

MITWIRKUNG

Einwohnergemeinde Lauterbrunnen

Überbauungsordnung Nr. 34A «Beschneigung Wengen - Kleine Scheidegg»

Änderung Ersatz Sesselbahn «Wixi – Fallboden»



Erläuterungsbericht

Die Änderung besteht aus:

- Änderung Überbauungsplan
- Änderung Überbauungsvorschriften

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Voruntersuchung
Umweltverträglichkeitsprüfung
- Mitwirkungsbericht (MW
ausstehend)

Dezember 2024

Impressum

Auftraggeber:

Wengernalpbahn AG
Harderstrasse 14
3800 Interlaken

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Lauterbrunnen
Gsteigermatte 459B
3822 Lauterbrunnen

Auftragnehmerin:

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

Bearbeitung:

Franziska Röstli, Geografin MSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO

*Abbildung Titelseite: Stillgelegte Sesselbahn
Fallboden, www.skiresort.ch*

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Sesselbahn Fallboden	5
1.2 Ersatz Sesselbahn Fallboden	5
2. Linienführung und Variantenvergleich	6
2.1 Bestehende Linienführung	6
2.2 Variantenvergleich neue Linienführung	7
2.3 Bestvariante «Fallboden Unterführung»	10
3. Planungsrechtliche Umsetzung	13
3.1 Überbauungsplan	13
3.2 Überbauungsvorschriften	13
4. Auswirkungen	13
4.1 Übergeordnete Gesetzgebung	13
4.2 Landschaftsbild, Kulturgüter	14
4.3 Wald	15
4.4 Naturgefahren	16
4.5 Vegetation, Flora und Lebensräume	16
4.6 Wildtier- und Vogelschutz	17
4.7 Gewässer und Grundwasser	17
4.8 Lärm und Erschütterungen	18
4.9 Boden	18
4.10 Kulturland	18
4.11 Verkehr	19
4.12 Belastete Standorte	19
4.13 Energie	19
4.14 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)	20
4.15 Gesamtbeurteilung	20
5. Verfahren	20
5.1 Verfahrensübersicht	20
5.2 Termine	21
5.3 Mitwirkung	21
5.4 Vorprüfung	22
5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen	22
5.6 Beschlussfassung und Genehmigung	22

1. Einleitung

1.1 Sesselbahn Fallboden

Die fixgeklemmte 2-Personen-Sesselbahn «Fallboden» wurde 2002 erstellt. Sie ist eine von zwei Sesselbahnen, welche die Skigebiete Grindelwald und Lauterbrunnen verbinden. Sie ist zudem die einzige direkte Verbindung für die Pisten im Gebiet Fallbodenhubel. Für den Betrieb des Skigebiets Jungfrau ist die Sesselbahn dementsprechend von grosser Bedeutung.

Die Konzession der Sesselbahn Fallboden ist 2022 abgelaufen. Die Anlage entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, weshalb die Konzession nicht verlängert oder erneuert werden konnte. Entsprechend steht die Sesselbahn heute still, was regelmässig zu Überlastungen der Sesselbahn Wixi führt.

1.2 Ersatz Sesselbahn Fallboden

Ersatz Sesselbahn Die heutige Linienführung der Sesselbahn Fallboden ist seit der Erstellung der V-Bahn und der neugewonnenen Bedeutung der Station Eigergletscher als Ausgangspunkt für Ski- und Snowboardfahrer:innen sicherheitstechnisch nicht optimal (insb. Gegenverkehr in der Eisenbahnunterführung). Zudem entspricht der Gehweg von der heutigen Bergstation, hinauf zur Unterführung, für Ski- und Snowboardfahrer:innen, die zurück auf die Grindelwaldner Seite des Skigebiets wollen, nicht mehr den Gästeansprüchen. Entsprechend soll der Ersatz der Sesselbahn Wixi-Fallboden eine Linienführung erhalten, die diese Probleme behebt.

Garage
Pistenfahrzeuge Heute erfolgt die Garagierung von Pistenfahrzeugen weitgehend im Talboden, mit einzelnen im Gebiet verteilten Garagenstandorten. Dies bedeutet, dass die Pistenfahrzeuge die Pistenpräparation im unteren Bereich des Skigebiets starten, was wiederum bedingt, dass sich keine Ski- und Snowboardfahrer:innen mehr auf den Pisten befinden bevor mit der Pistenpräparation begonnen werden kann. Die Pistenpräparation kann somit erst spät nach der Schliessung aller Skilifte erfolgen, wenn die Schlusskontrolle aller Pisten erfolgt ist. Um die Pistenpräparation früher starten zu können, sollen die Pistenfahrzeuge vermehrt im oberen Bereich des Skigebiets eingestellt werden können. Dies ermöglicht es, dass die Pistenpräparation im oberen Teil des Skigebiets gestartet werden kann, auch wenn sich noch Ski- und Snowboardfahrer:innen im Après-Ski in Bars am Pistenrand befinden und die Schlusskontrolle der Pisten noch nicht abgeschlossen ist. Entsprechend ist vorgesehen, im Untergeschoss der Bergstation des Sessellifts eine Pistenfahrzeuggarage (2 Fahrzeuge) zu erstellen.

Lager alte
Bergstation Die Bergstation der bestehenden Sesselbahn wird mit der neuen Linienführung nicht mehr benötigt. Das bestehende Gebäude ist gut in die Landschaft eingepasst und in einem guten baulichen Zustand. Es soll da-

her stehengelassen werden, um künftig als Lager für Skipistenmaterial zu dienen. Es wird zu klären sein, wie die Umnutzung bewilligt werden kann. Dies ist jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

2. Linienführung und Variantenvergleich

2.1 Bestehende Linienführung

Talstation	Die heutige, freistehende Talstation ist klein dimensioniert. Für die bisherige fixgeklemmte Sesselbahn sind nur einfache Vorrichtungen erforderlich, insbesondere wird keine Garagierung benötigt. Der Standort ist für die fixgeklemmte Bahn nicht ungeeignet, jedoch sind die Platzverhältnisse für grössere Installationen (insb. Garagierung) beschränkt. Zudem wurde bereits beim Ersatz der Sesselbahn von Wixi zum Lauberhorn vorgesehen, die beiden Talstationen künftig zusammenzuschliessen (Garagierung, Aufsicht etc.).
Bergstation	Die heutige Bergstation befindet sich etwas unterhalb des Fallbodenhubels in einem Gebäude, welche diese ummantelt. Nach dem Ausstieg müssen Wintersportler:innen bergauf laufen (ca. 17% Steigung, Distanz ca. 70 m), um sich auf die grindelwaldner Seite zu begeben. Der heutige Standort der Bergstation ist aus betrieblicher Sicht somit ungeeignet. Zudem müssen die Wintersportler:innen beim Wechsel auf die grindelwaldner Seite eine Unterführung (Jungfraubahn) queren, die von Richtung Lauterbrunnen fahrenden Skifahrenden und Snowboardenden mit erhöhter Geschwindigkeit befahren wird. Dies stellt eine gefährliche Situation dar.



Abb. 1 Zwischen der Bergstation (Vordergrund, Links) und der Bahn-Unterführung (Hintergrund, Rechts) ist ein Gefälle von ca. 17% auf ca. 70 m Distanz zu überwinden

Linienführung	Die heutige Linienführung folgt grob dem Wixigraben, zuerst auf der rechten, dann auf der linken Grabenseite, und verläuft diagonal zum Hang. Es wird vermutet, dass die Position der Bergstation entsprechend dem Hangverlauf, zugunsten einer technisch möglichst einfachen Linienführung gewählt wurde.
Hindernisse / Probleme	Der Standort der Talstation ist für die heutige Bahn geeignet, bietet aber zu wenig Platz für eine Station mit kuppelbaren Sesseln und Garagierung. Der Standort der Bergstation entspricht nicht den betrieblichen Anforderungen, da die Verbindung zum Teil-Skigebiet auf Seite Grindelwald nicht ohne Hindernisse gewährleistet ist.
Fazit	Die Sesselbahn bildet eine wichtige Verbindung im Skigebiet und soll zeitgemäss erneuert werden. Die Standorte der Stationen erfüllen die Anforderungen an moderne Stationen, entweder aus technischen Gründen oder aus Gründen der Angebotsqualität und Sicherheit, nicht mehr. Entsprechend wurde eine neue Linienführung gesucht, welche die Verbindung Wixi-Fallboden-Grindelwald weiterhin ermöglicht und gleichzeitig die vorhandenen Probleme möglichst optimal löst.

2.2 Variantenvergleich neue Linienführung

Anforderungen / Ziele	<p>Die Anforderungen an die neue Linienführung der Seilbahn wurden wie folgt definiert:</p> <ul style="list-style-type: none">– Die primäre Funktion der Seilbahn ist weiterhin die Verbindung zwischen Wixi und dem Skigebiet Grindelwald.– Ziel ist es, dass die Wintersportler:innen künftig direkt und ohne mühsamen Aufstieg auf die Grindelwaldner Seite wechseln können.– Der Konflikt mit den Wintersportler:innen, die von der Station Eiger-Gletscher in Richtung Fallboden hinunterfahren, soll behoben werden (Sicherheit auf der Skipiste).– Die Talstation für die Garagierung und weitere technische Anlagen sollen mit der Talstation Wixi zusammengeschlossen werden (seit 2011 beim Ersatz der Sesselbahn Wixi so geplant).– Nach Möglichkeit soll eine Standortkonzentration im Bereich der Bergstation stattfinden.
Geprüfte Varianten	Im Rahmen des Variantenstudiums wurden folgende Linienführungen untersucht:

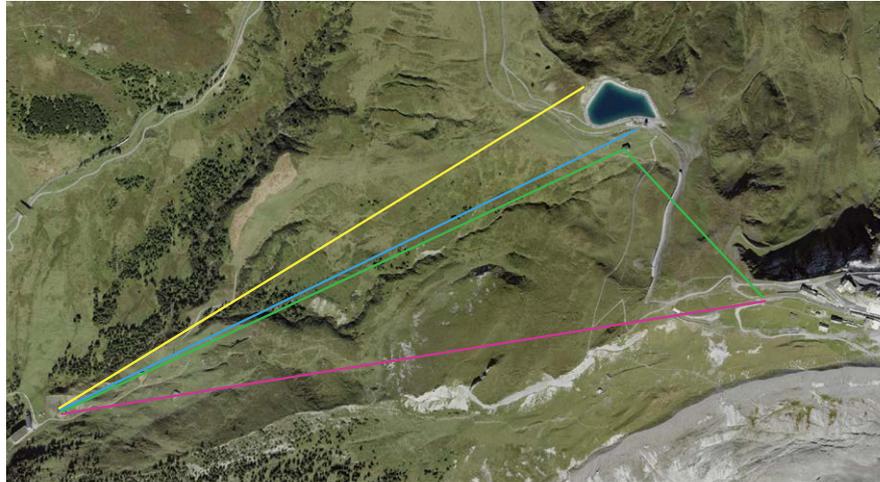


Abb. 2 Geprüfte Varianten für eine neue Linienführung: rosa «Eigergletscher Direttissima», grün «Eigergletscher geknickt», blau «Fallbodenhubel Unterführung», gelb «Fallbodenhubel Hügel»

Varianten
Eigergletscher

Die Verbindung zum Standort Eigergletscher wurde intensiv geprüft. Dies würde das Weiterfahren auf Seite Lauterbrunnen oder Grindelwald sowie die Rückkehr nach Grindelwald oder Lauterbrunnen mit der Wengernalpbahn oder dem Eigerexpress ermöglichen. Dazu wurde auf eine Standortkonzentration gehofft, welche einerseits die Landschaft entlasten und andererseits eine betriebliche Effizienzsteigerung ermöglichen würde.

«Eigergletscher Direttissima»

Die betrieblich beste Variante wäre eine direkte Verbindung zwischen Wixi und Eigergletscher. Dies hätte eine Verbesserung der Angebotsqualität und der betrieblichen Effizienz bedeutet, wurde jedoch aufgrund der Auswirkungen auf die Landschaft und das BLN-Gebiet verworfen. Die ENHK hielt im Rahmen des Gutachten vom 30.11.2021 fest, dass «die Variante Direttissima zu einer schweren Beeinträchtigung im Hinblick auf die Schutzziele des angrenzenden BLN-Objekts» führen würde.

«Eigergletscher geknickt»

Als Alternative zur Variante «Eigergletscher Direttissima» wurde eine Verlängerung der heutigen Linienführung vorgeschlagen. Die heutige Bergstation hätte als Zwischenstation fungiert und die Weiterfahrt in Richtung Eigergletscher hätte das «Hinauflaufen» und die Sicherheitsprobleme bei der Unterführung der Jungfrauabahn für Gäste auf dem Weg nach Grindelwald beseitigt. Auch zu dieser Variante nahm die ENHK im Rahmen des Gutachten vom 30.11.2021 Stellung: «In Bezug auf die geknickte Variante mit Zwischenstation Fallboden kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese ebenfalls zu einer schweren Beeinträchtigung führt». Die ENHK empfahl, verschiedene Varianten der «geknickten» Linienführung auf eine Reduktion der Auswirkungen auf das BLN-Gebiet hin zu prüfen oder die bestehende Linienführung weiter zu verfolgen.

Aufgrund der verbleibenden Vorbehalte zur Verträglichkeit der Bergstation am Standort Eigergletscher, welche sich in unmittelbarer Nähe zum BLN-Gebiet und zur Baugruppe «Eigergletscher» befunden hätte, wurde entschieden, die Verbindung Wixi-Eigergletscher nicht weiterzuverfolgen.

Varianten
Fallboden

Nach eingehender Prüfung der Varianten «Eigergletscher» in den Jahren 2018-2020 wurde schliesslich eine Linienführung mit Bergstation am Fallbodenhubel gesucht, welche die heutigen Probleme im Bereich der Bergstation lösen könnte. Der Standort der Talstation galt als gegeben (Zusammenschluss mit Talstation Wixi).

«Fallboden Unterführung»

Die Variante Fallboden Unterführung besteht aus einer, gegenüber heute verlängerten Linienführung mit leichter Verschiebung der Bergstation in Richtung Bahngleis. Mit einer Geländemodulierung kann die Bergstation so angeordnet werden, dass die Wintersportler:innen mit einem Abwärtsgefälle zu einer neuen, zweiten Unterführung und so in Richtung Grindelwald gelangen können. Der Verlauf der Seilbahn wird wie bestehend ohne Knick geführt und ändert sich nur wenig. Die Bergstation kommt so in der Nähe von denkmalgeschützten Objekten (Jungfraubahn-Gleis, Trafogebäude Nr. 1116n) zu liegen.

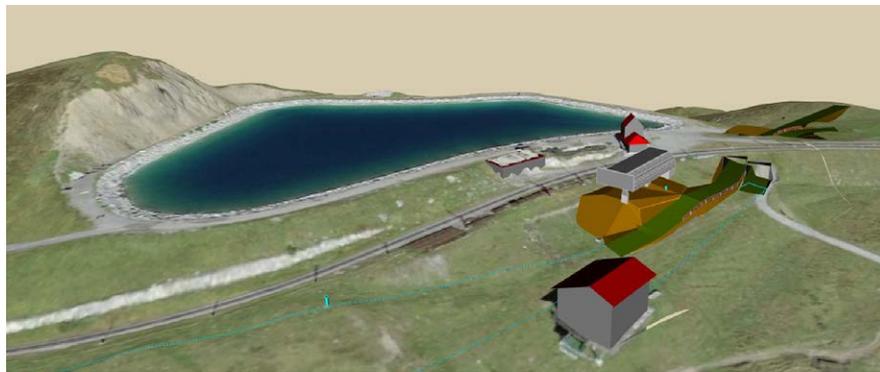


Abb. 3 Visualisierung der Bergstation bei der Variante «Fallboden Unterführung», mit zweiter Unterführung und Geländemodulierungen (Quelle: Jungfraubahn AG)

«Fallbodenhubel»

Die Variante Fallbodenhubel sieht eine Verlängerung der Linienführung und eine Verschiebung der Bergstation zum nordwestlichen Ufer des Fallbodensees (Speichersee) vor. Durch die deutlich höher gelegene Bergstation können Gäste sowohl in Richtung Grindelwald wie auch Lauterbrunnen hinunterfahren. Die Umsetzung dieser Variante bedingt jedoch umfassende Geländemodulierungen sowie die Erstellung einer Überführung über das Bahngleis der Jungfraubahn. Der Verlauf der Seilbahn verschiebt sich bei dieser Variante um ca. 100 m nach Nordwesten. Es sind keine Hindernisse vorhanden, welche eine gerade Linienführung verunmöglichen würden.

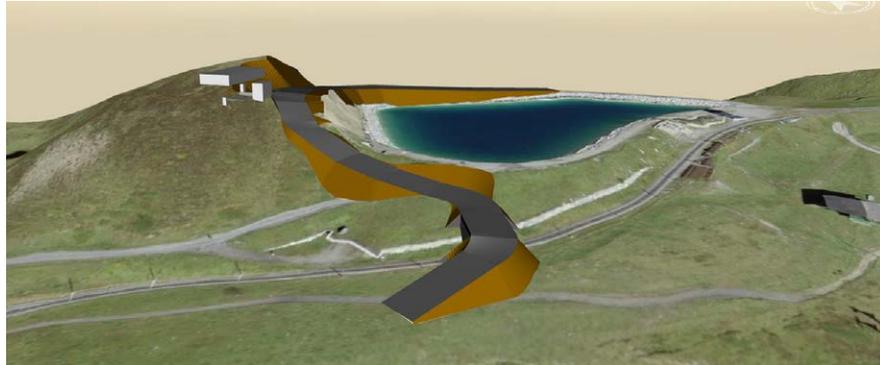


Abb. 4 Visualisierung der Bergstation Variante «Fallbodenhubel», mit umfassenden Gelände-modulierungen und Bahngleis-Überführung (Quelle: Jungfraubahn AG)

Variantenvergleich Die beiden Fallboden-Varianten wurden auf ihre Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Insbesondere wurden Belange des Bodenschutzes, des Landschaftsschutzes und des Denkmalschutzes untersucht und beurteilt. Darauf folgend wurde entschieden, die Variante «Fallboden Unterführung» weiterzuvorführen. Nachfolgend werden die Gründe für diesen Entscheid dargelegt:

- Landschafts- und Bodenschutz: Die Variante «Fallbodenhubel» ist mit bedeutenden Geländeeingriffen verbunden. Die damit einhergehende Verbauung der Landschaft wurde als nicht verträglich beurteilt.
- Denkmalschutz: Im Gespräch mit der kantonalen Denkmalpflege wurden die Auswirkungen der beiden Varianten auf die vorliegenden schützenswerten Objekte untersucht. Die Denkmalpflege hielt in ihrer Rückmeldung vom 18. September 2024 (Mail A. Fabbris) fest, dass sie die mit der Variante «Fallbodenhubel» einhergehende Überführung über das Bahngleis der Jungfraubahn als starke Beeinträchtigung des schützenswerten Objekts beurteilen und so für nicht verträglich erachten. Hingegen sei die Beeinträchtigung des Gleises und Trafohauses mit der Variante «Fallboden Unterführung» gering und voraussichtlich mit den schützenswerten Objekten verträglich, wobei das Farb- und Materialkonzept frühzeitig mit der Denkmalpflege abzusprechen sei.
- Zusätzlich zu den Auswirkungen auf Landschaft und Denkmalschutz würde die Variante «Fallbodenhubel» flankierende Massnahmen zur Sicherung der Hangstabilität des Speichersees (Seedamm auf Seite Grindelwald) benötigen.

2.3 Bestvariante «Fallboden Unterführung»

Mit der gewählten Linienführung kann eine funktionierende, für Wintersportler:innen möglichst hindernisfreie Verbindung zwischen Grindelwald und Lauterbrunnen geschaffen werden, welche nur geringfügige Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt:

Standort Talstation Mit dem Zusammenschluss der beiden Talstationen im Gebiet Wixi können Garagierung, Kontroll- und Personalräume (Bahnaufsicht) zusammengelegt werden. Diese Standortkonzentration reduziert den Platzbedarf der Anlagen und so auch die Auswirkungen auf die Landschaft. Gleichzeitig kann damit die betriebliche Effizienz gesteigert werden.

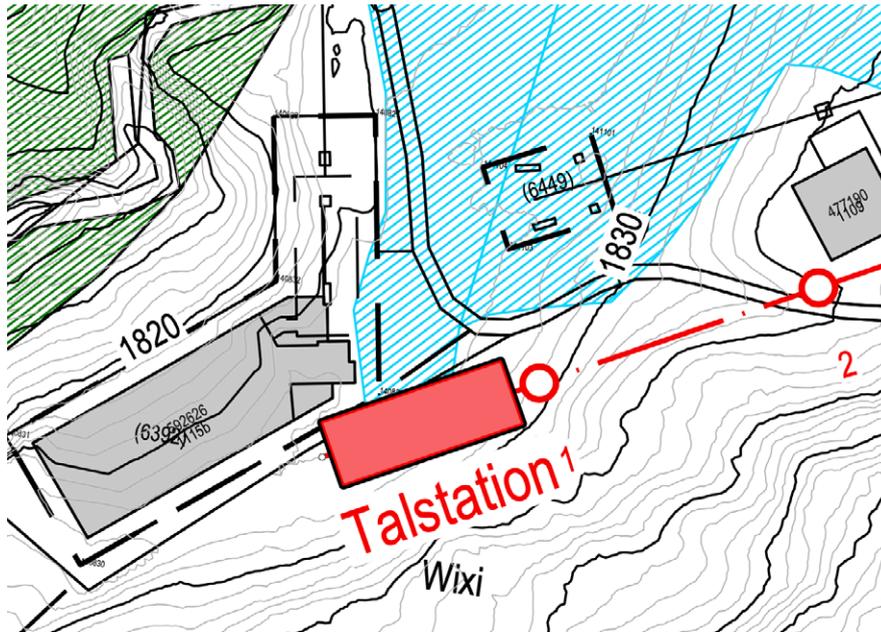


Abb. 5 Standort der neuen Talstation (rot). Nicht dargestellt ist die Verbindung mit dem bestehenden Garage- und Technikgebäude (grau, links)

Die Verschiebung der Talstation um ca. 40 m bringt keine massgeblichen Auswirkungen auf die Umwelt mit sich. Überdies entspricht die Zusammenlegung der Talstationen dem Konzentrationsprinzip.

Bergstation Die Bergstation wird um ca. 45 m nach Nordosten verschoben und kommt damit höher zu liegen als bisher. Mit Aufschüttungen, Abgrabungen und dem Ersatz der bestehenden Bahnunterführung durch zwei separate Unterführungen kann die direkte Abfahrt in Richtung Grindelwald mit einem minimalen Gefälle und ohne Gegenverkehr ermöglicht werden. Aufgrund der Nähe zum Gleis der Jungfraubahn und zum Trafogebäude Nr. 1116n ist der Materialisierung und Farbgebung besondere Beachtung zu schenken. Der neue Standort befindet sich im moorhydrologischen Perimeter 1. Dies entspricht einer Verbesserung gegenüber dem Bestand (MHP 0).

Mit der Verbesserung der Verbindung zum Skigebiet auf grindelwaldner Seite (neue Unterführungen) muss auch die Skipiste angepasst werden, da die im Überbauungsplan festgelegte Skipiste weder dem heutigen noch dem zukünftigen Verlauf entspricht.

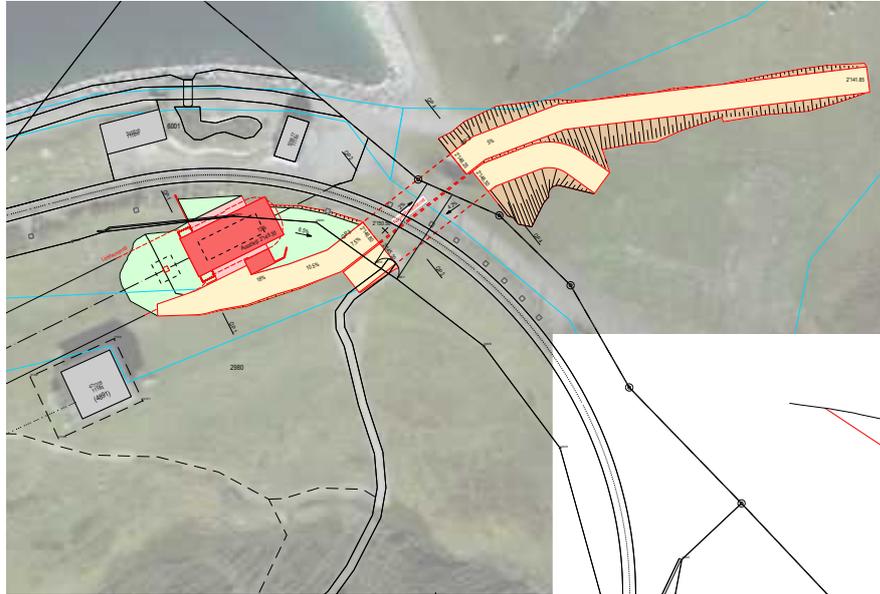


Abb. 6 Standort der neuen Bergstation (rote Fläche). Gelb bzw. rot gestrichelt sind die Geländemodulierungen und Unterführungen ersichtlich (untere Unterführung Verbindung Eigergletscher - Wixi, obere Unterführung Verbindung Bergstation - Seite Grindelwald)

Seilbahnachse,
 Stützen

Die Seilbahnachse kann zwischen Tal- und Bergstation gerade geführt werden. Sie wird damit um ca. 70 m verlängert, 2° im Gegenuhrzeigersinn gedreht und insgesamt ca. 3 m nach Süden verschoben. Damit weichen die Auswirkungen (Wald, Gewässer, Boden, Flora, Fauna, Wildlebende Säugetiere) nicht massgebend vom Bestand ab. Die Stützenstandorte sind noch nicht definitiv festgelegt. Eine Linienführung mit Stützenstandorten, welche keine schützenswerten Objekte und Lebensräume (z.B. Flachmoore) tangiert, ist jedoch aus technischen Gründen nicht möglich.

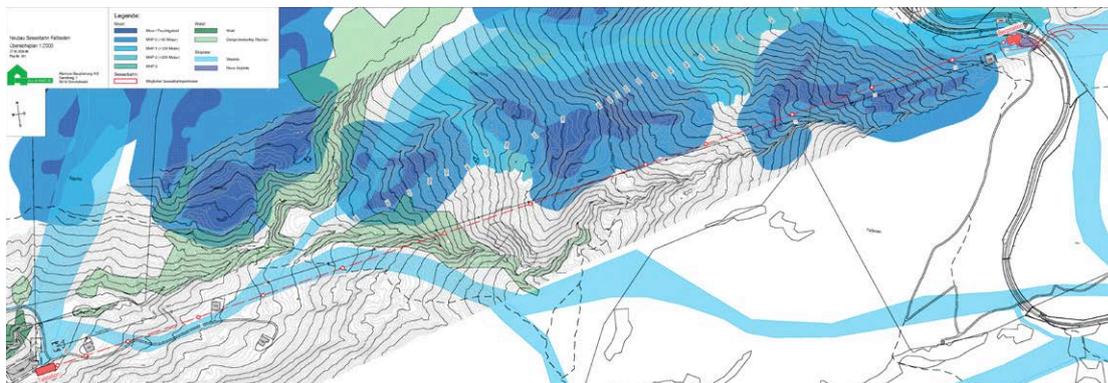


Abb. 7 Neue Linienführung der Seilbahn (rot). Der Verlauf der Bahnachse ist der bestehenden Achse ähnlich und betrifft dieselben Lebensräume und umweltrelevanten Perimeter

3. Planungsrechtliche Umsetzung

3.1 Überbauungsplan

Die neue Linienführung wird im Überbauungsplan (UeP) mit einem Seilbahnkorridor gesichert. Für den Seilbahnkorridor wird durchgehend eine Breite von 20 m festgelegt, um einzelne Korrekturen und Optimierungen im Rahmen der Projektierung zu erlauben. Der Bereich der Bergstation wird auf die Projektierte Station zugeschnitten, da diese bereits optimiert und metergenau projektiert ist.

Dazu wird die Skipiste entsprechend den vorgesehenen, neuen Unterführungen festgelegt.

Terrainanpassungen ausserhalb des Seilbahnkorridors (Verbindungspiste, Unterführungen) werden im Plan hinweisend dargestellt. Zu bewilligen sind diese im Rahmen des massgebenden Baubewilligungsverfahrens, vermutlich im Plangenehmigungsverfahren zur neuen Seilbahn bzw. (sofern dies nicht im selben Verfahren erfolgt) zu den Unterführungen.

3.2 Überbauungsvorschriften

Die Überbauungsvorschriften (UeV) beinhalten zwar eine Vorschrift für Seilbahnkorridore. Diese ist jedoch auf einen einzelnen, benannten Seilbahnkorridor ausgerichtet. Die UeV werden geringfügig angepasst, sodass die Vorschrift für alle bestehenden und künftigen im Überbauungsplan festgelegten Seilbahnkorridore gilt.

Die Änderung der Überbauungsvorschriften wird als Nachführungsdokument (inkl. den bisher vorgenommenen Änderungen) dargestellt.

4. Auswirkungen

Die Auswirkungen der Planung bzw. der Seilbahn auf verschiedene Umweltbereiche wurden im Rahmen der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (massgebliches Verfahren Plangenehmigungsverfahren PGV) untersucht. Die Erkenntnisse daraus werden in den nachfolgenden Kapiteln abgebildet. Erkannte Konflikte werden in der Interessenabwägung abschliessend behandelt.

4.1 Übergeordnete Gesetzgebung

Bestehende Anlage	Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um den Ersatz einer bestehenden Anlage, wobei aufgrund der leicht geänderten Linienführung eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung wie bei jeder neuen Anlage durchzuführen ist.
Kantonaler Richtplan	Der Ersatz der Sesselbahn im Intensiverholungsgebiet Männlichen, Kleine Scheidegg, Jungfrauoch entspricht der Massnahme C_23 des Kantonalen Richtplans, wonach die Neutrassierung mit gleichem Ausgangs- und Endpunkt und der massvolle Ausbau von bestehenden touristischen Anlagen Innerhalb der Intensiverholungsgebiete keine weitere Abstimmung im kantonalen Richtplan benötigen, sofern damit nicht bedeutende kantonale oder nationale Interessen stärker betroffen werden. Mit der Verlegung der Tal- und Bergstation um einige Dutzend (Talstation) bzw. Hundert Meter (Bergstation) erfolgt keine wesentliche Änderung des Ausgangs- und Endpunktes. Auch sind keine kantonalen oder nationalen Interessen stärker betroffen.
RGSK 2021	Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKO) sieht im Rahmen der Massnahme T-Ü.7 «Touristische Transportanlagen» den Ersatz der Sesselbahn Fallboden bereits vor (Massnahme T-Ü.7.7, Stand Zwischenergebnis), jedoch mit der bisher geplanten Linienführung Fallboden-Eigergletscher. Gemäss Massnahmenblatt sind für den Ersatz von bestehenden Anlagen mit wesentlichen Änderungen vertiefte Abklärungen zur Interessenabwägung in Zusammenarbeit mit der RKO durchzuführen. Mit der heute vorgesehenen Linienführung besteht keine wesentliche Änderung zum Bestand (Verbindung weiterhin Wixi-Fallboden), weshalb diese Vorgabe nach Massnahmenblatt im RGSK aus Sicht der Planungsbehörde entfällt.

4.2 Landschaftsbild, Kulturgüter

4.2.1 Landschaftsbild

Die Pistenbereiche Kleine Scheidegg - Eigergletscher - Fallboden werden im Sommer wie im Winter intensiv touristisch genutzt. Bereits heute führt die bestehende Linienführung der Sesselbahn entlang der Grenze der BLN- und UNESCO-Welterbe-Gebiete. Weder die leicht veränderte Linienführung insbesondere im Bereich der Bergstation noch der Kapazitätsausbau führen zu massgeblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die Geländemodulierungen im Bereich der Bergstation erfolgen im Umfeld der Jungfrauabahn, für welche ebenfalls schon grössere Geländemodulierungen bestehend sind. Im Bereich der Talstation wird die Integration ins Landschaftsbild mit dem Zusammenbau der Talstation mit jener der Sesselbahn Wixi – Lauberhorn tendenziell verbessert.

4.2.2 Kulturgüter

Im Umfeld der geplanten Bergstation befinden sich zwei schützenswerte Objekte:

- Gleistrasse der Jungfrauabahn
- Trafogebäude Nr. 1116n

Gemäss Rückmeldung der kantonalen Denkmalpflege vom 18. September 2024 beeinträchtigt die Erstellung der Bergstation in unmittelbarer Nähe des Gleises, mit den beiden geplanten Unterführungen, die Schutzziele der betroffenen Objekte nur geringfügig. Aufgrund der technischen Natur der beiden Objekte sowie der umliegenden Bauwerke (Speichersee, Pumpwerk) ist die Bergstation der Sesselbahn denkmalverträglich umsetzbar, sofern Materialisierung und Farbkonzept in Absprache mit der Denkmalpflege festgelegt werden.



Abb. 8 Rot sind die schützenswerten Objekte dargestellt (Quelle: Bauinventar Geoportal des Kantons Bern)

4.3 Wald

Der Planungsperimeter befindet sich im Übergangsbereich zur Waldgrenze. Entlang des Wixi- bzw. Teiffengrabens stockt ein subalpiner Fichtenwald, durchsetzt mit Grünerlen und Weiden. Die Grünerle breitet sich in der Alpweide stark aus.

Der neue Seilbahnkorridor verläuft über bestockte Flächen bzw. Waldflächen und wird die Fällung von einzelnen Bäumen sowie die Niederhaltung von Vegetation mit sich führen. Betroffen sind bestockte Flächen ohne besondere Schutzfunktion sowie ein Teil eines Objektschutzwaldes (vgl. Abb. 9; Schutz vor Hangmuren). Die Niederhaltung der Waldflächen im Bereich des Seilbahnkorridors führt im Gegensatz zu einer Rodung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Waldfunktionen.

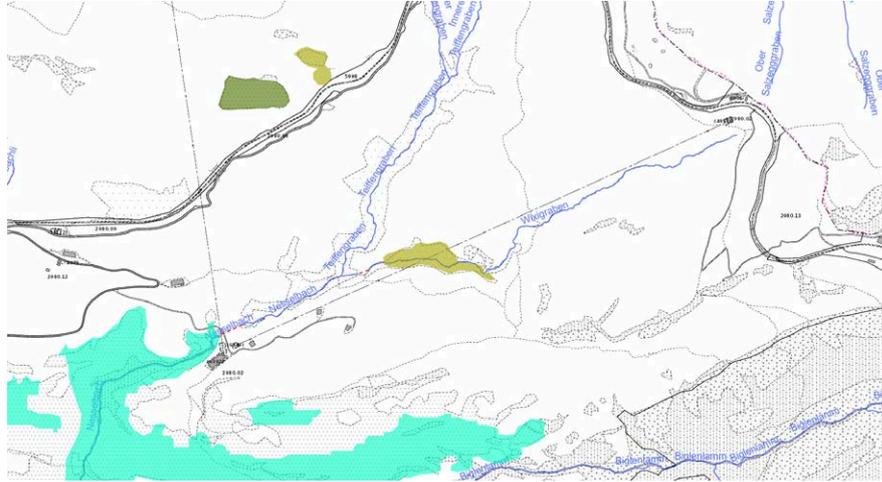


Abb. 9 Der Objektschutzwald entlang des Wixigrabens (Hellgrün, Bildmitte) erfüllt eine Schutzfunktion vor Hangmuren (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

Für einzelne Stützenstandorte können lokal Rodungen erforderlich sein. Die Rodungen sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu definieren und zu bewilligen. Die entsprechenden Aufforstungsflächen sind in Absprache mit der Waldabteilung Alpen zu definieren und mit dem Grundeigentümer der Ersatzaufforstungsfläche zu regeln. Die Standortgebundenheit und der Bedarf als Voraussetzung für die Rodung sind mit dem Variantenstudium (vgl. Kap. X) und dem Vorhaben (Ersatz einer bestehenden Seilbahn im Intensiverholungsgebiet) gegeben.

Die gesetzlichen Regelungen wie das Bundesgesetz über den Wald (WaG) vom 4. Oktober 1991, die Verordnung über den Wald (WaV) vom 30. November 1992, das Kantonale Waldgesetz (KWaG) BSG 921.11 vom 05.05.1997 sowie die kantonale Waldverordnung (KWaV) vom 29. Oktober 1997 sind dabei einzuhalten.

4.4 Naturgefahren

Im Bereich des Sesselbahnkorridors befinden sich Gefahrenhinweisperimeter für Lawinen, Sturzprozesse, Wasserprozesse und Rutschungen. Die Talstation liegt im Gefahrenhinweisperimeter für Lawinen, Sturzprozesse und Rutschungen, die Bergstation im Gefahrenhinweisperimeter für Lawinen und Rutschungen.

Die tatsächliche Gefahrensituation wird derzeit näher untersucht. Aufgrund der bestehenden Streckenführung, die nie durch Naturgefahrenereignisse betroffen war, kann davon ausgegangen werden, dass auch die neue Linienführung realisierbar ist. Die detaillierte Anordnung der Stützen erfolgt im PGV und gestützt auf die vertiefte Untersuchung der Naturgefahren.

4.5 Vegetation, Flora und Lebensräume

Die Linienführung führt vorallem durch Alpgebiet, wobei im Bereich der Alphütten kleinflächig Wald stockt. Die Strecke durchquert gewachsenen Boden mit verschiedenen Vegetationstypen mit bestimmter Flora und Fauna. Deren Ausgangszustand ist bislang nur teilweise bekannt. Detailaussagen können nach der flächigen Vegetationskartierung gemacht werden.

Flachmoore

Mit der Verschiebung der Bahnachse und der Stationen ist nicht auszuschliessen, dass Einzelobjekte und Lebensräume betroffen sein werden. Mit der neuen Bahnachse können jedoch Stützenstandorte im Moor vermieden werden (heute 3 Stützen im Flachmoor von regionaler Bedeutung), bzw. kann die Beeinträchtigung von schützenswerten Lebensräumen in der Projektierung weiter reduziert werden.

Moorhydrologischer Perimeter MHP

Die Stützen 9, 11-14 und die Bergstation liegen zwar ausserhalb der Flachmoore, jedoch innerhalb des MHPs. Entsprechende Massnahmen sind beim Bau, der Zwischenlagerung des Aushubs und der Wiederherstellung zu beachten. Das bedeutet, dass der Oberflächen- und oberflächennahe Abfluss nach dem Bau der Stützen und Fundamente uneingeschränkt funktionieren muss, um den Flachmooren genügend Wasser zur Verfügung zu stellen.

4.6 Wildtier- und Vogelschutz

Die geplante Seilbahnstrecke liegt in einem Gebiet mit intensiver sommerlicher wie winterlicher touristischer Nutzung. Quert man die Krete im Süden (Grenze zum BLN-Gebiet), tritt man in den Lebensraum von Raufusshühnern (Birkwild, Schneehühner) und Wild (Gämsen, Steinböcke). Aus diesem Grunde ist das Wildruhegebiet WRG 13, „Haaregg“ im Baureglement der Gemeinde Lauterbrunnen vom 19. August 2019 aufgeführt und sowohl im Teilzonenplan Nord der Gemeinde wie auch im Geoportal verzeichnet.

Gemäss Auskunft des Wildhüters sind nur Lebensräume von Murmeltieren (keine Lebensräume von Raufusshühnern) im Bereich der Seilbahn bekannt. Zudem wird der Fallbodensattel bei bestimmten Witterungen von Zugvögeln als Strecke benutzt.

Die Bergstation liegt versteckt hinter dem Fallbodenhubel, was für einen eventuellen Vogelzug kein Hindernis darstellen sollte. Die neuen Stützenstandorte könnten eventuell Murmeltierbauten betreffen.

Der Wildtier- und Vogelschutz ist in diesem Landschaftsraum insofern kein prioritäres Thema, als sich die Tiere im Winter v.a. im Wildruhegebiet aufhalten.

4.7 Gewässer und Grundwasser

Fliessgewässer Im Bereich des Seilbahnkorridors befinden sich der Wixigraben sowie der Teiffengraben. Sie fliessen knapp über der geplanten Talstation zusammen und bilden den Nesselbach, welcher unweit der Talstation durchfliesst. Für diese Gewässer sind gemäss Zonenplan Gewässerraum keine Gewässerräume festgelegt.

Bei der Projektierung wird darauf geachtet, dass sämtliche Bauten und Anlagen (mit Ausnahme von notwendigen Gewässerquerungen) einen Gewässerabstand von 5.5 m einhalten (entspricht einem angenommenen Gewässerraum von 11.0 m). Damit können negative Auswirkungen auf die Fliessgewässer verhindert werden.

Grundwasser und Quellen Der Seilbahnkorridor bzw. der Grossteil der UeO Nr. 34A befinden sich im Gewässerschutzbereich Au. In der Nähe des Seilbahnkorridors befindet sich zudem eine Quelfassung (30 l/min). Mit dem neuen Seilbahnkorridor entstehen hinsichtlich Gewässer keine negativen Auswirkungen. Mögliche durch den Bau verursachte Auswirkungen auf Gewässer sind mit geeigneten Massnahmen zu verhindern.

4.8 Lärm und Erschütterungen

Der Standort der Talstation wird nicht massgeblich verändert und weist nach wie vor keine nahegelegenen, hinsichtlich Lärm sensiblen Nutzungen auf. Auch sind weder in der Nähe der Bergstation noch der Seilbahnstrecke empfindliche Räume und Gebiete vorhanden. Der gesamte UeO-Perimeter ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III zugeordnet. Mit dem neuen Seilbahnkorridor entstehen hinsichtlich Lärm und Erschütterungen keine negativen Auswirkungen. Durch den Bau verursachte Lärmemissionen und Erschütterungen sind mit geeigneten Massnahmen zu minimieren.

4.9 Boden

In den Bereichen der Tal- und der Bergstation (inkl. Geländeanpassungen) sind die Böden aufgrund von früheren Eingriffen (Erstellung Jungfraubahn, Speichersee, Erschliessungsanlagen) sowie bestehenden Bauten und Anlagen gestört, bzw. nicht in ursprünglichem Zustand.

An den Standorten der geplanten Seilbahnstützen erfolgen nur punktuelle technische Eingriffe in den Boden (<10 m² pro Stütze). Unter Berücksichtigung bodenschonender Massnahmen (z.B. Rasenziegelmethode, Ausführungsarbeiten nur bei trockenen Verhältnissen) können die Auswirkungen auf den Boden minimiert werden.

4.10 Kulturland

Der Seilbahnkorridor betrifft Kulturland im Sinne von Art. 8a Baugesetz (BauG). Die Beanspruchung von Kulturland setzt in jedem Fall eine Prüfung von Alternativen sowie eine umfassende Interessenabwägung voraus.

Prüfung von Alternativen

Der Seilbahnkorridor ist auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen. Wie in Kap. 2 dargelegt, wurde für die Wahl der Linienführung ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt. Damit sind die möglichen Standortalternativen systematisch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Raum und Umwelt geprüft und beurteilt worden.

Interessenabwägung

Da die exakte Lage der Seilbahnstützen erst im Rahmen des PGVs festgelegt wird, können noch keine Aussagen zum Umfang des beanspruchten Kulturlandes gemacht werden. Mit der gewählten, direkten Linienführung wird jedoch eine flächensparende Nutzung des Bodens sichergestellt und es wird möglichst wenig Kulturland beansprucht.

4.11 Verkehr

Der geplante Sessellift ist der Ersatz eines bestehenden, bis 2022 betriebenen Sessellifts. Er bildet eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen verschiedenen Teilen des Skigebiets, ist jedoch ausserhalb der Wintersaison nicht mit anderen Transportmitteln erschlossen. Die optimale Erschliessung des Sessellifts mit Skipisten und die optimale Einbindung in das Skigebiet war ein zentrales Kriterium zur Wahl der optimalen Linienführung.

Der Seilbahnkorridor tangiert zwei Bergwanderweg-Ergänzungsrouten (Verbindungen zwischen Eigergletscher, Fallboden und Kleine Scheidegg). Es befinden sich keine IVS-Objekte in unmittelbarer Nähe des Seilbahnkorridors, welche durch die Sesselbahn beeinträchtigt werden könnten. Im Rahmen des PGVs ist darauf zu achten, dass die Stützenstandorte den Verlauf des Wanderwegs möglichst nicht tangieren. Eingriffe in das Wanderrouthenetz sind mit den Berner Wanderwegen zu koordinieren. Wanderwege müssen während der gesamten Bauzeit begehbar und sicher sein. Ist dies nicht möglich, so muss eine entsprechende Umleitung gewährleistet werden.

4.12 Belastete Standorte

Im Bereich des Seilbahnkorridors sind keine belasteten Standorte bekannt. Die bestehenden Masten wurden in den 80er Jahren mit einem Korrosionsschutz versehen, dessen Abrieb umweltschädliche Stoffe enthält (Zink, Blei u.a.). Der Rückbau der alten Masten verlangt ein Konzept zur Entsorgung des belasteten Bodens, wobei Zink als Indikator für eine mögliche Schadstoffbelastung für den Boden gilt.

4.13 Energie

Die für den Betrieb der neuen Sesselbahn benötigte elektrische Leistung wird bei der Bergstation, kombiniert mit der bestehenden Trafostation in unmittelbarer Nähe, installiert. Die neue Sesselbahn wird energietechnisch auf dem neuesten Stand sein und so den Ansprüchen an einen optimalen Energieverbrauch erfüllen.

4.14 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)

Zur Versorgung der Sesselbahn mit elektrischer Energie sind Hochspannungsleitungen und damit Quellen von nicht-ionisierender Strahlung erforderlich. Die für den Betrieb der neuen Anlage benötigte elektrische Leistung ist bei der Bergstation installiert, in deren Nähe bereits ein Transformator besteht. Mit einer geeigneten Anordnung und Abschirmung werden keine Arbeitsplätze übermässig durch nicht-ionisierende Strahlung belastet. Die Talstation befindet sich in der Nähe der Jungfraubahn (Drehstrom). Die Einhaltung der NIS-Grenzwerte (insb. Kabine Bahnaufsicht) ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

4.15 Gesamtbeurteilung

Verglichen mit der heutigen Linienführung ist die neue Linienführung und der festzulegende Seilbahnkorridor, inkl. Tal- und Bergstation sowie Geländeanpassungen, nicht mit übermässigen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Die Stützenstandorte können im Rahmen des PGV so optimiert werden, dass die Auswirkungen gegenüber dem heutigen Zustand geringer ausfallen. Die neue Linienführung ermöglicht eine zeitgemässe und an die Ansprüche der Gäste angepasste Verbindung deren Auswirkungen auf Landschaftsbild, Denkmalschutz und Natur verträglich sind.

5. Verfahren

5.1 Verfahrensübersicht

Änderung der Überbauungsordnung

Die vorliegende Änderung der Überbauungsordnung Nr. 34A erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff. BauG mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Mit der Überbauungsordnung werden keine Baubewilligungen erteilt.

Plangenehmigungsverfahren

Die eigentliche Baubewilligung für die Anlage erfolgt im Rahmen des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV). Die Koordination zwischen der Gemeinde, dem Kanton (AGR, AUE und AÖV) sowie dem Bund (BAV) erfolgt frühzeitig und wird laufend aktualisiert. Damit wird der Koordinationspflicht gemäss Vollzugshilfe «Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben» für Entscheidungsbehörden und Fachstellen, Seilbahnunternehmungen und Umweltfachleute (Hrsg. BAFU und BAV) von 2013 Rechnung getragen. Das PGV erfolgt der UeO nachgelagert (Genehmigung der UeO-Änderung ist Voraussetzung für den Abschluss des PGV), respektive teilweise parallel dazu.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Ersatzneubau der Seilbahn Fallboden fällt gemäss Anhang 6 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unter die UVP-Pflicht. Die UVP erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Die Voruntersuchung wurde vor der Erarbeitung der UeO-Änderung durchgeführt. Die Ergebnisse der Voruntersuchung bilden die Grundlage für die Ausführungen über die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt (vgl. Kapitel 4). Der Voruntersuchungsbericht liegt dieser UeO-Änderung informativ bei.

5.2 Termine

Für die Änderung der Überbauungsordnung im ordentlichen Verfahren ist folgender Ablauf vorgesehen:

Seit 2020	Seilbahnplanung, Variantenvergleich Linienführung
August-September 2024	Entwurf UeO-Änderung
Oktober-November 2024	Bereinigung, Freigabe zur Mitwirkung und Vorprüfung durch Planungskommission und Gemeinderat
Dezember 2024	öffentliche Mitwirkung
Dezember 2024 – Juni 2025	Kantonale Vorprüfung mit teildelegierter Vorprüfung nach Art. 59 Abs. 1a BauG
Sommer 2025	Bereinigung nach Vorprüfung / Beschluss Planungskommission und Gemeinderat zur öffentlichen Auflage
Sommer 2025	Öffentliche Auflage

Sommer 2025	Evtl. Einspracheverhandlung
Herbst 2025	Beschlussfassung Gemeinderat
November / Dezember 2025	Gemeindeversammlung
anschliessend	Genehmigung AGR

5.3 Mitwirkung

Die Mitwirkung wird vom 13.12.2024 bis 24.01.2025 mit einer öffentlichen Auflage gewährt. Im Rahmen der Mitwirkung sind alle interessierten Personen eingeladen, Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde (Gemeinde Lauterbrunnen) einzureichen. Die Eingaben sowie die Stellungnahme des Gemeinderats werden in einem beiliegenden Mitwirkungsbericht zusammengefasst.

5.4 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt gestützt auf Art. 59 Abs. 1a BauG als teildelegierte Vorprüfung. Dabei holt die Gemeinde Lauterbrunnen die erforderlichen Fach- und Amtsberichte selber ein (Ämterkonsultation) und dokumentieren diese. Anschliessend prüft das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) die Dokumentation der Ämterkonsultation und die vorliegende Planung auf ihre Rechtmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit den übergeordneten gesetzlichen Vorgaben.

5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage können von der Planung betroffene Personen, welche unmittelbar in ihren eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen sind, sowie berechnigte Organisationen gemäss Art. 35 und 60 BauG gegen die Änderung und Absicht, schriftlich und begründet Einsprache erheben.

5.6 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und die Gemeindeversammlung wird die Überbauungsordnung zur Genehmigung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht.