dabei unerwünscht. Die Attraktionen First-Glider/First-Flyer können nicht durch neue Anlagen mit grösseren Kapazitäten ersetzt werden. Einzige Möglichkeit zum Kapazitätsausbau ist die Erstellung zusätzlicher Anlagen.

Strecke

Neue Streckenverläufe können nur zwischen der neuen Gondelbahn und dem bestehenden First-Glider/First-Flyer realisiert werden. Die heutige Bergstation für den First-Glider und First-Flyer sind eng durch das Pflanzenschutzgebiet First umschlossen. Das Pflanzenschutzgebiet soll durch eine neue Anlage nicht tangiert werden. Die Bergstation des zusätzlichen First-Gliders/First-Flyers soll daher unmittelbar nord-westlich, ausserhalb des Pflanzenschutzgebiets (im bisherigen Baubereich E3), gegebenenfalls als Teil der Bergstation First vorgesehen werden. Die Talstation soll angrenzend an die bestehende Talstation des First-Flyers erstellt werden. Die Strecke entspricht somit ungefähr dem Verlauf der heutigen Sektion der Firstbahn zwischen Schreckfeld und First.

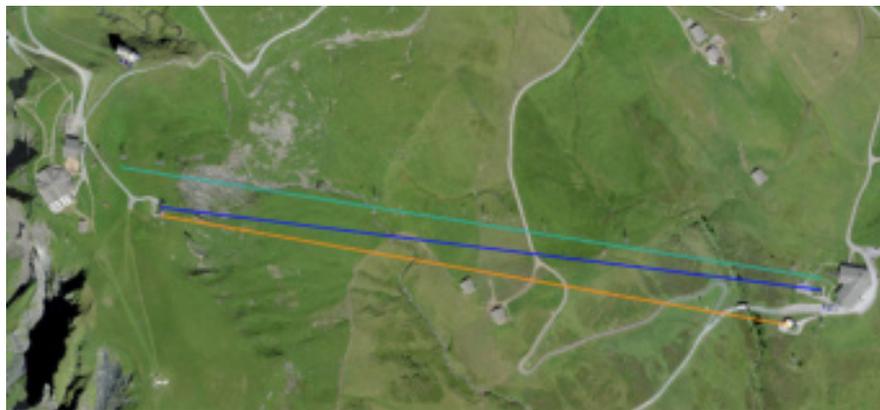


Abb. 15 Die bestehenden Anlagen First-Flyer (Blau) und First-Glider (Orange). In Grün die vorgesehene zusätzliche Anlage.

Interessenabwägung

Der First-Glider/First-Flyer besteht aus einer Bergstation, einer Talstation und den Seilen mit entsprechendem Gurtzeug. Zwischen den Stationen werden keine Stützen oder sonstigen bodenabhängigen Elemente erstellt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt können lediglich durch die Intensivierung der touristischen Nutzung entstehen.

Aufgrund der Vorbelastung durch den heutigen First-Flyer und den First-Glider sowie die Firstbahn bzw. in Zukunft die Gondelbahn Schreckfeld – First sind die landschaftlichen Auswirkungen gering. Dasselbe gilt für die generellen Auswirkungen der Intensivierung der touristischen Nutzung. Bereits heute bestehen sowohl im Gebiet Schreckfeld wie auch im Gebiet First Wartebereiche mit erheblichem Gästeaufkommen. Durch die Umverteilung der Gäste auf eine zusätzliche Anlage können die Warte- und Aufenthaltszeiten künftig verringert werden. Die Auswirkungen der zusätzlichen Anlage sind dementsprechend gering.

9.4 Lagergebäude Schreckfeld 11a

Die verschiedenen touristischen Nutzungen im Gebiet First erfordern grössere Lagerflächen für Material (insbesondere Winterbetrieb). Die Firstbahn nutzt dazu unter anderem schon lange das Gebäude Schreckfeld 11a. Dieses beinhaltet neben Materiallagerflächen auch Infrastruktur zur Stromversorgung.

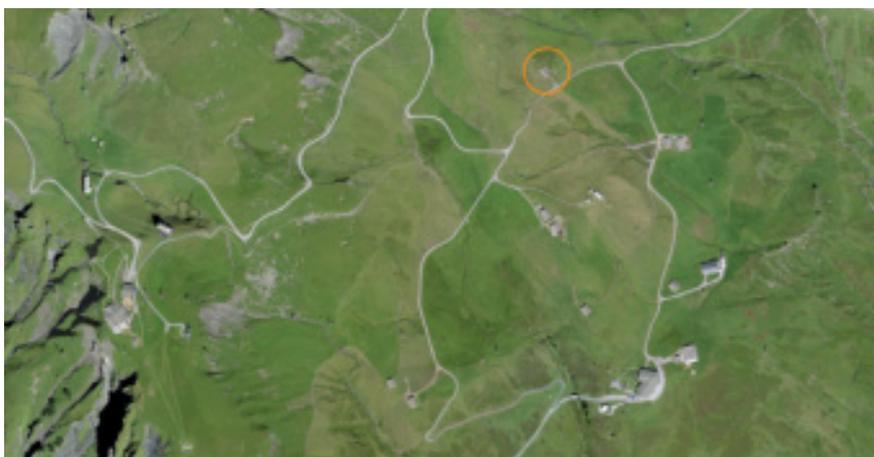


Abb. 16 Das bestehende Gebäude Schreckfeld 11a (Oranger Kreis) wird als Lager genutzt. Diese Nutzung soll planungsrechtlich sichergestellt werden.

Das Gebäude wurde rechtmässig erstellt, jedoch nicht als Gebäude zur Materiallagerung. Da die Aufnahme der neuen Strecken für Trotti-Bikes und Mountain-Carts dazu führen, dass die UeO «touristische Nutzung First» im Gebiet «Jochwang» um einen neuen Planausschnitt ergänzt werden muss, soll die Nutzung des Gebäudes als Materiallager für die touristische Nutzung auch planungsrechtlich gesichert werden. Weder das bestehende Gebäude noch die langjährige Nutzung werden verändert. Entsprechend entstehen keine nachteiligen Auswirkungen.

10. Neue Sesselbahn Isch – Schonegg

10.1 Bedarf

Schon seit Jahren ist die Erstellung einer ca. 300 m langen 4er-Sesselbahn von Isch nach Schonegg zur Rückführung der Skigäste ins Dorf geplant. Die Talstation der neuen Sesselbahn ist an die Talabfahrt «Grindel» angeschlossen und die Bergstation im Gebiet Schonegg geplant. Diese Sesselbahn soll die Rückführung von der beschneiten Talabfahrt «Grindel» nach Bodmi und weiterführend zur Talstation der Firstbahn sicherstellen. Mit der neuen Sesselbahn kann die Talabfahrt «Grindel» zu einer Beschäftigungspiste weiterentwickelt werden. Die geplante Sesselbahn ist von zentraler Bedeutung, um künftig eine Talabfahrt anbieten zu können, von welcher aus die Talstation First direkt erreichbar ist

10.2 Linienführung und Variantenvergleich

Die Sesselbahn Isch – Schonegg wird entsprechend ihrem Zweck, die Talabfahrt «Grindel» im Gebiet Isch – Schonegg mit dem Skischulgelände Bodmi zu verbinden, platziert. Es wurde eine Linienführung gesucht, welche die beiden Standorte verbinden kann, ohne dass:

- Wintersportler:innen ihre Ski bzw. Snowboards ablegen müssen; und
- Gebäude und Baugrundstücke unverhältnismässig beeinträchtigt werden.

Der festgelegte Seilbahnkorridor überlagert keine Bauzonen. Er überlagert jedoch einen Teil des bestehenden, in der Landwirtschaftszone befindlichen Gebäudes Obere Gletscherstrasse 31a. Gemäss Gebäude- und Wohnungsregister wird das Gebäude landwirtschaftlich genutzt und ist nicht bewohnt. Im Rahmen der Vorprojektierung wurde nachgewiesen, dass die Sesselbahn neben oder über den betroffenen Gebäudeteil geführt werden kann, sodass dieses nicht beeinträchtigt wird.

10.3 Projekt

Geplant ist eine fixgeklemmte 4er-Sesselbahn mit einer Förderleistung von 1600 P/h. Die Bahn erfordert vier Stützen. Die Antrieb- und Spannstation ist bei der Bergstation vorgesehen. Dadurch wird die Talstation kleiner. Im Sommer sollen die Sessel jeweils im Bereich der Stationen kompakt zusammengeschoben und abgedeckt werden. Es ist kein Gebäude erforderlich.

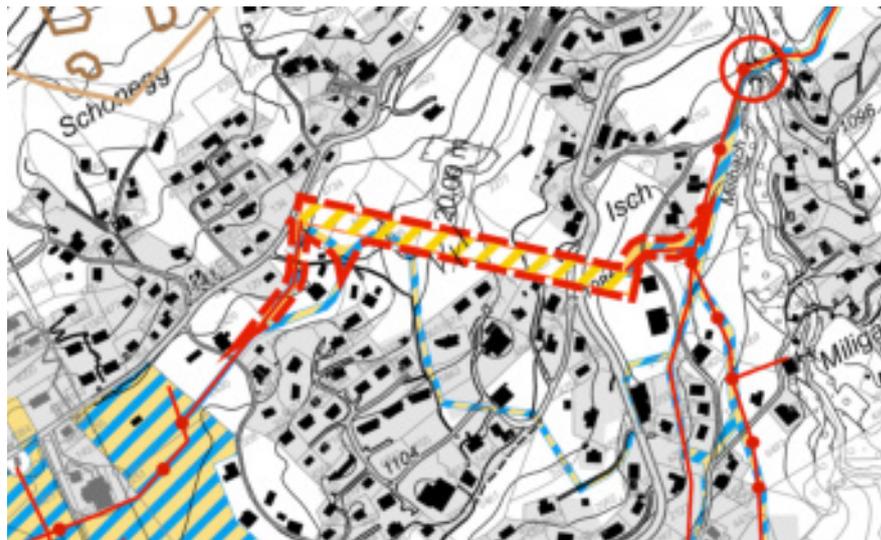


Abb. 17 Seilbahnkorridor Isch – Schonegg mit Anschlusspisten

10.4 Interessenabwägung

Betroffene Interessen sind der Schutz des Kulturlands, des Ortsbilds, des Arten- und Wildtierschutzes und des Grundeigentums.

Kulturlandschutz	<p>Die vorgesehene Linienführung betrifft Kulturland nach Art. 11a der kantonalen Bauverordnung (BauV). Mit den vier Stützenstandorten werden jeweils ca. 9 m² oder insgesamt 36 m² dauerhaft beansprucht. Zur Beanspruchung von Kulturland muss nachgewiesen werden, dass der damit verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann. Weiter ist auch die optimale Nutzung (geringstmögliche Beanspruchung von Kulturlandflächen) nachzuweisen.</p> <p>Der Bedarf wurde hiervoor unter Kap. 10.1 erläutert.</p> <p>Die Standortgebundenheit der vorliegenden Linienführung setzt sich aus der Notwendigkeit zusammen, die beiden vorgesehenen Standorte zu verbinden. Eine Linienführung der Sesselbahn in der überbauten Bauzone würde zu einem unverhältnismässigen Eingriff in das Grundeigentum und das Ortsbild (höhere Seilführung) führen. Somit ist es nicht möglich, die vorgesehene Verbindung mittels Sesselbahn sinnvoll zu erstellen, ohne dass Kulturland in geringem Masse beansprucht wird.</p> <p>Die optimale Nutzung bzw. geringstmögliche Beanspruchung von Kulturland wird mit der Erstellung von kleinstmöglichen Fundamenten erreicht. Zwar könnte die Stützenanzahl und damit die Beanspruchung durch höhere Stützen und längere Seilfelder weiter reduziert werden, dies würde jedoch eine schwere Beeinträchtigung des Ortsbilds mit sich bringen.</p>
Ortsbildschutz	<p>Dem Ortsbildschutz wird soweit möglich Rechnung getragen, indem eine niedrige, dem Gelände folgende Seilführung vorgesehen wird, die Stationen möglichst klein dimensioniert werden und die Sessel im Sommerhalbjahr abmontiert und verdeckt gelagert werden. Weitere Massnahmen sind auf der vorgesehenen Linienführung nicht möglich.</p>
Arten- und Wildtierschutz, Lebensräume	<p>Die Sesselbahn erfordert im Bereich der Tal- und der Bergstation Eingriffe in die Vegetation sowie punktuelle Eingriffe für die geplanten Stützen. Die Flächen werden heute landwirtschaftlich genutzt und es wird keine geschützte Vegetation tangiert. Wildtierebestände sind im Bereich der geplanten Sesselbahn nicht bekannt.</p>
Gewässerschutz	<p>Die Bergstation der Sesselbahn befindet sich in der Nähe kleiner Fliessgewässer (Moosägertengräbli). Die zurzeit laufende Ortsplanungsrevision der Einwohnergemeinde Grindelwald (Stand Beschlussfassung ausstehend) sieht für diese Gewässer einen Gewässerraum mit Breite 11 m vor. Das Seilbahnprojekt ist auf die Gewässerräume abgestimmt, sowohl die Stationen wie auch die Stützen sind vollständig ausserhalb der Gewässerräume vorgesehen.</p>



Abb. 18 In der Nähe der geplanten Bergstation Schonegg befindet sich das Gewässer Moosärgertengräßli.

Naturgefahren

Die geplante Sesselbahn Isch-schonegg und die erforderlichen Pistenanpassungen befinden sich mehrheitlich einem Gebiet welches durch einen blauen Gefahrenbereich durch Rutschungen überlagert ist. Dabei handelt es sich um gleichmässig abrutschendes Gebiet ohne erhebliche Auswirkungen auf Bauten und Anlagen. Im roten Gefahrengebiet (Schärzone mit grosser Geländeinstabilität) sind keine Anlageteile der Sesselbahn vorgesehen. Im Plangenehmigungsverfahren nach Seilbahngesetz ist zu prüfen, welche Massnahmen zum Schutz der Bahn erforderlich sind.



Abb. 19 Ungefährer Verlauf der geplanten Seilbahn Isch – Schonegg mit Naturgefahrenkarte (Quelle Geoportal Bern, Stand Februar 2025)

Schutz des Grundeigentums

Die Erstellung der Sesselbahn bedingt Baurechte für die Stationen und Stützen und Überfahrrechte für den Seilbahnkorridor. Ohne Zustimmung der Grundeigentümerschaft ist es möglich, diese Rechte im bundesrechtli-

chen Enteignungsverfahren ohne Zustimmung des Eigentümers zu enteignen. Für die Erstellung einer Seilbahnanlage ist deshalb - unter Vorbehalt von sämtlichen weiteren, schützenswerten Interessen - zu gewährleisten, dass der Eingriff ins Grundeigentum so gering wie möglich ausfällt. Vorliegend wird dies durch die Linienführung, welche ausschliesslich landwirtschaftlich genutzte Flächen betrifft und keine Gebäude oder Bauzonen überfährt, gewährleistet.

C Planungsrechtliche Sicherstellung und Auswirkungen

11. Planungsrechtliche Sicherstellung

Für die planungsrechtliche Sicherstellung der verschiedenen Bestandteile der Planung zum Ersatz der Firstbahn auf kommunaler Stufe müssen folgende Planungsinstrumente aufgehoben, geändert, erlassen werden:

- Änderung der Überbauungsordnung «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First»
- Änderung der Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First»
- Änderung ZPP «Furenmatte» mittels Baureglements- und Zonenplanänderung
- Aufhebung UeO zur ZPP «Furenmatte»
- Erlass UeO «Furenmatte»

11.1 Änderung UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First»

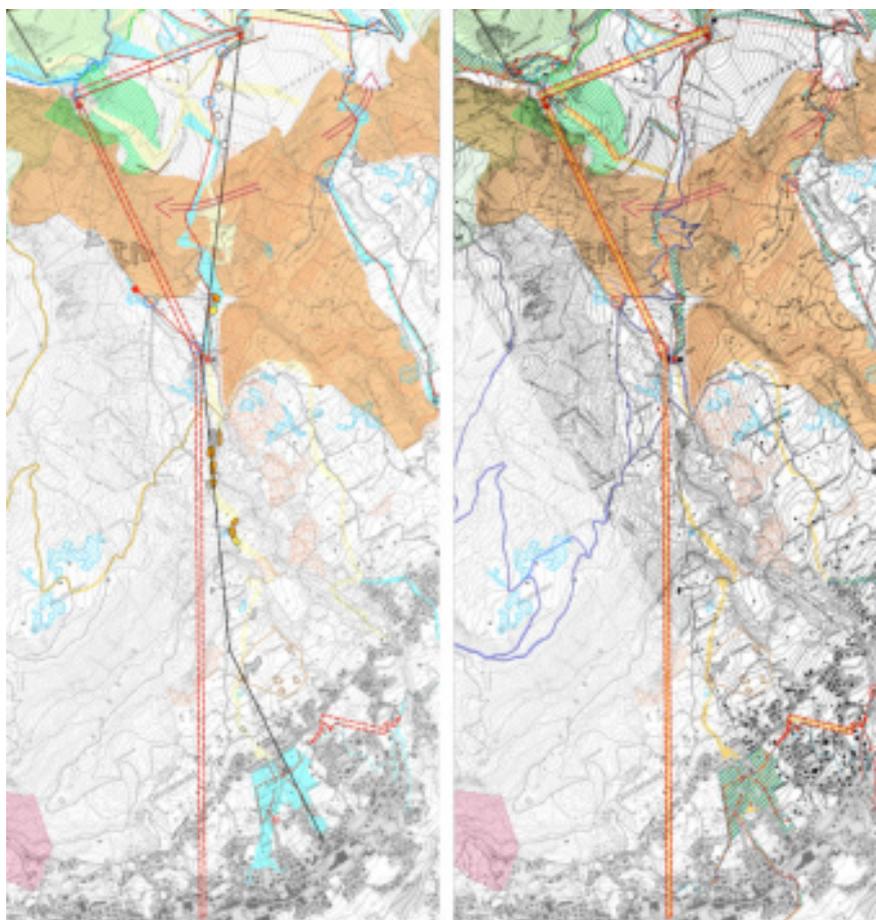


Abb. 20 Gegenüberstellung (Ausschnitt) alter / neuer Zustand UeO-Plan mit den 3 neuen Seilbahnkorridoren

In der UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First», welche das gesamte Gebiet umfasst, werden folgende Festsetzungen und Änderungen vorgenommen:

Änderung UeO-Plan 1:7'500 und UeO-Plan "Ausschnitt Dorf" 1:2'500

- Festlegung neuer Seilbahnkorridor Furenmatte – Bort – First
- Festlegung neuer Seilbahnkorridor Schreckfeld – First
- Festlegung neuer Seilbahnkorridor Isch – Schonegg, mit entsprechenden Anschlusspisten (Skipisten mit Beschneigung)
- Hinweisend: Darstellung Skipisten gemäss neuem Zustand in parallel laufender Änderung der UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First», Änderung 2024, zur Festlegung der neuen Pisten und Beschneigungsanlagen.

Änderung Überbauungsvorschriften

In den Überbauungsvorschriften sind einzelne punktuelle Anpassungen erforderlich:

- Präzisierung des Zwecks der UeO (Art. 1 Abs. 2 Bst. b))
- Aufhebung Sistierung Art. 5b, 5c
- Änderung Art. 13 Abs. 2 (verfahrenstechnisch nicht mehr aktueller Absatz)
- Aufhebung Art. 14 (nicht mehr relevanter Artikel)

11.2 Änderung UeO «Touristische Nutzung First»

Aufgrund der neuen, in der UeO festzulegenden Nutzungen, den neuen Vorgaben betreffend Festlegung von UeO-Inhalten welche im Rahmen eines bundesrechtlichen PGVs bewilligt werden und dem grundlegend neuen Verlauf der Firstbahn erfährt die UeO «Touristische Nutzung First» grössere Anpassungen:

Änderung Überbauungspläne "Bort", "Schreckfeld", "First";

Neuer Überbauungsplan "Jochwang"

- Anpassung Baubereiche entsprechend der heutigen Situation und dem neuen Seilbahnprojekt
- Umbenennung verschiedener Baubereiche entsprechend der Art der Nutzung gemäss Überbauungsvorschriften
- Zusätzlicher Baubereich "D" für Erweiterung First-Glider/First-Flyer
- Festlegung Korridore für die "Strecke Mountain-Cart", und die "Strecke Trotti-Bike" mit Breite 10 m
- Zusätzlicher Baubereich "C" für Lagerung touristisches Material im Gebäude Schreckfeld 11a

Korrektur Situation Baubereich B im UeO-Plan «Bort» (vgl. 11.2.1)

- Hinweisend: Aktualisierung Inventarobjekte
- Hinweisend: Darstellung vorgesehener Deponiebereich für den Aushub zur Erstellung der Bergstationen (Bewilligung im PGV)

- Hinweisend: Darstellung Skipisten gemäss neuem Zustand in parallel laufender Änderung der UeO «Beschneigung und Pistenkorrekturen Skigebiet First», Änderung 2024, zur Festlegung der neuen Pisten und Beschneigungsanlagen.

Änderung Überbauungsvorschriften

Folgende Artikel werden zwecks planungsrechtlicher Sicherstellung der verschiedenen Vorhaben und Nutzungen geändert:

- Art. 1: neue räumliche Abgrenzung UeO
- Art. 2: neuer UeO-Plan "Jochwang"
- Art. 3: Allg. Präzisierung, Aktualisierung
- Art. 4: Aktualisierung Planinhalte und Hinweise gem. Änderung UeO-Pläne
- Art. 5: Neuorganisation der Nutzungsbestimmungen der einzelnen Baubereiche gemäss vorgesehener Zusammenführung der Bergstation Firstbahn und des Berggasthauses; Ergänzende Regelungen zu unterirdischen Bauten sowie Nutzungsbestimmungen für unüberbaute Flächen in den Baubereichen A-D
- Art. 6: Festlegung der Korridore und Vorgaben für die Strecken Mountain-Cart und Trotti-Bike inkl. Schutzbestimmungen
- Art. 7: Aktualisierung der baupolizeilichen Masse inkl. Umsetzung BMBV
- Art. 8: Umsetzung BMBV, Verschärfung Baugestaltung zwecks Ortsbild- und Landschaftsschutz
- Art. 12: Verweis auf Aushubdeponie im Rahmen des nachgelagerten PGV ohne verbindliche Festlegung

11.2.1 Änderung UeO-Plan 2 «Bort», Baubereich B

Im Rahmen der Änderung des UeP «Bort» wurde festgestellt, dass die genehmigten Baubereiche nicht mit der aktuellen, überarbeiteten amtlichen Vermessung übereinstimmen. Werden die Baubereiche gemäss rechtskräftiger UeO koordinatengerecht in die neue amtliche Vermessung übertragen, so ergeben sich Differenzen zu den Absichten und Überlegungen gemäss genehmigtem Überbauungsplan. Die Differenzen führen dazu, dass sich mehrere Gebäudeteile teilweise nicht mehr in den Baubereichen befinden und dass die Flächen, welche für die Weiterentwicklung des bestehenden Hotelbetriebs vorgesehen wurden nicht mehr mit den tatsächlich dafür vorgesehenen Flächen übereinstimmen (vgl. alter Zustand UeO-Änderung, mit den geographisch korrekt abgebildeten Baubereichen im neuen Koordinatenbezugssystem und rechtskräftige Fassung UeO-Plan). Es muss davon ausgegangen werden, dass die Gründe hierfür eine Kombination aus Veränderungen durch die Hangrutschungen in Grindelwald, die Neuvermessung des Gebiets durch den Geometer sowie die Änderung des Landeskoordinatensystems sind.

Aufgrund der offensichtlichen Diskrepanz, sollen die Baubereiche B mit der vorliegenden Änderung der UeO touristische Nutzung korrigiert werden, so dass diese wieder ihren eigentlichen Zweck (Erhalt und bauliche Weiterentwicklung der bestehenden Gebäude und Nutzungen) erfüllen können. Diese Änderung bzw. Korrektur ist inhaltlich nicht direkt mit dem

Ersatz der Firstbahn verbunden. Da für die neue Zwischenstation Bort jedoch auch Änderungen am Verlauf der Strasse, dem Baubereich E1 und mit der parallel laufenden Änderung der Beschneigungsflächen Änderungen an den Beschneigungsflächen erfolgen, muss die Situation gesamtheitlich betrachtet werden.



Abb. 21 Gegenüberstellung rechtskräftige Fassung (links) und neu konstruierter alter Zustand im neuen Koordinatenbezugssystem LV95 (Alter Zustand vorliegende UeO-Änderung; rechts) des UeO-Plans «Bort». Gut sichtbar ist, dass sich die Baubereiche in östlicher Richtung verschoben haben.

Mit der UeO touristische Nutzung First werden die touristischen Nutzungen im Gebiet First sowie deren Entwicklung geregelt. Für das Alpinhotel Bort wurde der Baubereich so ausgeschieden, dass auch die heutigen Parkierungsflächen sowie eine Fläche südlich des Hotels im Baubereich enthalten sind und dort eine bauliche Entwicklung erfolgen kann. Die Überlegungen des Betreibers des Alpinhotels betreffend baulicher Entwicklungen zeigen nun, dass südlich des bestehenden Hotels keine Entwicklung stattfinden soll und diese stattdessen nördlich konzentriert werden soll. Entsprechend wird mit der vorliegenden Änderung nicht nur die Lage des Baubereichs B korrigiert, sondern auch eine Reduktion des Baubereichs B südlich und östlich des bestehenden Hotels und eine flächengleiche Erweiterung des Baubereichs in nördlicher Richtung vorgenommen. Die Änderung erfolgt flächengleich, sodass sich die bebaubare Fläche (nicht durch Skipisten überlagerte Flächen inkl. Abstand zu Skipisten 2.0 m) nicht ändert und kein zusätzliches Kulturland beansprucht wird.

11.3 Zonenplan- und Baureglementsänderung

Änderung der bestehenden ZPP 1 Furenmatte

Der Bereich, auf welchem die Talstation Furenmatte erstellt werden soll, ist heute grösstenteils Teil der ZPP 1 (Sektor A, südlich) zugewiesen sowie in der dazugehörigen UeO «Furenmatte» geregelt. Mit der vorliegenden Zonenplan- und Baureglementsänderung wird die ZPP 1 «Furenmatte» auf den bisherigen Sektor B (nördlich, praktisch vollständig überbaut) redu-

ziert. Die Grundstücke und Grundstücksflächen welche bisher den Sektor A bildeten, werden neu durch die neue UeO «Furenmatte» oder entsprechend den heutigen Bestimmungen in der ZPP 1, durch die Kernzone abgelöst.

Änderung des Baureglements

Die Bestimmungen der ZPP 1 zum Sektor A werden aus dem Artikel 311 des Baureglements gestrichen.

Aufhebung der bestehende UeO zur ZPP Furenmatte

Die bestehende UeO zum Sektor A der ZPP 1 «Furenmatte» wird mit dem Erlass der neuen UeO «Furenmatte» aufgehoben.



Abb. 22 Zonenplanänderung im Perimeter der Furenmatte (links: alter Zustand, rechts: neuer Zustand)

11.4 Erlass UeO «Furenmatte»

Die Talstation der Firstbahn wird aufgrund ihrer Grösse, der Bedeutung für das Ortsbild und des nachfolgenden Plangenehmigungsverfahrens mittels Erlass einer Überbauungsordnung planungsrechtlich sichergestellt.

11.4.1 Überbauungsplan

Baubereich Hauptbauten mit Begrenzung und Bezeichnung

Der Baubereich 1 ist für die Erstellung der Talstation der Firstbahn mit den zugehörigen Nebenanlagen vorgesehen. Entsprechend dem vom BAV verlangten, ausreichend grossen Spielraum für das nachgelagerte Plangenehmigungsverfahren mit dem PGV wird dieser Bereich sehr grosszügig ausgeschieden. Die Begrenzung orientiert sich an den erforderlichen Grenzabständen sowie den vorhandenen Dienstbarkeiten gegenüber den Nachbarsparzellen. Die Baubereiche 2, 3 und 4 dienen ergänzenden Bauten sowie Fassung des Bahnhofplatzes.

Aussenraum Der Aussenraum hält Flächen von Gebäuden weitgehend frei. Er soll wo möglich begrünt werden. Die Flächen dienen jedoch auch der Notzufahrt, für Unterhaltswege, zur Erstellung von Fusswegen sowie als Aufenthaltsbereiche.



Abb. 23 Überbauungsplan der UeO Furenmatte

Erschliessungsfläche Die Erschliessungsflächen dienen der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Erschliessung der Post, des Kreuzwegs sowie zu den Gebäuden des Swiss Alp Resorts mit dem motorisierten Verkehr sind über die gekennzeichneten "Ein- / Ausfahrt"-Bereiche gestattet. Ansonsten soll der Bahnhofplatz künftig für den MIV und Anlieferungen gesperrt sein.

Ein- / Ausfahrt Der Bereich für die Zufahrt zur Einstellhalle bietet die Möglichkeit, ein Portal für eine Ein- und Wegfahrt zur unterirdischen Einstellhalle, der Anlieferung sowie dem allenfalls unterirdische angeordneten Bushof.

Bereich Zufahrt Einstellhalle Der Bereich Umgestaltung Bahnhofplatz definiert die Fläche, welcher künftig vom motorisierten Verkehr, ausgenommen von Blaulichorganisationen, freizuhalten und künftig als attraktive Aufenthaltsfläche zu gestalten ist.

Umgestaltung Bahnhofplatz Der Bereich Umgestaltung Bahnhofplatz definiert die Fläche, welcher künftig vom motorisierten Verkehr, ausgenommen von Blaulichorganisationen, freizuhalten und künftig als attraktive Aufenthaltsfläche zu gestalten ist.

Hinweise Der Seilbahnkorridor, die geplanten Rückbauten sowie das Richtkonzept, welches im Rahmen der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens erarbeitet wurde, sind hinweisend dargestellt.

11.4.2 Überbauungsvorschriften

Mit den Überbauungsvorschriften (Uev) werden für festgelegten Inhalte spezifische Vorschriften erlassen. Mit der Überbauungsordnung sind die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung für die Seilbahnanlagen und

im Zusammenhang mit Seilbahnen stehende Anlagen (Baubereich 1) nur rudimentär festgelegt, da dem BAV für das nachgelagerte PGV ein weitreichender Ermessensspielraum zur zweckmässigen Dimensionierung der Seilbahnanlagen obliegt (vgl. auch Entscheid JGK 32.14- 16.21/16.23 vom 8. Juni 2017). Nachfolgend werden die Artikel der UeV kurz erläutert.

Art und Mass der Nutzung

Art und Mass der Nutzung: Baubereich 1

Der Baubereich 1 ist für die Talstation Furenmatte mit allen dazugehörigen Nebennutzungen angedacht. Diese Bauten und Anlagen werden im Plan-genehmigungsverfahren vom BAV bewilligt. Aufgrund dessen richten sich die Masse der Nutzung für den Baubereich 1 nach den Bedürfnissen der Seilbahnanlage und der zugehörigen Nebennutzungen sowie einer zweckmässigen und ortsbaulich verträglichen Bebauung. Die zweckmässige und ortsbaulich verträgliche Bebauung wird im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren erarbeitet und im PGV vom BAV überprüft und bewertet.

Art und Mass der Nutzung: Baubereiche 2-4

Die Art und das Mass der Nutzung der Baubereiche 2 und 3 richten sich nach den Bestimmungen der Kernzone gemäss BauR. Damit werden die baupolizeilichen Masse der umliegenden Gebäude sowie die bislang in der ZPP «Furenmatte» festgelegten baupolizeilichen Masse übernommen.

Für den Baubereich 4 gilt eine, gegenüber der Kernzone leicht reduzierte Fassadenhöhe giebelseitig von 12 Meter, die Art der Nutzung entspricht der Kernzone. Die reduzierte Fassadenhöhe reicht für die angedachte Überdachung als Abschluss des Bahnhofplatzes aus.

Unterirdische Bauten

Für unterirdische Bauten gilt das Baureglement der Gemeinde Grindelwald.

Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche

Ausserhalb der Baubereiche sind nur technisch und funktional bedingte Bauten und Anlagen sowie Kleinbauten, wie Veloabstellplätze, Treppenauf- und -abgänge, etc. zulässig.

Gestaltungsgrundsätze

Baugestaltung

Die Bauten in den Baubereichen 1-4 sind nach einem architektonischen Gesamtkonzept zu erstellen. Das Gesamtkonzept wird im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV hinsichtlich des PGVs ausgearbeitet. Aufgrund des vorgegebenen qualitätssichernden Verfahrens werden zu den Baubereichen keine weiteren Gestaltungsvorschriften erlassen.

12. Auswirkungen

12.1 Einleitung

Die Auswirkungen der Planung bzw. der verschiedenen Bestandteile auf verschiedene Umweltbereiche und weitere schutzwürdigen Interessen wurden im Rahmen der Erarbeitung der Planungsinstrumente untersucht. Im Falle der Seilbahnanlagen erfolgte dies zum Teil auch im Rahmen der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (massgebendes Verfahren für die UVP ist das, der Nutzungsplanung nachgelagerte Plan-genehmigungsverfahren) oder des Variantenstudiums. Die Erkenntnisse daraus werden in den nachfolgenden Kapiteln zusammengefasst.

12.2 Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht

Kantonale und Regionale Koordination

Ersatz Firstbahn,
Gondelbahn
Schreckfeld-First

Der Ersatz der Firstbahn mit vorgesehener Linienführung liegt ausserhalb des Intensiverholungsgebiets (IEG) First. Entsprechend muss das IEG geringfügig erweitert werden, damit der neue Verlauf genehmigt werden kann. Diese Anpassung ist im Rahmen der kommenden, ordentlichen Richtplananpassung 2026 vorgesehen.

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 (Stand: Genehmigung) der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKO) ist der Ersatz der Firstbahn sowohl mit neuer Linienführung (Furenmatte-Bort-First) wie auch auf der bestehenden Linienführung für den Abschnitt Schreckfeld-First festgelegt. Die neue Gondelbahn Schreckfeld – First, welche im Grundsatz der bisherigen Linienführung der Firstbahn entspricht, liegt im Intensiverholungsgebiet First und entspricht einer Ersatzanlage. Entsprechend ist diese auf Stufe der kantonalen und regionalen Planungen nicht koordinationspflichtig (Massnahmenblatt Kant. Richtplan C_23).

Im Regionalen Touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) aus dem Jahre 2014 sind die heutigen Probleme betreffend Parkierungssituation und Distanz zum Bahnhof aufgeführt. Es handelt sich bei RTEK um ein für die Region verbindliches, nicht durch das AGR genehmigtes Konzept. Das Konzept wurde als Grundlage für die touristischen Massnahmen des RGSK II der RKO ausgearbeitet, nachdem das RGSK I aufgrund der Komplexität der Inhalte ohne Festlegungen für den Tourismus eingereicht wurde. Entsprechend wurden einzelne im RTEK beschriebene Vorhaben und Massnahmen ins RGSK II aufgenommen; Andere Massnahmen, die keine überregionale bzw. kantonale Abstimmung bedingten, wurden nicht ins RGSK aufgenommen, sondern gestützt auf das RTEK direkt umgesetzt.

Als Grundlagenpapier für die allgemeine regionale Entwicklungsplanung und das RGSK II wurde das RTEK im Zuge der Weiterentwicklung der Tourismusdestinationen (z.B. Erstellung V-Bahn) nach 2014 nicht aktualisiert. Die regionale Koordination des Tourismus wurde ab dem RGSK II direkt im Rahmen des RGSK vorgenommen. Das RTEK beinhaltet im Übrigen allge-

meine sowie für das Gebiet First geltende Ziele und anzugehende Problemstellen. Die Planung Ersatz Firstbahn mit dem neuen Verlauf der Firstbahn entspricht den im RTEK festgelegten Zielvorstellungen und beseitigt erkannte und im RTEK festgehaltene Problemstellen.

Sesselbahn Isch-Schonegg Die geplante Sesselbahn Isch-Schonegg befindet sich innerhalb des Intensiverholungsgebiets First. Im RGSK 2025 ist sie als Massnahme Nr. OO.T-Ü.07.04 mit Stand Vororientierung enthalten.

Arealentwicklung Furenmatte Der Perimeter befindet sich mitten im Siedlungsgebiet, im Zentrum des Dorfes Grindelwald. Eine zweckmässige Bebauung und Entwicklung an dieser zentralen, gut erschlossenen Lage mit angemessener Dichte ist im Sinne der kantonalen und regionalen Planungen.

Touristische Nutzungen First – Schreckfeld Die Konzentration bzw. der leichte Ausbau der touristischen Nutzungen innerhalb des Intensiverholungsgebiets First entspricht der kantonalen Koordination nach Massnahmenblatt C_23 des kantonalen Richtplans.

Ersatz Firstbahn **Haushälterische Bodennutzung**
Die neue Firstbahn beansprucht aufgrund des neuen Bahntyps (3S-Umlaufbahn mit 17er-Kabinen), aber auch der verbesserten Gästelenkung im Bereich der Station Bort und der Bergstation mehr Fläche. Dies wird zu einem Teil durch die deutlich reduzierte Anzahl an Stützen und die teilweise unterirdische Bergstation kompensiert. Zudem erfolgt die Bodenbeanspruchung im unmittelbaren Bereich der heutigen Stationen und somit in vorbelastetem Gebiet. Die exakt beanspruchten Flächen werden erst im Rahmen des PGVs definiert. Die haushälterische Bodennutzung für die Stationsstandorte muss deshalb primär im nachgelagerten PGV nachgewiesen werden.

Schreckfeld – First Die haushälterische Bodennutzung wird im Bereich First durch die Integration der Bergstation der neuen Gondelbahn in die Bergstation der Firstbahn sichergestellt. Im Bereich Schreckfeld wird der Baubereich für die Talstation vergrössert, um die Gondelgaragierung, die Zwischenlagerung und den Verlad von Trotti-Bikes und Mountain-Carts sicherstellen zu können. Die haushälterische Bodennutzung für Anlagen, welche im Plan-genehmigungsverfahren bewilligt werden, ist primär in diesem Verfahrensschritt nachzuweisen, da im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung hinsichtlich des PGVs ein ausreichend grosser Projektierungsspielraum zu gewährleisten ist.

Sesselbahn Isch-Schonegg Die platzsparende Gestaltung und Ausführung der Sesselbahn Isch – Schonegg wird mittels folgender Massnahmen sichergestellt:

- Bahntyp: Fixgeklemmte 4er-Sesselbahn für kleinstmögliche Stationen und Seilbahnkorridor bei der erforderlichen Kapazität
- Bergseitiger Antrieb: Kleinstmögliche Talstation
- Lagerung der Sessel im Bereich der Berg- und Talstation: Keine Gebäudeintegrierte Garagierung erforderlich.

Arealentwicklung Furenmatte	Der zentral gelegene Perimeter (angrenzend an den Bahnhof Grindelwald) befindet sich bereits vollständig in der Bauzone (ZPP). Das Areal wird im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens vollständig beplant und soll, soweit es die Seilbahnanlage zulässt, ortsbildverträglich und verdichtet überbaut werden. Sobald die neue Firstbahn realisiert ist, soll der heutige Standort Gydisdorf entwickelt werden.
Touristische Nutzungen First – Schreckfeld	Die Konzentration bzw. der leichte Ausbau der touristischen Nutzungen im Gebiet First – Schreckfeld entspricht dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung, indem eine Konzentration der touristischen Nutzungen und deren Auswirkungen vorgenommen wird. Der Ausbau des Angebots First-Glider/First-Flyer ist im Bereich bestehender Anlagen und Baubereiche geplant und betrifft keine bislang unberührten Flächen.

12.2.1 Kulturlandschutz

Der Ersatz der Firstbahn, die neue Gondelbahn Schreckfeld – First, die Sesselbahn Isch – Schonegg und die neue Mountain-Cart-Strecke tangieren Kulturland. Die Stützen- und Stationsstandorte werden zu einem gewissen Kulturlandverlust führen. Gleichzeitig kann durch den Rückbau der alten Bahn sowie der bisherigen Mountain-Cart-Strecke Kulturland zurückgewonnen werden. Die definitive Bilanz wird erst im Rahmen des PGVs beziffert werden können. Die detaillierte Interessenabwägung, welche die Beanspruchung von Kulturland legitimiert, ist in Kap. 10.4 „Interessenabwägung“ beschrieben.

12.3 Orts- und Landschaftsbild

Ersatz Firstbahn	Die Auswirkungen der neuen Firstbahn auf das Orts- und Landschaftsbild wurden mit der durchgeführten Variantenprüfung und der sorgfältigen Streckenwahl ausserhalb von besonders zu schützenden Landschaften weitest möglich reduziert. Mit einer niedrigen Anzahl an Stützen, der Vermeidung von grossflächigen Rodungen bzw. Niederhaltungen (keine Waldschneisen) und der teilweise unterirdisch vorgesehenen Bergstation der neuen Firstbahn werden die Auswirkungen weiter reduziert. Zudem werden die Stationen der Firstbahn hinsichtlich des nachgelagerten Plan-genehmigungsverfahrens im Rahmen eines anerkannten qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV entwickelt. Gewisse Auswirkungen durch die Sichtbarkeit der Stationen, Stützen, Seile und Kabinen lassen sich je nach Aussichtspunkt, Blickwinkel und Lichteinfall nicht vermeiden.
Gondelbahn Schreckfeld – First	Die Auswirkungen der Gondelbahn Schreckfeld – First auf das Orts- und Landschaftsbild bleiben vergleichbar mit den Auswirkungen der Sektion Schreckfeld – First der heutigen Firstbahn. Dem grösseren Gebäude der Talstation steht die, in die Bergstation der Firstbahn eingebundene Bergstation gegenüber, welche die Sichtbarkeit auf der exponierten First reduziert.

Sesselbahn Isch – Schonegg Die neue Sesselbahn Isch – Schonegg bringt als neue Seilbahn innerhalb der Siedlung negative Auswirkungen auf das Ortsbild mit sich. Die Linienführung und das Seilbahnsystem wurden so gewählt, dass die Stützen und Seile niedrig bleiben und die Einsehbarkeit aus der Distanz gering bleibt. Weitere Optimierungen wie die kleinstmöglichen Stationen dank des Bahntyps (fixgeklemmte Sesselbahn) reduzieren die Auswirkungen. Dem Interesse am Ortsbildschutz steht das Interesse an einer funktionierenden, attraktiven Talabfahrt für das Skigebiet First, entsprechend den Zielen des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der regionalen Konferenz Oberland Ost und entsprechend den Anforderungen an ein langfristig attraktives Skigebiet. Das öffentliche Interesse an der Rückführungsbahn legitimiert dementsprechend einen gewissen Eingriff in das Ortsbild.

Arealentwicklung Furenmatte Die Einfügung der Überbauung der Furenmatte in das Orts- und Landschaftsbild von Grindelwald wird durch die Erarbeitung des Projekts im Rahmen eines zweistufigen qualitätssichernden Verfahrens sichergestellt. Mit der Arealüberbauung sollen zudem im Bereich des Bahnhofs vorhandene ortsbauliche Defizite gelöst werden. Durch die Neuorganisation des Bushofs soll zudem der zentrale Bär-Platz künftig attraktiver genutzt und gestaltet werden.

Touristische Nutzungen First – Schreckfeld Die Konzentration bzw. der leichte Ausbau der touristischen Nutzungen im Gebiet First – Schreckfeld führt durch die neu zu erstellende Strecke für die Mountain-Carts und den neuen First-Glider/First-Flyer zu Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild. Demgegenüber stehen jedoch die starke Vorbelastung des Gebietes First – Schreckfeld, die Entlastung anderer heute touristisch genutzter Räume (Strecke Schreckfeld – Bort – Gydisdorf) und das Interesse an einer langfristigen Weiterentwicklung des Gebietes First.

Fazit

Dem Interesse zur Erhaltung des Landschafts- und Ortsbild steht das lokale, regionale und kantonale Interesse an der langfristigen Erschliessung sowie dem Erhalt bzw. der Weiterentwicklung des touristischen Gebietes First. Aufgrund des vorgenommenen Variantenstudiums und zahlreichen Optimierungen bleiben die negativen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, insbesondere im Vergleich zur heutigen Firstbahn überschaubar. Entsprechend überwiegt das öffentliche Interesse am Ersatz der Firstbahn bzw. an der vorliegenden Planung die damit verbundenen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild.

12.4 Kulturgüter

Ersatz Firstbahn	Die Talstation und der untere Bereich des Seilbahnkorridors befinden sich in der Nähe von erhaltens- und schützenswerten Bauten nach Bauinventar. Wie untenstehend beschrieben wurden diese Objekte im Rahmen der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens berücksichtigt, sodass die vorliegenden Richtkonzepte bestätigen, dass das Vorhaben so umgesetzt werden kann, dass es zu keinen unzulässigen Auswirkungen aus Sicht des Kulturgüterschutzes führt.
Gondelbahn Schreckfeld – First	Die Gondelbahn Schreckfeld – First befindet sich nicht in der Nähe von Kulturgütern bzw. hat keine Auswirkungen darauf.
Sesselbahn Isch – Schonegg	Im Umfeld der Sesselbahn Isch – Schonegg besteht ein erhaltenswertes Bauernhaus (heute Ferienhaus) aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Im Objektblatt werden sowohl die erhaltene Bausubstanz wie auch die Einpassung in die noch weitgehend unüberbaute Weide beschrieben. Die Sesselbahn Isch – Schonegg wird die Weide beeinträchtigen und somit den Charakter des erhaltenswertes Objekts leicht verändern. Mit dem Verlauf der Sesselbahn über die Weide werden die Auswirkungen gegenüber einer Überfahrt der Bauzone, in welcher sich das Objekt befindet, kleinstmöglich gehalten.
Arealentwicklung Furenmatte	Das erhaltenswerte Hotel Schweizerhof sowie das Trasse der Wengernalpbahn wurden bei der Erarbeitung des Richtkonzepts für die Furenmatte im Rahmen der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens berücksichtigt.
Touristische Nutzungen First-Schreckfeld	Die geplante Mountain-Cart-Strecke befindet sich im oberen Streckenabschnitt angrenzend an ein IVS-Objekt regionaler Bedeutung mit viel Substanz. Inwiefern diese Substanz durch den Bau der Mountain-Cart-Strecke tangiert wird, kann erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens abschliessend beurteilt werden. Gegebenenfalls könnte das IVS-Objekt durch den Bau der Mountain-Cart-Strecke auch inszeniert werden und damit das IVS-Objekt besser beleuchtet werden (Infotafeln zur historischen Bedeutung von Saumwegen im Gebiet First).

Fazit

Die Beeinträchtigung von Kulturgütern im Siedlungsgebiet kann nachweislich verhindert werden. Hinsichtlich des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens werden sämtliche Stationsstandorte, inkl. Furenmatte, im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens entwickelt, sodass die gute Eingliederung in das Orts- und Landschaftsbild gewährleistet sein wird. Negative Auswirkungen der neuen Mountain-Cart-Strecke auf das vorhandene IVS-Objekt lassen sich durch eine parallele Linienführung auf Abschnitten mit Substanz verhindern.

12.5 Naturgefahren

Ersatz Firstbahn	Die Naturgefahrensituation im Bereich der neuen Firstbahn ist nur im Siedlungsgebiet sowie in den Bereichen der heutigen Stationen bekannt. Weitere Abklärungen laufen. Insbesondere die Stützenstandorte müssen im weiteren Verlauf der Planung bzw. für das nachgelagerte Plangenehmigungsverfahren näher untersucht werden. Es ist davon auszugehen, dass Stützenstandorte entweder nicht gefährdet sind oder mit baulichen Massnahmen ausreichend geschützt werden können, sodass eine Gefährdung der Anlage ausgeschlossen werden kann.
Gondelbahn Schreckfeld – First	Der Verlauf der Gondelbahn Schreckfeld-First muss im weiteren Verlauf der Planung bzw. für das nachgelagerte PGV näher untersucht werden. Gestützt auf die bestehende Firstbahn kann davon ausgegangen werden, dass Stützenstandorte entweder nicht gefährdet sind oder mit baulichen Massnahmen ausreichend geschützt werden können, sodass eine Gefährdung der Anlage ausgeschlossen werden kann.
Sesselbahn Isch – Schonegg	Die Sesselbahn Isch – Schonegg wird durch ein blaues Gefährdungsgebiet (permanente Rutschungen) überlagert. Die Talstation und die ersten Stützen befinden sich in vergleichsweise langsam rutschenden Gebiet. Die Seilbahnachse überquert eine Schärzone im roten (erheblichen) Gefährdungsgebiet, in dem keine Stützen oder bodenabhängigen Anlagenteile vorgesehen sind. Die Bergstation und die oberen Stützen befinden sich in einem schneller rutschenden Gebiet, welches wieder im blauen Gefährdungsgebiet liegt. Die ungleich rutschenden Anlagenteile können dazu führen, dass sich die Seilbahn nach und nach verkürzt. Dem kann mit technischen Massnahmen begegnet werden, sodass keine Gefährdung für die Bahnanlage und die Nutzer:innen entsteht. Im Rahmen des nachgelagerten PGVs werden die Gefährdungssituation und die nachzuweisen Schutzmassnahmen aufzuzeigen sein.
Arealentwicklung Furenmatte	Das Areal befindet sich gemäss der kantonalen synoptischen Naturgefahrenkarte vollständig im gelben Gefahrengebiet (geringe Gefährdung). Bei der Arealentwicklung handelt es sich nicht um eine sensible Nutzung nach Art. 6 BauG. Im Rahmen des PGV sind die notwendigen Vorsorgemassnahmen zu eruieren und umzusetzen.
Touristische Nutzungen First – Schreckfeld	Die Konzentration der touristischen Nutzungen im Bereich First – Schreckfeld ist nicht von Naturgefahren betroffen.

Fazit

Die Naturgefahrensituation ist nicht bei allen Planungsbestandteilen abschliessend geklärt. Erfahrungsgemäss kann davon ausgegangen werden, dass allfällig notwendige Schutzmassnahmen für die Seilbahnstützen der neuen Firstbahn sowie der Gondelbahn Schreckfeld – First verhältnismässig umsetzbar sind.

Für die Erstellung der Sesselbahn Isch-Schonegg werden technische Schutzmassnahmen erforderlich sein, um die Sicherheit der Anlage innerhalb des rutschenden Gebiets zu gewährleisten. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der angemessene Schutz von Personen und erheblichen Sachwerten mit verhältnismässigen Massnahmen gewährleistet werden kann.

12.6 Wald

Ersatz Firstbahn	Der neue Verlauf der Firstbahn führt dazu, dass voraussichtlich 3 Stützen im Wald erstellt werden müssen. Nach heutigem Kenntnisstand werden temporäre und permanente Rodungen im Umfang von je unter 1'000 m ² notwendig sein, um die Stützen zu erstellen. Für die Linienführung sind keine Rodungen oder Niederhaltungen erforderlich (keine Waldschneisen). Gegenüber der heutigen Firstbahn, deren Waldschneisen nach dem Rückbau weitgehend wieder aufgeforstet werden können, entstehen somit klare Verbesserungen für die Waldsituation im Gebiet.
Gondelbahn Schreckfeld – First	Die Gondelbahn Schreckfeld – First befindet sich oberhalb der Waldgrenze, das Waldareal ist somit nicht betroffen.
Sesselbahn Isch – Schonegg	Die Sesselbahn Isch – Schonegg befindet sich im Siedlungsgebiet, es besteht im Umfeld kein Wald. Das Waldareal ist somit nicht betroffen.
Arealentwicklung Furenmatte	Die Talstation Furenmatte mit zugehöriger Arealentwicklung befindet sich im Siedlungsgebiet, es besteht im Umfeld kein Wald. Das Waldareal ist somit nicht betroffen.
Touristische Nutzungen First-Schreckfeld	Der touristisch genutzte Bereich First-Schreckfeld befindet sich oberhalb der Waldgrenze, das Waldareal ist somit nicht betroffen. Mit der Konzentration bzw. Verlegung der touristischen Nutzungen auf einen Standort oberhalb der Waldgrenze wird das Waldareal zwischen Schreckfeld und Bort sowie Bort und Grindelwald Dorf entlastet.

Fazit

Mit der vorliegenden Planung werden die Auswirkungen auf den Wald gegenüber dem Bestand deutlich verringert. Die neue Firstbahn erfordert keine grossflächigen Rodungen oder Niederhaltungen, sodass keine neuen Waldschneisen entstehen werden. Gleichzeitig können die Waldschneisen der bestehenden Firstbahn aufgeforstet werden. Permanente Rodungen sind nur punktuell, bei voraussichtlich drei Stützenstandorten erforderlich. Mit dem umfangreichen Variantenstudium konnten die Linienführung und das Seilbahnsystem festgelegt werden. Die Stützenstandorte sind durch die Geländegegebenheiten und die Optimierung hinsichtlich weiterer Interessen weitgehend gegeben. Entsprechend sind die Stützenstandorte im Wald standortgebunden im Sinne des Waldgesetzes (Art. 5 WaG).

12.7 Vegetation, Flora und Lebensräume

Ersatz Firstbahn Der Ersatz der Firstbahn mit neuer Linienführung bedingt 5 neue Stützenstandorte ausserhalb des Siedlungsgebiets sowie eine Vergrösserung der Zwischenstation Bort, welche zu Lebensraum- und Vegetationsverlusten führen können. Im Bereich der geplanten Stützen- und Stationsstandorte sind mit Ausnahme des Flachmoors unterhalb der Zwischenstation Bort, keine besonderen Naturwerte bekannt. Im Bereich der Bergstation können Vegetationsflächen bedingt durch die Erstellung der neuen Bergstation sowie des Berggasthauses betroffen sein. Diese Flächen werden jedoch schon heute touristisch genutzt, sodass hier keine besondere Naturwerte vorkommen.

Die einzelnen Stützenstandorte werden in der Bauphase dazu führen, dass Vegetationsflächen temporär abgetragen, zwischengelagert und wieder angesetzt werden müssen. Zudem gehen im Bereich der Fundamente (Gitterstützen: 4 Einzelfundamente, Doppelrohrstützen: Fundamentblöcke) Vegetationsflächen dauerhaft verloren. Auf besonders sensible Kleinlebensräume und geschützte Einzelobjekte kann im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens durch leichte Verschiebung der Stützen entlang der Seilbahnachse eingegangen werden.

Die neue Zwischenstation Bort führt zu einem grösseren Vegetationsverlust auf einer Fläche zwischen dem heutigen Stationsgebäude und dem Wald. Geschützte Lebensräume sind mit Ausnahme des untenliegenden Flachmoors keine bekannt. Sollten einzelne geschützte Arten vorkommen, sind diese vor Beginn der Bauarbeiten sorgfältig zu verlegen.

Weitere geschützte Lebensräume entlang des Seilbahnkorridors sind das Pflanzenschutzgebiet First, Flachmoore, Schutzvertragsflächen für Sudeten-Mohrenfalter sowie Trockenwiesen. Diese Objekte werden durch die Seilbahn nur überfahren und sind nicht direkt betroffen, es sind keine relevanten negativen Auswirkungen zu erwarten. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird mittels moorhydrologischen Gutachtens (Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung) nachzuweisen sein, dass die Stützen und Gebäude im Umfeld von Flachmooren die Moorhydrologie nicht negativ beeinflussen.

Gondelbahn
Schreckfeld – First Im Bereich der Stützen und Stationen der geplanten Gondelbahn Schreckfeld – First sind keine besonderen Naturwerte bekannt. Die einzelnen Stützen- und Stationsstandorte werden in der Bauphase dazu führen, dass Vegetationsflächen temporär abgetragen, zwischengelagert und wieder angesetzt werden müssen. Permanent gehen im Bereich der Stützenfundamente sowie der Stationsgebäude Vegetationsflächen verloren. Auf sensible Lebensräume und geschützte Einzelobjekte kann im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mittels Verschiebungen der Stützen entlang der Seilbahnachse eingegangen werden.

Entlang des Seilbahnkorridors besteht ein Flachmoor. Dieses wird gegebenenfalls durch die Stützen indirekt betroffen, indem einzelne Stützen im moorhydrologischen Einflussperimeter zu stehen kommen. Im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren ist mittels eines moorhydrologischen Gutachtens (Bestandteil UVP) nachzuweisen, dass die Stützenstandorte durch geeignete bauliche Massnahmen keine Beeinträchtigung des Flachmoors mit sich führen.

Sesselbahn Isch – Schonegg	Die Sesselbahn Isch – Schonegg soll innerhalb des Siedlungsgebiets auf landwirtschaftlich genutzten Flächen (Kulturland) erstellt werden. Die Stationen und Stützenstandorte führen zu Vegetationsverlusten. Aufgrund der heutigen landwirtschaftlichen Nutzung dieser Weide ist nicht davon auszugehen, dass besondere Naturwerte vorhanden sind.
Arealentwicklung Furenmatte	Das Areal weist keine schützenswerte Vegetation, Flora oder Lebensräume auf.
Touristische Nutzungen First – Schreckfeld	Die Konzentration mit leichtem Ausbau der touristischen Nutzungen im Gebiet First – Schreckfeld soll grösstenteils auf bereits touristisch genutzten Flächen erfolgen (Bereich Bergstation/Berggasthaus First, befestigte Alpwege, bestehendes Gebäude Schreckfeld 11a, Bereich Talstation Schreckfeld). Zum Verlust von Vegetationsflächen führt der obere Abschnitt der Mountain-Cart-Strecke, welcher neu ausgebaut werden muss (ca. 2.5 m breiter, befestigter Weg). Besondere Naturwerte sind in diesem Gebiet nicht bekannt. Insbesondere wird das Pflanzenschutzgebiet First umfahren. Mit der Festlegung eines 10 m breiten Korridors ist sichergestellt, dass allfälligen Ansammlungen geschützter Pflanzen ausgewichen werden kann. Im unteren Streckenabschnitt, auf dem bestehenden Alpweg, wird ein Flachmoor auf einer Länge von unter 30 m überquert. In diesem Bereich sind jedoch keine baulichen Massnahmen erforderlich, sodass die neue Nutzung des Alpwegs keine negativen Auswirkungen auf das Flachmoor mit sich bringt.

Fazit

Die Erstellung der verschiedenen Anlagen führt zu einem eher geringen Vegetationsverlust (geringere Anzahl Stützen gegenüber Bestand). Geschützte Bestände und Lebensräume werden voraussichtlich nicht tangiert, bzw. können mit Optimierungen im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren (leichte Verschiebungen Stützenstandorte) im Bedarfsfall sichergestellt werden. Eine mögliche Betroffenheit der nach NHG geschützten Flachmoore ist nicht zulässig und muss somit gänzlich ausgeschlossen werden. Die moorhydrologischen Auswirkungen der Stützen- und Stationsstandorte innerhalb der moorhydrologischen Hinweisperimeter ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu untersuchen und es sind zwingend Massnahmen umzusetzen, die eine Beeinträchtigung der Flachmoore verhindern.

12.8 Vögel und Wildtiere

Ersatz Firstbahn Die neue Firstbahn wird mit deutlich höheren Stützen und längeren Spannfeldern als bestehend geplant. Damit kann die Stützenszahl deutlich verringert werden.

Für Wildtiere ist insbesondere die Bauphase ausschlaggebend. Die Bauarbeiten sind für Wildtiere störend, während der Betrieb der Seilbahn Wildtiere in der Regel nicht stört. Mit der höheren Seilführung und der geringeren Anzahl an Kabinen dürften die Störungen in der Betriebsphase gegenüber heute deutlich reduziert werden. Im Rahmen der Bauarbeiten werden geeignete Massnahmen zu treffen sein, um die Störung der Wildtiere so gering wie möglich zu halten.

Eine Stütze wird voraussichtlich in der Wildruhezone zu stehen kommen. Diese und weitere Stützen werden mit Helikopterflügen verbunden sein, welche die störende Wirkung verstärken. Aufgrund der Ausdehnung der Wildruhezone gibt es keine Linienführung für die Bahn, bei welcher die Wildruhezone nicht betroffen wird. Auch können Helikopterflüge nicht durch andere Linienführungen vermieden werden. Es wird dementsprechend von zentraler Bedeutung sein, dass die Störung der Wildtiere im Rahmen der Bauarbeiten durch geeignete Massnahmen minimiert werden kann.

Die neue Firstbahn sollte auf Vögel kaum negativen Auswirkungen haben.

Gondelbahn Schreckfeld – First Die Auswirkungen der neuen Gondelbahn Schreckfeld – First auf Wildtiere und Vögel werden dem Bestand entsprechen.

Sesselbahn Isch – Schonegg Die Sesselbahn Isch – Schonegg ist im Siedlungsgebiet auf landwirtschaftlich genutzten Flächen geplant. Es sind somit keine besonderen Auswirkungen auf Wildtiere und Vögel zu erwarten.

Arealentwicklung Furenmatte Das Areal weist keine schützenswerte Lebensräume für Vögel und Wildtiere auf. Der Umweltbereich Vögel und Wildtiere ist folglich nicht betroffen.

Touristische Nutzungen First-Schreckfeld Mit der Intensivierung der touristischen Nutzung werden auch die Störenden Auswirkungen auf Wildtiere und Vögel leicht zunehmen. Allerdings ist aufgrund der starken Vorbelastung des Gebiets Bachalp – First – Schreckfeld nicht davon auszugehen, dass sich viele Wildtiere oder Vögel im Gebiet aufhalten, die gestört werden könnten. Aus diesem Grund ist nicht davon auszugehen, dass sich die Konzentration und der leichte Ausbau der touristischen Nutzungen im Gebiet First in relevanter Weise negativ auf Wildtiere und Vögel auswirken wird.

Fazit

Negative Auswirkungen aus Sicht des Wildtier- und Vogelschutz entstehen grösstenteils durch die Bauarbeiten im Rahmen der Bauphase. In der Betriebsphase bleiben die Störungen für Wildtiere und Vögel gering.

Grössere negative Auswirkungen aufgrund der Intensivierung der touristischen Nutzungen im Bereich First – Schreckfeld sind aufgrund der starken Vorbelastung dieses Gebiets nicht zu erwarten.

12.9 Oberflächengewässer

Ersatz Firstbahn

Der neue Verlauf der Firstbahn betrifft keine Oberflächengewässer. Die Ausnahme bildet die Zwischenstation Bort. Gemäss Gewässernetz quert ein eingedoltes Fliessgewässer den Baubereich für die neue Station Bort. Gemäss AV besteht in diesem Bereich auch ein kleines stehendes Gewässer (Tümpel im Wald). Im Rahmen der Gewässerraumplanung (Stand: öffentliche Auflage) wurde dieses Gewässer nicht aufgenommen und es wurde kein Gewässerraum dafür festgelegt. In der weiteren Planung wird der tatsächliche Verlauf des Gewässers festzustellen und gegebenenfalls die Verlegung des Gewässers zu prüfen sein. Ebenfalls wird noch zu klären sein, welche Abstände zum stehenden Gewässer einzuhalten sind.

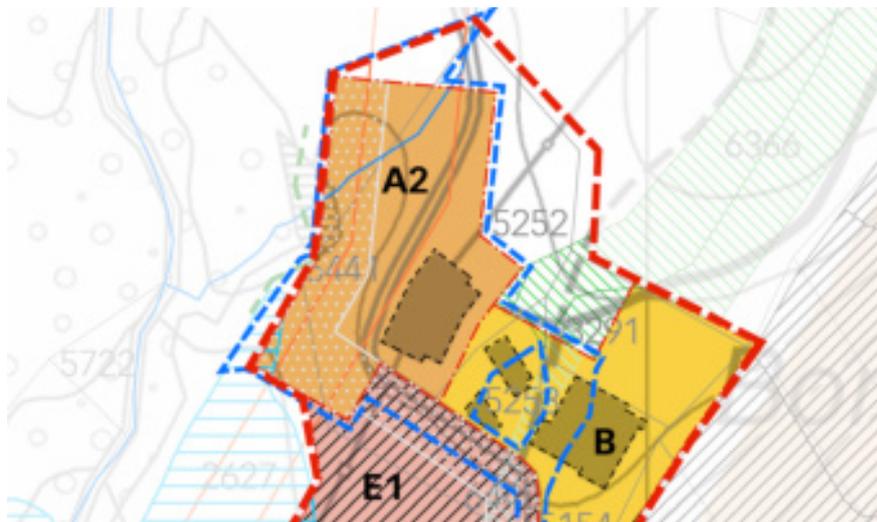


Abb. 24 Ausschnitt Überbauungsplan "Bort" zur UeO «Touristische Nutzung First» mit eingedoltem Gewässer (gemäss Gewässernetz des Kantons Bern) im Baubereich A2 (blaue Linie) und Tümpel (horizontale graue Schraffur).

Im Bereich der Stützen oder Stationen befinden sich keine weiteren Gewässer.

Gondelbahn
Schreckfeld – First

Im Bereich des Seilbahnkorridors der Gondelbahn Schreckfeld – First bestehen mehrere Oberflächengewässer. Für diese sind keine Gewässerräume vorgesehen (Planung Gewässerraum, Stand: Auflage). Dennoch wird zu den Gewässern gestützt auf die Gewässerschutzverordnung (GSchV) ein Abstand einzuhalten sein. Im Bereich der Talstation Schreckfeld besteht gemäss Gewässernetz des Kantons Bern ein teilweise eingedoltes Gewässer, welches gestützt auf die amtliche Vermessung, Orthophotos und der Situation vor Ort nicht dem tatsächlichen Verlauf entspricht (vgl. Kap. 8.4

„Interessenabwägung“). Im Rahmen der weiteren Planung wird gegebenenfalls eine Gewässerfeststellung vorzunehmen sein, um den tatsächlichen Verlauf des Gewässers definitiv zu klären.

Sesselbahn Isch – Schonegg	Im Bereich des Seilbahnkorridors der geplanten Sesselbahn Isch – Schonegg besteht ein Oberflächengewässer (Moosägertengrübli). Die Bergstation sowie die Stützen haben die Gewässerabstände bzw. die festgelegten Gewässerräume (Planung Gewässerräume Stand: Auflage) einzuhalten.
Arealentwicklung Furenmatte	Im Bereich des Areals sowie in dessen unmittelbarer Nähe befindet sich kein Gewässer. Der Umweltbereich Oberflächengewässer ist folglich nicht betroffen.
Touristische Nutzungen First-Schreckfeld	Die Konzentration der touristischen Nutzungen im Gebiet First – Schreckfeld betrifft die Oberflächengewässer nur an einer Stelle. Die Erstellung der Mountain-Cart-Strecke wird voraussichtlich eine neue Gewässerquerung (Üsser Horbach) erforderlich sein. Bei dem Gewässer handelt es sich um einen kleinen, kaum Wasser führenden Graben. Die weiteren Streckenabschnitte und Anlagen sind entweder auf bestehenden Wegen ohne bauliche Massnahmen vorgesehen oder weitgehend bodenunabhängig.

Fazit

Der Schutz der Oberflächengewässer ist gewährleistet. Die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Gewässerabstände/Gewässerräume ist unbestritten und wird im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen sein. Einzelne Gewässerfeststellungen sind im weiteren Verlauf der Planung vorzunehmen. Im Konfliktfall werden einzelne Projektbestandteile optimiert, um unzulässige Auswirkungen auf Oberflächengewässer auszuschliessen.

12.10 Erschliessung und Verkehr

Ersatz Firstbahn	Die Firstbahn ist im Bereich Furenmatte optimal an den öffentlichen Verkehr wie auch an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Die Erschliessung ist damit sichergestellt.
Gondelbahn Schreckfeld – First	Die Erschliessung der Gondelbahn Schreckfeld – First erfolgt über die Firstbahn.
Sesselbahn Isch – Schonegg	Die Sesselbahn Isch – Schonegg dient als Anlage zur Rückführung der Skifahrenden im Rahmen der Talabfahrt «Grindel». Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über das Skigebiet First.
Arealentwicklung Furenmatte	Die Furenmatte ist optimal an den öffentlichen wie auch an das Strassennetz angeschlossen. Das Areal bzw. die Talstation First muss als Ankunfts- und Umsteigeort aller Gäste der Firstbahn dienen können: <ul style="list-style-type: none">– vom übergeordneten Strassennetz (Parkhaus);– vom übergeordneten ÖV-Netz (Bahnhof Grindelwald);

- vom untergeordneten ÖV-Netz (unterirdischer Bushof beim Bahnhof oder Bushof Dorfstrasse-Bärplatz).

Mit der neuen Firstbahn mit gesteigerter Kapazität wird von einem langfristigen Anstieg der Gästezahlen um ca. 10 % ausgegangen. Ziel der Gemeinde und der Firstbahn AG ist es, dass trotz Kapazitätssteigerung kein Mehrverkehr (MIV) im Dorf Grindelwald entsteht. Zentrale Bausteine dazu sind die optimale ÖV-Anbindung, der geplante Viertelstundentakt der BOB mit einer Kapazitätssteigerung von ca. 65% und eine aktive Verkehrlenkung auf das P+R Matten. Im Rahmen der Korridorstudie Lütschinentäler (4. Phase), welche bis Sommer 2025 durch die Metron Verkehrsplanung AG ausgearbeitet wird, werden die entsprechenden Massnahmen konkretisiert.

Anreise mit dem öffentlichen Verkehr

Bis zur Inbetriebnahme der neuen Firstbahn wird die BOB Grindelwald im Viertelstundentakt bedienen. Damit wird eine Erhöhung der Beförderungskapazität um ca. 65% gegenüber heute erreicht, welche die ÖV-Nutzung wesentlich attraktiver macht. In Verbindung mit der Verschiebung der Talstation der Firstbahn direkt zum Bahnhof Grindelwald verbessert sich die Attraktivität der Anreise mit dem ÖV erheblich. Gleichzeitig wird das P+R in Matten attraktiver und gefördert. Diese Massnahmen verfolgen das Ziel, dass künftig so viele Gäste wie möglich mit dem ÖV nach Grindelwald reisen. Mit der Attraktivierung des ÖVs kann davon ausgegangen werden, dass der prognostizierte langfristige Gästezuwachs (ca. 10%) durch den ÖV aufgenommen und auch der Modal-Split der bisherigen Gästezahlen wesentlich in Richtung Anreise mit dem ÖV verschoben werden kann.

Optionen zur Verlegung des Bushofs

Im Rahmen der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens wurden verschiedene Lösungsansätze zur Neuorganisation des Bushofs geprüft (vgl. Beilage Schlussbericht). Zwei Varianten wurden zur weiteren Prüfung festgelegt (Var. 1: unterirdischer Bushof, Var. 2: Bushof Dorfstrasse-Bärplatz). über die Bestvariante soll im weiteren Verlauf der Planung entschieden werden. Vorliegend wird daher aufgezeigt, dass beide Varianten mit der geplanten UeO umsetzbar bleiben und verträglich sind.

In der Variante 1 wird der unterirdische Bushof über die Spillstattstrasse erschlossen. Die Befahrbarkeit des neuen Knotens «Spillstattstrasse – Parkhaus – Bushof» wurde mit Schleppkurven nach VSS SN 40 271a geprüft (vgl. Abb. 24). Die Überprüfung zeigt, dass die Variante geometrisch machbar ist. Eine besondere Festlegung in der Überbauungsordnung ist nicht erforderlich, da der Bushof unterirdisch angeordnet würde.



Abb. 25 Befahrbarkeit Knoten Dorfstrasse-Spillstattstrasse-Einfahrt zu unterirdischem Bushof (Variante 1)

Die Variante 2 sieht eine optimierte Neuorganisation der Bushaltekanten beim Bärplatz vor, damit der Bärplatz künftig attraktiver genutzt werden kann. Falls letztlich die Variante 2 als Bestvariante weiterverfolgt wird, ist sie in einem separaten Planungsverfahren zu erarbeiten und gegebenenfalls planungsrechtlich festzusetzen.



Abb. 26 Bushof Dorfstrasse-Bärplatz (Variante 2)

Die Variante einer oberirdischen Anordnung der Bushaltekanten zwischen Bahnhof und Furenmatte wurde verworfen, weil der Bahnhofplatz künftig weitgehend verkehrsfrei sein soll.

Auf Basis allfälliger Eingaben im Rahmen der Mitwirkung, der Erkenntnisse aus der Korridorstudie, der 2. Stufe des QS-Verfahrens und allfälliger politischer Entscheidungen wird bis zum PGV die Bestvariante bestimmt. Ob der Bushof unterirdisch im Bereich Furenmatte oder beim Bärplatz angeordnet wird, hat auf die vorliegende Nutzungsplanung keinen Einfluss.

MIV

Die Erschliessung der Furenmatte soll ab der Spillstattstrasse erfolgen. Dadurch kann der Verkehr auf der Dorfstrasse reduziert werden. Weiter sollen ergänzend Rahmen Massnahmen umgesetzt werden, die den Modal-Split zu Gunsten des ÖVs verbessern und so zu einer zusätzlichen Entlastung des Strassennetzes nach Grindelwald führen. In diesem Zusammenhang wird auch die richtige Anzahl an Parkplätzen im Gebiet Furenmatte Sandigenstutz zu definieren sein. Grundsätzlich gilt, dass ein grösseres Parkplatzangebot auch mehr Verkehr anzieht. Es gilt das richtige Verhältnis auszuloten.

Auf der Furenmatte können aus räumlichen und bautechnischen Gründen nicht mehr als 250 Parkplätze (PP) sinnvoll realisiert werden. Die Anzahl der auf der Furenmatte und gegebenenfalls beim Sandigenstutz erforderlichen Parkplätze wird insbesondere durch die noch zu definierenden Mantelnutzungen (Jugi, Restaurants, Wohnungen, etc.) und die gemäss den Ergebnissen der Korridorstudie erforderlichen Parkplätze definiert. Ziel der Gemeinde und der Firstbahn ist es, dass künftig möglichst viele Gäste der Firstbahn vollständig oder zumindest ab dem P+R Matten mit dem ÖV anreisen. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden gestützt auf die noch ausstehende Überarbeitung der Korridorstudie mit der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des PGVs definitiv aufgezeigt und abgewogen.

Für die Festsetzung der Firstbahn in der Nutzungsplanung muss aufgezeigt werden, wie und ob die Umsetzung der vorgesehenen Parkierung möglich ist. Im Sinne einer Vorabklärung wurden daher Abschätzungen zur Leistungsfähigkeit resp. Verkehrsqualität des Knotens Dorfstrasse / Spillstattstrasse nach VSS-Norm SN 40 022 vorgenommen. Die Abschätzungen basieren auf einer Verkehrszählung, welche im weiteren Verlauf der Planung noch zu verifizieren ist.

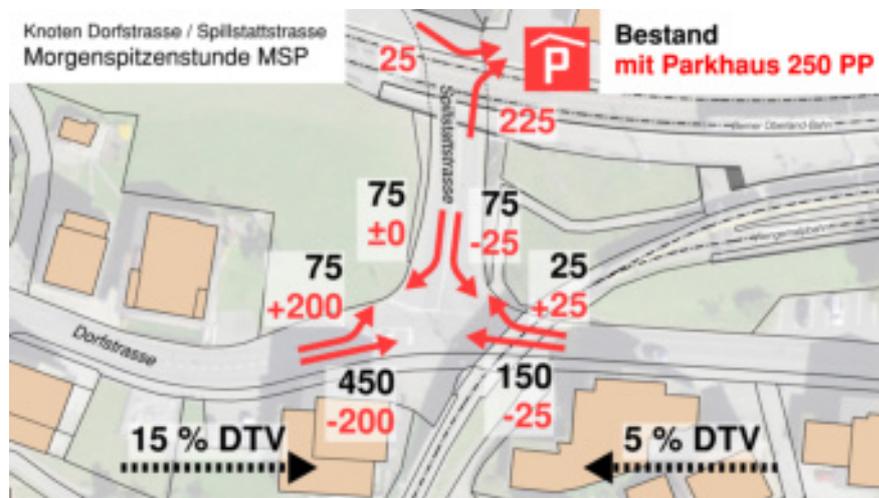


Abb. 27 Annahme Knotenbelastung Morgenspitzenstunde basierend auf dem Bestand ergänzt um ein Parkhaus mit 250 PP (Quelle: Mätzener & Wyss)

Es zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens durch den zusätzliche zu erwartenden Verkehr bei Variante 2 (Bushof Dorfstrasse-Bärplatz) voraussichtlich nur geringfügig abnimmt und keine Einbussen bezüglich Verkehrsqualität (Qualitätsstufen A und B - sehr gut) in Kauf genommen werden müssen.

Bei Variante 1 (unterirdischer Bushof) sind aufgrund der zusätzlichen Knotenbelastung durch Busse des öffentlichen Verkehrs voraussichtlich zusätzliche Massnahmen (z.B. Busbevorzugung / Anpassung Vortrittsregelung) erforderlich um die eine hohe Qualitätsstufe gewährleisten zu können.

Zwischenfazit

Die erwartete langfristige Gästezunahme der Firstbahn (ca. 10 %) soll durch die Optimierung der ÖV-Anbindung durch kurze optimale Umsteigebeziehungen sowie den Viertelstundentakt vollständig durch den ÖV aufgenommen werden können. Zusätzlich sollen Massnahmen getroffen werden, damit sich auch der Modal-Split generell in Richtung ÖV verschiebt.

Die Anordnung des Bushofs soll im weiteren Verlauf des Verfahrens, unter anderem gestützt auf die Rückmeldungen der Bevölkerung definitiv festgelegt werden. Die beiden vorausgewählten Varianten sind grundsätzlich technisch und verträglich umsetzbar, ggf. mit flankierenden Verkehrsmassnahmen.

Die richtige Anzahl an öffentlichen Parkplätzen auf dem Areal der Furenmatte sowie dem Sandigenstutz wird im Verlauf der weiteren Planung und unter Berücksichtigung der überarbeiteten Korridorstudie noch zu konkretisieren sein. Die bisherigen Abklärungen zeigen, dass auf der Furenmatte maximal 250 PP angeordnet werden können. Diese Anzahl kann durch das Strassennetz aufgenommen werden.

Touristische
Nutzungen First –
Schreckfeld

Die Erschliessung des touristisch genutzten Gebiets First – Schreckfeld erfolgt über die Firstbahn.

Fazit

Die vorliegende Planung zum Ersatz der Firstbahn dient der planungsrechtlichen Sicherstellung der für den Ersatz der Firstbahn erforderlichen Bauten und Anlagen. Die Erschliessung des Standorts Furenmatte (Talstation Firstbahn) ist für alle weiteren Bestandteile der Planung ausschlaggebend, da diese vollumfänglich über die Firstbahn erschlossen werden.

Im Rahmen des Variantestudiums zur Linienführung wurden die Erschliessungsmöglichkeiten mit dem ÖV und für den MIV (ohne zusätzliche Belastung der Dorfstrasse) als wichtiges Kriterium bewertet. Letztlich wurde eine Bestvariante ermittelt, die eine hervorragende Anbindung des Gebiets First an das übergeordnete Verkehrsnetz betreffend ÖV und MIV gewährleistet. Die Einhaltung der planungsrechtlichen Anforderungen an

die Erschliessung der Firstbahn kann somit nachgewiesen werden. Mit einem flankierenden Massnahmenpaket soll sichergestellt werden, dass sich der Modal-Split hin zu mehr Anreisen mit dem öffentlichen Verkehr verschiebt, um nicht nur Mehrverkehr zu vermeiden, sondern auch einen Beitrag zur Verkehrsentslastung des Dorfes Grindelwald leisten zu können.

12.11 Lärmschutz

Ersatz Firstbahn	<p>Im Bereich des Seilbahnkorridors (Landwirtschaftszone) sowie der verschiedenen Baubereiche für die Seilbahngebäude gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Ausserhalb des Siedlungsgebiets befinden sich im nahen Umfeld der Seilbahn keine empfindliche Nutzungen, und die entsprechenden Grenzwerte können eingehalten werden.</p> <p>Innerhalb des Siedlungsgebietes werden einzelne Grundstücke in der ZPP 1 und der Wohnzone W2 überfahren. In der Wohnzone W2 gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II. Grundsätzlich hat die Seilbahn als neue ortsfeste Anlage den Planungswert für die Wohnzone W2 einzuhalten, wobei die Lärmschutzverordnung für Anlagen im öffentlichen (namentlich auch raumplanerischen) Interesse Erleichterungen gewährt werden können. In diesem Falle müsste nur der Immissionsgrenzwert eingehalten werden, was voraussichtlich ohne weiteres möglich ist. Demnach ist im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen, welcher Grenzwert erreicht werden kann. Angestrebt wird die Einhaltung des Planungswerts.</p>
Gondelbahn Schreckfeld-First	<p>Die Gondelbahn Schreckfeld – Isch befindet sich in der Landwirtschaftszone. Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Im näheren Umfeld der Anlage befinden sich keine sensiblen Nutzungen. Die Einhaltung des Planungswertes bzw. mindestens des Immissionsgrenzwerts ist voraussichtlich problemlos möglich und im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen (siehe oben).</p>
Sesselbahn Isch-Schonegg	<p>Die Sesselbahn Isch-Schonegg befindet sich in der Landwirtschaftszone (ES III). Der Seilbahnkorridor liegt in der Nähe von Grundstücken in der Wohnzone W2. Die Einhaltung des Planungswertes bzw. mindestens des Immissionsgrenzwerts ist im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen (siehe oben).</p>
Arealentwicklung Furenmatte	<p>Das Areal übernimmt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III der heutigen ZPP 1 sowie der umliegenden Kernzone. Die Einhaltung der geltenden Grenzwerte ist voraussichtlich problemlos möglich und im Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>
Touristische Nutzungen First-Schreckfeld	<p>Die Konzentrierung der touristischen Nutzung im Bereich First-Schreckfeld führt nicht zu unzulässigen lärmschutztechnischen Auswirkungen.</p>

Fazit

Die verschiedenen Seilbahnen verursachen Lärm. Sie sind neue ortsfeste Anlagen im Sinne der Lärmschutzverordnung und haben somit die geltenden Planungswerte einzuhalten, wobei im Ausnahmefall und bei gewichtigem öffentlichen Interesse die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte als ausschlaggebend bestimmt werden kann (Vollzugsbehörde BAFU). Die Einhaltung der lärmschutzrechtlichen Bestimmungen ist voraussichtlich problemlos möglich. Die erforderlichen Nachweise sind Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des nachgelagerten Plan-genehmigungsverfahrens (PGV).

Auf Stufe Nutzungsplanung kann festgehalten werden, dass die Einhaltung der relevanten Grenzwerte voraussichtlich problemlos möglich ist und somit keine unzulässigen Auswirkungen zu erwarten sind.

12.12 Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Auswirkungen der Planung mit dem öffentlichen Interesse an der Planung, namentlich am Ersatz der bestehenden Firstbahn sowie am Erhalt, an der Konzentration und am Ausbau der touristischen Nutzung im Gebiet First, abzuwägen sind. Negative Auswirkungen können - sofern diese nicht aufgrund von übergeordneten Bestimmungen grundsätzlich unzulässig sind (z.B. Flachmoore) - mit dem grossen lokalen, regionalen und kantonalen öffentlichen Interesse an der Planung begründet werden.

D Verfahren

13. Übersicht

Planungsrechtliche Sicherstellung

Die planungsrechtliche Sicherstellung des Ersatzes der Firstbahn und der weiteren Projektbestandteile werden als Gesamtpaket Planung «Ersatz Firstbahn» zusammen erarbeitet und erlassen. Der Erlass erfolgt im ordentlichen Verfahren, mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Plangenehmigungsverfahren

Die eigentliche Baubewilligung für die Seilbahnanlagen erfolgt im Rahmen des nachgelagerten bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (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 Entscheidungsbehörden 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.

Ordentliches Baubewilligungsverfahren

Nicht unmittelbar mit den Seilbahnanlagen zusammenhängende Vorhaben (Ausbau First-Glider/First-Flyer, Trotti-Bike- und Mountain-Cart-Strecke, Umgestaltung Bahnhofplatz, ggf. Gebäude in den Baubereichen 2, 3 und 4 der UeO «Furenmatte») werden im ordentlichen Baubewilligungsverfahren baubewilligt. Wo diese relevant ist, wird dabei die im Rahmen des PGVs vorgenommene Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Erstellung der Seilbahnen fällt gemäss Anhang 6 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unter die UVP-Pflicht. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind alle umweltrelevanten Bestandteile der Planung zu untersuchen. 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 erfolgt eine Vernehmlassung zum Voruntersuchungsbericht durch das Amt für Umwelt und Energie (AUE).

14. Verfahrensschritte und Termine

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

Bis April 2025	Entwurf UeO-Änderung
April – Mai 2025	Bereinigung, Freigabe zur Mitwirkung und Vorprüfung durch Planungskommission und Gemeinderat
Juni – Juli 2025	Öffentliche Mitwirkung
Juli – August 2025	Entwurf Mitwirkungsbericht und Bereinigung
September – Dezember 2025	Kantonale Vorprüfung im prioritären Verfahren
Januar 2026	Bereinigung nach Vorprüfung
Februar 2026	Freigabe zur öffentlichen Auflage durch Planungskommission und Gemeinderat
März – April 2026	Öffentliche Auflage
anschliessend	Einspracheverhandlungen
anschliessend	Beschlussfassung Gemeinderat
anschliessend	Gemeindeversammlung
anschliessend	Genehmigung AGR

14.1 öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung wird mit einer öffentlichen Auflage gewährt. Zusätzlich wird vorgängig eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt. 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.

14.2 Vorprüfung

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung prüft das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR die vorliegende Planung unter Einbezug weiterer Fachstellen auf ihre Rechtmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit den übergeordneten gesetzlichen Vorgaben. Die Vorprüfung erfolgt gestützt auf den entsprechenden Regierungsratsbeschluss im prioritären Verfahren.

14.3 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 Planung und die Absicht, schriftlich und begründet Einsprache erheben.

14.4 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und die Gemeindeversammlung wird die vorliegende Planung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung eingereicht. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung befindet im Rahmen der Genehmigung erstinstanzlich über allfällige Einsprachen.