

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
1	1	Es sollte im Zusammenhang mit dem Ersatz der Firstbahn ein Verkehrskonzept von Interlaken / Matten bis Terminal / Talstation Firstbahn (wünschenswert für das gesamte Tal) zu erarbeiten.	Der Verkehr zum und im Dorf hat in den letzten Jahren sehr stark zugenommen.	In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Daraus entsteht das Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
1	2	Der Bereich vom Bahnhof bis zur Kirche sollte zwingend durch temporäre Verkehrsfreiheit und gut signalisierter Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.	In diesem Gebiet besteht das grösste Fussgänger - und Verkehrsaufkommen.	Auch dieser Aspekt wird im separaten Dialog-Verfahren berücksichtigt (siehe oben).	B
1	3	Temporärer Einbahnverkehr (ev. Rückfahrt via Grundstrasse/Locherboden) auf der Strecke Bahnhof bis Kirche		Ein Einbahnsystem kann nur mit Umfahrung erreicht werden, wobei die Umfahrungsmöglichkeiten begrenzt sind. Ein möglicher Korridor zur Entlastung des Dorfes wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Das RGSK 2025 ist zurzeit beim Kanton in Genehmigung. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald vertieft diskutiert.	B
1	4	Sperrzeiten (Bahnhof bis Kirche/nur ÖV und Velo erlaubt)		Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
1	5	Durchfahrt nur mit Bewilligung vom Bahnhof bis Kirche (Kontrolle mit Poller oder Barriere) für Bus / Anwohner / Handwerker		Die Möglichkeiten sind beschränkt. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
1	6	Parkplatz bei Tschingeley; Shuttle Bus ins Dorf (analog Parking Matten mit Umsteigen auf die Bahn)		Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
1	7	Zufahrt (ab Zweilütschinen) nur mit Bewilligung (Tagesbewilligung)		Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonstrasse. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde sind daher begrenzt. Im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald wird das Anliegen berücksichtigt und diskutiert.	B
1	8	Eine kubische Bauweise wirkt eher als Fremdkörper in diesem Gebiet.		Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Die in der UeO dargestellte Bauweise soll lediglich die mögliche Volumetrie nachweisen und stellt nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar. Zur Umsetzung der Talstation bedarf es ein grosses Volumen. Dieses wird auf das minimal Nötige reduziert.	A
1	9	Für die Skipiste im Bereich Tuftli / Almis muss eine korrekte Planausführung erstellt und publiziert werden.	Die eingezeichnete Skipiste über die Parzellen 6068, 5001, 4099 und 5002 in Richtung Grund wurde durch das AGR nicht bewilligt. Die Gemeinde hat uns informiert, dass das Projekt Skipiste sistiert ist.	Für diese Pistenführung wurde das Verfahren wieder aufgenommen. Die Planung "UeO Beschneiung First" wurde am 12. August 2025 durch den Gemeinderat zur Vorprüfung freigegeben. Im Rahmen vom Planungsverfahren können sich betroffenen Grundeigentümer äussern.	B
2	10	Idee zur Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes: - Strasse von Kreuzung Post bis Westumfahrung für Busbetrieb öffnen und im Bereich Ende Post bis vor jetzigem Bahnhof Kiosk mittels Rampe ca. 2-3 m absenken gegenüber Bahngleisen leicht abfallend auf Niveau Einfahrt Westumfahrung. - Busse von Richtung Terminal/Gaggi Säge können direkt vom Sandigen Stutz und Busse von der Kirche/Pingsteggbahn direkt von Kreuz und Post den Bahnhof parallel zu den Geleisen anfahren. Die Haltestellen können in der ganzen Länge oder mittels Buchten über die gesamte Länge angelegt werden. Idealerweise wären links und rechts je vier Haltestellen über die gesamte Länge (Bahnhof Kiosk bis Westumfahrung). Die Bus Perrons könnten mittels leicht abfallenden Rampen, Treppen oder sogar Rolltreppen vom Bahnhof her erreicht werden. Höhendifferenz ca. 2.5 m. - Die neue Firstbahn Station könnte über leicht steigenden Rampen, Treppen oder Rolltreppen über dem Bus Bahnhof hinweg erreicht werden. Höhendifferenz wäre ebenfalls ca. 2.5 m. Der Busbahnhof könnte ebenfalls einen direkten inwendigen Zugang zur neuen Firstbahn beinhalten		Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass an diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt die Sicherheit für die Fussgänger entscheidend verbessert wird. Mit dem Bahnhofplatz soll für ÖV-Reisende eine angenehme Ankunftsatmosphäre entstehen, eine offene Platzsituation geschaffen werden und der Dorfeingang zum Weiterflanieren einladen. Die vorgeschlagene, stark technische Lösung wäre zwar funktional, würde aber diesem Grundsatz widersprechen. Die genaue Ausgestaltung des Bahnhofplatzes ist Bestandteil des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe.	A
3	11	In früheren Gesprächen mit der Gemeinde konnten konkrete Pläne zur Neugestaltung der Verkehrssituation im Bereich Dorfstrasse 85-95 erarbeitet werden. Diese sollen geprüft und in das Projekt integriert werden.		Vielen Dank für den Hinweis. Die erwähnten Skizzen liegen der Gemeinde vor und werden beim noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und wenn möglich berücksichtigt.	B
3	12	Wir sprechen uns für eine attraktive, grüne und zugängliche Platzgestaltung des Bärplatzes aus — mit Sitzgelegenheiten, Wasser- und Lichtelementen sowie einer klaren Verkehrsberuhigung. Der Bärplatz soll der lokalen Bevölkerung als sozialer Treffpunkt erhalten bleiben und gleichzeitig das Zentrum von Grindelwald stärken.	Der Bärplatz verfügt als zentral gelegene Fläche über grosses Potenzial, sich zu einem lebendigen Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste zu entwickeln.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat unterstützt. Es ist hier von zentraler Bedeutung, wo sich zukünftig der Standort vom Ortsbus befindet. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
3	13	Im Bereich des Bärplatzes (Dorfeingang) soll die Strasse nach Süden zurückversetzt werden.	Der Zugang ins Zentrum muss einladend, grosszügig und fussgängerfreundlich gestaltet werden — frei von verkehrlichen Engpässen oder Knotenpunkten, die den Eintritt ins Dorf erschweren.	In Bereich des Bärplatzes wurde bereits ein Projekt zur Verbesserung der Fussgängersituation ausgelöst, vor dem Hintergrund des in Arbeit befindlichen Gesamtverkehrskonzepts Grindelwalds jedoch kurzfristig wieder zurückgestellt. Um eine gesamtheitliche Planung zu gewährleisten, sollen die Resultate aus dem noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald in die Projektierung einfließen können. Das Anliegen wird daher im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald vertieft diskutiert.	A
3	14	Massnahme/Inhalt Verkehrskonzept: Errichtung eines überdachten Busterminals für den Grindelwald Bus, integriert in die neue Anlage in der Fuhrmatte	zur Stärkung und besseren Organisation des öffentlichen Verkehrs	Das Anliegen wird im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald geprüft und wenn möglich berücksichtigt.	B
3	15	Massnahme/Inhalt Verkehrskonzept: Verbesserung der Zufahrt zum Parkhaus Eiger+	um Rückstaus zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu optimieren	Ein entsprechendes Projekt zur Verbesserung der Zufahrt zum Eiger+ wurde bereits ausgelöst. Um die Ergebnisse des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald in die weitere Planung einbeziehen zu können, wurde das Projekt kurzfristig zurückgestellt. Das Anliegen wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald eingehend geprüft.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
3	16	Massnahme/Inhalt Verkehrskonzept: Sicherstellung der Anfahrt für Hotelgäste im Zentrum		Das Anliegen wird im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald mitberücksichtigt.	B
3	17	Massnahme/Inhalt Verkehrskonzept: Einführung eines Einbahnverkehrssystems im Dorfkern, um Flanierzonen, Fahrradwege sowie grosszügige Fussgängerbereiche zu ermöglichen.	Würde die Verkehrsflüsse regeln und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Zentrum wesentlich steigern	Die Verbesserung der Strassenraumqualität im Dorfzentrum ist auch ein Anliegen des Gemeinderats. Ein Einbahnsystem kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden, wobei die Umfahrungsmöglichkeiten begrenzt sind. Ein möglicher Korridor zur Entlastung des Dorfes wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Das RGSK 2025 ist zurzeit beim Kanton in Genehmigung. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald vertieft diskutiert.	A
3	18	Massnahme/Inhalt Verkehrskonzept: gegebenenfalls auch eine neue Parallelstrasse via Locherboden realisieren		Die Umfahrungsmöglichkeiten des Dorfzentrums sind begrenzt. Ein möglicher Korridor zur Entlastung des Dorfes wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Das RGSK 2025 ist zurzeit beim Kanton in Genehmigung. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald vertieft diskutiert.	B
3	19	Wir sprechen uns klar gegen die Entstehung eines Einkaufszentrums (auf der Furenmatte) aus.	Ein solches Angebot würde die Attraktivität und wirtschaftliche Vitalität des bestehenden Dorfes schwächen. Die Gäste sollen gezielt ins Dorf kommen, um lokale Geschäfte, Boutiquen und Anbieter zu besuchen — das stärkt die Dorfwirtschaft, sichert Arbeitsplätze und erhält den gewachsenen Charakter Grindelwalds.	Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	A
4	20	Die Verbindungsahn Isch-Bodmi sollte weggelassen werden.	Die Bahn in die Bodmi mit Piste in den Schybersboden würde den Wintersport- und Skischulbetrieb in der Bodmi massiv stören. Auch die Anwohner werden kaum begeistert sein. Der Transport mit dem Skibus Oberer Gletscher-Terminal zur heutigen Firstbahn funktioniert ja gut und wird auch am neuen Standort funktionieren, denn dieser liegt ja auch an dieser Linie. Der Skibusbetrieb muss ja so oder so weiter betrieben werden. Auch glaube ich, dass viele Gäste nach wie vor den Skibus benützen würden statt den unmöglichen Umweg über die Bodmi zu machen.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenend Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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.	A
5	21	Es sei auf die geplante Änderung der Zonenplan- und Baureglementsänderung Furenmatte zu verzichten. Es sei die rechtsgültige Überbauungsordnung Furenmatte von 2009 nicht aufzuheben und demzufolge nicht durch die geplante neue Überbauungsordnung Furenmatte zu ersetzen.	Der heutige Zonenplan und das Baureglement zum Gebiet Furenmatte sind ausgewogen und berücksichtigen die Interessen aller Grundeigentümer. Mit den Änderungen würden diese massiv beschädigt.	Der Gemeinderat hat sich im Rahmen der Variantenprüfung und Interessenabwägung für den Standort Furenmatte ausgesprochen. Es hat sich gezeigt, dass die Furenmatte der beste Standort für die neue Firstbahn ist.	A
5	22	Es sei der Verlauf der Skipisten -nordwestlich der Bergstation im Gebiet Jochwang/Schreckfeld und -nördlich der Station Eggboden/Schreckfeld insoweit zu ändern, dass die dort liegenden Feuchtgebiete von nationaler und kantonaler Bedeutung nicht beeinträchtigt werden. Die Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First» sei entsprechend anzupassen.	Durch Beschneiung würden zusätzliche Nährstoffe und möglicherweise auch Fremdstoffe, in die empfindlichen Flachmoore eingetragen, was zu einer Beeinträchtigung der Pflanzengemeinschaften führen kann. Die künstlich beschneiten Skipisten verstossen gegen die Schutzvorschriften von Art. 18 und 18a NHG. Das Flachmoor von nationaler Bedeutung ist in den Planungsunterlagen vergessen gegangen.	Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die Skipisten werden nicht in der UeO "Touristische Nutzung First" festgelegt, dort werden sie nur hinweisend dargestellt. Die Festlegung der Skipisten erfolgt in der UeO "Beschneiung First", in einem losgelösten Verfahren (Start Vorprüfung Herbst 2025).	B
5	23	Es seien alle planerische Verfahren für die neue Firstbahn zu sistieren bis die Denkmalschutzqualität des Hotels Schweizerhof vom Kanton rechtskräftig geklärt ist.	Das «Hotel Schweizerhof» würde durch die ermöglichten riesigen Bauten und Anlagen geradezu «erschlagen» und in seiner Bedeutung entwertet. Hierzu ist anzumerken, dass das Hotel im Baureglement (S. 37) fälschlicherweise nur als «erhaltenswerte Baute» (Kategorie e) eingestuft ist. Diese Einstufung ist veraltet. Hierzu sind von der Gemeinde die nötigen Abklärungen in die Wege zu leiten.	Die letzte Überprüfung des kantonalen Bauinventars wurde im November 2023 abgeschlossen. Die Einstufung des Hotels Schweizerhof als "erhaltenswerte Baute" wurde in diesem Rahmen bestätigt. Zudem gewährleistet das zwingend durchzuführende qualitätssichernde Verfahren, dass der Auftritt des Hotels Schweizerhofs durch die neue Firstbahn nicht unzulässig geschwächt wird.	B
5	24	Es seien alle planerische Verfahren für die neue Firstbahn zu sistieren bis die Koordination zwischen den Planungen für die Firstbahn und die Erweiterung des Hotels Schweizerhof sichergestellt ist.	Die Betreiber des Hotels Schweizerhof planen gleichzeitig eine Erweiterung ihrer Anlage. Diese weitere Planung ist völlig unkordiniert zum Vorhaben der Firstbahn.	Die Erweiterung des Hotels Schweizerhof kann gemäss den Bestimmungen der Kernzone erfolgen. Mit der Firstbahn wird dies sofern koordiniert, dass das Areal des Hotels Schweizerhofs neu gänzlich in der Kernzone liegen wird. Mit dieser Zonenplanänderung findet eine raumplanerische Koordination und Interessenabwägung statt. Die Besitzer der Liegenschaft Hotel Schweizerhof sind gleichzeitig die Verkäufer der betroffenen Parzellen auf der Furenmatte. Seitens Hotel Schweizerhof ist ein Projekt in Arbeit mit welchem eine Erweiterung realisiert werden soll. Der Inhalt des Projekts ist der Gemeinde nicht bekannt.	B
5	25	Es seien alle planerische Verfahren für die neue Firstbahn zu sistieren bis die neue Firstbahn (Stationsgebäude, Linienführung, Verkehrsführung) im kantonalen Richtplan eingetragen ist.	Die massiven Bauten und Anlagen der neuen Firstbahn hätten weiträumige landschaftliche Auswirkungen und würden ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Schadstoffemissionen generieren. Das Projekt fällt zweifellos in die Kategorie «Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt» und bedarf eines Eintrags in den kantonalen Richtplan.	Die Koordination im kantonalen Richtplan erfolgt mit der Erweiterung des Intensiverholungsgebietes First. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung hat bereits bestätigt, dass die Aufnahme der Linienführung im kantonalen Richtplan nicht notwendig ist, bzw. dass dies seitens Kanton auch nicht erwünscht ist.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
5	26	Es seien alle planerische Verfahren für die neue Firstbahn zu sistieren, wo Skipisten geplant sind	Zuerst muss eine kantonale Schutzverordnung mit parzellenscharfer Abgrenzung und den nötigen Pufferzonen für des Flachmoor von nationaler Bedeutung «Schreckfeld» rechtskräftig erlassen werden.	Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die moorhydrologischen Pufferzonen sind im Rahmen von allen Planungen und Bauprojekten zu berücksichtigen, dies ist bereits rechtlich rechtskräftig. Es erfolgt kein grundeigentümerverbindlicher Erlass der Pufferzonen in einem raumplanungsrechtlichen Instrument.	B
6	27	Es sei auf die geplante Schaffung des überlagernden Seilbahnkorridors zwischen der «Furenmatte», der Mittelstation «Bort» und der Bergstation «First» zu verzichten und, soweit erforderlich, sei anstelle desselben ein Seilbahnkorridor entlang der bestehenden Bahn zu planen, und die hierfür erforderlichen Anpassungen in den entsprechenden Überbauungsordnungen und Baureglementen sowie im Zonenplan vorzusehen.	Der geplante Ersatz ist ein Neubau und bedingt eine umfassende Interessenabwägung und die Prüfung der Standortgebundenheit. Es scheint sich allerdings primär auf das Interesse der Anlagenbetreiberin zu handeln. Die geänderten Gästebedürfnisse, die neuen technischen Möglichkeiten sowie ein sinnvoller Umgang mit der Erschliessungs- und Parkplatzsituation bei der Talstation «Gydisdorf», mithin allein touristische bzw. wirtschaftliche Interessen stellen jedenfalls keine überwiegende öffentliche Interessen dar.	Bei den genannten Interessen handelt es sich auch um öffentliche Interessen. Die Entlastung der Dorfstrasse, die Verminderung des Suchverkehrs, die bestmögliche Umlagerung der Gästeströme auf den öffentlichen Verkehr sowie die Verbesserung der Schulwegsicherheit im Bereich Schulanlage Graben sind nicht nur Ziele der Bahnbetreiberin, sondern werden auch von der Gemeinde als zentrale Ziele für das vorliegende Projekt betrachtet.	A
6	28	Eventualiter sei auf die geplante Schaffung des Seilbahnkorridors zwischen der «Furenmatte», und der Mittelstation «Bort» zu verzichten und stattdessen seien weitere Varianten, insbesondere ein optimierter Seilbahnkorridor zwischen der bestehenden Talstation «Gydisdorf» und der Bergstation «First» zu prüfen und dessen Ergebnis in der Planung angemessen einfließen zu lassen. Die Variante 1b «Gydisdorf - Bort - First» (mit/ohne Umlenkebene «Dirrslichern») ist nachträglich zu prüfen.	Die Partikularinteressen der Bahnbetreiberin haben im Variantenstudium übermäßig Eingang gefunden, weshalb diese entsprechend fehlerhaft ist (vgl. Eingabe). Zudem wurden die sinnvollsten Varianten überhaupt gar nicht erst geprüft. Die Variante 1b würde die kürzeste Streckenführung, die Bestnote bezüglich Windstabilität und Ausfallzeit/Etappierbarkeit erreichen und würde somit am besten abschneiden.	Zugang und Lage entsprechen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen, die Platzverhältnisse am bestehenden Standort sind begrenzt, was auch Probleme i.S. Gästelenkung für alle Anspruchsgruppen (barrierefreier Zugang) generiert. Eine Entlastung der Dorfstrasse und der Kernzone Grindelwald Dorf, eine für ÖV und Fussgänger bessere Verkehrserschliessung sowie die Erhöhung der Schulwegsicherheit im Bereich Schulhaus Graben soll angestrebt werden. Der vorgesehene Standort der neuen Talstation bietet zudem die Möglichkeit einer attraktiven Skigebietsverbindung First und Kleine Scheidegg/Männlichen. Die vorgeschlagene Variante kann bezüglich Ausfallzeit und Etappierbarkeit keine gute Punktzahl erreichen, da eine solche Linienführung einen langen Betriebsunterbruch bedeuten würde, was wirtschaftlich nachteilige Auswirkungen auf alle Unternehmen und die Einwohner der Gemeinde hat. Im Rahmen des Evaluationsverfahrens wurden sämtliche Standortvarianten nach verschiedenen, einheitlichen Bewertungskriterien geprüft und diskutiert. Auf eine neuerliche Variantenprüfung wird verzichtet.	A
7	29	Die Sesselbahn Isch ist nicht zu erstellen: - Während Sommermonaten nicht rentabel - Winterbetrieb auf wenige Tage beschränkt, durch bekannten Schneemangel Beschneiung zweifelhaft (Sonneneinstrahlung Sonnenseite auf 1100 m (Bodmi) ab circa 15. Januar) - Piste von Bodmi zum Bahnhof oder Furenmatte ist aufgrund der Schneunsicherheit nicht umsetzbar und nicht gewährleistet		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
7	30	Es sind zu wenig Parkplätze vorgesehen, reicht bei Weitem nicht (die meisten werden wahrscheinlich vermietet oder verkauft, wie im Sportzentrum).	Siehe ehemaliger Männlichen Parkplatz 1000 Plätze, heute Terminal schmale 750.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde. Das Parkhaus Terminal ist aktuell nur an wenigen Spitzentagen im Jahr voll ausgelastet. Das Parkhaus Eiger+ ist gemäss Entscheid der StimmbürgerInnen nicht im Eigentum der Einwohnergemeinde.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
7	31	Besser im Grund am Platz, wo das Hotel geplant war, ein Parkhaus erbauen, eine Pendelbahn auf der WAB Strecke Grund — Grindelwald umstrukturieren. Gratis Transport vom Parkhaus ins Dorf, analog zusätzlicher Ortsbus Terminal — Dorf.		Die Verlagerung für die Anreise auf den öffentlichen Verkehr (Nachhaltigkeit) soll gefördert werden, der Bau eines zusätzlichen Parkhauses im Grund mindert diese Anreize und entlastet die Zubringerstrassen nach Grindelwald nicht. Zudem wird das Verkehrsaufkommen im Grund verstärkt. Die Option Parkhaus im Grund wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
7	32	Kein Souvenir Shop der Jungfraubahnen, im Interesse der hiesigen Detaillisten.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	A
7	33	Kein zusätzliches Hotel oder Hostel, wird sich sicher eine schlauere Lösung finden zum Beispiel ein Ambulanzstützpunkt.	Es kann nicht sein, dass die Ambulanz von Wilderswil ganze 40 Minuten braucht, um zu einem Notfall zu gelangen.	Es wird keine Hotellerie «im Sternenbereich» erstellt. Es soll allenfalls ein Angebot im niederschwelligen Beherbergungssegment geschaffen werden, im Vordergrund steht die Schaffung von preiswerten Unterkünften z.B. für Familien, Schulen und Lager. Auf jeden Fall wird keine Konkurrenzsituation mit lokalen Hotelbetrieben geschaffen. Der Standort Fuhrenmatte wird für einen Ambulanzstandort auf der bereits heute bestehenden Verkehrsdichte im Zentrum als nicht ideal eingestuft. Zudem ist die Spitalversorgung und damit einhergehend der Ambulanzstützpunkt kantonal geregelt.	B
7	34	Warum nicht auch einen Entsorgungshof mit Leitsystem	Viele Touristen schmeissen den Müll von auswärts einfach so auf unsere Strassen.	Die Firstbahn wie auch die BOB haben an sämtlichen Standorten resp. Bahnhöfen Recyclingstationen, Reisende können Wertstoffe getrennt entsorgen. Der Standort im Zentrum bietet sich für einen Entsorgungshof nicht an. Viele An- und Wegfahrten für die Entsorgung generieren zusätzlichen Verkehr und unerwünschte Lärm- und Geruchsemissionen wären eine weitere Folge.	B
7	35	Das Gebäude darf ruhig im ortsüblichen Stil gebaut werden, so wie wir Einheimischen uns auch danach richten müssen.		Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Die in der UeO dargestellte Bauweise soll lediglich die mögliche Volumetrie nachweisen und stellt nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar. Zur Umsetzung der Talstation bedarf es ein grösseres Volumen. Ob eine Umsetzung im ortsüblichen Stil sinnvoll ist, wird in vorgenanntem Verfahren geprüft.	B
7	36	Respektvoll mit der Natur, den Tieren umzugehen, sollte selbstverständlich sein. Massnahmen zu deren Schutz aufstellen. In Form von Rangern, die die Massen von Touristen lenken und auf das Nötigste hinweisen.		Ein bestehendes Kundeninformationssystem in allen Bahnen ermöglicht eine gezielte Besucherlenkung. Für die neu zu erstellenden Infrastrukturen und zum Schutz von sensiblen Systemen wird ein Gästelenkungskonzept erarbeitet. Ein solches ist auch für alle anderen Ausflugsziele in Grindelwald anzustreben.	A
7	37	Sollte selbstverständlich sein, dass sich die Jungfraubahnen finanziell an der Umstrukturierung hinsichtlich des Verkehrsproblems beteiligen.		Beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird die Firstbahn eingebunden. Im Zusammenhang mit der UeO müssen die Erschliessung und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation aufgezeigt werden. Die Kostenbeteiligung der Firstbahn wird im Rahmen eines Infrastrukturvertrages geregelt.	A
7	38	Solange die Lage des Strassenverkehrs nicht optimiert ist, sprich die Projekte Burglauenen, ZweiLütschinen und Doppelpur Schwendi nicht umgesetzt sind, ist der 15-min-Takt der BOB nicht umsetzbar. Ansonsten wird das Verkehrschaos noch schlimmer.		Gemäss aktueller Projektplanung und vorbehältlich von Einsprüchen oder anderen unvorhergesehenen Verzögerungen werden die Anpassungen bei der BOB (Entflechtung Schiene-Strasse Burglauenen, Doppelpuraußbau Schwendi und Lütschental) vor dem Bau der Firstbahn umgesetzt. Das Projekt zur Entflechtung Schiene-Strasse in Burglauenen wird aktuell überarbeitet.	B
7	39	Oder man sperrt das Tal und hält die Tagesgäste in Matten zum Parkieren an. Bedingt, dass ein Leitsystem aufgezogen wird. VK, etc. Am besten in Matten ein grosses unterirdisches Parkhaus mit separater Tunnelzufahrt direkt aus dem Kreisel		Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde auf die öffentlichen Kantonsstrassen sind begrenzt und auf die Bauprojekte in der Gemeinde Matten rechtlich ausgeschlossen. Zudem erweist sich eine dauerhafte Sperrung für den touristischen Verkehr weder als rechtlich möglich noch als zweckmässig. Das bestehende Parkleitsystem hat noch Potential zur Verbesserung, das ausgeschöpft werden muss. Das Anliegen wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald behandelt.	B
7	40	Da die Jungfraubahnen keine Steuern an unsere Gemeinde zahlen, ist es wichtig, dass eine gute finanzielle Abgabe ausgehandelt wird.		Die Firstbahn AG mit Firmensitz in Grindelwald wird ausschliesslich in der Gemeinde besteuert. Die Jungfraubahn Holding AG bezahlt anteilmässig für die Anlagen auf Boden der verschiedenen Gemeinden Steuern. Die Frage von zusätzlichen finanziellen Abgaben und Kostenbeteiligungen wird in den nachfolgenden Planungsphasen ausgehandelt und im Infrastrukturvertrag festgehalten.	B
8	41	Auf die Streichung des Gleitschirmstartplatzes First unter Art. 4 Abs. 2 der Überbauungsordnung Touristische Nutzung First ist zu verzichten.	Es ist ein anliegen, dass wir auf der First den Startplatz halten können.	Der Startplatz wird nicht aufgehoben. Er ist auch nicht Bestandteil der UeO, sondern im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) und im kantonalen Richtplan festgelegt. Die Darstellung in der UeO dient lediglich der Information. Am aktuellen Standort des Startplatzes wird festgehalten.	B
9	42	Wir möchten den Sommer Landeplatz (Paragliding) etwas nach Westen verlegen, vor das Bodmi Hotel, entlang des bestehenden Firstbahn Kabels.	Der neue Landeplatz Standort würde direkt an den Bodmiweg angrenzen und eine effizientere Anbindung gewährleisten.	Dies ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung sondern muss im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) festgelegt werden. Das RGSK 2025 ist beim Kanton in Genehmigung. Das Verschieben vom Landeplatz wird für die nächste Revision vorgemerkt.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
9	43	Ein direkter Ausrüstungsshuttle vom Landeplatz über den Bodmiweg/ Kreuzweg zur Station (Nord-Eingang bei Alpina/Hotel Caprice) ist von Anfang Mai bis Ende Oktober wichtig. In Gesprächen zusammen mit Alex Glarner vom Hotel Caprice wurde von seiner Seite hier ein direkter Nord Eingang für die Hotel Gäste bereits geäussert.	Der Eingang Süd (Busterminal) soll für die Gleitschirmflieger nur in Ausnahmefällen genutzt werden, da er für den täglichen Ablauf ineffizient ist. Aufgrund der autofreien Gestaltung des Bahnhofareals ist ein Ausrüstung Umschlag auf dem Post Areal nicht realistisch.	Wird im Rahmen der Detailprojektierung der Station (Plangenehmigungsverfahren) geprüft. Die Planer werden im Rahmen der Projektierung auf die Interessengruppe zugehen.	B
9	44	Unsere Berufspiloten müssen rasch vom Landeplatz zu Fuss zur Station gelangen können, wo sie die vom Shuttle transportierte Ausrüstung übernehmen. Ein schneller und hindernisfreier Zugang zur Etagenhöhe des Bahneinstiegs ist erforderlich, um den Ablauf nicht zu verzögern (Paragliding).		Wird im Rahmen der Detailprojektierung der Station (Plangenehmigungsverfahren) geprüft. Die Planer werden im Rahmen der Projektierung auf die Interessengruppe zugehen.	B
9	45	Für einen reibungslosen Betrieb (Paragliding) benötigen wir auf der Etagenhöhe des Bahneinstiegs: - Basis - Lagerraum für ca. 30 Tandem-Ausrüstungen und Passagier-Schuhwerk. - Die gebuchten Gäste werden hier an Piloten übergeben		Wird im Rahmen der Detailprojektierung der Station (Plangenehmigungsverfahren) geprüft.	B
9	46	Aus Erfahrung wissen wir, dass auch grosse Gondeln oft nicht optimal gefüllt sind, da Gäste den Einstieg verzögern oder verweigern. Eine separate „Single Line“ hilft, diese Lücken effizient zu füllen — zum Vorteil der Bahn wie auch für uns.	Zudem ist es nicht praktikabel, unsere grossen Ausrüstungen (Paragliding) mitten durch den normalen Touristenstrom zu bewegen.	Wird im Rahmen der Detailprojektierung der Station (Plangenehmigungsverfahren) geprüft.	B
10	47	Zur Reduktion des Verkehrs im Dorf sind folgende Massnahmen zu berücksichtigen: - Kein weiteres Parkhaus oberhalb des Rothenegg-Kreisels - Der gesamte Individualverkehr (ausgenommen Velos und Ortsbusse) soll zuerst in den Grund geleitet werden. - Barriere beim Rothenegg-Kreisel prüfen - Einbahnverkehr ins Dorf ab Rothenegg-Kreisel, kombinierbar mit Verkehrslenkung in den Grund.		Die Umfahrungsmöglichkeiten des Dorfzentrums sind begrenzt. Ein möglicher Korridor zur Entlastung des Dorfes wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Im Weiteren beeinflusst das Parkplatzangebot das Verkehrsaukommen bereits auf der Zufahrt zur und in der Gemeinde. Die Anliegen und die gesamte verkehrliche Situation werden für die Gemeinde Grindelwald mit dem zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald geprüft. Über die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald, die in die Planung der Firstbahn einfließen, wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert.	B
10	48	Die Parkierungsprobleme können wie folgt vermindert werden: - Neuer Busterminal in die Firstbahn-Talstation integrieren - Keine Reisebus-Parkplätze im Dorf: Nur Kurzhalteplätze zum Ein- und Aussteigen zulassen - Reisebus-Parkplätze ausschliesslich im Grund: Konzentration des Langzeitverkehrs ausserhalb des Dorfkerns.		Im Rahmen des in Arbeit befindlichen Gesamtverkehrskonzepts Grindelwalds werden die Lage der Haltestellen des Ortsbus und der Reisebärs zentraler Bestandteil sein. Diese haben erheblichen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrsströme. Das Anliegen wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald eingehend geprüft.	B
10	49	Die Spillstatstrasse ist als Zufahrt für die neue Firstbahn ungeeignet: - Die Zufahrt für Anwohner über die Spillstatstrasse muss jederzeit gewährleistet bleiben. - Die Spillstatstrasse ist zu schmal, um zusätzlichen Touristenverkehr oder Suchverkehr aufzunehmen. Die Strasse ist nicht für erhöhtes Verkehrsaukommen ausgelegt. - Eine Nutzung der Spillstatstrasse als Hauptzufahrt oder Suchverkehrsroute ist aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen abzulehnen.	- Sollte ein Parkhaus bei der neuen Talstation der Firstbahn realisiert werden, würde diese Anbindung massiv belastet und die sichere Erreichbarkeit für Anwohner wäre nicht mehr gegeben. - Es besteht eine erhöhte Gefährdung für Fußgänger und Velofahrende, insbesondere im Winter und bei Dunkelheit.	Die Erschliessungsmöglichkeit der Fuhrenmatte ist auf den Bereich der Westumfahrung und Gerbi begrenzt. Es wird jedoch im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt, dass die Spillstatstrasse nicht übermäßig zusätzlich belastet wird. Die Anliegen werden im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
10	50	Schulweg auf Bahnhofareal: - Das Bahnhofareal muss für Velos befahrbar bleiben, insbesondere für den Schulweg. - Einrichtung eines separaten Bereichs für Velos, nicht Teil der Begegnungszone, um Sicherheit und klare Verkehrsleitung zu gewährleisten.		Die Sicherheit der Schulwege ist ein Anliegen der Gemeinde und wird beim gesamten Projekt berücksichtigt. Die Anliegen werden im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
10	51	Eine Waldschneise oder Ziehweg zurück zum Bahnhof soll geprüft werden, um Wintersportler sicher und direkt ins Tal zurückzuführen, ohne auf beliebte Straßen oder Zonen ausweichen zu müssen.		Eine verbesserte Rückführung muss geprüft werden. Ein komplett neuer Skipistenverlauf für die Talabfahrt ist unrealistisch, besonders wenn Waldschneisen und andere umweltrechtliche Benachteiligungen zu erwarten sind.	B
11	52	Die Entlassung des Grundstücks 6605 aus dem Perimeter der UeO Fuhrenmatte und dessen Zuweisung in die Kernzone wird begrüßt.	Dadurch kann in absehbarer Zeit ein Erweiterungsbau zum bestehenden Hotel Schweizerhof realisiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	B
11	53	Das Baufeld 3 soll auf zwei oberirdische Stockwerke begrenzt werden.	Sollte nämlich das Gebäude 3 oder noch mehr Stockwerke aufweisen, so würde die Aussicht auf den Eiger vom geplanten Erweiterungsbau des Hotels Schweizerhof auf dem Grundstück 6605 erheblich beeinträchtigt.	Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Die in der UeO dargestellte Bauweise soll lediglich die mögliche Volumetrie nachweisen und stellt nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar. Im QS 2 wird eingebracht, dass das Baufeld 3 im Gesamtkontext nochmal geprüft werden soll.	B
11	54	Wir wiederholen unseren Wunsch, für die weiteren Phasen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes direkt in die Arbeiten einzbezogen zu werden.	Die HSGAG ist als einziger Grundeigentümer (neben der Firstbahn) direkter Anstösser des neuen Bahnhofplatzes und der zu erweiternden Westumfahrung und ist daher in besonderem Masse von den Ergebnissen der Verkehrsleitung betroffen.	Alle verkehrsrelevanten Aspekte werden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Grindelwald diskutiert. Dabei werden Interessengruppen wie z.B. der Hotelierverein einbezogen, die HSGAG kann in diesem Kontext einbringen. Das Anliegen wird den Teilnehmern im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
11	55	Die zwei in der Mitwirkungsvorlage priorisierten Varianten V 8 (Parkhaus Fuhrenmatte / Busterminal Bärplatz) und V 10 (Parkhaus und Busterminal unter der Fuhrenmatte) werden von uns unterstützt, ohne eine Priorisierung vorzunehmen.		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmern zum Ausarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
11	56	Die Varianten V 5 (Busterminal Fuhrenmatte oberirdisch) und V 9 (Parkhaus Sandigenstutz) werden von uns abgelehnt.	In beiden Fällen entstehen nicht zumutbare Lärm- und Geruchsimmissionen für das Hotel Schweizerhof und seinen Annexbau SAR Résidence.	Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmern zum Ausarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
12	57	Weshalb bleibt man für die neue Mountain-Cart-Bahn nicht auf der bisherigen Strecke von Schreckfeld nach Bort?	Die Verbindung First - Schreckfeld kann ja Gäste und Fahrzeuge zur bestehenden Mountain-Cart-Bahn bringen. Die neue Strecke würde sich zum Teil in einem noch nicht genutzten Hang befinden.	Mit der Konzentration der touristischen Nutzungen ins Gebiet First-Schreckfeld sollen andere Teile des Intensiverholungsgebiets First (insb. Wildruhezone, Mehrfachnutzung Straßen und Wohngebiet Mühlbach) entlastet werden. Mit der Konzentration des Adventure-Angebotes zwischen First und Schreckfeld kann zudem die Auslastung optimiert und die Wartezeit reduziert werden. Außerdem wäre die heutige Linienführung mit der neuen Bahn nur noch schwer praktikabel (Transport Carts über Bort-First-Schreckfeld auf zwei separaten Bahnen).	B
12	58	Erfreulich ist, dass die Trottis in Zukunft aus dem Dorf verschwinden werden.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
12	59	Wir hoffen, dass neben all den Adventure-Aktivitäten auch Gedanken gemacht werden, wie First auch in Zukunft für Wanderinnen und Wanderer attraktiv bleibt.		Dem wird Rechnung getragen, indem bei der Planung darauf geachtet wurde, dass die Wanderwege nicht mit zu vielen Nutzungen "überladen" werden. Durch die Konzentration des Adventure-Angebots auf den Raum First-Schreckfeld gewinnt das Wandergebiet First, insbesondere ab Schreckfeld an Attraktivität. Das Wanderwegnetz selbst wird nicht angepasst.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
12	60	Der neue Standort direkt am Bahnhof/Furenmatte macht unseres Erachtens Sinn. Dies vor allem, weil damit der direkte Anschluss an den öffentlichen Verkehr garantiert ist.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
12	61	Wurde 1991 die Linienführung ab Bort nicht auch wegen dem Föhn mehr Richtung Schreckfeld gelegt? Die neue Bahn ist nun ja gerade hinauf zur First vorgesehen. Sind heutige Luftseilbahnen stabiler? Welche Studien zum Wind zieht man hier bei?		Das gewählte Bahnsystem überzeugt u.A. durch eine hohe Windstabilität (vgl. Eiger Express). Windstabilität neu bis 100 km/h, bisher 60 km/h. Ein Windgutachten des Bahnherstellers liegt vor.	B
12	62	Weiter begrüssen wir es, dass der öffentliche Verkehr ausgebaut und der 15-Minuten-Takt der Berner Oberland Bahn eingeführt wird.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
12	63	Zusätzliche Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr braucht es unseres Erachtens nicht bzw. nur fürs Personal. Gemäss Verkehrskonzept sind das 20 bis 30 Parkplätze bei der Talstation.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	A
12	64	Einen Einbahnverkehr durchs Dorf begrüssen wir, da dies die Lebensqualität der Einheimischen und der Gäste steigern würde.		Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum ist auch ein Anliegen des Gemeinderats. Ein Einbahnssystem kann jedoch nur mittels Umfahrung erreicht werden, wobei die Umfahrungsmöglichkeiten begrenzt sind. Ein möglicher Korridor zur Entlastung des Dorfes wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald vertieft diskutiert.	B
12	65	Wir hoffen, dass der Ortsbus weiterhin mindestens im 30-Minuten-Takt und in der Hochsaison im 15-Minuten-Takt fährt.		Die Anpassung der Fahrplanintervalle wird im Rahmen der Umsetzung des 1/4 Stunden Taktes der BOB erfolgen müssen.	B
12	66	Den Zusatznutzen der geplanten Bahn von Isch zur Bodmi/Furenmatte sehen wir nicht.	Der Eingriff in die Landschaft/Natur scheint uns hier nicht gerechtfertigt zu sein, wenn als Alternative der Ortsbus — wie bereits heute — diesen Transfer garantieren kann.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
12	67	Wurde auch geprüft, wie — und ob — mit dem Bau auch alpine Solaranlagen erstellt werden können? Sicher auf allen Dächern der neuen und auch alten Gebäude, aber allenfalls auch im Freiland in diesem bereits dicht genutzten Gebiet?		PV-Anlagen auf Dächern sind von einer definierten Grösse an gesetzlich vorgeschrieben. Zu einem früheren Zeitpunkt wurden zwei Standorte für PV-Grossanlagen im Gebiet First von den Grundeigentümern abgelehnt. Eine neue Standort für eine PV-Grossanlage wurde mit diesem Bauvorhaben nicht geprüft und würde aufgrund ihrer Komplexität den Rahmen der vorliegenden Planung sprengen.	B
13	68	Die Dorfstrasse endet an der Talstation. Die Spillstatstrasse ist der Beginn des „restlichen Teil“ des Dorfes. Eine Verbindung ist nicht notwendig.		Es ist nicht vorgesehen eine direkte Verbindung zwischen der Dorfstrasse und der Spillstatstrasse für den motorisierten Verkehr zu realisieren. Die Verbindung zum „restlichen Teil“ des Dorfes erfolgt nach wie vor über die Westumfahrung. Der neue Bahnhofplatz soll verkehrsfrei (Ausnahme Fahrradverkehr) bleiben. Dies wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
13	69	Braucht das Dorf wirklich ein weiteres Hostel? Nein. Mehr bezahlbarer Wohnraum wäre wichtiger.		Es wird keine Hotellerie «im Sternenbereich» erstellt. Es soll allenfalls ein Angebot im niederschwülligen Beherbergungssegment geschaffen werden, im Vordergrund steht die Schaffung von preiswerten Unterkünften z.B. für Familien, Schulen und Lager. Auf jeden Fall wird keine Konkurrenzsituation mit lokalen Hotelbetrieben geschaffen. Zusätzliche Erst- und Personalwohnungen sind aus Sicht des Gemeinderates zu fördern und anzustreben.	A
13	70	Ersetzen Sie den zentralen Busplatz (Bärplatz?) durch eine Eisbahn im Winter / Sportflächen / Kuhweiden im Sommer.	Der Platz soll ein Ort der Freude, Natur, Gesundheit und frischer Luft werden — nicht voller gelber Dieselbusse. Viele schöne Dörfer in der Schweiz (z. B. Wengen, Gstaad) haben eine Eisbahn im Fussgängerzentrum.	Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Eine Kunsteisbahn auf dem Bärplatz wird auf Grund der Kosten/Nutzen-Rechnung nicht verfolgt. Eine Natureisbahn kann bei der späteren Nutzung in Betracht gezogen werden. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
13	71	Die Fassaden der neuen Gebäude sollten sich an Coop, der Männlichen-Bergstation, oder der Talstation Terminal orientieren — und nicht an der Eigergletscher-Bergstation oder der Südseite des Sportzentrums.		Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Die in der UeO dargestellte Bauweise soll lediglich die mögliche Volumetrie nachweisen und stellt nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar. Zur Umsetzung der Talstation bedarf es ein grösseres Volumen.	A
13	72	Für die Fassaden sollen im Geiste des Grindelwald-Stils (geneigte Dächer, viel Holz, freundliche Fassaden und vermittelt ein einladendes, offenes und authentisches Gefühl) gestaltet werden. Beton zurückhaltend verwenden.		Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und festgelegt. Die in der UeO dargestellte Bauweise soll lediglich die mögliche Volumetrie nachweisen und stellt nicht die geplante Ausführung des Gebäudes dar. Zur Umsetzung der Talstation bedarf es ein grösseres Volumen. Ob eine Umsetzung im ortsüblichen Stil sinnvoll ist, wird in vorgenanntem Verfahren geprüft.	A
13	73	Busplatz für die gelben Ortsbusse unterirdisch verlegen und den Platz für Veranstaltungen und Kultur nutzen.		Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Die Verlegung der Ortsbusse unter den Boden ist eine Variante, die den TeilnehmerInnen des Dialogverfahrens "Gesamtverkehrskonzept Grindelwald" vorgeschlagen wird.	B
13	74	Die Ein- und Ausfahrten für Autos und Busse sollten getrennt werden.		Die getrennte Führung von Bussen und dem MIV wird im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald geprüft. Massgebend hier ist der vorgesehene Standort für die Ortsbushaltestellen. Das Anliegen wird den Teilnehmern zum Erarbeiten der Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds zur Kenntnis gebracht und diskutiert/berücksichtigt.	B
13	75	Die Einfahrt zum Parkplatz Furenmatte soll über einen Tunnel, der z. B. bei der Dorfstrasse 60-62 beginnt und unter dem heutigen Bahnhof zur neuen Parkgarage führen (Variante 11).	Die Einfahrt zum Parkplatz Furenmatte hinter der Kurve unter der Bahnlinie, wird zu einem Engpass führen und Probleme für die Anwohner verursachen.	Die Erschliessung der Bahnstation von der Dorfstrasse her kann geprüft werden. Weiter wird auch die getrennte Führung von Bussen und dem MIV zur Verhinderung von Verkehrsproblemen im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald geprüft. Massgebend hier ist der vorgesehene Standort für die Ortsbushaltestellen. Das Anliegen wird den Teilnehmern zum Erarbeiten der Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds zur Kenntnis gebracht und diskutiert/berücksichtigt.	B
13	76	Separater Ausfahrtsweg der Furenmatte-Parkgarage zum Endweg (siehe auch Variante 12).		Eine separate Ausfahrt der Fuhrenmatte-Parkanlage kann im Rahmen vom erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald geprüft werden. Das vorhaben ist stark abhängig von der Lage der Einstellhalle. Das Anliegen wird den Teilnehmern zum erarbeiten der Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds zur Kenntnis gebracht und diskutiert/berücksichtigt.	
13	77	Machen Sie das Terminal zur bequemsten Parkmöglichkeit für Autos und verbessern Sie die Verbindung vom Terminal zum Bahnhof Dorf mit häufigeren öffentlichen Verkehrsmitteln.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
13	78	Wer dennoch bei der Furenmatte parken möchte, sollte nach 1 Stunde deutlich mehr zahlen.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Das Anliegen, mit den Parkgebühren das Parkieren bei der Fuhrenmatte unattraktiver zu gestalten, wird aufgenommen und im Rahmen vom erarbeiten des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
13	79	Eine Kombination der Varianten 11 und 12 scheint viele dieser Ideen zu berücksichtigen.		Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
13	80	Bauen Sie eine grössere Parkgarage bei Talgietli oder hinter dem Bahnhof Grund		Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen, zusätzliche Parkplätze im Grund zu realisieren, wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert.	B
13	81	Spezieller (elektrischer) Ortsbusdienst zwischen Terminal, Grund und Bahnhof Dorf.		Bereits heute besteht ein Bus-Shuttlebetrieb im Viertelstundentakt zwischen Terminal und Bahnhof. Die STI hat zudem entschieden, mittelfristig das gesamte Ortsbussystem in Grindelwald mit Elektrofahrzeugen zu betreiben.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
13	82	Reisebusse sollen auf dem Parkplatz Grund halten. Die Fahrgäste können dann mit dem Zug oder einem schnellen Ortsbus ins Dorf fahren.		Die Thematik Reisebusse beschäftigt den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen, die Gäste der Reisebusse im Grund auszuladen und mittels Ortsbus oder Bahn ins Dorf zu transportieren, wird aufgenommen und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt. Es wird im Rahmen vom Workshop auch geprüft werden, ob die mit den Bussen anreisenden Gäste nicht bereits in Matten auf die BOB umsteigen und so nach Grindelwald gelangen können.	A
13	83	Alle Reisebusse müssen bei Stillstand ihre Dieselmotoren abstellen.		Gesetzlich ist das unnötige Laufenlassen eines Motors im Stillstand verboten. Für die damit verbundenen Kontrollen und Sanktionen müssen die nötigen Ressourcen bereitgestellt werden.	B
13	84	Machen Sie die Dorfstrasse von der Talstation bis zur Kirche autofrei		Eine autofreie oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
13	85	Eine Skipiste durch das ganze Dorf bis zum Bahnhof und weiter nach Grund zu bauen ist nicht realistisch.	Im Winter ist die Kirche kaum per Ski erreichbar, und auch das Skifahren von Bodmi zur First ist selten, geschweige denn vom Dorf hinunter nach Grund.	Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben entsprechend beschlossen, dieses Teilprojekt nicht weiter zu verfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen.	A
14	86	Machen Sie den Zug oder Ortsbus zwischen Grund und Bahnhof Dorf kostenlos und häufiger (alle 10-15 Minuten in der Hochsaison).		Im Rahmen des seit zwei Jahren laufenden Versuchsbetriebs ist der Ortsbus für Nutzer vom Parkhaus im Grund kostenlos und die Busse verkehren im 1/4-Stundentakt. Ob eine weiterführende kostenlose Beförderung mit dem Ortsbus fortgesetzt wird, ist ein Teil des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes.	A
14	87	Auf die Pistenführung über das Grundstück Nr. 1127 ist zu verzichten.	Nutzung des Sonnenbergwegs ist der Durch- und Zugang von Anwohnern, Hotelgästen, Fußgängern, Schlittlern und Velogemlern. Die Wegbreite zwischen Wohnhaus und Garten auf unserem Grundstück lässt eine zusätzliche Nutzung als Skipiste nicht zu. Künftige, schneeärmere Winter sind mehr als nur wahrscheinlich —wie sieht das entsprechende Beschneiungskonzept dafür aus?	Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und Firstbahn haben entsprechend beschlossen, dieses Teilprojekt nicht weiter zu verfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen.	A
14	88	Die neue Pistenführung über den Sonnenbergweg ist für das Grundstück Nr. 6076 nicht ersichtlich. Dieser Fakt schafft Raum für Spekulationen — der Besitzer des Grundstücks ist Mitglied der Baukommission Grindelwald.		Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. der Gemeinderat und Firstbahn haben entsprechend beschlossen, dieses Teilprojekt nicht weiter zu verfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen.	A
14	89	Der Sonnenbergweg führt über das Grundstück Nr. 3791 bis an die neue Notzufahrt der Feuerwehr. Diese darf nach offiziellen Aussagen nur als Feuerwehr Notzufahrt genutzt werden. Soll diese nun künftig als Skipiste genutzt werden?		Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. der Gemeinderat und Firstbahn haben entsprechend beschlossen, dieses Teilprojekt nicht weiter zu verfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
14	90	Das Projekt Sessellift „Isch“ sowie die vorgeschlagene Linienführung der Skipiste via Schybersboden und Furenmatta zur geplanten Talstation ist nicht weiterzuverfolgen.	Nicht nachhaltig und bringen weder Mehrwert für Schneesportler noch Anwohner der betroffenen Gebiete. Zudem besteht kein Bedarf an einer neuen Variante der bereits bestehenden Talabfahrten aus dem Skigebiet First.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
15	91	Wollen wir in Grindelwald ein neues Parkhaus wirklich fördern?	Somit würden wir den Verkehr einfach vor das Dorfzentrum verlagern. Das Verkehrschaos bei der Abzweigung Spill statt wäre vorprogrammiert.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Ort und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg.	B
15	92	Das unterirdische Bus-Terminal und die Fussgängerzone beim Bahnhof finden wir super.		Wird zur Kenntnis genommen und beim Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt/diskutiert.	B
15	93	Betreffend Reisebusse ist sehr vieles widersprüchlich! P+R Matten, Haltekanten speziell für Gruppen, Parkplatz Talgietli.	Grundsätzlich ist von allen Parteien das Ziel, sowohl den Individualverkehr, als auch die Reisebusse (Tagesgäste) möglichst auf dem Park+Ride Matten zu behalten. Trotzdem werden Lösungen gesucht für zusätzliche öffentliche Reisebus-Parkplätze im Talgietli. Was ist jetzt das Ziel? Die Reisebusse (Tagesgäste) wären am einfachsten nach Matten zu lenken und die Gruppen somit auf den ÖV. Der ÖV wird ja extra hierfür ausgebaut. An Spitzentagen sind bereits heute bis zu 80 Reisebusse im Talgietli parkiert. Und es kann doch nicht sein, dass leere Reisebusse von Lauterbrunnen hierher in den Grund fahren um zu parkieren und anschliessend wieder leer retour, nur weil im Talgietli Parkplätze zur Verfügung stehen. Welche Gäste sollen den nun genau auf dem P+R Matten parkieren?	Die Herausforderungen von Gruppenreisen/Reisebusse beschäftigen den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen, die Reisenden der Reisebusse in Matten auf die BOB umsteigen und mittels Bahn nach Grindelwald Dorf zu transportieren, wird unterstützt. Es bestehen aktuell unterschiedliche Auffassungen bezüglich Parkplatzangebot für Busse und Individualverkehr. Diese müssen im Rahmen des "Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald" diskutiert und abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang wird auch ein zielführendes, gemeindeweites Gebührensystem zu erarbeiten sein.	A
15	94	Den Sessellift Isch-Terrassenweg finden wir überflüssig.	Bevor die Pistenführung nicht gesichert ist, muss man doch gar nicht über einen Sessellift diskutieren (und ob die Talabfahrt mit der Durchquerung des Skischulgeländes mit vielen Anfänger und kleinen Kinder ein idealer Ort, lassen wir mal so stehen) zudem sind ab Stählisboden diverse Bushaltestellen vorhanden.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden müssen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
16	95	Welche Vorkehrungen planen Sie bei der Durchführung dieser Arbeiten zu treffen, um Auswirkungen auf bestehende Gebäude, insbesondere mögliche Risse, zu vermeiden? Es wäre wahrscheinlich ratsam, vor Beginn der Arbeiten eine Bewertung der Gebäude rund um das Projekt einzuplanen.	Mir wurde mehrfach erklärt, dass das Gelände von Grindelwald häufig zu einer Bewegung in Richtung Tal neigt.	Analog anderer Projekte können Bestandsaufnahmen vor den Bauarbeiten erfolgen (Rissprotokolle). Dies ist nicht UeO-Inhalt und kann von den betroffenen im Rahmen des Baugesuchs geltend gemacht werden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
16	96	Ich lehne die Variante 9 des Parkhauses Furenmatte aus praktischen Gründen strikt ab. Günstiger sind die Varianten 5 und 8. Es ist besser, die Nähe des öffentlichen Verkehrs und der Parkplätze zur neuen Anlage zu fördern und so eine zusätzliche Fahrt zu vermeiden.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
16	97	Auf eine Tiefgarage soll verzichtet werden. Eine solche Konstruktion kann vermieden werden, wenn die BOB Züge im 15-Minuten-Takt anbietet und die Möglichkeit besteht, das Parkhaus Matten oder am Terminal zu erweitern.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn bzw. ein allfälliger Verzicht auf Gästeparkplätze wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt.	B
16	98	Es stellt sich die Frage nach dem Lärm, der durch die Kabinen- und Seildurchfahrt bei der Ausfahrt der Talstation Furenmatte entsteht. Welche konkreten Massnahmen schlagen Sie vor, um diesen zu vermeiden? Können die Pylone durch eine Verlängerung des Daches oder der Seitenwände der Station geschützt werden? Glauben Sie, dass Sie die Station selbst tief genug platzieren könnten, damit die Kabinen natürlicher ansteigen können?	Im Vergleich zum Eiger Express ist der Lärm, den jede Kabine bei der Abfahrt bzw. Ankunft an der Station verursacht, nicht zu vernachlässigen.	Die geltenden Lärmgrenzwerte zum Schutz der Wohnbevölkerung sind auch bei einem Seilbahuprojekt einzuhalten. Dies wird im späteren Verlauf der Planung mit technischen und baulichen Massnahmen sichergestellt werden müssen und ist laut Herstellerangaben des vorgesehenen Seilbahnsystems möglich.	B
17	99	Die UeO "Furenmatte" sei nicht zu erlassen. Der Zonenplan sowie Anhang A, Ziffer 1 "Zone mit Planungspflicht (ZPP) gemäss Art. 57", "ZPP Nr. 1, Furenmatte" des Baureglements seien nicht zu ändern. Der Eingriff ins Grundeigentum der Mitwirkenden ist zu gross.	Die neue Überbauungsordnung "Furenmatte" entspricht in keiner Art und Weise den heute geltenden besonderen Vorschriften im Anhang A des Baureglements und widerspricht den langjährigen Regelungen für die Furenmatte. Gemäss Art. 6 Abs. 1 der UeO erhält die Seilbahngesellschaft sogar einen Freipass, die Grösse der Seilbahnanlagen und des Parkhauses (Art. 11 UeO) selbst bestimmen zu können. Dies können meine Klienten nicht akzeptieren. Die Erholungsnutzung wird somit nicht mehr möglich sein. Es wird nicht mehr möglich sein, das Eigentum zu dem Zweck nutzen zu, für welchen es erworben wurde (Eingriff in das Eigentumsrecht).	Die bisherige Nutzung und Regelung des Grundstücks ist irrelevant. Der "Freipass" ist so gesetzlich gegeben, die Gemeinde kann mit einem kommunalen Planungsinstrument nicht limitierend in das nachgelagerte, bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingreifen. Entsprechend ist die Festlegung von baupolizeilichen Massen für Seilbahngebäude unzulässig, es dürfen nur der Korridor und der Baubereich festgelegt werden. Mit der UeO ist nachzuweisen, dass der Eingriff ins Grundeigentum durch das öffentliche Interesse an der neuen Firstbahn gerechtfertigt ist.	B
17	100	Es sei für die Planung "Ersatz Firstbahn" die Variante 1: Gydisdorf - Bort - Schreckfeld - First (heutige Linienführung) zu wählen.	Die Variante 1 führt aufgrund der zum grössten Teil gleichen Linienführung dazu, dass kaum neue Eigentümer in ihrem Eigentum eingeschränkt werden müssen. Es wurde also nicht die im Sinne der Verhältnismässigkeit geeignete Variante gewählt, welche die Grundrechte der Grundeigentümer am wenigsten tangieren. Die Voraussetzung von Art. 36 BV ist nicht gegeben.	Jedoch wird eine bestehende Einschränkung weiter erhalten. Das geltende Recht fordert, dass bei einem Wechsel des Bahnsystems sämtliche Auswirkungen der Bahn neu zu bewerten sind (inkl. bereits bestehende Eingriffe ins Grundeigentum). Weiter ist nicht "die im Sinne der Verhältnismässigkeit geeignete Variante" zu wählen, "welche die Grundrechte der Grundeigentümer am wenigsten tangieren". Es ist die unter Berücksichtigung aller Umwelt- und Grundeigentumsrechtlichen Aspekte die geeignete Variante zu wählen. Die Wahl kann nicht einzüglich und allein über die Grundeigentumsrechte erfolgen.	B
17	101	Eventualiter sei die Variantenprüfung zu wiederholen und dabei dem Kriterium "Rechte Dritter" (Eingriff in die Eigentumsgarantie) mehr Gewicht beizumessen.	Gemäss Art. 26 Abs. 1 BV ist das Eigentum gewährleistet. Eigentümer haben das Recht, den Luftraum über dem Eigentum freizuhalten (BGE 123 II 481, E. 8). Das Kriterium "Rechte Dritter" trägt mit dem Faktor 20 der gesetzlich geschützten Eigentumsgarantie nicht genügend Rechnung.	Der Gemeinderat unterstützt die vorliegende Variante der Linienführung, da diese insbesondere in Bezug auf die Erschliessung erhebliche Verbesserungen zur Folge hat, welche die Lebensqualität in der Gemeinde und die Schulwegsicherheit im Bereich Graben nachhaltig verbessern. Diese öffentlichen Interessen haben für den Gemeinderat Priorität.	A
17	102	Es seien sämtliche Planungsarbeiten in Bezug auf den Ersatz der Firstbahn zu sistieren, bis ein übergeordnetes Verkehrskonzept der Gemeinde Grindelwald sowie eine Grundlage im kantonalen Richtplan vorliegen.	Die bestehende Infrastruktur stösst bereits heute an ihre Grenzen. Ein übergeordnetes Verkehrskonzept, ist zwingend notwendig. Erstaunlicherweise liegt ein solches (noch) nicht vor. Ohne dieses wird den Einwohnern von Grindelwald ihr rechtliches Gehör verletzt, weil dieser zentrale Punkt zum Zeitpunkt der aktuellen öffentlichen Auflage nicht geklärt ist. Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan.	Das Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird zurzeit erarbeitet. Das Thema Richtplaneintrag wurde mit dem Kanton abgesprochen. Die Linienführung muss nicht in den Richtplan aufgenommen werden, wie dies mit der V-Bahn der Fall war. Die neue Bahn liegt innerhalb des Perimeters des Intensiverholungsgebiets, was mit der laufenden Richtplananpassung vorgenommen werden soll.	B
17	103	Für den Fall, dass die Variante 2: Furenmatte umgesetzt wird, werden meine Klienten zu gegebener Zeit enteignungsrechtliche Ansprüche und Entschädigungen geltend machen (Art. 13 SebG i.V.m. Art. 33 EntG).	sämtliche Eigentümer können ihr Eigentum faktisch nicht verkaufen, da bis zur Rechtskraft der geplanten Erlasse und Änderungen Rechtsunsicherheit besteht, ob der Ersatz der Firstbahn wie geplant umgesetzt wird oder nicht. Diese Rechtsunsicherheit belastet die Eigentümer sehr und führt faktisch zu einer Eigentumseinschränkung.	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Ansicht, dass bereits das laufende Planungsverfahren rechtlich zu einer Eigentumseinschränkung führt, wird seitens Gemeinde nicht geteilt. Allfällige enteignungsrechtlichen Ansprüche werden in den dafür vorgesehenen Verfahren angebracht werden können.	A
18	104	Der Ersatz Firstbahn mit neuem Standort am Bahnhof ist die Möglichkeit die Umgebung vom Bahnhof aufzuwerten und dem heutigen und prognostizierten Gästeandrang anzupassen.		Das Anliegen der Aufwertung des Areals um den Bahnhof ist ein wichtiges Anliegen des Gemeinderates und wird im zweiten qualitätssichernden Verfahren sowie im "Gesamtverkehrskonzept Grindelwald" berücksichtigt werden.	B
18	105	Wir fordern, dass die Vorschriften bezüglich Verkehrs und dem Parkhaus angepasst werden. Dafür muss ein vollständiges Verkehrskonzept vorliegen, das weit über die vorliegenden Verkehrsüberlegungen hinausgeht.		Der Gemeinderat erstellt zurzeit unter Einbezug verschiedener Gruppierungen ein "Gesamtverkehrskonzept Grindelwald". Die darin gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Planung der neuen Firstbahn ein.	B
18	106	Einbezug der Erkenntnisse aus der überarbeiteten Korridorstudie Lütschinentaler für das Verkehrskonzept Grindelwald.		Die Erkenntnisse aus der Korridorstudie Lütschinentaler werden bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald berücksichtigt.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
18	107	Es ist die minimale Anzahl Parkplätze anzustreben.	200 Parkplätze scheinen uns viel, wenn mit ca. 30 Mitarbeitenden/ Mantelnutzung gerechnet wird.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
18	108	Andere Parkhäuser (Terminal) haben teilweise eine Auslastung von unter 50%. Da sollte die bestehenden Kapazitäten im Sommer besser genutzt werden, statt zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Der Ortsbus hilft.		Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg. Das Anliegen auf ein zusätzliches Parkhaus zu verzichten wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
18	109	Der 15-Minuten-Takt vom Ortsbus zwischen Terminal und Bahnhof Grindelwald wird begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen und beim Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt/diskutiert.	B
18	110	Das Parkhaus Furenmatte soll gemäss vorliegenden Verkehrsüberlegungen für Ortsansässige und Mehrtagesgäste in Grindelwald sein und nicht für Tagesgäste von ausserhalb. Wie wird das kontrolliert?		Die Grösse vom Parkhaus, Anzahl Parkplätze etc. ist noch nicht abschliessend definiert. Ebenso ist auch bezüglich Nutzer und möglicher Kontrolle noch keine Beschlüsse gefasst worden. Das Thema ist Bestandteil vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Das Anliegen wird beim erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt/diskutiert.	B
18	111	Der Busterminal muss optimal für den Verkehrsknotenpunkt (Bahn/Bus/Seilbahn) liegen und das Gästeaufkommen schlucken. Eine nach Behindertengesetz sinnvolle Anordnung der drei Verkehrsträger ist die Voraussetzung.		Der Standort vom Busterminal ist noch nicht definitiv bestimmt. Dieser muss gemäss den Vorschriften nach BhiG und zum Auffangen der Personenströme ideal platziert werden. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
18	112	Der Ortsbus kann die Mehrtagesgäste (Gätekarte mit Gratis Busbenutzung) zum Bahnhof/neue Firstbahn oder Terminal (V-Bahn) führen. Weniger Parkplätze im Parkhaus Furenmatte wirken sich direkt auf die Fahrten im Dorf aus.		Wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald berücksichtigt/diskutiert.	B
18	113	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.		Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. In welcher Form dies erreicht werden soll, ist im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald zu diskutieren. Tempo 30 und Fussgängervortritt besteht bereits heute. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
18	114	Es wird begrüßt, dass die Tagesgäste auf das P+R in Matten gelenkt werden und den letzten Teil mit der Bahn nach Grindelwald anreisen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
19	115	Die Kosten für den neuen Sessellift «Isch» sind nicht realistisch und sollten nicht weiterverfolgt werden.	- Schneemangel — hohe Kosten für Beschneiung - Zufahrt zum Sessellift - ist jetzt schon kaum möglich ohne Beschneiung - Vom Ende des Sesselliftes kann man nicht Skifahren, es benötigt einen Fussmarsch durchs Skischulgelände. - Die Abfahrt Richtung Bahnhof / neue Talstation endet heute in der Mitte eines Parkplatzes (Hotel Sonnenberg).	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenanlagen Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
19	116	Die dazu gehörenden Pistenverlängerungen im Bereich Schybersboden sollten nicht weiterverfolgt werden.	- Schneemangel — was, wo soll beschneit werden? Der Sonnenbergweg, die neue Notzufahrt (darf nur als Notzufahrt von der Feuerwehr benutzt werden = Aussage Bauamt Grindelwald. Und jetzt soll sie Beschneit werden!) - Die ersten 150 Meter (Sonnenbergweg) müssten die Schneesportgeräte hochgetragen werden. - Der Durchgang zwischen Haus und Garten beim Objekt Sonnenbergweg 2 (Parzelle 1127) ist eng. -Der Sonnenbergweg ist heute recht frequentiert durch Fussgänger, Biker und Schlittler in der Gegenrichtung der geplanten Piste. - Die letzten 200 Meter (Furenmatte) zum Haupteingang (Bahnhofseite) der neuen Firstbahn müssten auch wieder zu Fuss bewältigt werden.	Siehe oben	A
19	117	Wieso beginnt die neue Piste nicht schon auf der Parzelle 6076 und wäre somit durchgehend. Ist der Besitzer dieser Parzelle ev. in der Baukommission?		Siehe oben	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
20	118	Die Firstbahn ist vom Terminal aus Richtung Bort, Schreckfeld und First starten zu lassen, mit einem Zubringer von der jetzigen Talstation First	Somit würden die Sommer- und Skigebiete der Kleinen Scheidegg/Männlichen mit der First/Grosse Scheidegg endlich konsequent verbunden und gleichzeitig wird das Dorf massiv entlastet vom Verkehr.	Dies wurde im Rahmen der durchgeföhrten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen. Eine Doppelperschliessung ist seilbahnrechtlich nicht haltbar.	A
20	119	Wir lehnen konsequent neue Parkhäuser im Zentrum von Grindelwald ab. Wenn überhaupt, sollten Parkhäuser im Bereich Terminal oder Grund erweitert werden.	Da bereits jetzt bei grossem Andrang/Anlässen ein Verkehrschaos in Grindelwald herrscht, muss mit allen Mitteln verhindert werden, dass noch mehr Verkehr nach Grindelwald Dorf kommt.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	A
20	120	Vor dem Bau der neuen Firstbahn muss ein Verkehrskonzept erstellt werden.	Die neue Firstbahn wird noch mehr Touristen anziehen und somit auch für noch mehr Verkehr sorgen. Bereits jetzt kommt es bei grossem Andrang zu einem Verkehrschaos. Der Kreisel Rotenegg ist morgens und abends, wenn die Tagetouristen an- und zurückfahren, oft vollständig überlastet.	Der Gemeinderat erstellt zurzeit unter Einbezug verschiedener Gruppierungen ein "Gesamtverkehrskonzept Grindelwald". Die darin gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Planung der neuen Firstbahn ein.	B
20	121	überlegen, ob Verkehr durch Grindelwald nur noch einspurig gefördert wird. Ein Beispiel wäre die Strecke vom Rotenegg Kreisel über den Grund, Landi, Richtung Golfplatz und dann zur Kirche und zurück durch Grindelwald Richtung Rotenegg Kreisel.		Ein Einbahnsystem kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Der Korridor via Golf wird bei der Erarbeitung der Verkehrsstudie zur Kenntnis gebracht. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
21	122	Eine Linienführung der neuen Firstbahn ab Terminal mit Verbindung über Bort, Schreckfeld bis First.	Es würde: - den Verkehr im Dorf erheblich entlasten, - eine direkte Verbindung zwischen den Gebieten First und Kleine Scheidegg/Männlichen schaffen, - das strategische V-Bahn-Konzept optimal ergänzen, - die touristische Attraktivität der Region weiter steigern	Dies wurde im Rahmen der durchgeföhrten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen.	B
21	123	Kein neues Parkhaus an der neuen Talstation der Firstbahn	Ein neues Parkhaus an der geplanten Talstation der Firstbahn im Zentrum von Grindelwald würde unweigerlich zusätzlichen Verkehr ins Dorf bringen.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
21	124	Falls überhaupt zusätzlicher Parkraum benötigt wird, soll dieser ausschliesslich im Bereich Terminal oder Grund entstehen — dort, wo die Verkehrsinfrastruktur bereits zentral gebündelt ist.		Diese Überlegungen werden in dem noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt/diskutiert. Dabei muss auch der zusätzlichen Verkehrsbelastung im Gebiet Grund die nötige Beachtung geschenkt werden.	B
21	125	Wir fordern ein umfassendes, zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept		Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Die Ergebnisse daraus fließen in die Planung der Firstbahn ein. Das Anliegen wird in das Dialogverfahren im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Grindelwald eingebracht.	B
21	126	Ein Shuttle-Zubringer ab der heutigen Talstation First zum Terminal.		Die Verbindung im 1/4 Stunden Takt vom Ortsbus besteht bereits.	B
21	127	Prüfung einer Einbahnregelung für den Verkehr durch das Dorf, z. B. über eine Schleife: Rotenegg — Grund — Landi — Golfplatz — Kirche — zurück durch das Dorf Richtung Rotenegg.		Ein Einbahnsystem kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Der Korridor via Golf wird bei der Erarbeitung der Verkehrsstudie zur Kenntnis gebracht. Die Ergebnisse daraus fließen in die Planung der Firstbahn ein. Das Anliegen wird in das Dialogverfahren im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Grindelwald eingebracht.	B
22	128	Wir erwarten, dass die Gemeinde Grindelwald konkrete Ziele setzt, um zu verhindern, dass der Tourismus auf dem schmalen Firstgrat nicht Markus-Platzartig überbordet.	Für den Tourismus „am Berg“ finden sich nur minimale Formulierungen im Erläuterungsbericht. Der Joker Furenmatte, Basis der Lösung langjähriger Verkehrsprobleme im Dorf, gibt der Jungfraubahn freie Hand für einen zweiten Eiger-Express und den Ausbau der Infrastrukturen auf der First.	Der Gemeinderat hat im 2025 ein Leitbild für die Gemeinde Grindelwald erstellt, über das Anfang 2026 informiert wird. Es wird darin auf eine nachhaltige Tourismusentwicklung im Einklang mit Natur und Bevölkerung gesetzt. Die Jungfraubahnen haben sich an gesetzliche Vorgaben zu halten. Im Gebiet First sind einem weiteren Ausbau der Infrastruktur umweltrechtlich und raumplanerisch Grenzen gesetzt. Weite Teile des Gebiets sind in Besitz der Bergschaft.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
22	129	Bei einer neuen Bahn mit einer reibungslosen Abwicklung des Touristenstromes an der Talstation braucht es mit Garantie keine derart massive Erhöhung der Förderkapazität auf 2'600 pro h, wenn einzige die Wartezeiten reduziert werden sollen (EB, Seite 10).	Die Begründung im EB für eine Erhöhung der Kapazität ist nicht nachvollziehbar, nicht realistisch und letztlich tendenziös. Die angegebene, neue Förderkapazität wird mit Sicherheit eine massive Erhöhung der täglichen Personenförderung zur Folge haben und wird somit einen weiteren zusätzlichen Touristenstrom auf First und Umgebung auslösen.	Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.	B
22	130	Wir sind der Meinung und betonen, dass grundsätzlich an der bestehenden Linienführung und insbesondere auch an der bestehenden Mittelstation Bort festzuhalten ist. Das bedeutet, dass die heutigen Standorte beibehalten und an die bestehenden Infrastrukturen angeknüpft werden müssen, dies, um keine weiteren Interessen zu schädigen.		Am bestehenden Standort der Mittelstation Bort wird festgehalten, wobei das Gebäude voraussichtlich ersetzt wird. Die neue Linienführung ab Furenmatte überzeugt durch die Entlastung des Dorfkerns und des Schulareals Graben, der Verbesserung von Verkehrs- und Parkplatzproblemen im Dorfkern, der Förderung des ÖVs - dies sind alles Ziele der Gemeinde Grindelwald.	B
22	131	Wir bemängeln, dass eine Variante Furenmatte - Bort - Schreckfeld - First fehlt. Eine Begründung, warum die heutige Strecke über Schreckfeld nicht möglich ist, wurde nur für die Variante V1 gegeben. Die Begründung ist dort ausgesprochen dürfing ausgefallen (unverhältnismässig grosse und komplexe Station). Für ein Variantenstudium mit insgesamt 8 Varianten ist eine solche Begründung völlig ungenügend.	Insbesondere auch deshalb, weil man bei einer Variante Bort - Schreckfeld - First mit einer „grossen und komplexen Station“ im Schreckfeld auf der anderen Seite auf die teure 10er-Gondelbahn Schreckfeld-First verzichten kann.	Durch die Linienführung ab Bort entlang und hinter der Felskante "Firstwengen" ist diese landschaftlich deutlich weniger gut einsehbar. Durch die hohe Linienführung sind keine umfassenden Rodungen mit gut sichtbaren Waldschneisen mehr notwendig. Weiter ist es von Vorteil, dass die Bahn unabhängig der Zubringerbahn Grindelwald-First den Zu- und Rücktransport First-Schreckfeld sicherstellt. Da Schreckfeld primär ein Zielort für Gäste ist, welche zuerst auf First wollen, ist die Anbindung via First kein Nachteil.	B
22	132	Im Weiteren bemängeln wir, dass im Bericht ein detailliertes Variantenstudium zu den verschiedenen Bahnsystemen mit Angaben zu Vor- und Nachteilen nicht zu finden ist. Es stellt sich z.B. konkret die Frage, welche Bahntechnik es braucht, um eine Variante Furenmatte - Bort - Schreckfeld - First realisieren zu können.		Das Bahnsystem wurde gestützt auf das Hilfsmittel des Bundes «Variantennachweis bei Seilbahnprojekten» festgelegt. Damit ist sichergestellt, dass die Systemwahl fundiert nachvollziehbar und rechtssicher ist. Eine Prüfung des vorgesehenen Bahnsystems auf der geplanten Linienführung ist erforderlich, um bereits in einer frühen Phase allfällige Konflikte mit umweltrechtlichen Vorgaben auszuschliessen. Die entsprechenden vertieften Abklärungen bezüglich Bahnsystem wurden gemacht. Es ist davon auszugehen, dass es im Interesse des Bahnbetreibers liegt, dass ein zielführendes und geeignetes System gewählt wird, welches den technischen und qualitativen Ansprüchen auch langfristig genügt. Dies wurde so durchgeführt.	B
22	133	Unverständlich ist für uns auch die Aussage auf Seite 16, wo für einen „ungeschmälerten Erhalt der Landschaftswerte im Gebiet First, insbesondere der Firstweng“ plädiert wird, dann jedoch die neue Firstbahn, genau durch dieses Gebiet geführt werden soll. Wir fragen uns, wie solche tendenziösen Aussagen in einen zur Mitwirkung aufgelegten Bericht gelangen können.		Die Ausführungen zum Thema Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im Verfahren nochmals durch Fachpersonen überprüft.	B
22	134	Der Seilbahnkorridor überfährt die westliche Ecke von Parzelle 4225. Eine Überfahrt hat die Firstbahn AG bisher stets ausgeschlossen.		Dabei handelt es sich um ein Missverständnis bei der Erarbeitung der Unterlagen. Dies wird vor der Vorprüfung bereinigt.	B
22	135	Wir beantragen daher, vom aufgelegten Projekt Abstand zu nehmen. Das ganze Projekt ist massiv zu redimensionieren bzw. die Firstbahn soll nur im Rahmen der bereits bestehenden Infrastruktur saniert werden. Die alte Linienführung sowie die alten Stationen sind beizubehalten. Insbesondere im Bereich Bort darf es zu keiner Veränderung kommen.		Die gewählte neue Linienführung sichert die Verfügbarkeit der Firstbahn während der Projektrealisierung mit minimalen Stillstandzeiten. Der Zugang und die Lage der jetzigen Talstation entsprechen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Die Platzverhältnisse sind am heutigen Standort begrenzt. Ein wichtiges Ziel der Erneuerung muss daher sein, den Zugang zur künftigen Firstbahn, die Gästelenkung und den Platzbedarf für alle Anspruchsgruppen auch mit Blick in die Zukunft optimal zu gestalten. Mit der neuen Linienführung werden der Dorfkern und das Schulareal Graben entlastet, die Verkehrs- und Parkplatzprobleme im Dorfkern verbessert und der ÖV durch den direkten Anschluss gefördert, was den Zielvorgaben des Gemeinderates entspricht.	B
22	136	Wir bemängeln, dass in allen Mitwirkungsunterlagen Spezifikationen, Beschreibungen, Informationen, Darstellungen und Illustrationen zum bestellten 3S-Bahnsystem vollständig fehlen, z.B. Ansichten von Stationen oder vom Seilschienensystem mit dazu gehörenden Kabinen und Stützen. Eine Mitwirkung diesbezüglich wird somit ausgeklammert.	Unterlagen sind gemäss Variantenstudium S.42 vorhanden, aber man veröffentlicht hier nur einen kleinen Ausschnitt, um den Vorteil einer 3S Bahn über dem Wald zu dokumentieren. Des Weiteren wird das gewählte 3S-System in den Berichten in erster Linie verbal gelobt.	Die definitive Wahl des Bahnsystems sowie die Projektierung im Detail ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Auf Stufe Nutzungsplanung wird kein Projekt verbindlich festgelegt werden, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält. Eine Darstellung der genauen, aktuellen Projektbestandteile in den UeO-Unterlagen ist nicht sinnvoll, wenn diese nach Beschlussfassung und Genehmigung der UeO im Rahmen des PGV noch verändert werden können.	B
22	137	unverständlichlicherweise werden relevante Bahninformationen in den aufgelegten Überbauungsplänen weggelassen. Es fehlen z.B. Grundrisse der geplanten Stationen oder diejenigen der Stützen. Der Korridor der Neubaustrecken ist einzig in der UeO mit wenigen Strichen grob eingezeichnet. All diese Unterlassungen führen zu Fehlinterpretationen.	Dass Standortkoordinaten der Bahn bis zum Plangenehmigungsverfahren gewisse Verschiebungen von einigen Metern haben können, darf sicher nicht als Begründung herhalten, die Darstellung des Bahnsystems vollständig wegzulassen.	Das konkrete Projekt ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Eine Darstellung der genauen, definitiven Projektes ist für die Festlegung der Baubereiche nicht erforderlich. Die Baubereiche definieren jeweils den Raum, wo welche Bauten erstellt werden können.	B
22	138	Die aufs Minimum reduzierte Durchlaufzeit der Projektentwicklung erlaubte in keiner Phase eine zwischenzeitliche Mitwirkung von in der Projektarbeit interessierten Dritten (z.B. Liegenschaftsbesitzer, Verbände etc.). Die jetzige Mitwirkung kann nur noch zu einem bereits vollständig fixierten Projekt erfolgen, womit diese in weiten Teilen zu einer Trockenübung reduziert wird.	Der Öffentlichkeit wurde ein vollständig geschnürtes Neubauprojekt zur Mitwirkung vorgelegt. Im Hintergrund sind alle Pläne für Bahnen und Stationen bis auf wenige Meter Abweichung im Detail festgelegt (siehe Beilage A), d.h. die Mitwirkung betreffend Bahnanlage verkümmert zu einer Alibiübung. Wir haben die Firstbahn AG bereits im Juni 2024 schriftlich auf diesen Umstand hingewiesen und gebeten, zu einem Runden Tisch einzuladen. Dieses Ansinnen wurde jedoch abgelehnt.	Eine "durchlaufende" Mitwirkung bzw. der Einbezug aller betroffenen Personen und Organisation ist bei einem Projekt dieser Grösse und Komplexität schlicht nicht möglich. Bei der Prüfung der beiden zukunftsträchtigsten Varianten wurden betroffene Grundeigentümer, Vertreter der Einwohnergemeinde, Grindelwald Tourismus, Vertreter Hotellerie, Gewerbe, Raumplaner, Landschaftsarchitekten und Ökologen miteinbezogen.	B
22	139	Anders als in den Mitwirkungsunterlagen suggeriert, handelt es sich beim aufgelegten Projekt der Firstbahn AG um eine Neubaubahn und nicht um eine Ersatzbahn.	Ein Ersatz würde bedeuten, dass die heutige Bahn an der gleichen Stelle ersetzt würde. Das zur Mitwirkung aufgelegte Projekt beinhaltet jedoch zwei Neubaustrecken. Deshalb ist nach unserer Meinung die Bezeichnung «Ersatz» nicht korrekt und die Aussage irreführend. Für Neubaustrecken gelten bezüglich Bewilligungen generell höhere qualitative Anforderungen, u.a. auch was Umweltfragen anbelangt.	Die vorliegende Planung betrifft den Ersatz einer bestehenden Seilbahn mit teilweise neuen, resp. angepassten bestehenden Stationsstandorten. Es handelt sich somit nicht um einen Neubau, sondern um den konzessionsrechtlich und technisch vorgeschriebenen Ersatz der alten Firstbahn.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldung Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
22	140	Dass zudem hinter Bort eine mächtige Stütze von rund 40 m Höhe vorgesehen ist (Nr. 5), wird schlichtweg verschwiegen. Das bedeutet somit, dass die direkt Betroffenen zu einer sie Angelegenheit mitwirken sollen, die in den Berichten (und auch nicht auf den Plänen; vgl. nachfolgendes Kapitel 10) nicht aufgeführt wird.		Die genaue Projektierung ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Es ist raumplanungsrechtlich nicht möglich, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält. Die genaue Lage und Höhe der Stützen ist somit noch nicht fix, wird nicht auf Stufe der UeO festgelegt und ist nicht Inhalt der Mitwirkung. Deshalb wurde nicht vertieft auf die Stützen eingegangen. Im Variantenstudium ist an verschiedenen Stellen transparent abgebildet, dass Stützen in dieser Höhe erforderlich und somit vorgesehen sind, was auch im Erläuterungsbericht unter Kapitel 12.3. präzisiert wird.	B
22	141	Im Mitwirkungsverfahren wird die Zwischenstation Bort schlicht und einfach übergegangen.	Uns liegen Unterlagen der Firstbahn AG vor (Planungsstand 01.2025), die ein ganz anderes Bild für die Zukunft von Bort zeigen. Die Diskrepanz zum Beschrieb in den Mitwirkungsunterlagen ist so extrem, dass wir den Bericht Bort (vom 12.2.25), den wir mit der Geschäftsleitung der Jungfraubahn AG besprochen haben, als integrierten Bestandteil dieser Eingabe beilegen.	Die Unterlagen der Firstbahn AG vom Januar 2025 sind nicht Bestandteil des Planungsdossiers. Was im Bereich Bort vorgesehen und festgelegt wird, ist in den Planungsunterlagen lesbar.	B
22	142	Der Grundriss von Stütze Nr. 5, wenige Meter nördlich von Parzellengrenze 3770, ist nicht vermerkt.		Die genaue Projektierung ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Es ist raumplanungsrechtlich nicht möglich, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält. Die Darstellung der Stützen im UeO-Plan ist nicht sinnvoll, wenn die Standorte nach Beschlussfassung der UeO im Rahmen des PGV frei verschoben werden können.	B
22	143	Die Beschneiungswasserleitung Milibach - Bort, entsprechend der Neuplanung rot eingezzeichnet, durchquert die Parzelle 3385 am Fuss der Schwergewicht-Lawinenmauer. Diese Planung erfolgte ohne Rücksprache mit den Grundeigentümern.		Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die Skipisten werden nicht in der vorliegenden Änderung der UeO "Beschneiung First" festgelegt, dort werden sie nur hinweisend dargestellt. Die Festlegung der Skipisten erfolgt in der parallel laufenden separaten Verfahren, welches von der Firstbahn initiiert wird (Start Vorprüfung im Frühling 2026). Eine Anpassung wird geprüft.	B
22	144	Im Weiteren ist zur UeO Beschneiung und Pistenführung zu bemerken, dass a) die neue Zapfstelle südlich der bestehenden eingezzeichnet ist, b) die neue Linienführung den Milibach zweimal durchquert, c) die Druckwasserleitung zu Parzelle 3385 auf Bachhöhe kreuzt und dass d) das bestehende Leitungstrasse für Beschneiungswasser östlich, in weniger anspruchsvollem Gelände verläuft und den Milibach nicht kreuzt; der blaue Kreis (Gewässerkreuzung bestehend) hat somit die falsche Farbe.		Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die Skipisten werden nicht in der vorliegenden Änderung der UeO "Beschneiung First" festgelegt, dort werden sie nur hinweisend dargestellt. Die Festlegung der Skipisten erfolgt in der parallel laufenden separaten Verfahren, welches von der Firstbahn initiiert wird (Start Vorprüfung im Frühling 2026). Eine Anpassung wird geprüft.	B
22	145	Die Mitwirkungsunterlagen sind für die Beurteilung all dieser Beeinträchtigungen für uns nutzlos, d.h. eine diesbezügliche Mitwirkung ist gar nicht gegeben.		Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Siehe Äußerungen zu den einzelnen Aussagen oben.	B
22	146	Nach unserer Auffassung wird für die Neubaustrecke zwischen Bort und First die Frage der Beeinträchtigung der Landschaft unzureichend und vor allem einseitig abgehandelt.	Die Aussage auf Seite 36 des VS, nämlich dass sich die Direktverbindung von Bort auf First „positiv auf das Landschaftsbild auswirken“ soll, ist unglaublich und nicht nachvollziehbar. Insgesamt nehmen die negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu. Es wird eine nicht erschlossenen Geländekammer tangiert.	Eine abschliessende, vertiefte Beurteilung der Auswirkungen der neuen Bahn auf die Landschaft erfolgt im Rahmen des PGV und ist Inhalt des dafür zu erstellenden UVB. Wir nehmen die Rückmeldung zur Kenntnis und präzisieren die betreffenden Aussagen in den Planungsunterlagen.	B
22	147	Im Bericht zum Workshopverfahren „Furenmatte — „First“ wird auf Seite 12 für die Region First auf Abbildung 7 die Lage der Landschaftsschutzgebiete dargestellt. Im Geoportal des Kantons Bern ist jedoch ein weiteres abgebildet, welches sich im Bericht nicht wiederfinden lässt. Sollte es wirklich ein solches zu schützendes Gebiet in dieser Region geben, dann müsste zwingend auf dessen rechtliche Bedeutung hingewiesen werden.		Vielen Dank für den Hinweis, das Geoportal wurde diesbezüglich nochmals konsultiert.	B
22	148	Das Thema Wildtierschutz wird in den einzelnen Berichten unzureichend behandelt. Dabei quert die Neubaustrecke zwischen Bort und First die Wildruhezone Firstweng-Luegenweid.	Auf diese gesetzlichen Vorgaben (Bund und Gemeinde (Landschaftsreglement)) wird in den Berichten nirgends hingewiesen, die Vorgaben werden vielmehr sogar verniedlicht (VS, Seite 41): „Tiere passen sich in der Regel gut an den Betrieb von Seilbahnen an.“	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die betreffenden Aussagen in den Berichten werden präzisiert.	B
22	149	Nur durch die Beibehaltung der heutigen Linienführung kann die Beeinträchtigung möglichst gering gehalten werden. Wenn die Wildruhezone nun an einem neuen Ort überquert wird (Firstweng), dann wird sie zusätzlich verringert und das effektive Schutzgebiet somit weiter eingeschränkt.		Durch die Verschiebung der Bahn und des Mountain-Cart-Angebots wird die Störungswirkung am bestehenden Standort erheblich verringert. Zudem wird die neue Bahn durch höhere Seilföhrung und weniger Kabinen weniger starke Störungswirkungen mit sich führen.	B
22	150	Die Begriffe "Wildruhezone" und "Wildruhegebiet" werden fachtechnisch unpräzise eingesetzt. Die Beurteilung betr. Wildtierschutz ist in den Berichten wenig fachkundig und tendenziös; sie erschwert die Mitwirkung.		Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die betreffenden Aussagen in den Berichten werden präzisiert.	B
22	151	Zum Bedarfsnachweis für Bort (Ziff. 7.1 EB): "Nur so kann sichergestellt werden, dass der Betrieb der Firstbahn während der Bauarbeiten nicht für längere Zeit eingestellt werden muss." Diese operative Zwischenlösung entspricht nicht einem Bedarfsnachweis. Es geht hier nur um wirtschaftliche Interessen der Firstbahn AG.		Das touristische Gebiet First ist ein Ausflugsziel mit internationaler Ausstrahlung und ein wirtschaftlicher Motor für die gesamte Region bzw. den Kanton Bern. Ein Ersatz der Firstbahn ohne jahrelange Stilllegung liegt im öffentlichen Interesse.	B
22	152	Zum Bebauungskonzept (Ziffer 7.2 EB): „Die bestehende Zwischenstation Bort ist im Gelände versteckt und von keinem der obgenannten Aussichtspunkte einsehbar“. Es erstaunt nicht, dass die Firstbahn AG als Auftraggeberin dieses Variantenstudiums eine solche Formulierung in ihrer Berichterstattung toleriert. Sie soll suggerieren, dass Bort in einem Niemandsland liegt und die landschaftlichen Eingriffe infolge der fast monströsen, neuen Zwischenstation und den Garagen für alle Kabinen unbedeutend seien. Wir sind zudem sehr erstaunt, dass die neue Zwischenstation Bort, auch aus eben diesem Grund, im Workshopverfahren ausgespart worden ist.		Die Zwischenstation wird im nachgelagerten qualitätssichernden Verfahren 2. Stufe behandelt. Der Einwand, dass der Neubau der Station negative Auswirkungen auf die Liegenschaften in unmittelbarer Nähe bringen wird, wird als berechtigt zur Kenntnis genommen. Im Sinne des Landschaftsschutzes werden diese Einschränkungen jedoch aufgrund geringerer Einsehbarkeit schwächer gewertet als bei der Berg- oder Talstation.	B
22	153	Die 40 m hohe Stütze liegt wenige Meter bergseits Bort, wird nirgends detailliert aufgeführt und wird einen massiven Eingriff in die Landschaft zur Folge haben.		Die genaue Projektierung ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Es ist raumplanungsrechtlich nicht möglich, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält. Die Darstellung der genauen, aktuellen Projektbestandteile in den UeO-Unterlagen ist nicht sinnvoll, wenn diese nach Beschlussfassung und Genehmigung der UeO im Rahmen des PGV frei geändert werden können. Es ist jedoch in den Unterlagen an mehreren Stellen sicht- oder lesbar, dass hohe Stützen in der Nähe der Stationen erforderlich sein werden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
22	154	Die prägnante Störwirkung, die von Bort ausgehen wird, ist kaum mehr zu übertreffen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
22	155	Es interessiert insbesondere, wie gross die Lärmbelastung in unmittelbarer Nähe zu den Seilbahnstationen einer Station sind.	Es wird zwar auf das Planungsgenehmigungsverfahren verwiesen. Dieses Verfahren wird jedoch die Lärmimmissionen unserer Liegenschaften, die in unmittelbarer Nähe zur Ausfahrt der Station stehen, kaum quantifizieren.	Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens ist im UVB der Nachweis zu erbringen, dass die geltenden Grenzwerte gemäss LSV eingehalten werden.	B
22	156	Auf all die Beeinträchtigungen, welche bewohnte Liegenschaften erleiden, wird jedoch nicht eingetreten. Es fehlen Angaben zu den Themen Privatsphäre, Sichtbehinderung, Aussicht, Schattenwurf, Zeitdauer des Betriebes und Bewegungsfrequenzen, Fällen von Bäumen auf privaten Parzellen usw.		Diese Themen werden mit den Direktbetroffenen in direkten Verhandlungen besprochen (Verhandlungen Überfahrtrechte sowie Aussteckungen im Rahmen des PGV).	B
22	157	Auf dem Plan ist nur der Baubereiche A2 der Seilbahnstationen eingetragen. Der Grundriss der geplanten neuen Station Bort fehlt. Damit entfallen sämtliche Anhaltspunkte für die Bemessung von Beeinträchtigungen der angrenzenden Parzellen.		Die Projekte der Stationen sowie die definitive Linien sind erst Bestandteil des Plangenehmigungsdossiers. In der UeO werden die maximal zulässigen Baubereiche festgelegt, innerhalb welchen ein geplantes Projekt realisiert werden kann. Es ist nicht zulässig, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält.	B
22	158	Der Baubereich A2 überschneidet das Bauverbot zu Gunsten Parzelle 3770 wesentlich (Grundbucheintrag vom 10. März 1962 zusammen mit dem Kaufvertrag). Eine vorgängige Information an die Familie gab es nicht.		Das Bauverbot ist nicht öffentlich einsehbar und war den Planern im Rahmen des UeO-Entwurfs nicht bekannt. Dies wird im weiteren Verlauf des Verfahrens korrigiert.	B
22	159	Für das Überfahren der Parzelle 3770 soll eine Entschädigung von jährlich CHF 1119.04 gesprochen werden (CHF 52.- pro Laufmeter). Es ist notabene der gleiche Ansatz wie für das Überfahren von Vorsasswiesen und Alpweiden jeweils in 40 m Höhe! Diese Entschädigungspolitik ist vollkommen unverständlich, ja brüskierend.		Die Verpflichtung zur Entrichtung und Höhe von Entschädigungen ist nicht Gegenstand der UeO und kann nicht in diesem Verfahren festgelegt werden. Sie ist Gegenstand von direkten Verhandlungen zwischen betroffenen Landeigentümern und der Firstbahn.	B
23	160	Ich lehne die Variante 9 des Parkhauses Furenmatte aus praktischen Gründen strikt ab. Günstiger sind die Varianten 5 und 8.	Es ist besser, die Nähe des öffentlichen Verkehrs und der Parkplätze zur neuen Anlage zu fördern und so eine zusätzliche Fahrt zu vermeiden.	Die Wahl der letztlich verfolgten Variante ist Gegenstand von unterschiedlichen Meinungen und wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Grindelwald diskutiert.	B
23	161	Auf eine Tiefgarage soll verzichtet werden.	Eine solche Konstruktion kann vermieden werden, wenn die BOB Züge im 15-Minuten-Takt anbietet und die Möglichkeit besteht, das Parkhaus Matten oder am Terminal zu erweitern.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
23	162	Es stellt sich die Frage nach dem Lärm, der durch die Kabinen- und Seildurchfahrt bei der Ausfahrt der Talstation Furenmatte entsteht. Welche konkreten Massnahmen schlagen Sie vor, um diesen zu vermeiden? Können die Pylone durch eine Verlängerung des Daches oder der Seitenwände der Station geschützt werden? Glauben Sie, dass Sie die Station selbst tief genug platzieren könnten, damit die Kabinen natürlicher ansteigen können?	Im Vergleich zum Eiger Express ist der Lärm, den jede Kabine bei der Abfahrt bzw. Ankunft an der Station verursacht, nicht zu vernachlässigen.	Die geltenden Lärmgrenzwerte zum Schutz der Wohnbevölkerung sind auch bei einem Seilbahnprojekt einzuhalten. Dies wird im späteren Verlauf der Planung mit technischen und baulichen Massnahmen sichergestellt werden müssen.	B
23	163	Welche Vorkehrungen planen Sie bei der Durchführung dieser Arbeiten zu treffen, um Auswirkungen auf bestehende Gebäude, insbesondere mögliche Risse, zu vermeiden? Es wäre wahrscheinlich ratsam, vor Beginn der Arbeiten eine Bewertung der Gebäude rund um das Projekt einzuplanen.	Mir wurde mehrfach erklärt, dass das Gelände von Grindelwald häufig zu einer Bewegung in Richtung Tal neigt.	Analog anderer Projekte können Bestandsaufnahmen vor den Bauarbeiten erfolgen (Rissprotokolle). Dies ist nicht UeO-Inhalt und kann von den betroffenen im Rahmen vom Baugesuch geltend gemacht werden.	B
24	164	Warum hat die Firstbahn alle Gebäude rund um die bestehende Bahn aufgekauft? Welche Abklärungen sind erfolgt? Was geschieht mit den Gebäuden, wenn die neue Bahn fährt?		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/Firslodge als Personalwohnungen oder Mietwohnungen für Einheimische genutzt. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass am heutigen Standort in Zukunft Erstwohnungen entstehen sollten. Das Anliegen fließt in den noch zu erarbeiteten Infrastrukturvertrag ein.	A
24	165	Die Baustrasse nach Bort ist ab Ertschfeld / Niederbach geplant. Diese muss als Forststrasse bestehen bleiben.		Die temporäre Nutzung führt zu keinem langfristigen Ausbau. Dies wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens behandelt und beim Gesuch berücksichtigt.	A
24	166	Der Güterumschlag im Grund bleibt wo er ist. Dieser darf nicht wieder vor dem Depot über die Gemeindestrasse stattfinden.		Ist nicht Bestandteil der Planung. Der Gemeinderat berücksichtigt das Anliegen bei zukünftigen Projekten.	A
24	167	Im übrigen sind alle Freizeitangebote zwingend im Gebiet First — Schreckfeld anzubieten und dürfen auf keinen Fall weiterhin öffentliche Strassen und Wege benutzen.		Es ist vorgesehen, dass die "Adventure-Angebote" auf das Gebiet First-Schreckfeld beschränkt werden und so die Beeinträchtigung der Alpwirtschaft und unterhalb liegenden Wege und Strassen durch Trotti und Carts aufgehoben wird.	B
24	168	Warum wurde das Terrain Sandigenstutz/Gemeindehaus und der Bärplatz nicht in die Überbauungsordnung integriert?		Der Gemeinderat hat das Terrain an Sandigenstutz und den Bärplatz für eine verbesserte Umsetzung vom Projekt und einer besseren Verkehrslösung in die Überlegungen eingebrochen. Aktuell liegen noch keine konkreten Vorhaben vor, weshalb diese nicht in die vorliegende Planung aufgenommen wurden.	A
24	169	Wie und von wo kommen die Gäste in die höher gelegene Ausfahrtshalle der Gondeln?		Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude und die internen Erschliessungen werden im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und ist nicht Bestandteil der UeO. Die definitive Festlegung erfolgt im Plangenehmigungsverfahren.	B
24	170	Um mehr Platz zu schaffen, kann zusätzlich ein Teil der Westumfahrung (nördlich Gleisunterführung Spillstatstrasse) überdeckt werden.		Im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird der Standort der Bushaltestellen und die Erschliessung definiert. Die Möglichkeit der zusätzlichen Überdeckung wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
24	171	Für Grindelwald Tourismus wird ein Informationsschalter integriert.		Kenntnisnahme. Wird im Rahmen der Ideen/Planung Mantelnutzung der neuen Talstation geprüft.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
24	172	Es dürfen keine Geschäfte, mit Ausnahme vom Jungfraubahnen Shop erstellt werden.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	A
24	173	Platzgestaltung des Bärplatzes ohne Parkplätze für Cars und Autos mit definitiver Strassenüberquerung vom Eiger+ Platz zum Bärplatz. Der Bärplatz muss jederzeit für Anlässe gebraucht werden können.		Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
24	174	Bei der geplanten Einfahrtkorrektur in den Endweg wird hoffentlich das südliche Trottoir auf den Bärplatz verschoben und dasjenige vor den Hotels Richtung hinteres Gässli verbreitert. Der Endweg muss so verbreitert werden, dass eine Einspurstrecke für das Parkhaus realisiert wird. Die Strassenkorrektur der Dorfstrasse muss vor Baubeginn der Bauten am Endweg erfolgt sein.		Das Anliegen wird aufgenommen und beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt/diskutiert.	B
24	175	Die Verbindungsbahn Isch - Bodmi ist in der heutigen Zeit unrealistisch. Eine Verbindungsbahn Stählisboden — Bort ist zu prüfen.		<p>Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und die Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.</p> <p>Eine Rückbringerbahn ab Stählisboden zurück nach Bort oder gar nach Schreckfeld soll zusammen mit weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Rückführung im weiteren Verfahren geprüft werden.</p>	A
24	176	Bei der Traktandierung der UeO Furenmatte an einer Gemeindeversammlung müssen die schon bei der UeO V-Balm versprochenen Geleiseausbaupläne in Burglauenen und in der Schlecht verwirklicht, oder in Burglauenen wenigstens der «Spatenstich» erfolgt sein.	Wir müssen endlich auch sehen, dass der Bauherr gewillt ist, wie mehrmals versprochen, Gruppen mit der BOB im Viertelstundentakt zu befördern, d.h. weniger Reisecars in Grindelwald.	Gemäss aktueller Projektplanung und insofern nicht Einsprachen erfolgen oder zusätzliche Verzögerungen in der Plangenehmigung eintreten, können die Anpassungen bei der Berner Oberland-Bahn (Strassenunterführung Burglauenen, Doppelspurausbau Schwendi) vor dem Bau der Firstbahn umgesetzt werden.	A
24	177	Zudem favorisiert der Gemeinderat einen kostspieligen, unterirdischen Busterminal bei der Westumfahrung, obschon nicht klar ist, wie viel Platz ein oberirdischer Busbahnhof benötigt.		Der Platzbedarf für den Busbahnhof ist definiert. Ob dieser ober- oder unterirdisch realisiert werden soll, wird sich im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zeigen. Selbstverständlich werden auch die damit verbundenen Kosten und deren Finanzierungsmöglichkeiten eine Rolle spielen.	A
24	178	Ortsbusse gehören möglichst nahe zur Bahn.		Die Lage der Haltestellen vom Ortsbus ist zentraler Bestandteil vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Dieser hat erheblichen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrströme. Mit dem 1/4 Stunden Takt können bis zu 1'800 Personen pro Stunde zum Bahnhof transportiert werden, welche sich alle Richtung Dorf, Firstbahn und Bushaltestellen verteilen. Das Anliegen, dass die Busse nahe beim Bahnhof sein müssen, wird unterstützt und wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
24	179	Bei den vorgestellten Plänen der BOB, anlässlich einer Orientierung im Kongresssaal, soll die Einfahrtsweiche talwärts versetzt werden.	Dadurch wird das Perron vom neu benannten Geleise 1 länger. Dieses Geleise soll in Zukunft hauptsächlich gebraucht werden.	Die Weiche wird soweit möglich talwärts verschoben. Die Verwendung der Gleise ist von der Saison sowie den Gästebedürfnissen abhängig. Beim 1/4 Stunden Takt werden beide benötigt.	B
24	180	Wie viele Parkplätze müssen beim Neubau vorgewiesen werden?	Wenn jemand von uns etwas baut, muss er Parkplätze, inklusive Veloständer nachweisen.	Es gibt keine gesetzlich vorgeschriebene Berechnungsmethode, mit welcher die Anzahl minimaler Abstellplätze für Gäste der Bahn berechnet werden kann. Die Anzahl an erforderlichen Abstellplätze für Gäste (öffentliche) ist im Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zu bestimmen. Für die Mantelnutzung, Wohnen, Gewerbe etc. gelten die Vorschriften aus der Bauverordnung wie für alle anderen Bauherrschaften.	B
24	181	Der gedeckte Ortsbusbahnhof ist am Sandigenstutz. Auf dem Dach und auf dem angrenzenden Gelände werden eine neue, zeitgemässen Gemeindeverwaltung, Erstwohnungen und preisgünstige Mietwohnungen mit den dazugehörigen Parkplätzen gebaut.	Dieser Busbahnhof hat sich bereits mehrmals bei Grossanlässen bewährt.	Der Standort vom Busterminal ist noch nicht definitiv bestimmt. Dieser muss nach Vorschriften des geltenden Behindertengesetzes (BhiG) und zum Auffangen des Personenströme ideal platziert werden. Das Anliegen wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald diskutiert und fliesst bei der Entwicklung der geplanten Bauten ein.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
24	182	Es wird nur eine Einfahrt von der Westumfahrung in ein Parkhaus für Anlieferungen und Personalparkplätze, wie vom Bauherrn vorgeschlagen benötigt. Alle zusätzlich benötigten Parkplätze für die Firstbahn gehören in den Grund.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
24	183	Hotelbusse und Taxis sollen wie bisher vor der Post halten.		Die Verbesserungen der Verkehrsströme und die damit verbundene Gewährleistung der Sicherheit rund um den Knoten beim Hotel Kreuz & Post sowie der Poststelle und dem Bahnhof ist auch ein Anliegen der Gemeinde. Die heutige Verkehrssituation ist unbefriedigend. In welcher Form dies auch für die Hotelbusse und die Taxis erreicht werden kann, wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
24	184	Ein zusätzliches Parkhaus mit 200 Plätzen muss auf dem Areal der Jungfraubahn, nördlich der Remise (vorgesehen für den Hotelbau) im Grund erstellt werden. Aus diesem Grund kann der Privatverkehr zwingend in den Grund geleitet werden. Die Fahrt ins Dorf muss im Parkticket eingeschlossen sein.		Die Anzahl öffentlicher Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde und insbesondere auf die Zufahrt ab Wilderswil und dem Kreisel Rothenegg. Bereits heute ist der Ortsbus für Nutzer vom Parkhaus im Grund kostenlos. Ein Viertelstundentakt wird bereits heute angeboten. Das Anliegen, im Zentrum keine neuen öffentlichen Parkplätze zu schaffen wird im Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und entsprechend einfließen.	B
24	185	Der Fussgängerbereich, inklusive die Gruppenlenkung für First auf die WAB, die BOB oder den Ortsbus muss im Grund sofort klar geregelt werden.		Der Gemeinderat erstellt zurzeit im Dialogverfahren mit verschiedenen Anspruchsgruppen ein "Gesamtverkehrskonzept Grindelwald". Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Planung Firstbahn ein. Das Anliegen wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes diskutiert.	B
24	186	Gruppen für Firstbahn werden im Grund auf die WAB umgeladen. Mit der WAB im 15 Minutentakt (siehe Fahrplanbeilage).		Das Anliegen wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und ggf. berücksichtigt.	B
24	187	Es gibt sicher auch moderne, automatische Transportsysteme, welche über das bestehende Bahntrasse vom Grund nach Grindelwald betrieben werden können.		Das Anliegen hat einen direkten Zusammenhang mit der geforderten Anzahl öffentlicher Parkplätze und den Standorten derer. Das Anliegen, im Dorf keine neuen Parkplätze zu schaffen, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt. Weiter wird die Option Rücktransport vom Grund mit der WAB mit der Firstbahn diskutiert.	A
24	188	Die Gruppen mit dem «Zusatzangebot First» nach oder vor dem Jungfraujoch-Besuch fahren mit dem Ortsbus oder der WAB/BOB und nicht mit dem Car vom Grund zur Firstbahn und wieder zurück. Damit können 4 Fahrten durch das Dorf vermieden werden.	Die Jungfraubahnen wissen schon jetzt, anhand der Reservationen wie viele Gruppengäste täglich nach First fahren.	Die Verbindung Bahnhof-Grund ist schon heute über verschiedene Wege möglich: Ortsbus, WAB und BOB. Mit dem 1/4 Stunden Takt der BOB wird nebst dem Ortsbus eine ideale Verbindung geschaffen. Der Umgang mit Reisebussen ist auch Thema vom Dialogverfahren Verkehr. Das Anliegen wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und ggf. berücksichtigt.	B
24	189	Busfahrverbot ab Kreisel mit Ausnahme «Linienbus, Zufahrt zu Hotel und Restaurant». Bei Missachtung wird gebüsst. Eventuell Bussenreglement anpassen.		Ein temporäres Fahrverbot für Reisebusse wurde bereits im Zusammenhang mit dem Neubau der Turnhalle im Graben erlassen. Auf Grund erheblicher Opposition konnte dies nicht fristgerecht umgesetzt werden. Ausnahmen in diesem Zusammenhang sind möglich. Das Thema Reisebusse im Dorf wird den Teilnehmern vom Workshop Verkehr mitgeteilt und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
24	190	PP Pflingstegg und Pfrundgut gebührenpflichtig als Nachparkplatz brauchen.		Diese Option kann geprüft werden, hat jedoch zur Folge, dass Reisebusse weiterhin durch das Dorf fahren. Das Thema wird den Teilnehmern vom Workshop Verkehr mitgeteilt und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
24	191	In beiden Lütschinentalen gibt es keine Gratsparkplätze für Cars. So können Leerfahrten von Lauterbrunnen nach Grindelwald vermieden werden.		Der Gemeinderat vertritt die Ansicht, dass Reisebussen mit Gruppen generell nicht mehr ins Tal fahren sollen. Wie dies umgesetzt werden kann ist auf Grund gegebener Rahmenbedingungen (Kantonsstrasse und Privatparkplätze) noch unklar. Das Anliegen wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und ggf. berücksichtigt.	A
24	192	Bei der geplanten Einfahrtkorrektur von der Dorfstrasse in den Endweg wird hoffentlich das südliche Trottoir auf den Bärplatz verschoben und dasjenige vor den Hotels Richtung hinteres Gässli verbreitert. Der Endweg muss so verbreitert werden, dass eine Einspurstrecke für das Parkhaus realisiert wird.		Ein entsprechendes Projekt zur Verbesserung der Fussgängersituation wurde bereits ausgelöst, jedoch kurzfristig zurückgestellt. Damit die Resultate aus dem noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald in die Projektierung einfließen können. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
24	193	Ich verlange, die Bauherrin bei der Verkehrsplanung in die Pflicht zu nehmen, wie sie das Verkehrsproblem / Gästelenkung zu lösen gedenkt. Aus meiner Sicht ist auch der Bauherr verpflichtet mitzuarbeiten und zu zahlen.		Beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird die Firstbahn eingebunden. Im Rahmen vom Überarbeiten der UeO müssen die Erschliessung und die Auswirkungen auf die Gemeinde aufgezeigt werden. Eine Kostenbeteiligung wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags angestrebt.	A
24	194	Die Jungfraubahnen bringen viel Tourismus in unser Tal und bringen Wertschöpfung für uns. Für den Ausbau und den Erhalt der von den Bahnen beanspruchten Infrastruktur soll pro beförderter Guest der First- und der V-Bahn Fr. 1.50 in die Gemeindekasse fließen.		Eine Kostenbeteiligung wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags angestrebt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
25	195	Durch neues Parkhaus im Dorf entsteht mehr Verkehr. Es ist davon abzusehen.	Ein zusätzliches Parkhaus im Dorfzentrum würde den MIV eher erhöhen als reduzieren. Viele Touristen orientieren sich heute ausschliesslich an Navigationssystemen, ohne Kenntnis der lokalen Gegebenheiten. Dies führt gerade an schönen Tagen zu erheblichem Verkehrsaufkommen und Rückstau im Dorf und Umgebung.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
25	196	hohes Verkehrsaufkommen wirkt sich negativ auf die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg aus.	Ferienhausbesitzer berichten zunehmend über Unmut aufgrund Verkehrschaos besonders in den Spitzenzeiten.	Die Verbesserungen der Qualität ist ein Anliegen vom Gemeinderat. Die heutige Verkehrssituation ist unbefriedigend. In welcher Form dies erreicht werden soll, ist im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zu diskutieren. Das Anliegen wird in Dialogverfahren zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald einfließen und diskutiert.	B
25	197	Alternativvorschlag: Parkieren im Grund. Dort könnten neue Parkierungsanlagen (bitte mit zwei oder mehreren Eingängen) errichtet und zugleich mit einer neuen Linienführung der Firstbahn verbunden werden.	Ein direkter Anschluss an die bestehende Infrastruktur des Terminals würde Synergien schaffen und das Dorfzentrum entlasten.	Die aktuelle Linienführung der neuen Firstbahn geht vom Startpunkt ab Bahnhof Grindelwald aus. Sofern die Verkehrsleitung der Gäste in den Grund erfolgt, wo zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden könnten, müsste der Weitertransfer der Gäste ins Dorf via den öffentlichen Verkehr geregelt werden. Diese Möglichkeit wird im Dialogverfahren zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert.	A
25	198	erachte ich ein umfassendes, zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept als dringend notwendig.	Mit der Eröffnung der neuen Firstbahn ist ein weiterer Anstieg des Tourismusverkehrs zu erwarten.	Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald, die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert.	B
25	199	Eine Umfahrungsstrasse für das Dorf wäre aus meiner Sicht ein wichtiger Schritt	um das Zentrum fußgängerfreundlich zu gestalten und Aufenthaltsqualität wie auch Einkaufserlebnis zu steigern, ähnlich wie in anderen Tourismusorten (z.B. autofreies Zermatt). Der Kreisverkehr Rotenegg ist bereits heute im Sommer wie im Winter deutlich überlastet.	Eine Autofreie oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
25	200	Weiterführung des V-Bahn-Konzepts: Eine Verbindung vom Terminal im Grund bis zur First, ergänzt durch den Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Anlagen (alte Firstbahn mit Unterbruch auf dem Terrassenweg bis nach Bort), könnte die touristische Erschliessung optimieren und den sanften Tourismus fördern.	Mit der V-Bahn wurde ein zukunftsweisendes Modell geschaffen, das den Verkehr effizient bündelt und verteilt. Dieses Prinzip sollte auch bei der neuen Firstbahn berücksichtigt werden.	Eine Verbindung der Skigebiete (Firstbahn ab Grindelwald Terminal) wurde im Rahmen der durchgeführten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Linienführung aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen. Eine Doppel-Erschliessung mit zwei Bahnen ist weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar.	A
25	201	Ein übergeordnetes Ziel des V-Bahn-Konzepts könnte die Verbindung der drei Ski- und Wандergebiete in der Region sein. Damit wäre es möglich, an einem Tag unterschiedliche Gebiete zu erleben.	ein attraktives Angebot, das Grindelwald weiter stärkt und gleichzeitig Verkehr im Dorf reduziert.	Eine Verbindung der Skigebiete (Firstbahn ab Grindelwald Terminal) wurde im Rahmen der durchgeführten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Linienführung aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen. Eine Doppel-Erschliessung mit zwei Bahnen ist weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar.	A
25	202	Es wird ein nachhaltiges Tourismuskonzept benötigt, das sowohl der Bevölkerung als auch den Gästen zugute kommt.	Ich bin überzeugt, dass Grindelwald die Chance hat, seine erfolgreiche Entwicklung fortzusetzen - vorausgesetzt, es wird weiterhin ganzheitlich und vorausschauend geplant.	Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen und wird dies dem Vorstand von Grindelwald Tourismus mitteilen/besprechen. Von Seiten des Gemeinderates wurde im 2025 ein Leitbild erarbeitet, welches auf eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Einklang mit Natur und Bevölkerung zielt.	A
26	203	Schön ist, dass sich Jungfraubahn und Gemeinde einig sind, auf den ÖV zu setzen.		Wird zur Kenntnis genommen. Besten Dank.	B
26	204	Bei einer neuen 3S-Bahn mit 18 Plätzen, einer Kapazität von 2600 Personen pro Std plus einer neuen 10er Gondel von Schreckfeld nach First wird das Gebiet markant aufgewertet. Mit den wenigen neuen Parkplätzen bei der neuen Station wird dies zu einer Überlastung des Verkehrs führen.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
26	205	Die grosse Anzahl an Einsprachen wegen dem Sessellift vom Isch in die Bodmi zeigt, dass dieses Projekt noch nicht so weit ist.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Entsprechend haben der Gemeinderat und Firstbahn entschieden, diesen Projektteil nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
26	206	Wichtig wäre jetzt, dass die STI fast oder ganz mit allen Bussen in die neue Talstation «zügelt». Die STI-Busse müssten zwingend alle auf dem Niveau des Bahnhof Grindelwald Platz finden.		Die Lage der Haltestellen vom Ortsbus ist zentraler Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes Grindelwald, das aktuell im Dialogverfahren mit verschiedenen Anspruchsgruppen erarbeitet wird. Das Anliegen, die Busse in der Nähe des Bahnhofes zu plazieren wird auch vom Gemeinderat unterstützt und wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert. Mit dem 1/4 Stunden Takt der BOB können, nebst weiteren, bis zu 1800 Personen pro Stunde zum Bahnhof transportiert werden, welche sich alle Richtung Dorf, Firstbahn und Bushaltestellen verteilen.	B
26	207	Anstelle des geplanten Hotels im Grund soll ein Parkhaus mit 700 Parkplätzen entstehen. Mit 2 Stöcken im Boden in den Hang reingebaut wäre es möglich auch noch auf dem Dach mehrere Gebäude mit Angestelltenwohnungen zu erstellen und eine Quersubventionierung zu erreichen. Evtl. wäre bei der Fortimo Gruppe noch Interesse da für ihre fast 200 Angestellten (Hotel Regina), da wäre noch Bedarf.	Gegen 80 Autos stehen da jetzt bereits täglich von Angestellten und auch einige Touristen den Gratsparkplatz. Dank dem neuen Parkhaus im Grund ist es jederzeit möglich den Verkehr zu kontrollieren. Ist das Dorf voll geht's Richtung Grund mit Verkehrsdiest.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde. Das Anliegen, ein zusätzliches Parkhaus im Grund zu prüfen, wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt.	B
26	208	Den Transfer vom Parkhaus erfolgt vom Grund, in dem man ein Gleis verlängert (auf Parz. Nr. 5180). Der alte Intersport und die Schuppen des Bahnunterhalts werden dafür abgebrochen. So entsteht die S-Bahn Grund-Dorf mit einem Shuttle-Zug alle 30 Min, alle 30 Min der normale Kurs. Jeder Maschinist bestätigte, dass es zeitlich null Probleme gibt.		Im Zusammenhang mit der Variante Parkplätze im Grund muss der Transport zum Bahnhof geregelt werden. Die Thematik wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
26	209	Im Untergeschoss grosszügig Platz für Anlieferung/Logistik (grosse Lastwagen) und Parkplätze für Angestellte Bahn/Shops/Restaurants zu planen, wie es im Terminal der Fall ist.		Ausreichend Platz für die Anlieferung/Logistik (grosse Lastwagen) und Parkplätze für Angestellte Bahn/Shops/Restaurants liegt im Interesse der Bahn. Dies wird im Rahmen der Detailplanung berücksichtigt.	B
26	210	Es soll in der Furenmatte keine Parkplätze für Skifahrer geben.		Für die Firstbahn würden bei der Talstation grundsätzlich 20-30 Parkplätze für Personal und die Betreiber der Mantelnutzungen genügen. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg. Das Anliegen im Dorf keine neuen Parkplätze zu schaffen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
26	211	Busse und Logistik sind in der Furenmatte von der Westumfahrung her zu planen, da alles unterirdisch ist wie im Terminal schaffen's auch die Busse auf das Richtige Niveau hoch.		Die Erschliessungsmöglichkeit der Furenmatte ist auf den Bereich der Westumfahrung und Gerbi begrenzt. Es wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt, dass die Spillstattdstrasse nicht übermäßig zusätzlich belastet wird. Generell ist die zukünftige Lage der Bushaltestellen von zentraler Bedeutung in den Überlegungen. Die Anliegen bezüglich dieser Thematik werden im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Grindelwald durch Vertreter verschiedener Anspruchsgruppen diskutiert.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
26	212	Im Coop Parkhaus ist es morgens ab 7 Uhr nur noch möglich 2 Std. zu parken, sonst fällt eine Parkgebühr von +Fr 100 an. Während der Nacht ist das dauerhafte Parkieren erlaubt.	Dies ermöglicht es das Parkieren auf Einkaufen oder Essen zu beschränken. Parkieren zum Skifahren oder Wandern wird so verhindert.	Das Parkhaus Eiger+ ist in privatem Besitz. Die Gemeinde hat wenig Einfluss auf die Preisgestaltung. Im Parkhaus im Sportzentrum hat es fast immer Platz. Das Anliegen wird aufgenommen im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
26	213	Busse dürfen in der Nacht nicht mehr auf dem öffentlichen Grund im Dorf parkieren, diese gehören in den Grund.		Die Parkierungsmöglichkeiten für Gesellschaftswagen im Grund sind im Privatbesitz. Zudem besteht auf dem Platz im Talgietli aufgrund nachbarrechtlicher Vereinbarungen ein Nachtparkverbot. Das Anliegen wird aufgenommen und im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald in die Überlegungen einbezogen.	B
26	214	Der Bärplatz wird unsere Höhenmatte. Es sollen einige Events pro Jahr stattfinden wie Schneeskulpturen, ev. Eisbahn, Viehschau, Ultra Trail, Eiger Bike und Jodlerfest. Aber bitte nicht jedes Wochenende.		Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
26	215	Der Gemeinderat soll Gespräche zwischen STI und Jungfraubahn moderieren, welche Gebäude die STI im Grund noch braucht. Der Jungfraubahn müsste es möglich sein, dieses Gelände zu übernehmen.		Die STI und Firstbahn sind bereits in Kontakt und werden gegenseitig die Bedürfnisse abgleichen um Synergien zu nutzen.	B
26	216	Im Dorf darf den Bussen ein Halt nur gestatten werden zum entladen oder beladen.	Ende Juni waren am selben Tag 95 Busse im Grund angemeldet, diese brauchen Platz.	Die Thematik Reisebusse beschäftigt den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen, die Gäste der Reisebusse im Grund auszuladen und mittels Bus oder Bahn ins Dorf zu transportieren wird aufgenommen und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
26	217	Grindelwald Tourismus darf auch einen Beitrag leisten in Form von Information, dass es morgens vor 11.00 Uhr nicht möglich ist ein Hotelbett oder in einer Ferienwohnung oder Air bnb zu beziehen.	Die Logistik im Dorf braucht diese Zeit, um diese enormen Mengen an Essen Getränke Wäsche usw. zu liefern.	Die Idee wird aufgenommen und dem Vorstand von Grindelwald Tourismus mitgeteilt.	B
26	218	Am Rothenegg Kreisel würde an wirklichen Saisontagen im Juli, August und Winter der Verkehr gelenkt. Wer z.B. keine BE-Nummer hat oder Lieferant/Handwerker ist, fährt nicht ins Dorf bis 11.00 Uhr sondern ins Parkhaus. Dies müsste man konsequent umsetzen, am Ultra Trail, an mehreren Tagen, Freitag, fast immer auch an Winter Wochenenden. Da es sich nur um einzelne Tage handeln würde, müsste es möglich sein, dies mit eigenem Personal abzudecken, Gemeindepolizei, Bauamt oder ältere Mitarbeiter im Stundenlohn beschäftigen.		Aufgrund der geltenden Gesetzgebung ist es nicht ganz einfach, die Zufahrtswege für bestimmte Personenkreise zu sperren. Da die Gemeinde Grindelwald über keine Gemeindepolizei mehr verfügt, muss der fahrende Verkehr von der Kantonspolizei oder in Absprache mit ihr geregelt werden. Das Anliegen auf temporäre Verkehrseinschränkungen wird aber im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
26	219	Die Jungfraubahn soll sich an den Kosten beteiligen in Form von 3 Fr. pro Firstbahn-Passagier.		Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
26	220	Warum eine so einfache Planung? Warum keine Tunnels, keine Umfahrungsstrassen oder andere Träumereien?		der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (gesamte Gemeinde). Ziel ist es die zukünftige Verkehrssituation aufzuzeigen. Während dem erarbeiten können auch "Träumereien" von den Teilnehmern eingebracht werden. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fliessen in die Planung Firstbahn ein. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Ein Einbahnsystem kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat.	B
26	221	Bei den letzten etwas wichtigeren Bauprojekten wurden einige Fehler gemacht. Bei der Bergwelt wurde ein super Tunnel erstellt und kein Lastwagen passt rein (das Bier wird auf dem Trottoir ausgeladen). Die Bewohner am Fussweg werden täglich mit Lärm belästigt was nicht sein müsste. Warum fahren die kleinen Busse der Bergwelt die Gäste immer via Fussweg und werden nicht gezwungen durch ihren Tunnel zu fahren?		Die Problematik bei der Bergwelt ist bekannt. Beim Fussweg handelt es sich um eine öffentliche Strasse. Die Umsetzung möglicher Massnahmen zur Eingrenzung der Fahrten soll durch die zuständige Kommission geprüft werden.	B
26	222	Beim Hotel Glacier wird ein super Eingang auf der Seite bewilligt, die schwarzen Busse entladen nun aber auf der Strasse?		Wird zur Kenntnis genommen.	
26	223	Dass die Tiefgarage des neuen Hotel Regina/Revier nicht direkt vom der Dorfstrasse unterirdisch erschlossen wird unter dem Bärplatz und Endweg durch, ist sehr schade.	Ich denke da an unsere Schulkinder die Al-Autofahrer, die das Dorf täglich unsicher machen, wie im Winter? Auch an die Logistik, was 720 Betten mit sich bringt, sehr viele Lastwagen.	Die Erschliessung vom Hotel Regina wurde im Zusammenhang mit der UeO von der Gemeindeversammlung genehmigt. Hier besteht keine Handlungsmöglichkeit mehr.	B
27	224	Nichts ist gratis. Wir wollen unser Wertvollstes, die Schönheit der Natur, den Charakter des Dorfes und des Tales nachhaltig verkaufen und so, dass man vielleicht einmal auf einen sanften Tourismus umschalten kann. Wachstum heisst nicht unbedingt Fortschritt und Stillstand nicht unbedingt Rückgang. Vielmehr braucht Grindelwald wieder eine etwas sanftere Ausgeglichenheit und einfach weniger Rummel.		Der Gemeinderat hat im 2025 ein Leitbild erarbeitet, welches eine nachhaltige Tourismusentwicklung im Einklang mit Natur und Bevölkerung anstrebt. In regelmässigem Austausch mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus wird die Thematik angesprochen und diskutiert.	A
27	225	Eine neue Firstbahn muss nicht nach 3 Jahren amortisiert sein. Im Falle einer Realisierung sollte zukünftig eine bescheidene Abgabe pro Firstbesucher der Gemeinde zu Gute kommen. Es wäre in diesem Sinne der Auftrag an den Gemeindevertreter im VR der Jungfraubahnen einen solchen oder ähnlichen Vorschlag durchzubringen.	Im Zusammenhang mit dem Ausbau der touristischen Infrastruktur durch Dritte werden die Gemeindeausgaben immer grösser, wie Kehricht, Abwasser, Wasserversorgung allgemein, Strassenunterhalt, usw.	Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt. Es ist bereits seit mehreren Jahren keine Vertretung des Gemeinderates mehr im Verwaltungsrat der Jungfraubahnen."	A
26	226	Auch nach gut 33 Jahren gibt's noch immer keine Turnhalle, man ist jetzt mal gestartet.		Der Baustart für die neue Doppelturnhalle erfolgte im Frühling 2025 und schreitet planmässig voran. Die Fertigstellung ist auf den August 2026 terminiert. Die jetzt umgesetzte Variante wurde erst nach jahrelangem Verhandeln realisiert.	B
27	227	Hinsichtlich der Überfahrt der Wildruhezone muss die Bahn die Garantie der maximalen Geräuschlosigkeit abgeben. Diese muss vorgängig geprüft werden.		Dies ist im Rahmen des PGVs nachzuweisen. Es gibt keine Linienführung, welche die Wildruhezone nicht durchquert.	B
27	228	Auf zusätzliche, neue Firstglider-Lines ist auch in Zukunft zu verzichten.		Ein allfälliger Ausbau des Angebots soll primär der Entlastung des bestehenden, zeitweise überlasteten vorhandenen Angebots dienen und muss selbstverständlich im Einklang mit den Grundeigentümern und der Raumplanung erfolgen, ist jedoch nicht Teil des Projekts.	A
27	229	Verhaltensregeln wie Verzicht auf Geschrei, Verhalten mit den Wildruhezonen und dem Banngebiet, kein Dronengebrauch, kein wildes Camping etc. müssen durchgesetzt werden. Hier gibt es diverse Möglichkeiten: So zum Beispiel: - Anschlag in den Gondeln - Dieses Problem wäre mit einem Ranger einfach zu lösen. Siehe Beispiel Öschinensee.		Die Gäste werden bereits heute von der Bahn wie auch von Grindelwald Tourismus über das angebrachte Verhalten informiert. Ob und in welcher Form ein Ranger-System künftig sinnvoll sein könnte, muss vertieft mit den Bergschaften, Grindelwald Tourismus und den Bahnen geprüft werden.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
27	230	Es sind zusätzliche Trottibike- und Cart Fahrstrecken von First nach Schreckfeld geplant. Sind diese wirklich Natur unbelastend und umweltverträglich?		Die neuen Strecken sind nicht zusätzlich, sondern ersetzen die heutigen, anderen Linienführungen. Die entstehende Belastung der Natur und Umwelt wird mit der Aufhebung der bisherigen Strecken ein Stück weit kompensiert, jedoch werden voraussichtlich weitere Kompensationsmaßnahmen notwendig sein. Die Verlegung und Konzentrierung der Strecken liegt aus Sicht der Gemeinde im öffentlichen Interesse.	B
27	231	Keine neue Firstbahn ohne eine vollständige Lösung unseres Verkehrsproblems mit mehrheitlicher Finanzierung der JB.		Der Gemeinderat hat entschieden, die Planung zum Ersatz der Firstbahn aufzunehmen. Damit die Thematik Verkehr angegangen wird, wird ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald erarbeitet. Die Ergebnisse fließen in die Planung der Firstbahn ein und werden nach Erarbeitung kommuniziert.	A
27	232	Keine Abstimmung betreffend einer UeO Furenmatte, bevor nicht der Spatenstich der Unterführung Burglauenen stattgefunden hat.		Gemäss aktueller Projektplanung und insofern nicht Einsprachen erfolgen oder zusätzliche Verzögerungen in der Plangenehmigung eintreten, können die Anpassungen bei der Berner Oberland-Bahn (Strassenunterführung Burglauenen, Doppelspurausbau Schwendi) vor dem Bau der Firstbahn umgesetzt werden.	B
27	233	Durchführung eines Verkehrskonzeptes mit einem verständlichen, frühzeitig erkenntlichen und übersichtlichen Verkehrsleitsystem.		der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (gesamte Gemeinde), die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. In diesem Zusammenhang werden auch Massnahmen wie ein Verkehrsleitsystem thematisiert. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Das Anliegen wird den Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.	B
27	234	Hinsichtlich des Verkehrskonzepts ist eine entsprechende, unpolitische und kompetente Kommission zu gründen.		Die Zusammensetzung der Teilnehmer für das Dialogverfahren Verkehr erfolgt so, dass eine breite Bevölkerungsgruppe von repräsentiert wird. Auf die Gründung einer eigenen Kommission wird verzichtet.	A
27	235	Parkangebot Lauterbrunnen und Grindelwald ist frühzeitig anzugeben		Die Problematik der Früherkennung vom Parkplatzangebot in den Lütschinentälern ist bekannt. Es wird aktuell geprüft, wie dies verbessert werden kann.	B
27	236	Verkehr leiten und nicht nur orientieren		Mögliche Massnahmen sollen im Dialogverfahren Verkehr erarbeitet werden. Die Ergebnisse fließen in die Planung der Firstbahn ein und werden nach Erarbeitung kommuniziert. Das Anliegen wird den Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.	B
27	237	Busse und Al/Tagestouristen über den Parkplatz Matten leiten, bzw. via BOB transportieren. Allenfalls die BOB mit öffentlichen Bussen entlasten.		Der Umgang mit Tagestouristen und Reisebussen ist Thema im Dialogverfahren Verkehr. Massnahmen werden im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald festgehalten. Das Anliegen wird den Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.	B
27	238	Strassenunterführung Bahnhof Burglauenen erstellen		Gemäss aktueller Projektplanung und insofern nicht Einsprachen erfolgen oder zusätzliche Verzögerungen eintreten, können die Anpassungen bei der Berner Oberland-Bahn (Strassenunterführung Burglauenen, Doppelspurausbau Schwendi und Lütschental) vor dem Bau der Firstbahn umgesetzt werden.	B
27	239	Verkehr der Bewohner, Wohnungs- und Chaletbesitzer Zulieferer, Hotel-/Ferienwohnungsgäste der Lütschinen-Dörfer mit Vignette oder QR Code über eine spezielle Passage leiten.		Lösungsmöglichkeiten werden im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald aufgezeigt. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom Workshop Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
27	240	Anzahl der Tages PW in Grindelwald kontingentieren und Zufahrt nach Grindelwald bei Erreichen des Kontingentes kurzfristig sperren.		Bei der Zufahrt nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Einschränkungen auf der Kantonsstrasse sind nur mit Zustimmung vom Kanton möglich. Das Thema wird aufgenommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
27	241	Verkehrsreie Dorfstrasse oder Einbahnverkehr. Siehe verkehrsreie Zone und Lösung in Ascona.		Ein Einbahnsystem kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die Variante Verkehrsreie Dorfstrasse wird bei der Erarbeitung der Verkehrsstudie zur Kenntnis gebracht. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
27	242	Längerfristig: Umfahrung Mettenberg, Aspi, Erlenstrasse (wenn möglich nicht durch das bewohnte Mettenberg Gebiet)		Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
27	243	Keine Bushaltestellen mehr innerhalb 400 m ab Terminal bis Kirche. Dies betrifft die Haltestellen Sagi Grund, Trufersbrunnen, Sportzentrum - Vogt, Minigolf und VOI (im Sommer), Nirgen, Glacier oder Schulhaus Endweg (eine von beiden aufheben).	Dies vereinfacht die Effizienz des Ortsbusses und vermindert Verkehrsbehinderungen. Mit dem Neubau des Hotel Regina wird der Verkehr am Endweg wesentlich zunehmen. Das Kreuzen eines PWs mit dem Linienbus ist heute schon ein Problem.	Ein gut funktionierender ÖV ist von Bedeutung, um die Leute dazu zu bringen, das Auto zu hause zu lassen. Er ist jedoch auch für die einheimische Bevölkerung von Bedeutung. Eine solche Reduktion der Haltestellen kommt für den Gemeinderat nicht in Frage.	B
27	244	Nach Möglichkeit Ausweichstelle für die öffentlichen Busse gestalten. Die Rothenegg würde sich gut eignen.		Das Thema wird aufgenommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
27	245	Heute sieht man viele leere Busse nach Grindelwald fahren. Das darf nicht mehr sein, oder gibt es hierzu von der Gemeinde eine Regelung?		Vorerst müsste abgeklärt werden, welches die Gründe für Leerfahrten sind. Darauf basierend könnten unter Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen allfällige Massnahmen geprüft werden. Einschränkungen auf der Kantonsstrasse sind nur mit Zustimmung vom Kanton möglich. Mögliche Massnahmen auf den Gemeindestrassen sollen im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds diskutiert/berücksichtigt werden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
27	246	Wie steht es mit den Wasserreserven für die enorm steigende Zahl an Besuchern auf First? Wie steht es mit der Zunahme des Abwasservolumens? Hat die ARA noch genug Leistung dies auch im Hinblick auf die zusätzlich geplanten Neubauprojekte im Tal?		First bis Bort wird mit einer eigenen, privaten Wasserversorgung erschlossen. Im Dorf ist die Gemeinde erschliessungspflichtig. Es wird davon ausgegangen, dass die Bauten auf der Fuhrenmatte weniger Wasser benötigen als das ursprünglich geplante Hotel. Selbiges gilt in Bezug auf die Schmutzwasserentsorgung. Gemäss externer Expertise ist eine Kapazitätserhöhung von 20'000 auf 25'000 Bewohnergleichwerten in der bestehenden Anlage möglich.	B
27	247	Der Zustrom an Touristen muss eingegrenzt und reduziert werden.	Die Dörfer der Lütschinentaler sind nicht gemacht für ein immer grösseres Aufkommen von Verkehr, Überbauungen, Mammut-Chalets und Touristen.	Bei der Zufahrt nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Einschränkungen auf der Kantonsstrasse sind nur mit Zustimmung vom Kanton möglich. Mögliche Massnahmen auf den Gemeindestrassen sollen im Rahmen vom Dialogverfahren Verkehr geprüft werden. Das Thema wird aufgenommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht. Der Gemeinderat wird dies auch mit dem VR von Grindelwald Tourismus mitteilen/besprechen.	A
27	248	Wie wird es von Seiten der Gemeinde weitergehen?		Das Verfahren wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben weitergeführt. In Sache Verkehrsthematik werden in einem Dialogverfahren Verkehr die Massnahmen in Bezug auf die Planung Firstbahn und längerfristig besprochen und definiert.	B
27	249	Was geschieht mit den eingegangenen Mitwirkungen? Wie ist die Auswertung und was die Schlussfolgerung? Wann wird die Bevölkerung über das Resultat der Mitwirkung orientiert?		Der Mitwirkungsbericht wird öffentlich zur Einsicht aufgeschaltet. Zu den einzelnen Anliegen wird wie vorliegend geantwortet und aufgezeigt wie es mit den Anliegen weitergeht.	B
27	250	Ist es den Verantwortlichen und den Befürwortern dieses Megaprojektes eigentlich bewusst, dass auch die Firstregion ein sensibles Ökosystem ist.		Gemeindeseitig ist man sich dessen bewusst. Die Fachstellen werden die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit der Natur prüfen und nötigenfalls durchsetzen. Es ist davon auszugehen, dass sich auch die Bevölkerung im Umgang mit der Natur sensibilisiert ist.	B
27	251	Manche Tourismuspromotoren huldigen dem Moto „je mehr, je lauter, je spektakulärer, desto besser“. Ein Moto dem zu Gunsten der Unbeteiligten, allen Wildtieren und der Natur unbedingt Einhalt bzw. eine entsprechende Erziehung mit Auflagen Kontrollen und Strafen geboten werden muss. Zum Beispiel: - Schreiverbot für den Gebrauch des Firstgliders - Schreiverbot für Tandemflieger - Bussen und/oder Billettentzug für Variantenfahrer in Wildruhezonen - Bereits seit Jahren wird die Piste zwischen Schreckfeld und Egg gegen Süden, in die Wildruhezone nicht mehr genügend gesperrt. Es erfordert sichtbare Pistenabsperrungen und Kontrollen, allenfalls mit Kameraüberwachung etc. speziell nach Schneefällen - Harte Bussen für Drohnenpiloten im Banngebiet und wilde Campierer, Littering usw.		Die Firstbahn informiert die Gäste schon heute über die kulturellen Gepflogenheiten und Verbote in Wildruhezonen in der Jungfrauregion. Es ist auch so, dass die Nutzer rücksichtsloser werden. Kontrollen, Bussen und Sanktionen können und werden schon heute von der kantonalen Wildhut durchgeführt und erteilt. Ob und in welcher Form ein Ranger-System künftig sinnvoll sein könnte, soll vertieft mit Grindelwald Tourismus und den Bahnen geprüft werden.	A
27	252	Oft herrscht die Meinung vor, dass mit Wildschutzgebieten/-ruhezonen dem Schutz der Tiere hinreichend Rechnung getragen wäre und ausserhalb dieser Schutzzonen könnten die Freizeitaktivitäten ungehindert ausgeübt werden. Dieser Meinung ist entgegenzuhalten. Vermehrte Störungen in den Lebensräumen, die wir mit den Wildtieren respektvoll teilen müssen, führen nicht nur zu Abwanderungen, sondern auch zu deren lebensbedrohlichen Situationen, speziell in der Winterzeit auf Grund von Flucht und Energieverlust.		Dass die Schutzzonen im Verfahren ausreichend berücksichtigt werden, ist dem Gemeinderat ein anliegen. Die Vertretung der Interessen der Wildtiere obliegt dem Jagdinspektorat. Dieses ist im Verfahren involviert und kann Auflagen, Bedingungen stellen.	A
27	253	Erinnert man sich an die Zeit vor der V-Bahn, sah man ab und zu einmal diverse Ski- oder Snowboardspuren abseits der Piste vom Eigergletscher über die Whitehead nach Alpiglen. Heute führen eine markante Zunahme von wilden Skispuren direkt unter der neuen Gondelbahn bis ins Tal hinunter. Was ist da umweltverträglich ??		Die Bahnen informieren die Gäste schon heute über das Verhalten auf und neben der Piste. Das Anliegen von zusätzlicher Sensibilisierung wird aufgenommen, Grindelwald Tourismus und den Bahnen mitgeteilt. Im Gegensatz zur neuen Situation Eiger-Express, wo eine neue Erschliessung stattfand, ist die First jedoch schon heute erschlossen. Die Schneesportaktivitäten werden durch die neue Firstbahn nicht verändert.	A
27	254	Der Naturverträglichkeit sollten besonders Tourismusorganisationen grosse Aufmerksamkeit schenken. Für viele Touristen und naturhungrige Menschen sind es doch einmalige Erlebnisse, Wildtiere in freier, unberührter Natur beobachten zu können.		Das Anliegen wird aufgenommen und dem Vorstand von Grindelwald Tourismus mitgeteilt.	B
27	255	Die enorm angewachsene Zahl von Menschen, welche sich in der Natur betätigen wollen, sowie die touristischen Infrastrukturen, nehmen immer mehr wertvollen Lebensraum unserer Wildtiere in Beschlag. Die Meinung, dass sich die Tierwelt sicherlich daran gewöhnt, ist falsch.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
27	256	Mit der Absicht 3-mal so viele Touristen auf die First zu transportieren und einer neuen Firstbahn, verletzt die geplante Linienführung die Wildruhezonen von ca. 1 km zwischen Bort und First.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Die Störung der Wildruhezonen ist auch heute der Fall - mit deutlich höherer Störungswirkung (mehr Kabinen, mehr Stützen, niedrigere Seilhöhe). Mit der neuen Linienführung wird das Wildruhegebiet weniger gestört und die Belastung aus der bestehenden Linienführung wird aufgehoben.	B
27	257	Zum Schutz der Murmeltiere wird die Umweltverträglichkeit, mit der geplanten Zunahme von Trottibiker und Cartfahrten auf zwei verschiedenen Fahrtrouten zwischen First und Schreckfeld, nicht mehr gegeben. Das Gebiet wird zu einem mega Rummelplatz.		Während der Vorprüfung der UeOs werden die kantonalen Fachstellen beigezogen, so auch das Jagdinspektorat. Die Auswirkungen auf die Wildtiere, wie die Murmeltiere, bzw. die Verträglichkeit dessen werden von ihr zu beurteilen sein. Mit dem PGV-Dossier wird zudem ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
28	258	Ich bin ganz klar gegen die geplante Trasse. Einerseits weil sie uns direkt betrifft als Wohnungseigentümer im Chalet Chrinnengletscher, Terrassenweg 34, andererseits weil die ganze Situation auch verkehrstechnisch problematisch ist.		Der Zugang und die Lage der jetzigen Talstation entsprechen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Die Platzverhältnisse sind am heutigen Standort begrenzt. Ein wichtiges Ziel der Erneuerung muss daher sein, den Zugang zur künftigen Firstbahn, die Gästelenkung und den Platzbedarf für alle Anspruchsgruppen auch mit Blick in die Zukunft optimal zu gestalten. Die öffentliche Erschliessung wird umfangreich modernisiert und der Dorfkern von Grindelwald entlastet. Die gewählte neue Liniendifferenzierung sichert dazu die Verfügbarkeit der Firstbahn während der Projektrealisierung mit minimalen Stillstandzeiten, was auch für die Betriebe im Dorf wirtschaftlich von Bedeutung ist.	B
28	259	Tatsache ist, dass das Parkleitsystem mit den Parkplätzen bei der Station Matten bei Interlaken ganz klar gescheitert ist. Damit ist klar, dass diese Option keine ist, die Leute sind viel zu bequem, vorher auf den Zug umzusteigen, außer es wird ganz klar ein Fahrverbot ab Zweilütschinen für Tagestouristen ausgesprochen, was aber wohl nicht machbar ist	Der Parkplatz wird kaum genutzt. Es steigen dort kaum je Leute in die Eisenbahn ein.	Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Das Bauprojekt im Matten liegt auf Boden der Gemeinde Matten. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde sind begrenzt und bezüglich Bauprojekt in Matten ausgeschlossen. Das bestehende Parkleitsystem hat noch Potential zur Verbesserung welches ausgeschöpft werden soll. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
28	260	Auch der Winterparkplatz bei der Tschingeley ist mehr eine Alibiübung als wirklich eine Entlastung für das Dorf.		In der Tschingeley bestehen keine Winterparkplätze mehr. Diese mussten nach Beendigung der Arbeiten zur V-Bahn aufgehoben werden.	B
28	261	Das geplante Parkhaus in der Furenmatte ist viel zu klein, um den Verkehr abzufangen, der kommen wird. Das Parkhaus ist ausserdem ein falsches Signal, weil damit gezeigt wird, dass man ja ins Dorf fahren kann, was die Park-and-Ride-Parkplätze in Matten noch mehr entwertet.	Die Leute sind, wie bereits gesagt, bequem und werden mal nach Grindelwald fahren, irgendwo lässt sich ja schon ein Parkplatz finden.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
28	262	Es wird einen massiven Suchverkehr geben wird, wenn das Parkhaus voll ist. Wo sollen die Leute dann parkieren? Sie werden über die Spillstatt auf den Terrassenweg fahren und alles zuparken.		Im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Suchverkehr eingedämmt werden kann. Grundsätzlich soll aufgrund der Einführung des 1/4 Stunden Taktes der BOB das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr beim P&R Matten gefördert werden.	B
28	263	Ausserdem wird die Preisgestaltung des Parkhauses eine Rolle spielen. Zu billig ist nicht gut, weil dann gar keine Parkplatzleitung nach Matten erfolgt, zu teuer ist nicht gut, weil dann überall alternative Parkplätze gesucht werden.		Mögliche Lenkungsmassnahmen insbesondere mittels der Parktarife sollen im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass nicht alle Parkmöglichkeiten demselben Eigentümern gehören.	B
28	264	Der neue Standort der Talstation macht nur dann Sinn, wenn die Autos vor Zweilütschinen abgestellt werden müssen und die Kunden zwingend per Bahn anreisen müssen, ausser sie sind in Grindelwald untergebracht, mit Wohnung und/oder eigenem Parkplatz.		Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse, welche allen zur Verfügung gestellt werden muss. Eine genügend grosse Parkfläche in Zweilütschinen wird nur schwer zu realisieren sein. Zudem soll die Möglichkeit, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, beim bereits bestehenden P&R Matten weiter gefördert werden.	A
28	265	Ausserdem ist die Rückkehr zur Talstation für mich nicht geregelt.	Wenn es viel Schnee hat, werden die Leute wohl über die Bodmi ins Tal fahren können, sofern die Bodmi nicht überbaut wird, was ich ja erwarte, wenn das Skischulgelände auf das Schreckfeld verlegt werden soll. Und dann ist es ja praktisch, wenn das Auto schon am Terrassenweg steht, weil man dann ja dort direkt einsteigen kann. Die Faulheit der Leute wird dazu führen, dass der Terrassenweg nicht mehr ein Spazierweg ist, sondern ein Wunderland für Wildparkierer und eine Fahrstrecke für den Parkplatzsuchverkehr.	Das System der Rückfahrt mit den Ski ist im Grundsatz nicht anders als Heute. Anstatt vom Bodmi zur Firstbahn kann mit dem neuen Standort vom Bodmi bis zum Hotel Alpenhof gefahren werden. Die Rückfahrt ab Bort mit der Bahn und ab Stählihof mit dem Bus bleibt gewährleistet. Im weiteren Verfahren wird eine Verbesserung der Rückfahrt zu prüfen und vorzuschlagen sein.	A
28	266	Für mich besteht kein anwendbares Konzept für die Skifahrer, die nicht ins Tal fahren wollen oder können. Sonst müsste man alles Skipisten unten zumachen und die Leute zwingen, auf Bort in die Gondel einzusteigen.		Bleibt wie heute, ab Bort mit der Bahn und ab Stählihof mit dem Bus, gewährleistet. Weitere Verbesserungen werden geprüft.	A
28	267	Für mich gehört eine Bahn zwischen Bodmi und alter Talstation dazu, um die Leute zurück ins Dorf zu bringen. Auf Grund dieser Überlegungen ist es zwingend, dass die Gondelbahn nicht aus dem Dorf abfährt, sondern von vor Grindelwald. Die Trasse Terminal-Waldspitz-First wäre eine gute Option.	Wie soll das sonst gehen? Mit dem Terrassenwegbus, der jetzt schon überfüllt ist und der wohl kaum mehr in einem Fahrplan die Strecke bedienen kann, weil ja überall Autos stehen und Parkplätze suchen.	Die Variante wurde im Rahmen der Prüfung verworfen. Die Rückkehr ins Dorf ab der Bodmi bleibt wie heute gewährleistet.	A
28	268	Beim oder vor dem Terminal könnten dann Parkhäuser gebaut werden in einer angemessenen Grösse, die Zufahrt mit Auto und Bahn wäre möglich.		Der Standort vom Parkhaus und damit einhergehend die Anzahl Parkplätze wie auch die Verbindung zur Talstation sind im Rahmen vom Workshop Verkehr zu prüfen. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
28	269	Eine andere Option ist eine Talstation bei der Tschingeley. Hier müsste man eine Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr garantieren. Der Verkehr müsste über Spillstatt und Terrassenweg, sowie über Klusi und Terrassenweg geregelt werden, damit nicht zu viel Parkplatzsuchverkehr entsteht. Die zweite Gondelbahn oben könnte ja dann First-Schreckfeld und Bort bedienen. Man könnte sogar einen Zubringer Bort-Waldspitz in Betracht ziehen, um die Leute bei Schneemangellage wieder zurück zum Terminal zu bringen.	Der ganze Verkehr kann so vor das Dorf verlegt werden, bei entsprechenden regulatorischen Massnahmen.	Dies wurde und wird nicht untersucht, weil die Erschliessbarkeit voraussichtlich nicht gegenüber dem Bestand verbessert werden kann. Erschliessbarkeit MIV und insb. ÖV sind Hauptkriterien für die Wahl der geprüften Talstationen und werden schlussendlich auch im Variantenstudium berücksichtigt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
28	270	Die Touristen kommen mit dem Zug zur neuen Firstbahntalstation, und zwar zwingend, ohne Parkhaus bei der Talstation und mit beschränkter Zufahrt zum Dorf ab spätestens Zweiütschinen.		Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird mit der Umsetzung des 1/4-Stundentaktes der BOB stark verbessert. Als Umsteigemöglichkeit soll vor allem das P&R Matten weiter gefördert werden. Bei der Zufahrt nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Einschränkungen auf der Kantonsstrasse sind nur mit Zustimmung vom Kanton möglich. Mögliche Massnahmen auf den Gemeindestrassen sollen im Rahmen vom Dialogverfahren Verkehr geprüft werden. Das Thema wird aufgenommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
29	271	Das Planungsverfahren wird in der vorliegenden Form und der geplanten Linienführung abgelehnt und ist abzubrechen. Die vorgesehene Planung wäre, sollte sie beschlossen werden, unter verschiedenen Aspekten rechtswidrig und unzweckmäßig und damit nicht genehmigungsfähig.		Die zuständigen Behörden untersuchen die Genehmigungsfähigkeit der Planung im Rahmen der kantonalen Vorprüfung. Es wird keine nicht genehmigungsfähige Planung zur Beschlussfassung vorgelegt.	A
29	272	Die Anzahl der Tagestouristen wie auch der Übernachtungen in Grindelwald hat in den letzten Jahren überaus stark zugenommen. Mit dem Projekt wird die bereits heute überaus angespannte Verkehrs- und Infrastruktursituation in Grindelwald nicht entlastet, sondern absehbar zusätzlich in einer Weise belastet, die nicht mehr tragbar ist. Dass in Grindelwald kein Mehrverkehr entstehen soll, wie im Erläuterungsbericht behauptet wird, ist schlicht unrealistisch und widerspricht jeglicher Lebenserfahrung.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
29	273	Die Gemeinde Grindelwald liefert sich auch mit dem vorliegenden Bahnprojekt einseitig den wirtschaftlichen Begehrlichkeiten der Jungfraubahnen aus, ohne die damit verbundene Entwicklung kritisch zu hinterfragen oder proaktiv zu planen.	Ein umfassendes Tourismusentwicklungskonzept besteht nicht. Damit fehlt der Gemeinde eine wesentliche Grundlage, um über ein Projekt mit derartigen Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des Dorfes beschliessen zu können.	Ein Tourismuskonzept ist rechtlich nicht zwingend, die touristische Entwicklung in der Gemeinde wird jedoch in der Gemeindestrategie abgebildet. Der Gemeinderat wurde von Anfang an in die Planung einbezogen und hat die wirtschaftlichen Aspekte seitens der Geschäfte in der Gemeinde mitberücksichtigt. Eine Aufrechterhaltung der Firstbahn liegt auch im wirtschaftlichen Interesse der Gemeinde.	A
29	274	Die Planung ist unnötig und damit unzweckmäßig. Die Bahn kann ohne weiteres am bisherigen Standort mit bisheriger Linienführung erneuert 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 Wunsch der Firstbahn. Dies allein rechtfertigt die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen nicht.		Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. 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.	B
29	275	Eine richtige Abwägung aller auf dem Spiel stehenden Interessen einschliesslich möglicher Alternativen, den Auswirkungen des Vorhabens auf das Dorf einschliesslich Verkehrsproblematik, auf Landschaft, Fauna und Flora sowie unter Einbezug der dem Vorhaben entgegenstehenden privaten Interessen muss zum Schluss führen, dass das Vorhaben am vorgesehenen Standort nicht realisierbar ist.		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 damit angestrebt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Die Standort der Talstation in der Furenmatte bietet die Chance die Dorfstrasse zu entlasten.	B
29	276	Die im Erläuterungsbericht angegebenen Zahlen in Bezug auf Kapazitäts- und Gästeentwicklungen sind nicht realistisch. Bahnen des vorgesehenen 3S-Typs ermöglichen Kapazitäten bis zu 5'500 Personen pro Stunde, was einer Verfünffachung der heutigen Kapazität entsprechen würde. Daraus folgt auch, dass das angestrebte Gästewachstum mit 10 % (was bereits sehr erheblich ist) unrealistisch tief angegeben ist.		Es wird keine Bahn realisiert, die die maximale Kapazität des bestellten 3S-Systems ausschöpft. Dies ist auch beim Eiger-Express nicht der Fall. Die theoretische Förderkapazität entspricht nicht der geplanten Steigerung der Frequenzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen.	B
29	277	Die Überbauungsordnung definiert eine Zu- bzw. Wegfahrt zur Einstellhalle, die absehbar nicht funktionieren wird. Die geringe Breite, die erhebliche Steigung und der Kurvenradius der Spillstattdstrasse im Bereich der Bahnunterführung stehen der geplanten Einfahrt zur Einstellhalle bzw. zu einem unterirdischen Busbahnhof namentlich mit Bussen offensichtlich entgegen.		Die Zufahrt wurde durch Fachpersonen überprüft und als zweckdienlich bestätigt. Im Rahmen vom Dialogverfahren Verkehr ist zu prüfen ob der Standort vom Parkhaus und die entsprechende Erschliessung der zukünftigen Verkehrssituation entspricht. Hier hat auch die künftige, zu prüfende Lage der der Busse Einfluss. Das Thema wird aufgenommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
29	278	Die Verkehrs- und Parkplatzsituation in Grindelwald ist bereits heute sehr angespannt. Der Parkplatz bei der Pflingsteggbahn ist regelmässig besetzt und die Autos stauen sich an den Bahnübergängen taleinwärts sowie bei der Dorfeinfahrt am Rothenegg-Kreisel, und auch die Dorfstrasse ist chronisch überlastet. Die Folge der Bahn-Kapazitätserhöhung wird unweigerlich eine massive Vergrösserung der Verkehrsproblematik im Dorf sein. Der Umsteigeeffekt auf den ÖV wird, wie der Umsteigehub in Matten zeigt, nicht, jedenfalls nicht im angegebenen Ausmass, funktionieren.	Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sollen weitere 200-250 Parkplätze entstehen, wobei unklar ist, wie hoch der Anteil der für die Mantelnutzung reservierten Parkplätze sein wird. Entgegen den Beteuerungen der Jungfraubahnen bei der Erstellung der V-Bahn, Gruppenreisende zu verhalten, in Matten auf den Zug umzusteigen, um auf das Jungfraujoch zu gelangen, fahren heute pro Tag immer noch regelmässig 90 Busse den Terminal an.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
29	279	Die Einführung eines Viertelstundentaktes durch die BOB wird das Verkehrsproblem nicht lösen, sondern verschlimmern.	indem zwar die Umsteige-Kapazitäten in Matten (in einem nicht nachgefragten Umfang) erhöht werden, sich hingegen die Stauzeiten bei den geschlossenen Bahnübergängen verdoppeln werden.	Mit der Umsetzung des permanenten 1/4 Stunden Taktes der BOB soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und unter anderem auch die bessere Auslastung des P&R Matten erreicht werden. Damit sollen die Verkehrsströme nach Grindelwald positiv beeinflusst werden. Das noch zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird aufzeigen, welche Massnahmen sich auf das Verkehrsaufkommen auswirken bzw. für dessen Regelung geeignet sind.	B
29	280	Es ist somit im Ansatz falsch, die Verlegung der Talstation auf die Fuhrenmatte als Lösung für die bestehenden Verkehrsprobleme zu betrachten. Vielmehr wird das Vorhaben die heute schon prekäre Verkehrssituation in Grindelwald massiv verschlechtern.	Das Vorhaben ist nicht hinreichend erschlossen.	Mit der Verlegung der Talstation zum Bahnhof Grindelwald wird die direkte Anbindung an den öffentlichen Verkehr umgesetzt. Der permanente 1/4 Stunden Takt der BOB wird den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr weiter fördern und insbesondere die verbesserte Benützung des P&R ermöglichen. Zudem wird das Dorfzentrum von den Verkehrsströmen entlastet. Im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald sollen befriedigenden Lösungen für die Verkehrsflüsse nach und von Grindelwald erarbeitet werden.	B
29	281	Die Auflagedokumente fokussieren einzig auf die Ansprüche der Firstbahn. Belastbare Verkehrsmessungen sowie ein Gesamtverkehrskonzept einschliesslich Angaben zu Logistik, Ver- und Entsorgung, Blaulicht, Fuss- und Veloverkehr fehlen. Entgegen den Absichten der Gemeinde ist es unzulässig, die vorbestehende und durch das Vorhaben verschärzte Verkehrssituation in einem separaten Verfahren anzugehen.	Das Firstbahnvorhaben führt nicht nur zu einer Erhöhung des Autoverkehrs, sondern auch der Anzahl Reisebusse. Die Weiterverfolgung der Varianten Busbahnhof unterirdisch oder oberirdisch am Bärenplatz hat entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht sehr wohl Einfluss auf das Seilbahnprojekt und ist deshalb zwingend mit diesem zu koordinieren; ebenso sind entsprechende Massnahmen zur Verkehrslenkung ins Projekt zu integrieren.	Planungsrechtlich ist die Erschliessbarkeit bzw. Erschliessung der Firstbahn nachgewiesen: - Ersatz einer bestehenden Anlage an einem erschliessungstechnisch besseren Ort, Basiserschliessung MIV und ÖV bleibt dieselbe - bessere ÖV-Erschliessung dank Lage fördert Nutzung des ÖVs - Angebotsverbesserung fördert Nutzung des ÖVs  Grundlage für diese Aussagen bildet unter anderem die Ergänzung der Korridorstudie METRON. Die Prüfung der Erschliessungssituation obliegt den zuständigen Behörden im Planungsverfahren. Das vielseits geforderte Gesamtverkehrskonzept Grindelwald soll die Verkehrsabwicklung der gesamten Gemeinde thematisieren. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds fließen, wo möglich und sinnvoll, in die Planung ein.	A
29	282	Die Gemeinde wird aufgefordert, einen Ideenwettbewerb zur ortsbaulichen Gesamtsicht «Grindelwald im Jahr 2050» (Verkehr, Art und Ausmass des Tourismus, Landschaftsbild, Freizeitanlagen, Bergbahnen, ortsbauliche Qualitäten mit Aufwertung der Aussenräume und Begegnungszonen) durchzuführen.	Dabei ist auch zu klären, welches Gästesegment angestrebt wird und wie mit den Tagesgästen (inkl. Gruppenreisenden) umgegangen werden soll, so dass alle Nutzergruppen, namentlich auch die ortsansässige Bevölkerung, bestmöglich berücksichtigt und befriedigt werden können, anstatt einseitig den Interessen der Bergbahnbetreiber zu folgen.	Ein Ideenwettbewerb zur Gesamtentwicklung von Grindelwald wäre ein interessanter Ansatz in Zusammenhang mit einer Gesamtrevision der Ortsplanung, wo als erster Schritt ein Entwicklungsbild erarbeitet werden soll. Die Planung Firstbahn löst jedoch keine Gesamtrevision aus, so dass ein solcher Prozess nicht damit verknüpft werden kann.	A
29	283	Der Planung stehen überwiegende Interessen des Umwelt- und Landschaftsschutzes entgegen, weshalb sie nicht genehmigungsfähig ist, womit sich die Durchführung eines seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens erübrigt.	Auch wenn die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung formell erst im Rahmen eines seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens durchzuführen ist, sind die umweltrechtlichen Aspekte einschliesslich jener des Natur- und Heimatschutzes bereits im kommunalen Nutzungsplanverfahren umfassend zu prüfen und in die raumplanungsrechtliche Interessenabwägung einzubeziehen.	Die stufengerechte Prüfung der Raumplanungs-, Natur- und Umweltrechtlichen Aspekte ist auch auf Stufe UeO zwingend und ist erfolgt. Die unabhängige Überprüfung davon erfolgt im nächsten Verfahrensschritt (Vorprüfung).	B
29	284	Sollte die Planung wider Erwarten dennoch weitergeführt, beschlossen und genehmigt werden, ist sie unter den Vorbehalt zu stellen, dass sie nur zum Tragen kommt, wenn eine seilbahnrechtliche Genehmigung vorliegt. Jedenfalls Letzteres wird nicht erfolgen.		Die UeO ist Voraussetzung für eine seilbahnrechtlich Plangenehmigung und kann nicht unter Vorbehalt derselber genehmigt werden. Jedoch können die verschiedenen Projektbestandteile erst mit der Plangenehmigung erstellt werden.	B
29	285	Das Vorhaben nimmt mit seinen überdimensionierten, nicht in das Landschaftsbild passenden Anlagen keine bzw. jedenfalls ungenügende Rücksicht auf Landschaft, Wald, Natur und Tierschutz.	Das Vorhaben widerspricht diesem Grundsatz in mehrfacher Hinsicht, zumal mit der Erneuerung der Bahn am heutigen Standort mit heutiger Linienführung eine Variante zur Verfügung steht, die ohne signifikante Mehrbelastungen auskommt.	Das geltende Recht fordert, dass sämtliche Auswirkungen der Bahn neu zu bewerten sind (inkl. bereits bestehende Eingriffe in Natur, Landschaft, ...). Deshalb können die bestehenden Belastungen der Bahn nicht als Ausgangslage angenommen werden, sondern bei der Wahl der Linienführung sind die bestehenden Belastungen neuen Belastungen gleichzustellen.	B
29	286	Die Linienführung tangiert eine Ruhezone für Wildtiere. Zudem würde mit der neuen Linienführung das kantonale Pflanzenschutzgebiet stärker (da zusätzlich) belastet, als dies bei der bestehenden Linienführung der Fall ist.		Die Wildruhezone ist bereits belastet. Es stimmt jedoch, dass die neue Linienführung durch das Pflanzenschutzgebiet führt, wobei die am Boden stehenden Anlagenteile nicht an Stellen erstellt werden dürfen, wo geschützte Pflanzen bestehen.	B
29	287	Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht tangiert die aktuelle Linienführung kaum Wald. Die Eingriffe sind bestehend und geringfügig, das Aufforstungspotential somit gering.		Die Plangenehmigung von Bahnen beinhaltet immer auch die Wiederherstellung des Originalzustands, inkl. die Aufforstung. Bestehende Eingriffe wären somit rückgängig zu machen und können somit nicht als Ausgangslage angenommen werden. Die heutige Firstbahn verläuft durch einzelne Waldschneisen (Rodungen/Niederhaltungen) und es stehen Stützen im Wald, wo Rodungen erforderlich waren.	B
29	288	Nebst der neuen Bahn wird eine zusätzliche Bahn Schreckfeld - First sowie eine Bahn für die Rückführung der Skitouristen Isch-Schonegg erforderlich. Das Vorhaben führt damit zu erheblichen zusätzlichen Eingriffen in die Landschaft, die bei einer Erneuerung im Bestand nicht nötig sind.		Die neue Bahn First-Schreckfeld ist 1:1 mit dem Bestand vergleichbar und führt nicht zu neuen negativen Auswirkungen. Die Sesselbahn Isch-Schonegg wird nicht weiterverfolgt, da sich herausgestellt hat, dass keine zufriedenstellende Lösung möglich ist. Entsprechend wird weiterhin auf eine Rückführung mit dem Orts-/Skibus gesetzt, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
29	289	Nebst der Wahl der Linienführung sind auch die Höhe der Masten und deren Auswirkungen auf das Dorf, auf die Landschaft und auf Privatgrundstücke in die Interessenabwägung einzubeziehen.	Es besteht die Pflicht, das Landschaftsbild möglichst wenig zu beeinträchtigen. Damit dürfen die Masten möglichst wenig in Erscheinung treten und deren Höhe ist möglichst gering zu halten. Die geplanten Masten sollen eine Höhe von bis zu 47 m erreichen. Sie (zer)stören damit das Landschaftsbild immens und sind schon für sich allein, insbesondere aber unter Einbezug aller weiteren Einwirkungen, nicht landschaftsverträglich und unzulässig.	Dies ist durch Fachpersonen im weiteren Verlauf des Verfahrens zu überprüfen und zu dokumentieren. Das neue System, mit höheren, jedoch deutlich weniger Stützen, ist aus Sicht des Gemeinderats ein klarer Vorteil gegenüber dem bisherigen System. Die neue Linienführung entlang und hinter der Felskante der "Firstwengen" ist landschaftlich deutlich weniger einsehbar als die heutige Linienführung Bort-Schreckfeld, welche mit einer West-Ost-Querung, 15 Stützen, die zum Teil im "Hohlicht" stehen und Waldschneisen landschaftsprägend sind.	B
29	290	Dem Vorhaben stehen — zumal mit Blick auf wesentlich bessere Varianten — überwiegende Interessen des Umwelt- sowie des Natur- und Heimatschutzes entgegen. Es ist nicht genehmigungsfähig.		Die Auswirkungen der gewählten Linienführung/Bahn auf die Landschaft und Wildtiere werden durch Fachpersonen detaillierter beschrieben (Ergänzung Unterlagen). Die gewählte Linienführung entspricht jedoch der Bestvariante. An ihr wird festgehalten. Die Genehmigungsfähigkeit wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung untersucht.	A
29	291	Wenn im Erläuterungsbericht behauptet wird, die Planung sei das Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung, ist dies offensichtlich unrichtig.	Das Vorhaben bewirkt mit seinen Infrastrukturbauten und den benötigten Überfahrtrechten erhebliche Eingriffe in das Privateigentum, die sich durch das öffentliche Interesse an einer reinen Touristik-Bahn (anders als etwa bei einer ÖV-Hauptverkehrslinie) nicht rechtfertigen lassen.	Die Auswirkungen der gewählten Linienführung/Bahn auf die Landschaft und Wildtiere werden durch Fachpersonen detaillierter beschrieben (Ergänzung Unterlagen). Die gewählte Linienführung entspricht jedoch der Bestvariante. An ihr wird festgehalten. Die Genehmigungsfähigkeit wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung untersucht.	A
29	292	Angesichts der Erheblichkeit dieser Eigentumseingriffe, den mit dem Vorhaben verbundenen negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und namentlich auch mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Alternativen wären Enteignungen im Lichte von Art. 26 und Art. 36 BV unverhältnismässig und damit unzulässig.		Die Auswirkungen der gewählten Linienführung/Bahn auf die Landschaft und Wildtiere werden durch Fachpersonen detaillierter beschrieben (Ergänzung Unterlagen). Die gewählte Linienführung entspricht jedoch der Bestvariante. An ihr wird festgehalten. Die Genehmigungsfähigkeit wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung untersucht.	A
29	293	Auslöser des Vorhabens sind rein ökonomische Interessen der Jungfraubahnen und damit private Interessen. Ausgewiesene öffentliche Interessen für ein derart überdimensioniertes, mit der touristischen Entwicklung von Grindelwald nicht vereinbares Projekt fehlen.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. Diese Interessen lassen sich mit den Interessen am Erhalt der natürlichen Ressourcen, des wirtschaftlichen Nutzens für die Region und an der Qualität des touristischen Angebotes vereinbaren.	A
30	294	Neue Linienführung Fuhrenmatte - Bort - First ist meiner Meinung nach eine sehr gute Lösung.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
30	295	Bedingt aber, dass der Ortsbus und Berg Bus unbedingt in der neuen Talstation der Firstbahn integriert wird.		Die Lage der Haltestellen vom Ortsbus ist zentraler Bestandteil vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Dieser hat erheblichen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrsströme. Mit dem 1/4 Stunden Takt können, nebst weiteren, bis zu 1800 Personen pro Stunde zum Bahnhof transportiert werden, welche sich alle Richtung Dorf, Firstbahn und Bushaltestellen verteilen. Das Anliegen, dass die Busse in der neuen Talstation integriert werden müssen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
30	296	Es braucht keine neuen Besucherparkplätze in der Talstation.	Die neusten Frequenzzahlen der Firstbahn belegen, dass auch mit weniger öffentlichen Parkmöglichkeiten (Sunstar Parkplatz geschlossen) sehr hoch sind.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
30	297	Eine Abgeltung an die Gemeinde pro Besucher nach First wäre eine Alternative zu neuen Parkplätzen.		Die Punkte werden in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat	
30	298	Der Sessellift Isch soll nicht weiterverfolgt werden.	Die Variante ist nicht umsetzbar, da zu viele Landbesitzer involviert wären.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.		A
30	299	Eine Alternative zum Sessellift Isch wäre ein Sessellift Stählisboden-Schreckfeld.	So könnte die sehr gut beschneite Talpiste als Beschäftigungspiste besser genutzt werden.	Eine Rückbingerbahn ab Stählisboden zurück nach Schreckfeld ist nicht zielführend, da damit kein direkter Anschluss an die neue Firstbahn bestehen würde. Eine Rückführung nach Bort ist jedoch zu prüfen.	A	
31	300	Bevor nun im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn wieder punktuelle und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, muss diese Frage diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll.	Ein aktuelles grundsätzliches Tourismuskonzept für Grindelwald, welches sich damit befassen würde wohin es mit dem Tourismus gehen soll, existiert unseres Wissens nicht.	Das Anliegen wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus besprochen.	A	
31	301	Auf politischer Ebene wäre die Schaffung einer ständigen Kommission - eine Art Zukunftsrat - zu diskutieren, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien (Gemeinderat, Bevölkerung, Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus, Hotellerie, Gewerbe, Bildung, Kultur, Sport, Vereine und Jugend) einbezieht.	Damit würde der Puls des Dorfes für den Gemeinderat besser spürbar und Probleme könnten rechtzeitig diskutiert und Empfehlungen und Planungen ausgearbeitet werden.	Als Vertreter der Bevölkerung werden die Kommissionen und der Gemeinderat gewählt. Zudem kann sich die Bevölkerung bei jeder ortsplanaerischen Veränderung einbringen. Spätestens mit dem Entscheid an der Gemeindeversammlung.	A	
31	302	Betreffend die aktuelle Planung Firstbahn-Furenmatte-Bärplatz wäre zudem die Einsetzung einer nichtständigen Kommission zu prüfen, ebenfalls unter proportionaler Beteiligung aller betroffenen und interessierten Parteien.		Als Vertreter der Bevölkerung werden die Kommissionen und der Gemeinderat gewählt. Zudem kann sich die Bevölkerung bei jeder ortsplanaerischen Veränderung einbringen. Spätestens mit dem Entscheid an der Gemeindeversammlung.	A	
31	303	Die Gemeinde Grindelwald ist Teil des Projekts "Gemeinsam zur Klimastrategie" der Regionalkonferenz Oberland-Ost. In diesem Zusammenhang will sie eine "Klimastrategie für Grindelwald erarbeiten und Massnahmen um den CO2-Ausstoss zu reduzieren" suchen. Dem gegenüber ist das Projekt im höchsten Grad widersprüchlich, ja zynisch.	Es scheint, dass sich der Gemeinderat nie Gedanken darüber gemacht hat, wie denn die ausländischen Touristen vom anderen Ende der Welt nach Grindelwald kommen. Nur mit einer Beschränkung des Tourismus und des Verkehrsaufkommens (Bahnen, Busse, MIV) nach Grindelwald sind umweltverträgliche Lösungsansätze denkbar.	Diese Auffassung wird nicht geteilt. Mit der Verschiebung der Talstation zum Bahnhof wird die Anbindung an den ÖV massiv gestärkt. Insbesondere nach dem Ausbau zum 1/4 Stunden Takt wird die Nutzung erheblich attraktiver. Die Bilanz kann verbessert werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass die neue Firstbahn dazu führen wird, dass mehr Touristen vom anderen Ende der Welt anreisen.	A	
31	304	Ein Verkehrskonzept existiert nicht. Die bisherigen Versuche, den MIV lediglich mit Anzeigetafeln zu lenken waren bisher nicht wirkungsvoll. Massnahmen wie Maut, Ticketing-System, Bustaxen, klare und auffällige/sichtbare Signalisation in Matten für P+R, Rückweisung von Tagestouristen von Grindelwald nach Interlaken mit entsprechenden Vorwarnungen in Interlaken, sind nur einige Möglichkeiten, welche zu prüfen wären.		Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Das Bauprojekt im Matten liegt auf Boden der Gemeinde matten. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde sind dies betreffend begrenzt und bezüglich Bauprojekt in Matten ausgeschlossen. Das bestehende Parkleitsystem hat noch potential zur Verbesserung welches ausgeschöpft werden soll. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B	
31	305	Bezüglich der in allen Varianten enthaltenen Parkhausplänen ist anzumerken, dass es wissenschaftlich erwiesen, dass Massnahmen wie breitere Straßen, mehr Fahrspuren oder mehr Parkplätze nur eine kurzfristige Entlastung bringen, das Problem aber nicht nachhaltig lösen.		Einverstanden. Im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird dem Rechnung getragen.	A	
31	306	Die letzten beiden Jahre haben Grindelwald eine rekordhohe Auslastung der Hotellerie gebracht. Demgegenüber ist der Tagetourismus für die Wertschöpfung im Dorf nicht nachhaltig. Dieser ist mit wirksamen Massnahmen einzudämmen.	Letztlich wird er der Hotellerie sogar schaden, weil Grindelwald dadurch abschreckend wirkt, resp. seine Naturschönheiten beschädigt, seinen Erholungswert, seinen Charme und seinen Ruf beeinträchtigt.	Die Thematik wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	A	
31	307	Ein "mehr" an Verkehr als Folge eines neuen Parkhauses im Dorf ist daher für Grindelwald nicht sinnvoll. Dass "das Parkhaus primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen soll", ist Wunschdenken.	Der Parkplatzsuchverkehr von Ausserhalb wird sich von solchen Überlegungen nicht beeindrucken lassen und mit einer Anzahl von reservierten Plätzen für Einheimische könnte das Parkhaus keine Rendite mehr erzielen.	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B	
31	308	Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Mitwirkungsunterlagen und einem Abwagen von Vor- und Nachteilen der verschiedenen möglichen Standorte, erscheint uns die Variante mit dem Standort auf der Furenmatte als die sinnvollste.		Wird zur Kenntnis genommen.	B	

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
31	309	Eine solche Belastung durch die Erhöhung der Förderkapazität ist für diese grossartige Landschaft mit dem einstigen Juwel des Bachalpsees schlicht nicht mehr verträglich. Wir fordern deshalb kleinere Gondeln, resp. eine moderatere Erhöhung der Förderkapazität der neuen Firstbahn um einen maximalen Faktor 1,5.	Das Gebiet First ist zu einem Disneyland mit immer mehr Massenbespanssanlagen verkommen, in dem die Natur keinen Platz mehr hat. Das Gebiet Bachalpsee ist übernutzt, der See selbst durch den stetigen Touristenstrom zu einer Kloake geworden.	Die Kapazitäts erhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.	B
31	310	Bei der Bewilligung künftiger Bespanssanlagen ist seitens der Gemeinde äusserste Zurückhaltung zu üben.		Wird zur Kenntnis genommen.	A
31	311	Aus Sicht der Firstbahn würden bei der Talstation grundsätzlich 20-30 Parkplätze für Personal und Betreiber der Mantelnutzung genügen (vgl. Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn in den Mitwirkungsunterlagen). Dagegen ist nichts einzuwenden.	Nach eigener Aussage der Firstbahn, ist für sie ein Parkhaus nicht notwendig, ja würde den Bestrebungen von Bund und Kanton einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn widersprechen, welche den Ausbau der BOB auf Viertelstundentakt mitfinanzieren.	Wird zur Kenntnis genommen.	B
31	312	Vom Gemeinderat werden für die Fuhrenmatte ausschliesslich Varianten mit zusätzlichen Parkplätzen favorisiert. Angesichts des heutigen Touristenaufkommens politisiert der Gemeinderat mit dieser Haltung an der Bevölkerung vorbei.	Es besteht kein Bedarf nach mehr Parkraum in Grindelwald. Das Parkhaus Terminal weist - mit Ausnahme von einigen wenigen Tagen im Winter - in der Regel noch zwischen 200 und 700 Ausnahme von einigen wenigen Tagen im Winter - in der Regel noch zwischen 200 und 700 freie Plätze pro Tag auf (vgl. die Statistiken der Jungfraubahnen).	Der Standort vom Parkhaus und damit einhergehend die Anzahl Parkplätze wie auch die Verbindung zur Talstation sind im Rahmen vom Workshop Verkehr zu prüfen. Das Anliegen, dass keine weiteren Parkplätze geschaffen werden sollen, wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
31	313	Die Zu- und Wegfahrt der Variante 10 wird gemäss den vorliegenden Plänen von unten her über einen Linksabbieger in die Spillstatstrasse führen. In jedem Fall wäre - selbst mit Parkleitsystem - bei einem Linksabbieger Richtung Parkhaus und bei der Wegfahrt erneut Linkabbieger Richtung Dorf, wegen dem kaum zu kontrollierenden Parkplatzsuchverkehr, Reisebussen und Ortsbussen ein ständiger Stau programmiert.		Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
31	314	Bei der Variante 10 stellt sich auch die Frage, weshalb nicht eine Möglichkeit geprüft wurde, die Zu- und Wegfahrt zum Busterminal im Einbahnverkehr richtungsgrenzt zu führen, z.B. über eine unterirdische Zufahrt über die Dorfstrasse, z.B. auf Höhe Hotel Bel-Air Eden, alte Drogerie, Hotel Derby.		Wie erwähnt, handelt es sich um eine mögliche Variante. Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus sowie die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss werden im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes diskutiert/berücksichtigt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
31	315	Einen Grund dafür, die Variante 8 als Alternative beizubehalten, ist nicht nachvollziehbar.	Eine Variante mit Verbleib des Busterminal auf dem Bärplatz würde die einmalige Chance auf ein attraktives und grünes Dorfzentrum vergeben. Sie ist eine Alibivariante, ist mutlos, hässlich und löst kein einziges Problem.	Wie erwähnt, handelt es sich um eine mögliche Variante. Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus sowie die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss werden im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes diskutiert/berücksichtigt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
31	316	Die Variante 5 würde bezüglich ÖV und Busverkehr viele Vorteile bieten. Aus unserer Sicht ist die Variante 5 - unter Ausschluss des überflüssigen unterirdischen Parkhauses - zu favorisieren.	Zufahrt via Dorfstrasse/Kreuz-Post, direkte Anbindung BOB-Ortsbus, Einbahnverkehr Richtung Sandigestutz, Buskreisel oder Wendeschleife, Wegfahrt via Spillstatstrasse-Unterführung BOB in die Dorfstrasse. Die Einbahnführung würde zu einer Entflechtung des Busverkehrs führen.	Die Beurteilung zur Variante 5 wird zu Kenntnis genommen. Es handelt sich hier um eine Variante, welche im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes diskutiert/berücksichtigt wird. Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus sowie die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss dabei Beachtung geschenkt werden.	B
31	317	Variante 5: Für eine verkehrsreiche Strasse neben, resp. parallel zur Gleisführung besteht keine Notwendigkeit. Es handelt sich nicht um eine Flaniermeile.	Der Bereich soll lediglich einem raschen und kurzen Umsteigen auf (Orts-) Busse und Firstbahn ermöglichen. Als Zone zum Flanieren, Entspannen und Warten würde ja gleich nebenan der begrünte Bärplatz zur Verfügung stehen.	Die verkehrsreiche Zone - mit Ausnahme des Fahrradverkehrs - beim Bahnhof ist in erster Linie aus Sicherheitsüberlegungen und aufgrund der Personenflüsse angedacht. Ob dies so umgesetzt wird, wird sich zeigen. Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus sowie die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss wird im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes diskutiert/berücksichtigt.	B
32	318	Damit der Skinachwuchs auch in mittlerer Zukunft in Grindelwald ausgebildet werden kann, ist es zentral, dass wir uns über ein Ersatzgebiet der Skischule in höheren Lagen Gedanken machen.	Im Zuge der Klimaerwärmung wird es in mittlerer Zukunft vermutlich nicht immer mehr möglich sein, in der Bodmi rechtzeitig genügend technischen Schnee produzieren zu können. Die bestehenden Anfängergebiete auf Männlichen und der Kleinen Scheidegg reichen nicht aus und ein Ausbau ist aus topografischen Gründen schwierig.	Ein zukünftiges Skischulgelände soll in Absprache mit den Skischulen im Gebiet First entstehen. Die Beschneiungs- und Skiplanung ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Planungsgeschäfts.	A
32	319	Aus unserer Sicht ist es zentral, dass die Umsetzung der Anfänger-Skischulgelände auf First in die Planung eingebaut werden können. Es wurden vier topografische Varianten für ein Anfängerelände auf First analysiert: 1: Gänseböden 2: First 3: Schreckfeld oben bei den Hütten 4: Schreckfeld Station und Restaurant Die Variante 2 First eignet sich dabei am besten für ein neues Anfängerelände. Der Korridor auf First müsste im Detail geplant und diskutiert werden.	Ohne diese werden die Möglichkeiten, um Skinachwuchs in den höheren Lagen in Grindelwald auszubilden, nur mehr sehr begrenzt sein. Logistisch wäre das Gebiet um die Bergstation First perfekt für einen Schneesportanfängerbetrieb. Sämtliche nötige Infrastrukturen wären zentral vorhanden. Für die Gäste wäre die Variante 2 logistisch am schnellsten und einfachsten erreichbar. Auch für eine Evakuierung wegen Schlechtwetter wäre dies die schnellste und beste Variante. In der MW-Eingabe finden sich noch detailliertere Angaben zum Konzept.	Siehe oben	A
32	320	Aus unserer Sicht ist die neue Linienführung von der Fuhrenmatte beim Bahnhof Grindelwald über Bort nach First mit Abstand die beste Möglichkeit, eine zukunftsorientierte Firstbahn neu zu bauen.	Es wird mitihelfen, den Verkehrsfluss im Dorf zu beruhigen und die Personenströme zu entlasten. Die direkte Linienführung von Bort nach First ist künftig ein grosser Vorteil bezüglich Erreichbarkeit für ein Zukunft gerichtetes Skischulgelände auf First.	Wird zur Kenntnis genommen.	B
32	321	Der Busterminal müsste aus unserer Sicht unbedingt in den neuen Terminal der Firstbahn integriert werden.	Die Dorfstrasse zwischen Bärplatz und Bahnhof Grindelwald müsste von den Gästen des Orts- oder Skibusses nicht mehr überquert werden. Dies würde weiter zur Verkehrsberuhigung im Dorf beitragen.	Die Lage der Haltestellen vom Ortsbus ist zentraler Bestandteil vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Dieser hat erheblichen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrsströme. Mit dem 1/4 Stunden Takt können, nebst weiteren, bis zu 1800 Personen pro Stunde zum Bahnhof transportiert werden, welche sich alle Richtung Dorf, Firstbahn und Bushaltestellen verteilen. Das Anliegen, dass die Busse in der neuen Talstation integriert werden muss, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
32	322	Mit dem Sessellift «lsch» soll der Anschluss an die Talpiste Grindel sichergestellt werden. Von der Bergstation des Sessellifts «lsch» würde die Skipiste über die Bodmi zum Terminal der neuen Talstation geführt. Grundsätzlich sehen wir die Möglichkeit, die vorgeschlagene Linienführung mit erheblichem Aufwand umsetzen zu können. Im Zuge der Klimaerwärmung ist es für die Schweizer Schneesportschule Grindelwald prioriter, ein an die Bodmi adäquates Gelände auf First sicherzustellen zu können.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
33	323	Dass die neue Firstbahn ab Bahnhof Grindelwald via Bort auf First führen wird, finde ich sehr gut.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
33	324	Die neue Talstation mit einem unterirdischen Busbahnhof, einer Parkanlage für ca. 250 Plätze und einem Dienstleistungszentrum zu bauen ist eine sehr gute Idee. Begrüßen würde ich die Variante mit separater Ein- und Ausfahrt für die Linienbusse.		Das Anliegen, dass eine separate Ein- und Ausfahrt für den Ortsbus geschaffen werden soll, wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	B
33	325	In Zukunft dürfen durchs Dorf nur noch Busbetrieb und Zubringerdienst erlaubt sein, was sich auch elektronisch regeln und kontrollieren lässt.	Der Verkehr auf der Dorfstrasse, der schon heute ganzjährig eine hohe Belastung generiert, muss reduziert werden.	Dies hat das Erstellen einer Umfahrung zur Folge, damit der Verkehr weiterhin funktioniert. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Im noch zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept Grindelwald werden verschiedene Möglichkeiten zu diskutieren/berücksichtigen sein.	B
33	326	Der Hauptverkehr durchs Dorf soll über eine Südumfahrung gelöst werden. Die neue Hauptader zweigt beim Rothenegg-Kreisel ab in Richtung Station Grund, Bahnübergang Grund bis vor die Rollbahnbrücke und folgt bis dahin der heutigen Strasse. Danach führt eine neue zweispurige Strasse dem nördlichen Ufer der Schwarzen Lütschine entlang bis kurz vor den Campingplatz Gletschendorf. Von dort führt ein rund 500 m langer Strassentunnel bis unter den Friedhof und mündet ins Rybigässli. Die bestehenden Strassen, Kreuzungen und der Bahnübergang müssen angepasst, sprich verbreitert werden. Eine separate Spur für Velos soll geprüft werden.		Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor via Locherboden wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die Variante Verkehrsreie Dorfstrasse wird bei der Erarbeitung der Verkehrsstudie zur Kenntnis gebracht. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
33	327	Wenn man schon eine neue schöne Bergstation First baut, sollte die bestehende Bergstation First-Flyer etwas umgestaltet werden. Als Vorschlag sehe ich die Hülle der Anlage als Miniatur des Eigers oder des Wetterhorns.	Die heutige Bergstation des First-Flyer ist aus meiner Sicht ein Affront gegenüber der umliegenden phänomenalen Berglandschaft.	Kenntnisnahme. Dies ist nicht Bestandteil dieses Projekts.	A
33	328	Der einfache Wanderweg von der Gletscherschlucht bis zur Station Grund ist bei allen sehr beliebt und gilt ganzjährig als äusserst attraktiv. Mit dem Bau des neuen Stegs über die Lütschine soll der Spazierweg bis Schwendi führen. Die heute im Sommer gespannte Brücke von und zum Terminal müsste neu ganzjährig offenbleiben. Der neue Uferweg soll auch direkt vom Camping Eigernordwand zugänglich sein. Im Bereich des Bahnübergangs Grund und dem Steg müsste der Spazierweg aus Sicherheitsgründen vom übrigen Verkehr klar abgetrennt sein.	Damit käme Grindelwald einen durchgängigen, praktisch verkehrsreien Spazierweg von der Gletscherschlucht bis Burglauenen.	Dieses Anliegen ist nicht Bestandteil der Mitwirkung.	A
34	329	Mit dem geplanten Neubau der Firstbahn mit Talstation beim Bahnhof würden die negativen Auswirkungen des Übertourismus massiv verstärkt.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn (BOB) wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Mit der Kapazitätserhöhung der BOB wird die Qualität erhöht. Das Anliegen wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
34	330	Um die verschiedenen Interessen hingegen besser aufeinander abzustimmen, wäre die Talstation beim Terminal deutlich vorzuziehen.	Damit würde der Bereich Bahnhof vom Verkehr entlastet und der Verkehr könnte bereits weiter unten im Tal abgefangen werden. Hinzu käme der wesentliche Vorteil, dass die Touristen vom gleichen Standort aus sowohl die Firstbahn als auch die V-Bahn benutzen könnten. Damit würden gleich mehrere Wander- bzw. Skigebiete auf beiden Talseiten optimal erschlossen.	Dies wurde im Rahmen der durchgeführten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen.	B
34	331	Die bestehende Linienführung soll beibehalten werden und eine neuen Bahn mit erhöhter Kapazität ersetzt werden (zusammen mit einer Umfahrung der Dorfstrasse).		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen die bestehende Linienführung zu bevorzugen wird nicht weiterverfolgt.	A
34	332	Es wird darum gebeten, das vorgelegte Projekt nicht weiterzuverfolgen.		Der Gemeinderat hält am laufenden Verfahren mit dem Standort Fuhrenmatte fest.	A
35	333	Grundsätzlich stehen wir der Planung mit dem neuen Standort der Talstation Firstbahn im Gebiet Fuhrenmatte positiv gegenüber.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
35	334	Es darf aber nicht sein, dass gemäss Information an der öffentlichen Veranstaltung vom 26. Juni 2025 im Sportzentrum, die Firstbahn AG eine neue Bahn bauen will, der Verkehrsfluss jedoch das Problem der Gemeinde sein soll (Zitat Marco Luggen).		Beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird die Firstbahn eingebunden. Im Rahmen vom überarbeiten der UeO müssen die Erschliessung und die Auswirkungen auf die Gemeinde aufgezeigt werden. Die Auswirkungen der Erschliessung und vom neuen Bauvorhaben sind von der Firstbahn zu tragen. Eine Kostenbeteiligung wird im Rahmen vom Infrastrukturvertrag geregelt.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
35	335	Die Firstbahn AG soll uns aufzeigen, wie sie die Gäste zur neuen Station hin und zurück bringen will, ohne ein Verkehrschaos zu verursachen.	Es reicht uns nicht, auf den $\frac{1}{4}$ Stundentakt der „BOB“ und das „P+R Matten“ zu verweisen. Das Verkehrsproblem ist um einiges komplexer als von der Firstbahn AG dargestellt (Reisebusse, Tagesgäste mit Mietfahrzeugen, welche nicht das „P+R Matten“ benutzen werden).	Schlüssel zu den erwähnten Massnahmen sind komfortable Umsteigemöglichkeiten im Terminal und am Bahnhof Grindelwald, damit einhergehend ein attraktives Orts- und Skibusangebot. Es gilt künftig das Verkehrsregime konsequent anzuwenden, in dem MIV-Tagesgäste nach Matten gelenkt werden. Mögliche Massnahmen unter Einbezug weiterer Verkehrsteilnehmer sollen im Dialogverfahren Verkehr ausgearbeitet werden. Damit die Resultate aus dem noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald in die Planung einfließen können. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
35	336	Aus unserer Sicht müsste auf dem Areal der Jungfraubahnen (im Grund, vorgesehen für einen Hotelneubau) ein neues Parkhaus mit min. 700 Parkplätzen realisiert werden.	Wenn genügend Parkplätze und eine zuverlässige, schnelle Anbindung zum Dorfzentrum gewährleistet ist, kann der komplette Individualverkehr in den Grund geleitet werden.	Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen auf Gästeparkplätze bei der Fuhrenmatte zu verzichten und diese im Grund zu realisieren wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
35	337	Zwischen dem Bahnhof Grund und dem Bahnhof Grindelwald besteht ein Bahntrasse. Diese könnte ein modernes Personentransportsystem ohne grossen Personenaufwand rund um die Uhr die Gäste ins Dorf und zurückbringen. Die Fahrt müsste über das Parkticket oder die Gästekarte beglichen werden.		Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Ob hier ein neues Personentransportsystem realisiert werden muss, wird überprüft. Die Verbindung WAB-Bahnhof Grund zum Bahnhof in Grindelwald besteht schon heute. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass für den Transfer zwischen Grund und Bahnhof der Ortsbus und die BOB zur Verfügung stehen. Die BOB, welche künftig im $\frac{1}{4}$ Stunden Takt verkehren wird. Das Anliegen wird auch Teil des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwaldes sein.	B
35	338	Reisebusse gehören definitiv nicht in das Dorfzentrum! Ein Fahrverbot „Zubringerdienst“ ab Kreisel Rothenegg muss unbedingt in Erwägung gezogen werden!	Wir sehen dies als die einzige Möglichkeit, unser Dorfzentrum vom Individual - meist planlosen Ausflugs und Suchverkehr - zu entlasten!	Es ist davon auszugehen, dass ein Fahrverbot mit Ausnahme Zubringer nicht einen grossen Nutzen entfaltet. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer wollen an ein Ziel, demzufolge sind sie auch Zubringer. Eine Kontrolle ist schwierig. Das Thema Fahrverbot ab dem Kreisel Rothenegg wird den Teilnehmern vom Workshop Verkehr mitgeteilt und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
35	339	Aus unserer Sicht ist diese Sesselbahn infolge der klimatischen Entwicklung absolut nicht sinnvoll.	Die Projektverantwortlichen der „neuen Firstbahn“ haben bekannt gegeben, das wahrscheinlich das Skischulgelände Bodmi zukünftig in höher gelegene Gebiete (Schreckfeld-First) verlegt werden müsse. Weiter ist kein durchgehender Skipistenkorridor rund um den „Ischlift“ vorhanden.	Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Teilprojekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
35	340	Für einen effektiven Rücktransport der Wintersportgäste muss die Idee einer Sesselbahn Stählisboden - Bort zwingend in Betracht gezogen werden.	Dies würde in den Wintermonaten den Ortsbusverkehr massiv reduzieren und das Skigebiet First deutlich aufwerten. (Talabfahrt Grindel als Beschäftigungspiste).	Eine Rückführung Stählisboden-Bort ist zu prüfen.	A
35	341	Das Areal im Eigentum der Gemeinde beim Sandigenstutz gehört zwingend in die UeO Fuhrenmatte. Nebst einem neuen und der heutigen Zeit entsprechendem Verwaltungsgebäude, ist die Erstellung von ca. 50 Wohnungen (1 - 3 $\frac{1}{2}$ Zimmer) anzustreben, um unseren Arbeitern eine bezahlbare Wohnmöglichkeit anbieten zu können.	Diese Wohneinheiten sollen vom Gewerbe im Baurecht erstellt werden, somit würde das Gemeinwesen nicht belastet. Unterirdische Parkplätze im Umfeld der neuen Talstation und dem neuen Verwaltungsgebäude (ca. 200) würden die Bedürfnisse für Mitarbeiter, Zulieferer und einigen Gästen (Chaletbesitzer, Hotels) gedeckt (vorausgesetzt, dass das Parkhaus im Grund mit 700 Parkplätzen realisiert wird!).	Im Bereich Sandigenstutz/Gemeindehaus liegt kein konkretes Vorhaben vor, weshalb dieser nicht in die vorliegende Planung aufgenommen wurde. Es spricht nichts dagegen, eine Entwicklung Sandigenstutz in einem separaten Verfahren weiterzuverfolgen. Die Gemeinde hat das Bauland bei Chalet Strasser im Baurecht ausgeschrieben. Es haben sich keine Interessenten gemeldet. Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen, auf Gästeparkplätze bei der Fuhrenmatte zu verzichten und diese im Grund zu realisieren, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
35	342	Damit die Infrastruktur der Gemeinde unterhalten und den steigenden Bedürfnissen angepasst werden kann, erwarten wir die Aushandlung eines „Infrastrukturbeitrages“ pro beförderten Gast (CHF 1.50 / 20.00 Saisonkarten) zugunsten der Gemeinde.	Wir unterstützen die Firstbahn AG damit sie in unserem Tal den Tourismus vorantreibt und auch Wertschöpfung erzielen kann. Die Wertschöpfung geht jedoch vorwiegend in das Steuerdomizil der Jungfraubahnen Holding AG.	Das Thema wird in den nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
35	343	Die neu entstehenden Mietflächen für Verkauf und andere Dienstleistungen müssen zu ortsüblichen Preisen angeboten werden. Einheimische Gewerbebetriebe müssen Vorrang haben.	Durch die Verlegung der Talstation wird die „Laufkundschaft“ entlang der Dorfstrasse ansässigen Geschäfte stark reduziert, was einen Umsatzzrückgang zur Folge haben wird. Die betroffenen Gewerbe müssen die Möglichkeit haben etwas „Neues“ aufzubauen zu können.	Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
35	344	Erlebnisangebote wie Trottibike und Go-Kart usw. müssen zwingend im Gebiet First Schreckfeld angeboten werden. Auf keinen Fall dürfen weiterhin öffentliche Strassen und Wege benutzt werden. Auf die Land- und Alpwirtschaft ist besonders Rücksicht zu nehmen!		Dies ist so vorgesehen, Gespräche mit der Bergschaft laufen.	B
35	345	Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Souverän das letzte Urteil fällt!	An der öffentlichen Infoveranstaltung vom 26. Juni 2025 entstand der Eindruck, dass der Gemeinderat alleine über dieses doch für unser Tal relevantes Geschäft entscheiden werde.	Es ist richtig und dem Gemeinderat auch bewusst, dass die Gemeindeversammlung letztlich über die UeO befinden wird.	A
36	346	Vom öffentlich aufgelegten Projekt "Ersatz Firstbahn" sei abzusehen.	Namens meines Klienten beantrage ich, vom geplanten und öffentlich aufgelegten Projekt "Ersatz Firstbahn" sei vollständig abzusehen. Die zur Mitwirkung in seinen Grobzügen aufgelegte Planung des Ausbauprojektes Firstbahnen wäre keinesfalls im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens genehmigungsfähig, entsprechend ist die kommunale Planung nicht anzupassen. Vielmehr sollten die bestehenden Stationen und Fahrtlinien beim Ersatzprojekt beibehalten werden. Auch so wäre eine leichte Erhöhung der Kapazität möglich.	Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das AGR untersucht.	B
36	347	Vorliegend wurde das Projekt mit dem Titel "Planung Ersatz Firstbahn" publiziert. Wie dargelegt wird, handelt es sich indessen nicht um einen Ersatz, sondern um einen wesentlichen Ausbau bzw. einen Neubau der Firstbahn anlagen.	Gründe für Aussage: Mehrkapazität; Verlagerung, neue Bahnstationen; veränderte Linienführung, neue Strecken; neue Maststandorte; wesentliche neue Eingriffe in Umwelt und Landschaft	Die vorliegende Ersatzplanung betrifft die bestehende Seilbahn mit neuen Stationsstandorten. Es ist richtig, von einem Ersatz zu sprechen.	B
36	348	Bei der Mitwirkung wurde kein Projekt vorgestellt, es ist keine Stellungnahme zu Gebäuden und Bahnanlage möglich.		Die Projektierung erfolgt bis zum Plangenehmigungsverfahren. In einer UeO werden die Baubereiche festgelegt, womit die max. Abmessungen Länge, Breite und Höhe der Objekte geregelt werden. Der Baubereich ist immer grösser gefasst als schlussendlich das Bauprojekt an Fläche beansprucht. Es ist nicht stufengerecht, mit der Nutzungsplanung ein definitives Projekt vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält.	B
36	349	Es ist klar erkennbar, dass für das aktuell vorgesehene Projekt "Ersatz Firstbahn" weder eine Plangenehmigung noch eine neue Konzession erteilt werden könnte. Dies weil die bestehenden Firstbahnen gemäss dem aufgelegten Projekt massiv ausgebaut bzw. neu gebaut werden sollen (neue Bahnstationen, neue Bahnlinien etc.; siehe oben B.). Folglich sind auch die aufgelegten kommunalen Planänderungen, welche sich auf das nicht genehmigungsfähige Projekt beziehen, ihrerseits nicht genehmigungsfähig. Wie nachfolgend dargelegt wird, ist das vorgesehene Projekt "Ersatz Firstbahn" gesetzeswidrig, entspricht nicht dem öffentlichen Interesse und ist unverhältnismässig.		Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das AGR untersucht, und letztlich nimmt das AGR eine Genehmigung nur vor, wenn die Planung alle geltenden Gesetze und Rahmenbedingungen einhält. Das AGR zieht bei der Beurteilung auch das BAV als Bewilligungsbehörde der Seilbahn anlage bei.	B
36	350	Daneben ist darauf hinzuweisen, dass bevor der Erlass dieser kommunalen Planänderungen zulässig wäre, es noch eine Änderung der relevanten kantonalen Richtpläne bräuchte. Denn Seilbahnprojekte, mit denen neues Gebiet erschlossen wird, unterliegen der Planungspflicht gemäss Art. 2 RPG. Sie müssen in der Regel im Richtplan des Kantons enthalten sein. Da vorliegend kein Richtplan gegeben ist, fehlt es bereits an einer Grundlage für die Nutzungsplanung der Gemeinde Grindelwald.		Das Thema Richtplaneintrag wurde mit dem Kanton abgesprochen. Die Linienführung muss nicht in den Richtplan aufgenommen werden, wie dies mit der V-Bahn der Fall war. Die neue Bahn muss lediglich im Perimeter des Intensiverholungsgebiets liegen, was mit der laufenden Richtplananpassung vorgenommen werden soll.	B
36	351	Es fehlt am öffentlichen Interesse für das Projekt, das Projekt soll an erster Stelle den wirtschaftlichen Interessen der Jungfraubahn dienen. Das öffentliche Interesse am Erhalt der natürlichen Ressourcen, des wirtschaftlichen Nutzens für die Region und an der Qualität des touristischen Angebotes überwiegt die wirtschaftlichen Interessen der Jungfraubahnen.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. Diese Interessen lassen sich mit den Interessen am Erhalt der natürlichen Ressourcen, des wirtschaftlichen Nutzens für die Region und an der Qualität des touristischen Angebotes vereinbaren.	B
36	352	Der Neubau der Firstbahnen hätte massive zusätzliche Auswirkungen auf gewichtige öffentliche Interessen. Dies wird im aufgelegten Erläuterungsbericht und im Bericht zum Variantenstudium verschönert bzw. nicht richtig dargestellt. Das massive Ausbauprojekt mit den weiteren und grösseren Stationen, den höheren und massiveren Masten, den weiteren Anlagen etc. würde zweifellos zu einer grösseren Belastung der Umwelt, der Landschaft, des Waldes, des Ortsbildes sowie zu einer Beeinträchtigung des Gewässerschutzes, des Schutzes des Waldes, der Arten und der Wildtiere sowie des Schutzes von Pflanzenschutzgebieten führen. Dies ohne Not, denn man hätte zweifellos einen 1:1 Ersatz der bestehenden Firstbahnen vorsehen können, welcher zu keinen neuen Beeinträchtigungen geführt hätte.		Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung untersucht.  Mit der neuen Linienführung der Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt.	B
36	353	Insgesamt ist das Neubauprojekt unverhältnismässig und unzweckmässig. Wie bereits dargelegt, besteht kein Bedarf am neuen Ausbauprojekt. Und der 1:1 Ersatz der bestehenden Anlagen und Bahnlinien würde ausreichen, um das Ziel der touristischen Interessen zu verfolgen. Es ist davon auszugehen, dass eine verhältnismässigere und zweckmässigere Steigerung der Förderkapazität auch mit einer neuen Bahn am bisherigen Standort möglich wäre. Der 1:1 Ersatz wäre demnach die geeignete Lösung. Diese Lösung wurde aber zu keinem Zeitpunkt durch die Firstbahn AG richtig überprüft, weil sie offensichtlich von Anfang an einen massiven Ausbau der Anlagen bezeichnete. Insbesondere die neu geplante Talstation Furenmatte wäre unzulässig (vgl. nachfolgend, Ziff.4).		Ein 1:1 Ersatz am bestehenden Standort ist auch ohne höhere Kapazität nicht zielführend, da damit die heutigen Probleme des Firstbahn-Standorts nicht gelöst werden.	B
36	354	Im Erläuterungsbericht wird fälschlicherweise geschrieben: "Da sich die Furenmatte bereits heute in der Bauzone befindet und entsprechende Nutzungen vorsieht, ist kein weiterer, über das Variantenstudium für die Linienführung hinausgehender Bedarfsnachweis erforderlich" (Erläuterungsbericht, S. 20). Das wird bestritten. Auch in Bezug auf die Talstation Furenmatte wäre ein detaillierter Bedarfsnachweis sowie eine umfassende Interessenabwägung erforderlich gewesen. Beides fehlt.		Der geforderte Bedarfsnachweis und die Interessenabwägung wurden im Rahmen der Variantenprüfung durchgeführt und sind somit Bestandteil des Variantenberichts.	B
36	355	Es besteht kein Bedarf an neuen Standort der Talstation. Der bisherige Standort hätte problemlos angepasst oder umgebaut werden können. Wie im Bericht zum Variantenstudium dargestellt, kommt es zwar an einzelnen Spitzentagen zu einer Warteschlange. Das sind aber zwei, drei Tage im Jahr, die nicht darzulegen vermögen, dass der bisherige Standort ungeeignet ist. Die bestehenden ÖV- und Parkmöglichkeiten reichen aus, um die Nachfrage zu decken. Es ist nicht in jedem Fall eine Einstellhalle direkt bei der Bahn anlage erforderlich. Wie bereits dargelegt, ist es nicht im allgemeinen Interesse, eine neue riesige Station zu realisieren, um den Massentourismus zu begünstigen. Für den Massentourismus steht bereits die von den Jungfraubahnen AG realisierte V-Bahn zur Verfügung.		Dies wird sowohl von der Firstbahn wie auch von der Gemeinde (inkl. Vielzahl von Mitwirkenden) bestritten. Die erkannten Probleme, inkl. die mangelhafte MIV- und ÖV-Erschliessung, sind Realität und sollen gelöst werden.	B
36	356	Es besteht auch kein Bedarf an der Grösse und Dimensionierung der Talstation sowie an den verschiedenen neu vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten. Es ist insbesondere unzulässig, dass die baupolizeilichen Masse nach den "Bedürfnissen der Seilbahn anlage und der zugehörigen Nebennutzungen" erfolgen darf (gemäss Art. 6 UeO). Nicht der eingesetzte Typ der Seilbahn anlage soll die Grösse und Dimensionierung der Station vorgeben, sondern die tatsächlichen gegebenen Verhältnisse sollen vorgeben, in welcher Form eine Seilbahn anlage realisiert werden darf. Nicht die technischen Bedürfnisse sind massgebend, sondern die tatsächlichen räumlichen Verhältnisse bilden Grundlage für die mögliche Realisierung der Seilbahn anlage.		Die Gemeinde kann mit einem kommunalen Planungsinstrument nicht limitierend in das nachgelagerte, bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingreifen. Entsprechend ist die Festlegung von baupolizeilichen Massen für Seilbahn bauten unzulässig, es dürfen nur der Korridor und der Baubereich festgelegt werden. Die Abstimmung zwischen technischen Anforderungen und räumlichen Verhältnissen ist Gegenstand des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
36	357	Die neue Talstation würde zu einem unzulässigen Eingriff in das Ortsbild führen. Ein so gross dimensioniertes Gebäude wäre zweifellos im Kern von Grindelwald ortsbildfremd und würde nicht - wie dies gemäss heute geltender ZPP erforderlich ist - mit den bestehenden ortsbildprägenden Bauten zu einer guten Gesamtwirkung führen und es würde auch nicht die Schönheit des Ortsbilds erhalten bleiben (vgl. oben, Rz. 6).		Die städtebauliche und architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt und im Plangenehmigungsverfahren festgelegt.	B
36	358	Durch die Errichtung der zusätzlichen Talstation Furenmatte im dicht besiedelten Gebiet von Grindelwald käme es zu erheblichen Eingriffen bzw. Einschränkungen in das Grundeigentum zahlreicher betroffener Personen.		Kenntnisnahme. Diese Umstände werden im Bericht zur Variantenprüfung und im Erläuterungsbericht weiter beschrieben, aus Sicht der Gemeinde sind diese Auswirkungen und Eingriffe ins Grundeigentum durch das überwiegende öffentliche Interesse am Ersatz der Firstbahn am neuen Standort gerechtfertigt.	A
36	359	Die geplante Talstation in unmittelbarer Nähe des Eigentums meines Klienten würde auch zu einer unmittelbaren Beeinträchtigung seines Grundeigentums führen. Einerseits durch den Seilbahnkorridor (Dienstbarkeiten) und andererseits durch die Talstation an sich. Die neue Talstation bzw. die neue Linienführung würde bei ihm zu einer Beeinträchtigung der Nutzung, zu Lärm, zu Verlust der Privatsphäre, zur Veränderung der Landschaft bzw. Aussicht, etc. führen. Das neue Projekt würde insgesamt zu einem massiven Wertverlust seiner Liegenschaft führen. Und dies wie bereits dargelegt ohne Not. Der Westbalkon wäre unbrauchbar, da die Gondeln etwa in einem Abstand von 5 direkt vorbeifahren würden. Und auch die Nutzung des Südbalkons wäre massiv eingeschränkt bzw. dieser könnte nur noch spät am Abend nach Betriebsende der Gondelbahnen genutzt werden. Weiter würden im Winter die Skifahrer im Norden und Osten zur Talstation zurückkehren, weshalb dann auch die Nutzung des Ostbalkons beeinträchtigt wäre (vgl. Situationsplan sowie den beigelegten Plan).		Kenntnisnahme. Diese Umstände werden im Bericht zur Variantenprüfung und im Erläuterungsbericht weiter beschrieben, aus Sicht der Gemeinde sind diese Auswirkungen und Eingriffe ins Grundeigentum durch das überwiegende öffentliche Interesse am Ersatz der Firstbahn am neuen Standort gerechtfertigt. Langfristig ist erfahrungsgemäss zu erwarten, dass Grundstücke und Wohnliegenschaften in unmittelbarer Nähe der Talstation eine Wertsteigerung erfahren (Nähe/Erreichbarkeit Skigebiet).	A
37	360	Forderung: Kein neues Parkhaus im Dorfzentrum. Stattdessen soll zusätzlicher Parkraum ausschliesslich im Bereich Terminal oder Grund entstehen — dort, wo die Verkehrsinfrastruktur bereits gebündelt ist und die Gäste effizient auf den öffentlichen Verkehr oder Shuttle-Systeme umsteigen können.	Grindelwald lebt von seiner einzigartigen Atmosphäre: traditionelle Chalets, lokale Geschäfte, gemütliche Cafés und ein atemberaubendes Bergpanorama. Ein neues Parkhaus im Dorfzentrum würde diese Authentizität gefährden und das Zentrum weiter vom motorisierten Verkehr dominieren lassen. Die Erfahrung zeigt, dass Navigationsgeräte den (touristischen) Verkehr direkt ins Herz des Dorfes leiten — mit negativen Folgen für Lebensqualität und Aufenthaltsqualität.	Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen auf Gästeparkplätze bei der Furenmatte zu verzichten und diese im Grund zu realisieren wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
37	361	Forderung: zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept mit Fokus auf Fussgängerzonen. Die neue Firstbahn wird mehr Besucher anziehen — und damit auch mehr Verkehr. Doch statt diesen Verkehr ins Zentrum zu leiten, braucht es ein Konzept, das den motorisierten Individualverkehr gezielt aus dem Dorf fernhält und Raum für Fussgänger schafft. Andere Destinationen wie Zermatt oder Saas-Fee zeigen, wie es geht: autofreie Zonen, klare Verkehrslenkung und attraktive Fussgängerbereiche. Auch Grindelwald kann diesen Weg gehen — mit einem durchdachten Verkehrskonzept. Ein solches Konzept würde nicht nur den Verkehr besser lenken, sondern auch Platz für Begegnung, Kultur und lokale Wirtschaft schaffen — ein Dorfzentrum, das zum Verweilen einlädt.		Es ist zu beachten, dass Grindelwald eine ausgeprägte Streusiedlung ist und nicht mit diesen Orten vergleichbar ist. Ausgiebige Fussgängerzonen können nur mit einer Autofreien oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
37	362	Inhalte des vorgeschlagenen Verkehrskonzepts: •Linienführung der Firstbahn ab Terminal •Shuttle-Zubringer von der heutigen Talstation First zum Terminal. •Einbahnregelung durch das Dorf, z. B. über eine Schleife via Grund		Im Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist eine breite Palette an Themen zu berücksichtigen. Die Linienführung ab dem Terminal oder auf dem bestehenden Trasse wird nicht erneut geprüft.	A
37	363	Forderung: Linienführung Terminal-Bort-Schreckfeld umsetzen (konsequente Einbindung der Firstbahn ins V-Bahn-System).	Die V-Bahn hat gezeigt, wie moderne Mobilität in alpinen Regionen aussehen kann: gebündelter Anreiseverkehr am Terminal, effiziente Verteilung in die Skigebiete. Dieses Prinzip muss mit der neuen Firstbahn konsequent weitergeführt werden. Eine Linienführung vom Terminal über Bort und Schreckfeld zur First würde: •das Dorfzentrum vom Verkehr entlasten, •die touristische Infrastruktur strategisch verbinden, •die Attraktivität der Region steigern — für Gäste und Einheimische. Ein Zubringer von der alten Talstation zur neuen Bahn ab Terminal würde bestehende Strukturen sinnvoll einbinden und eine sanfte Transformation ermöglichen.	Dies wurde im Rahmen der durchgeföhrten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen. Zudem würde die Firstbahn ihr Alleinstellungsmerkmal, den direkten Anschluss an das Dorf Grindelwald, verlieren.	B
38	364	Wir begrüssen die im geänderten Überbauungsplan vorgesehene Skipistenführung entlang unserer Parzellen Gbbl.-Nr. 5197, 2127 und 6206 an der Oberen Gletscherstrasse 12. Sie stellt gegenüber der bisherigen Eintragung eine klare Verbesserung dar. Die Parzellen bleiben nunmehr weitgehend unbelastet. Wir haben jedoch gesehen, dass die Länge der Skipiste im geänderten Überbauungsplan nicht mit der Stellungnahme von Jan. 2018 übereinstimmt: die Skipiste soll demnach neu bis auf Parzelle Nr. 5197 reichen. während in der Stellungnahme von Jan. 2018 zugesichert wird, dass die Piste bis an die westliche Grenze der Parzelle Nr. 2127 geführt wird. Die Skipistenbreite ist für uns im geänderten Plan nicht klar ersichtlich. Sie sollte 2 m vom alten Verlauf des Ischwegs gemessen werden. Um dem Gemeinderatsentscheid vom 2. Juni 2015 nachzukommen, beantragen wir hiermit, die Pistenführung vollständig von der Parzelle Nr. 5197 zu entfernen und die Grenzabstände der verbleibenden Piste genau anzugeben.		Dies ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, wird jedoch im parallel laufenden Verfahren zum Skipistennetz geprüft.	A
38	365	Zudem bitten wir die Gemeinde Grindelwald darum, klarzustellen, wie die direkte Erschliessung der Parzellen Nr. 2127 und 6206 vom Ischweg aus trotz der neuen Pistenführung konkret gewährleistet wird, sowie geeignete Massnahmen zu treffen oder eine verbindliche Zusage zur zukünftigen Erschliessung der Parzellen bei einem Bauprojekt zu geben. Alternativ ersuchen wir die Gemeinde zu prüfen, ob es möglich wäre, die Skipiste bereits auf Parzelle 121 enden zu lassen oder sie vollständig auf dem Ischweg zu führen. Dieser Vorschlag würde die geplante Verschiebung optimieren und zugleich Kosten für die Gemeinde einsparen, da ein Verbleib der Skipiste auf dem Grundstück aufgrund der damit verbundenen Wertminderung einen Schadenersatzanspruch nach sich ziehen könnte.		Dies ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, wird jedoch im parallel laufenden Verfahren geprüft.	A
39	366	Die Linienführung in der vorliegenden Form sei grundsätzlich zu überdenken und abzulehnen. Es soll darauf hingearbeitet werden, die Talstation der neuen Firstbahn im Terminal zu installieren.	Gründe: Weiterumsetzung Konzept V-Bahn, Entlastung Dorfzentrum, Verbindung Skigebiete	Dies wurde im Rahmen der durchgeföhrten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen. Zudem würde die Firstbahn ihr Alleinstellungsmerkmal, den direkten Anschluss an das Dorf Grindelwald, verlieren.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
39	367	Auf den Verbindungs lift Isch soll grundsätzlich verzichtet werden, stattdessen soll eine Verbindung Gydisdorf (am Standort der bestehenden Firstbahn) zum Bort geplant und umgesetzt werden.		<p>Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Eine Verbindung Gydisdorf-Bort bringt für die Rückführung keine Vorteile mit sich. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.</p>	A
39	368	Grundsätzlich soll auf ein Parkhaus im Dorfzentrum / beim Bahnhof Grindelwald verzichtet werden. Stattdessen sind die Ressourcen und Bemühungen dahingehend zu lenken, zusätzliche Parkhäuser im Areal Grund zu realisieren.	Jedes Parkhaus zieht mehr Verkehr an. Die Autofahrer - ob Tagestouristen oder Touristen mit Übernachtungsfahrten immer nach dem Navi. Kaum jemand beachtet Beschilderungen und Hinweise. Da bereits jetzt an vielen Tagen im Jahr ein Verkehrschaos in Grindelwald herrscht, muss mit allen Mitteln verhindert werden, dass noch mehr Verkehr nach Grindelwald Dorf kommt. Aus diesem Grund lehnen wir konsequent neue Parkhäuser im Zentrum von Grindelwald ab. Wenn überhaupt, sollten Parkhäuser im Bereich Terminal oder Grund gebaut oder erweitert werden. Für grosse, zweckmässige Parkhäuser wäre im Terminal/Grund genügend Kapazität.	<p>Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt.</p> <p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.</p>	B
39	369	Das Verkehrskonzept sei dahingehend zu überarbeiten, den Verkehr direkt zu den umfassenden Parkhäusern in den Grund zu leiten und der Dorfkern soll mit einer Umfahrungsstrasse Gryth / Aspi sowie einer einspurigen Verkehrsleitung durch das Dorfzentrum Grindelwald (Kirche Richtung und bis zum Coop Grindelwald Dorf) vom Verkehr entlastet werden. Carverkehr und Gruppenreisen sind aktiv zu animieren im Park and Ride Matten auf den öffentlichen Verkehr zu wechseln. Die Infrastruktur in Matten ist dahingehend auszubauen.	Auslastung der Infrastruktur (Kreisel Rothenegg, Dorfstrasse, bereits heute sehr hoch, mit Zunahmen auf Firstbahn und ev. Pfingsteggbahn Verschlimmerung zu erwarten. Das P+R Konzept in Matten überzeugt nicht und wird die erwünschte Verlagerung auf den ÖV voraussichtlich nicht erbringen (insb. Tagestouristen)).	<p>Die Thematik Reisebusse beschäftigt den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen die reisenden der Reisebusse zu animieren in Matten Auszuladen und mittels Bahn nach Grindelwald Dorf zu transportieren wird aufgenommen und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt. Die Gemeinde hat keinen Einfluss auf die Infrastruktur in Matten.</p>	B
40	370	Die Route der geplanten Bahnlinie ist ein schlecht durchdachter Plan und würde die Schönheit des Gebiets oberhalb des Grindelwald Bahnhofs zerstören. Zukünftige Generationen von Einwohnern Grindelwalds würden des ungehinderten und friedlichen Genusses des Tals beraubt werden. Schlimmer noch, dies würde zu weiterem Overtourismus führen. Grindelwald würde als Wohnort an Attraktivität verlieren und die Immobilienwerte aller, die sich für ein Leben hier entschieden haben, sinken lassen. Kurz gesagt, der Plan ist für die Einwohner von Grindelwald eine „Lose-Lose“-Situation. Stattdessen sollte die derzeitige Firstbahn-Strecke genutzt werden und seine Anlagen können verbessert und modernisiert werden. Die derzeitige Strecke ist gut gelegen, da sie direkt den Berg hinaufführt und so die Auswirkungen auf die Umwelt minimiert und die Unannehmlichkeiten der Gondeln für die Einwohner von Grindelwald verringert. Um das Problem des zunehmenden Autoverkehrs in der Stadt zu lösen, das durch den Verbleib der Firstbahn-Linie an ihrem derzeitigen Standort entsteht, könnten Maßnahmen wie die Einschränkung der Autonutzung in der Stadt, die Schaffung besserer Verkehrsflussmuster und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel ergriffen werden.		<p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen die bestehende Linienführung zu bevorzugen wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt.</p>	B
40	371	Wenn das eigentliche Ziel darin besteht, den Touristenverkehr zu reduzieren, gibt es eine bessere Lösung: eine Gondelbahn, die vom Terminalbahnhof zum First fährt. Durch die Einführung der neuen First Line vom Terminal aus könnten fast alle ankommenden Besucher an einem Ort parken oder mit dem Zug anreisen. Tagesausflügler könnten dann First, Jungfraujoch, kleine Scheidegg und Männlichen besuchen, ohne jemals die Straßen von Grindelwald durchqueren zu müssen, wodurch das Grindelwald-Erlebnis für Besucher erhalten bleibt, die länger bleiben (und mehr Geld ausgeben) möchten. Vor allem würde dies den Verantwortlichen der Stadt eine echte Chance bieten, ein viel innovativeres, umfassenderes und effektiveres Verkehrs- und Nahverkehrskonzept zu entwickeln, das die Essenz von Grindelwald für alle Zeiten schützen würde.		<p>Dies wurde im Rahmen der durchgeführten Variantenprüfung verworfen. Es entstünden insbesondere zahlreiche Gebäudeüberfahrten und die Firstbahn würde den Anschluss zum Dorf verlieren. Dazu ist diese Variante aus umweltrechtlichen Gründen nicht zu bevorzugen.</p>	B
41	372	Bzgl. Parkhaus scheint der Vorschlag nicht zielführend. Die Mitwirkenden schlagen folgende Massnahmen vor: <ul style="list-style-type: none"> <li>Andere Nutzer: Das Parkhaus ist nur für die Mitarbeitende der Bahnen, für Mitarbeitende und Gäste der umliegenden Hotels (Kreuz, Caprice, Alpina, Derby, Belvedere, Schweizerhof, etc.) und für Einheimische, die Interesse haben einen fixen Platz zu mieten.</li> <li>Anderer Standort: Ein Parkhaus im Grund, dort wo die JB ein Hotel geplant haben, wäre unserer Ansicht nach viel besser. Direkt hinter dem Parkhaus könnte man in die Bahn im Grund einsteigen und zum Bahnhof fahren. Die WAB könnte zwischen Bahnhof und Grund pendeln. a. Um den Verkehr zu beruhigen wäre eine Straße, links der Lütschine, als Zufahrt zum Terminal ab Ortweid sehr sinnvoll.</li> <li>Mehrere Barrieren: Falls das Parkhaus trotzdem für Tagestouristen genutzt würde, müsste es mehrere Barrieren/Einfahrtsbereiche geben. Dies, um den Stau morgens zu minimieren.</li> <li>Kontrollierte Ausfahrt beim Parkhaus: Eine kontrollierte Ausfahrt abends wäre wünschenswert, damit der Stau im Parkhaus ist, und nicht auf der Straße. Dasselbe gilt für das Parkhaus im Terminal.</li> </ul>		<p>Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn und die Prüfung von anderen Parkhäusern wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt.</p> <p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
41	373	Ein weiterer Punkt beim Thema Verkehr sind die vielen Gruppenbusse, die jeden Tag nach Grindelwald fahren. Einige sind für Übernachtungsgäste in Grindelwalder Hotels, viele für Tagestouristen auf dem Jungfraujoch und einige sind sogar Busse, die einfach nur hochfahren, weil sie auf Eigergletscher ein gratis Mittagessen von der JB bekommen. Wir sind der Meinung, dass Busse bereits in Matten/Wilderswil abgefangen werden müssten (trotz kantonaler Strasse). Falls doch nicht möglich, wären teure Parkgebühren für Busse eine mögliche Lösung. Die Busse, die Gäste in die Hotels bringen, sind weiterhin ok, müssten aber entweder bei den Hotels oder im Parkhaus beim Bahnhof stationiert werden und definitiv nicht auf dem Bärplatz. Was auf jeden Fall zu vermeiden gilt, sind Busse, die leer hoch und runterfahren und unnötige Fahrten durchs Dorf machen, nur um den Gästen das Zentrum zu zeigen.		Bei der Zufahrtsstrasse nach Grindelwald handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Das Bauprojekt im Matten liegt auf Boden der Gemeinde matten. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde sind begrenzt und bezüglich Bauprojekt in Matten ausgeschlossen. Das bestehende Parkleitsystem hat noch Potential zur Verbesserung welches ausgeschöpft werden soll. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald zur Kenntnis gebracht.	A
41	374	Mit der Verlängerung des Perrons und mit den Arbeiten, die die BOB direkt neben dem Belvedere machen will (Begründigung der Gleise, Neue Unterführung) fänden wir es sinnvoll, einen Fussweg von der Unterführung direkt zum Gleis 2 zu bauen.	Um den Zug nach Interlaken zu nehmen, müssen alle Einheimischen, die über die Spillstatt zum Bahnhof gelangen, entweder bis vorne zum jetzigen Bahnhofgebäude laufen und wieder zurück in Richtung Interlaken, oder sie müssen das Strässchen neben unserer Einfahrt runter und vis a vis von der neuen Überbauung das steile Strässchen wieder hoch, welches sie direkt zum Gleis 2 bringt. Beide Varianten sind unpraktisch, vor allem wenn Kinderwagen, Gepäck, oder dergleichen im Spiel sind. Wir würden es deshalb begrüßen, das Gleis 2 über einen Fussweg direkt ab der Unterführung südlich des Gleises zu erschliessen. Auch für unsere Gäste und Gäste mit Beherbergung Richtung Spillstatt würde ein solcher Fussweg die «Reise» zum Hotel mit schwerem Gepäck einfacher machen und so zu weniger Fahrten des Hotelbusses zum Bahnhof führen und so eine Entlastung für den Bahnhofsgebäude bringen.	Die Sanierung der Strecke Rothenegg- Bahnhof und damit einhergehend die Verlängerung vom Perron wird früher ausgeführt als der Ersatz der Firstbahn. Die Variante einer zusätzlichen Fussverbindung Richtung Rothenegg/Spillstatt wird begrüßt und aufgenommen.	A
41	375	Geschäfte für Einheimische wären zwar wünschenswert. In Anbetracht der jetzigen Mieten im Terminal, könnten sich aber keine Einheimische KM Us ein Geschäft auf der Fuhrenmatte leisten. Aus diesem Grund appellieren wir entweder an zahlbare Mieten für Einheimische oder dass keine Geschäfte oder Gastronomiebetriebe entstehen dürfen, die den lokalen Geschäften Konkurrenz machen. Ein grosser Kiosk wäre sicherlich ok. Auch ein Schokoladenladen wäre wohl keine Konkurrenz.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	B
41	376	Im Skigebiet First sollten die Skilifte dasselbe Niveau aufweisen müssen, wie die Lifte im Kleine Scheidegg Gebiet und ein neuer Lift von Schilt nach Oberjoch (gemäss Plänen von Urs Kessler) sollte gebaut werden müssen. Wichtig einfach, dass die Jungfraubahnen ein Dokument unterschreiben, das garantiert, dass das Skigebiet First weiterhin als Skigebiet betrieben und unterhalten wird und dass nicht plötzlich zu Gunsten von Flyers usw. die Skilifte stillgelegt und rückgebaut werden.		Die Stilllegung des Skigebiets ist seitens der Firstbahn kein Thema, dies beweisen auch die Bemühungen zum Ausbau der Beschneiung des bestehenden Pisten- und Anlagenangebot.	B
41	377	Die freiwerdenden Gebäude beim jetzigen Standort der Firstbahn, sprich Talstation, Hotel Gydisdorf, Schlössli, dürfen nicht an Spekulanten verkauft werden. Wenn verkauft, dann nur an Einheimische oder dann sollen die Jungfraubahnen dort Gebäude errichten mit bezahlbaren Wohnungen für Mitarbeiter der Bahnen, Geschäften und Gastrobetrieben. Auch ein Haus des Gastes, wie das Andreas Studer bei seinem Projekt vom Kristall beim Eigerplatz geplant hatte, wäre sicher sinnvoll.		Die Firstbahn beabsichtigen gemäss eigener Aussage zurzeit, das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung (Aufhebung der ZÖN) kann die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass in diesem Areal Erstwohnungen entstehen sollten.	B
41	378	Gestaltung Dorfstrasse: Da der Bahnhof und Umgebung das neue Zentrum von Grindelwald bilden werden, ist es für den Touristenort Grindelwald von Bedeutung, dass das Terrain zwischen der neuen Bahn und dem Bahnhof sehr attraktiv gestaltet wird. Dasselbe gilt für den Bärplatz. Ein verkehrsreiches Dorfzentrum wäre die attraktivste Lösung.		Eine Autofreie oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
41	379	Jetziges Bahnhofsgebäude: Was passiert damit? Sollte dieses nicht vielleicht besser entfernt werden, damit der Platz für Taxis und Hotelshuttles genutzt werden könnte?		Das Bahnhofsgebäude soll entfernt werden. Dies wurde im Programm zum qualitätssichernden Verfahren 2. Stufe so eingebracht.	A
41	380	Zustupf Gemeinde: Die JB ist sehr innovativ und verdient sehr viel Geld. Ein Betrag X pro Gast, der auf die First oder den Eigergletscher fährt, sollte an die Gemeinde abgeliefert werden müssen. Es kann nicht sein, dass dank der wunderbaren Natur von Grindelwald ein Unternehmen im Geld schwimmt und die Gemeinde, die diese Natur bietet und hohe Kosten für deren Unterhalt hat, jeden Franken umdrehen muss.		Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
41	381	Dream Big: Das Geld, das die BOB/Staat für eine Unterführung bei Burglauenen ausgibt (später braucht es dasselbe in Zweilütschinen) könnte vielleicht als Anzahlung dienen für einen Tunnel ab Ortweid direkt zur Autobahn bei Iseitwald/Bönigen.		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht. Ein Tunnelprojekt ist mittelfristig nicht realistisch.	B
42	382	Neue Sesselbahn Isch - Schonegg: Der Nutzen dieser Sesselbahn ist schwer ersichtlich. Sie stellt zwar unter Berücksichtigung neuer beschneiter Pisten die Verbindung für Schneesportlerinnen und -sportler ins Dorf sicher, doch ist die Attraktivität der Piste gering und trotz technischem Schnee die zeitliche Nutzungsdauer eher kurz. Eine Vielzahl von Schneesportlern wird weiterhin den Bus benutzen, weil er sie bei der Schlussabfahrt näher ans Ziel (PP Terminal, Bahnhof, Ferienwohnung, Hotel) bringen wird. Der Skibus (121) muss entsprechend der erwarteten Nachfragesteigerung im Winter ausgebaut werden.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Teilprojekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
42	383	Um die Dorfstrasse zu entlasten muss auch bei einer Verschiebung der Firstbahn das Busangebot ausgebaut werden. Das Bussystem ist in der Zwischenzeit auch im Sommer überlastet (auch wegen der Pfingsteggbahn und dem Parkplatzregime). Dem Busüberlegungen muss daher ein zukunftsweisendes Buskonzept hinterlegt werden, das den künftigen Bedürfnisse der Einheimischen, der Zweitheimischen und der Touristen gerecht wird die Dorfstrasse vom Parksuchverkehr entlastet. Dabei sind in erster Linie die Ziele und wichtigen Verbindungen aufzuzeigen: Touristenströme für Hotel- und Ferienwohnungsgäste, die mit dem ÖV anreisen oder sich innerhalb des Gemeindegebiets bewegen, Verkehre zwischen dem Parkhaus Terminal und den Bergbahnen, Bedürfnisse der Schneesportler, die von der Piste zurück ins Dorf wollen (Stählisboden - Bahnhof- Terminal).		Beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird die Firstbahn eingebunden. Im Rahmen vom überarbeiten der UeO müssen die Erschliessung und die Auswirkungen auf die Gemeinde aufgezeigt werden. Die Auswirkungen der Erschliessung und vom neuen Bauvorhaben sind von der Firstbahn zu tragen. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
42	384	Das Ski- und Ortsbuskonzept sollte so aufgebaut sein, dass die Umsteigezeiten auf die Bahn (BOB, WAB) auch bei leichte Verspätungen ausreichen. Die Linienführungen der Busse sind möglichst so zu wählen, dass für die Mehrzahl der Nutzenden keine Umwegfahrten entstehen. Die Umsteigewege sollen kurz sein. Auch wenn das Gleis der BOB eingekürzt werden soll, sind die Fusswege bei den Zuglängen in den vorgeschlagenen Varianten lang. Eine Fussgängerunter- oder Überführung zur neuen Firstbahnstation und je nach Variante zu den Busstationen sollte geprüft werden.		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
42	385	Der Fahrplan und das Liniennetz sowie die Fahrwege sind so zu optimieren, dass ein kostengünstiger Betrieb möglich ist. Ansonsten steigen die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten. Die guten Umläufe der Busse müssen auf den Fahrplan der BOB im Halbstundentakt abgestimmt sein. Dies damit für den ÖV eine attraktive Transportkette (inkl. Anschlüsse in Interlaken) entstehen. So kann erreicht werden, dass auch Übernachtungsgäste mit dem ÖV anreisen und das Dorf vom MIV entlasten.		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
42	386	Um den ÖV möglichst stabil fahren zu können (Anschluss- und Umlaufsicherung), sollten der ÖV und der motorisierte Individualverkehr bei kritischen Stellen entflochten sein (Einfahrt Parkhaus, Haltestellen mit längerer Aufenthaltszeit).		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
42	387	Die vorgeschlagene Bushof-Variante 10 überzeugt nicht und ist somit nicht umzusetzen.	Var. 10: Die Führung via Spillstattdstrasse führt zu Umwegfahrten vom Dorf zum Bahnhof für die Hauptstrichtung der Linien 121 und vom Dorf/Pfingsteggbahn. Die heute schon knappen Fahrzeiten können nicht mehr eingehalten werden. Um die Anschlüsse auf die BOB zu gewähren, müssen mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, weil die Wendezeiten nicht mehr ausreichen. Die dadurch resultierenden jährlich wiederkehrenden Betriebskosten sind bei der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Die Umsteigebeziehung zwischen dem Bushof und der BOB ist unklar und es entstehen grosse Umwege für die Fahrgäste. Der Zugang zum Perron müsste unterirdisch gelöst werden. Die 6 Haltekanten reichen zwar für das heutige Buskonzept der Ortsbuslinien. Die Berglinien, die heute neben den 6 markierten Haltekanten abfahren und auch für das Be- und Entladen Schlitzen / Velos) mehr Zeit benötigen, haben im Bushof nicht Platz. Auch das Aufstellen von Verstärkerkursen ist kaum möglich. Wie im Bericht beschrieben, muss die Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit noch überprüft werden.	Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderung im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
42	388	Die vorgeschlagene Bushof-Variante 8 überzeugt nicht und ist somit nicht umzusetzen.	Var. 8: Die Neuorganisation am Bärplatz verkürzt die heutigen Wege auf die BOB und erschliesst immer noch das Dorf (Coop, Sportzentrum). Mit dem heutigen Buskonzept reichen die 5 Haltekanten nicht. Wenn die Busse weiterhin gleichzeitig als Zubringer und Abnehmer auf den Zug (BOB) dienen sollen, haben sie am Bahnhof Wartezeiten. Auch sollten sie zur Anschluss sicherung ein paar Minuten warten können, dies gerade bei Halbstunden- oder sogar Stundentakten der einzelnen Buslinien. Die Haltestellen der Linie 123 und der Berglinien (126, 127 und 128) sind wohl an den 12 m Haltekanten vorgesehen. Die Linie 123 kann beim Verschieben der Firstbahnstation zum Bahnhof eingekürzt werden. Somit wenden und halten 4 Linien an 3 Haltekanten. Die Linien 122 und 121 müssten beide über die Gelenkbushaltekanten verkehren und dürfen am Bahnhof keine Wartezeit haben (wegen der Fahrbahnhaltestelle). Im Winter fällt zwar die Linie 128 weg, dafür kommt die Linie 124 dazu, die auf der Dorfstrasse durchfährt. Fahrbahnhaltestellen (Talauswärts) sind nicht geeignet, wenn die Linie 121 weiterhin als Zu- und Abbringer zur BOB dienen soll.	Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderung im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
42	389	Im Bericht wird beschrieben, dass das Verkehrskonzept in Prüfung ist (Weiteres Vorgehen bezüglich Verkehrskonzept). In Anbetracht der Wichtigkeit eines gut funktionierenden ÖV-Systems zur Entlastung der Dorfstrasse und der Verschiebung des Modal Splits der Touristen sollte das Variantenstudium nochmals ergebnisoffen und zukunftsorientiert überprüft werden. Wichtige Kriterien sind die kurzen und logischen Wege für die Nutzenden sowie die Berücksichtigung eines kostengünstigen Betriebs (Gesamtwirtschaftliche Betrachtung). Ein zusätzliches Fahrzeug im Betrieb kostet pro Jahr schnell mal eine halbe Million Franken. Mehrinvestitionen in eine betriebsoptimierte Infrastruktur lohnen sich daher. Vor diesem Hintergrund wäre zum Beispiel eine Umkehr des Einbahnregimes oder eines Zweirichtungsbetriebs bei Variante 4 oder eine Kombination von Variante 11 mit einem direkten Perronzugang zur BOB zu prüfen.		Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderung im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
43	390	Wir wissen um den Bedarf der Erneuerung der Firstbahn und befürworten grundsätzlich den neuen Standort der Talstation im Bereich Fuhrenmatte.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
43	391	Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur vorliegenden Planung «Ersatz Firstbahn» Stellung zu nehmen. Nach unserer Ansicht sind grundsätzliche Fragen vorgängig zu lösen, vor allem wenn die Förderkapazität von heute 1'000 Personen pro Stunde auf mehr als das Doppelte angehoben werden soll.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Lösungen zum Verkehr werden im Dialogverfahren Verkehr erarbeitet und werden zur Berücksichtigung in der Planung Firstbahn berücksichtigt	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
43	392	Im Leitbild 2000 von Grindelwald wird die Bedeutung einer nachhaltigen Entwicklung betont, die die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekte berücksichtigt. Das Leitbild setzt auf einen qualitativ hochwertigen Tourismus, der die Bedürfnisse der Gäste mit den Interessen der Einheimischen in Einklang bringt. Die einzigartige Naturlandschaft Grindelwalds soll geschützt und erhalten werden. Diese Grundsätze wurden in den vergangenen Jahren stark erschüttert. Es ist deshalb wichtig, ein grundlegendes Konzept zu erarbeiten, das sowohl den hochwertigen Tourismus beinhaltet, die Interessen der Einheimischen berücksichtigt und auch die besorgniserregende Verkehrssituation angeht.		Das Anliegen wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	A
43	393	Sowohl Gruppentourismus als auch Individualverkehr haben in letzter Zeit stark zugenommen, so dass regelmässig Stau und Chaos sowohl auf der Zufahrtsstrasse wie auch auf Strassen und Plätzen in Grindelwald entstehen. Entgegen den Beteuerungen der Jungfraubahnen bei den Einsprache Verhandlungen zum «Hotel im Grund», parkieren keine Cars in Matten. Fast täglich sind 100 und mehr Busse im Grund parkiert. Die Buschauffeure profitieren von den Gratisparkplätzen in Grindelwald, dem Gratis-Ausflugsticket und dem offerierten Mittagessen der Jungfraubahnen und haben somit kein Interesse, in Matten zu parkieren. Als erster Schritt sollen Busse mit Tagestouristen nicht mehr ins Tal fahren dürfen und den Parkplatz in Matten benützen.		Die Thematik Reisebusse beschäftigt den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen die reisenden der Reisebusse zu animieren in Matten Auszuladen und mittels Bahn nach Grindelwald Dorf zu transportieren wird aufgenommen und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt. Die Gemeinde hat keinen Einfluss auf die Infrastruktur in Matten.	A
43	394	Mehr Gäste verursachen auch mehr Verkehr. Im Bereich Bahnhof und auf der Dorfstrasse herrschen unhaltbare und gefährliche Zustände. Der Parkplatz-Suchverkehr der Automobilisten lässt sich nicht durch Verkehrsleitsysteme verhindern. Auch der vorgesehene Viertelstundentakt der BOB wird das Problem nicht lösen. Die Autos stauen sich schon jetzt bei den Bahnübergängen - dies wird sich noch verschlimmern.		Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus (Anzahl Parkplätze) und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
43	395	Wenn die Jungfraubahnen eine neue Bahn mit mehr Förderkapazität bauen, kann der Verkehrsfluss nicht das Problem der Gemeinde sein, wie Marco Luggen es an der Infoveranstaltung sagte. Vielmehr muss die Gemeinde die Führung für eine umfassende, strukturierte Verkehrsplanung übernehmen. In der Pflicht sind aber vorab die Jungfraubahnen, die den Mehrverkehr verursachen.		Beim Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald wird die Firstbahn eingebunden. Im Rahmen vom überarbeiten der UeO müssen die Erschliessung und die Auswirkungen auf die Gemeinde aufgezeigt werden. Die Auswirkungen der Erschliessung und vom neuen Bauvorhaben sind von der Firstbahn zu tragen. Eine Kostenbeteiligung wird im Rahmen vom Infrastrukturvertrag geregelt.	A
43	396	Es ist deshalb von den Bahnen genügend Parkraum ausserhalb des Dorfzentrums zu erstellen. Parkplätze im Dorf sollen Einheimischen sowie Übernachtungsgästen vorbehalten sein.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
43	397	Laut Jungfraubahnen sollen hohe Parkgebühren Gäste dazu anhalten, mit dem ÖV anzureisen oder in Matten umzusteigen. In der Streusiedlung Grindelwald haben lange nicht alle Einwohner Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Deshalb soll eine Parkkarte für Talbewohner geschaffen werden, die ihnen das Einkaufen zu vernünftigen Preisen ermöglicht.		Wird zur Kenntnis genommen und den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
43	398	Zum jetzigen Zeitpunkt besteht wohl die letzte Möglichkeit, das Verkehrsproblem rund um den Bärplatz gesamtheitlich und grundlegend zu lösen. Eine übergreifende Zusammenarbeit bei den Projekten neue Firstbahn - Bahnhof - Busterminal für Ortsbusse - Bärplatz - neues Sportzentrum - Hotel Derby - Hotel Regina und den geplanten Neubauten im Bereich Belair, EKI und unterliegenden Bauparzellen, ist dringendst nötig. Mit dem Einbezug des ganzen Perimeters vom Sandigenstutz bis Endweg können neue innovative Lösungen gefunden, Gefahrenherde eliminiert und Verkehr und Parkierung entflochten und kanalisiert werden. Zudem ist es mit einer unterirdischen Anlage möglich, einen verkehrsfreien Bärplatz als neues Dorfzentrum zu gestalten und zu beleben. Mit einem Gesamtkonzept kann vermieden werden, zum jetzigen Zeitpunkt Tatsachen zu schaffen, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können.		Zur Erarbeitung vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald werden Vertreter der verschiedenen Interessengruppen zur Teilnahme eingeladen. Ziel ist es, eine zukunftsgerichtete und tragbare Lösung zu erarbeiten.	B
43	399	Mit all den Attraktionen der Firstbahn wurde die Landschaft in den letzten Jahren von First bis ins Dorf stark beansprucht. Mit einer höheren Gästezahl und den geplanten Erweiterungen der Aktivitäten zwischen First und Schreckfeld wird die Belastung noch zunehmen. Es muss ein verbindliches Gesamtkonzept für all die Attraktionen und Aktivitäten erstellt werden, damit das Gebiet nicht zu einem Disneyland verkommt. Alle Aktivitäten - auch die Trottibiker - sind auf das Gebiet First - Schreckfeld zu beschränken.		Die Aktivitäten werden nicht grundlegend ausgebaut, sondern auf das Gebiet zwischen First und Schreckfeld konzentriert. Die Kapazitätserhöhung ist nicht mit einer Steigerung der Frequenzen (Gästezahlen) gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Die Thematik wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus im Grundsatz besprochen.	A
43	400	Es sollen zudem genügend WC-Anlagen erstellt und unterhalten werden. Die Anlage am Bachsee ist völlig ungenügend und der Zustand eklig und widerlich. Auf das Wildschutzgebiet beim Stein ist Rücksicht zu nehmen.		Dies ist nicht Bestandteil der Planung. Der Gemeinderat ist bemüht, solche Verbesserungen zu erreichen, jedoch ist die planerische Grundlage für touristische Nutzungen des Bachalpsees nicht gegeben (Konflikt mit übergeordnetem Recht). Der Gemeinderat wird eine Verbesserung der Situation mit der Firstbahn besprechen. Die polizeiliche Durchsetzung von Regeln kann nicht durch die Firstbahn getragen werden und erfordert polizeiliche Präsenz.	B
43	401	Die Jungfraubahnen kurbeln den Tourismus in unserem Tal an und erzielen mit der wunderschönen Natur eine hohe Wertschöpfung. Es ist verständlich, dass sie diese noch vergrössern wollen. Dies darf aber nicht auf Kosten der Gemeinde und der Einwohner von Grindelwald geschehen. Der Grossteil der Steuereinnahmen geht an unserer Gemeinde vorbei, obschon die Bahngäste viele gemeindeeigene Einrichtungen, Infrastrukturen und Anlagen benützen. Die einheimische Bevölkerung soll deshalb angemessen am Erfolg beteiligt werden. Es sollen alle Bergschaften profitieren können und nicht wie heute nur diejenigen, die Überfahrtrechte geltend machen können. Alle Bergschaften und alle Bewohner von Grindelwald tragen die zum Teil sehr negativen Auswirkungen der vielen Gäste.		Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
44	402	Auf die Ausscheidung eines neuen Seilbahnkorridors und die Verlegung der Skipisten sei zu verzichten und stattdessen sei die Firstbahn am bestehenden Standort zu erneuern.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt.	B
44	403	Gemäss der zur Mitwirkung aufliegenden Änderung der Überbauungsordnung «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald-First» soll die Skipiste nun nicht mehr neben unserer Liegenschaft über die Parzelle Nr. 5227 führen. Wir verlieren dadurch einerseits den Anschluss an die Skipiste. Andererseits wird das Freihaltegebiet auf der Nachbarparzelle Nr. 5227 zur ordentlichen Bauzone und es besteht die Gefahr, dass unmittelbar neben unserem Grundstück eine Überbauung realisiert wird. Die Umzonung ist raumplanungsrechtlich nicht haltbar, da Grindelwald ohnehin bereits über eine zu grosse Bauzone verfügt.	Unsere Liegenschaft Unterpfand 17 befindet sich derzeit unmittelbar neben der Skipiste von Bodmi ins Dorf Grindelwald. Die Skipiste führt über die Nachbarparzelle Nr. 5227, welche in der Zone für Skipisten liegt und gemäss Art. 55 des noch geltenden Baureglements Grindelwald 2007 (GBR 2007) mit einem Bauverbot belegt ist (Freihaltezone). Zwecks Kompensation der betreffenden baulichen Einschränkung durfte die Eigentümerschaft dieses Grundstücks damals im südlichen Parzellenteil eine grössere Überbauung realisieren als das Baureglement zugelassen hätte.	Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planungsverfahrens. Dazu ist die Aufhebung der Skipiste nicht mit einer Einzonung gleichzustellen, das besagte Grundstück war immer in der Bauzone. Nach Entfernung des Bauverbots durch die Skipiste, weil die Skipiste nicht mehr verwendet wird, ist das Grundstück somit frei bebaubar, sofern nicht andere Einschränkungen bestehen. Dies ist im Sinne der Gemeinde, die bestrebt ist, Wohnraum für die Bevölkerung zu schaffen.	B
44	404	Durch die Planung werden wir massiv belastet. Wir erwarben die Liegenschaft Unterpfand 17 vor drei Jahren im Wesentlichen deshalb, weil sie unmittelbar an der Skipiste liegt und die Nachbarparzelle im Bereich der Skipiste nicht überbaut werden kann. Wenn diese beiden zentralen Aspekte für unseren damaligen Kaufentscheid nun wegfallen, fühlen wir uns getäuscht. Zudem wird unsere Liegenschaft dadurch erheblich entwertet. Wir ersuchen Sie deshalb, dass die bestehenden Verhältnisse beibehalten werden.		Die Skipistenplanung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planungsverfahrens.	B
44	405	Abgesehen von den vorstehenden persönlichen Einwänden sind wir der Auffassung, dass das neue Firstbahnprojekt nicht im wohlverstandenen öffentlichen Interesse liegt, sondern einseitig auf die (wirtschaftlichen) Interessen der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahnen ausgerichtet ist. Die Auftraggeberin für die Erarbeitung und Auswertung der ganzen Planungsgrundlagen ist denn auch die Firstbahn AG. Die Behörden der Gemeinde Grindelwald scheinen die im Auftrag der Firstbahn AG erstellten Unterlagen sowie die vorgenommenen (einseitigen) Variantenprüfungen und Interessenabwägungen unkritisch zu übernehmen und durchzuwinken.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt.	B
44	406	Grindelwald leidet bereits heute unter dem Massentourismus («Overtourism») und ungelösten Verkehrsproblemen. Diese Probleme lassen sich nicht lösen, indem die Berner Oberland-Bahn (BOB) einen Viertelstunden-Taktfahrplan einführt und die Transportkapazitäten der Firstbahn massiv erhöht. Dadurch werden noch grössere Massentourismusströme angezogen, was die bereits heute belastende Situation für Einheimische und Stammgäste weiter verschärft. Bevor an einen Ausbau der Förderkapazitäten der Firstbahn zu denken ist, wäre es angezeigt, das Verkehrsproblem unabhängig von den Interessen der Jungfraubahnen zu analysieren und konzeptionell zu lösen.		Der Gemeinderat erarbeitet mit Vertretern aus Interessengruppen der Gemeinde ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald, welches die Anliegen aufnimmt. Die Anliegen werden den Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.	B
44	407	Ähnlich präsentiert sich die Situation im Gebiet Grindelwald-First. Die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt ist bereits heute durch die vielen Freizeit- und Fun-Anlagen und die Besucherströme gross. Mit dem neuen Bahnprojekt werden zusätzliche Belastungen für die Natur, Landschaft und die Tierwelt geschaffen (z.B. Überfahren eines Wildruhegebiet auf einer Länge von ca. einem Kilometer).		Neue Belastungen werden durch die Aufhebung von bestehenden Anlagen sowie voraussichtlich mit Ersatzmassnahmen kompensiert. Übermässige bzw. unzulässige Belastungen für Landschaft, Natur und Tierwelt können nicht entstehen, da die zuständigen Behörden die Auswirkungen der Planung im Rahmen der Vorprüfung und letztendlich der Genehmigung prüfen.	B
44	408	Schliesslich ist es für uns unverständlich, eine neue Seilbahn mit neuem Verlauf zu bauen und zahlreiche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu enteignen, wenn die bestehenden Anlage, für welche bereits alle Rechte vorhanden sind, erneuert werden kann.		Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich führt. Mit dem neuen Standort können diese Probleme gelöst werden.	B
45	409	Pro Natura hat die am 4. Juli 2025 auf der Homepage der Gemeinde Grindelwald veröffentlichten Mitwirkungsunterlagen geprüft. Dabei kommen wir zum Schluss, dass die Unterlagen in wesentlichen Punkten unzureichend sind. Unsere Vorbehalte betreffen vor allem Themen des Natur- und Landschaftsschutzes. Diese Schutzzanliegen sind nach unserer Auffassung in den Unterlagen nicht genügend berücksichtigt respektive nur unvollständig dargestellt. Wir bedauern es, dass die Bevölkerung von Grindelwald und alle am Vorhaben interessierten Kreise auf dieser ungenügenden Grundlage eine Einschätzung der beabsichtigten Bauvorhaben vornehmen müssen. Fazit: Pro Natura fordert eine vertiefte Prüfung der ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen des Projekts und erwartet, dass diese Informationen im Rahmen der öffentlichen Auflage publiziert und dabei inkorrekte Angaben angepasst werden.		Das Anliegen wird aufgenommen und umgesetzt. Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.	B
45	410	Der gewählte Titel «Ersatz Firstbahn» wird der Tatsache nicht gerecht, dass es sich bei der geplanten Linienführung um eine neue Strecke handelt. Zudem wird die Bahn nicht bloss ersetzt, sondern deren Kapazität deutlich erhöht. Und es sollen gleichzeitig eine neue Seilbahn (First-Schreckfeld) sowie weitere Tourismusanlagen gebaut werden.		Die vorliegende Ersatzplanung betrifft die bestehende Seilbahn mit neuen Stationsstandorten. Es ist richtig, von einem Ersatz zu sprechen.	A
45	411	Obwohl eine Erhöhung der Kapazität der Bahn um 90% (nur Sitzplätze) bzw. 160% (Steh- und Sitzplätze) geplant ist, soll längerfristig die Zahl der Bergfahrten nur um 10% wachsen. Die deutlichen Wachstumszahlen der letzten Jahre legen nahe, dass diese längerfristige Prognose unrealistisch ist.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spaltenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eigerexpress kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Lösungen zum Verkehr werden im Dialogverfahren erarbeitet und werden zur berücksichtigung in der Planung Firstbahn berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
45	412	Wie diese zusätzlichen Gäste auf First «unterhalten» werden sollen, wird nicht erläutert. Die Gefahr besteht, dass die sogenannten «Adventure»-Angebote in Zukunft schrittweise weiter ausgebaut werden, was die Belastung auf die Natur erhöht. Dass diese Gefahr real ist, zeigen unter anderem geplante Anpassungen der Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First», mit der die Grundlage für zusätzliche Infrastruktur und Angebote geschaffen werden soll.		Es sind heute Anpassungen vorgesehen, um bereits mit der heutigen Bahn bestehende Wartezeiten bei den Fun-Anlagen zu reduzieren. Es sind keine späteren Ausbauten vorgesehen. Sollten später weitere Anpassungen notwendig werden, werden Bedarf, Standortgebundenheit etc. zwingend nachzuweisen sein und werden durch das AGR beurteilt. Unzulässige Erweiterungen werden nicht genehmigt.	B
45	413	Unter Druck wird vor allem das Gebiet First - Schreckfeld geraten. Hier will die Firstbahn AG ihre «Adventure»-Angebote (Mountain-Kart, Trottibike) zusammen mit den bestehenden First-Glider/First-Flyer-Angeboten konzentrieren. Die Absicht der räumlichen Konzentration von Angeboten beurteilt Pro Natura grundsätzlich positiv. So kann die seit vielen Jahren konfliktreiche Situation zwischen Mountain-Karts/ Trottibikes und anderen Personen und Nutzern (Wanderer, Landwirtschaftsfahrzeuge usw.) auf Wanderwegen und Strassen im Raum Schreckfeld bis Grindelwald entschärft werden. Allerdings stellen sich dabei zahlreiche Probleme. Aus den Mitwirkungsunterlagen geht hervor, dass die Umgestaltung der Landschaft zu einem Abenteuerpark zu zahlreichen Konflikten mit geltendem Recht führt (Raumplanungsgesetz, Bundesinventar historische Verkehrswege, Gewässerschutzgesetz).		Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das AGR untersucht.	B
45	414	Diese Probleme werden zusätzlich verschärft durch die Tatsache, dass mit einer zweiten Bahn, die von First nach Schreckfeld geplant ist, die Kapazität im Gebiet nochmals deutlich erhöht wird. Bisher konnten pro Stunden 1000 Gäste auf First befördert werden. Mit der neuen Firstbahn und der Seilbahn Schreckfeld-First steigt die Kapazität auf 3900 Gäste (nur Sitzplätze von Bort nach First) bzw. 4600 Gäste (Sitz- und Stehplätze). Aus den Mitwirkungsunterlagen geht hervor, dass die bestehenden touristischen Infrastrukturlanlagen bereits für die derzeitige Kapazität unzureichend sind. Es ist daher mit einem erheblichen Ausbau in diesem Bereich zu rechnen.		Die Verbindung First-Schreckfeld ist heute schon bestehend. Mit der neuen Bahn soll die bestehende Anbindung an die Firstbahn auch in Zukunft sichergestellt werden. Eine weiterführende Verbindung wie etwa Schreckfeld-Bort ist nicht vorgesehen. Daher wird die Bahn nicht zusätzliche Gäste aus dem Dorf ins Firstgebiet führen.	B
45	415	Allgemein wird der geplante Kapazitätsausbau nicht zufriedenstellend begründet. Die gelieferte Begründung, die Wartezeiten damit reduzieren zu wollen, ist nicht ausreichend.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eigrexpress kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Lösungen zum Verkehr werden im Dialogverfahren erarbeitet und werden zur berücksichtigung in der Planung Firstbahn zurückgespielt.	B
45	416	Die geplante Kapazitätssteigerung widerspricht den Zielen eines nachhaltigen Tourismus, wie ihn die Gemeinde Grindelwald anstrebt. Im Leitbild der Gemeinde von 2017 heißt es im Kapitel 5 zu Tourismus: «Die Entwicklung Grindelwalds als Tourismusdestination ist eine nachhaltige. Der Tourismus steht in Grindelwald im Einklang mit Natur, Umwelt und Landschaft.» Und auch mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Jungfraubahnen AG ist das Projekt nicht vereinbar. Diese sieht vor, einen nachhaltigen Tourismus zu fördern, ohne die sensiblen alpinen Ökosysteme zu gefährden. Fazit: Pro Natura lehnt die geplante Kapazitätserweiterung der Seilbahn von Grindelwald nach First ab. Das vorliegende Projekt widerspricht den Zielen eines nachhaltigen Tourismus.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eigrexpress kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Lösungen zum Verkehr werden im Dialogverfahren erarbeitet und werden in der Planung Firstbahn berücksichtigt.	B
45	417	Pro Natura verlangt, dass die Kapazität der neuen Bahn beschränkt wird - 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 um Schritt ausgebaut werden und der bereits heute hohe Druck auf die alpine Kulturlandschaft weiter zunimmt.		Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben, die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können.	A
45	418	Zum Zeitpunkt dieser Mitwirkung ist die Planung des Projekts schon weit fortgeschritten. Die Firstbahn AG hat bereits in einem frühen Stadium Fakten für die bevorzugte Linienführung Furenmatte-Bort-First geschaffen. So wurde das Grundstück Furenmatte für den Bau der Talstation erworben, und die Seilbahnstation für die Direktverbindung wurde im November 2024 bestellt. Die frühzeitige Bestellung begründet der damalige CEO der Jungfraubahnen in der Handelszeitung im Frühling 2025 wie folgt: «Zuerst müssen mit der Linienführung und dem Bahnsystem die Voraussetzungen geschaffen werden.» 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. Wir bedauern es, dass die Firstbahn AG darauf verzichtet hat, im Rahmen der Variantenprüfung frühzeitig den Dialog mit Umweltverbänden zu suchen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
45	419	Pro Natura lehnt eine Verschiebung der Talstation nach Furenmatte nicht grundsätzlich ab. Damit wären auch Vorteile verbunden (unter anderem Anschluss an den öffentlichen Verkehr, Entlastung der Dorfstrasse in Richtung der bisherigen Talstation der Firstbahn, Entlastung Amphibienlaichgebiet Chratzera).		Wird zur Kenntnis genommen.	B
45	420	Es fällt auf, dass eine naheliegende Variante nicht geprüft wurde: jene von Furenmatte nach Bort und von dort weiter auf dem bestehenden Trasse nach Schreckfeld-First. Damit lassen sich die Vorteile der Verschiebung der Talstation nach Furenmatte realisieren. Gleichzeitig könnte eine bisher unberührte Geländekammer erhalten werden. Zudem würde der Bau einer zweiten Seilbahn (von First nach Schreckfeld) entfallen, womit Landschaft und Boden geschont würden.		Mit der gewählten Linienführung ist diese landschaftlich deutlich weniger gut einsehbar. Zudem hat die Bahn nur noch 6 Seilbahnstützen, welche jedoch deutlich höher sind als die heutigen. Mit nur noch 1 Seilbahnstütze anstelle von heute 5 Stücken wird das Wildruhegebiet von kommunaler Bedeutung entlastet und der regionale Wildkorridor oberhalb vom Bort wird künftig "überflogen" und enthält keine Stütze mehr. Die jetzige Firstbahn verfügt über 4 Stützen in dieser Schutzone.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
45	421	Diese Linienführung Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First wäre grundsätzlich sowohl mit einer Einseil-Gondelbahn möglich als auch mit dem 3S-Bahnsystem (gemäss mündlichen Aussagen von Vertretern von Garaventa an der Infoveranstaltung am 26.6.2025). In der Variantenprüfung heisst es dazu nur, für die Linienführung von Bort über Schreckfeld nach First komme nur eine Einseil-Gondelbahn infrage; das 3S-System hätte eine «unverhältnismässig grosse und komplexe Station» auf Schreckfeld zur Folge. Denkbar sind auch Seilbahnsysteme, die in den Unterlagen nicht aufgeführt sind.		Eine solche Linienführung mit dem 3S-System wäre grundsätzlich realisierbar, führt jedoch zu einer unverhältnismässig grossen und komplexen Station, welche sowohl aus betrieblicher als auch finanzieller Sicht unvorteilhaft und vor allem aus Sicht des Landschaftsschutzes problematisch ist. Ein weiterer Vorteil der vorgesehenen Linienführung wird darin gesehen, dass die Bahn unabhängig der Zubringerbahn Grindelwald-First den Zu- und Rücktransport First-Schreckfeld sicherstellt. Im Rahmen der Erarbeitung wurde eine Abweichung vom vorgesehenen Bahnsystem geprüft mit dem Schluss, dass ein Wechsel des Bahnsystems keine der erkannten Konflikte zu lösen vermag.	A
45	422	Fazit: Pro Natura erachtet die vorliegende Variantenprüfung als ungenügend. Für eine differenzierte Variantenprüfung fehlen massgebliche Informationen. Die naheliegende Variante Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First wurde nicht untersucht. 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. Zudem ist die Variante Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First zu prüfen.		Die Variantenprüfung wurde aus Sicht der Gemeinde korrekt und vollständig durchgeführt. Eine vertiefte Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgt gestützt auf die ausgewählte Linienführung im Rahmen des Planerlassverfahrens sowie im PGV. Das Vorgehen wird als stufengerecht beurteilt. Der neue Standort der Talstation und die angepasste Linienführung bietet die Chance, bestehende Probleme und künftige Herausforderungen nachhaltig zu lösen.	A
45	423	Im Erläuterungsbericht und in der Variantenprüfung wird wiederholt erwähnt, dass die neue Linienführung zu einer landschaftlichen Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation führe. Zusammenfassend heisst es im Erläuterungsbericht: "Aufgrund des vorgenommenen Variantenstudiums und zahlreichen Optimierungen bleiben die negativen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, insbesondere im Vergleich zur heutigen Firstbahn überschaubar." Diese Aussagen sind fragwürdig. Zum einen, weil die Mitwirkungsunterlagen keine Visualisierungen enthalten. Solche sind zwingend erforderlich, und zwar von verschiedenen Standpunkten aus, auch von stark frequentierten Standorten in Grindelwald selbst. Ohne nachvollziehbare Darstellungen der landschaftlichen Auswirkungen bleibt unklar, inwiefern die geplanten Bauten mit den gesetzlichen Anforderungen und auch mit den Zielen eines nachhaltigen Tourismus vereinbar sind. Eine glaubwürdige Nachhaltigkeitsstrategie setzt Transparenz über landschaftliche Eingriffe voraus, gerade in einem sensiblen alpinen Raum, dessen landschaftliche Unversehrtheit zentraler Bestandteil des touristischen Wertes ist.		Eine abschliessende, vertiefte Beurteilung der Auswirkungen der neuen Bahn auf die Landschaft erfolgt im Rahmen des PGV und ist Inhalt des dafür zu erstellenden UVB. Das Thema wird in der weiteren Bearbeitung noch vertieft.	A
45	424	Fragwürdig sind die Aussagen zum anderen, weil die geplante direkte Linienführung von Bort nach First die Landschaft auf vielfältige Weise beeinträchtigt: • Das geplante Trassee verläuft in einer bisher unberührten Geländekammer (Bim Stein, Bachläger). Weshalb es in der Variantenprüfung heisst, mit der der neuen Firstbahn würde «keine bislang nicht erschlossene oder vorbelastete Landschaftskammer tangiert», kann nicht nachvollzogen werden. • Das geplante Trassee beeinträchtigt die Felsformation «Firstweng». Die Bedeutung dieses Gebiets wird im Erläuterungsbericht explizit hervorgehoben: «Die Landschaft im Gebiet First, insbesondere die Firstweng [...] sind zentral für die Tourismusdestination Oberland Ost, Grindelwald und das Label "First, Top Of Adventure"». • 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. • Bei einer Realisierung des geplanten Projekts 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.		Die Ausführungen zum Thema Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im Verfahren nochmals durch Fachpersonen überprüft und durch Visualisierungen etc. gestützt.	A
45	425	Vor diesem Hintergrund ist zu bezweifeln, dass die geplante Linienführung zwischen Bort und First mit den im Natur- und Heimatschutzgesetz formulierten Schutzzieilen und den darin formulierten Pflichten für Bund und Kantone vereinbar ist. Zu nennen ist unter anderem das Landschaftskonzept des Bundesrats und das in der Richtplanung des Kantons Bern festgelegte Ziel, wonach bisher wenig oder unerschlossene Räume und Geländekammern zu erhalten sind. Angesichts der vielfältigen Auswirkungen auf die Landschaft fragt sich auch, ob mit dem vorliegenden Projekt die Ziele der Gemeinde Grindelwald und der Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden. Im Erläuterungsbericht werden nur zwei Ziele der Gemeinde aufgeführt: die Erschliessung des Gebiets First aus dem Dorfzentrum sowie den Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme. Dass namentlich die Bewohnerinnen und Bewohner von Grindelwald und auch Touristen noch andere Ansprüche haben, bleibt unerwähnt. Fazit: Die zur Mitwirkung aufgelegte Variante mit einer direkten Linienführung von Bort nach First tangiert eine bisher unberührte Geländekammer und beeinträchtigt die Landschaft auf vielfältige Weise. Pro Natura bezweifelt, dass die Direktverbindung von Bort nach First mit den geltenden Gesetzen vereinbar ist. Aus diesem Grund lehnen wir diese Linienführung ab.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. Diese Interessen lassen sich mit den Interessen am Erhalt der natürlichen Ressourcen, des wirtschaftlichen nutzens für die Region und an der Qualität des touristischen Angebotes vereinbaren. Dass die in der Schweiz landesweit geltenden Ziele des allgemeinen Landschafts- und Umweltschutzes bzw. die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben sind selbsterklärend auch Ziele bzw. Rahmenbedingungen für die Planung.	A
45	426	Pro Natura weist die vorliegenden Ausführungen zu den Auswirkungen auf die Landschaft als ungenügend und einseitig zurück. Wir verlangen, dass die Beurteilung der Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die Landschaft überarbeitet und mit realitätsnahen Visualisierungen von verschiedenen Standorten ergänzt wird.		Die Ausführungen zum Thema Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im Verfahren nochmals durch Fachpersonen überprüft und durch Visualisierungen etc. gestützt.	B
45	427	Derzeit wird die Korridorstudie Lütschinentaler überarbeitet. Pro Natura begrüßt es, dass die Kapazität der verschiedenen Verkehrsträger untersucht wird. Seit der letzten Durchführung 2013 hat sich die Verkehrssituation in den beiden Lütschinentalern grundlegend verändert (Eröffnung der V-Bahn, bald abgeschlossener Ersatz der Schilthornbahn mit Steigerung der Kapazität, generell starkes Wachstum an Reisenden). Heute sind sowohl die Strasse als auch der öffentliche Verkehr zwischen Interlaken / Wilderswil und Grindelwald/Lauterbrunnen regelmässig überlastet. Um die Auswirkungen der mit der neuen Firstbahn geplanten Vorhaben auf den Verkehr im Rahmen dieser Mitwirkung abzuschätzen, wäre es vorteilhaft gewesen, die Studie würde bereits vorliegen. Wir erwarten, dass die Studie spätestens bei der öffentlichen Auflage zugänglich gemacht wird.		Inzwischen ist die Korridorstudie vorhanden. Sie wird im weiteren Verlauf der Planung als Teil des Dossiers mit aufgelegt.	B
45	428	Eine Verschiebung der Talstation zum Bahnhof kann zu einer gewissen Entlastung der Verkehrssituation an der Dorfstrasse zwischen Sportzentrum und alter Talstation First führen. Gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen rund um Bahnhof und Bärplatz zunehmen, verschärft durch die geplanten Überbauungen auf dem Regina-Areal. Dort sollen das Hotel Regina ausgebaut sowie ein neues Hotel und ein sogenanntes «Chalet-Resort» mit 60 Wohnungen errichtet werden. Hinzu kommt die beabsichtigte Erneuerung des Sportzentrums. Angesichts dieser absehbaren Veränderungen kann die Verkehrsführung zur Firstbahn nicht isoliert geplant werden. Vielmehr muss dies im Rahmen eines Gesamtkonzepts für Grindelwald erfolgen.		Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (gesamte Gemeinde), die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. In diesem Zusammenhang wird die Situation im Bereich Furenmatte vertieft untersucht. An der Erschliessungssituation Hotel Regina mit zusätzlichen Projekten kann nichts mehr verändert werden (rechtskräftige UeO). Dass Mehrverkehr im Bereich Bahnhof entstehen soll, wird bezweifelt, da der MIV zur Firstbahn auch heute durchfährt. Primär wird wie erkannt eine Entlastung der Dorfstrasse ab dem Bahnhof erzielt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
45	429	Und auch bei der Mobilitätsentwicklung zwischen Interlaken/Wilderswil und Grindelwald sind viele Fragen offen. Gemäss Erläuterungsbericht und Verkehrskonzept soll mit dem geplanten Viertelstundentakt der BOB die Voraussetzung geschaffen werden, das wachsende Gästeaufkommen zu bewältigen. An der Informationsveranstaltung vom 26.6.2025 wurde gesagt, in Zukunft sollten sämtliche Tagestouristen per Bahn anreisen. Der Viertelstundentakt soll bis zur Inbetriebnahme der neuen Firstbahn umgesetzt sein. Diese Aussagen sind sehr optimistisch. Bis wann dieser Fahrplanausbau realisiert werden kann, ist offen, denn mehrere Projekte (Doppelspur Schwendi, Haltestelle/Doppelspur Burglauenen) sind mit Einsprachen von Anwohnern blockiert. Das Verkehrskonzept zeigt nicht auf, wie der Modal-Split in kurzer Zeit so drastisch verändert werden kann, um Autofahrende zum Umsteigen auf den Zug zu bewegen. Studien zeigen, dass sich die Verkehrsleistung im Tourismusverkehr in der Schweiz zu 74% auf den MIV, zu 24% auf den ÖV und zu 2 % auf die restlichen Verkehrsmittel aufteilt.		Die aktuelle Terminplanung des ÖV-Ausbau ist gemäss aktuellem Kenntnisstand immer noch im Takt mit dem Firstbahnprojekt. Die neue Firstbahn wird den zunehmenden Umstieg auf den ÖV fördern. Dieser Effekt wird sicher nicht sofort zeigen, wird sich aber im Laufe der Zeit entwickeln. Es ist auch festzuhalten, dass sich der Effekt auch nur entwickeln kann, wenn die Voraussetzungen dafür stimmen, sprich wenn die Talstation an einem geeigneten Standort steht. Dazu werden auch so die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bewohner des Dorfs abnehmen, indem die Dorfstrasse ab Furenmatte (der dichteste Teil des Dorfs) weniger oft durchfahren wird.	B
45	430	Fazit: Pro Natura beurteilt die Auswirkungen der geplanten neuen Firstbahn auf den Verkehr kritisch. Die massive Erhöhung der Kapazität wird die bereits heute häufig herrschende Überlastung von Strasse und Öffentlichem Verkehr nochmals verschärfen. Auch aus diesem Grund ist die Kapazität der neuen Bahn zu beschränken.		Der Gemeinderat und die Firstbahn rechnen nicht mit einer markanten Frequenzsteigerung (vgl. Ausführungen oben, Lauf-Nr. 430). Weiter wird die ÖV-Nutzung mit der markanten Attraktivitätssteigerung zunehmen. Mit dem Viertelstundentakt der BOB wird die ÖV-Kapazität ausgebaut. Damit wird auch eine Entlastung der Strasse erzielt. Diese Forderung wird zurückgewiesen.	A
45	431	Die Umweltauswirkungen der geplanten Vorhaben rund um den Ersatz bzw. den Ausbau der Firstbahn werden in den Mitwirkungsunterlagen nur ungenügend behandelt, namentlich die Folgen für die Vegetation und Lebensräume, Vögel und weitere Wildtiere sowie Oberflächengewässer und Lärm. Pro Natura weist die vorliegenden Ausführungen zu den Umweltauswirkungen als ungenügend respektive einseitig zurück. Die fehlenden Informationen sind bereitzustellen und müssen zwingend auch in die Variantenprüfung einfließen.		Die Umweltthemen wurden stufengerecht in die Variantenbeurteilung aufgenommen. Jeweils in den nachfolgenden Planungsschritten erfolgt die konkretere Beurteilung der Auswirkungen und schlussendlich auch der erforderlichen Ersatzmassnahmen gestützt auf ein Projekt. Als Ergebnis der Mitwirkung werden einzelne Themen nochmals detaillierter untersucht.	A
45	432	Die Firstbahn AG hat die Linienführung Furenmatte-Bort-First und die Bahntechnik festgelegt, hingegen fehlen Angabe zu den Standorten der Stützen und zur genauen Lage der Stationen. Diese Angaben wären hilfreich, um die Beeinträchtigungen von Naturwerten abschätzen zu können.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Es ist raumplanungsrechtlich nicht möglich, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält.	A
45	433	Es fehlen Informationen darüber, welche Beeinträchtigungen von Naturwerten mit dem Bau der Bahnen verbunden sind. So werden zum Beispiel keine Angaben zu den erforderlichen Installationsplätzen und zum Materialtransport gemacht. Auch hier wären Angaben sinnvoll, gerade für den Abschnitt Bort-First, wo eine Stütze in einem sensiblen Lebensraum erstellt werden soll.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.	A
45	434	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. Das erschwert es zusätzlich, die Auswirkungen der geplanten Vorhaben zu beurteilen.		Der UVB ist grundsätzlich projektbezogen und Teil des Dossiers für das PGV. Die Voruntersuchung wird meist früh eingereicht, damit bei der Projektbearbeitung der erforderliche Umfang der Abklärungen bekannt ist.	A
45	435	Es fehlen jegliche Angaben dazu, ob und welche Kartierungen bereits vorgenommen wurden oder noch geplant sind, um die Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere zu bestimmen.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Die Unterlagen werden in Hinsicht auf die Vorprüfung ergänzt.	A
45	436	Vegetation, Flora und Lebensräume: Gemäss Erläuterungsbericht seien «im Bereich der geplanten Stützen- und Stationsstandorte mit Ausnahme des Flachmoors unterhalb der Zwischenstation Bort, keine besonderen Naturwerte bekannt». Wie die Gesuchstellerin zu diesem Schluss kommt, wird nicht erläutert.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Die Unterlagen werden in Hinsicht auf die Vorprüfung ergänzt.	A
45	437	Vögel und Wildtiere: Gemäss Erläuterungsbericht sollte «die neue Firstbahn [...] auf Vögel kaum negativen Auswirkungen haben.» Allgemein würden «in der Betriebsphase [...] die Störungen für Wildtiere und Vögel gering» bleiben. Auch diese Aussagen lassen sich nicht nachvollziehen. Die direkte Verbindung von Bort nach First würde einen Teil der Wldruhezone Firstweng-Luegenweid queren, der bisher nicht tangiert ist.		Die Ausführungen zum Thema Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im Verfahren nochmals durch Fachpersonen überprüft und durch Visualisierungen etc. gestützt.	B
45	438	Oberflächengewässer: In den Unterlagen heisst, «der Schutz der Oberflächengewässer ist gewährleistet.» Diese Aussage ist fragwürdig. Für den Bau der neuen Mountain-Kart-Strecke muss zum Beispiel ein geschütztes Gewässer gequert werden. Auch ist unklar, in welchem Ausmass die geplante Vergrösserung der Station Bort und die erforderliche Verlegung der Strasse Richtung Egritz/Schreckfeld ein stehendes Gewässer tangiert.		Für sämtliche Projektbestandteile müssen Gesetze und Schutzzvorschriften eingehalten werden. Der Gewässerschutz wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Absprache mit den zuständigen Behörden (bereits in Kontakt) sichergestellt. Der Umweltverträglichkeitsbericht wird dies behandeln und Schutz-, Wiederherstellungs- und sofern notwendig Wiederherstellungsmassnahmen vorsehen. Auf Stufe UeO ist nachzuweisen, dass die Erstellung der geplanten Anlagen ohne unzulässigen Umweltauswirkungen möglich ist.	B
45	439	Zur erwarteten Lärmentwicklung heisst es: «Die Einhaltung der lärm schutzrechtlichen Bestimmungen ist voraussichtlich problemlos möglich.» Zudem führe die Konzentrierung der touristischen Nutzung im Bereich First-Schreckfeld «nicht zu unzulässigen lärm schutztechnischen Auswirkungen.» Auch hier ist offen, wie die Gesuchstellerin zu diesen Schlüssen kommt.		Diese Aussagen stützen sich auf die Herstellerangaben der vorgesehenen Bahn und auf deren langjährigen Erfahrung im Seilbahnbau in besiedelten Gebieten. Zudem gilt in der Landwirtschaftszone die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III - erfahrungsgemäss sind die Grenzwerte der ES III mit nicht motorisierten touristischen Nutzungen kaum zu überschreiten.	A
45	440	Der geplante Ausbau der Adventure-Angebote, vor allem durch First-Glider und First-Flyer, wird zu mehr Lärm führen. Bereits heute sind die Schreie der Besuchenden in einem grossen Umkreis zu hören, auch auf der Grossen Scheidegg und dem vielbegangenen Höhenweg von dort nach First/Schreckfeld.		Die Zulässigkeit einer Erweiterung des Angebots, inkl. lärmtechnische Auswirkungen, ist im Rahmen der Vorprüfung durch die zuständigen Behörden zu prüfen. Es wird keine Anlage mit übermässigen, unzulässigen Lärmmissionen erstellt.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
45	441	Die Firstbahn AG plant den Bau eines dritten Gliders/Flyers von First nach Schreckfeld. Dafür war bereits 2023 ein Gesuch für eine Baubewilligung gestellt worden. In diesem Verfahren wurde festgestellt, dass ein Teil einer früheren Erweiterung ohne rechtliche Grundlage im Pflanzenschutzgebiet erstellt worden war. Daraufhin wurde das Baugesuch zurückgezogen. Angesichts dieser bestehenden Rechtsverletzung ist aus Sicht von Pro Natura keine Erweiterung möglich. Im Schutzbeschluss des Pflanzenschutzgebiets First vom 18. März 2015 ist unter den Schutzbestimmungen 4.e. aufgeführt, dass das Erstellen neuer Bauten, Anlagen und Werke (inkl. Wege) untersagt sind; 4.1. verbietet Terrainveränderungen. Pro Natura lehnt den geplanten Bau eines dritten Gliders/Flyers von First nach Schreckfeld angesichts der bestehenden Rechtsverletzung ab.		Die dritte Linienführung für einen Ausbau des bestehenden Angebots ist so festgelegt, dass kein Anlagenteil im Pflanzenschutzgebiet zu liegen kommt oder dieses in irgendeiner Weise beeinträchtigt. Es besteht kein direkter Zusammenhang mit der im Rahmen mit der früheren Erweiterung entstandenen Rechtsverletzung.	A
45	442	Teil der Mitwirkung ist auch der geplante Bau einer Sesselbahn von Isch nach Schonegg. Damit sollen Skigäste von der Talabfahrt «Grinde!» nach Bodmi und von dort per Ski weiter zur geplanten Talstation der Firstbahn gelangen. Die Talstation der Sesselbahn ist auf 1080 Meter ü.M. geplant, die Bergstation nahe Bodmi auf 1140 Meter. Angesichts der rasch voranschreitenden Klimaerwärmung sind Skigebiete unter 1500 generell gefährdet. Künstliche Beschneiung ändert daran nur wenig, da das Zeitfenster mit Minustemperaturen, um künstlichen Schnee zu erzeugen, kleiner werden. Im Erläuterungsbericht selbst heißt es: «Die weniger schneesicheren Winter in tieferen Lagen sind eine Tatsache.» Aus diesem Grund ist auch der Standort der Skischule Grindelwald gefährdet. «Da die Wintertage mit zu wenig Schnee [...] immer mehr zunehmen», werde ein Umzug respektive teilweiser Umzug der Skischule auf First erforderlich sein. Hinzu kommt, dass nur ein Teil der für die Skialfahrt von Bodmi zum Bahnhof benötigten Landflächen gesichert sind. Pro Natura ist der Ansicht, dass der geplante Bau der Sesselbahn Isch - Schonegg nicht mit einem klimangepassten Tourismus vereinbar ist, und empfiehlt, davon abzusehen.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Teilprojekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
45	443	Die «Änderung Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First» sieht in Art. 5 mehrere Anpassungen vor. Diese würden es erlauben, in der sensiblen Landschaft des Firsts zusätzliche Bauten zu realisieren. • Unterniveaubauten mit neu drei Fassaden (Abs. 7) • Unterirdische Bauten, um einzelne Gebäude zu verbinden (Abs. 10) • Die Baubereiche A-D, die nicht überbaut werden und an Baubereiche E1-E4 grenzen, sollen «gemäss den Bestimmungen des jeweiligen Baubereichs E1-E4 genutzt werden» (Abs. 11). Pro Natura beurteilt diese geplanten Anpassungen der UeO «Touristische Nutzung First» kritisch. Damit würde die Grundlage geschaffen, zusätzliche touristische Bauten zu realisieren. Die Ergänzung in Abs. 11 hätte etwa zur Folge, dass die Baubereiche E1-E4 deutlich vergrössert würden, um dort feste touristische Bauten wie Aussenspielanlagen, Infrastruktur wie Aufenthalts- und Ausstellungsräume und temporäre Bauten zu installieren sowie Events durchzuführen. Zwar begrüssen wir grundsätzlich, wenn touristische Nutzungen dort konzentriert werden, wo bereits technische Infrastruktur besteht. Allerdings geht aus den Mitwirkungsunterlagen nicht hervor, zu welchem Zweck und mit welchen konkreten Angeboten diese Bauten in Zukunft genutzt werden sollen. Diese Angaben sind - im Sinn des Koordinationsprinzips - erforderlich, um die Auswirkungen der geplanten Änderungen der UeO «Touristische Nutzung First» abschätzen zu können und zu verhindern, dass überdimensionierte Fläche für touristische Nutzungen definiert werden. Pro Natura lehnt die geplanten Anpassungen der UeO «Touristische Nutzung First» ab. Wird auf diese Anpassung verzichtet, kann verhindert werden, dass überdimensionierte Flächen für touristische Nutzungen definiert werden.		- Die Offenlegung von drei statt bestehend zwei Fassaden für Unterniveaubauten ermöglicht etwas grössere Unterniveaubauten. Dies wird jedoch als verträglich eingeschätzt. - Die Bestimmung zur unterirdischen Verbindung von Bauten ist notwendig, um das angestrebte Konzept Bergstation zu ermöglichen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass damit eine ausufernde touristische Nutzung entsteht, da unterirdische, touristisch genutzte Flächen im Bereich First äusserst unattraktiv sind. - Die Bestimmung zur Nutzung der Baubereiche A-D für Nutzungen der Baubereiche E1-E4 ist notwendig, weil der Baubereich A im Bereich First gross ausgeschieden werden muss, um die im PGV notwendige Flexibilität zu gewährleisten - die Baubereiche E1-E4 werden somit stark eingekürzt. Mit der Änderung wird das bauliche Potenzial der Baubereiche E1-E4 nicht verändert (vgl. UeO-Plan First), da diese Baubereiche heute bis an den Baubereich der heutigen Bergstation angrenzen. Es wird lediglich sichergestellt, dass die Nutzungen E1-E4 den tatsächlichen Dimensionen der Bergstation im PGV nur minimal verkleinert werden.  An den Änderungen wird festgehalten.	A
46	444	Der Ersatz der Firstbahn mit der neuen Linienführung von der Fuhrenmatte/Bahnhof nach Bort und First ist gemäss den vorliegenden Projektplänen zu realisieren und m.E. in der Gemeinde auch nicht gross umstritten. Die Gefahr einer Ablehnung besteht aber, wenn die Verkehrssituation rund um den Bahnhof Grindelwald nicht zufriedenstellend gelöst werden kann. Vorschläge: 1. Die ÖV-Busse müssen auf dem Niveau Bahnhof verkehren > direkter Personenfluss Bahn-Bus und damit hoher Komfort 2. Anstelle der Längsperrons aussen soll der Umsteigebereich in eine nach vorne offener Halle verlegt werden. 3. Die Ein- und Ausfahrt der von und nach Osten fahrenden ÖV-Busse soll nach der Ostseite und die Ein- und Ausfahrt der von und nach Westen fahrenden ÖV-Busse soll nach der Westseite ermöglicht werden. Damit wird das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse im Bereich Gerbi - Hotel Regina entlastet. 4. Für die Gruppenbusse ist über die Westumfahrung im UG 1-2 eine Aus- und Einstiegzone zu schaffen. Keine oder nur minimale Parkmöglichkeit für die Gruppenbusse. 5. Eine Einstellhalle für max. 250 PW kann im hinteren Teil UG 1-2 oder UG 3 geschaffen werden. Ein- und Ausfahrt über die Westumfahrung. 8. Das 'alte' Bahnhofgebäude ist abzubrechen, damit wird Platz für den Personenfluss geschaffen.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn sowie die grundsätzlichen Überlegungen zu Verkehr und Erschliessung werden im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
46	445	Auf Verkaufsgeschäfte im neuen Gebäudekomplex ist zu verzichten (Bedenken der Gewerbetreibenden an der hinteren Dorfstrasse). Anstelle sollen die Bahnschalter usw. hier integriert werden.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	A
47	446	Die neue Streckenführung der Firstbahn mit der Talstation Fuhren bietet die Chance, das Dorf sowohl vom Fahrzeug- wie auch vom Fussgängerverkehr zu entlasten. Jedoch benötigt die neue Bahn Parkplätze. Die Idee, dass Gäste nur noch mit dem ÖV anreisen ist Wunschenken. Auch der ÖV hat Kapazitätsgrenzen.		Die Aussage, dass nie alle Gäste mit dem ÖV anreisen werden, wird unterstützt. Speziell mit dem Parkplatzangebot in der Gemeinde kann die Attraktivität, ins Tal zu fahren, beeinflusst werden. Damit die Chance bestmöglich genutzt werden kann, soll in einem Dialogverfahren Verkehr die ideale Lösung gesucht werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
47	447	Ein neuer Busterminal soll möglichst kundenfreundlich gebaut werden. Das bedeutet, dass die Haltestellen für die einzelnen Bus-Linien ebenerdig zu den Perrons der BOB anzuordnen sind. Mit dem Neubau der Talstation Firstbahn liesse sich dies einrichten.		Die Lage der Haltestellen vom Ortsbus ist zentraler Bestandteil vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Dieser hat erheblichen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrsströme. Mit dem 1/4 Stunden Takt können, nebst weiteren, bis zu 1800 Personen pro Stunde zum Bahnhof transportiert werden, welche sich alle Richtung Dorf, Firstbahn und Bushaltestellen verteilen. Das Anliegen, dass die Busse nahe beim Bahnhof liegen müssen, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
47	448	Die Durchfahrt Post - Sandigenstutz soll nur in einer Fahrtrichtung erfolgen und ausschliesslich dem ÖV und dem Fussgängerverkehr vorbehalten sein.		Die Verkehrsführung wird nach Festlegung vom Standort der Haltestellen für den Ortsbus und der Lage vom Parkhaus bestimmt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
47	449	Der PP Sandigenstutz kann auf dem Niveau vom aktuellen Parkplatz als Wendeschleife dienen. Verglichen mit den Varianten eines unterirdischen Busterminals, ist die vorgeschlagene Lösung wesentlich kostengünstiger und passagierfreundlicher.		Die Verkehrsführung wird nach Festlegung vom Standort der Haltestellen für den Ortsbus und der Lage vom Parkhaus bestimmt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
47	450	Um die Durchfahrt für Busse des ÖV zu gewährleisten, muss die Spillstatstrasse nach der Unterführung der BOB angepasst werden. Angesichts der Überbreite von ca. 9 Meter Strassenbreite sollte dies möglich sein. Die Wendeschlaufe für den ÖV auf dem Niveau vom heutigen PP Sandigenstutz könnte überdacht werden und gleichzeitig als Einstellhalle für Busse des ÖV dienen. Das Deck könnte mit einer Rampe erschlossen und auf dem Niveau vom Erdgeschoss der Gemeindeverwaltung weitere Parkplätze erstellt werden.		Die Verkehrsführung wird nach Festlegung vom Standort der Haltestellen für den Ortsbus und der Lage vom Parkhaus bestimmt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
47	451	Für die Firstbahn sollen zusätzliche Parkplätze gebaut werden. Da für Spitzentage die Plätze Graben und Pfingstegg weiterhin zur Verfügung stehen, wären zusätzliche 250 - 300 PP wohl realistisch. Auf dem Areal vom Parkplatz Spillstatt zwischen der Spillstatstrasse und der Gemeindeverwaltung liesse sich ein unterirdisches Parkhaus auf 3 Etagen erstellen, ohne dass das Verwaltungsgebäude abgerissen werden müsste. Dieses könnte wie vorgesehen, nordseitig aufgestockt und im Anschluss südseitig umgebaut und den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Die Gemeinde Grindelwald benötigt kein neues Verwaltungsgebäude.		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
47	452	Um die «Westumfahrung» mit der Spillstatstrasse nicht zusätzlich zu belasten, sollte die Einfahrt in das neue Parkhaus via Truffersbrunnen unterirdisch unter der BOB und der Spillstatstrasse erfolgen. Hierzu sollte zusätzlich eine Einspurstrecke auf der Dorfstrasse geschaffen werden. So würde die Westumfahrung mit der Spillstatstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet. Die Zufahrt für Anlieferungen, Angestellten PP und weitere Infrastrukturen sollten via der bestehenden Unterführung «Westumfahrung» erfolgen.		Mit dem Standort vom Parkhaus an Sandigen Stutz, wird die Erschliessung via Truffersbrunnen geprüft. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht, und wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
47	453	Die angedachte Umgestaltung soll umgesetzt werden. Sollte deneinst der ÖV auf das Bahnhofsgelände verschoben werden, ist der Bärplatz für Anlässe frei zu halten. Zwischenzeitlich kann dieser auch als Busparkplatz (Reisebusse?) genutzt werden. Die Gemeinde sollte sich diese Einnahmen nicht entgehen lassen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
47	454	Mit der Umsetzung der vorgenannten Massnahmen, kann die Verkehrssituation den Bedürfnissen in Zukunft trotz viel Verkehr angepasst werden. Grindelwald sollte sich sowohl zum Tourismus wie auch zu seiner Struktur bekennen und damit leben. Der vielseitige Wunsch einer Verkehrsreinen Dorfzone lässt sich nicht umsetzen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
47	455	Zu prüfen wäre die Stundenweise Einführung eines Einbahnregimes mit der zeitlichen Einschränkung für Tagestouristen welche zu einem grossen Anteil mit Mietautos unterwegs sind. Verkehrstechnisch würde dies eine zeitlich beschränkte Entlastung bringen.		Eine autofreie oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die Massnahme, einer Stundenweisen Einführung eines Einbahnregime, wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht, und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
47	456	Gesellschaftsbusse sind mehrheitlich geordnet unterwegs. Dank der guten Infrastruktur der Transportanlagen, tragen diese nur einen unwesentlichen Teil zum Massenverkehr bei, der vor allem durch planlos herumfahrende Mietautotouristen geprägt ist, welche trotz Infotafeln und Parkleitsystemen verzweifelt nach Parkplätzen suchen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
48	457	In den Planungskorridoren und Baubereichen befindet sich diverse Leitungen und Anlagen der BKW Energie AG. Wir überprüfen die Bauvorhaben hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Im Bereich von elektrischen Anlagen sind insbesondere die Leitungsverordnung (LeV) und die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) zu beachten. Wir stellen insbesondere folgende Konflikte und Klärungspunkte im Zusammenhang des Ersatz Firstbahn und unserem Versorgungsnetz fest. Die Konflikte müssen vorgängig mit der BKW abgesprochen werden, um mögliche Massnahmen zur Sicherung, Tieferlegen, Verlegung oder dergl. der Trasse frühzeitig abzusprechen. Zudem ist der BKW jegliche Änderungen betreffend die Leistungen der neuen Anlagen frühzeitig mitzuteilen, sodass ein möglicher Netzausbau, bzw. Verstärkung der Transformatorenstation geprüft werden kann. Änderungen an Starkstromanlagen bedingen ein Plangenehmigungsverfahren durch das Eidgenössische Starkstrominspektorat, was zu einigen Monaten Verzögerungen führen könnte. Die BKW muss daher zwingend in die weitere Planung miteinbezogen werden.		Die Firstbahn wird auf die BKW Energie AG zugehen, damit die im Zusammenhang mit dem geplanten Ersatz der Firstbahn entstehenden Konflikte gelöst werden können.	B
48	458	Konflikt 1 - Änderung der Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First»: Überbauungsplan First: 15/0,4-Kilovolt-Kabeltrassen sowie Trafostation «First» im Baubereich. Allfällige Verlegungen oder Sicherungsmassnahmen der Trasse, infolge von Neubauten. Verstärkung der Trafostation aufgrund Leistungssteigerung der Bahn. In der weiteren Planung ist ein neuer Traforäum für die Erschliessung einzuplanen. Überbauungsplan Bort: 15/0,4-Kilovolt-Kabeltrassen sowie Trafostation «Bort BGF» im Baubereich. Allfällige Verlegungen oder Sicherungsmassnahmen der Trasse, infolge von Neubauten. Mögliche Verstärkung der Trafostation aufgrund Leistungssteigerung der Bahn. Überbauungsplan Schreckfeld: 15/0,4-Kilovolt-Kabeltrassen sowie Trafostation «Grindel BGF» im Baubereich. Allfällige Verlegungen oder Sicherungsmassnahmen der Trasse, infolge von Neubauten. Mögliche Verstärkung der Trafostation aufgrund Leistungssteigerung der Bahn. Überbauungsplan Jochwang: 15/0,4-Kilovolt-Kabeltrassen sowie Trafostation First im Baubereich. Allfällige Verlegungen oder Sicherungsmassnahmen der Trasse, infolge von Neubauten.		Wird so berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
48	459	Konflikt 2 - Erlass der Überbauungsordnung «Furenmatte» Überbauungsplan Furenmatte: diverse 0.4-Kilovolt-Kabelleitungen, die aufgrund der geplanten Hauptbauten möglicherweise verlegt werden müssen. Zudem müssen die neuen Gebäude ins bestehende Verteilnetz integriert werden. In der weiteren Planung ist ein neuer Traforaum für die Erschliessung einzuplanen.		Wird so berücksichtigt.	B
49	460	Wir möchten zu Beginn die hervorragenden Leistungen und bisherigen Investitionen der Jungfraubahnen würdigen, welche in den letzten Jahren massgeblich zur touristischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung Grindelwalds beigetragen haben. Die Umsetzung grosser Projekte wie der V-Bahn und die konsequente Modernisierung der Anlagen verdienen unseren grossen Respekt und Anerkennung. Diese Projekte haben Grindelwald auf internationaler Ebene gestärkt und neue Perspektiven für die Region eröffnet. In dieser positiven Grundhaltung möchten wir als lokale Gewerbetreibende -mit Steuersitz in Grindelwald und organisiert im HGG- konstruktive Anliegen einbringen, um gemeinsam mit Ihnen die nachhaltige Entwicklung unseres Dorfes weiter voranzutreiben.		Kenntnisnahme. Danke für die positive Würdigung.	B
49	461	Die Verlagerung der Talstation zur Furenmatte sollte nicht zu einer Schwächung des Dorfzentrums führen. Wir regen an, dass bestehende Gewerbeblächen im Bereich der heutigen Talstation aktiv durch die Firstbahn mit innovativen Umnutzungen den Dorfkern und die bestehenden Läden stärken (z.B. mit einer Attraktion oder Ähnlichem).		Die Firstbahn beabsichtigen das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung, Aufhebung der ZöN kann die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass Erstwohnungen entstehen sollten.	B
49	462	Der Bärplatz soll als lebendiger, multifunktionaler Treffpunkt erhalten und weiterentwickelt werden.		Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
49	463	Das einheimische Gewerbe ist auf eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen. Wir schlagen vor: - Kurzzeitparkplätze. Zentral im Dorf - Genügend Langzeitparkplätze im Terminal - Echtzeit-Parkleitsysteme, um den Suchverkehr und damit Belastungen für Gäste und Einheimische zu minimieren		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
49	464	Das Verkehrskonzept sollte saisonale Schwankungen und die Alltagsmobilität der Bevölkerung berücksichtigen. Wir ersuchen darum, dass der Baustellenverkehr möglichst schonend und in enger Abstimmung mit betroffenen Gewerbebetrieben organisiert wird.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
49	465	Nahelose, benutzerfreundliche Verbindungen vom Bahnhof ins Dorf sind von zentraler Bedeutung. Wir befürworten Massnahmen wie: - Einen kostenlosen Ortsbus für Einheimische - Shuttle- oder Gepäckservice für Gäste- zur Entlastung des Verkehrs		Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die genannten Massnahmen werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht, und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
49	466	Wir wünschen uns, dass das einheimische Gewerbe die Chance und den Vortritt hat Ladenflächen im Fuhren matten Areal zu mieten. Wir wünschen uns, dass die entstehenden Verkaufs- und Ladenflächen an Betriebe vergeben werden, die ihren steuerrechtlichen Sitz in der Gemeinde Grindelwald haben. Dadurch wird sichergestellt, dass die Wertschöpfung vor Ort bleibt und die Gemeinde durch entsprechende Steuereinnahmen nachhaltig gestärkt wird. Das Areal soll eine Ergänzung und Bereicherung des bestehenden lokalen Gewerbe darstellen, jedoch nicht in Konkurrenz dazu treten. Wir regen an, multifunktionale Räume zu schaffen, die bei Bedarf auch temporär von lokalen Unternehmen genutzt werden können. Dies würde die Einzigartigkeit von Grindelwald unterstreichen und unseren Gästen ein unvergessliches, authentisches Erlebnis bieten.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	A
49	467	Die neue Talstation sollte inhaltlich und wirtschaftlich mit dem Dorf verbunden werden. Wir empfehlen: - Kombitickets mit Dorfangeboten - Gemeinsame Marketinginitiativen - Interaktive Wege durch das Dorf als Erlebnisachsen		Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die genannten Massnahmen werden dem Vorstand von Grindelwald Tourismus zur Kenntnis gebracht.	B
49	468	Der HGG ist sich der Wichtigkeit dieses Projekts bewusst. Als Gewerbeverein müssen wir jedoch auch schauen, dass die Infrastruktur im Dorf parallel zur Infrastruktur der Bergbahnen ausgebaut werden kann und Grindelwald somit für Gäste wie auch für Einheimische attraktiv bleibt. Daher sprechen wir uns für einen Infrastrukturbetrag aus. Dieser soll vom Tagestourist bezahlt werden. Gäste, welche in Grindelwald übernachten und eine Gästekarte haben, wie auch Einheimische mit dem Einheimischenausweis sind davon ausgeschlossen. Ziel des Beitrags sollte sein, mit den Einnahmen u.A. die Reinigung und Pflege öffentlicher Anlagen, das Verkehrsmanagement und die Besucherlenkung zu finanzieren. Damit die Einnahmen dann auch zweckgebunden investiert werden, schlagen wir einen Gemeindefond vor (allenfalls angehängt an eine Gemeinde-Kommission, mit Vertretung der Bergbahnen). Der Infrastrukturbetrag bezieht sich nicht nur auf die Firstbahn, sondern auf alle Bergbahnen.		Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
50	469	Als Grundeigentümer sind wir in hohem Maße und unmittelbar von den Bauplänen für die neue Firstbahn betroffen. Insbesondere die geplanten, überdimensionierten Masten, die offenbar Höhen von bis zu 47 Metern erreichen sollen, stellen für uns eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Diese Bauwerke, jeweils mit massivem Betonsockel, würden unsere Aussicht gravierend einschränken und das Orts- und Landschaftsbild nachhaltig verschandeln. Unsere Landparzelle liegt in unmittelbarer Nähe zu den vorgesehenen Bauwerken, sodass eine direkte und erhebliche Auswirkung auf unsere Liegenschaft zweifelsfrei gegeben ist. Wir lehnen aus diesem Grund den Bau der neuen Firstbahn kategorisch ab.	Die geplante Bahn dient ausschliesslich der Gewinnmaximierung der Jungfraubahn Holding und ihrer Aktionäre, die jährlich Millionen Franken aus dem Tal abziehen. Dies geschieht auf Kosten der einheimischen Bevölkerung, durch Einschränkung der Lebensqualität, Verteuerung des Wohnraums und Inanspruchnahme privaten Eigentums.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme in der Gemeinde, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind aus Sicht des Gemeinderats klar öffentliche Interessen, die sie weiterverfolgen wird.	B
50	470	Bereits heute ist die Alpenwelt rund um Grindelwald durch massiven Tourismus überlastet. Landwirte und Alppersonal sehen sich mit erheblichen Behinderungen ihrer Arbeit konfrontiert. Die von der Tourismusorganisation aufgestellten „Lenkungstafeln“ sind wirkungslos. Immer wieder kommt es im Gebiet First-Bachalpsee zu Konflikten: Touristen betreten unbefugt private Alpgebäude oder hinterlassen Abfälle auf Weiden, was zu Tierverlusten und erhöhtem Arbeitsaufwand führt. Da sich dort der Massen-Tourismus am Rande- und zukünftig, ziemlich sicher und unweigerlich, direkt in einen Jagdbannbezirk und einer Wildruhezone sowie in bis jetzt, zum Glück praktisch unberührte, Alpweiden verschieben würde ist von einer Kapazitätserhöhung der Bahn sowie Ausbau des Berghotels, im Sinne des Wildes und der Alpwirtschaft, ganz klar abzusehen!		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft bzw. die betroffene Bergschaft wurde und wird in der Projektierung beigezogen. Die verträgliche Entwicklung des Berghauses wird im Rahmen des laufenden qualitätssichernden Verfahrens ermittelt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
50	471	Der tatsächliche Anteil einheimischer Arbeitnehmer, die vom Massentourismus profitieren, ist fraglich. Viele Bahnangestellte sind Landwirte in kleinen Pensen, deren Haupteinkommen aus der Landwirtschaft stammt. Dieser Umstand wird von der Bahn verschwiegen, um sich als bedeutender lokaler Arbeitgeber darzustellen. In Hotellerie und Gastronomie dominieren ausländische Arbeitskräfte, was der Gemeinde nur geringen direkten Nutzen bringt. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die kommunale Infrastrukturkosten, die schliesslich die einheimische Steuerbevölkerung trägt. Auch in der Gastwirtschaft und Hotellerie sind praktisch nur ausländische Arbeitskräfte anzutreffen, was der Gemeinde Grindelwald an sich direkt kaum einen finanziellen Nutzen generiert, sondern nur einzelnen Hoteliers die Kassen füllt. Hierdurch muss auch die kommunale Infrastruktur grössenmässig angepasst werden, um den «fremden» Arbeitnehmern gerecht zu werden, was wiederum die Steuerbevölkerung belastet, und andere Körperschaften profitieren.		Die Jungfraubahnen haben über 1000 Angestellte, wovon 350 ihren steuerrechtlichen Wohnsitz in Grindelwald haben, womit man durchaus vom bedeutendsten Arbeitgeber der Region sprechen darf. Die Beteiligung der Firstbahn an den Infrastrukturkosten wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	B
50	472	Stark zu denken, gibt der Ausbau der Kantonsstrasse wie auch der Bahnlinie.	Tangiert werden hier eine vielbefahrene Bus- und Velostrecke, wandernde Touristen sowie Land- und Alpwirtschaften bei ihrer täglichen Arbeit wie Viehtrieb zur Weide, Milchtransport etc. Denn tonnenschweren, unzähligen Gütertransporten scheint uns weder die geteerte, betonierte Strasser noch erst recht die Naturstrasse ab Grosse Scheidegg via Chüehmatten gewachsen zu sein. Auch die Entschädigung und Wiederinstandstellung der Zufahrtswege für die Alpsschaften scheint ein nicht dringliches, noch ungelöstes Problem zu sein. Vermutlich spekuliert die Bahn auch hier teilweise auf öffentliche Gelder und macht Mehrnutzen für die Gemeinde Grindelwald geltend, was eigentlich nicht der Wahrheit entspricht.	Die Planung der Bauphase ist noch nicht erfolgt und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Jedoch ist die Nutzung von Strassen für Schwertransporte und Baustellen klar geregelt. Bei Schäden ist der Verursacher wiederherstellungspflichtig, und ein Ausbau für die Bauphase ist durch den Verursacher zu zahlen und i.d.R. nach Abschluss der Bauphase rückgängig zu machen.	B
50	473	Das von Jungfraubahn so propagierte Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel ab Wilderswil scheint auch nur ihn ihren Träumen oder Fehlinterpretationen zu bestehen. Wenn jetzt bei drei Bahnübergängen und Halbstundentakt mit sechs geschlossenen Schrankenanlagen pro Stunde gerechnet werden muss, so sind es bei nur noch zwei Bahnübergängen und Viertelstundentakt, « nach Stübi's Rächnigsbüechli », deren acht Schliessungen pro Stunde, was entgegen Aussagen von Jungfraubahn zu Verschärfungen der Verkehrssituation und nicht Entlastungsföhren wird. Auch hier, wieder nur zu Gunsten der Jungfraubahn. Autofahrer lassen sich nämlich nicht einfach in einen Zug setzen, wessen Gegenteil schon jetzt zu beweisen möglich wäre, jedoch als Angebot, äusserst selten benutzt wird, sind doch die Parkplätze in Wilderswil meist leer und nicht frequentiert. Somit auch hier wieder ein Schuss in den Ofen!	Zudem kann es nicht sein, dass auf Kosten von Bund und Kanton Strassen und Bahnen erneuert, sowie Förder- Kapazitäten erhöht werden, welche im darin versteckten Interesse eines Einzelunternehmens mehr Touristen befördern, was nicht der Grundidee des öffentlichen Verkehrs, nämlich der Beförderung für unsere einheimische Bevölkerung zu vereinbaren ist. Aus diesem Grund muss hier der Bedarf eines Ausbaus stark hinterfragt und analysiert werden, spielt er doch mehrheitlich wieder dem Overtourismus in die Hand und tangiert nicht nur Kulturläche, Gewässer und Natur einzig und um den der Touristen das Portemonnaie zu erleichtern	Jede Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Der öffentliche Verkehr ist allen zugänglich und ist nicht nur für Einheimische gedacht. Die Nutzung des ÖV im Tourismus wird schweizweit gefördert. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern das Verkehrsaufkommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen nach und nach. Nach Umsetzung der Entflechtung Schiene-Strasse beim Bahnhof Burglauen bestehen nur noch zwei Barrieren-Anlage in Zweiütschinen. Die Verlegung der Talstation zum Bahnhof entlastet zudem die Dorfstrasse. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
50	474	Auch die Lärmentwicklung durch mehr Zugfahrten nimmt zu, geschweige denn die Fahrten der Reisecars. Ein nicht verblendeter Normaldenker und Realist sieht hier noch mehr Stauptential. Durch dieses Vorhaben werden wieder die Steuerzahler und Wohnbevölkerung zur Kasse gebeten, welche sich für ein freieres unbeschwertes Leben in ihrer Heimat, oftmals weniger Touristen wünschen und für dieses komplett überdimensionierte Vorhaben seitens Tourismus, noch bluten müssen. Daher Projekt neue Firstbahn sofort stoppen und alternative Lösungen insbesondere mit entlastenden Verkehrskonzepten und Verkehrsleitsysteme ab Spiez prüfen		Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern Verkehrsaufkommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Nach Umsetzung der Entflechtung Schiene-Strasse beim Bahnhof Burglauen bestehen nur noch zwei Barrieren-Anlagen in Zweiütschinen. Die Verlegung der Talstation zum Bahnhof entlastet zudem die Dorfstrasse. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
50	475	Beim Erstgespräch mit dem Chef der Firstbahn wurde uns auf Anfrage eine Kapazitätserhöhung auf ca. 1200 Pers./Std angegeben. Plötzlich wurde offiziell von 1600 Pers./Std gesprochen und siehe da, Stand bei unserem Verhandlungsgespräch im Hauptsitz in Interlaken Februar 2025 war schon von 2200 Pers./Std. die Rede! Laut Herstellerangaben beträgt die Maximalleistung sogar 8'000 Personen/Stunde - ein Fakt, der offenbar bewusst verschwiegen wird. Dieses Vorgehen untergräbt das Vertrauen in die Projektverantwortlichen. Auch sollten lehren aus dem Vorgehen beim Bau der V- Bahn gezogen werden.	Schon nur aus diesem Verhalten ist dieses Vorhaben abrupt zu stoppen, dieser Firma die Grenzen aufzuzeigen und sie zu Ehrlichkeit und Transparenz zu zwingen! Da der Platz auf First beschränkt ist gibt es auch keinen Grund die Förderkapazität auszubauen. Somit besteht für die Bevölkerung auch kein objektiver Bedarf dessen. Dieses Vorhaben dient auch nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern nur der Belustigung der Übermasse von Touristen sowie dem Gewinnstreben einiger Profiteure, nur sie profitieren von einem Alpen-Disneyland, wir einheimischen haben das Nachsehen! Die Hauptinteressen der Jungfraubahn Holding liegen in der Gewinnsteigerung, nicht im öffentlichen Verkehr und nicht im Interesse von Grindelwald und seinen Bewohnern. Für betroffene Grundeigentümer bedeutet das Projekt erhebliche Eingriffe in die Privatsphäre, massive Wertminderungen von Liegenschaften und zusätzliche Belastungen (Littering, Seilabrieb, Wildschäden).	Die maximale technische Kapazität des Bahnsystems wird nie ausgeschöpft werden, dies würde deutlich mehr Kabinen und eine grundsätzliche andere Statik der Anlagen (mehr Kabinen -> mehr Seillast -> stärkere oder sogar mehr Stützen) erfordern. Das Projekt wird auf die angestrebte Kapazität, welche nun offen kommuniziert wurde, ausgelegt. Auch kann die Aussage nicht mit den effektiven Zahlen gleichgestellt werden. Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die Statistik zeigt zudem ebenfalls auf, dass die Gesamtfrquenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben. Die Spitzenwerte der Tagesfrquenzen sind gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen. Die Marke von 6000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5000 Besuchenden pro Tag.	B
50	476	Die Jungfraubahn AG hat wiederholt öffentlich erklärt, sie werde Grundeigentümerinnen und - Eigentümer, die einem Landverkauf nicht zustimmen, notfalls durch Enteignung «zur Vernunft bringen». Da es sich bei der geplanten Bahn nicht um ein im öffentlichen Interesse stehendes, öffentlich-rechtliches Verkehrsmittel im Sinne von Art. 1 ff. EBG, sondern um eine rein private, touristische Anlage handelt, ist ernstlich zu prüfen, ob dieses Verhalten den Tatbestand der Nötigung im Sinne von Art. 181 StGB erfüllt. Zudem ist zu hinterfragen, ob unter diesen Umständen überhaupt eine Enteignung nach Art. 5 ff. EntG zulässig wäre, insbesondere im Hinblick auf die verfassungsrechtlichen Anforderungen der Gesetzmässigkeit, des öffentlichen Interesses (Art. 36 Abs. 2 BV) sowie der Verhältnismässigkeit (Art. 36 Abs. 3 BV). Aus unserer Sicht ist diese Augenwischerei und Angstmacherei reine Salamatik zur psychischen Einschüchterung, um die Grundbesitzer zum Einknicken zu bewegen. Nicht einmal die BLS konnte einem Landwirt enteignen, auf dessen Grundstück eine neue Werkstatt erstellt werden sollte und das wohlgeremt für den öffentlichen Verkehr! Der Versuch, Überfahrtsrechte notfalls per Enteignung zu erzwingen, ist rechtlich höchst fragwürdig und sicher unverhältnismässig, insbesondere, da es sich nicht um ein für den öffentlichen Verkehr notwendiges Projekt handelt und eine Renovation der jetzigen Firstbahn ohne Kapazitätserweiterung möglich und sinnvoll wäre. Die Interessen dieses Projektes liegen offensichtlich einzig und allein beim Ausbau der Kommerzialisierung und Gewinnsteigerung seitens der Jungfraubahn Holding. In unserem Fall würde durch die Überfahrt der Bahn und dem Maststandort die Privatsphäre von uns, unseren Mietern und teilweise unserer Nachbarn zutiefst gestört, was wir NIEMALS dulden werden! Auch die finanziellen Entschädigungen für Überfahrtsrechte und Maststandorte sind, angesichts des Gewinnabwurfs seitens Bergbahn, nur durch reine Lächerlichkeit und Arroganz geprägt. So können die Einschränkungen seitens Haus- und Grundstückbesitzer niemals aufgewogen und abgegolten werden		Die Aussagen der Firstbahn AG sind nicht Aussagen der Gemeinde als Planungsbehörde und sind im Rahmen der laufenden Planung nicht mit solchen zu verwechseln. Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse, sodass eine Enteignung im Falle, dass keine Einigung mit betroffenen Grundeigentümern erreicht werden kann, gerechtfertigt ist. Dies wäre jedoch die allerletzte Option. Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
50	477	Durch taktisches überrumpeln von Behörden und Kommunen versucht die Jungfraubahn ein überdimensionales, regional unverträgliches, nicht mehrheitsfähiges Bauvorhaben durchzuboxen und den touristischen Ertrag zu steigern, was mehrheitlich Nachteile für die Gegend des ganzen Berner Oberlandes von Spiez über das Bödeli bis in die «Lütschinentaler» hinein- generiert. Aufgrund der totalen Ausrichtung auf Gewinnmaximierung seitens der Jungfraubahn- Holding werden die meisten Probleme kleingeredet und zuerst versucht das durchzuringen, was ihre Finanzen steigert. Weder Mensch noch Natur werden dabei verschont, sie werden rüpelhaft übergegangen, um ihre eigenen ökonomischen Interessen zu steigern. Uns stellt sich hierbei die Frage ob Abklärungen betreffend Auswirkungen auf Natur, Umwelt, Bevölkerung, Verkehr, Alltagsleben und nicht zuletzt Tourismus, sauber, ehrlich und transparent ausgeführt und analysiert sowie öffentlich kommuniziert wurden. Übertourismus ist nicht nur Thema der Jungfraubahn und Grindelwald/Lauterbrunnen, sondern erfordert das Zusammenspiel des ganzen Berner Oberlandes, um den Tourismus für Einheimische erträglicher zu gestalten, was momentan durch die Verblendung einiger starker egoistischer Profiteure nicht zu funktionieren scheint.	Das Projekt „Ersatz Firstbahn“ in der geplanten Form ist unverhältnismässig, natur- und Ortsverträglich nicht tragbar, sowie demokratisch und wirtschaftlich nicht ausreichend legitimiert. Es ist unverzüglich zu stoppen, bis eine unabhängige, transparente und gesamtheitliche Prüfung aller Auswirkungen vorliegt und eine zukunftsorientierte gesamtheitliche Ortsplanung für Grindelwald vorliegt.	Mit dem geplanten Ersatz der Firstbahn sollen die Auswirkungen der vielen resp. zunehmenden Touristen merkbar verbessert und die Qualität sowohl für Grindelwald wie auch die gesamte Jungfrau-Region gesteigert werden. Die Prüfung der Auswirkungen auf Natur und Umwelt erfolgt durch die zuständigen Amts- und Fachstellen im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sowie durch die Umweltverbände.	A
50	478	Littering aus den Gondeln wäre ein weiteres Problem, welches unsere landwirtschaftliche Fläche und Scheune noch zusätzlich belasten würde. Bereits jetzt lassen herumstreunende Touristen Abfall, Blechdosen, Glasscherben, Essensreste etc. einfach im Maschinenschuppen oder auf der Wiese liegen. Ja manchmal sogar auf dem Heustock. Sie zertreten Mähflächen und erstellen darauf oder im Wald, direkt unter Bäumen Feuerstellen. Der Abrieb und das Abtropfen von Seil und Seilschmiernmittel würde das Futter auch in unbekannter Grade verschmutzen und möglicherweise zum Tod von Nutztieren führen. Essensreste ziehen Kleinraubwild an, welche sich wiederum in unseren Gebäuden einnistet und diese beschädigen und zu weiteren Problemen führen (Losung verschmutzt Tierfutter => ev. Aborte oder Fuchsbandwurm => Verendung von Nutztieren), Fundamente werden untergraben, Kabel im inneren von Gebäuden werden zerbissen usw.).		Die Sensibilisierung und Lenkung der Besuchenden wird mittels eines Besucherlenkungskonzepts bestmöglich verbessert, sodass möglichst viele solche Vorfälle verhindert werden. Betr. Auswirkungen der technischen Anlagen wird die Umwelt- und Tierverträglichkeit im Plangenehmigungsverfahren mit gezielten Massnahmen maximiert. Sollten Konflikte erkannt werden, welche auch mit Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nicht behoben werden können, wäre die Planungsvorlage nicht genehmigungsfähig. Dies wird im Rahmen der kant. Vorprüfung durch das zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung, unter Einbezug sämtlicher betroffenen Fach- und Amtsstellen, geprüft.	B
50	479	Wir hoffen hiermit ein unverblümtes Wort für unsere stummen, leidenden Kollegen und Freunde aus Grindelwald einbringen zu können und für sie, in unserer unabhängigen Position, einen Hilferuf zu platzieren. Da weitaus bessere, aber vielleicht geringfügig weniger gewinnorientierte, Konzepte zur Erneuerung Firstbahn und Touristenlenkung bestehen, sollten diese der Bevölkerung endlich öffentlich gezeigt und verglichen werden. Grindelwald soll durch Grindelwaldner sowie dem Dorf wohlgesinnte Grundeigentümer gestaltet werden. Es darf nicht sein, dass durch Druck eines finanziell orientierten Unternehmens, welches seinen steuerrechtlichen Hauptsitz nicht in der Gemeinde hat und hier «nur» die verhältnismässig geringe Liegenschaftssteuer bezahlt, zu relevanten Entscheiden gedrängt wird. Dazu ist ein starker, unvoreingenommener Gemeinderat, der rege Meinungsaustausch mit dem souveränen Volk sowie den auswärtigen Grundeigentümern, von enormer Bedeutung, um den wahren Volkswillen in voller Stärke zu repräsentieren und gegen aussen zu vermitteln!		Kenntnisnahme	B
50	480	Eine Talstation bei der Fuhrenmatte wird in Grindelwald und auf der Strasse nach Interlaken niemals den von der Bevölkerung erwünschten Entlastungseffekt bringen. Eine Verbindungsbahn Isch-Bodmi ohne richtige Talabfahrt sowie Platzmangel unter dem Hotel Alpenhof und durch den Kreuzweg, Richtung Bahnhof, verunmöglicht es den Anwohnern kaum noch, per Auto nach Hause zu gelangen, im Sommer wie Winter wird durch übermässiges Aufkommen von Fussgängern, Wanderern oder Schneesportlern praktisch unpassierbar würde, mit dem Ausbau der Bahnverbindung würde sich die Situation nur verschlechtern. Überdies wäre mindestens eine mobile Beschneiungsanlage erforderlich welche, wiederum durch ihre surrende Geräuschkulisse im Betrieb, in Wohnnähe, negativ auffallen würde.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Teilprojekt nicht weiterzuverfolgen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Rückführung der Gäste ins Dorf so nicht zufriedenstellend gelöst wird. Im weiteren Verfahren sind deshalb weitere Massnahmen (z.B. neue Bahn Stählisboden-Bort, Kapazitätssteigerung Skibus-Angebot, weitere) zur Verbesserung der Rückführung zu prüfen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.	A
50	481	Eine Bahn quer über das Dorf prägt das Landschaftsbild negativ und generiert zusätzliche Gefahren und Einschränkungen für Einheimische und Touristen. Somit muss das Projekt Fuhrenmatte sofort auf Eis gelegt und eine bessere Variante für das Dorf und die Gegend hervorgeholt werden.		Mit der neuen Firstbahn können konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt werden. Mit dem Vorhaben entstehen durchaus neue Einschränkungen, es fallen jedoch auch bestehende Einschränkungen für die heute betroffenen Grundeigentümer:innen weg. Aus Sicht der Gemeinde Grindelwald sind Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und auch die geplante Linienführung ist aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Der Gemeinderat hält am Projekt fest.	B
51	482	Bereits heute ist die Zufahrt mit dem Auto nach Grindelwald (gilt auch für den Rückweg) oftmals nur mit viel Geduld möglich. An vielen Tagen ist der Stau programmiert, obwohl in Matten noch Parkplätze zur Verfügung stehen würden. Der Umstieg auf den Zug scheint nicht sehr beliebt zu sein. Weil dadurch alle Parkplätze in Grindelwald besetzt sind, ist es teilweise, vor allem am Wochenende, nicht mehr möglich, mit dem Auto im Dorf einzukaufen, da auch das Parkhaus vollbesetzt ist. Dies betrachten wir als erheblichen Ärger und für Einheimische wie auch Ferienwohnungsbesitzer eine unzumutbare Situation. Ein weiteres grosses Ärgernis sind die Cars, welche auf dem Bärplatz mit laufenden Motoren - ist ja nötig für die Klimaanlagen der Cars - parkieren. Wer auf den Grindelwald-Bus wartet, sitzt notgedrungen im Abgasnebel. Bei den Skitouristen hat sich offensichtlich eingebürgert, dass Zugreisende im Terminal Richtung Grindelwald einsteigen, damit sie für ihre Rückfahrt nach Interlaken einen Sitzplatz ergattern können. Dies zeigt, dass bereits heute die Kapazitäten absolut unzureichend sind. Dies könnte zwar der geplante Viertelstundentakt der BOB teilweise lösen nur würde damit gleichzeitig das Problem auf der Strasse durch die doppelt so lange Zeit vor den geschlossenen Barrieren massiv erhöhen.	Der Tourismus in Grindelwald hat in den vergangenen Jahren in grossem Mass zugenommen. Die Menschenmassen, welche sich halbstündlich, durch das Dorf «quälen», sind sicherlich kein gutes Zeichen für ein «nachhaltiges» Bergdorf. Es ist fraglich, ob sich dieser Massentourismus für Geschäfte, Hotels und Restaurants auf längere Sicht bezahlt machen wird. Die geplante Kapazitäts erhöhung mit dem Neubau der Firstbahn ab dem Bahnhof wird dies alles noch erheblich verschlimmern, denn die Touristen werden nicht einfach am Bahnhof verweilen. Hinzu kommt das Verhalten der Touristen, welche nicht an der Natur- und Bergwelt interessiert sind und sich auch dementsprechend verhalten, siehe Littering, Rücksichtnahme, Anstand, etc	Mit der Einführung des 1/4-Stunden-Takts der Berner Oberland-Bahn soll der Umstieg auf den ÖV ab Matten attraktiver gestaltet werden. Zudem wird seit vergangenem Winter ein neues Tarifkonzept auf den Parkplätzen der Jungfraubahnen angewendet, welche zudem Anreize bieten soll. Wie auch bei der Einführung anderen Neuheiten, benötigt das P+R Matten eine gewisse Anlaufzeit bis es wie gewünscht funktioniert, es werden jedoch laufend Massnahmen zur Steigerung umgesetzt (beispielsweise Aufhebung Nachtparkverbot P+R Matten).	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
51	483	Wir sind sehr betrübt über die Entwicklung in Grindelwald und befürchten, dass die Zunahme des - ausländischen - Tourismus über alles andere gestellt wird und Menschen, Tiere und Natur dafür bezahlen. In diesem Sinne beantragen wir: Abbruch des Planungsverfahrens inkl. geplanter Linienführung in der vorliegenden Form	Die geplante grosse Erhöhung der Transportkapazitäten sowie die Verlagerung der Linienführung bewirkt einschneidende bauliche Massnahmen an einem neuen Ort durch bisher nicht tangiertes Gebiet. Dies bedeutet einen erheblichen Eingriff in die bis jetzt zum Glück noch wunderschöne Natur und schadet Fauna und Flora. Zudem wird noch eine zusätzliche Bahn für die Rückführung der Skitouristen erforderlich sein. Die als «Verkaufsargument» angeführte Tatsache, dass es den Skifahrerinnen innert kürzester Zeit möglich sein würde, am Morgen auf First und am Nachmittag auf der Scheidegg ihrem Sport zu frönen, zeigt, dass Masse vor Qualität steht oder Geld vor Natur...Das Allerschlimmste am ganzen Projekt scheint uns aber der Grössenwahnsinn im Bereich der Bauten auf dem First. Kann es tatsächlich ein Ziel der Gemeinde Grindelwald sein, den Berg mit allen möglichen «Fun- und Bespassungsmöglichkeiten» zu verbauen bzw. zu versauen? Bereits die heutigen Möglichkeiten mit First Mountain Cart und First Trottibike Scooter sind für Naturfreunde und Wanderer keine Freude. Wäre nicht heutzutage Sorgfalt gegenüber der Natur angesagt?	Der gewählte Standort soll der Entflechtung dienen. Die Kapazitätserhöhung entspricht nicht einer effektiven Steigerung, mit ihr können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die Statistik zeigt zudem ebenfalls auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben. Die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen sind gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen. Die Marke von 6000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5000 Besuchenden pro Tag. Eine Konzentration des Adventure-Angebots auf den Bereich zwischen First und Schreckfeld soll dazu beitragen, die jetzigen Konflikte zu reduzieren. Ein Ausbau des Angebots auf weitere Aktivitäten ist (zum jetzigen Zeitpunkt) nicht geplant und könnte einzig unter Berücksichtigung kommunalen, kantonalen und nationalen Vorschriften jemals erfolgen.	B
52	484	Die für Mitwirkung vorgestellten Planungen der Jungfraubahn Holding Interlaken sind generell aus Sicht Architektur, Ingenieurwesen und den damit auch verbundenen Freiräumen nicht akzeptierbar und sind zukünftig vollumfänglich der Hoheit Gemeinderat Grindelwald zu unterstellen. Im Rahmen der Mitwirkung stellen wir Antrag: Unter Führung Gemeinde Grindelwald sei gleichzeitig ein Planungsverfahren gemäss "Ordnung für Studienaufträge" SIA 507 143, gültig seit 1. August 2025, für die möglichen Standorte Furenmatt und Gydisdorf je einzuleiten; dazu stehen insbesondere Art. 4, Art. 5.1 und Art. 7, ev. Art. 8 der Schweizer Norm zur Verfügung.	Es gilt eine Verpflichtung der Gemeinde Grindelwald zusammen mit der Jungfraubahn Holding Interlaken das sehr komplexe und anspruchsvolle Bauprojekt Ersatz Firstbahn AG, nachzukommen.	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. Aus diesem Grund wird zurzeit zur Erarbeitung des Richt-/Vorprojekts ein zweistufiges qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt.	A
53	485	A)Bahnhof Grindelwald Neuer Bahnhertinal -Das Ziel ist ein neuer Terminal beim Bahnhof, beinhaltend die Stationen der Berner Oberland Bahn BOB, Wenger-Alp Bahn WAB, Firstbahn FB, Busbetriebe BB sowie Parkierungsanlagen -Zentral sind ober- und unterirdische Verbindungen für die Benutzenden von und zu den Bahn- sowie Busanlagen Neuer Busterminal -Der neue Terminal ist eine vollständig unterirdisch angeordnete Anlage mit Buswendeschleife -Die Erschliessung erfolgt von Westen her über die Spillstattdstrasse -Bei der Ein- und Ausfahrt des Terminals sind die Busse prioritär zu behandeln -Es entstehen geschützte Warte-, Aussteige- und Einstiegebereiche für die Buspassagiere -Es gibt direkte, geschützte unterirdische Verbindungen für Personen zur BOB, WAB und FB Unterirdische Parkierung -Angedockt an den Busterminal erfolgt ein unterirdisches Parkhaus für Personenwagen und Betriebsfahrzeuge mit ca. 250 Plätzen (gemäss FB) -Interessenkreis für Parkflächen: Gäste FB, Infrastruktur FB und BB, Personal und Gäste Hotellerie, Handel, Gewerbe, Ladengeschäfte, Büros, Wohnen -Die Erschliessung erfolgt von Westen her über die Spillstattdstrasse Anliegerbauten / Überbauung in Verbindung mit neuer FB -Neubauten können teilweise über dem Busterminal angeordnet werden -Es entstehen Mantelnutzungen für Hotellerie, Handel, Gewerbe, Ladengeschäfte, Büros, Wohnen -Es wird ein möglicher neuer Standort für die Gemeindeverwaltung Neue Platzgestaltung Gemäss unserem Ideen- und Gestaltungsvorschlag im Planmaßstab 1:200: -Platzbereich «Bahnterminal BOB/Unterirdischer Busterminal/Zugang Firstbahnterminal» vom 25.11.2024, umfassend eine Fläche von ca. 2'300 m <sup>2</sup> -Der Bereich ist ein verbindendes Element zwischen den Dorfteilen Bahnhof-Ostseite und Bahnhof Westseite -Es entsteht eine attraktive, verkehrsreiche Zone/Flanierzone; für den Zweiradverkehr offen -Anlieferungen für Gewerbe, Ladengeschäfte sowie Infrastrukturen Bahnen sind möglich -Elemente der Gestaltung sind ebene und strukturierte Belagsflächen, Bäume, Beleuchtung, Fahnen, Sitzplätze, Bergwasser Standorte für Reisebusse -Eine beschränkte Anzahl Abstellplätze bei der Gemeindeverwaltung I Spillstattdstrasse bleibt bestehen und ist ein primärer Platz für den Ein- und Ausstieg von Personen per Reisebusse -Der primäre Standort I die Stationierung der Reisebusse ist und bleibt im Grund (Talgietli)		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
53	486	B)Entlastung und Gestaltungen Dorfkern Neue Südumfahrung mit Parkhaus -Bereich Grundstrasse/Wärgistalstrasse -Lochbodenstrasse -Almis - Grabenstrasse: Länge ca. 1'300 m; situative Plandarstellung vom 30.04.2023 im Maßstab 1:2000 -Erforderlich sind neue Landzuteilungen/Arrondierungen/Zusammenlegungen von landwirtschaftlichen Flächen mit verbesserten, optimalen Bewirtschaftungsstrukturen -Unterirdisches Parkhaus im Almis mit unterirdischem Zugang über Laufband und Lift zur Downtown Lodge ins Dorfzentrum (Nähe der Hotels Spinne, Eiger, Hirschen, Grindelwalderhof) -Anzahl Parkflächen für PW und Betriebsfahrzeuge: ca. 250 Plätze -Interessenkreis für Parkflächen: Gäste Dorf, Personal und Gäste Hotellerie, Gewerbe, Ladengeschäfte, Einkäufe Neubau Transportlift Isch - Bodmi -Mittelfristig eine eher schlechte Investition, infolge der kritischen Höhenlage über Meer, ungenügenden Schneefällen und zu hohen Temperaturen für Beschneiungsanlagen -Die Bodmi-Arena wird folglich mittelfristig im Raum der FB-Station Bart oder Schreckfeld angesiedelt werden müssen Neubau Funi Dorfstrasse - Bodmi -Anstelle einer Investition in den Neubau des Transportlifts Isch - Bodmi sind die Geldmittel in die Realisierung der Funi-Bahn zu legen -Als Ganzjahresbetrieb hat die Funi-Bahn gegenüber dem Saisonbetrieb eines Lifts Isch - Bodmi einen markanten Vorteil und führt zudem zu einer Belebung des Dorfzentrums Busbetriebe Winter (5 Monate) -Höchstbelastung der Strecke Hotel Wetterhorn I Stählisboden - Busterminal Bahnhof: Die Zukunftsroute führt via Kirche - Rybigässli - Südumfahrung-Endweg- Bärplatz zum Busterminal Bahnhof -Die Mehrlänge der Fahrtstrecke über die Südumfahrung von ca. 1'550 m gegenüber der Fahrt durch die Dorfstrasse wird aufgewogen und annähernd wettgemacht durch eine ermöglichte, zügigere Fahrweise auf der Umfahrungsstrasse		Die Anliegen/Ideen werden den Teilnehmern vom Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
53	487	Aufwertung und Gestaltung der Dorfstrasse: -Die «neue» Dorfstrasse wird ausgestaltet als Fussgängerzone mit attraktiven Plätzen, die ihrerseits mit verbindenden Fahrbereichen zusammengefüg sind. Die Zone erstreckt sich vom Coop bis zur heutigen Firstbahn (Länge ca. 600 m) -Die Steuerung des Fahrverkehrs erfolgt mittels eines Leitsystems über Senksäulen und Anmeldeautomaten im Bereich Coop bis Hotel Bergwelt (Länge ca. 400 m) -Der Einlass in die Zone wird über Sprechautomaten oder Karten gesteuert, die Ausfahrt aus der Zone automatisch gesteuert und freigegeben -Elemente der Gestaltung sind: Ebene und strukturierte Belagsflächen, Bäume, Beleuchtung, Fahnen, Sitzplätze, Bergwasser		Eine Aufwertung der Räume rund um die Dorfstrasse kann nur im Zusammenhang mit einer Autofreien oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird den Teilnehmern vom Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
54	488	Die Belastung des Tals ab den entsprechenden Autobahnausfahrten bis nach Grindelwald und unterdessen auch nach Lauterbrunnen ist in den erwähnten Dörfern für Einheimische und Touristen fast unzumutbar geworden. Von den Folgen des Parkplatz-(PP-)Suchverkehrs im Dorf gar nicht die Rede. U.a. die Marketingmassnahmen der Jungfraubahnen (JFB) wie die Verbreitung von Bildern/Videos von Grindelwald mit seinen natürlichen Attraktionen und unterdessen leider auch mit seinen künstlichen (Unterhaltungs-)Einrichtungen via Social Media, Internet, Fernsehen etc. haben dazu geführt, dass die Lütschinentaler unterdessen von unheimlichen Touristenmassen überschwemmt werden.		Kenntnisnahme	B
54	489	Herr Luggen (Geschäftsführer Firstbahn) äusserte sich anfangs 2025 stolz, dass die (auch aus seiner Sicht) unkontrolliert gewordene Situation mit der V-Bahn (und den damit verbundenen Infrastrukturbauten) wieder etwas unter Kontrolle habe gebracht werden können. Die JFB hätten damit der Einwohnergemeinde ein Problem abgenommen. Meinem Hinweis, dass die Touristenmassen nicht Gott gegeben, sondern von den JFB verursacht worden seien, musste Herr Luggen beipflichten. Einheimische klagen an, dass man einer V-Bahn-UeO nicht zugestimmt hätte, wenn man gewusst hätte, welche negativen Auswirkungen die Realisierung der V-Bahn haben würde (Zunahme Touristen- und Verkehrsmassen etc.).	Diese Einschätzung teile ich nicht, da doch jede(r) im Zusammenhang mit der V-Bahn-UeO Stimmberchtigte jemanden in der Familie, im Freundeskreis etc. kannte, der damals bei den JFB arbeitete, sonst von den JFB abhängig war oder der sich den mafiosen Machenschaften eines Herrn Kessler ausgesetzt sah und sich daher zu einem «Ja» zur UeO V-Bahn «genötigt» sah.	Kenntnisnahme. Wie auch bei der Planung zur V-Bahn, die von den Stimmberchtigten angenommen wurde, wird die vorliegende Planung zur Abstimmung vorgelegt.	B
54	490	Das gleiche wiederholt sich nun beim Ersatz der Firstbahn: Die Gemeinde scheint sich (u.a. aufgrund der unterdessen wohl sehr geringen, überhaupt noch finanzierten verkehrstechnischen Möglichkeiten) von den JFB deren Versäumnisse im Bereich Verkehrsplanung (vermeintlich) lösen lassen zu wollen. Dass die Firstbahn mit dem Argument des Endes der bestehenden Konzession erneut massiv mehr (Bahn-)Kapazität bauen und um diese auszulasten, noch mehr Touristen anziehen will, ist unterdessen allseits bekannt, scheint aber nicht zu stören.		Die Ortsplanung ist Aufgabe der Gemeinde (Art. 53ff BauG). Der Gemeinderat engagiert sich als gewählte Vertreterinstanz der Bevölkerung unter Einbezug der ebenfalls durch die Stimmberchtigten gewählten Kommissionen bereits heute und nimmt seine Aufgabe wahr, für Grindelwald eine gute Lösung zu finden. In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
54	491	Der Ausbau der Kapazität sei gemäss Herr Luggen ausschliesslich zur Bewältigung von Spitzen vorgesehen. Man wolle nicht generell mehr Besucher:innen auf die Frist befördern. Der (rentablene) Sommertourismus soll gemäss Herr Luggen gefördert werden. Letzteres kann aufgrund der Erfahrungen mit der V-Bahn und unter Berücksichtigung des üblichen betriebswirtschaftlich bedingten Verhaltens nicht ernst genommen werden (Mehrkapazität=> Mehrtourismus-/verkehr zur Erhaltung bzw. Steigerung der Rentabilität). Es ist also offensichtlich, dass im Fokus des Ausbaus der Firstbahn-Kapazität vor allem rein wirtschaftliche Interessen stehen. Die negativen Folgen des beabsichtigten Bahn-Neubaus auf einer neuen Linie und die negativen Folgen des zusätzlichen touristischen Aufkommens in der Region First aufgrund des Kapazitätsausbaus (Stichwort Disneyland) ist den Verantwortlichen der JFB offensichtlich egal. Wichtig ist der Shareholder-Nutzen, insbesondere derjenige von Herrn Kessler. Er habe schliesslich sein ganzes Geld in die JFB investiert, wie er kürzlich in kleinem Rahmen zum Besten gab.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse. Bei der Erstellung des Eiger-Express wurde auch eine Zunahme an Gästen verzeichnet, die jedoch nicht annähernd der maximalen Kapazität entspricht. Die Annahme, dass eine Steigerung der Besucherzahl um ca. 10% zu erwarten ist, stützt sich auf diese Erfahrung.	A
54	492	Im Erläuterungsbericht wird davon ausgegangen, dass die vermeintliche Attraktivierung des ÖV (P+R in Matten; Viertelstundentakt BOB; Talstation Firstbahn am Bahnhof) dazu führen werde, dass der (wohl zu tief angenommene) Gästezuwachs von 10% vom ÖV aufgenommen werden könne. Die Realität ist aber eine andere: Der individuell anreisende Gast - die früher im Rahmen von Gruppen- und Pauschalreisen anreisenden Gäste kommen heutzutage ebenfalls individuell (siehe die nicht übersehbare Masse von Fahrzeugen mit Al-Kontrollschildern) - hat auch künftig die Absicht, mit dem Auto möglichst direkt nach Grindelwald zu fahren und nicht z.B. in Matten auf die Bahn umsteigen und sein ganzes Material umladen zu müssen. Würde er den ÖV attraktiv genug finden, würde er bereits von zuhause aus mit dem ÖV anreisen. Aber mit dem ganzen Wintersport-Material «bewaffnet», ist die Reise für den fern der grossen Bahnlinien Wohnhaften nicht so attraktiv, wie für den, meist in Städten wohnhaften, vermeintlich progressiven ecoptima-Planer, welcher der im Erläuterungsbericht erwähnten Umstiegstheorie allenfalls persönlich nahesteht. Der klassische Berner Oberländer ist meinen langjährigen Beobachtungen folgend ja auch weit vom Umstieg vom Auto auf den ÖV entfernt.		Jede Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Der öffentliche Verkehr ist allen zugänglich und ist nicht nur für Einheimische gedacht. Die Nutzung des ÖV im Tourismus wird schweizweit gefördert. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern das Verkehrsaukommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Nach Umsetzung der Entflechtung Schiene-Strasse beim Bahnhof Burglauenen bestehen nur noch zwei Barrieren-Anlagen in Zweisilbigen. Die Verlegung der Talstation zum Bahnhof entlastet zudem die Dorfstrasse. Das Anliegen wird den Teilnehmern im Rahmen der Arbeiten zum Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
54	493	Zudem haben die JFB ein virulent wirtschaftliches Interesse, das Parkhaus Terminal (ca. 1'000 PP) und das neu geplante Parkhaus im Bereich Bahnhof (250 PP) tagsüber zu vermieten. Es ist also mitnichten so, dass es die Absicht der JFB sein wird, dass «so viele Gäste wie möglich mit dem ÖV nach Grindelwald reisen» (s. S. 59 Erläuterungsbericht), sondern dass letztlich nur die in Matten parken sollen, die in Grindelwald keinen PP mehr finden. Herr Luggen konnte mir anfangs 2025 nicht erklären, wie die Triage der Fahrzeuge in Matten praktisch erfolgen soll. D im Erläuterungsbericht dargestellten verkehrstechnischen Massnahmen gehen von falschen Annahmen aus, die vermutungsweise auch nicht denen der JFB entsprechen, aber als Grundlage für das anstehende Planungsverfahren natürlich vorteilhaft scheinen.		Jeder Besitzer eines Parkhauses hat Interesse, dass dieses gut vermietet ist. Die Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern das Verkehrsaukommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Der Bedarf der neu zu erstellenden Parkplätze ist noch zu bestimmen. Die Überlegungen werden den Teilnehmern im Rahmen der Arbeiten zum Dialogverfahren Verkehr Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
54	494	Herr Luggen hat mir anfangs Jahr Fotos gezeigt, auf der lange Kolonnen von Gästen zu sehen waren, die an der Tal- und an der Bergstation der Firstbahn anstanden. Es gehe beim Ersatz der Firstbahn u.a. darum, mit einer deutlichen höheren Transportkapazität sicherzustellen, dass man die Gäste in Spitzenzeiten ohne langes Anstehen rasch transportieren könne. Die Gondeln der neuen Bahn werden ein grösseres Fassungsvermögen haben und schneller fahren. U.a. diese beiden Faktoren werden bereits bewirken, dass die bestehende Anzahl Fahrgäste ohne lange warten zu müssen, aufgenommen und transportiert werden können. Um die sog. Spitzen abzudecken, braucht es also keine zusätzlichen Kapazitäten.		Die erzielte Mehrkapazität kommt, wie von den Mitwirkenden erkannt, von den grösseren Gondeln und der schnelleren Fahrgeschwindigkeit. Es sind keine weiteren Massnahmen vorgesehen, um die Kapazität zu erhöhen.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
54	495	Der (Parkplatz-)Suchverkehr, da pflichtige ich den Gegnern des Ersatzes der Firstbahn am bestehenden Standort und auf der bestehenden Linie bei, ist ärgerlich. Das Versprechen, die Verkehrsprobleme mit der favorisierten Variante ab Furenmatte und dem ausgebauten Bahnzubringer lösen zu können, wird aber sicher nicht eingelöst werden können.	Da die Gäste, wie es die einschlägigen Beobachtungen zeigen, mit dem Auto möglichst nahe zu den beabsichtigten Orten fahren wollen und aufgrund der Tatsache, dass sich die Autofahrer nicht in genügender Anzahl zum Umsteigen motivieren lassen werden, wird der Suchverkehr von hinten (Sunstar-Talstation Pfingstegg) in den vorderen Teil des Dorfes (Bahnhof) verlagert werden.	Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die neue Firstbahn wird den zunehmenden Umstieg auf den ÖV zur Anreise fördern. Voraussetzungen für diese Entwicklung sind eine Talstation an einem geeigneten Standort und einen direkten, attraktiven Anschluss an die BOB. Mit dem neuen Standort wird der dichteste Teil des Dorfes (Dorfstrasse ab Furenmatte) deutlich weniger befahren, wodurch die Dorfbevölkerung vom Verkehr entlastet wird.	B
54	496	Der Variantenvergleich bedingt eine umfassende(re) Interessenabwägung. Mehrkapazitäten (PP; Bahnkapazitäten etc.) bringen Mehrverkehr. Zusätzlich wird die neue Bahn weit über den eigentlichen Bereich ihres Korridors hinaus umfangreiche negative Auswirkungen haben. Dies auf die bisher noch intakte Landschaft, auf die Tiere sowie auf die Grundeigentümer:innen der betroffenen Liegenschaften, auf die Bewohner: innen und Tourist: innen. Ganz besonders gross sind die, infolge der direkten Linienführung negativen Auswirkungen im Wildschutzbereich bei der First. Zum deutlichen Überhang negativer Auswirkungen der neuen Bahn auf neuer Linie ab Furenmatte (gegenüber der bestehenden Linie) führen auch die notwendig bleibenden und zusätzlich notwendig werdenden Bahnen wie Schreckfeld-First und Isch-Schonegg.		Die neue Linienführung löst Verkehrsprobleme, die der heutige Standort und die heutige Linienführung mit sich bringen. Die Variantenprüfung erfolgte unter gleichen Voraussetzungen für alle Varianten, was dem Standardvorgehen entspricht. Bestehende wie auch künftige Auswirkungen werden gleich gewichtet. Das bedeutet, dass bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung gleich wie neue Auswirkungen gewichtet werden. Die Interessenabwägung ergab, dass die Verschiebung der Talstation insgesamt weniger negative Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt. Die neue Linienführung, insbesondere ab Ort, wird aufgrund ihres Verlaufs hinter der Felskante der "Firstwengen" landschaftlich weniger gut einsehbar sein als die bisherige. Zudem wird die neue Bahn mit weniger Stützen deutlich höher verkehren, so dass Eingriffe in die Landschaft reduziert und schützenswerte Zonen "überflogen" werden. Auf die Bahn Isch-Schonegg wird im weiteren Verfahren verzichtet. Die Bahn Schreckfeld-First wird – abgesehen von einer leichten Verschiebung – dem heutigen Abschnitt entsprechen und somit keine zusätzlichen negativen Auswirkungen mit sich ziehen.	B
54	497	Die negativen Auswirkungen des geplanten Ausbaus touristischer Einrichtungen auf der First selbst sind offenkundig, aber variantenunabhängig.		Neue Belastungen werden durch den Rückbau bestehender Anlagen sowie durch vorgesehene Ersatzmassnahmen kompensiert, wie es das übergeordnete Recht vorgibt. Im Rahmen der Vorprüfung und letztendlich der Genehmigung prüfen die kantonalen Behörden, ob die Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft zulässig sind.	B
54	498	Eine Kapazitätserweiterung der Firstbahn darf nur geplant und realisiert werden, wenn eine umfassende Prüfung und Abwägung aller Interessen zum Schluss kommen sollte, dass eine Kapazitätserweiterung für Grindelwald verträglich sein würde. Letzteres ist auszuschliessen, weil der Tagesgast, der individuell anreist, wie vorerwähnt bis nach Grindelwald fahren und bei vollen Parkhäusern, weiterhin Suchverkehr im Dorf verursachen wird. Ist man nämlich einmal an der Verzweigung Bärparkplatz/Coop vorbei, gibt es kein zurück mehr. Wenden ist der engen Platzverhältnisse und der Passanten wegen sozusagen unmöglich, außer bei der Kirche hinten. Sollten dennoch Mehrkapazitäten geplant und realisiert werden, sollte der Tagestourist bereits in einem zusätzlichen Parkhaus am Standort Terminal parkieren. Von dort sollte er auf direktem Weg auf die First gebracht werden. (Nebenbei: Herr Luggen hat mir anfangs 2025 gesagt, dass diese Variante geprüft worden sei. Der Kaufpreis für das Land, auf dem das neue Terminal-Parkhaus hätte zu stehen kommen können, sei ihnen aber zu hoch erschienen.)	(Sunstar-Talstation Pfingstegg) in den vorderen Teil des Dorfes (Bahnhof) verlagert werden.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Eine Linienführung ab Terminal wurde im Rahmen der Variantenprüfung verworfen, da diese Variante mehrere öffentliche Interessen stärker verletzt als die vorgesehene, ohne einen markanten Vorteil zu erbringen. Die im Rahmen des Planungsverfahrens durchgeführte Variantenprüfung ist nicht mit der internen Variantenprüfung der Firstbahn gleichzustellen, welche ganz andere Faktoren berücksichtigt hat.	B
54	499	Die bisherige Planung des Ersatzes der Firstbahn geht von unrealistischen Annahmen aus (v.a. Umstieg Individualverkehr auf ÖV in Matten und damit Lösung Verkehrsproblem in Grindelwald) und lässt diesbezüglich wichtige Interessenkonflikte unerwähnt (Umstieg in Matten vs. Absicht der JFB, die PP im Terminal und in der neuen Einstellhalle beim Bahnhof vermieten zu wollen). Die Variante Furenmatte-First wird das Verkehrsproblem in Grindelwald (u.a. PP-Suchverkehr) mitnichten lösen, sondern es nur zum Bahnhof hin verlagern.	Die umfangreiche Interessenabwägung zwischen der Variante «Erneuerte Bahn auf bestehender Linie» und der Variante «Neue Bahn auf neuer Linie Furenmatte-First» fällt zu Gunsten der bestehenden Linie aus. Die zahlreichen negativen externen Effekte einer neuen Bahn auf neuer Linie überwiegen diejenigen einer erneuerten Bahn auf bestehender Linie (Kapazitätserweiterung verursacht mehr Individualverkehr bei zu wenig zusätzlichen PP und Nichtumstieg auf ÖV = Verlagerung [nicht Verhinderung] des bestehenden PP-Suchverkehrs; grosse negative Auswirkung der neuen Bahn auf neuer Linie plus Zusatzbahnen auf die heute dort noch intakte, schöne Landschaft, auf Tiere [inkl. in Wildschutzzonen]; auf Grundeigentümer:innen, Bewohner: innen und Touristinnen etc.).	Die Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&R Matten und 1/4 Stunden Takt verringert das Verkehrsauftreten nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Jeder Besitzer eines Parkhauses hat Interesse daran, dass dieses gut vermietet ist. Die Überlegungen werden den Teilnehmern im Rahmen der Arbeiten zum Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
54	500	Verfahrensrecht in Sachen Umwelt-, natur- und heimatschutzrechtlicher Aspekte: Diesbezüglich verweise ich auf die Eingabe von Herrn Prof. Dr. Beat Stalder im Namen der IG Pro Grindelwald Dorf vom 5. August 2025.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
55	501	Die für das Projekt «Ersatz Firstbahn» erforderliche Ortsplanungsrevision ist - wenn überhaupt - von einer unabhängigen Instanz als Planungsbehörde vorzunehmen. Eine Person, die eine Verfügung oder einen Entscheid zu treffen oder vorzubereiten oder als Mitglied einer Behörde zu amten hat, tritt in den Ausstand, wenn sie in der Sache ein persönliches Interesse hat oder aus andern Gründen in der Sache befangen sein könnte (Art. 9 Abs. 1 Bst. a und f des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21). Gemäss Art. 8 Abs. 2 des Dekrets über das Baubewilligungsverfahren (BewD; BSG 725.1) ist die Regierungsstatthalterin oder der Regierungsstatthalter in jedem Fall zuständig für die Erteilung der Baubewilligung betreffend Bauvorhaben, die für Zwecke der Gemeinde bestimmt sind. Bei der vorliegend zur Mitwirkung aufgelegten Planung muss dasselbe gelten wie für jedes andere Vorhaben, das einer behördlichen Mitwirkung bedarf: sofern die Behörde ein eigenes Interesse am betreffenden Vorhaben hat, muss sie sich aus dem Verfahren zurückziehen (vgl. Rz. 4 f. oben analog). Die Jungfraubahn AG ist die grösste private Arbeitgeberin und Investitorin in der Einwohnergemeinde Grindelwald und der gesamten Jungfrauregion. Die meisten der zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegten Unterlagen wurden von der ecoptima AG im Auftrag der Firstbahn AG erstellt, so beispielsweise die Überbauungordnung «Furenmatte».	Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Firstbahn AG die Ortsplanungsrevision vorlage vollumfänglich vorbereitet hat und diese von den Verantwortlichen bei der Einwohnergemeinde Grindelwald ohne weitere (und vor allem kritische) Prüfung abgenommen wurde. Letztlich gibt somit die Firstbahn AG bei der vorliegenden Ortsplanungsrevision der Einwohnergemeinde Grindelwald den Takt vor. Es ist nur schon angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahn AG für die Einwohnergemeinde Grindelwald nicht realistisch, dass diese die für das Projekt «Ersatz Firstbahn» erforderliche Ortsplanungsrevision unabhängig und neutral, d.h. in gleichwertiger Gewichtung sämtlicher involvierter Interessen, vornimmt. Die Einwohnergemeinde Grindelwald und ihre Vertreter können es sich nur schon aus wirtschaftlicher Sicht gar nicht erlauben, der Jungfraubahn AG ihren Wunsch nach der neuen Streckenführung für die neue Firstbahn abzuschlagen. Die für das Projekt «Ersatz Firstbahn» erforderliche Ortsplanungsrevision ist daher von einer unabhängigen Instanz als Planungsbehörde vorzunehmen.	Baubewilligungsbehörde ist der Bund und nicht das RSTA, da es sich bei Seilbahnen und mit den Seilbahnen direkt im Zusammenhang stehende Bauten um Bundesaufgaben handelt (Seilbahngesetz). Es gibt keine rechtliche Grundlage für eine Planung, wie sie die Mitwirkenden fordern. Einige Möglichkeit wäre eine kantonale UeO (KUEO) nach Art. 102 BauG - eine solche KUEO müsste aber vom Kanton freiwillig erstellt werden. Bisher hat die zuständige Direktion kein Interesse daran kommuniziert, eine KUEO zu erstellen. Im Planungsverfahren werden alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
55	502	<p>Die nachfolgenden Bemerkungen beziehen sich auf die aufliegende Mitwirkungsvorlage. Diese erscheint bei genauerer Betrachtung stark unausgereift. Zahlreiche zentrale Fragen sind noch offen und sollen später im Projekt geklärt werden. Entsprechend sind auch die vorliegenden Ausführungen keineswegs abschliessend. Weitergehende und ergänzende Ausführungen bleiben jederzeit vorbehalten.</p> <p>Aus der Aufgelegten Mitwirkungsvorlage ergeben sich jedoch aktuell insbesondere folgende Schlussfolgerungen (nicht abschliessend):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Interessen der Betroffenen und die langfristigen Folgen des geplanten Bauvorhabens wurden nicht in genügendem Mass berücksichtigt,</li> <li>- die kurzfristigen wirtschaftlichen Partikularinteressen der Firstbahn AG wurden ohne kritische Hinterfragung über sämtliche weiteren Interessen, Bedürfnisse und Ansprüche gestellt,</li> <li>- es wird eine weitere Ausweitung des Massentourismus in Grindelwald angestrebt (Übertourismus),</li> <li>- die Eigentumsrechte der betroffenen Grundeigentümer werden ohne ausreichende rechtliche Grundlage massiv verletzt, beschränkt und enteignet (faktisches Bauverbot),</li> <li>- die bereits heute überaus angespannte Verkehrssituation in Grindelwald wurde ausser Acht gelassen und dafür in Kauf genommen, dass sie sich zusätzlich massiv verschlechtert,</li> <li>- die alpine Flora und Fauna wird schwer in Mitleidenschaft gezogen,</li> <li>- dem kantonalen Richtplan wird nicht Rechnung getragen,</li> <li>- die bestehende Bahn könnte ohne Weiteres erneuert und dadurch die obgenannten Probleme vermieden werden,</li> <li>- den rechtstaatlichen Vorgaben wird insbesondere in prozessueller Hinsicht nicht Rechnung getragen.</li> </ul> <p>Bereits jetzt ist absehbar, dass das Projekt «Ersatz Firstbahn» rechtswidrig und unverhältnismässig ist. Es darf nicht umgesetzt werden.</p>		<p>Sämtliche angesprochenen Punkte wurden bei der Evaluation miteingezogen und berücksichtigt. Dafür werden geeignete Massnahmen (Entschädigungen, Ersatzmassnahmen) nötig und selbstverständlich sehr ernst genommen.</p> <p>Die Vollständigkeit und Rechtmässigkeit bzw. Genehmigungsfähigkeit der Planung werden von der zuständigen kantonalen Behörde im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens und des Genehmigungsverfahrens geprüft.</p>	B
55	503	<p>Das vorliegend zur Anwendung gelangende Seilbahngesetz beweckt, dass Seilbahnen für Menschen sicher, umweltverträglich, raumplanungskonform und wettbewerbsfähig gebaut und betrieben werden (Art. 1 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung; SebG, SR 743.01). Aus der Mitwirkungsauffrage ergibt sich ohne Weiteres, dass das geplante Projekt zum Neubau der Firstbahn insbesondere den Anforderungen von Art. 1 Abs. 3 SebG nicht gerecht wird und auch sonst keinem ausgewogenem Gesamtkonzept folgt, wie dies dringend notwendig wäre.</p>		<p>Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.</p> <p>Gestützt auf die Ergebnisse der Voruntersuchung werden die Aussagen im Planerlass-Dossier präzisiert. Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das AGR untersucht.</p>	B
55	504	<p>Mit der neuen Firstbahn soll der bereits eingeschlagene Wachstumskurs seitens der Firstbahn AG mit aller Kraft und ohne Rücksicht auf negative Konsequenzen fortgesetzt werden. Eine nachhaltige Strategie zur Entwicklung eines allgemeinverträglichen Tourismus in Grindelwald ist nicht zu erkennen. Bereits heute wird die Firstregion als Funpark mit dem Slogan «Top of Adventure» beworben. Mit der geplanten neuen Firstbahn soll Grindelwald noch mehr zu einer Art «Disneyland der Alpen» verkommen, in welchem Tagestouristen nach einem Besuch des Jungfraujochs noch möglichst viele weitere Sehenswürdigkeiten des Dorfes abklappern, bevor sie sich am Abend aufmachen zum nächsten Tourismus-Hot Spot der Alpen. Der Tourismus wird zunehmend auf kurzfristige Erlebnisangebote und Konsum für grosse Touristengruppen ausgerichtet, welche zumeist lediglich einen Tag in Grindelwald verbringen. Der authentische Charakter Grindelwalds droht, zu einer touristischen Kulisse zu verkommen. Von dieser Entwicklung profitieren einige wenige, insbesondere die Firstbahn AG bzw. die Jungfraubahn AG. Die negativen Folgen tragen aber alle, insbesondere die lokal wohnhafte Bevölkerung und jene Gäste, die teilweise seit Jahrzehnten für mehrere Wochen und Wochenenden pro Jahr nach Grindelwald reisen und hier Ruhe und Erholung suchen, bzw. der nachhaltige Tourismus. Die negativen Auswirkungen des vorliegenden Projektes, welche zulasten der breiten Allgemeinheit fallen, stehen in keinem Verhältnis zum angezielten wirtschaftlichen Nutzen zugunsten der privaten Firstbahn AG.</p>	<p>Auch wenn durchaus anerkannt wird, dass Tourismusindustrie und insbesondere die Firstbahn AG bzw. die Jungfraubahn AG, wichtige Arbeitsplätze in der Region schafft, geht es nicht an, dass ihre kurzfristigen wirtschaftlichen Partikularinteressen über sämtliche durchaus berechtigten Bedenken insbesondere bezüglich Ausweitung des Massentourismus, Eigentumsrechte betroffener Grundeigentümer, Verkehrssituation, Landschafts- und Naturschutz und Planungsrecht gestellt werden.</p>	<p>Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen. Im Rahmen der Interessenabwägung wurde festgestellt, dass die neue Linienführung die geringstmöglichen negativen Auswirkungen mit sich zieht und somit zu bevorzugen ist. Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.</p> <p>Gestützt auf die Ergebnisse der Voruntersuchung werden die Aussagen im Planerlass-Dossier präzisiert. Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wird im Rahmen der Vorprüfung durch das AGR untersucht.</p>	A
55	505	<p>Gemeinde und Bevölkerung von Grindelwald haben aktuell die Chance, in vielerlei Hinsicht wichtige Weichenstellungen bezüglich der weiteren Entwicklung des Dorfes vorzunehmen. Diese Chance sollte weise genutzt und eine ausgewogene, fundierte Entscheidung getroffen werden, welche sich an Langfristigkeit und Nachhaltigkeit orientiert. Diesen Werten wird das aufgelegte Vorhaben mit dem geplanten «Disneyland der Alpen» keineswegs gerecht. Die neue Firstbahn würde einer weiteren Ausweitung des Massentourismus führen, was letztendlich zum Nachteil von Grindelwald wäre. Erforderlich ist nun endlich ein ausgewogenes Gesamtkonzept, welches die Interessen sämtlicher Betroffener und die langfristigen Folgen des geplanten Bauvorhabens umfassend berücksichtigt und nicht die kurzfristigen wirtschaftlichen Partikularinteressen der Firstbahn AG über alles stellt. Wie nachfolgend aufgezeigt wird, trägt das aufgelegte Projekt diversen gewichtigen Tatsachen nicht oder nur ungenügend Rechnung.</p>	<p>Grindelwald, ein malerisches Bergdorf mit wunderschöner, naturbelassener Bergkulisse im Berner Oberland, zieht seit Jahrzehnten Touristen aus aller Welt an - insbesondere wegen seiner Sehenswürdigkeiten wie dem Jungfraujoch, der Eigernordwand und dem Bachalpsee. Doch diese Beliebtheit bringt grosse Herausforderungen mit sich. Die Belastungsgrenze des Ortes und seiner Bevölkerung ist durch den Massentourismus heute bereits vielerorts erreicht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- und teilweise bereits deutlich überschritten. Dies insbesondere in ökologischer, infrastruktureller und sozialer Hinsicht. Die Infrastruktur - insbesondere Strassen und Parkplätze - ist an Spitzentagen deutlich über lastet. Dies betrifft nicht nur internationale und nationale Gäste, sondern auch die lokale Bevölkerung und der nachhaltige Tourismus stark. Der Dorfkern leidet unter Verkehr, hohem Besucheraufkommen und dem Verlust an Ruhe, was das Leben im Dorf für Einheimische zu nehmend unattraktiv macht.</li> <li>- Gleichzeitig steigen Miet- und Immobilienpreise. Wie stark der Massentourismus zugenommen hat, zeigt sich an den Besucherzahlen: Alleine die Gästefrequenzen der Firstbahn verdoppelten sich von zwischen 400'000 und 500'000 Gästen pro Jahr in den Jahren 2000 bis 2016 auf zuletzt rund 900'000 im Jahr 2024 (sh. Ziff. 1.3 des Erläuterungsberichtes).</li> </ul>	<p>Das Projekt Ersatz Firstbahn mit seinen Projektbestandteilen entspricht einem solch erwähnten Gesamtkonzept.</p>	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
55	506	<p>Der Grossteil der Gäste, die nach Grindelwald kommen, sind internationale Tagestouristen. Sie besuchen das Jungfraujoch und reisen rasch weiter. Mit einem «Disneyland der Alpen», den Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen auf der First - Bachalpsee, First-Flieger, Cliff-Walk, First-Glider, Mountain-Carts und Trott-Bike - soll diesen Touristen noch mehr kurzweilige Unterhaltung geboten werden. Dass von der Firstbahn AG um jeden Preis eine Maximierung der Gästefrequenzen angestrebt wird, zeigt sich bereits anhand der geplanten Förderkapazitäten. Mit der neuen Firstbahn soll statt einer Förderkapazität von derzeit ca. 1'000 Personen pro Stunde neu eine technische Förderkapazität von angeblich 1'900 bis 2'600 Personen pro Stunde erreicht werden können. Vermutlich wird die tatsächliche Transportkapazität deutlich höher liegen. Die enorme Höhe der Transportkapazität lässt sich dem Vergleich mit dem Eiger-Express entnehmen, welcher den Eigergletscher und damit das Jungfraujoch sowie das Ski- und Wandergebiet Kleine Scheidegg erschliesst. Diese Hauptattraktionen der Jungfrauregion werden mit 2'200 Personen pro Stunde erschlossen (ca. 16% weniger als die geplante Firstbahn). Auch wenn die Firstbahn AG ohne weitere Begründung angibt, mit der neuen Firstbahn und der gesteigerten Transportkapazität werde von einem langfristigen Anstieg der Gästezahlen von 10% ausgegangen (S. 59 des Erläuterungsberichts), ist davon auszugehen, dass durch den Ausbau der Transportinfrastruktur automatisch deutlich mehr Gäste angezogen werden. Der durch das aufgelegte Projekt zu erwartende Anstieg an Touristen ist in diverser Hinsicht imminent wichtig für die Beurteilung der Auswirkungen. Mehr Touristen werden insbesondere einen Einfluss haben auf die Verkehrssituation, die Belastung der Natur und Umwelt, des Ortsbilds, des Lebensgefühls im Dorf etc. Es darf keinesfalls auf die unbegründeten Behauptungen der Firstbahn AG bezüglich des zu erwartenden Anstiegs an Touristen abgestellt werden. Diesbezüglich ist - im Rahmen eines umfassenden, noch zu erstellenden Tourismuskonzeptes - eine unabhängige und fundierte Expertise einzuholen.</p>		Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	B
55	507	<p>Abgesehen vom florierenden Geschäft der Firstbahn AG generieren die internationalen Tagestouristen wenig bis keinen Mehrwert für das Dorf selbst: sie übernachten nicht in den lokalen Hotels, verpflegen sich nicht oder nur wenig in der örtlichen Gastronomie und kaufen nicht vor Ort ein. Sie haben hierzu gar keine Zeit, werden sie doch vollständig vom «Disneyland der Alpen» absorbiert. Durch den rücksichtslosen Wachstumskurs und die Ausweitung des Massentourismus droht sich Grindelwald aufgrund des Verlusts von Attraktivität langfristig seine eigene, nachhaltige wirtschaftliche Lebensgrundlage zu entziehen. Das Projekt widerspricht klar einer langfristigen, ausgewogenen und nachhaltigen Tourismus und Landschaftspolitik. Es besteht akute Gefahr, dass das Gebiet seine alpine Authentizität verliert und vollständig zu einem «Funpark» oder eben zu einem «Disneyland der Alpen» wird.</p>		<p>Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spalten gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugemessen haben, die Spaltenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6'000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spalten bei über 5000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können. Der Mehrwert der Planung für die Gemeinde liegt darin, dass die Verschiebung der Talstation sowie der einzuführende 1/4-Stunden-Takt ein Entlastung des Dorfs bewirken werden, wodurch die Qualität im Dorf verbessert wird.</p>	A
55	508	<p>Das aufgelegte Projekt würde die Eigentumsrechte betroffener Grundeigentümer massiv und ungerechtfertigterweise verletzen. Die Erstellung der Sesselbahn bedingt gemäss Erläuterungsbericht (S. 38 f.) Baurechte für die Stationen und Stützen und Überfahrerrechte für den Seilbahnkorridor. Ohne Zustimmung der Grundeigentümerschaft sei es - zumindest nach Ansicht der Firstbahn AG - möglich, diese Rechte im bundesrechtlichen Enteignungsverfahren ohne Zustimmung des Eigentümers zu enteignen. Für die Erstellung einer Seilbahnstation sei deshalb - unter Vorbehalt von sämtlichen weiteren, schützenswerten Interessen - zu gewährleisten, dass der Eingriff ins Grundeigentum so gering wie möglich ausfällt. Vorliegend werde dies durch die Linienführung, welche ausschliesslich landwirtschaftlich genutzte Flächen betreffe und keine Gebäude oder Bauzonen überfahre, gewährleistet. Das Grundeigentum ist gemäss übergeordnetem Recht grundsätzlich geschützt. Für die Erstellung und den Betrieb der neuen Firstbahn wären Baurechte (Stationen, Stützenstandorte) so wie Überfahrerrechte (Seilbahnkorridor) erforderlich. Da die Firstbahn in jeder geprüften Variante besiedelte Teile des Dorfes Grindelwald überqueren würde, würden durch die neue Bahn bestehende Gebäude überflogen und gegebenenfalls Mastenstandorte in der Nähe bewohnter Gebäude erstellt (S. 20 f. Dokumentation Variantenstudium Ersatz Firstbahn). Soweit der Landerwerb für die Stationen und Mastenstandorte, resp. der Erwerb der Überfahrerrechte für das Seilbahntrasse nicht freiändig zustande kommen, soll gemäss Art. 5c der neuen Überbauungsordnung «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald - First» Art. 7 SeG zur Anwendung kommen.</p> <p>Ein allfälliges öffentliches Interesse muss gegenüber einer Enteignung abgewogen werden. Ein Grundrechtseingriff lässt sich des Weiteren nur rechtfertigen, wenn er verhältnismässig ist. Die Enteignung muss das mildeste Mittel sein, um das öffentliche Interesse erreichen zu können und muss zudem überhaupt geeignet sein, um es zu realisieren (die Eignung, die Erforderlichkeit und die Verhältnismässigkeit von Eingriffszweck und Eingriffswirkung; vgl. zum Ganzen SCHWEIZER Rainer J./KREBS Alina, in: Ehren zeller Bernhard/Egli Patricia/Hettich Peter/Hongler Peter/Schindler Benjamin/Schmid Stefan G./Schweizer Rainer J. (Hrsg.), Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 4. Aufl., Zürich/St. Gallen und Zürich/Basel/Genf 2023, Art. 36). Würde die neu geplante Firstbahn wider Erwarten umgesetzt, würde das Grundstück der Familie Jordi (Grindelwald Gbbl.-Nr. 3261) direkt von der Bahn überspannt. Das Grundstück liegt mitten im Seilbahnkorridor. Nebst dem Verlust von Aussicht wäre mit diversen weiteren negativen Immissionen zu rechnen wie beispielsweise Lärm. Kommt hinzu, dass der wirtschaftliche Wert des Grundstückes durch die Überspannung mit der Bahn massiv beeinträchtigt würde. Dies stellt per se eine Enteignung dar.</p>	<p>Das Seilbahngesetz sieht bei Seilbahnplanungen das Enteignungsrecht vor (Art. 7 SeG). Dieses kommt jedoch erst zur Anwendung, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Bei der Wahl der Linienführung sind deshalb, neben dem Einbezug und der Abwägung aller anderen berechtigten Interessen (Natur, Umwelt, Landschaft, Betrieb, Technik, Raumplanung), auch die Rechte Dritter angemessen zu berücksichtigen. Wer eine Seilbahn bauen oder betreiben will, dem steht gemäss Artikel 7 SeG das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung zu, sofern die Anlage der Nutzungsplanung entspricht. Das Enteignungsverfahren kommt indessen erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen für einen freiändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder für eine Landumlegung nicht zum Ziel führen. Enteignet werden können namentlich dingliche Rechte wie Grundeigentum und beschränkte dingliche Rechte, z. B. Wegrechte, Durchleitungsrechte und dergleichen. Die im Einzelfall zu enteignenden Rechte sind in der Planvorlage explizit aufzuführen. Eine Enteignung ist nach Artikel 36 der Bundesverfassung (BV, SR 101) nur unter strengen Voraussetzungen zulässig. So braucht es für die Enteignung zunächst eine gesetzliche Grundlage. Als zweite Voraussetzung ist ein öffentliches Interesse erforderlich.</p>	<p>Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen, ebenso die neue Linienführung allgemein, welche gegenüber dem Bestand weniger Auswirkungen - auch auf das Grundeigentum - mit sich zieht. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse, sodass eine Enteignung im Falle, dass keine Einigung mit betroffenen Grundeigentümern erreicht werden kann, gerechtfertigt ist. Dies wäre jedoch die allerletzte Option und es ist zu hoffen, dass eine Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern möglich ist. Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.</p>	A
55	509	<p>Innerhalb des Seilbahnkorridors sollen gemäss Art. 5b Abs. 2 der geänderten Überbauungsordnung «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald - First» (Stand Juni 2025) zudem grundsätzlich keine neuen Bauten zugelassen sein, sofern sie nicht im Zusammenhang mit der Seilbahn stehen oder der allgemeinen Infrastruktur, der Alpbewirtschaftung oder dem Tourismus dienen. Bestehende Bauten innerhalb des Seilbahnkorridors sollen nur im bisherigen Rahmen zeitgemäß erneuert und erweitert werden, sofern die Sicherheit der Bahnstation gewährleistet bleibt. Diese Einschränkung kommt einem Bauverbot gleich und schliesst in Zukunft eine sinnvolle Bebauung der Parzelle aus, beispielsweise auch mit dem Ziel einer Verdichtung. Auch dies stellt eine nicht zu rechtfertigende Enteignung dar. Die Firstbahn AG lässt ausführen, das öffentliche Interesse am Ersatz der seit Jahrzehnten bestehenden Bahnverbindung auf die First, welche für das Dorf und die Region von grosser Wichtigkeit ist, überwiege die Interessen einzelner an der Vermeidung der Beeinträchtigung ihrer Rechte und einer Beeinflussung des Ortsbildes stark (S. 46 Dokumentation Variantenstudium Ersatz). Vorliegend scheitert eine allfällige Enteignung bereits an der Verhältnismässigkeit: es besteht angesichts der bereits bestehenden Bahn und der diesbezüglich klaren rechtlichen Ausgangslage überhaupt keine Notwendigkeit, eine neue Bahn an einem anderen Standort zu bauen. Ohnehin nicht ausreichend sind die rein wirtschaftlichen Interessen der Firstbahn AG an einer Maximierung der Gästefrequenz auf dem Rücken der betroffenen Grundeigentümer. Auch ein öffentliches Interesse an der neuen Firstbahn ist angesichts der bestehenden Bahn (mit bestehender Linienführung), welche ohne Weiteres erneuert werden kann, nicht ersichtlich. Die angedrohte Enteignung wäre vorliegend insbesondere aufgrund der Unverhältnismässigkeit dieser Massnahme nicht rechtens. Die Familie Jordi würde sich gegen eine solche Enteignung - zu Recht - mit allen ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln zur Wehr setzen.</p>		<p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht des Gemeinderats sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass die neue Linienführung der Firstbahn möglichst wenige Einschränkungen mit sich führt. Eine Lockerung der Baubeschränkung im Seilbahnkorridor, sodass 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.</p>	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
55	510	<p>Durch das aufgelegte Projekt würden die massiven Verkehrsprobleme noch mehr zunehmen, zum Leidwesen der lokalen Bevölkerung und des nachhaltigen Tourismus. Bereits aktuell kommt es in Grindelwald zu gravierenden Verkehrsproblemen.</p> <p>Die Firstbahn AG lässt im Erläuterungsbericht ausführen, dass es trotz eines langfristigen Anstieges der Gästezahlen um ca. 10% das Ziel der Gemeinde und der Firstbahn AG sei, dass kein Mehrverkehr im Dorf Grindelwald entstehe (S. 59 des Erläuterungsberichtes). Dies dürfte sich, sollte die neue Firstbahn wider Erwarten wie geplant gebaut werden, als frommer Wunsch erweisen. Mehrverkehr im Dorf Grindelwald soll primär durch eine aktive Verkehrslenkung auf das P+R Matten erreicht werden. Hierfür soll der ÖV «attraktiver» werden, etwa durch einen Viertel Stundentakt der BOB oder attraktive Umsteigemöglichkeiten. Es ist jedoch illusorisch, anzunehmen, dass Touristen, welche in grossen Gruppen und Bussen oder individuell mit einem Mietfahrzeug unterwegs sind, in Matten die BOB nehmen werden, um nach Grindelwald zu gelangen. Dies würde für sie - falls sie das P+R Matten überhaupt kennen sollten, was anhand der aktuellen Situation nicht anzunehmen ist - einen Verlust an Zeit, Geld und Komfort bedeuten. Ausserdem wird es für Touristen, die den öffentlichen Verkehr aus ihren Herkunftsändern nicht kennen und die deshalb per MIV in der Schweiz unterwegs sind, nicht attraktiv sein, das Auto auf dem P+R Matten stehen zu lassen und per ÖV nach Grindelwald weiter zu reisen. Somit muss davon ausgegangen werden, dass es durch den Anstieg der Gästezahlen auch zu Mehrverkehr im Dorf Grindelwald selbst kommen wird.</p>	<p>So titelte die Sonntagszeitung am 2. Juni 2024: «Dichtestress in Grindelwald: «Das Fass ist am überlaufen». Ergänzend wird festgehalten: «Es brodelt im Gletschertal: die einheimischen klagen über den Verkehr und leiden unter Wohnungsnot» (<a href="https://www.tagesanzeiger.ch/Tourismus/dichtestressingrindelwaldfassamueberlaufen-189858027761">https://www.tagesanzeiger.ch/Tourismus/dichtestressingrindelwaldfassamueberlaufen-189858027761</a>). Auch schrieb der Blick im Dezember 2023, aufgrund des «Mega-Andrangs» seien Touristen aus dem Tal geschickt worden. Die Parkplätze seien bis auf den letzten Platz besetzt gewesen. Das Dorf sei «völlig über laufen». Auch der Gemeindepräsident bestätigte, dass der Andrang auf das Dorf gross sei und dass die Anzahl an Parkplätzen in Grindelwald «bei weitem» nicht ausreiche. Das sei zwar überall ausgeschildert. Trotzdem hätten die Leute aber das Gefühl, sie würden einen Parkplatz finden. Es sei nicht das erste Mal, dass Grindelwald mit der Parkplatz-Situation zu kämpfen habe. «Im Winter und im Sommer kommt das an schönen Tagen noch ab und zu vor. Das ist für uns nichts Neues», erklärte der Gemeindepräsident. Zudem handle es sich bei zahlreichen Touristen um Tagesausflügler, die das Dorf am Abend wieder verlassen (<a href="https://www.blick.ch/schweiz/Bern/wurdenstrassengesperrtmeagandrangringelwaldbejetztreagiertdiegemeindeid19280383.html?utm_source=chatgpt.com">https://www.blick.ch/schweiz/Bern/wurdenstrassengesperrtmeagandrangringelwaldbejetztreagiertdiegemeindeid19280383.html?utm_source=chatgpt.com</a>). Der Zeitungsartikel zeige beispielhaft auf, was in der Region allen bekannt ist: die Verkehrs situation in Grindelwald und auf dem Weg dorthin ist aufgrund des Tages- und Massentourismus bisweilen katastrophal. Und sie dürfte sich noch drastisch verschärfen, wenn das geplante Projekt wider Erwarten umgesetzt werden könnte.</p>	<p>Die Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P+R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern das Verkehrsaukommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Der Bedarf der neu zu erstellenden Parkplätze ist noch zu bestimmen. Die Überlegungen können nachvollzogen werden und werden den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	A
55	511	<p>Der geplante Viertelstundentakt der BOB führt zudem zu einer Verdopplung der Barrieren-Schliessungen an Bahnübergängen, was auf den Zubringerstrassen erhebliche Staus erzeugt. Auch darunter leidet primär die lokale Bevölkerung und der nachhaltige Tourismus. Bei der geplanten Erhöhung der Transportkapazität der Firstbahn reichen die auf der Furenmatte «maximal» möglichen 250 Parkplätze (vgl. S. 61 des Erläuterungsberichtes) bei Weitem nicht aus, zumal auf der Furenmatte auch noch eine umfassende Mantelnutzung geplant ist und mehr Parkplätze wiederum mehr Individualverkehr anziehen wird.</p>	<p>Die bestehende Kapazität an Parkplätzen ist zudem bereits heute ausgelastet. Dies wird zu einer weiteren Zunahme an Suchverkehr nach freien Parkplätzen und an Wildparkieren führen. Eine unabhängige Verkehrsanalyse ist daher vorliegend zwingend notwendig, zumal die Firstbahn AG ausführen lässt, die richtige Anzahl an öffentlichen Parkplätzen auf dem Areal der Furenmatte werde noch «zu konkretisieren sein» (vgl. S. 62 des Erläuterungsberichtes). Auch dies zeigt, wie wenig durchdacht das aufgelegte Projekt und seine konkreten Auswirkungen auf das Dorf Grindelwald ist.</p>	<p>Die Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P+R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern das Verkehrsaukommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Der Bedarf der neu zu erstellenden Parkplätze ist wie erwähnt noch zu bestimmen. Die Anzahl hat direkten Einfluss auf den MIV, Hohes Angebot -&gt; mehr Verkehr. Die Überlegungen werden den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
55	512	<p>In dieser Hinsicht kommt hinzu, dass zur Neuorganisation des Bushofes zwar Varianten vorliegen, welche gemäss Firstbahn AG mit der geplanten UeO umsetzbar blieben und verträglich seien. Über die Bestvariante solle aber erst im weiteren Verlauf der Planung entschieden werden. Auch dies zeigt einmal mehr, dass das geplante Neubauprojekt unausgereift ist, da bei der Planung nicht sämtliche relevanten Elemente berücksichtigt wurden und eine Gesamtübersicht über die Auswirkungen der neuen Bahn entweder pflichtwidrig fehlt oder aufgrund der sich abzeichnenden negativen Auswüchse bewusst vernachlässigt wird.</p>		<p>Mit Verlegung der Firstbahnen und der Talstation auf der Furenmatte wird mit der UeO auch die Möglichkeit geschaffen, ein Busterminal beim Bahnhof oder unter der Talstation zu bauen. Der Entscheid, wo ein Busterminal schlussendlich realisiert werden soll, liegt bei der Gemeinde. Diese Frage ist auch Teil des Gesamtverkehrskonzept Grindelwald, welches unter der Führung der Gemeinde parallel erarbeitet wird.</p>	B
55	513	<p>Derzeit ist ein Baugesuch für die Restaurierung bzw. den Neubau und die Erweiterung des Hotels Regina hängig. Dieses Projekt befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zur geplanten Talstation der Firstbahn. Im Gegensatz zum Hotel Regina ist der Standort der Talstation der Firstbahn aber nicht zwingend beim Bahnhof. Auch dies spricht dafür, den Standort der Firstbahn unverändert zu belassen und den verkehrstechnischen Knotenpunkt Bahnhof nicht zusätzlich erheblich zu belasten.</p>		<p>Die beiden Projekte stehen in keinem direkten Zusammenhang. Der neue Standort der Firstbahn trägt aus öffentlicher Sicht zur Lösung bestehender Probleme bei. Damit sind Bedarf und Standortgebundenheit aus Sicht des Gemeinderats gegeben und rechtfertigen die geplante Linienführung. Die Überlegungen werden den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
55	514	<p>Die Kreuzung Kreuz/Post bildet nach wie vor eine ungelöste Konfliktstelle. Sie soll in einer nächsten Planungsphase vertieft betrachtet werden. Korrekt wäre es hingegen, die heiklen Konfliktpunkte bereits jetzt intensiv zu diskutieren und wo möglich Lösungen zu erarbeiten, statt die Bevölkerung vor nicht durchdachte Tatsachen zu stellen. Auch dies zeigt, wie wenig ausgereift das aufgelegte Projekt ist und wie sehr seine konkreten Auswirkungen auf das Dorf Grindelwald vernachlässigt wurden.</p>	<p>Es stehen zudem weitere grosse Bauvorhaben in Grindelwald an: der Neubau des Sportzentrums, die Überbauung Belair, die Bank EKI Genossenschaft und weitere. Die Entwicklungen müssen nun antizipiert und ein umfassendes, fundiertes und breit abgestütztes Verkehrskonzept inklusive detaillierter Erhebung der aktuellen Verkehrsbelastung zu unterschiedlichen Tageszeiten, Wochentagen und während der Haupt- und Nebensaison erstellt werden. Ohne ein solches Verkehrskonzept droht Grindelwald längerfristig der Verkehrskollaps.</p>	<p>In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald mit und ohne Projekt Firstbahnen selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das Gesamtverkehrskonzept Grindelwald unter Federführung der Gemeinde ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, mit einer breit abgestützten Begleitgruppe diskutiert, um über die optimalste Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt die Bevölkerung orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen auch in die Planung Firstbahn ein.</p>	B
55	515	<p>Der Ausbau zur neuen Firstbahn führt im Ergebnis zu einem markanten Anstieg des Besucher und Verkehrsaukommen. In der Folge droht dem Dorf ein Verkehrskollaps: volle Parkplätze, Rückleitung von Fahrzeugen ins Tal, Stau auf den Zubringerstrassen, wildparkieren. Grindelwald ist in dieser Dimension nicht für den zusätzlichen Verkehr ausgelegt: Strassenystem und Parkplätze würden überlastet, was unweigerlich zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bevölkerung Grindelwalds führen würde. Hinzu kommt, dass die Trottoirs entlang der Dorfstrasse eng sind, wer die Strasse überqueren will, braucht bereits heute Geduld. Zu berücksichtigen ist ferner, dass ausländische Touristen teilweise mit den verkehrs technischen Gegebenheiten und engen Platzverhältnissen in der Schweiz nicht vertraut sind</p>		<p>Die Kapazitätsverhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Eine Aufwertung der Räume rund um die Dorfstrasse kann nur im Zusammenhang mit einer Autofreien oder im Einbahnsystem befahrbare Dorfstrasse erreicht werden. Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Thema Verkehr und Parkplätze wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt, damit der zukünftigen Entwicklung auch Rechnung getragen werden kann.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
55	516	<p>Aus den aufgelegten Mitwirkungsunterlagen geht ohne Weiteres hervor, dass das Projekt neue Firstbahn stark zulasten der lokalen Flora und Fauna gehen würde. Der angezielte Anstieg der Gästezahlen bzw. insbesondere die Ausweitung des Massentourismus mit Gästen, die mit den hiesigen Geprägtheiten und Vorgaben bezüglich Umweltschutz nicht vertraut sind, würde unweigerlich stark nachteilige Auswirkungen zulasten der Natur mit sich bringen. Dabei ist zu beachten, dass die angebliche künftige Erhöhung der Gästezahlen um 10% gerade in Anbetracht der bisherigen Entwicklung der Gästezahlen ohnehin unrealistisch tief ist. Die Anzahl an Touristen wird unweigerlich massiv ansteigen. Dies liegt letztlich auch im Auftrag der Firstbahn AG begründet, welche für ihre Aktionäre wirtschaftlich möglichst vorteilhaft «Geschäften», d.h. möglichst viele Touristen auf die First befördern, muss. Der Naturschutz liegt jedoch nicht im Auftrag der Firstbahn. Er liegt aber im ureigensten Interesse der Bevölkerung von Grindelwald, im öffentlichen Interesse und ist übrigens auch Verfassungsauftrag (insb. Art. 73 f. der Bundesverfassung; SR 101).</p> <p>Die durch die Ausweitung des Massentourismus zu befürchtenden Folgen sind - neben der ohnehin bereits starken Belastung durch die geplanten Infrastrukturbauten - insbesondere Verschmutzung, Littering, erhöhte Lärmbelastung, Verlassen von Pfaden, Feuer machen aus serhalb Feuerstelle, Pflücken geschützter Blumen, Gefährdung bedrohter Tier- und Pflanzenarten etc. Dies gilt es zu verhindern. Der Natur darf nicht zugunsten der wirtschaftlichen Interessen Einzelner Schaden zugefügt werden.</p>		<p>Der verfassungsrechtlich und gesetzlich festgelegte Umwelt- und Naturschutz ist auch Aufgabe der Gemeinde Grindelwald als Planungsbehörde. Im Rahmen des Variantenvergleichs wurde festgehalten, dass die geplante Linienführung zu bevorzugen ist. Die Umweltverträglichkeit des Projekts wird zuerst im Rahmen der Planung und danach vertieft, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Stufe Plangenehmigungsverfahren, ermittelt und durch die zuständigen Behörden überprüft. Die erwartete Frequenzsteigerung entspricht den Erfahrungen aus der Erstellung des Eiger-Express und ist nach Ansicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde realistisch.</p>	B
55	517	<p>Vorliegend werden mit der neuen Firstbahn primär finanzielle Interessen der Firstbahn AG verfolgt: es sollen mehr Gäste auf die First befördert werden können, als dies aktuell der Fall ist. Dies rechtfertigt keineswegs die massiven Eingriffe in die einmaligen alpinen Landschaft Grindelwalds und die unzulässige Beeinträchtigung geschützter Landschaften, wie sie oben beschrieben wird. Zum vorliegenden Bauvorhaben ist zwingend eine Stellungnahme der einschlägigen Natur Schutzorganisationen und der zuständigen Behörden einzuholen. Dabei muss es das oberste Ziel der Einwohnergemeinde Grindelwald sowie der Firstbahn AG sein, die intakte Natur zu schützen und zu erhalten. Abgesehen vom Selbstzweck des Naturschutzes ist festzuhalten, dass Grindelwald auch ein handfestes ökonomisches Interesse an einer intakten Natur hat: sollte diese aufgrund des aufgelegten Projektes nachhaltigen Schaden nehmen, könnte dies mittel- und langfristig dazu führen, dass sich insbesondere die Gäste, welche mehrere Nächte in Grindelwald verbringen oder der Region über Jahre treu bleiben (nachhaltiger Tourismus), anderen Tourismusorten zuwenden, wo die Berglandschaft und Natur noch unbeschädigt ist. Klar ist weiter Folgendes: Beim Erhalt und der Modernisierung der bestehenden Firstbahn könnte die durch die neue Firstbahn verursachte massive Beeinträchtigung der Natur und Störung der Wildtiere vermieden werden.</p>		<p>Alle Projektbeteiligten haben ein vitales Interesse an einer intakten Natur und einem qualitativ hochstehenden Tourismus. Ob die Planung bzw. die geplanten Vorhaben dem Natur- und Umweltschutz widersprechen, wird sich im Rahmen der kantonalen Vorprüfung bzw. des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens zeigen. Auf jeden Fall wird eine umfassende Prüfung durch die zuständigen Behörden stattfinden. Der neue Standort der Talstation und die angepasste Linienführung bietet die Chance, bestehende Probleme und künftige Herausforderungen nachhaltig, ohne Beeinträchtigung von Natur und Umwelt, zu lösen.</p> <p>Auf Stufe UeO ist der Nachweis zu erbringen, dass die geplante Linienführung ohne unzulässige negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt umgesetzt werden kann. Im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren werden alle Umweltaspekte in einem umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht untersucht und falls notwendig werden verbindliche Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen definiert.</p>	B
55	518	<p>Das aufgelegte Projekt (Sesselbahn Isch-Schonegg?) beeinträchtigt das Ortsbild. Dem Ortsbildschutz werde gemäss Firstbahn AG soweit möglich Rechnung getragen, indem eine niedrige, dem Gelände folgende Seilführung vorgesehen wird, die Stationen möglichst klein dimensioniert werden und die Sessel im Sommerhalbjahr abmontiert und verdeckt gelagert werden. Weitere Massnahmen seien auf der vorgesehenen Linienführung nicht möglich. Die neu geplante Firstbahn wird - im Vergleich zur vorbestehenden Firstbahn - per se eine schwere Beeinträchtigung des Ortsbildes mit sich bringen. Mit der sehr präsenten Seilführung und den massiven Masten wird die Bahn das Ortsbild massgeblich stören. Ausserdem ist bisher keine Visualisierung der Bahn öffentlich verfügbar. Eine solche wäre aber zwingend notwendig, um das Projekt bereits in der Mitwirkungsphase korrekt einschätzen zu können. Dies ist derzeit nicht möglich. Das geplante Neubauprojekt ist auch diesbezüglich als unausgereift und nicht nachvollziehbar zu bezeichnen.</p>		<p>Die Auswirkungen auf die Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im qualitätssichernden Verfahren 2. Stufe vertieft und überprüft, unter anderem auch mit Einsatz von Visualisierungen. Die Visualisierungen werden im Anschluss bekannt gemacht.</p>	
55	519	<p>Das aufgelegte Projekt greift der Anpassung des kantonalen Richtplans vor. Für das Jahr 2026 ist eine Anpassung des Richtplanes vorgesehen. Anstatt diese Anpassung abzuwarten, greift das vorliegend aufgelegte Projekt bereits unnötig vor. Die der Ortsplanung übergeordnete Richtplananpassung ist abzuwarten und die Normenhierarchie ist zu wahren, bevor das vorliegende Projekt überhaupt inhaltlich diskutiert werden kann.</p>		<p>Die Richtplananpassung wurde in Absprache mit der zuständigen kantonalen Behörde beantragt. Die Ansicht, dass mit dem Projekt vorgegriffen wird, wird nicht geteilt.</p>	B
55	520	<p>Besser geeignet wäre ein Projekt, welches die bereits bestehende Bahninfrastruktur nutzt und modernisiert. Viel sinnvoller und nachhaltiger als das aufgelegte Projekt mit der Verlegung der Firstbahn wäre eine Erneuerung und Modernisierung der bestehenden Firstbahn an bestehender Stelle. Die Konzession für die Firstbahn läuft im Jahr 2034 ab. Die vor 35 Jahren erstellte Bahn muss gemäss Angaben der Firstbahn AG aufgrund ihres Alters spätestens im Jahr 2034 ersetzt werden. Diese Angaben sind nicht belegt und werden bestritten.</p>	<p>Gemäss anderslautenden Verlautbarungen kann die Infrastruktur der bestehenden Firstbahn noch deutlich länger als bis 2034 genutzt werden. Die rechtliche Situation ist bei der bestehenden Firstbahn - im Vergleich zur neu geplanten Firstbahn - bereits geklärt. Es sind weder neue Dienstbarkeiten noch Enteignungen notwendig.</p>	<p>Dass die heutige Firstbahn auf jeden Fall ersetzt werden muss, steht nicht zur Diskussion. Bereits mehrmals musste der Betrieb kurzfristig eingestellt werden, um Stützen zu verstärken oder elektromechanische Probleme zu beseitigen. Diese Fälle wurden in den Zeitungen publiziert. Um die heutigen Anlagen zu sanieren, müssten grosse Investitionen getätigt werden, ohne dass dabei die bestehenden Probleme des heutigen Standorts gelöst werden könnten (Themen Verkehr, Entflechtung, Anschluss öV).</p>	B
55	521	<p>Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverhältnismässig, die bereits bestehende Infrastruktur ohne jegliche Dringlichkeit durch eine neue Infrastruktur zu ersetzen. Obwohl Variantenstudien vorliegen, wurde die Entscheidungsgrundlage bezüglich den Auswirkungen auf Natur, Grundbesitz und Verkehr sehr einseitig zugunsten der Variante ab Furenmatte gestaltet. Das angewandte Punktesystem ist intransparent, nachträglich konstruiert und nicht nachvollziehbar. Die Auswahlkriterien scheinen rein auf Profitmaximierung ausgerichtet zu sein. Die Auswahl und Gewichtung der unterschiedlichen Faktoren (vgl. S. 21 ff. der Dokumentation Variantenstudie Ersatz) ist nicht nachvollziehbar und erscheint willkürlich. Beispieldhaft und nicht abschliessend sei auf die Überkategorie "Nutzen" verwiesen. Diese soll den Nutzen der vorgeschlagenen Variante für den Tourismus (Attraktion, Komfort, etc.) für die Gemeinde Grindelwald und für die Region beschreiben und bewerten. Dabei wird völlig ausgeblendet, welche negativen Folgen die Ausweitung des Massentourismus und der Anstieg der Tagetouristen oder Kurzaufenthalte auf Grindelwald haben wird. Auch verbleibt gänzlich unbeantwortet, welche Auswirkungen der Fokus auf Massentourismus auf den nachhaltigen Tourismus in Grindelwald haben wird. Es ist von einer erheblichen Reduktion der Anzahl wiederkehrender, treuer Touristen und der Touristen, welche mehrere Nächte bleiben, auszugehen (vgl. oben). Zudem basiert die Variantenanalyse offensichtlich auf falschen Annahmen. So ist etwa die Aussage, die Überfahrtrechte seien «weitgehend vorhanden», nachweislich falsch. Kommt hinzu, dass sich die aufgelegte Variantenstudie offensichtlich noch im Entwurf stadium befindet. Sie enthält gelb markierte Stellen und Platzhalter. Auch aus diesem Grund kommt ihr keine Aussagekraft zu. Die zur Anwendung gebrachte Variantenstudie und -analyse verletzt die Grundsätze von Objektivität, Transparenz und Sachgerechtigkeit. Das Auswahlverfahren ist in keiner Weise objektiv ausgestaltet. Auf die offensichtlich ergebnisorientierte «Studie» und ihre Ergebnisse kann somit nicht abgestellt werden.</p>		<p>Die Variantenprüfung wurde aus Sicht der Gemeinde korrekt und vollständig durchgeführt, indem die Kriterien und deren Bewertung unter Berücksichtigung verschiedener Einflussfaktoren festgelegt wurden.</p>	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
55	522	<p>Das aufgelegte Projekt missachtet in prozessueller Hinsicht rechtstaatliche Vorgaben Art. 13 Abs. 2 der Überbauungsordnung «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald - First» soll neu gelöscht und die gelöschte Bestimmung durch einen neuen Text ersetzt werden. Die Bestimmung sieht vor, dass die Änderungen der UeO unter Vorbehalt allfälliger Beschwerden am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung nach Art. 45 Abs. 1 der GV in Kraft treten. Dies soll neu nicht mehr gelten. Änderungen der UeO sollen am Tag nach der Publikation der Genehmigung in Kraft treten, womit allfällige Beschwerden unbeachtlich wären. Auch Art. 13 Abs. 1 der neuen Überbauungsordnung «Furenmatte» würde vorsehen, dass die Überbauungsordnung am Tag nach der Publikation der Genehmigung in Kraft treten soll. Die Vorschriften und Pläne der Gemeinden und der Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Stelle der Direktion für Inneres und Justiz. Diese prüft, ob sie rechtmässig und mit den übergeordneten Planungen vereinbar sind. Sie entscheidet über die Einsprachen mit voller Überprüfungsbefugnis (Art. 61 Abs. 1 BauG). Gegen den Genehmigungsbeschluss kann bei der Direktion für Inneres und Justiz Beschwerde geführt werden (Art. 61a Abs. 1 BauG). Die Beschwerde gegen den Genehmigungsbeschluss gemäss Artikel 61a hat aufschiebende Wirkung. Artikel 68 Absätze 2 bis 5 VRPG bleibt vorbehalten (Art. 61b Abs. 1 BauG). Vorliegend sehen die neuen Überbauungsordnungen «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald - First» und «Furenmatte» ohne ersichtliche rechtliche Grundlage eine Übersteuerung der Beschwerdemöglichkeit gegen den Genehmigungsbeschluss der zuständigen Stelle der Direktion für Inneres und Justiz sowie der aufschiebenden Wirkung dieser Beschwerde vor. Dieses Vorgehen widerspricht übergeordnetem Recht und ist somit unzulässig. Ausserdem ist das Vorgehen rechtstaatlich höchst bedenklich und zeigt, dass die neue Firstbahn notfalls am gesetzlich vorgesehenen Instanzenzug vorbei durchgeboxt werden soll. Die Überbauungsordnungen «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald - First» sowie «Furenmatte» und damit das aufgelegte Projekt ist auch aus diesem Grund nicht bewilligungsfähig.</p>		<p>Dabei handelt es sich um einen gängigen Standard-Artikel, die bisherige Regelung ist gemäss AGR nicht mehr zulässig. Mit einer UeO-Vorschrift kann und wird das übergeordnete Recht nicht übersteuert werden. Wie erwähnt, hat die Beschwerde aufschiebende Wirkung, was mit oder ohne Erwähnung im UeO-Artikel gilt. Die beschriebene Anpassung erfolgt in jeder UeO-Änderung in Grindelwald, bzw. wird dieser Artikel auch in jeder neuen UeO verwendet und wurde bisher durch das AGR nicht beanstandet.</p>	B
55	523	<p>Das gesamte Planungsverfahren für die neue Firstbahn ist von schwerwiegenden Defiziten geprägt, insbesondere in Bezug auf Unabhängigkeit der involvierten Behörden, Umweltverträglichkeit der neuen Firstbahn und rechtsstaatliche Prinzipien. Das aufgelegte Projekt dient einzig zu einem noch stärkeren Ausbau des Massentourismus zum Vorteil weniger und auf Kosten der Umwelt sowie der Bevölkerung Grindelwalds. Die Eingriffe in schützenswerte Lebensräume und Eigentumsumverhältnisse, die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die nur unzureichend geprüften verkehrlichen Auswirkungen sowie die mangelhafte Planung insgesamt machen eine Zurückweisung des Projekts in der gegenwärtigen Fassung unabdingbar.</p>		<p>Die Vollständigkeit und Rechtmässigkeit bzw. Genehmigungsfähigkeit der Planung werden von der zuständigen kantonalen Behörde im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens und des Genehmigungsverfahrens geprüft. An der Planung wird festgehalten. Ergänzungen des Planungsdossiers werden gestützt auf die Mitwirkung geprüft und allenfalls vorgenommen.</p>	A
56	524	<p>Der Neubau der Firstbahn bietet eine einmalige Gelegenheit, Grindelwalds Verkehrsdrehscheibe zukunftsweisend zu gestalten. Aus Sicht der STI Bus AG ist die Wahl der richtigen Bushof-Lösung entscheidend für die langfristige Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, die Sicherheit und den Komfort der Fahrgäste sowie die Attraktivität des Dorfzentrums. Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) hat uns bestätigt, dass es die Prüfung eines unterirdischen Bushofs als sehr sinnvoll und vielversprechend erachtet - sowohl für den ÖV wie auch für die touristische Entwicklung. Zudem hat das AöV signalisiert, dass solche Projekte finanziell unterstützt werden können, sofern sie konkretisiert und vorangetrieben werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hält in seinem Positionspapier „Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in urbanen Räumen und Agglomerationen“ fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze Umsteigewege sind eine Schlüsselvoraussetzung, damit der ÖV als attraktive Mobilitätsform wahrgenommen wird.</li> <li>• An Haltestellen muss ausreichend Platz für wartende Fahrgäste vorhanden sein, um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten. Obwohl Grindelwald nicht als urbaner Raum gilt, erfüllen die stark wachsenden Fahrgästzahlen (+26 % im Jahr 2024, +15,7 % im 01 2025 ggü. 01 2024) und die Rolle als internationaler Tourismusort Bedingungen, die vergleichbar sind mit hochfrequentierten Agglomerationsknoten.</li> </ul>		<p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige Viertelstundentakt der Berner Oberland-Bahn (BOB) wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Der Standort der Ortsbusse und die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf, die Erschliessung der Firstbahn und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg. Das Anliegen wird den Teilnehmenden des Workshops Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt. Die STI wird zur Teilnahme am Dialogverfahren Verkehr eingeladen.</p>	B
56	525	<p>Die Nachfrage im Nahverkehr sowie auf den touristischen Strecken ist in den vergangenen Jahren beständig gewachsen. Durch diesen Anstieg stossen die eingesetzten Fahrzeuge inzwischen an ihre maximale Auslastung, weshalb die Linien in einem dichteren Takt verkehren und zeitweise Zusatzwagen zur Entlastung eingesetzt werden.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	B
56	526	<p>Auf Basis unserer betrieblichen Erfahrung, der klar erkennbaren Nachfrageentwicklung sowie der im beigelegten Mengengerüst vom 17. Februar 2025 festgehaltenen Anforderungen empfehlen wir, Variante 8 nicht weiterzuverfolgen und Variante 10 prioritär zu prüfen und umzusetzen. Variante 8 - Busterminal Bärplatz/Dorfstrasse oberirdisch Vorteile: ► Tieferer Investitionsaufwand als bei einem unterirdischen Bau. ► Teilweise Nutzung bestehender Infrastruktur. Nachteile: ► lange Umsteigewege für Fahrgäste über die Dorfstrasse. ► Platzverhältnisse für die wartenden Fahrgäste sind unzureichend. ► Hohe Belastung des Dorfkerns durch den Fussgängerstrom. ► Keine Kapazitätsreserven für weiter steigende Frequenzen. ► Barrierefreiheit (BehiG-konformität) ist nicht umsetzbar, ohne den Bärplatz dauerhaft für touristische Nutzung zu blockieren. ► Verkehrs- und Sicherheitsrisiken aufgrund der Querung Dorfstrasse durch grosse Fussgängerströme, welche nicht mit örtlichen Gegebenheiten vertraut sind. ► Dauerhafte Linienbus-Präsenz mindert Aufenthaltsqualität und Veranstaltungsnutzung beim Bärplatz ► Betriebliche Nachteile aufgrund von fehlender Abstellfläche und Ladeinfrastruktur. Ausser dem Mehrkosten und Emissionen durch zusätzliche Leerfahrten. ► Haltekanten entlang der Dorfstrasse beeinträchtigen sowohl das Dorfbild wie auch das unmittelbar anliegende Gewerbe durch die Fahrgästeströme.</p>	<p>Auf Basis unserer betrieblichen Erfahrung, der klar erkennbaren Nachfrageentwicklung sowie der im beigelegten Mengengerüst vom 17. Februar 2025 festgehaltenen Anforderungen empfehlen wir, Variante 8 nicht weiterzuverfolgen und Variante 10 prioritär zu prüfen und umzusetzen. Variante 10 - Unterirdischer Busterminal Furenmatte mit Erschliessung ab Spillstatstrasse Vorteile: ► Direkte, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege zwischen Bahn, Bus und Firstbahn; grosszügige Warteflächen. ► Entflechtung von Fussgänger- und Verkehrsströmen. ► BehiG-konforme Haltekanten. ► Doppelnutzung als Halte- und Abstellplatz und somit Wegfall eines separaten Depots und Reduktion von Leerfahrten. ► Bärplatz bleibt dauerhaft frei für touristische Nutzung und Veranstaltungen. ► Dimensioniert für wachsende Frequenzen und vorbereitet für Elektrobusse mit Ladeinfrastruktur. ► Grindelwald schärft das Image als moderner, nachhaltiger Tourismusort weiter. Nachteile: ► Höhere Baukosten (durch AöV-Fördermöglichkeiten teils relativierbar) ► Längere Realisierungsdauer als bei oberirdischer Lösung</p>	<p>Im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald müssen die Lage der Bushaltestellen, des Parkhauses sowie die damit verbundenen Veränderungen des Verkehrsflusses diskutiert und berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.</p>	B
56	527	<p>Empfehlung der STI Bus AG Auf Basis unserer betrieblichen Erfahrung, der klar erkennbaren Nachfrageentwicklung sowie der im beigelegten Mengengerüst vom 17. Februar 2025 festgehaltenen Anforderungen empfehlen wir, Variante 8 nicht weiterzuverfolgen und Variante 10 prioritär zu prüfen und umzusetzen. Variante 8 weist erhebliche betriebliche, sicherheitstechnische und städtebauliche Nachteile auf. Insbesondere würden die notwendigen Platzverhältnisse für Fahrgäste und Fahrzeuge gemäss Mengengerüst nicht erfüllt, was bereits mittelfristig zu Engpässen im Betrieb führen würde. Zudem würde der Bärplatz als zentrale touristische Fläche dauerhaft stark belastet und seine heutige Rolle als Veranstaltungs- und Begegnungsort erheblich eingeschränkt. Variante 10 hingegen bietet das Potential sämtliche im Mengengerüst definierten Kapazitäts- und Infrastrukturmängel zu erfüllen. Sie ermöglicht: ► Kurze, witterungsgeschützte Umsteigewege zwischen Bahn, Bus und Firstbahn. ► Effiziente Betriebsabläufe dank Synergien zwischen Halte- und Abstellflächen. ► Zukunftssicherheit durch ausreichende Kapazitäten und Vorbereitung auf moderne Fahrzeugtechnologien (inkl. Ladeinfrastruktur). ► Entlastung des Dorfzentrums, da der Bärplatz für Veranstaltungen und touristische Nutzung frei bleibt. ► Reduktion von Leerfahrten, was sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile bringt. Wir sind überzeugt, dass nur Variante 10 den langfristigen Anforderungen von Grindelwalds öffentlichem Verkehr, Tourismus und den Anwohnern gerecht wird. Wir empfehlen daher, die Projektplanung konsequent auf diese Lösung auszurichten und die Detailausgestaltung in enger Abstimmung mit den ÖV-Betreibern voranzutreiben.</p>		<p>Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
56	528	Am 27. Dezember 2024 haben wir uns über den Neubau Firstbahn und die damit verbundenen Lösungen für eine optimale Businfrastruktur ausgetauscht. Auf Basis dieser Besprechung haben wir aus Sicht STI ein Mengengerüst und ein Anforderungsprofil für eine effiziente ÖV-Lösung in Grindelwald erstellt. Wir sind der Überzeugung, dass der Neubau der Firstbahn eine einmalige Gelegenheit bietet, optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Zug und Bergbahn zu schaffen und die Entflechtung der Verkehrs- und Personenströme zu ermöglichen. Bus-Angebot Grindelwald in der Sommersaison besteht das Busangebot aus den drei Ortslinien 121, 122, 123. Im Winter wird das Angebot durch die Linien 124 und 125 ergänzt. Aufgrund der starken Nachfrage wurde das Angebot schrittweise ausgebaut. Die Taktverdichtungen wurden weitgehend durch Dritte (Gemeinde, Jungfraubahnen, Grindelwald Tourismus) finanziert. Das Regionale Angebotskonzept 2027-2030 sieht einen weiteren Angebotsausbau vor. Das vor aussichtliche Ortsbusangebot: Linie 121 Terminal - Bahnhof - Oberer Gletscher Linie 122 Bodmi - Stutz - Bahnhof - Klus - Bodmi Linie 123 Itramen - Terminal - Bahnhof - Gletscherschlucht 15-Min-Takt in Hauptsaison 20-Min-Takt 30 Min-Takt Linie 124 Kirchbühl - Bahnhof - Stutz (Verstärkung Linie 122 im Winter) 30-Min-Takt Zusätzlich soll das Abendangebot schrittweise ausgebaut werden. Wir gehen davon aus, dass mittelfristig das Ortsbusnetz unverändert aus drei Linien bestehen wird. Das Angebot der touristischen Linien 126, 127 und 128 wird beibehalten.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt	B
56	529	Entwicklung Nachfrage Die Nachfrage der Ortsbuslinien ist sehr eindrücklich. Allein im vergangenen Jahr verzeichnen wir eine Steigerung von 26 % respektive 376'000 Personen gegenüber dem Vorjahr. Die Linie 122 Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi (Klus) weist eine Zunahme von stolzen 42 % auf. Die Linie 121 (Terminal - Oberer Gletscher) verzeichnete eine Steigerung von 21 %, was einer Jahresfrequenz von über 1 Mio. beförderten Personen in absoluten Zahlen entspricht. Im Jahr 2024 fand zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ein Fahrgastwechsel von etwa 400 Personen pro Stunde statt. Zum Vergleich: Im Jahr 2021 betrug die Anzahl der Fahrgäste im selben Zeitraum 120 Personen. Diese beeindruckenden und vorgenannten Zahlen spiegeln die zunehmende Beliebtheit und Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Grindelwald wider. Linienführung Die drei Ortsbuslinien werden als Durchmesserlinien via Bahnhof geführt. Mit einer optimalen Erreichung zum Bahnhof sollen Fahrzeitverluste und somit Mehrkosten für die Beschaffung und den Betrieb von zusätzlichen Bussen vermieden werden. Eine kurze Umsteigeverbindung an einem zentralen Knotenpunkt zwischen Bus, Zug und Bergbahn kann den Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich erhöhen. Platzbedarf am Bahnhof Grindelwald für Ortslinien Für das Angebot der ÖV-Linien wird folgende BehiG-konforme Infrastruktur benötigt: Buskanten in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof: -Kante 1: Linie 121 Richtung Ob. Gletscher -Kante 2: Linie 121 Richtung Terminal -Kante 3: Linie 122 Richtung Gletscherschlucht -Kante 4: Linie 122 Richtung Bodmi-Klus -Kante 5: Linie 123 Richtung Kirche -Kante 6: Linie 123 Richtung Itramen Egg 20 m (Gelenkbusauglich) 20 m (Gelenkbusauglich) 12 m (Midibus) 12 m (Midibus) 12 m (Midibus) -Kante 7: Platz für 2 Busse für Bahnersatz 40 m ► Diese Kante kann gleichzeitig für die nötigen Verstärkerbusse in der Hauptsaison benutzt werden. Für die Linie 124 wird keine zusätzliche Kante benötigt, hier erfolgt die gemeinsame Benutzung der Kante mit der Linie 122. Infrastruktur für Haltestellen: -1 Ticketautomat -1 Generalabfahrtsanzeiger -Je Buskante: beleuchteter, gedeckter Wartebereich für Fahrgäste (Flächenbedarf siehe oben 1), Fahrplan-Stele, Abfahrtsanzeiger, Sitzgelegenheit Betriebliche Räume: o Aufenthalts- u. Ruheraum (Gesetzliche Auflage) o Toilette -6 PW-Parkplätze für Fahrdienstpersonal (Dienstwechsel)		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt	B
56	530	Platzbedarf am Bahnhof Grindelwald für touristische Linien Für das Angebot der touristischen Linien wird folgende BehiG-konforme Infrastruktur benötigt: Buskanten in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof: -Kante 8: Linie 126 Bussalp -Kante 9: Linie 127 Waldspitz o. Verstärkungsbusse 126/128 -Kante 10: Linie 128 Schwarzwaldalp 12 m (Midibus) 12 m (Midibus) 12 m (Midibus) Im Fall, dass die Haltestellenkanten für die Ortslinien und touristische Linien am gleichen Ort angeordnet werden können, ergibt sich bei den Kanten für Bahnersatz- und Verstärkungsbusse ein gewisses Synergiepotential. Infrastruktur für Haltestellen: -Je Buskante: beleuchteter, gedeckter Wartebereich für Fahrgäste (Flächenbedarf siehe oben 1), Fahrplan-Stele, Abfahrtsanzeiger, Sitzgelegenheit -Verkaufsstelle mit 2 Schaltern Platz für Anlieferung Lebensmittel (Gastrobetriebe Grosse Scheidegg und Bussalp) -Stauraum für Bikes und Schlitten		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt	B
56	531	Depot Grund; aktuelle Einstellsituation und Herausforderungen Derzeit ist die Einstellsituation in unserer Liegenschaft äußerst angespannt. Dies liegt nicht nur an der schlechten Substanz der Einstellhallen, die dringend renovierungsbedürftig sind, sondern auch an den größeren Außenmassen unserer Busse. Die Breite und Länge der modernen Busse übersteigen oft die ursprünglich geplanten Abmessungen der Einstellhallen, was das Abstellen der Fahrzeuge zunehmend erschwert und zu einer prekären Situation führt. Umstellung auf Elektroantrieb und deren Auswirkungen: Parallel dazu arbeiten wir intensiv an der Umstellung der GWB-Busflotte auf Elektroantrieb. Diese Umstellung ist ein bedeutender Schritt in Richtung einer umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Zukunft. Allerdings zeigt sich, dass eine vollständige Umstellung auf Elektrobusse am heutigen Standort nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein wesentlicher Grund dafür sind die Batteriepakete, die auf dem Dach der Elektrobusse montiert sind. Diese Batteriepakete erhöhen die Fahrzeughöhe erheblich, was dazu führt, dass die Busse das Profil verschiedener Einstellhallen überragen und somit nicht mehr in die vorhandenen Hallen passen. Konkrete Probleme durch die Fahrzeughöhe: Die erhöhte Fahrzeughöhe der Elektrobusse stellt ein erhebliches Problem dar. Viele unserer bestehenden Einstellhallen wurden vor Jahrzehnten gebaut und sind nicht für die heutigen Anforderungen ausgelegt. Die Deckenhöhe ist oft zu niedrig, um die modernen Elektrobusse mit ihren Dachbatterien aufzunehmen. Dies führt dazu, dass die Busse entweder gar nicht oder nur mit grossem Aufwand und Risiko abgestellt werden können. Die Anpassung der bestehenden Infrastruktur wäre mit erheblichen Kosten und baulichen Massnahmen verbunden. Ein entscheidender Durchbruch wäre das Abstellen mehrerer Busse an den Buskanten am Bahnhof. Voraussetzung hierfür ist, dass der Abstellplatz abgesperrt werden kann. Darüber hinaus müssen die Buskanten mit Ladestationen ausgestattet werden, die eine Leistung von 150 kW erbringen. Durch das Ausbleiben von Lehrfahrten, vom Depot Grund zu ihrem Einsatzort und zurück, könnte sich diese Maßnahme positiv auf die Produktionskosten auswirken, was folglich der ÖV-Rechnung zugutekommen würde.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
57	532	First Experience Hub: - UeO-Grundsatz: «Touristische Information/Schalter im EG Talstation»; - Eigentums-/Nutzungsrecht: Mitbenutzungsrecht zugunsten GT via Baurecht/Dienstbarkeit; - Richtgrösse: 250 m2 Front Office + 100 m2 BackOffice.	Zentrale Gästeinformation, höheres Beratungs- & Verkaufspotenzial, einheitliche Willkommenszone.	Eine zentrale Gästeinformation liegt im Interesse des Betreibers. Wie sich Grindelwald Tourismus zu diesem Anliegen positioniert, ist nicht bekannt.	A
57	533	Qualitätsvorgaben Busterminal (Var. 10): - UeO-Grundsätze: natürliche Belichtung, klare Sichtbeziehungen, hindernisfreie Erschliessung; - PGV/Pflichtenheft: Details (z. B. Rampen ::; 6 %, EchtzeitInfo DE/EN/FR/IT).	Intuitive Orientierung, Barrierefreiheit, internationale Servicestandards.	Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
57	534	Parkplatzdeckel gleich oder weniger 250 PP: - UeO: Kontrollziffer «max. 250 PP»; - Betrieb/Vertrag: dynamische Tarife (Tagespreis > Kurzzeit), jährliches Auslastungs-Monitoring (Bericht).	Verhindert induzierten Verkehr, stärkt ÖV-Quote (Push&Pull).	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B
57	535	Eventfähiger Bahnhof-/Bärplatz: - UeO-Grundsatz: oberirdisch multifunktionaler Freiraum; - Pflichtenheft: Bodendosen, Daten/WLAN, Traglasten, Belastungsklassen.	Flexibler Marktplatz, neue Eventformate, Belebung Ortskern.	Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
57	536	Digitales CarHandling: Betriebverkehrsrecht: OnlineSlots, QRZufahrt; Anordnung: CarStop Talstation 10 Min., Langzeit Sandigenstutz.	Staufreie Abläufe, planbare Gruppenlogistik, Datengrundlage.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	537	Gästeinfo & Wayfinding am Knoten: UeO-Grundsatz: touristische Information im EG Talstation oder im Bahnhofsgebäude zulässig/ erwünscht; Betrieb: 24h Infostelen, mehrsprachige Leit-/Taktilsysteme.	Einfache Auffindbarkeit, kurze Wege, Servicequalität.	Eine zentrale Gästeinformation liegt im Interesse des Betreibers. Wie sich Grindelwald Tourismus zu diesem Anliegen positioniert, ist nicht bekannt.	B
57	538	Rückstau-Prophylaxe Parkhaus: Ausführungsprojekt/Betrieb: zweistufige Einfahrt, redundante Schranken, ausreichende Vorzonenlänge, dynamische Vorwegweisung, PeakKonzept.	Vermeidung Rückstau Spillstatt-Rothenegg; robuste Abfertigung an Spitzentagen.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	539	Transferzone Hotelshuttles & Taxis: Projekt Bahnhofumfeld Verkehrsrecht: witterungsgeschützte Kurzhaltezone (10-15 Min.) Trennung von Fussgänger- und Fahrgastströmen. überdachter Umschlagplatz in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof mit beschilderter Wegführung zur Taxi- und Hotelbus-Zone. Reservierte Plätze für Taxis und Hotelbusse.	Professioneller An-/ Abreiseservice; Entflechtung Verkehre.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	540	Bärplatz: oben;Freiraum, unten;Logistik: UeO: oberirdisch keine Busparkierung/Abfall; Sicherung als Aufenthalts-/Eventraum; UeO/Projekt: unterirdische Nutzungen (Einstellhalle/ Lager/Abfall) mit Bahnhofsanbindung zulässig.	Premiumlage für Begegnung & Events; Logistik im Untergrund.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	541	Toiletten & Gepäck: UeO: Zulässigkeit der Anlagen am Knoten; Betrieb: Kapazität/Barrierefreiheit/Bezahl-/ Reinigungsregime festlegen.	Grundbedürfnisse am Mobilitätsknoten; höhere Zufriedenheit.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	542	Digitales Personen WagenHandling: Ein Online-Reservierungssystem für Parkplätze bei der Talstation Firstbahn. Am Rothenegg-Kreisel wird der Verkehr getrennt: Fahrzeuge mit reservierten Parkplätzen fahren ins Dorf. Fahrzeuge ohne Reservation (beschildert „Grindelwald First Parking“) werden in den Grund geleitet.	Staufreie Abläufe, planbare PWlogistik, Datengrundlage	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
57	543	Einsteigergelände Schneesport (Bodmi/Ersatzareal): UeO-Festsetzung «Einsteiger-/Übungsgelände Schneesport» (Priorität: Skischule, Förderbänder, Übungslifte). Bodmi sichern; falls nicht dauerhaft möglich --> Pflicht zu gleichwertigem Ersatzareal im First-Perimeter (vergleichbare Erreichbarkeit ÖV/zu Fuss; Beschneiung/Betrieb/Sicherheit). Details ins PGV/Pflichtenheft; Flächen ausserhalb Perimeter via Teiländerung Nutzungsplanung.	Sichert Einstiegsangebot (Anfänger/Familien/Skischulen), verhindert Angebotsbruch, stärkt Wertschöpfung.	Im Bodmi ist dieses Gebiet bereits gesichert (UeO 3 Bodmi). In Zukunft soll das Skischulgelände im Bereich First zu stehen kommen, die dazu notwendigen Flächen werden bereits gesichert. Dies wird beim Neubau so geplant.	A
58	544	First Experience Hub: - UeO-Grundsatz: «Touristische Information/Schalter im EG Talstation»; - Eigentums-/Nutzungsrecht: Mitbenutzungsrecht zugunsten GT via Baurecht/Dienstbarkeit; - Richtgrösse: 250 m2 Front Office + 100 m2 BackOffice.	Zentrale Gästeinformation, höheres Beratungs- & Verkaufspotenzial, einheitliche Willkommenszone.	Eine zentrale Gästeinformation liegt im Interesse vom Betreiber. Wie sich Grindelwald Tourismus zu diesem Anliegen positioniert, ist nicht bekannt.	B
58	545	Qualitätsvorgaben Busterminal (Var. 10): - UeO-Grundsätze: natürliche Belichtung, klare Sichtbeziehungen, hindernisfreie Erschliessung; - PGV/Pflichtenheft: Details (z. B. Rampen ::; 6 %, EchtzeitInfo DE/EN/FR/IT).	Intuitive Orientierung, Barrierefreiheit, internationale Servicestandards.	Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
58	546	Parkplatzdeckel gleich oder weniger 250 PP: - UeO: Kontrollziffer «max. 250 PP»; - Betrieb/Vertrag: dynamische Tarife (Tagespreis > Kurzzeit), jährliches Auslastungs-Monitoring (Bericht).	Verhindert induzierten Verkehr, stärkt ÖV-Quote (Push & Pull).	Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
58	547	Eventfähiger Bahnhof-/Bärplatz: - UeO-Grundsatz: oberirdisch multifunktionaler Freiraum; - Pflichtenheft: Bodendosen, Daten/WLAN, Traglasten, Belastungsklassen.	Flexibler Marktplatz, neue Eventformate, Belebung Ortskern.	Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
58	548	Digitales CarHandling: Betriebverkehrsrecht: OnlineSlots, QRZufahrt; Anordnung: CarStop Talstation 10 Min., Langzeit Sandigenstutz.	Staufreie Abläufe, planbare Gruppenlogistik, Datengrundlage.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
58	549	Nachhaltigkeitspaket: - UeO-Grundsatz: PV-Energieerzeugung (Richtanteil 30 % Dach/ggf. Fassade); - Pflichtenheft Betrieb: Regenwassernutzung (250 m3), Anti-Littering-Design	Sichtbarer Klimabeitrag, Anpassung an GT-Sensibilisierung.	Eine mindest-PV-Nutzung von 10% wird durch die übergeordnete Gesetzgebung bei genug grossen Gebäuden vorgegeben. Eine Erhöhung der Pflicht-PV-Nutzung ist unter Umständen nicht in einer UeO festlegbar, dies wird aber geprüft.	A
58	550	Monitoring & GT Sitz: Vertrag/Projektorga: GT ständiges Mitglied im Steuerungsausschuss; jährlicher Verkehrs & GästeReport an GR.	Frühzeitige Nachsteuerung, Transparenz.	Bereits heute findet ein Austausch mit Grindelwald Tourismus statt. Der Gemeinderat ist im Vorstand vertreten und das Monitoring mit Ausnahme vom Verkehr erfolgt bereits heute. Mit der Angedachten Verkehrszählung (STEPS) soll auch das mobile Gästeverhalten aufgezeigt werden können.	A
58	551	Nachnutzung Sportzentrum: Politischer Beschluss/Vertrag: Prüfauftrag zur prioritären Nachnutzung der frei werdenden GT-Räume durch die Gemeindeverwaltung.	Vermeidet Leerstand, spart Investitionen.	Grindelwald Tourismus ist Eigentümer der Liegenschaft Sportzentrum. Dieses Anliegen ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.	A
58	552	Gästelinfo & Wayfinding am Knoten: UeO-Grundsatz: touristische Information im EG Talstation oder im Bahnhofsgebäude zulässig/ erwünscht; Betrieb: 24h Infostelen, mehrsprachige Leit-/Taktilsysteme.	Einfache Auffindbarkeit, kurze Wege, Servicequalität.	Eine zentrale Gästefreundlichkeit liegt im Interesse vom Betreiber. Wie sich Grindelwald Tourismus zu diesem Anliegen positioniert, ist nicht bekannt.	B
58	553	Rückstau-Prophylaxe Parkhaus: Ausführungsprojekt/Betrieb: zweistufige Einfahrt, redundante Schranken, ausreichende Vorzonenlänge, dynamische Vorwegweisung, PeakKonzept.	Vermeidung Rückstau Spillstatt---->Rothenegg; robuste Abfertigung an Spitzentagen	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
58	554	Transferzone Hotelshuttles & Taxis: Projekt Bahnhofumfeld Verkehrsrecht: witterungsgeschützte Kurzhaltezone (10-15 Min.) Trennung von Fussgänger- und Fahrgastströmen. überdachter Umschlagplatz in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof mit beschilderter Wegführung zur Taxi- und Hotelbus-Zone. Reservierte Plätze für Taxis und Hotelbusse.	Professioneller An-/ Abreiseservice; Entflechtung Verkehrs.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
58	555	Bärplatz: oben Freiraum, unten Logistik UeO: oberirdisch keine Busparkierung/Abfall; Sicherung als Aufenthalts-/Eventraum; UeO/Projekt: unterirdische Nutzungen (Einstellhalle/ Lager/Abfall) mit Bahnhofsanbindung zulässig.	Premiumlage für Begegnung & Events; Logistik im Untergrund.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
58	556	Toiletten & Gepäck: UeO: Zulässigkeit der Anlagen am Knoten; Betrieb: Kapazität/Barrierefreiheit/Bezahl-/ Reinigungsregime festlegen.	Grundbedürfnisse am Mobilitätsknoten; höhere Zufriedenheit.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
58	557	Einsteigergelände Schneesport (Bodmi/Ersatzareal): UeO-Festsetzung «Einsteiger-/Übungsgelände Schneesport» (Priorität: Skischule, Förderbänder, Übungslifte). Bodmi sichern, falls nicht dauerhaft möglich -> Pflicht zu gleichwertigen Ersatzareal im First-Perimeter(vergleichbare Erreichbarkeit ÖV/zu Fuss; Beschneiung/Betrieb/Sicherheit). Details ins PGV/Pflichtenheft; Flächen ausserhalb Perimeter via Teiländerung Nutzungsplanung.	Sichert Einstiegsangebot (Anfänger/Familien/Skischulen), verhindert Angebotsbruch, stärkt Wertschöpfung.	Im Bodmi ist dieses Gebiet bereits gesichert (UeO 3 Bodmi). In Zukunft soll das Skischulgelände im Bereich First zu stehen kommen, die dazu notwendigen Flächen werden bereits gesichert.	A
59	558	Ich greife ein altes Thema in Bezug auf die Erschliessung des Skischulgeländes Bodmi auf. Mit der geplanten Umlegung der Bahnführung Firstbahn würde der bestehende Korridor frei und eröffnet eine neue Möglichkeit die Erschliessung der Bodmi mittels einer Bahn neu anzupacken. Ich bin der Meinung, dass eine Bahnerschliessung ab Standort Gydisdorf bis zum Hotel Bodmi eine Entlastung des Individualverkehrs, Parkplatzproblems in der Bodmi und der Buslinie mit sich bringen würde. Als Bahnsystem wäre zum Beispiel ein Funiculaire zu prüfen. In welcher Grössenordnung wäre abzuklären. Möglicherweise könnte die Bahn 24 Std., nachts auch als Selbstbedienung, betrieben werden.	Eine Direktverbindung ab Dorfstrasse in die Bodmi wäre ein Gewinn für alle!	Dies ist so nicht vorgesehen und nicht Bestandteil der UeO.	A
59	559	Im Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn aus den Federn der Jungfraubahnen geht ein Gewichtiger Punkt vergessen und es scheint, als wären die Verantwortlichen der Bahnen und «Verkehrsspezialisten» noch nie mit dem Auto die Strasse von Interlaken nach Grindelwald oder umgekehrt gefahren und haben sich vor den langgeschlossenen Bahnschranken in Geduld geübt. Es ist zwar gut zu hören und zu lesen, dass man bestrebt und bemüht ist möglichst viele weg von der Strasse auf die BOB zu bringen. Nur dies hat entsprechende Auswirkungen für all diejenigen, welche auf das Auto, den Lieferwagen und LKW angewiesen sind wie z.B. die Pendler, den Gewerbeverkehr, alle Lieferanten, Landwirte aber auch die Blaulichtfahrten usw. Diese wollen ihr Ziel auf dem Strassenweg auch in nützlicher Zeit erreichen. Seit die BOB ihre neuen Kompositionen mit zusätzlichen Wagons verlängert, ist dies zu einer Tortur vor den Bahnübergängen geworden. Die Bahnübergänge unmittelbar bei den Bahnhöfen werden durch die langen Züge blockiert und der Strassenverkehr wird dadurch stark gehindert. Mit dem neuen 15-Minuten-Takt der BOB wird das Problem von geschlossenen Bahnschranken massiv zunehmen. Auch wenn einmal der Bahnhof Burglauen eine Strassenunterführung (2028) erhalten wird, bleibt das Problem insbesondere in Zweilütschinen bestehen. Bis dann könnte die BOB jedoch das Problem bereits heute angehen (Sofortmassnahme) und die Schliessungen (Schliessdauer und Warnzeit) sämtlicher Bahnschranken verbessern. Ich gehe davon aus, dass dies heutzutage technisch machbar und mit verhältnismässig wenig Aufwand durchführbar ist und dass die Schliessung und Öffnung der Schranken vor und nach der Zugdurchfahrt so kurz wie möglich resp. so lang wie nötig eingestellt werden können. Dies könnte bereits heute umgesetzt werden und würden so helfen den Fluss des Strassenverkehrs schon jetzt zu verbessern.		Kenntnisnahme. Dies wird zusammen mit der BOB geprüft.	A
60	560	Ganzheitliche und koordinierte Planung: Wir begrüssen das Ziel, die touristische Infrastruktur in Grindelwald zu modernisieren und den Ersatz der Firstbahn vorzubringen. Gleichzeitig sehen wir die zwingende Notwendigkeit, dieses Projekt nicht isoliert, sondern im Kontext aller aktuellen und geplanten Entwicklungen im Dorfgebiet zu betrachten. Dazu gehören insbesondere: • die Zonen Sandigenstutz und Dorfzentrum Bär, • der Standort und die Ausgestaltung des Bus-Terminals, • die geplante Entwicklung im Bereich Sportzentrum, • die künftige Nutzung des Areals Gydisdorf (ehemalige Talstation). Eine koordinierte Gesamtplanung erscheint aus unserer Sicht unerlässlich, um Doppelprüfungen, unnötige Kostensteigerungen und funktionale Konflikte zu vermeiden.	Standortfrage und Einbindung der Bevölkerung Obwohl der Standort der neuen Talstation Furenmatte im Verfahren als gesetzt gilt, gibt es in der Bevölkerung eine nicht unerhebliche Gruppe, welche Bedenken äussert. Wir regen an, diese Rückmeldungen sorgfältig zu dokumentieren und in die weiteren Überlegungen einzubeziehen. Dies könnte die Akzeptanz des Projekts bei der bevorstehenden Zonenplan-Abstimmung erhöhen.	Eine ganzheitliche Planung, welche die genannten Punkte umfasst, erfordert viel Zeit und Arbeit auf Seite der Gemeinde. Zu allen aufgeführten Punkten sind Arbeiten im Gang. Diese müssen zukünftig aufeinander abgestimmt werden. Basis bildet auch das Gesamtverkehrskonzept Grindelwald welches erarbeitet wird.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
60	561	<p>Wir begrüssen ausdrücklich die geplante Beschränkung der touristischen Nutzung auf bestehende Bereiche sowie die klare Festlegung, dass keine Ausweitung - insbesondere keine neuen Bauten oder Anlagen in Richtung Bachalpsee - vorgesehen ist. Gleichzeitig ersuchen wir um: klare Konzepte zur Trennung und Steuerung der verschiedenen Freizeit- und Sportangebote (Wandern, Mountainbiken, Trottibiken, Kartfahren),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbindliche Massnahmen zur Minimierung zusätzlicher Immissionen,</li> <li>• eine landschaftsgerechte architektonische Gestaltung der Bergstation, die den hohen touristischen und ökologischen Wert der Region widerspiegelt,</li> <li>• die vertraglich gesicherte Übernahme der Kosten für den notwendigen Ausbau der Abwasserleitungen bis zur ARA Grindelwald durch die Bauherrschaft der Firstbahn.</li> </ul>		<p>Diese Punkte sind Bestandteil der Planung Ersatz Firstbahn. Der Punkt ARA wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.</p>	A
60	562	<p>Verkehr und Mobilität Die Einführung eines 15-Minuten-Taks der Berner Oberland Bahnen ist ein bedeutender Fortschritt. Dennoch bleibt die Verkehrslenkung ein zentraler Erfolgsfaktor. Wir ersuchen daher um:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Gesamtverkehrsplanung unter Einbezug aller Verkehrsarten (ÖV, Individualverkehr, Reisebusse),</li> <li>• die Prüfung von Kontingentierungen und Steuerungsmodellen für Verkehrsströme,</li> <li>• die Berücksichtigung von Entlastungsstrecken, Parkhäusern sowie einer sicheren Führung der Fussgängerströme,</li> <li>• Anreize seitens der Jungfraubahn, um Reisegruppen zur Nutzung von Langzeitparkplätzen und öffentlichem Verkehr zu motivieren,</li> <li>• eine enge Abstimmung des Bus-Terminal-Standorts mit anderen Infrastrukturprojekten wie dem Neubau «Regina» und der Planung des Sportzentrums.</li> </ul>	<p>Innerhalb der FDP bestehen unterschiedliche Auffassungen zum Standort des Bus-Terminals am Bahnhof Grindelwald. Die Variante 8, eine oberirdische Bushaltestelle an der Dorfstrasse nahe dem Bärplatz, wird von vielen kritisch beurteilt, da sie die Verkehrssituation vor Ort verschlechtert und die Nutzung angrenzender Hotels einschränken könnte. Wir erachten es als wichtig, dass keine Varianten ausschliesslich aus Kostengründen verworfen werden, bevor eine umfassende Abwägung und Information der Bevölkerung stattgefunden hat</p>	<p>Der Gemeinderat erarbeitet mit Vertretern aus Interessengruppen der Gemeinde ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald, welches die Anliegen aufnimmt. Insbesondere der Standorte vom Bus-Terminal und der neuen Autoabstellplätze hat massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf. Die Anliegen werden den Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.</p>	B
60	563	<p>Einrichtung einer Verkehrsplanungskommission Zur Entwicklung und Koordination von Verkehrssteuerungsszenarien regen wir die Einrichtung einer nicht ständigen Verkehrsplanungskommission an. Dieses Gremium sollte aus Fachpersonen, Mitgliedern des Gemeinderates sowie Vertreterinnen und Vertretern der Bevölkerung bestehen und die Gesamtplanung von Verkehrs- und Zufahrtsstrukturen beratend begleiten.</p>		<p>Das Anliegen wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.</p>	A
60	564	<p>Solidarische und transparente Kostenbeteiligung: Die touristisch bedingte Mehrbelastung von Verkehrslenkung, WC-Anlagen und Infrastruktur führt zu erheblichen Folgekosten für die Gemeinde. Wir sprechen uns dafür aus, dass sich die Bahnunternehmen angemessen an diesen Mehrkosten beteiligen. Die Modalitäten sollten frühzeitig und transparent kommuniziert werden, um eine faire und nachvollziehbare Lastenverteilung zu gewährleisten.</p>		<p>Der Punkt wird in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.</p>	A
60	565	<p>Nutzung des Areals der bisherigen Talstation: Wir erachten eine frühzeitige Klärung der künftigen Nutzung des Areals Gydisdorf als wichtig. Vorrangig sollte geprüft werden, ob bezahlbarer Wohnraum für Einheimische geschaffen werden kann. Eine verbindliche Festlegung dieser Nutzung dürfte wesentlich zur Akzeptanz des Projekts beitragen.</p>		<p>Die Firstbahn beabsichtigen, das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung, Aufhebung der ZÖN kann die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass Erstwohnungen entstehen sollten.</p>	A
60	566	<p>Fazit: Das Projekt «Ersatz Firstbahn» bietet die Chance, Grindelwald touristisch und infrastrukturell zukunftsfähig zu gestalten. Entscheidend für den Erfolg sind aus unserer Sicht eine umfassende Gesamtplanung, transparente Kommunikation sowie die konsequente Einbindung der Bevölkerung. Nur so lassen sich die Interessen der Einheimischen und die Erfordernisse des Tourismus in Einklang bringen. Die FDP Grindelwald steht gerne zur Verfügung, um die genannten Punkte vertieft zu erörtern und sich aktiv in den weiteren Planungsprozess einzubringen.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	B
61	567	<p>Die Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKOÖ) vereinigt 28 Gemeinden im östlichen Berner Oberland. Sie ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den Gemeinden und den Kanton- sowie Bundesbehörden. Sie ist u.a. zuständig für die regionale Richt-, Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung. Sie ist gut in den bisherigen Planungsprozess des Projekts «Ersatz Firstbahn» eingebunden. Der RKOÖ obliegt aber zudem die Planung, Optimierung, Koordination und Sicherstellung des Öffentlichen Verkehrs. Unseren Informationen zufolge trägt man sich von Seiten Bauherrschaft mit dem Gedanken nur wenige Parkplätze - für mit dem motorisierten Individualverkehr anreisende Tagesgäste - an zu bieten. Vor diesem Hintergrund erscheint uns der Hinweis wichtig, dass der ÖV-Reisende vor Ort eine einfache und intuitive Umsteigesituation zwischen Bahn, Bus und Gondelbahn vorfinden sollte und diese zudem langfristig einen frictionsfreien Öffentlichen Verkehr v.a. auch in Bezug auf das übrige Gemeindegebiet von Grindelwald sicherstellen kann.</p>		<p>Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn wird im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt.</p> <p>Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Das Anliegen der RKOÖ wird entsprechend berücksichtigt.</p>	B
62	568	<p>Wir legen hiermit unsere formellen Einwände gegen die geplante Route der Ersatzbahn der Firstbahn vor. Wir bitten höflich darum, das derzeitige Planungsverfahren und die vorgeschlagene Route einzustellen. Anstatt eine Lösung zu bieten, wird die vorgeschlagenen Route vom Bahnhof eher zu einer Verschärfung der Parkplatzprobleme und Staus führen, da mehr Verkehr durch den engsten Teil von Grindelwald geleitet wird.</p>		<p>Zugang und Lage entsprechen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen, die Platzverhältnisse am bestehenden Standort sind begrenzt, was auch Probleme i.S. Gästelenkung für alle Anspruchsgruppen (barrierefreier Zugang) generiert. Entlastung Dorfstrasse und Kernzone Grindelwald, neue und insbesondere alternative (ÖV) Verkehrserschließung soll gefördert werden. Der vorgesehene Standort der neuen Talstation bietet zudem die Möglichkeit einer attraktiven Skigebietsverbindung First und Kleine Scheidegg/Männlichen. Auf eine Verfahreneinstellung wird verzichtet. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Der Standort der Ortsbusse und die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf die Erschließung der Firstbahn und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg. Das Thema Verkehr und Parkplätze wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
62	569	<p>Die Nutzung der bestehenden Route für den Bau der neuen Seilbahn wird sicherlich allen Anforderungen gerecht, und das auf eine viel weniger störende Weise.</p>	<p>Sollte die jetzige Route nicht gewählt werden, dann wäre der Terminal als Startpunkt sinnvoll, da es sich um einen bereits bestehenden modernen, zentralen Knotenpunkt für den Aufstieg zum Eigergletscher und Männlichen, die auch First verbinden könnte.</p>	<p>Aufgrund der Ausführungen in der Variantenprüfung bietet sich die Talstation beim Terminal nicht an, ebenso ist ein Ersatz auf der bestehenden Linienführung nicht nachhaltig (Entflechtung Gäste- und Verkehrsströme, Stillstandzeit Firstbahn).</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
62	570	Es ist jedoch zu beachten, dass Gäste, die in Hotels übernachten und in Restaurants konsumieren, eine ruhige Umgebung schätzen. Tagesgäste, die mit Reisebussen anreisen, strapazieren die Infrastruktur und geben in Grindelwald wenig Geld aus. Wie sieht eigentlich der Plan für Grindelwalds weitere Entwicklung aus? Gibt es einen Konsens und eine klare Richtung? Ist es unser einziges Ziel, so viele Menschen wie möglich so schnell wie möglich an die Spitze von First zu bringen? Konnte es sein, dass private wirtschaftliche Interessen über das öffentliche Wohl und die ökologische Nachhaltigkeit gehalten werden? Wir fordern den Gemeinderat dringend auf, den Planungsprozess zu stoppen und alternative Ansätze zu prüfen, die den Bedürfnissen der Einwohner, der Umwelt und der langfristigen Entwicklung von Grindelwald Rechnung tragen.		<p>Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft/Bergschaft wird in der Entwicklung beigezogen.</p> <p>Das Thema Verkehr und Parkplätze wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt, damit der zukünftigen Entwicklung auch Rechnung getragen werden kann.</p>	A
63	571	Beim Durchsehen der Unterlagen ist uns klar geworden, dass es im Grunde nicht um einen Bahnersatz, sondern um einen Aus- und Neubau geht. Der Titel «Ersatz Firstbahn» erscheint uns daher als Mogelpackung, wird doch eine neue Seilbahn (First-Schreckfeld) und damit verbunden auch weitere Tourismusanlagen gebaut. Dabei lag unser Schwerpunkt auf den Bereichen Landschaft und Natur. Uns erscheinen die Unterlagen zu diesen Bereichen in etlichen Punkten unzureichend. Dies erschwert eine umfassende Einschätzung des Bauvorhabens. BirdLife Bern erwartet eine vertiefte Prüfung der Auswirkungen des Projekts auf die tangierten Lebensräume sowie auf besonders bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Die Linienführung darf nicht zu einer Beeinträchtigung bisher ungenutzter Geländekammern führen. Weiter fordern wir eine Beschränkung der Seilbahnkapazität und einen angepassten, massvollen Ausbau der touristischen Angebote.		<p>Die bestehende Firstbahn wird durch eine 3S-Bahn mit angepasster, neuer Linienführung ersetzt. Ebenso handelt es sich auf der Strecke Schreckfeld-First auch um keine neue Seilbahn sondern einen Ersatzbau der bestehenden 6-er Gondelbahn. Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird.</p>	B
63	572	Einen Umweltbericht oder eine Voruntersuchung zur UVP liegt leider nicht auf. Die im Erläuterungsbericht gemachten Angaben zu Umweltfragen sind bescheiden.		<p>Der UVB wird für das PGV-Dossier erstellt. Erkenntnisse aus der Voruntersuchung werden in den Unterlagen zur UeO ergänzt.</p>	B
63	573	Die Annahme, dass trotz Erhöhung der Bahnkapazität um 90% (nur Sitzplätze) bzw. 160% (Steh- und Sitzplätze) ein Gesamtwachstum von nur 10% resultiert, erscheint uns nicht realistisch. Ein grösseres Wachstum und damit auch eine stärkere Beanspruchung der Ressourcen und Infrastrukturen und eine stärkere Störung der Natur sind zu erwarten. Wir befürchten, dass durch «Adventure»-Angebote die Tier- und Pflanzenwelt zusätzlich unter Druck kommen würde. Hier sind klare Zusagen und Grenzwerte zwingend: nachhaltiger Tourismus braucht Grenzen!		<p>Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft bzw. die betroffene Bergschaft wurde und wird in der Projektierung beigezogen.</p>	B
63	574	Die neue Linienführung und die geplanten Bauwerke können schlecht nachvollzogen werden, da keine Visualisierungen in die Landschaft vorliegen.		<p>Die genaue Projektierung ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und nicht der UeO. Es ist raumplanungsrechtlich nicht möglich, auf Stufe Nutzungsplanung ein fertiges Projekt verbindlich vorzulegen, da sich das BAV im Rahmen des PGVs Projektänderungen vorbehält. Die Auswirkungen auf die Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im qualitätssichernden Verfahren 2. Stufe vertieft und überprüft, unter anderem auch mit Einsatz von Visualisierungen. Die Visualisierungen werden im Anschluss bekannt gemacht.</p>	B
63	575	Die Variantenprüfung ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere die Variante Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First scheint uns prüfenswert, können doch so die Vorteile einer Talstation Furenmatte mit dem Beibehalten des bestehenden Trassens kombiniert werden, was weniger Neubauten und keine Neubelastung von bisher kaum belasteten Gebieten mit sich bringt. Im geplanten Projekt würde der Abschnitt Bort-Schreckfeld zurückgebaut, doch bliebe 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. Wir sehen in dieser neuen Linienführung überwiegende Nachteile und lehnen sie deshalb ab.		<p>Eine Linienführung ab Bort direkt nach First ist landschaftlich deutlich dezentral, insofern die Stützen im Hohllicht, welche heutzutage sehr gut einsehbar sind, rückgebaut werden. Der Planungsunterlagen werden im weiteren Verfahren ergänzt, um die durchgeführten Auswertungen zu belegen.</p>	B
63	576	Gemäss dem Bericht würde mit der neuen Firstbahn «keine bislang nicht erschlossene oder vorbelastete Landschaftskammer tangiert.» Diese Aussage ist nicht korrekt. Tatsächlich würde eine neue Geländekammer tangiert und dadurch eine wertvolle, fast vollständig unberührte Landschaft beeinträchtigt, verläuft doch das geplante Trasse in der bisher unberührten Geländekammer «Bim Stein, Bachläger». - Mindestens hier braucht es fundierte Abklärungen zu den Auswirkungen auf Fauna und Flora.		<p>Die Ausführungen zum Thema Landschaft sowie Vögel und Wildtiere auf Stufe UeO werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, im Verfahren nochmals durch Fachpersonen überprüft. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Stufe UVP werden die Auswirkungen im Detail und projektbezogen untersucht.</p>	B
63	577	Gemäss Erläuterungsbericht seien «im Bereich der geplanten Stützen und Stationsstandorte mit Ausnahme des Flachmoors unterhalb der Zwischenstation Bort, keine besonderen Naturwerte bekannt». Wie die Gesuchstellerin zu diesem Schluss kommt, wird nicht erläutert. Wichtig erscheint uns hier, ob überhaupt Abklärungen dazu durchgeführt worden sind.		<p>Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.</p> <p>Gestützt auf die Ergebnisse der Voruntersuchung werden die Aussagen im Planerlass-Dossier präzisiert.</p>	B
63	578	Gemäss Erläuterungsbericht sollte «die neue Firstbahn [...] auf Vögel kaum negativen Auswirkungen haben.» Eine solche Aussage muss mit entsprechenden Abklärungen, Erhebungen und nachvollziehbaren Schlüssen untermauert sein, so ist sie nicht haltbar. Insbesondere, wenn Seite 2 von 3 im Erläuterungsbericht steht, dass «Einzelne Stützenstandorte sind nicht erschlossen, so dass für den Bau der Masten Schreitbagger und Helikopter zum Einsatz kommen werden. - Zudem wird der Einsatz einer Transportseilbahn geprüft. Entsprechende Störungen von Tieren in der Bauphase sind unausweichlich, können mit geeigneten Massnahmen aber reduziert werden.» ist doch von massgeblichen potenziellen Störungen auszugehen. Insbesondere für Raufussshühner sind zum Beispiel Seile von Transportseilbahnen eine grosse Gefahr, da Kollisionen oft tödlich enden.		<p>Die Unterlagen werden ergänzt bzw. korrigiert. Es ist so, dass - insb. in der Bauphase - Auswirkungen auf Wildtiere und Vögel zu erwarten sind, welche mit geeigneten Massnahmen auf Stufe PGV weiter reduziert werden können. Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Gestützt auf die Ergebnisse der Voruntersuchung werden die Aussagen im Planerlass-Dossier präzisiert.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
63	579	Allgemein würden «in der Betriebsphase[...] die Störungen für Wildtiere und Vögel gering» bleiben. Auch für diese Aussagen fehlen uns die Grundlagen. Insbesondere die Querung eines Teils der bisher ungestörten Wildruhezone Firstweng-Luegenweid durch die Verbindung von Bort nach First lässt uns an der Qualität dieser Aussage zweifeln.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Gestützt auf die Ergebnisse der Voruntersuchung werden die Aussagen im Planerlass-Dossier präzisiert.	B
63	580	Die «Änderung Überbauungsordnung «Touristische Nutzung First» sieht in Art. 5 Anpassungen vor, die es erlauben, in der sensiblen Landschaft des Firsts zusätzliche Bauten zu realisieren. Insbesondere die Erstellung von unterirdischen Bauten kann die Wasserflüsse stark beeinträchtigen und in den sensiblen alpinen Ökosystemen unerwartete Auswirkungen haben. Hier erwarten wir zusätzliche Abklärungen oder Auflagen.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Im Rahmen des Planerlassverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können. Erst mit Vorliegen des Projektes können solch spezifische Fragestellungen erst beurteilt werden.	B
64	581	Beim Studium der aufgelegten Mitwirkungsunterlagen «Ersatz Firstbahn» wurde deutlich, dass der Perimeter der Mitwirkung bewusst sehr eng gefasst wurde. Dies ist aus Sicht der Firstbahn verständlich. Denn die Firstbahn möchte oder muss die Planung relativ rasch vorantreiben, soll der Zeitplan eingehalten werden. Andererseits könnte es aus Sicht der Grindelwalder Bevölkerung passieren, dass die neue Firstbahn ab Standort Bahnhof/Fuhrerematte gebaut wird und das Grindelwalder Verkehrskonzept als Ganzes noch nicht genehmigt sein wird. Lösungsansätze für Zufahrtswege, Standort Busterminal, Parkplätze, Nutzung Bärplatz, Zufahrt Hotel Regina, Verkehr Einfahrt Endweg müssten möglichst breit abgestützt vorliegen, damit den vorliegenden Zonenplanänderungen «Ersatz Firstbahn» zugestimmt wird.		Der Gemeinderat erarbeitet mit Vertretern aus Interessengruppen der Gemeinde ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald, welches die Anliegen aufnimmt. Insbesondere der Standort vom Bus-Terminal und der neuen Autoabstellplätze hat massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf. Die Aussagen/Massnahmen werden in die Planung einfließen.	B
64	582	Grundsätzliche Feststellung: Wir begrüssen die Modernisierung der Firstbahn. Eine Diskussion oder ein Abwagen des Standorts Linienführung ist nicht Teil der Mitwirkung. Der neue Standort als einzige Variante wurden bereits durch die Bauherrschaft evaluiert. Bereits liegen Pläne zu Dimensionen Stationsgebäude, Linienführung, Mastenstandorte und Bahntyp vor. Aus Sicht der Bauherrschaft ist dies nachvollziehbar, denn betroffene Grundstückbesitzer (Überfahrerrechte) wollen konkrete Angaben diesbezüglich. Diese sind nur mit bereits gewähltem Bahntyp und einer fixierten Streckenwahl möglich. Diese verständliche Vorgehensweise durch die Bauherrschaft birgt eine Unsicherheit, dass Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Planung kritisch gegenüberstehen. Umso wichtiger sind deshalb klare Signale des Gemeinderates, wie die Verkehrssituation in Grindelwald generell gelöst werden soll.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
64	583	Grindelwald ist noch ausgeprägter zum touristischen Top-Ausflugsziel geworden, als es dies schon immer gewesen ist. Die Problematik wird vor allem bei Gästen wahrgenommen, welche vermeintlich nur hierherfahren und mit Suchverkehr ein paar Minuten oder Stunden den Dorfbereich bevölkern. • Wird sich der Wechsel Standort Talstation verkehrsberuhigend auf das Dorfzentrum auswirken? Hier müssen die vorliegenden Verkehrskonzepte vertieft ausgearbeitet werden. • Was passiert, wenn eine Mehrheit den neuen Standort verneinen wird? Kommt für die Firstbahn ein Projekt ab altem Standort in Frage?		Der wechselnde Standort der Talstation wird den Dorfkern entlasten und die vorhandenen Verkehrs- und Parkplatzprobleme in der Gemeindekern verbessern. Mit dem gewählten Standort bleibt die Firstbahn zudem direkt ans Dorf angebunden. Die Massnahmen/Aussagen aus dem Gesamtverkehrs Konzept Grindelwald werden in der Planung berücksichtigt. Falls der Souverän der vorliegenden Planung nicht zustimmt, wird das Verfahren abgebrochen und die Firstbahn muss sich grundsätzlich neu Gedanken zur Entwicklung machen. Der bestehende Standort bietet bezüglich Verkehrs- und Parkplatzproblem in der Gemeinde keine keinen vernünftigen Lösungsansatz.	A
64	584	Koordinierte Verkehrsplanung: Offenbar sind Studien zu Verkehrsströmen in Ausarbeitung. Die Bevölkerung am Ort stört sich an einer grossen Anzahl von Besuchern, welche sich als permanenter Suchverkehr durchs Dorf wälzen. Wir schlagen vor, dass • eine Gesamtverkehrsplanung unter Einbezug aller Verkehrsarten (ÖV, Individualverkehr, Reisebusse) durch die Gemeinde durchgeführt wird. • die Prüfung von Kontingentierung und Steuerungsmodellen für Verkehrsströme in Betracht gezogen werden. • die Bahnen finanzielle Anreize schaffen, damit Reisegruppen Langzeitparkplätze ausserhalb von Grindelwald nutzen und ihre Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr (zum Beispiel ab Haltestelle Matten) antreten.	Wir sind der Ansicht, dass • eine oberirdische Bushaltestelle an der Dorfstrasse nahe dem Bärplatz keine gute Lösung ist. • es ein Projekt mit Busterminal unter dem Bärplatz braucht. • die Planung Zugang Hotel Regina und Planungen Sanierung oder Ersatz Sportzentrum koordiniert mit der Planung Bärplatz erfolgen muss. • die Kehrichtsammelstelle auf dem Bärplatz unbedingt an einen anderen Standort verlegt wird. • ab Bahnhof eine breite Durchgangsstrecke für Fußgänger in Richtung Dorf realisiert wird (Verschieben der Strasse nach Süden). • das bestehende Bahnhofsgebäude BOB verlegt wird auf die Nordseite der Geleise, damit Platz geschaffen wird. • eine nicht ständige Verkehrsplanungskommission durch den Gemeinderat ins Leben gerufen wird.	Der Gemeinderat erarbeitet zurzeit mit Vertreter:innen aus Interessengruppen der Gemeinde ein Gesamtverkehrs Konzept Grindelwald, in welchem Rahmen die vorgebrachten Anliegen geprüft werden. Die Aussagen/Massnahmen werden in die Planung einfließen. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
64	585	Touristische Nutzung: Geplante Zonen Mittelstation Bort und Bergstation First: Wir begrüssen die vorgesehene Beschränkung der touristischen Nutzung auf bestehende Bereiche und die klare Festlegung, dass keine Ausweitung in Richtung Bachalpsee vorgesehen ist. Es braucht zusätzlich • klare Konzepte bezüglich der Freizeit- und Sportangebote (Wandern, Mountainbiken, Trottibiken, Kartfahrten, Kinderspielplätzen) an den Standorten First und Bort. • die vertraglich gesicherte Übernahme der Kosten für den notwendigen Ausbau der Abwasserleitungen bis zur ARA Grindelwald durch die Bauherrschaft.		Klare Angebotskonzepte sind vorhanden und werden mit der UeO touristische Nutzung First grundsätzlich auch abgebildet. Es wird ein Infrastrukturvertrag erstellt, der solche Fragen behandeln wird.	B
0	586	Nutzung des Areals der bisherigen Talstation: • Wie sieht die künftige Nutzung des Areals Gydisdorf aus, falls die Talstation und die Linienführung verlegt werden? • Gibt es allenfalls ab Standort Gydisdorf eine Zubringerbahn in die Bodmi, ins Skischulgelände? • Falls 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.		Die Firstbahn beabsichtigen das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung, Aufhebung der ZöN kann die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen. Eine zusätzliche Zubringerbahn ab Gydisdorf ist aus rechtlichen Gründen unrealistisch, der Mehrwert unklar.	B
64	587	Fazit: Das vorliegende Projekt hat grosses Potential. Die Initiative der Bauherrschaft für den «Ersatz Firstbahn» ist wertvoll. Umso wichtiger ist für eine Zustimmung der Einbezug Anliegen der Grindelwalder Bevölkerung bezüglich künftiger Verkehrsleitmodelle, des Baus von zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten, des künftigen Standortes ÖV-Bushaltestelle. Die Neugestaltung des Grindelwalder Dorfeinganges, die Zugänglichkeit und der langfristige Erhalt der traditionell gewachsenen Dorfstrasse Grindelwalds hat zentrale Bedeutung und muss breit abgestützt erfolgen.		Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinde. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrs Konzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
65	588	Generell hat Grindelwald sehr viele Tagesgäste; diese Verkehrsströme müssen in die Planung einfließen. Es geht hier um den MIV, die Tagesgäste, die Fussgängerströme und den ÖV.		Mit der vorgesehenen Verkehrszählung soll ein besseres Bild der Verkehrsströme erreicht werden. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
65	589	Für die Planung Firstbahn wird insbesondere auch auf das Verkehrskonzept VBahnen abgestellt		Es wird auf verschiedene Studien abgestellt. Zudem soll im aktuell durch den Gemeinderat mit Einbezug verschiedener Interessengruppen ausgearbeiteten Gesamtverkehrskonzept Grindelwald die zukünftige Verkehrsentwicklung aufgezeigt werden. Das Ergebnis fließt in das Projekt ein.	B
65	590	Im Verkehrskonzept wird immer wieder davon gesprochen, dass sich der Kanton an den Kosten beteiligen wird. Das ist so nicht richtig, an diesen Kosten beteiligen sich auch die Gemeinden mit einem Drittel über den Lastenausgleich. Von diesem Drittel wiederum werden zwei Drittel durch ÖV-Punkte und ein Drittel über die Bevölkerungszahlen der Gemeinden gedeckt. Die Gemeinde Grindelwald wurde in den letzten Jahren immer mehr mit ÖV-Punkten belastet, da das ÖV-Angebot (Bus, Station Rothenegg, 15-Minuten-Takt BOB) immer weiter ausgebaut wurde resp. werden soll. Indirekt werden so auch die Gemeinden insbesondere auch die Gemeinde Grindelwald belastet.		Wird zur Kenntnis genommen und in den Unterlagen ergänzt. Die Einheimischen profitieren auch vom Ausbau des ÖV-Angebots.	B
65	591	Insbesondere für die Verkehrskosten aber auch für andere Kosten, welche die Tagesgäste nicht abgeln (Abfallwesen, Abwasser etc.) muss sich der Gemeinderat überlegen, wie dies finanziert werden soll. Diese Kosten sind wesentlich höher, als die Unternehmen an Steuern bezahlen.		Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
65	592	Für den unterirdischen Busterminal in der Fuhrenmatte müsste die Firstbahn z.B. mit einer Mehrwertabschöpfung analog Westumfahrung Hotel Schweizerhof/Swiss Alps Resort beitragen.		Die Punkte werden in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	B
65	593	Bevor über die ÜO resp. ZPÄ durch die GV abgestimmt wird, muss das Verkehrskonzept und vor allem die Finanzierung dieser Massnahmen klar sein.		Dies ist so vorgesehen. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
65	594	Allenfalls könnte der Infrastrukturvertrag der V-Bahnen für die Firstbahn erweitert werden. Insbesondere sollte der V-Bahn-Vertrag an die heutigen Gegebenheiten angepasst, viele Punkte wurden gar nicht umgesetzt (z.B. P+R Ortweid).		Das Anliegen wird in den nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, auf welcher Basis ist noch nicht klar.	B
65	595	Auch wurde die Abgabe, nicht so wie an der Gemeindeversammlung versprochen, umgesetzt. Es wurde ein Nachhaltigkeitsfonds gebildet, welcher auch die Gemeinde Lauterbrunnen umfasst und die Einlage wurde auf zehn Jahre beschränkt. Dies könnte mit der Planung Firstbahn jetzt bereinigt werden.		Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Versprechen. Die Art und Weise der Umsetzung wurde gemeinsam mit den Gemeinden ausgearbeitet.	A
65	596	Der Gemeinderat hat daran zu denken, dass Verbesserungen der BOB die Gemeinde auch indirekt mitfinanziert, die Jungfraubahn-Holding finanziert aber nicht mit. Dies sieht man auch daran, dass die BOB in einem Spitzjahr 2024 fast eine Million Franken Verlust produziert, während die JB-Holding Rekordergebnisse erzielt.		Indirekt, durch Abgeltung von der BOB erbrachten Leistungen für die Jungfraubahn Holding AG sowie den Einbezug der BOB in diverse Angebote, wird mitfinanziert. Es handelt sich jedoch juristisch um zwei eigenständige Unternehmen. Die Jungfraubahn Holding hat nicht die Aufgabe, ein ÖV-Unternehmen (BOB), welches im Service Public staatlich finanziert wird, finanziell zu unterstützen.	B
66	597	Angesichts der Tragweite dieses Projekts - sowohl gemeindebaulich als auch verkehrlich - ist eine langfristige, generationengerechte Planung unabdingbar.	Ich stelle mir die Frage, in welchem Zeithorizont die Gemeinde Grindelwald ihre Verkehrs- und Infrastrukturplanung anlegt: Wird hier tatsächlich auf die nächsten 30 bis 50 Jahre hinaus gedacht? Oder lediglich auf den unmittelbaren Projektperimeter?	Die Ziele der Gemeinde hinsichtlich der vorliegenden Planung sind im EB festgehalten (Verbesserung Verkehrsprobleme etc.). Im Rahmen der Planung wurden diese Ziele sowie die grundlegenden, übergeordneten Gesetze und Raumplanungsgrundsätze berücksichtigt. Mit dem Dialogverfahren Verkehr und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald sollen weiter langfristige Ziele definiert werden.	A
66	598	Der motorisierte Individualverkehr wie auch der Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird in Zukunft weiter zunehmen - das gilt besonders für eine stark touristisch geprägte Destination wie Grindelwald. Daher ist es zwingend, jetzt und nicht erst später moderne, zukunftsfähige Lösungen ins Auge zu fassen. Dazu gehören alternative Mobilitätsformen, unterirdische Infrastrukturen und eine bewusste Gestaltung des öffentlichen Raums mit Rücksicht auf Einheimische wie auch Gäste. Vor diesem Hintergrund ergeben sich aus meiner Sicht folgende Kernforderungen und offenen Punkte:		Dies ist mit dem Gesamtverkehrskonzept Grindelwald so vorgesehen.	B
66	599	1. Projektleitung zwingend notwendig: Ein Projekt dieser Relevanz erfordert eine professionelle Gesamtprojektleitung durch die Gemeinde. Diese muss insbesondere die Koordination der baulichen und verkehrlichen Vorhaben sicherstellen und eng in die Entwicklung eines neuen, integralen Verkehrskonzepts eingebunden sein.		Die geforderte «Gesamtprojektleitung» ist Aufgabe des Gemeinderats und der Bauverwaltung, welche das Projekt aktiv und kompetent führen.	
66	600	Fehlende Synergien mit Verkehrsprojekten: Die derzeit geplanten baulichen Massnahmen sind nicht ausreichend auf die anstehenden Änderungen im Verkehrsbereich abgestimmt. Es fehlt eine klare Gesamtstrategie. Die Gemeinde muss sicherstellen, dass Synergien - insbesondere hinsichtlich Verkehrsfluss, Busumsteigstellen, Parkierung und Besucherlenkung - konsequent genutzt werden. Ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten ist zwingend notwendig.		Dies ist mit dem Gesamtverkehrskonzept Grindelwald so vorgesehen. Die Anliegen werden den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
66	601	Verkehrslösung: Unterirdisch, beruhigt und zukunftsgerichtet Die künftige Verkehrsleitung muss die Lebensqualität im Dorf stärken - nicht weiter belasten. • Busbahnhof & Parkierung unterirdisch: Die gesamte Infrastruktur rund um Busbahnhof, Parkhaus sowie auch die PP-/Taxi-Standplätze beim Bahnhof sind zwingend unterirdisch zu realisieren. Nur so kann Grindelwald vom oberirdischen Verkehr entlastet und das Ortsbild langfristig geschützt werden. Die Kosten hierfür sind mehrheitlich durch die Jungfraubahnen zu tragen, da sie direkt profitieren. • Verkehrsberuhigung im Zentrum: Der Durchgangsverkehr im Dorfkern ist weiter zu reduzieren. Eine reine Fussgängerzone oder zumindest eine einspurige Durchfahrt mit klar geregelter Priorität für den Langsamverkehr muss geprüft werden. Bevorzugt wird eine reine Fuss- & Fahrradzone.		Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
66	602	Nutzung des ehemaligen Busbahnhofs «Bärplatz» - zwingend als Begegnungszone ausweisen Die zukünftige Nutzung des heutigen Busbahnhofs «Bärplatz» ist von zentraler Bedeutung für die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum. Aktuell ist im Projekt nichts Konkretes für diesen Bereich vorgesehen - das ist aus planerischer Sicht unverständlich. Es muss zwingend sichergestellt werden, dass dieser zentrale Platz als offizielle Begegnungszone ausgewiesen und entsprechend gestaltet wird. Der Raum ist multifunktional zu planen und soll gezielt den Bedürfnissen von Bevölkerung, Gästen und Veranstaltern gerecht werden. Die lokalen Akteure - insbesondere Eiger Bike, Eiger Ultra Trail, Mountainrun, Viehschau, Weihnachtsmarkt und weitere - sind in die Konzeption aktiv einzubeziehen. Empfohlen wird insbesondere: • temporäre Pop-Up-Restaurants oder Marktstände mit Mietmöglichkeiten • mobile und flexible Infrastruktur zur Durchführung von Anlässen (Bühne, Strom, Wasseranschluss etc.) • ein grösseres Wasserspiel oder ein zentraler Brunnen, der sowohl gestalterisch als auch funktional zur Kühlung im Sommer dient (z. B. für Kinder oder Sportanlässe)	Der Bärplatz hat das Potenzial, zu einem identitätsstiftenden Ort der Begegnung für Einheimische und Gäste zu werden - dies muss jetzt planerisch gesichert werden.	Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Das Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
66	603	Keine Hotelzimmer oder bewirtschaftete Wohnungen in der Furenmatte Die Überbauungsordnung «Furenmatte» darf keinesfalls zu einer weiteren touristischen Zersiedelung führen. Die Schaffung von Hotelzimmern oder bewirtschafteten Zweitwohnungen ist klar abzulehnen. Der Fokus muss auf Wohnraum für die lokale Bevölkerung gelegt werden. Es braucht eine konsequente raumplanerische Steuerung im Sinne einer nachhaltigen, sozialen Entwicklung des Dorfes.		Es wird keine Hotellerie «im Sternenbereich» erstellt. 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. Auf jeden Fall wird keine Konkurrenzsituation mit lokalen Hotelbetrieben geschaffen.	A
66	604	Finanzielle Beteiligung der Jungfraubahnen & soziale Entlastung der Einheimischen. Die Firstbahn AG bzw. die Jungfraubahnen sind als wirtschaftlich starke Akteure und direkte Profiteure der touristischen Entwicklung in Grindelwald in die Pflicht zu nehmen. Konkret ist folgendes umzusetzen: • Jährliche Beteiligung an Unterhalt & Reinigung: Die Jungfraubahnen sollen sich mit einem fixen jährlichen Betrag am Unterhalt der gemeindlichen Infrastruktur beteiligen - insbesondere an den Kosten für Strassenunterhalt, Abfallentsorgung, Reinigung öffentlicher Toiletten (Touristen-WCs) sowie allgemeine Sauberkeit im öffentlichen Raum. Der laufende Aufwand entsteht zu einem grossen Teil durch die hohe touristische Frequentierung - eine finanzielle Mitverantwortung der Hauptnutzniesser ist deshalb gerechtfertigt. Im Idealfall wird dieser Beitrag transparent und objektiv bemessen - etwa als prozentualer Anteil am Umsatz der Firstbahn AG oder in Abhängigkeit von der jährlich beförderten Gästzahl. Somit ist der Betrag auch fair, wenn mal ein schlechter Geschäftsjahr folgt. • Einheimischenrabatt auf Abonnemente: Die lokale Bevölkerung trägt wesentlich zur touristischen Tragfähigkeit der Region bei - durch Wohnraum, Arbeit, Kultur und Infrastruktur. Als Zeichen der Wertschätzung und zur finanziellen Entlastung ist ein fixer, mindestens 50 % Rabatt auf alle Saisonabonnemente (Sommer wie Winter) für in Grindelwald wohnhafte Personen einzuführen. Diese Regelung soll unabhängig von Einkommen oder Alter gelten und unbefristet sein.		Die Punkte werden in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
66	605	Bahnunterführungen & Gruppenreiseverkehr - offene Fragen und zwingende Anforderungen Bahninfrastruktur: Unterführungen zwingend umsetzen oder neu denken. Die Bahnlinie zwischen Zweiütschinen und Grindelwald stellt aufgrund der fehlenden Unterführungen für den Strassenverkehr - nach wie vor ein erhebliches Sicherheits- und Mobilitätsproblem dar. Diese Engpässe behindern nicht nur die lokale Erschliessung, sondern auch die Entwicklung neuer Verkehrskonzepte. Zudem fehlt ein Radstreifen auf der Hauptstrasse zwischen Grindelwald & Interlaken. Es ist zwingend, die Umsetzung von Bahnunterführungen entlang der BOB-Strecke voranzutreiben. Sollte dies technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar sein, sind ernsthaft alternative Lösungen wie eine Verlegung der Bahnstation zu prüfen. Die aktuelle Situation ist weder sicher noch zukunftsfähig. Bevor einem Projekt dieser Dimension zugestimmt werden kann, muss die Jungfraubahnen-Gruppe diese grundlegenden infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen und entsprechende Massnahmen umsetzen. Ohne die vorherige Umsetzung solcher Massnahmen ist diesem Projekt aus Sicht der einheimischen Bevölkerung nicht zuzustimmen.		Die erkannten Probleme können geprüft werden. Es würde sich dabei jedoch teilweise um Projekte handeln, die regional bzw. kantonal koordiniert werden müssen und deshalb mehrere Jahre beanspruchen würden. Es ist somit nicht möglich, die Planung Firstbahn mit allen diesen Ideen/Projekten zu koppeln. Die nötigen Arbeiten an der Bahninfrastruktur in Burglauen und Grindelwald sind in Planung. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	A
66	606	Gruppenreiseverkehr der Firstbahn AG - wo bleibt das Konzept? Die Firstbahn AG profitiert stark vom Gruppenreiseverkehr (insbesondere Busgruppen). Hier stellen sich zentrale Fragen: • Welches Verkehrskonzept verfolgt die Firstbahn AG im Umgang mit diesen Gruppen? • Wie wird sichergestellt, dass die Busse effizient und ohne zusätzliche Belastung für das Dorfzentrum abgefertigt werden? • Wo genau sollen diese Fahrzeuge künftig parkieren? Im neuen Parkhaus bei der «Furenmatte»? • Wie ist resp. wirkt sich der Rückstau auf die Gemeindestrasse aus?	Diese Fragen sind in der aktuellen Planung nicht beantwortet - das ist nicht akzeptabel. Es braucht ein klares, öffentlich zugängliches Verkehrskonzept für den Umgang mit Busgruppen, individuel Verkehr und Reisende mit dem öffentlichen Verkehr. Die Firstbahn AG ist in der Verantwortung, dieses vorzulegen - inklusive Lösungen für An- und Abfahrt, Parkierung, Besucherlenkung und Integration in das Gesamtverkehrskonzept von Grindelwald.	Die Anforderungen der Gruppenreisen, welche mit dem Bus anreisen, werden bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts berücksichtigt. Der Transport per Bahn wird dabei eine wichtige Rolle spielen, da die Anreisenden per Bus vermehrt das P+R in Matten nutzen sollen.	A
66	607	Zukunftsgerichtete Umfahrungsplanung - Verkehr im Dorf muss zwingend entlastet werden Der Verkehr im Dorfzentrum Grindelwald ist schon heute überlastet und beeinträchtigt massiv die Lebensqualität sowie das Ortsbild. Eine nachhaltige Verkehrsplanung kann sich nicht auf kosmetische Massnahmen beschränken - der Verkehr muss langfristig aus dem Dorfzentrum herausgenommen werden.		Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die Massnahme wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht, und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
66	608	Variante A - zweispurige Umfahrung entlang der Grythstrasse/Aspistrasse/weiße Lütschine Ein möglicher Lösungsansatz wäre eine echte zweispurige Umfahrungsstrasse, beispielsweise: • via Grythstrasse oder Locherboden zur Umgehung des Ortskerns • anschliessend mittels Brücke beim Tennisplatz/Campingplatz über die Lütschine • weiter entlang der linken Seite der Lütschine bis hin zum Parkplatz Pfingstegg Diese Achse könnte mit einem rot markierten doppelpurigen Ausbau sowie einer gelben neuen Strasse sowie orangegelb gestrichelten markierten neuen Brücke über der Lütschine, unter der Pfingsteggbahn durch zum oberen Pfingstegg PP planerisch konzipiert werden.	o entsteht eine leistungsfähige Erschliessung am Dorfrand, während das Zentrum fußgängerfreundlich und verkehrsberuhigt gestaltet werden kann. Zudem ist zu prüfen, ob der Campingplatz an seinem heutigen Standort langfristig sinnvoll positioniert ist oder allenfalls versetzt werden müsste, um eine nachhaltige Verkehrsführung zu ermöglichen. Ein solches Konzept gehört dringend in die aktuelle wie auch langfristige Verkehrsstrategie aufgenommen. Ohne eine solche Umfahrung bleibt jede Dorfentwicklung unvollständig - und droht langfristig ein Verkehrsinfarkt.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
66	609	Variante B - Tunnel unter dem Dorf mit Parkierungslösung: Alternativ ist ein Tunnel unter dem Dorfkern hindurch zu prüfen. Eine solche Lösung könnte mit ein bis zwei unterirdischen Parkierungsanlagen kombiniert werden. Diese würden über Aufzüge oder Rampen direkt an die Oberfläche angebunden, z. B. an strategischen Orten wie beim Bahnhof, Tourismusbüro oder Minigolf «Tuftli».	Diese Variante würde nicht nur den Durchgangsverkehr eliminieren, sondern gleichzeitig die Parkplatzsituation dezentral, aber zentral erreichbar lösen - ohne zusätzlichen Flächenverbrauch an der Oberfläche. Beide Varianten gehören dringend in eine umfassende Verkehrsstrategie aufgenommen und müssen parallel zur Firstbahnplanung vertieft geprüft werden. Ohne strukturelle Entlastung des Dorfzentrums bleibt jede Entwicklung langfristig unvollständig.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
66	610	Variante C - «Städtische» Gondelbahn als Verkehrsträger im Dorf: Eine urbane Gondelbahn als öffentliches Verkehrsmittel im Dorfgebiet wäre eine innovative, emissionsfreie Lösung - bereits erfolgreich umgesetzt in Städten wie Medellin, Toulouse oder La Paz.	Auch Grindelwald kann hier Pionierarbeit im alpinen Raum leisten. Eine solche Bahn könnte: • zentrale Punkte wie Parkhaus, Bahnhof, Firstbahn, Dorfzentrum, Pfingstegg oder die Talstation Eiger Express verbinden • Höhenunterschiede effizient überwinden • den motorisierten Verkehr im Dorfkern deutlich reduzieren • ein touristisches Highlight mit echtem Alltagsnutzen kombinieren Wird die Gondelbahn als offizielles öffentliches Verkehrsmittel betrieben, ergeben sich zusätzliche Vorteile: • Mögliche Mitfinanzierung durch Kanton oder Bund, z. B. über Programme für den regionalen öffentlichen Verkehr oder klimafreundliche Mobilität • Massive Entlastung des bestehenden Ortsbus-Systems: Die Gondelbahn kann den innerdörflichen Verkehr übernehmen, während der Ortsbus künftig als äusserer Ringverkehr geführt wird - effizient, zeitsparend und störungsfrei für das Dorfzentrum Diese Lösung verdient eine ernsthafte Prüfung im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts - sowohl technisch, betrieblich als auch finanziell.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
66	611	Zukunftsgerichtete Umfahrungsplanung - Verkehr im Dorf muss zwingend entlastet werden: Der Verkehr im Dorfzentrum Grindelwald ist schon heute überlastet und beeinträchtigt massiv die Lebensqualität sowie das Ortsbild. Eine nachhaltige Verkehrsplanung kann sich nicht auf kosmetische Massnahmen beschränken - der Verkehr muss langfristig aus dem Dorfzentrum herausgenommen werden. (Verschiedene Varianten vorgestellt) Bei allen diesen Varianten ist es essenziell das das Dorf nicht mehr doppelspurig befahren wird und allenfalls in Zukunft punktuell sogar «Sperrzeiten» herrschen bspw. von 09.00-20.00 Uhr.		Die Umfahrungsmöglichkeiten sind begrenzt. Ein möglicher Strassenkorridor wurde im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) berücksichtigt. Die Verbesserungen der Qualität im Zentrum ist auch ein Anliegen vom Gemeinderat. Die Massnahme wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht, und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
66	612	Verantwortung der Jungfraubahnen - klare Erwartungen: Die Firstbahn AG bzw. die Jungfraubahnen-Gruppe müssen endlich umfassend Verantwortung für die Entwicklung des Dorfes übernehmen.	Mit der Firstbahn, der Wengernalpbahn (WAB), der Berner Oberland-Bahn (BOB) sowie als Mehrheitsaktionärin der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM) kontrollieren sie heute faktisch die Mehrheit aller touristischen Transportanlagen in Grindelwald. Diese wirtschaftliche Dominanz bringt nicht nur Vorteile, sondern auch eine klare Pflicht zur aktiven Mitgestaltung und Mitfinanzierung der öffentlichen Infrastruktur - insbesondere im Bereich Verkehr, Ortsbild, Lebensqualität und Umweltbelastung.	Die Punkte werden in nachfolgenden Planungsphasen aufgegriffen. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
66	613	WC-Anlagen im oberen Dorfbereich zwingend erhalten. Die bestehenden öffentlichen WC-Anlagen rund um die Kirche, bei der Pfingsteggbahn sowie beim Sunstar PP sind zwingend dauerhaft zu erhalten.	Es darf nicht sein, dass die Bevölkerung die Last trägt, während die Gewinne privatisiert werden. Zudem tragen die Jungfraubahnen auch deshalb nicht die volle Verantwortung, weil sie kein vollständiges touristisches Sommerangebot anbieten (Jungfrau Travel Pass ohne den Berglinien von GrindelwaldBus und ohne die Pfingsteggbahn). Hier muss die Jungfraubahnen in die Pflicht genommen werden und den kleinen touristischen Leistungsträgern eine faire Entschädigung vorschlagen.	Die WC-Anlagen werden erhalten bzw. sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Fragen behandelt.	A
67	614	Bestehen der Parkplätze beim Pfrundgut gewährleisten Die bestehenden öffentlichen Parkplätze im Bereich des Pfrundguts sowie Oberer Pfingstegg (Gemeindeparkplätze in unmittelbarer Nähe zur Pfingsteggbahn) müssen zwingend erhalten bleiben. Diese sind für unsere Gäste wie auch für andere Leistungsträger im hinteren Teil des Dorfes essenziell.	Bei jeglicher allfälliger Umnutzung ist eine frühzeitige Einbindung der benachbarten touristischen Anbieter und Betriebe erforderlich. Ein Verlust oder eine Einschränkung der Parkmöglichkeiten hätte negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und Attraktivität dieses Bereichs.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
67	615	WC-Anlagen im oberen Dorfbereich zwingend erhalten: Die bestehenden öffentlichen WC-Anlagen rund um die Kirche, bei der Pfingsteggbahn sowie beim Sunstar PP sind zwingend dauerhaft zu erhalten.	Diese Einrichtungen sind für den Tourismus, Veranstaltungen und die allgemeine Aufenthaltsqualität im oberen Dorfbereich unerlässlich - insbesondere auch im Hinblick auf die Frequenzen im Bereich Kirche, Pfingstegg und Terrassenweg/Gletscherschlucht. Ein Rückbau oder die Schliessung dieser Anlagen würde zu unzumutbaren Belastungen der umliegenden Betriebe führen und wäre aus Sicht der Pfingsteggbahn nicht akzeptabel.	Die WC-Anlagen werden erhalten. Diese sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.	B
67	616	Im Zuge der Gesamtverkehrsplanung rund um die Firstbahn und das Projekt Furenmatte ist es wesentlich, dass der hintere Dorfbereich (inkl. Pfingsteggbahn, Terrassenweg, Mühlebach, Oberer Gletscher etc.) verkehrlich nicht abgehängt oder abgeschnitten wird. • Eine klare, durchgehende Verkehrslenkung vom Rothenegg Kreisverkehr über das Dorfzentrum bis zur Pfingsteggbahn • Saubere Signalisation und Verkehrsleitung auch für Individualverkehr, Gäste und Zubringer • Eine übergeordnete Verkehrsstrategie, die auch den Tourismusbetrieben ausserhalb des Firstbahn/Bahnhofperimeters gerecht wird		Das Anliegen wird Unterstützung und bei der Erarbeitung vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald berücksichtigt. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
67	617	Der Parkplatz Pfingstegg ist ein wichtiger Bestandteil der Gesamtparkierung in Grindelwald. Insbesondere als Entlastung für den oberen Dorfbereich, für Tagesgäste sowie Eventgäste. Wir fordern, dass dieser Parkplatz permanent und korrekt im digitalen und physischen Parkleitsystem der Jungfraubahnen integriert bleibt - insbesondere in den Bereichen Matten, Wilderswil und Zweilütschinen, wo die Zuführung derzeit teils nicht oder ungenügend sichtbar ist. Die derzeitige, punktuelle Nichtanzeige führt zu Ausweichverkehr, unnötigen Umwegen und vermeidbarem Suchverkehr - zulasten der Gäste und der lokalen Betriebe. Zudem fordern wir, dass die Signalisierung im Kreisverkehr Rothenegg - welche früher auf den Parkplatz Pfingstegg hinwies - wieder montiert wird. Eine klare, frühzeitige Wegweisung ist zentral für die Lenkung des Verkehrsflusses und die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr und der zuständigen Kommission zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
67	618	Busverbindung im Viertelstundentakt zum Oberen Gletscher /Pfingsteggbahn sicherstellen Die bestehende Busverbindung im 15-Minuten-Takt vom Bahnhof bzw. Dorfzentrum in Richtung Kirche - Pfingstegg - Gletscherschlucht resp. Oberer Gletscher ist zwingend aufrechtzuerhalten.	Diese Verbindung ist für den Tourismus, für die lokale Bevölkerung sowie für Mitarbeitende der Betriebe im hinteren Dorfbereich von grosser Bedeutung. Eine Taktreduktion oder Einschränkung dieser Linie hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der gesamten Zone Kirche/Pfingstegg/Oberer Gletscher.	Das Anliegen wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern vom Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht. Damit die verschiedenen Aspekte im Zusammenhang mit dem Verkehr geprüft werden können.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
68	619	<p>Die Parkierung im Zusammenhang mit dem Projekt Firstbahn-Neubau muss zwingend, als Teil eines übergeordneten Verkehrskonzepts betrachtet werden. Die aktuelle Planung greift zu kurz und behandelt das Thema isoliert, obwohl es entscheidenden Einfluss auf Verkehrsbelastung, Aufenthaltsqualität, Ortsbild und Gewerbeentwicklung hat. Wir möchten festhalten, dass in der Bevölkerung zahlreiche Ideen im Umlauf sind, die in die weitere Planung aufgenommen und im Rahmen einer vorgängig zu erarbeitenden Bedarfsabklärung geprüft werden sollten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkhaus hinter Depot Grund (ehemals Intersport)</li> <li>• Parkhaus Sandige Stutz</li> <li>• Parkhaus Talgietli</li> <li>• Erweiterung Parkhaus Eiger+</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Parkplätze braucht Grindelwald wirklich? Diese Frage muss zuerst offen, faktenbasiert und mit Weitblick diskutiert werden.</li> <li>• Kurzzeitparkierung für Einkäufe im Zentrum (z. B. Coop, Apotheke, Metzgerei) muss erhalten und gezielt geregelt werden. Heute ist es für Einwohner: innen kaum mehr möglich, schwere Einkäufe im Dorf zu erledigen - das ist nicht zumutbar und untergräbt die Lebensqualität im Ort.</li> </ul>	<p>Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der Zufahrt nach Grindelwald und im Dorf. Die Konzentration von weiteren Parkplätzen an einem der vorgeschlagenen Standorte hat für dieses Gebiet entsprechende Auswirkungen. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
68	620	<p>Um diese Planung Sinnvoll voranzubringen, schlagen wir vor eine nicht ständige Kommission einzusetzen (einen Vorschlag wie dieses Strukturiert werden könnte finden Sie im Anhang). folgende Punkte sind für uns priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es braucht ein langfristiges, zusammenhängendes Verkehrskonzept, das Dorfverkehr, Hotellerie, Warenanlieferung, Besucherlenkung, Parkierung und Ortsbild als Einheit betrachtet. Die bisher vorgestellten Varianten greifen zu kurz und bilden nicht das Gesamtbild ab.</li> <li>• Tagestouristen sollen künftig möglichst in Matten parkieren.</li> <li>• Die Situation in der Dorfstrasse ist heute untragbar - Trottoirs sind überfüllt, Touristen drängen auf die Strasse. Es braucht klare Lenkungsmassnahmen, z. B. durch bauliche Trennung, temporäre Verkehrssperren oder ein Zugangssystem.</li> <li>• Die Zweigleisigkeit Burglauenen und eine mögliche Unter- oder Überführung in Zweiütschinen sind wichtige Pfeiler für die mittelfristige Entlastung. Ich begrüßen die teilweise eingeleitete Planung und hoffen auf eine zügige Umsetzung sowie auf transparente Informationen wie die Situation in Zweiütschinen gelöst werden könnte.</li> <li>• Für Warenumschlag, Hotellogistik und Gewerbebedarf braucht es ebenfalls klare, gesteuerte Zufahrtlösungen - ohne das gesamte Dorf verkehrlich zu belasten.</li> </ul>	<p>Die Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist eines der zentralen Themen der zukünftigen Verkehrsplanung in Grindelwald. Die Ersatzplanung der Firstbahn kann nicht isoliert betrachtet werden - sie muss Teil einer übergeordneten Gesamtplanung sein, die auch Projekte wie Regina-Areal, Sportzentrum, Griwaplan-Häuser und den stark wachsenden Tagestourismus berücksichtigt. Die Verkehrslenkung ist das A und O für die zukünftige Lebens- und Aufenthaltsqualität im Dorf. Sie entscheidet über die Funktionalität des Projekts Firstbahn, aber auch über die Zukunftsfähigkeit des gesamten Ortes Grindelwald.</p>	<p>Das Anliegen wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern von Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht. Damit die verschiedenen Aspekte im Zusammenhang mit dem Verkehr geprüft werden können. Wir ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald erarbeitet. Die Anliegen werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	A
68	621	<p>Im Kontext der Ersatzplanung der Firstbahn stellen sich zahlreiche grundlegende Fragen und Anforderungen, die nicht losgelöst von anderen Infrastrukturprojekten (BOB-Ausbau, Bahnhofsgestaltung, Busterminal, Verkehrslenkung) betrachtet werden dürfen.</p> <p>1. Busterminal: Standortwahl entscheidend</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Standort des zukünftigen Busterminals ist von zentraler Bedeutung. Die Unterbringung der Busse im neuen Firstbahn-Terminal erscheint grundsätzlich sinnvoll.</li> <li>• Ein alternativer Standort des Busterminals wieder beim Bärplatz, wie er vom Gemeinderat in Betracht gezogen wird, muss kritisch hinterfragt werden: Ist er sinnvoll? Ist er für Umsteigende attraktiv gelegen? Der ÖV sollte zentral beim Bahnhof geführt und idealerweise unterirdisch organisiert werden.</li> <li>• Zudem ist zu prüfen, wer die Kosten für eine allfällige Umgestaltung trägt und ob hierfür öffentliche Gelder zur Verfügung stehen, beziehungsweise beantragt werden können.</li> </ul>	<p>Der Ausbau und die intelligente Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind zentrale Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Tourismusentwicklung und die Lebensqualität der Einheimischen. Ein intelligenter ÖV ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrsstrategie in Grindelwald. Bevor neue Parkhäuser oder Straßen gebaut werden, müssen die ÖV-Massnahmen zuerst umgesetzt und funktional gestaltet sein. Der ÖV muss als vollwertige Alternative zum Auto spürbar, attraktiv und fair ausgestaltet sein - für Gäste und Einheimische.</p>	<p>Die Lage der Haltestellen für den Ortsbus und die Berglinien ist ein zentraler Bestandteil des in Arbeit befindlichen Gesamtverkehrskonzepts Grindelwaldes. Dabei spielt die Zusammenführung der Stationen der Bahnen (BOB, WAB und Firstbahn) und der Busse eine wichtige Rolle. Mit dem 1/4-Stundentakt kann die verbesserte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zusätzlich gefördert werden. Die Anliegen werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
68	622	<p>2. Tarif- und Abo System: Grosse Unzufriedenheit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das derzeitige Abo System ist für Einheimische nicht tragbar. Wer ein Sommer Abo besitzt, kann damit die BOB nicht für berufliche Fahrten nutzen - sieht man der Person jedoch nicht an, dass sie beruflich unterwegs ist, ist es dann meist kein Problem.</li> <li>• Gleichzeitig müssen viele Einheimische theoretisch für Freizeit Fahrten doppelt zahlen, wenn sie zusätzlich ein Libero-Abo benötigen. Diese Praxis ist unlogisch, unfair und diskriminierend - sie muss überdacht werden.</li> <li>• Es braucht eine neue Lösung, die Einheimische und auswärtige Wohnungs- und Chalet Besitzer in die ÖV-Versorgung einbezieht. Denkbar wäre ein attraktives ganz Jahresabonnement für Einheimische, welches auch für den Arbeitsweg gilt.</li> </ul>		<p>Das Tarifsystem ist außerhalb konkreter Projektabsichten mit den zuständigen Stellen und den Transportunternehmen zu diskutieren. Dabei ist zu beachten, dass übergeordnete Anforderungen des Tarifverbundsystems zu beachten sind.</p>	A
68	623	<p>3. Kostenverteilung und Gerechtigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsbusse sollten für Bewohner: innen kostenfrei oder stark vergünstigt sein - wie in vielen anderen Tourismusregionen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Touristen kostenlose ÖV Angebote erhalten (z. B. mit Gästekarte), während Einheimische dafür zahlen und mitfinanzieren müssen.</li> <li>• Eine Kompensation in umgekehrter Richtung wäre zu prüfen - etwa durch Ermäßigungen für die lokale Bevölkerung auf andere touristische Angebote.</li> </ul>		<p>Das Tarifsystem ist außerhalb konkreter Projektabsichten mit den zuständigen Stellen und den Transportunternehmen zu diskutieren. Dabei ist zu beachten, dass übergeordnete Anforderungen des Tarifverbundsystems zu beachten sind.</p>	A
68	624	<p>4. Koordination mit dem Bahnausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Planungen im Bereich ÖV müssen mit den laufenden Infrastrukturprojekten der BOB koordiniert werden. Dazu gehören:</li> <li>• die Beseitigung der Bahnübergänge</li> <li>• der Ausbau der dazugehörenden Haltestellen</li> </ul>		<p>Dies ist so vorgesehen und wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
68	625	<p>Die geplante Neuorganisation des Verkehrs im Zusammenhang mit der Firstbahn muss diesen Punkt dringend und konsequent berücksichtigen. Meine Hauptforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Fahrverbot für Reisebusse (mit Bewilligung der Gemeinde Grindelwald gestattet) ab dem Kreisel Rothenegg ist zu prüfen - So könnte die Gemeinde die Zufahrten steuern eine Gebühr verlangen. Dieses Fahrverbot sollte spätestens ab Sommer 2026 gelten und aktiv kontrolliert werden. Dazu gibt es bereits elektronisch mittel um solche Massnahmen umzusetzen.</li> <li>• Die Parkierung von Reisebussen soll an wenigen definierten Standorten erfolgen - etwa im Talgietli, eine Parkierung irgendwo im Dorf ist zu verbieten. Die Verbindung zur Firstbahn kann über einen ausgebauten Ortsbus oder per Schiene über das Terminal oder über die WAB Strecke Grund-Grindelwald sichergestellt werden. Der Pfingstegg Parkplatz könnte als gebührenpflichtiger Nachtstandort genutzt werden - jedoch ohne Nutzung während des Tages.</li> <li>• Die Parkgebühren für Reisebusse sollen massiv erhöht werden, um den Standort nicht für Low-Cost-Angebote zu öffnen. Als Orientierung gilt der Standard aus anderen Alpenregionen - CHF 250.- pro Tag erscheinen angemessen.</li> <li>• In beiden Lütschinentälern müssen die Carparkgebühren harmonisiert werden, um Verdrängungseffekte zu vermeiden.</li> <li>• Perspektivisch sollte geprüft werden, ob bereits ab Wilderswil ein generelles Reisebus Verbot mit Bewilligungspflicht oder andere lenkende Massnahmen eingeführt werden könnten, um die Attraktivität für Reisebusanbieter deutlich zu senken.</li> <li>• Aktuell trägt die öffentliche Hand (sprich: die Grindelwalder Steuerzahler: innen) die Folgen dieser Entwicklung - sei es in Form von Strassenschäden, Lärm, Abgasen oder Platzkonflikten. Das widerspricht dem Verursacherprinzip. Der Tourismus muss hier mehr Verantwortung übernehmen und sich an den Kosten beteiligen. Der Reisebusverkehr in Grindelwald muss grundlegend neu geregelt werden - ökologisch, ortsvorträglich und nach dem Prinzip der Fairness.</li> </ul>	<p>Der zunehmende Reisebusverkehr (Gesellschaftswagen, GW) führt zu einer erheblichen Belastung für die Infrastruktur, das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität im Dorfkern von Grindelwald.</p>	<p>Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
68	626	<p>Obwohl wir diese Projekte grundsätzlich begrüssen, müssen Sie zwingend in die übergeordnete Verkehrs- und Infrastrukturplanung einbezogen werden - sowohl hinsichtlich der Bauphasen als auch des späteren Betriebs. Unsere zentralen Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich begrüsse grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme des Hotel Regina - sie kann dem Ort Impulse geben. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erschliessung klar geregelt und verkehrsverträglich bei der Planung des Firstbahn einbezogen wird.</li> <li>• Zu klären sind Lage der Hotelvorfahrt, Erschliessung der Reception und ausreichender Raum auf der Dorfstrasse, damit der Durchgangsverkehr nicht behindert wird und die erwarteten Verkehrsverbesserungen durch die neue Firstbahn nicht neutralisiert werden.</li> <li>• Ebenso ist offen, ob genügend Parkplätze für Gäste und Personal des Hotels Regina zur Verfügung stehen - insbesondere bei einer Auslastung von über 700 Betten plus Restaurants, hier darf es nicht sein, dass Hotelgäste auf allfällige Parkplätze der Firstbahn ausweichen müssen.</li> <li>• Die begrüssenswerten Projekte Griwiplan Gerbi/Endweg (50 Wohnungen) und Griwiplan Bachhisli (rund 30 Wohnungen) erzeugen zusätzliche Verkehrs- und Logistikforderungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau- und Pendelverkehr. Auch sie müssen in ein umfassendes, quartiersübergreifendes Verkehrs- und Erschliessungskonzept eingebunden werden, das nicht durch die Firstbahn neutralisiert wird.</li> <li>• Die momentane Planung - z. B. für den Zubringer zum Hotel Regina - berücksichtigt den realen Ist-Zustand des Verkehrs nicht ausreichend. Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung braucht es eine übergeordnete Koordination mit dem Terminal, der Firstbahn, der Dorfstrasse, dem Busverkehr und der Hotelerschliessung.</li> <li>• Zudem fehlen heute bereits ausreichend sichere, klar gekennzeichnete Fussgängerübergänge im Bereich Dorfzentrum / Dorfstrasse. Mit dem zu erwartenden Gästezuwachs wird das Sicherheitsproblem weiter zunehmen, wenn hier nicht vorausschauend geplant und umgesetzt wird. Wir erwarten deshalb, dass kein Teilprojekt im Bereich Regina / Griwiplan umgesetzt wird, ohne dass ein übergeordnetes, realistisch umsetzbares Verkehrs- und Erschliessungskonzept vorliegt - abgestimmt auf die übrige Entwicklung im Talbereich, die Firstbahn und die Verkehrsführung durch das Dorf.</li> </ul>	<p>Die Erneuerung der Firstbahn hat im Zusammenhang mit dem Grossprojekte Regina (Hotel mit über 700 Gästebetten und Gastronomie) sowie Griwiplan (rund 80 neue Wohnungen im Bereich Endweg / Bachhisli) haben erhebliche Auswirkungen auf das Dorfzentrum, den Verkehrsfluss und die Gesamtentwicklung des Orts.</p>	<p>Die UeO Hotel Regina hat die Gemeindeversammlung beschlossen. Das Projekt kann nicht mehr grundlegend angepasst werden. Die Anliegen werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
68	627	<p>Es ist daher entscheidend, dass im Rahmen der Ersatzplanung auch der zukünftige Skibetrieb gesichert und aktiv mitgeplant wird. Folgende Punkte sind aus meiner Sicht wesentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kann ein langfristiger Skibetrieb vertraglich gesichert werden?</li> <li>• Im Zusammenhang mit den grossen Investitionen stellt sich die Frage, ob künftig erhöhte Preise für Ski Abos und Tageskarten zu erwarten sind. Eine Deckelung der Preise wäre aus unserer Sicht prüfenswert, um die Attraktivität des Skigebiets insbesondere für Einheimische, Familien und Stammgäste zu erhalten. Gerade bei den Saison Abos für Einheimische wäre eine Obergrenze angebracht.</li> <li>• Aus strategischer Sicht stellt sich die Frage, ob Investitionen in den Wintersport nicht zeitlich vorgezogen werden sollten, um bestehende Engpässe zu entschärfen und das Vertrauen der lokalen Bevölkerung zu stärken.</li> </ul>	<p>Das Skigebiet First spielt eine zentrale Rolle im Winterangebot von Grindelwald - insbesondere für Familien, Skischulen und Anfänger. Das Skigebiet First darf nicht schleichend zu einem reinen Sommer-Adventure-Gebiet werden. Es braucht eine verbindliche Perspektive für den Wintersport, im Einklang mit Natur, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verantwortung.</p>	<p>Die Pistenführung und Beschneiung im Firstgebiet wird parallel zum Ersatz der Firstbahn geplant. Hier ist eine Planung in Arbeit.</p>	A
68	628	Ein wichtiger wünschenswerter Punkt ist ein Preiswertes Ganzjahresabonnement für Einheimische.		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	B
68	629	<p>Unsere zentralen Forderungen und Beobachtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die sanitäre Infrastruktur am Bachalpsee ist ungenügend und muss dringend/sofort verbessert werden. Bei steigenden Besucherzahlen ist es nicht vertretbar, dass grundlegende Hygieneanforderungen nicht erfüllt werden.</li> <li>• Das bestehende Campingverbot gemäss Campingreglement (Art. 3, 4 und 9) muss aktiv durchgesetzt werden - auch ausserhalb der Bürozeiten. Die Verantwortung liegt bei der Gemeinde, nicht allein bei der Bergschaft Bach. Verbotschilder reichen nicht - es braucht Kontrollen, Bussen und Präsenz vor Ort.</li> <li>• Die Firstbahn als Hauptzubringer trägt ebenfalls Verantwortung. Nach dem Verursacherprinzip müssen sich die Bahnen an den Kosten der Kontrolle, Infrastruktur und Besucherlenkung beteiligen.</li> <li>• Die Gemeinde muss - in Kooperation mit der Bergschaft und der Firstbahn - prüfen, ob ein Ranger-System im gesamten Firstgebiet eingeführt werden kann. Die Kosten dafür sind durch den Betrieb bzw. den Ticketverkauf zu decken.</li> <li>• Es braucht klare Regeln zur Einhaltung von Ruhe, z. B. Verbot von Drohnenflügen und lauter Musik - auch in den Randzeiten. Auch in Gebieten wie der Fernandesshütte oder Richtung Reeti wird aktuell wild campiert - hier besteht akuter Handlungsbedarf.</li> <li>• Es ist zu klären, ob die Bergschaft Bach vom Tourismus ausreichend profitiert - und ob dieser Nutzen in einem angemessenen Verhältnis zur ökologischen Belastung steht.</li> </ul>	<p>Der Bachalpsee ist ein ikonisches Naturziel, das jährlich von zehntausenden Gästen besucht wird. Gleichzeitig hat sich in den letzten Jahren eine zunehmend unhaltbare Situation entwickelt, insbesondere in Bezug auf Wildcamping, Lärm, sanitäre Belastung und fehlende Kontrolle. Der Bachalpsee ist ein sensibler Ort von nationaler Ausstrahlung - er verdient Respekt, Schutz und eine konsequente Besucherlenkung. Es darf nicht sein, dass einige wenige Anbieter profitieren, während die Allgemeinheit für die negativen Folgen aufkommen muss. Verantwortung muss verbindlich zugeordnet und durchgesetzt werden.</p>	<p>Die Firstbahn reinigt und kontrolliert die WC-Anlage beim Bachalpsee und im umliegenden Gelände mit einer "Ranger-Tour". Auch die Abfallentsorgung und Instandstellung der Zäunung wird durch Mitarbeiter der Firstbahn erledigt. Praktisch alle Bahn-Stationen sind über den Tag hinweg mehrfach besetzt, damit genügend Auskunftspersonal vorhanden ist. Es stimmt aber, dass die Anlagen am Bachalpsee den Besucherzahlen nicht gerecht werden. Der Gemeinderat bemüht sich seit langem, hier eine Verbesserung zu erzielen, wird jedoch durch planungsrechtliche Festlegungen (Moorlandschaft nationaler Bedeutung) blockiert. Verhandlungen mit den kantonalen Behörden laufen.</p>	B
68	630	<p>Mögliche Massnahmen: Barrieren oder ähnliches an Rothenegg und Kirche, &gt;Zufahrt nur für Einheimische, Gewerbe, Hotelgäste, Chaletbesitzer usw. Der Rest wird in Grund geleitet, &gt;Parkplätze Terminal (Tarifanpassung,)+ Neubau Parkhaus (anstelle Hotels!) WAB Strecke Grund - Grindelwald muss durchgehend fahren, kostenlos (anderweitig subventioniert) Busbetrieb 15 minütig direkt nach Gletscherschlucht und Pfingsteggbahn. Busbetrieb nach Grindelwald Bahnhof, (Bahn Terminal- Grindelwald hat zu wenig Kapazität). Bei der Firstbahn Talstation würden somit die Parkplätze nicht unnötig beansprucht.</p>	<p>Die momentane Situation ist allen bekannt und für den Einheimischen wie auch für unsere Gäste nicht mehr tragbar. Deshalb sind drastische Maßnahmen nun erforderlich, um wieder eine Daseins Qualität zu erreichen. Mit der Erneuerung der Firstbahn und dem Standortwechsel der Talstation, kann ein Anfang gemacht werden, löst jedoch unser Problem im Tal noch nicht. Eigentlich müssten solche drastischen Massnahmen in Wilderswil- Matten angewendet werden! In anderen Touristischen Destinationen werden solche Mittel mit Erfolg umgesetzt. Der Verkehr des Massentourismus muss und kann gelenkt werden. Bei der Firstbahn Talstation würden somit die Parkplätze nicht unnötig beansprucht.</p>	<p>Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
68	631	<p>Unsere zentralen Anliegen und Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Bärplatz soll als multifunktionaler Begegnungs- und Veranstaltungsort erhalten und aufgewertet werden - nicht primär als Parkplatz. Er soll für Grossanlässe (z. B. Viehschau, Märkte, kulturelle Veranstaltungen) zur Verfügung stehen, ansonsten aber als ruhige, begrünte Dorfzone mit Aufenthaltsqualität für Gäste und Einheimische dienen (z. B. mit Rasenflächen, Bänkli, Schattenzonen).</li> <li>• Die Verkehrsführung soll zukünftig unterirdisch geführt werden (Idee als Beilage)</li> <li>• Die aktuelle Gestaltung ist wenig attraktiv - der Platz wirkt grau, unstrukturiert und überdimensioniert. Es braucht dringend eine Aufwertung, u. a. durch klare Zonierung, Begrünung, Oberflächengestaltung und ein harmonisches Zusammenspiel mit dem Eiger+ Platz.</li> <li>• Eine durchgehende Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Sandigestutz und Bärplatz soll sichergestellt werden, inklusive sicherer Straßenquerung zwischen Bahnhof/Bärplatz und Bärplatz / Eiger+ Platz.</li> <li>• Denkbar wäre ein temporärer oder dauerhafter Infrastrukturpunkt auf dem Bärplatz - z. B. ein Container mit Küche und Getränkeausgabe, ähnlich der Buvette am Eiger+, jedoch mit einer besseren Ganzjahresnutzung.</li> <li>• Zusätzlich wäre die Schaffung von Platz für einen Ausbau der Terrassen der angrenzenden Gastronomiebetrieben wünschenswert.</li> <li>• Es ist zu prüfen, ob in diesem Bereich unterirdische Verkehrsführungen oder logistische Lösungen möglich sind, um die Oberfläche komplett dem öffentlichen Leben und der Naherholung zu widmen.</li> </ul>	<p>Der Bärplatz nimmt als zentral gelegene Fläche im Ortskern von Grindelwald eine besondere Rolle ein. Im Rahmen der Gesamtplanung rund um die Firstbahn, den Endweg, den Sandigestutz und den Eiger+ Platz muss auch dieser öffentliche Raum neu gedacht und gestaltet werden. Fazit: Der Bärplatz soll zukünftig nicht mehr primär als Verkehrs- oder Abstellfläche dienen, sondern als flexibler, attraktiver Begegnungsort mit Aufenthaltsqualität. Jetzt ist der richtige Moment, um diesen Ort für Grindelwald zurückzugewinnen.</p>	<p>Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Dieses Anliegen wird, zusammen mit den weiteren vorgebrachten Anliegen, im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
69	632	Die momentane Situation ist allen bekannt und für den Einheimischen wie auch für unsere Gäste nicht mehr tragbar. Deshalb sind drastische Maßnahmen nun erforderlich, um wieder eine Daseins Qualität zu erreichen. Mit der Erneuerung der Firstbahn und dem Standortwechsel der Talstation, kann ein Anfang gemacht werden, löst jedoch unser Problem im Tal noch nicht.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
69	633	Sind da geräumige Rollbänder geplant? Oder steht der Bus auf gleich hohem Terrain? Dem an kommenden Gast mit dem Zug sollte keine Treppe oder Lift für die weiterreise mit dem Bus im Wege stehen (kurze, direkte Wege).		Für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist es zentral, dass Hindernisse entfernt und vermieden werden. Dieses Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
69	634	Wenn ein Hostel auf der Fuhrenmatte gebaut werden sollte, währen da Wohnungen und Studios für Personal nicht am wichtigsten?		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 qualitätssicherndes Verfahren 2. Stufe).	A
69	635	Auf First sollte dem Gast eine große Fotopoint-Terrasse zur Verfügung stehen. Dieser wäre somit nicht neben der Station in den Wiesen anzutreffen. Auch in dieser Hinsicht muss eine gezielte Gästelenkung stattfinden.		Wird zur Kenntnis genommen und umgesetzt.	B
69	636	Fehlendes Tourismuskonzept: Vor einer Zonenplanänderung muss breit, d.h. unter Einbezug der Bevölkerung diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll. Dabei müssen Kriterien wie Kapazitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Bevor nun im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn wieder punktuelle und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, muss diese Frage diskutiert werden. Auf politischer Ebene wäre die Schaffung einer ständigen Kommission - eine Art Zukunftsrat - zu diskutieren, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien (Gemeinderat, Bevölkerung, Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus, Hotellerie, Gewerbe, Bildung, Kultur, Sport, Vereine und Jugend) einbezieht.		Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	B
69	637	Und zuletzt sind auch wir der Meinung, dass ein Infrastrukturbeitrag vom Tagetourist bezogen werden sollte.		Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet, der diese Frage behandelt.	A
70	638	Fehlendes Tourismuskonzept: Vor einer Zonenplanänderung muss breit, d.h. unter Einbezug der Bevölkerung diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll. Dabei müssen Kriterien wie Kapazitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Bevor nun im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn wieder punktuelle und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, muss diese Frage diskutiert werden. Auf politischer Ebene wäre die Schaffung einer ständigen Kommission - eine Art Zukunftsrat - zu diskutieren, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien (Gemeinderat, Bevölkerung, Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus, Hotellerie, Gewerbe, Bildung, Kultur, Sport, Vereine und Jugend) einbezieht.	Die Gemeinde Grindelwald ist Teil des Projekts "Gemeinsam zur Klimastrategie" der Regionalkonferenz Oberland-Ost. In diesem Zusammenhang will Sie eine "Klimastrategie für Grindelwald erarbeiten und Massnahmen um den CO2-Ausstoss zu reduzieren" suchen. Im Mai 2025 hat die Gemeinde die Bürgerinnen und Bürger via Anzeiger Interlaken eingeladen, Ideen einzubringen um eine klimaneutrale Region zu erreichen. Was nun im Moment im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn geplant wird, ist gegenüber dem Projekt Klimastrategie im höchsten Grad widersprüchlich, ja zynisch. Es geht nicht auf, einerseits Massnahmen für den Klimaschutz erarbeiten zu wollen, und andererseits alles zu tun, um noch mehr Touristen in die Gemeinde, resp. auf den Berg zu bringen. Es scheint, dass sich der Gemeinderat nie Gedanken darüber gemacht hat, wie denn die ausländischen Touristen vom anderen Ende der Welt nach Grindelwald kommen.	Mit den Projektbestandteilen bei der Erneuerung der Firstbahn wird der Trend zur Nachhaltigkeit und die damit verbundene Steigerung Nachfrage ÖV antizipiert. Durch kurze Füllzeiten wird die Qualität zudem gesteigert und mit der neuen Talstation der Dorfkern entlastet, wobei wiederum mehr "Platz" für nachhaltige Projekte entsteht. Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert. Das Anliegen "Zukunftsrat" wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt.	A
70	639	Betreffend die aktuelle Planung Firstbahn-Fuhrenmatte-Bärplatz wäre zudem die Einsetzung einer nichtständigen Kommission zu prüfen, ebenfalls unter proportionaler Beteiligung aller betroffenen und interessierten Parteien.		Als Vertreter der Bevölkerung werden die Kommissionen und der Gemeinderat gewählt, sie nehmen diese Aufgabe in Planungsgeschäften war. Zudem kann sich die Bevölkerung bei jeder ortspanerischen Veränderung einbringen, wie vorliegend während der Mitwirkung wie auch spätestens mit dem Entscheid an der Gemeindeversammlung. Zum Erarbeiten vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald werden Vertreter eingeladen.	A
70	640	Nur mit einer Beschränkung des Tages-Tourismus und des Verkehrsaufkommens (Bahnen, Busse, MIV) nach Grindelwald sind umweltverträgliche Lösungsansätze denkbar. Die Gemeinde Grindelwald ist Teil des Projekts "Gemeinsam zur Klimastrategie" der Regionalkonferenz Oberland-Ost. In diesem Zusammenhang will Sie eine "Klimastrategie für Grindelwald erarbeiten und Massnahmen um den CO2-Ausstoss zu reduzieren" suchen. Im Mai 2025 hat die Gemeinde die Bürgerinnen und Bürger via Anzeiger Interlaken eingeladen, Ideen einzubringen um eine klimaneutrale Region zu erreichen. Was nun im Moment im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn geplant wird, ist gegenüber dem Projekt Klimastrategie im höchsten Grad widersprüchlich, ja zynisch. Es geht nicht auf, einerseits Massnahmen für den Klimaschutz erarbeiten zu wollen, und andererseits alles zu tun, um noch mehr Touristen in die Gemeinde, resp. auf den Berg zu bringen. Es scheint, dass sich der Gemeinderat nie Gedanken darüber gemacht hat, wie denn die ausländischen Touristen vom anderen Ende der Welt nach Grindelwald kommen.		Wird zur Kenntnis genommen.	A
70	641	Fehlendes Verkehrskonzept, Verkehrsberuhigung und Lenkung des Verkehrs: Massnahmen wie Maut, Ticketing-System, Bus-Taxen, Klare und auffällige/sichtbare Signalisation in Matten für P+R, Rückweisung von Tagetouristen von Grindelwald nach Interlaken mit entsprechenden Vorwarnungen in Interlaken, sind nur einige Möglichkeiten, welche zu prüfen wären. Es gibt genügend Beispiele von anderen bekannten Tourismusdestinationen, um Erfahrungen abzuholen und einzubeziehen. Beziiglich der in allen Varianten enthaltenen Parkhausplänen ist anzumerken, dass es wissenschaftlich erwiesen ist, dass Massnahmen wie breitere Strassen, mehr Fahrspuren oder mehr Parkplätze nur eine kurzfristige Entlastung bringen, das Problem aber nicht nachhaltig lösen.	Der Gemeinderat hat es in den vergangenen Jahren versäumt, die ihm offen stehenden Möglichkeiten für eine Verkehrsberuhigung und Eindämmung des Verkehrs auf den Gemeindestrassen zu nutzen. Ein Verkehrskonzept existiert nicht. Die bisherigen Versuche, den MIV lediglich mit Anzeigetafeln zu lenken waren bisher nicht wirkungsvoll. Es sind zudem auch viel zu viele Busse unterwegs.	In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden.	B
70	642	Hotellerie und Tagetourismus: Ein "mehr" an Verkehr als Folge eines neuen Parkhauses im Dorf ist daher für Grindelwald nicht sinnvoll. Dass "das Parkhaus primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen soll", ist Wunschenken. Der Parkplatzsuchverkehr von Ausserhalb wird sich von solchen Überlegungen nicht beeindrucken lassen und mit einer Anzahl von reservierten Plätzen für Einheimische könnte das Parkhaus keine Rendite mehr erzielen. Stattdessen ist eine Selbstbeschränkung und Regelung der Verkehrsflüsse bereits ausserhalb des Dorfes angezeigt (mögliche Massnahmen vgl. Ziff. 3 oben).		Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Personal und Mantelnutzungen richtet sich nach dem übergeordneten Recht. Die erforderliche Anzahl Parkplätze für Gäste der Firstbahn sowie weitere grundsätzliche verkehrstechnische Überlegungen werden im Rahmen der parallel laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert und festgelegt. Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Anzahl Parkplätze hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Gemeinde.	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
70	643	Standort der Talstation First: Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Mitwirkungsunterlagen und einem Abwägen von Vor- und Nachteilen der verschiedenen möglichen Standorte, erscheint mir die Variante mit dem Standort auf der Fuhrenmatte als die sinnvollste. Mit dem Standort nicht zu verknüpfen ist jedoch die Frage der Förderkapazität der Firstbahn, sowie der Notwendigkeit eines unterirdischen Parkhauses. Es wird auf die nachfolgenden Überlegungen verwiesen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
70	644	Kapazität der neuen Firstbahn: Wir fordern deshalb kleinere Gondeln, resp. eine moderatere Erhöhung der Förderkapazität der neuen Firstbahn um einen maximalen Faktor 1,5. Bei der Bewilligung künftiger Bespansungsanlagen ist seitens der Gemeinde äusserste Zurückhaltung zu üben.	Das Gebiet First ist zu einem Disneyland mit immer mehr Massenbespansungsanlagen verkommen, in dem die Natur keinen Platz mehr hat. Das Gebiet Bachalpsee ist übernutzt, der See selbst durch den stetigen Touristenstrom zu einer Kloake geworden. Entsprechende Hinweise auf die Missstände gegenüber der Firstbahn wurden bisher ignoriert. Mit der neuen Firstbahn soll nun die Förderkapazität gegenüber heute rund verdoppelt (Sitzplätze), resp. sogar um den Faktor 2,6 (inkl. Stehplätze) erhöht werden. Angesichts des vorgesehenen 15 Minutentakts der BOB ist nicht zu bezweifeln, dass diese neuen Förderkapazitäten auch genutzt werden. Eine solche Belastung ist für diese grossartige Landschaft mit dem einstigen Juwel des Bachalpsees schlicht nicht mehr verträglich.	Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft bzw. die betroffene Bergschaft wurde und wird in der Projektierung beigezogen.	B
70	645	Parkhaus in der Talstation First: Es besteht kein Bedarf nach mehr Parkraum in Grindelwald. Das Parkhaus Terminal weist - mit Ausnahme von einigen wenigen Tagen im Winter - in der Regel noch zwischen 200 und 700 freie Plätze pro Tag auf (vgl. die Statistiken der Jungfraubahnen). An den bis zu acht absoluten Spitztagen im Winter, wo alle Parkplatzkapazitäten komplett ausgeschöpft sind, gelte es gemäss Jungfraubahnen entweder temporäre Parkräume zu nutzen oder das Verkehrsregime konsequent anzuwenden, indem MIV-Tagesgäste trotz Besetzmeldung des Verkehrsleitsystems wieder nach Matten gelenkt würden. Zitat Firstbahn: "Die Schaffung von immer mehr zusätzlichen Parkplätzen in Grindelwald wird das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs steigern, weiterhin den notwendigen Ortsverkehr von Einheimischen und Mehrtagesgästen behindern und das Verkehrsproblem auf die Kantsstrasse ab Wilderswil verlagern". Die Überlegung, wonach "das (neue) Parkhaus primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen" solle (Zitat Gemeinderat), ist reines Wunschdenken und absolut illusorisch.	Sämtliche in den Mitwirkungsunterlagen vom Gemeinderat favorisierten Varianten enthalten ein unterirdisches Parkhaus mit 200 oder mehr Parkplätzen, nebst ca. 30-40 Parkplätzen für Personal und Mantelnutzung. Nach eigener Aussage der Firstbahn, ist für Sie ein Parkhaus nicht notwendig, ja würde den Bestrebungen von Bund und Kanton einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn widersprechen, welche den Ausbau der BOB auf Viertelstundentakt mitfinanzieren. Die Firstbahn, resp. Jungfraubahn möchte die Gäste vor allem auf die Bahn umlenken. Hierzu soll die BOB zum Viertelstundentakt ausgebaut werden. Aus Sicht der Firstbahn würden bei der Talstation grundsätzlich 20-30 Parkplätze für Personal und Betreiber der Mantelnutzung genügen (vgl. Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn in den Mitwirkungsunterlagen). Dagegen ist nichts einzuwenden. Die Firstbahn selbst erachtet aber einen unterirdischen Busterminal nicht als ideal. Sie bevorzugt eine oberirdische Umsteigemöglichkeit (vgl. Ziff. 10 zu Variante 5). Den Mitwirkungsunterlagen ist denn auch zu entnehmen, dass das Parkhaus und der unterirdische Busterminal ausschliesslich einer Vorgabe des Gemeinderats entspricht. Vom Gemeinderat werden ausschliesslich Varianten mit zusätzlichen Parkplätzen favorisiert. Angesichts des heutigen Touristenaufkommens politisiert der Gemeinderat mit dieser Haltung an der Bevölkerung vorbei.	Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen, auf Gästeparkplätze bei der Fuhrenmatte zu verzichten, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	A
70	646	Zu Variante 5 (Parking Fuhrenmatte Busterminal Fuhrenmatte oberirdisch) Für eine verkehrsreie Strasse neben, resp. parallel zur Gleisführung besteht keine Notwendigkeit. Es handelt sich nicht um eine Flaniermeile. Der Bereich soll lediglich einem raschen und kurzen Umsteigen auf (Orts-) Busse und Firstbahn ermöglichen. Als Zone zum Flanieren, Entspannen und Warten würde ja gleich nebenan der begrünte Bärplatz zur Verfügung stehen. Allerdings ist auch bei dieser Variante das vom Gemeinderat gewünschte neue unterirdische Parkhaus weder notwendig noch von der Firstbahn erwünscht (vgl. die obigen Zitate der Firstbahn und weitere Überlegungen in Ziff. 7 oben). Zudem wäre auch hier, wegen der Zufahrt via Dorfstrasse mit Linksabbieger in die Spillstatstrasse aufgrund des kaum zu kontrollierenden Parkplatzsuchverkehrs, regelmässiger Stau programmiert. Aus meiner Sicht ist deshalb diese Variante - unter Ausschluss des überflüssigen unterirdischen Parkhauses - zu favorisieren.	Diese Variante wird vom Gemeinderat favorisiert. Die Zu- und Wegfahrt zu dem vom Gemeinderat gewünschten Parkhaus würde gemäss den vorliegenden Plänen von unten her über einen Linksabbieger in die Spillstatstrasse, und unmittelbar nach der Unterführung mit einer Rechtskurve in das unterirdische Parkhaus, resp. umgekehrt, führen. In jedem Fall wäre -selbst mit Parkleitsystem - bei einem Linksabbieger Richtung Parkhaus und bei der Wegfahrt erneut Linkabbieger Richtung Dorf, wegen dem kaum zu kontrollierenden Parkplatzsuchverkehr, Reisebussen und Ortsbussen ein ständiger Stau programmiert. Es würde auch den Ortsverkehr im Gebiet Spillstatt-Tuftbach-Stutz-Stein massiv beeinträchtigen. Es würde erneut eine Situation geschaffen, wie wir sie bereits heute beim Parking Eiger+ haben, wo durch die Linksabbieger in das Parkhaus der ganze Verkehr auf dem schmalen Endweg blockiert wird.	Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
70	647	Zu Variante 8 (Parking Fuhrenmatte, Busterminal Bärplatz/Dorfstrasse oberirdisch): Eine Variante mit Verbleib des Busterminal auf dem Bärplatz würde die einmalige Chance auf ein attraktives und grünes Dorfzentrum vergeben. Sie ist eine Alibivariante, ist mutlos, hässlich und löst kein einziges Problem. Einen Grund dafür, diese Variante als Alternative beizubehalten, ist nicht nachvollziehbar. Auch hier gilt bezüglich dem vorgesehenen Parking Fuhrenmatte das bisher Gesagte, wonach ein solches weder nötig noch sinnvoll ist.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
70	648	Auf politischer Ebene wäre die Schaffung einer ständigen Kommission - eine Art Zukunftsrat - zu diskutieren, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien (Gemeinderat, Bevölkerung, Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus, Hotellerie, Gewerbe, Bildung, Kultur, Sport, Vereine und Jugend) einbezieht. Damit würde der Puls des Dorfes für den Gemeinderat besser spürbar und Probleme könnten rechtzeitig diskutiert und Empfehlungen und Planungen ausgearbeitet werden. Betreffend die aktuelle Planung Firstbahn-Fuhrenmatte-Bärplatz wäre zudem die Einsetzung einer nichtständigen Kommission zu prüfen, ebenfalls unter proportionaler Beteiligung aller betroffenen und interessierten Parteien.		Das Anliegen wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
71	649	Fehlendes Tourismuskonzept: Ein aktuelles grundsätzliches Tourismuskonzept für Grindelwald, welches sich damit befassen würde, wohin es mit dem Tourismus gehen soll, existiert meines Wissens nicht. Zumindest wurde ein solches nie unter Einbezug der ständigen Wohnbevölkerung erarbeitet (es wird auf ein den Unterzeichnern bekannte Strategiepapier der Gemeinde aus dem Jahr 2000 verwiesen, wo heute hoch aktuelle Nachhaltigkeitsziele formuliert werden, aber offensichtlich nie ernsthaft umgesetzt wurden. Ich empfehle dem Gemeinderat die Lektüre desselben).	Vor einer Zonenplanänderung muss breit, d.h. unter Einbezug der Bevölkerung diskutiert werden, und zwar muss das wenn es konkret wird, in geheimer brieflicher Abstimmung geschehen, es kann nicht sein dass ein paar Interessenvertreter an der Gemeindeversammlung für alle stimmberechtigten Bürger entscheiden in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll. Dabei müssen Kriterien wie Kapazitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Bevor nun im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn wieder punktuelle und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, muss diese Frage diskutiert werden. Im Moment macht es den Anschein als sei man im Gemeinderat in einem rückwärtsgereichten und überholten Wachstumsdenken verhaftet und versuche mit den in allen Varianten enthaltenen Parkhausplänen lediglich den aus diesem Denken zu erwartenden Mehrverkehr zu bewältigen, statt Massnahmen zur Eindämmung des kehrschaos. Zudem behindert der Such-Schleichverkehr massiv die arbeitende Bevölkerung. Verkehrs zu ergreifen. Der Unmut, gelinde ausgedrückt, wächst betreffs des ständigen Ver- 1 'Übrigens, wer bezahlt die Verkehrsleitpersonen, müsste meiner Ansicht nach, grösstenteils durch den hauptsächlichen Verursacher, sprich Jungfraubahnen od Bauunternehmen geschehen	Mit den Projektbestandteilen bei der Erneuerung der Firstbahn wird der Trend zur Nachhaltigkeit und die damit verbundene Steigerung Nachfrage ÖV antizipiert. Durch kurze Füllzeiten wird die Qualität zudem gesteigert und mit der neuen Talstation der Dorfkern entlastet, wobei wiederum mehr "Platz" für nachhaltige Projekte entsteht. Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert. Geheime Abstimmungen können immer beantragt werden.	A
71	650	Auf politischer Ebene wäre die Schaffung einer ständigen Kommission - eine Art Zukunftsrat - zu diskutieren, welche unter proportionaler Beteiligung aller interessierten Parteien (Gemeinderat, Bevölkerung, Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus, Hotellerie, Gewerbe, Bildung, Kultur, Sport, Vereine und Jugend) einbezieht. Damit würde der Puls des Dorfes für den Gemeinderat besser spürbar und Probleme könnten rechtzeitig diskutiert und Empfehlungen und Planungen ausgearbeitet werden. Betreffend die aktuelle Planung Firstbahn-Furenmatt-Bärplatz wäre zudem die Einsetzung einer nichtständigen Kommission zu prüfen, ebenfalls unter proportionaler Beteiligung aller betroffenen und interessierten Parteien.		Zur Erarbeitung vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald werden Vertreter: innen der verschiedenen Interessengruppen zur Teilnahme eingeladen. Das Anliegen "Zukunftsrat" wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden, gewählten Kommissionen und dem Gemeinderat angesiedelt.	A
71	651	Projekt "Gemeinsam zur Klimastrategie" der Regionalkonferenz Oberland-Ost, Klimastrategie für Grindelwald - Widerspruch zur «Planung Ersatz Firstbahn»: Die Gemeinde Grindelwald ist Teil des Projekts "Gemeinsam zur Klimastrategie" der Regionalkonferenz Oberland-Ost. In diesem Zusammenhang will sie eine "Klimastrategie für Grindelwald erarbeiten und Massnahmen um den CO2-Ausstoss zu reduzieren" suchen. Im Mai 2025 hat die Gemeinde die Bürgerinnen und Bürger via Anzeiger Interlaken eingeladen, Ideen einzubringen um eine klimaneutrale Region zu erreichen. ... Was nun im Moment im Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn geplant wird, ist gegenüber dem Projekt Klimastrategie im höchsten Grad widersprüchlich, ja zynisch. ... Nur mit einer Beschränkung des Tourismus und des Verkehrsaufkommens (Bahnen, Busse, MIV) nach Grindelwald sind umweltverträgliche Lösungsansätze denkbar.	Es geht nicht auf, einerseits Massnahmen für den Klimaschutz erarbeiten zu wollen, und andererseits alles zu tun, um noch mehr Touristen in die Gemeinde, resp. auf den Berg zu bringen. Es scheint, dass sich der Gemeinderat nie Gedanken darüber gemacht hat, wie denn die ausländischen Touristen vom anderen Ende der Welt nach Grindelwald kommen. Nebenbei bemerkt, haben wir jetzt schon viel zu viele Mietautofahrer. Oder hört für den Gemeinderat der Klimaschutz an der Gemeindegrenze auf? Nur mit einer Beschränkung des Tourismus und des Verkehrsaufkommens (Bahnen, Busse, MIV) nach Grindelwald sind umweltverträgliche Lösungsansätze denkbar.	Diese Auffassung wird nicht vollumfänglich geteilt. Mit der Verschiebung Talstation zum Bahnhof wird die Anbindung an den ÖV massiv gestärkt. Insbesondere nach dem Ausbau zum 1/4 Stunden Takt wird die Nutzung erheblich attraktiver. Die Bilanz kann verbessert werden. Das Anliegen wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
71	652	Fehlendes Verkehrskonzept, Verkehrsberuhigung und Lenkung des Verkehrs: Der Gemeinderat hat es in den vergangenen Jahren versäumt, die ihm offen stehenden Möglichkeiten für eine Verkehrsberuhigung und Eindämmung des Verkehrs auf den Gemeindestrassen zu nutzen. Ein Verkehrskonzept existiert nicht. Die bisherigen Versuche, den MIV lediglich mit Anzeigetafeln zu lenken waren bisher wirkungslos. Es sind zudem auch viel zu viele Busse unterwegs, denen die Jungfraubahnen grosszügige Konditionen bieten. Massnahmen wie Maut, Ticketing-System, Bustaxen, klare und auffällige/sichtbare Signalisation in Matten für P+R, Rückweisung von Tagestouristen von Grindelwald nach Interlaken mit entsprechenden Vorwarnungen in Interlaken, sind nur einige Möglichkeiten, welche zu prüfen wären. Es gibt genügend Beispiele von anderen bekannten Tourismusdestinationen, um Erfahrungen abzuholen und einzubeziehen. Bezuglich der in allen Varianten enthaltenen Parkhausplänen ist anzumerken, dass es wissenschaftlich erwiesen, dass Massnahmen wie breitere Strassen, mehr Fahrspuren oder mehr Parkplätze nur eine kurzfristige Entlastung bringen, das Problem aber nicht nachhaltig lösen.		Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (gesamte Gemeinde), die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden.	B
71	653	Hotellerie und Tagestourismus: Die letzten beiden Jahre haben Grindelwald eine rekordhohe Auslastung der Hotellerie gebracht (vgl. die einschlägigen Medienberichte zur Bettenauslastung von 71,46% im 2023 und rund 70% im 2024). Demgegenüber ist der Tagestourismus für die Wertschöpfung im Dorf nicht nachhaltig. Dieser ist mit wirksamen Massnahmen einzudämmen. Letztlich wird er der Hotellerie sogar schaden, weil Grindelwald dadurch abschreckend wirkt gegenüber dem wirklichen Gästen, resp. seine Naturschönheiten beschädigt, seinen Erholungswert, seinen Charme und seinen Ruf beeinträchtigt (vgl. z.B. Venedig, Barcelona etc.). Ein "mehr" an Verkehr als Folge eines neuen Parkhauses im Dorf ist daher für Grindelwald nicht sinnvoll.	Dass "das Parkhaus primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen soll", ist Wunschdenken. Der Parkplatzsuchverkehr von Ausserhalb wird sich von solchen Überlegungen nicht beeindrucken lassen und mit einer Anzahl von reservierten Plätzen für Einheimische könnte das Parkhaus keine Rendite mehr erzielen. Stattdessen ist eine Selbstbeschränkung und Regelung der Verkehrsflüsse bereits ausserhalb des Dorfes angezeigt.	Der Tagestourismus lässt sich nicht einfach eindämmen. Mittels Kürzung von Autoabstellplätzen (mit flankierenden Massnahmen) könnte jedoch die Anzahl mit dem Auto anreisender Tagestouristen gesenkt werden. Ob ein Parkhaus erstellt wird bzw. wie viele Abstellplätze dieses beinhaltet soll, wird Gegenstand des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald sein. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	A
71	654	Standort der Talstation First: Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Mitwirkungsunterlagen und einem Abwagen von Vor- und Nachteilen der verschiedenen möglichen Standorte, erscheint mir die Variante mit dem Standort auf der Furenmatt als die sinnvollste. Mit dem Standort nicht zu verknüpfen ist jedoch die Frage der Förderkapazität der Firstbahn, sowie der Notwendigkeit eines unterirdischen Parkhauses und Busterminals. Es wird auf die nachfolgenden Überlegungen verwiesen.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
71	655	Kapazität der neuen Firstbahn: Wir fordern deshalb kleinere Gondeln, resp. eine moderatere Erhöhung der Förderkapazität der neuen Firstbahn um einen maximalen Faktor 1,5. Bei der Bewilligung künftiger Bespansungsanlagen ist seitens der Gemeinde äusserste Zurückhaltung zu üben.	Das Gebiet First ist zu einem Disneyland mit immer mehr Massenbespansungsanlagen verkommen, in dem die Natur keinen Platz mehr hat. Das Gebiet Bachalpsee ist übernutzt, der See selbst durch den stetigen Touristenstrom zu einer Kloake geworden. Entsprechende Hinweise auf die Missstände gegenüber der Firstbahn wurden bisher ignoriert. Mit der neuen Firstbahn soll nun die Förderkapazität gegenüber heute rund verdoppelt (Sitzplätze), resp. sogar um den Faktor 2, 6 (inkl. Stehplätze) erhöht werden. Angesichts des vorgesehenen 15 Minutentakts der BOB ist nicht zu bezweifeln, dass diese neuen Förderkapazitäten auch genutzt werden. Eine solche Belastung ist für diese grossartige Landschaft mit dem einstigen Juwel des Bachalpsees schlicht nicht mehr verträglich.	Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat. Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft bzw. die betroffene Bergschaft wurde und wird in der Projektierung beigezogen.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
71	656	Parkhaus in der Talstation First Sämtliche in den Mitwirkungsunterlagen vom Gemeinderat favorisierten Varianten enthalten ein unterirdisches Parkhaus mit 200 oder mehr Parkplätzen, nebst ca. 30-40 Parkplätzen für Personal und Mantelnutzung. Nach eigener Aussage der Firstbahn, ist für sie ein Parkhaus nicht notwendig, ja würde den Bestrebungen von Bund und Kanton einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn widersprechen, welche den Ausbau der BOB auf Viertelstundentakt mitfinanzieren. Die Firstbahn, resp. Jungfraubahn möchte die Gäste vor allem auf die Bahn umlenken. Hierzu soll die 808 zum Viertelstundentakt ausgebaut werden. Aus Sicht der Firstbahn würden bei der Talstation grundsätzlich 20-30 Parkplätze für Personal und Betreiber der Mantelnutzung genügen (vgl. Verkehrskonzept Ersatz Firstbahn in den Mitwirkungsunterlagen). Dagegen ist nichts einzuwenden. Die Firstbahn selbst erachtet aber einen unterirdischen Busterminal nicht als ideal. Sie bevorzugt eine oberirdische Umsteigemöglichkeit. Den Mitwirkungsunterlagen ist denn auch zu entnehmen, dass das Parkhaus und der unterirdische Busterminal ausschliesslich einer Vorgabe des Gemeinderats entspricht. Vom Gemeinderat werden ausschliesslich Varianten mit zusätzlichen Parkplätzen favorisiert. Angesichts des heutigen Touristenaufkommens politisiert der Gemeinderat mit dieser Haltung an der Bevölkerung vorbei.	Es besteht kein Bedarf nach mehr Parkraum in Grindelwald. Das Parkhaus Terminal weist - mit Ausnahme von einigen wenigen Tagen im Winter - in der Regel noch zwischen 200 und 700 freie Plätze pro Tag auf (vgl. die Statistiken der Jungfraubahnen). An den bis zu acht absoluten Spitzentagen im Winter, wo alle Parkplatzkapazitäten komplett ausgeschöpft waren, gelte es gemäss Jungfrau bahnen entweder temporäre Parkräume zu nutzen oder das Verkehrsregime konsequent anzuwenden, indem MIV-Tagesgäste trotz Besetzungsmeldung des Verkehrsleitsystems wieder nach Matten gelenkt würden. Zitat Firstbahn: "Die Schaffung von immer mehr zusätzlichen Parkplätzen in Grindelwald wird das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs steigern, weiterhin den notwendigen Ortsverkehr von Einheimischen und Mehrtagesgästen behindern und das Verkehrsproblem auf die Kantonstrasse ab Wilderswil verlagern". Die Überlegung, wonach "das (neue) Parkhaus primär für Automobilisten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen" solle (Zitat Gemeinderat), ist reines Wunschenken und absolut illusorisch.	Die Anzahl Parkplätze für die Gäste hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt. Das Anliegen, auf Gästeparkplätze bei der Fuhrenmatte zu verzichten, wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
71	657	Zu Variante 10 (Parking und Busterminal unterirdisch mit Erschliessung ab Spillstatstrasse) Diese Variante wird vom Gemeinderat favorisiert. Die Zu- und Wegfahrt zu dem vom Gemeinderat gewünschten Parkhaus würde gemäss den vorliegenden Plänen von unten her über einen Linksabbieger in die Spillstatstrasse, und unmittelbar nach der Unterführung mit einer Rechtskurve in das unterirdische Parkhaus, resp. umgekehrt, führen. Bei dieser Variante stellt sich auch die Frage, weshalb nicht eine Möglichkeit geprüft wurde, die Zu- und Wegfahrt zum Busterminal im Einbahnverkehr richtungsgrenzt zu führen, z.B. über eine unterirdische Zufahrt über die Dorfstrasse, z.B. auf Höhe Hotel Bel-Air Eden, alte Drogerie, Hotel Derby.	In jedem Fall wäre - selbst mit Parkleitsystem - bei einem Linksabbieger Richtung Parkhaus und bei der Wegfahrt erneut Linkabbieger Richtung Dorf, wegen dem kaum zu kontrollierenden Parkplatzsuchverkehr, Reisebussen und Ortsbussen ein ständiger Stau programmiert. Es würde auch den Ortsverkehr im Gebiet Spillstatt-Tuftbach-Stutz-Stein massiv beeinträchtigen. Es würde erneut eine Situation geschaffen, wie wir sie bereits heute beim Parking Eiger+ haben, wo durch die Linksabbieger in das Parkhaus der ganze Verkehr auf dem schmalen Endweg blockiert wird.	Die Lage der Bushaltestellen und vom Parkhaus und den damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsfluss muss im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht.	B
71	658	Vor einer Zonenplanänderung muss breit, d.h. unter Einbezug der Bevölkerung diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll. Dabei müssen Kriterien wie Kapazitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Auf politischer Ebene wäre eine Ständige Kommission einzusetzen, 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-Fuhrenmatte-Bärplatz angebracht. Es ist sodann ein Verkehrskonzept zu erstellen unter Einbezug von konkreten Massnahmen wie z.B. Zugangsbeschränkungen nach Grindelwald für auswärtige Tagesgäste, Maut, Ticketing System, Bustaxe, klare und auffällige/sichtbare Signalisation in Matten für P+R, Rückweisung von Tagestouristen von Grindelwald nach Interlaken mit entsprechenden Vorwarnungen in Interlaken. Ich erachte den Standort der neuen Firstbahn von der Fuhrenmatte aus nach Bort - First mit Anbindung an BOB und Ortsbus als sinnvollste Linienführung, jedoch mit einer gegenüber den aktuellen Plänen der Firstbahn reduzierten Förderkapazität.		Das Anliegen wird aufgenommen, im Gemeinderat diskutiert und Grindelwald Tourismus zur Kenntnis gebracht. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden Kommissionen angesiedelt. Das Anliegen wird zudem den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht. Das Anliegen "Nichtständige Kommission Firstbahn" wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden, gewählten Kommissionen und dem Gemeinderat angesiedelt.	A
71	659	Zu Variante 5 (Parking Fuhrenmatte Busterminal Fuhrenmatte oberirdisch) Diese Variante würde bezüglich ÖV und Busverkehr viele Vorteile bieten: Zufahrt via Dorfstrasse/Kreuz-Post, direkte Anbindung BOB-Ortsbus, Einbahnverkehr Richtung Sandigestutz, Buskreisel oder Wendeschleife, Wegfahrt via Spillstatstrasse-Unterführung BOB in die Dorfstrasse. Die Einbahnführung würde zu einer Entflechtung des Busverkehrs führen. Für eine verkehrsreiche Strasse neben, resp. parallel zur Gleisführung besteht keine Notwendigkeit. Es handelt sich nicht um eine Flaniermeile. Der Bereich soll lediglich einem raschen und kurzen Umsteigen auf (Orts-) Busse und Firstbahn ermöglichen. Als Zone zum Flanieren, Entspannen und Warten würde ja gleich nebenan der begrünte Bärplatz zur Verfügung stehen. Allerdings ist auch bei dieser Variante das vom Gemeinderat gewünschte neue unterirdische Parkhaus weder notwendig noch von der Firstbahn erwünscht (vgl. die obigen Zitate der Firstbahn und weitere Überlegungen in Ziff. 7 oben). Zudem wäre auch hier, wegen der Zufahrt via Dorfstrasse mit Linksabbieger in die Spillstatstrasse aufgrund des kaum zu kontrollierenden Parkplatzsuchverkehrs, regelmässiger Stau programmiert. Aus unserer Sicht ist deshalb diese Variante - unter Ausschluss des überflüssigen unterirdischen Parkhauses - zu favorisieren.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
71	660	Vor einer Zonenplanänderung muss breit, d.h. unter Einbezug der Bevölkerung diskutiert werden, in welche Richtung sich die Gemeinde und der Tourismus entwickeln soll. Dabei müssen Kriterien wie Kapazitätsgrenzen, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Auf politischer Ebene wäre eine Ständige Kommission einzusetzen, 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-Fuhrenmatte-Bärplatz angebracht. Es ist sodann ein Verkehrskonzept zu erstellen unter Einbezug von konkreten Massnahmen wie z.B. Zugangsbeschränkungen nach Grindelwald für auswärtige Tagesgäste, Maut, Ticketing System, Bustaxe, klare und auffällige/sichtbare Signalisation in Matten für P+R, Rückweisung von Tagestouristen von Grindelwald nach Interlaken mit entsprechenden Vorwarnungen in Interlaken. Ich erachte den Standort der neuen Firstbahn von der Fuhrenmatte aus nach Bort - First mit Anbindung an BOB und Ortsbus als sinnvollste Linienführung, jedoch mit einer gegenüber den aktuellen Plänen der Firstbahn reduzierten Förderkapazität.	Ein weiteres unterirdisches Parkhaus ist weder aus touristischer, noch aus verkehrstechnischer Sicht notwendig, noch ist es für die Einwohner von Grindelwald erwünscht. Ein Parkhaus wird von der Firstbahn auch nicht gefordert, dient lediglich zu einer ev. Beruhigung und beruht auf einer Vorgabe des Gemeinderats und auf einem nicht mehr zeitgemässen, auf Wachstum ausgerichteten Tourismusdenken. Es ist für eine nachhaltige und umweltfreundliche Zukunft von Grindelwald unerwünscht.	Das Anliegen "Zukunftsraat" wird aufgenommen und im Gemeinderat diskutiert. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden, gewählten Kommissionen und dem Gemeinderat angesiedelt. Mit den Projektbestandteilen bei der Erneuerung der Firstbahn wird der Trend zur Nachhaltigkeit und die damit verbundene Steigerung Nachfrage ÖV antizipiert. Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert. Zur Erarbeitung vom Gesamtverkehrskonzept Grindelwald werden Vertreter der verschiedenen Interessengruppen zur Teilnahme eingeladen. In diesem Zusammenhang wird auch die Parkplatzsituation thematisiert.	A
71	661	Wichtig erscheint mir jedoch das die Gemeindebehörde die Jungfrau in die Pflicht nimmt, in Zusammenhang mit dem Neubau der Firstbahn, ein Personalhaus in Grindelwald zu erstellen. Es finden ja auch einheimische normal Verdienst hier keinen bezahlbaren Wohnraum mehr! Dass wenigstens ein paar Arbeitnehmer mehr, hier Steuerpflichtig sind. Konkret gefragt wieviel vom gesamten Kuchen der Jungfraubahnen auf Grindelwaldboden bleibt unserer Gemeinde?? Die Antwort lautet immer wie viele Arbeitsplätze das besagte Unternehmen bietet, - das mag stimmen, kommt mir aber einer gewissen Erpressung nahe, wie viele Steuergelder bleiben hier? Ich denke, wir haben genau den gleich langen Spiess, man muss ihn nur einsetzen! Leider habe ich den Eindruck dass die Gemeindebehörde/tourismusverantwortliche in die Knie fallen vor der mächtigen Jungfraubahn.		Es wird ein Infrastrukturvertrag erarbeitet und diese Frage behandelt. Die Firstbahn beabsichtigen das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung, Aufhebung der ZöN kann die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass Erstwohnungen entstehen sollten.	A
71	662	Von den vom Gemeinderat evaluierten sechs Varianten der Talstation ist einzige die Variante 5 realistisch und sinnvoll. Allerdings ist auch das in dieser Variante vorgesehene unterirdische Parkhaus weder erwünscht noch notwendig.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
72	663	<p>Wir begrüßen Investitionen und erkennen die Notwendigkeit eines modernen Seilbahnsystems an, um Grindelwald eine sichere Zukunft für Winter- und Sommergäste zu bieten. Nachdem wir die Präsentation gehört und die Unterlagen der Jungfrau AG gelesen haben, möchten wir Ihnen unsere konkreten Bedenken hinsichtlich der geplanten neuen First-Seilbahn darlegen.</p> <p>1. Wir sind der Meinung, dass eine Anlage mit einer so großen Kapazität überdimensioniert ist, zu Overtourismus führen und das besondere Erlebnis eines Bergdorfs zerstören sowie möglicherweise natürliche Lebensräume zerstören wird.</p> <p>2. An den meisten Tagen gibt es keine nennenswerten Warteschlangen für die Berg- oder Talfahrt, und die von der Jungfrau Bahn verwendeten Fotos zeigen nur Situationen während besonderer Feiertage.</p>		<p>Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzenleistung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Natur werden von den zuständigen Amts- und Fachstellen beurteilt. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt. Die Alpwirtschaft bzw. die betroffene Bergschaft wurde und wird in der Projektierung beigezogen.</p>	B
72	664	3. Die Geschäfte in Grindelwald werden weniger Besucher haben, da die Gäste direkt vom Zug zur Seilbahn umsteigen.		Mit der Verschiebung der Talstation wird das Dorf entlastet und gewinnt somit an Attraktivität, wovon auch die Geschäfte profitieren könnten.	A
72	665	<p>4. Die Höhe des ersten Seilstützen ist mit 50 m sehr hoch, und die Stütze ist hässlich und wirkt in einem Wohn- und Landwirtschaftsgebiet industriell. Zum Vergleich: Die Christusstatue in Rio ist 38 m hoch.</p> <p>5. Eine so große Stütze wird die Aussicht auf die Berge, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören, beeinträchtigen.</p>		<p>Die hohen Stützen sind durch das gewählte Bahnsystem und die damit erfolgte Optimierung bedingt. Mit der hohen Seilführung ist es möglich, eine sehr niedrige Anzahl an Stützen zu erstellen. Im Rahmen des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens werden die konkreten Auswirkungen des Projekts geprüft und falls erforderlich verbessende Massnahmen ergriffen.</p>	A
73	666	<p>Unter dem Vorbehalt, dass man in dieser Angelegenheit eine gute Lösung für die betroffenen Grundeigentümer (unter anderem uns) findet, ist man gegenüber der Planung positiv eingestellt. Es wird allerdings notwendig sein, gewisse Punkte zu überprüfen oder neu mit uns zu besprechen und zu regeln. Dazu gehören folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vertragliche Regelung und verbindliche Festlegung der Inkonvenienzentschädigung auf Basis der aktuell gültigen Vereinbarung;</li> <li>- Die Erarbeitung und Vereinbarung einer aktualisierten Nutzungsregelung;</li> <li>- Die Einholung der Zustimmung zur geänderten Linienführung;</li> <li>- Die Bestimmung und vertragliche Regelung hinsichtlich der Handhabung der zu erwartenden Mehrbelastungen.</li> </ul>		<p>Dies Anliegen können im Rahmen des Planungsverfahrens nicht aufgenommen werden. Jedoch wird die Zustimmung der Grundeigentümer spätestens im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erforderlich sein. Diese Anliegen sind im Gespräch mit der Firstbahn zu klären.</p>	B
74	667	<p>Ich stimme den Einwänden der Anwaltskanzlei Wenger Plattner, verfasst von Prof. Dr. Beat Stalder und Frau Tina Marina Heim MLAW, zu, die im Namen der IG Pro Grindelwald Dorf eingereicht wurden, insbesondere:</p> <p>1. Overtourism: Das Projekt trägt zum Overtourismus bei, überschreitet Grindelwalds potenzielle Kapazität, belastet die Infrastruktur und belastet die Umwelt.</p> <p>2. Kein Bedarf für eine neue Strecke: Wenn kein objektiver Bedarf für eine deutlich erhöhte Kapazität oder eine neue Strecke besteht, kann die bestehende Seilbahn erneuert werden und eine ausreichend erhöhte Kapazität und Geschwindigkeit bieten.</p> <p>3. Verkehrsprobleme: Die vorgeschlagene Erweiterung wird möglicherweise die Verkehrs- und Parkprobleme an der Zufahrt zur Stadt verschlimmern und es besteht die Gefahr eines Verkehrskollapses. Die Alternativen des öffentlichen Nahverkehrs sind unzureichend und nicht speziell darauf ausgelegt, die tatsächlichen Verkehrsprobleme zu lösen.</p> <p>4. Fehlende ganzheitliche Planung: Der Planung mangelt es an ganzheitlicher Koordination und es gelingt ihr nicht, umfassendere Stadt- und Verkehrsstrategien zu integrieren, die für eine künftige Erweiterung angemessen sind.</p> <p>5. Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft: Das Projekt hat erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft, einschließlich potenzieller Beeinträchtigungen von Schutzgebieten. Ich kann daher nicht zustimmen, dass die vorgeschlagene Route vom aktuellen Bahnhof Grindelwald die beste Option ist.</p>	<p>Ich bin der Meinung, dass das laufende Planungsverfahren gestoppt und alternative Ansätze geprüft werden sollten, die die Bedürfnisse der Anwohner, der Umwelt und die langfristige Entwicklung von Grindelwald berücksichtigen. Wenn der langfristige Entwicklungsplan eine Erhöhung der Kapazität und Geschwindigkeit von Grindelwald Dorf nach First bei moderatem Wachstum vorsieht, könnte die Strecke bestehen bleiben und die bestehende Seilbahn erneuert werden. Wenn das langfristige Ziel jedoch darin besteht, deutlich mehr Tourismus anzulocken, sollte die Strecke vom Terminal weiterverfolgt werden, um die Kapazität zu maximieren und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf die Stadt zu minimieren. Diese alternative Route vom Terminal, kombiniert mit erweiterten Parkplätzen im Terminal- oder Grindelwald Grund, würde die aktuellen Verkehrsprobleme eher lindern. Die vorgeschlagene Streckenführung vom Bahnhof aus erreicht keines dieser Ziele, da sie weder ein moderates Wachstum fördert noch die Chancen für ein deutlich stärkeres Wachstum nutzt. So verweist mein Nachbar Herr A. Boss in seinem Beitrag auf die einmalige Chance, die neuen Verbindungen vom Terminal aus bieten würden, um beliebte Sommerwanderziele und Winterskigebiete zusammenzuführen oder zu verknüpfen.</p>	<p>Der Weiterbestand der heutigen Strecke ist keine Option. Die Verkehrsprobleme in der Gemeinde (insb. Überlastung Dorfstrasse) sollen gelöst bzw. mindestens verbessert werden. Die Variantenprüfung hat ergeben, dass die gewählte Linienführung geringere Auswirkungen auf Natur, Landschaft etc. mit sich führt, als die Variante auf bestehender Linienführung, insb. ist eine Linienführung ab Terminal im Rahmen der Variantenprüfung als ungenügend verworfen worden. Ganzheitliche Planung: Der Gemeinderat erarbeitet zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald über die ganze Gemeinde, die Ergebnisse davon werden in die Planung Firstbahn einfließen.</p>	A
75	668	Ich würde eine separate Zu- und/oder Wegfahrt der Busse, getrennt von der Westumfahrung begrüßen. Ohne separate Zu- oder Wegfahrt scheint es mir nicht möglich, die Busse volumäglich nur über die Westumfahrung zuleiten. Prüfenswert erachte ich, eine Zu- oder Wegfahrt östlich der WAS-Unterführung (westlich Dorfstrasse 73, ehemalige Drogerie Amatter) vorzusehen.	<p>Der bisherige Busparkplatz auf dem Bärplatz soll aufgehoben werden und an den Bahnhof oder in den Bereich «Sandigenstutz» (Spillstattdstrasse 2) verlegt werden. Wie in den Unterlagen erwähnt, sind hier noch vertiefte Abklärungen vorzunehmen.</p>	<p>Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B
75	669	<p>Neue Sesselbahn Isch - Bodmi Dieses Projekt scheint mir aus verschiedenen Gründen unvorteilhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abfahrt Bodmi - Kreuzweg - Fuhrenmatte</li> <li>- enge Platzverhältnisse und Konfliktpotential mit Wegquerung usw.</li> <li>- Schneesicherheit</li> <li>• Im Verhältnis (zu) hohe Investition in Beschneiung unterhalb Stählisboden</li> <li>• Beeinträchtigung Ortsbild mit quer verlaufender Sesselbahn</li> <li>• Kosten-/Nutzenverhältnis Ich würde dagegen eine neue Sesselbahn vom Stählisboden Richtung Bort oder nach Schreckfeld (oder in den Bereich der Talstation Sesselbahn Grindel) prüfen.</li> </ul>		<p>Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Teilprojekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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 wird auch bei der im Jahr 2019 in Betrieb genommenen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen auf der Strecke Holenstein-Terminal beobachtet.</p>	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
75	670	Ich begrüsse die Absicht, unterhalb Bort (oder evtl. sogar unterhalb Schreckfeld) auf die bisherigen Beschäftigungsangebote zu verzichten. Vor allem erachte ich das bisherige Trottibike-Angebot unterhalb von Bort für die Landwirtschaft und die im Bereich Mühlebach betroffene Bevölkerung als eine zu grosse Beeinträchtigung. Auch aus Sicht des Gastes erachte ich die Strecke als ungeeignet wegen der Steilheit und dem Befahren der Dorfstrasse.		Kenntnisnahme.	B
75	671	Den Standort «Fuhrenmatte» für die neue Firstbahn stufe ich als sehr gut ein. Dies wird die Dorfstrasse entlasten. Die Anbindung an den ÖV (BOB, WAB, Busse) ist so sehr gut gewährleistet.		Wird dankend zur Kenntnis genommen.	B
76	672	Das gesamte Bauvorhaben ist für das Orts- und Landschaftsbild von Grindelwald von zentraler Bedeutung. Im sehr grossen Perimeter rund um den Bahnhof sind umfassende bauliche und verkehrliche Massnahmen geplant, welche den Dorfeingang neu prägen werden. Die neue Bergstation auf First und neue Zwischenstationen werden in der einzigartigen Berglandschaft gut sichtbar in Erscheinung treten. Der Berner Heimatschutz erkennt, dass das Richtkonzept im Rahmen von mehreren Workshops durch ein qualifiziertes Team erarbeitet wurde. Für die Weiterbearbeitung auf Projektstufe erachtet er es angesichts der Bedeutung der Bauvorhaben als unerlässlich, dass von mehreren qualifizierten Teams konkrete Vorschläge für die Setzung und Gestaltung der grossen Bauvolumen eingefordert werden und eine breit abgestützte Jury im Rahmen eines Wettbewerbs, eines Studienauftrags oder einer Testplanung mit Folgeauftrag die überzeugendste Lösung zur Umsetzung empfehlen kann.		Die Komplexität der Aufgabe, namentlich insb. die Schnittstelle mit der Seilbahntechnik führt dazu, dass ein Verfahren mit Einbezug mehrerer Teams nicht sinnvoll/machbar ist (alle Teams müssen eng mit den Seilbahnplanern koordinieren). Deshalb wurde ein grosses Team mit verschiedenen Architekturfirmen und Planern gegründet. Das Beurteilungsgremium des Verfahrens 2. Stufe ist sehr breit abgestützt mit Vertretern aus diversen Hintergründen und Akteursgruppen.	B
77	673	Auf die Ausscheidung eines neuen Seilbahnkorridors sei zu verzichten und stattdessen sei die Firstbahn am bestehenden Standort zu erneuern.	Die geplante neue Firstbahn soll unmittelbar vor meiner idyllisch gelegenen Liegenschaft Hubelweg 15 erstellt werden. Gemäss dem Überbauungsplan befindet sich meine Hausparzelle Nr. 5865 knapp ausserhalb des Seilbahnkorridors. Die Beeinträchtigungen, die ich als hier lebender Einheimischer wegen der neuen Seilbahn hinnehmen hätte, wären jedoch beträchtlich: Störung der Aussicht auf die einzigartige Bergwelt und Landschaft, Lärm des Bahnbetriebs und der transportierten Gäste, Einsehbarkeit meiner Liegenschaft aus der Vogelperspektive, Einschränkung der Privatsphäre. Durch die neue Bahn würde meine Liegenschaft einen erheblichen Minderwert erfahren.	Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert.	B
77	674	Trotz diesen erheblichen Nachteilen und Wertverlusten, die ich zu Gunsten der Firstbahn bzw. Jungfraubahnen und deren Gäste hinnehmen müsste, zeigten sich die Bahnverantwortlichen bisher nicht bereit, Minderwertentschädigungen anzubieten. Ein entsprechende Anfrage wurde mit Schreiben vom 4. März 2025 abschlägig beantwortet. Diese Haltung ist unverständlich und schafft keinen Goodwill für die Bahnen. Sie führt vielmehr zu Verärgerung und Frustrationen bei jenen, welche den Schaden aus der Profitsteigerung der Jungfraubahnen tragen müssen. Finden Sie diese Haltung korrekt, liebe Gemeinderats- und Behördenmitglieder? Falls nein, bitte ich Sie höflich bei den Bahnverantwortlichen zu intervenieren, damit Nachteile fair ausgeglichen werden und auch die Gemeinde mit einer Abgabe am Profit der Bahnen partizipieren kann.		Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A
77	675	Angesichts der unverständlichen Haltung der Bahnverantwortlichen sehe ich mich veranlasst, gegen das neue Firstbahn-Projekt zu opponieren. Nebst den vorstehend skizzierten persönlichen Einwänden sind dabei auch allgemeine Einwände ins Feld zu führen, die ich im Folgenden kurz und noch unvollständig darlege.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
77	676	Vorab ist es für mich unverständlich, eine Seilbahn mit neuer Linienführung zu bauen und zahlreiche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu enteignen, wenn die bestehenden Anlagen, für welche bereits alle Rechte vorhanden sind, problemlos erneuert werden können. Die Variantenprüfungen und Interessenabwägungen sind nach meiner Auffassung nicht korrekt erfolgt.		Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich führt. Mit dem neuen Standort können diese Probleme gelöst werden. Die Variantenprüfung ist unter für alle Varianten gleicher Voraussetzungen erfolgt, was dem Standardvorgehen entspricht. Somit haben bestehende Überfahrten wie auch künftige gleich gewichtet zu werden - sprich bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung sind gleich zu gewichten wie neue Auswirkungen.	B
77	677	Das neue Firstbahnprojekt liegt nach meiner Auffassung nicht im wohlverstandenen öffentlichen Interesse, sondern ist einseitig auf die wirtschaftlichen Interessen der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahnen ausgerichtet. Die Auftraggeberin für die Erarbeitung und Auswertung der ganzen Planungsgrundlagen ist denn auch die Firstbahn AG. Die Behörden der Gemeinde Grindelwald scheinen die im Auftrag der Firstbahn AG erstellten Unterlagen sowie die vorgenommenen (einseitigen) Variantenprüfungen und Interessenabwägungen unkritisch zu übernehmen und durchzuwinken.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme in der Gemeinde, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen, welche der Gemeinderat unterstützt. Die vorliegende Planung entspricht den Zielen der Firstbahn, aber auch denen der Gemeinde als Planungsbehörde. Sie wird nicht unkritisch durchgewinkt.	B
77	678	Grindelwald leidet bereits heute unter dem Massentourismus («Overtourism») und ungelösten Verkehrsproblemen. Diese Probleme lassen sich nicht lösen, indem die Berner Oberland-Bahn (BOB) einen Viertelstunden-Taktfahrplan einführt und die Transportkapazitäten der Firstbahn massiv erhöht. Dadurch werden noch grössere Massentourismusströme angezogen, was die bereits heute belastende Situation für Einheimische und Stammgäste weiter verschärft.		Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben, die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6'000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5'000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können.	B
77	679	Bevor an einen Ausbau der Förderkapazitäten der Firstbahn zu denken ist, wäre es angezeigt, das Verkehrsproblem unabhängig von den Interessen der Jungfraubahnen zu analysieren und konzeptionell zu lösen. Dazu gehört nicht nur die Verkehrssituation im Dorf Grindelwald, sondern auch jene bei den Bahnübergängen in Zweisilbigen und Burglauen, welche mit der Einführung des Viertelstunden-Taktfahrplans massiv erschwert wird.		Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald (gesamte Gemeinde), die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
77	680	Betreffend die Verkehrs- und Parkierungsprobleme im Dorf ist es zu einfach zu argumentieren, diese liessen sich mit dem Verlegen der Talstation der Fristbahn von Gydisdorf zur Furenmatte beseitigen. Mit dieser Verlegung sind die Probleme keineswegs gelöst. Dies umso weniger, wenn die Förderkapazitäten und die Besucherströme massiv gesteigert werden sollen. Eine nachhaltige Lösung würde darin bestehen, am Dorfeingang genügende Parkierungsmöglichkeiten zu erstellen und den motorisierten Verkehr im Dorf mit geeigneten (andernorts umgesetzten) Massnahmen einzuschränken. Für Fussgänger und (erwünschten) Kunden der Einkaufsläden würde die Dorfstrasse dadurch wesentlich aufgewertet.		In einem separaten Dialogverfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
77	681	Was die Situation im Gebiet Grindelwald-First betrifft, bin ich der Auffassung, dass die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt bereits heute durch die vielen Freizeit- und Fun-Anlagen und die Besucherströme grenzwertig gross ist. Mit dem neuen Bahnprojekt werden zusätzliche Belastungen für die Natur, Landschaft und die Tierwelt geschaffen (z.B. überfahren eines Wildruhegebiet auf einer Länge von ca. einem Kilometer), was kaum im Sinne des nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Tourismus liegt. Zudem erachte ich die Linienführung im Gebiet First als nicht ideal, namentlich deshalb, weil die direkte Verbindung nach Schreckfeld gestrichen werden soll.		Durch die Verschiebung der Bahn und des Mountain-Cart-Angebots wird die Störungswirkung am bestehenden Standort (auch bereits in der Wildruhezone) erheblich verringert, es bleibt lediglich eine deutlich geringere Belastung durch Wanderer:innen und Skibetrieb. Zudem wird die neue Bahn mit deutlich höherer Seilfahrt und weniger Kabinen weniger starke Störungswirkungen mit sich führen. Aus Gesamtsicht werden die Auswirkungen der neuen Bahn auf das Wild voraussichtlich gleich bleiben oder sogar verringert werden. Die genauen Auswirkungen der neuen Linienführung werden im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft.	B
77	682	Sollte am geplanten Seilbahnkorridor festgehalten werden, sei die Firstbahn AG zu verpflichten, die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Liegenschaften und Grundstücke durch die neue Seilbahn eine Wertverminderung erfahren, vollumfänglich zu entschädigen, und zwar nicht nur für die Grundstücke und Liegenschaften, welche innerhalb des Bahnkorridors liegen, sondern auch für jene, die daran angrenzen.	Gemäss dem Überbauungsplan befindet sich meine Hausparzelle Nr. 1371 knapp ausserhalb des Seilbahnkorridors. Die Beeinträchtigungen, die ich als hier lebende Einheimische wegen der neuen Seilbahn hinnehmen hätte, wären jedoch beträchtlich: Störung der Aussicht auf die einzigartige Bergwelt und Landschaft, Lärm des Bahnbetriebs, Einsehbarkeit meiner Liegenschaft aus der Vogelperspektive, Einschränkung der Privatsphäre. Durch die neue Bahn würde meine Liegenschaft einen erheblichen Minderwert erfahren. Trotz diesen erheblichen Nachteilen und Wertverlusten, die ich zu Gunsten der Firstbahn bzw. Jungfraubahnen und deren Gäste hinnehmen müsste, zeigten sich die Bahnverantwortlichen bisher nicht bereit, Minderwertentschädigungen anzubieten. Ein entsprechende Anfrage wurde mit Schreiben vom 4. März 2025 abschlägig beantwortet. Diese Haltung ist unverständlich und schafft keinen Goodwill für die Bahnen. Sie führt vielmehr zu Verärgerung und Frustrationen bei jenen, welche den Schaden aus der Profitsteigerung der Jungfraubahnen tragen müssen. Ich bitte ich Sie höflich bei den Bahnverantwortlichen zu intervenieren, damit Nachteile fair ausgeglichen werden und auch die Gemeinde mit einer Abgabe am Profit der Bahnen partizipieren kann.	Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A
78	683	Eine nachhaltige Lösung würde darin bestehen, am Dorfeingang genügende Parkierungsmöglichkeiten zu erstellen und den motorisierten Verkehr im Dorf mit geeigneten (andernorts umgesetzten) Massnahmen einzuschränken. Für Fussgänger und (erwünschten) Kunden der Einkaufsläden würde die Dorfstrasse dadurch wesentlich aufgewertet.	Bevor an einen Ausbau der Förderkapazitäten der Firstbahn zu denken ist, wäre es angezeigt, das Verkehrsproblem unabhängig von den Interessen der Jungfraubahnen zu analysieren und konzeptionell zu lösen. Dazu gehört nicht nur die Verkehrssituation im Dorf Grindelwald, sondern auch jene bei den Bahnübergängen in Zweisilfingen und Burglauenen, welche mit der Einführung des Viertelstunden-Taktfahrplans massiv erschwert wird. Betreffend die Verkehrs- und Parkierungsprobleme im Dorf ist es zu einfach zu argumentieren, diese liessen sich mit dem Verlegen der Talstation der Fristbahn von Gydisdorf zur Furenmatte beseitigen. Mit dieser Verlegung sind die Probleme keineswegs gelöst. Dies umso weniger, wenn die Förderkapazitäten und die Besucherströme massiv gesteigert werden sollen.	In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
78	684	Was die Situation im Gebiet Grindelwald-First betrifft, bin ich der Auffassung, dass die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt bereits heute durch die vielen Freizeit- und FunAnlagen und die Besucherströme grenzwertig gross ist. Von einem Adventure-Angebot unterhalb von Bort ist künftig abzusehen. Mit dem neuen Bahnprojekt werden zusätzliche Belastungen für die Natur, Landschaft und die Tierwelt geschaffen (z.B. überfahren eines Wildruhegebiet auf einer Länge von ca. einem Kilometer), was kaum im Sinne des nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Tourismus liegt.		Durch die Verschiebung der Bahn und des Mountain-Cart-Angebots wird die Störungswirkung am bestehenden Standort (auch bereits in der Wildruhezone) erheblich verringert, es bleibt lediglich eine deutlich geringere Belastung durch Wanderer:innen und Skibetrieb. Zudem wird die neue Bahn mit deutlich höherer Seilfahrt und weniger Kabinen weniger starke Störungswirkungen mit sich führen. Aus Gesamtsicht werden die Auswirkungen der neuen Bahn auf das Wild voraussichtlich gleich bleiben oder sogar verringert werden. Die genauen Auswirkungen der neuen Linienführung insb. auf Vögel und Wildtiere werden im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft.	B
79	685	Grundsätzliche Bemerkungen Das Firstbahnprojekt mit dem neuen Linienverlauf ab der Furenmatte ist dem Vernehmen nach sehr umstritten. Viele Grindelwalder:innen und Grindelwalder sind der Auffassung, dass die Firstbahn am bestehenden Standort zu belassen ist und die Transportkapazitäten -angesichts des bereits heute bestehenden Massentourismus - nicht weiter auszubauen sind. Wir engagieren uns in dieser Diskussion nicht, haben aber Verständnis für die kritischen Stimmen und würden es auch begrüssen, wenn wir bzw. unsere Grundstücke (u.a. Bauland) durch die Bahnanlagen nicht betroffen würden.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
79	686	Falls die neue Seilbahn jedoch wie geplant realisiert werden sollte, sind wir der Auffassung, dass die Firstbahn AG verpflichtet werden muss, die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern vollumfänglich und fair zu entschädigen. Die uns bisher angebotenen Entschädigungen genügen nicht.	Bemerkungen zur Entschädigungspflicht Durch die geplante neue Firstbahn würden drei unserer Grundstücke überfahren: unsere Hausparzelle Nr. 137 4 mit dem Wohnhaus Terrassenweg 29 sowie die Baulandparzelle Nr. 6224 und das landwirtschaftliche Grundstück Nr. 2455. Auf dem letztgenannten Grundstück soll zudem ein Teil einer Bahnstütze erstellt werden. Während die uns angebotenen Entschädigungen für das Überfahren der landwirtschaftlichen Flächen und für die Stütze korrekt scheinen, sind die von der Firstbahn AG offerierten Entschädigungen für das Überfahren des Baulandes und unserer Hausparzelle gänzlich ungenügend. Die Nachteile und Wertverminderungen, die wir als hier lebende Einheimische wegen der neuen Seilbahn hinnehmen hätten, wären beträchtlich: Beeinträchtigung der Aussicht auf die einzigartige Bergwelt und Landschaft, Lärm des Bahnbetriebs und der transportierten Gäste, Einsehbarkeit unserer Liegenschaft aus der Vogelperspektive, Einschränkung der Privatsphäre. Die Firstbahnen wären deshalb zu verpflichten, die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Liegenschaften und Grundstücke durch die neue Seilbahn eine Wertverminderung erfahren, vollumfänglich zu entschädigen, und zwar nicht nur für die Grundstücke und Liegenschaften, welche innerhalb des Bahnkorridors liegen, sondern auch für jene, die daran angrenzen.	Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A
79	687	Sollte die Planungsvorlage gutgeheissen werden, beantragen wir zudem eine Lockerung des Bauverbots innerhalb des Seilbahnkorridors.	Bemerkungen und Anträge zum Bauverbot innerhalb des Seilbahnkorridors Der Art. 5 der Überbauungsvorschriften der Überbauungsordnung «Beschneiungsanlagen und Pistenkorrekturen Skigebiet Grindelwald-First» sieht vor, dass innerhalb des Seilbahnkorridors grundsätzlich keine neuen Bauten gestattet sind, sofern diese nicht im Zusammenhang mit der Seilbahn stehen. Diese Bestimmung würde bedeuten, dass unsere Baulandparzelle Nr. 6224 praktisch nicht mehr überbaut werden könnte. Nach unserer Auffassung ist ein solch weitgehendes Bauverbot unverhältnismässig einschränkend. Die Erstellung von neuen Gebäuden müsste nach unserer Auffassung weiterhin möglich sein, sofern die Sicherheit der Bahnanlage gewährleistet bleibt. Wir ersuchen Sie daher, den Art. 5 der Überbauungsvorschriften entsprechend anzupassen.	Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass die neue Linienführung der Firstbahn möglichst wenige Einschränkungen mit sich führt. Eine Lockerung der Baubeschränkung im Seilbahnkorridor, sodass 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.	A
80	688	Auf die Ausscheidung eines neuen Seilbahnkorridors sei zu verzichten und stattdessen sei die Firstbahn am bestehenden Standort zu erneuern.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert.	B
80	689	Sollte am geplanten Seilbahnkorridor festgehalten werden, sei die Firstbahn AG zu verpflichten, die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Liegenschaften und Grundstücke durch die neue Seilbahn eine Wertverminderung erfahren, vollumfänglich zu entschädigen, und zwar nicht nur für die Grundstücke und Liegenschaften, welche innerhalb des Bahnkorridors liegen, sondern auch für jene, die daran angrenzen.	Die Beeinträchtigungen, die ich als hier lebende Einheimische wegen der neuen Seilbahn hinnehmen hätte, wären beträchtlich: Störung der Aussicht auf die einzigartige Bergwelt und Landschaft, Lärm des Bahnbetriebs und der transportierten Gäste, Einsehbarkeit meiner Liegenschaft aus der Vogelperspektive, Einschränkung der Privatsphäre. Durch die neue Bahn würde meine Liegenschaft einen erheblichen Minderwert erfahren und meine Ferienwohnung liesse sich bestimmt nicht mehr so gut vermieten wie dies bisher der Fall ist. Trotz diesen erheblichen Nachteilen und Wertverlusten, die ich zu Gunsten der Firstbahn bzw. Jungfraubahnen und deren Gäste hinnehmen müsste, zeigten sich die Bahnverantwortlichen bisher nicht bereit, Minderwertentschädigungen anzubieten. Ein entsprechende Anfrage wurde mit Schreiben vom 4. März 2025 abschliessig beantwortet. Diese Haltung ist unverständlich und schafft keinen Goodwill für die Bahnen. Sie führt via Imehr zu Verärgerung und Frustrationen bei jenen, welche den Schaden aus der Profitsteigerung der Jungfraubahnen tragen müssen. Finden Sie diese Haltung korrekt, liebe Gemeinderats- und Behördenmitglieder? Falls nein, bitte ich Sie höflich bei den Bahnverantwortlichen zu intervenieren, damit Nachteile fair ausgeglichen werden und auch die Gemeinde mit einer Abgabe am Profit der Bahnen partizipieren kann.	Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A
80	690	Vorab ist es für mich unverständlich, eine Seilbahn mit neuer Linienführung zu bauen und zahlreiche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu enteignen, wenn die bestehenden Anlagen, für welche bereits alle Rechte vorhanden sind, problemlos erneuert werden können. Die Variantenprüfungen und Interessenabwägungen sind nach meiner Auffassung nicht korrekt erfolgt.	Das neue Firstbahnprojekt liegt nach meiner Auffassung nicht im wohlverstandenen öffentlichen Interesse, sondern ist einseitig auf die wirtschaftlichen Interessen der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahnen ausgerichtet. Die Auftraggeberin für die Erarbeitung und Auswertung der ganzen Planungsgrundlagen ist denn auch die Firstbahn AG. Die Behörden der Gemeinde Grindelwald scheinen die im Auftrag der Firstbahn AG erstellten Unterlagen sowie die vorgenommenen (einseitigen) Variantenprüfungen und Interessenabwägungen unkritisch zu übernehmen und durchzuwinken.	Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich bringt. Mit dem neuen Standort können diese Probleme gelöst werden. Die Variantenprüfung ist unter für alle Varianten gleicher Voraussetzungen erfolgt, was dem Standardvorgehen entspricht. Somit haben bestehende Überfahrten wie auch künftige gleich gewichtet zu werden - sprich bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung sind gleich zu gewichten wie neue Auswirkungen. Denn bei einer Verschiebung der Bahn entfallen sämtliche Beeinträchtigungen der heute betroffenen Liegenschaften.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
80	691	Bevor an einen Ausbau der Förderkapazitäten der Firstbahn zu denken ist, wäre es angezeigt, das Verkehrsproblem unabhängig von den Interessen der Jungfraubahnen zu analysieren und konzeptionell zu lösen. Dazu gehört nicht nur die Verkehrssituation im Dorf Grindelwald, sondern auch jene bei den Bahnübergängen in Zweiütschinen und Burglauenen, welche mit der Einführung des Viertelstunden-Taktfahrplans massiv erschwert wird. Betreffend die Verkehrs- und Parkierungsprobleme im Dorf ist es zu einfach zu argumentieren, diese liessen sich mit dem Verlegen der Talstation der Fristbahn von Gydisdorf zur Furenmatte beseitigen. Mit dieser Verlegung sind die Problemen keineswegs gelöst. Dies umso weniger, wenn die Förderkapazitäten und die Besucherströme massiv gesteigert werden sollen. Eine nachhaltige Lösung würde darin bestehen, am Dorfeingang genügende Parkierungsmöglichkeiten zu erstellen und den motorisierten Verkehr im Dorf mit geeigneten (andernorts umgesetzten) Massnahmen einzuschränken. Für Fußgänger und (erwünschten) Kunden der Einkaufsläden würde die Dorfstrasse dadurch wesentlich aufgewertet.	Grindelwald leidet bereits heute unter dem Massentourismus («Overtourism») und ungelösten Verkehrsproblemen. Diese Probleme lassen sich nicht lösen, in dem die Berner Oberland-Bahn(BOB) einen Viertelstunden-Taktfahrplan einführt und die Transportkapazitäten der Firstbahn massiv erhöht. Dadurch werden noch grösere Massentourismusströme angezogen, was die bereits heute belastende Situation für Einheimische und Stammgäste weiter verschärft.	In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
80	692	Mit dem neuen Bahnprojekt werden zusätzliche Belastungen für die Natur, Landschaft und die Tierwelt geschaffen (z.B. überfahren eines Wildruhegebiet auf einer Länge von ca. einem Kilometer), was kaum im Sinne des nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Tourismus liegt. Zudem erachte ich die Linienführung im Gebiet First als nicht ideal, namentlich deshalb, weil die direkte Verbindung nach Schreckfeld gestrichen werden soll. Was die Situation im Gebiet Grindelwald-First betrifft, bin ich der Auffassung, dass die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt bereits heute durch die vielen Freizeit- und Fun-Anlagen und die Besucherströme grenzwertig gross ist.		Die Wahl der Linienführung stützt sich auf ein umfassendes Variantenstudium. Im Rahmen dessen wurden die Auswirkungen auf Natur und Landschaft, inkl. inventarisierte Gebiete, geprüft. Die neue Linienführung tangiert schützenswerte Räume, jedoch können anderweitige Belastungen dank Rückbauten sowie dank eines weniger störenden Bahnsystems deutlich reduziert werden. Die Auswirkungen auf die Landschaft (neue Geländekammer) werden gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben im weiteren Verfahren vertieft geprüft und ergänzt.	B
81	693	Als gebürtige Grindelwalderin liegen mir die Tier- und Pflanzenarten, mit denen wir Einheimischen dieses wunderschöne Gebiet teilen dürfen, sehr am Herzen. So prägen diverse Tiere, Pflanzen und Orte meine Kindheitserinnerungen und erinnern mich auch im Hier und Jetzt nach einem arbeitsreichen Tag im «Tuftli» daran, inne zu halten, zu reflektieren und durchzutragen. ... Die Wissenschaft warnt vor dem Verlust der Biodiversität. Zu den Hauptursachen gehören Flächenverlust, Bodenversiegelung und intensive Nutzung. Geht die Artenvielfalt verloren, verlieren wir nicht nur wertvolle Ökosysteme, sondern auch das Fundament, auf dem unser Dorf und sein Tourismus ruhen. Es liegt an uns allen, diesen Wert zu bewahren, damit auch kommende Generationen die gleiche Freude und Ehrfurcht empfinden können, die wir heute in unserer Landschaft erleben dürfen.		Nach diesen Grundsätzen richtet sich auch das übergeordnete Recht und somit auch die vorliegende Planung.	B
81	694	Mit Interesse verfolge ich die Publikationen zum Projekt «Ersatz Firstbahn». Dabei fällt auf, dass diese nicht in allen Teilen transparent sind. Wichtige, ebenfalls geplante Teilprojekte - die teils erhebliche Eingriffe in unberührte Naturgebiete mit sich bringen würden - wurden bisher nicht offen kommuniziert. Mit meinen Hinweisen auf den nächsten Seiten möchte ich darauf aufmerksam machen, wie wichtig eine vollständige und transparente Information im Bezug auf die Mitwirkung der Bevölkerung ist. Ebenfalls wende ich mich mit der Bitte an Sie, die weitere Projektplanung im Sinne von Umwelt- und Naturschutz sorgfältig und kritisch zu begleiten. Umweltkriterien, Natur- und Tierschutz dürfen nicht nebensächlich sein - besonders bei einem Projekt dieser Grösse.		Im Rahmen der UeO wurden alle Teilprojekte / Perimeter offen gelegt. Die Projektunterlagen haben den Stand von Richtprojekten und werden mit den weiteren Planungsphasen verfeinert.	B
81	695	Zufällig habe ich im Gespräch mit einem Vorstandsmitglied der Bergschaft vom geplanten Sommerbetrieb des Schilt-Skilifts erfahren. Dieser soll den Besuchern die Wartezeit an den Adventure-Anlagen verkürzen und gleichzeitig ein «Wildlife Watching» Erlebnis bieten. Auf Nachfrage wurde mir am Infostand von einem Mitarbeiter bestätigt, dass der Betrieb während den Sommermonaten tatsächlich geplant sei jedoch dazu keine Dokumente einsehbar seien. Nebst der Bahn, den Stationen und dem Adventure Angebot sollen also weitere Infrastrukturen ausgebaut werden. Ich bedauere sehr, dass - besonders angesichts der geplanten Tangierung einer weiteren bisher vom Sommerbetrieb verschonten Geländekammer - dieses Vorhaben bislang weder an der Informationsveranstaltung thematisiert, noch in den offiziellen Unterlagen auf der Website der Gemeinde offengelegt wurde. Der Sommerbetrieb des Skilifts wird in den Unterlagen nicht behandelt. Welche anderen Erweiterungspläne werden der Bevölkerung sonst noch vorbehalten? Diese fehlende Transparenz hindert die Einheimischen daran, sich mit der Frage der gesellschaftlichen Verantwortung bezüglich der Umweltbelastung auseinanderzusetzen.		Dieses Vorhaben ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung, da es nicht in der Nutzungsplanung geregelt werden kann (Betriebsbewilligung BAV). Es ist losgelöst vom Firstbahn-Vorhaben zu behandeln und soll bereits im Sommer 2026 umgesetzt werden.	A
81	696	In den am 4. Juli 2025 veröffentlichten Dokumenten vermittele ich die folgenden Informationen: Ausführungen und Pläne zu erweiternden Vorhaben (Beispiel Schilt-Skilift) Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (Falls ausstehend: Ab wann einsehbar?) Prüfung einer landschaftsschonenderen Linienführung Untersuchung der Auswirkungen auf Flora und Fauna, welche beispielsweise die direkte Linienführung, der Sommerbetrieb des Schilt-Skilifts und die Erweiterung des Adventure-Angebots auf bisher unberührtes Gelände hätte.		Diese Prüfungen sind entweder bereits Bestandteil der UeO-Unterlagen (Variantenprüfung), wurden in der Zwischenzeit fertiggestellt und werden im weiteren Verfahren beigelegt (Voruntersuchung Umweltverträglichkeitsprüfung/ Umweltbericht) oder sind nicht Bestandteil der Planung Firstbahn, weil sie nicht in der Nutzungsplanung geregelt werden können (Schilt-Skilift). Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen UVB, welcher für das PGV erstellt wird. Erst mit Vorliegen des Projektes können solch spezifische Fragestellungen erst beurteilt werden.	A
81	697	Der Projektnname «Ersatz Firstbahn» scheint irreführend und angesichts der geplanten Erweiterungen unpassend: Das Vorhaben geht weit über den blässen Ersatz der Firstbahn hinaus. Geplant ist nicht nur eine neue Linienführung mit deutlich höherer Kapazität, sondern zusätzlich eine weitere Seilbahn von First nach Schreckfeld sowie der Ausbau zusätzlicher touristischer Anlagen. Die Zahl der Bergfahrten wird laut dem Erläuterungsbericht langfristig nur um 10% steigen. Fakt ist jedoch: Die Kapazität soll um 90% (Sitzplätze) bzw. 160% (Sitz- und Stehplätze) steigen Zwischen 2015 und 2024 stiegen die Bergfahrten von 400'000 auf 900'000. Seit 2018 stiegen die Bergfahrten um 50%.		Die Kapazitätserhöhung ist nicht direkt mit einer Steigerung der Frequenzen gleich zu setzen. Die Auslegung der Kapazität orientiert sich an der Spitzentlastung und die Erhöhung der Förderleistung entspricht vorab einer Qualitätssteigerung, da die Befüllungszeit sinkt und die Gäste dadurch weniger Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Auf Grund der Erfahrungen mit dem Eiger-Express kann festgestellt werden, dass die Kapazität nicht ausgereizt wird, jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Qualität bei der Beförderung hat.	B
81	698	Direkte Linienführung Bort-First: Eine bislang unberührte Geländekammer würde beeinträchtigt werden. Ausbau der Mittel- und Bergstation: Im Berggebiet würde zusätzlicher Boden beansprucht werden und Wildruhezonen bedrängt.		Die Auswirkungen auf die Landschaft (neue Geländekammer) werden gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben diesbezüglich vertieft geprüft.	B
81	699	Schilt-Skilift (Sommerbetrieb mit «Wildlife Watching»): Grundsätzlich ist es zu begrüssen, Gästen die Flora und Fauna der Alpen näherzubringen und idealerweise gleichzeitig auf die Fragilität von Ökosystemen aufmerksam zu machen. Wenn dafür jedoch ein weiterer Lebensraum geopfert wird, sollte das Vorhaben im Sinne des Artenschutzes kritisch hinterfragt werden.		Kenntnisnahme. Zuständig für diese Beurteilung ist das BAV im Rahmen der Prüfung der Betriebsbewilligung. Das Vorhaben ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	B
81	700	Änderung der Überbauungsordnung: Ein Schritt in eine Entwicklung, welche unsere sensiblen Landschaften dauerhaft und unumkehrbar gefährden könnte. Überwachung, Schutz und Pflege des gesamten Firstgebiets: Diverse landschaftlich relevante Orte (Beispiel Bachalpsee) haben sich zu Hotspots für Touristen, Wanderer und Naturliebhaber entwickelt - leider nicht nur im positiven Sinn (Wildcamping, Littering, Betreten abseits von Wegen). Besucher werden bis dato kaum auf geltende Verhaltensregeln in der Natur aufmerksam gemacht und Verstöße oftmals in Kauf genommen. Durch die Kapazitätserhöhung der Firstbahn würden an diversen Ausflugszielen die Besucherzahlen steigen und es fehlt ein Konzept, welches Verhaltensregeln - und damit den Schutz eines so wichtigen Lebensraums verschiedenster Arten - künftig erfolgreich vermittelt und sicherstellt.		Die Bahnen informieren die Gäste schon heute über das Verhalten auf und neben der Piste. Das Anliegen wird aufgenommen und dem Vorstand von Grindelwald Tourismus mitgeteilt.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
81	701	Neue Sesselbahn Isch-Schonegg: Geplant in einer Höhe von nur knapp über 1000 m.ü.M. In Zeiten der Klimaerwärmung sind solche Lagen nicht mehr schneesicher. Eine Beschneiung sollte im Sinne der Nachhaltigkeit kritisch hinterfragt werden.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell. Alternativ dazu werden auch einige Gäste künftig die Skibahn 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.	B
81	702	Appell an den Gemeinderat: Ich bitte den Gemeinderat, die weitere Planung und Umsetzung unabhängig und kritisch auf Natur- und Umweltschutz zu prüfen. Informationsunterlagen sollten transparent und volumäglich veröffentlicht werden. Nur so können wir Einheimischen den wahren Umfang des Projekts erfassen und begreifen, welche tiefgreifenden Folgen es für unsere Natur und Umwelt haben könnte. Gefordert sind: - Unabhängige Fachgutachten zu Natur- und Umweltschutz einfordern und publizieren - Einbezug von Umwelt- und Naturschutzorganisationen in allen Phasen - Transparente Offenlegung aller Teil- und Nebenprojekte - Realistische Prognosen zu möglichen Langzeitfolgen für Flora & Fauna statt beschönigender Annahmen - Umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit klaren Resultaten - Prüfung alternativer Varianten bei welcher nicht einzige die Optimierung des Dorfkerns priorisiert wird, sondern auch Umwelt- und Naturschutz eine Rolle spielt (Beispiele: Landschaftsschonende Linienführung, Dachbegrünung, Verwendung bestehender Trassen)		Das aktuelle Planungsdossier kann nur Teilprojekte beinhalten, die in der Nutzungsplanung (UeO/Baureglement) festgelegt werden müssen. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung der UeO prüfen die zuständigen Amts- und Fachstellen die Auswirkungen auf die Natur und Umwelt. Zudem wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Unterlagen werden mit der Auflage allen zur Kenntnis gebracht und durch die Umweltschutzverbände zusätzlich geprüft. Die Variantenprüfung erfolgte mit stimmiger Ausscheidung und Gewichtung von Kriterien.	A
81	703	«Ja» zu einer sorgsamen Erneuerung im Einklang mit unserer Natur und Umwelt. «Nein» zu einem überdimensionierten Ausbau, welcher Flora & Fauna opfert. Grindelwalds Zukunft liegt nicht in immer grösseren Bahnen und Freizeitanlagen, sondern im Schutz dessen, was uns einzigartig macht: Die Schönheit der Natur und die Vielfalt an Pflanzen und Tieren.		Wird zur Kenntnis genommen.	B
82	704	Es braucht eine überregionale Betrachtung und Planung der Touristenströme und des Verkehrs. Davon sind der ÖV (Bahn, Bus und Car), der MIV und der Langsamverkehr betroffen. Ein Ausbau und eine Kapazitätserhöhung bei der Firstbahn bringt das Fass zum Überlaufen. Betrachtet man die Nähe zum Eidgenössischen Jagdbann- und Wildtierschutzgebiet, ist eine Vermehrung der Gästezahlen nicht vertretbar.  Durch die Teilnahme an der Infoveranstaltung der Firstbahn werden wir eine Vermutung nicht los: Das ganze Projekt «überrumpelt» und überfordert die betroffenen Gemeinden und deren Einwohnerinnen. Hinten im Tal wird durch eine einzelne private Unternehmung eine Tatsache geschaffen (Ersatz Firstbahn) und alle sollen sich danach arrangieren.	Schon jetzt ist eine Überlastung der Infrastruktur, eine Überlastung und Überreizung der Einheimischen und der Natur offensichtlich. Das heterogene Verkehrsgemisch und die effektive Besuchermeute lösen schon heute negative Reaktionen aus. Die Firstbahn mit ihren diversen Touristenattraktionen hat schon heute schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur (Überdüngung Bachalpsee, Wild-Campierer).	Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugewachsen haben, die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6'000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5'000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können. Im übrigen erreicht die Planung mehrere Ziele der Gemeinde im öffentlichen Interesse, weshalb der Gemeinderat diese unterstützt und aktiv mitgestaltet.  Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Die Ergebnisse daraus fließen in die Planung der Firstbahn ein. Das Anliegen wird in das Dialogverfahren im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Grindelwald eingebracht.	B
82	705	Nach dem genauen Studium diverser Überbauungsordnungen, deren Änderungen und den Anhängen zu den Richtprojekten fällt auf, dass überall die Kubaturen vergrössert werden sollen. Noch ist nur geübten Fachpersonen klar, was da geschaffen wird. Speziell zu erwähnen ist die Zonenplan- und Baureglementsänderung Furenmatte. Jegliche Gestaltungsgrundsätze werden gestrichen. Nur so lässt sich eine überdimensionierte, Ortsbild- und Landschaftsschutz missachtende neue Talstation realisieren.		Die städtebauliche und architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt. Schlussendlich wird die Einpassung ins Ortsbild im seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren durch den Bund geprüft. Es wird nicht möglich sein, dass eine Ortsbild- und Landschaftsschutz missachtende Station entsteht.	B
83	706	Wir begrüssen die Idee, die neue Talstation der Firstbahn direkt am Bahnhof Grindelwald zu bauen. Wir sind auch überzeugt, dass das Dorf wegen diesem Standort nicht leer wird. Diese Befürchtungen standen beim Bau des Terminal ebenfalls im Raum und sie haben sich nicht bestätigt. Da die neue Firstbahn nochmal mehr Touristinnen und Touristen anlocken wird, ist es uns in erster Linie wichtig, dass Grindelwald dem hohen Verkehrsaufkommen gerecht werden kann. Dazu haben wir uns folgende Überlegungen gemacht:	Wir nehmen Bezug auf S.59 vom Erläuterungsbericht: Der Strassenverkehr wird trotz der genannten Massnahmen (Verkehrsleitsystem Matten und viertelstündlicher BOB-Verkehr) in Grindelwald künftig zunehmen. Auch hier im Dorf wird es ein klares Verkehrsleitsystem und konkrete Massnahmen brauchen.	In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
83	707	Eventuell wäre es eine Möglichkeit, dass die Einfahrt nach Grindelwald nur noch für gewisse Gruppen möglich ist (z.B. nur Gäste, welche eine Park- und Übernachtungsmöglichkeit nachweisen können, sowie Fahrzeuge mit einer Fahrbewilligung (Bewohner*innen sowie ihre privaten Besucher*innen, Lieferant*innen etc.).		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
83	708	Die Einfahrt nach Grindelwald wäre weniger attraktiv, wenn dafür eine hohe Gebühr bezahlt werden müsste (Barrièresystem?).		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden. Eine Zufahrtsgebühr ins Dorf ist rechtlich schwierig und wird die Touristen vermutlich nicht davon abhalten, ins Dorf zu fahren.	B
83	709	Wir begrüssen die Variante eines unterirdischen Busbahnhofes in der Talstation, denn so könnten Gäste direkt in alle Richtungen einsteigen und somit gäbe es weniger Fussverkehr über die Dorfstrasse/zum Bärplatz.		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
83	710	Der Bärplatz könnte als Eventplatz (möglicherweise gedeckt?) oder anderweitig genutzt werden.		Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen, welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Dieses Anliegen wird im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.	B
83	711	Für uns Einheimische sind Kurzzeitparkermöglichkeiten sehr wichtig: Post, Bahnhof (Ein-/ Aussteigen) sowie Firstbahn (z.B. Ausladen für Samstags-Ja der Kinder)		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
83	712	Veloparkplatz gedeckt mit genügend Platz auch für Fahrradanhänger und breite Ständer (für E-Bikes und Mountainbikes).		Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
83	713	Infrastruktur Talstation: Infocenter GT mit Öffnungszeiten 7/7.		Eine zentrale Gästeinformation liegt im Interesse des Betreibers. Wie sich Grindelwald Tourismus zu diesem Anliegen positioniert, ist nicht bekannt.	A
83	714	Infrastruktur Talstation: Öffentliche Toiletten: Wir begrüssen es, wenn öffentlich zugängliche Toiletten auch mit einem Wickelaum ausgestattet sind. Derzeit gelangt man zum Wickeltisch nur zu den Öffnungszeiten des Sportzentrums.		Kenntnisnahme. Dies ist im Rahmen der UeO zulässig und im Rahmen des Bauprojekts zu berücksichtigen.	A
83	715	Infrastruktur Talstation: Geschäfte: Einheimische Geschäfte sollen bei der Vermietung von Räumlichkeiten priorisiert werden und ihnen sollen gute Konditionen geboten werden.		Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	B
83	716	Auf dem jetzigen Standort der Talstation sollten unbedingt Wohnungen für Einheimische / Mitarbeitende geplant werden.		Die Firstbahn beabsichtigen das frei werdende Areal selbst weiter zu entwickeln. Im Rahmen der Ortsplanung, Aufhebung der ZöN wird die Gemeinde die Ausrichtung der zukünftigen Nutzung beeinflussen.	B
83	717	Tagesgäste, welche die Bahnen und somit die Infrastruktur Grindelwalds nutzen, sollten dafür eine Abgabe bezahlen. Übernachtungsgäste mit Gästekarte und Einheimische mit Einheimischenausweis wären von dieser Gebühr ausgenommen.		Zurzeit wird die kantonsweite Einführung einer Tageskurtaxe geprüft. Unabhängig davon wird der Gemeinderat im Rahmen des Infrastrukturvertrags einen Infrastrukturbetrag pro Guest verhandeln.	A
83	718	Beim Gesundheitszentrum fehlt ein Heli-Landeplatz. Könnte dieser eventuell auf/bei der neuen Firstbahn-Talstation geplant werden? Ebenfalls sollte ein Parkplatz für eine Ambulanz (Pikett-Dienst / Zufahrt) geplant werden. Wir finden es allgemein wichtig, dass wieder eine Ambulanz in Grindelwald stationiert ist.		Der Standort Fuhrenmatte wird für einen Ambulanzstützpunkt als nicht zielführend betrachtet. Zudem ist die Spitalversorgung und damit einhergehend der Ambulanzstützpunkt kantonal geregelt. Ein Heli-Landeplatz auf einem Seilbahngebäude ist mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht umsetzbar.	A
83	719	Neu geplante Strecken für Trottinettes und Mountain-Carts von First nach Schreckfeld. Es ist wichtig, dass diese neuen Strecken an den Sportanlässen (Eiger Ultra Trail, Eigerbike) zeitweise gesperrt werden könnten, sollte dies sicherheitstechnisch notwendig sein.		Wird zur Kenntnis genommen mit entsprechender Berücksichtigung bei der Anlassplanung.	B
84	720	Die vorliegende Planung ist jedoch unausgegoren und beruht auf unvollständigen Variantenstudien und mangelhaften Interessenabwägungen. Wir beantragen deshalb eine Überarbeitung der Planung. Unterlagen mangelhaft: Die vorliegende Planung läuft unter dem Titel «Ersatz Firstbahn». Dieser Name ist irreführend. Durch die neue Linienführung, welche eine neue Beschäftigungsanlage Schreckfeld-First erfordert, handelt es sich um ein Projekt, das Mehrkapazitäten und neue Bahnen schafft und einem Ausbauntspricht. In den Unterlagen fehlen zudem Visualisierungen zu den Linienführungen und Stationen. Auch wenn auf dieser Stufe die genaue Ausgestaltung der Stationen noch nicht klar ist, wäre eine Darstellung der notwendigen Volumina zwingend nötig für die Beurteilung des Projekts. Diese fehlen z.B. für die Erweiterung der Station Bort.		Die Vollständigkeit und Rechtmäßigkeit bzw. Genehmigungsfähigkeit der Planung werden von der zuständigen kantonalen Behörde im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens und des Genehmigungsverfahrens geprüft. Die Linienführung wurde im Rahmen eines umfassenden Variantenvergleichs auf Basis von vordefinierten Kriterien erarbeitet. An der Planung wird festgehalten. Ergänzungen des Planungsdossiers werden gestützt auf die Mitwirkung geprüft und allenfalls vorgenommen. Visualisierungen und detaillierte Ausführungen zur Landschaftseinpassung der Linienführung werden erstellt.	B
84	721	Kapazitätserhöhung problematisch: Was die eigentliche Absicht hinter der Bahnerneuerung ist, wird in den Unterlagen widersprüchlich beschrieben. So soll primär die Qualität des Angebots verbessert werden, indem durch eine Erhöhung der beförderten Passagiere pro Stunde die Wartezeiten in den Spitzenstunden wegfallen. Trotzt einer Verdoppelung der Förderleistung wird aber nur mit einem Anstieg der Gästezahlen von 10% gerechnet. Was aber feststeht: Die Kapazitätserweiterung der Firstbahn führt zu Mehrfrequenzen und einem Ausbau von Infrastrukturen mit negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Und dies in einem Raum, der schon heute stark belastet ist.		Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spalten gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben, die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6'000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5'000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können.	B
84	722	Aus landschaftlicher Sicht ist die beabsichtigte Konzentration des Erlebnisangebots zwischen First und Schreckfeld zu begrüssen. Das führt zu einer Entlastung anderer Gebiete und entschärft dort die Nutzungskonflikte. Gleichzeitig steht im Erläuterungsbericht, dass das Erlebnisangebot zwischen First und Schreckfeld erweitert werden soll. Der First-Flyer und First-Glider führen schon heute durch die kreischenden Gäste zu einer Lärmbelastung von ruhigen Gebieten. Einen Ausbau dieser auf Adrenalinkick fokussierten Spassinfrastruktur am Berg, welche keinen Bezug zur Berglandschaft hat, sondern die Berge nur zur Kulisse verkommen, stehen wir kritisch gegenüber. In welchem Umfang und in welcher Form das Erlebnisangebot auf der First ausgebaut werden soll, wird nicht weiter ausgeführt - auch das ist eine Schwäche der vorliegenden Planung.		Bei der genannten Erweiterung der Adventure-Angebote handelt es sich lediglich um eine mögliche Erweiterung des First Glider/First Flyer mit einer neuen Seilachse, um die bestehenden Anlagen zu entlasten und die Wartezeiten zu verkürzen.	B
84	723	Schliesslich fehlt dem Vorhaben «Ersatz Firstbahn» ein zugrundeliegendes Tourismuskonzept, welches die Qualitäten des Raums und die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung berücksichtigt. Wie an anderen hoch frequentierten Tourismusorten stellt sich auch in Grindelwald die Frage, welche Art von Tourismus und welche Gästefrequenz für seine Bewohner: innen aber auch für die Natur und Landschaft verträglich sind. Die Auseinandersetzung mit diesen Fragen hat die Gemeinde Grindelwald und die Firstbahnen offenbar nicht geführt. Die einzigen Motive, die wir in der Planung sehen sind eine Steigerung der Frequenzen und eine Verkürzung der Reisezeit. Statt Qualität steht Quantität im Vordergrund.		Im Vordergrund steht die Qualitätsverbesserung, sowohl für die Gemeinde wie auch betrieblich.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
84	724	Variantenprüfung unvollständig: Die Variantenprüfung ist ungenügend. Wir sehen grundsätzlich die Vorteile einer Talstation Furenmatte, welche das direkte Umsteigen von der Bahn auf die Gondel ermöglicht. Allerdings ist eine neue Bahnstation für eine 3S-Bahn mitten im Dorf aus Ortsbildgründen sehr herausfordernd. Wir sind irritiert über das Vorgehen der Firstbahnen. Uns scheint, als diene die Variantenprüfung nur dazu, die von den Firstbahnen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen favorisierte Variante zu legitimieren. Das kommt darin zum Ausdruck, dass das Bahnsystem vorgängig festgelegt wurde und bei den Linienführungen nur die „technisch möglichen“ geprüft wurden. Das führte dazu, dass eine naheliegende Variante gar nicht untersucht wurde. Und zwar die Linie Furenmatte-Bort-Schreckfeld-First. Diese Linienführung würde zu keiner zusätzlichen Belastung der Landschaft gegenüber heute führen und keine neue Beschäftigungsanlage erfordern. Die Variantenprüfung ist deshalb unvollständig. Die Benutzung der verschiedenen Faktoren lässt sich zudem über weite Teile nicht nachvollziehen.		Die Variantenprüfung wurde aus Sicht der Gemeinde korrekt und vollständig durchgeführt. Ab dem Standort Furenmatte müssen einige Häuser überquert werden. Um die Auswirkungen zu minimieren, wurde bewusst ein Seilbahntyp gewählt, der möglichst hoch über die Häuser und den Wald verläuft (vermeiden von Waldschneisen).	B
84	725	Landschaftsschutz in Interessenabwägung untergewichtet: In der Variantenprüfung und im Erläuterungsbericht wird wiederholt erwähnt, dass die Direktverbindung Bort-First zu einer Verbesserung der Landschaft führe. Das bleibt aber eine kühne Behauptung und wird nicht weiter begründet. Diese Variante führt zwar dazu, dass die Verbindung Bort-Schreckfeld zurückgebaut werden kann. Die direkte Linie Bort-First kommt aber in eine bisher nicht erschlossene und nicht vorbelastete Landschaft zu liegen. Wie oben bereits erwähnt vermissen wir Visualisierungen, die eine Beurteilung dieses Neu- bzw. Rückbaus überhaupt ermöglichen würde. In der Variantenprüfung und Interessenabwägung fehlt eine fachlich fundierte und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den landschaftlichen Auswirkungen der verschiedenen Möglichkeiten zur Erneuerung der Firstbahn. Die vorliegende Planung ist unausgegoren und beruht auf unvollständigen Variantenstudien und mangelhaften Interessenabwägungen. Wir beantragen deshalb eine Überarbeitung der Planung.		Die Auswirkungen auf die Landschaft werden, gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben, vertieft und überprüft, unter anderem auch mit Einsatz von Visualisierungen.	B
85	726	Der Ersatz der Firstbahn wird in der geplanten Ausführungsvariante (Linienführung und Stationsstandort) abgelehnt. Es sei daher auf den Erlass der geplanten Änderung der Überbauungsordnung Furenmatte inkl. Änderung Zonenplan und Baureglement Furenmatte zu verzichten und die Planung unter den hier nach genannten Gesichtspunkten zu revidieren. Vorliegend wird nicht der Ersatz der Firstbahn kritisiert. Ob diese ersetzt werden muss, ist von in dieser Hinsicht fachkundigeren Personen zu beurteilen. Hingegen wirft die jetzige Ausführungsplanung grosse Fragezeichen und Sorgen hinsichtlich deren Auswirkungen insb. auf das Leben der Bewohner Grindelwalds auf, weshalb im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens innert (verlängerter Auflage-) Frist Einwendungsgründe geäussert werden:		Wird zur Kenntnis genommen.	B
85	727	Neubau Firstbahn - Notwendigkeit: Ziel des Ersatzes der Firstbahn ist es, den heutigen Bedürfnissen und Gegebenheiten (insb. der erforderlichen Förderkapazität der Besucher) gerecht zu werden. In der Dokumentation «Variantenstudium Firstbahn» vom Juni 2025 (in der Folge als «Variantenstudium» bezeichnet) wird der Ersatz der Firstbahn unter anderem damit begründet, dass es aufgrund der Kapazitätsgrenze der Seilbahn zu Wartezeiten bis zu 40 Minuten kommen kann. Insgesamt würden die Förderkapazität und die fehlenden Warteräume der heutigen Seilbahn der Nachfrage an Spitzentagen nicht gerecht. Dabei wird weiter ausgeführt, dass nicht viele Spitzentage existieren und dass diese in der Tendenz abnehmen würden. Die Abnahme von ohnehin schon begrenzt vielen Spitzentagen scheint kaum Grund für die Erweiterung der Förderkapazität zu bieten. Ebenfalls im Widerspruch zur Begründung des Ausbaus steht die Planung von mehrheitlich Sitzplätzen, nehmen diese erfahrungsgemäss mehr Raum ein als Stehplätze. Das Argument der erforderlichen höheren Förderkapazität erscheint damit mindestens fragwürdig, allenfalls könnte der genannten Problematik mit attraktiveren Wartemöglichkeiten weitaus weniger aufwendig entgegengekommen werden. Ein öffentliches Interesse am Ausbau der Kapazität der Firstbahn erscheint somit nicht gewichtig.		Die Erhöhung der Förderkapazität dient dem Abbau von unangenehmen Warteschlangen (Entlastung Dorf und Gästekomfort) - an Spitzentagen wie auch an normalen Tagen. Es wäre stossend, der so erreichten Verbesserung des Gästekomforts mit überwiegend Stehplätzen wieder entgegenzuwirken. Betrieblich ist die Beförderungsqualität von hoher Bedeutung, weshalb überwiegend Sitzplätze angeboten werden sollen.	B
85	728	Wahl des Stationsstandorts Furenmatte - fehlende Nachvollziehbarkeit: 2. Im Variantenstudium wurden verschiedene Standorte geprüft. Die Begründung des Standorts Furenmatte ist jedoch nicht nachvollziehbar. 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. Auch und insbesondere wurde kein Konzept vorgelegt, wie künftig mit den steigenden Besucherzahlen umgegangen werden soll, obwohl klar mit einem Anstieg dieser Zahlen gerechnet wird. Auch auf den Einfluss auf die Lebensqualität der Dorfbewohner wurde nur ungenügend Rücksicht genommen. Es ist daher unerlässlich, dass für ein ausgewogenes Variantenstudium die hier vorgenannten Punkte mitberücksichtigt werden. Diese muss durch eine unabhängige Fachinstitution vorgenommen werden. Eine umfassende Interessenabwägung würde zu einem anderen Ergebnis bzw. zu einem anderen Stationsstandort führen.		Die Vollständigkeit und Rechtmässigkeit bzw. Genehmigungsfähigkeit der Planung werden von der zuständigen kantonalen Behörde im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens und des Genehmigungsverfahrens geprüft. An der Planung wird festgehalten. Ergänzungen des Planungsdossiers werden gestützt auf die Mitwirkung geprüft und allenfalls vorgenommen.	B
85	729	Insbesondere hat die EG Grindelwald ein Tourismusentwicklungskonzept vorzulegen, ansonsten fehlt es den Stimmbürgern der EG Grindelwald an einer wesentlichen Entscheidgrundlage.		Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	B
85	730	Auswirkung auf die Verkehrsproblematik : Zur Furenmatte wurde im Variantenstudium angegeben, dass die raumplanerischen Kriterien dadurch erfüllt seien, dass der gewählte Standort der Talstation sowohl mit motorisiertem Individualverkehr als auch mit ÖV erschlossen sei bzw. dass eine optimale Anbindung an das Dorf bestrebe. Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden. Die Verkehrs- und Parkplatzsituation ist bereits heute sehr angespannt in Grindelwald. Im Variantenstudium wurde nicht (genügend) berücksichtigt, dass die Verlegung der Bahnstation zu einem erheblichen Anstieg an Personenverkehr mitten im Dorfkern führen wird. Im Gegensatz zum jetzigen Standort der Firstbahn wird ein zusätzlicher Verkehrsknoten mitten ins Zentrum verlegt. Dies wird einerseits die bereits heute vorhandenen Menschenmengen um den Bahnhof herum vergrössern und andererseits auch zusätzlich erhebliche Mengen an Personenwagen mitten ins Zentrum leiten (anstatt dass diese bereits am Eingang des Dorfes parkiert werden können). Solche Knotenpunkte sind unangenehm hektische und überlaufene Orte, welche bei Möglichkeit durch die Verteilung auf mehrere Standorte (Zugbahnhof / Seilbahnstation) vermieden werden müssen. Ein unterirdisches Parkhaus bei der Furenmatte soll Zubringerverkehr zwar vermeiden (fraglich, wie das der Entlastung des Verkehrs im Dorf dienen soll), dennoch sind mögliche Auswirkungen auf Zufahrtswege, Tunnels oder Umfahrungen unklar, insbesondere unter dem Aspekt der fehlenden Vergrösserung dieser Zufahrtswege. Der bessere Anschluss mit dem ÖV an die Bergbahn wird kaum die Bequemlichkeit des Personenwagens ersetzen. Die angepriesene Mehrnutzung des ÖVs durch die bessere Erschliessung dessen ist daher schlicht unrealistisch. Insgesamt fehlen konkrete Angaben zum erwarteten Verkehrsaufkommen, zu An- und Abreisezeiten sowie zur Reisebus- und Parkplatzkoordination. Hier fehlt eine belastbare Prognose zur Fahrgärtzahl im Winter und Sommer sowie zur Stosszeitenplanung. Es fehlt an einem offensichtlich notwendigen Verkehrskonzept, welches mit dem geplanten Ersatz der Firstbahn zusammen koordiniert werden muss. Damit ist das zurzeit vorgesehene Projekt klar ungenügend erschlossen.	Der vorgesehene Standort soll insb. dazu führen, dass der heutige stark belastete hintere Dorfteil entlastet wird. Es ist nicht zu erwarten, dass mit der Verschiebung der Station viel Mehrverkehr im Bereich des Bahnhofs entsteht, da diese möglichst vorher auf die bestehenden Parkplatzangebote gelenkt werden sollen. Es wird kein "zusätzlicher Verkehrsknoten mitten ins Dorf verlegt", aus Sicht der Gemeinde wird lediglich der störende Verkehrsknoten im Bereich der heutigen Talstation eliminiert. Es kann ein gewisser Parkplatzsuchverkehr im Gebiet Bahnhof/Spillstatt entstehen, was im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept Grindelwalds behandelt wird.	A	

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
85	731	Überufernder Tourismus: Die Anzahl Touristen in Grindelwald hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Das Dorf stösst an seine Kapazitätsgrenzen bzw. hat diese bereits überschritten. Mit dem geplanten Ersatz der Firstbahn soll die Kapazität für Touristen erhöht und die Attraktivität Grindelwalds für diese noch gesteigert werden. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass der Rest von Grindelwald diesen Besucherzahlanstieg nicht tragen können. Der enge Bahnhofplatz in Grindelwald weist die erforderliche Kapazität für das mit dem Bau der Firstbahn am Standort Furenmatte unvermeidbare Mehr an Besuchern ebenso wenig wie der Dorfkern selbst auf. Der Massentourismus führt bereits heute zu einer Überbelastung und Überstrapazierung Grindelwalds, dies sollte nicht noch weiter gefördert werden, droht denn die Gefahr, dass Grindelwald dadurch an Authentizität und landschaftlichem Reiz verliert. Der Massentourismus wirkt sich negativ auf das Ortsbild und den ursprünglichen, traditionellen Charakter Grindelwalds aus. Wird die fehlende heutige Notwendigkeit des Ausbaus der Firstbahn berücksichtigt, schafft die Firstbahn ein Problem (mehr Gäste), zu welchem sie gleichzeitig Lösung (mehr Kapazität) bieten will, ohne dabei die Auswirkungen auf den Rest des Dorfs zu berücksichtigen.		Dank dem neuen Standort bleiben die Auswirkungen auf die Gemeinde überschaubar, die Gästeströme können so viel besser entflektet werden. Heute sammeln sich die Besucher:innen der Firstbahn hingen in der Gemeinde und die Dorfstrasse ist intensiv, fast "überwuchernd" genutzt. Mit dem neuen Standort der Firstbahn wird diese "Menschenansammlung" primär auf dem Bahnhofplatz gebündelt und so der Rest des Dorfs entlastet. Der Bahnhofplatz wird im Rahmen der Planung bzw. des Bahnbaus umgestaltet, um dieser neuen Situation gerecht zu werden und allen Nutzer:innen einen angenehmen, funktionalen Raum zu bieten. Die Anzahl Touristen im Dorf ist nicht alleine auf das Angebot der Firstbahn zurückzuführen. Eine verbesserte Information und Lenkung soll die Problematik entschärfen und die Qualität erhöhen.	A
85	732	Der geplante Ersatz der Firstbahn ist nicht im kantonalen Richtplan verankert. Dieser zieht jedoch weiträumige landschaftliche Auswirkungen, ein hohes Verkehrsaufkommen, erhöhte Umweltbelastungen und ein massives Mehr an Besucherzahlen mit sich. Diese Auswirkungen müssen antizipiert und entsprechend ordentlich geplant und minimiert werden. Mit diesen beispielhaften, jedoch nicht abschliessenden Aufzählungen hat der Ersatz der Firstbahn, wie er heute vorgesehen ist, gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt und begründet somit eine Richtplanerfordernis. Ebenfalls wäre die Verankerung im Richtplan eine ideale Möglichkeit, um eine Grundlage zu schaffen, auf welcher eine detailliertere Planung der Auswirkungen (Verkehr, Tourismus) des geplanten Projekts weitergeführt werden kann.	Richtplanerfordernis Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG besteht für Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt die Pflicht einer Grundlage im Richtplan. Aufgaben sind dann zwingend im Richtplan zu erfassen, wenn eine qualifizierte Raumwirksamkeit vorliegt, die Aufgaben von erheblicher räumlicher Bedeutung sind und für die weitere Richtplanung oder für die zu steuernde raumwirksame Tätigkeit sach- oder prozessbestimmende Tragweite aufweisen (BEAT STALDER, Bernisches Verwaltungsrecht, § 7, N 28).	Es ist grundsätzlich richtig, dass für das Vorhaben eine Richtplanerfordernis besteht. In Absprache mit dem zuständigen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hielt dieses fest, dass die Richtplanerfordernis abgedeckt sei, sofern die Bahn und die restlichen Anlagen im Intensiverholungsgebiet First (kant. Richtplan) liegen. Intensiverholungsgebiete sind explizit für touristische oder Erholungsnutzungen vorgesehen, welche mit hohen Besucherzahlen verbunden sind und raumwirksam sind. Entsprechend wird zurzeit eine leichte Erweiterung des IEGs durch das AGR geprüft, da die neue Linienführung der Bahn zu einem kleinen Teil ausserhalb des bestehenden IEGs liegt. Die Aufnahme der vorgesehenen Linienführung der Firstbahn (wie dies für die V-Bahn vorgenommen wurde) oder von weiteren Anlagen in den kantonalen Richtplan ist gemäss AGR nicht wünschenswert.	B
85	733	Umweltschutzrechtliche Aspekte: Der geplante Ersatz der Firstbahn am Standort Furenmatte nimmt ungenügend Rücksicht auf Landschaft, Wald, Natur und Tiere. Würde die Seilbahn am jetzigen Standort belassen und erneuert, würde es bei der bestehenden Beeinträchtigung der genannten Schutzgüter bleiben und das nun geplante zu bebauende Gebiet könnte unbeeinträchtigt erhalten bleiben. Mit diesem schonenderen Umgang von unbenutzter bzw. unbebauter Fläche wäre umweltschutzrechtlichen, aber auch heimatschutzrechtlichen Bedürfnissen besser gedient.		Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich führt. Mit dem neuen Standort können diese Probleme gelöst werden. Die Variantenprüfung ist unter für alle Varianten gleicher Voraussetzungen erfolgt, was dem Standardvorgehen entspricht. Somit haben bestehende Beeinträchtigungen der Umwelt gleich wie zukünftige gewichtet zu werden - sprich bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung sind gleich zu gewichten wie neue Auswirkungen. Denn bei einer Verschiebung der Bahn entfallen die Beeinträchtigungen der heute betroffenen Objekte, Landschaften und Lebensräume.	A
85	734	Hotel Schweizerhof - Einbezug des Denkmalschutzes: Betreffend gestalterische Auswirkungen auf das zurzeit als erhaltenswert eingestufte Hotel Schweizerhof, welches durch die Station der Firstbahn direkt betroffen sein wird, sollte der zuständige Denkmalschutz zur Planung hinzugezogen werden. Darüber hinaus sollte eine allfällige Erweiterung des Hotels Schweizerhof mit einem allfälligen Bau der Station der Firstbahn koordiniert werden.		Dies ist nicht Bestandteil der UeO. Auf das Hotel als Objekt des Denkmalschutzes wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe durch qualifizierte Fachpersonen geachtet. Somit ist kein direkter Einbezug des Denkmalschutzes erforderlich. Die Erweiterung des Hotels ist nicht Bestandteil der UeO. Diese Flächen werden der Kernzone zugewiesen, sodass die Gestaltung und die baupolizeilichen Masse der Kernzone gelten. Es ist keine weitere Koordination notwendig. Die Besitzerschaft vom Hotel Schweizerhof ist selbst an der Planung einer Erweiterung.	B
85	735	Direkt betroffene Privatinteressen: Als Eigentümer von Stockwerkeigentumsgrundstücken Grindelwald-Gbbl. Nr. 181, ist meine Klientenschaft vom geplanten Ersatz der Firstbahn direkt betroffen. Wie der geplanten Überbauungsordnung Furenmatte entnommen werden kann, befinden sich ihre Chalets direkt angrenzend an den geplanten Seilbahnkorridor. Für die Eigentümer eines direkt betroffenen Grundstücks ist der geplante Standort der Furenmatte unhaltbar. Dies, weil ein Ort der Entspannung für sie aufgrund der Bauemissionen für eine erhebliche Dauer unerträglich wird. Das Grundstück der Einsprecher, planungsrechtlich als parkartige Erholungsstätte ausgeschieden, soll diese Eigenschaft verlieren, indem ihnen ein riesiger Gebäudeklotz vor die Aussicht gestellt wird und über ihren Köpfen neu eine Seilbahn betrieben werden soll.		Kenntnisnahme. Allfällige enteignungsrechtlichen Ansprüche werden in den dafür vorgesehenen Verfahren angebracht werden können.	A
85	736	Nach heutiger Bauordnung liegt die Furenmatte in der Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 1. Durch die Änderung der Bauvorschriften werden die baupolizeilichen Masse für die Fläche der neuen Überbauungsordnung Furenmatte aufgehoben (vgl. Art. 6 Abs. 1 und Art. 11 der geplanten UeV Furenmatte) oder stark gelockert (vgl. Art. 6 Abs. 2 der geplanten UeV Furenmatte). Dieser Freipass hat zur Folge, dass die Anwohner des Grundstücks Grindelwald-Gbbl. Nr. 181 mit einem riesigen Klotz vor der Nase rechnen müssen, welcher grösstenteils nicht einmal durch baupolizeiliche Masse beschränkt und damit für sie und (theoretische) Kaufinteressenten nicht abschätzbar ist. Eine solch gigantische Baute wurde die Umgebungsqualität der Chalets massiv beeinträchtigen und ihnen den billigen Wert einer massentouristischen Einrichtung verleihen. Das Verhältnis zwischen Belastung der Eigentümer der Chalets und Begünstigung der Inhaber bzw. Investoren der geplanten Firstbahn ist in keinem Masse vertretbar.		Die Gemeinde kann mit einem kommunalen Planungsinstrument nicht limitierend in das nachgelagerte, bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingreifen. Entsprechend ist die Festlegung von baupolizeilichen Massen für Seilbahngebäuden unzulässig, es dürfen nur der Korridor und der Baubereich festgelegt werden. Die Abstimmung zwischen technischen Anforderungen und räumlichen Verhältnissen ist Gegenstand des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens.	B
85	737	Diese Beeinträchtigung schränkt überdies die Verfügbarkeit der Eigentümer über ihr Eigentum in den nächsten 10 Jahren stark ein. Niemand hat einen Kaufinteresse an einem Chalet in der Bergregion, welches während eines geraumten Zeitraums mit erheblichen Bauemissionen und Bauverkehr beeinträchtigt ist. Dazu kommt die Rechtsunsicherheit, die diese Planung bewirkt und einen Verkauf so gut wie unmöglich werden lässt. Der Betrieb der Bahn würde auch künftig zu einem erheblichen Wertverlust des Grundstückes führen (insb. durch Lärm, Menschenmengen, Sichtbeeinträchtigung etc.). Daher sind Wert, aber auch Wohnkomfort massiv durch das geplante Projekt beeinträchtigt.		Die Ansicht, dass bereits das laufende Planungsverfahren rechtlich zu einer Eigentumseinschränkung führt, wird seitens Gemeinde nicht geteilt. Allfällige enteignungsrechtlichen Ansprüche werden in den dafür vorgesehenen Verfahren angebracht werden können.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
85	738	Die in Art. 26 Abs. 1 BV verankerte Eigentumsgarantie der Eigentümer des Grundstücks Grindelwald-Gbbl. Nr. 181 wird durch das projektierte Vorhaben nach dem Ausgeführt stark beeinträchtigt. Eingriffe in Grundrechte sind lediglich unter den Voraussetzungen von Art. 36 BV zulässig. Dabei seien insbesondere das erforderliche öffentliche Interesse (vgl. dazu Ausführungen unter Ziff. 1 hiervor) sowie im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung die Erforderlichkeit (keine gleich geeignete, aber mildere Massnahme möglich; vgl. Ausführungen unter Ziff. 6 hiervor) hervorgehoben werden. Sollte die zurzeit geplante Ausführungsvariante umgesetzt werden, hält sich meine Klientschaft ausdrücklich vor zu gegebener Zeit enteignungsrechtliche Entschädigungsansprüche geltend zu machen.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen, ebenso die neue Linienführung allgemein, welche gegenüber dem Bestand weniger Auswirkungen - auch auf das Grundeigentum - mit sich zieht. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse, sodass eine Enteignung im Falle, dass keine Einigung mit betroffenen Grundeigentümern erreicht werden kann, gerechtfertigt ist. Dies wäre jedoch die allerletzte Option und es ist zu hoffen, dass eine Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern möglich ist.	A
85	739	Die geplante Änderung der Bauordnung trägt denn auch den Schutzbauvorschriften der bestehenden ZPP Furenmatte zu wenig Rechnung, bzw. werden diese nicht übernommen. Auch die neue Bauordnung sollte vorsehen, dass neue Bauten mit den bestehenden ortsbildprägenden Bauten eine Gesamtwirkung entfalten und die Schönheit des Ortsbildes erhalten. Das langjährige Verständnis der Nutzung der Furenmatte sollte nicht einfach und ohne Weiteres verworfen werden. Neben der Klientschaft sind auch die Mehrheit der übrigen (Stockwerk-)Eigentümer des Grundstücks Grindelwald-Gbbl. Nr. 181 nicht mit dem projektierten Ersatz der Firstbahn einverstanden. Es wird zu gegebener Zeit ein entsprechender Beschluss der Stockwerkeigentümersammlung nachgereicht werden.		Die städtebauliche und architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude wird im Rahmen des parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe ermittelt. Schlussendlich wird die Einpassung ins Ortsbild wie gesetzlich vorgegeben im seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren durch den Bund geprüft. Es wird nicht möglich sein, dass eine Ortsbild- und Landschaftsschutz missachtende Station entsteht.	B
85	740	Sämtliche Planungsarbeiten in Bezug auf den Ersatz der Firstbahn seien zu sistieren, bis ein übergeordnetes Verkehrskonzept und ein Tourismusentwicklungskonzept der EG Grindelwald, erstellt durch eine von der Jungfraubahnen AG unabhängige Fachinstitution, vorliegen sowie eine Grundlage im kantonalen Richtplan geschaffen wurde.		Eine übergeordnete Gesamt-Betrachtung ist wünschenswert und wird insbesondere mit dem Gesamtverkehrskonzept Grindelwald erarbeitet. Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.	B
85	741	Das Ziel, die Firstbahn technisch und infrastrukturell zu erneuern - insbesondere um den öffentlichen Verkehr besser zu integrieren und das Ortszentrum zu entlasten - wird grundsätzlich unterstützt. Dennoch müssen die negativen Auswirkungen minimiert werden. Die heutige Planung berücksichtigt sehr einseitig die (wirtschaftlichen) Interessen der Bergbahn und ungenügend die der Anwohnenden. Der Slogan der Jungfraubahnen, Grindelwald den Grindelwaldern zurückzugeben, geht somit fehl. Die Kapazität der Bahn mag durch den Neubau gesteigert werden, aber die Kapazität des Dorfes, dieses Mehr an Besuchern mitten im Kern aufzunehmen, ist nicht gegeben.		Heute sammeln sich die Besucher:innen der Firstbahn hinten im Dorf und die Dorfstrasse ist intensiv, fast "überwuchernd" genutzt. Mit dem neuen Standort der Firstbahn wird diese Menschenansammlung primär auf dem Bahnhofplatz gebündelt und so der Rest des Dorfs entlastet. Der Bahnhofplatz wird im Rahmen der Planung bzw. des Bahnbau umgestaltet, um dieser neuen Situation gerecht zu werden.	A
86	742	Der Gemeinderat und die Bauverwaltung präsentieren uns Grindelwalderinnen und Grindelwaldern eine Planungsvorlage, welche auf Initiative, im Auftrag und auf Kosten der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahnen ausgearbeitet worden ist. So wird im Impressum sämtlicher Berichte des beauftragten Planungsbüros, der ecomoptima ag, ausdrücklich festgehalten, dass dieses wichtige kommunale Planungsgeschäft im Auftrag der Firstbahn AG ausgearbeitet worden ist. Ebenso handelt es sich beim «Verkehrskonzept» und ein Papier der Jungfraubahnen, das auf deren Briefpapier ausgedruckt worden ist. Dieses Vorgehen, d.h. das faktische Abdelegieren von wichtigen kommunalen Planungsaufgaben an den Leistungserbringer und Investor, ist zwar nicht überraschend und auch nicht aussergewöhnlich, birgt jedoch die Gefahr, dass sich die Planung nicht primär am wohlverstandenen öffentlichen Interesse orientiert, sondern einseitig den wirtschaftlichen Interessen des Grosskonzerns und Investors dient.  ... In diesem Sinne erwarten wir Mitwirkungsteilnehmende auch, dass unserer Stellungnahmen, für deren Ausarbeitung wir Zeit und Aufwand einsetzen, von den Gemeindebehörden ernsthaft geprüft werden und nicht nur an das von der Firstbahn AG beauftragte Planungsbüro zur (abschliagigen) Beantwortung weiterleitet werden.	Wir Bürgerinnen und Bürger von Grindelwald erwarten jedoch, dass die von uns gewählten Gemeindevertreter und Vertreterinnen die Bevölkerung und deren Interessen vertritt. Wenn Behördenmitglieder den Jungfraubahnen nahestehen, haben sie dies offenzulegen und in den Ausstand zu treten. Gemäss Art. 9 Abs. 1 Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Bern (VRPG) hat eine Person, die als Mitglied einer Behörde zu amten hat, in den Ausstand, wenn sie «aus anderen Gründen in der Sache befangen sein könnte».	Der Vorgang zur Beantwortung der MW-Eingaben wird im Mitwirkungsbericht erläutert. Der Gemeinderat will die Bevölkerung und die Mitwirkenden aktiv informieren (vgl. Kap. 1.6 Mitwirkungsbericht). Es ist bereits seit mehreren Jahren keine Vertretung des Gemeinderates mehr im Verwaltungsrat der Jungfraubahnen.	B
86	743	Orts- und landschaftsverträglicher Tourismus oder «Overtourism»? Grindelwald und die einheimische Bevölkerung leiden bereits heute unter dem Massentourismus. Wir alle kennen die Bilder der verstopften Strassen, der langen Autoschlange vor geschlossenen Bahnschranken, der überfüllten Züge, der Menschenmengen nicht nur im Dorf, sondern auch in der Natur - namentlich auf dem «Fun-Hügel» First, wo sie auf dem First Flyer, dem First Glider, dem First Mountain Cart, dem First Cliff Walk oder dem First Trottibike den Adrenalin-Kick suchen und finden. Viele Trottibiker sind mit der Talabfahrt Bort - Grindelwald überfordert; sie verfügen nicht über die Kraft, die Bremsen dauernd zu bedienen, was wöchentlich zu teils schrecklichen Unfällen führt. Unschöne Bilder des Massentourismus!		Das Adventure-Angebot soll künftig auf den Bereich zwischen First und Schreckfeld beschränkt sein. Bemühungen in diese Richtung sind angelaufen.	B
86	744	Die Verkehrs- und Tourismusprobleme lassen sich nicht einfach dadurch lösen, dass die Talstation der Firstbahn zum Bahnhof an die Furenmatte verlegt wird und die Berner Oberland-Bahnen AG (BOB) einen Viertelstunden-Taktfahrplan einführt. Durch den Ausbau der Transportkapazitäten der Bahnen werden noch mehr Touristen in unser Tal und unsere einzigartige Kulturlandschaft geführt. Den Profit daraus erzielen die Bahnen, die Last tragen wir Einheimischen. Profitieren tun wir Einheimische umso weniger, wenn die Gäste an den Dorfläden vorbei direkt auf First geschleust werden und nur an den Jungfrau bahnen-Shops in den Terminals und Bahnhöfen vorbeiziehen.		Der Standort der Talstation in der Furenmatte liegt sehr nahe zum Dorfzentrum mit den Geschäften, so das von den Gästen die Angebote auch genutzt werden können. Der Gemeinderat erstellt zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept Grindelwald. Die Ergebnisse daraus fließen in die Planung der Firstbahn ein. Das Anliegen wird in das Dialogverfahren im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Grindelwald eingebracht. Der Gemeinderat wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags einen Infrastrukturbeitrag pro Guest verhandeln.	A
86	745	Mit dem vorliegenden Projekt stellt sich die Grundsatzfrage: Ertragen wir, erträgt unser Dorf, unser Tal und unsere Landschaft einen weiteren (massiven) Ausbau des Massentourismus im Interesse der Profitsteigerung der Jungfraubahnen? Meine Meinung dazu ist klar: Tourismus ist für unser Dorf zwar wichtig, nicht aber in masslos gesteigertem Umfang. Qualität und Nachhaltigkeit statt Quantität.	Ich verweise dazu auf den jüngst auf der Plattform J erschienenen Beitrag von Peter Salvisberg «Saftige Portion Overtourism für den Reporter», welcher die Situation treffend beschreibt und mit dem folgenden Schluss endet: Im Zug nach Hause lasse ich den Grindelwald-Besuch noch mal Revue passieren. Dieses Gewimmel, diese Hetze, dieses Drängeln, die unverständlichen Wortschwallen in allen Sprachen - Massentourismus pur. Plötzlich tauch in den Gedanken mein schon lange verstorbener Tourismusprofessor Jost Krippendorf auf. Qualität statt Quantität forderte er: «Die Wertschöpfung des Tourismus wird durch dessen negative Auswüchse zunehmend geschmälert». Lehrt er uns Studierende ... vor vierzig Jahren. Wie recht er doch hatte. Er blieb ein Rufer in der Gletscherwüste.	Wird zur Kenntnis genommen.	b

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
86	746	Umfassendes Gesamtverkehrskonzept Bevor an einen Ausbau der Förderkapazitäten der Firstbahn zu denken ist, wäre es angezeigt, das Verkehrsproblem unabhängig von den Interessen der Jungfraubahnen zu analysieren sowie ganzheitlich und konzeptionell zu lösen. Die Verkehrsplanung kann nicht in die Hände der Jungfraubahnen gelegt und einzig nach Massgabe deren Interessen beschlossen werden. Die Jungfraubahnen sind zwar ein «Key-Player». Es obliegt aber nicht ihnen zu bestimmen, was im öffentlichen Interesse liegt. Dieser Entscheid liegt in den Händen der zuständigen Behörden und der Bevölkerung von Grindelwald.		In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
86	747	Es ist zu einfach zu glauben, die Verkehrs- und Parkierungsprobleme im Dorf ließen sich mit dem Verlegen der Talstation der Firstbahn von Gydisdorf zum Bahnhof sowie mit der Erstellung eines neuen unterirdischen Parkhauses und Busterminals bei der Furenmatte beseitigen. Mit dieser Verlegung sind die Probleme keineswegs gelöst. Dies umso weniger, wenn die Förderkapazitäten und die Besucherströme massiv gesteigert werden sollen. Eine nachhaltige Lösung würde meines Erachtens darin bestehen, am Dorfeingang genügende Parkierungsmöglichkeiten zu erstellen, ein optimiertes Busnetz zu realisieren (verdichteter Fahrplan, aber weniger Haltestellen) und den motorisierten Individualverkehr im Dorf mit geeigneten (polizeilich durchzusetzenden) Massnahmen zu Gunsten der Anwohnerinnen und Anwohner zu dosieren und zu lenken. Konkret sollte im Bereich der Unterführung Truffersbrunnen ein Tunneldurchstich mit unterirdischer Zufahrt zu einem Autosilo unter dem Bärplatz erstellt werden. Zugleich könnte auch der Bärplatz (endlich) gästefreundlich saniert werden; dieser sollte nicht als Bus- und PW-Parkplatz dienen. (Ein PW-Siloprojekt habe ich bereits vor vielen Jahren im Zusammenhang mit dem Kristallprojekt ausgearbeitet.) In Zusammenarbeit mit dem Regina-Projekt und dessen Einstellhalle könnten dadurch Synergien geschaffen werden. Sofern die Parkplätze und Einstellhallenplätze belegt sind, sollte dies bereits in Wilderswil und Zweisilfli angezeigt werden. Bei der Rothenegg könnte mittels geeigneter baulicher und verkehrstechnischer Massnahmen sichergestellt werden, dass die Weiterfahrt nur für Berechtigte möglich ist.	Der Fussmarsch vom Bärplatz bis zur Talstation Gydisdorf dauert nur ca. 8 Minuten. Zusätzlich steht der Bus zur Verfügung. Für Fussgänger und Kunden der Einkaufsläden würde die Dorfstrasse dadurch wesentlich aufgewertet und wir Einheimischen hätten erträgliche Verhältnisse im Dorf.	Jede Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die neue Firstbahn wird den zunehmenden Umstieg auf den ÖV also weiter fördern. Die Anzahl öffentlicher Parkplätze hat einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Dorf und insbesondere auf die Zufahrt ab dem Kreisel Rothenegg sowie generell die Zufahrt nach Grindelwald. Sofern zusätzliche Parkplätze im Grund geschaffen werden, sind die damit verbundenen Auswirkungen für diesen Dorfteil zu berücksichtigen. Die konkreten Vorschläge werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
86	748	Zum Ausbau der Förderkapazitäten der Berner Oberland-Bahnen AG (BOB), d.h. die Einführung des Viertelstunden-Taktfahrplans, ist sodann festzuhalten, dass dieser nur dann im öffentlichen Interesse von Grindelwald liegt, wenn das Park and Ride-System in Matten tatsächlich funktioniert und benutzt wird, die Parkleitsysteme ausgebaut und beachtet werden und die Niveauübergänge in Burglauenen und Zweisilfli aufgehoben werden. Das lange Warten vor geschlossenen Bahnschranken würde für uns Einheimische nach Einführung des Viertelstunden-Taktfahrplans (in beide Richtungen) noch weniger zumutbar, wenn bei den Bahnübergängen keine Unterführungen (oder Überführungen) erstellt werden. Die Jungfraubahnen sind gefordert, nicht nur in Burglauenen, sondern auch für die beiden Übergänge in Zweisilfli eine Lösung anzubieten.		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 Strassenbesitzer vor einigen Jahren im Zusammenhang mit der Erneuerung der Strassenbrücke über die weisse Lütschine eine Studie bezüglich Umlegung/Aufhebung der beiden Bahnübergänge in Zweisilfli 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.	A
86	749	Rücksichtnahme auf Natur und Landschaft: Was die Situation im Gebiet Grindelwald-First betrifft, bin ich der Auffassung, dass die Belastung der Natur, Landschaft und Tierwelt bereits heute durch die vielen Freizeit- und «Fun-Anlagen» und die Besucherströme grenzwertig gross ist. Mit dem neuen Bahnprojekt werden zusätzliche Belastungen geschaffen, so insbesondere durch das überfahren des Wildruhegebiets im Gebiet Ergizwald / Haselstein auf einer Länge von ca. einem Kilometer. Besonders im Winter ist die gesamte Wildruhzone, welche an das Banngelände nördlich des Wanderweges Bachalpsee - Grosse Scheidegg anschliesst, ein Rückzugsgebiet speziell für Gämse. Durch das neue Firstbahnprojekt würden die Störungen massiv zunehmen, was mit den massgebenden Vorschriften des Naturschutzgesetzes sowie der Jagd- und Wildtiergesetzgebung nicht vereinbar ist.		Auf der heutigen Linienführung wird das Wildruhegebiet bereits überfahren, wenn auch der Abschnitt etwas kürzer ist. Die Störungen des Wildes werden jedoch mit der höheren Seilfahrt und der deutlich reduzierten Anzahl an Kabinen voraussichtlich abnehmen. Ob die Planung Firstbahn mit neuer Linienführung aus Sicht des Wildtierschutzes genehmigungsfähig ist, prüfen die zuständigen kantonalen Behörden im Rahmen der kantonalen Vorprüfung und letztendlich der Genehmigung.	B
86	750	Nutzung bestehender Ressourcen; schonender Eingriff in Eigentumsverhältnisse: Wenn man die im Auftrag der Firstbahn AG erstellten Planungsunterlagen und die Variantenstudien liest, hat man den Eindruck, dass ein Belassen der Firstbahn am Standort Gydisdorf von Anfang an ausgeschlossen werden sollte. Die bei der Variantenwahl verwendeten Kriterien und deren Gewichtung sind einseitig auf die wirtschaftlichen Interessen der Firstbahn AG bzw. der Jungfraubahnen ausgerichtet. Dementsprechend erweist sich ebenfalls die Interessenabwägung als einseitig und nicht primär dem öffentlichen Interesse verpflichtet. Es ist objektiv nicht einzusehen, weshalb der Standort Gydisdorf und die bestehende Seilbahnnachse, für welche die Firstbahn AG über sämtliche Eigentums- und Durchfahrechte verfügt, aufgegeben und stattdessen ein gänzlich neues Seilbahnhof realisiert werden soll, für welches bestehende Ressourcen vernichtet und tief in die Eigentumsrechte zahlreicher Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer eingegriffen werden müssen (vielerorts unter Einsatz des Enteignungsrechts). Diese Aspekte wurden bei der bisherigen Planung nicht genügend berücksichtigt und gewichtet; die Variantenprüfung und Interessenabwägung sind nach meiner Auffassung mangelhaft.		Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich bringt. Diese wurden selbstverständlich im Rahmen der Variantenprüfung berücksichtigt. Die Variantenprüfung ist unter für alle Varianten gleicher Voraussetzungen erfolgt, was dem Standardvorgehen entspricht. Somit haben bestehende Auswirkungen, wie zum Beispiel frühere Eingriffe ins bzw. Beeinträchtigungen des Grundeigentums, wie auch künftige gleich gewichtet zu werden - sprich bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung sind gleich zu gewichten wie neue Auswirkungen. Mit der Verschiebung werden frühere Eingriffe ins Grundeigentum wieder aufgehoben. In diesem Lichte wurde festgestellt, dass die Verschiebung der Talstation insgesamt weniger Auswirkungen auf die Umwelt und auch auf das Grundeigentum mit sich führt.	A
86	751	Faire Entschädigungs- und Abgaberegelungen: Der Eingriff in die Eigentumsrechte der vielen betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist umso fragwürdiger, als die Firstbahn AG offenbar nicht bereit ist, die Wertverluste voll auszugleichen. Wird eine Liegenschaft nicht direkt überfahren, soll zudem gar keine Entschädigung ausgerichtet werden, obwohl die Minderwerte durch eine neue Seilbahn wenige Meter vor dem Haus erheblich sein können.		Die Entschädigungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, insbesondere kann die Verpflichtung zur Entschädigung oder die Höhe der Entschädigung nicht in diesem Verfahren festgesetzt werden.	A
86	752	Zudem wäre die Firstbahn AG im öffentlichen Interesse zu verpflichten, der Gemeinde Grindelwald für die von ihr zu tragenden Lasten eine angemessene Abgeltung zu leisten. Es ist nichts als fair, wenn die Jungfrau bahnen für die gewinnorientierte «Nutzung» unserer Kulturlandschaft eine Entschädigung bezahlt; die Gewinne versteuern sie bekanntlich in Interlaken.		Die Firstbahn AG mit Sitz in Grindelwald wird ausschliesslich in Grindelwald besteuert. Die Jungfrau bahnen Holding AG wird anteilmässig nach Anlagen in den Gemeinden besteuert. Der Gemeinderat wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags einen Infrastrukturbetrag pro Gast verhandeln.	A
86	753	Projektoptimierungen für Bikestrecke ab Mühlebach sowie für Zubringer Isch - Schonegg: Wie bereits erwähnt, besteht hinsichtlich des Trottibike-Rummels Handlungsbedarf. Die ungeübten und erschöpften Trottibiker sind mit dem Fahren auf zwei Rädern unter ständiger Betätigung der Bremsen überfordert, was namentlich im Bereich der viel befahrenden öffentlichen Strasse zwischen dem Schulhaus Mühlebach und dem Dorf zu äusserst gefährlichen Verhältnissen führt. Zur Entschärfung dieser Situation müsste meines Erachtens vom Schulhaus Mühlebach entlang der Linienführung der Skipiste eine Bikestrecke erstellt werden. Dies wäre mit geringem Aufwand möglich und würde zu einer wichtigen Entflechtung des Verkehrs und Minderung der Risiken führen.		Das Adventure-Angebot soll künftig auf den Bereich zwischen First und Schreckfeld beschränkt sein. Bemühungen in diese Richtung sind angelaufen.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
86	754	Hinsichtlich der Skipiste und der geplanten neuen Zubringerbahn Isch - Schonegg / Bodmi ist festzuhalten, dass deren Ausgangspunkt westlich der Brücke nicht ideal ist. Es ist für die Skifahrer mühsam und schwierig, die flache, häufig vereiste Strecke über die Brücke bis zur geplanten Talstation Isch zu fahren bzw. zu gehen. Kommt hinzu, dass hier Autoverkehr herrscht, was regelmässig zu gefährlichen Situationen führt. Es wäre weit sinnvoller, gästefreundlicher und weniger gefährlich, die Talstation östlich der Brücke zu planen.		Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenende Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell, wobei im weiteren Verfahren verschiedene Varianten zur Verbesserung der Rückführung geprüft werden sollen. 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.	A
87	755	Fehlen einer langfristigen, visionären Entwicklungsplanung für Grindelwald: Was in der aktuellen Planung gänzlich fehlt, ist eine übergeordnete, öffentlich diskutierte Vision, wie sich Grindelwald im Jahr 2050 verstehen will. In welcher Form soll sich der Tourismus entwickeln? Welche Rolle spielt der Ort für die einheimische Bevölkerung, für Erholungssuchende, für Natur und Landschaft? Und wie sollen Mobilität, Siedlungsstruktur und Nachhaltigkeit zusammen spielen? Ohne ein solches Zukunftsbild bleiben Einzelprojekte - wie der Ersatz der Firstbahn - isolierte Reaktionen auf kurzfristige ökonomische Interessen, anstatt Teil eines sinnvollen, ganzheitlich abgestimmten Entwicklungspfades. Die Gemeinde wird daher aufgefordert, einen Ideen- und Planungsprozess unter breiter Beteiligung der Bevölkerung zu initiieren - etwa in Form eines öffentlichen Wettbewerbs oder eines partizipativen Leitbildprozesses: „Grindelwald 2050 - Lebens- und Erholungsraum zwischen Tourismus, Natur und Dorfidentität“.		Der Gemeinderat Grindelwald hat eine Gemeindestrategie erarbeitet, die diese Themen behandelt.	B
87	756	Verkehr: Problem nicht gelöst - sondern ignoriert und verschärft: Die geplante Firstbahn-Erneuerung wird nicht zur Lösung der bereits heute prekären Verkehrssituation beitragen - im Gegenteil: Es wird weiterhin mit einem erheblichen Mehrverkehr gerechnet, sowohl im Individualverkehr als auch im Busverkehr. Die bestehenden Engpässe werden durch das Projekt nicht entlastet, sondern mit der geplanten Kapazitätserweiterung sogar noch verschärft. Das weiterhin auf hohe Individualmobilität ausgerichtete System ist nicht mehr zeitgemäß und ignoriert die Herausforderungen durch Klimawandel, Lärm, Emissionen, Flächenverbrauch und Lebensqualität im Dorf, welches grösste Spannungen zwischen Touristen und Wohnbevölkerung provoziert.		Ein primäres Ziel der Planung ist es, vermehrt auf den ÖV zu setzen und Anreize zu schaffen, auf die Individualmobilität zu verzichten. Dies ist mit ein Grund, weshalb die Lage der Talstation an der Furenmatte als ideal betrachtet wird. Im Rahmen des Ausbaus der Berner Oberland-Bahn auf einen 1/4-Stunden-Takt sowie der Tarifgestaltung für die Parkplätze der Jungfraubahnen werden unabhängig der Firstbahnplanung weitere Anreize für den Umstieg auf den ÖV zur Anreise gebildet. Mit der Kapazitätserhöhung können die heutigen Spitzen gebrochen und die Wartezeiten reduziert werden. Die statistische Auswertung der letzten Jahrzehnte zeigt auf, dass die Gesamtfrequenzen in den vergangenen Jahren durch eine bessere Auslastung über das ganze Jahr hinweg zugenommen haben, die Spitzenwerte der Tagesfrequenzen jedoch gleich geblieben bzw. sogar leicht zurück gegangen sind. Die Marke von 6'000 Besuchenden pro Tag wurde deutlich weniger Male erreicht (Winter), in den Sommermonaten liegen ein paar wenige Spitzentage bei über 5'000 Besuchenden pro Tag. Somit wird nicht damit gerechnet, dass die Besucherzahlen - selbst mit der vorgesehenen Kapazitätserhöhung - massgeblich steigen können.	B
87	757	Die bestehende Linienführung der Firstbahn ist aus Landschafts-, Verkehrs- und Naturschutzsicht deutlich verträglicher als die geplante Verlegung zur Fuhrenmatte. Eine Erneuerung am heutigen Standort ist ohne signifikanten Landschaftseintrag, ohne zusätzliche Belastung sensibler Zonen und ohne neue infrastrukturelle Engstellen realisierbar. Gerade darin liegt eine historische Chance für die Gemeinde Grindelwald: • Statt einer isolierten Seilbahnernuerung könnte - zusammen mit der Jungfraubahn - ein ganzheitliches Verkehrskonzept entwickelt und umgesetzt werden. Eine maßgebende finanzielle Beteiligung der Jungfraubahn ist zum Vorhinein anzustreben. • Die Beibehaltung der Linienführung ermöglicht schonende Modernisierung bei gleichzeitiger Stärkung des Dorfkerns. • Das Dorf hätte damit die Möglichkeit, nicht nur zu reagieren, sondern strategisch zu planen und zu gestalten - unter Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen.		Die heutige Linienführung ist aus Sicht der Firstbahn AG wie auch der Gemeinde problematisch, da der heutige Standort der Talstation Verkehrsprobleme mit sich bringt. Mit dem neuen Standort können diese Probleme gelöst werden. Die Variantenprüfung ist unter für alle Varianten gleicher Voraussetzungen erfolgt, was dem Standardvorgehen entspricht. Somit haben bestehende Beeinträchtigungen der Umwelt gleich wie zukünftig gewichtet zu werden - sprich bestehende Auswirkungen der Bahn auf der bestehenden Linienführung sind gleich zu gewichten wie neue Auswirkungen. Denn bei einer Verschiebung der Bahn entfallen die Beeinträchtigungen der heute betroffenen Objekte, Landschaften und Lebensräume.	B
87	758	Direkte Betroffenheit als Grundeigentümer - wirtschaftliche Einbussen und Konfliktpotenzial: Die neue Linienführung tangiert direkt mein Grundstück. Dort vermiete ich eine beschauliche Hütte, die unter dem Motto „Ruhe und Erholung in stiller Natur“ erfolgreich als Ferienunterkunft genutzt wird. Die geplante Firstbahn verläuft unmittelbar an der Terrasse sowie an sämtlichen Fenstern dieses beliebten Objekts vorbei. Der bisherige Charakter der Unterkunft - geprägt durch Abgeschiedenheit, Stille und Naturnähe - wird dadurch massiv beeinträchtigt. Dieses Geschäftsmodell lässt sich unter den neuen Umständen nicht in gleicher Weise weiterführen und erfährt eine deutliche Wertminderung und ist eine massive Einschränkung von persönlichem Recht. Eine angemessene Entschädigung ist daher zwingend erforderlich. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass ohne vorgängige Einigung mit den betroffenen Grundstückseigentümern von einer weiteren Planung abzusehen ist. Andernfalls entstehen erhebliche Mehrkosten und juristische Auseinandersetzungen, die durch frühzeitigen Dialog und alternative Lösungen vermieden werden könnten.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert. Es ist vorgesehen, die betroffenen Grundeigentümer:innen entsprechend zu entschädigen.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
87	759	Antrag: 1. Die geplante Linienverlegung zur Fuhrenmatte ist abzulehnen. 2. Die Bahn soll am bestehenden Standort mit aktueller Linienführung sachgerecht erneuert werden.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert.	B
87	760	3. Die Gemeinde wird aufgefordert, ein integrales Zukunftskonzept „Grindelwald 2050“ sowie ein umfassendes, koordiniertes Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, bevor über Infrastrukturprojekte dieser Tragweite entschieden wird.		In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fliessen in die Planung Firstbahn ein. Ein Zukunftskonzept von Grindelwald ist ein interessanter Ansatz in Zusammenhang mit einer Gesamtrevision der Ortsplanung, wo als erster Schritt ein Entwicklungsbild erarbeitet werden soll. Dies wird aufgenommen.	A
88	761	Kapazitäts- und Überlastungsprobleme: Eine weitere Ausweitung der Bahninfrastruktur dürfte zu einer Verstärkung statt Entlastung der Kapazitätsprobleme führen, die nicht im Interesse der Bewohner von Grindelwald stehen. Der Ort Grindelwald steht vor erheblichen Tourismus- und Verkehrs-Herausforderungen, der "Overtourism" ist täglich bereits heute überall im Tal spürbar.		Dank dem neuen Standort bleiben die Auswirkungen auf die Gemeinde überschaubar, die Gästeströme können so viel besser entflektet werden. Heute sammeln sich die Besucher:innen der Firstbahn hinten in der Gemeinde und die Dorfstrasse ist intensiv, fast "überwuchernd" genutzt. Mit dem neuen Standort der Firstbahn wird diese "Menschenansammlung" primär auf dem Bahnhofplatz gebündelt und so der Rest des Dorfs entlastet. Der Bahnhofplatz wird im Rahmen der Planung bzw. des Bahnbaus umgestaltet, um dieser neuen Situation gerecht zu werden und allen Nutzer:innen einen angenehmen, funktionalen Raum zu bieten. Die Anzahl Touristen in der Gemeinde ist nicht alleine auf das Angebot der Firstbahn zurückzuführen. Eine verbesserte Information und Lenkung soll die Problematik entschärfen und die Qualität erhöhen.	B
88	762	Fehlender objektiver Bedarf: Eine Modernisierung am bestehenden Standort erscheint möglich; eine neue Linienführung oder neue Stationen sind nicht zwingend erforderlich, zumindest nicht ohne umfassende, belastbare Bedarfsermittlung.		Mit der Talstation am neuen Standort soll das Ziel der Verlagerung der Anreise von Individual- und Gruppenreisenden auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden. Der künftige 1/4 Stunden Takt der Berner Oberland-Bahn wird diese Bemühungen entsprechend fördern. Die Qualität im Dorf soll verbessert werden. Das Anliegen, die bestehende Linienführung zu bevorzugen, wird nicht weiterverfolgt. Mit der neuen Firstbahn werden konkrete Probleme im öffentlichen Interesse beseitigt. Aus Sicht der Gemeinde sind damit Bedarf und Standortgebundenheit gegeben und die geplante Linienführung auch aus öffentlicher Sicht gerechtfertigt. Belastungen von einzelnen Liegenschaften sind leider nicht zu vermeiden, werden aber soweit möglich im weiteren Verfahren minimiert. Es ist vorgesehen, die betroffenen Grundeigentümer:innen entsprechend zu entschädigen.	B
88	763	Verkehrs- und Infrastrukturwirkungen: Erwartete Zuwächse bei Parkplätzen, Verkehr und Umsteigeprozessen dürften bestehende Staus und Verkehrsprobleme verschärfen, nicht mindern. Die erhoffte Verschiebung bei der Anreise vom privaten auf den öffentlichen Verkehr ist ein Wunschdenken, welches langjähriger Erfahrungen fundamental widerspricht.		Jede Verbesserung des ÖV-Angebots erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV genutzt wird. Mit der Verlegung der Firstbahn-Talstation wird die Anreise mit dem ÖV angenehmer und bequemer und somit attraktiver. Die neue Firstbahn wird den zunehmenden Umstieg auf den ÖV also weiter fördern. In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Die Aussagen werden den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.	B
88	764	Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz: Die hohe Anlagen (Seilbahnmasten) sowie diverse Baumassnahmen (große Um- oder Neubauten von Gebäuden, neue Liftanlagen) in sensiblen Natur- und Landschaftsbereichen widersprechen dem Erhaltungsziel der Region.		Eine abschliessende Darstellung der Auswirkungen insbesondere auf die Umwelt erfolgt im projektbezogenen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), welcher für das Plangenehmigungsverfahren erstellt wird. Im Rahmen des vorliegenden Planerlassverfahrens ist jedoch der Nachweis zu erbringen, dass die umwelt- und planungsrechtlichen Vorgaben (inkl. festgelegte Ziele der Region) eingehalten werden können. Dies wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung durch die zuständigen Behörden geprüft.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
88	765	Eigentums- und Rechtsfragen: Das Vorhaben könnte erhebliche Eingriffe ins Privateigentum bedingen. Enteignungen wären potenziell notwendig und abzuwägen gegen andere Optionen.		Dies wurde im Rahmen des durchgeföhrten Variantenstudiums berücksichtigt. Die Verschiebung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen, ebenso die neue Linienführung allgemein, welche gegenüber dem Bestand weniger Auswirkungen mit sich zieht. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse, sodass eine Enteignung im Falle, dass keine Einigung mit betroffenen Grundeigentümern erreicht werden kann, gerechtfertigt ist. Dies wäre jedoch die allerletzte Option und es ist zu hoffen, dass eine Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern möglich ist.	A
88	766	Die negativen Auswirkungen des Vorhabens übersteigen die von der Firstbahn erhofften und angepriesenen Vorteile. Öffentliche Interessen für dieses Vorhaben fehlen in der vorliegenden Planung oder sind reines Wunschdenken, es werden nur die privaten (!) wirtschaftlichen Interessen der Firstbahn berücksichtigt. Letztlich fehlt eine ganzheitliche Betrachtung. Wir fordern den Abbruch der Planung - oder eine grundlegende Neubewertung unter Einbezug aller öffentlichen Interessen.		Die Verlagerung der Talstation zur Verbesserung der Verkehrsprobleme im Dorf, die Verlagerung des Modalsplit und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sind klar öffentliche Interessen, ebenso die neue Linienführung allgemein, welche gegenüber dem Bestand weniger Auswirkungen - auch auf das Grundeigentum - mit sich zieht. So ist auch das Firstbahnprojekt und die Planung im öffentlichen Interesse.	A
88	767	Forderungen an eine zukünftige Planung: Entwicklungskonzept Grindelwald 2050 Initiierung eines Ideenwettbewerbs bzw. eines koordinierten Planungsprozesses für eine ganzheitliche, zukunftsorientierte Ortsplanung (Schwerpunkt Verkehr, Tourismus, Landschaft, Lebensqualität, Bergbahnen, Aussenräume, Natur- und Landschaftsschutz). Zentral dabei ist die Frage ob es tatsächlich "immer noch mehr" sein muss.		In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Konzept ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein. Ein Zukunftskonzept von Grindelwald ist ein interessanter Ansatz in Zusammenhang mit einer Gesamtrevision der Ortsplanung, für welche ein Entwicklungsbild und eine Gemeindestrategie erarbeitet wurden.	A
88	768	Forderungen an eine zukünftige Planung: Gästesegmentierung und Verkehrsplanung Klare Definition der angestrebten Gästesegmente (Tagesgäste, Gruppen, Langzeitgäste) und Entwicklung nachhaltiger Verkehrsmittel zur Minimierung von Umweltbelastung und Individualverkehr.		Wird zur Kenntnis genommen	B
88	769	Forderungen an eine zukünftige Planung: Koordination mit bestehenden/anderen Verkehrsprojekten Abstimmung von Verkehrs- und Transportlösungen, Logistik, Fuss- und Radverkehr sowie Reduktion von Car- und Individualverkehr; umfassende Berücksichtigung von ÖV Portalen und Bus-/Gruppenreisenden.		In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.	B
88	770	Forderungen an eine zukünftige Planung: Umwelt- und Naturschutz Prüfung von Alternativen mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft; bevorzugt Nutzung von Bestandsstrukturen und schon vorhandenen Anlagen.		Die Wahl der Linienführung stützt sich auf ein umfassendes Variantenstudium. Im Rahmen dieses wurden die Auswirkungen auf Natur und Landschaft, inkl. inventarisierte Gebiete, geprüft. Die neue Linienführung tangiert schützenswerte Räume, jedoch können anderweitige Belastungen dank Rückbauten sowie dank eines weniger störenden Bahnsystems deutlich reduziert werden. Die Auswirkungen auf die Landschaft (neue Geländekammer) werden gestützt auf die verschiedenen Mitwirkungseingaben im weiteren Verfahren vertieft geprüft und ergänzt.	A
88	771	Forderungen an eine zukünftige Planung: Rechts- und Eigentumsrahmen, Klarstellung der Eigentumsverhältnisse, Prüfung von Enteignungsfolgen und Verhältnismässigkeit, transparente Abwägung gegen andere Optionen.		Dies ist im Rahmen der fortschreitenden Planung so vorgesehen.	B
88	772	Formale Bitten: Offenlegung aller relevanten Unterlagen: Bereitstellung einer vollständigen, kohärenten Planungsgrundlage, inkl. Umwelt-, Verkehr- und Wirtschaftsauswertungen. Transparenter Entscheidungsprozess: Einbindung der Öffentlichkeit und der direkt betroffenen Ortsbevölkerung in nachvollziehbare Schritte, regelmässige Informations- und Diskussionsrunden sowie klare Fristen. Vorgehensweise bei Weiterverfolgung: Falls das Vorhaben fortgeführt wird, verlangen wir, dass eine griffige, belastbare Prüfung durchgeführt und veröffentlicht wird, und Rechts- sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen transparent dokumentiert werden.	Unser Ziel ist eine nachhaltige, ganzheitliche Ortspolitik, die Lebensqualität, Umwelt und wirtschaftliche Tragfähigkeit gleichermaßen berücksichtigt.	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen; bis zur öffentlichen Auflage werden die allenfalls zusätzlichen Grundlagen, welche für das Verständnis der Planung notwendig sind, erstellt sein und zur Kenntnisnahme dem Auflagedossier beigelegt.	B
89	773	Gleichzeitig sehen wir die Notwendigkeit, sich vertieft mit der Frage auseinanderzusetzen, wo Grindelwald in Zukunft stehen will. Wir schlagen vor, eine nicht ständige Kommission einzusetzen, die sich mit der Erarbeitung eines Leitbildes und eines darauf abgestützten Tourismuskonzepts befasst. Ein Vorschlag, wie diese Kommission strukturiert sein könnte, ist im Anhang enthalten.	Wir möchten festhalten, dass wir dankbar sind, mit der Firstbahn ein starkes Bahnunternehmen in Grindelwald zu haben. Die Fähigkeit der Bahn, Investitionen aus eigener Kraft zu tätigen, ist nicht selbstverständlich. Auch für die Zukunft wünschen wir uns die Firstbahn als finanzstarkes Unternehmen, das zusammen mit den lokalen Partnern Grindelwald als Ganzes weiterbringt.  Eine solche klare Auseinandersetzung und die Entwicklung eines verbindlichen Leitbildes ermöglichen es allen Leistungsträgern und Entscheidungsträgern der Gemeinde Grindelwald, ihre Entscheide konsequent an den gemeinsam definierten Zielen auszurichten und so eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen.	Der Gemeinderat hat ein Leitbild und eine Gemeindestrategie erarbeitet. Grundsätzlich sind alle Aufgaben in dieser Hinsicht bereits bei den bestehenden, gewählten Kommissionen und dem Gemeinderat angesiedelt.	A
89	774	Stellungnahme zur Planung und Nutzung der Bergstation: Positiv hervorzuheben ist die durchdachte Planung der Bergstation, wie sie am Informationsanlass vorgestellt wurde. Die Aufteilung der Bereiche sowie die vorgesehene Gäste-Lenkung erscheinen schlüssig und sinnvoll. Gleichzeitig möchten wir betonen, wie wichtig eine landschaftsverträgliche Gestaltung der Bergstation ist. Die bauliche Umsetzung sollte sich harmonisch in die alpine Umgebung einfügen - auf ausgefallene oder dominante Designs ist zu verzichten.		Kenntnisnahme. Die Gestaltung und bestmögliche Einpassung der Bergstation wird im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens 2. Stufe durch ausgewiesene Fachpersonen ausgearbeitet.	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	775	Stellungnahme zur Planung und Nutzung der Bergstation: Die geplanten kommerziellen Nutzungen innerhalb der Bergstation - etwa Gastronomie, Verkaufsflächen oder Beherbergungsangebote - werfen wichtige Fragen zur Vergabe auf. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diese Nutzungen ohne öffentliche Ausschreibung direkt oder indirekt an die Jungfraubahnen, deren Tochterfirmen oder verbundene Unternehmen vergeben werden sollen. Aus Sicht von Transparenz, Chancengleichheit und fairem Wettbewerb erscheint eine Ausschreibung dieser Flächen gerecht.		Rechtlich gibt es keine Grundlage dafür, dass diese Flächen öffentlich ausgeschrieben werden müssen.	B
89	776	Stellungnahme zur Planung und Nutzung der Bergstation: Ein zentrales Anliegen bleibt zudem die Nachhaltigkeit. Diese muss bei der Planung und Ausführung der Bergstation eine tragende Rolle spielen. Der Einsatz von Photovoltaik, nachhaltigen Baumaterialien und energieeffizienten Systemen ist konsequent umzusetzen. Die Bergstation sollte auch unter ökologischen Gesichtspunkten ein Vorbildprojekt für die Region darstellen.		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.	B
89	777	Stellungnahme zur Mittelstation Bort: Wir wünschen uns ein zeitnahe Konzept zur Erschliessung per Baustrasse und des späteren Werkverkehrs.  Ebenfalls ist zu prüfen, ob die Zufahrt nach Bort über Mühlebach künftig klarer geregelt werden kann, um nicht bewilligte Fahrten wirksam zu verhindern.		Ein Erschliessungskonzept für die Baustellen kann bereits erstellt werden, allerdings ohne Gewähr, da im Rahmen des nachgelagerten PGVs viele Projektänderungen möglich sind, welche allenfalls auch Änderungen des Baustellenkonzepts mit sich ziehen würden. Auf der Zufahrt nach Bort über Mühlebach besteht bereits ein Fahrverbot.	B
89	778	Stellungnahme zur Mittelstation Bort: Auch bei dieser Station sollte das Thema Nachhaltigkeit aktiv aufgenommen werden. Ein Beispiel wäre die Integration von Photovoltaikanlagen in die Station und die Werkstätten, um einen Beitrag zur lokalen Energieversorgung und zur Reduktion des ökologischen Fussabdrucks zu leisten.		Dies ist so vorgesehen, die Jungfraubahnen verfügen eigens über eine Nachhaltigkeitsstrategie, welche die angesprochenen Punkte miteinschliesst und ins Bauprojekt einfließt.	A
89	779	Stellungnahme zur Mittelstation Bort: Im Rahmen der geplanten Änderung der Überbauungsordnung (UeO) Bort sollte zudem klarer definiert werden, unter welchen Bedingungen eine Erweiterung des Hotelbetriebs erfolgen könnte. Ebenfalls ist es aus unserer Sicht unverzichtbar, dass der bestehende grosse Spielplatz im vollen Umfang erhalten bleibt, da er eine wichtige Funktion für Familien und die Naherholung erfüllt.		Die Festlegung von weiteren Bedingungen ist nicht vorgesehen. Die Hotelerweiterung ist bereits rechtskräftig. Der Spielplatz bleibt weiterhin möglich. Der Gemeinderat teilt die Ansicht, dass dieser erhalten bleiben soll.	B
89	780	Stellungnahme zur Talstation Furenmatte: Ziel ist, das Dorfzentrum zu stärken und Umsatz- und Frequenzverlagerungen zu minimieren. Im Umfeld der heutigen Talstation besteht das Risiko, dass neue Angebote Frequenz und Umsatz aus dem Ortsteil abziehen - dem ist mit geeigneten Gegenmassnahmen (z. B. Besucherlenkung, Nutzungsauflagen, Sortiments-/Angebotsabgrenzungen) entgegenzuwirken. Um erneute Leerstände zu verhindern, ist zudem klarzustellen, dass eine Angebotszentralisierung am Dorfeingang, die das bestehende Gewerbe direkt konkurrenziert, mit einem nachhaltigen Gewerbebetrieb in Grindelwald nicht vereinbar ist.  Zu klären ist insbesondere, welche Nutzungen vorgesehen sind, wer sie betreibt (lokale Anbieter vs. Filialen grosser Ketten), mit welchen Betriebszeiten und welcher Angebotslogik. Standortspezifische Funktionen wie ein Tourismusinformationsbüro oder bahnbetriebsnahe Dienstleistungen sind naheliegend; weitere Angebote sollten gezielt im Dorfzentrum verortet werden.  Da Angebot und Gestaltung der Talstation Furenmatte massgeblich das Ortsbild und die wirtschaftliche Balance beeinflussen, braucht es eine öffentliche Diskussion, verbindliche Transparenz zu allen geplanten Nutzungen und - falls kommerzielle Flächen vorgesehen sind - eine öffentliche Ausschreibung.	Die Talstation auf der Furenmatte ist ein zentrales Element des Gesamtprojekts mit weitreichenden Auswirkungen auf die Verkehrsführung, die Besucherlenkung und das lokale Gewerbe. Entsprechend wichtig ist eine sorgfältige, gemeinverträgliche Planung in enger Abstimmung mit den lokalen Anspruchsgruppen. Bevor über die Nutzung der Talstation entschieden wird, ist das gesamte Nutzungsspektrum (Retail, Bistro/Gastronomie, Hostel/Beherbergung, Dienstleistungen) sorgfältig zu prüfen und hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ortsgewerbe zu bewerten.	Ein auf die Region und Nutzung ausgerichteter Mietermix wird angestrebt und auch einheimische Detaillisten sollen die Möglichkeit erhalten, ein Lokal zu mieten. Das Angebot wird sich in erster Linie durch die vorhandene Nachfrage bestimmen.	B
89	781	Stellungnahme zum Skigebiet First: Folgende Punkte sind aus unserer Sicht wesentlich: -Kann ein langfristiger Skibetrieb vertraglich gesichert werden?  -Im Zusammenhang mit den grossen Investitionen stellt sich die Frage, ob künftig erhöhte Preise für Ski Abos und Tageskarten zu erwarten sind. Eine Deckelung der Preise wäre aus unserer Sicht prüfenswert, um die Attraktivität des Skigebiets insbesondere für Einheimische, Familien und Stammgäste zu erhalten. Gerade bei den Saison Abos für Einheimische wäre eine Obergrenze angebracht.  -Die Rahmenbedingungen für ein mögliches zukünftiges Skischulgelände auf First bzw. Schreckfeld müssen in der Überbauungsordnung (UeO) klar festgelegt werden. Die Fläche muss allen lokalen Skischulen offenstehen, und der Zugang darf nicht ausschliesslich von den Jungfraubahnen kontrolliert oder eingeschränkt werden. So wird sichergestellt, dass das Gelände langfristig öffentlich zugänglich und gleichberechtigt nutzbar bleibt.  -Aus strategischer Sicht stellt sich die Frage, ob Investitionen in den Wintersport nicht zeitlich vorgezogen werden sollten, um bestehende Engpässe zu entschärfen und das Vertrauen der lokalen Bevölkerung zu stärken.	Das Skigebiet First spielt eine zentrale Rolle im Winterangebot von Grindelwald - insbesondere für Familien, Skischulen und Anfänger. Es ist daher entscheidend, dass im Rahmen der Ersatzplanung auch der zukünftige Skibetrieb gesichert und aktiv mitgeplant wird.  Das Skigebiet First darf nicht schleichend zu einem reinen Sommer-Adventure-Gebiet werden. Es braucht eine verbindliche Perspektive für den Wintersport, im Einklang mit Natur, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verantwortung.	- Eine vertragliche Sicherung des langfristigen Skibetriebs wie auch eine Deckelung der Preise ist aus Sicht des Gemeinderats nicht zielführend. - Die vorliegende Planung berücksichtigt eine künftige Verlegung des Skischulgeländes auf First und achtet darauf, dass dies nicht verunmöglich wird. Punktuell können hierfür z.B. mit sinnvoller Modellierung des Geländes auf First Vorbereitungen getroffen werden. Der Gemeinderat ist jedoch der Ansicht, dass so lange wie möglich das Skischulgelände am heutigen Standort betrieben werden sollte. - Es werden laufend Investitionen in den Wintersport getätigt, um die Attraktivität aufrechterhalten zu können.	A

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	782	<p>Stellungnahme zum Isch-Lift und den geplanten Talabfahrten: Die Pläne rund um den Isch-Lift und die neuen Talabfahrten Richtung Bahnhof und Bodmi werfen eine Reihe grundlegender Fragen auf, die bisher nicht überzeugend beantwortet wurden.</p> <p>Zentrale Punkte und kritische Rückfragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist der Bau des Isch-Lifts in der geplanten Form realistisch? Oder handelt es sich dabei lediglich um ein symbolisches „Zuckerli“ im Projektbeschrieb, obwohl bereits jetzt klar ist, dass eine Umsetzung kaum möglich sein wird?</li> <li>• Eine Verlegung der Bergstation des Isch-Lifts auf die Bodmi-Fläche selbst wird klar abgelehnt. Dieser Bereich muss als Naherholungszone für Einheimische und für die Skischule erhalten bleiben.</li> <li>• Wie realistisch sind die geplanten Pistenverbindungen von Bodmi zur Firstbahn? Gibt es verlässliche Gutachten zur Machbarkeit?</li> </ul> <p>Alternative Überlegungen, die im weiteren Planungsprozess ernsthaft geprüft werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein direkterer Verbindungs-Lift von Stählisboden nach Bort / Rancherbar-Chatzentrift / Alpweg - Bort oder Alpweg - Schreckfeld</li> <li>• Eine Umfahrung des Bortsees mit einer Liftverbindung und anschliessender Talabfahrt via Dirrslichren wäre eine denkbare Alternative mit Potenzial.</li> </ul>	<p>Bei den weiteren Planungen ist jedoch zu berücksichtigen, dass unterhalb von rund 1'400 m nur eine geringe Schneesicherheit besteht und sich dies in Zukunft wohl auch nicht ändert. Daher sollten die Überlegungen darauf ausgerichtet sein, den Skibetrieb oberhalb dieser Höhe nachhaltig zu sichern und die Rückführung der Gäste über die Firstbahn ins Dorf zu priorisieren. Dies ist nicht nur aus Sicht der Schneesicherheit, sondern auch aus zeitlichen und logistischen Gründen sinnvoll.</p> <p>Abschliessend bleibt festzuhalten: Der derzeitige Planungsstand lässt viele zentrale Fragen unbeantwortet. Ein realistisches, technisch fundiertes Konzept für den Isch-Lift und die Talabfahrten muss zwingend offen dargelegt werden.</p>	<p>Die Idee der Rückführung der Gäste mit der Sesselbahn Isch ab der Talpiste Grindel via Bodmi zum Bahnhof/Standort neue Talstation Firstbahn war bereits im Jahr 2016 ein Thema, wo es darum ging eine alternative Verbindung zur Piste Bort-Bodmi "Chapf" zu finden. Das Projekt wurde damals sistiert, da kein konkretes Bahn-Projekt (PGV-Dossier) vorlag und die Pistenführung nicht weiter vertieft untersucht wurde. Mit dem neuen Standort der Talstation beim Bahnhof gewinnt das Projekt an Wichtigkeit und in der Nutzungsplanung gilt/galt es die notwendigen Korridore zu sichern. Vertiefte Abklärungen im Projektverlauf zeigen nun jedoch, dass die Qualität der Rückführung (Ziehweg Terrassenweg bis Bodmi, Steigung im Bodmi mit Förderbändern) und insbesondere Verbindung heutiges Pistenenden Schybersboden bis zur neuen Talstation nicht attraktiv und sinnvoll gelöst werden können. Der Gemeinderat und die Firstbahn haben deshalb entschieden, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen. Somit bleibt analog heute auch weiterhin eine leistungsfähige Skibus-Verbindung ab Stählisboden zum Bahnhof essenziell. Alternativ dazu werden auch einige Gäste künftig die Skibfahrt 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.</p> <p>Eine Rückbringerbahn ab Stählisboden zurück nach Bort oder gar nach Schreckfeld würde einer Doppel-Erschliessung des Gebiets entsprechen und wäre somit weder bewilligungstechnisch noch wirtschaftlich denkbar. Die Linienführung ab Stählisboden wurde ebenfalls in der Variantenprüfung untersucht und aufgrund der vielen negativen Auswirkungen als nicht umsetzbar beurteilt.</p>	A
89	783	Touristische Erlebnisanlagen	<p>Das Adventure-Angebot auf der First hat sich in den letzten Jahren stark ausgedehnt und ist heute ein wesentlicher Bestandteil des Sommerbetriebs. Gleichzeitig zeigen sich deutliche Grenzen in Bezug auf Verträglichkeit, Landschaftsschutz und Besucherlenkung.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das vorgesehene Freizeitangebot in dieser Planung wird auf das Gebiet First-Schreckfeld beschränkt (Ausnahme bilden Spielplatz Bort, bestehende und weiterführende, heute nicht bekannte Erweiterungen).</li> <li>- Eine Deckelung der täglichen Nutzung ist nicht vorgesehen und eine massive Erweiterung des First Flyer/First Glider-Angebots ist nach wie vor vorgesehen. Zu den weiteren Themen:</li> <li>- Themenweg ist in vorliegender Planung nicht vorgesehen</li> <li>- Bei der Erarbeitung der Strecken MountainCart/Trottibike wird auf die Umwelt- und Rechtsverträglichkeit geachtet, die zuständigen Behörden prüfen diese im Rahmen der Vorprüfung/Genehmigung</li> <li>- Gemäss Angaben der Firstbahn beschäftigt diese bereits heute zusätzliche Mitarbeitende, die sich täglich um Auskünfte, Abfallbeseitigung, die Instandhaltung von Wegen und Zäunen sowie um die Gästelenkung kümmern. Ob und in welcher Form ein Ranger-System künftig sinnvoll sein könnte, soll vertieft mit den Leistungsträgern geprüft werden. In Zusammenarbeit mit Grindelwald Tourismus werden die Gäste bereits heute für die relevanten Themen sensibilisiert – mit dem Ziel, ein respektvolles und nachhaltiges Verhalten in der Region zu fördern.</li> <li>- Das Anliegen, ein Tourismuskonzept auszuarbeiten, wird aufgenommen und mit dem Vorstand von Grindelwald Tourismus diskutiert.</li> </ul>	B
89	784	<p>Stellungnahme zum Thema Parkplätze Die Parkierung im Zusammenhang mit dem Projekt Firstbahn-Neubau muss zwingend, als Teil eines übergeordneten Verkehrskonzepts betrachtet werden. Die aktuelle Planung greift zu kurz und behandelt das Thema isoliert, obwohl es entscheidenden Einfluss auf Verkehrsbelastung, Aufenthaltsqualität, Ortsbild und Gewerbeentwicklung hat.</p> <p>Zentrale Punkte aus unserer Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Parkplätze braucht Grindelwald wirklich? Diese Frage muss zuerst offen, faktenbasiert und mit Weitblick diskutiert werden.</li> <li>• Kurzzeitparkierung für Einkäufe im Zentrum (z. B. Coop, Apotheke, Metzgerei) muss erhalten und gezielt geregelt werden. Heute ist es für Einwohner:innen kaum mehr möglich, schwere Einkäufe im Dorf zu erledigen - das ist nicht zumutbar und untergräbt die Lebensqualität im Ort.</li> </ul> <p>Wir möchten festhalten, dass in der Bevölkerung zahlreiche Ideen im Umlauf sind, die in die weitere Planung aufgenommen und im Rahmen einer vorgängig zu erarbeitenden Bedarfsabklärung geprüft werden sollten.</p> <p>Hier eine Auswahl:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkhaus hinter Depot Grund (ehemals Intersport)</li> <li>• Parkhaus Sandige Stutz</li> <li>• Parkhaus Talgietli</li> <li>• Erweiterung Parkhaus Eiger+</li> </ul>		<p>Das Anliegen wird den Teilnehmenden vom Dialog-Verfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im Rahmen vom noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt werden.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	785	<p>Stellungnahme zum individuellen Personenverkehr (MIV)</p> <p>Die Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist eines der zentralen Themen der zukünftigen Verkehrsplanung in Grindelwald. Die Ersatzplanung der Firstbahn kann nicht isoliert betrachtet werden - sie muss Teil einer übergeordneten Gesamtplanung sein, die auch Projekte wie Regina-Areal, Sportzentrum, Griwiplan-Häuser und den stark wachsenden Tagestourismus berücksichtigt. Um diese Planung sinnvoll voranzubringen, schlagen wir vor eine nicht ständige Kommission einzusetzen (einen Vorschlag wie dieses Strukturiert werden könnte finden Sie im Anhang).</p> <p>Folgende Punkte sind für uns prioritär:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es braucht ein langfristiges, zusammenhängendes Verkehrskonzept, das Dorfverkehr, Hotellerie, Warenanlieferung, Besucherlenkung, Parkierung und Ortsbild als Einheit betrachtet. Die bisher vorgestellten Varianten greifen zu kurz und bilden nicht das Gesamtbild ab.</li> <li>• Tagestouristen sollen künftig möglichst in Matten parkieren.</li> <li>• Die Situation in der Dorfstrasse ist heute untragbar - Trottoirs sind überfüllt, Touristen drängen auf die Strasse. Es braucht klare Lenkungsmassnahmen, z. B. durch bauliche Trennung, temporäre Verkehrssperren oder ein Zugangssystem.</li> <li>• Die Zweigleisigkeit Burglauenen und eine mögliche Unter- oder Überführung in Zweiütschinen sind wichtige Pfeiler für die mittelfristige Entlastung. Wir begrüßen die teilweise eingeleitete Planung und hoffen auf eine zügige Umsetzung sowie auf transparente Informationen wie die Situation in Zweiütschinen gelöst werden könnte.</li> <li>• Für Warenumschlag, Hotellogistik und Gewerbebedarf braucht es ebenfalls klare, gesteuerte Zufahrtslösungen - ohne das gesamte Dorf verkehrlich zu belasten.</li> </ul>	<p>Die Verkehrslenkung ist das A und O für die zukünftige Lebens- und Aufenthaltsqualität im Dorf. Sie entscheidet über die Funktionalität des Projekts Firstbahn, aber auch über die Zukunftsfähigkeit des gesamten Ortes Grindelwald.</p>	<p>In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.</p>	B
89	786	<p>Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>1. Busterminal: Standortwahl entscheidend</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Standort des zukünftigen Busterminals ist von zentraler Bedeutung. Die Unterbringung der Busse im neuen Firstbahn-Terminal erscheint grundsätzlich sinnvoll jedoch nur mit separater Zufahrt, um Staus und Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr zu vermeiden.</li> <li>• Ein alternativer Standort des Busterminals wieder beim Bärplatz, wie er vom Gemeinderat in Betracht gezogen wird, muss kritisch hinterfragt werden: Ist er sinnvoll? Ist er für Umsteigende attraktiv gelegen? Der ÖV sollte zentral beim Bahnhof geführt und idealerweise unterirdisch organisiert werden.</li> <li>• Zudem ist zu prüfen, wer die Kosten für eine allfällige Umgestaltung trägt und ob hierfür öffentliche Gelder zur Verfügung stehen, beziehungsweise beantragt werden können.</li> </ul> <p>Ein intelligenter ÖV ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrsstrategie in Grindelwald. Bevor neue Parkhäuser oder Strassen gebaut werden, müssen die ÖV-Massnahmen zuerst umgesetzt und funktional gestaltet sein. Der ÖV muss als vollwertige Alternative zum Auto spürbar, attraktiv und fair ausgestaltet sein - für Gäste und Einheimische.</p>	<p>Der Ausbau und die intelligente Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind zentrale Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Tourismusentwicklung und die Lebensqualität der Einheimischen. Im Kontext der Ersatzplanung der Firstbahn stellen sich zahlreiche grundlegende Fragen und Anforderungen, die nicht losgelöst von anderen Infrastrukturprojekten (BOB-Ausbau, Bahnhofsgestaltung, Busterminal, Verkehrslenkung) betrachtet werden dürfen.</p>	<p>In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Darin ist das Angebot des ÖV's insbesondere des Busangebotes sowie des Standortes für ein Busterminal wichtig. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.</p> <p>Kosten: Es wird ein Infrastrukturvertrag mit der Firstbahn AG erarbeitet und diese Frage behandelt.</p>	B
89	787	<p>Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>2. Linienführung &amp; Takt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der 15-Minuten-Takt für BOB und WAB muss so schnell wie möglich umgesetzt werden. Die Massnahmen der BOB zur Bahnhofnutzung (z. B. Einfahrt auf Gleis 1 für kurze Umsteigewege) und der Ausbau der Doppelpur sind Voraussetzung für eine glaubwürdige ÖV-Offensive.</li> <li>• Bestehende Buslinien (z. B. Bahnhof-Gletscherschlucht) sollten im Rahmen einer neuen Verkehrsstrategie überprüft und angepasst werden, da sich der Bedarf verschiebt.</li> </ul>		<p>Die Lenkung der Tagesgäste auf Bahn mittels P&amp;R Matten und 1/4 Stunden Takt verringern Verkehrsaufkommen nach Grindelwald/Lauterbrunnen. Nach Umsetzung der Entflechtung Schiene-Strasse beim Bahnhof Burglauenen besteht nur noch eine Barrienen-Anlage in Zweiütschinen. Die Umsetzung des Taktausbau wird schnellstmöglich vorangetrieben. Das Anliegen zu den Buslinien wird den Teilnehmern von Dialogverfahren Verkehr zur Kenntnis gebracht und im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
89	788	<p>Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>3. Tarif- und Abo System: Grosse Unzufriedenheit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das derzeitige Abo System ist für Einheimische nicht tragbar. Wer ein Sommer Abo besitzt, kann damit die BOB nicht für berufliche Fahrten nutzen - sieht man der Person jedoch nicht an, dass sie beruflich unterwegs ist, ist es dann meist kein Problem.</li> <li>• Gleichzeitig müssen viele Einheimische theoretisch für Freizeit Fahrten doppelt zahlen, wenn sie zusätzlich ein Libero-Abo benötigen. Diese Praxis ist unlogisch, unfair und diskriminierend - sie muss überdacht werden.</li> <li>• Es braucht eine neue Lösung, die Einheimische und auswärtige Wohnungs- und Chalet Besitzer in die ÖV-Versorgung einbezieht. Denkbar wäre ein attraktives Ganzjahresabonnement für Einheimische, welches auch für den Arbeitsweg gilt.</li> </ul>		<p>Das Tarifsystem ist ausserhalb konkreter Projektabsichten mit den zuständigen Stellen und den Transportunternehmen zu diskutieren. Dabei ist zu beachten, dass übergeordnete Anforderungen des Tarifverbundsystems zu berücksichtigen sind.</p>	B
89	789	<p>Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>4. Kostenverteilung und Gerechtigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsbusse sollten für Bewohner:innen kostenfrei oder stark vergünstigt sein - wie in vielen anderen Tourismusregionen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Touristen kostenlose ÖV-Angebote erhalten (z. B. mit Gästekarte), während Einheimische dafür zahlen und mitfinanzieren müssen.</li> <li>• Eine Kompensation in umgekehrter Richtung wäre zu prüfen - etwa durch Ermäßigungen für die lokale Bevölkerung auf andere touristische Angebote.</li> </ul>		<p>Gratis-Fahrkarten können nicht einfach ausgegeben werden, da für den ÖV klare Vorgaben gelten und die Finanzierung schweizweit über den Steuerzahler läuft. In anderen Regionen/Gemeinden werden die Gratis-Karten wahrscheinlich durch die Gemeinde selbst finanziert (über die Steuerzahler). In Grindelwald werden die Gästefahrkarten durch Grindelwald Tourismus getragen. Die Bahnen bezahlen heute bereits Zusatzleistungen, die den Grindelwaldern auch zugute kommen, wie der Skibus oder die Taktverstärkung des Ortsbusses.</p> <p>Die kostenfreie Benutzung des Ortsbusses durch Einheimische ist derzeit in Abklärung.</p>	B
89	790	<p>Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr (ÖV)</p> <p>5. Koordination mit dem Bahnausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Planungen im Bereich ÖV müssen mit den laufenden Infrastrukturprojekten der BOB koordiniert werden.</li> </ul> <p>Dazu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Beseitigung der Bahnübergänge</li> <li>• der Ausbau der dazugehörigen Haltestellen</li> </ul>		<p>Kenntnisnahme, ist so vorgesehen.</p>	B

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	791	<p>Stellungnahme zu Gesellschaftswagen/ Reisebusverkehr</p> <p>Die geplante Neuorganisation des Verkehrs im Zusammenhang mit der Firstbahn muss diesen Punkt dringend und konsequent berücksichtigen.</p> <p>Unsere Hauptforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Fahrverbot für Reisebusse (mit Bewilligung der Gemeinde Grindelwald gestattet) ab dem Kreisel Rotheneck ist zu prüfen - So könnte die Gemeinde die Zufahrten steuern eine Gebühr verlangen. Dieses Fahrverbot sollte spätestens ab Sommer 2026 gelten und aktiv kontrolliert werden.</li> <li>• Die Parkierung von Reisebussen soll an wenigen definierten Standorten erfolgen - etwa im Talgietli, eine Parkierung irgendwo im Dorf ist zu verbieten. Die Verbindung zur Firstbahn kann über einen ausgebauten Ortsbus oder per Schiene über das Terminal oder über die WAB Strecke Grund-Grindelwald sichergestellt werden. Der Pfingstegg Parkplatz könnte als gebührenpflichtiger Nachtstandort genutzt werden - jedoch ohne Nutzung während des Tages.</li> <li>• Die Parkgebühren für Reisebusse sollen massiv erhöht werden, um den Standort nicht für Low-Cost-Angebote zu öffnen. Als Orientierung gilt der Standard aus anderen Alpenregionen - CHF 250.- pro Tag erscheinen angemessen.</li> <li>• In beiden Lütschinentalern müssen die Carparkgebühren harmonisiert werden, um Verdrängungseffekte zu vermeiden.</li> <li>• Perspektivisch sollte geprüft werden, ob bereits ab Wilderswil ein generelles Reisebus Verbot mit Bewilligungspflicht oder andere lenkende Massnahmen eingeführt werden könnte, um die Attraktivität für Reisebusanbieter deutlich zu senken.</li> <li>• Aktuell trägt die öffentliche Hand (sprich: die Grindelwalder Steuerzahler: innen) die Folgen dieser Entwicklung - sei es in Form von Strassenschäden, Lärm, Abgasen oder Platzkonflikten. Das widerspricht dem Verursacherprinzip. Der Tourismus muss hier mehr Verantwortung übernehmen und sich an den Kosten beteiligen.</li> </ul>	<p>Der zunehmende Reisebusverkehr (Gesellschaftswagen, GW) führt zu einer erheblichen Belastung für die Infrastruktur, das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität im Dorfkern von Grindelwald.</p> <p>Der Reisebusverkehr in Grindelwald muss grundlegend neu geregelt werden - ökologisch, ortsverträglich und nach dem Prinzip der Fairness. Die Firstbahn-Planung darf nicht zulassen, dass ein System der Bequemlichkeit und Belastungsverschiebung weiter toleriert wird.</p>	<p>Die Thematik Reisebusse beschäftigt den Gemeinderat seit längerem. Das Anliegen, die Reisenden der Reisebusse im Grund oder im P+R Matten auszuladen und mittels Bus oder Bahn ins Dorf zu transportieren, wird aufgenommen und im Rahmen der Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
89	792	<p>Stellungnahme zur Kontingentierung der Fahrgäste</p> <p>Eine Kontingentierung ist aus unserer Sicht zu prüfen, jedoch nur unter bestimmten Bedingungen sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird eine Begrenzung in Form eines täglichen Besuchslimits eingeführt wird, muss sie ausschliesslich Tagesgäste betreffen und darf Einheimische, Zweitwohnungsbesitzer: innen, Hotelgäste oder Langzeitbesuchende nicht einschränken.</li> </ul> <p>Es sollte daher, im Rahmen der Ersatzplanung eine klare Steuerung des Gästeaufkommens über Parkierung und Vorreservation geprüft werden. Eine formelle Kontingentierung ist nur dann erforderlich, wenn alle anderen Massnahmen nicht greifen. Es wäre aber wünschenswert, wenn bereits für die jetzige Situation geeignete Lenkungsmassnahmen ergriffen würden.</p>	<p>Die geplante Kapazitätserweiterung auf das 2,6-Fache des bisherigen Niveaus wirft die Frage auf wie die Firstbahn den künftige Besucherandrang sinnvoll und nachhaltig steuern kann, ohne die Aufenthaltsqualität für Gäste und Einheimische zu gefährden. Die geplante Dimensionierung übersteigt deutlich die Kapazität, welche wir für das Firstgebiet vertretbar finden. Die Frage bleibt offen, ob eine Qualitätssteigerung nicht eher durch Lenkung, Ruhe, Raum und Erlebnistiefe erreicht wird - und nicht durch ein reines Mehr an Gästen. Qualität vor Quantität muss das Motto sein.</p>	<p>Dank dem neuen Standort bleiben die Auswirkungen auf die Gemeinde überschaubar, die Gästeströme können so viel besser entflektet werden. Heute sammeln sich die Besucher:innen der Firstbahn hinten im Dorf und die Dorfstrasse ist intensiv, fast "überwuchernd" genutzt. Mit dem neuen Standort der Firstbahn wird diese "Menschenansammlung" primär auf dem Bahnhofplatz gebündelt und so der Rest des Dorfs entlastet. Der Bahnhofplatz wird im Rahmen der Planung bzw. des Bahnbaus umgestaltet, um dieser neuen Situation gerecht zu werden und allen Nutzer: innen einen angenehmen, funktionalen Raum zu bieten.</p> <p>Eine verbesserte Information und Lenkung soll die Problematik entschärfen und die Qualität erhöhen, eine Kontingentierung ist nicht vorgesehen.</p>	B
89	793	<p>Stellungnahme zur Bauphasenplanung und Personenführung</p> <p>Unsere zentralen Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es braucht eine detaillierte Planung der Verkehrsflüsse während sämtlicher Bauphasen, welche alle Verkehrsteilnehmer: innen berücksichtigt - insbesondere Fußgänger: innen, Velofahrende und Schulkinder. Klare, sichere und logisch geführte Wege sind unerlässlich. „Temporäre Einschränkungen werden sich kaum vermeiden lassen, müssen aber transparent kommuniziert und frühzeitig geplant werden - unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung, Schulen und Betriebe.</li> <li>• Leider fehlen bislang öffentliche Informationen zur konkreten Bauphasenplanung dies erschwert eine fundierte Beurteilung. Wir erwarten, dass diese Informationen vor einer Abstimmung oder Traktandierung der Überbauungsordnung Furenmatte vollständig vorliegen.</li> <li>• Wie bereits mit der Petition zum einsetzen einer nicht ständigen Kommission "Verkehrskonzept Grindelwald" gefordert, muss hier die Zuständigkeit für die Planung bei einer externen Fachperson liegen.</li> </ul>	<p>Die gleichzeitige Realisierung mehrerer grosser Bauprojekte im Bereich Furenmatte / Terminal / Firstbahn / EKI / Regina stellt hohe Anforderungen an die Verkehrsführung, Sicherheit und Koordination - insbesondere in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf besonders verletzliche Gruppen wie Schulkinder.</p> <p>Eine realistische, vorausschauende und gut kommunizierte Planung der Bauphasen ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz in der Bevölkerung. Sicherheit, Verlässlichkeit und Koordination mit übergeordneten Projekten müssen gewährleistet sein, bevor einzelne Projektteile finalisiert oder beschlossen werden.</p>	<p>Die Planung der Bauphase ist noch nicht erfolgt und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die geforderte detaillierte Bauplanung inkl. Verkehrsflüsse ist zwingender Bestandteil jedes Baubewilligungs- und Plangenehmigungsverfahrens und es erfolgt eine gegenseitige Abstimmung.</p>	B
89	794	<p>Stellungnahme zu den Projekten „Regina“ und „Griwiplan“</p> <p>Unsere zentralen Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wir begrüssen grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme des Hotel Regina - sie kann dem Ort Impulse geben. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erschliessung klar geregelt und verkehrsverträglich bei der Planung des Firstbahn einbezogen wird.</li> <li>• Zu klären sind Lage der Hotelvorfahrt, Erschliessung der Reception und ausreichender Raum auf der Dorfstrasse, damit der Durchgangsverkehr nicht behindert wird und die erwarteten Verkehrsverbesserungen durch die neue Firstbahn nicht neutralisiert werden.</li> <li>• Ebenso ist offen, ob genügend Parkplätze für Gäste und Personal des Hotels Regina zur Verfügung stehen - insbesondere bei einer Auslastung von über 700 Betten plus Restaurants, hier darf es nicht sein, dass Hotelgäste auf allfällige Parkplätze der Firstbahn ausweichen müssen.</li> <li>• Die begrüssenswerten Projekte Griwiplan Gerbi/Endweg (50 Wohnungen) und Griwiplan Bachhisli (rund 30 Wohnungen) erzeugen zusätzliche Verkehrs- und Logistikanforderungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau- und Pendelverkehr. Auch sie müssen in ein umfassendes, quartiersübergreifendes Verkehrs- und Erschliessungskonzept eingebunden werden, das nicht durch die Firstbahn neutralisiert wird.</li> <li>• Die momentane Planung - z. B. für den Zubringer zum Hotel Regina - berücksichtigt den realen Ist-Zustand des Verkehrs nicht ausreichend. Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung braucht es eine übergeordnete Koordination mit dem Terminal, der Firstbahn, der Dorfstrasse, dem Busverkehr und der Hotelerschliessung.</li> <li>• Zudem fehlen heute bereits ausreichend sichere, klar gekennzeichnete Fußgängerübergänge im Bereich Dorfzentrum / Dorfstrasse. Mit dem zu erwartenden Gästezuwachs wird das Sicherheitsproblem weiter zunehmen, wenn hier nicht vorausschauend geplant und umgesetzt wird.</li> </ul> <p>Wir erwarten deshalb, dass kein Teilprojekt im Bereich Regina / Griwiplan umgesetzt wird, ohne dass ein übergeordnetes, realistisch umsetzbares Verkehrs- und Erschliessungskonzept vorliegt -abgestimmt auf die übrige Entwicklung im Talbereich, die Firstbahn und die Verkehrsleitung durch das Dorf.</p>	<p>Die Erneuerung der Firstbahn hat im Zusammenhang mit dem Grossprojekte Regina (Hotel mit über 700 Gästebetten und Gastronomie) sowie Griwiplan (rund 80 neue Wohnungen im Bereich Endweg / Bachhisli) haben erhebliche Auswirkungen auf das Dorfzentrum, den Verkehrsfluss und die Gesamtentwicklung des Orts. Obwohl wir diese Projekte grundsätzlich begrüssen, müssen Sie zwingend in die übergeordnete Verkehrs- und Infrastrukturplanung einbezogen werden - sowohl hinsichtlich der Bauphasen als auch des späteren Betriebs.</p>	<p>Diese Projekte stehen nicht im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung. Die UeO Hotel Regina hat die Gemeindeversammlung beschlossen. Das Projekt kann nicht mehr grundlegend angepasst werden. Die genannten Projekte sind somit beide zonenkonform bzw. verfügen über eine rechtskräftige planungsrechtliche Grundlage. Ihnen kann die Baubewilligung nicht verweigert werden, sofern sie zonenkonform sind und den einzuhaltenden baurechtlichen Vorgaben entsprechen</p>	B

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	795	<p>Stellungnahme zum Areal Sandigestutz und zum Sportzentrum</p> <p>Unsere zentralen Forderungen und Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gemeinde sollte prüfen, ob die Gemeindeverwaltung mittelfristig in ein neues, zeitgemäßes Gebäude auf dem Areal des Sportzentrums verlegt werden kann. Das würde wichtige Flächen im Ortskern freispieligen - z. B. für den Busterminal, Parkierungslösungen, Wohnungen etc. im Bereich des jetzigen Verwaltungsgebäudes</li> <li>Das Sportzentrum soll nicht weiter mit teuren Übergangslösungen betrieben werden. Es braucht einen klaren Entscheid für einen Neubau oder eine Sanierung, die den heutigen energetischen, funktionalen und räumlichen Anforderungen entspricht. Im Kontext der Erneuerung der Firstbahn ist dies zentral: Erst auf dieser Grundlage lassen sich die Nutzungen der verschiedenen Areale sinnvoll und aufeinander abgestimmt planen.</li> </ul> <p>Fazit: Das Areal Sandigestutz darf nicht isoliert betrachtet werden. Es ist ein strategischer Schlüsselort für die künftige Entwicklung Grindelwalds. Jetzt ist der Moment für eine integrierte Planung, die Verwaltung, Verkehr, Wohnen, Tourismus und Freizeit zusammen denkt - nicht für kurzfristige Einzelentscheide.</p>	<p>Das Areal Sandigestutz sowie das angrenzende Sportzentrum bieten einmalige städtebauliche Chancen für Grindelwald - sei es im Hinblick auf Verkehrsführung (z. B. Busterminal, Parkierung), Gemeindeinfrastruktur oder die touristische Angebotsqualität. In der aktuellen Planung werden diese Potenziale nicht ausreichend genutzt. Jetzt ist die Zeit für eine gesamtplanerische Neuausrichtung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>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.</p> <p>Das Areal Sportzentrum ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.</p>	B
89	796	<p>Stellungnahme zur Situation am Bachalpsee</p> <p>Unsere zentralen Forderungen und Beobachtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Das bestehende Campingverbot gemäss Campingreglement (Art. 3, 4 u nd 9) muss aktiv durchgesetzt werden - auch ausserhalb der Bürozeiten. Die Verantwortung liegt bei der Gemeinde, nicht allein bei der Bergschaft Bach. Verbotschilder reichen nicht - es braucht Kontrollen, Bussen und Präsenz vor Ort.</li> <li>Die Firstbahn als Hauptzubringer trägt ebenfalls Verantwortung. Nach dem Verursacherprinzip müssen sich die Bahnen an den Kosten der Kontrolle, Infrastruktur und Besucherlenkung beteiligen.</li> <li>Die Gemeinde muss - in Kooperation mit der Bergschaft und der Firstbahn - prüfen, ob ein Ranger-System im gesamten Firstgebiet eingeführt werden kann. Die Kosten dafür sind durch den Betrieb bzw. den Ticketverkauf zu decken.</li> <li>Es braucht klare Regeln zur Einhaltung von Ruhe, z. B. Verbot von Drohnenflügen und lauter Musik - auch in den Randzeiten. Auch in Gebieten wie der Fernandeshütte oder Richtung Reeti wird aktuell wild campiert - hier besteht akuter Handlungsbedarf.</li> <li>Es ist zu klären, ob die Bergschaft Bach vom Tourismus ausreichend profitiert - und ob dieser Nutzen in einem angemessenen Verhältnis zur ökologischen Belastung steht.</li> </ul>	<p>Der Bachalpsee ist ein ikonisches Naturziel, das jährlich von zehntausenden Gästen besucht wird. Gleichzeitig hat sich in den letzten Jahren eine zunehmend unhaltbare Situation entwickelt, insbesondere in Bezug auf Wildcamping, Lärm, sanitäre Belastung und fehlende Kontrolle.</p> <p>Der Bachalpsee ist ein sensibler Ort von nationaler Ausstrahlung - er verdient Respekt, Schutz und eine konsequente Besucherlenkung. Es darf nicht sein, dass einige wenige Anbieter profitieren, während die Allgemeinheit für die negativen Folgen aufkommen muss. Verantwortung muss verbindlich zugeordnet und durchgesetzt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Infrastruktur Bachalpsee: Dies ist nicht Bestandteil der Planung. Der Gemeinderat ist bemüht, solche Verbesserungen zu erreichen, jedoch ist die planerische Grundlage für touristische Nutzungen des Bachalpsees nicht gegeben (Konflikt mit übergeordnetem Recht). Der Gemeinderat wird eine Verbesserung der Situation mit der Firstbahn besprechen.</p> <p>Die polizeiliche Durchsetzung von Regeln erfordert eine Polizeipräsenz, welche Der Gemeinderat nicht selbst stellen kann.</p>	B
89	797	<p>Stellungnahme zum alten Standort der Firstbahn</p> <p>Unsere zentralen Anliegen und Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Jungfraubahnen müssen vor einer Traktandierung der Überbauungsordnung Furenmatte klar darlegen, was mit dem heutigen Standort der Firstbahn geschehen soll. Es braucht Transparenz und eine öffentliche Diskussion.</li> <li>Der Standort birgt grosses Potenzial für eine attraktive Arealentwicklung, die sowohl touristische Impulse als auch Wohnraum für Einheimische und Personal bietet. Eine sinnvolle Nachnutzung dieses Zentrumsstandorts darf nicht ungeplant oder rein profitorientiert vergeben werden.</li> <li>Wir wünschen, dass die Gemeinde ein vertraglich gesichertes Vorkaufsrecht zu einem fairen Fixpreis erhält - mit der Möglichkeit, das Grundstück im Baurecht an lokale Investoren oder gemeinnützige Wohnbauträger weiterzugeben.</li> <li>Gewünscht wären insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>-bezahlbare Wohnungen für Einheimische und saisonales Personal</li> <li>-eine touristische Schlechtwetter-Attraktion, z. B. Indoor-Erlebnisräume, Ausstellung, o. ä.</li> <li>-eine Verlegung und Erweiterung des Heimatmuseums (z.b. Unesco Museum), das an diesem Standort mehr Sichtbarkeit und Besuchsfrequenz erhalten würde</li> </ul> </li> <li>Diese Nutzungen würden helfen, auch nach Verlegung der Bahn Gäste im Dorfzentrum zu halten und dem möglichen Problem der Ausdünnung der Besucher im Bereich des jetzigen Standortes der Firstbahn entgegenzuwirken.</li> <li>Gleichzeitig soll verhindert werden, dass das Areal an einen Investor verkauft wird, der keine lokale Wertschöpfung garantiert. Die Jungfraubahnen stehen hier in der Verantwortung gegenüber der Gemeinde und der Bevölkerung.</li> </ul>	<p>Mit der geplanten Verlegung der Talstation stellt sich die Frage: Was passiert mit dem bisherigen Standort der Firstbahn im Dorfzentrum? Die zukünftige Nutzung dieses Areals ist von zentraler Bedeutung für die Entwicklung von Grindelwald, insbesondere mit Blick auf Tourismus, Dorfbelebung und Wohnraum.</p> <p>Fazit: Die künftige Nutzung des alten Firstbahn-Areals ist nicht nebensächlich, sondern ein entscheidender Baustein für die mittel- und langfristige Entwicklung von Grindelwald. Es braucht verbindliche Zusagen, transparente Prozesse und eine Gemeinwohl orientierte Planung - bevor die Überbauungsordnung Furenmatte zur Abstimmung kommt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>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. Bei einer zukünftigen Anpassung der Nutzungsplanung kann die Gemeinde/Gemeindeversammlung direkt auf die zukünftige Nutzung Einfluss nehmen.</p>	B
89	798	<p>Stellungnahme zu Kosten und Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle übrigen projektbezogenen Kosten sind vom jeweiligen Bauherrn zu tragen - inklusive der Anpassung und Mitverantwortung bei der Verkehrsplanung, falls daraus zusätzliche Belastungen entstehen.</li> <li>Eine Erhöhung der Parkgebühren, insbesondere für Reisebusse, ist unumgänglich.</li> <li>Es braucht ein faires Beitragssystem für Tagesgäste, insbesondere solche, die mit dem eigenen Fahrzeug oder Reisebus anreisen, aber keine Nächtigungsabgabe entrichten. Auch sie belasten Strassen, Infrastruktur und Entsorgung - eine tägliche Infrastrukturbagage wäre gerechtfertigt. Denkbar wären u. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>eine Maut für die Lütschinentaler</li> <li>ein Aufpreis auf Tickets (Firstbahn, V-Bahn, Busreisen)</li> <li>eine zweckgebundene Erweiterung der Kurtaxe</li> <li>eine Serviceabgabe auf kommerzielle Outdoor-Aktivitäten</li> </ul> </li> <li>Falls erforderlich, soll auch ein Darlehensmodell mit den Jungfraubahnen geprüft werden - etwa für öffentliche Infrastrukturen, die im Interesse beider Seiten liegen.</li> <li>Die Gemeinde ist ebenfalls in der Pflicht die Möglichkeiten für den Erhalt von öffentlichen Geldern zu prüfen</li> </ul>	<p>Fazit: Die Finanzierung all dieser Massnahmen muss auf viele Schultern verteilt werden. Dabei gilt das Verursacherprinzip - wer von den Angeboten profitiert, muss sich auch an deren Kosten und Folgewirkungen beteiligen. Die Gemeinde braucht jetzt Klarheit, Mitsprache und langfristige Finanzierungsmodelle, um gemeinsam mit den Projektpartnern tragfähige Lösungen zu realisieren.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Gemeinderat wird die Lasten nach diesem Prinzip verteilen. Die Firstbahn wird vollumfänglich für ihre Projektbestandteile aufkommen und so weiterhin für den Erhalt und qualitativen Ausbau des Gesamtangebots sowie der Attraktivität von Grindelwald und der gesamten Jungfrau Region beitragen. Durch eine gemeinsame Planung und allenfalls gleichzeitige Realisation von Projekten wird es für Der Gemeinderat sowie für allfällige Drittparteien durch den Synergie-Effekt kostengünstiger, deren Projekte zu realisieren.</p> <p>Der Gemeinderat prüft alle möglichen Wege, Infrastrukturen im öffentlichen Interesse zu finanzieren.</p>	A

## Mitwirkungstabelle

MW-Nr.	Lauf-Nr.	Aussage/Antrag	Begründung	Rückmeldungen Gemeinderat	Antrag Gemeinderat
89	799	<p>Stellungnahme zur Nutzung und Gestaltung des Bärplatzes</p> <p>Unsere zentralen Anliegen und Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Bärplatz soll als multifunktionaler Begegnungs- und Veranstaltungsraum erhalten und aufgewertet werden - nicht primär als Parkplatz. Er soll für Grossanlässe (z. B. Viehschau, Märkte, kulturelle Veranstaltungen) zur Verfügung stehen, ansonsten aber als ruhige, begrünte Dorfzone mit Aufenthaltsqualität für Gäste und Einheimische dienen (z. B. mit Rasenflächen, Bänkli, Schattenzonen).</li> <li>• Die aktuelle Gestaltung ist wenig attraktiv - der Platz wirkt grau, unstrukturiert und überdimensioniert. Es braucht dringend eine Aufwertung, u. a. durch klare Zonierung, Begrünung, Oberflächengestaltung und ein harmonisches Zusammenspiel mit dem Eiger+ Platz.</li> <li>• Eine durchgehende Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Sandigestutz und Bärplatz soll sichergestellt werden, inklusive sicherer Strassenquerung zwischen Bahnhof / Bärplatz und Bärplatz / Eiger+ Platz.</li> <li>• Denkbar wäre ein temporärer oder dauerhafter Infrastrukturpunkt auf dem Bärplatz - z. B. ein Container mit Küche und Getränkeausgabe, ähnlich der Buvette am Eiger+, jedoch mit einer besseren Ganzjahresnutzung.</li> <li>• Zusätzlich wäre die Schaffung von Platz für einen Ausbau der Terrassen der angrenzenden Gastronomiebetrieben wünschenswert.</li> <li>• Es ist zu prüfen, ob in diesem Bereich unterirdische Verkehrsführungen oder logistische Lösungen möglich sind, um die Oberfläche komplett dem öffentlichen Leben und der Naherholung zu widmen.</li> </ul>	<p>Der Bärplatz nimmt als zentral gelegene Fläche im Ortskern von Grindelwald eine besondere Rolle ein. Im Rahmen der Gesamtplanung rund um die Firstbahn, den Endweg, den Sandige stutz und den Eiger+ Platz muss auch dieser öffentliche Raum neu gedacht und gestaltet werden.</p> <p>Fazit: Der Bärplatz soll künftig nicht mehr primär als Verkehrs- oder Abstellfläche dienen, sondern als flexibler, attraktiver Begegnungsort mit Aufenthaltsqualität. Jetzt ist der richtige Moment, um diesen Ort für Grindelwald zurückzugewinnen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine multifunktionale Nutzung vom Bärplatz ist ein Anliegen welches der Gemeinderat verfolgt. Massgeblich wird diese vom zukünftigen Standort der Ortsbusse beeinflusst. Dieses Anliegen wird, zusammen mit den weiteren vorgebrachten Anliegen, im noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept Grindelwald diskutiert/berücksichtigt.</p>	B
89	800	<p>Stellungnahme zur Linienführung</p> <p>Unsere Einschätzung zur aktuellen Linienführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die geplante Linienführung mit Startpunkt Furenmatte ist sinnvoll und zu bevorzugen. Sie ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit für Tagesgäste, reduziert den Verkehr im Dorf und kann mit weiteren Angeboten (z. B. Busbahnhof, Parkierung) kombiniert werden.</li> </ul> <p>Prüfung einer Alternativführung (Zwischenstation Bodmi / Terrassenweg):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzend regen wir an, eine mögliche Alternativ-Linienführung mit Zwischenstation im Bereich Bodmi oder Terrassenweg nochmals zu prüfen. Diese könnte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Rückführung der Skifahrer von der Bodmi erleichtern</li> <li>• eine stärkere Anbindung des unteren Terrassenwegs ermöglichen</li> <li>• eine bessere Verteilung der Gäste auf dem Rückweg gewährleisten Alternativ ist zu prüfen, ob entweder die bestehende Verbindung Gydisdorf-Bort aufrechterhalten werden kann oder ob eine neue Verbindung Gydisdorf-Bodmi geschaffen werden soll. Beide Varianten weisen mehrere Vorteile auf.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Die geplante Linienführung der neuen Firstbahn mit einer Talstation auf der Furenmatte wird grundsätzlich positiv beurteilt. Aus unserer Sicht bringt diese Lösung zahlreiche Vorteile in Bezug auf Verkehrslenkung, Entflechtung des Dorfzentrums und Besucherführung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Variantenprüfung hat sich herausgestellt, dass eine Zwischenstation Bodmi planungsrechtlich nicht machbar ist.</p>	B
89	801	<p>Die Ersatzplanung der Firstbahn ist eine einmalige Chance: für funktionierende Mobilität, ein lebendiges Dorfzentrum und echten Naturschutz. Unsere Vorschläge zielen darauf ab, Qualität, Transparenz und Fairness zu sichern - gegenüber Natur und Landschaft, gegenüber Einheimischen, Gästen und dem lokalen Gewerbe. Gerade im Hinblick auf die von der Gemeinde beschlossene Entwicklung einer Klimastrategie ist es wichtig, den Umwelt Aspekt nicht zu vernachlässigen und auch bei diesem Projekt konsequent nachhaltige Lösungen umzusetzen. Wir ersuchen die Gemeinde, angesichts der anstehenden baulichen Massnahmen im Dorf zu prüfen, ob ein städtebaulicher Wettbewerb sinnvoll ist, um zusätzliche Ideen und fachlich fundierte Anregungen in die Planung einzubringen. Einheimische als Mitgestaltende und klare Umwelt- und Qualitätsstandards: Unter diesen Voraussetzungen kann die neue Firstbahn ein Vorzeigeprojekt für Grindelwald werden. Wir sind bereit, diesen Weg transparent und partnerschaftlich zu begleiten.</p>		<p>Zur Sicherstellung der geschilderten Ziele wird ein qualitätssicherndes Verfahren mit breit abgestütztem Beurteilungsgremium durchgeführt. Darin werden die geschilderten Punkte behandelt.</p>	B
89	802	<p>Zur gerechten Finanzierung der stark beanspruchten Infrastruktur schlagen wir einen zweckgebundenen Infrastrukturbetrag für Tagesgäste vor, der transparent über Tickets erhoben wird und die lokale Bevölkerung entlastet. Der konkrete Vorschlag (Höhe, Ausnahmen, Verwendung, Abrechnung) ist im Dokument „Konzeptpapier Infrastrukturbetrag“ detailliert beschrieben.</p>		<p>Die Einführung eines Infrastrukturbetrags wird im Rahmen des Infrastrukturvertrags geprüft.</p>	A
89	803	<p>Die Gemeinde soll mit den Jungfrau bahnen verbindliche Abmachungen treffen:</p> <p>(1) wie bei einem Stromausfall die Netze der Jungfrau bahnen sowie ihr Kraftwerk zur Aufrechterhaltung der nötigsten Bereiche in Grindelwald genutzt werden können;</p> <p>(2) wie und unter welchen Bedingungen die Infrastruktur der Bahnen bei allfälligen Verbindungsunterbrechung zwischen Grindelwald und der Außenwelt zur Verfügung steht (z. B. Nottransport, Kommunikation, Energie, Logistik).</p> <p>Wir halten fest, dass die Zusammenarbeit bisher gut funktioniert hat und sind überzeugt, dass die Bahnen auch künftig unterstützend zur Seite stehen werden - gerade deshalb ist jetzt der richtige Zeitpunkt, die Rahmenbedingungen klar und verbindlich zu regeln.</p>		<p>Das Kraftwerk der Jungfraubahnen wird ihre Energieerzeugungsanlagen und Netz-Infrastruktur im Ereignisfall immer in Absprache mit den Behörden wo möglich für eine Notversorgung einsetzen.</p>	B
90	804	<p>Die Züge, Linien und Fahrzeiten werden nur aufgrund der neugebauten Bergbahnen angepasst. Ohne diese Bergbahnen würde so eine grosse Anpassung des Zugverkehrs sicher nicht geändert. Zusätzlich hat uns Marco Luggen persönlich mitgeteilt, dass der Bahnübergang an der Dorfstrasse 21 mit einem Andreaskreuz und einem akustischen Blinklicht wieder hergestellt werden soll. Wir sind absolut nicht mit einem akustischen Blinklicht einverstanden, wie auch mit den zusätzlichen Extrazügen, nur damit die Firstbahn ausgelastet wird. Mit dem Halbstundentakt kommen die Leute wenigstens gestaffelt und können einigermaßen gelenkt werden. Alle diese Sachen/Planungen haben für unsere Liegenschaft eine Wertminderung zur Folge.</p>	<p>Wenn die Talstation an der Furenmatte kommt, ist diese direkt beim Bahnhof. Jetzt fährt der Zug alle 30 min. Das heißt, wir haben direkt hinter dem Haus ca. alle 15 min einen Zug. Einmal die Ankunft und einmal die Abfahrt. Nun soll der Zugverkehr auf einen 15 Minuten Takt ausgebaut werden, das heißt, wir haben ca. alle 7.5 Minuten einen Zug, der bei uns vorbeifährt. Uns wurde mitgeteilt, dass die BOB in den Stosszeiten alle ca. 7 Minuten noch einen Zwischenzug vom Terminal nach Grindelwald Bahnhof plant, um die Leute noch schneller zur Firstbahn zu befördern, da die Busse überfüllt sind. Das heißt für uns, alle 3.5 Minuten einen Zug hinter dem Haus. Wir können kein Essen mehr auf der Terrasse genießen, wenn das Wort alle 3.5 Minuten unterbrochen werden muss.</p>	<p>Die geplante Taktverdichtung kommt schlussendlich allen zugute, die den ÖV nutzen, auch Einheimischen. Dies ist leider mit gewissen negativen Auswirkungen für direkt an die Bahn anwohnende Personen verbunden.</p>	B
90	805	<p>Die Parkierung im Zusammenhang mit dem Projekt Firstbahn-Neubau muss zwingend, als Teil eines übergeordneten Verkehrskonzepts betrachtet werden. Die aktuelle Planung greift zu kurz und behandelt das Thema isoliert, obwohl es entscheidenden Einfluss auf Verkehrsbelastung, Aufenthaltsqualität, Ortsbild und Gewerbeentwicklung hat. Zentrale Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Parkplätze braucht Grindelwald wirklich? Diese Frage muss zuerst offen, faktenbasiert und mit Weitblick diskutiert werden.</li> <li>• Kurzzeitparkierung für Einkäufe im Zentrum (z. B. Coop, Apotheke, Metzgerei) muss erhalten und gezielt geregelt werden. Heute ist es für Einwohner:innen kaum mehr möglich, schwere Einkäufe im Dorf zu erledigen - das ist nicht zumutbar und untergräbt die Lebensqualität im Ort. Wird jetzt noch ein Parkhaus/Parkplätze bewilligt, dann haben wir Stau am Morgen wie auch am Abend der Dorfstrasse entlang, und zwar stockend.</li> </ul>	<p>Die Anwohner der Dorfstrasse können für längere Zeit ihren Parkplatz oder Ausfahrt nicht verlassen. Wir hatten dieses Wochenende einen Notfall und mussten schnellst möglich losfahren. Wir mussten 15 Minuten warten, bis wir unser Parkplatz verlassen konnten und brauchten 1.5h talauwärts zu fahren. Ist sowas noch zumutbar? Einen jederzeit zugänglichen Parkplatz wird in Zukunft eher schwierig werden. Somit haben wir einen grossen Mehrverkehr vor dem Haus, wie auch mit den Zügen hinter dem Haus. Dies macht ein angenehmes und ruhiges Wohnen unmöglich und überhaupt nicht gemütlich. Diese Faktoren stören uns sehr und macht es für uns nicht lebenswert, all das vermehrt täglich und das ganze Jahr zu ertragen.</p>	<p>In einem separaten Dialog-Verfahren wird die ganze Verkehrssituation in Grindelwald selbst sowie betreffend Zu- und Wegfahrt behandelt. Das dazu nötige Gesamtverkehrskonzept Grindelwald ist in Bearbeitung. Darin ist auch das Angebot an Parkplätzen (Grösse und Standorte) ein wichtiges Thema. Die möglichen Lösungsvorschläge werden, sobald ausgearbeitet, einem breit abgestützten Beurteilungsgremium präsentiert, um über die bevorzugte Lösung zu entscheiden. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt orientiert. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Grindelwald fließen in die Planung Firstbahn ein.</p>	B