

**Einschreiben**

Einwohnergemeinde Grindelwald  
Gemeinderat  
Spillstattstrasse 2  
3818 Grindelwald

**Wenger Plattner**

Rechtsanwälte Steuerberater Notare  
Jungfraustrasse 1  
CH-3000 Bern 6  
+41 31 357 00 00

**Prof. Dr. Beat Stalder**

Rechtsanwalt | Attorney-at-law  
Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht  
Eingetragen im Anwaltsregister  
beat.stalder@wenger-plattner.ch

**Tina Marina Heim MLaw**

Rechtsanwältin | Attorney-at-law  
Fachanwältin SAV Bau- und Immobilienrecht  
Eingetragen im Anwaltsregister  
tina.heim@wenger-plattner.ch

Bern, 5. August 2025  
4440515

**Planung Ersatz Firstbahn**

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte

Namens der IG pro Grindelwald Dorf unterbreiten wir Ihnen die folgende

**Mitwirkungseingabe****ANTRAG**

Das Planungsverfahren wird in der vorliegenden Form und der geplanten Linienführung abgelehnt und ist abzubrechen.

**BEGRÜNDUNG**

Die vorgesehene Planung wäre, sollte sie beschlossen werden, unter verschiedenen Aspekten rechtswidrig und unzweckmässig und damit nicht genehmigungsfähig. Sie wird insbesondere aus den nachfolgenden Gründen abgelehnt:

**1. Ablehnung des Übertourismus**

- 1 Die Anzahl der Tagestouristen wie auch der Übernachtungen in Grindelwald hat in den letzten Jahren – nicht ausschliesslich, aber auch aufgrund der Inbetriebnahme der V-Bahn – überaus stark zugenommen. Verzeichnete Grindelwald im Jahr 2010

noch 454'000 Hotel-Logiernächte und insgesamt ca. 1,3 Mio. Logiernächte in allen Unterkunftssegmenten, waren es im Jahr 2024 (nach einer Corona-Baisse) bereits 826'000 Hotel-Logiernächte und 1,6 Mio. Logiernächte in allen Unterkunftssegmenten. Das Dorf stösst in Bezug auf die Zufahrt, auf die innerörtliche Verkehrssituation, auf seine Infrastruktur und auf seine Werte als Erholungsgebiet bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen bzw. hat diese überschritten. Mit dem Firstbahn-Vorhaben sollen die Förderkapazitäten der Bahn mindestens verdoppelt, weitere Bahnen erstellt und das touristische «Spass-Angebot» im Gebiet First-Schreckfeld erweitert werden.

- 2 Entgegen den schönfärberischen Darstellungen im Erläuterungsbericht wird durch die fortschreitende «Disneylandisierung» des Berggebietes die bereits heute überaus angespannte Verkehrs- und Infrastruktursituation in Grindelwald nicht entlastet, sondern absehbar zusätzlich in einer Weise belastet, die für die ansässige Bevölkerung wie auch für die langjährigen Hotel- und Chalet-Feriengäste nicht mehr tragbar ist. Gemäss Erläuterungsbericht S. 59 wird allein aufgrund dieses Projektes mit einem Anstieg der Gästezahlen um 10 % gerechnet; effektiv dürften höhere Zahlen angestrebt werden. Dass dadurch in Grindelwald kein Mehrverkehr entstehen soll, wie im Erläuterungsbericht ebenfalls behauptet wird, ist schlicht unrealistisch und widerspricht jeglicher Lebenserfahrung. Das Umsteigen auf ÖV funktioniert, wie die heutige Situation aufzeigt, nicht. Die IG Pro Grindelwald Dorf lehnt das Projekt deshalb aus grundsätzlichen Überlegungen ab.
- 3 Die Gemeinde Grindelwald liefert sich auch mit dem vorliegenden Bahnprojekt einseitig den wirtschaftlichen Begehrlichkeiten der Jungfraubahnen aus, ohne die damit verbundene Entwicklung kritisch zu hinterfragen oder proaktiv zu planen. Ein umfassendes Tourismusentwicklungskonzept besteht nicht. Damit fehlt der Gemeinde eine wesentliche Grundlage, um über ein Projekt mit derartigen Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des Dorfes beschliessen zu können.

## 2. Kein objektiver Bedarf

- 4 Die Planung ist unnötig und damit unzweckmässig. Die Bahn kann ohne weiteres am bisherigen Standort mit bisheriger Linienführung erneuert werden. Für die vorgesehene Kapazitätserweiterung, für neue Stationen bzw. Stationsstandorte und für eine neue Linienführung besteht unter Einbezug einer verantwortbaren Tourismusentwicklung kein objektiver Bedarf, sondern bestenfalls ein Wunsch der Firstbahn. Dies allein rechtfertigt die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen nicht.
- 5 Eine richtige Abwägung aller auf dem Spiel stehenden Interessen einschliesslich möglicher Alternativen, den Auswirkungen des Vorhabens auf das Dorf einschliesslich Verkehrsproblematik, auf Landschaft, Fauna und Flora sowie unter Einbezug der

dem Vorhaben entgegenstehenden privaten Interessen muss zum Schluss führen, dass das Vorhaben am vorgesehenen Standort nicht realisierbar ist.

### 3. Verkehrsproblematik

#### a) *Nicht Lösung, sondern Verstärkung der Verkehrsproblematik*

- 6 Die im Erläuterungsbericht angegebenen Zahlen in Bezug auf Kapazitäts- und Gästentwicklungen sind nicht realistisch. Bahnen des vorgesehenen 3S-Typs ermöglichen Kapazitäten bis zu 5'500 Personen pro Stunde, was einer Verfünfachung der heutigen Kapazität entsprechen würde. Daraus folgt auch, dass das angestrebte Gästewachstum mit 10 % (was bereits sehr erheblich ist) unrealistisch tief angegeben ist.
- 7 Die Verkehrs- und Parkplatzsituation in Grindelwald ist bereits heute sehr angespannt. Aktuell bestehen ca. 230 Parkplätze bei der Pfingsteggbahn und ca. 60 Parkplätze auf dem Parkplatz Graben (Parkplatz Firstbahn). Der Parkplatz bei der Pfingsteggbahn ist regelmässig sowohl im Sommer wie auch im Winter besetzt und die Autos stauen sich an den Bahnübergängen taleinwärts sowie bei der Dorfeinfahrt am Rothenegkreis, und auch die Dorfstrasse ist chronisch überlastet. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sollen weitere 200-250 Parkplätze entstehen, wobei unklar ist, wie hoch der Anteil der für die Mantelnutzung reservierten Parkplätze sein wird. Die Überbauungsordnung definiert eine Zu- bzw. Wegfahrt zur Einstellhalle, die absehbar nicht funktionieren wird. Die geringe Breite, die erhebliche Steigung und der Kurvenradius der Spillstattstrasse im Bereich der Bahnunterführung stehen der geplanten Einfahrt zur Einstellhalle bzw. zu einem unterirdischen Busbahnhof namentlich mit Bussen offensichtlich entgegen.
- 8 Die Folge der Bahn-Kapazitätserhöhung wird unweigerlich eine massive Vergrößerung der Verkehrsproblematik im Dorf sein. Der Umsteigeeffekt auf den ÖV wird, wie der Umsteigehub in Matten zeigt, nicht, jedenfalls nicht im angegebenen Ausmass, funktionieren. Die Tagestouristen, insbesondere Skifahrende, sind offensichtlich nicht bereit, für die Anreise ins Zielgebiet auf den ÖV umzusteigen, sondern wollen mit ihren Autos direkt zur Talstation fahren; sie werden sich nicht «umerziehen» lassen. Auch für Gruppenreisen funktioniert das Umsteigen nicht. Entgegen den Beteuerungen der Jungfraubahnen bei der Erstellung der V-Bahn, Gruppenreisende zu verhalten, in Matten auf den Zug umzusteigen, um auf das Jungfraujoch zu gelangen, fahren heute pro Tag immer noch regelmässig 90 Busse den Terminal an.
- 9 Die Einführung eines Viertelstundentaktes durch die BOB wird das Verkehrsproblem nicht lösen, sondern verschlimmern, indem zwar die Umsteige-Kapazitäten in Matten (in einem nicht nachgefragten Umfang) erhöht werden, sich hingegen die Stauzeiten bei den geschlossenen Bahnübergängen verdoppeln werden.

- 10 Kurz: Eine Kapazitätserhöhung der Bahn ohne Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit eine Verstärkung des bestehenden Verkehrsproblems widerspricht jeglicher Lebenserfahrung und funktioniert mit Sicherheit nicht; alle gegenteiligen Behauptungen im Erläuterungsbericht sind Schönfärberei. Es ist somit im Ansatz falsch, die Verlegung der Talstation auf die Fuhrenmatte als Lösung für die bestehenden Verkehrsprobleme zu betrachten. Vielmehr wird das Vorhaben die heute schon prekäre Verkehrssituation in Grindelwald massiv verschlechtern. Das Vorhaben ist nicht hinreichend erschlossen.

**b) *Gebot der gesamtheitlichen Betrachtung, Koordinationspflicht***

- 11 Die Auflagedokumente fokussieren einzig auf die Ansprüche der Firstbahn. Belastbare Verkehrsmessungen sowie ein Gesamtverkehrskonzept einschliesslich Angaben zu Logistik, Ver- und Entsorgung, Blaulicht, Fuss- und Veloverkehr fehlen. Entgegen den Absichten der Gemeinde ist es unzulässig, die vorbestehende und durch das Vorhaben verschärfte Verkehrssituation in einem separaten Verfahren anzugehen. Die Weiterverfolgung der Varianten Busbahnhof unterirdisch oder oberirdisch am Bärenplatz hat entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht sehr wohl Einfluss auf das Seilbahnprojekt und ist deshalb zwingend mit diesem zu koordinieren; ebenso sind entsprechende Massnahmen zur Verkehrslenkung ins Projekt zu integrieren. Diese Massnahmen müssen darauf abzielen, nicht nur den Individualverkehr, sondern auch den Carverkehr zu reduzieren. Die Reisebusse sorgen aufgrund der engen Radien und der Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn für zusätzliche Staus und Behinderungen auf den Zufahrtsstrassen. Das Firstbahnvorhaben führt nicht nur zu einer Erhöhung des Autoverkehrs, sondern auch der Anzahl Reisebusse. Es ist deshalb nicht zulässig, diese Verkehrsthemen aus dem Firstbahnvorhaben auszuklammern. Das Vorgehen der Gemeinde verletzt das Koordinationsprinzip und das Prinzip der gesamtheitlichen Betrachtung und ist so unzulässig.
- 12 Die Gemeinde wird vor diesem Hintergrund aufgefordert, einen Ideenwettbewerb zur ortsbaulichen Gesamtsicht «Grindelwald im Jahr 2050» (Verkehr, Art und Ausmass des Tourismus, Landschaftsbild, Freizeitanlagen, Bergbahnen, ortsbauliche Qualitäten mit Aufwertung der Aussenräume und Begegnungszonen) durchzuführen. Dabei ist auch zu klären, welches Gästesegment angestrebt wird und wie mit den Tagesgästen (inkl. Gruppenreisenden) umgegangen werden soll, so dass alle Nutzergruppen, namentlich auch die ortsansässige Bevölkerung, bestmöglich berücksichtigt und befriedigt werden können, anstatt einseitig den Interessen der Bergbahnbetreiber zu folgen.

## 4. Umwelt-, natur- und heimatschutzrechtliche Aspekte, Interessenabwägung

### a) *Verfahrensrechtliches*

13 Auch wenn die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung formell erst im Rahmen eines seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens durchzuführen ist, sind die umweltrechtlichen Aspekte einschliesslich jener des Natur- und Heimatschutzes bereits im kommunalen Nutzungsplanverfahren umfassend zu prüfen und in die raumplanungsrechtliche Interessenabwägung einzubeziehen. Der Planung stehen überwiegende Interessen des Umwelt- und Landschaftsschutzes entgegen, weshalb sie nicht genehmigungsfähig ist, womit sich die Durchführung eines seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens erübrigt.

14 Sollte die Planung wider Erwarten dennoch weitergeführt, beschlossen und genehmigt werden, ist sie unter den Vorbehalt zu stellen, dass sie nur zum Tragen kommt, wenn eine seilbahnrechtliche Genehmigung vorliegt. Jedenfalls Letzteres wird nicht erfolgen.

### b) *Umwelt- und Landschaftsschutz*

15 Das Vorhaben nimmt mit seinen überdimensionierten, nicht in das Landschaftsbild passenden Anlagen (nebst der Tal- insbesondere auch die Mittel- und Bergstation) keine bzw. jedenfalls ungenügende Rücksicht auf Landschaft, Wald, Natur und Tier-schutz. Die freie, unverbaute Landschaft ist möglichst ungeschmälert zu erhalten. Das Vorhaben widerspricht diesem Grundsatz in mehrfacher Hinsicht, zumal mit der Erneuerung der Bahn am heutigen Standort mit heutiger Linienführung eine Variante zur Verfügung steht, die ohne signifikante Mehrbelastungen auskommt. Zu berücksichtigen ist insbesondere:

- a. Die Linienführung tangiert eine Ruhezone für Wildtiere. Zudem würde mit der neuen Linienführung das kantonale Pflanzenschutzgebiet stärker (da zusätzlich) belastet, als dies bei der bestehenden Linienführung der Fall ist.
- b. Nebst der neuen Bahn wird eine zusätzliche Bahn Schreckfeld - First sowie eine Bahn für die Rückführung der Skitouristen Isch-Schonegg erforderlich. Das Vorhaben führt damit zu erheblichen zusätzlichen Eingriffen in die Landschaft, die bei einer Erneuerung im Bestand nicht nötig sind.
- c. Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht tangiert die aktuelle Linienführung kaum Wald. Die Eingriffe sind bestehend und geringfügig, das Aufforstungspotential somit gering.
- d. Nebst der Wahl der Linienführung sind auch die Höhe der Masten und deren Auswirkungen auf das Dorf, auf die Landschaft und auf Privatgrundstücke in die Interessenabwägung einzubeziehen. Es besteht die Pflicht, das Landschaftsbild möglichst wenig zu beeinträchtigen. Damit dürfen die Masten

möglichst wenig in Erscheinung treten und deren Höhe ist möglichst gering zu halten. Die geplanten Masten sollen eine Höhe von bis zu 47 m erreichen. Sie (zer)stören damit das Landschaftsbild immens und sind schon für sich allein, insbesondere aber unter Einbezug aller weiteren Einwirkungen, nicht landschaftsverträglich und unzulässig.

- 16 Dem Vorhaben stehen – zumal mit Blick auf wesentlich bessere Varianten – überwiegende Interessen des Umwelt- sowie des Natur- und Heimatschutzes entgegen. Es ist nicht genehmigungsfähig.

## 5. Einbezug der erheblichen Eigentumseingriffe

- 17 Wenn im Erläuterungsbericht behauptet wird, die Planung sei das Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung, ist dies offensichtlich unrichtig. Das Vorhaben bewirkt mit seinen Infrastrukturbauten und den benötigten Überfahrtrechten erhebliche Eingriffe in das Privateigentum langjähriger Hausbesitzer – sowohl von Einheimischen wie auch von Ferienhausbesitzern, die sich durch das öffentliche Interesse an einer reinen Touristik-Bahn (anders als etwa bei einer ÖV-Hauptverkehrslinie) nicht rechtfertigen lassen. Angesichts der auf dem Spiel stehenden Interessen und Wertverluste ist davon auszugehen, dass die beanspruchten Rechte im seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren auf dem Enteignungsweg beschafft werden müssten. Angesichts der Erheblichkeit dieser Eigentumseingriffe, den mit dem Vorhaben verbundenen negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und namentlich auch mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Alternativen wären Enteignungen im Lichte von Art. 26 und Art. 36 BV unverhältnismässig und damit unzulässig.

## 6. Fazit

- 18 Das Vorhaben hat mit seiner Kapazitätssteigerung und mit seinen Infrastrukturanlagen erhebliche negative Auswirkungen auf Bevölkerung, Raum und Umwelt, welche den Wunsch der Bahnbetreiberin nach Ersatz der bestehenden Firstbahn weit überwiegen. Auslöser des Vorhabens sind rein ökonomische Interessen der Jungfraubahnen und damit private Interessen. Ausgewiesene öffentliche Interessen für ein derart überdimensioniertes, mit der touristischen Entwicklung von Grindelwald nicht vereinbares Projekt fehlen. Dem Vorhaben stehen überwiegende Interessen des Umwelt- sowie des Heimat- und Landschaftsschutzes wie auch überwiegende private Interessen entgegen. Eine kommunale Nutzungsplanung für ein Seilbahnvorhaben, das sich bereits aus heutiger Sicht als seilbahnrechtlich nicht genehmigungsfähig erweist, ist sinn- und zwecklos und kommt einer Verschwendung von Steuergeldern gleich. Die Planung ist abubrechen.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse



Beat Stalder



Tina M. Heim

**Im Doppel**

Beilage: Vollmacht

cc: Klientschaft