

Einwohnergemeinde Grindelwald

Planung «Ersatz Firstbahn»



Mitwirkungsbericht

20. Januar 2026

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Grindelwald
Spilstattstrasse 2
3818 Grindelwald

Auftraggeber:

Firstbahn AG
Dorfstrasse 187
3818 Grindelwald

Auftragnehmerin:

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

Bearbeitung:

Arthur Stierli, Dipl. Geograf, Raumplaner FSU
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO
Manuel Brügger, Geograf BSc

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

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	5
1. Einleitung	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	8
1.3 Information und Orientierung der Bevölkerung	9
1.4 Mitwirkende und Mitwirkungseingaben	9
1.5 Auswertung der Mitwirkungseingaben	10
1.6 Weitere Schritte, parallele Verfahren	10
2. Verkehr	12
2.1 Parkierung, Busbahnhof, Zufahrt	12
2.2 Langsamverkehr	14
2.3 Verkehrskonzept (Probleme/Grundsatzfragen)	14
2.4 Ideen Verkehrskonzept Innerorts	16
2.5 Ideen Verkehrskonzept Lüttschinentäler	17
3. Verfahren, Dokumentation	18
3.1 Rollenverteilung	18
3.2 Übergeordnete Grundlagen	21
3.3 Vollständigkeit Planungsdossier	21
3.4 Verfahrenskoordination, Verfahrensschritte	24
4. Kapazität, Linienführung, Variantenvergleich Firstbahn	25
4.1 Bedarf abweichende Linienführung	25
4.2 Nicht geprüfte Varianten	25
4.3 Wahl, Gewichtung, Anwendung der Kriterien Variantenstudium	27
4.4 Interessenabwägung Variantenstudium	28
4.5 Bedarf Kapazitätserhöhung	28
5. Bereich Furenmatte	29
5.1 Ortsbild, Denkmalschutz	29
5.2 Mantelnutzung	30
5.3 Störende Auswirkungen Talstation	31
6. Standorte Bort, First	32
6.1 Standort Bort	32
6.2 Standort First	32
7. Einzelne Vorhaben	33
7.1 Sesselbahn Isch	33
7.2 Touristische Erlebnisanlagen	34
7.3 Bachalpsee	37
8. Finanzen, Ausgleiche, Grundeigentum	37
8.1 Beteiligung Firstbahn	37
8.2 Eingriff ins Grundeigentum	38

9.	Umwelt- und Landschaftsschutz	40
9.1	Allgemein	40
9.2	Erlebnisangebote	41
9.3	Unvollständige Informationen im Erläuterungsbericht	41
9.4	Nachhaltigkeit Tourismus	44
10.	Sonstige Themen	44
10.1	Areal Sandigestutz	44
10.2	Heutiges Firstbahn-Areal	45
10.3	Zukunftsbild Gemeinde	45
10.4	Tourismuskonzept/Ranger	46
10.5	Nachhaltigkeit im Bau	46

Das Wichtigste in Kürze

Der Gemeinderat von Grindelwald freut sich über die rege Teilnahme an der Mitwirkung zur Planung «Ersatz Firstbahn» mit 90 Eingaben, welche verschiedenste und teils umfangreiche Hinweise und Anregungen enthalten. Er sieht dies als positives Zeichen einer engagierten Auseinandersetzung und Diskussion über eine wichtige Entwicklung in der Gemeinde und bedankt sich bei allen Mitwirkenden.

Zielsetzung des Gemeinderates

Der Gemeinderat ist die Planung «Ersatz Firstbahn» aus einer unabhängigen Position gemeinsam mit den Kommissionen angegangen, wobei er sich an der technischen Machbarkeit orientiert hat. Für den Gemeinderat standen zu Beginn der Planung drei wesentliche Ziele in Bezug auf eine zukünftige verträgliche Gemeindeentwicklung im Vordergrund:

- Der Raum First ist insbesondere im Winter für die Dorfbevölkerung und die Feriengäste im Dorf das nächstgelegene Wintersportangebot, welches in seiner kurzen Erreichbarkeit auf der sonnigen Seite von Grindelwald erhalten werden soll.
- Die Wahl des neuen Standortes für die Talstation soll aus Sicht des Gemeinderates möglichst Synergien mit der weiteren Ortsentwicklung schaffen und als Verkehrsdrehscheibe sowie als Auftakt zum Dorfzentrum dienen.
- Der Ersatz der Firstbahn soll zu Verbesserungen der verkehrlichen Situation im Dorfzentrum führen, indem der motorisierte Individualverkehr und der Reisebusverkehr im Dorfkern reduziert wird (z.B. mit vermehrter Nutzung des P+R in Matten, Förderung der Anreise mit dem ÖV, Schaffung attraktiver Umsteigemöglichkeiten, Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof).

Linienführung

Aus Sicht des Gemeinderates erfüllen die vorgesehene Linienführung sowie die gewählten Standorte der Stationen die Erwartungen der Gemeinde. Unter Berücksichtigung der genannten Ziele wurden die Grundlagen- und Planungsarbeiten gemeinsam gestartet. In der weiteren Bearbeitung hat sich gezeigt, dass einzelne ursprüngliche Projektabsichten in Abstimmung mit den Jungfraubahnen hinterfragt werden müssen. So wird auf die Weiterverfolgung des Projektes der Sesselbahn Isch verzichtet.

Verfahren

Der Ersatz der Firstbahn bedingt eine planungsrechtliche Grundlage in der Grundordnung der Gemeinde Grindelwald. Dies wird mit den Ergänzungen und Änderungen der vier Planungsinstrumente geschaffen. Damit wird nicht das konkrete Vorhaben bewilligt, sondern der Raum gesichert, um eine Ersatzseilbahn realisieren zu können. Die Beurteilung des Bauprojektes erfolgt im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Seilbahngesetz. Gestützt darauf können die Auswirkungen auf Raum und Umwelt stufengerecht aus den ersten Konzepten beurteilt werden, wobei insbesondere die räumlichen Konflikte mit Schutzinteressen angespro-

chen, abgewogen und gelöst werden müssen. Mit dem PGV erfolgt dann gestützt auf das konkrete Projekt die Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens.

Auswirkungen auf Raum und Umwelt	Der Ersatz der Firstbahn bietet auch die Chance, heutige Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu reduzieren. So wird durch die gewählte Linienführung mit dem Rückbau der Verbindung Bort – Schreckfeld eine attraktive Landschaftskammer von einer touristischen Infrastrukturanlage entlastet. Im Weiteren werden mit der Linienwahl sowie den vorgesehenen Standorten für Stützen und Zwischenstationen direkte Eingriffe in Schutzgebiete weitgehend vermieden und weitere diesbezügliche Optimierungen werden in der Projektierung geprüft.
Geamtverkehrs-konzept	Rund die Hälfte aller Mitwirkungseingaben betreffen den Verkehr. Das Thema hat auch im Gemeinderat und in den Kommissionen eine sehr hohe Bedeutung und sie sind sich bewusst, dass nur mit einem Gesamtverkehrskonzept die vielen Fragen, welche auch in der Ursache und somit in der Lösung voneinander abhängen, koordiniert angegangen werden müssen. Für die erforderliche umfassende Betrachtung des Verkehrssystems bzw. des -angebots in Grindelwald hat der Gemeinderat einen Dialog-Prozess zur Erstellung eines «Gesamtverkehrskonzeptes Grindelwald» gestartet. Im Dialog mit einer breit zusammengesetzten Begleitgruppe sollen die bereits vorhanden Erkenntnisse aus den unterschiedlichen Grundlagenstudien (z.K. Korridorstudie Lüttschinentäler) zusammengefügt und ein Gesamtbild geschaffen werden. Das Ergebnis wird der Bevölkerung vorgestellt und diskutiert. Die Arbeiten erfolgen gesamtheitlich und nicht nur auf die Auswirkungen des Ersatzes der Firstbahn fokussiert, unter Federführung der Gemeinde.
Tourismusstrategie	Der «Ersatz Firstbahn» trägt dazu bei, dass das heutige Tourismusangebot in Grindelwald weiterhin attraktiv bleibt und das dorfnahe Sommer- und Wintersportgebiet gut erreichbar für die Bevölkerung und die Feriengäste ist. Mit der Mitwirkung wurde vermehrt auf das Erfordernis einer Tourismusstrategie hingewiesen. Der Gemeinderat hat eine Gemeindestrategie erarbeitet, welche auch Aussagen zur touristischen Entwicklung enthält. Die Tourismusstrategie als solche ist dann Aufgabe von Grindelwald Tourismus, wobei die Gemeindestrategie die strategische Grundlage dazu bildet.
Talstation Furenmatte	Der Standort für die neue Talstation in der Furenmatte hat für die Gemeinde einen sehr hohen Stellenwert, da mit diesem Gebäude der Auftakt zum Zentrum von Grindelwald mitgeprägt wird. Die Talstation wird Teil der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Grindelwald. Die Gestaltung der Gebäude ist zwar noch nicht Gegenstand der geänderten Überbauungsordnung (UeO) «Furenmatte», worin einzig die maximale Ausdehnung der Talstation sowie weiterer Bauten in einem Ortsbaulichen Gesamtkontext festgelegt werden. Mit dem gewählten zweistufigen qualitätssichernden Verfahren soll aber frühzeitig mit unabhängigen Fachexperten und Fachexpertinnen eine optimale Lösung sowohl für die Talstation als auch für die drei weite-

ren Stationen gefunden werden. Das qualitätssichernde Verfahren soll im Frühjahr 2026 abgeschlossen werden. Das Ergebnis ist dann die Grundlage für das auszuarbeitende Vor- und Bauprojekt als Grundlage für das PGV.

Adventure-
Angebote

Der Gemeinderat unterstützt die diversen Anliegen aus der Mitwirkung betreffend des Adventure-Angebotes. Er teilt die Ansicht, dass die touristischen Erlebnisanlagen auf das Gebiet First – Schreckfeld konzentriert bleiben und damit nicht mehr bis ins Dorf geführt werden. Erweiterungen der Adventure-Angebote werden auch künftig mittels UeO-Änderungen festgelegt werden müssen, mit umfassender Interessenabwägung und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Bachalpsee

Die sanitäre Infrastruktur am Bachalpsee ist nicht Teil der Planung «Ersatz Firstbahn» und kann aufgrund von planungsrechtlichen Hindernissen infolge der ausgeschiedenen nationalen Moorlandschaft nicht ohne weitere Abklärungen rechtlich umgesetzt werden. Der Gemeinderat ist sich aber der Problematik sehr bewusst und hat das Thema bereits in die Planungsarbeiten zur parallel laufenden Planung (Änderung der UeO «Beschneigungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald–First»), welche die Skipisten und Beschneiungsflächen im Gebiet First betrifft, aufgenommen. Diese Änderungen werden losgelöst von der vorliegenden Planung zur Firstbahn vorgenommen.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Konzession für die Firstbahn läuft im Jahr 2034 ab. Bis dann werden die bautechnischen und elektromechanischen Bauteile mit gut 40 Jahren ihr Lebensende erreicht haben und die Bahn wird ersetzt werden müssen.

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

Mit der vorgesehenen Verschiebung der Talstation vom östlichen Dorfkern zur Furenmatte direkt an den Bahnhof Grindelwald wird zum einen die Region First für die Gäste qualitativ besser mit dem ÖV erreichbar gemacht und zum anderen ein massgebender Beitrag zur Lösung bestehender Verkehrsproblematiken mit Parkplatzsuchverkehr von Gästen der Firstbahn und überfüllten Trottoirs im Dorf geleistet. Der Wechsel von einer herkömmlichen Gondelbahn auf eine 3S-Bahn erlaubt zudem mit wesentlich weniger Mastenstandorten eine direkte, landschaftlich optimierte und windstabile Linienführung zwischen Bort und First und führt zu zahlreichen Vorteilen betreffend Attraktivität, Qualität, Technik, Betrieb, Landschaft, höherer Überfahrt und Umwelt. Die Verschiebung der Firstbahn weg vom heutigen Standort führt jedoch dazu, dass die Linienführung neu bislang nicht betroffene Grundstücke tangiert.

1.2 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

Die Unterlagen betreffend der Planung «Ersatz Firstbahn» lagen vom 19. Juni bis am 18. August 2025 in der Gemeindeverwaltung sowie auf der Webseite der Gemeinde zur öffentlichen Mitwirkung auf. Gegenstand der Mitwirkung waren folgende Dokumente:

A) Änderung der Überbauungsordnung « Beschneigungsanlagen und Pistenenkorrekturen Skigebiet Grindelwald – First »

bestehend aus:

- Änderung Überbauungsplan 1:7'500
- Änderung Überbauungsplan – Teilplan Dorf 1:2'500
- Änderung Überbauungsvorschriften

B) Änderung der Überbauungsordnung « Touristische Nutzung First »

bestehend aus:

- Änderung Überbauungspläne 1 «First», 2 «Bort», 3 «Schreckfeld» 1:2'000
- Neuer Überbauungsplan 4 «Jochwang» 1:2'500
- Änderung Überbauungsvorschriften

C) Erlass der Überbauungsordnung « Furenmatte »

bestehend aus:

- Überbauungsplan 1:750
- Überbauungsvorschriften

D) Änderung Zonenplan und Baureglement « Furenmatte »

bestehend aus:

- Ausschnitt Zonenplan 1:1'000
- Änderung Baureglement Art. 311

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht/Bericht nach Art. 47 RPV «Ersatz Firstbahn»
- Dokumentation Variantenstudium Ersatz Firstbahn mit Anhang
- Schlussbericht Workshopverfahren «Furenmatte» – «First»
- Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn mit Anhang

1.3 Information und Orientierung der Bevölkerung

Zu Beginn der eigentlichen Mitwirkungsaufgabe wurde am 26.6.2025 im Sportzentrum eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, an welcher im ersten Teil der genaue Verfahrensablauf sowie die einzelnen Projektbestandteile vorgestellt wurden. In einem zweiten Teil konnte das Projekt an unterschiedlichen Posten unter Leitung einer im Verfahren beteiligten Person kritisch diskutiert werden.

Zusätzlich gab es weitere Informationsabende und -samstage am 5.7. / 12.7. / 18.7. / 22.7. im ehemaligen Intersportgebäude Grindelwald Grund. An diesen Daten waren während rund 1.5 Stunden Vertreter der Firstbahn und der Gemeinde anwesend und beantworteten Fragen zur vorliegenden Planung.

1.4 Mitwirkende und Mitwirkungseingaben

Innerhalb der Frist zur Mitwirkungsaufgabe «Ersatz Firstbahn» gingen insgesamt 90 Eingaben bei der Gemeindeverwaltung Grindelwald ein. Die Mitwirkenden lassen sich in die folgenden Kategorien unterteilen:

- 76 Mitwirkungseingaben stammen von Privatpersonen oder juristischen Personen
- 14 Mitwirkungseingaben stammen von politischen Parteien, Vereinen und Verbänden:
 - VCS, Regionalgruppe Thun-Oberland

- IG Pro Grindelwald Dorf
- SVP Grindelwald
- Verein gegen die masslose Überbauung
- Pro Natura Berner Oberland
- Handwerker- und Gewerbeverein Grindelwald
- Verein der Chalet- und Wohnungsbesitzer Grindelwald
- Verein Grindelwald Hotels
- FDP Grindelwald
- Regionalkonferenz Oberland-Ost
- BirdLife Bern
- Berner Heimatschutz
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
- Verein zäme fir Grindelwald

1.5 Auswertung der Mitwirkungseingaben

Zur Gliederung des Mitwirkungsberichts wurden die über 800 Anträge und Aussagen nach Kategorien und Unterkategorien unterteilt. Die Kategorien und Unterkategorien entsprechen der Kapitelstruktur (vgl. Inhaltsverzeichnis).

Sämtliche Anträge und Aussagen zur Mitwirkung «Ersatz Firstbahn» sind in den nachfolgenden Kapiteln zusammengefasst. Dabei wurden ähnlich oder gleich lautende Aussagen nicht wiederholt.

Die Stellungnahme des Gemeinderates ist jeweils am Schluss der jeweiligen Unterkategorie festgehalten. Dabei wird nicht auf jede einzelne Mitwirkungseingabe, sondern je Thematik in Form eines Fazits Stellung genommen. Die Antworten des Gemeinderates auf einzelne Aussagen und Anträge können in der Mitwirkungstabelle eingesehen werden. Der vorliegende Bericht stellt eine Bestandsaufnahme der Interessen und Anliegen der Grindelwalder Bevölkerung und weiterer Interessengruppierungen dar, welche für die kommenden Planungsschritte als massgebende Grundlage berücksichtigt werden.

1.6 Weitere Schritte, parallele Verfahren

Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung und entsprechenden Ergänzung der Unterlagen erfolgt die kantonale Vorprüfung, danach die öffentliche Auflage und Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten der Gemeinde Grindelwald.

Parallel zur vorliegenden Planung läuft das qualitätssichernde Verfahren 2. Stufe, in welchem die Stationsstandorte im Detail ausgearbeitet werden.

In einem separaten Dialog-Verfahren unter Federführung der Gemeinde wird weiter die ganze Verkehrssituation in Grindelwald inkl. Ortsbussystem und Reisebusverkehr sowie die Zu-/Wegfahrt und Parkierung der Firstbahn behandelt. Daraus soll das «Gesamtverkehrskonzept Grindelwald» entstehen. Die Lösungsvorschläge werden mit einer breit abgestützten Begleitgruppe diskutiert. Der Gemeinderat verabschiedet das Gesamtverkehrskonzept.

Der Gemeinderat hat zudem eine Gemeindestrategie erarbeitet, welche Stossrichtungen für die allgemeine langfristige Entwicklung der Gemeinde definiert (inkl. touristische Entwicklung).

Die Ergebnisse dieser parallelen Verfahren fliessen in die Planung Ersatz Firstbahn ein. Der Gemeinderat wird über die Ergebnisse der abgeschlossenen Verfahren informieren.

2. Verkehr

Eine Vielzahl von Mitwirkungen betreffen den Verkehr. Dabei hatten viele Mitwirkende sowohl konkrete Rückmeldungen zur vorliegenden Planung wie auch allgemeine, über die Planung hinausgehende Fragen, Bedenken und Verbesserungsvorschläge. Im folgenden wird zuerst auf die konkreten Bestandteile der Planung eingegangen (Kap. 2.1, 2.2). Der Gemeinderat befasste sich jedoch auch mit den planungsübergreifenden Mitwirkungsangaben zum Thema Verkehr (Kap. 2.3 - 2.6).

2.1 Parkierung, Busbahnhof, Zufahrt

Die Mitwirkenden teilten verschiedene Ansichten zum Thema der in die Planung integrierten Verkehrsinfrastrukturen (Parkhaus Firstbahn, Busbahnhof) mit:

- Es ist kein neues (unterirdisches) Parkhaus für die Firstbahn erforderlich. Das Parkhaus Terminal ist, abgesehen von wenigen einzelnen Tagen ausreichend. Mehr Parkplätze führen zwangsläufig zu mehr Verkehr.
- Das geplante Parkhaus mit einer max. Kapazität von 250 Parkplätzen ist zu klein für das zu erwartende Verkehrsaufkommen.
- Wenn ein zusätzliches Parkhaus gebaut werden soll, ist dies ausschliesslich im Bereich Grund denkbar, dort, wo die Verkehrsinfrastruktur bereits gebündelt ist und die Gäste effizient auf den öffentlichen Verkehr umsteigen können.
- Die Spillstattstrasse ist aufgrund ihrer Breite, der Steigung und des Kurvenradius im Bereich der Bahnunterführung als geplante Einfahrt zur Einstellhalle ungeeignet. Es ist eine andere Einfahrt für die Einstellhalle Firstbahn und ggf. den Busbahnhof vorzusehen.
- Die Entflechtung von ÖV und MIV an kritischen Stellen ist zwingend, um Stausituationen zu vermeiden. Beispielsweise sollen separate, unterirdische, richtungsgetrennte Ein- und Ausfahrten für Autos und Busse beim Parkhaus erstellt werden. Die Busse sollen bei der Ein- und Ausfahrt priorisiert behandelt werden.
- Kurze Umsteigewege sind eine Schlüsselvoraussetzung, damit der ÖV als attraktive Mobilitätsform wahrgenommen wird. Dies kann durch ebenerdige und rampenfreie Umsteigewege zwischen Bahn–Bus–Seilbahn umgesetzt werden. Zentral sind ober- und unterirdische Verbindungen für die Benutzenden von und zu den Bahn- sowie Busanlagen.
- Das Busterminal sollte zwingend in die Firstbahn-Talstation integriert werden.
- Im Untergeschoss der Talstation ist grosszügig Platz für Anlieferung/Logistik (grosse Lastwagen) und Parkplätze für Angestellte Bahn/Shops/Restaurants zu planen.
- Mit der Verlegung des Busbahnhofs sollte der Bärplatz neu ohne Parkplätze für Autos, als lebendiger, multifunktionaler Raum und Begegnungszone ausgestaltet und genutzt werden. Der Bereich des Bahnhof-

platzes bis Dorfstrasse ist ein verbindendes Element für das Dorf. Es ist eine neue Platzgestaltung gemäss bereits eingereichtem Ideen- und Gestaltungsvorschlag vorzusehen. Elemente der Gestaltung sind ebene und strukturierte Belagsflächen, Bäume, Beleuchtung, Fahnen, Sitzplätze, Bergwasser-Brunnen sowie Standorte für Reisebusse.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat verfolgt weiterhin das Ziel, den auswärtigen Autoverkehr mit gezielten Massnahmen weitestmöglich zu reduzieren. Zwar wird erkannt, dass es nie möglich sein wird, alle Touristen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu überzeugen. Es sollen jedoch wo immer möglich entsprechende Anreize geschaffen werden. Bezogen auf die neue Lage der Firstbahn ist es erforderlich, die nötigen Parkplatzkapazitäten zu ermitteln und so die richtige Balance zwischen Förderung des öffentlichen Verkehrs und Sicherstellung eines funktionierenden MIV-Angebots zu finden. Dies ist Bestandteil des parallel zur Planung laufenden Dialogverfahrens Verkehr (vgl. 2.3). Im Weiteren gilt es, gemeindeübergreifend sowie mit Unterstützung des Kantons, die vorhandene Infrastruktur mit P+R Matten und dem geplanten 1/4h-Takt der BOB bestmöglich zu nutzen und insbesondere die Tagesbesucher zum Umstieg auf die BOB zu bewegen.

Ein attraktiver Umstieg von Zug auf Bus und umgekehrt ist eine weitere zwingende Massnahme, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Besuch von anderen touristischen Attraktionen, Läden, Restaurants oder Hotels zu fördern. Aufgrund der Mitwirkung ist der Gemeinderat weiterhin überzeugt, dass der Busbahnhof in Zukunft im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs liegen muss. Ob der Busbahnhof ins UG der Talstation integriert wird oder eine andere Variante vorzuziehen ist, wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (vgl. Antwort zu 2.3) vertieft geprüft. Die zukünftige Nutzung des Bärplatzes wird im Gesamtverkehrskonzept ebenfalls thematisiert. Der Gemeinderat teilt die Ansicht, dass die Gestaltung des Bärplatzes eine Chance für die Bevölkerung und die Gäste von Grindelwald darstellt.

Ebenso wird die Zufahrtslösung nach Grindelwald im weiteren Verfahren, gestützt auf die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts, weiter ausgearbeitet.

2.2 Langsamverkehr

Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist ein zentraler Bestandteil der Planung Firstbahn. Mehrere Mitwirkenden äusserten sich dabei zum Thema Langsamverkehr, entweder betreffend die Gestaltung und Nutzung des Bahnhofplatzes oder der Anschlüsse an des übergeordnete Langsamverkehrsnetzes.

- Mit der Verlängerung des Perrons und mit den Arbeiten, welche die BOB direkt neben dem Hotel Belvedere machen will (Begradigung der Gleise, neue Unterführung) wäre es sinnvoll, einen Fussweg von der Unterführung direkt zum Gleis 2 zu bauen.
- Dass im Bereich Bahnhof eine unterirdische Verkehrsführung und eine Fussgängerzone vorgesehen sind, finden wir super.
- Das Bahnhofareal muss für Velos befahrbar bleiben, insbesondere für den Schulweg. Die Einrichtung eines separaten Bereichs für Velos, nicht Teil der Begegnungszone, sollte geprüft werden, um Sicherheit und klare Verkehrsführung zu gewährleisten.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat beabsichtigt, ein funktionstüchtiges Langsamverkehrsnetz zu schaffen. Die Sicherheit der Schulwege und Fussgängerbereiche ist ein Anliegen der Gemeinde und wird beim gesamten Projekt berücksichtigt. Das Bahnhofareal soll mit Ausnahme für den Fahrradverkehr und ggf. das Ortsbussystem verkehrsfrei gestaltet werden. Im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (vgl. 2.3) wird die genaue Ausgestaltung des Bahnhofplatzes weiter ausdiskutiert. Die Ergebnisse daraus fliessen wieder in die Planung «Ersatz Firstbahn» ein.

Die Variante einer zusätzlichen, direkten Fussverbindung von der Spillstattstrasse auf das Perron Gleis 2 wird befürwortet.

2.3 Verkehrskonzept (Probleme/Grundsatzfragen)

Eine hohe Anzahl an Mitwirkenden hielten im Rahmen der Mitwirkung mehrere Problemstellen im heutigen Verkehrsnetz der Gemeinde fest und äusserten ihre Befürchtung, dass sich diese Problemstellen mit der geplanten Verlagerung der Talstation zusätzlich verschärfen könnten. Vielfach wurde deshalb gefordert, ein Verkehrskonzept auszuarbeiten, welches nicht nur das Umfeld der Planung Firstbahn behandelt, sondern eine umfassende Analyse der Verkehrssituation in den Lütchinentäler vornimmt und Lösungsansätze inkl. Massnahmenkonzept vorschlägt.

Zusammenfassung der Kernaussagen:

- Absehbar ist eine Zunahme an Mehrverkehr. Vor allem der motorisierte Individualverkehr (MIV) führt bereits aktuell zu zahlreichen Problemen: Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Sicherheit und die Lebensqualität der Anwohnenden, die Trottoire sind zu eng und ausländische Touristen kennen die schweizerischen Verkehrsregeln nicht.
- Es ist ein geregelter Umgang mit und eine Lenkung der Reisebusse erforderlich, diese sind bereits im heutigen Betrieb bzw. im gesamten Dorf störend.
- Der geplante 15-Minuten-Takt der BOB wird die Probleme nicht lösen, sondern nur verlagern. Insb. wird die Schliessung der Barrieren an den Bahnübergängen zu weiteren Stausituationen führen.
- In den Planungsunterlagen wird von falschen verkehrstechnischen Annahmen ausgegangen: Der Umstieg des Individualverkehrs auf den ÖV in Matten scheint in der Realität nicht zu funktionieren.
- Interessenkonflikte: Einerseits führt der angedachte Umstieg auf den ÖV zu besseren Umsatzzahlen für die BOB, während andererseits die Jungfraubahnen die Parkplätze im Terminal und in der neuen Einstellhalle am Bahnhof vermieten möchten. Die Jungfraubahnen sind somit interessiert, dass die Auslastung des ÖVs und des MIVs hoch bleibt.
- Bevor neue Parkanlagen gebaut werden, sollte der Ausbau des ÖVs zuerst umgesetzt und als eine vollwertige Alternative zum Auto fair, spürbar und attraktiv ausgestaltet sein.
- Es müssen zusätzliche Anreize geschaffen werden, damit Reisegruppen Langzeitparkplätze ausserhalb von Grindelwald nutzen und ihre Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr weiterführen.
- Nur durch die Beschränkungen des Tagesverkehrs und des Verkehrsaufkommens sind nachhaltige Lösungen vertretbar.
- Für die Weiterführung des Projekts ist die Erarbeitung eines umfassenden, zukunftsgerichteten Verkehrskonzepts erforderlich. Dieses Verkehrskonzept sollte für das gesamte Tal erarbeitet werden, unter Einbezug aller Verkehrsarten und eines Verkehrsleitsystems und mit der Verwendung von aktuellen, vorliegenden fachlichen Grundlagen (z.B. Korridorstudie Lüttschinentäler).
- Ebenso sollte eine unabhängige Verkehrsplanungskommission gegründet werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat teilt die Ansicht, dass die Verkehrssituation in der Gemeinde kritisch ist. Die Forderung der Mitwirkenden entspricht der Haltung des Gemeinderats, wonach eine umfassende Betrachtung des Verkehrssystems notwendig ist, um die erkannten Probleme zu lösen. Mit Einzelmassnahmen kann das Ziel eines verkehrsberuhigten und doch leistungsfähigen Verkehrssystems nicht erreicht werden. Der Gemeinderat führt zurzeit ein Dialog-Verfahren Verkehr durch, in welchem ein «Gesamtverkehrskonzept Grindelwald» entwickelt werden soll. Die Lösungsvorschläge werden im Verfahren mit einer breit abgestützten Begleitgruppe diskutiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Dazu liegen bereits einzelne Grundlage vor, z.B. die Korridorstudie Lüschantäler Phase 4 (Metron).

Über die Ergebnisse wird die Bevölkerung zum gegebenen Zeitpunkt informiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts (Busbahnhof, Zu- und Wegfahrt, Parkierung Firstbahn) fliessen, wo sinnvoll und möglich, in die Planung Firstbahn ein.

2.4 Ideen Verkehrskonzept Innerorts

Die Mitwirkenden äusserten mehrere Ideen, um eine Verbesserung der Verkehrssituation und insb. eine Entlastung der Dorftrasse zu erreichen. Im Ideenkatalog sind klare Stossrichtung erkennbar:

Konzentrierung Tourismusverkehr im Grund:

- Eine Möglichkeit zur Entlastung des Dorfs wäre die Einführung eines Fahrverbots ab Kreisel Rothenegg, ausgestaltet werden kann dies durch eine Barriere oder durch hohe Bussen bei Nichteinhaltung. Alternative: Aktives Parkplatzleitsystem, Fahrzeuge mit reservierten Parkplätzen können ins Dorf, Fahrzeuge ohne Parkplatz-Reservation werden in den Grund geleitet.
- Es sollte ein regelmässiger Shuttle-Bus oder Zug zwischen Grund und Bahnhof Dorf verkehren, um die Parkierung im Grund zu attraktivieren. Dies sollte entweder kostenlos oder im Ticketpreis der Bergbahnen enthalten sein.
- Das Parkieren von Reisebussen sollte nur noch an wenigen definierten Standorten stattfinden, grundsätzlich ist die Parkierung im Dorf für Reisebusse zu verbieten.
- Der gemeindeinterne Verkehr sollte zu Gunsten des Dorfzentrums (Dorfstrasse) und dessen Einkaufserlebnis möglichst gering sein. Dazu braucht es Massnahmen in einem aufgewerteten Dorfkern. Temporeduktion wäre eine Möglichkeit, Fussgängervortritt eine andere. Diese Massnahmen sollten im Verkehrskonzept ersichtlich sein.
- Eine beschränkte Anzahl Abstellplätze bei der Gemeindeverwaltung an der Spiltstattstrasse bleibt bestehen und ist ein primärer Platz für den Ein- und Ausstieg von Personen per Reisebus. Der primäre Standort für die Stationierung der Reisebusse ist und bleibt im Grund (Talgietli.)

Attraktivierung öffentlicher Verkehr

- Attraktivere Gestaltung des ÖVs für Einheimische, durch beispielsweise Parkkarten, Kurzzeitparkplätze für Einheimische oder die kostenlose Nutzung der Ortsbusse/BOB.
- Einheitliches Einheimischen-Angebot zur Nutzung von ÖV und Bergbahnen (inkl. Berufsfahrten)

Verlagerung Verkehr

- Eine Umfahrungsstrasse um das Dorf ist zu prüfen, um den Dorfkern (Dorfstrasse) zu entlasten und die Erreichbarkeit MIV weiterhin zu gewährleisten.
- Der Bereich vom Bahnhof bis zur Kirche sollte mindestens verkehrsberuhigt oder autofrei sein, allenfalls auch nur zu bestimmten Sperrzeiten. Alternativ kann ein Einbahnverkehrssystem im Dorfkern, welches als Schleife angeordnet ist, geprüft werden, um Flanierzonen, Fahrradwege sowie grosszügige Fussgängerbereiche zu ermöglichen.
- Verkehrsführung unterirdisch unterhalb Bärplatzes. Miteinbezug der Erkenntnisse aus vorherigen Studien.

Vermeidung Verkehr durch Parkgebühren

- Erhöhung der Parkgebühren, vor allem für Reisebusse.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat begrüsst die vielseitigen Ideen und Beiträge. Um das Problem zu lösen, ist eine umsichtige und umfassende Planung und voraussichtlich die Umsetzung von mehreren Stossrichtungen erforderlich, weshalb ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet wird (vgl. 2.3). Im Rahmen des Verfahrens zum Gesamtverkehrskonzept werden die Vorschläge der breit abgestützten Begleitgruppe zur Kenntnis gebracht sowie bei der Ausarbeitung eines Massnahmenpakets geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

2.5 Ideen Verkehrskonzept Lütschinentäler

Die Mitwirkenden äusserten zusätzlich zu den Ideen innerorts (vgl. 2.4) teilweise auch Massnahmenvorschläge, die bereits auf der Zufahrt zum Dorf umgesetzt werden sollten, um die Verkehrssituation im Dorf wie auch in den anderen Ortschaften zu verbessern:

- Die Zufahrt nach Grindelwald sollte ab Zweilütschinen nur mit Bewilligung möglich sein, dabei ist die Implementierung eines Leitsystems notwendig. Alternativ sollte eine Kontingentierung des Verkehrs in die Lütschinentäler (kurzzeitige Sperrung wenn Dörfer voll) geprüft werden.
- Langfristig könnte evtl. eine Autobahnzufahrt ab Ortweid nach Bönigen angedacht werden.
- Busse und Tagestouristen sollen vermehrt so gelenkt bzw. gezwungen werden, auf den P+R-Parkplatz in Matten zu fahren und von dort auf den ÖV umzusteigen.

- In beiden Lütschinentälern sollte es keine Gratisparkplätze für Cars geben. So können Leerfahrten von Lauterbrunnen nach Grindelwald oder überhaupt unnötige Fahrten in die Dörfer vermieden werden.
- Die langen Wartezeiten an den Bahnschranken sind mitzuberücksichtigen. Die Schranken werden insb. in Zukunft mit der Taktverdichtung zu zusätzlichen Stausituationen auf der Strasse führen. Deshalb sollte die Schliessdauer, Warn- und Wartezeit sämtlicher Bahnschranken verbessert und der Bau von Bahnunterführungen priorisiert werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Die vorgebrachten Ideen und Lösungsvorschläge werden vom Gemeinderat dankend angenommen. Die Handlungsmöglichkeiten ausserhalb der Gemeinde und insbesondere auf der Kantonsstrasse werden in die Überlegungen zum Gesamtverkehrskonzept einfliessen und geprüft. Um das Problem zu lösen, ist eine umsichtige und umfassende Planung und der Einbezug von mehreren Akteuren (Kanton, Region, Gemeinde, etc.) erforderlich, weshalb ein Verkehrskonzept erarbeitet werden soll (vgl. 2.3). Im Rahmen des Verfahrens zum Verkehrskonzept werden die Vorschläge der breit abgestützten Begleitgruppe zur Kenntnis gebracht und bei der Ausarbeitung eines Massnahmenpakets berücksichtigt.

Eine Verbesserung der Stausituationen bei den Bahnschranken wird in Zusammenarbeit mit der BOB geprüft. Dabei gilt es zu beachten, dass einige Projekte, wie die Strassenunterführung Burglauenen und damit die Aufhebung des Bahnübergangs, dazu führen werden, dass es weniger Stau geben wird. Daneben soll mit dem Parkleitsystem erreicht werden, dass noch mehr Fahrzeuge bereits in Matten oder Wilderswil abgestellt werden und die Gäste auf die Bahn umsteigen. Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat als Strasseneigentümer vor einigen Jahren im Zusammenhang mit der Erneuerung der Strassenbrücke über die weisse Lütschine eine Studie bezüglich Umlegung/Aufhebung der beiden Bahnübergänge in Zweilütschinen erarbeitet. Die Studie kam zum Schluss, dass es aufgrund der Bebauung und Topografie keine sinnvollen und wirtschaftlichen Lösungen für eine andere Strassenführung ohne Bahnübergang gibt.

3. Verfahren, Dokumentation

3.1 Rollenverteilung

- Die Behörden der Gemeinde Grindelwald scheinen die im Auftrag der Firstbahn erstellten Unterlagen sowie die vorgenommenen (einseitigen) Variantenprüfungen und Interessenabwägungen unkritisch zu übernehmen und durchzuwinken.
- Die Planungsvorlage ist auf Initiative, im Auftrag und auf Kosten der Firstbahn ausgearbeitet worden. Durch das Abdelegieren von wichtigen kommunalen Planungsaufgaben an den Leistungserbringer und

Investor, orientiert sich die Planung nicht primär am wohlverstandenen öffentlichen Interesse, sondern an den wirtschaftlichen Interessen des Grosskonzerns und Investors.

- Die für die Mitwirkung vorgestellten Planungen der Jungfrau-
bahn Holding Interlaken sind generell aus Sicht Architektur, Ingenieurwesen und
den damit auch verbundenen Freiräumen nicht akzeptierbar und sind
zukünftig vollumfänglich der Hoheit des Gemeinderats Grindelwald zu
unterstellen.
- Bürgerinnen und Bürger von Grindelwald erwarten, dass die von uns
gewählten Gemeindevertreter und Vertreterinnen die Bevölkerung und
deren Interessen vertreten. Wenn Behördenmitglieder den Jungfrau-
bahnen nahestehen, haben sie dies offenzulegen und in den Ausstand
zu treten. Gemäss Art. 9 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz des
Kantons Bern (VRPG) hat eine Person, die als Mitglied einer Behörde zu
amten hat, in den Ausstand zu treten, wenn sie «aus anderen Gründen
in der Sache befangen sein könnte».
- Vor einer Planung dieser Grösse muss breit, d.h. unter Einbezug der
Bevölkerung, diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde
und der Tourismus entwickeln sollen. Dabei müssen Kriterien wie Kapa-
zitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen
werden. Auf politischer Ebene wäre eine ständige Kommission einzu-
setzen, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten
Parteien, Empfehlungen zur Zukunft von Grindelwald erarbeiten würde.
Aus aktuellem Anlass wäre auch eine entsprechende Nichtständige
Kommission betreffend Planung neue Firstbahn-Furenmatte-Bärplatz
angebracht.
- In diesem Sinne erwarten wir Mitwirkungsteilnehmende, dass unsere
Stellungnahmen, für deren Ausarbeitung wir Zeit und Aufwand einset-
zen, von den Gemeindebehörden ernsthaft geprüft werden und nicht
nur an das von der Firstbahn beauftragte Planungsbüro zur (abschlägi-
gen) Beantwortung weitergeleitet werden.
- Ein Projekt dieser Relevanz erfordert eine professionelle Gesamtpro-
jektleitung durch die Gemeinde. Diese muss insbesondere die Koordina-
tion der baulichen und verkehrlichen Vorhaben sicherstellen und eng in
die Entwicklung eines neuen, integralen Verkehrskonzepts eingebunden
sein.

Rückmeldung Gemeinderat

Die Ortsplanung ist Aufgabe der Gemeinde (Art. 53ff BauG). Der Gemeinderat engagiert sich als gewählte Vertreterinstanz der Bevölkerung unter Einbezug der ebenfalls durch die Stimmberechtigten gewählten Kommissionen bereits heute und nimmt seine Aufgabe wahr, für Grindelwald eine gute Lösung zu finden. Es steht kein Gemeinderatsmitglied den Jungfraubahnen so nahe, dass es in den Ausstand treten müsste.

Dass eine Planung auf Initiative eines bauwilligen Investors gestartet wird und die Erstellung des Planungsdossiers mit dem Investor gemeinsam vorgenommen wird, entspricht dem Standardvorgehen. Es ist keinesfalls so, dass die Unterlagen in einem solchen Planungsverfahren vom Gemeinderat unkritisch «durchgewinkt» werden. Der Gemeinderat formuliert zum Start jeder Planung Ziele und Voraussetzungen aus Sicht der Gemeinde und setzt diese im Rahmen der Planung auch durch. Im vorliegenden Fall soll die Planung — nebst der Einhaltung sämtlicher übergeordneter Gesetze und Schutzbestimmungen — zu einer deutlichen Aufwertung der öffentlichen Räume im Bereich des Bahnhofplatzes sowie zu einer verkehrstechnischen Verbesserung und Entlastung für den hinteren Dorfbereich führen. Diese Ziele sind aus Sicht des Gemeinderats klar im öffentlichen Interesse. Weitere Interessen der Bevölkerung wurden im Rahmen der Mitwirkung aktiv abgeholt und werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Der Gemeinderat hält die Schaffung von zusätzlichen Organen und Kommissionen nicht für zielführend. Im Planungsverfahren werden die betroffenen Interessengruppen mit einbezogen, die Bevölkerung erhält mit der Mitwirkung sowie mit der letztendlichen Entscheidungskompetenz (Gemeindeversammlung) das vorgesehene Mitspracherecht.

Die zukünftige Entwicklung des Dorfs, inkl. der touristischen Entwicklung, ist dem Gemeinderat auch ein Anliegen, weshalb dieser eine Gemeindestrategie ausgearbeitet hat. Die Strategie wird der Bevölkerung anfangs 2026 vorgelegt. Das Thema Verkehr wird, wie unter Kap. 2.3 erwähnt, separat und umfassend in einem Gesamtverkehrskonzept behandelt.

Die geforderte «Gesamtprojektleitung» ist Aufgabe der Gemeinde¹, welche das Projekt aktiv und kompetent führt.

1 Gemeinderat und Bauverwaltung

3.2 Übergeordnete Grundlagen

- Alle planerische Verfahren für die neue Firstbahn sind anzuhalten bis die neue Firstbahn (Stationsgebäude, Linienführung, Verkehrsführung) im kantonalen Richtplan eingetragen ist. Das Projekt fällt in die Kategorie «Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt» und bedarf eines Eintrags in den kantonalen Richtplan.
- Für das Jahr 2026 ist eine Anpassung des Richtplanes vorgesehen. Anstatt dies abzuwarten, wird vorgegriffen. Die der Ortsplanung übergeordnete Richtplananpassung ist abzuwarten und die Normenhierarchie ist zu wahren, bevor das vorliegende Projekt überhaupt inhaltlich diskutiert werden kann.

Rückmeldung Gemeinderat

Die übergeordnete Koordination wurde zu Beginn des Planungsverfahrens mit dem zuständigen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) abgesprochen. Dieses hielt fest, dass das Richtplanerfordernis abgedeckt sei, sofern die Bahn und die restlichen Anlagen im Intensivholungsgebiet (IEG) First (kant. Richtplan) liegen. Die Festlegung der geplanten Linienführung im kantonalen Richtplan, wie dies bei der V-Bahn erfolgte, sei seitens Kanton nicht vorgesehen.

Die neue Linienführung der Bahn liegt zu einem kleinen Teil ausserhalb des bestehenden IEGs. Entsprechend wird mit der Richtplananpassung 2026 parallel eine Erweiterung des IEGs durch das AGR geprüft. Die Änderung des IEGs im kantonalen Richtplan ist eine zwingende Voraussetzung dafür, dass die vorliegende Planung genehmigt werden kann. Solche zeitlichen Abhängigkeiten wurden wie vorgesehen zwischen Gemeinde und Kanton koordiniert und erfüllen die gesetzlichen Vorgaben.

3.3 Vollständigkeit Planungsdossier

- Das gesamte Planungsverfahren für die neue Firstbahn ist von Defiziten geprägt, insbesondere in Bezug auf Unabhängigkeit der involvierten Behörden, Umweltverträglichkeit der neuen Firstbahn und rechtsstaatliche Prinzipien. Insb. die Umweltauswirkungen der Planung (Wild, Vögel, Landschaft, ...) wurden nur ungenügend behandelt.
- Gemäss Erläuterungsbericht wurde eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Diese sei in die Beurteilung der Auswirkungen eingeflossen. In den Mitwirkungsunterlagen ist die Voruntersuchung jedoch nicht aufgeführt.
- Wir bemängeln, dass in allen Mitwirkungsunterlagen Spezifikationen, Beschreibungen, Informationen, Darstellungen und Visualisierungen zum bestellten 3S-Bahnsystem vollständig fehlen, z.B. Ansichten von Stationen oder vom Seilschienensystem mit dazugehörigen Kabinen und Stützen.

- Aufgrund der unvollständigen Informationen kann eine Beurteilung nicht vollumfänglich gemacht werden, d.h. eine Mitwirkung diesbezüglich ist nicht gegeben.
- Auf Beeinträchtigungen für bewohnte Liegenschaften wird nicht hingewiesen. Es fehlen Angaben zu den Themen Privatsphäre, Sichtbehinderung, Aussicht, Schattenwurf, Zeitdauer des Betriebes und Bewegungsfrequenzen, Fällen von Bäumen auf privaten Parzellen usw.
- Wichtige Dokumente, auf die in den Unterlagen verwiesen wird, und die zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung unerlässlich sind, wurden dem Dossier nicht beigelegt (Korridorstudie Lütchinentäler, Voruntersuchungsbericht UVP). So kann keine richtige Mitwirkung gewährleistet werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Die Mitwirkung ist ein Pflicht-Bestandteil jedes ordentlichen Planerlassverfahrens. Jedoch gibt das geltende Recht nicht vor, zu welchem Zeitpunkt oder in welcher Form diese zu gewähren ist. Es ist zulässig und nicht unüblich, dass eine Planungsvorlage zur Mitwirkung gebracht wird, welche noch nicht in allen Punkten abschliessend bearbeitet ist. Der Gemeinderat hat vorliegend bewusst einen frühen Zeitpunkt für die Mitwirkung gewählt, damit die Mitsprache der Bevölkerung mit Blick auf das weitere Planungsverfahren möglich ist, insb. zum Thema Verkehr. Im weiteren Projektverlauf werden verschiedene Vertiefungen und Ergänzungen des Planungsdossiers, auch gestützt auf die Mitwirkung, vorgenommen.

Dass das genaue Projekt nicht als Bestandteil des Dossiers mit zur Mitwirkung aufgelegt wurde, ist verfahrenstechnisch bedingt. Seilbahnen werden im seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) durch das BAV genehmigt. Sie bedürfen einer Grundlage in der Nutzungsplanung, weshalb Baubereiche und Seilbahnkorridore in entsprechenden UeOs zur Mitwirkung aufgelegt wurden. Jedoch behält sich das BAV im Rahmen des PGVs vor, grössere Anpassungen des Projekts vorzunehmen. So können Stationen und Stützenstandorte im PGV (innerhalb der in der Nutzungsplanung festgelegten Bereiche) vergrössert, verkleinert oder sogar verlegt werden. So ist es aus Sicht des Gemeinderats nicht zielführend, der Bevölkerung ein Projekt zur Beurteilung vorzulegen, welches nach der Beschlussfassung und Genehmigung der Planung noch geändert werden kann. Die Beurteilung der Auswirkungen des konkreten Projekts sind im Rahmen der öffentlichen Auflage im Plangenehmigungsverfahren vorzunehmen.

Die genauen Auswirkungen des Projekts auf einzelne Liegenschaften können mit dem heutigen Planungsstand nicht abschliessend dargelegt werden (vgl. Ausführungen oben).

Die Ergänzung der Korridorstudie Lütchinentäler Phase 4 liegt inzwischen vor und wird im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt. Sie ist zudem eine wichtige Grundlage für das Gesamtverkehrskonzept (vgl. 2.3). Es ist rechtlich zulässig und aus Sicht des Gemeinderats auch zielführend, das Thema Verkehr, welches die Tragweite der vorliegenden Planung bei weitem übersteigt, separat zu behandeln, um die Ergebnisse später in die Planung einfließen zu lassen. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass die verkehrstechnischen Auswirkungen der Planung zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit unerlässlich sind.

3.4 Verfahrenskoordination, Verfahrensschritte

- Es sollte keine Abstimmung betreffend einer UeO Furenmatte vorgenommen werden, bevor nicht der Bau der Unterführung Burglauenen stattgefunden hat.
- Zum Zeitpunkt der Mitwirkung ist die Planung des Projekts schon weit fortgeschritten. Die Firstbahn hat bereits in einem frühen Stadium Fakten für die bevorzugte Linienführung Furenmatte-Bort-First geschaffen. Gemäss Erläuterungsbericht ist die neue Linienführung bereits im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 der Regionalkonferenz Oberland-Ost eingetragen; das Konzept befindet sich in der Genehmigungsphase. Es ist bedauerlich, dass die Firstbahn darauf verzichtet hat, im Rahmen der Variantenprüfung frühzeitig den Dialog mit Umweltverbänden zu suchen.
- Eine Projektentwicklung durch interessierte Dritte (z.B. Liegenschaftsbesitzer, Verbände ...) ist dadurch, dass das Projekt bereits fixiert ist, unmöglich geworden.
- Planerische Verfahren sind so lange anzuhalten, bis die Koordination zwischen den Planungen für die Firstbahn und die Erweiterung des Hotels Schweizerhof sichergestellt ist.
- Das weitere Vorgehen der Gemeinde sollte klar und transparent kommuniziert werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat hat die Planung Firstbahn bewusst frühzeitig gestartet, da zahlreiche Projektschnittstellen bestehen und das weitere Verfahren inkl. seilbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren längere Zeit beanspruchen wird. Auch wurde der Zeitpunkt der Mitwirkung bewusst früh im Verfahren gewählt, um eine möglichst umfassende Mitsprache zur Planung zu ermöglichen. Die Planung der Firstbahn weist zwar zahlreiche Projektschnittstellen zu Drittprojekten auf, die Planung wurde jedoch so aufgesetzt, dass dadurch keine zeitlichen oder wirtschaftlichen Abhängigkeiten geschaffen werden.

Es bestehen keine im Planungsverfahren zu berücksichtigende Projektabhängigkeiten mit der Erweiterung des Hotels Schweizerhof. Der Gemeinderat vertritt die Ansicht, dass der Bahnausbau vor Inbetriebnahme der Firstbahn fertiggestellt sein muss. Dies ist gemäss BOB vorgesehen und nach heutigem Kenntnisstand realistisch. Der Gemeinderat wird weiterhin transparent und offen über die weiteren Schritte informieren.

4. Kapazität, Linienführung, Variantenvergleich Firstbahn

4.1 Bedarf abweichende Linienführung

- Beim Durchlesen des Variantenstudiums entsteht der Eindruck, dass ein Belassen der Firstbahn am Standort Gydisdorf von Anfang an ausgeschlossen werden sollte. Die derzeitige Firstbahn-Strecke sollte modernisiert und weiter genutzt werden.
- Für die vorgesehene Kapazitätserweiterung, für neue Stationen bzw. Stationsstandorte und für eine neue Linienführung besteht unter Einbezug einer verantwortbaren Tourismusentwicklung kein objektiver Bedarf, sondern bestenfalls ein betrieblich und finanziell motivierter Wunsch der Firstbahn. Dies allein rechtfertigt die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Umwelt, Landschaft und die starken Eingriffe ins Grundeigentum nicht.
- Es ist somit auf die geplante Schaffung des überlagernden Seilbahnkorridors zwischen der «Furenmatte», der Mittelstation «Bort» und der Bergstation «First» zu verzichten. Stattdessen sollte ein Seilbahnkorridor entlang der bestehenden Bahn geplant werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Mit der neuen Linienführung der Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt bzw. deutlich gemindert. Mit der Talstation beim Bahnhof Grindelwald erhält die neue Firstbahn einen direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr, mit der Berner Oberland-Bahn, der Wengernalpbahn und dem Ortsbus. Es wird eine Verlagerung der Anreise von der Strasse auf die Bahn angestrebt und die Dorfstrasse kann entlastet werden. Der Bericht über das Variantenstudium stellt durch die Bewertung und Gewichtung eine objektive Untersuchung dar. Weiter gilt es aus Sicht der Gemeinde zu vermeiden, dass ein langer Betriebsunterbruch entsteht, da dies negative Auswirkungen auf zahlreiche Geschäfte und Betriebe sowie auf die Gesamtattraktivität von Grindelwald hat. Damit sind Bedarf und Standortgebundenheit einer neuen Linienführung gegeben und diese auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Auch die bestehende Bahn hat Auswirkungen auf Umwelt, Landschaft und Einschränkungen des Grundeigentums.

4.2 Nicht geprüfte Varianten

Mehrere Mitwirkende befürworten die gewählte Linienführung als beste Lösung für das Dorf. Jedoch wurde auch vielfach betont, dass sinnvolle Linienführungen nicht geprüft wurden, und dass diese Prüfungen im weiteren Verfahren nachzuholen seien:

- Terminal-Bort-Schreckfeld-First, mit zus. Zubringerbahn Gydisdorf-Bort
- Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First
- Gydisdorf - Bort - First (mit/ohne Umlenkstation «Dirrslichern»)

- Tschingeley - Bort - Schreckfeld - First (allenfalls mit Zubringer Bort-Waldspitz)
- Geplante Linienführung mit zus. Zwischenstation im Bereich Bodmi/Waldspitz

Weiter wurde mehrfach bemängelt, dass einzelne Varianten zum Vornherein aufgrund des gewählten Bahnsystems ausgeschlossen wurden, und dass ein detailliertes Variantenstudium zum Bahnsystem fehlt.

Rückmeldung Gemeinderat

Zu Beginn der Variantenprüfung wurde früh festgehalten, dass die Gemeinde eine Lösung sucht, welche die heutigen Verkehrsprobleme weitestgehend zu lösen und eine Verkehrsverlagerung weg von der Dorfstrasse zu erreichen vermag. Weiter hielt die Gemeinde fest, dass die Firstbahn als „Dorfbahn“ im Dorf verbleiben sollte und nur an Standorte ausserhalb des Dorfs (z.B. ins Terminal) verlegt werden sollte, wenn kein geeigneter Standort im Dorf gefunden werden kann. Mit entsprechender Wahl und Gewichtung der Kriterien wurde schlussendlich die raumplanerische Variantenprüfung durchgeführt. In diesem Rahmen wurden sowohl die Präferenzkriterien der Gemeinde wie auch die übergeordneten Vorgaben, Gesetze und Schutzziele berücksichtigt. Das vorgeschlagene 3S-Bahnsystem wurde durch den Gemeinderat, soweit er dies beurteilen kann, als geeignetstes Bahnsystem, insbesondere für Linienführungen mit Bauzonen- und Gebäudeüberfahrten, anerkannt.

Zusätzliche Varianten ab Gydisdorf sowie ab Tschingeley wurden und werden nicht vertieft untersucht, weil die Erschliessbarkeit gegenüber dem Bestand nicht verbessert werden kann, womit ein Hauptziel der Gemeinde bei der Planung des Seilbahnersatzes nicht erfüllt wäre. Die Erschliessbarkeit MIV und insb. ÖV sind Hauptkriterien für die Wahl der geprüften Talstationen und werden schlussendlich auch im Variantenstudium entscheidend berücksichtigt.

Die Variante Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First wurde geprüft und im Variantenvergleich ausgeschlossen, da erkannt wurde, dass sie mit dem geeigneten 3S-Bahnsystem nicht unter Einhaltung der geltenden Gesetze und Schutzinteressen umsetzbar wäre.

Das Bahnsystem wurde gestützt auf das Hilfsmittel «Variantennachweis bei Seilbahnprojekten» festgelegt. Damit ist sichergestellt, dass die Systemwahl fundiert, nachvollziehbar und rechtssicher ist. Eine Überprüfung des vorgesehenen Bahnsystems auf der gewählten Linienführung ist erforderlich, um evtl. erkannte Konflikte mit dem Umweltrecht etc. aufzulösen. Dies wurde so durchgeführt.

4.3 Wahl, Gewichtung, Anwendung der Kriterien Variantenstudium

- Die Benotung der verschiedenen Varianten lässt sich über weite Strecken nicht nachvollziehen. Es braucht eine grundlegende Überarbeitung der Variantenprüfung, um den gesetzlichen Anforderungen zu genügen. Dabei sind vorgängig sämtliche Umweltauswirkungen detailliert zu klären und die Variantenprüfung ist durch eine unabhängige Fachinstanz vorzunehmen.
- Die Auswahl und Gewichtung der unterschiedlichen Faktoren ist nicht nachvollziehbar und erscheint willkürlich. Z.B. wurden die Eigentumsrechte der betroffenen Grundeigentümer zu wenig stark gewichtet.
- Die Variantenanalyse basiert auf falschen Annahmen. So ist etwa die Aussage, die Überfahrrechte seien «weitgehend vorhanden», nachweislich falsch.
- Im Variantenstudium fehlen u.a. Zahlen zum erwarteten Mehrverkehr, zu den erwarteten Besuchern sowie Angaben zum Vorgehen bei anhaltendem Wachstum von Verkehr (inkl. Logistik, Fahrrad- und Fussverkehr), Personenzahl, Infrastruktur etc. Beispielhaft wurde bei der Überkategorie «Nutzen» ausser Acht gelassen, welche negativen Folgen die Ausweitung des Massentourismus und der Anstieg der Tagestouristen oder Kurzaufenthalte auf Grindelwald haben wird.
- Die Partikularinteressen der Bahnbetreiberin haben im Variantenstudium übermässig Eingang gefunden, weshalb diese entsprechend fehlerhaft sind. Auf die offensichtlich ergebnisorientierte «Studie» und ihre Ergebnisse kann somit nicht abgestellt werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat hält an der durchgeführten Variantenstudie fest, welche durch die Bewertung und Gewichtung eine objektive Untersuchung darstellt. Der Nachweis des geeigneten Bahn-Systems auf der gewählten Linienführung entspricht der in Zusammenarbeit mit dem Bund, insb. dem BAV ausgearbeiteten Wegleitung «Hilfsmittel Variantennachweis bei Seilbahnprojekten», herausgegeben durch den Verband Seilbahnen Schweiz.

Die Auswirkungen des heutigen und zukünftigen Tourismus auf das Dorf wurden im Rahmen der Interessenabwägung berücksichtigt, indem die Erschliessbarkeit MIV/ÖV berücksichtigt und gewichtet wurde, sodass verkehrstechnisch besser geeignete Varianten, mit weniger störenden Auswirkungen der Personenflüsse durchs Dorf, eine gute Punktzahl erreichen konnten.

4.4 Interessenabwägung Variantenstudium

- Eine umfassende Interessenabwägung zum Erlass des Seilbahnkorridors wurde nicht durchgeführt.
- Eine umfassende Interessenabwägung würde zu einem anderen Ergebnis bzw. zu einem anderen Stationsstandort führen. Das jetzige Projekt ist gesetzeswidrig, entspricht nicht dem öffentlichen Interesse und ist unverhältnismässig.
- Die negativen Auswirkungen des vorliegenden Projektes, welche zulasten der breiten Allgemeinheit fallen, stehen in keinem Verhältnis zum angezielten wirtschaftlichen Nutzen zugunsten der privaten Firstbahn.
- Das aufgelegte Projekt würde die Eigentumsrechte betroffener Grundeigentümer massiv und ungerechtfertigterweise verletzen.

Rückmeldung Gemeinderat

Für den Ersatz der Firstbahn wurde ein umfassendes Variantenstudium vorgenommen und das geeignetste Bahnsystem auf der am besten bewerteten Variante ausgewählt. Dabei wurden, mit einer angemessenen Gewichtung, die Ziele der Gemeinde, die im öffentlichen Interesse liegenden Schutzinteressen und gesetzlichen Vorgaben sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen der Bahnbetreiberin berücksichtigt. Die gewählte Linienführung wurde hinsichtlich der Umweltauswirkungen vertieft geprüft und die verschiedenen Interessen gegenübergestellt, wobei auch die Auswirkungen der Eigentumsrechte berücksichtigt und bewertet wurden.

4.5 Bedarf Kapazitätserhöhung

- Der geplante Kapazitätsausbau wird nicht zufriedenstellend begründet. Die gelieferte Begründung, die Wartezeiten damit reduzieren zu wollen, ist nicht ausreichend. An den meisten Tagen reicht die Kapazität vollkommen aus. Einzig an vereinzelten Spitzentagen kommt es zu Warteschlangen.
- Die zu erwartende Belastung (Verkehrskollaps) durch die Erhöhung der Förderkapazität ist nicht mehr verträglich. Die Kapazität der neuen Bahn muss beschränkt werden – sei es über die Wahl der Bahntechnik oder über die Festlegung von Tageskontingenten, die garantieren, dass die Zahl der Fahrgäste auf First einen zu definierenden Wert nicht übersteigt. Damit kann zudem verhindert werden, dass sogenannte «Adventure»-Angebote in Zukunft Schritt für Schritt auf ein unverträgliches Mass ausgebaut werden.
- Eine Anlage mit einer so grossen Kapazität ist überdimensioniert, fördert weiter den Übertourismus und zerstört natürliche Lebensräume.

Rückmeldung Gemeinderat

Wie in den Unterlagen ausgeführt wird, ist die Kapazitätserhöhung nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Förderkapazität orientiert sich an der Nachfrage an Spitzenzeiten. Dabei zielt die Erhöhung der Kapazität primär auf die Qualitätssteigerung ab. Durch die höhere Förderkapazität sinkt die Befüllungszeit zu Spitzenzeiten und die Gäste müssen weniger Wartezeiten auf sich nehmen. Dies wurde auch bei der V-Bahn (Eiger-Express und Gondelbahn Grindelwald-Männlichen) beobachtet: Die maximale Förderkapazität dieser Bahnen wird nur zu Spitzenzeiten ausgenutzt, die Gesamt-Frequenzen sind jedoch nicht überdurchschnittlich angestiegen. Der Gemeinderat kann die tatsächlich zu erwartende Frequenzsteigerung nicht abschätzen, stützt sich jedoch auf die Aussage der Firstbahn, wonach ein Anstieg von ca. 10% realistisch ist.

5. Bereich Furenmatte

5.1 Ortsbild, Denkmalschutz

- Die ortsübliche Bauweise sollte angewendet werden, eine kubische Bauweise wirkt ansonsten als Fremdkörper.
- Fassaden sollen im Geiste des Grindelwald-Stils gestaltet werden. Beton sollte zurückhaltend verwendet werden.
- Die geplante Talstation würde zu einem unzulässigen Eingriff in das Ortsbild führen. Sie ist zu gross dimensioniert.
- Es ist insbesondere unzulässig, dass die baupolizeilichen Masse nach den «Bedürfnissen der Seilbahnanlage und der zugehörigen Nebennutzungen» erfolgen dürfen (gemäss Art. 6 UeO). Nicht der eingesetzte Typ der Seilbahnanlage soll die Grösse und Dimensionierung der Station vorgeben, sondern die tatsächlich gegebenen Verhältnisse sollen vorgeben, in welcher Form eine Seilbahnanlage realisiert werden darf.
- Der zuständige Denkmalschutz sollte zur Planung auch betreffend des erhaltenswerten Hotels Schweizerhof hinzugezogen werden.
- Die geplante Änderung der Bauordnung trägt den Schutzvorschriften der bestehenden ZPP Furenmatte zu wenig Rechnung. Die neue Bauordnung sollte vorsehen, dass neue Bauten sich in das Ortsbild einfügen.

Rückmeldung Gemeinderat

Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Mit dieser Qualitätssicherung wird sichergestellt, dass sich das Gebäude optimal in die Umgebung und das Ortsbild einfügt. Die in den UeO-Dokumenten dargestellten Baukörper sollen lediglich die maximal mögliche Ausdehnung nachweisen und stellen nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar.

Es ist richtig, dass in der Nutzungsplanung in der Regel ein maximal zulässiges Volumen für Gebäude, gemäss den vorliegenden Verhältnissen, zu ermitteln und festzulegen ist. Im Fall von Seilbahnen trifft dies jedoch nicht zu, dies wird durch das BAV klar ausgeschlossen – die Gemeinde kann im Rahmen der Nutzungsplanung nicht limitierend in die Planung einer Seilbahnanlage eingreifen, dies ist erst im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren möglich. Zur Umsetzung der Talstation bedarf es eines grösseren Volumens, welches sich zwingend an den technischen Bedürfnissen der Seilbahnanlage richten muss. Dies wurde in der UeO mit einer genügenden Reserve berücksichtigt.

5.2 Mantelnutzung

- Die Entstehung eines Einkaufszentrums (auf der Furenmatte), eines Souvenirshops der JB, ein Ho(s)tel und Zweitwohnungen werden abgelehnt. Das Angebot soll nicht in Konkurrenz zu bereits ansässigen Geschäften und Betrieben treten.
- Stattdessen werden bezahlbarer Wohnraum, ein Touristen- oder Bahninformationsschalter, öffentliche Toiletten und zahlbare Ladenmieten für Einheimische favorisiert. Denkbar wären auch multifunktionale Räume oder ein Ambulanzstützpunkt.
- Angebotszentralisierung am Dorfeingang, die das bestehende Gewerbe direkt konkurrenziert, ist nicht mit einem nachhaltigen Gewerbebetrieb in Grindelwald vereinbar.
- Gewünscht wird zusammenfassend, dass die Wertschöpfung in Grindelwald verbleibt und die Gemeinde durch Steuereinnahmen gestärkt wird.
- Das Gebäude an der Furenmatte wird ein möglicher neuer Standort für die Gemeindeverwaltung. Weiter soll das Tourismusbüro dort angesiedelt werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Dass ein Teil des Areals für Beherbergung, Dienstleistung und Ladengeschäfte genutzt werden kann, entspricht der heutigen ZPP und UeO auf der Furenmatte. In der rechtskräftigen ZPP sind Hotellerie sowie untergeordnet Ladengeschäfte zulässig. Aus diesem Grund erachtet der Gemeinderat eine Einschränkung der Nutzungen oder einen lenkenden Eingriff ins Angebot nicht als zweckmässig. Die lokalen Geschäfte sollen die Möglichkeit haben, sich in die entstehenden Flächen einzumieten.

Die Firstbahn beabsichtigt keine Hotellerie «im Sternenbereich». Es soll allenfalls ein Angebot im niederschweligen Beherbergungssegment geschaffen werden. Im Vordergrund steht die Schaffung von preiswerten Unterkünften, z.B. für Familien, Schulen und Lager. Erst- und Personalwohnungen sind auch denkbar. Der Bedarf bzw. die Vermietbarkeit von Wohnungen auf dem Areal ist jedoch stark davon abhängig, wo die Gebäudevolumen schlussendlich zu liegen kommen (Ergebnis qualitäts-sicherndes Verfahren 2. Stufe). Ein Angebot von Räumen für weitere touristische Aktivitäten wird in diesem Rahmen auch geprüft.

5.3 Störende Auswirkungen Talstation

- Die neue Talstation liegt mitten in der Bauzone. Welche Massnahmen werden ergriffen, um den für die bewohnten Liegenschaften störenden Lärm, der durch die Talstation entsteht, zu minimieren?
- Mit der grossen zu erwartenden Baustelle ist nicht auszuschliessen, dass Schäden an bestehen Gebäuden entstehen können. Zur Beginn der Arbeiten sollten für umliegende Bauten Bewertungen über den Ausgangszustand vorgenommen werden, um mögliche Auswirkungen (wie Risse) nachzuweisen.

Rückmeldung Gemeinderat

Die Talstation sowie die gesamte Bahnanlage wird die geltenden Lärmgrenzwerte gemäss der festgelegten Lärmempfindlichkeitsstufe einhalten müssen, so dass für die bestehenden Liegenschaften keine übermässigen Lärmeinwirkungen entstehen. Dies wird im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren nachzuweisen sein.

Rissprotokolle etc. sind gängige Massnahmen zum Schutz von bestehenden Gebäuden. Erforderliche Massnahmen werden im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren festzulegen sein.

6. Standorte Bort, First

6.1 Standort Bort

- Es wird zeitnah ein Konzept zur Erschliessung (Baustrasse) und dem zu erwartenden Werkverkehr gefordert.
- Dazu ist zu prüfen, ob die Zufahrt nach Bort über Mühlebach künftig klarer geregelt werden kann, um nicht bewilligte Fahrten wirksam zu verhindern.
- Im Rahmen der geplanten Änderung der Überbauungsordnung (UeO) Bort sollte zudem klarer definiert werden, unter welchen Bedingungen eine Erweiterung des Hotelbetriebs erfolgen könnte.
- Der bestehende Spielplatz sollte im vollen Umfang erhalten bleiben, da er eine wichtige Funktion für Familien und die Naherholung erfüllt.

Rückmeldung Gemeinderat

Das Baustellenerschliessungskonzept wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erstellt und ist nicht Bestandteil der UeO.

Der Gemeinderat wird Massnahmen zur klareren Verkehrsregelung (z.B. Zufahrt Bort) prüfen und umsetzen.

Die mögliche Hotelerweiterung auf Bort ist bereits rechtskräftig, d.h. heute darf das Hotel die in der UeO vorgesehene Erweiterung jederzeit umsetzen. Die vorliegend vorgenommene Anpassung der Flächen musste vorgenommen werden, neue Einschränkungen des Hotelbetriebs sind aus Sicht des Gemeinderats jedoch nicht gerechtfertigt.

Der Spielplatz ist gemäss UeO weiterhin möglich. Der Gemeinderat teilt die Ansicht, dass dieser erhalten bleiben muss.

6.2 Standort First

- Eine gezielte Gästelenkung sollte anvisiert werden (z.B. Fotopoint-Terrasse), damit Touristen nicht neben der Station auf der Wiese oder in sonstigen empfindlichen Räumen anzutreffen sind.
- Eine landschaftsverträgliche Gestaltung der Bergstation ist zu beachten. Die bauliche Umsetzung sollte sich harmonisch in die alpine Umgebung einfügen. Auf ausgefallene oder dominante Designs ist zu verzichten.

Rückmeldung Gemeinderat

Diese mitgeteilten Anliegen werden im laufenden qualitätssichernden Verfahren zur Gestaltung der Stationen berücksichtigt. Im Beurteilungsgremium zum Verfahren sind Gemeinderats- und Kommissionsmitglieder vertreten.

7. Einzelne Vorhaben

7.1 Sesselbahn Isch

- Die Verbindungsbahn Isch-Bodmi ist nicht zu erstellen:
 - Sie ist während den Sommermonaten nicht rentabel
 - Der Winterbetrieb ist auf wenige Tage beschränkt und eine Beschneidung zweifelhaft
 - Die Piste von Bodmi zum Bahnhof oder Furenmatte ist aufgrund der Schneeunsicherheit nicht umsetzbar und nicht gewährleistet
 - Es bestehen enge Platzverhältnisse und Konfliktpotential mit Wegquerungen
- Die Genehmigungsfähigkeit des Seilbahnkorridors ist insgesamt fraglich.
- Für einen effektiven Rücktransport der Wintersportgäste muss die Idee einer Sesselbahn Stählisboden - Bort/Schreckfeld zwingend in Betracht gezogen werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen, dass die Qualität der geplanten Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere die Verbindung vom heutigen Pistenende Schybersboden bis zur Talstation Furenmatte nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Vor dem Hintergrund der klimatischen Entwicklungen scheint die Weiterentwicklung dieses Projektbestandteils nicht sinnvoll. Entsprechend haben Gemeinderat und Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell. Eine allfällige Verbesserung des Skibus-Angebots im Zusammenhang mit der Firstbahn-Planung wird im Verkehrsdialog und im Infrastrukturvertrag behandelt.

Alternativ dazu werden auch einige Gäste künftig die Ski-Abfahrt bis Bort vornehmen und direkt mit der Gondelbahn zurück ins Tal fahren. Diese Verhaltensänderung der Gäste konnte auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald Männlichen auf der Strecke Holenstein bis Terminal beobachtet werden.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Rückführung der Gäste ins Dorf die nötige Beachtung geschenkt und diese zufriedenstellend gelöst werden muss. Im weiteren Verfahren sind deshalb weitere Massnahmen (z.B. neue Bahn Stählisboden-Bort, Kapazitätssteigerung Skibus-Angebot, weitere) zu prüfen.

7.2 Touristische Erlebnisanlagen

7.2.1 Adventure-Angebot

- Auch die zukünftige Attraktivität des Gebiets für Wander:innen sollte mitbedacht werden.
- Alle Freizeitangebote sind zwingend im Gebiet First — Schreckfeld anzubieten und dürfen auf keinen Fall weiterhin öffentliche Strassen und Wege benutzen. Unterhalb von Bort darf künftig kein Adventure-Angebot entstehen.
- Von einem Ausbau des Adventure Angebots zwischen Schreckfeld und Bort ist abzusehen. Für die bestehenden Angebote ist eine tägliche Höchstnutzung festzulegen, um Überlastung, Wartezeiten und Nutzungskonflikte zu vermeiden.
- Es besteht die Gefahr, dass die sogenannten «Adventure»-Angebote in Zukunft schrittweise weiter ausgebaut werden, was die Belastung auf die Natur erhöht und zu zusätzlichem Lärm führen wird. Dass diese Gefahr real ist, zeigen unter anderem geplante Anpassungen der Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First», mit welcher die Grundlage für zusätzliche Infrastruktur und Angebote geschaffen werden soll.
- Die Vereinbarkeit der geplanten Trotti-Bike- und Mountain-Cart-Strecken mit dem Naturschutz wird kritisch hinterfragt (vgl. Kap. 9.2). Bereits heute sind die Auswirkungen des Tourismus im Gebiet First-Schreckfeld gross (insb. Schreilärm).
- Es ist wichtig, dass die neuen Strecken für die Trotti-Bikes an Sportanlässen (Eiger Ultra Trail, Eigerbike) zeitweise gesperrt werden könnten, sollte dies sicherheitstechnisch notwendig sein.
- Es wird begrüsst, dass keine Erweiterung der touristischen Anlagen in Richtung Bachalpsee oder eine Erweiterung der Baubereiche im Bereich First vorgesehen sind.
- Die Firstbahn soll garantieren, dass das Skigebiet First weiterhin als Skigebiet betrieben und unterhalten wird, und dass das Gebiet nicht schleichend zu einem reinen Sommer-Adventure-Gebiet umgewandelt wird. Es braucht eine verbindliche Perspektive für den Wintersport, im Einklang mit Natur, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verantwortung.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen, dass das Firstgebiet für Wander:innen attraktiv gehalten werden soll. Auch teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass die touristischen Erlebnisanlagen insb. Adventure-Angebote im Gebiet First-Schreckfeld konzentriert werden müssen und möglichst nicht auf öffentlichen Strassen/Infrastrukturen stattfinden sollen.

Erweiterungen der Adventure-Angebote werden auch künftig mittels UeO-Änderungen festgelegt werden müssen, mit umfassender Interessenabwägung und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Somit können sich die Mitwirkenden in einem solchen Fall wiederum dazu äussern.

Die Vereinbarkeit der in der vorliegenden Planung vorgesehenen Anpassungen der Adventure-Anlagen mit den Belangen des Umweltschutzes sowie mit dem übergeordneten Recht wird untersucht und durch die zuständigen Behörden geprüft.

Die Sperrung der Strecken für Events wird voraussichtlich möglich sein.

Die Firstbahn wird das Skigebiet solange betreiben, wie dies betrieblich und wirtschaftlich in der Gesamtbetrachtung Winter-/Sommerbetrieb möglich ist. Der Gemeinderat unterstützt dies.

7.2.2 Gleitschirme

- Auf die Streichung des Gleitschirmstartplatzes First (UeO-Plan Touristische Nutzung First) ist zu verzichten.
- Es wird eine Verlegung des Sommer-Landeplatzes etwas nach Westen, vor das Bodmi Hotel, entlang des bestehenden Firstbahn Kabels beantragt. Der neue Landeplatz-Standort würde direkt an den Bodmiweg angrenzen und eine effizientere Anbindung gewährleisten.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gleitschirmstartplatz wird nicht aufgehoben. Verbindlich ist dieser, zusammen mit dem Landeplatz Bodmi, im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) festgelegt. Im UeO-Plan «Touristische Nutzung First» wurde dieser informativ als Hinweis dargestellt. Vorliegend wurde diese Darstellung aufgrund des Planperimeters nicht aufgenommen.

Die Verschiebung des Landeplatzes kann nicht im vorliegenden Verfahren erfolgen. Dazu ist eine Festsetzung im RGSK erforderlich. Der Gemeinderat nimmt das Anliegen auf.

7.2.3 Skipisten

Bezogen auf die im Zusammenhang mit der Firstbahn stehenden Pistenanpassungen wurden folgende Kernaussagen eingereicht:

- Eine Waldschneise oder ein Ziehweg zurück zum Bahnhof soll geprüft werden, um Wintersportler sicher und direkt ins Tal zurückzuführen, ohne auf belebte Strassen oder Zonen ausweichen zu müssen.
- Aufgrund der wärmer werdenden Winter ist eine Skipiste durch das ganze Dorf bis zum Bahnhof und weiter nach Grund nicht realistisch. Die Planung der Skipistenrückführung erfolgte ohne Rücksprache mit den Grundeigentümern, ist nicht durchgehend umsetzbar und ist nicht nachvollziehbar.
- Damit der Skinachwuchs auch in mittlerer Zukunft in Grindelwald ausgebildet werden kann, ist es zentral, Ersatzgebiete für die Skischule in höheren Lagen zu suchen.
- Die Anzahl der Variantenfahrer im Winter in Wildruhezonen hat zugenommen und wird weiter zunehmen. Es braucht Absperrungen, Kontrolle und mehr Bussen.

Weitere Wortmeldungen betreffen die in den Plänen dargestellten Skipisten, welche jedoch nicht mit der vorliegenden Planung geändert werden (parallele Änderung UeO Beschneigung First, Stand Vorprüfung).

Rückmeldung Gemeinderat

Die Skipistenrückführung wurde parallel zur Mitwirkung vertieft untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass diese nicht zufriedenstellend gelöst werden kann. Entsprechend wird auf die Skipistenrückführung bis Furenmatte sowie auf die Sesselbahn Isch-Schonegg verzichtet (vgl. Rückmeldung 7.1). Der Gemeinderat erachtet eine ganz neue Skipistenverbindung ins Dorf hinunter nicht als realistisch.

Die vorliegende Planung berücksichtigt eine künftige Verlegung des Skischulgeländes ins Gebiet First und achtet darauf, dass dies nicht verunmöglicht wird. Punktuell können hierfür z.B. mit sinnvoller Modellierung (mit Aushubmaterial) des Geländes Vorbereitungen getroffen werden. Die Gemeinde ist jedoch der Ansicht, dass so lange wie möglich das Skischulgelände am heutigen Standort betrieben werden sollte.

Die Anliegen zu den Skipisten, welche nicht unmittelbar mit dem Firstbahnprojekt zusammenhängen, werden im entsprechenden Verfahren (parallel laufende UeO-Änderung) berücksichtigt.

Dass die Zahl der Variantenfahrer in Wildruhezonen zugenommen hat, kann nicht bestätigt werden. Es bleibt aber weiterhin eine Herausforderung, die korrekt signalisierten und abgesperrten Wildruhezonen zu kontrollieren. Dies ist, mit der Überwachung und Ausstellung von Bussen, Aufgabe der Wildhut. Die verantwortlichen Parteien arbeiten hierbei eng zusammen. Seit dem V-Bahn Bau besteht eine gemeindeübergreifende, fachlich abgestützte Arbeitsgruppe, welche sich über Massnahmen und fortlaufende Sensibilisierung austauscht.

7.3 Bachalpsee

- Die sanitäre Infrastruktur am Bachalpsee ist ungenügend und muss dringend verbessert werden. Bei steigenden Besucherzahlen ist es nicht vertretbar, dass grundlegende Hygieneanforderungen nicht erfüllt werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Die sanitäre Infrastruktur am Bachalpsee ist nicht Bestandteil dieser Planung und kann aufgrund von wesentlichen planungsrechtlichen Hindernissen (nationale Moorlandschaft) nicht in die vorliegende Planung aufgenommen werden. Der Gemeinderat ist sich der Problematik aber bewusst und hat die WC-Anlage Bachalpsee in der parallel laufenden UeO-Änderung, welche die Skipisten und Beschneuerung behandelt (Stand kantonale Vorprüfung), als Inhalt aufgenommen.

8. Finanzen, Ausgleiche, Grundeigentum

8.1 Beteiligung Firstbahn

- Die Jungfraubahn ist Mitverursacherin am Verkehr und an den Touristenmassen. Sie muss sich finanziell an der Umstrukturierung des Verkehrs und an dem Unterhalt der öffentlichen Infrastruktur beteiligen, sei es anteilmässig pro Gast, prozentual am Jahresumsatz oder über einen neuen Weg (Vorschläge: Maut für die Lütschinentäler; Aufpreis auf Tickets [Firstbahn, V-Bahn, Busreisen]; zweckgebundene Erweiterung der Kurtaxe; Serviceabgabe auf kommerzielle Outdoor-Aktivitäten)
- Damit die Einnahmen zweckgebunden investiert werden, wird ein Gemeindefonds vorgeschlagen (allenfalls angehängt an eine Gemeinde-Kommission, mit Vertretung der Bergbahnen). Der Infrastrukturbeitrag bezieht sich nicht nur auf die Firstbahn, sondern auf alle Bergbahnen.
- Für den unterirdischen Busterminal in der Furenmatte müsste die Firstbahn z.B. mit einer Mehrwertabschöpfung analog Westumfahrung Hotel Schweizerhof/Swiss Alps Resort beitragen.
- Allenfalls könnte der Infrastrukturvertrag der V-Bahnen für die Firstbahn erweitert werden. Insbesondere sollte der V-Bahn-Vertrag an die heutigen Gegebenheiten angepasst werden, viele Punkte wurden gar nicht umgesetzt.

Rückmeldung Gemeinderat

Die Beteiligung der Firstbahn an die Infrastrukturkosten der Gemeinde erfolgt grundsätzlich über die Steuereinnahmen. Die Firstbahn hat ihren Steuersitz in Grindelwald und wird damit in Grindelwald besteuert. Der Gemeinderat prüft jedoch weitere Beteiligungen der Seilbahnunternehmen, insbesondere einen Infrastrukturbeitrag. Dies wird Bestandteil des Infrastrukturvertrags mit der Firstbahn, welcher vor der öffentlichen Auflage abgeschlossen werden soll. Eine «Ausweitung» des Infrastrukturvertrags V-Bahn erachtet der Gemeinderat nicht als sinnvoll. Es soll für die Firstbahn ein eigener Vertrag erstellt werden.

8.2 Eingriff ins Grundeigentum

8.2.1 Inanspruchnahme Bau- und Überfahrrechte

- Der Verlust von Aussicht, Lärm und die daraus resultierende Wertminderung von betroffenen Liegenschaften stellt per se eine Enteignung dar. Zusätzlich sind Enteignungen vorgesehen, sofern die betroffenen Grundeigentümer die Überfahr- und Baurechte nicht abzutreten bereit sind. Angesichts der Erheblichkeit der Eigentumseingriffe und den zur Verfügung stehenden Alternativen wären Enteignungen unverhältnismässig und damit unzulässig. Die betroffenen Grundeigentümer werden sich mit allen verfügbaren Mitteln gegen Enteignungen wehren.
- Die Verfügungsfreiheit der Eigentümer über ihr Eigentum in den nächsten 10 Jahren wird stark eingeschränkt. Zudem erleben die Grundeigentümer durch das lang anhaltende Planungsverfahren eine Rechtsunsicherheit, welche einen Verkauf so gut wie unmöglich werden lässt.
- Das im Seilbahnkorridor vorgesehene Bauverbot stellt für die betroffenen Grundeigentümer:innen eine unverhältnismässige Einschränkung dar. Eine Lockerung des Bauverbots innerhalb des Seilbahnkorridors muss in Erwägung gezogen werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Begriff «Enteignung» ist juristisch sehr breit gefasst. Im Fall, dass das Enteignungsrecht angewandt werden müsste, werden die zur Erstellung der Seilbahn erforderlichen Bau- und Überfahrrechte erzwungen. Auch kann von materiellen «Enteignungen» im Sinne eines erzwungenen Wertverlusts durch die vorliegende Planung gesprochen werden. Es ist wichtig, festzuhalten, dass im Fall einer Überfahung keine Enteignungen im Sinne davon, dass den Grundeigentümern das Landeigentum unfreiwillig weggenommen wird, stattfinden werden. Im schlimmsten Fall müssen Teilbereiche für den Bau einer Stütze zusätzlich zu den Überfahrrechten «erstritten» werden.

Der Gemeinderat ist sich über die Eingriffe ins Grundeigentum, welche durch den Seilbahnkorridor und die vorgesehene Seilbahn entstehen, bewusst. Im Rahmen der vorgenommenen Variantenstudie und Interessenabwägung wurde die vorgesehene Linienführung als Bestvariante erkannt. Aus Sicht der Gemeinde ist die geplante Linienführung im öffentlichen Interesse und die erforderlichen Eingriffe ins Grundeigentum gerechtfertigt. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Eingriffe ins Grundeigentum im weiteren Verlauf der Planung weitestmöglich minimiert werden. Den Grundeigentümern steht das Recht zu, sich gegen die Planung mit den dafür vorgesehenen Mitteln zu wehren.

Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass die neue Lineinführung der Firstbahn möglichst wenige Einschränkungen mit sich bringt. Eine Lockerung der Baubeschränkung im Seilbahnkorridor, so dass Bauten, welche mit den einzuhaltenden Normen und seilbahnrechtlichen Vorgaben vereinbar sind, erstellt werden können, wird im weiteren Verfahren in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden umgesetzt.

8.2.2 Entschädigungen

- Die von der Planung betroffenen Parzellen sind von negativen Auswirkungen wie Lärm, Einschränkungen der Aussicht und der Privatsphäre, sowie daraus resultierend Wertminderungen betroffen. Deshalb ist eine angemessen und vollumfängliche Entschädigung zwingend erforderlich. Die bisher angebotenen Entschädigungen genügen nicht, insbesondere, da die von der Firstbahn kommunizierte Entschädigung nicht zwischen Bauland und Nichtbauland unterscheidet.
- Bisher wurden Entschädigungen nur für direkt betroffene Liegenschaften (mit Überfahrt und ggf. Mastenstandort) ausgesprochen. Es müssen jedoch auch Entschädigungen für indirekt betroffene, in unmittelbarer Nähe liegende Liegenschaften, welche auch beeinträchtigt werden, vorgesehen werden.
- Ohne vorgängige Einigung mit den betroffenen Grundstückseigentümern ist von einer weiteren Planung abzusehen. Mehrkosten und juristische Auseinandersetzungen hätten durch frühzeitigen Dialog und alternative Lösungen vermieden werden können.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Erwerb der Bau- und Überfahrtrechte und deren Entschädigung an die direkt betroffenen Grundeigentümer ist Sache des Bahnbetreibers, sofern sich Bahnbetreiber und Grundeigentümer:innen gütlich bis zum Start des Plangenehmigungsverfahrens einigen können.

9. Umwelt- und Landschaftsschutz

9.1 Allgemein

Mehrere Mitwirkende bezweifeln, dass die geplante Linienführung zwischen Bort und First bzw. das vorgelegte Projekt in seiner Gesamtheit mit den im Natur- und Heimatschutzgesetz formulierten Schutzziele vereinbar ist und weisen darauf hin, dass das Projekt wohl nicht mit dem geltenden übergeordneten Recht vereinbar ist:

- Das geplante Ausbauprojekt führt zu einer stärkeren Beanspruchung der Ressourcen und des Bodens. Eine stärkere Störung der Natur-, Pflanzen- und Tierwelt (Littering, Lärmbelastung, Verlassen von Pfaden, Pflücken von geschützten Pflanzen etc.) durch die Touristen ist zu erwarten. Die Seilbahnkapazität muss beschränkt werden und die touristischen Angebote massvoll und naturverträglich(er) ausgebaut werden.
- Das (Bau-)Vorhaben führt zu erheblichen zusätzlichen Eingriffen in die Landschaft, die bei einer Erneuerung im Bestand nicht nötig sind – diese Variante kommt ohne signifikante Mehrbelastungen der Natur und Umwelt aus.
- Das Konzept erfordert den Bau einer zweiten Seilbahn, um Schreckfeld zu erschliessen. Folglich müssten auf First zwei Bergstationen errichtet werden, was die Landschaft in einer sensiblen Aussichtslage weiter belastet und zusätzlichen Boden beansprucht. Zwar würde der Abschnitt Bort - Schreckfeld zurückgebaut. Allerdings bleibt das Gebiet auch nach der Entfernung der Stützen belastet, unter anderem durch eine asphaltierte Strasse, im Winter durch den Betrieb von Skipisten und den Einsatz von Schneekanonen. Es kann also nicht von einer «Kompensation» ausgegangen werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt die Bedenken der Mitwirkenden zur Kenntnis. Die Vereinbarkeit der Planung mit den übergeordneten Schutzziele und Gesetzen wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung durch die zuständigen Ämter geprüft. Gegebenenfalls werden im weiteren Verfahren Anpassungen vorgenommen.

9.2 Erlebnisangebote

- Die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt ist bereits heute durch die vielen Freizeit- und Fun-Anlagen und die Besucherströme gross und würde durch den geplanten Ausbau weiter zunehmen. Die Planung würde den Bau von zusätzlichen, überdimensionierten Bauten für die touristische Nutzung in einem sensiblen Ökosystem erlauben.
- Die geplante Nutzung eines bisher ungenutzten Hangs für Mountain-Cart- und Trotti-Bike-Strecken ist unverständlich. Mit der geplanten Zunahme von Trottibikern und Cartfahrten ist der Schutz der Murmeltiere nicht mehr gegeben.
- Im Schutzbeschluss des Pflanzenschutzgebiets First wird aufgeführt, dass das Erstellen neuer Bauten, Anlagen und Werke (inkl. Wege) untersagt ist.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt die Bedenken der Mitwirkenden dankend zur Kenntnis. Die Vereinbarkeit der Planung mit den übergeordneten Schutzzielen und Gesetzen wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung durch die zuständigen Ämter geprüft und wo möglich weiter optimiert. Das Pflanzenschutzgebiet First wird von der Planung nicht tangiert, alle geplanten Bauten und Anlagen befinden sich ausserhalb davon.

Die geplante Verlegung sämtlicher «Adventure-Angebote» ins Gebiet Schreckfeld-First hat das Ziel, die heute dadurch belasteten Gebiete Schreckfeld-Bort und Bort-Dorf zu entlasten. Der Gemeinderat ist sich der daraus entstehenden Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft bewusst. Diese sind im weiteren Verfahren entsprechend der Umweltschutzgesetzgebung – soweit als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist – zu reduzieren und gegebenenfalls gestützt auf das übergeordnete Recht mit geeigneten Massnahmen zu kompensieren.

9.3 Unvollständige Informationen im Erläuterungsbericht

- Die Umweltauswirkungen auf Landschaft und Umwelt durch das geplante Vorhaben rund um den Ersatz bzw. den Ausbau der Firstbahn werden in den Mitwirkungsunterlagen nur ungenügend und einseitig behandelt. Ohne nachvollziehbare Darstellungen der landschaftlichen Auswirkungen, der durchgeführten Erhebungen, der genauen projektbestandteile etc. bleibt unklar bzw. unglaubwürdig, dass die geplanten Bauten mit den gesetzlichen Anforderungen und auch mit den Zielen eines nachhaltigen Tourismus vereinbar sind. Unter anderem ist die Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit nicht in den Unterlagen aufgeführt. Das erschwert es zusätzlich, die Auswirkungen der geplanten Vorhaben zu beurteilen.

- Es werden keine Angaben zu den erforderlichen Installationsplätzen, zum Materialtransport, zur genauen Lage der Stützen und der Stationen gemacht.

9.3.1 in Bezug auf Zwischenstation Bort

- Im Bereich Bort werden zu wenig detaillierte bzw. gar keine Beschriebe und Darstellungen des Seilbahnprojekts gezeigt, obwohl eine Stütze offenbar sensiblen Lebensraum tangiert.
- Beschriebe und Auseinandersetzung mit Landschaftseinwirkungen werden nicht seriös vorgenommen und verniedlicht. Dies ist insbesondere fragwürdig, da die neue Zwischenstation im Workshopverfahren nicht behandelt wurde.

9.3.2 in Bezug auf Geländekammer Im Stein

- Das geplante Trasse verläuft in einer bisher unberührten Geländekammer «Bim Stein, Bachläger». Weshalb es in der Variantenprüfung heisst, mit der neuen Firstbahn würde «keine bislang nicht erschlossene oder vorbelastete Landschaftskammer tangiert», kann nicht nachvollzogen werden.
- Ebenfalls wird die Felsformation «Firstweng» beeinträchtigt. Die Bedeutung dieses Gebiets wird im Erläuterungsbericht explizit hervorgehoben.

9.3.3 in Bezug auf Vögel

- Es lässt sich nicht nachvollziehen, warum in der Betriebsphase Störungen auf Vögel gering sein sollten, wie dies im Erläuterungsbericht kühn behauptet wird.

9.3.4 in Bezug auf Wildtiere

- Das Thema Wildtierschutz wird in den einzelnen Berichten unzureichend behandelt. Dabei quert die Neubaustrecke zwischen Bort und First auf einer Länge von ca. einem Kilometer die Wildruhezone Firstweng-Luegenweid, die bisher nicht tangiert ist.
- Die Aussage, dass sich die Wildtiere an die Störungen durch und hohe Anzahl an Menschen gewöhnen, ist falsch. Allgemein würden «in der Betriebsphase die Störungen für Wildtiere gering» bleiben. Auch diese Aussage lässt sich nicht nachvollziehen.
- Auf die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Tierschutz wird in den Berichten nirgends hingewiesen. Die zunehmenden Störungen sind mit den Vorschriften des Naturschutzgesetzes sowie der Jagd- und Wildtiergesetzgebung nicht vereinbar.

9.3.5 in Bezug auf Pflanzen und Wald

- Mit der neuen Linienführung wird das kantonale Pflanzenschutzgebiet stärker (da zusätzlich) belastet, als dies bei der bestehenden Linienführung der Fall ist.

- Die Planung sieht Rodungen vor, jedoch sind Rodungen grundsätzlich verboten. Finanzielle Gründe gelten nicht als Ausnahme.

9.3.6 in Bezug auf Oberflächengewässer

- Dass der Schutz der Oberflächengewässer gewährleistet ist, wie dies im Erläuterungsbericht behauptet wird, ist fragwürdig. Für den Bau der neuen Mountain-Kart-Strecke muss zum Beispiel ein geschütztes Gewässer gequert werden.
- Es ist unklar, in welchem Ausmass die geplante Vergrößerung der Station Bort ein stehendes Gewässer tangiert.

9.3.7 Zusammenfassende Forderungen

- Es muss eine vertiefte Prüfung der ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen (v.a. der tangierten Lebensräume sowie auf besonders bedrohte Tier- und Pflanzenarten, ober- und unterirdische Gewässer) auf das Projekt und auf die Varianten erfolgen. Realistische Prognosen zu Langzeitfolgen für Flora und Fauna müssen gemacht werden. Inkorrekte Angaben müssen angepasst werden. Es sind unabhängige Fachgutachten zu erstellen und zu publizieren.
- Umwelt- und Naturschutzorganisationen sind in allen Phasen mit einzu beziehen.
- Es muss eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit klaren Resultaten erfolgen.
- Eine kantonale Schutzverordnung und den nötigen Pufferzonen für des Flachmoor von nationaler Bedeutung «Schreckfeld» muss rechtskräftig erlassen werden.

Rückmeldung Gemeinderat

Die Mitwirkung wurde zu einem frühen Projektstadium durchgeführt, weshalb die Ausführungen zu einzelnen Umweltbereichen entsprechend den damaligen Kenntnisständen bescheiden sind. Im weiteren Verlauf der Planung werden die durchgeführten Erhebungen und Studien und die daraus gewonnenen Erkenntnisse umfassend dokumentiert.

Die geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist zwingender Bestandteil des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, Erkenntnisse daraus werden jedoch in die Unterlagen einfließen.

Der Flachmoorschutz ist in der Nutzungsplanung bereits gewährleistet. Es ist nicht vorgesehen, dass die Gemeinden grundeigentümerverbindliche Erlasse (Pufferzonen, weitere Schutzbestimmungen) vornehmen wird.

9.4 Nachhaltigkeit Tourismus

- Die Gemeinde Grindelwald ist Teil des Projekts «Gemeinsam zur Klimastrategie» der Regionalkonferenz Oberland-Ost. In diesem Zusammenhang will sie eine «Klimastrategie für Grindelwald» erarbeiten. Dem gegenüber ist das Projekt im höchsten Grad widersprüchlich. Die geplante Kapazitätssteigerung widerspricht den Zielen eines nachhaltigen Tourismus, wie ihn die Gemeinde Grindelwald anstrebt. Die Touristen aus aller Welt führen bereits zu stark schädlichen Auswirkungen für das Klima, bevor sie die Gemeinde Grindelwald betreten.
- Mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Jungfraubahnen AG, die u.a. die sensiblen alpinen Ökosysteme nicht gefährden will, ist das Projekt nicht vereinbar. Eine glaubwürdige Nachhaltigkeitsstrategie setzt Transparenz über landschaftliche Eingriffe voraus, gerade in einem sensiblen alpinen Raum, dessen landschaftliche Unversehrtheit zentraler Bestandteil des touristischen Wertes ist.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat bekennt sich zu seinen Klima- und Nachhaltigkeitszielen, weshalb in der vorliegenden Planung insbesondere die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die Standortkonzentration von touristischen Anlagen gefördert werden. Der Tourismus ist für die Gemeinde Grindelwald der wichtigste Wirtschaftsfaktor und daher überlebenswichtig. Es ist deshalb unerlässlich, die richtige Balance zu finden. Die Erarbeitung einer Tourismusstrategie ist Aufgabe von Grindelwald Tourismus, in Abstimmung mit der Gemeindestrategie (vgl. Kap. 10.5).

10. Sonstige Themen

10.1 Areal Sandigestutz

- Das Areal im Eigentum der Gemeinde beim Sandigestutz gehört zwingend in die UeO Furenmatte. Nebst einem neuen und der heutigen Zeit entsprechendem Verwaltungsgebäude, ist die Erstellung von ca. 50 Wohnungen (1 - 3 ½ Zimmer) anzustreben, um unseren Arbeitern eine bezahlbare Wohnmöglichkeit anbieten zu können.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat hat das Terrain am Sandigestutz und den Bärplatz für eine verbesserte Umsetzung des Projekts und einer besseren Verkehrslösung in die Überlegungen eingebracht. In der weiteren Projektentwicklung haben sich jedoch keine konkreten Projektbestandteile in diesen Bereichen ergeben, weshalb diese nicht in die vorliegende Planung aufgenommen wurden. Für diese beiden Areale werden zu gegebener Zeit separate Realisierungsprojekte erarbeitet.

10.2 Heutiges Firstbahn-Areal

- Wichtig erscheint, dass die Gemeindebehörde die Firstbahn in die Pflicht nimmt, in Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn, ein Personalhaus oder Wohnungen für Einheimische und Mitarbeitende zu erstellen (entweder am neuen oder am alten Standort der Firstbahn). Falls am alten Standort bereits andere Nutzungen geplant sind, wäre es vorteilhaft, wenn die Bevölkerung diesbezüglich informiert würde. Für die Akzeptanz der aufgelegten Planung «neuer Standort Firstbahn» wäre dies von grossem Vorteil. Der Verkauf des Areals Gydisdorf an Spekulanten wird entschieden abgelehnt.
- Die Verlagerung der Talstation zur Furenmatte sollte nicht zu einer Schwächung des Dorfkerns führen. Wir regen an, dass bestehende Gewerbeflächen im Bereich der heutigen Talstation aktiv durch die Firstbahn mit innovativen Umnutzungen den Dorfkern und die bestehenden Läden stärken (z.B. mit einer Attraktion, Museum oder Ähnlichem).

Rückmeldung Gemeinderat

Die Firstbahn hat sich bezüglich künftiger Nutzung noch keine Gedanken gemacht, da eine Planung diesbezüglich erst Sinn macht, wenn sichergestellt ist, dass die neue Linienführung bewilligt und realisiert wird. Seit Mai 2025 werden sämtliche Wohnungen in der Liegenschaft Schössli und der ehemaligen Pension Gydisdorf/Firstlodge als Personalwohnungen oder Mietwohnungen für Einheimische und Personal genutzt. Der Gemeinderat spricht sich dafür aus, dass in diesem Gebiet zukünftig Erstwohnungen entstehen sollen. Dies wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags mit der Firstbahn geregelt.

10.3 Zukunftsbild Gemeinde

- Angesichts der Tragweite dieses Projekts – sowohl gemeindebaulich als auch verkehrlich – ist eine langfristige, generationengerechte Planung unabdingbar. Aber auch in Zukunft soll die Gemeinde für solche Vorhaben gerüstet sein. Die Gemeinde wird aufgefordert, einen Ideen- und Planungsprozess «Grindelwald im Jahr 2050- Lebens- und Erholungsraum zwischen Tourismus, Natur und Dorfidentität» mit Einbezug der Bevölkerung zu initiieren. Es braucht ein Zielbild zur Entwicklung der Gemeinde, damit grössere Planungsgeschäfte nicht reaktiv, sondern proaktiv begegnet werden kann.
- Auf politischer Ebene ist die Schaffung einer ständigen Kommission – eine Art Zukunftsrat – denkbar, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien die langfristige, visionäre Entwicklungsplanung für Grindelwald bis 2050 ausarbeitet.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat hat inzwischen eine Gemeindestrategie erarbeitet, welche diese Punkte umfasst. Diese wird anfangs Jahr präsentiert. Der Gemeinderat und die verschiedenen Kommissionsmitglieder sind gewählte Vertreter der Gemeindebevölkerung und damit auch für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde zuständig. Die Schaffung einer zusätzlichen, neuen Zukunftskommission wird nicht als zielführend angesehen.

10.4 Tourismuskonzept/Ranger

- Es ist zu klären, ob die Bergschaft Bach vom Tourismus ausreichend profitiert – und ob dieser Nutzen in einem angemessenen Verhältnis zur ökologischen Belastung steht.
- Die Belastungsgrenzen des Ortes sind in ökologischer, infrastruktureller und sozialer Hinsicht überschritten. Es wird ein nachhaltiges Tourismuskonzept benötigt, das sowohl der Bevölkerung als auch den Gästen zugute kommt. Nur durch eine ganzheitliche Betrachtungsweise kann die erfolgreiche Entwicklung fortgeführt werden. Sanfter Tourismus, unter Rücksichtnahme der Natur und der Einheimischen, muss in Betracht gezogen werden.
- Zum Schutz der Natur müssen Verhaltensregeln (z.B. Verbot von Drohnenflügen und lauter Musik, Campingverbot, Variantenfahrer Ski) durch einen Ranger im gesamten Firstgebiet vor Ort kontrolliert und durchgesetzt (evtl. mit Bussen, Wegweisung, ...) werden. Die Kosten dafür sind durch den Betrieb bzw. den Ticketverkauf zu decken.

Rückmeldung Gemeinderat

Der Gemeinderat anerkennt die Forderung der Mitwirkenden. Im Rahmen der Ausarbeitung der Tourismusstrategie (Aufgabe Grindelwald Tourismus) wird die Gemeindestrategie (vgl. 10.3) als Grundlage verwendet. Ob und in welcher Form ein Ranger-System künftig sinnvoll sein könnte, soll vertieft mit Grindelwald Tourismus, den Bergschaften und den Bahnunternehmen geprüft werden.

10.5 Nachhaltigkeit im Bau

- Die Gemeinde und die Firstbahn werden aufgesucht, die Nachhaltigkeit bei der Erstellung der neuen Anlagen und Gebäude zu beachten. Insbesondere soll die Nutzung von Dachgebundenen PV-Anlagen, die Erstellung von freistehenden PV-Anlagen, die Nutzung von nachwachsenden Baumaterialien und Rohstoffen, der Einsatz von energieeffizienten / autarken Systemen und die Umsetzung von Anti-Littering-Massnahmen priorisiert werden. Die Stationen sollten auch unter ökologischen Gesichtspunkten ein Vorzeigeprojekt für die Region darstellen.

Rückmeldung Gemeinderat

Dies wird im weiteren Verfahren geprüft. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Firstbahn und gemäss dem übergeordneten Recht werden entsprechende Massnahmen umgesetzt. Die Ziele der Klimastrategie der Gemeinde Grindelwald werden in der UeO soweit möglich berücksichtigt.