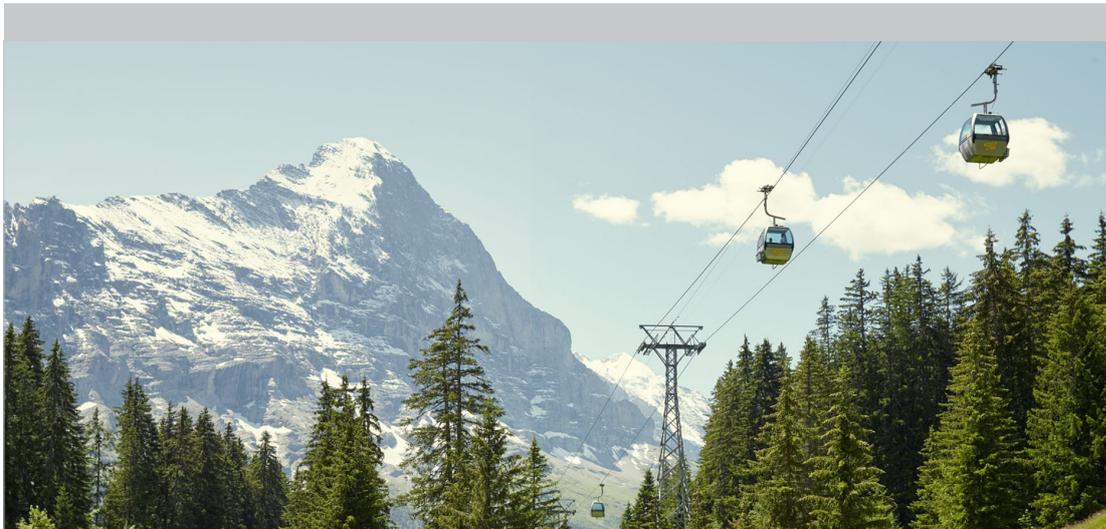


Einwohnergemeinde Grindelwald / Firstbahn AG

Workshopverfahren Stationen «Furenmatte» – «First»



Schlussbericht qualitäts- sicherndes Verfahren 1. Stufe

Beilagen:

- Programm Workshopverfahren
- Konzept «Furenmatte»
- Konzept «First»

22. Mai 2025

Impressum

Auftraggeber:

Firstbahn AG
Harderstrasse 14
3800 Interlaken

Auftragnehmerin:

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

Bearbeitung:

Franziska Röst, Geografin MSc
Julian Nützi, Raumplaner BSc

*Abbildung Titelseite: bestehende Firstbahn mit
Blick auf die Eiger-Nordwand (www.jungfrau.ch)*

Inhalt

1. Ausgangslage	5
2. Verfahren	6
3. Aufgabenstellung	7
3.1 Vorgehen	7
3.2 Ziel der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens	7
3.3 Chancen und Risiken der Planung	8
4. Rahmenbedingungen	9
4.1 Bearbeitungsperimeter	9
4.2 Raumplanerische Grundlagen	10
4.3 Rahmenbedingungen der Auftraggeberin	13
5. Resumée der Workshops	17
5.1 Ablauf und Termine	17
5.2 Ergebnisse Talstation Furenmatte	18
5.3 Ergebnisse Bergstation First	32
6. Richtkonzepte für QS-Verfahren Stufe 2	41
6.1 Furenmatte	41
6.2 First	42
7. Würdigung	43
7.1 Furenmatte	43
7.2 First	43
8. Weiteres Vorgehen	44
9. Genehmigung und Unterzeichnung	45
Anhang	46
Anhang 1 Bestehende Dienstbarkeiten des Perimeters «Furenmatte»	46
Anhang 2 Variantenvergleich Neuorganisation Bushof	47
Anhang 3 Richtprojekt Furenmatte	48
Anhang 4 Richtprojekt First	49

1. Ausgangslage

Situation Aufgrund des Alters der Firstbahn, deren Konzession 2034 ausläuft, sowie aufgrund stark geänderter Bedürfnisse und der nie optimal gelösten Erschliessungs- und Parkplatzsituation soll die Firstbahn ersetzt und die Talstation verlegt werden. Neu soll die Firstbahn auf der Furenmatte, beim Bahnhof Grindelwald starten und von der Mittelstation Bort direkt zur Bergstation First führen. Die Verbindung zum Schreckfeld soll künftig mit einer Sessel-, oder Seilbahn ab First sichergestellt werden.

Absicht Talstation Mit dem Ersatz der Firstbahn und der Verschiebung der Talstation vom östlichen Dorfkern zur Furenmatte direkt am Bahnhof soll zum einen die Region First für die Gäste attraktiver und zugänglicher gemacht und zum anderen ein Beitrag zur Lösung der bestehenden Verkehrsproblematik mit Parkplatzsuchverkehr im Dorf geleistet werden. Auch der Einbezug des Areals der Gemeindeverwaltung und des Bär-Platzes mit einer allfälligen Verlegung der Gemeindeverwaltung und einer angepassten Nutzung des Bär-Platzes wurden in die ganzen Überlegungen miteinbezogen. Die Talstation an sehr zentraler Lage bildet einen neuen, wichtigen Baustein im Ortsbild von Grindelwald und bietet die einmalige Möglichkeit die Situation im Ortszentrum rund um den Bahnhof von Grindelwald (inkl. Areal Gemeindeverwaltung und Bär-Platz) zu klären und aufzuwerten.



Abb. 1 Talstation Firstbahn bestehend (gestrichelt, rechts) und neu (durchgezogene Linie, links)

Absicht Bergstation First Die neue Linienführung der Firstbahn und die Neuorganisation der Verbindung Schreckfeld – First führen dazu, dass auch die Gebäude im Bereich der Bergstation angepasst/abgebrochen und neu organisiert werden müssen. Die neue Bergstation soll neben den seilbahntechnischen Aufgaben auch die bestehenden Nutzungen (Gastronomie, Beherberung, Retail, etc.) beinhalten. Zudem soll die Gästelenkung optimiert werden.

QS-Verfahren 1. Stufe Für die Projektierung der Tal- und Bergstation ist ein zweistufiges QS-Verfahren vorgesehen. Der vorliegende Schlussbericht bildet das Ergebnis der ersten Stufe des qualitätssichernden Verfahrens. Im Rahmen der ersten

Stufe des qualitätssichernden Verfahrens wurde mit einem Workshopverfahren der Fokus auf die Definition der richtigen Volumen, deren Setzung und die Verkehrsstudie durchgeführt.

2. Verfahren

Art des Verfahrens	Das qualitätssichernde Verfahren wurde als Workshopverfahren nach Art. 99a BauV und in Anlehnung an die SIA-Norm 142i-604d auf Einladung mit einem Team durchgeführt.
Auftraggeberin	Die Auftraggeberin des Verfahrens war die Firstbahn AG, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken.
Verfahrens- begleitung	Verfahrensbegleitung und Sekretariat wurden durch die ecoptima ag (Franziska Röstli und Julian Nützi) wahrgenommen. Die ecoptima ag war ausserdem verantwortlich für das Verfassen des vorliegenden Schlussberichts.
Planerteam	Das beauftragte Team setzte sich wie folgt zusammen: <ul style="list-style-type: none">– Ortsbau und Architektur: L2A Architekten AG, Martin Althaus, Paul Rosser, Julia Sterchi– Städtebau: Eckhaus AG, Christian Blum– Landschaftsarchitektur: extra Landschaftsarchitekten, David Gnehm– Verkehrsplanung: Mätzener & Wyss AG, Martin Amacher
Begleitgruppe	Der Begleitgruppe gehörten zwei Sachmitglieder und vier unabhängige Fachmitglieder an: Fachmitglieder (mit Stimmrecht) <ul style="list-style-type: none">– Claude Rykart, dipl. Architekt HTL REG A, Fachexperte Architektur– Johann Obermoser, dipl. Architekt, Fachexperte Architektur– Pascal Weber, Fachexperte Landschaftsarchitektur– Ueli Weber, Fachexperte Verkehr Sachmitglieder (mit Stimmrecht) <ul style="list-style-type: none">– Dominik Liener, Vertretung Auftraggeberin– Beat Bucher, Sachmitglied Gemeinde Grindelwald
Weitere Beteiligte	Als weitere Beteiligte ohne Stimmrecht nahmen am Verfahren teil: <ul style="list-style-type: none">– Urs Kessler, Vertretung Auftraggeberin– Anita Angst, Vertretung Auftraggeberin– Marco Luggen, Experte Seilbahntechnik, Vertretung Auftraggeberin– Urs Guggisberg, Gemeinderat Grindelwald– Daniel Mathys, Bauverwalter Gemeinde Grindelwald

3. Aufgabenstellung

3.1 Vorgehen

QS-Verfahren
1. Stufe

Die 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens wurde als Workshopverfahren, mit der Bearbeitungstiefe einer Testplanung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der seilbahntechnischen Anforderungen, sollten die Erschliessung inkl. der Anschlüsse an das Verkehrsnetz, die Nutzungsmöglichkeiten sowie die Nutzungsmasse im Bereich der Tal- und Bergstation festgelegt werden. Zusätzlich waren die Einflüsse auf das Gästeverhalten (Verkehrsströme) für das Dorf und das Potenzial für die Gemeinde Grindelwald aufzuzeigen sowie die Auswirkungen auf das Verkehrssystem abzuschätzen. Die erarbeiteten Ergebnisse bilden die Grundlage für die 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens sowie die planungsrechtliche Sicherstellung der Bahn und Stationen in der Nutzungsplanung.

QS-Verfahren
2. Stufe

Im Rahmen der 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens soll anschliessend die Gestaltung der Stationen geklärt werden. In die 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens werden auch die Stationen Bort und Schreckfeld miteinbezogen. Die Ergebnisse des zweiten QS-Verfahrens bilden anschliessend die Grundlage für die Baueingabe im Rahmen des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV).

3.2 Ziel der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens

Anlässlich von vier halbtägigen Workshops sollte gemeinsam ein ortsbauliches Konzept für die Talstation Furenmatte sowie die Bergstation First erarbeitet werden. Das Ziel des Workshopverfahrens war die Erarbeitung eines überzeugenden, auf die Bedürfnisse der verschiedenen Akteure und die betrieblichen Anforderungen abgestimmtes Erschliessungs-, Bebauungs- und Nutzungskonzept für die beiden Perimeter. Dieses soll die Erschliessung, die ortsverträgliche Volumetrie der Bauten, deren grobe Setzung, die Nutzungsart resp. den Nutzungsmix sowie die Bebauungsdichte unter Berücksichtigung der Lage und der Anforderungen der beiden Areale festlegen. Zusätzlich waren für den Perimeter der Talstation Konzepte und Strategien für die optimale Lösung des entstehenden ÖV-Hubs (Bus, Seilbahn, Zug) und die Auswirkungen auf den Individualverkehr von Einheimischen und Gästen sowie das Gästeverhalten im Bereich des Bahnhofs aufzuzeigen. Auf strategischer Ebene waren die Potentiale, die sich für die Gemeinde Grindelwald durch die neue Organisation des Areals rund um den Bahnhof bieten aufzuzeigen und gemeinsam Stossrichtungen für das weitere Vorgehen zu definieren.

Die Bearbeitungstiefe entspricht den Anforderungen des BAV an die planungsrechtliche Sicherstellung der Seilbahnanlage. Die detaillierte Volumetrie und Gestaltung der Stationen ist dem PGV vorbehalten. Im Rahmen der planungsrechtlichen Sicherstellung (UeO) dürfen diesbezüglich keine detaillierten Vorgaben festgelegt werden.

3.3 Chancen und Risiken der Planung

Mit der Verlegung der Talstation vom östlichen Dorfkern zum Bahnhof, der möglichen Verlegung des Busterminals zum Bahnhof und den neuen zentralen Nutzungen bieten sich für die Gemeinde Grindelwald grosse Potentiale. Dies sind insbesondere Potentiale im Bezug auf das Ortsbild, die Klärung der Verkehrssituation im Ortszentrum aber auch die Schaffung von neu nutzbaren Freiräumen (z.B. Verkehrshub beim Bahnhof Grindelwald, Entlastung des Strassenverkehrs, alternative Nutzung des Bärplatzes, Verlegung Tourismus Grindelwald / ggf. Verlegung Gemeindeverwaltung). Diese Änderungen bieten jedoch auch gewisse Risiken, so müssen entsprechende Vorhaben und deren finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinde (bspw. Erschliessungskosten) stets auch von der Bevölkerung mitgetragen werden. Auch die vorhandenen Befürchtungen vor negativen Auswirkungen des Tourismus (bspw. Mehrverkehr/Suchverkehr, Verdrängung Einheimische, Verknappung Wohnraum) waren im Rahmen des Workshopverfahrens auf strategischer Ebene miteinzubeziehen.

4. Rahmenbedingungen

4.1 Bearbeitungsperimeter

4.1.1 Talstation «Furenmatte»

Der Bearbeitungsperimeter «Furenmatte» umfasste die nachfolgend rot umrandeten Parzellen und Parzellenteile, inkl. des Bahnhofsareals und der Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz. Das Areal befindet sich mitten im Siedlungsgebiet von Grindelwald nördlich des Bahnhofs. Die grün umrandeten Areale der Gemeindeverwaltung und des Bär-Platzes waren betreffend deren künftiger Nutzung und allfälliger Nutzungsverlagerungen in das Verfahren miteinzubeziehen.

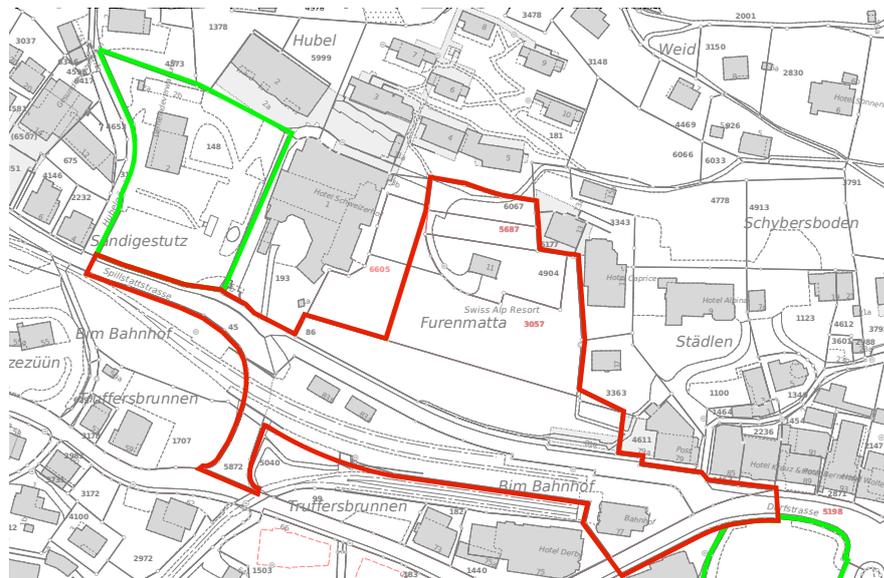


Abb. 2 Bearbeitungsperimeter (rot) Talstation «Furenmatte» inkl. Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz und erweiterter Perimeter für strategische Überlegungen (grün)

4.1.2 Bergstation «First»

Der Bearbeitungsperimeter «First» umfasste die nachfolgend rot umrandeten Bereiche rund um die heutige Bergstation und das Berggasthaus First. Durch die direkte Linienführung Bort–First wird die Bergstation und das Berggasthaus neu angeordnet resp. abgebrochen und neu gebaut werden. Das Berggasthaus First befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die bestehenden touristischen Anlagen und Nutzungen sollen auch künftig weitergenutzt werden.

Der grün gestrichelte Bereich umfasst alle touristischen Anlagen und Attraktionen die in die Betrachtung und Überlegungen zur Besucherlenkung miteinzubeziehen waren.

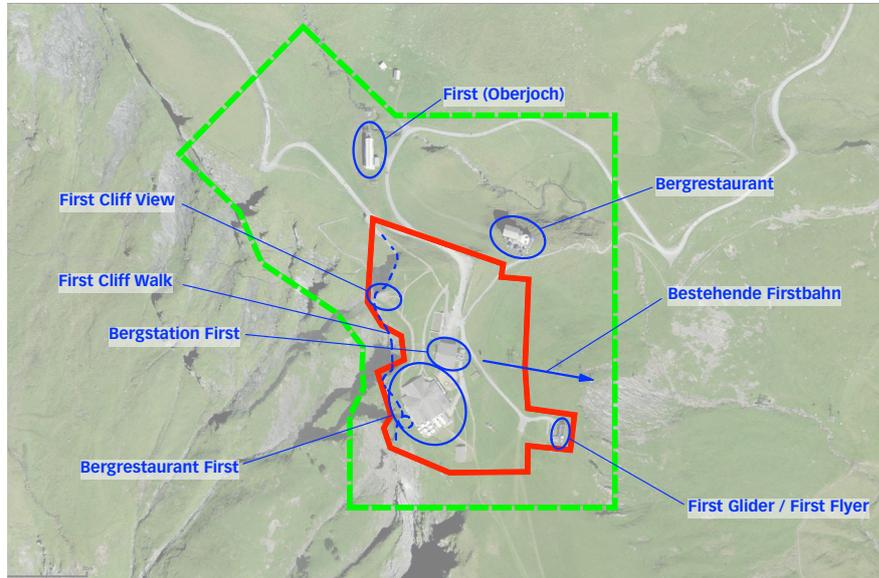


Abb. 3 Bearbeitungsperimeter (rot) Bergstation «First», Betrachtungsperimeter (grün)

4.2 Raumplanerische Grundlagen

ZPP und UeO Furenmatta

Die Furenmatte ist heute dem Sektor a der ZPP 1 «Furenmatte» zugewiesen. Für den Sektor a gelten heute die Bestimmungen der UeO «Furenmatte». Da für die neue Talstation unausweichlich eine Änderung der planungsrechtlichen Vorgaben erforderlich ist, waren die Bestimmungen zur ZPP und die Festlegungen in der UeO «Furenmatte» nur informativ zu beachten.

Dienstbarkeiten

Folgende Einschränkungen durch Dienstbarkeiten mit den angrenzenden Parzellen waren in der Erarbeitung zu beachten und einzuhalten:

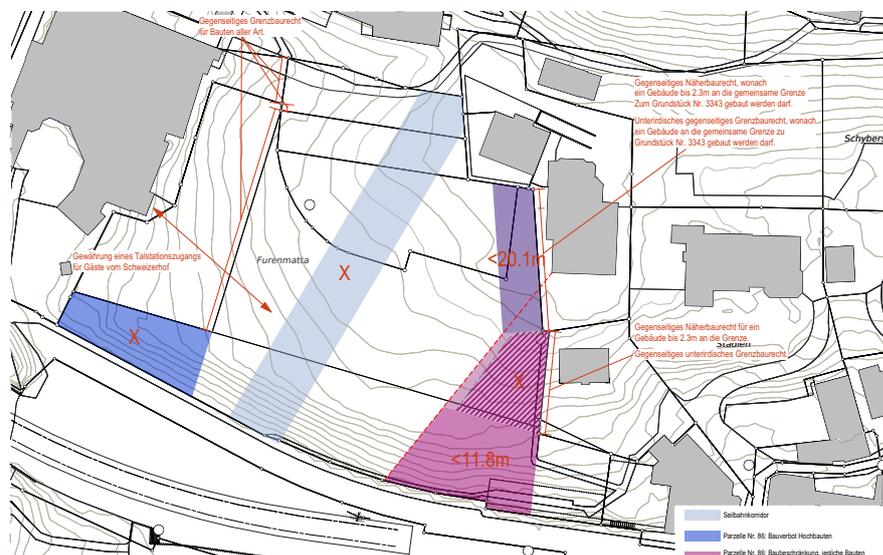


Abb. 4 Vorhandene Dienstbarkeiten auf dem Areal Furenmatte (vgl. Anhang 1: Bestehende Dienstbarkeiten des Perimeters «Furenmatte»)

UeO Touristische Nutzung First

Die Bergstation First ist in der UeO «Touristische Nutzung First» geregelt. Diese regelt die Weiterentwicklung und Konzentration der touristischen Nebennutzungen auf die Kerngebiete entlang der Gondelbahn. Konkret sind im UeP 1 «First» Baubereiche für die Bergstation festgelegt. Da im Workshopverfahren über die bestehenden Einschränkungen hinausgedacht werden sollte, waren die heutigen Bestimmungen der UeO auch hier nur informativ zu beachten. Allerdings galt aufgrund der Schutzgebiete (vgl. nachfolgende Ausführungen) und des Standorts ausserhalb der Bauzone, dass für über die heutige Nutzung hinausgehende Nutzungen ein Bedarfsnachweis und der Nachweis der Standortgebundenheit erbracht werden muss.

Pflanzenschutzgebiet First (GBO-Nr. 29)

Das Pflanzenschutzgebiet First legt gestützt auf Art. 14 Abs. 2 und Art. 36 Abs. 1 und 3 NHG ein Schutzgebiet rund um die bestehende Station First fest. Es bezweckt die Erhaltung und Förderung der typischen Pflanzenwelt und der dazu gehörenden Tierwelt. In den Schutzbestimmungen (Abs. 4e) wird ausserdem ausdrücklich das Erstellen neuer Bauten, Anlagen und Werke (inkl. Wege) untersagt.

Das neue Bergstationsgebäude musste aufgrund dieser Schutzbestimmungen wenn immer möglich ausserhalb des Pflanzenschutzgebiets First angeordnet werden.

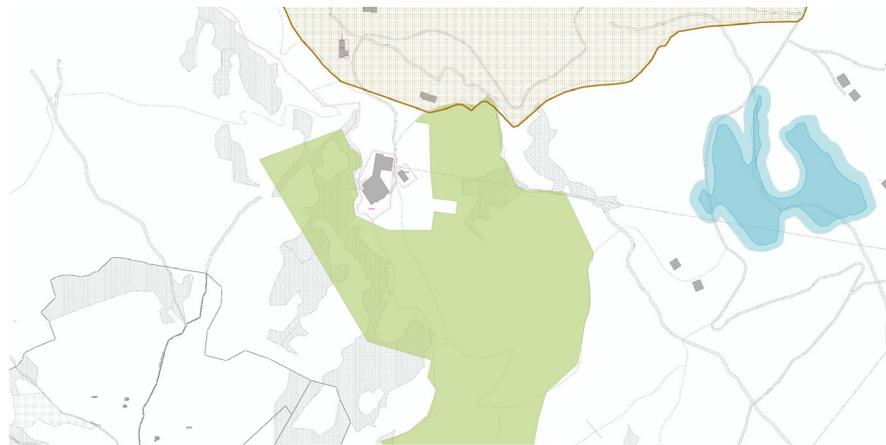


Abb. 5 Pflanzenschutzgebiet im Bereich der Bergstation First (grün), Jagdbanngebiet (braun) und regionales Flachmoor (blau)

Wildschutzgebiet / Wildruhezone

Rund um die Bergstation First befinden sich eine Wildruhezone und ein Wildschutzgebiet, das gleichzeitig als Jagdbanngebiet gilt. Für diese gelten starke Schutzbestimmungen. Der Standort der Bergstation war möglichst so zu wählen, dass möglichst weder die Wildruhezone noch das Wildschutzgebiet tangiert werden.

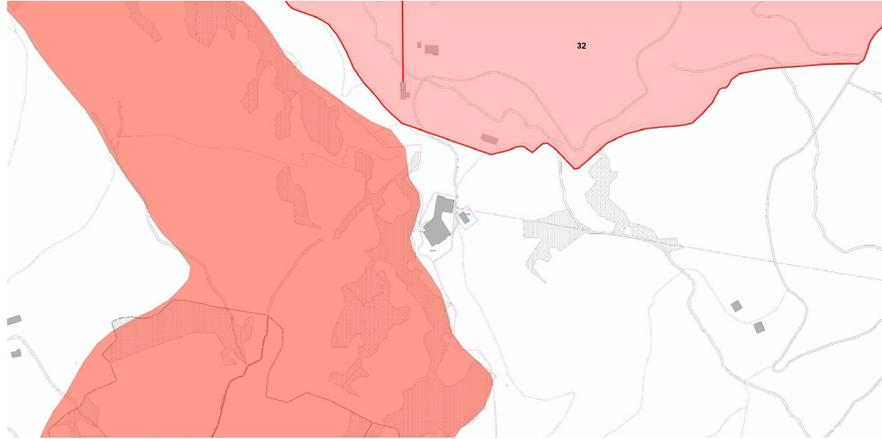


Abb. 6 Wildruhezone (westlich) und Wildschutzgebiet (nördlich) im Bereich der Bergstation First

IVS

Die bei der Bergstation First endenden Strassen sind im Inventar der schützenswerten Verkehrswege der Schweiz verzeichnet (historischer Verlauf mit viel Substanz). Es kann davon ausgegangen werden, dass die Wegverbindung im Bereich der heutigen Bebauung kaum mehr über Substanz verfügt. Dennoch war klar, dass sollte die Bergstation weiter in nördlicher Richtung verschoben werden, hierzu vertiefere Abklärungen vorgenommen werden müssten.

Landschaftsschutzgebiete

Rund um die Bergstation First befinden sich Landschaftsschutzgebiete. Im Workshopverfahren war darauf zu achten, dass diese nicht tangiert werden.



Abb. 7 Landschaftsschutzgebiete westlich nördlich der Bergstation First

Naturgefahren

Der Bearbeitungsperimeter Furenmatte ist vollständig von einem gelben Gefahrenbereich überlagert. Die Gefährdung besteht aufgrund von Hangrutschungen. Diesem Umstand ist im Rahmen der ganzen Planung angemessen Rechnung zu tragen.

Die heutige Bergstation First ist gemäss Gefahrenhinweiskarte des Kantons Bern von keiner Gefährdung betroffen. Allerdings befinden sich angrenzende Gebiete mit unbestimmter Gefährdung. Die Bergstation ist nach Möglichkeit innerhalb des Gebiets ohne Gefährdung zu erstellen.

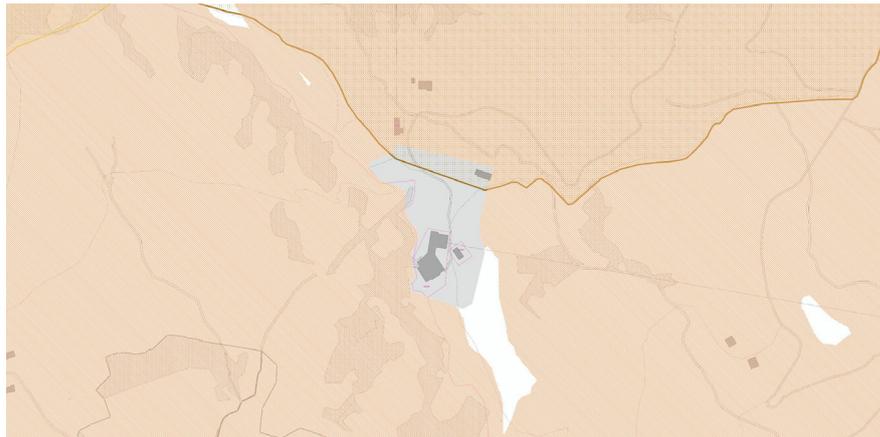


Abb. 8 Naturgefahrensituation im Bereich der Bergstation First (grau = keine Gefährdung bekannt, rot-braun schraffiert = unbestimmte Gefährdung)

Moorhydrologischer Perimeter

Die Bergstation First ist schon heute teilweise in der Zone 4 der moorhydrologischen Perimeter (MHP). Die MHP zeigen die Zonen, von wo Wasser zu den jeweiligen Mooren fliesst. Sofern der Wasserzustrom und dessen Intensität in dieser Zone nicht negativ beeinflusst wird, hat der MHP keinen Einfluss auf die Platzierung der Gebäude.

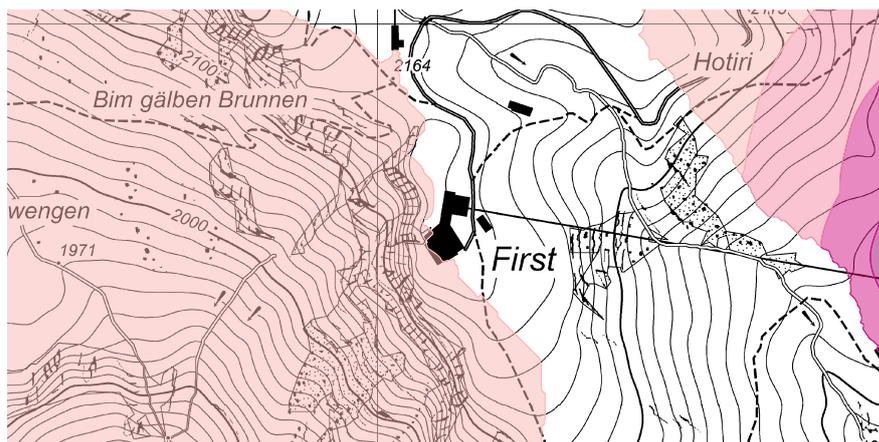


Abb. 9 Moorhydrologischer Perimeter (Zone 4, Zone 3, Zone 2, Zone 1)

4.3 Rahmenbedingungen der Auftraggeberin

4.3.1 Grundsätze

Die Auftraggeberin und die Gemeinde beabsichtigen eine zeitgemässe und zukunftssträchtige Entwicklung der beiden Perimeter. Für die beiden Perimeter bestehen unterschiedliche Vorstellungen und Anforderungen,

welche nachfolgend beschrieben werden. Die Vorstellungen und Anforderungen wurden im Rahmen des Workshopverfahrens überprüft und so weit möglich konsolidiert.

4.3.2 Anforderungen «Furenmatte»

Der Perimeter Furenmatte soll umfassend entwickelt werden und verschiedene Nutzungen vereinen. Einerseits soll ein Stationsgebäude für die Seilbahn First entstehen, andererseits sollen im Zusammenhang mit der Talstation, respektive der zentralen Lage im Dorfzentrum auch Retail, Gastronomie, Hostel oder Erstwohnungen/Personalwohnungen und ein Parkhaus realisiert werden. Folgende Vorstellungen und Ideen der Auftraggeberschaft sollten im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft und möglichst eingeplant werden:

- Talstation Firstbahn mit Büroräumlichkeiten Logistik und minimaler Garagierung
- Retail entlang der Furenmatte
 - Uhren-Boutiquen
 - Modegeschäfte
 - Bank
 - Souvenirgeschäfte
 - Schweizer Schokolade
 - Coop
 - attraktive Gastronomieangebote
- Test- und Mietcenter mit Ski-Depot
- Platinum Lounge
- modernes Hostel
- bezahlbare Wohnungen für Einheimische/Personalwohnungen
- Anlieferung und Reise-Car-Vorfahrt
- Die Verlegung der Talstation der Firstbahn hat zum Ziel, dass mehr Personen mit dem ÖV anreisen (P+R Matten). Dennoch ist ein Parkhaus vorzusehen. Im Parkhaus sollen ca. 250 – 290 PW PP für die Firstbahn und Drittnutzungen vorgesehen werden.

Folgende Anliegen und Ideen der Gemeinde und der Bevölkerung sollten im Rahmen des Workshopverfahrens ebenfalls geprüft und möglichst umgesetzt werden:

- Zusätzliche Personenunterführung beim Bahnhof Grindelwald für eine direkte Anbindung der Talstation
- Zusammenlegung der Ticket-Verkaufsstellen des Bahnhofs und der Talstation
- Verlegung des Bushofs vom Bärplatz direkt zum Bahnhof
- Überprüfung der Notwendigkeit bzw. Verwendung des bestehenden Bahnhofsgebäude
- Prüfung einer unterirdischen Erschliessung des Parkhauses Eiger+ ab der Westumfahrung Spillstattstrasse
- Einbezug des Areals der Gemeindeverwaltung und allfällige Verlegung der Gemeindeverwaltung in die Furenmatte oder an einen anderen Standort

- Integration weiterer Dienstleistungen wie bspw. Tourismusbüro, Skischule bei der Furenmatte
- Die Anbindung der Furenmatte an das Skipistennetz ist aufzuzeigen
- Verkehrsfreier Bereich ab Post bis Zugang Hotel Schweizerhof ohne Abstellplätze und Anlieferung, Schaffung einer Fussgängerzone vor dem Bahnhof Richtung Dorfzentrum
- Optimierte Lenkung der Gästeströme (Bahn, Bus, Dorf), Lösung unter Berücksichtigung des Gästeaufkommens an Spitzentagen sowie einer möglichen Frequenzsteigerung
- Der Freizeitverkehr/MIV im Dorf soll reduziert werden
- Die Auswirkungen auf den ÖV sind darzulegen
- Die minimale und maximale Anzahl Parkplätze ist zu prüfen und die richtige Anzahl auszuloten und zu begründen
- Für die Mantelnutzungen ist der Parkplatzbedarf entsprechend den Vorgaben aus der BauV zu erstellen
- Es ist eine Lösung für die Cars bzw. die Car-Abstellplätze aufzuzeigen
- Für die Mitarbeiter der Bahn und der weiteren Mantelnutzungen sind ausreichend Abstellplätze vorzusehen
- Die Anlieferung (Materialtransporte der Bahn und der Mantelnutzungen) ist aufzuzeigen. Diese soll nicht vor dem Bahnhof hindurch erfolgen
- Die Parkplätze beim Bahnhof sind aufzuheben und anderenorts bereitzustellen
- Die Auswirkungen auf die öffentliche Infrastruktur sind aufzuzeigen.

4.3.3 Anforderungen «First»

Die Station First befindet sich heute an schönster Aussichtslage. Für die Setzung der Station und des Berggasthauses standen die optimale Lage und eine gute Eingliederung in das Landschaftsbild im Vordergrund. Die Linienführung von der Mittelstation Bort zur Bergstation First konnte auf den exakten Standort abgestimmt werden.

Die Bausubstanz des bestehenden Bergrestaurants ist in einem schlechten Zustand. Für den Rückbau der Bergstation und des Berghauses sollte im Rahmen des Workshopverfahrens ein Etappierungsvorschlag erstellt werden.

Folgende Vorstellungen und Ideen der Auftraggeberschaft sollten im Rahmen des Workshopverfahrens im Bereich der Bergstation First geprüft und möglichst eingeplant werden:

- Stationsgebäude für die neue Firstbahn sowie für die Gondelbahn Schreckfeld – First mit minimaler Garagierung
- Bergrestaurant
- Übernachtungsmöglichkeiten
- Beschränktes Retailangebot (bspw. Skiverkauf/-vermietung)
- Integration standortgebundener Dienstleistungen wie bspw. Skischule
- Einbezug der bestehenden Attraktionen im Gebiet
- Berücksichtigung einer optimalen Gästelenkung.

Folgende Anliegen und Ideen der Gemeinde und der Bevölkerung sollten im Rahmen des Workshopverfahrens ebenfalls geprüft und möglichst umgesetzt werden:

- Verbesserung der Gästelenkung
- Einschränkung von Littering
- Rücksichtnahme auf, und minimale Beeinträchtigung der Alpwirtschaft
- Definition Sommerattraktionen mit Aufzeigen der Auswirkungen verbunden mit Lenkungsmassnahmen.

4.3.4 Weitere Informationen

Zwischenstation Bort	Die bestehende Zwischenstation Bort ist nicht Gegenstand der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens. Sie soll weitergenutzt werden. Die neue Seilbahn soll, ähnlich der Mittelstation der Männlichen-Bahn, umorganisiert und erweitert werden, damit die bestehende Bahn während der Bauphase möglichst lange weiterbetrieben und so der Betriebsunterbruch möglichst kurz gehalten werden kann. Die Garagierung der neuen Firstbahn soll hauptsächlich im Bereich der Mittelstation Bort angeordnet werden.
Seilbahn Kapazität	Die neue Seilbahn wird eine Kapazität von 1'900 Personen pro Stunde (Sitzplätze) aufweisen (2'600 inkl. Stehplätze). Heute beträgt die 1'000 Personen pro Stunde. Vorgesehen sind 70 Kabinen mit einer Kapazität von maximal 17 Personen bei maximal 12 Sitzplätzen.
Bahn Kapazität	Ab 2026 wird die BOB im 15 Min-Takt in Lastrichtung Grindelwald fahren. Allerdings erfolgt dies bis zum Doppelspurausbau und bis zum Bau der Unterführung Burglauenen noch nicht optimiert. Ab 2030 soll der 15 Min-Takt konstant von und nach Interlaken Ost, wie auch Richtung Lauterbrunnen erfolgen können.

5. Resumée der Workshops

5.1 Ablauf und Termine

Das Workshopverfahren umfasste eine Startsitzen und vier Workshops sowie eine Nachbearbeitungsphase zur Konsolidierung der Ergebnisse.

Phase	Themen
Startsitzen und Bereinigung Pro- gramm 22. Juli 2024	Regelung der Vorgaben und Rahmenbedingungen für das Workshoppro- gramm
Workshop 1 Analyse und An- sätze 03. September 2024	<ul style="list-style-type: none"> – Arealbegehung – ortsbauliche Analyse – verschiedene konzeptionelle Ansätze – Beurteilung und Definition der erweiterten Variantenprüfung
Workshop 2 Variantenstudium und Konzept 21. Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> – Variantenstudium bestehend aus mehreren Varianten pro Perimeter – Auf den Verkehr bezogene Abklärungen – Wahl der weiterzuverfolgenden Varianten – Einführung in ein Variantenstudium Verkehr – Definition der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
Workshop 3 Abschluss und Weiterbearbei- tung 25. November 2024	<ul style="list-style-type: none"> – Wahl der Bestvariante Setzung Bergstation First – Eingrenzung der Varianten Talstation – Eingrenzung der Varianten Verkehr – Definition der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
Workshop 4 Analyse und Stra- tegie 27. Februar 2025	<ul style="list-style-type: none"> – Diskussion der weiterbearbeiteten Varianten Talstation – Wahl der Bestvariante für die Setzung der Talstation – Begrenzung der Verkehrsstudie auf 3 Varianten – Definition der konzeptionellen Grundsätze sowie der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung und die weiteren Schritte
Nachbereitung Dokumentation	Ergebnissicherung in Schlussbericht und Entwurf der Unterlagen für die planungsrechtliche Sicherstellung

5.2 Ergebnisse Talstation Furenmatte

5.2.1 Workshop 1

Ortsbauliche Analyse

Die historische Analyse zeigt, dass sich Grindelwald als Tourismus-Gemeinde entwickelt hat und dass die ortsbauliche Entstehungsgeschichte stets durch grosse Hotelbauten geprägt war (z.B. Hotel Bear mit Eisbahn am Standort des heutigen Bärplatzes). Um den Projektperimeter sind nur das Hotel Schweizerhof als erhaltenswert und die Bahnanlage Wengernalpbahn als schützenswert klassifiziert.

Die Analyse der Gebäudegrössen nach Gruppen zeigt, dass sich die touristischen Nutzungen und somit auch die grösseren Gebäudevolumen im Dorfzentrum, entlang der Hauptachse konzentrieren. Mit den touristischen Nutzungen sind eine Vielzahl von anderen publikumsorientierten Nutzungen im Dorfzentrum verbunden.

Grindelwald ist ein klassisches Strassendorf. Die Freiräume können in die Hauptachse (wird ähnlich einer Promenade genutzt), das Streusiedlungsgebiet und in Grünflächen/Landwirtschaft unterteilt werden. Die Furenmatte bildet aktuell eine Grünfläche und eine Baulücke in der dicht bebauten Hauptachse des Dorfes.

Folgende Defizite der Freiräume rund um die Furenmatte wurden identifiziert:

- Der Bahnhofplatz ist unattraktiv und die Anbindung an den Bahnsteig, wird durch das Bahngleis unterbrochen
- Die Anbindung an den Dorfkern ist schlecht, unübersichtlich und gefährlich
- Der Bärplatz als grosse versiegelte Fläche ist unattraktiv
- Die Entwicklung der Furenmatte bietet grosses Potential (bspw. Aussicht, attraktive Aussensitzplätze), welches heute ungenutzt ist.

Mit dem neuen Standort der Talstation der Firstbahn kann der Verkehr auf der Dorfstrasse minimiert werden. Im Bereich Verkehr laufen aktuell viele Projekte in der Gemeinde Grindelwald. Trotz dem bestehenden Verkehrsaufkommen in Grindelwald sind nur sehr wenige Verkehrsunfälle verzeichnet. Diese konzentrieren sich weitestgehend auf die Hauptachse (Dorfstrasse). Eine der grossen Schwachstellen im Verkehrssystem stellen die fehlende Orientierung im Bereich des Bahnhofs, die Platzierung des Taxistandes und die Querungshilfen zum Bärplatz dar.

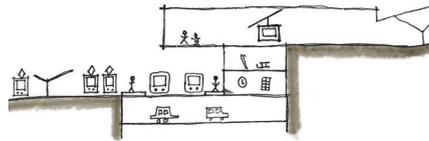
Die Bushaltekanten sollen daher möglichst vom Bärplatz weg, direkt zum Bahnhof verlegt werden. Die Busse benötigen dabei mind. 4 Haltekanten mit 12 m Länge und 2 Haltekanten mit 19 m Länge.

Geprüfte Varianten / Schnittskizzen

Eine Hauptaufgabe für den Perimeter der Furenmatte ist die Verbesserung der Gästelenkung im Zusammenhang mit einer allfälligen Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs. Dazu wurden vom Bearbeitungsteam für den 1. Workshop drei Grundsatzvarianten erarbeitet.

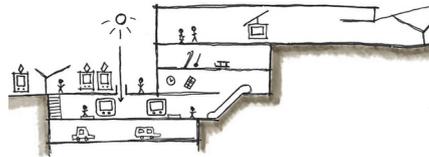
Schnittskizze 1

In Variante 1 soll der ganze ÖV und Fussverkehr auf einer Ebene stattfinden. Der Busbetrieb kann im Einbahnverkehr geführt werden. Die eigentliche Seilbahnstation wird zwei Geschosse über der Bahnhofsebene angedacht und reicht mit einer Auskragung auf den Bahnhofplatz hinaus. Die Parkierung ist unter dem Bahnhofplatz angedacht.



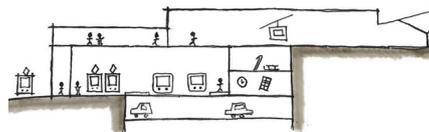
Schnittskizze 2

Unter dem Bahnhofplatz wird ein unterirdischer Bushof angedacht. Dadurch kann die Bahnhofsebene für den Fussverkehr freigehalten und so die Attraktivität des ÖVs gesteigert werden.



Schnittskizze 3

Wie in Variante 1 wird der ÖV und der Fussverkehr auf einer Ebene angeordnet. Der Fussverkehr von den Perrons zur Seilbahn soll mittels Passage über die Gleise und die Bushaltekanten geführt werden.



Gestützt auf die drei Schnittskizzen wurden zwei exemplarische Volumendarstellungen im Modell erarbeitet. Diese sollen einen ersten Eindruck der Wirkung der Volumen auf das Ortsbild vermitteln.

Volumendarstellung 1

Das Modell veranschaulicht die Schnittskizzen 1 und 2. Sie ist geprägt durch einen Sockelbau mit zwei aufgesetzten Volumen, wobei das eine der Seilbahnstation dient.



Volumendarstellung 2

Das Modell veranschaulicht die Schnittskizze 3. Die Volumetrie ist mit Ausnahme der Dachgestaltung die gleiche wie bei der Volumendarstellung 1.



Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Der Variantenfächer ist zu öffnen und verschiedene Anordnungen von Volumen zu prüfen.
- Das unterirdische Parkhaus ist weiterzuverfolgen. Für die weitere Planung ist von 250 Parkplätzen auszugehen, damit Tagesgäste und Touristen nicht motiviert werden, mit dem MIV anzureisen. Die Einfahrt soll von der Westumfahrung her erfolgen. Optional wäre eine Zufahrt von Süden unter dem Bahnareal denkbar.
- Um den Knotenpunkt am Bärplatz entlasten zu können sollen die Busse auf die Westumfahrung ein- und ausfahren.
- Die Kosten für einen unterirdischen Bushof mit einer westlichen Ein- und Ausfahrt für die Gemeinde Grindelwald sowie das zusammenhängende Potenzial für die ortsverträgliche Gestaltung beim Bahnhofs- und Bärplatzes soll geprüft und aufgezeigt werden.
- Prüfung einer möglichen Längsanordnung der Busstation entlang des Bärplatzes, entlang der Dorfstrasse sowie einer Anordnung der Busstation auf dem Areal der Gemeinde Grindelwald.
- Der Umgang mit den Reiseautos soll aufgezeigt werden.
- Das Areal wirkt auf den Volumendarstellungen überladen und ist nicht ortsbildverträglich. Das Bearbeitungsteam soll das maximal ortsbildverträgliche Volumen erarbeiten.
- Die Gemeinde Grindelwald klärt, ob das Busnetz zukünftig neu konzipiert werden könnte, um die Haltekanten beim Bahnhof zu reduzieren.

5.2.2 Workshop 2

Geprüfte Varianten Verkehrsstudie

Insgesamt wurden am zweiten Workshop betreffend der Verkehrsthemen acht mögliche Varianten in drei Kategorien vorgestellt.

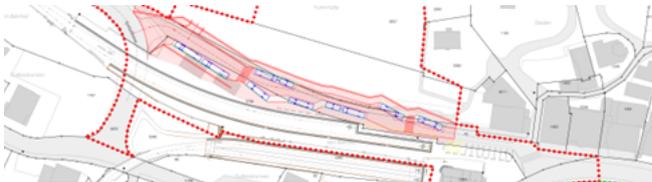
Kategorie oberirdischer Bushof Furenmatte



Variante 1.1:
Einbahn-Regime mit Zufahrt ab der Spillstattstrasse und Wegfahrt in die Dorfstrasse.



Variante 1.2:
Bushaltekanten mit Wendeschlaufe, welche ab der Dorfstrasse erschlossen werden.



Variante 1.3:
Zu- und Wegfahren in beide Richtungen. Durch dem Gegenverkehr können doppelt so viele Haltekanten angeordnet werden.

Kategorie oberirdischer Bushof Bärplatz

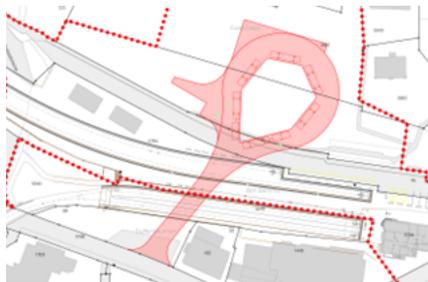


Variante 2.1:
Die Bushaltekanten werden randlich angeordnet, um die restliche Fläche für einen überschaubaren Freiraum zu verwenden.



Variante 2.2:
Bushaltekanten sind auf der Fahrbahn angeordnet, um möglichst viel Freifläche auf dem Bärplatz zu erreichen.

Kategorie unterirdischer Bushof



Variante 3.1:
Unterirdischer Bushof mit gleicher Kapazität wie auf dem Bärplatz. Zu- und Wegfahrt ab der Dorfstrasse über einen Zugangstunnel unter dem Bahnhof



Variante 3.2:
Unterirdischer Bushof mit gleicher Kapazität wie auf dem Bärplatz. Zu- und Wegfahrt über den Endweg.



Variante 3.3:
Abgesenkter Bushof mit begehbaren Überdachung als Freifläche. Die Erschliessung erfolgt ab der Dorfstrasse. Der Zugang vom Bahnhof erfolgt über eine unterirdische Verbindung. Zum Eiger+ könnte eine unterirdische Zufahrt angeordnet werden.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung Verkehr

- Die Konzeptbausteine Verkehr haben direkte Abhängigkeiten zu den Varianten aus der Volumenstudie und können gemäss separater Tabelle unterschiedlich miteinander kombiniert werden.
- Grundsätzlich gilt, dass eine gute, aber möglichst platzsparende/flächeneffiziente Lösung gefunden werden muss.
- Gemeinsam mit Grindelwald Bus sollen die Rahmenbedingungen betreffend Busbetrieb (Fahrpläne, Wartezeiten, Umsteigebeziehungen) weiter geklärt werden. Es soll insbesondere diskutiert werden, ob gewisse Linien respektive Wartezeiten vom Bahnhof zum Terminal verlegt werden könnten.
- Eine Kombination mit Haltekanten bei der Furenmatte und auf dem Bärplatz scheint denkbar. Allerdings werden die Buslinien so auseinandergerissen und Umsteigebeziehungen erschwert.
- Bei Buslinien bei denen Ausgleichszeiten beim Bahnhof zwingend erforderlich sind, funktioniert das System Fahrbahnhaltestelle nicht.
- Die Varianten 1.1–1.3 sollen den neuen Erkenntnissen entsprechend weiterbearbeitet werden. Dabei steht eine einsehbare, intuitive, gute, aber möglichst platzsparende/flächeneffiziente Lösung im Vordergrund.

- Eine unterirdische Lösung für den Bushof im Bereich Furenmatte soll weiterbearbeitet werden. Eine unterirdische Bushaltestelle erfordert eine optimale Gästelenkung, da die Busse nicht sichtbar und damit nicht intuitiv auffindbar sind.
- Die Zufahrt für Busse soll nicht über den Knoten Kreuz/Post erfolgen.
- Die Anordnung der Car-Vorfahrt und Parkierung am Sandigenstutz soll geprüft werden.
- Die Anlieferung für die Geschäfte und die Seilbahn sind einzubeziehen.
- Haltemöglichkeiten für Hotelbusse sind einzubeziehen.
- Über allem gilt der Grundsatz, dass der Bahnhofsvorplatz soweit wie möglich vom Verkehr zu befreien ist.

Geprüfte Varianten Volumenstudie

Variante 1



- Der Fokus liegt in dieser Variante auf einer möglichst zurückhaltenden, in den Hang eingebauten Überbauung.
- Die Seilbahnstation sowie die Retailflächen sind im Hang, respektive unterirdisch angeordnet. Mit zwei Licht-/Innenhöfen soll die Belichtung der unterirdischen Nutzungen sichergestellt werden.
- Der Hang behält seine bestehende Form und wird bis an das Bahnhofareal herangeführt.
- Die obenliegenden Gebäude übernehmen die klassische Chalet-Bauweise.

Variante 2



- Die Seilbahnstation wird mit einem 5-geschossigen Gebäude präsent positioniert.
- Der Hang wird dennoch bis an die Strasse geführt.
- Die Chalet-Bauten müssen dichter aneinander angeordnet werden, da der Seilbahnkorridor das Areal teilt.

Variante 3



- Um die Gästelenkung vom Bahnhof zur Seilbahnstation zu maximieren, wird die Seilbahnstation über den Bahnhof gesetzt. Der Fussgängerzugang ist so optimal gewährt.
- Die weiteren Nutzungen sind in einem riegelartigen Baukörper entlang der Furenmatte angeordnet.

Variante 4



- Die Variante lehnt sich an die Variante 2 an. Entlang der Strasse wird jedoch ein publikumsorientierter Sockelbau erstellt.
- Der Sockelbau bietet gleichzeitig die Möglichkeit einer Aussichtsterrasse.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Alle Varianten haben mit der vorgesehenen unterirdischen Parkierung einen sehr grossen Aushub zur Folge. Dies soll nach Möglichkeit minimiert werden.
- Zudem soll geprüft werden, ob die Parkierung und die bislang nicht aufgezeigte Car-Vorfahrt auf dem Areal der heutigen Gemeindeverwaltung angeordnet werden könnte.
- Das Beurteilungsgremium erachtet ein Verstecken der Gebäudevolumen im Hang gemäss den Varianten 1 und 2 als nicht richtig.
- Die Talstation darf eine gewisse Präsenz haben und soll den Abschluss des dicht bebauten Ortskerns, hin zur Streusiedlung bilden. Dazu sollen die Volumen eine gewisse Präsenz erhalten. Die Aufnahme der hinterliegenden Struktur ist nicht zwingend. Die Bauten auf der Furenmatte sollen eine Eigenständigkeit entwickeln. Die richtige Höhe ist auszuloten.
- Die Variante 3 wird als zu wuchtig erachtet und vom Beurteilungsgremium verworfen.
- Die Variante 4 soll weiterentwickelt werden. Dabei soll die Gesamtfläche des Areals besser ausgenützt werden und die zwei Gebäudehauptvolumen mutiger entwickelt werden.
- Ein gewisser Abstand zwischen den höheren Bauvolumen wird begrüsst. Der richtige Abstand ist auszuloten.
- Die Gemeindeverwaltung muss nicht beim Bahnhof angeordnet werden. Viel wichtiger ist es, dass die Räumlichkeiten von Grindelwald Tourismus optimal und auf die Gästeströme abgestimmt platziert werden.
- Die Kleinmassstäblichkeit der Wohnbauten überzeugt noch nicht und muss überprüft werden.
- Das heutige Bahnhofsgebäude wirkt in allen gezeigten Varianten zu klein und fehl am Platz. Der Umgang damit ist aufzuzeigen.
- Die Einkürzung der Bahngleise zu Gunsten einer neuen Platzsituation wird sehr positiv gewürdigt. Ob die Einkürzung möglich ist und wie lang diese sein kann, soll durch die Jungfraubahnen geprüft werden.

5.2.3 Workshop 3

Geprüfte Varianten

Variante 5



In dieser Variante übernimmt das Hauptvolumen mit einer Abwinklung des Gebäudes den Verlauf der Strasse und des natürlichen Hangs. Der Einschnitt zwischen dem Auftaktgebäude mit öffentlicher Nutzung und dem Stationsgebäude mit Nebennutzungen schafft eine Platzsituation, welche den bestehenden Bahnhofplatz erweitert und die Gäste vom Bahnhof her aufnimmt. Die Nutzungen um die Platzsituation sollen möglichst publikumsorientiert sein.

Die städtebauliche Lesung des Dorfes endet in dieser Variante mit dem Hauptvolumen. Das Hauptvolumen soll mit der entsprechenden Höhe ein klares Ende bilden. Trotz der Höhe der Talstation wird eine markante Abgrabung erforderlich. Die Variante lässt sich mit einer zweigeschossigen Einstellhalle kombinieren. Die zweigeschossige Einstellhalle bietet Platz für rund 220 Parkplätze.

Die Platzsituation zwischen Bahnhof und Gebäuden lässt die Anordnung von vier Bushaltekanten zu, die in einem Einbahnsystem bedient werden können. Zwei weitere Haltekanten könnten beim Bärplatz angeordnet werden. Die Querung der Dorfstrasse soll durch eine, bis zum Eiger+-Gebäude reichende Gestaltung des Strassenraums und der damit verbundenen visuellen Abbremsung der Autofahrenden vereinfacht werden.

An der Zufahrtsrampe ab der Spillstattstrasse sind zudem zwei Car-Haltekanten in der Steigung angeordnet. Die Rampe ist bis zur Anlieferung zweispurig.

Variante 6



Die Variante 6 sieht zwei freistehende Hauptvolumen vor. Dazwischen entsteht eine Platzsituation. Das Stationsgebäude erhält ein technisches Attikageschoss, damit das Hauptgebäude gegenüber dem Bahnhof nicht allzu hoch wirkt. Der Rücksprung der Seilbahntechnik schafft Platz für eine attraktive Dachterrasse. Die städtebauliche Lesart sieht die Begrenzung des Dorfkerns durch das Stationsgebäude vor. Zwischen den Gebäuden fliesst der Hang bis zum Bahnhofsvorplatz.

Die Variante beinhaltet eine unterirdische Verbindung des Stationsgebäudes, der Gleise und der Dorfstrasse südlich des Bahnhofs.

Die Gebäudeanordnung auf einer geraden Fassadenlinie lässt keinen Busbetrieb zwischen dem Hauptgebäude und der Bahn zu. Die Reisebusse und Busse sind auf dem Bärplatz sowie am Ende der unterirdischen Verbindung, an der Dorfstrasse angeordnet.

In dieser Variante wird die Parkierung auf das Grundstück der Gemeinde verlagert. Über dem Parkhaus aus dem Gemeindegrundstück wurde eine denkbare Überbauung mit zwei Wohnhäusern konzipiert, welche völlig eigenständig zur Talstation der Firstbahn funktioniert.

Variante 7



Die Variante 7 konzentriert sich auf einen möglichst kleinen Eingriff in den Hang. Die Platzsituation von Variante 5 wird übernommen. Die beiden Hauptvolumen haben die gleiche Gebäudehöhe, was eine gewisse Ruhe in das Areal bringt. Der nördliche Wohnbau erhält einen grossen Fussabdruck. Zwischen den Bahngleisen und der Talstation entsteht eine Platzsituation.

Auf dem Platz ist eine Buseinstiegskante vorgesehen. Westlich ist eine Wendeschleife für die Busse vorgesehen. Die übrigen Halteketten werden auf dem Bärplatz angeordnet (eine davon entlang der Dorfstrasse).

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Die Variante 5 überzeugt das Begleitgremium wenig. Die Dorffront wird bis zum ersten Gebäude verlängert. Erst nach dem Bahnhofplatz folgt die Talstation. Der Knick im Gebäude wirkt ortsfremd und unschön.
- In der Variante 7 müsste die Talstation abgewinkelt werden, um den Verlauf des Terrains aufzufangen und die Platzsituation zu öffnen.
- Es wird als nicht richtig erachtet, wenn das Terrain bis an den Bahnhofplatz reicht. Das Terrain ist nicht natürlich gewachsen und das Einfließen des Terrains führt zu einem ungewollten Unterbruch der Dorfstruktur.
- Die Bauten sollen der Topografie und dem Weg entlang, und nicht abgestimmt auf die Dorfstrasse, angeordnet werden.
- Die Varianten 2 und 4 des zweiten Workshops hatten das Begleitgremium mehr überzeugt. Die Volumenstudie soll basierend auf der Variante 4 aus dem zweiten Workshop weiterentwickelt werden.
- Es ist zu prüfen, ob auch das Sockelgeschoss zweigeschossig ausgeführt werden kann.
- Der Perimeter soll optimal genutzt und die Nutzungsdichte erhöht werden. Die Bebauung des nördlichen Teils ist entsprechend zu überprüfen.
- Der Umgang mit dem Bahnhofsgebäude und ein Abbruch, Um- oder Neubau sind zu überprüfen. Der Technikraum im UG ist beizubehalten.
- Eine möglichst grosse Unabhängigkeit der beiden Arealüberbauungen (Furenmatte/Sandigenstutz) ist zu gewährleisten.
- Für die Optimierung der Gästeflüsse ist die Einsehbarkeit der Bushaltekanten vom Bahnhof von zentraler Bedeutung.
- Es wird beschlossen, dass der Bahnhofplatz verkehrsfrei sein soll. Die Varianten sind entsprechend weiterzubearbeiten und die Variante unterirdischer Bushof soll weiter geprüft werden.
- Der Bereich bei der Einmündung vor dem Hotel Kreuz/Post muss entflechtet werden. Die Zufahrt zur Post, zum Hotel Derby und zum Kreuzweg muss aber dennoch sichergestellt werden.

5.2.4 Workshop 4

Geprüfte Varianten Verkehrsstudie

Für den vierten Workshop wurde ein umfassender Variantenvergleich erstellt. Der Variantenvergleich ist dem Dokument als Anhang 2 beigelegt.

Parkplatzanzahl

Die richtige Anzahl an Parkplätzen in der Furenmatte ist nach wie vor zu ermitteln. Die Parkplatzanzahl ist in einen Bezug zur Gesamtentwicklung der Verkehrsplanung in Grindelwald zu stellen. Ein wichtiger Ansatz in dieser ist das Push&Pull-Prinzip. Das Ziel für Grindelwald ist die Begrenzung des MIV bei hoher Verkehrsdichte. Das Push&Pull-Prinzip geht davon aus, dass der MIV mit einer Einflussnahme in die Verkehrsmittel- und Routenwahl begrenzt werden kann. Folgende international und vielerorts im Kanton Bern umgesetzte Massnahmen bewirken dies:

- Weniger Parkplätze am Zielort führen zu einer Verminderung der Push-Faktoren
- Die Attraktivitätsförderung des ÖV's stellen einen Pull-Faktor dar und verleiten zum Umstieg auf den ÖV

Grindelwald ist betreffend Förderung des ÖV's mit dem geplanten 15-Minuten-Takt gut situiert. Um den ÖV noch attraktiver zu gestalten, ist die Umsteigeattraktivität auf der Furenmatte zentral. Das Park&Ride in Matten und das Parkhaus im Terminal sind gesamtverkehrstechnisch richtig. Es dürfen dementsprechend nicht zuviele Parkplätze erstellt werden, weil dadurch nur zusätzliche Autos in das Dorf hereinfahren. Entsprechend soll am Standort Furenmatte eine sinnvolle, begrenzte Anzahl Parkplätze vorgesehen werden.

Bushof

Es wurden 3 Varianten mit unterirdischem Busterminal am Standort Furenmatte geprüft (9, 10, 11):

- Die Variante 9 wird als sehr problematisch beurteilt, weil dadurch bei der Station keine Einstellhalle mehr möglich ist.
- Die Variante 11 ist die beste der drei Varianten, weil dabei das Busterminal und die Einstellhalle physisch getrennt werden können. Jedoch ist der Bushof dabei sehr tief in den Hang eingebettet und die Einfahrt zum Busterminal quert zwei Bahngleise. Die Machbarkeit dieser Variante wird als schwierig beurteilt.
- Die Variante 10 ist eine kompakte Variante und muss weiter geprüft und ausgearbeitet werden.

Es wurden zwei Varianten mit Bushof im Bereich Bärplatz geprüft (8, 12):

- Die Variante 8 belässt die Busse auf dem Bärplatz. Sie werden jedoch kompakter angeordnet. Die Umsteigeverbindung ist nicht optimal, da die Busse relativ weit vom Bahnhof weg angeordnet werden. Der Bushof bildet überdies einen Riegel gegenüber dem neuen, umgestalteten Bärplatz. Entsprechend anspruchsvoll ist in dieser Variante die Gestaltung.

- Die Variante 12 weist betreffend Entfernung zum Bahnhof und Querung der Dorfstrasse (Umsteigequalität) dieselben Probleme auf, wie der heutige Bushof. Die Lösung erscheint überdies sehr teuer und man findet die Busse nicht intuitiv.

Variante mit Bushof beim Bahnhof (5):

Die Variante 5 erfüllt aus verkehrsplanerischer Sicht alle Anforderungen bis auf die Vorgabe der Gemeinde, dass der Bahnhofplatz verkehrsfrei werden soll. Ausserdem ist die Einfahrt/Rampe nicht optimal und der Durchgang Richtung Spillstattstrasse wird für Fussgänger unattraktiv. Die Variante ist jedoch die günstigste und die Einsehbarkeit der Busse sowie die Umsteigebeziehungen sind optimal.

Aufgrund des grossen Zusammenhangs zwischen dem entstehenden Freiraum und der Einordnung der Verkehrsstudie, sind diese in die Beurteilung miteinzubeziehen:

Variante 8:

Die Häuserfront an der Dorfstrasse ist sehr prägend für die anschliessende Strassen und Platzgestaltung auf dem Bärplatz. Die Busse sind entlang dieser Front ausgerichtet und prägen den Bärplatz mit. Hinter den Bushaltekanten hat man versucht, einen möglichst attraktiven Bärplatz zu gestalten. Für die Bushaltekanten ist eine Überdachung vorgesehen, welche einen offenen Durchgang von den Bushaltekanten zum Bärplatz ermöglichen. Der Bahnhofplatz wird freigespielt und kann umgestaltet werden. Um die Einsehbarkeit der Busse sicherzustellen, müsste der Bahnhofplatz offener gestaltet werden.

Variante 10:

Mit der unterirdischen Anordnung des Bushofs wird sowohl der Bahnhofplatz als auch der Bärplatz freigespielt. Betreffend Umgebungsgestaltung ist man dementsprechend frei. Eine Herausforderung liegt darin, den Zugang zu den Bussen so zu gestalten, dass diese gut gefunden werden. Am Rande des Bärplatzes könnten Taxi und Kiss&Ride Parkplätze vorgesehen werden.

Variante 5:

Die Variante 5 schafft einen optimalen Bezug zwischen Bahn und Bussen. Der Bärplatz kann in dieser Variante komplett verkehrsfrei gehalten werden und es besteht Spielraum zur Gestaltung der Dorfstrasse. Der Aussenraum kann trotz den Bussen sehr offen gestaltet werden. Die Variante sieht eine klare Zuordnung der Zonen vor (multi-funktional beim Bahnhof, frei gestaltbare Zone Bärplatz).

Aus ortsbaulicher Sicht ist für eine Entscheidung, welche Variante die richtige darstellt, zentral, wie das Dorf gelesen wird. Wie kommen die Ortsteile Spillstattstrasse und Dorfstrasse zusammen und müssen sie zusammenkommen?

- Die Rampe bei der Variante 5 führt zu einem gewissen Einschnitt und Hindernis im Ortsbild.
- Die Variante 8 ist diesbezüglich besser. Die Ortsteile wachsen langfristig besser zusammen. Zudem erscheint die Entflechtung der einzelnen Bauvorhaben mit ihren unterschiedlichen Zeithorizonte einfacher. Die Variante hat jedoch das Defizit, dass der Bärplatz nicht frei bleibt.
- Die Variante 10 spielt sowohl den Bahnhofplatz als auch den Bärplatz frei. Zentral bei dieser Variante ist jedoch das Verfahrensrisiko. Die Firstbahn hat einen anderen Zeitplan als die Entscheidungshorizonte der Gemeinde.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung Verkehr

- Die Entwicklung der Furenmatte bietet eine wesentliche und einmalige Chance zur Aufwertung des Dorfzentrums. Es muss daher geprüft werden, bei welcher Variante der Anordnung des Bushofs, die für Grindelwald richtigen Aussenraumqualitäten entstehen.
- Der ÖV des Dorfes ist der Bus (1 Mio. Fahrgäste auf der Linie Terminal – Gletscherschlucht). Es ist zu prüfen, ob die soziale Empfindung stimmig ist, wenn die Busse künftig unterirdisch angeordnet sind.
- Aus ortsbaulicher Sicht ist zu prüfen, wie das Dorf gelesen werden soll. Sollen die Ortsteile Spillstattstrasse und Dorfstrasse zusammenkommen oder bildet der Bahnhof das Ende der Flaniermeile. Bei letzterem wäre es richtig, wenn beim Bahnhof auch etwas mit dem öffentlichen Raum geschieht.
- Im Rahmen des zweiten QS-Verfahrens ist die Variante 8 weiterzuvorführen. Die Varianten 5 und 10 bilden die Rückfall-Ebene, wobei die Gemeinde die Variante 5 wegen der fehlenden Verkehrsfreiheit auf dem Bahnhofplatz ausschliesst.
- Ziel ist es, dass möglichst wenige Gäste mit dem Auto nach Grindelwald fahren.
- Zur Bestimmung der richtigen Anzahl an Parkplätzen sind weitere Abklärungen vorzunehmen. Dabei muss nachgewiesen werden, dass die erforderlichen Parkplätze in Matten platziert werden können, dass die Kapazitäten des ÖVs ausreichend sind und dass das Gesamtverkehrssystem funktioniert.
- Im Perimeter Furenmatte sollen zwischen 200 und 250 Parkplätze vor-gesehen werden. Falls eine grössere Anzahl an Parkplätzen bereitgestellt werden muss, müssten diese auf dem Areal Sandigenstutz angeordnet werden.
- Die Kreuzung Kreuz/Post bildet eine Konfliktstelle und muss vertiefter betrachtet werden.
- Die Zufahrten zum Eiger+ müssen mitgedacht werden.

Geprüfte Varianten Volumenstudie

Variante 4.6

Die Variante soll mit dem oben im Hang angeordneten Hostel und dem nord-westlichen Gebäude die maximale ortsbildverträgliche Nutzungsdichte ausloten. Sie basiert auf einer Variante mit unterirdischem Bushof. Anschliessend an das Dorfzentrum übernimmt das östliche Gebäude die Ausrichtung der bestehenden Gebäudeflucht. Der Sockel-/Zwischenbau

funktioniert als Verbindung zwischen dem östlichen Gebäude und dem leicht abgedrehten Stationsgebäude. Die Positionierung des Stationsgebäudes wurde so gewählt, dass es möglichst in den Hang gesetzt wurde.

Das Stationsgebäude weist 4 Geschosse mit überhohen Geschosshöhen auf. Mit einem Versatz in der Fassade soll die Wirkung der Gebäudehöhe verringert werden. Im Stationsgebäude können die ankommenden und abreisenden Gäste räumlich getrennt werden. Die Erdgeschossnutzungen der ganzen Überbauung sind publikumsorientiert vorgesehen, um den entstehenden Bahnhofplatz zu beleben. In der Talstation sind der Ticketverkauf und öffentliche Toiletten an-geordnet. Ein Bistro im Zwischenbau soll den Platz zusätzlich aufwerten. Im Obergeschoss sind weitere Retailflächen, eine Lounge, der Empfang für das Hostel sowie Büroflächen geplant.

Das Hostel (nord-östliches Gebäude) erhält durch den Zwischenbau eine Terrasse. Der Zwischenbau selbst ist zweigeschossig ausgestaltet und überbrückt so die Höhenunterschiede zwischen dem Niveau des Bahnhofplatzes, des Hostels und der Talstation. Die Platzsituation wird westlich räumlich durch ein Gebäude entlang der Gleise abgeschlossen.



Abb. 10 Modelldarstellung Variante 4.6 der Volumenstudie

Variante 4.4

Der markante Unterschied zur Variante 4.6 ist die Ausrichtung des Zwischenbaus, welcher sich in dieser Variante am östlichen Gebäude bzw. der bestehenden Gebäudeflucht an der Dorfstrasse orientiert. Die Variante wird vom Bearbeitungsteam nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Das Hostel wurde in dieser Variante durch zwei Wohngebäude ersetzt.



Abb. 11 Modelldarstellung Variante 4.4 der Volumenstudie

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Für die Weiterbearbeitung werden basierend auf der Variante 4.6 folgende Empfehlungen abgegeben:

- Das Nutzungsmass wird als ortsbaulich verträglich beurteilt.
- Das Stationsgebäude soll so gestaltet werden, dass es mit den angeschlossenen Bauten als Gesamtfigur gelesen wird.
- Die Dreiteiligkeit des Stationsgebäude (Sockel, Hauptbau, technischer Abschluss) wird begrüsst, da umliegende Gebäude einen ähnlichen Aufbau aufweisen.
- Die Ausrichtung des Sockel-/Zwischenbaus in der Variante 4.6 wird als richtig erachtet. Wie tief dieser im Hang angeordnet und wie hoch er ausgestaltet wird, soll im Rahmen der 2. Stufe des QS-Verfahrens weiter geklärt werden.
- Die Fassade muss bewusst gestaltet werden.
- Die süd-östliche Ecke der Talstation ragt zu weit in den Strassenraum/Platz.
- Die Höhenentwicklung ist zu überprüfen.
- Es muss darauf geachtet werden, dass die obenliegenden Gebäude nicht zu nahe an der Station angeordnet werden und deren Gesamtfigur verklären.
- Die obenliegenden Gebäude sind zu überarbeiten. Wenn diese von unten her erschlossen werden, müssen sie als Teil des Gesamtvolumens gelesen werden.
- Rund um den Bahnhofplatz sollen publikumsorientierten Nutzungen angeordnet werden.
- Die gesamte Freiraumgestaltung im Bereich des Bahnhofplatzes soll fließend gestaltet werden.

5.3 Ergebnisse Bergstation First

5.3.1 Workshop 1

Ortsbauliche Analyse

Die technische Entwicklung der Seilbahn legte den Grundstein für den Tourismus wie wir ihn heute kennen. Schon 1961 wurde die First mit einer Sesselbahn erschlossen. In dieser Zeit wurden Bergstationen immer mit einem zugehörigen Bergrestaurant gebaut und oft auch um Hoteleriebauten auf dem Berg und/oder im Tal ergänzt. So auch auf der First.

Mit den planungsrechtlichen Grundlagen wie dem Landschafts-, Wild- und Pflanzenschutzgebiet, wird der Perimeter für die neue Bergstation und die zugehörigen Anlagen definiert. Abweichungen von diesem Perimeter müssten gut begründet werden können.

An der Bergstation First treffen heute und künftig verschiedene Nutzungen aufeinander (Seilbahn Bort – First, Seilbahn Schreckfeld – First, Sessellift Oberjoch, Adventure, Cliffwalk, Restaurant, Hotel, Sportgeschäft) aufeinander. Dabei ist die Lenkung der Touristen zwischen den verschiedenen Tourismusangeboten im Sommer wie auch im Winter besonders wichtig.

In Bezug auf die Landschaft werden kann die Konzentration der Angebote und die sehr gute Aussicht als grosse Qualität beurteilt werden. Defizite bestehen betreffend Anbindung des Sessellifts Oberjoch, der Verbindung der Bergstation mit dem Restaurant/Hotel und der Gestaltung rund um die Bergstation.

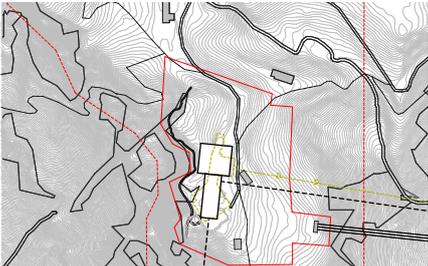
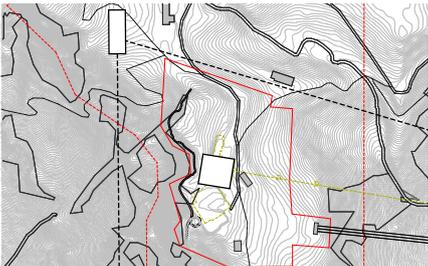
Geprüfte Varianten

Die erarbeiteten Varianten bilden erste Überlegungen und Diskussionsgrundlagen. Die Volumen sind noch nicht auf die tatsächlich erforderlichen Flächen abgestimmt, sondern bilden die bestehenden Flächen ab.

Variante A

Die beiden Seilbahnen werden in ein gemeinsames Stationsgebäude geführt. Das Berghaus wird nördlich davon in einem separaten Gebäude vorgesehen. Die Platzierung des Berghauses ist aufgrund der eingeschränkten Aussicht hinter dem Stationsgebäude nicht optimal.



Variante B	Auch bei dieser Variante werden beide Bahnen in dasselbe Stationsgebäude geführt. Das Stationsgebäude ist in dieser Variante aber nördlich des Berghauses angeordnet. Das Berghaus befindet sich damit an optimaler Aussichtslage.	
Variante C	Das Stationsgebäude und das Berghaus werden in einem Gebäude zusammengefasst. Dies lässt eine optimale Nutzung von Synergien zu.	
Variante D	Das Stationsgebäude für beide Bahnen wird bei der Talstation der Sesselbahn Oberjoch angeordnet. Das Berghaus verbleibt am optimalen, heutigen Standort.	

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Die Bergstation kann aus technischer Sicht betreffend Setzung grundsätzlich frei positioniert werden.
- Es ist anzustreben, dass der Betrieb der Firstbahn und des Berghauses während der Bauzeit so kurz wie möglich unterbrochen werden muss.
- Die beiden Bergstationen (Firstbahn sowie Schreckfeldbahn) können aus betrieblicher Sicht auch in separaten Bauten angeordnet werden. Der Gästefluss/-komfort ist bei der Platzierung jedoch zu beachten.
- Im Schnitt wird die First täglich von ca. 2'500 Personen besucht. An Spizentagen kann dieser Wert auf bis zu 5'000 Personen ansteigen.
- Die Talstation Oberjoch kann heute nicht verlegt werden. Langfristig ist eine Verlegung jedoch denkbar.
- Die Variante C ist aufgrund der ungünstigen Platzierung und der verbauten Aussicht vom Berghaus aus zu verwerfen. Für das Berghaus ist die optimale, an einer guten Aussicht orientierte Platzierung von zentraler Bedeutung.
- Die Setzung des Berghauses ist in Variante B am besten gelungen.
- Die optimale Zirkulation zwischen den Gebäuden ist von zentraler Bedeutung. Ein kombiniertes Gebäude oder eine unterirdische Verbindung zwischen Station und Berghaus ist zwingend.
- Gegen ein Kombigebäude spricht die unterschiedliche Lebensdauer der Bausubstanz von Stationsgebäude und Berghaus.

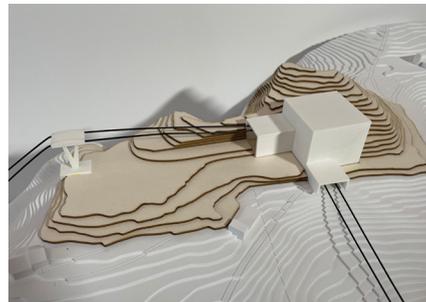
- Die Variante D soll weiter geprüft werden, da diese das Landschaftsbild ganz anders prägen würde als die übrigen Varianten.
- Es sollen Varianten mit einem, zwei oder sogar drei Bauvolumen vertiefter geprüft werden.
- Die betrieblichen Abläufe sollen in das Variantenstudium einfließen.
- Die Etappierbarkeit soll für jede Variante grob aufgezeigt werden.
- Die ortsbauliche Analyse soll um «No-Go's» betreffend Einordnung in das Landschaftsbild ergänzt werden.
- Die Warenlogistik soll in die Überlegungen miteinbezogen werden.

5.3.2 Workshop 2

Geprüfte Varianten

Variante 1

Das kombinierte Stationsgebäude, welches sowohl die Bergstation der Firstbahn, als auch der Schreckfeldbahn und das Berghaus beinhaltet, wird nördlich des bestehenden Restaurants vorgesehen. Die kompakte und konzentrierte Anordnung führt dazu, dass die gebäudeinternen Wegverbindungen sehr kurz sind.



Durch den nördlichen Versatz des kombinierten Stationsgebäudes führt der letzte Abschnitt der Firstbahn auf einer Länge von ca. 80 m über das bestehende Plateau und endet auf tiefem Niveau in der Station. Das Hauptvolumen der Station mit den weiteren Nutzungen weist eine Gesamthöhe von ca. 20 m auf (4 – 5-geschossig) und versteckt sich hinter der westlichen Bergkuppe.

Das Versetzen des neuen kombinierten Stationsgebäudes in nördlicher Richtung ermöglicht einen kleinstmöglichen Betriebsunterbruch im Rahmen der Bauarbeiten für die neue Firstbahn. Für das Restaurant müsste jedoch zeitweise eine provisorische Lösung gefunden werden.

Variante 2

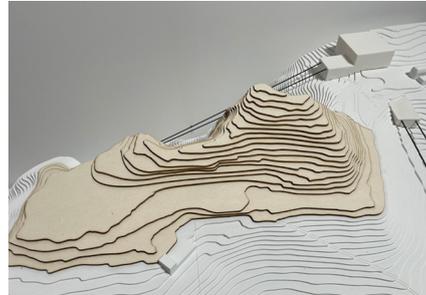
Die Variante 2 legt den Fokus auf möglichst geringe ortsbauliche Auswirkungen, indem die beiden Bergstationen unterirdisch resp. im Fels enden und so ein Grossteil des Volumens unsichtbar bleibt. Die Schreckfeldbahn weist einen grösseren Abstand zum Restaurantgebäude auf, ist jedoch unterirdisch mit diesem verbunden.



Das Berghaus ist in dieser Variante als einziges vollständig oberirdisches Gebäude sichtbar (ca. 8 m, 2-geschossig). Die Absenkung der Gebäude (unterirdische Stationsgebäude) hat einen grossen Eingriff in den Felsen zur Folge.

Variante 3

Die Variante sieht ein kombiniertes Stationsgebäude im Bereich der Talstation der Sesselbahn Oberjoch vor. Das Prinzip der Station, mit Anschluss der Verbindung zum Schreckfeld ist mit dem der Variante 1 vergleichbar. Die Variante tangiert Landschaften, welche bislang kaum beeinträchtigt waren.



Die Variante hat damit eine zusätzliche Beeinträchtigung des heutigen Landschaftsbildes zur Folge und stellt die Variante dar, welche mit Abstand den grössten Eingriff in die Landschaft zur Folge hat. Die Setzung des kombinierten Stationsgebäudes zeigt, dass die Wege zu den Freiluft-Angeboten resp. den Attraktionen länger werden. Die Aussichtsqualität des Restaurants ist zudem schlechter als bei den übrigen Varianten.

Die Station könnte komplett unabhängig von den bestehenden Bauten und Anlagen realisiert werden.

Variante 4.4

Der Fokus der Variante 4 liegt auf einem möglichst kleinen Fussabdruck im Bereich der Bergstation First. In dieser Variante müsste die neue Firstbahn jedoch wie bislang über die Zwischenstation Schreckfeld geführt werden. Das neue kombinierte Seilbahngebäude wird als Punktbaute nördlich der bestehenden Bergstation vorgesehen.



Die Variante führt zum kleinsten Eingriff in die Landschaft im Gebiet First. Der Eingriff im Bereich der Seilbahnstrecke ist jedoch wesentlich grösser als bei den anderen Varianten. Betrieblich führt diese Variante zu einem längeren Betriebsunterbruch während der Bauphase, da im Schreckfeld eine Kreuzungsstelle zwischen der alten und der neuen Bahn entstehen würde.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Der Entscheid betreffend des Bahnsystems und der Linienführung wurde abschliessend gefällt. Die Variante 4 wird vom Begleitgremium aus technischer, betrieblicher und landschaftlicher Sicht verworfen.
- Die Variante 3 wird vom Begleitgremium aufgrund der Erschliessung einer neuen Geländekammer, der Tangierung von Schutzgebieten und der Entfernung zu den Attraktionen verworfen. Die Sesselbahn Oberjoch kann ggf. später, bei deren Ersatz, zur neuen Bergstation verschoben werden.

- Die Variante 1 wird durch das Begleitgremium negativ beurteilt, weil die Aussicht aufgrund des Versatzes in nördlicher Richtung wesentlich verschlechtert wird. Da sich die Gäste die beste Aussicht suchen, würde das Terrain im Bereich des heutigen Restaurants trotz Wiederherstellung stark beansprucht werden.
- Ein weiterer wesentlicher Nachteil der Variante 1 ist die Linienführung über das Plateau auf der First, verbunden mit einem prägnanten und weithin einsehbaren Mast auf dem Fels am Beginn des Plateaus und somit am besten Aussichtspunkt.
- Die Variante 2 soll weiterverfolgt werden.
- Für die Variante 2 sind die richtige Gebäudehöhe, inkl. Ankunftssituation neue Firstbahn und der verträgliche Fussabdruck auszuloten.
- Die Ankunft mit Einfahrt in den Fels wie in Variante 2 wird als attraktiv beurteilt. Jedoch muss auch hier für eine angemessene Belichtung und Attraktion gesorgt werden, welche sicherstellen, dass der Gästefluss grosszügig und deren Lenkung zweckmässig bleibt.
- Die richtige Ankunftsline der Firstbahn ist auszuloten (ggf. Verschiebung der Ankunftssituation in Ost-West-Richtung).
- Um optimale Gästeflüsse zu gewährleisten und diese lenken zu können, sind gewisse Laufwege erforderlich. Optimale Gästeflüsse sind wichtiger als kurze Logistikwege.
- Es ist aufzuzeigen, wie die Gäste im und ausserhalb der Gebäude gelenkt werden.
- Den Gästen soll im Bereich der Stationsein- und -ausgänge eine möglichst grosse Ankunftsfläche zur Verfügung gestellt werden.
- Die Terrasse des Restaurants ist betreffend Betrieb und Aussicht zu optimieren.
- Die Anbindung an die Sesselbahn Oberjoch muss sowohl für den Winter, als auch den Sommer aufgezeigt werden.
- Die Anbindung der «Adventure»-Angebote ist aufzuzeigen.

5.3.3 Workshop 3

Geprüfte Varianten

Variante 5

Die Bergstation wird in den Berg eingebaut und schafft ein Plateau vor dem Berghaus. So kann sichergestellt werden, dass die Aussicht nicht durch die Bahn eingeschränkt wird. Nördlich ist die Bergstation der Schreckfeld-Bahn in den Berg eingebaut angeordnet. Alle Gebäude sind unterirdisch mit Verbindungsgängen verbunden.

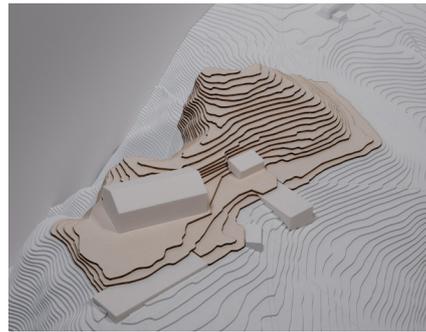


Die unterirdische Anordnung der Station führt dazu, dass alle Gäste zwei Geschosse überwinden müssen, um von der unterirdischen Station auf das Niveau des Erdgeschosses zu gelangen. Die Bergstation Schreckfeld-First ist aufgrund der höheren Lage optimal für Skifahrende, die so mit Schwung in Richtung der Talstation Oberjoch gelangen können.

Das Hauptgebäude ist durch die unterirdische Anordnung der Bahn freigestellt. Die Terrasse kann rund um das Restaurant angeordnet werden, was eine optimale Aussichtssituation gewährleistet. Die durch die Setzung der Gebäude entstehenden Wegverbindungen erlauben eine optimale Verbindung zwischen den bestehenden Attraktionen.

Variante 6

Die Variante fokussiert auf möglichst kleine ortsbauliche Auswirkungen, indem die beiden Bergstationen unterirdisch im Fels enden und so ein Grossteil des Volumens unsichtbar bleibt. Die Schreckfeldbahn hat einen grösseren Abstand zum Berghaus, ist jedoch unterirdisch mit diesem und der Bergstation der Firstbahn verbunden.



Das Berghaus über der Bergstation der Firstbahn ist als einziges vollständig oberirdisches Gebäude auf der First gut sichtbar (ca. 8 m, 2-geschossig). Die Absenkung der Gebäude hat zur Folge, dass der Eingriff in den Felsen aufgrund der zwei unterirdischen Stationsgebäude markant ist.

Variante 5.1

Die Variante 5.1 sieht eine um ca. 2 m angehobene Anordnung der Station vor. Sie dient als Untervariante zur Variante 5. Der Grosse Vorteil dieser Variante ist der, durch die Anhebung reduzierte Eingriff in den Fels und dass die Gäste von der Ankunft bis zum Ausgang geringere Höhen überwinden müssen.

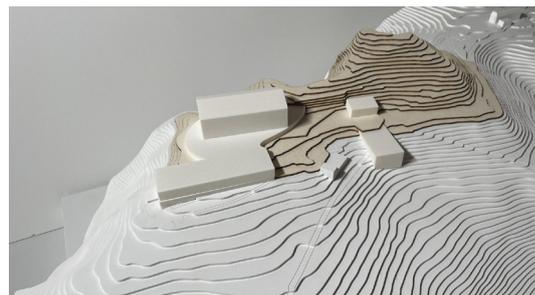
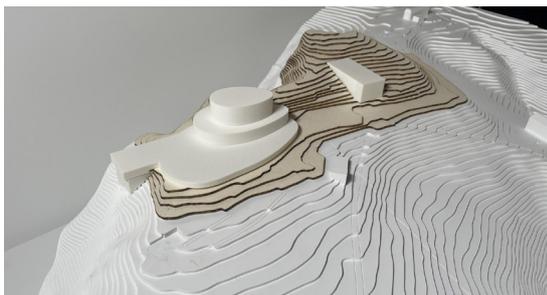


Abb. 12 Modelldarstellungen der Sekundär-Varianten 5.1 (links) und 6.1 (rechts)

Variante 6.1

In Variante 6.1 werden die Bergstation First und das Berghaus gegenüber der Variante 6 um ca. 4 m angehoben. Die Variante dient als Untervariante zur Variante 6. Die Vorteile durch die Anhebung sind der reduzierte Eingriff in den Fels, die geringere Höhenüberwindung für die Gäste sowie der grössere Anteil an natürlichem Licht in der Bergstation.

Einordnung

Die freie Variante 5 steht für ein markantes Gebäude, welches stolz und repräsentativ wirkt und so ein Zeichen setzen soll. Die Berghüttentypologie der Variante 6 orientiert sich am Vertrauten, jedoch stellt sich dabei die Frage, wie man mit den weiteren Volumen umgehen soll.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Die Variante 5.1 wird zur Weiterbearbeitung empfohlen.
- Die Bergstation soll ikonisch, in einer starken Architektursprache ausgestaltet werden. Die Formensprache und die Gestaltung ist mit Abschluss dieses Workshopverfahrens nicht definiert.
- Die Varianten 5 mit grossen Fensterfronten und Terrassen bieten die Möglichkeit mit unterschiedlichen Ebenen optimale Aussichtspunkte zu schaffen. Die grosszügige Terrasse überzeugt. Sie soll rund um das Gebäude angeordnet werden.
- Der «Schnabel» bei der Einfahrt in die Bergstation der Firstbahn soll entfernt werden. Die Bahn soll möglichst direkt in den Berg und somit die bestehende Topografie einfahren.
- Die Schreckfeldbahn die in das Terrain einfährt (Variante 5) wirkt attraktiv. Es muss aber sichergestellt sein, dass die Einfahrt ausreichend hoch erfolgen kann, da die Seilbahn unterquert werden muss und diese Unterquerung auch bei grösseren Schneemengen sichergestellt sein muss.
- Auf die Anordnung einer Terrasse auf dem Dachgeschoss der Schreckfeldbahn soll verzichtet werden, da diese den Berg konkurrenziert.
- Die Distanzen zwischen den Stationen sind sehr gross. Es soll geprüft werden, ob die Distanzen noch reduziert werden können, ohne dass die Etappierbarkeit eingeschränkt werden muss.
- Die wettergeschützte Fussgängerverbindung zwischen den beiden Bergstationen ist mit einem gewissen Lichteinfall und Rollbändern vorzusehen, so dass die Verbindung trotz Länge und zu überwindender Höhendifferenz attraktiv bleibt.
- Der grosszügige Platz zwischen den Bergstationen ist als attraktive Ankunftssituation und Aufenthaltsbereich zu gestalten.
- Das Terrain soll möglichst natürlich erhalten bleiben.
- Das neue Restaurant beinhaltet im EG ein Selbstbedienungsrestaurant.

Am 3. Workshop wurde durch das Begleitgremium entschieden, das Workshopverfahren für die Bergstation abzuschliessen. Die Bestvariante 5.1 sollte gestützt auf die Empfehlungen überarbeitet und mit dem vorliegenden Schlussbericht nochmals vom Begleitgremium begutachtet werden.

5.3.4 Workshop 4

Da für den Perimeter Furenmatte ein 4. Workshop erforderlich war, wurde an diesem vierten Workshop auch die gestützt auf die Empfehlungen überarbeitete Variante vorgestellt und diskutiert.

In der präsentierten Überarbeitung wurden die Bergstationen der beiden Bahnen näher zusammengeführt, um die Distanzen zu verkürzen. Aufgrund der hohen Nutzungsanforderungen wurde die «freie» Architektursprache durch eine «kubische» Gestaltung ersetzt. Die Sonnenterrasse wurde betreffend Aussicht optimal platziert.

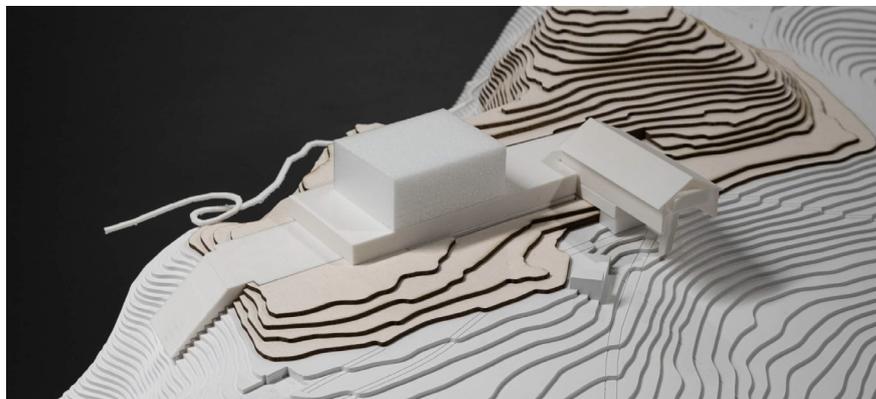


Abb. 13 Modelldarstellung der überarbeiteten Variante Bergstation

Die Besucher:innen kommen mit der Firstbahn im 2. Untergeschoss (UG) an. Im 3. UG wird die Logistik für Waren und Trottinets/Mountain-Karts angeordnet. Durch Rolltreppen werden die Gäste in das 1. UG geleitet. Hier befindet sich die Küche beider Restaurants sowie eine Ankunftshalle mit einem Ausgang und einer gegen Süden ausgerichteten Glasfront. Im EG befinden sich die Ankunftshalle der Schreckfeld-Bahn, der Ausgang mit optimaler Wintersportverbindung zur Sesselbahn Oberjoch sowie das Selbstbedienungs-Restaurant. Das 1. und 2. OG sollen durch die Hotellerie belegt werden. Im 3. OG ist das «à la Carte»-Restaurant vorgesehen.

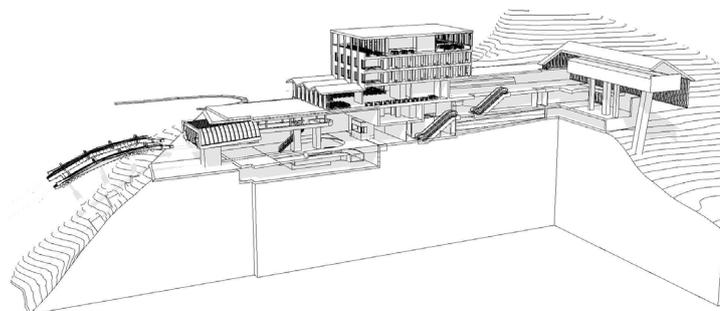


Abb. 14 Modelldarstellung der finalen Bergstations-Variante

Die Schreckfeldbahn wurde bislang betreffend Architektur sekundär behandelt. Damit jedoch die Wege und Bezüge zur Sesselbahn Oberjoch und zu den Attraktionen funktionieren, musste sie gegenüber dem 3. Workshop um ein Geschoss (auf Niveau EG) angehoben werden. Mit dem Ziel, die Wege zu verkürzen, wurde die Station in das Hauptgebäude integriert. Die Gästelenkung ist mit Rolltreppen optimal sichergestellt und gleichzeitig abgekoppelt von den Logistikflächen.

Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Die gezeigte Variante stellt gegenüber dem letzten Workshop einen grossen Wandel dar. Die Variante wird als neue Haltung interpretiert. Das Gebäude ist sehr präsent und schafft ein künstliches Plateau. Die Weiterbearbeitung zeigt zwar das Höhenspiel, sie lässt aber das

- landschaftsbezogene Bauen vermissen. Die bestehende Topographie wird nicht miteinbezogen. Das Spiel zwischen den beiden Landschaften sanfte Hügel und forsche Felsabbrüche fehlt. Die Felswand wird negiert.
- Die Bebauung muss trotz zusätzlicher Volumen und den Ergebnissen der Niveaustudien näher an die Variante 5.1 des dritten Workshops angelehnt werden.
 - Das Gebäude muss der Situation vor Ort (Topographie, Landschaft) angepasst werden. Nur so kann die Station an sich eine Attraktion und die gewünschte Ikone bilden.
 - Die gezeigte Form ist «generisch», nicht ikonisch und spektakulär wie erwünscht.
 - Die Höhenentwicklung ist verträglich.
 - Die Terrassierung des Berges und die Landschaft sollen in die Anordnung und Ausprägung des Gebäudes miteinbezogen werden. Es soll das Gefühl entstehen, in der Luft, respektive in der Landschaft zu sitzen.
 - Das Spiel zwischen den beiden Volumen Schreckfeld und First fehlt. Die Bergstation Schreckfeld muss sich der Bergstation First unterordnen und mit dem Volumen der Firstbahn verschmelzen.

5.3.5 Nachbearbeitung

Aufgrund der Rückmeldungen aus dem vierten Workshop wurden die Bestvarianten nachbearbeitet. In Absprache mit dem Beurteilungsgremium wird auf dem Areal der Bergstation First die nachbearbeitete Variante, welche im Kapitel 6.2 beschrieben wird, anstelle der Variante aus dem 4. Workshop als finales Richtkonzept definiert.

6. Richtkonzepte für QS-Verfahren Stufe 2

Die Richtkonzepte sind dem Schlussbericht in Anhang 3 (Furenmatte) und Anhang 4 (First) beigelegt. Es ist zu beachten, dass die Richtkonzepte lediglich die Grundsätze betreffend Setzung und Volumetrie der Bauten sowie die entstehenden Aussenräume festlegt. Die Volumen und die Aussenräume sind noch nicht architektonisch gestaltet und die Fassaden sind nicht strukturiert. Die Gebäude werden sich daher in ihrer Form und Erscheinung noch stark verändern können.

6.1 Furenmatte

Die Entwicklung der Furenmatte bietet eine wesentliche und einmalige Chance zur Aufwertung des Dorfzentrums. Diese soll genutzt werden und so ein attraktiver neuer Ortsbaustein geschaffen werden. Vorgesehen ist der Bau einer, das Dorfzentrum abschliessenden Seilbahnstation mit der Anordnung von publikumsorientierten Nutzungen entlang des neu zu gestaltenden, weitestgehend verkehrsfreien Bahnhofplatzes.



Abb. 15 Modelldarstellung Richtkonzept Volumenstudie

Das vorliegende Richtkonzept sieht eine prägnante viergeschossige Seilbahnstation mit aufgesetztem Technikgeschoss vor. Zur Gesamtfigur der Talstation gehört ein zweites grösseres Volumen sowie ein verbindender Zwischenbau als Abschluss des Furenmattehangs. Neben der Talstation am Hang befinden sich gestaffelte Chalet-Volumen als Hostel-Nutzung. Im grösseren Volumen zur Dorfstrasse hin können die Büros von Grindelwald-tourismus sowie weitere noch nicht abschliessend definierte, geeignete Nutzungen untergebracht werden. Verbunden werden die beiden Volumen mit einem, vom Bahnhofplatz zurückversetzten Zwischenbau. Der Zwischenbau bildet die Terrasse und den Aussenraum des oben anschliessenden Hostels. Mit einem, entlang der Gleise angeordneten Gebäude mit Betriebsräumen/Personalwohnungen wird der neu entstehende Bahnhofplatz abgeschlossen. Ergänzt wird die Bebauung der Furenmatte durch einen nord-westlich angeordneten, nicht zwingend auf die untenliegende Bebauung abgestimmten Chalet-Bau.

Der Bahnhofplatz soll abgestimmt auf das Bebauungskonzept neugestaltet werden. Der motorisierte Verkehr zwischen Bahnhof und Furenmatte soll künftig auf die Zufahrt zum Kreuzweg sowie bestehende Anlieferungen beschränkt werden. Oberirdische Parkplätze sollen auf dem Bahnhofplatz künftig nicht mehr angeboten werden.

Mit einem unterirdischen Bushof direkt beim Bahnhof sollen sowohl der Bahnhofplatz, wie auch der Bärplatz vom Busverkehr freigespielt werden. Die Erschliessung des Bushofs soll ebenso wie die Erschliessung der Einstellhalle und die Anlieferung der Talstation Firstbahn ab der Spillstattstrasse erfolgen. Sollte sich die Variante mit unterirdischem Bushof im Rahmen der weiteren Planung als nicht machbar erweisen, wurde als Rückfallebene eine optimierte Anordnung des Bushofs auf dem Bärplatz definiert. In einer unterirdischen Einstellhalle sollen auf der Furenmatte zwischen 200 und 250 Parkplätze vorgesehen werden.

6.2 First

Die Bergstation First soll zu einem Icon mit starker Architektursprache in der Bergwelt Grindelwalds werden und so für sich bereits eine Attraktion darstellen. Sie soll weitgehend am bisherigen Standort des Berghauses angeordnet werden. Der Gebäudekubus soll mit der bestehenden Landschaft spielen und sich in diese eingliedern.

Mit grossen Fensterfronten und attraktiven, gut in die Topographie eingegliederten und möglichst um das ganze Gebäude herumführenden Terrassen soll die schöne Aussichtslage optimal genutzt werden. Dadurch soll auch die Gästelenkung verbessert und damit verhindert werden, dass die Gäste die Alpweiden betreten.



Abb. 16 Modelldarstellung Richtkonzept Volumenstudie

Die Einfahrt der Firstbahn in die Bergstation wird so angeordnet, dass das Gefühl entsteht in den Berg einzufahren. Mittels grosszügigen Gästebereichen im Sockelgeschoss werden die Fahrgäste durch das Gebäude zum Berghaus, einer grosszügigen Aussenankunftsfläche und zur Schreckfeldbahn gelenkt. Das Berghaus wird auf die Station aufgesetzt.

Im Sockelgeschoss werden neben den grosszügigen Verkehrsflächen, technisch und betrieblich bedingte Räumlichkeiten angeordnet. Im Berg- haus sollen im Erdgeschoss ein Selbstbedienungsrestaurant sowie Retail- Flächen angeordnet werden. Im ersten und 2. Obergeschoss wird die Hotellerie angeordnet. Im 3. Obergeschoss soll ein «à la Carte»-Restaurant angeordnet werden.

Die Bergstation der Schreckfeldbahn wird weiter nördlich, nahe der heu- tigen Bergstation angeordnet. Sie soll sich der Bergstation der Firstbahn mit aufgesetztem Berghaus unterordnen und mit ihr eine architektonische Einheit bilden.

7. Würdigung

7.1 Generelle Vorbemerkung

Die Beurteilung umfasst die Setzung, Körnung und Volumetrie der Anlage sowie den Umgang mit der ortsbaulichen Situation und macht keine wertende Aussage zur Architektur der verschiedenen Bauelemente, zur Dachgestaltung und zur Materialisierung der Bauten und Freiräume.

Die Beurteilung erfolgt aufgrund der Unterlagen zum Workshop 4 vom 27.2.2025. Das Beurteilungsgremium verdankt die gute Zusammenarbeit, die intensive Bearbeitung durch das Verfassersteam und die Offenheit in der Diskussion um diese spannende Aufgabe.

Nebst den ortsbaulichen und landschaftsgestalterischen Fragen wurde intensiv die Organisation der Postauto-/ Busbetriebe diskutiert. Dabei kann leider noch keine Variante abschliessend als Basis für die Weiterbearbeitung empfohlen werden. Weiterführende Verfahren sollten die definierten Planungsziele in Übereinstimmung bringen.

Die Bedeutung dieser Planung ist für Grindelwald, für die öffentlichen Räume, für die Orientierung und die Verkehrs- und Gästebewegungen ausserordentlich hoch.

7.2 Bemerkungen und Würdigung vom Beurteilungsgremium

7.2.1 Bereich Talstation / Überarbeitung nach Workshop 4

Volumetrie

Das Resultat der Testplanung (Abschluss Workshop 4) zeigt die Volumetrie und Setzung der neuen Talstation im Ortskern, welches als angemessen beurteilt wird. Weitere Bauten führen zu einer verständlichen und ortsbaulich zutreffenden Gesamtkomposition von Baukörpern. Einzig die Bebauungsvorschläge auf der Furenmatte für Wohnraum und Hotellerie vermögen nicht zu überzeugen. Alle bisher vorgestellten Varianten zeigen die Schwierigkeiten deutlich auf.

Die beiden Solitärbauten am Bahnhofplatz und am Geleisfeld vermitteln zwischen den ortsbaulichen Themen und fassen die Bahnhofplatzsituation wohlthuend zusammen. Der Baukörper in der Verlängerung der Dorfstruktur sollte betreffend Volumetrie und Dachform möglichst zurückhaltend ausformuliert werden. Der Bau am Geleisfeld bedarf einer halböffentlichen Funktion, welche dieser Lage am Bahnhofplatz entspricht.

Der neue, in die bauliche Situation eingezogene, öffentliche Platz wird seiner Bedeutung als Zugang zur Firstbahn gerecht und schafft einen angemessenen Freiraum. Die verträgliche Körnung und Dichte der bergseitigen Bebauung ist in der Weiterbearbeitung neu zu entwickeln.

Der Umgang mit dem Bahnhofgebäude und der Vorschlag eines Teilrückbaus zu Gunsten einer Platzöffnung gegen die Dorfstrasse wird begrüsst. Mit dieser Massnahme kann der Öffentlichkeitscharakter erhöht werden und die gewonnene Fläche erfährt als Bindeglied vom Bahnhofsareal zum Dorf eine wohltuende Aufwertung. Die Neuinterpretation durch ein auskragendes Dach scheint mehr Konflikte als Lösungsansätze zu generieren.

Der Ansatz, dass sämtliche Verkehrsbewegungen des motorisierten Verkehrs und der Erschliessung von Westen her direkt in die Einstellhalle geführt werden können, ist aus Sicht Bahnhofsareal und dem öffentlichen Raum begrüssenswert.

Die aufgezeigte Fuss- und Radwegverbindung zur Spillstattstrasse (Gemeindehaus) ist für die Sicherstellung der Verbindungen im Ortskern entscheidend.

Die Sicherstellung der qualitativvollen Organisation vom öffentlichen Verkehr (Organisation der Postautohaltestellen) wird entscheidend sein für die Qualität auf dem Bahnhofareal und die übergeordneten Verbindungen ins Ortszentrum.

Diese Fragestellung und deren Einflüsse können noch nicht abschliessend beurteilt werden.

Verkehr

Mit der neuen Lage der Talstation direkt am Bahnhof entsteht die Chance die verkehrlichen Anbindungen an die Bahn, den lokalen Busverkehr und den motorisierten Verkehr in einer sogenannten Verkehrsdrehscheibe optimal zu organisieren. Im Rahmen der Arbeiten wurden dazu hochwertige Varianten erarbeitet.

Nach dem WS 4 stehen drei grundsätzlich unterschiedliche Varianten zur Diskussion.

Die Forderung der Gemeinde nach einem vollständig verkehrsfreien Bahnhofplatz bedingt eine kompakte unterirdischen Anlage (Variante 10). Alle Haltekanten des lokalen Busverkehrs und die Einstellhalle für den motorisierten Individualverkehr werden im Bahnhof-Areal gebündelt und vom Bahnhofplatz entflochten. Der Zugang zu den lokalen Ortsbussen ist auf dem neuen Bahnhofplatz nicht direkt sichtbar und erfordert eine gute Signalistik.

Die Anordnung von Ortsbussen gut sichtbar auf dem neuen Bahnhofplatz (Variante 5) ist mit beträchtlichen Eingriffen bei der Zufahrt möglich. Damit ist eine intuitiv gute wahrnehmbare Anbindung mit kurzen Wegen zwischen Ortsbusse – Bahn – Talstation möglich. Das bedeutet aber einen nur bedingt verkehrsfreien neuen Bahnhofplatz.

Eine wie heute, oberirdische, im Ortskern sichtbare Anordnung der Ortsbusse und ein vollständig verkehrsfreier Bahnhofplatz ist möglich mit einer dezentralen, kompakten Anordnung der Bushaltekanten im Areal des Bärplatz (Variante 8). Vorgeschlagen ist ein überdeckter Bushof mit

mehreren Buskanten. Kritisch beurteilt wird die Dominanz der vorgeschlagenen Anlage, die einen Riegel zum neu zu gestaltenden Bärplatz bildet. Um diese zu reduzieren ist eine Reduktion der Buskanten und eine umfassendere Anpassung des Busbetriebes zu prüfen. Die langen Umsteigewege Bahn/ Talstation zu den Ortsbussen sind nicht optimal. Gestalterisch anspruchsvolle Anpassungen und Eingriffe in den Strassenraum würden sich aufdrängen.

Alle verkehrlich möglichen Varianten bewirken in unterschiedlichem Ausmass eine Veränderung des öffentlichen Raumes im Ortskern von Grindelwald und führen somit zu einem breiten Umfeld an Betroffenen. Ein breiter Mitwirkungsprozess zur Variantenwahl ist nötig.

Im Rahmen der QS1 konnten die Varianten noch nicht umfassend ausgearbeitet und auf ihre Machbarkeit/ Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Ein Konsens im Beurteilungsgremium wurde nicht erreicht, die Varianten sind in der QS 2 weiter zu vertiefen.

7.2.2 Bereich Bergstation / Überarbeitung nach Workshop 4

Die Schaffung einer baulichen Präsenz vom modernen «Berghaus First» und die zurückhaltende Eingliederung der technischen Bauwerke der beiden Bahnanlagen sind gelungene Grundsatz-aussagen der Testplanung. Das tragfähige Konzept für eine ortsbauliche und landschaftliche Disposition bildet eine gute Basis für die weiterführende Planung dieses Projektes in der sensiblen Berglandschaft.

Die gewählte Höhenlage zeigt eine selbstverständliche Setzung der Bauten und sichert die Zugänglichkeit in die Berglandschaft auf verschiedenen Ebenen. Die Schichtung der Gebäudeorganisation leistet hier einen unterstützenden Beitrag.

Organisatorisch können die unterschiedlichen Gästebewegungen bei Winter- und Sommernutzung überzeugend dargelegt werden, was die Orientierung vom Gast und den Betriebsablauf sicherstellt.

Das Resultat der Testplanung zeigt im Bereich der Bergstation ein Bauvolumen auf, welches in seinen Abmessungen an diesem besonderen Ort angewendet werden kann, um einerseits die selbstverständliche ortsbauliche und landschaftliche Integration zu meistern und andererseits einen prägenden Baukörper zu thematisieren.

8. Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der nachfolgenden 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens sollen die Richtkonzept, welche auf groben Volumen und deren Setzung fokussieren, zu Richtprojekten und später zu Vorprojekten weiterentwickelt werden. Dabei werden neu auch die Stationen Bort und Schreckfeld in das Verfahren miteinbezogen. Im Rahmen der 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens werden die Volumen sowie der Aussenraum gestützt auf die erarbeiteten Volumenstudien/Konzeptgrundsätze entwickelt und architektonisch gestaltet. Die Protokolle der vier Workshops der 1. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens, der vorliegende Schlussbericht und die Richtkonzepte bilden dabei, ergänzt mit den erarbeiteten Raumprogrammen und Nutzungen, die Grundlagen.

Im Rahmen der 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens gilt die unterirdische Anordnung eines Bushofs und einer Einstellhalle mit 200 – 250 Parkplätzen als Vorgabe. Die Anordnung des Bushofs am Rande des Bärplatzes sowie die Anordnung zusätzlicher Parkplätze auf dem Areal der heutigen Spillstattstrasse bilden Rückfall-Ebenen.

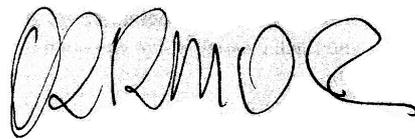
Parallel zur 2. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens erfolgen vertiefte Abklärungen betreffend Gesamtverkehrsstrategie und Parkierung. Ergebnisse aus diesen Abklärungen können laufend in das qualitätssichernde Verfahren 2. Stufe eingebunden werden.

Die Entwicklung des Bärplatzes und des Areals an der Spillstattstrasse erfolgen später im Rahmen separater Verfahren, durch die Gemeinde.

9. Genehmigung und Unterzeichnung

Der vorliegende Schlussbericht wurde durch das Begleitgremium am 27. Mai 2025 genehmigt (Stimmberechtigte).

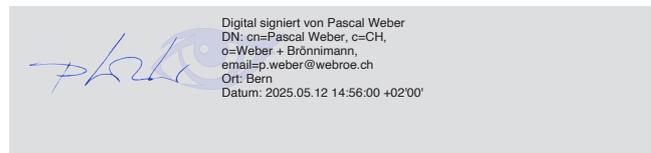
Fachmitglieder: Johann Obermoser



Claude Rykart



Pascal Weber



Ueli Weber



Sachmitglieder: Beat Bucher



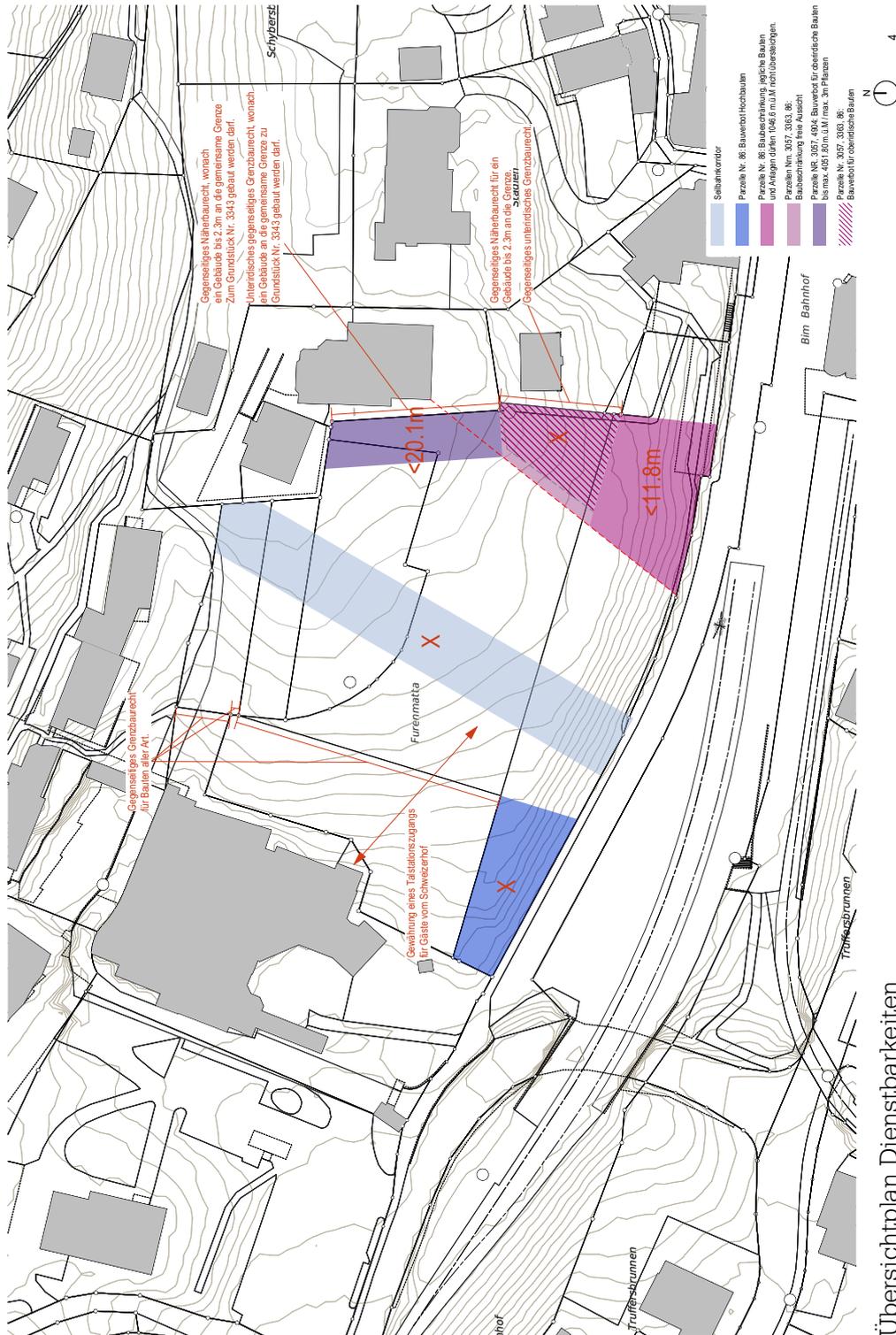
Dominik Liener



Anhang

Anhang 1 Bestehende Dienstbarkeiten des Perimeters «Furenmatte»

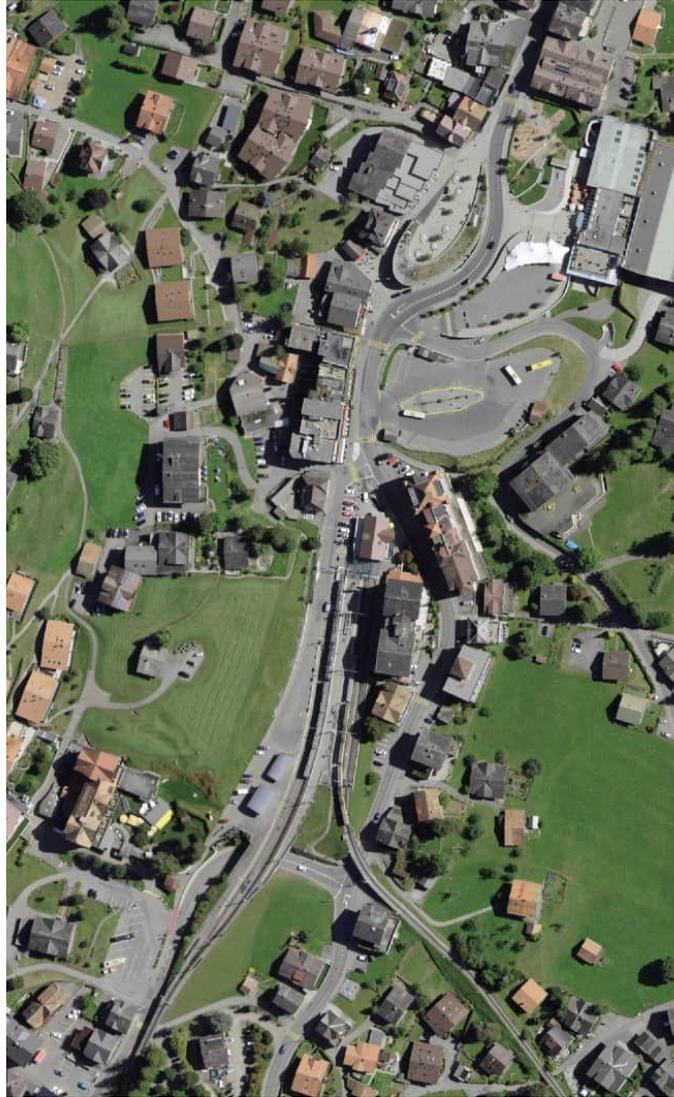
Testplanung Firstbahn Grindelwald



Übersichtplan Dienstbarkeiten

Anhang

Anhang 3 Richtprojekt Furenmatte



Testplanung Firstbahn Grindelwald - Talstation

Workshop 4 - Volumenstudie

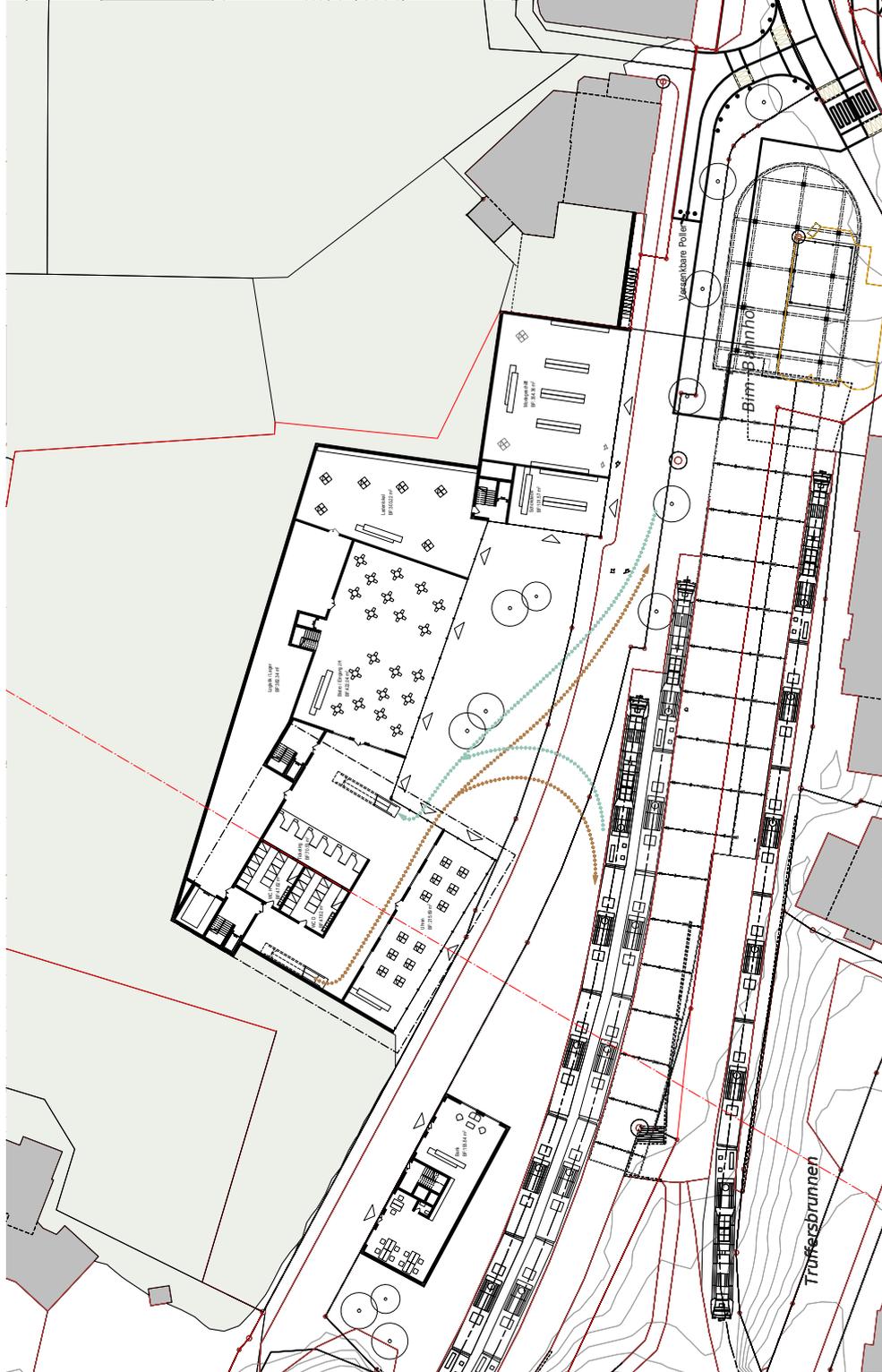
27.02.2025



Modellfoto_Var.4.6

Anhang

Testplanung Firstbahn Grindelwald



Grundriss EG_Var.4.6

Anhang

Testplanung Firstbahn Grindelwald

12a  **EH** **mw**



Grundriss 1.OG_Var.4.6

Anhang

Testplanung Firstbahn Grindelwald

12a  **EH** **mw**



Grundriss 2.OG_Var.4.6

Anhang

Testplanung Firstbahn Grindelwald

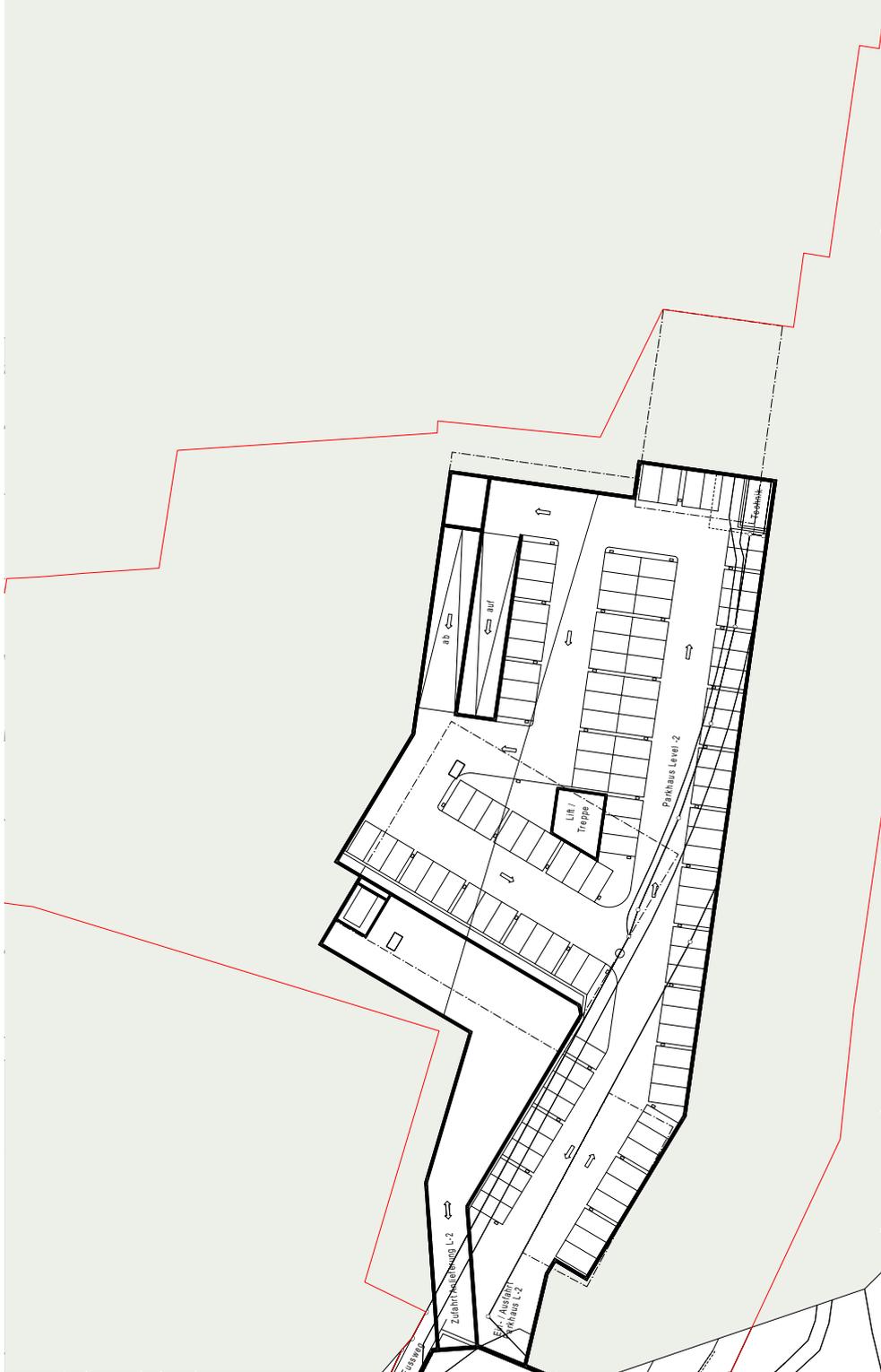
12a  **EH** **mw**



Grundriss 3.OG_Var.4.6

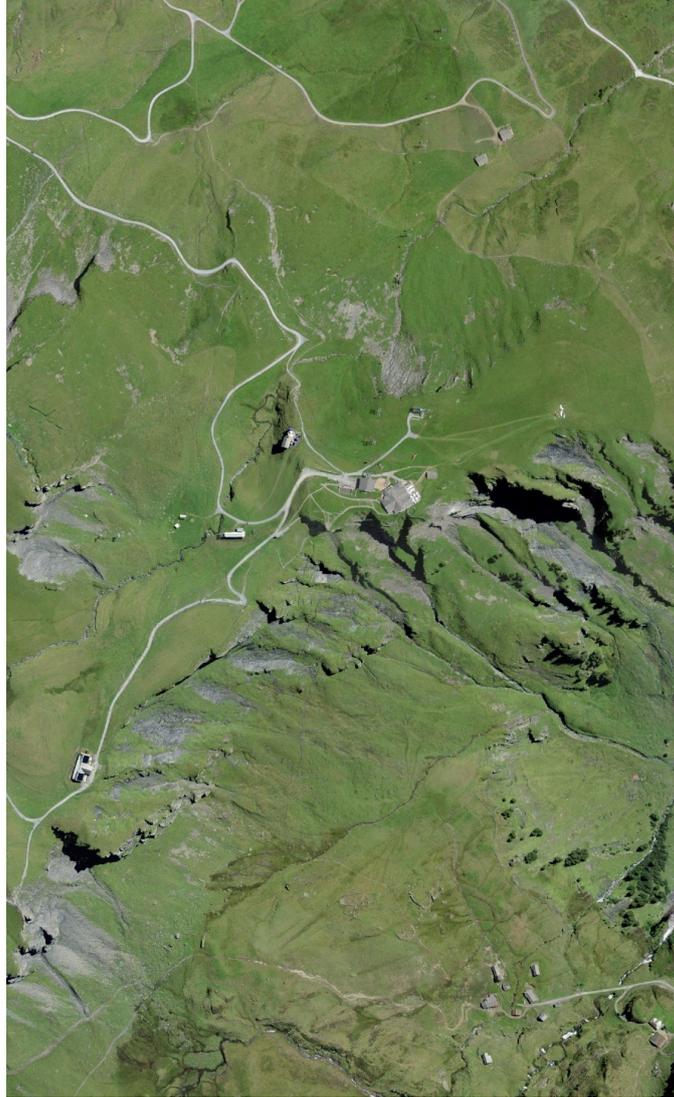
Anhang

Testplanung Firstbahn Grindelwald



Grundriss UG_Var.4.6

Anhang 4 Richtprojekt First



Testplanung Firstbahn Grindelwald - Bergstation
Überarbeitung nach Workshop 4 – Abschluss Testplanung

09.04.2025

Anhang



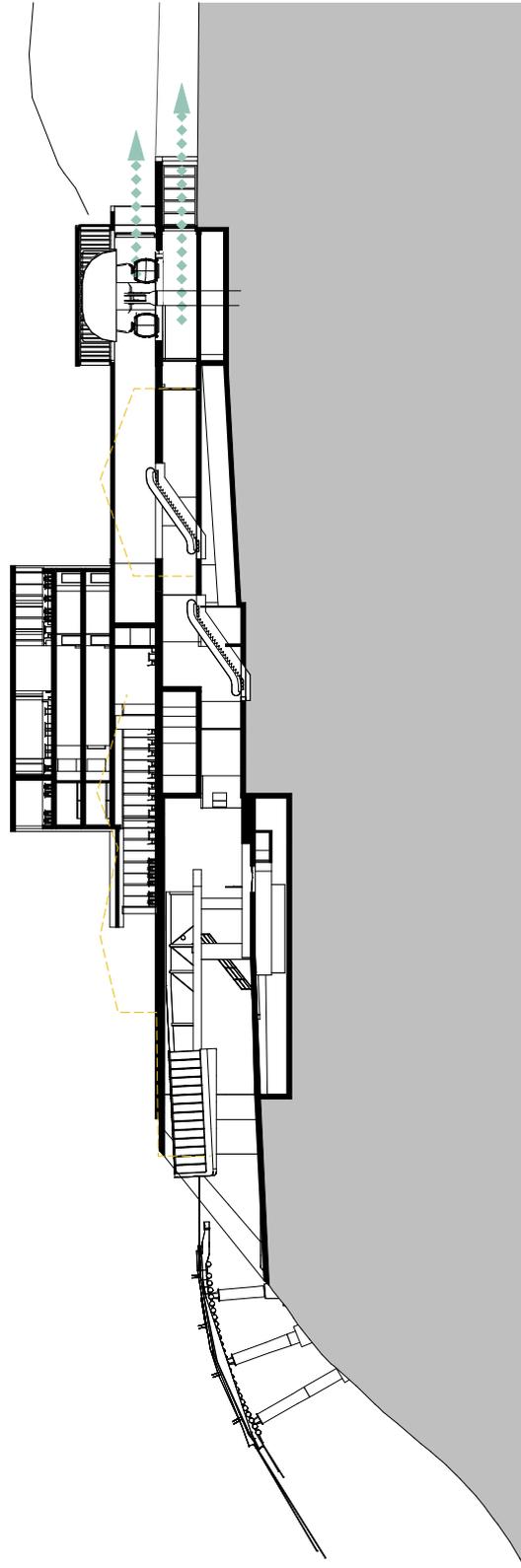
Modellfoto

Anhang



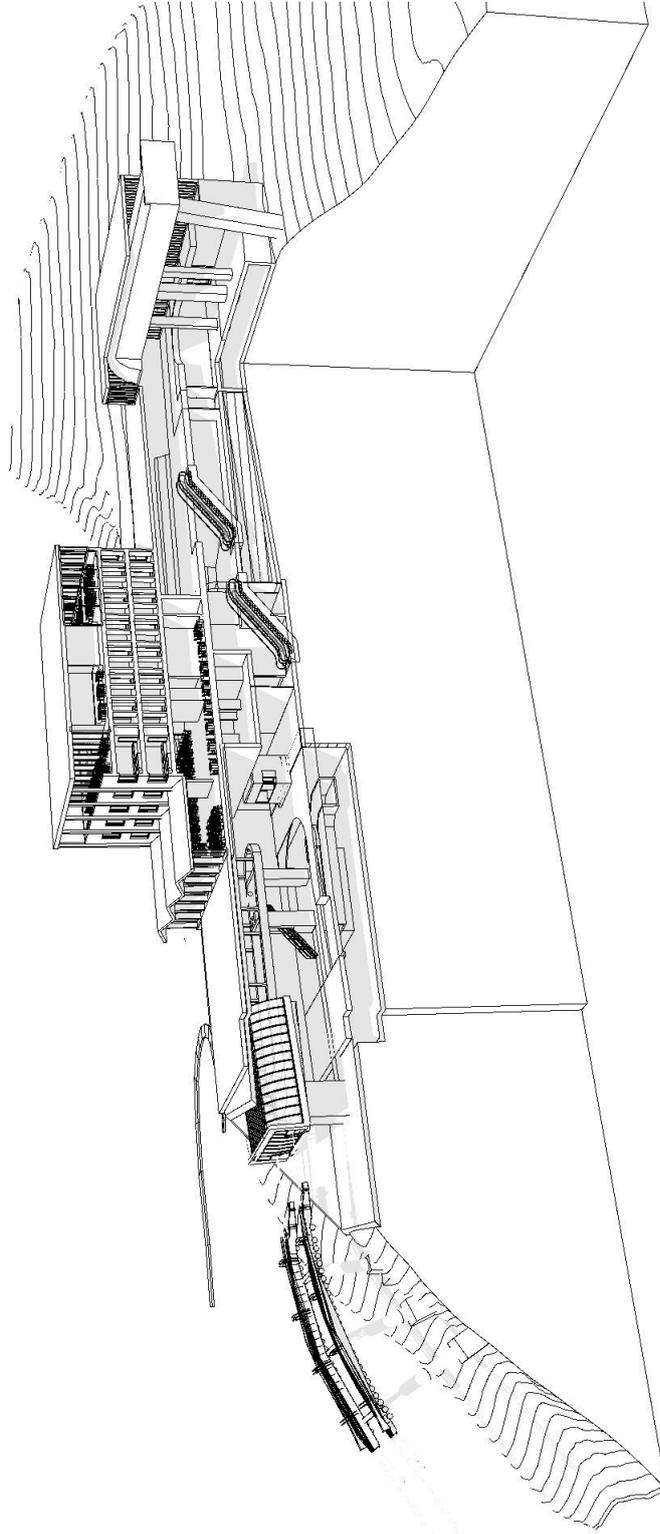
Modellfoto

Anhang

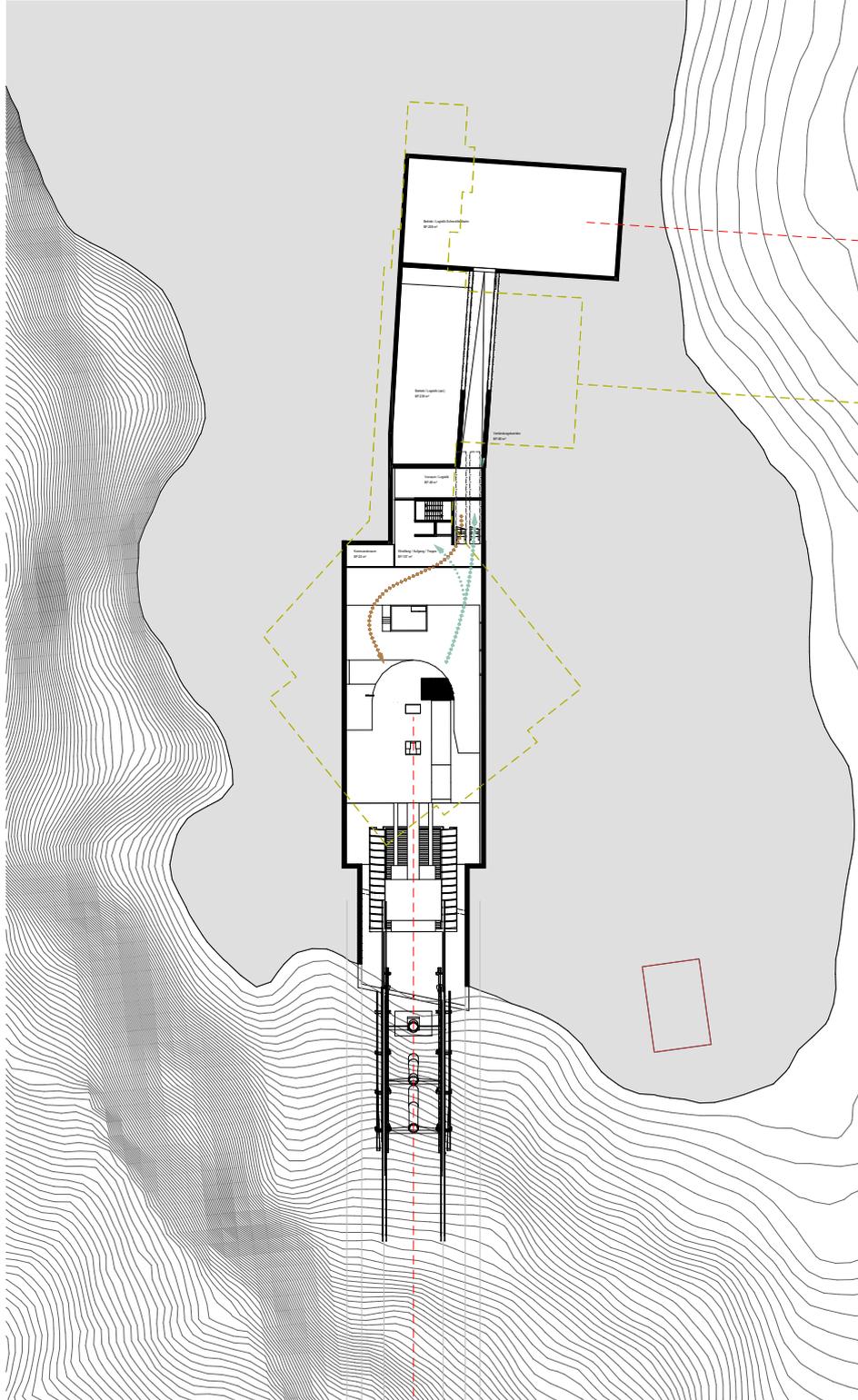


Längsschnitt

Anhang

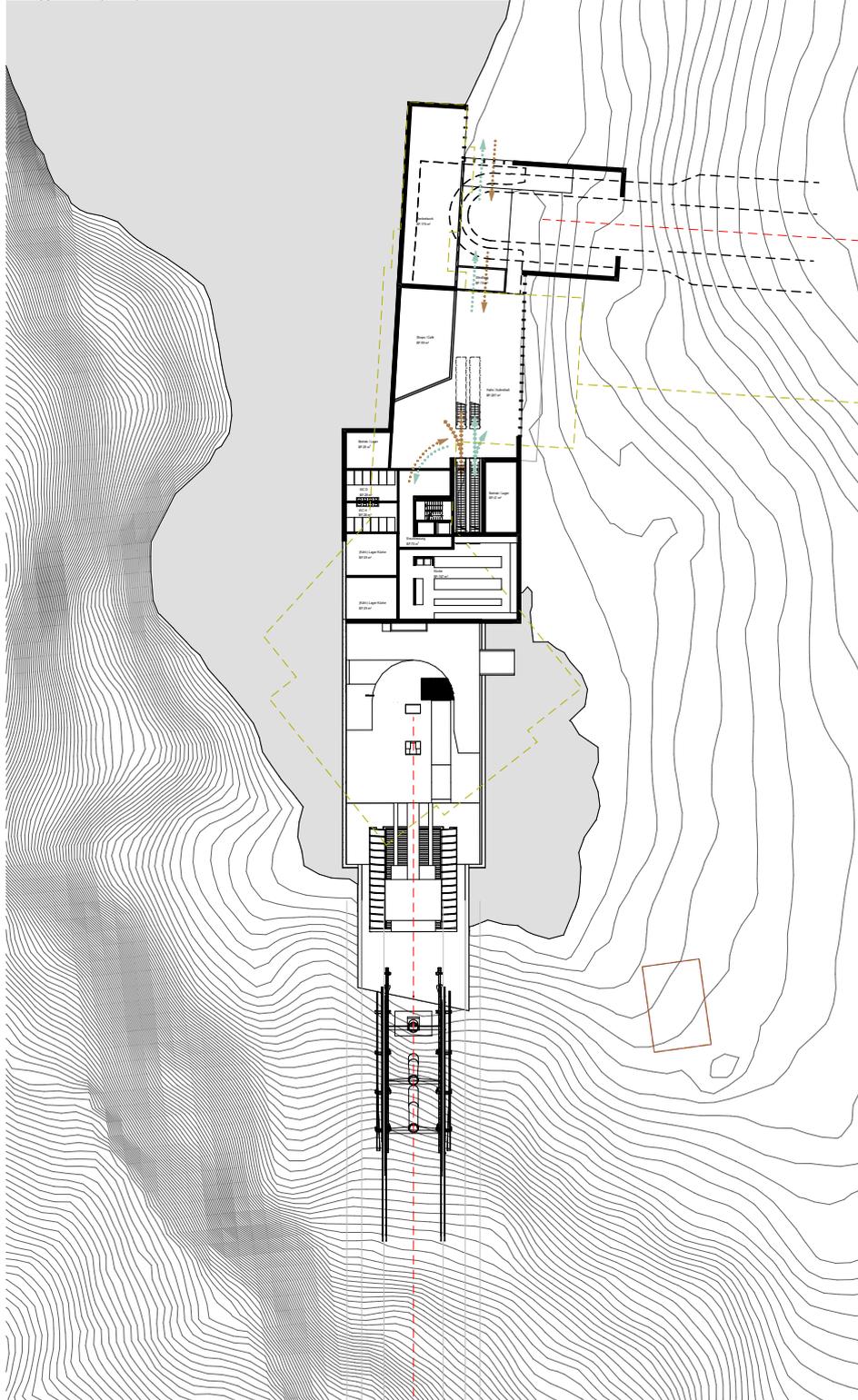


Schnittperspektive

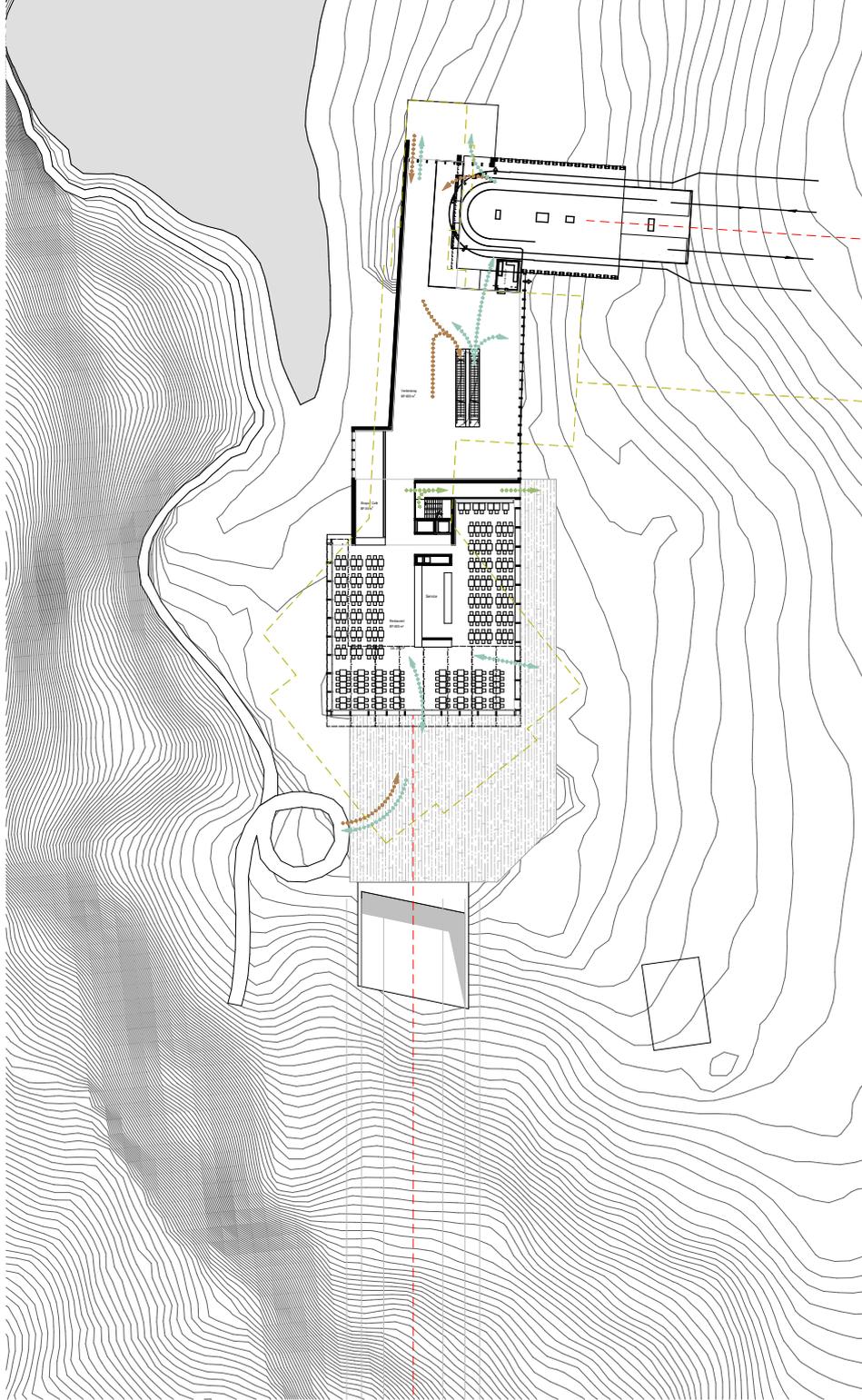


Grundriss 2. UG Bahnsteig Firstbahn

Anhang

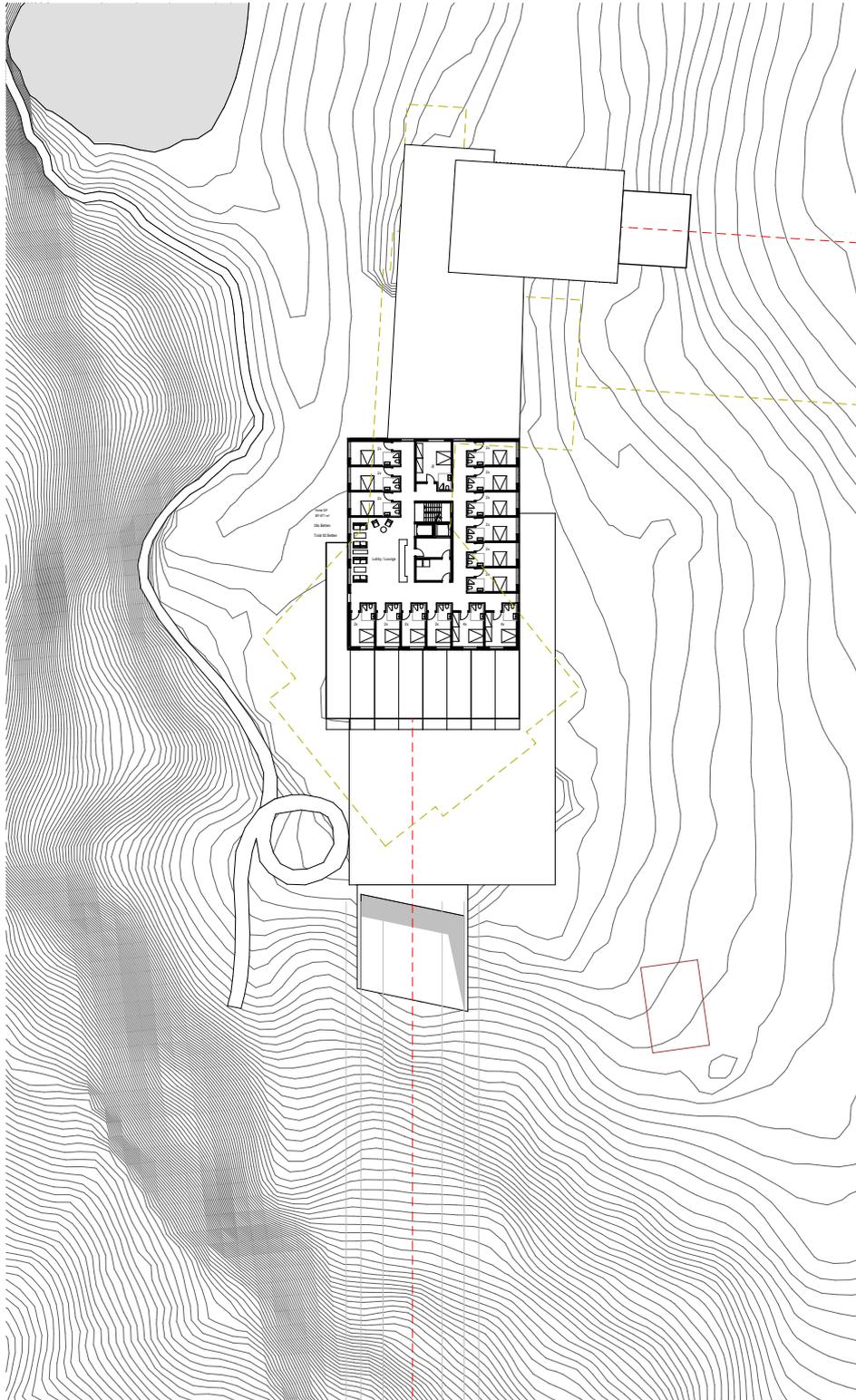


Grundriss 1. UG Zwischengeschoss



Grundriss EG Restaurant, Bahnsteig Schreckfeld

Anhang

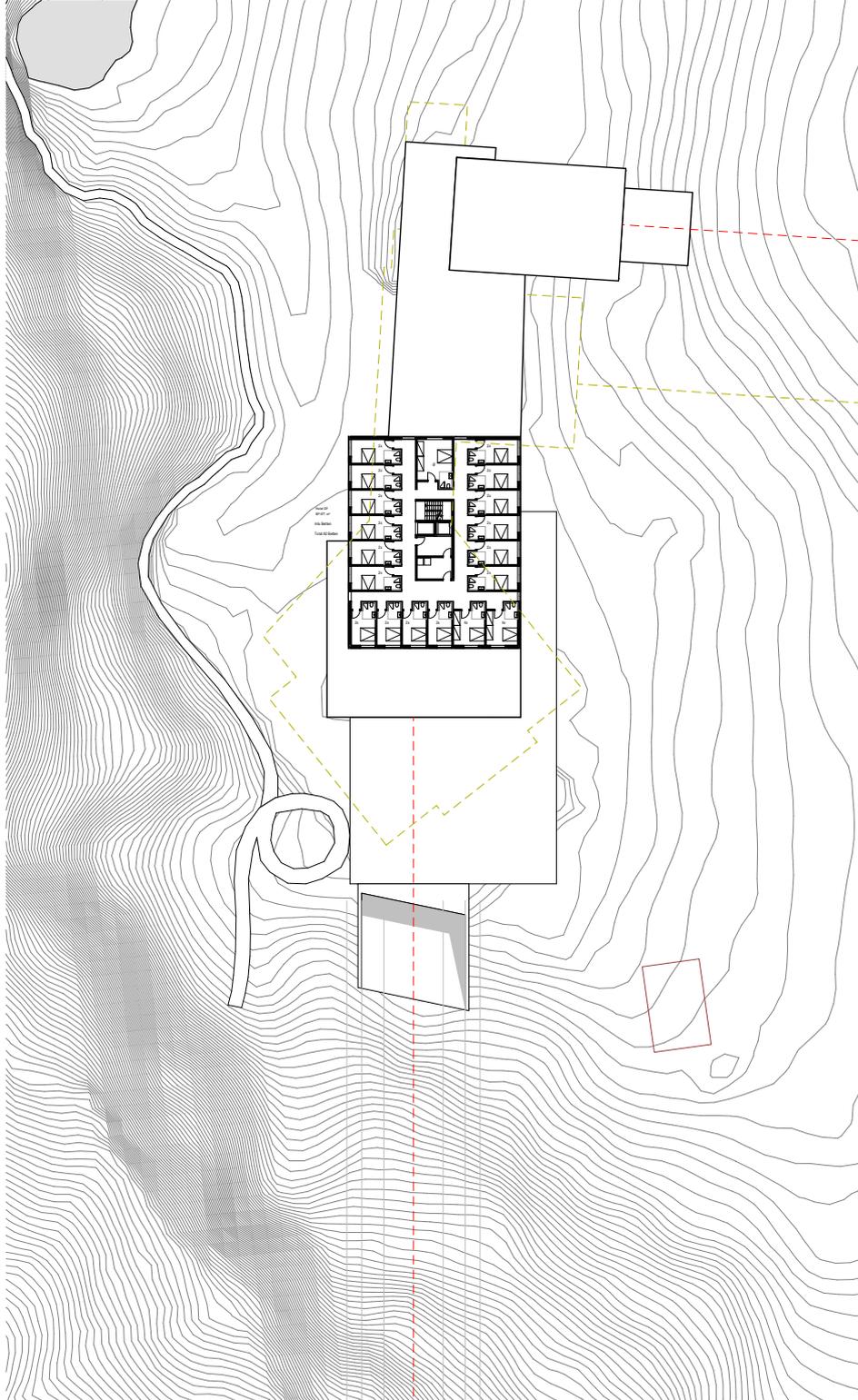


Grundriss 1. OG Hotel

Anhang

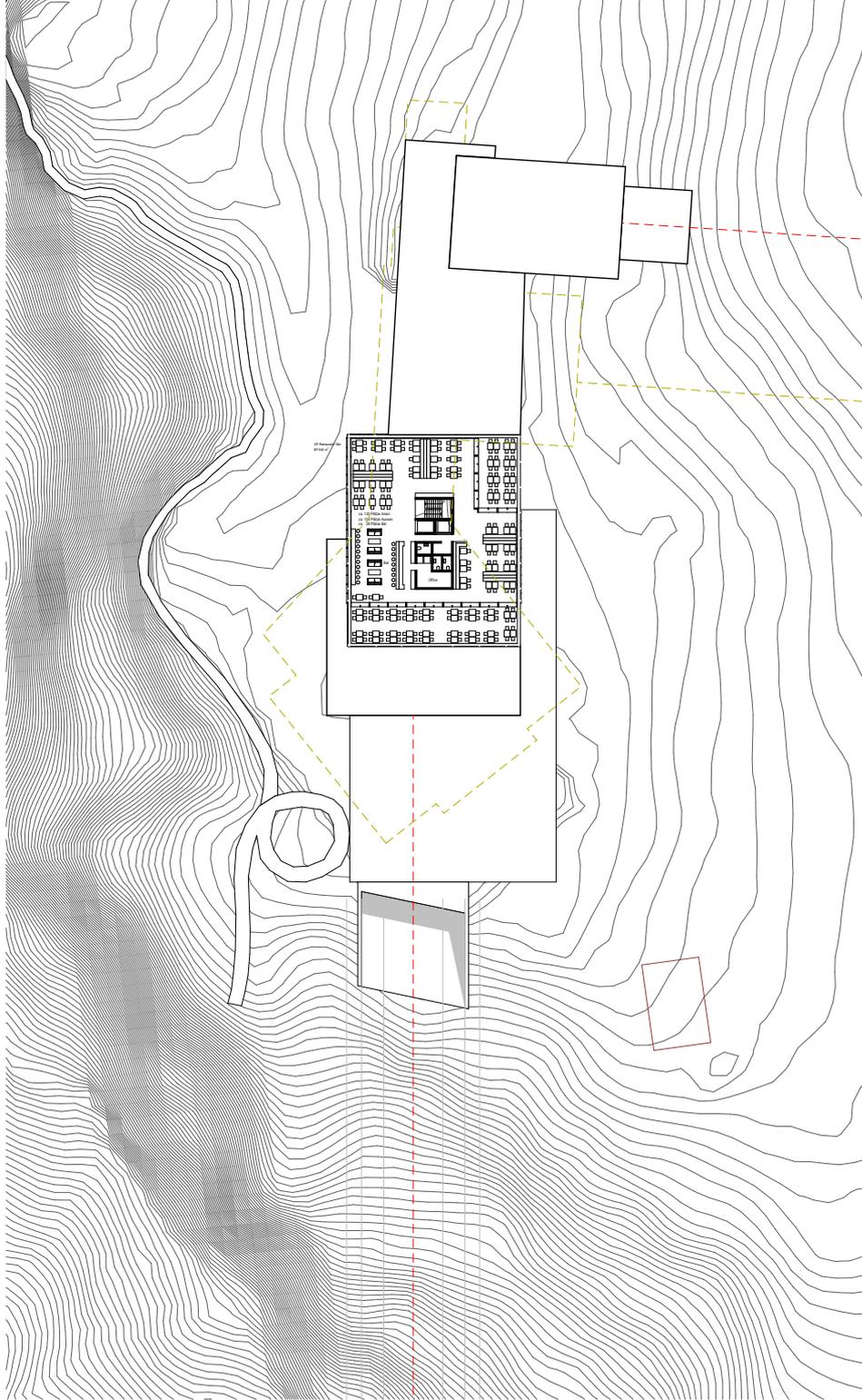
Testplanung Firstbahn Grindelwald

l2a  EH MW



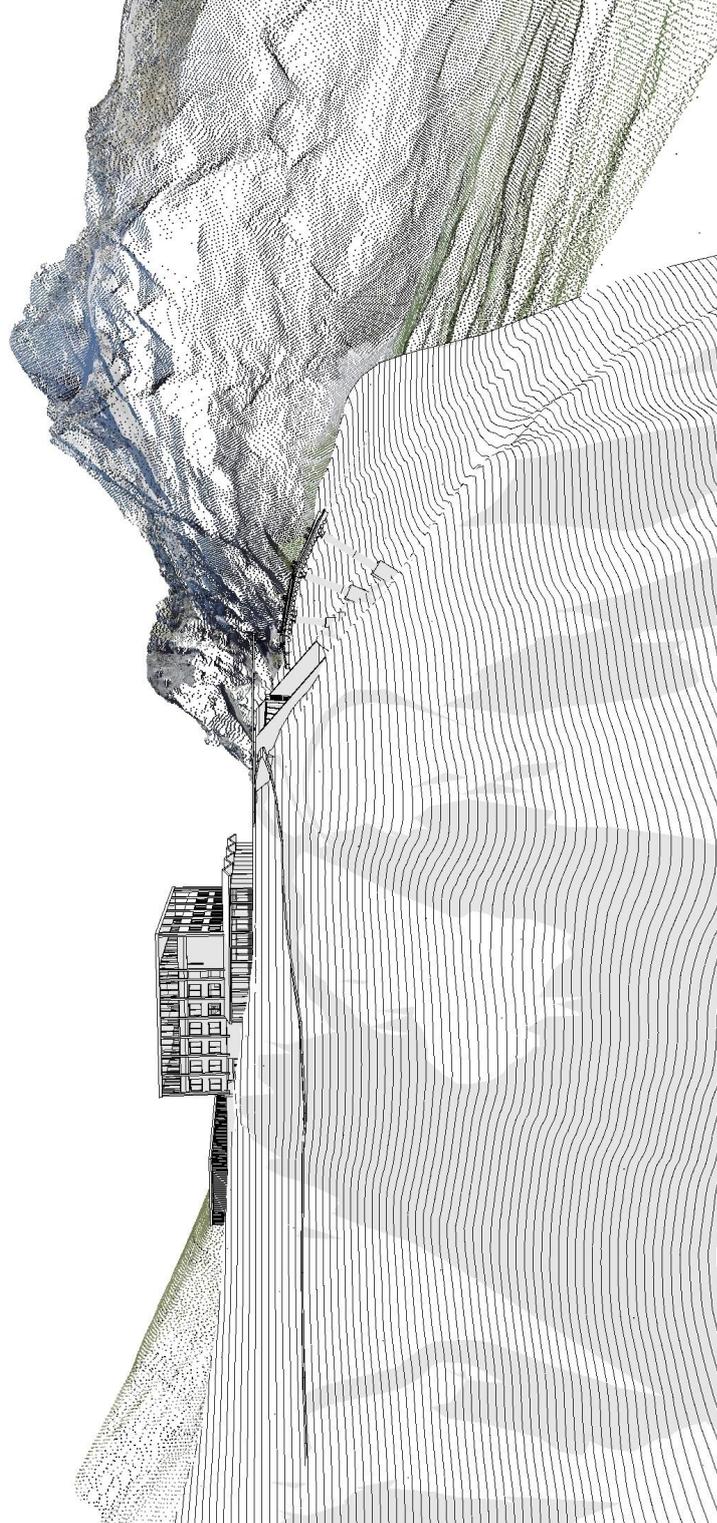
Grundriss 2. OG Hotel

Anhang



Grundriss 3. OG Restaurant, Bar

Anhang



Fernsicht Volumen