

ENTWURF MITWIRKUNG

Einwohnergemeinde Grindelwald

Zonenplanänderungen «Grund», «Talgietli» und «Ortweid» UeOs Erschliessung / Beschneigung / V-Bahnen / Wasserbau



Erläuterungsbericht

Die Zonenplanänderung Grund besteht aus:

- Zonenplanausschnitt Grund
- Zonenplanausschnitt Talgietli
- Ergänzung Baureglement
- Ausschnitt Zonenplan Landschaft Teilplan 8 Ortweid mit Ergänzung Landschaftsreglement
- Änderung Überbauungsordnung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg»
- Überbauungsordnung «Erschliessung Grund»

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Änderung Überbauungsordnung Nr. 34A «Wengen-Kleine Scheidegg», Lauterbrunnen
- Wasserbauprojekt
- Lawinengutachten Ortweid

18. September 2013

Impressum

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Grindelwald
Spillstattstrasse 2
Postfach 104
3818 Grindelwald

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Beat Kälin, Siedlungsplaner HTL, ecoptima
Christina Pfiffner, Umwelting./Landschafts-
arch. FH, ecoptima
Nils von Allmen, Architekt FH, Interlaken
Urs Eichenberger, Dipl. Verkehrsing. Metron
Urs Dubach, Ing. FH, b+s
Dr. Martin Lutz, Belp

*Abbildung Titelseite: Visualisierung Talstation
und Parkhaus (von Allmen Architekten)*

Inhalt

Einleitung und Lesehilfe	5
1. Zielsetzung und Aufgabenstellung	6
1.1 Ziele	6
1.2 V-Bahnen	7
1.3 Projektziele	7
1.4 Finanzierung	8
1.5 Projektorganisation und Vorgehen	8
1.6 Grundlagen	9
1.7 Raumplanerische Abstimmung und Termine	10
2. Projektübersicht	10
2.1 Talstationen Grindelwald Grund mit Parkhaus	10
2.2 Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen	15
2.3 Eigerexpress Grund-Eigergletscher	15
2.4 Skipisten	17
2.5 Transportkette	18
2.6 Wasserbau und Erschliessung	19
2.7 P+R und Entsorgungshof Ortweid	21
3. Rahmenbedingungen	21
3.1 Bund	21
3.2 Kanton	21
3.3 Region	22
3.4 Gemeinde Grindelwald	23
3.5 Gemeinde Lauterbrunnen	23
4. Nutzungsplanung	23
4.1 Auslöser	23
4.2 Änderungen Zonenplan und Zonenplan Landschaft	23
4.3 Anpassung Baureglement und Landschaftsreglement	27
4.4 Überbauungsordnung «Erschliessung Grund»	27
4.5 Änderung UeO «Beschneigung Grund-Männlichen-Kl. Scheidegg»	28
4.6 UeO Nr. 34A «Beschneigung Wengen-Kl. Scheidegg»	29
5. Verkehr und Parkierung	30
5.1 Übersicht	30
5.2 Grundlagen	31
5.3 Motorisierter Individualverkehr	32
5.4 Öffentlicher Verkehr	34
6. Verfahren	35
6.1 Allgemeines	35
6.2 Richtplanung	36
6.3 Nutzungs- und Erschliessungsplanung mit Baubewilligung	36
6.4 Plangenehmigung	36
6.5 UVP-Pflicht	36
6.6 Wasserbau	37

7.	Entwicklung und Wirtschaft	37
7.1	Räumliche Entwicklung	37
7.2	Folgekosten	37
7.3	Arbeitsplätze	37
8.	Auswirkungen auf die Umwelt	38
8.1	Orts- und Landschaftsbild	38
8.2	Lärm, Luft und Erschütterungen	41
8.3	Nichtionisierende Strahlung / Störfälle	42
8.4	Gewässer und Abfälle	43
8.5	Boden / Altlasten	44
8.6	Naturgefahren	45
8.7	Wald /Rodungen	46
8.8	Lebensräume und Kulturgüter	47
8.9	Wanderwege	49
9.	Verfahrensschritte und Termine	50
9.1	Orientierung und Mitwirkung	50
9.2	Vorprüfung	50
9.3	Auflage und Einsprachen	50
9.4	Beschlussfassung und Genehmigung	51
9.5	Terminplan	51
Anhang		52
	Projekt- und Verfahrensübersicht (Grobterminplan)	52
	Situation Projektübersicht	53

Einleitung und Lesehilfe

Die Jungfraubahn Holding AG prüft seit längerem eine primär eine Qualitäts- und sekundär eine Kapazitätssteigerung auf das Jungfrauoch und die Kleine Scheidegg mit einer rascheren Personenbeförderung. Im Zentrum steht die schnellere Befüllung des Skigebiets, die Benutzung der Erschliessungsbahn als Beschäftigungsanlage und die qualitativ hochwertigere Erschliessung des Jungfrauochs für alle Gäste. Damit will sie ihre Wettbewerbsfähigkeit im gesteigerten Kundenbedürfnis behalten.

Das Seilbahnvorhaben der Jungfraubahn Holding AG, der «Eigerexpress» als direkte Verbindung von Grindelwald Grund zur JB-Station Eigergletscher, stellt zusammen mit dem Ersatz der «Gondelbahn Grund-Männlichen» mit der neuen BOB-Station Rothenegg, dem Ausbau der JB-Station Eigergletscher und dem Parkhaus Grund in jeder Hinsicht einen Meilenstein und eine grosse Aufgabe in der Erschliessung der Jungfrauregion dar.

Der Ausbau der Bahnen und die Anpassung und Ergänzung der kommunalen Infrastruktur ist auch in finanzieller Hinsicht ein grosser Brocken. Nicht alle wünschbaren Vorhaben sind eine zwingende Voraussetzung für den Bahnbau. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat mit der Jungfraubahn Holding AG und der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG einen etappierten Ausbau der kommunalen Infrastruktur vereinbart.

Um den Eigerexpress bewilligen zu können, mussten umfangreiche Vorarbeiten und Abklärungen auf allen Ebenen von Gemeinde über die Region und den Kanton bis zum Bund geleistet werden, die zu Anpassungen der übergeordneten Richtplanung der Region und des Kantons sowie zur Anpassung der kommunalen Nutzungsplänen führen.

Vorliegend geht es um die kommunale Nutzungsplanung, die für das V-Bahn-Vorhaben angepasst werden muss. Es betrifft dies den **Zonenplan** mit dem **Baureglement** im Gebiet Grund, den **Zonenplan Landschaft** mit dem **Landschaftsreglement** im Gebiet Ortweid, die **Überbauungsordnung Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg** sowie für die Anpassung der Erschliessung im Grund den Erlass der **Überbauungsordnung Erschliessung Grund**. Als Basis für die Bauten und die Anlagen im Gebiet Grund sind unabhängig von den Bahnvorhaben umfangreiche **wasserbauliche Massnahmen** der Schwellenkorporation Grindelwald zum Schutz von Personen und der bestehenden Infrastruktur im Grund erforderlich.

Zum Einstieg und zum Überblick zu den Teilprojekten und zu den Verfahren sind das Grobtermin- und Verfahrensprogramm sowie die schematische Darstellung der Vorhaben im Anhang gedacht.

Bei den Darstellungen der geplanten Gebäude handelt es sich um unverbindliche Studien. Die definitive Gestaltung kann aufgrund von Konstruktions-, Nutzungs- und/oder Kostenüberlegungen im Material und in der Form Änderung erfahren.

1. Zielsetzung und Aufgabenstellung

1.1 Ziele

1.1.1 Übergeordnete Zielsetzung

Das gemeinsame Ziel der Bahnen, der Gemeinden und der Regionalkonferenz Oberland-Ost ist das zentrale Tourismus- und Skigebiet Jungfrau-region zur Sicherung der Attraktivität und zur Erschliessung neuer Märkte weiter zu entwickeln. Damit sollen die wirtschaftliche Basis der Region gestärkt und attraktive Arbeitsplätze in einem zunehmend schwierigen wirtschaftlichen Umfeld erhalten werden.

1.1.2 Regionale Ziele

Aus regionaler Sicht steht eine zeitgemässe Erreichbarkeit des wichtigsten regionalen Tourismusgebiets mit dem Jungfraujoch in einem zentralen allgemeinen Interesse, namentlich in Bezug auf eine wesentlich bessere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Davon wird das gesamte Tourismusgebiet profitieren, indem attraktivere Verbindungen angeboten werden können. Weiter von Bedeutung ist die mit der Korridorstudie der BOB aufgezeigte verträgliche Belastbarkeit der Zubringerachsen.

Als längerfristiges Ziel soll ein attraktives P+R auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken mit einem Direktanschluss an die A8 ermöglicht werden.

1.1.3 Kommunale Ziele

Für die Gemeinde Grindelwald zentral sind die Erhaltung der Destination mit internationaler Bekanntheit, die Ettapierbarkeit der innerörtlichen Erschliessung und die Sicherstellung ausreichender Fahrzeugabstellplätze im Grund sowie eine sichere Verkehrsführung im Gebiet der WAB-Station Grund. Dabei soll als Voraussetzung für die V-Bahnen im Grund ein Parkplatz-Basisangebot mittels einem Parkhaus bereitgestellt werden, das auf durchschnittliche Tage ausgerichtet ist. Für die wenigen Spitzentage im Winter sollen wie bisher Überlaufparkplätze mit Shuttle-Busverbindungen angeboten werden. Die mit den Vorhaben unausweichlich verbundenen erheblichen Eingriffe sollen durch eine ansprechende und zeitgemässe Gestaltung der Bauten und Anlagen für das Orts- und Landschaftbild verträglich gestaltet werden.

Als längerfristiges Ziel soll eine Ortsumfahrung zur besseren Verbindung Grund-First und zur Entlastung des Ortskerns gesichert werden.

Für die Gemeinde Lauterbrunnen stellt die Direktverbindung eine willkommene raschere Verbindung ins Skigebiet Wengen-Kleine Scheidegg dar. Für die übrigen Gemeinden der Teilregion sind eine vertretbare Verkehrsbelastung von Bedeutung, die mit der Realisierung der Umfahrung von Wilderswil und einem Ausbau der gesamten Zufahrt auf den Begegnungsfall Lkw-Lkw wesentlich verträglicher gestaltet werden kann.

1.2 V-Bahnen

1.2.1 Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM)

Die Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG befasst sich seit längerer Zeit mit dem Ersatz der über 30 jährigen 4er-Gondelbahn, deren Konzession ausläuft und deshalb eine Ersatzbahn dringend notwendig ist. Bereits im Rahmen dieser Planung wurde der Koordinationsbedarf mit Wasserbauvorhaben der Schwellenkorporation Grindelwald erkannt. Dazu fand am 30. Juni 2011 eine erste Sitzung mit Vertretern der beiden Bahnen und des zuständigen Wasserbauingenieurs OIK I des kantonalen Tiefbauamtes statt.

1.2.2 Jungfraubahn Holding AG (JB)

Die Jungfraubahn Holding AG prüft seit längerem eine Kapazitätssteigerung auf das Jungfraujoch und die Kleine Scheidegg mit einer rascheren Personenbeförderung namentlich für Gruppenreisende. Dazu wurden u.a. eine Expressbahn von Lauterbrunnen aus, später das Y-Projekt zusammen mit der GGM und ein Ausbau der Wengernalpbahn (WAB) geprüft. Keine dieser Varianten mochte zu überzeugen weil mit einer weiteren Verkehrszunahme auf der Kleinen Scheidegg diese noch stärker belastet würde. Schlussendlich empfahl der Steuerungsausschuss das V-Projekt mit dem Eigerexpress weiter zu verfolgen, das mit einer Verknüpfung bei der JB-Station Eigergletscher die gewünschte Kapazitätserhöhung, den rascheren Zugang zum Jungfraujoch und eine Entlastung der Kleinen Scheidegg ermöglicht. Dieses Vorhaben konnte in groben Zügen am 18. Dezember 2012 zusammen mit dem Masterplan Grund und einer Verknüpfung mit der BOB-Linie Interlaken-Grindelwald im Gebiet Rothenegg den politischen Vertretern von Kanton, Region und Gemeinden sowie den Tourismusorganisationen und der Presse vorgestellt werden.

1.3 Projektziele

1.3.1 Bahnausbau

Mit dem Ausbau der touristischen Bahnen im Gebiet Grindelwald Grund-Eigergletscher und Grund-Männlichen werden namhafte Investitionen von regionaler Bedeutung getätigt. Damit werden Voraussetzungen für die Erschliessung neuer Märkte geschaffen.

1.3.2 GGM

Die projektierte 8er-Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen soll als Zubringer ins Ski-, Ausflugs- und Wandergebiet wie auch als Beschäftigungsanlage für Schneesportler dienen. Transporte, Talfahrten, Konvoibetrieb und auch Nachtfahrten sollen möglich sein. Sie ersetzt eine technisch und betrieblich veraltete Anlage.

1.3.3 JB

Der projektierte Eigerexpress (3-Seilbahn Grund-Eigergletscher) soll im Winter sowohl als Zubringer der Jungfraubahn und des Skigebiets um die Kleine Scheidegg wie auch als Beschäftigungsanlage für Schneesportler konzipiert werden. Im Sommer liegt der Fokus auf dem Zubringer für die Jungfraubahn. Der Güterverkehr soll weit möglichst über die 3-Seilbahn abgewickelt werden.

1.4 Finanzierung

Die hohen Investitionen in die Bahnen und die dafür erforderlichen Nebenanlagen sowie in die kommunale Infrastruktur lassen sich nur rechtfertigen, wenn das Vorhaben dazu beiträgt auf internationaler Ebene die Konkurrenzfähigkeit nachhaltig zu verbessern, das heisst langfristig gesichert werden kann. Dabei ist es unerlässlich, dass die finanzielle Belastung partnerschaftlich zwischen der Gemeinde und den Bahnen geregelt wird.

1.5 Projektorganisation und Vorgehen

Für die Weiterbearbeitung des V-Bahnen-Konzepts, basierend auf der Basis «Masterplan Grund» wurde die Projektorganisation «Erschliessung Männlichen-Eigergletscher» gebildet mit der die folgenden acht Teilprojekte erarbeitet und aufeinander abgestimmt wurden:

- Ersatz-Gondelbahn (GGM)
- Eigerexpress / Pistenausbau und Beschneigung (WAB / JB)
- Verkehrs- und Fahrplankonzept (Metron AG / B+S AG)
 - Korridorstudie Interlaken-Grindelwald Grund
 - Rothenegg-Grindelwald flankierende Massnahmen
- Strassenführung, Parkierung, Wasserbau (Mätzener & Wyss AG)
- Anschluss BOB, Station Rothenegg (BOB)
- Erneuerung JB, Station Eigergletscher (von Allmen / Prantl AG)
- Terminal Grund (von Allmen / Prantl AG)
- Parkhaus Grund (Mätzener & Wyss AG / von Allmen / Prantl AG)
- Parkplatzangebot Chilchboden, Talgietli, Ortweid (Mätzener & Wyss AG)
- Erneuerung WAB
- Umwelverträglichkeitsprüfung (Dr. Martin Lutz, Belp / b+s, AG, Bern)
- Nutzungs- und Verfahrensunterstützung, ecoptima ag, Bern

Die Ergebnisse der Teilprojekte und die Koordination erfolgten einerseits durch den Steuerungsausschuss unter der Leitung der Bahnen und andererseits durch den Gemeinderat und die Schwellenkorporation der Gemeinde Grindelwald.

Die zuständigen Fachstellen des Kantons und des Bundes sowie die Vertreter der Regionalkonferenz Oberland-Ost sowie die politischen Behörden von Kanton und Gemeinde Lauterbrunnen wurden schrittweise zu wichtigen Ergebnissen orientiert und in den Planungsprozess einbezogen.

Am 5. Juli 2013 konnten die zu grossen Teilen ausgearbeiteten und optimierten Vorhaben den Fachstellen von Bund und Kanton vorgestellt werden. Dabei zeigte sich, dass die Abstimmung weitgehend den gewünschten Stand erreicht hat und die Projekte bei den Behörden auf Zustimmung stossen. Weitere Besprechungen mit BAV, ARE, Kanton und Regionalkonferenz Oberland Ost dienen der Verfahrensklärung und -abstimmung.

Ab August 2013 wurden die Vorhaben der Jungfraubahn Holding AG zudem durch die Presse zur Diskussion gestellt und wichtige Zwischenentscheide zur Verkehrslenkung und Parkierung getroffen. Weiter wurden durch die Bahnen und die Gemeinde die Grundsatzentscheide zur projektbezogenen Finanzierung der kommunalen Infrastruktur festgelegt. Als Grundlage dazu setzte der Gemeinderat für die Realisierung folgende Prioritäten:

1. Priorität

- Sicherung und Bereitstellung des Parkierungsangebots Grund, Chilchboden, Talgietli und Ortweid
- Brücken- und Strassenverlegung Abzweigung Grund – Chilchboden

2. Priorität

- Strassenverlegung WAB-Station Grund mit Unterführung WAB Lüttschine

3. Priorität

- Entlastung Dorfstrasse durch Umfahrung im Grund

1.6 Grundlagen

- 8er-Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen, GGM, Aug. 2013
- 3-Seilbahn Grund-Eigergletscher, Jungfraubahn, Juli 2013
- Masterplan Grund, Gemeinde Grindelwald vom Juni 2013
- Korridorstudie Lüttschinentäler; Jungfraubahn, Stand 2. Sept. 2013
- Projekt V-Bahnen Parkierung Grindelwald, Mertron, 12. September 2013
- Erschliessungsprojekt Grund, Mätzener & Wyss, Juli. 2013
- Wasserbauprojekt Lüttschine, Schwellenkorporation/Mätzener & Wyss, Juli 2013
- Machbarkeit Entlastungsstrasse Grindelwald; Mätzener & Wyss, Juli 13
- Vorprojekt Talstationen, Prantl Bauplaner/Von Allmen Architekten, Aug. 2013
- Parkhaus Grund, Mätzener & Wyss/Von Allmen Architekten, Aug. 2013
- Vorprojekt Station Eigergletscher, Jungfraubahn/Von Allmen Architekten, Juli 2013
- Pistenausbauplan Eigergletscher-Fallboden, Prantl Bauplaner, Juli 2013
- Konzept Haltestelle Rotheneegg, BOB, Juli 2013

1.7 Raumplanerische Abstimmung und Termine

Neue Bahnanlagen erfordern eine Abstimmung auf Stufe Richtplanung. Diese erfolgte einerseits im Rahmen des Touristischen Entwicklungskonzepts der Regionalkonferenz Oberland Ost mit anschliessender Revision des RGSK 1. Generation, mit der u.a. die Auswirkungen auf den Zubringerkorridor und die Landschaft geprüft wurden. Andererseits ergänzt der Kanton seinen Richtplan im Rahmen der periodischen Fortschreibung. Dieser gelangt im Dezember 2013 zur Mitwirkung und zur Vorprüfung durch den Bund. Die Genehmigung dieser Richtpläne ist für das Frühjahr / Sommer 2014 terminiert.

Das Ziel für die Anpassung der Nutzungsplanung ist, dass diese den Gemeindeversammlungen vom Mai/Juni 2014 gestützt auf den Masterplan Grindelwald Grund und die Korridorstudie (vgl. 2.5) sowie die Ergänzungen der regionalen Richtpläne und des kantonalen Richtplans zum Beschluss unterbreitet werden können und eine Genehmigung im Herbst 2014 ermöglicht wird. Damit werden die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen, um das Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Bahnanlagen einleiten zu können (vgl. Übersicht zu den Verfahren und Projekten im Anhang).

2. Projektübersicht

2.1 Talstationen Grindelwald Grund mit Parkhaus

2.1.1 Konzept und Nutzungen Talstationen

Der neue Eigerexpress und die Ersatzgondelbahn Grindelwald Grund-Holenstein-Männlichen lassen hohe Besucherströme aus dem öffentlichen und dem Individualverkehr erwarten. Der geplante Terminal, welcher beide Talstationen in einem Gebäude vereint, wird durch die direkte und konfliktfreie Wegführung des Personenflusses definiert. Reisende mit der Bahn gelangen via neue BOB-Station Rothenegg von Westen und Anreisende mit Pendel-, Orts- oder Gruppenbussen, sowie der Privatverkehr von Osten zur Station. Es wird erwartet, dass die beiden Luftseilbahnen durch die hohen Förderleistungen auch als Beschäftigungsanlage genutzt werden. Die Skifahrer gelangen von Süden her via bestehende Brücke zur Talstation.

Das Abfahrtspertron ist aus seilbahntechnischen Gründen und damit der Hauptdrehpunkt der Besucher rund 5 Meter über dem jetzigen Parkplatz angeordnet. Die Garagierungen der Gondeln und Kabinen docken an die Abfahrtsgebäude an und bilden den östlichen und westlichen Abschluss des Hauptgebäudes. Als ergänzende Nutzung im Dienste der Kunden sind an den Wegführungen Flächen für betriebsnahe Geschäfte, kleinere Shops und ein Bistro vorgesehen.

Die Fläche unter den Zustiegsplattformen wird für Busperrons und Park-
plätze, den Warenumsschlag, ein Sportgeschäft, Skiraum mit zu vermieten-
den Skikästen und für andere Nebennutzungen benötigt.

In den Obergeschossen sind Büroräumlichkeiten der GGM und der WAB,
sowie ein Restaurant mit Terrasse für eine eindruckliche Aussicht auf die
Berge geplant.

Personen- und Warenflüsse

Die Förderleistung des Eigerexpress beträgt 2400 P/h und die der GGM-
Gondelbahn 1800 P/h. Total können maximal 4200 P/h Personen befördert
werden.

Die Zubringerströme sind wie folgt dimensioniert:

- BOB über Station Rotheneegg: 500 P/h
 - Pendelbus: 400 P/h
 - Ortsbus: 300 P/h
 - Reisebuszubringer: 400 P/h
 - Privatverkehr: 1000 P/h
- Total: 2600 P/h.

3S Umlaufbahn Grindelwald Grund-Eigergletscher Jungfrau AG / Wengernalpbahn AG / Berner Oberland Bahnen AG / Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG Vorprojekt Situation mit Parkhaus EG	Objekt Nr.	201310	Plangrösse	29.7 x 42 cm
	Plan Nr.	121.4	Gezeichnet	gz
	Datum	10.09.2013	Ausführung	Planungsstab
	1:1000	von alimen architekten Ulrich Steiner 194 3000 Interlaken www.vonalimenarchitekten.ch Doris 40, 3018 Grindelwald		

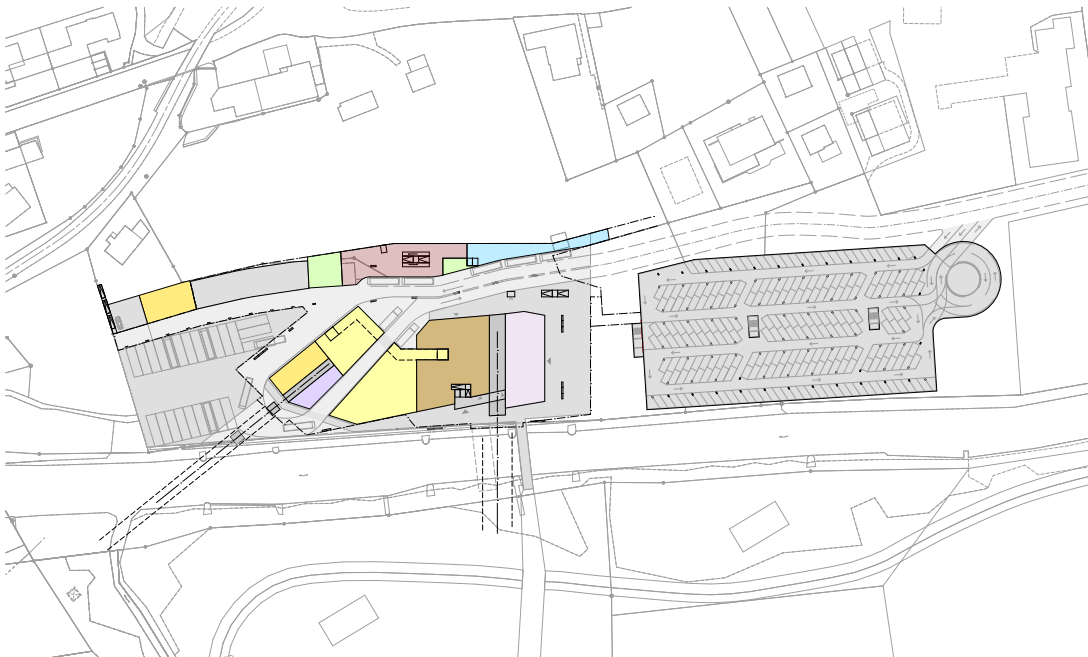


Abb. 1 Talstation Grund, Situation EG mit Parkhaus

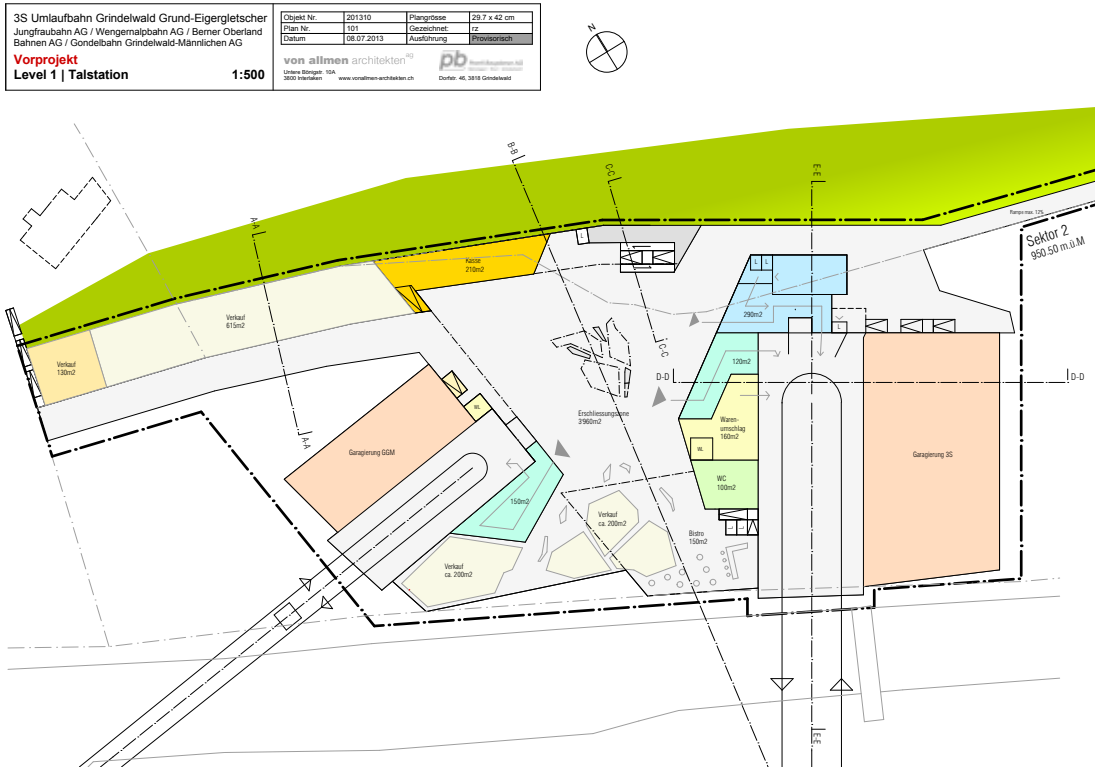


Abb. 2 Talstation Grund, Situation Obergeschoss mit Parkhaus

Als zusätzliche Attraktivität für Reisende in Gruppen ist ein separater Zugang vorgesehen, der von den anderen Personenströmen unabhängig funktioniert. Von der Aus- und Einladestelle der Reisebusse gelangen die Gäste direkt auf das Abfahrtsperren des Eigerexpress respektive der GGM-Gondelbahn. Für Busse sind ca. 40 Abstellplätze vorgesehen.

Für den Gütertransport sind Umschlagplätze für beide Bahnen eingeplant. Lastwagen können direkt anfahren und die Waren umschlagen. Via Waren-lifte gelangen die Waren zu den Güter-Gondeln.

Gestalterische Anforderungen und Umsetzung

Das umfangreiche Raumprogramm bedingt eine entsprechend grosse Kubatur. Trotzdem ist die ortsverträgliche Ausgestaltung und Einpassung des Gebäudes unerlässlich. Die im Gebiet Grund vorherrschende Gebäudedekörnung weist keine vergleichbar grossen Volumen auf, wie es für das Talgebäude notwendig ist. Das Orts- und Landschaftsbild wird vorwiegend durch Chaletbauten geprägt. Um dies zu mildern wird der Aussenraum der Gebäude weitgehend überdeckt, so dass dieser in eine Wiesenlandschaft eingebettet werden kann.

Die Gestaltung der Dachlandschaft ist für das Ortsbild wichtig, da das Gebäude im Gefüge der umliegenden Bauten in erster Linie von oben betrachtet wird. Aus diesem Grund ist vorgesehen, die Hauptflächen des Gebäudes zu begrünen (vgl. Abb. Titelseite). Die nördlich angrenzende

Böschung soll fliegend auf das Dach gezogen und als Wiese ausgestaltet werden. So wird erreicht, dass von oben gesehen ein grosser Teil des Gebäudevolumens nicht als solches wahrgenommen wird. Die Ausfahrtsgebäude beider Bahnen, die aus dem Hauptdach hervorragen, werden als einzelne Gebäude wahrgenommen und passen sich durch ihre Grösse gut in die umgebende Massstäblichkeit ein.

Die lange Südfassade wurde durch die Ausbildung verschieden grosser Teilabschnitte mit unterschiedlicher Ausrichtung und Proportionen gestaffelt, um auch hier im Kontext der Umgebung eine Massstäblichkeit zu erreichen, die ortsverträglich ist.



Abb. 3 Talstation Grund, kaum einsehbare Ostfassade gegen Parkhaus Grund, vorgelagert nicht dargestellt soll das Parkhaus erstellt werden

Die Ausgestaltung der Fassaden soll einerseits das Gebäude als eine Seilbahnstation sichtbar machen und andererseits mit den Materialien, Strukturen und / oder Formen einen Bezug zum Ort schaffen.



Abb. 4 Talstation Grund, Teil der Südfassade Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen mit Ufermauer

Im Innenraum werden Bezüge zur Aussenwelt geschaffen, um den Besuchern das Bewusstsein für den Ort und die grandiose Umgebung zu ermöglichen.

2.1.2 Parkhaus

Von der Grundstrasse her vorgelagert zu den Talstationen ist ein Parkhaus mit viereinhalb Parkierungsebenen für ca. 1090 Fahrzeuge vorgesehen, das mit dem Gebäudekomplex der Talstationen auf der Höhe des Abfahrtsperrens mit einer Passerelle verbunden wird.

Gestalterische Anforderungen und Umsetzung

Die formale Architektursprache des Parkhauses weist einen klaren Bezug zum Terminal auf. Zudem wirkt die Draufsicht mit den begrünten Dachflächen integrierend in die Talsohle (vgl. Abbildung Titelseite). Mit der vorgeschlagenen transparenten Fassadengestaltung in Holz und der Auffahrtsschnecke in Glas wirkt das Volumen wesentlich kleiner als dies aufgrund der Nutzflächen mit einem Zweckbau der Fall wäre. Der architektonisch in einer eigenständigen Sprache gehaltene Glaszylinder der Auffahrt zeigt sich differenziert zum Parkhausauptkörper, wirkt aber wohltuend in Bezug auf die Gesamtvolumetrie.

Die im Gestaltungskonzept vorgesehene Ausgestaltung der Fassade in Holz arbeitet mit einem ortstypischen Material. Ob die Fassade letztlich in Holz erstellt wird, ist zu gegebener Zeit unter Einbezug weiterer Aspekte, wie der Unterhaltsfreundlichkeit, Schneeeintrag in die Parkdecks, etc. zu entscheiden.

Auch ohne Verwendung von Holz kann eine landschafts- und ortsverträglich Gestaltung erzielt werden.



Abb. 5 Parkhaus Grund

2.2 Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen

Als Ersatz für die bestehende 4er-Gondelbahn Grindelwald Grund-Männlichen ist eine kuppelbare 8er-Gondelbahn geplant. Diese soll wie bestehend, in zwei Sektionen mit einer Mittelstation in Holenstein aufgeteilt werden. In allen drei Stationen ist eine Garagierung vorgesehen. Die Bahnachse ist zur bestehenden Bahn leicht verschoben. Damit wird ein möglichst kurzer Betriebsunterbruch angestrebt. Weiter können so die bestehenden Stationen umgenutzt und teilweise für die Parkierung genutzt werden.

Mittelstation Holenstein

Die Mittelstation Holenstein wird wie heute als Ein- und Ausstiegsplattform dienen, wobei die bestehenden Bauten zur Garagierung der Gondeln weiter verwendet wird.

Bergstation Männlichen

Die neue Bergstation ist als Erweiterung der bestehenden Station geplant, wobei das bestehende Gebäude ebenfalls für die Garagierung der Gondeln weiterverwendet wird.

2.3 Eigerexpress Grund-Eigergletscher

Die neue 3-Seilbahn mit einer Kapazität von 2'400 Personen / Stunde entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die Garagierung befindet sich bei der Talstation. Die Stationen sind so geplant, dass der natürliche Lichteinfall bestmöglich gewährt werden kann.

2.3.1 Bergstation mit Erweiterung JB-Station Eigergletscher

Konzept und Nutzungen

Die Station Eigergletscher dient als Umsteigestation für die Besucher des Jochs und als Ausgangspunkt für Skifahrer, Wanderer und Touristen. Zusätzlich findet der Güterumschlag vom Eigerexpress auf die Jungfraubahn und die Anlieferung für die Restauration Eigergletscher statt.

Vom Einfahrtsgebäude des Eigerexpress auf Seite Grindelwald werden die Besucher via Tunnel auf die südliche Seite des Grates von Lauterbrunnen geführt, von wo die Ankunftshalle einen spektakulären Blick auf die hochalpine Bergwelt freigibt. Einerseits können Besucher auf der Terrasse verweilen oder via Rolltreppe auf das Abfahrtsperren der Jungfraubahn gelangen.

Die Skifahrer können nach dem Austritt aus dem Tunnel rechts auf dem Dach des Stumpengleises Richtung Egg zum Pistennetz oder geradeaus via Rampe auf die «Black Rock» Piste fahren. Die Überführung der bestehenden Gleise dient auch Besuchern, die auf das Perron Gleis 1 oder zum

Restaurant gelangen wollen. Eine WC-Anlage direkt hinter dem Einfahrtsgebäude des Eigerexpress und eine Fläche für Shops auf dem Dach des Stumpengleises ergänzen die Nutzungen.

Gäste, die vom Joch zurückkehren, können über das Ausstiegsperron und den Verbindungstunnel direkt zum Eigerexpress gehen. Ein weiterer Verbindungstunnel dient dem Warenumschatz zwischen den beiden Stationen.

Personen- und Warenflüsse

Aus bahnbetrieblichen Gründen beträgt die Ein- und Ausstiegszeit bei der Jungfrauabahn 4 Minuten, was bei einem vollen Zug mit 360 Passagieren einen reibungslosen Ablauf der Besucherströme bedingt.

Der Eigerexpress befördert kontinuierlich Personen zum Eigergletscher, wogegen die Jungfrauabahn die Besucher gebündelt alle halbe Stunde Richtung Joch und zurück befördert. Für Jochbesucher bedeutet das einen maximalen Aufenthalt von einer halben Stunde. Die Höhenunterschiede und die Gefällssituationen verlangen ein durchdachtes Wegsystem, um eine behindertengerechte und konfliktfreie sowie fließende Führung der Hauptströme (Besucher Joch und Skifahrer) zu gewährleisten. Die Lösung wurde mit dem geplanten Stumpengleis gefunden. Damit ist es möglich die Besucher auf der einen Seite des Zuges aus- und auf der anderen Seite einsteigen zu lassen. Zudem müssen die Skifahrer lediglich 50 Meter zu Fuss zurücklegen bis sie auf der Piste sind. Dies macht den Eigerexpress als Beschäftigungsanlage attraktiv und trägt zu den fließenden Personenströmen bei, da die beiden Hauptströme bereits früh voneinander getrennt werden.

Gestalterische Anforderungen und Umsetzung

Das Einfahrtsgebäude des Eigerexpress auf der Eiger-Nordwand-Seite schützt die darin befindende Technik vor Steinschlag und Schnee. Der Abschluss des Betonkragens wird in der Ausrichtung so weit möglich dem Verlauf der Felswand angepasst.

Das südliche Bauwerk, welches im Kontext mit den bestehenden bahnhistorisch bedeutenden Bauten steht, wird in erster Linie durch die Fassade des Stumpengleises und den Aufbau beim Verbindungstunnel sichtbar sein. Das Dach des Bauwerkes wird im Winter als Piste ausgebildet und im Sommer mit Bruchsteinen belegt in Erscheinung treten, um eine Anbindung zum Felsen herzustellen. Die Fassadengestaltung des neuen Bauwerkes wird mittels Materialisierung, Proportionen und / oder Formgebung in einer zeitgemässen Ausformulierung eine Beziehung zu den bestehenden Gebäuden schaffen. Die bestehenden Wegverbindungen am Eigergletscher werden mit dem neuen Wegsystem verknüpft. Die gute Einpassung in die alpine Landschaft wird nebst dem Bezug zu den bestehenden Bauten auch durch die sorgfältige Ausgestaltung der zahlreichen Anschlusspunkte an den Fels erzielt.



Abb. 6 Bergstation Eigergletscher mit Pistenverbreiterung Seite Grindelwald



Abb. 7 JB-Station Eigergletscher auf Seite Lauterbrunnen mit neuer Galerie und Pistenverbreiterung beim Werkstattgebäude auf Seite Grindelwald

2.4 Skipisten

Grindelwald

Durch das Zusammentreffen von Eigerexpress mit der bestehenden Sesselbahn Bustiglen-Eigergletscher (Eigernordwand) entsteht beim Werkstattgebäude der Jungfraubahn ein Engpass, der für das Skifahreraufkommen nicht mehr genügt. Nach den Richtlinien der SKUS (Schweizerische

Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten) hat eine Piste mit einem hohen Personenaufkommen mindestens eine Breite von 30 m aufzuweisen. Deshalb ist eine Verbreiterung um ca. 10 m zwingend, die nur mit einem Lehnenviadukt ermöglicht werden kann.

Um die Pistenkapazität auf Seite Grindelwald den gesteigerten Bedürfnissen der Sesselbahn Eigernordwand anpassen zu können, wurde bereits ab dem Winter 2010/11 eine zusätzliche Piste zwischen WAB-Haltestelle Salzegg und Teiffenbitzen angeboten. Mit dieser UeO-Änderung werden die Voraussetzungen geschaffen, damit dieser ca. 500 m lange Pistenabschnitt mit einer durchschnittlichen Breite von 30 m (Fläche von ca. 1.5 ha) beschneit werden kann.

Als weitere Änderung der UeO ist die Beschneigung des Pistenabschnitts Honegg-Gummi oberhalb respektive nördlich von Bustiglen vorgesehen (ca. 550 m x 35 m, ca. 1.9 ha).

Lauterbrunnen

Auf Gemeindegebiet von Lauterbrunnen ist ein neuer Pistenabschnitt auf dem Bahnschutzdach der Jungfraubahn erforderlich, damit von Eigergletscher bis zur Kleinen Scheidegg eine durchgehende einfache (blaue) Piste mit Beschneigung angeboten werden kann.

Als mittelfristiges Vorhaben ist die Beschneigung der Piste Black Rock geplant (ca. 2800 m x 25 m, ca. 7 ha).

2.5 Transportkette

2.5.1 Grundlagen

Die Transportkette wurde einerseits im Rahmen des Masterplans «Grundverkehr» (Bericht vom Juni 2013 der Gemeinde Grindelwald) untersucht. Damit wurden die Eckwerte und Ergebnisse der Arbeitsgruppe «Verkehr / ÖV / Strasse / Parkierung / Anlagen» zusammengefasst und Massnahmen in neun Punkten als wichtige Voraussetzungen für die Realisierung des V-Bahnprojekts zu Handen des Gemeinderates formuliert. Dieser Bericht diente andererseits als Grundlage für die Korridorstudie der Metron AG, vom September 2013 mit der die Transportkette ab Interlaken untersucht wurde und als Basis für die regionale Abstimmung diente. Diese geht vom bestehenden 1/2-h-Takt der BOB und der zulässigen verkehrstechnischen Belastbarkeit der Kantonsstrasse Autobahnanschluss A8 Interlaken - Grindelwald Kreisel - Grund aus.

2.5.2 Übersicht zu den wichtigsten Masterplan-Massnahmen

1. Verkehrsentflechtung im Grund
2. Zubringer MIV auf Grund ausrichten: Parkraumzentrum, Hub für den ganzen Ort und Terminal für die Bahnen
3. Notwendigen Parkraum mit minimalem Landverschleiss lösen

4. In der Verkehrsplanung prioritär Variante Umfahrung / Pendelbus Grund-Talstation Firstbahn weiterverfolgen
5. Sicherheitsproblem Abzweigung Grund-WAB-Station Grund durch Verschiebung der Strasse an die Lütschine lösen
6. Chilchbodenbrücke als Bestandteil der Hochwasserschutzmassnahmen beim Zahnredli ersetzen mit Blick auf Parkplätze südlich der Lütschine
7. Prüfung direkte Gondelbahnverbindung Grund-Firstbahn
8. Aufnahme des Funi in die Verkehrsplanung
9. Anschluss Dorf über WAB und BOB sicherstellen und Qualität stärken

2.5.3 BOB-Haltestelle Rothenegg

Die BOB-Haltestelle Rothenegg dient primär der direkten Erschliessung der V-Bahnen. Sekundär kann die Verbindung Grund-Dorf verbessert werden. Mit einem weiteren Zugang via Hotel Alfa (in Planung) kann auch der untere Dorfteil besser erschlossen werden.

Baulich ist eine Haltekante mit Schutzdach südlich der Bahnlinie im Bereich des Übergangs von der Adhäsionsstrecke zur Zahradstrecke vorgesehen. In diesem Bereich fahren die Züge ohnehin sehr langsam.

2.5.4 Parkierung Grund

Entsprechend der Forderung des Masterplans ist im Grund ein Parkhaus mit ca. 1090 Autoabstellplätzen und ca. 40 Carabstellplätzen vorgesehen, die den durchschnittlichen Gästebedarf abdecken. Daneben bestehen befestigte Parkplätze in den Gebieten Chilchboden und Talgietli. Für die Winterspitzen werden wie bis anhin temporäre Parkplätze auf Landwirtschaftsland in den Gebieten Chilchboden und neu im Gebiet Talgietli/Ey östlich des Gemeindewerkhofs angeboten.

2.6 Wasserbau und Erschliessung

2.6.1 Anlass

Die Hochwasserereignisse von 2005 und später haben die Dringlichkeit von Hochwasserschutzmassnahmen zum Schutz der Siedlung und der wichtigen Infrastrukturen im Grund deutlich gezeigt. Aus diesem Anlass hat die Schwellenkorporation zuerst auf konzeptioneller Ebene und gestützt darauf konkrete Wasserbauprojekte in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons ausgearbeitet. Dabei zeigte sich einmal mehr, dass eine Abstimmung zwischen Erschliessung und Wasserbau unerlässlich ist.

2.6.2 Hochwasserschutz Lütschine

Die zentrale Erkenntnis aus dem Hochwasserschutzkonzept ist, dass die Lütschine im Bereich Grund kein einheitliches Schutzkonzept zulässt. Das heisst, rechtsufrig kommen aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen nur bauliche Schutzmassnahmen in Frage. Dagegen besteht linksufrig weitge-

hend Platz für eine Überflutung bei Extremereignissen. In diesem Bereich wird im Rahmen der bevorstehenden Ortsplanungsrevision der erforderliche geschützte Gewässerraum festgelegt.

2.6.3 Tuftbach

Der Tuftbach ist im Bereich der Talstation Männlichenbahn und der Parkplätze im Grund in Röhren verlegt und dient zugleich der Siedlungs-entwässerung. Aufgrund der engen Platzverhältnisse als Folge der Bahnprojekte und der Topographie ist eine Offenlegung ausgeschlossen. Der Bau der Bahnen erfordert aus technischen Gründen zudem eine Verlegung der Leitung. Diese erfolgt so, dass die Leitung jederzeit zugänglich bleibt. Die Verlegung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen von Kanton und Bund. Die Ausscheidung eines geschützten Gewässerraums ist nicht erforderlich.

2.6.4 Erschliessungsstrasse Grund / Wärgistal (1. Priorität)

Die Erschliessung Wärgistal erfolgt in Zukunft über die nach unten verlegte Grundbrücke und einem neuen Strassenabschnitt linksufrig der Lüttschine. Damit können die Parkplätze im Gebiet Chilchboden direkter und zur Entlastung des Vorgeländes der WAB-Station Grund durch eine teilweise Entflechtung der Verkehrsströme besser erschlossen werden (Verkehrssicherheit).

2.6.5 Umfahrung WAB-Station Grund (2. Priorität)

Die Umfahrung Grund im Bereich der WAB-Station kann mit der geplanten Verlegung der Strasse an die Lüttschine aufgewertet und wie vom Masterplan verlangt aufgewertet werden. Mit einer Unterführung der WAB-Linie und Verlegung der WAB-Brücke kann ein Bahnübergang aufgehoben werden. Dieses Vorhaben hat der Gemeinderat aus Kostengründen mit 2. Priorität eingestuft.

2.6.6 Entlastung Grindelwald Dorf (3. Priorität)

Für die Entlastung der Dorfstrasse ist längerfristig eine Umfahrung vorgesehen. Dazu wurden zwei Varianten geprüft, die grundsätzlich realisierbar sind. Der Variantenentscheid kann frühestens im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts respektive der bevorstehenden Revision der Ortsplanung getroffen werden. Die Entlastung der Dorfstrasse wird jedoch ohne einschneidende flankierende Massnahmen bescheiden ausfallen.

2.6.7 Anbindung Grindelwald Dorf

Die Verbindung zwischen Grund und Dorf wird primär wie bisher durch die WAB und neu auch durch die BOB erfolgen. Dieses Grundangebot soll zur Deckung saisonaler Spitzen mit flexibel und bedarfsgerecht einsetzbaren Bussen ergänzt werden.

2.7 P+R und Entsorgungshof Ortweid

Im Rahmen der Erweiterung der Inertstoffdeponie Tschingeley (separates Verfahren zur Änderung der Überbauungsordnung) muss der Entsorgungshof verlegt werden. Der Standort des Entsorgungshofs wurde aufgrund einer Standortevaluation festgelegt. Gestützt darauf soll er wie bisher und bewährt im Gebiet Tschingeley, jedoch auf Land der Gemeinde eingerichtet werden. Dazu wurden im Vorfeld Abklärungen zur Lawinensituation getroffen, die dazu führten, dass ein Landabtausch vorgenommen werden muss. Damit kommt der Entsorgungshof direkt an die Zufahrt der Inertstoffdeponie Tschingeley zu liegen und das P+R wird anschliessend talauswärts verschoben angeboten. Dies ist im roten Gefahrenbereich möglich, weil das P+R ohnehin nur für Tagesgäste zur Verfügung steht und bei schlechten Wetterverhältnissen und bei Lawinengefahr nicht betrieben wird.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Bund

Neue touristische Bahnanlagen erfordern für die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens nach Seilbahngesetz eine ausreichende raumplanerische Grundlage. Das heisst, neue Anlagen müssen im kantonalen Richtplan enthalten und soweit erforderlich müssen entsprechende Nutzungspläne vorhanden sein. Im Plangenehmigungsverfahren werden neben den technischen auch die umweltrechtlichen Belange geprüft.

Das BLN-Gebiet Nr. 1507 «Berner Hochalpen» wird durch die Bahnbauten und den damit zusammenhängenden Skipistenausbau nicht tangiert.

Mit Inkrafttreten des revidierten Raumplanungsgesetzes können bis zur Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat keine neuen Bauzonen genehmigt werden. Aufgrund der Verfahrensabstimmung mit BAV und ARE kann davon ausgegangen werden, dass die Zonenplanänderungen für die vorgesehenen bahnbedingten Nutzungen nicht unter dieses Moratorium fallen. Ob die Bauzone für den Entsorgungshof Ortweid ebenfalls vorgängig genehmigt werden kann, muss mit dem ARE noch geklärt werden.

3.2 Kanton

Im Planungssperimeter sind folgende Schutzgebiet von kantonaler Bedeutung vorhanden:

- Vogelschutzgebiet an der Lütschine: Gemäss Zonenplan Landschaft, Teilplan Nordwest, dehnt sich das kantonale Vogelschutzgebiet als 200 m breites Band entlang der Lütschine aus und überlagert unter anderem den Bahnhof Grund.

- Baugruppe JB-Station Eigergletscher: Bauten mit verschiedener Qualität, haben als Ensemble einmalige bahnhistorische Bedeutung. Sie sind in keinem Inventar verzeichnet. Sie sollen als einmalige Zeugen erhalten bleiben.

3.3 Region

Der Eigerexpress tangiert das regionale Landschaftsschongebiet LS 15 «Rinderalp-Bonern». Drei Stützen der geplanten Bahn sind im Landschaftsschongebiet geplant.

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost erarbeitet im Auftrag des Kantons das regionale touristische Entwicklungskonzept (RTEK) und gestützt darauf das RGSK 2. Generation. Mit dem RTEK, das im Sommer 2013 zur Mitwirkung aufgelegt wurde, werden die Bahnprojekte konzeptionell verankert.

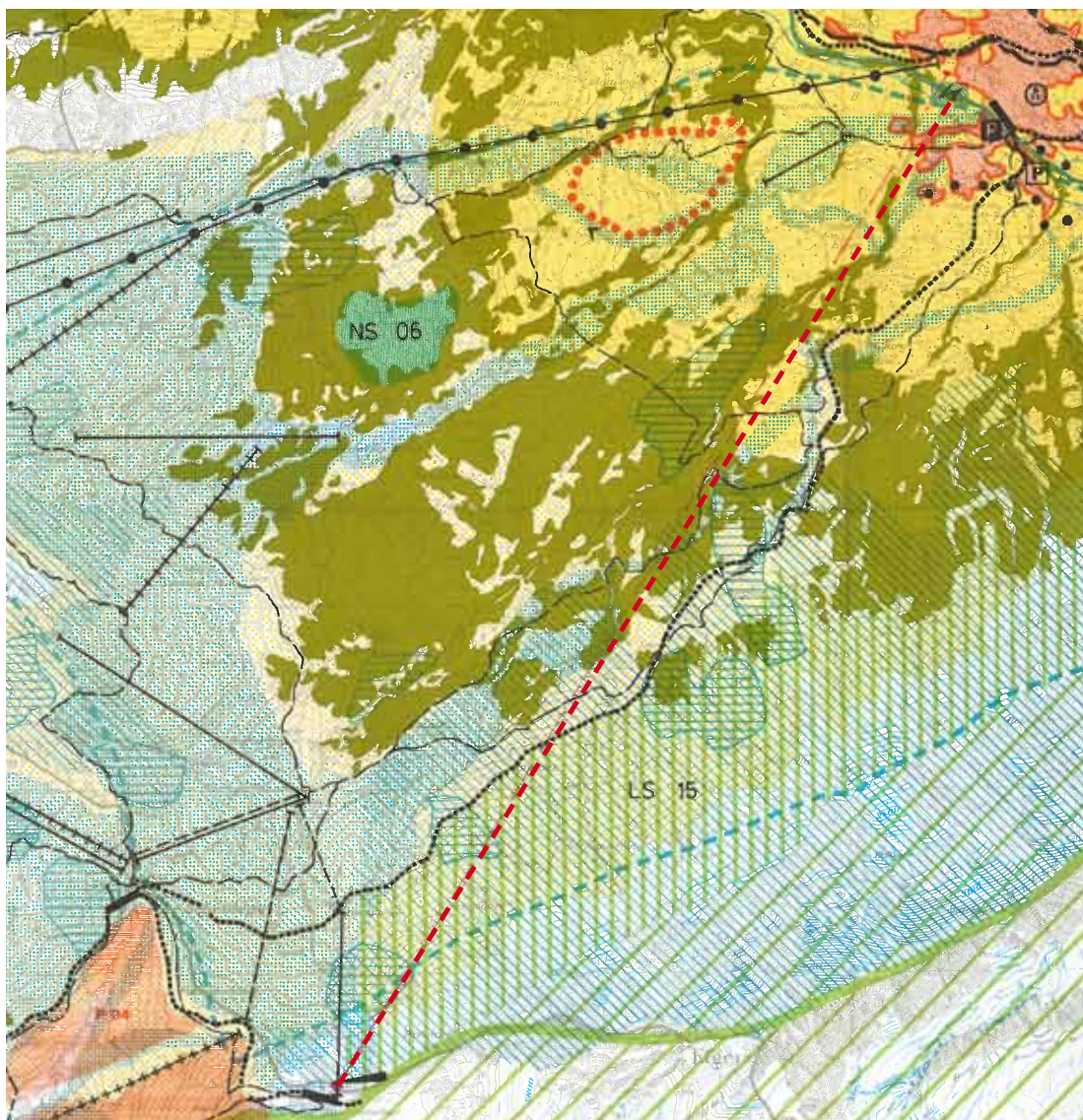


Abb. 8 Ausschnitt aus dem Richtplan 84 der Region Oberland-Ost mit rot eingezeichneter Linienführung der neuen Seilbahn Eigerexpress, die das Landschaftsschongebiet LS 15 tangiert.

Das RTEK gilt nicht als behördenverbindlicher Richtplan. Dies wird mit einer Ergänzung des RGSK 1. Generation vorgenommen, mit der das Landschaftsschongebiet gemäss Richtplan 84 angepasst wird.

3.4 Gemeinde Grindelwald

Als Grundlage für die Revision der heutigen Ortsplanung vom 17. August 1998 verfügt die Gemeinde Grindelwald über einen Verkehrsrichtplan von 2010, ein Leitbild von 2012 und aktuell in Erarbeitung ein räumliches Entwicklungskonzept (2013). Die Landschaftsplanung vom 29. August 2005 ist relativ aktuell. Die Bahnvorhaben tangieren die Überbauungsordnung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» von 2007 mit der die Skipisten sowie die Beschneigungsflächen und -anlagen festgelegt sind.

3.5 Gemeinde Lauterbrunnen

Die JB-Station Eigergletscher und der überwiegende Teil der zu ergänzenden Skipisten betrifft die Gemeinde Lauterbrunnen. Die Skipisten und die Beschneigungsflächen erfordern eine Anpassung der UeO Nr. 34A «Beschneigung Wengen-Kleine Scheidegg» von 2007 .

4. Nutzungsplanung

4.1 Auslöser

Die Zonenordnung im Gebiet Grindelwald Grund muss für die verschiedenen Vorhaben der Bahnen und der Schwellenkorporation angepasst werden. Neben den Stationsgebäuden mit Nebennutzungen sind die Parkierungsanlagen planungsrechtlich sicherzustellen. Damit verbunden ist eine Bereinigung der Skipisten- und Loipenführung in den Gebieten Grund, Chilchboden und Talgietli. Weiter sollen für das P+R Ortweid/Tschingeley und die Verlegung des Entsorgungshofs planungsrechtliche Grundlagen geschaffen werden und weitere Pistenabschnitte beschneit werden können.

4.2 Änderungen Zonenplan und Zonenplan Landschaft

4.2.1 ZÖN 2 Bergbahnen Grund (Zonenplan)

Die ZÖN 2 muss für die Sicherstellung der Personenzugänge zwischen Station Rotheneegg und Talstation gegen den Hang erweitert werden, wobei der grösste Teil dieser Erweiterung einer unterirdischen Nutzung dient und darüber weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung möglich sein wird.

Auf der Ostseite wird die ZÖN 2 im Bereich der Parzelle Nr. 4666 zu Gunsten der ZÖN 2a gekürzt. Mit Sektorgrenzen wird eine differenzierte Höhenentwicklung des Talstation-Gebäudekomplexes festgelegt.

4.2.2 ZÖN 2a Parkhaus Grund (Zonenplan)

Mit der ZÖN 2a wird die Wohn- und Gewerbezone im Bereich der Parzelle Nr. 4404 abgelöst. Gleichzeitig wird die bestehende Trafostation dieser ZÖN anstelle der bisherigen WA3 zugewiesen. Mit Sektorgrenzen wird ebenfalls für das Parkhaus eine differenzierte Höhenentwicklung festgelegt.

4.2.3 ZÖN 3 Parkplatz Chilchboden (Zonenplan)

Der befestigte Parkplatz Chilchboden wird bis zur neuen Strasse vergrössert. Im Bereich der bisherigen ZÖN profitieren die Parkplätze von der Besitzstandgarantie. Dagegen muss mit der Erweiterung der Bauzone der Gewässerraum der Lutschine berücksichtigt werden. Mit der ZÖN 3 wird zudem rechtsseitig der Lutschine auf der Parzelle Nr. 5042 ein verbleibender Streifen WA3 zwischen der UeO Nr. 18 und der verlegten Strasse abgelöst.

4.2.4 Zone für Skipisten (Zonenplan)

Die Zone für Skipisten wird den neuen Gegebenheiten angepasst. Im Bereich der neuen Grundstrasse wird die Loipe unter der Strasse hindurchgeführt.

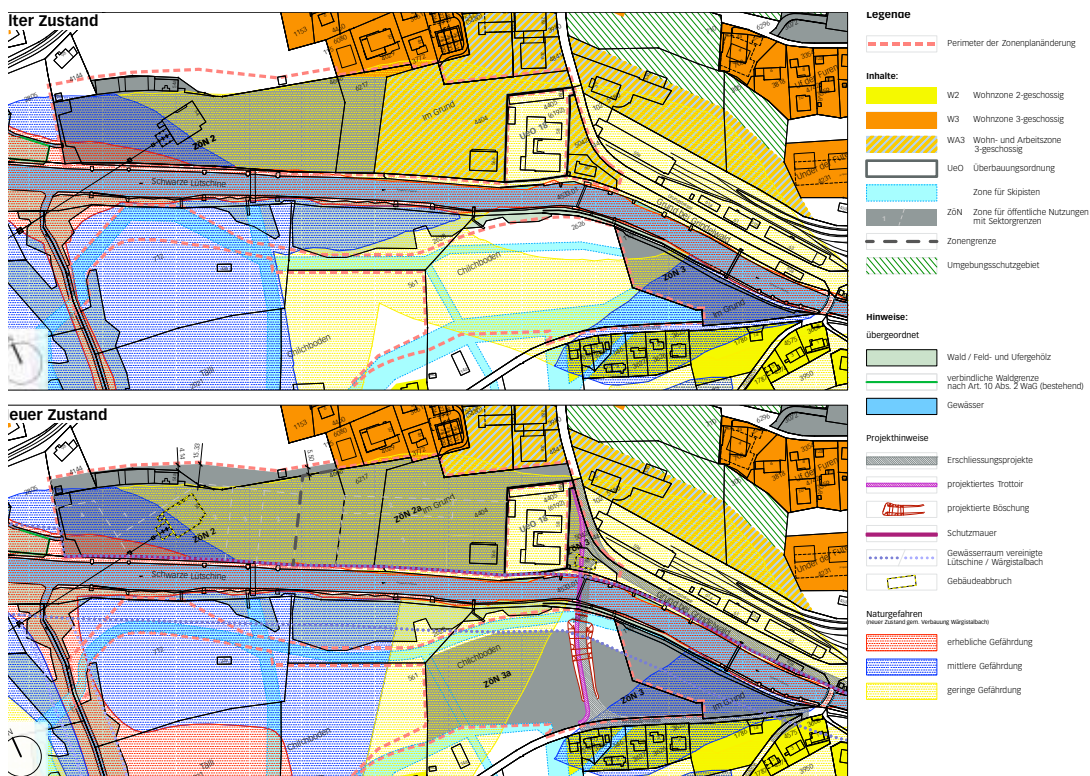


Abb. 9 Zonenplanänderung Grund und Chilchboden

4.2.5 Zone für Langlaufloipen (Zonenplan Landschaft, Teilplan Nordwest)

Mit dem Zonenplan Landschaft 1: 10'000 sind die Langlaufloipen festgelegt. Im Bereich Chilchboden und Talgietli müssen sie an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Dies erfolgt vorliegend mit dem Zonenplan 1:2000, der präziser ist. Formell werden sie im Rahmen der bevorstehenden Revision der Ortsplanung im Zonenplan Landschaft nachgetragen.

4.2.6 ZÖN 3a Winterparkplätze Chilchboden und Talgietli (Zonenplan)

Die unbefestigten Autoabstellplätze gegenüber dem geplanten Parkhaus und im Gebiet Tschingeley wurden bereits bisher so genutzt. Im Gebiet Ey / Talgietli werden zusätzliche Winterparkplätze gesichert. Sie werden mit den vorliegenden Zonenplanänderungen auf eine planungsrechtliche Grundlage gestellt, wobei die ZÖN 3a nur eine temporäre Winternutzung auf Holzrosten oder auf gefrorenem Boden zulässt und die Landwirtschaftszone als Grundnutzung erhalten bleibt.

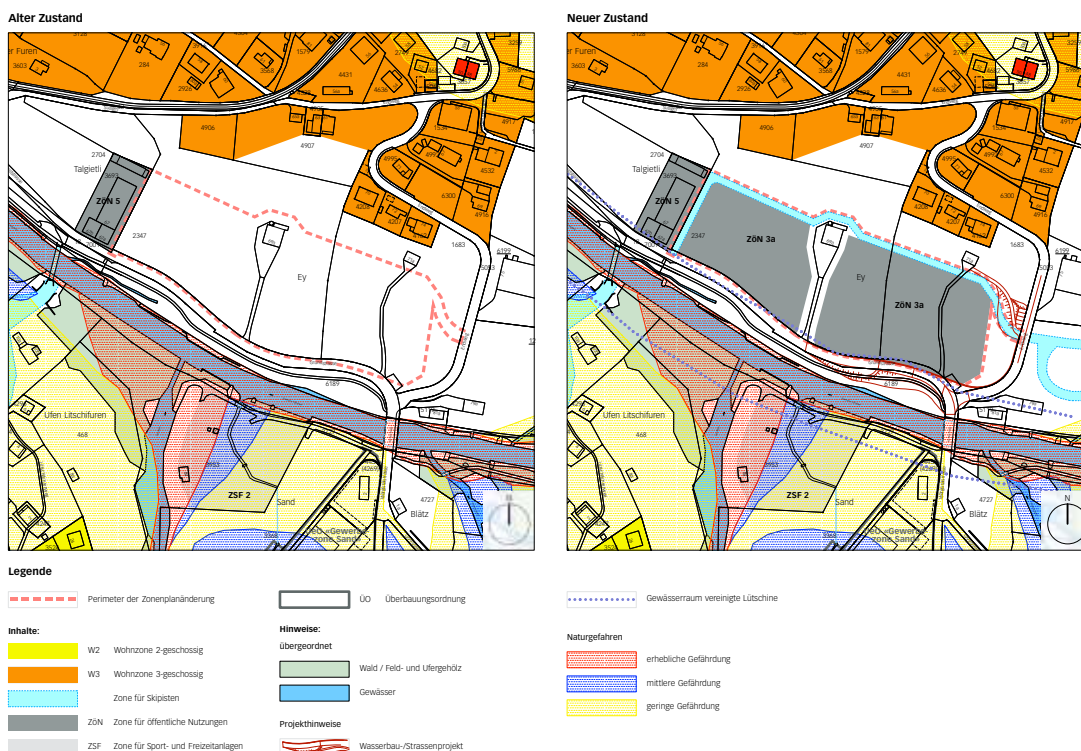


Abb. 10 Zonenplanänderung Talgietli

4.2.7 ZÖN 5 Entsorgungshof Ortweid (Zonenplan Landschaft)

Diese neue Zone dient dem Ersatz des Entsorgungshofs Tschingeley, wo innert absehbarer Zeit zusätzliches Volumen für die Inertstoffdeponie benötigt wird.

4.2.8 ZÖN 3a Winterparkplätze Ortweid (Zonenplan Landschaft)

Mit der gleichnamigen ZÖN 3a werden die bestehenden Winterparkplätze im Gebiet Ortweid/Tchingeley planungsrechtlich mit dem Zonenplan Landschaft, Teilplan 8 festgelegt. Zur Nutzung der Winterparkplätze vgl. 4.2.5.

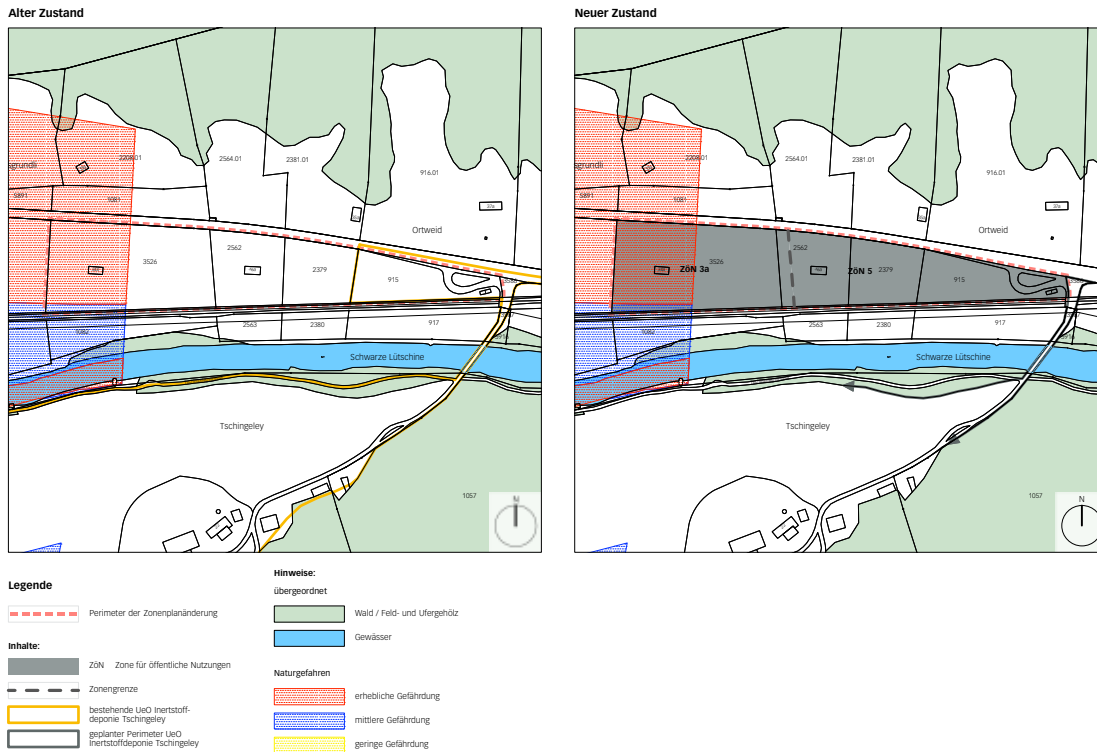


Abb. 11 Änderung Zonenplan Landschaft Teil Nordwest: P+R Tchingeley/Ortweid und Entsorgungshof Ortweid

4.2.9 Flächenübersicht

Zone	alt [m ²]	neu [m ²]
ZÖN 2	–	plus 1652
ZÖN 2a	–	7635
ZÖN 3	–	495 anstelle WG2 plus 2128
ZÖN 3a Chilchboden	–	7415
ZÖN 3a Talgietli	–	16'024
ZÖN 3a Ortweid	–	8219
ZÖN 5 Ortweid	–	7702
WG 2	8777	entfällt zu Gunsten ZÖN2a/3
W2	–	minus ca. 45 Strassenfläche

Ohne die ZÖN 3a, die der Landwirtschaftzone für die temporäre Winternutzung überlagert wird, wird die Bauzone für die Bahn- und Parkieranlagen mit befestigten Parkplätzen um 3780 m² und für den Entsorgungshof um 7702 m² vergrössert (1.14 ha).

Bei den Bahn- und Parkieranlagen handelt es sich um eine Restfläche zwischen dem bestehenden Parkplatz und der verlegten Chilchbodenstrasse von 2128 m², die in die ZÖN 3 für befestigte Parkplätze und um 1652 m² für die Erschliessung der Talstationen, die eingezont werden.

4.3 Anpassung Baureglement und Landschaftsreglement

Die ZÖN-Vorschriften müssen für die Bahnvorhaben mit Nebenanlagen (Parkhaus und Parkplätze) angepasst und ergänzt werden. Mit Höhenbeschränkungen innerhalb von klar definierten Sektoren wird ein abrupter Übergang bezüglich Gebäudehöhe von der Landwirtschaftszone sowie der Wohnzone W3 und der Wohn- und Gewerbezone WA2 zu den grossen Gebäudevolumen der Bahnen und des Parkhauses verhindert. Zudem stellen gestalterische Anforderungen eine Integration ins Orts- und Landschaftsbild sicher. Die Zugänglichkeit zum Tuftbach und die Begrünung der Dachflächen werden vorgeschrieben.

Nr.	alt	neu
2	Männlichen Bahn/LWZ	ZÖN Bergbahnen Grund
2a	WA3	ZÖN Parkhaus Grund / ZÖN 3
3	ZÖN Parkplatz Chilchboden	dito
3a	Landwirtschaftszone	Winterparkplatz Chilchboden, Talgietli und Ortweid
5	Landwirtschaftszone	Entsorgungshof

4.4 Überbauungsordnung «Erschliessung Grund»

Bedingt durch wasserbauliche Massnahmen zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes hat die Schwellenkorporation Grindelwald ein Wasserbauprojekt erarbeitet, das als Grundlage für die Bahnplanung unabdingbar war. In Übereinstimmung mit den Fachstellen von Bund und Kanton ist rechtsufrig der Lütschine eine Schutzmauer vorgesehen. Linksufrig wird der Gewässerraum sichergestellt. Dieses Wasserbauvorhaben bedingt die Verlegung der Chilchbodenbrücke und eine Anpassung der Strassenführung verbunden mit Gebäudeabbrüchen. Konzeptionell beinhaltet die Planung auch eine Umfahrung von Grindelwald Dorf via Grund-Parkplatz zur Pflingsteggbahn (3. Priorität).

Die Überbauungsordnung «Erschliessung Grund» (UeO) ist ein Strassenplan mit Bauprojekt für das Strassenvorhaben 1. Priorität (vgl. Schema im Anhang). Für diese UeO sind keine Vorschriften erforderlich.

Von diesem Strassenbauvorhaben sind neben der Parzelle Nr. 5042 der WAB (Bahnareal/ZÖN) das landwirtschaftliche Grundstück Parzelle Nr. 2626 (Landwirtschaftszone) sowie am Rande die Baugrundstücke Parzellen Nrn. 1786, 3668 und 4575 (W2) betroffen.

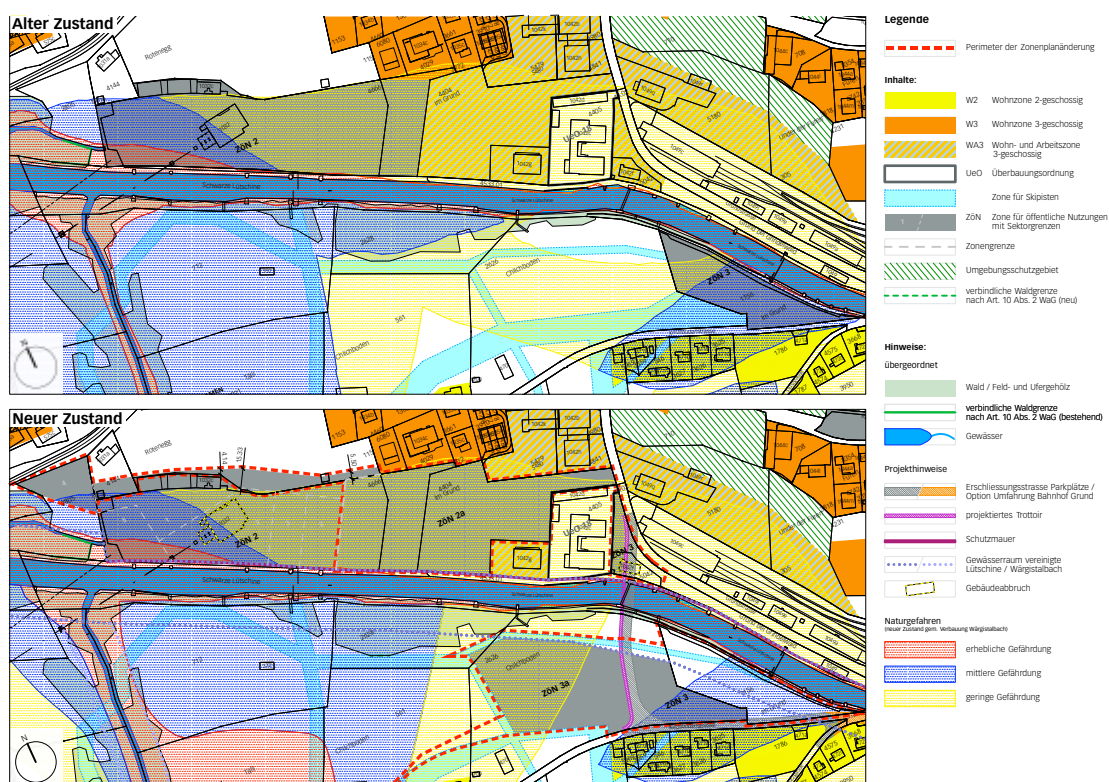


Abb. 12 Strassen- und Brückenprojekte Erschliessung Grund / Wärgistal

4.5 Änderung UeO «Beschneigung Grund-Männlichen-Kl. Scheidegg»

Mit der Änderung der UeO «Beschneigung «Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» werden neu die Linienführungen der Männlichenbahn und des Eigerexpress mit den Stützenstandorten und den erforderlichen Überfahrrechten grundeigentümergebunden in je einem Spezialplan festgelegt. Dazu werden die Überbauungsvorschriften ergänzt.

Weiter sind zwei Anpassungen in den Gebieten Salzegg (neue Piste beschneit, ca. 1 ha) und Honegg (zusätzliche Beschneigung ca. 3 ha) vorgesehen. Die Beschneigungsfläche wird auf der Seite von Grindelwald insgesamt um ca. 4 ha vergrössert.

Die Anpassung der Skipisten im Gebiet Grund an die neuen Verhältnisse erfolgt dagegen mit den Zonenplanänderungen.

4.5.1 UVB-Pflicht

Die Erweiterung der Beschneigung und die Bahnanlagen unterliegen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese wird im Rahmen des Gesamtvorhabens aufgrund konkreter Projekte für die Bahnen mit Nebenanlagen und die Beschneigung erbracht.

4.6 UeO Nr. 34A «Beschneigung Wengen-Kl. Scheidegg»

4.6.1 Anlass

Mit einer Änderung der Überbauungsordnung Nr. 34A «Beschneigung Wengen- Kleine Scheidegg» der Gemeinde Lauterbrunnen werden die Voraussetzungen für die Anpassung der Skipisten und Beschneigung an den Eiger-Express geschaffen. Davon betroffen ist marginal auch das Gemeindegebiet von Grindelwald.

4.6.2 Ausbau Skipisten

Mit dem neuen Eigerexpress als Zubringer ins Skigebiet muss vorallem eine «blaue» Verbindungspiste von der Station Eigergletscher zur Kleinen Scheidegg angeboten werden können, die von sämtlichen SchneesportlerInnen benutzt werden kann. Diese folgt der Jungfraubahnlinie, wobei von total 1.9 km lediglich 0.4 km neue Piste mit einer Breite von 10 bis 15 m auf dem Dach der Bahngalerie angelegt werden müssen.

Beim Jungfraubahn-Werkstattgebäude Eigergletscher muss als Folge der erforderlichen Kapazität für SchneesportlerInnen ein Engnis mit einem Lehnenviadukt behoben werden können. Diese Pistenverbreiterung betrifft das Gemeindegebiet von Grindelwald. Diese Ergänzung erfolgt wie schon bei anderen funktional mit dieser Planung von zusammenhängenden Anlagen (Speichersee Fallboden) mit der UeO Nr. 34A von Lauterbrunnen. Die Zustimmung respektive Beschlussfassung durch den Gemeinderat von Grindelwald muss für die Genehmigung vorliegen.

Weitere kleine Ergänzungen der Skipisten sind für die Erreichbarkeit der 3S-Bahnstation Eigergletscher erforderlich.

4.6.3 Beschneigung

Die Beschneigung der «blauen» Piste muss auf 1.5 km ergänzt werden. Zudem soll die schwarze Piste Black Rock im Gebiet Louchera-Wixi mit einer Breite von durchschnittlich 35 m auf einer Länge von 1.2 km beschneit werden können. Diese Beschneigungsfläche tangiert auf einer Länge von 800 m Länge den äussersten Rand des BLN-Gebiets Nr. 1507 «Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschorn-Gebiet (nördlicher Teil)». Die ca. 13-15 Zapfstellen mit einer Fläche von je ca. 1 m² werden in dieser Landschaft und oberhalb der Loucherflue kaum wahrgenommen. Es muss keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von Art. 7 Abs. 2 NHG befürchtet werden.

Vorgesehen ist, dass die Verbindung Eigergletscher mit dem Bahnbau erstellt wird. Die Beschneigung der Piste Black Rock ist als mittelfristiges Vorhaben vorgesehen.

Die beschneibare Fläche von Lauterbrunnen wird insgesamt um ca. 7 ha vergrössert. Leitungen müssen auf einer Länge von 2.8 km verlegt werden. Dazu sind für eine Hybridanlage aus Lanzen und Propellergeräten 45-55 Zapfstellen erforderlich. Die Versorgung mit Wasser erfolgt über den Speichersee Fallboden und die Pumpanlagen Fallboden und Eigergletscher.

4.6.4 UVB-Pflicht

Im Detail wird auf den Erläuterungsbericht zur UeO Nr. 34A verwiesen, der als Bericht nach Art. 47 RPV die Auswirkungen auf die Umwelt aufzeigt. Die Erweiterung der Beschneigung unterliegt zudem der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese wird im Rahmen des Gesamtvorhabens zum PGV für die neuen Seilbahnen und den Stationsbau der WAB und der JB mit Parkierung im Grund erbracht.

5. Verkehr und Parkierung

5.1 Übersicht

Unter der Leitung der Gemeinde haben die Planergemeinschaft Metron AG / B+S AG die verkehrlichen Auswirkungen untersucht und eine Fülle von Ideen bewertet. Dabei wurde erkannt, dass die Zufahrtskapazitäten bei Strasse und Bahn mit der heutigen Infrastruktur und dem heutigen Rollmaterial der Bahn einen limitierenden Faktor bilden. Im Rahmen einer Korridorstudie werden deshalb die Verkehrsströme und der Parkplatzbedarf für die zukünftig zu erwartenden Nachfrage im Winter für zwei Szenarien detaillierter untersucht.

Vorgesehen sind ein Parkhaus mit ca. 1090 Abstellplätzen auf vier Ebenen im Grund, der Ersatz von Parkplätzen in Chilchboden sowie zusätzliche Winterparkplätze beidseitig der Lütschine (Chilchboden und Talgietli). Ein P+R im Gebiet Ortweid soll wieder angeboten werden.

Ein P+R im Gebiet Wilderswil wird wie bisher angeboten.

5.1.1 UVB-Pflicht

Die Erweiterung der Parkierungsanlagen unterliegt der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese wird im Rahmen des Gesamtvorhabens zum PGV für die neuen Seilbahnen und den Stationsbau der WAB und der JB erbracht.

5.2 Grundlagen

5.2.1 Bergbahnfrequenzen heute

Da bezüglich Anreise / Park & Ride die Skigebiete Kleine Scheidegg-Männlichen und First nicht getrennt werden können, erfolgte eine Gesamtbe-
trachtung.

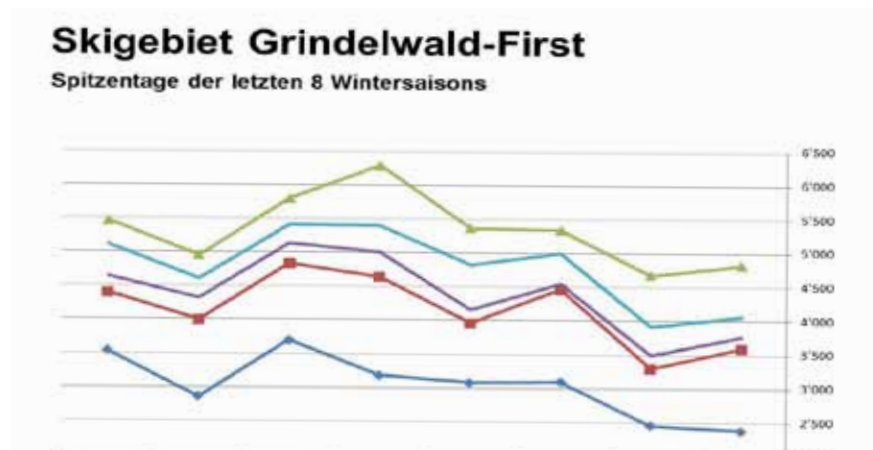


Abb. 13 Saisonvergleich Erstzutritte First

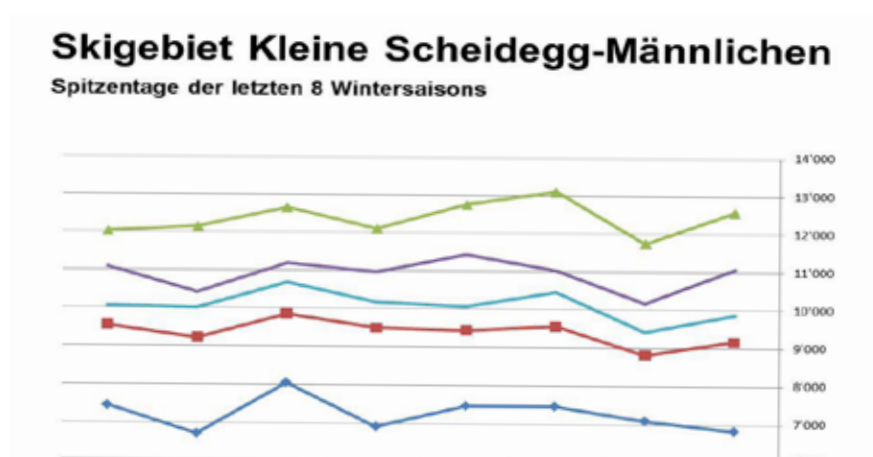


Abb. 14 Saisonvergleich Erstzutritte Kleine Scheidegg-Männlichen

5.2.2 Ausgangsszenario und Ausbauszenario

Das Gästeaufkommen des 10. besten Wintertages der Saison 2012 / 2013 mit 13'750 Erstzutritten (Gäste) in die Skigebiete First und Kl. Scheidegg Männlichen wird dem Ausgangsszenario als massgebende Bemessungs-
grösse zu Grunde gelegt.

Für das Ausbauszenario wird das Gästeaufkommen des 10. besten Win-
tertages der Saison 2007 / 2008 als Bemessungsgrundlage genommen.
Dies entspricht 16'000 Erstzutritten (Gäste) in die Skigebiete First und Kl.
Scheidegg / Männlichen.

Zur Erhaltung der Pistenattraktivität wird der Zutritt auf maximal 16'000 begrenzt.

Es wird eine Befüllung des Skigebietes wie heute von 70 % in 3 Stunden angestrebt.

5.2.3 Gästestruktur

Die Unterteilung der Besuchersegmente richtet sich nach der Metron-Studie (Erschliessung der Bergbahnen Grindelwald, 2006). Berücksichtigt wird zudem der zu erwartende Verlagerungseffekt vom Zugang via Lauterbrunnen zur Route über Grindelwald. Die Anteile der Gästesegmente betragen Einheimische (Grindelwaldnerinnen): 4 %, Feriengäste: 35 %, Tagesgäste: 61 %.

5.2.4 Verkehrsmittelwahl

Für Skitagesgäste wird in Literatur ein MIV-Anteil von 80 % angenommen. Die Einheimischen und die Feriengäste weisen einen deutlich grösseren Anteil zu Fuss / auf Ski / Dorfbus auf. Annahmen: MIV-Anteil Einheimische: 60 %, MIV-Anteil Feriengäste: 20 %. Gemäss Literatur wird beim Ski-Freizeitverkehr von einem Besetzungsgrad von 2.5 Personen pro Fahrzeit ausgegangen.

An Spitzensamstagen wählen zahlreiche Skigäste aus den Städten im Unterland und dem nahen Ausland die angebotenen Carreisen für die Anreise nach Grindelwald. An den übrigen Tagen ist das Angebot resp. die Nachfrage deutlich niedriger.

5.2.5 Jochgäste

Zusätzlich zu den Skigästen werden an Spitzentagen in der Wintersaison maximal 3000 Jungfraujochgäste pro Tag bzw. 500 pro Stunde erwartet, davon 80 % über Grindelwald und 90 % mit Car oder Bahn (Angabe Jungfrau-bahn).

5.3 Motorisierter Individualverkehr

5.3.1 Zufahrt

Begrenzendes Element ist der Strassenabschnitt Wilderswil Zweilütschinen mit dem Knoten Zweilütschinen. Abzüglich einer Grundbelastung von 200 Fahrzeugen/Stunde bleibt eine Kapazität von 900 Fahrzeugen/Stunde für den Freizeitverkehr übrig. Der Kreisell Rothenegg genügt diesen Anforderungen (Verkehrsqualität B). Die Parkplätze im Bereich der Talstation werden wie heute über die Grundstrasse erreicht. Für die Parkplätze südlich der Lütschine entlastet eine neue Brücke das Vorfeld des Bahnhofes Grund (WAB).



Abb. 15 Zufahrten und Parkierungsmöglichkeiten

5.3.2 Parkierung

Die Parkierungsfrage wurde in einer separaten Studie detaillierter untersucht.

Für die Kleine Scheidegg und Männlichen werden im Ausgangszenario 1720 Autoabstellplätze (PP) und für First 860 PP also total ca. 2600 PP benötigt. Im Ausbauszenario werden total ca. 3000 Parkplätze benötigt.

Das Angebot umfasst 1830 befestigte Parkplätze und 1230 Winterparkplätze (total 3060 Parkplätze).

Ordentliche PP ausgewiesen 1830:

Parkhaus Grund (neu) 1090 PP, Talgüetli (bestehend) 270 PP, Chilchboden (110 bestehend und 80 neu) 190 PP, sowie 280 PP im Graben und bei der Pflingsteggbahn.

Temporäre PP 1230:

Chilchboden 280 PP, Talgüetli 650 PP, Ortweid/Tschingeley 300 PP (P&R mit Bus-Shuttle).

Insgesamt können ca. 2800 PP im Grund ausgewiesen werden.

Optional sind die Parkplätze der BOB in Willderswil und Interlaken Ost verfügbar.

Der ausgewiesene Bedarf entspricht einer Richtgrösse. Die Nachfrage hängt stark davon ab, wie sich die Skisportnachfrage entwickelt und wie viele Tagesgäste die neue Route über Grindelwald wählen werden. Die bereits heute ausgelastete Strassenkapazität an Spitzentagen zwischen Wilderswil und Zweilütschinen wirkt dabei hemmend.

5.3.3 Entlastungsstrasse / Umfahrung

In zwei Varianten wurde eine Strasse zur Erschliessung der Parkplätze im hinteren Dorfteil und zur Entlastung der Dorfdurchfahrt geprüft. Sie würde die bestehende Grundstrasse einbinden und bedingt die niveaufreie Querung der WAB. Der Kreisels Rothenegg genügt den entsprechenden Anforderungen. Die Koordination Abstimmung Siedlungsentwicklung - Verkehr erfolgt im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts.

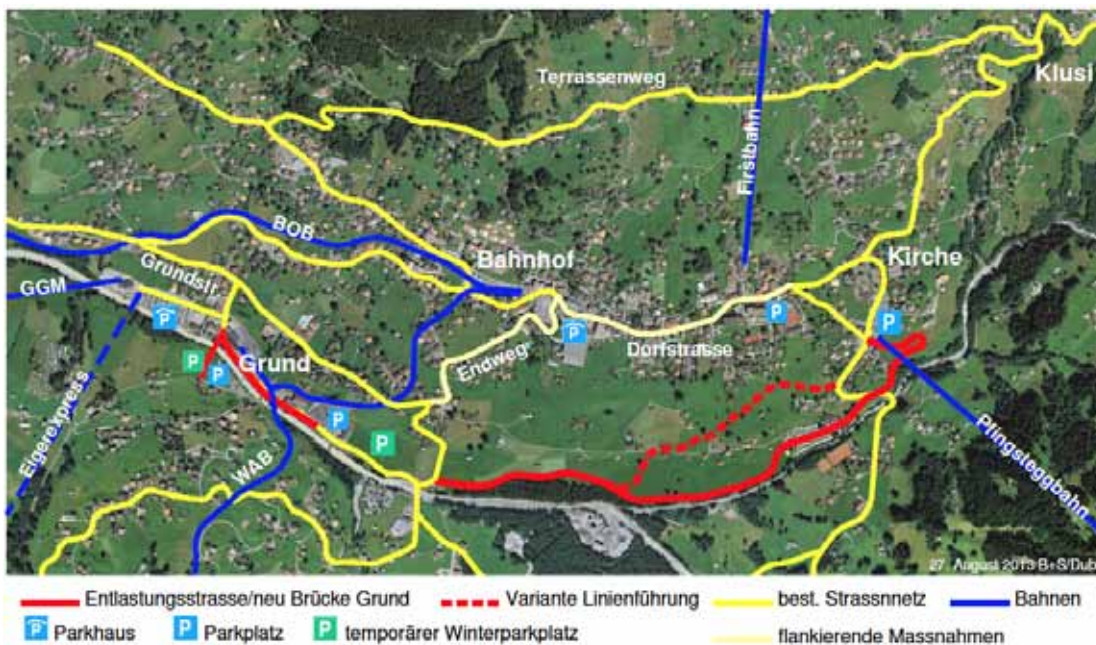


Abb. 16 Geprüfte Umfahrungsstrassen

5.4 Öffentlicher Verkehr

5.4.1 Zubringer Tagesgäste

Die neue BOB Station Rothenegg bringt die Tagesgäste direkt zu den Talstationen von Männlichenbahn und Eigerexpress. Die Kapazitäten der BOB genügen die beiden betrachteten Szenarien. Die Strasse zwischen Wilderswil und Zweilütschinen ist an Spitzentagen überlastet. Aus diesem Grund wird die Zweckmässigkeit einer Verlagerung auf den ÖV im Rahmen der Korridorstudie untersucht. Ein P&R auf dem Flughafen Matten mit neuer BOB Haltestelle bildet Bestandteil der Überlegungen.

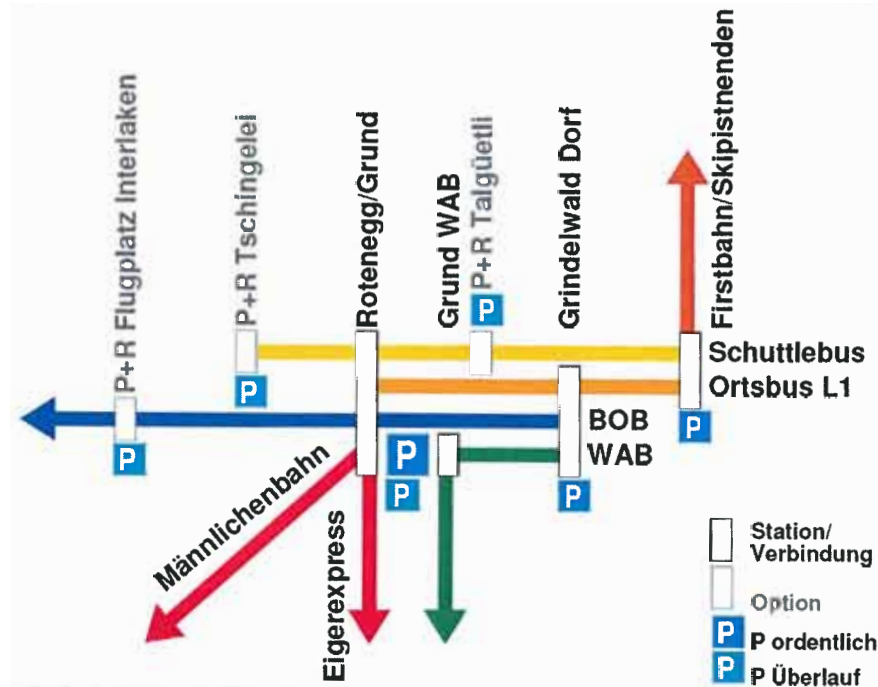


Abb. 17 Verkehrsnetz ÖV

5.4.2 Zubringer aus Grindelwald Dorf

Für die Ortsanbindung wird einerseits von einer starken Benutzung der bestehenden WAB Verbindung Dorf-Grund ausgegangen. Andererseits besteht für das Ortszentrum neu die Direktanbindung über die BOB-Station Rothenegg. Wie bisher operiert die Linie 1 des Ortsbusses ab den Talstationen in Richtung Dorfzentrum / Ffirstbahn / Skipistenende Ffirstabfahrt. Je nach Bedarf können auch Shuttle / Skigebietsverbindungsangebote eingesetzt werden.

Temporäre Winter-Parkplätze in der Ortweid/Tschingeley und im Talgüetli benötigen einen Busshuttle. Im Fall P+R Ortweid/Tschingeley dient dieser gleichzeitig als Skigebietsverbindung.

6. Verfahren

6.1 Allgemeines

Im Plangenehmigungsgesuch für Seilbahnen ist nach Art. 11 SebV Bericht zu erstatten über die erfolgte Abstimmung mit der Raumplanung, insbesondere über die Konformität mit den Richt- und Nutzungsplänen.

Für die Bahnstationen Rothenegg und Eigergletscher, die nach Eisenbahngesetz durch das BAV bewilligt werden, sowie deren Zugänge werden die Nutzungszonen im Konzessionsentscheid festgelegt.

6.2 Richtplanung

Die Ergänzung des kantonalen Richtplans gestützt auf das regionale Touristische Entwicklungskonzept (RTEK), die Korridorstudie und eine Interessensabwägung sowie die Anpassung der regionalen Richtpläne sind Voraussetzung für die Genehmigung der Nutzungsplanänderungen und das Plangenehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Verkehr (BAV.)

6.3 Nutzungs- und Erschliessungsplanung mit Baubewilligung

Der Erlass und die Änderung von Nutzungsplänen erfolgt nach kantonalem Recht. Mit Ausnahme von geringfügigen Änderungen und Plänen der Detailerschliessung sind die Stimmberechtigten der Gemeinde für deren Erlass zuständig.

Die Überbauungsordnung «Erschliessung Grund» wird als Bauprojekt ausgestaltet, so dass die Rück- und Neubauvorhaben mit der Genehmigung der UeO durch das AGR baubewilligt werden.

6.4 Plangenehmigung

Die Plangenehmigung für die Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen und den Eigerexpress sowie die Stationsbauten der BOB (Rothegg) und JB (Eigergletscher) ist verknüpft mit der Genehmigung der Richt- und Nutzungsplanung sowie den kantonalen Bewilligungen für die zwingend erforderlichen Nebenanlagen. Das Plangenehmigungsverfahren fällt in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Verkehr BAV, das die öffentliche Auflage veranlasst und die Bewilligung erteilt. Sämtliche Bahnanlagen werden in einem Gesamtentscheid durch das BAV bewilligt.

6.5 UVP-Pflicht

Gemäss Anhang 6 zur UVPV unterstehen Seilbahnen mit Bundeskonzession sowie wesentliche Änderungen von bestehenden UVP-pflichtigen Anlagen wie Parkieranlagen für mehr als 500 Personenwagen und Beschneigungsanlagen für mehr als 5 ha beschneiter Pistenfläche der UVP-Pflicht.

Für die vorliegenden Projekte sind hauptsächlich die Umweltbereiche Flora, Fauna, Lebensräume, Boden und Gewässer, Lärm, Erschütterungen und Lufthygiene sowie Orts- und Landschaftsbild von Bedeutung, die in Kapitel 8 summarisch dargestellt sind. Der Verlust an Vegetation und Lebensräumen durch die technischen Eingriffe ist mit Ersatzmassnahmen auszugleichen.

6.6 Wasserbau

Die wasserbaulichen Massnahmen und die Sicherstellung des Gewässer-
raums wurden in Absprache mit dem zuständigen kantonalen Tiefbauamt
und dem BAFU festgelegt. Sie haben den Zweck, wichtige Infrastrukturen,
private Bauten und Personen vor Folgen von Hochwasser zu schützen. Für
die wasserbaulichen Massnahmen ist eine Wasserbaubewilligung erforder-
lich. Gesuchsteller ist die Schwellenkorporation Grindelwald. Die Bewilli-
gung wird gestützt auf eine Vernehmlassung bei Bund und Kanton durch
das kantonale Tiefbauamt erteilt. Die Bewilligung der Hochwasserschutz-
massnahmen ist eine der Voraussetzungen für die Plangenehmigung der
Bahnvorhaben durch das BAV.

7. Entwicklung und Wirtschaft

7.1 Räumliche Entwicklung

Der Ausbau der Infrastruktur durch die Gemeinde und die JB/GGM wird
den Tourismus der Gemeinde Grindelwald und der Region langfristig
stärken. Die Bahn- und Nebenanlagen haben direkte Auswirkungen auf das
Gebiet Grund im Bereich der Zonenplanänderungen (vgl. 8) und indirekt
auf das übrige Dorf und den Zubringerkorridor.

Die Gemeinde und die Region sehen in den Vorhaben in erster Linie die
Stärkung der touristischen Infrastruktur und damit die wichtigste Basis der
regionalen Wirtschaft.

7.2 Folgekosten

Am Ausbau der kommunalen Infrastruktur der Gemeinde Grindelwald wer-
den sich die Jungfraubahn Holding AG und die Gondelbahn Grindelwald-
Männlichen AG auf vertraglicher Basis mit namhaften projektbezogenen
Beiträgen beteiligen. Ein entsprechender Vereinbarung ist vor Beschluss-
fassung der Zonenplanänderungen zu unterzeichnen.

7.3 Arbeitsplätze

Als Folge der einfacheren Betriebsabläufe und einem Verzicht auf einen
Ausbau der WAB-Strecke Grund–Kleine Scheidegg wird auf dieser Linie zu-
künftig weniger Rollmaterial und Bahnpersonal eingesetzt werden müssen
und es wird beim Warenumlad zu einer Verlagerung von der Kleinen Schei-
degg zur Station Eigergletscher kommen. Durch den Eigerexpress ent-
stehen dafür neue Arbeitsplätze im Grund und auf Eigergletscher (Bahn,
Warenumlad, Gastronomie). Bei der BOB können mit zusätzlichen Leistun-
gen bei der Personenbeförderung die bestehenden Arbeitsplätze mindes-

tens gehalten werden. Durch die Nebenanlagen (Parkierung, Restaurant, Dienstleistungen / Verkauf) werden im Grund zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Insgesamt werden die bei der WAB wegfallenden Arbeitsplätze voraussichtlich mehr als kompensiert.

8. Auswirkungen auf die Umwelt

8.1 Orts- und Landschaftsbild

8.1.1 Talstationen mit Parkhaus Grund

Ausgangslage

Das Orts- und Landschaftsbild im Gebiet Grund wird durch die grossvolumigen Bahninfrastrukturbauten und grosse Parkierungsflächen, durch Wohn- und Gewerbebauten unterschiedlicher Volumen sowie durch die Flusslandschaft der Lütschine geprägt. Letztere weist gegenüber der Bahninfrastruktur und den bestehenden befestigten Parkierungsflächen keinen nennenswerten Gewässerraum auf.

Vorhaben und Auswirkungen

Um eine verträgliche Eingliederung der Neubauten zu ermöglichen, werden die Hauptdächer in der Höhe gestaffelt und weitgehend begrünt. So wird erreicht, dass von oben betrachtet ein grosser Teil der voluminösen Bauten nicht als solche wahrgenommen werden. Bei der Materialwahl der Fassaden werden Materialien verwendet, die einen Bezug zum Ort schaffen.



Abb. 18 Dachaufsicht Parkhaus und Talstation Grund mit weitgehend begrüntem Dächern

Auf der Flussseite treten die grossen Bauvolumen unvermeidbar in Erscheinung, wobei die Gebäude durch die hochwachsende Ufervegetation und die bestehenden Bauten an der Grundstrasse weitgehend abgeschirmt werden.

8.1.2 Gondelbahn Grund-Holenstein-Männlichen

Ausgangslage

Die bestehende Strecke mit über 20 Masten, die Mittelstation und die Bergstation präsentieren sich heute als selbstverständliche Anlage in einem durch Wälder und Weiden gut strukturierten Gebiet, das einerseits touristisch intensiv genutzt wird und andererseits mit vielseitigen Naturräumen als Tourismusraum wenig in Erscheinung tritt. In dieser Landschaft wird die heutige Anlage nicht als dominant wahrgenommen.

Vorhaben und Auswirkungen

Die geplante 8er-Gondelbahn ersetzt die bestehende 4er-Gondelbahn auf einer leicht verschobenen Linienführung. Teilweise werden für die Garagierung die bestehenden Stationen verwendet. Die Masten sowie die Mittel- und die Bergstation der 8er-Gondelbahn treten werden im Landschaftsbild nicht wesentlich stärker in Erscheinung als die der bestehenden 4er-Gondelbahn.

8.1.3 Eigerexpress Grund-Eigergletscher

Ausgangslage

Das Streckengebiet des Eigerexpress ist im unteren Teil geprägt durch ein Mosaik aus Siedlung, Weiden und Wald. Oberhalb der Salzegg dominiert das offene und im Relief stark strukturierte Alpgebiet mit Einzelbäumen und kleinen Baumgruppen, das gegen Eigergletscher in schroffes felsdurchsetztes Gelände übergeht.

Vorhaben und Auswirkungen

Der Eigerexpress ist in einer touristisch genutzten und vom Wintersport geprägten Landschaft geplant. Den grössten landschaftlichen Eingriff stellt die temporär für den Bau gerodete Schneise dar. Da der Wald in diesem Gebiet jedoch oftmals sehr kleinflächig und lückig ist, wirkt die Schneise nicht störend.

Drei Stützen werden im regionalen Landschaftsschongebiet LS 15 «Rinderalp-Bonern» erstellt. Das Landschaftsschongebiet LS 15 «Rinderalp-Bondern» zeichnet sich durch Alpweiden in einzigartiger Lage am Fuss der Eigernordwand mit einer reichen Pflanzenwelt aus. Als spezielle Massnahme ist die Pflanzendecke zu schützen. Bei den drei geplanten Stützen handelt es sich um punktuelle Eingriffe in die Pflanzendecke. Mit geeigneten Schutz- und Wiederherstellungsmassnahmen kann der Grossteil der Vegetation wieder hergestellt werden. Für die bleibenden vegetationslosen Flächen werden Naturschutz-Ersatzmassnahmen geleistet.

Die bis zu 60 m hohen Masten werden vor allem ausserhalb vom Wald gut wahrnehmbar in Erscheinung treten. Aufgrund der grossen Distanzen zwischen den dominanten Tragwerken und den Gebieten von besonderem touristischem Interesse (First, Kleine Scheidegg, Männlichen, Grindelwald Dorf, Grosse Scheidegg) sind die x Masten ausserhalb vom Wald entweder nicht einsehbar oder sie werden kaum als störend wahrgenommen. Anders fällt eine Beurteilung aus der Nähe aus (Salzegg, Bustiglen, Wanderwege in unmittelbarer Nähe).

Das Bergstationseinfahrtsgebäude liegt ausserhalb des Landschaftsschongebiets. Es wird grösstenteils in den Fels integriert. Der Abschluss des Betonkragens wird in der Ausrichtung so weit möglich dem Verlauf der Felswand angepasst. Das südliche Bauwerk wird in erster Linie durch die Fassade des Stumpengleis und den Aufbau beim Verbindungstunnel sichtbar. Das Dach des Verbindungstunnels wird im Winter als Piste genutzt und im Sommer mit Bruchsteinen belegt um eine möglichst gute Einpassung ins Landschaftsbild zu erzielen.

Der Eigerexpress und die Stationen tangieren die Landschaft von nationaler Bedeutung nicht.

Die geplanten Eingriffe tangieren das Landschaftsschongebiet am Rand und beeinträchtigen somit das Gesamtbild des Landschaftsschongebietes wenig.

8.1.4 Skipisten

Vorhaben und Auswirkungen

Im Bereich über der Bahngalerie ist der neue Pistenabschnitt im Landschaftsbild kaum wahrnehmbar, vorausgesetzt, die erforderlichen Absturzsicherungsnetze werden nach Saisonschluss wie üblich bis auf einzelne Haltestützen demontiert.

Die Verbreiterung der Skipiste beim Werkstattgebäude der Jungfraubahn betrifft die Gemeinde Grindelwald. Sie wird mit einer Lehnkonstruktion ermöglicht und als Bestandteil der Überbauungsordnung «Beschneigung Wengen-Kleine Scheidegg» sichergestellt. Die Lehnkonstruktion wird neben den Bahnstationen und dem Werkstattgebäude nicht stark in Erscheinung treten und kaum als störend wahrgenommen.

8.1.5 Wasserbau und Erschliessung

Vorhaben

Die Neugestaltung der Erschliessung Grund ist primär eine Folge der wasserbaulichen Massnahmen, die einen Ersatz der bestehenden Brücke im Grund erfordern. Grundlage dazu bildet das «Hochwasserschutzkonzept Grindelwald Grund», das nach dem Hochwasser von 2005 erarbeitet wurde.

Das Strassenprojekt der 1. Priorität mit der Lüttschinnenbrücke berücksichtigt die wasserbaulichen Massnahmen, die Skipisten- und Loipenverbindungen und den erforderlichen Gewässerraum, der aufgrund der bestehenden Bahninfrastruktur nur linksseitig der Lüttschine ausgeschieden werden kann. Rechtsseitig ist zum Schutz der bedeutenden Infrastrukturanlagen ein Hartverbau vorgesehen.

Mit 2. Priorität soll die Strasse vor der WAB-Station Grund erneuert und der Bahnübergang durch eine Unterführung mit Verlegung der Lüttschine-Bahnbrücke realisiert werden. Damit können Konflikte zwischen WAB und Strasse behoben werden.

Auswirkungen

Im Siedlungsgebiet von Grindelwald Grund werden sich die neuen Erschliessungsanlagen und der unvermeidliche Hartverbau als Bestandteil einer intensiv touristisch genutzten und von technischen Anlagen geprägten Landschaft präsentieren und einfügen müssen. Mit der Zeit werden die baulichen Eingriffe als selbstverständlicher Bestandteil einer zeitgemässen und funktionalen intensiv touristisch geprägten Flusslandschaft verstanden und als solche kaum als störend empfunden.

8.1.6 P+R / Entsorgungshof Ortweid

Die Winterparkplätze erfordern keine Bauten und Anlagen und sind deshalb im Landschaftsbild nur zur Wintersaison als solche erkennbar.

Der Entsorgungshof Ortweid wird mit den dafür erforderlichen Bauten und Plätzen als neues Element zwischen Strasse und Bahn in der ansonsten weitgehend offenen Landschaft in Erscheinung treten. Dieser Eingriff tangiert das kantonale Vogelschutzgebiet an der Lüttschine, das sich im Gebiet Ortweid über grosse Teile der Inertstoffdeponie, die Bahn und die Kantonsstrasse erstreckt.

8.2 Lärm, Luft und Erschütterungen

8.2.1 Ausgangslage

Lärm

Mit Ausnahme der Wohnzone W2 befinden sich die Vorhaben und deren Umgebung in Zonen mit der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Das Gebiet weist keine stark lärmenden Betriebe oder Anlagen auf. Wohl die stärkste Belastung verursacht im Ausgangszustand die Gondelbahn und an wenigen Spitzentagen der Verkehrslärm. Als störend empfunden werden vor allem im Winter laufende Motoren von Reisedcars, die damit ein Auskühlen des Cars vermeiden oder den Passagiererraum vorwärmen.

Luft

Die Luft in Grindelwald ist grundsätzlich wenig durch Schadstoffe belastet und die Durchlüftung ist durch Berg- und Talwinde fast täglich gegeben.

Erschütterungen

Die heutige Gondelbahn der GGM verursacht durch das Ein- und Ausfahren der Gondeln Erschütterungen, die wohl innerhalb der Gebäude spürbar sind, sich jedoch nicht auf Nachbargebäude von Dritten auswirken.

8.2.2 Vorhaben und Auswirkungen

Für die Zonenplanänderungen von Bedeutung sind der Bahn- und der Strassenlärm auf der Zufahrtsachse ab Kreisel Grundstrasse (Kantonsstrasse).

Aufgrund der beschränkten Kapazität der Zufahrtsstrecken kann das Parkplatzangebot nicht wesentlich vergrössert respektive die Strasse nicht zusätzlich belastet werden. Das ordentliche Parkplatzangebot im Gebiet Grund wird bei rund 2000 Abstellplätzen beibehalten.

Das geplante Parkhaus Grund mit ca. 1090 Abstellplätzen dient dabei einerseits einer qualitativ hochwertigen Transportkette für Tagesgäste und dem Ersatz von ca. 350 wegfallenden Parkplätzen der Jungfraubahn und der GGM als Folge der wesentlich grösseren Talstation Grund.

Die befestigte Abstellfläche südlich der Lütschine wird etwas vergrössert. Mit ihr werden wegfallende Abstellplätze bei der WAB-Station Grund ersetzt.

Eine detaillierte Beurteilung der Auswirkungen ist in Bearbeitung.

8.2.3 Massnahmen

Massnahmen zum Schutz der eigenen empfindlichen Räume vor Lärm und Erschütterungen, namentlich in der Talstation mit neu zwei Bahnen unter einem Dach sind im Rahmen der Detailplanung vorzusehen.

8.3 Nichtionisierende Strahlung / Störfälle

Auf der Parzelle Nr. 4404 befindet sich in der heutigen Wohn- und Arbeitszone WA3 eine grössere Trafostation der BKW. Mit der Zoneplanänderung wird diese Anlage der ZÖN 2a zugeteilt, die für ein Parkhaus bestimmt ist. Damit ist grundsätzlich sichergestellt, dass in der Nähe der Trafoanlage keine dauernden Arbeits- oder Wohnräume erstellt werden.

Die zusätzlich erforderlichen Trafostationen für die Bahnanlagen werden im PGV geprüft.

Weder die gestützt auf die Zonenplanänderungen möglichen Bahnanlagen noch die dazugehörenden Nebenanlagen wie die Parkierung unterstehen der Störfallverordnung. Ebenso gibt es in der Nähe der Zonenplanänderungen keine Anlagen die der Störfallverordnung unterstellt sind.

8.4 Gewässer und Abfälle

8.4.1 Fliessgewässer

Im Bereich der Zonenplanänderungen befinden sich die Schwarze Lüttschine und der Tuftbach. Für die Schwarze Lüttschine wird unabhängig der Nutzungsplanänderungen durch die Schwellenkorporation Grindelwald das Wasserbaugesuch «Hochwasserschutz Grindelwald Grund» zur Prüfung und Bewilligung beim zuständigen kantonalen Tiefbauamt eingereicht.

Der Tuftbach ist im Bereich der bestehenden Bauzonen der ZÖN Männlichenbahn und der ZÖN / WA3 mit der Parkierung Grund eingedolt. Die Gefällsverhältnisse und die Bahnprojekte lassen keine Offenlegung zu ohne dem unteren offenen Abschnitt die Wasserzufuhr zu entziehen. Gestützt auf diese Ausgangslage und vertiefte Abklärungen mit den zuständigen Stellen von Kanton und Bund kann in diesem intensiv genutzten Gebiet das Gewässer als Kanal verlegt werden. Dabei verlangt die Gemeinde als Wasserbaupflichtige jederzeit den Zugang zum Kanal.

Die zusätzlichen Beschneigungsflächen (Grindelwald ca. 4 ha / Lauterbrunnen ca. 7 ha) in der Grössenordnung von bis zu 8 % der bestehenden Flächen, haben auf den Wasserbezug über die bestehenden Speicherseen und die Fliessgewässer keine erheblichen Auswirkungen.

8.4.2 Grundwasser

Die folgenden Abbildungen zeigen die Grundwassersituation im Gebiet Grund und die Gewässerschutzkarte im Bereich der Bahnvorhaben. Der Grundwasserstrom längs der Lüttschine ist mit den Bahnvorhaben (Talstation, Masten, Parkhaus, Unterführung WAB-Gleis, Verlegung des Tuftbachs) zu berücksichtigen. Die Vorhaben tangieren keine Gewässerschutzzonen.



Abb. 19 Grundwasserkarte des kantonalen Geoportals mit dargestellten Grundwasservorkommen in Lockergestein (grün: ohne Zuordnung, gelb schraffiert: Randgebiet vermutet, blau schraffiert: Hauptgebiet sehr grosse Mächtigkeit vermutet)

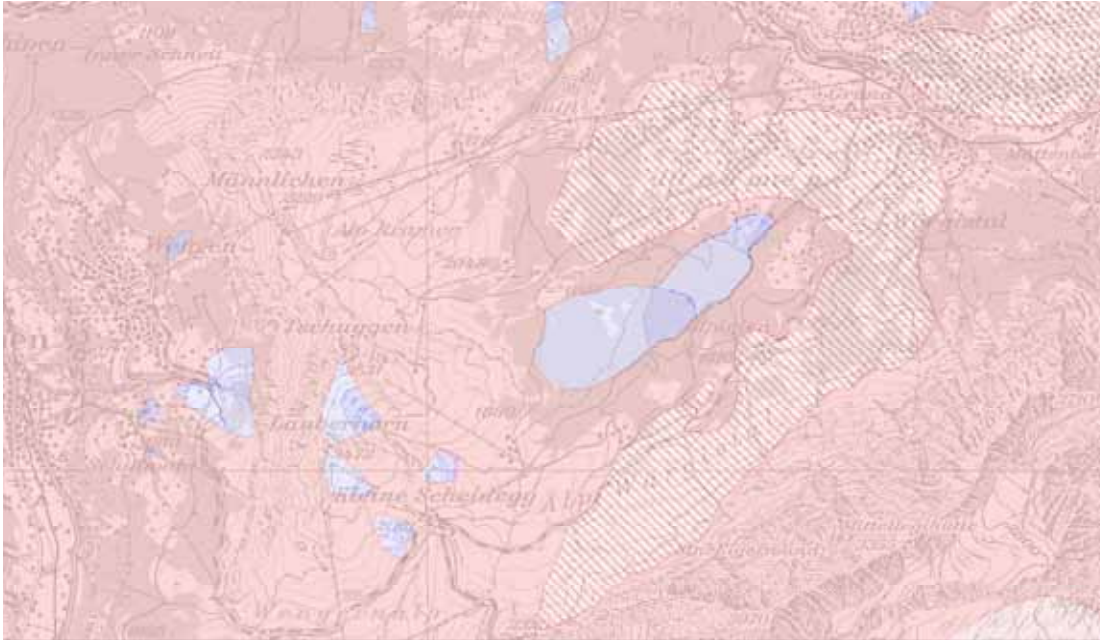


Abb. 20 Gewässerschutzkarte des kantonalen Geoportals (rot: Gewässerschutzbereich Au, rot schraffiert: Teil des Bereiches B, dunkelblau: Fassungsbereich S1, blau: engere Schutzzone S2, hellblau: weitere Schutzzone S3)

Die Vorhaben befinden sich in Gewässerschutzgebieten Au. Damit sind die entsprechenden Vorsichtsmassnahmen gemäss Merkblatt Gewässerschutz- und Abfallvorschriften auf Baustellen, AWA September 2011.

8.5 Boden / Altlasten

Der Boden im Bereich der Talstationen mit Parkhaus ist vollständig versiegelt (heutiger Parkplatz Grund).

Die Vergrösserung der befestigten Abstellplätze Chilchboden auf einer Fläche von 2128 m² und der Entsorgungshof Ortweid auf einer Fläche von 7702 m² sind in einem Ablagerungs- und Übersarungsgebiet mit geringmächtigem Oberboden vorgesehen, der in der Nähe wiederverwendet wird.

Die Winterparkplätze Chilchboden, Talgietli und Ortweid erfordern allenfalls kleine Eingriffe in den gewachsenen Boden im Zufahrtsbereich, der zugleich der Landwirtschaft dient. Die Bodenfruchtbarkeit wird durch die temporäre Nutzung im Winter auf gefrorenem Boden oder auf Holzrosten nicht beeinträchtigt.

Altlasten sind im Bereich der Zonenplanänderungen keine verzeichnet.



Abb. 21 Kataster der belasteten Standorte des kantonalen Geoportals (grün: Betriebsstandort, rot: Ablagerungsstandort)

8.6 Naturgefahren

Unabhängig der Nutzungsplanänderungen für die Bahnprojekte wird durch die Schwellenkorporation Grindelwald das Wasserbaugesuch «Hochwasserschutz Grindelwald Grund» zur Prüfung und Bewilligung beim zuständigen kantonalen Tiefbauamt eingereicht. Dieses Projekt ist in enger Zusammenarbeit mit dem zuständigen Wasserbauingenieur des kantonalen Tiefbauamtes und unter Mitwirkung der zuständigen Bundesstelle erarbeitet worden. Damit wird die erforderliche Hochwassersicherheit für die bestehenden und die geplanten Nutzungen gewährleistet.

Der Sicherheitsnachweis für die Bahnanlagen, die überwiegend in Gebieten mit unbestimmter Gefahrenstufe vorgesehen sind, wird mit dem PGV-Dossier erbracht.

Die Sicherheit des Entsorgungshofs Ortweid ist im Gutachten «Lawin beurteilung Entsorgungshof, Grindelwald, Abklärung der Machbarkeit», IMPULS AG, Thun vom 5.12.2012 erbracht. Danach ist für den Entsorgungshof im Bereich der Parzellen Nrn. 915 und 2379 mit geringer und im Bereich der Parzelle Nr. 2562 mit mittlerer Gefährdung durch Lawinen zu rechnen. Entsprechend sind Bauten zu dimensionieren.

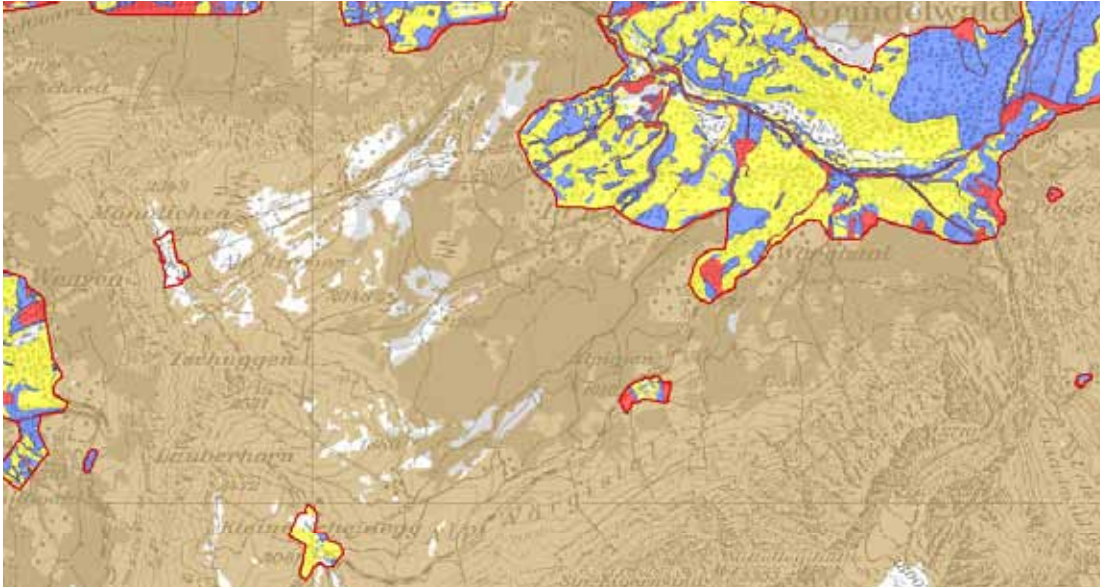


Abb. 22 Naturgefahrenkarte des kantonalen Geoportals (braun: Gefahrenhinweis, gelb: geringe Gefährdung, blau: mittlere Gefährdung, rot: erhebliche Gefährdung)

8.7 Wald /Rodungen

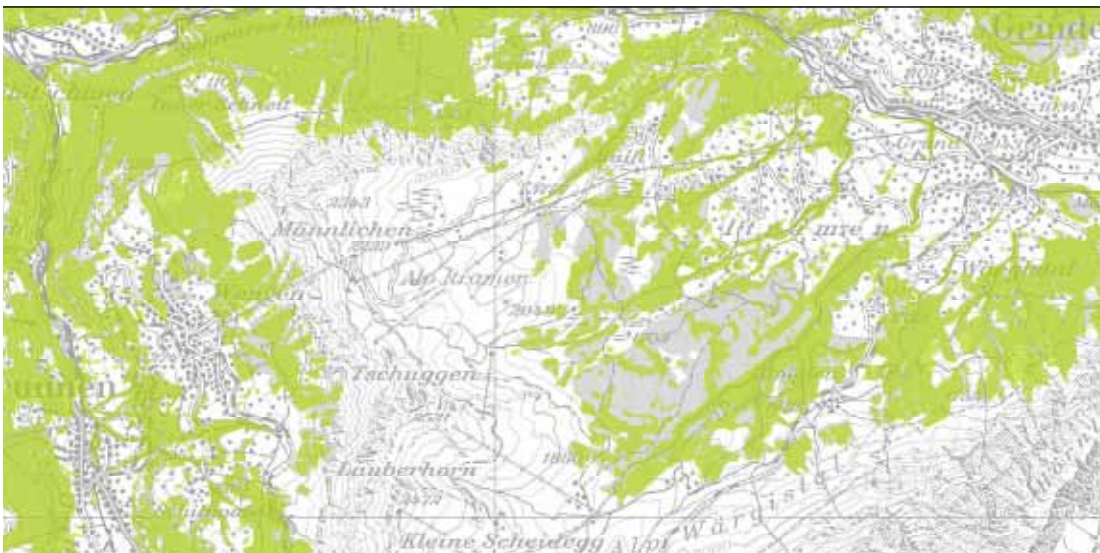


Abb. 23 Schutzwaldhinweiskarte des kantonalen Geoportals

Von den Zonenplanänderungen Grund und Ortweid ist kein Wald betroffen. Die für die Bahnanlagen erforderlichen Rodungen werden im Plangenehmigungsverfahren beurteilt. Betroffen sind vorallem Schutzwälder, wobei die Schutzfunktion nicht beeinträchtigt wird. Die 3-Seilbahn Eigerexpress führt über den Wald hinweg. Definitive Rodungen sind für die Masten-Nrn. 2 bis 4 und temporäre Rodungen für deren Bau erforderlich. Für die Gondelbahn Grund-Männlichen sind wie für die heutige Bahn aus Sicherheitsgründen Waldschneisen erforderlich.

8.8 Lebensräume und Kulturgüter

8.8.1 Vegetation, Flora und Lebensräume

Von den Zonenplanänderungen und den für die Bahnanlagen erforderlichen Skipisten sind keine Biotope oder Lebensräume von nationaler Bedeutung betroffen.

Die Beurteilung der Bahnanlagen erfolgt im Plangenehmigungsverfahren. Die UVP-Voruntersuchung und die Begehung mit den Fachstellen von Bund und Kanton haben gezeigt, dass keine erheblichen respektive unlösbaren Konflikte bestehen.

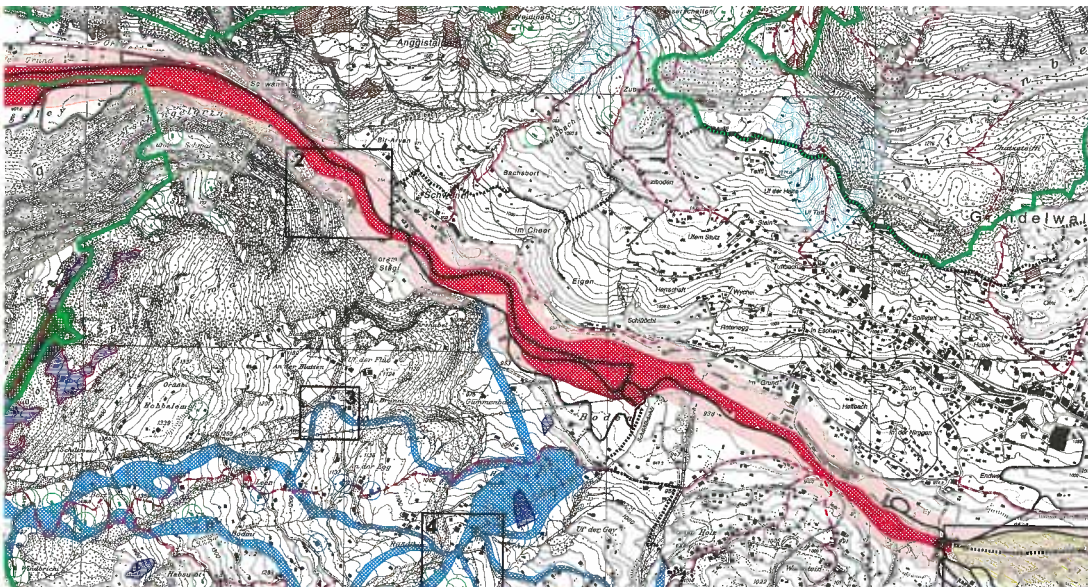


Abb. 24 Ausschnitt aus Zonenplan Landschaft im Gebiet Grund (rechts unten) - Ortweid (links oben); dunkelrot = Uferschutzzone Lutschine, hellrot = Kantonales Vogelschutzgebiet, grün umrandet = Kulturlandschaft mit Weidhäuser, schwarze Linie = Zone für Langlaufloipen

Das Kantonale Vogelschutzgebiet, das als Hinweis im Zonenplan Landschaft, Teil Nordwest eingetragen ist, belegt das Baugebiet teilweise bis über die Kantonsstrasse. Das Vogelschutzgebiet wird durch die Vorhaben nicht mehr als heute tangiert, wobei der Grünraum längs der Lutschine mit dem linksufrig ausgeschiedenen Gewässerraum erhalten bleibt.

Im unteren Bereich der Bahnen und bei den Parkplätzen sind Fettwiesen ohne besonderen ökologischen Wert betroffen. Von den neu zu beschneidenden Skipisten mit zusätzlichen Leitungsabschnitten mit ca. 40 Zapfstellen sowie im oberen Bereich der Bahnen sind vor allem extensiv genutzte Alpweiden verschiedener Vegetationstypen der subalpinen und alpinen Stufe betroffen. Es handelt sich vorwiegend um Borstgrasrasen 410, aber auch Rostseggenhalden 332 und zum kleineren Teil Blaugrashalden 331. Das Vorhaben der GGM tangiert zudem mit Mastenstandorten diverse Feuchtgebiete.

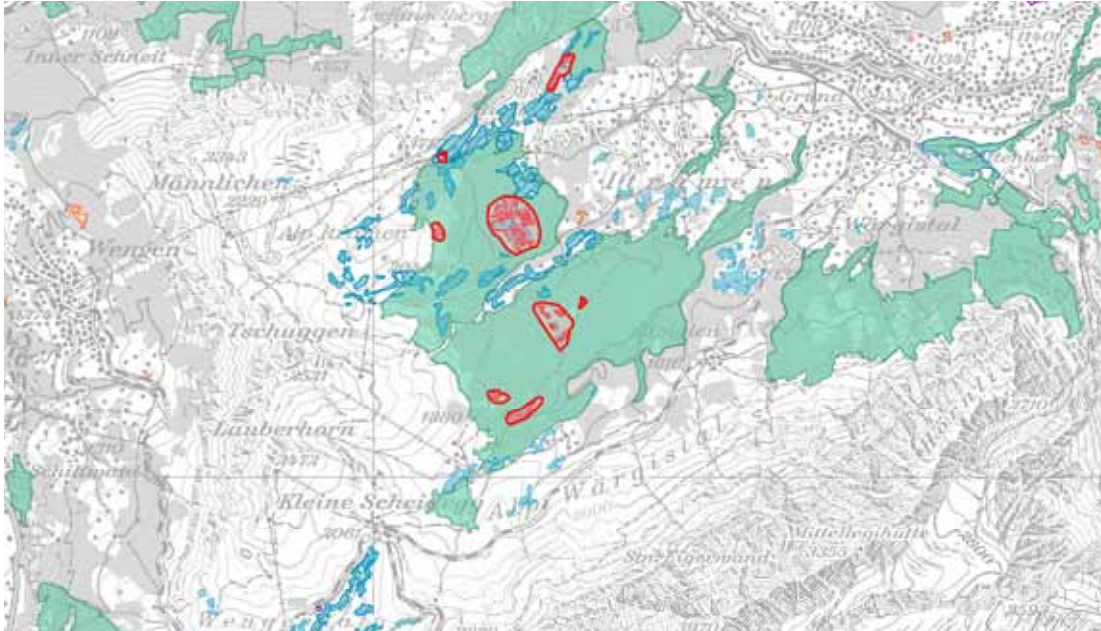


Abb. 25 Naturschutzkarte des kantonalen Geoportals (grün: Waldnaturschutzinventar, blau ausgefüllt: Flachmoore regional, blau schraffiert: Flachmoore national, rot: Naturschutzgebiete, violett schraffiert: Hochmoor (Feldmoos), orange: Trockenstandort regional)

Weiter oben werden die mit Felsbrocken durchsetzten sowie extensiv beweideten Vegetationstypen von verschiedenen Kleinsäugetern (Mäuse, Wiesel etc.) sowie Vögeln als Lebensraum genutzt.

Auswirkungen

Die Leitungsschächte werden sichtbar sein, die betroffene Vegetationsfläche kann nicht rekultiviert werden. Die Beschneigungsgräben werden rekultiviert, sodass nach wenigen Jahren der Eingriff nicht mehr zu sehen ist. Insgesamt werden durch den Leitungsbau ca. 40 m² geschützte Vegetationsfläche definitiv zerstört. Dafür und für weitere Eingriffe durch die Bahnbauten sind Ersatzmassnahmen anzubieten.

8.8.2 Kulturgüter

Gemäss Zonenplan Landschaft befinden sich die Bahnanlagen und die Parkierungsanlagen bis auf eine Höhe von gut 1400 m ü. Meer im Perimeter der Kulturlandschaft mit Weidhäusern. Im gleichen Plan sind die erhaltens- und schützenswerten Gebäude gemäss Bauinventar verzeichnet. Von den Bauten und Anlagen sind keine dieser Bauten betroffen. Die in keinem Inventar verzeichnete bahnhistorisch bedeutende Baugruppe um die Station Eigergletscher wird mit den Bahnvorhaben gebührend berücksichtigt.

Die historischen Verkehrsweg die gemäss Zonenplan Landschaft unter kommunalem Schutz stehen, werden durch die Vorhaben im Bereich der Zonenplanänderungen sowie durch die Strassenbau- und die Beschneigungsvorhaben nicht tangiert.



Abb. 26 Ausschnitt aus Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS);
rot = nationale Bedeutung, blau = regionale Bedeutung

8.9 Wanderwege

Im Projektgebiet befinden sich zahlreiche Wander- und Bergwege, die bei der Bauausführung zu berücksichtigen sind. Dabei ist es selbstverständlich, dass die für den Sommertourismus wichtigen Wege praktisch jederzeit begehbar bleiben. Ausnahmen sind sicher möglich, so z. B. während heiklen Phasen wie dem Seilzug oder bei Sprengarbeiten.

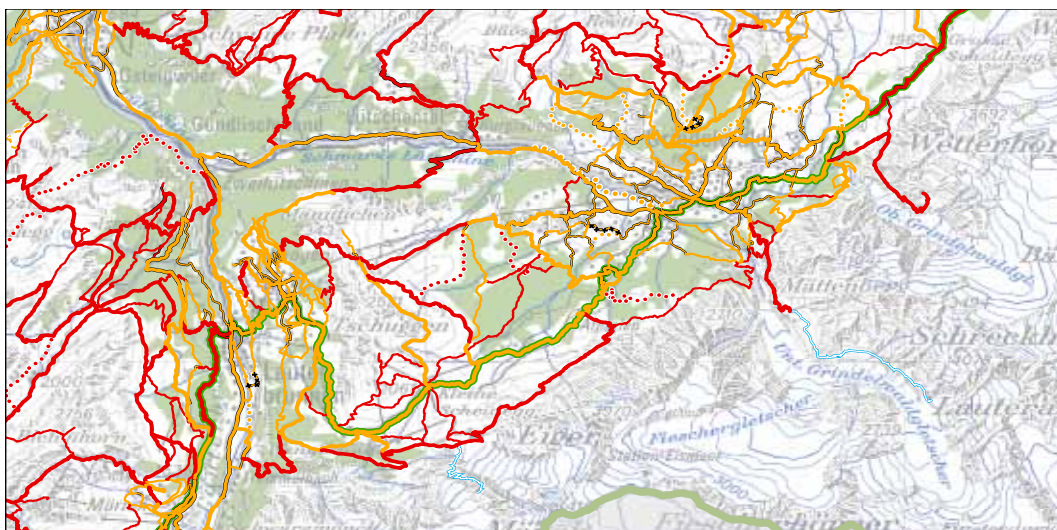


Abb. 27 Ausschnitt aus kantonalem Sachplan Wanderwege; rot = Bergwege, gelb = Wanderwege

9. Verfahrensschritte und Termine

9.1 Orientierung und Mitwirkung

Eine erste Orientierung der Bevölkerung zum V-Bahnenkonzept erfolgte zu einem frühen Zeitpunkt durch die Presse (Berner Oberländer), die das Vorhaben aufgrund der Presseorientierung vom Dezember 2012 vorstellte und im Sommer 2013 durch ganzseitige Diskussionsforen, bei der die hauptsächlich betroffene Bergschaft und die Jungfraubahn Holding AG zu Wort kamen.

Die Orientierung der Betroffenen und zum Teil der direkten Nachbarn sowie deren Einbezug in die Entwurfsarbeit erfolgten während der Erarbeitung der Pläne durch die Bahnen und die Projektverfasser.

Am 26. September 2013 wurden die Medien mit einer Plakatausstellung im Sportzentrum Grindelwald informiert. Auskünfte zu den Vorhaben erteilten Grindelwalds Gemeindepräsident Mäni Schläppi, Urs Kessler, CEO Jungfraubahnen und Andreas Kaufmann, Verwaltungsratspräsident der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen. Pläne, Visualisierungen und Projektbeschreibungen liegen während der Mitwirkung zur Einsicht am Infostand im Sportzentrum Grindelwald auf.

Die öffentliche Mitwirkung wird mit einer Mitwirkungsaufgabe vom 26. September bis 28. Oktober 2013 gewährt. Dabei ist jedermann berechtigt, Eingaben und Anregungen zu unterbreiten.

9.2 Vorprüfung

Das AGR prüft unter Einbezug diverser Fachstellen die Zonenplanänderungen, die Änderungen des Zonenplans Landschaft, die Überbauungsordnung «Erschliessung Grund» und die Änderungen der Überbauungsordnung «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg» sowie in einem separaten Verfahren die Änderung der regionalen Richtplanung im Rahmen der Vorprüfung auf deren Rechtmässigkeit. Die Zonenplanänderungen werden anschliessend gemäss den Vorbehalten im Vorprüfungsbericht bereinigt und vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage beschlossen.

9.3 Auflage und Einsprachen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage können von Grundeigentümern, die von der Planung betroffen sind und von berechtigten Organisationen Einsprachen erhoben werden.

Im Rahmen der Einspracheverhandlungen sucht die Gemeinde mit den Einsprechenden nach Lösungen.

9.4 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung der Nutzungsplanänderungen durch die Gemeindeversammlung erfolgt die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung gestützt auf die genehmigten regionalen und kantonalen Richtplanergänzungen.

Im Genehmigungsverfahren wird erstinstanzlich über allfällige unerledigte Einsprachen entschieden.

9.5 Terminplan

Vorabklärungen	seit 2012
Vorprojekte Wasserbau / Bahnen / Nebenanlagen	
Abstimmung Gemeinde / Region / Bund	1. Hälfte 2013
Entwurf Nutzungsplan-Änderungen	Juli / August 2013
Mitwirkung	26. Sept. - 28. Okt. 2013
Vorprüfung	Nov. 2013 – Jan. 2014
Bereinigung / Beschluss Gemeinderat	Febr. / März 2014
Öffentliche Auflage	April 2014
Ev. Einspracheverhandlungen	Mitte Mai 2014
Gemeindeversammlung	30. Mai 2014
Genehmigung AGR	September 2014
Realisierung Vorhaben 1. Priorität	2015 – 2018

vgl. Grobterminplan und Projektübersicht im Anhang

Anhang

Projekt- und Verfahrensübersicht (Grobterminplan)

Gemeinden Grindelwald / Lauterbrunnen / Kanton und Regionalkonferenz Oberland Ost:
 Abstimmung Grundlagen, Planungsverfahren sowie PVG und Baubewilligungsverfahren (Grobplanung / Übersicht)
 Projekt-Nr. 4440

Projekte	2013												2014												
	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Ok	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Ok	Nov	Dez	
PGV																									
GdM: Gondelbahn Grund-Männlichen																									
WAB: 3S-Umlaufbahn Grund-Eigegletscher																									
WAB: Anpassung Skipiste / Beschneigung Lauterbrunnen																									
JB / BOB: Stationen Rothenegg, Eigegletscher																									
Gde: Vorprojekt HW-Schutz Lutschine, Umfahrung Grindelwald																									
Gde: Verkehrs- und Parkierungskonzept Bahnen 4)																									
WAB/GdM: Parkierungsanlagen Grund																									
Verfahren																									
Sitzungen Vt. Bahnen																									
PGV																									
GdM: PB Grund-Männlichen mit UVP: PGV, BW I																									
WAB, JB: 3S-UB Grund-Eigegletscher mit UVP: PGV, BW I																									
JB / BOB: Stationen Rothenegg/Eigegletscher: PGV, BW II																									
Nutzungsplanung																									
Gde: UeO Grindelwald Grund-Männl.-Kl. Scheidegg																									
Gde: ZPA Grund (Talstation Bahnen, Parkierung)																									
Lauterbrunnen: Änderung UeO 3A4 / UVP																									
Gde: Strassenverlegung, Brücke Grund: kommunale UeO (Strassenplan) mit ZPA 1)																									
Bauprojekte																									
Gde: Hochwasserschutz Lutschine inkl. HW-Schutz Bahnen; WBB 2)																									
WAB/GdM: > 500 PP im Grund: Baugesuchte) mit UVP																									
Richtplanung																									
Kanton: Anpassung RGSK mit LSG, Express, Stationen																									
RGKO: Anpassung Richtplan																									
spätere Vorhaben																									
Gde: Umlaufung Grindelwald: kommunale UeO (Strassenplan) 7)																									
Gde: xy/yBOB: P-R:RP / PGV, BW II 3)																									

1) kommunale Überbauungsordnung mit paralleler Wasserbaubewilligung 3) PGV sofern die P-R-Anlage ausschliesslich dem Bahnbetrieb d) 5) längerfristige Option 7) ev. andere Verkehrslösung für die Anbindung Frisbalhorn
 2) Wasserbaubewilligung als vollständiges Projekt der Schwellenkorporation 4) Standortentscheid und Auswirkungen 6) Gegenstand der konzeptionellen Abklärungen von 4)

Legende

Aufli: - Auflage	GR: Gemeinderat	RP: Richtplan	Vorhaben, die eine Zonenplanänderung erfordern
RV: Regionalversammlung	GV: Gemeindeversammlung	UeO: Überbauungsordnung	Vorhaben, das eine Änderung der Überbauungsordnung Nr. 3A4 erfordert
BAV: Bundesamt für Verkehr	G: Gemeindeglied	UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung	Vorhaben, die in anderen Verfahren bewilligt werden
BB: Baubewilligung	MW: Mitwirkung	VP: Vorprüfung	eng zu koordinierende Vorhaben
Ber: Bereinigung	P-R: Park and Ride	WBB: Wasserbaubewilligung durch TBA	VR: BtH: 3.9.13 / 25.11.13 VR BOB: 4.9.13/22.11.13
Entw.: Entwurf	PGV: Plangenehmigungsverfahren	ZPA: Zonenplanänderung	GR Grindelwald: 6.+27.8., 17.9., 15.10., 12.11., 10.12.2013
E: Dossier einreichen	RGKO: Regionalkonferenz Oberland Ost	RGSK: Regionaler Richtplan Verkehr und Siedlung	RV RGKO Entsch. März 14
BOB: Berner Oberland Bahnen	Gde: Gemeinde Grindelwald / Schwellenkorporation	Vernehmlassung	GV 29.11.13, 30.5., +28.11.14
WAB, JB: Wengernalpbahn, Jungfrau	WAB, JB: Wengernalpbahn, Jungfrau	BW I / BW II: Bewilligungssektionen des BAV	GL Grindelwald: 31.7., 22.8., 12.9., 10.10., 7.11., 5.12.2013

