ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Einwohnergemeinde Lauterbrunnen

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

Änderung Ersatz Sesselbahn «Wixi – Fallboden»

Erläuterungsbericht

Die Änderung besteht aus:

- Änderung Überbauungsplan
- Änderung Überbauungsvorschriften

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Voruntersuchung Umweltverträglichkeitsprüfung (Stand Vorprüfung)
- Naturgefahrenanalyse Seilbahnkorridore
- Mitwirkungsbericht

5. September 2025

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

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 Rösti, Geografin MSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO

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

Aufträge aktuell/Lauterbrunnen/ UeO Nr.
34A Ersatz Sesselbahn Wixi-Fallboden
08146/4/1/3/08146_EB_250905_AL.indd/mj

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. Unterführungen und Geländekorrekturen 13
3.1 Bedarf, Standortgebundenheit, Konzentrationsprinzip 13
3.2 Schonung von Landschaft und Natur 14

4. Planungsrechtliche Umsetzung 14
4.1 Überbauungsplan 14
4.2 Überbauungsvorschriften 15
4.3 Umweltverträglichkeitsprüfung 15

5. Auswirkungen 15
5.1 Übergeordnete Gesetzgebung 16
5.2 Landschaftsbild, Kulturgüter 17
5.3 Wald 18
5.4 Naturgefahren 19
5.5 Vegetation, Flora und Lebensräume 20
5.6 Wildtier- und Vogelschutz 21
5.7 Gewässer und Grundwasser 21
5.8 Lärm und Erschütterungen 22
5.9 Boden 22
5.10 Verkehr 23
5.11 Belastete Standorte 23
5.12 Energie 23
5.13 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS) 23
5.14 Bahntrassee Jungfraubahn 24
5.15 Gesamtbeurteilung 24

6. Verfahren 24
6.1 Verfahrensübersicht 24
6.2 Termine 25
6.3 Mitwirkung 25
6.4 Vorprüfung 26
6.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen 28
6.6 Beschlussfassung und Genehmigung 28

Anhang 1 Stellungnahme Jungfraubahn AG 29
Anhang 2 Auflagen aus Voruntersuchung UVP 30

1. Einleitung

1.1 Sesselbahn Fallboden

Die fixgeklemmte 2-Personen-Sesselbahn «Fallboden» wurde 1982 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 Kleine Scheidegg 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 und punkto Gästenutzen nicht optimal bzw. nicht mehr erlaubt (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 muss der Ersatz der Sesselbahn Wixi-Fallboden eine Linienführung erhalten, die diese Probleme behebt.

Lagerraum Bergstation

Die im Winter als Skigebiet genutzte Geländekammer bietet im Sommer eine attraktive Wander- und Ausflugsgegend. Daher wird jeweils über die Sommermonate das für den Wintersport benötigte Material wie Schnee-Erzeuger, Pistenstangen, Pistenleitsystem und Sicherungsmaterial etc. Wetter- und Sichtschutzmässig versorgt. Bisher konnte das Material für die umliegenden Pisten im Bereich Fallboden, in der im Jahr 2011 vorausschauend erstellten Sesselgarage für die heute zu erstellende Sessebahn Fallboden, im Wixi Tal eingelagert werden. Mit der Erstellung der neuen Sesselbahn Fallboden fallen die rund 400 m^2 Lagerfläche in der Talstation Wixi nun weg, da diese Fläche nun wie vorgesehen als Sesselgarage genutzt wird. Diese Lagerkapazität muss anderweitig kompensiert/geschaffen werden. Bereits heute ist der Lagerplatz für das Wintermaterial auf das äusserte ausgereizt und es wird ein sehr grosser Aufwand betrieben, alles Wintersportmaterial aber auch Sommermaterial versorgen zu können. Im Untergeschoss der neuen Sesselbahn muss somit ein Lagerraum entstehen, welcher rund 200 m^2 Lagerfläche aufweist und ca. die Hälfte der fehlenden Lagerkapazität deckt. Die andere Hälfte der Lagerkapazität soll in der bestehenden Bergstation der SB Fallboden untergebracht werden (vgl. unten).

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 daher umgenutzt werden, um die ansonsten fehlenden 200 m² Lagerfläche zu kompensieren. Hierzu wird die Fassade so angepasst, dass es den typischen Sesselbahnen-Stationslook verliert und sich einem in der Gegend bereits vorhandenen Alp-Gebäude anpasst.

2. Linienführung und Variantenvergleich

2.1 Bestehende Linienführung

Talstation

Die heutige, freistehende Talstation ist klein dimensionert. Für die bisherige fixgeklemmte Sesselbahn waren nur einfache Vorrichtungen erforderlich, insbesondere wurde keine Garagierung benötigt. Der Standort der Talstation soll beibehalten werden. Bereits im Jahr 2011 wurde beim damaligen Bau der Sesselbahn Wixi-Lauberhorn das Betriebsgebäude und die Garagierung für die heute zu ersetzen Sesselbahn Fallboden geschaffen.

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, heute nicht mehr erlaubte Pistenführung mit Gegenverkehr 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 geeignetund kann für den bau der neuen Sesselbahn weiterverwendet werden. Die Garagierung der Sessel sowie das Betriebsgebäude sind bereits vorhanden. 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. Der Standort der Bergstation erfüllt die Anforderungen an eine moderne Station aus technischen Gründen bzw. 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

Die Anforderungen an die neue Linienführung der Seilbahn wurden wie folgt definiert:

- Die primäre Funktion der Seilbahn ist weiterhin die Verbindung zwischen Wixi und dem Skigebiet Grindelwald sowie die Erschliessung der gut ausgebauten Pisten im Einzugsgebiet der alten Sesselbahn Fallboden.
- 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 Eigergletscher in Richtung Fallboden hinunterfahren, muss behoben werden (Sicherheit auf der Skipiste).
- Die Talstation für die Garagierung und weitere technische Anlagen werden mit der Talstation Wixi zusammengeschlossen (seit 2011 beim Ersatz der Sesselbahn Wixi so geplant).
- Nach Möglichkeit soll eine Standortkonzentration im Bereich der Bergstation stattfinden (Standort Bergstation in unmittelbarer Nähe von bestehenden Infrsatrukturen, z.B. Jungfraubahn, Speichersee, Trafohäuschen Nr. 1116n, ...).

Geprüfte Varianten

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden folgende Linienführungen untersucht:

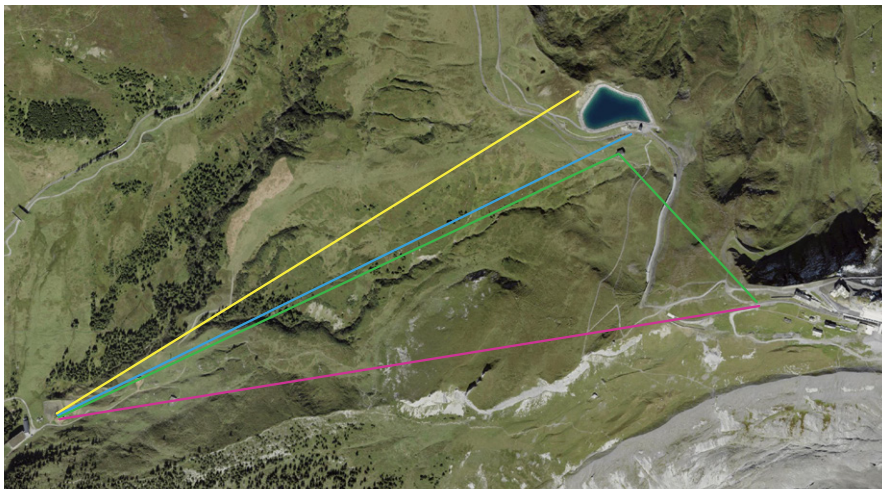

Abb. 2 Geprüfte Varianten für eine neue Linienführung: rosa «Eigergletscher Direttissima», grün «Eigergletscher gecknickt», blau «Fallbodenhubel Unterführung», gelb «Fallbodenhubel Hügel»

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 Jungfraubahn 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 Jungfraubahn 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, richtungsgetrennten Unterführung und so in Richtung Grindelwald gelangen können. Der Verlauf der Seilbahn wird wie bestehend ohne Knick geführt und ändert sich gegenüber der alten Sesselbahn nur minimal. Die Bergstation kommt so in der Nähe von denkmalgeschützten Objekten (Jungfraubahn-Gleis, Trafogebäude Nr. 1116n) zu liegen.

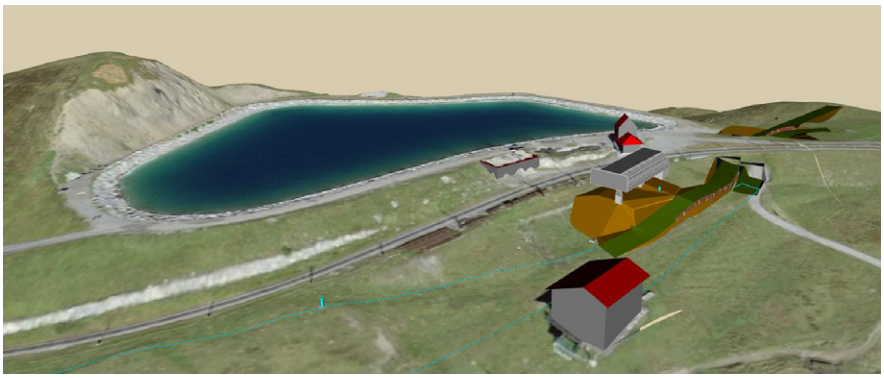

Abb. 3 Visualisierung der Bergstation bei der Variante «Fallboden Unterführung», mit zweiter Unterführung und Geländemodulierungen (Quelle: Jungfraubahn AG)

«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.

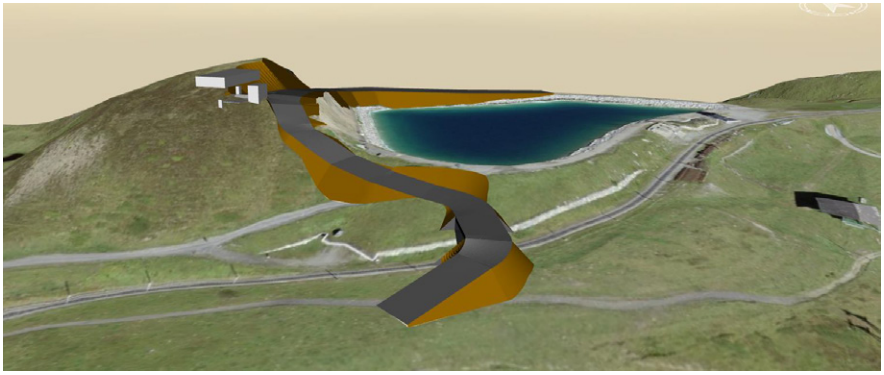

Abb. 4 Visualisierung der Bergstation Variante «Fallbodenhubel», mit umfassenden Geländemodulierungen und Bahngleis-Überführung (Quelle: Jungfraubahn AG)

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. Darauffolgend wurde entschieden, die Variante «Fallboden Unterführung» weiterzuverfolgen. 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 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.

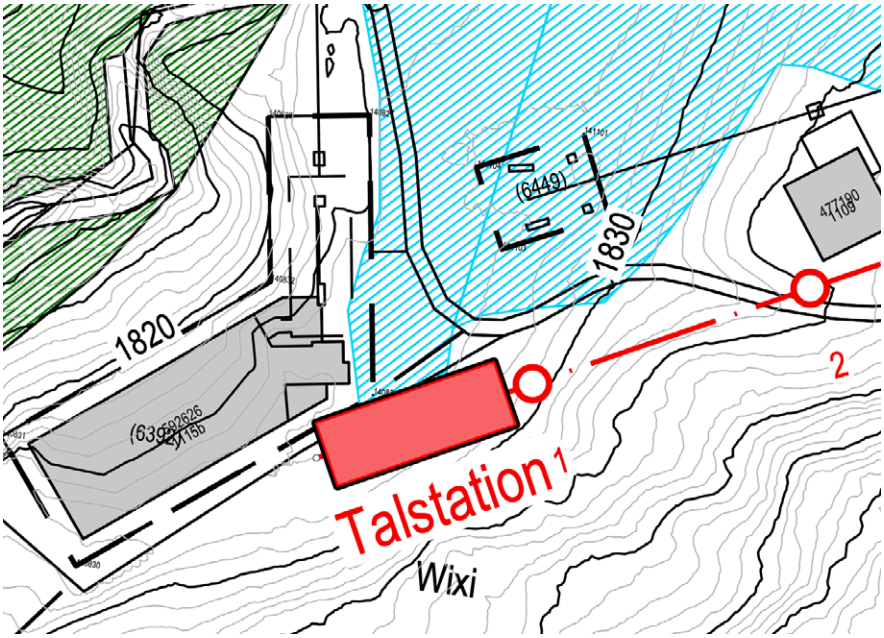

Abb. 5 Standort der neuen Talstation (rot). Nicht dargestellt ist die Verbindung mit dem bestehenden Garage- und Technikgebäude (grau, links)

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 eine richtungsgetrennte Unterführung 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.

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

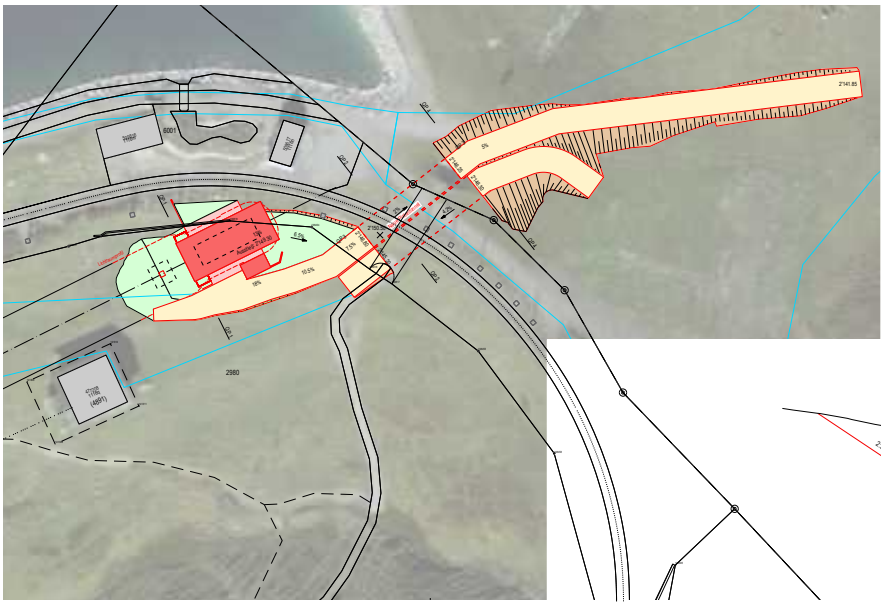

Abb. 6 Standort der neuen Bergstation (rote Fläche). Gelb bzw. rot gestrichelt sind die Geländemodulierungen und Unterführungen ersichtlich (untere Unterführung Verbindung Eigergletscher - Wixi, obere Unterführung Verbindung Bergstation - Seite Grindelwald)

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 tangiert, ist jedoch aus technischen Gründen nicht möglich. Mit der Setzung der Stützen im PGV wird die grösstmögliche Schonung sichergestellt.

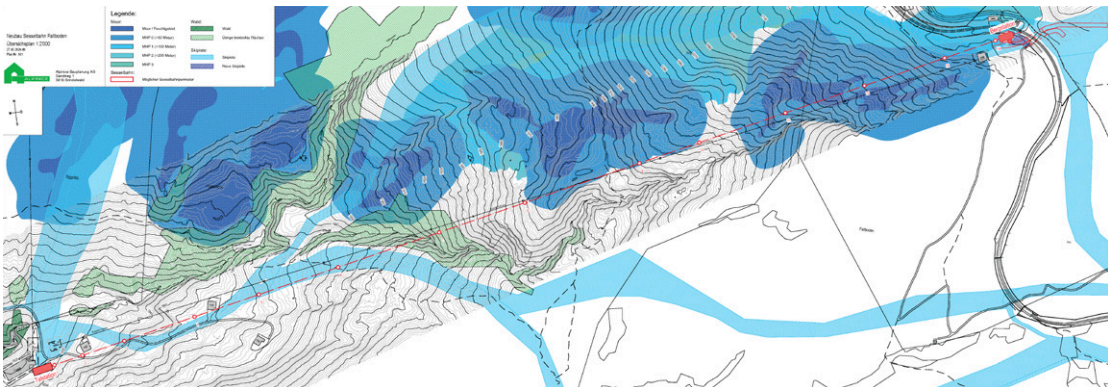

Abb. 7 Neue Linienführung der Seilbahn (rot). Der Verlauf der Bahnachse ist der bestehenden Achse ähnlich und betrifft dieselben Lebensräume und umweltrelevanten Perimeter

3. Unterführungen und Geländekorrekturen

3.1 Bedarf, Standortgebundenheit, Konzentrationsprinzip

Bedarf

Der neue Standort der Bergstation sichert eine bessere Verbindung der beiden Skigebietsteile Grindelwald-Wengen, indem weniger Distanz und Gefälle von der Bergstation her in Richtung Grindelwald überwunden werden müssen. Mit dem zusätzlich vorgesehenen Ausbau der Unterführung wird zudem ein sicherheitsrelevantes Problem gelöst, indem die Gästeströme neu nicht mehr im Gegenverkehr stattfinden müssen.

Abb. 8 Die heutige Unterführung Fallboden

Die heutige Unterführung bildet eine Gefahrenstelle. Sie ist eng und niedrig - für Skifahrer:innen ist sie nur auf einer Breite von ca. 2.5 m passierbar - und es herrscht Gegenverkehr, was auf der Skipiste nicht zulässig ist. Da die Unterführung in beide Richtungen von Skifahrer:innen genutzt wird (von Eigergletscher her «mit Schuss», von Wixi-Fallboden her zu Fuss oder mithilfe der Skistöcke) besteht hier erhebliches Unfallrisiko. Es besteht somit dringlicher Bedarf, diese Gefahrenstelle zu beheben.

Standortgebundenheit, Konzentrationsprinzip

Die heutige Unterführung stellt die Verbindung der beiden Skigebietsteile Lauterbrunnen-Grindelwald im Bereich Fallboden sicher. Andere mögliche Verbindungen wurden im Rahmen der Standortwahl der neuen Sesselbahn Fallboden untersucht. Mit dem vorgesehenen Standort der Sesselbahn wurde auch der Standort der zukünftigen Verbindung festgelegt. Dies entspricht auch dem Konzentrationsprinzip, nachdem touristische Anlagen innerhalb eines Intensiverholungsgebiets an Kristallisationspunkten anzuordnen sind.

3.2 Schonung von Landschaft und Natur

Um das bestehende Sicherheitsproblem mit Gegenverkehr zu lösen, muss die bestehende Unterführung dahingehend angepasst werden, dass die Pistenführung richtungsgetrennt erfolgt. Dies bedeutet einen Ersatz der bestehenden Unterführung. Hierbei kann auch gleich die Lage und das Gefälle (je Richtung) für den Standort der neuen Bergstation und der Pistenführung optimiert werden.

Die erfolgte Abstimmung mit dem Seilbahnprojekt und der Skipistenplanung bedeutet, dass mit einem minimalen Eingriff eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann. Dass die vorgesehene Lösung dem technisch minimalen Mass an Geländeanpassungen entspricht, ist im Rahmen des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

4. Planungsrechtliche Umsetzung

4.1 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. Die vorgesehene Sesselbahn wird voraussichtlich eine Breite von ca. 13 - 14 m (inkl. Lichtraumprofil der Sessel) aufweisen. Aufgrund der weit fortge schrittenen Projektierung und der nur wenigen betroffenen Umweltthemen kann davon ausgegangen werden, dass keine grösseren Verschiebungen der geplanten Anlagen erforderlich sein werden und daher ein eher schmaler Korridor von 20 m gewählt werden kann. Diese Korridorbreite stellt jedoch mit einer beidseitigen Zugabe von 3 m die absolute Minimalbreite für einen Seilbahnkorridor und die erforderlichen Spielräume im Rahmen des PGVs dar. Der Bereich der Bergstation wird auf die Projektierte Station zugeschnitten, da diese bereits optimiert und metergenau projektiert ist.

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

Terrainanpassungen ausserhalb des Seilbahnkorridors (Verbindungspiste, Unterführungen) werden im Plan hinweisend dargestellt und befinden sich alle im Bereich von festgelegten Skipisten. Zu bewilligen sind diese im Rahmen des massgebenden Baubewilligungsverfahrens, vermutlich im Plangenehmigungsverfahren zur neuen Seilbahn bzw. (sofern dies nicht im selben Verfahren erfolgt) zu der Unterführung. Planungsrechtliche Grundlage für die Terrainveränderungen ist die Skipiste mit Art. 4 Abs. 4 der Vorschriften «Sicherung der Skipisten und der Langlaufloipen» der Gemeinde Lauterbrunnen.

4.2 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.

4.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) findet im Rahmen des seilbahnrechtlichen Plangenehmigunsverfahrens statt. Dazu wurde parallel zur vorliegenden Überbauungsordnung ein Voruntersuchungsbericht erstellt. Die Ämtervernehmlassung der Voruntersuchung (VU) erfolgte losgelöst von der UeO-Vorprüfung. Im Rahmen der UVP-VU wurden von verschiedenen Fachstellen Themenbereiche eingebracht, welche in der Voruntersuchung zu oberflächlich abbehandelt wurden und deshalb im Rahmen der Hauptuntersuchung vertieft zu untersuchen seien. Es wurde jedoch nicht verlangt, den Voruntersuchungsbericht anzupassen und erneut einzureichen.

Diese Rückmeldungen wurden bzw. werden in die Hauptuntersuchung UVP aufgenommen, fanden jedoch nicht Eingang in den vorliegenden Voruntersuchungsbericht. Dieser ist deshalb nur informativ beizuziehen und entspricht nicht dem letzten Wissensstand zur UVP. Die Übersicht der Ergänzungen zum Voruntersuchungsbericht mit Pflichtenheft liegt im Anhang 2 des vorliegenden Berichts vor.

5. 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.

5.1 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, Jungfraujoch inkl. Geländeanpassungen und Unterführungen 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 - dies gilt auch für die vorgesehenen Terrainanpassungen mit neuen Unterführungen.

RGSK 2021

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKOO) 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 RKOO 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.

BLN

Im näheren Umfeld des Seilbahnkorridors besteht das BLN-Gebiet «Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet» festgelegt. Das Gebiet ist in drei Teilgebiete unterteilt, die Jungfrau-Skiregion befindet sich im Teilgebiet 2 «Hochgebirgslandschaft». Es sind Schutzziele für das gesamte Gebiet sowie spezifische Schutzziele je Teilgebiet definiert.

Die für die Beurteilung von Vorhaben in BLN-Gebieten zuständige Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat sich in ihrem Gutachten vom 30. November 2021 (Prüfung von weiteren Lineinführungen, vgl. 2.2) dahin geäussert, dass die bestehende/bisherige Linienführung, allenfalls mit Verlängerung, weiterzuverfolgen sei: *«Im Bereich des heutigen Trassees, das im Talgrund des Wixigrabens nur untergeordnet in Erscheinung tritt, sind keine zusätzlichen Beeinträchtigungen gegenüber der heutigen Situation zu erwarten»*.

Damit ist bereits klargestellt, dass die vorliegende Linienführung mit einem mit dem Bestand vergleichbaren Bahnsystem (keine deutlich höheren Stützen etc.) keine negativen Auswirkungen auf das BLN-Gebiet ausüben kann.

UNESCO-Welterbegebiet

Grösstenteils flächendeckend mit dem BLN-Gebiet ist das UNESCO-Welterbegebiet «Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch» (SAJA) festgelegt. Bei UNESCO-Welterbegebieten wird jeweils der historisch, künstlerisch oder wissenschaftlich «aussergewöhnliche universelle Wert» (Outstanding Universal Value, OUV) des Objekts festgehalten - diesen gilt es in der Folge zu schützen. Im Fall des SAJA bilden drei der vier möglichen Kriterien für Naturstätten den OUV (Auszug aus der Studie LandPlan/CSD Ingenieure: «UNESCO-Welterbe Swiss Alps Jungfrau Aletsch: Wirkungsbeurteilung Umwelt»):

- Ästhetik, Naturphänomen (Kriterium vii): Besonders erwähnenswert sind die zwei längsten Gletscher von Europa und die spektakuläre Nordwand der drei Gipfel Eiger, Mönch und Jungfrau. Sie weisen einen ausserordentlichen landschaftlichen Reiz aus und prägen seit Jahrhunderten die europäische Kunst, Literatur und den Alpinismus.
- Geologische Werte (Kriterium viii): Das Gebiet weist eine einzigartige, 400 Millionen Jahre alte geologische Formation aus kristallinen Gesteinen, überlagert von Karbonaten, auf und ist ein hervorragendes Beispiel für die tektonisch bedingte Gebirgsbildung.
- Ökosysteme (Kriterium ix): Das Gebiet verfügt über eine grosse Bandbreite an alpinen und subalpinen Habitaten. Die Auswirkungen des Klimawandels werden im Bereich der Gletscherrückzugsflächen besonders gut sichtbar.

Die vorliegende Planung mit Seilbahnkorridor und Vergrösserung der Skipistenfläche zwecks Sicherstellung eines sicherheitstechnisch funktionierenden Verbindung Lauterbrunnen-Wengen gefährdet den OUV des SAJA-Welterbegebiets nicht. Zur Beurteilung der Gefährdung des Kriteriums vii kann die Beurteilung der ENHK zum BLN-Gebiet beigezogen werden (vgl. oben).

5.2 Landschaftsbild, Kulturgüter

5.2.1 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 inkl. neue Unterführungen im Bereich der Bergstation erfolgen in unmittelbarer Nähe der Jungfraubahn und des künstlich

angelegten Fallboden-Speichersees, in einem bereits stark anthropogen geprägten Umfeld. Im Bereich der Talstation wird die Integration ins Landschaftsbild mit der Verschiebung der Talstation, bzw. mit dem Zusammenbau der Garagen- und Betriebsgebäude, tendenziell verbessert.

5.2.2 Kulturgüter

Im Umfeld der geplanten Bergstation befinden sich zwei schützenswerte Objekte:
– Gleistrassee der Jungfraubahn
– Trafogebäude Nr. 1116n

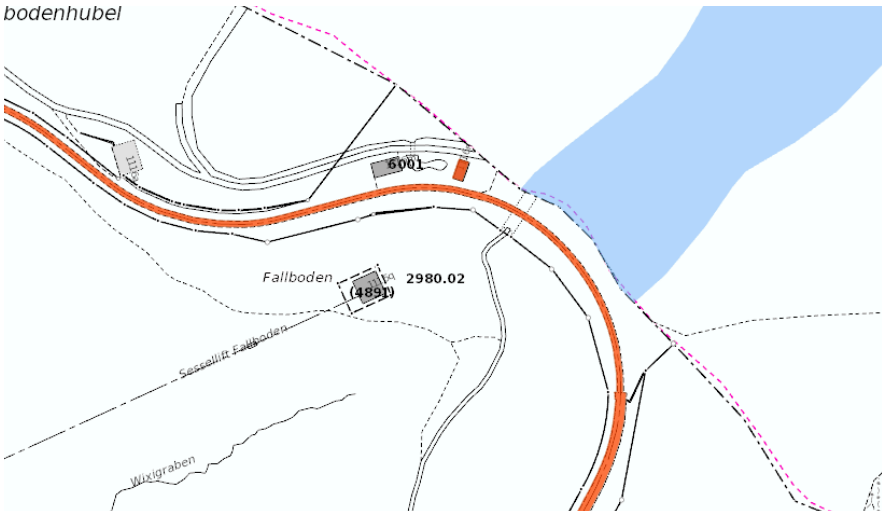

Abb. 9 Orange sind die schützenswerten Objekte dargestellt (Quelle: Bauinventar Geoportal des Kantons Bern)

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 inkl. Geländeanpassungen und Unterführungen denkmalverträglich umsetzbar, sofern Materialisierung und Farbkonzept in Absprache mit der Denkmalpflege festgelegt werden.

5.3 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 be-

sondere 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.

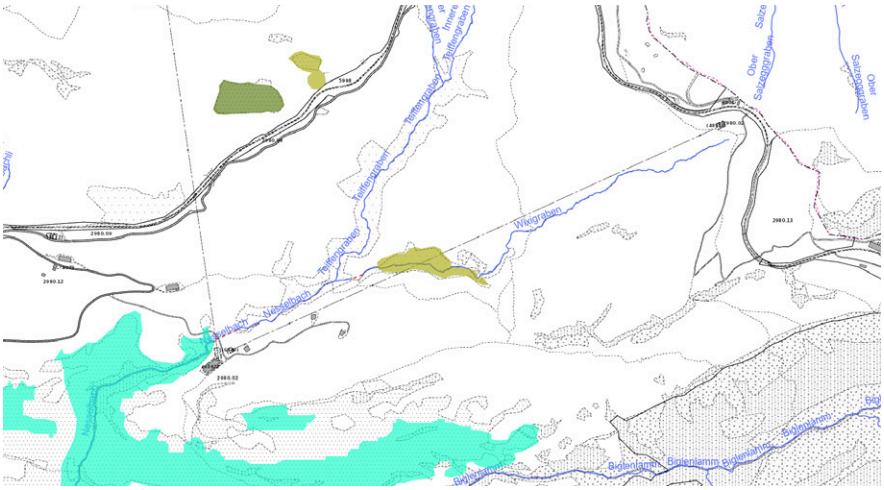

Abb. 10 Der Objektschutzwald entlang des Wixigrabens (Hellgrün, Bildmitte) erfüllt eine Schutzfunktion vor Hangmuren (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

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. 2) 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.

5.4 Naturgefahren

Die Gefährdung der Anlagen im Seilbahnkorridor durch Naturgefahren wurde durch die GEOTEST AG untersucht (vgl. Naturgefahrenanalyse Seilbahnkorridor, 12. Dezember 2024, Beilage). Die verschiedenen Anlagenteile sind von verschiedenen Gefahrenbildern betroffen (vgl. Tab. 1). Insbesondere sind die Stützen von Lawinen (geringe bis zu erhebliche Gefährdung), permanente Rutschungen (mittlere Gefährdung), Hangmuren (Geringe bis mittlere Gefährdung) und Absenkung/Einsturz (geringe Gefährdung) betroffen. Die Talstation ist nur von Gefahrenquellen mit geringer Gefährdung betroffen, die Bergstation ist gar nicht von Naturgefahren betroffen.

13.4 Massnahmenvorschläge zum Schutz vor Sturzprozessen

Die geplante Anlage ist nicht von Sturzprozessen betroffen. Es sind keine Massnahmen erforderlich.

13.5 Massnahmenvorschläge zum Schutz vor Absenkung / Einsturz

Aufgrund der geringen Gefährdung durch Absenkung / Einsturz sind grundsätzlich keine Massnahmen erforderlich. Wir empfehlen im Zuge der ohnehin notwendigen Baugrunduntersuchungen bei den definitiven Stützen- und Stationsstandorte den Aspekt der Absenkungsthematik zu prüfen und ggf. konstruktive Massnahmen (z.B. genügende statische Aussteifung der Stationsgebäude) umzusetzen.

13.6 Massnahmenvorschläge zum Schutz vor Wassergefahren

Bezüglich der Schutzmassnahmen gegen **Oberflächenabfluss** stehen folgende Optionen zur Verfügung:

- Anpassung des lokalen Terrain, Gestaltung eines Gefälles von den Gebäuden weg
- Lenkende Massnahmen wie Erddämme oder Mauern
- Schutzmassnahmen am Gebäude selbst (druckwasserdichte Türen / Erhöhung von Zugängen, Lüftungen etc. / Verzicht auf prozesszugewandte Öffnungen)

Die Schutzmassnahmen gegen **Wildbachgefahren und Oberflächenabfluss** bei den noch festzulegenden Stützenstandorten sollen darauf abzielen, dass sich beim Fundament keine Kolk- bzw. Erosionsprozesse ausbilden können. Hierzu ist dieses entweder bis unter die noch festzulegende Kolk-/Erosionstiefe zu fundieren oder sind wasserableitende bzw. erosionsverhindernde Massnahmen im direkten Umfeld des Fundaments vorzusehen. Ist seitens der Wixigrabens rückschreitende Erosion, ggf. in Kombination mit Hangrutschungen, zu erwarten, empfehlen wir eine integrale Planung unter Berücksichtigung der Rutschprozesse.

Abb. 11 Zusammenfassung Gefährdungssituation für die geplante Anlage mit einer Einfärbung gemäss Gefahrenkarte; Quelle: GEOTEST AG

Gemäss Naturgefahrenanalyse sind Objektschutzmassnahmen zum Schutz der Stützen, welche nicht ausserhalb der Gefahrengebiete verlegt werden können, notwendig. Die Analyse schlägt Massnahmen vor, welche situativ geplant und dimensioniert werden können, um die Gefahr wirksam und zuverlässig zu beseitigen.

Objektschutzmassnahmen sind im vorliegenden Fall auf Stufe des Plangenehmigungsverfahrens festzulegen und umzusetzen. Auf Stufe der vorliegenden Planung genügt der Nachweis, dass wirksame Schutzmassnahmen vorhanden und umsetzbar sind. Die Standortgebundenheit der Anlagenstandorte im blauen und roten Gefahrengebiet ergibt sich aus der Variantenprüfung (Kap. 2).

5.5 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. Im Rahmen des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahrens ist nachzuweisen, dass die beanspruchten Flächen dem technischen Minimum entsprechen (Stützen, Stationen, Terrainveränderungen).

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.

5.6 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.

5.7 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. Teile des Seilbahnkorridors (unterer Bereich) befinden sich zudem in verkarstungsfähigen Lithologien und in der Nähe des Seilbahnkorridors befindet sich eine Quellfassung (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. Dies ist Bestandteil der im Plangenehmigungsverfahren zwingenden Umweltverträglichkeitsprüfung.

5.8 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.

5.9 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 m^2 pro Stütze). Im Bereich der Terrainanpassungen und Unterführungen wird das Projekt entsprechend den sicherheitstechnischen und betrieblichen Minimalanforderungen dimensioniert, sodass die Auswirkungen auf den Boden möglichst minimiert werden. Unter Berücksichtigung weiterer bodenschonender Massnahmen (z.B. Rasenziegelmethode, Ausführungsarbeiten nur bei trockenen Verhältnissen) können die Auswirkungen auf den Boden weiter minimiert werden.

5.10 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 Wanderroutennetz 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.

5.11 Belastete Standorte

Im Bereich des Seilbahnkorridors und der Terrainveränderungen 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.

5.12 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.

5.13 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.

5.14 Bahntrassee Jungfraubahn

Die vorliegende Planung sieht einen Eingriff ins Bahntrassee der Jungfraubahn (Erstellung neue Unterführungen, Geländeanpassungen) vor. Die Jungfraubahn ist wie die Auftraggeberin der vorliegenden Planung eine Tochtergesellschaft der Jungfraubahn Holding AG, mit derselben Geschäftsleitung, sodass die Einwilligung der Jungfraubahn für den Eingriff sowie für sämtliche sie betreffende Eingriffe gegeben ist (vgl. Anhang).

5.15 Gesamtbeurteilung

Verglichen mit der heutigen Linienführung ist die neue Linienführung und der festzulegende Seilbahnkorridor, inkl. Tal- und Bergstation sowie Geländeanpassungen und Unterführungen, 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 Landschaftbild, Denkmalschutz und Natur verträglich sind.

6. Verfahren

6.1 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 Plangenehmigungsverfahren (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 Entscheidbehörden und Fachstellen, Seilbahnunternehmungen und Umweltfachleute (Hrsg. BAFU und BAV) von 2013 Rech-

nung 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.

6.2 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
Januar - August 2025	Kantonale Vorprüfung mit teildelegierter Vorprüfung nach Art. 59 Abs. 1a BauG
September 2025	Bereinigung nach Vorprüfung / Beschluss Planungskommission und Gemeinderat zur öffentlichen Auflage
September-Oktober 2025	Öffentliche Auflage
Oktober	Evtl. Einspracheverhandlung
Oktober/November	Beschlussfassung Gemeinderat
Dezember 2025	Gemeindeversammlung
anschliessend	Genehmigung AGR

6.3 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.

6.4 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte gestützt auf Art. 59 Abs. 1a BauG als teildelegierte Vorprüfung. Dabei holte die Gemeinde Lauterbrunnen die erforderlichen Fach- und Amtsberichte selber ein (Ämterkonsultation) und dokumentierte diese. Anschliessend prüfte 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. Im Vorprüfungsbericht vom 29. August 2025 wurden verschiedene Hinweise, Empfehlungen und Genehmigungsvorbehalte (GV) formuliert. Zur Nachverfolgbarkeit der Planung werden die fromulierten GV nachfolgend zusammengefasst und beantwortet.

3.2 Abhängigkeit RGSK 2025

Die Linienführung der geplanten Bahn wird im RGSK 2025 festgelegt. Dieses ist noch nicht genehmigt. Die vorliegende UeO-Änderung ist erst genehmigungsfähig, wenn das RGSK 2025 genehmigt ist. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Kenntnisnahme.

5. Interessenabwägung: UNESCO-Gebiet SAJA

Die Standortgebundenheit des Seilbahnkorridors wurde aufgezeigt und eine nachvollziehbare Interessenabwägung gegenüber den zu erwartenden Auswirkungen auf Landschaft und Natur wurde vorgenommen. Dem Konzentrationsprinzip kann entsprochen werden. Das AGR stellt fest, dass die allgemeine Interessenabwägung für den Bestandteil des Seilbahnkorridors erfolgt ist. In den Unterlagen fehlen jedoch ausführliche Erläuterungen zu den Auswirkungen auf das UNESCO-Welterbe SAJA. Dies ist entsprechend zu ergänzen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Der Bericht wurde ergänzt (Kap. 5.1). Das UNESCO-Welterbegebiet SAJA wird durch die geplante Sesselbahn und die damit verbundenen Geländekorrekturen und Tunnels nicht beeinträchtigt.

6. Interessenabwägung Tunnel, Terrainanpassungem

Für den Tunnel und insb. für die Terrainanpassungen ist eine Interessenabwägung vorzunehmen. Insb. ist aufzuzeigen, wie die grösstmögliche Schonung von Natur und Landschaft sichergestellt werden kann. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Der Bericht wurde ergänzt (Kap. 3, Kap. 5). Standort und Ausführung der neuen Verbindung Wengen-Grindelwald im Bereich Fallboden sind in weitem Masse durch die Lage der neuen Sesselbahn vorgegeben. Das öffentliche Interesse an den vorgenannten Bauten und Anlagen ist durch die notwendige betriebliche Sicherheit auf den gekennzeichneten Skipisten begründet.

7.1 UeP: Masstab

Im Bereich der Bergstation ist die Darstellung auf dem Überbauungsplan unübersichtlich. Aufgrund des kleinen Massstabs sind die vorzunehmenden Änderungen in diesem Bereich nicht nachvollziehbar. Zur besseren Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Planung sollte entweder ein ver-

grösserter Ausschnitt (Lupenausschnitt) dieses Bereichs erstellt oder der Massstab des gesamten Plans angepasst werden. Es ist sicherzustellen, dass dabei keine Doppelfestlegungen vorgenommen werden. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Wurde umgesetzt.

7.1 UeP: Darstellung von Änderungen

Die Änderungen der vorliegenden Planung sind in der Legende des Überbauungsplanes nicht farblich gekennzeichnet und daher nicht nachvollziehbar. Die Änderungen sind deshalb in der Legende farblich darzustellen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Die geänderten Inhalte sind als Inhalte der UeO-Änderung festgelegt. Die restlichen, nicht geänderten UeO-Inhalte sind als Hinweise dargestellt. Folglich sollte eine farbliche Kennzeichnung nicht notwendig sein.

7.1 UeP: Legende Gewässer

Auf dem Plan sind hellblau-gestrichelte Linie dargestellt, die in der Legende nicht erläutert sind. Sämtliche Darstellungen im Plan sind in der Legende aufzuführen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Wurde umgesetzt. Bei den Linien handelt es sich um Fliessgewässer.

7.1 UeP: Legende Terrainanpassungen

Im Plan sind Terrainanpassungen ausserhalb des Seilbahnkorridors hinweisend dargestellt. Es geht aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervor, was die raumplanerische Grundlage hierfür ist. Besteht keine rechtmässige Grundlage für die Terrainanpassungen und sind diese für die Umsetzung des Vorhabens erforderlich, so sind diese in der vorliegenden Planung festzulegen. Terrainanpassungen, die im Gemeindegebiet von Grindelwald festgelegt werden, sind in der vorliegenden Planung sinnvollerweise weiterhin hinweisend darzustellen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Gemäss UeP. Art. 4 der Vorschriften «Sicherung der Skipisten und der Langlaufloipen» der Gemeinde Lauterbrunnen vom 4. Februar 2008 sind Terrainveränderungen im Bereich der Skipisten gestattet, wenn sie der Sicherheit der Skifahrer oder der Zufahrt zu Bauten in den Baufeldern dienen. Die hier vorgesehenen Terrainveränderungen inkl. Tunnels dienen der Sicherheit der Skifahrer:innen und haben somit eine raumplanerische Grundlage. Im Bereich Grindelwald werden die Terrainveränderungen in einem separaten, bereits laufenden Verfahren (Änderung UeO «Beschneiung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg») sichergestellt, wobei sie in der bereits genehmigten Skipisten- bzw. Beschneiungsfläche liegen. Keine Änderung.

7.1 UeP: Darstellung Plan

Zwischen dem bestehenden und neuen Zustand sind nicht markierte und nicht erklärte Abweichungen sichtbar. Dies ist zu bereinigen.

Rückmeldung Gemeinde: Wurde korrigiert.

7.1 UeP: Vermassung

Alle Inhalte der Änderungen sind zu vermassen. Dies gilt auch für die Anpassung der Präparierten Pistenflächen. (GV).

Rückmeldung Gemeinde: Wurde umgesetzt.

7.2 Genehmigungsvermerke

UeV und UeP weisen nicht dieselben Genehmigungsvermerke auf (zust. Organ Beschlussfassung). Es ist sicherzustellen, dass die Planung vom richtigen Gemeindeorgan beschlossen wird. Die Genehmigungsvermerke sind entsprechend anzupassen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Wurde korrigiert. Zuständig ist die Gemeindeversammlung.

8. Abschluss Ämterkonsultation

Grundsätzlich wurden die relevanten Fachstellen eingeladen und sauber dokumentiert, wie die Rückmeldungen der Fachstellen berücksichtigt und allfällige Einwände (Genehmigungsvorbehalte) bereinigt und gewichtet wurden. Ob die Bereinigung der Unterlagen auch aus Sicht der Fachstellen korrekt erfolgt ist, kann der Ämterkonsultation jedoch nicht entnommen werden. Da die Fachstellen nicht erneut eingeladen wurden und zur Bereinigung nicht Stellung nehmen konnten, kann momentan nicht abschliessend beurteilt werden, ob die Vorbehalte der Fachstellen korrekt bereinigt worden sind. Im Rahmen der teildelegierten Vorprüfung ist es Aufgabe der Gemeinde, eine vollständige Bereinigung der Rückmeldungen der Fachstellen sicherzustellen. Die Dokumentation der Ämterkonsultation ist dahingehend zu vervollständigen. Das AGR behält sich vor, im Rahmen der Genehmigung bei fehlenden oder unvollständigen Rückmeldungen, die betroffenen Fachstellen zur Stellungnahme einzuladen. (GV)

Rückmeldung Gemeinde: Die Unterlagen wurden zwischen Ämterkonsultation und Vorprüfungseingabe nicht angepasst, ebenso wurde keine Bereinigung der Fachberichte vorgenommen. Im Rahmen der Ämterkonsultation äusserte sich nur eine Fachstelle negativ (AWN), die Rückmeldung des AWNs wurde dem AGR zur Beurteilung weitergereicht. Die weiteren konsultierten Ämter und Fachstellen formulierten entweder nur Hinweise für das PGV oder klare Handlungsempfehlungen, welche gem. Bericht zur Ämterkonsultation umgesetzt werden sollten und vorliegend auch umgesetzt wurden.

6.5 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 berechtigte Organisationen gemäss Art. 35 und 60 BauG gegen die Änderung und Absicht, schriftlich und begründet Einsprache erheben.

Anhang 1 Stellungnahme Jungfraubahn AG

Jungfraubahn AG
Harderstrasse 14
CH-3800 Interlaken
Tel. +41 33 828 71 11
Fax +41 33 828 72 64
www.jungfrau.ch
info@jungfrau.ch

1. September 2025
luma / Seilbahnen und Wintersport
marco.luggen@jungfrau.ch

Neubau Sesselbahn Wixi – Fallboden, Koordination Jungfraubahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Ersatz/Neubau der Sesselbahn Wixi-Fallboden erfordert für die Erfüllung des Gästenutzen und Sicherheitsanforderungen im Wintersport eine angepasste/neue Unterführung unter der den Geleisen der Jungfraubahn hindurch im Bereich Fallboden.

Die Wengernalpbahn AG (Bauherrin der neuen Sesselbahn) und Jungfraubahn AG (Betreiberin der Jungfraubahn) sind beides 100%ige Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG. Die beiden Firmen werden durch dieselbe Geschäftsleitung geleitet. Dadurch ist sichergestellt, dass das Projekt im Interesse beider Gesellschaften geplant, ausgeführt und in Betrieb genommen wird.

Die Jungfraubahn AG befürwortet und unterstützt das Vorhaben, da die Interessen der Jungfraubahn AG in jedem Fall gewahrt bleiben.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Wengernalpbahn AG

Marco Luggen
Leiter Seilbahnen und Wintersport
Mitglied der Geschäftsleitung

Dominik Liener
Leiter Infrastruktur
Mitglied der Geschäftsleitung

Anhang 2 Auflagen aus Voruntersuchung UVP

Zusammenstellung Auflagen , Inhalt UVB

Fachstelle	Auflage	Umsetzung UVB	Details
BAFU	Hat Auflagen der kantonalen Fachstellen übernommen	Bemerkungen siehe entsprechende Fachstellen	
	Wildschutzkonzept V-Bahn einbeziehen	Kapitel Wild, Wildschutz, Vögel	Schonzeiten, Anpassung Bauzeiten, Transportrouten, Helikopterflüge
	Installationsplätze	Konzept Installationsplätze, Erreichbarkeit Baustellen	Plan
	Wald	Kap. Wald	Niederhalteservitut, Beurteilung Rodung, Ersatzaufforstung
AGR	Kantonaler Richtplan	Enthalten	
	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)	Aktualisierung der Massnahme OO.T-Ü.07.07	Stufe UeO
	Angaben Bauvorhaben	Einführungskap., Kap. Landschaft	Technischer Bericht, Pläne
	Ausgangszustand Landschaft	Fotodokumentation	Anhang UVB
	Auswirkungen des Vorhabens	Kap. Landschaft	Hinweis auf BLN, UNESCO => ENHK-Gutachten
AUE	Variantenstudium Sesselbahn	Kap. Landschaft; Hilfsmittel Variantennachweis bei Seilbahnprojekten V5	Einbezug der vorgängigen Berichte und Gutachten, ENHK
	Berücksichtigung Nebenanlagen	Einbezug und Beurteilung Skipistenführung	
ANF	Ersatzmassnahmen	Ersatzmassnahmenkonzept als Beilage	
	Moorhydrologie	Berücksichtigung des Moorhydrologischen Hinweisperimeters	Moorhydrologische Gutachten als Beilage
	Schmetterlinge	Erhebung der Schmetterlingspopulation	Gutachten als Beilage
	Erhebungen geschützte und seltene Pflanzenarten	Kartierung und Darstellung im Kap. Lebensräume Flora, Vegetation, Lebensräume, Fauna	Vegetationsplan
	Varianten Rückbau	Kap. Boden, Bodenschutz	Gutachten Zn-Bealstung als Beilage

AWA	Keine Auflagen	Pflichtenheft, Wiederholung in Kap. Abfälle, Massnahmen	
Fachstelle Bodenschutz	Bodenschutzkonzept	Kap. Physikalischer Bodenschutz	Anhang des UVB
	Zink-Gutachten	Kap. Chemischer Bodenschutz, Gutachten	Zn-Gutachten als Beilage zum UVB
Fischereiinspektorat	Vorhaben ausserhalb Oberflächengewässer	Entwässerungskonzept Baustelle, Baustellenzufahrtkonzept, Installations- und Transportkonzept	Als Beilagen zum UVB
Immissionsschutz	Keine Auflagen		
Jagdinspektorat	Erhebung der geschützten Tier-arten und Vögel =>Datenbankabfragen	Kap.	
	Wildschutzkonzept V-Bahn einbeziehen	Kap. Wild, Wildschutz, Vögel	Schonzeiten, Anpassung Bauzeiten, Transportrouten, Helikopterflüge
	Auswirkungen Wild, Wildruhezonen, Vogelzug	Kap. Wild, Wildschutz, Vögel	Schonzeiten, Anpassung Bauzeiten, Transportrouten, Helikopterflüge
	Massnahmenkatalog	Kap. Wild, Wildschutz, Vögel	Schonzeiten, Anpassung Bauzeiten, Transportrouten, Helikopterflüge
Denkmalpflege	Keine Auflage	Kap. Archäologie, Denkmalschutz	
OIK	Wanderwege	Kap. Wanderwege	
	Wasserbau	Keine Vorbehalte, Ka. Oberflächengewässer	
	Naturgefahren Wasserprozesse	Keine Bemerkungen, Gutachten Naturgefahren	Gutachten Naturgefahren als Beilage
	IVS	Keine Bemerkungen	