

Spitalgasse 34
Postfach, 3001 Bern

Industriestrasse 5a
6210 Sursee

Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch
info@ecoptima.ch

Einwohnergemeinde Grindelwald

Überbauungsordnung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» **Änderung «Seilbahnen Männlichen – Tschuggen»**

Mitwirkungsbericht
Anonymisiert

4. November 2025

Impressum

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Grindelwald
Spillstattstrasse 2
2818 Grindelwald

Auftragnehmerin:

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Industriestrasse 5a, 6210 Sursee
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Franziska Rösti, Geografin MSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner FHO

Inhalt

1.	Zusammenfassung der Planung	5
1.1	Ausgangslage, Problemstellung und Änderungen	5
1.2	Verfahren und Eingaben	5
1.3	Ergebnis der Mitwirkung	5
2.	Eingaben und Stellungnahmen	6

1. Zusammenfassung der Planung

1.1 Ausgangslage, Problemstellung und Änderungen

Mit der Änderung «Seilbahnen Männlichen-Tschuggen» der Überbauungsordnung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» sollen diverse Vorhaben im Skigebiet Grindelwald Männlichen-Kleine Scheidegg planungsrechtlich sichergestellt werden:

- Die 4er-Sesselbahn Itramen-Männlichen soll durch eine 6er-Sesselbahn mit leicht geänderter Linienführung ersetzt werden;
- Der Bügelschlepplift «Tschuggen» soll durch eine 6er Sesselbahn mit geänderter Linienführung (insb. Verlängerung) ersetzt werden;
- Ab der neuen Tschuggen-Bergstation werden neue Pistenanschlüsse erstellt;
- Die parallel zum «Tschuggenlift» verlaufende Skipiste inkl. Beschneigungsflächen (nachfolgend «Skipiste SB Tschuggen») soll korrigiert werden, um eine rationelle Nutzung und Beschneigung innerhalb des gesetzlichen Rahmens zu gewährleisten. Die Pisten- und Beschneigungsflächen auf diesem Pistenabschnitt werden gegenüber dem genehmigten Bestand reduziert, wobei die gesamte Beschneigungsfläche aufgrund der neuen geschaffenen Verbindung ab der Bergstation Tschuggen vergrößert wird.

Diese Änderungen wurden mittel Anpassung des bestehenden UeO-Plans 1:7'500 (Ausschnitt) vorgenommen.

1.2 Verfahren und Eingaben

Im Rahmen der Mitwirkung wurden die Planungsunterlagen vom 30. Mai bis 30. Juni 2025 Online sowie auf der Gemeindeverwaltung zur Einsicht aufgelegt. Während der festgelegten Frist gingen 4 Mitwirkungseingaben (1 Privatperson sowie 3 Firmen / Organisationen) ein.

1.3 Ergebnis der Mitwirkung

Verschiedene Forderungen der Mitwirkenden zur Ergänzung der Planungsunterlagen waren bereits vorgesehen und werden umgesetzt, bevor die Planung zur Vorprüfung eingereicht wird. Im Rahmen der Bearbeitung der Mitwirkungseingaben wurden einige Missverständnisse festgestellt, welche zu einzelnen Ergänzungen und Präzisierungen der Erläuterungen führten. Kritikpunkte, die nicht berücksichtigt werden können, sind die von den Mitwirkenden in Frage gestellten Kapazitätserhöhungen. Die Bahnbetreiberin und Gemeinde halten daran fest, dass die vorgesehenen Seilbahn-Ersatzanlagen mit Kapazitätserhöhungen sinnvoll und notwendig sind, um den Weiterbestand bzw. die Weiterentwicklung des Skigebiets Grindelwald Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg langfristig zu sichern.

2. Eingaben und Stellungnahmen

Nachfolgend werden die Aussagen der verschiedenen Mitwirkungseingaben thematisch gegliedert zusammengefasst und beantwortet. Gleich lautende und inhaltlich deckungsgleiche Aussagen werden zusammengefasst und wo anwendbar gemeinsam beantwortet. Wo anwendbar wurden die Inhalte der verschiedenen Eingaben im beigelegten Plan verortet.

Nr.	Mitwirkende Nr.	Mitwirkungseingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme Gemeinde, Massnahmen
Allgemeines			
1	1, 4	Die zur Mitwirkung aufgelegten Unterlagen erlauben es nicht, die Vorhaben im Detail einzuschätzen (fehlend: Voruntersuchung UVP, Angaben zu den vorgesehenen Pistenanpassungen, Leitungsverläufen, Zapstellen, Visualisierungen Stationen, Lifte). Dies ist insbesondere unglücklich, weil durch diese Änderungen ein besonders empfindliches Gebiet, in dem mehrere regionale und nationale Flachmoore bestehen, betroffen ist.	Kenntnisnahme. Alle räumlich relevanten Bestandteile der Planung wurden im Überbauungsplan verbindlich dargestellt (Pisten, Beschneigungsfläche, Leitungen). Die Umweltauswirkungen wurden dem aktuellen Wissensstand entsprechend zusammengefasst, der Voruntersuchungsbericht befand sich in der kantonalen Vernehmlassung. Nach der Mitwirkung und dem Abschluss der Vernehmlassung des Voruntersuchungsberichts werden diese vertieft behandelt und in das Planungsdossier aufgenommen.
2	1, 4	Der geplante Ersatz des Schlepplifts Tschuggen mit einer 6-er-Sesselbahn und die erhebliche Ausweitung von Pisten- und beschneiten Flächen widerspricht geltendem Umweltrecht. Die Mitwirkenden regen deshalb an, ernsthaft Varianten zu prüfen, die den hohen rechtlichen Anforderungen an den Moorschutz genügen. Sollte am Vorhaben in unveränderter Form festgehalten werden, behalten sich die Mitwirkenden vor, die ihnen zur Verfügung stehenden rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen.	Kenntnisnahme. Aufzeigen der Variantenwahl im UVB gemäss Rückmeldung BAV

Teilprojekt Garagen-, Werkstatt- und Lagergebäude Männlichen

3	1	Der Rückbau der Pistenfahrzeuggarage und Werkstatt bei der Bergstation Männlichen ist zu begrüssen. Der Erhalt der Sesselgarage ist angesichts der neu geplanten Endstation nicht zwingend. Ein Rückbau wäre wünschenswert.	Kenntnisnahme. Im Skigebiet besteht stetiger Platzmangel zur Lagerung von Material, insbesondere im Sommer. Mit der Erstellung eines zentralen Lagers in der ehemaligen und teilweise unterirdischen Sesselgarage, innerhalb einer bestehenden Gebäudegruppe, kann dieser Bedarf möglichst landschaftsschonend gedeckt werden. Der Bedarf dafür wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen sein.
4	1	Gemäss Erläuterungsbericht soll bei der Endstation der Sesselbahn Männlichen eine «Verbesserung des Landschaftsbilds» erreicht werden. Ob dies zutrifft, ist in einer Visualisierung aus verschiedenen Perspektiven aufzuzeigen. Nicht erwähnt ist unter 4.2. des Erläuterungsberichts, dass die Sesselgarage stehen bleiben soll. Der Erhalt dieses Gebäudes ist nicht zwingend und ein Rückbau folglich wünschenswert.	Kenntnisnahme. Es können angesichts des Projektierungsstands höchstens grobe Visualisierungen mit möglichen Volumen erstellt werden. Die Detailprojektierung und die Erstellung von genauen Visualisierungen sind Bestandteil des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens bzw. werden im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ausgearbeitet.

Rückbau bestehende Infrastruktur

5	1, 4	Gemäss Erläuterungsbericht sollen die bestehenden Stützen abgebrochen und belasteter Boden entfernt werden. Bei der Sesselbahn Tschuggen ist bei den Stützen innerhalb von Flachmooren vorgesehen, diese mitsamt den Betonsockeln zu entfernen. Hingegen sollen die Fundamentplatten im Boden belassen werden. Dieses Vorgehen sollte angepasst werden. Vorgängig ist zwingend ein moorhydrologisches Gutachten zu erstellen. Dabei ist prüfen, ob die bestehenden Fundamente die Flachmoore beeinflussen und welche Auswirkungen eine Entfernung der Fundamentplatten mit sich brächte. Auf dieser Basis kann das für den Moorschutz optimale Vorgehen bestimmt werden. Dabei ist auch abzuklären, wie mit allfälligen Zink- und anderen Belastungen umgegangen werden soll.	Kenntnisnahme. Dies ist auch so vorgesehen, ist jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden UeO-Änderung. Das Moorhydrologische Gutachten wird Teil des UVB zur Sesselbahn (Stufe Plangenehmigungsverfahren) sein. Der Öffentlichkeit wird der UVB bei der Auflage zur Einsicht vorliegen, d.h. auch einspracheberechtigten Organisationen.
---	------	---	--

SB Männlichen

6	1	Die Kapazität der Sesselbahn Männlichen soll um 50% erhöht werden (6er- statt 4er- Sessel bei derselben Anzahl Sesseln und Fahrgeschwindigkeit). Dies wird damit begründet, die Sesselbahn habe «eine stark limitierte Förderleistung». An dieser Einschätzung sind Zweifel angebracht. An Tagen mit hoher Auslastung ist heute die Kapazität der Skipiste ein limitierender Faktor. Einer Erhöhung der Kapazität würde dazu führen, dass sich mehr Skifahrende gleichzeitig auf der Piste aufhalten, mit negativen Folgen für die Qualität und einem höheren Unfallrisiko.	Die Kapazitätssteigerung zielt darauf ab, Wartezeiten zu verkürzen. Die Kapazität der Pisten ist in Jahren mit genügend Schnee sehr gross, da im Gebiet Männlichen grosszügige (unbeschneite) Pistenflächen ausgeschieden sind. Solange genügend Naturschnee vorhanden ist, ist zumindest während eines Teils der Saison nicht mit Kapazitätsengpässen zu rechnen.
7	1	Die Bergstation der Sesselbahn Männlichen soll weiter nördlich und dadurch weiter oben zu stehen kommen. Begründet wird dies unter anderem mit einem höheren Komfort für die Gäste. Um die Auswirkungen dieser Massnahme auf das Landschaftsbild abschätzen zu können, ist eine Visualisierung der geplanten Situation sowie ein Vergleich mit der heutigen Situation erforderlich. Dabei sollen sämtliche Gebäude dargestellt werden, also inklusive Bergstation Luftseilbahn Wengen-Männlichen und Sesselbahngarage (die weitergenutzt werden soll).	Kenntnisnahme. Es können angesichts des Projektierungsstands höchstens grobe Visualisierungen mit möglichen Volumen erstellt werden. Die Detailprojektierung und die Erstellung von genauen Visualisierungen sind Bestandteil des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens bzw. werden im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ausgearbeitet.
8	3	Die Mitwirkenden stellen fest, dass die aus Ihrer Sicht sinnvolle Verlegung der Bergstation Männlichen zu einem höheren Kollisionsrisiko führen könnte, da von der Bergstation her «mit Schwung» durch die Gebäudegruppe auf dem Männlichengrat gefahren wird. Dieses Risiko gilt es in den Planungsunterlagen zu thematisieren und soweit möglich zu lösen. Denkbar ist zum Beispiel der Einbau einer geeigneten, dimensionierten (nicht zu gross / Pistenfahrzeugbreite?) Pistenüberführung (Skibrücke/Ski-Tunnel) ins Gelände im Bereich der Abfahrt Bergstation LWM. (z.B. ähnlich Lösung Fallboden).	Die Gemeinde dankt für den Hinweis, dieses Problem war nicht erkannt worden. Eine bauliche Lösung wird aus verschiedenen Gründen voraussichtlich nicht möglich sein. Das Risiko wird mittels organisatorischer Massnahmen («Langsam»-schilder, Abschränkungen, ...) soweit möglich reduziert.

SB Tschuggen

9	1	Der bestehende Schlepplift soll durch eine 6-er-Sesselbahn ersetzt werden. Dadurch würde sich die Kapazität von heute 1000 Personen pro Stunde auf 2700 Personen erhöhen (bei gleicher Geschwindigkeit und Abstand der Sessel wie bei der geplanten Sesselbahn Männlichen). Pro Natura Berner Oberland beurteilt die Kapazitätserweiterung um 170% äusserst kritisch. Heute dient der Schlepplift primär als Verbindungslift, wie auch im Erläuterungsbericht betont wird. Eine Erhöhung in diesem Umfang ist angesichts der negativen Umweltfolgen (siehe unten) nicht gerechtfertigt: – Landschaftsbild (Volumen Stationen) – Flachmoore (Bodeneingriffe Stationen, Stützen) – Störungen Wildtiere – Mit Lift verbundener Pistenausbau → Auswirkungen auf Flachmoor Es soll aus diesen Gründen höchstens eine 4er-Sesselbahn erstellt werden.	Dem kann nicht zugestimmt werden. Die vorgesehene Kapazität, ist deutlich niedriger als von den Mitwirkenden befürchtet (vorgesehen ca. 1'600, ausbaubar auf max. 2'200 P/h). Sie entspricht dem Bedarf des Skigebiets. Zudem werden die Anlagen unter grösstmöglicher Schonung der vorhandenen Naturwerte und gemäss der geltenden Gesetzgebung geplant. Überdies sind die Pistenkorrekturen mit geringfügigem Ausbau der Beschneigungsflächen auf der Piste zur SB Tschuggen auch ohne Ausbau des Lifts notwendig. Die bestehende Situation im Plan enthält Fehler (Pisten weisen Unterbrüche auf oder sind am falschen Ort eingezeichnet). Es wird auf den Pisten keine Kapazitätssteigerung bzw. Vergrösserungen der Flächen vorgenommen, sondern es wird ein funktionierendes Trasse gesichert.
10	1	Der geplante Kapazitätsausbau steht auch im Widerspruch zu Aussagen, die im Rahmen der UeO «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg», Änderungen 2024 (Überbauungsordnung und Zonenplan West) für die Talabfahrt Tschuggenpiste gemacht wurden. Dort heisst es im Erläuterungsbericht: «Die Tschuggenpiste ist im Pistenplan Männlichen - Kleine Scheidegg eine der landschaftlich schönsten Abfahrten. Durch den Bau der V-Bahn ist ihr früherer Status als reine Talabfahrt zu einer wichtigen Beschäftigungspiste aufgewertet worden.» Falls die UeO «Beschneigung Grund- Männlichen-Kleine Scheidegg» und damit die Beschneigungsanlagen entsprechend angepasst werden, schmälert dies die Bedeutung des Tschuggenlifts als Verbindungslift.	Die Tatsache, dass die Tschuggenpiste (die Mitwirkenden meinen hier wohl die <u>Talabfahrt Tschuggen</u> und nicht die hier behandelte <u>Skipiste SB Tschuggen</u>) an Bedeutung als Talabfahrt zugenommen hat, ändert nichts daran, dass der Tschuggenlift ein wichtiger Verbindungslift zwischen den beiden Teilgebieten ist und die Skipiste SB Tschuggen somit einen hohen Stellenwert zugesprochen bekommt. Es ist nicht immer eine Option, die Talabfahrt und den Eiger-Express für einen Gebietswechsel ins Gebiet Kleine Scheidegg oder Männlichen zu nutzen.
11	1	Gemäss Erläuterungsbericht kann die heutige Talstation für Skifahrernde «nur über spezifische Pistenverbindungen und Querungen» erreicht werden. Dies entspricht nicht der Tatsache. Die drei Pisten von der Kleinen Scheidegg, Honnegg und Gummi führen bereits heute oberhalb zusammen (Punkt 1767, Koordinaten 2'641'086 / 1'161'639). Von dort kann die heute Talstation ohne Querung	Das Erreichen des heutigen Tschuggenlift erfordert das Abbiegen ab der Hauptpiste, ohne dass der Lift sichtbar ist. Es kommt deshalb häufig vor, dass Gäste die Abzweigung verpassen und die Talabfahrt fahren oder hinauflaufen müssen. Der Standort der neuen Talstation an einen Ort, wo sie ab der

erreicht werden. Eine Verschiebung der Talstation führt deshalb zu keiner Verbesserung.

Hauptpiste sichtbar und direkt erreichbar ist, wird hier eine Verbesserung mit sich bringen.

Der Standort der neuen Talstation ergibt sich aber hauptsächlich aus den verschiedenen Flachmooren im Gebiet, welche durch die Talstation nicht tangiert werden dürfen, zusammen mit dem Geländeverlauf.

Es stimmt aber, dass keine Querungen und auch kein mehrfaches «abbiegen» notwendig sind. Dieser Textabschnitt wird bereinigt.

12	1	Die neue Bergstation soll um rund 300 Meter auf eine Kuppe verlegt werden. Begründet wird dies primär mit einem höheren Komfort für die Gäste. Zum exakten Standort fehlen Angaben. Wie die heutige Bergstation soll die neue Station ausserhalb des Flachmoors, jedoch innerhalb des moorhydrologischen Perimeters zu liegen kommen. Folglich ist nachzuweisen, dass die Moorhydrologie durch den Eingriff nicht tangiert wird.	Der Standort der neuen Bergstation auf der Kuppe ermöglicht auch eine direkte Verbindung zu den Pisten, die unterhalb der Sesselbahn Läger verlaufen. Er ermöglicht also auch eine bessere Vernetzung des Pistennetzes und dient nicht nur dem Benutzerkomfort. Der moorhydrologische Nachweis aller Anlagen und Bauten im moorhydrologischen Hinweisperimeter (inkl. Rückbau bestehende Bauten) ist Bestandteil des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens bzw. wird im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ausgearbeitet.
13	1	Durch die Lage auf einer Kuppe ist das geplante Gebäude stark exponiert. Gleichzeitig ist das Volumen gegenüber der heutigen Endstation des Schlepplifts deutlich grösser. Entsprechend gross ist der Eingriff ins Landschaftsbild. Um diesen Eingriff beurteilen zu können, sind Visualisierung aus verschiedenen Perspektiven erforderlich.	Kenntnisnahme. Es können angesichts des Projektierungsstands höchstens grobe Visualisierungen mit möglichen Volumen erstellt werden. Die Detailprojektierung und die Erstellung von genauen Visualisierungen sind Bestandteile des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens bzw. werden im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ausgearbeitet.
14	1	Auch die neue Talstation soll verschoben werden, um rund 150 Meter hangabwärts. Zudem sind erhebliche Geländeanpassungen geplant. Wie die bestehende Talstation kommt auch die neue Station im moorhydrologischen Hinweisparameter zu liegen, weshalb auch für diesen Standort ein entsprechendes Gutachten	Kenntnisnahme. Es können angesichts des Projektierungsstands höchstens grobe Visualisierungen mit möglichen Volumen erstellt werden. Die Detailprojektierung, die Erstellung von genauen Visualisierungen und das moorhydrologische

zu erstellen ist. Visualisierungen, um die Auswirkungen auf das Landschaftsbild abschätzen zu können, fehlen auch hier. Durch die Verschiebung würde die neue Talstation in eine neue Geländekammer zu liegen kommen und wäre folglich von weither sichtbar. Dabei ist relevant, dass das Gebiet beim Oberen Brand bisher weitgehend unbelastet von technischer Infrastruktur ist.

Gutachten sind Bestandteile des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens bzw. werden im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ausgearbeitet

Die weitere Optimierung der Landschaftseinpassung ist in der Detailplanung (massgebliches Verfahren PGV) unter Berücksichtigung aller weiteren zu berücksichtigenden Themen (Wald, MHP und Flachmoor etc.) vorgesehen.

15 1 Im Erläuterungsbericht heisst es, «aufgrund der bestehenden Flachmoore [sei] kaum eine andere Anordnung der Talstation möglich.» Aus den Unterlagen geht jedoch nicht hervor, ob und wie auch alternative Standorte geprüft worden sind. So bleibt fraglich, ob der vorgeschlagene Standort wirklich der einzige ist, der infrage kommt.

Angesichts der grossen Eingriffe ins Landschaftsbild ist ein gründliches Variantenstudium erforderlich. Für diese sollen Visualisierungen aus verschiedenen Perspektiven erstellt werden. Grundsätzlich ist die Standortgebundenheit für die End- wie für die Talstation nachzuweisen und ein entsprechendes Variantenstudium erforderlich. Nur so, heisst es im Leitfaden «Wiederherstellung und Ersatz im Natur- und Landschaftsschutz» des BAFU, könne das Vermeidungsgebot gemäss dem Natur- und Heimatschutzgesetz sachgerecht beachtet werden. «Dieses muss mehrere Alternativen umfassen, welche ernsthaft infrage kommen und auch ausserhalb von schutzwürdigen Biotopen liegen.»

Kenntnisnahme. Varianten wurden geprüft. Mit der geplanten Bahn soll primär die Verbindungsfunktion des bestehenden Tschuggenlifts aufrechterhalten werden. Die Standorte der Berg- und Talstation sowie die Linienführung müssen also ungefähr dem Bestand entsprechen, bzw. die bestehenden Pistenvverbindungen aufrechterhalten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Landschaftseinpassung durch andere Faktoren wie z.B. Waldschneisen auch verschlechtert werden kann, was auch berücksichtigt wurde.

Wie es im Handbuch steht, müssen «mehrere Alternativen ..., welche ernsthaft infrage kommen und auch ausserhalb von schutzwürdigen Biotopen liegen» geprüft werden. Für den Ersatz des Tschuggenlifts kommen jedoch aufgrund der Ausgangslage und der vielen umweltrechtlichen Aspekte nur wenige Alternativen «ernsthaft in Frage».

Im weiteren Verlauf der vorliegenden Planung sowie auch im Rahmen der UVB Hauptuntersuchung wird das durchgeführte Variantenstudium weiter erläutert.

Pistenkorrekturen

16	1	Mit der UeO-Änderung sollen auch Pisten angepasst werden. Dazu sind zusätzliche Pisten im Umfang von 7'700 m² sowie zusätzliche Beschneiungsflächen im Umfang von 10'000 m² vorgesehen. Im Erläuterungsbericht ist verharmlosend von «Pistenkorrektur» und «Anpassung» die Rede. Wo genau die Pisten- und Beschneiungsflächen in diesem erheblichen Ausmass vergrössert werden sollen, wird nicht aufgezeigt. Und auch zum Verlauf der erforderlichen Beschneiungsleitungen und Zapfstellen werden keine Angaben gemacht. Diese müssen jedoch in einer UeO-Anpassung verbindlich festgelegt werden. Pro Natura Berner Oberland beurteilt die geplante Pistenvergrösserung und Beschneigung äusserst kritisch. In einem solch sensiblen Gebiet soll auf jegliche Intensivierung der Nutzung verzichtet werden.	Diese Inhalte sind im Überbauungsplan dargestellt. Zapfstellen wurden jedoch noch nicht projektiert und werden im weiteren Verlauf der Planung festgelegt. Wie oben dargelegt wird mit den Pistenanpassungen keine Intensivierung der Nutzung erzielt. Es werden fehlerhafte Pistenkorridore korrigiert und die Beschneigung wird ausserhalb der Flachmoore optimiert, um die Schneesicherheit auf wie auch die planungsrechtliche Sicherheit der Piste selbst zu verbessern. Ein grosser Teil der zusätzlichen Pisten- und Beschneiungsflächen entsteht mit der neuen Pistenverbindungen ab der Bergstation Tschuggen (ca. 8'300 m² neue Skipiste mit Beschneiungsfläche). Nach der Mitwirkung fanden weitere Optimierungen der Pistenkorrekturen statt, sodass im Bereich der Skipiste SB Tschuggen sowohl die Skipistenfläche wie auch die Beschneiungsfläche gegenüber dem heutigen Zustand reduziert wird (Skipiste: -19'000 m², Beschneigung: -2'800 m²). Total nimmt mit der vorliegenden Änderung die Skipistenfläche um 11'300 m² ab und die Beschneiungsfläche nimmt um ca. 2'500 m² zu. Die Planungsunterlagen werden entsprechend aktualisiert.
17	1, 4	Es fehlen Angaben zur Herkunft des Wassers, das für die Beschneigung eingesetzt werden soll. Diese Informationen sind notwendig, um die konkreten Folgen abschätzen zu können, und sollten in der UeO-Anpassung aufgeführt werden. Mit Blick auf das an anderen Stellen im Skigebiet Kleine Scheidegg - Männlichen eingesetzte Beschneigungswasser ist es wahrscheinlich, dass das bei Tschuggen verwendete Wasser einen höheren Nährstoffwert aufweist als das Regenwasser	Das benötigte Wasser wird aus den beiden, bereits bestehenden, Speicherseen im Gebiet Männlichen bezogen. Das Monitoring des verwendeten Beschneigungswassers zur Verhinderung von unzulässigem Nährstoffeintrag gemäss Wassernutzungskonzept Jungfrauregion ist seit vielen Jahren zwingender Inhalt der Wasserkonzession und wird auch

im Gebiet. Dadurch wächst die Gefahr, dass geschützte Pflanzenbestände negativ beeinflusst werden.

durchgeführt. Somit ist auch in Zukunft sichergestellt, dass geschützte Pflanzenbestände nicht durch Nährstoffeintrag negativ beeinflusst werden können.

18	1	Zu beachten ist, dass dieses Gebiet nach Süden ausgerichtet und die Sonneneinstrahlung entsprechend gross ist. Angesichts der Klimaerwärmung ist eine Vergrösserung der Pisten hier denkbar ungeeignet.	Die Pistenkorrekturen dienen der Korrektur und Optimierung der Skipiste, sodass die Schneesicherheit der Piste weiterhin und solange möglich aufrechterhalten werden kann. Es erfolgt kein Ausbau der Beschneigung sondern eine Reduktion der gesamten Beschneigungsfläche (vgl. Nr. 16). Weiter sind die Pistenflächen eher nach Osten als nach Süden ausgerichtet und nach Ansicht der Bahnbetreiberin weiterhin für den Skisport geeignet.
19	1	Der Bau der Leitungen würde wertvolle Moorflächen gefährden. Im Betrieb gelangt durch die Beschneigung zusätzliches Wasser auf die Moorflächen. Ob der Kunstschnee direkt auf Moorflächen produziert oder erst später von benachbarten Flächen mit Pistenfahrzeugen auf die Moore gestossen wird, spielt keine Rolle. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat mit dem «Handbuch Moorschutz in der Schweiz» die Problematik der Beschneigung von Moorflächen vertieft behandelt. Im Kapitel «Skipisten, Loipen, Beschneiungsanlagen und Moorschutz» heisst es: «Moorbiotope sind nicht zu beschneien.» Weiter wird postuliert: «Einträge grösserer Schmelzwassermengen aus angrenzenden beschneiten Flächen (z.B. im Bereich der Pufferzone) in Moorbiotope sind zu verhindern.» Begründet wird dies mit folgenden Gefahren: Nährstoffeintrag, verkürzte Vegetationszeit, veränderter Wasserhaushalt. Dass der Moorschutz nicht geschwächt werden darf, zeigt auch das wissenschaftliche Monitoring der Flächen. Trotz des seit 1987 in der Bundesverfassung verankerten Moorschutzes nimmt die Qualität der Moorgebiete laufend ab. Regelmässige Überprüfung durch die Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) zeigen, dass die sich ökologische Qualität der Flachmoore verschlechtert und der Anteil an typischen Flachmoorarten zurückgeht.	Das Handbuch Moorschutz stammt aus dem Jahr 2002. Inzwischen sind verschiedene Untersuchungen erfolgt, die die Komplexität der Materie aufzeigen. Das Thema Nährstoffeintrag wird durch die Untersuchungen und die Obergrenzen in der Konzession überwacht und à jour gehalten. Die Veränderungen der Moorgebiete hat viele verschiedene Faktoren und können nicht auf den Einsatz von technischem Schnee reduziert werden. Die Verlegung von Leitungen ist rechtlich nur möglich und bewilligbar, wenn negative Auswirkungen auf das Flachmoor ausgeschlossen sind. Dies wird im weiteren Verlauf der Planung bzw. im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen sein.

Auswirkungen

20	1	Wald: Für den Bau der Sesselbahn Tschuggen sollen Waldflächen permanent respektive temporär gerodet und es soll Wald über grössere Flächen niedergehalten werden. Es fehlen Angaben zur Grösse dieser Flächen.	Verbindliche Angaben zu den erforderlichen Rodungen und Niederhaltungen können aufgrund des Projektierungsstands nicht kommuniziert werden (Stützenstandorte, genaues Trasse nicht festgelegt). Die vorgesehene, durch Niederhaltungen betroffene Fläche sowie die voraussichtlichen erforderlichen Rodungen gemäss heutigem Projektstand können jedoch erläutert werden.
21	1, 4	Flachmoore: Gemäss Erläuterungsbericht befinden sich die Tal- und die Bergstationen ausserhalb der Flachmoore. Dies lässt sich aufgrund der fehlenden Angaben zu den Standorten der Stationen nicht abschliessend beurteilen. Hingegen ist klar, die diese Bauten im moorhydrologischen Hinweisperimeter zu liegen kommen. Um eine Beeinträchtigung der Hydrologie der betroffenen Moore auszuschliessen, ist für sämtliche Standorte ein moorhydrologisches Gutachten zu erstellen. Die Stützenstandorte sollen ebenfalls ausserhalb des Flachmoors zu liegen kommen. Allerdings würden einige der Stützen derart nahe am Flachmoor platziert, die Fundamente teilweise im Flachmoor zu liegen kommen. Dies widerspricht der geltenden Gesetzgebung, die einen absoluten Schutz von Flachmooren vorsieht. Wie bei Tal- und Bergstation sind die Stützen im moorhydrologischen Hinweisperimeter vorgesehen. Im Erläuterungsbericht wird betont, dass mit der Entfernung der alten Bauten und dem Ersatz des Schlepplifts durch eine Sesselbahn die Belastung der Flachmoorstandorte «deutlich reduziert» werde. Diese Aussage ist fragwürdig. Der geplante Bau von Sesselbahn und Beschneiungsleitungen sowie der Betrieb der Beschneiungsanlagen führen zu einer höheren Belastung. Gleichzeitig kann erst ein moorhydrologisches Gutachten zeigen, ob die Entfernung der Fundamentplatten des alten Lifts eine Verbesserung bringen kann.	Kenntnisnahme. Gemäss geltender Gesetzgebung ist geplant, ein moorhydrologisches Gutachten im Rahmen der Hauptuntersuchung UVP für alle Projektbestandteile inkl. Stationen, Stützen und Rückbau der Anlagen zu erstellen. Dass der Bau der neuen Sesselbahnen mit Stützen ausserhalb der Flachmoore stärkere negative Auswirkungen haben soll als die bestehenden Anlagen mit Stützen- (4) und Stationsstandorten (Wächterhaus Talstation) im Flachmoor, ist aus Sicht der Bahnbetreiberin und Gemeinde zu bestreiten. Mit den neuen Anlagen soll in jedem Fall eine Verbesserung gegenüber dem Bestand entstehen: – Sämtliche bestehenden, im Flachmoor stehenden Bauten und Anlagen werden soweit für das Flachmoor positiv rückgebaut. – Eine sachgemäss mittels Spühlborung erstellte Leitung wird keine Auswirkungen auf das Flachmoor haben. – Mit der erfolgten Optimierung der Pistenkorrekturen wird die Beschneiungsfläche im Bereich der Skipiste SB Tschuggen weiter reduziert, sodass die Auswirkungen der Beschneigung im schlimmsten Fall nicht massgeblich ändern und im besten Fall durch

geringere Schmelzwassermengen reduziert werden
 (vgl. Nr. 16).

22	1	Flachmoore: Erwähnt ist ferner, dass die «geringfügige Ausdehnung der Beschneigung» ausserhalb der Flachmoore zu einem «geringen Verlust der Vegetationsvielfalt führen» könne. Diese Aussage ist verharmlosend. Es sind zusätzliche Beschneigungsflächen im Umfang von 10'000 m2 vorgesehen, was nicht als geringfügig bezeichnet werden kann. Zudem ist zu bedenken, dass Kunstschnee auch auf Flachmoore gestossen wird, was in diesen sensiblen Lebensräumen ebenfalls zu einer Beeinträchtigung führen wird.	Die zusätzliche Beschneigungsfläche kommt überwiegend ausserhalb von empfindlichen Flächen, im Bereich der Bergstation zu liegen. Im Bereich der Skipiste SB Tschuggen, wo Flachmoore betroffen sind, wird die genehmigte Beschneigungsfläche reduziert (vgl. Nrn. 16, 21).
23	1, 4	Wildtiere, Vögel: Laut Erläuterungsbericht führen «weder der Ersatz des Schlepplifts Tschuggen durch eine Sesselbahn noch die neue Pistenführung [...] zu massgeblichen Auswirkungen auf Wildvögel und Säugetiere.» Dieser Aussage ist zu widersprechen. Die geplante Kapazitätserweiterung führt zwangsläufig dazu, dass Störungen für Wildtiere zunehmen, beim Bau und auch später im Betrieb der Sesselbahn. Dies ist relevant, weil ein grosser Teil Gebiets in der Wildruhezone «Itramenwald» liegt. Diese Wildruhezone ist Lebensraum für zahlreiche geschützte Arten, unter anderem dem Birkhuhn, eine in der Schweiz potenziell gefährdete Art, die als national prioritär eingestuft ist. Aus diesem Grund beurteilen Pro Natura Berner Oberland sowie Birdlife Bern den geplanten Liftersatz durch eine 6-er-Sesselbahn und die damit verbundene Kapazitätserweiterung äusserst kritisch. Insbesondere erstaunt hat die Aussage: «Die Skipistenkorrekturen unterhalb der Waldgrenze sind im Itramenwald versteckt ...» (Bericht Pt.4.2), dies bedeutet eine zusätzliche Belastung dieses Gebiets. Unabhängig von der gewählten Varianten der neuen Bahn ist ein Monitoring von Wildtierbewegungen und -verhalten vor und nach Projektumsetzung durchzuführen.»	Kenntnisnahme. Die Erklärung, was die Kapazitätserweiterung bedeutet, ist am Anfang des Abschnittes «SB Tschuggen» aufgeführt. Die Wildruhezone «Itramenwald» ist im Winter aktiv, d.h.vom 1. Dezember bis 20. April. Im Sommer ist dies nicht nötig, da «nur» Alpwirtschaft und Wandertourismus betrieben wird. Die Auswirkungen auf Wildtiere und Vögel werden im UVB näher erläutert. Gemäss ersten Einschätzungen und Rücksprachen mit dem Wildhüter sind während des Betriebes keine zu erwarten. Der Bau der Anlage wird ab anfangs August bis anfangs Dezember ausgeführt (gesetzliche Schonzeit für Wild und Vögel zwischen 1.4. und 31.7.; Wildruhezone ab 1. Dezember). Ob ein Monitoring stattfinden muss, wird nach den Diskussionen und Rückmeldungen der Fachstellen entschieden.
24	1	Die Flachmoorverordnung verlangt in Art. 8, dass bestehende Beeinträchtigungen von Flachmooren bei «jeder sich bietenden Gelegenheit so weit als möglich rückgängig gemacht werden.» Der Ersatz des Tschuggenlifts sollte deshalb	Kenntnisnahme. Verbesserungen werden durch die Entfernung der für die Flachmoore schädlichen Anlagenteile der ehemaligen Lifte erbracht. Weitere Verbesserungen von allfälligen Beeinträchtigungen werden im Rahmen der UVP überprüft.

genutzt werden, um frühere Schäden zu beheben. In der UeO-Anpassung sind deshalb konkrete Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

BKW: Sicherung Trasse Kabelleitungen

25	2	Im Projektperimeter befinden sich ebenfalls 16/0,4-Kilovolt-Kabelleitungen, bei denen insbesondere die Leitungsverordnung (LeV) und die Starkstromverordnung (StV) zu beachten sind. Sobald das Vorhaben publiziert wird, wird die BKW im Sinne einer Rechtsverwahrung oder einer Einsprache verlangen, dass der Bestand und störungsfreie Betrieb unserer Kabelleitungen gewährleistet bleibt. Wir empfehlen die BKW in die Planung miteinzubeziehen, sodass mögliche Trasse Verlegungen oder Netzanschlussänderungen — oder -verstärkungen vorgängig koordiniert werden können. Wir bitten deshalb um entsprechende Kontaktaufnahme mit dem Gebiet Jungfrauregion.	Kenntnisnahme. Es ist keine Beeinträchtigung der bestehenden Leitungen zu erwarten. Im Rahmen der Detailprojektierung wird die BKW kontaktiert.
26	2	Die BKW weist des Weiteren darauf hin, dass das Arbeiten in der Nähe einer elektrischen Anlage erhebliche Gefahren verursachen, weshalb die nachfolgenden Sicherheitsvorschriften einzuhalten sind: • Bei Bauarbeiten in der Nähe der Leitung ist grösste Vorsicht geboten, damit die Personen- wie auch die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleistet werden kann. • Kabelleitungen - Das BKW-Merkblatt für Baufachleute «Arbeiten in der Nähe von Kabeln» ist einzuhalten.	Kenntnisnahme.