

ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Einwohnergemeinde Lenk

Änderung ZÖN 4 «Talstation und Parkhaus Metschbahn» und ZÖN 8 «Winterparkplatz»



Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

Die Änderung der ZöN 4 und 8 besteht aus:

- Zonenplanänderung
- Änderung Baureglement

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht vom 26.01.2022
- Objektschutzgutachten Hochwasser vom 3. Juni 2026
- UVP-Voruntersuchung vom 8. Juni 2026

10. Juni 2026

Änderungen aufgrund des Vorprüfungsberichts vom 13.01.2025:

rot = neuer /geänderter Text

Impressum

Planungsbehörde:

Gemeinderat Lenk
3775 Lenk

Auftraggeber:

Lenk Bergbahnen
Badstrasse 1
3775 Lenk

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Beat Kälin, Siedlungsplaner HTL/FSU
Kevin von Wartburg, Raumplaner BSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc FHO
Noemi Häussler, Raumplanerin BSc FHO

Abbildung Titelseite: Parkierung Talstation
Metschbahn mit Winterparkplätzen

Inhalt

1. Ausgangslage	5
1.1 Entwicklung 2013-2026	5
1.2 Problemstellung Autoabstellplätze	6
2. Projekt	7
2.1 Bedarfsnachweis	7
2.2 Geprüfte Alternativen	9
2.3 Best-Variante	11
2.4 Überarbeitung Best-Variante (inkl. Gesamtkonzept)	13
2.5 Umweltverträglichkeitsprüfung	15
2.6 Parkplatzbewirtschaftung	15
3. Änderung der baurechtlichen Grundordnung	15
3.1 Zonenplan	15
3.2 Baureglement	16
3.3 Kulturlandschutz/Haushälterische Bodennutzung	18
3.4 Sicherstellung Baulandverfügbarkeit	19
3.5 Mehrwertausgleich	20
3.6 Gewässerraum	21
4. Auswirkungen	21
4.1 Ortsbild und Landschaft	21
4.2 Boden	23
4.3 Gewässerschutz	23
4.4 Naturgefahren	24
4.5 Erschliessung und Verkehr	25
4.6 Lärm	25
4.7 Luftreinhaltung	25
5. Verfahren	26
5.1 Vorgehen	26
5.2 Mitwirkung	26
5.3 Vorprüfung	27
5.4 Öffentliche Auflage und Einsprachen	27
5.5 Beschlussfassung und Genehmigung	27
Anhang	28
Anhang 1 Übersicht Parkplatzbelegung	28
Anhang 2 Bewertung der Parkhaus-Varianten 11 – 14	29
Anhang 3 Flächenübersicht	30

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung 2013-2026

Die 10er-Gondelbahn «Stand-Xpress» (Rothenbach–Metsch–Metschstand) wurde 2015 in Betrieb genommen. Dazu wurden die Überbauungsordnung «Beschneigung Metsch–Bühlberg» und die baurechtliche Grundordnung (Zonenplan und Baureglement) der Einwohnergemeinde Lenk angepasst. Die Änderung der baurechtlichen Grundordnung betraf die Zone für öffentliche Nutzung ZÖN 4 «Talstation Metschbahn», die ZÖN 8 «Winterparkplatz» sowie die Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 4 «Metschbahnen», welche alle in der Gemeindeversammlung vom 11. März 2014 beschlossen wurden. Mittlerweile wurde die UeO zur ZPP Nr. 4 beschlossen und befindet sich seit Herbst 2021 beim AGR zur Genehmigung.

Die Planung der Stand-Xpress Gondelbahn erfolgte teilweise parallel zur Revision der Ortsplanung 2016. Durch den Bau der Talstation des Stand-Xpress im Bereich der ZÖN 4 sowie durch den Bau des Resorts im Bereich der ZPP 4 wurde mit einem Ausfall von einer Vielzahl an Parkplätzen gerechnet. Als Ersatz für die wegfallenden Parkplätze wurde die ZÖN 8 «Winterparkplatz» auf der Parzelle Nr. 455 mit einer Tiefe von 35 m ausgeschieden. Die Ausscheidung der ZÖN 8 erfolgte in einer reduzierten Form, was sich im Nachhinein als ungenügend erwies. Aus heutiger Sicht ist nicht mehr nachvollziehbar, wieso die ZÖN 8 damals im Rahmen der Ortsplanungsrevision nur mit 35 m Tiefe beschlossen wurde. Aufgrund des Alters der Planung sowie geänderter Verhältnisse ist diese Planung zu revidieren und anzupassen.

Seit der Planung der Gondelbahn haben sich zudem die Verhältnisse und Bedürfnisse bei der Parkierung erheblich verändert. Mit der Inbetriebnahme des Stand-Xpresses konnte eine Zunahme der Ersteintritte von 25 % verzeichnet werden (vor Stand-Xpress ca. 140'000, mit Stand-Xpress 175'–180'000). Die Benutzung von Winterparkplätzen wird aufgrund der Klimaerwärmung zunehmend schwierig und die gesteigerten Bedürfnisse im Sommer erfordern eine Neukonzipierung der Fahrzeugabstellplätze mit einer genügenden Anzahl an witterungsunabhängigen Abstellplätzen.

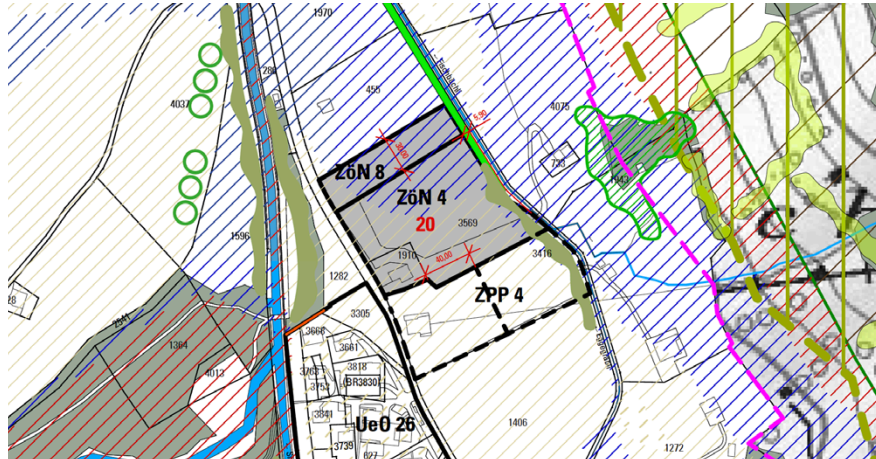


Abb. 1 Planausschnitt Zonenplan mit ZÖN 8 und ZPP 4 (Ausschnitt Zonenplan Lenk 2015)

1.2 Problemstellung Autoabstellplätze

Zeitgleich mit der Änderung der UeO Beschneidung Metsch-Bühlberg im Jahr 2013 wurde die damalige Abstellplatzzahl von ca. 670 Abstellplätzen langfristig in der Grundnutzung sichergestellt. Im Fall der Überbauung der ZÖN 4 (neue Talstation, erfolgt) und der ZPP 4 (Resort, ausstehend) wurde festgelegt, dass diese Abstellplätze auf den Winterparkplätzen der ZÖN 8, auf gefrorenem Boden ersetzt werden können. Es wurde davon ausgegangen, dass die ca. 350 verbleibenden Abstellplätze auf festem Grund für die Sommersaison ausreichen würden, und dass die Parkierung im Feld im Winter unproblematisch bleiben würde..

An Spitzentagen wie am 2. Januar 2020 wurden im Gebiet Metsch jedoch über 1'200 Fahrzeuge gezählt (vgl. Abb. Titelseite). Dies ist **nur** möglich, wenn die Fahrzeuge eng aufgestellt werden und auf der gesamten Parzelle Nr. 455 (auch in der Landwirtschaftszone, **ausserhalb der ZÖN 8**) Autos abgestellt werden können. **Die sichergestellten Flächen für ca. 670 Abstellplätze reichen entsprechend bei Weitem nicht aus, um die Wintersportgäste alle unterzubringen.**



Abb. 2 Parkplatz-Situation ohne Winterparkplatz und ohne Resort mit ca. 450 PP, wovon ca. 100-150 mit der Erstellung des Resorts wegfallen werden (orange gestrichelt). © zvg LBB

Dazu kommt als erschwerender Faktor die Klimaerwärmung, welche die Parkierung auf den Winterparkplätzen zunehmend erschwert. Der Boden ist nur noch selten gefroren, wodurch der Einsatz von Holzrostern erforderlich wird, um Landschäden und feststeckende Fahrzeuge zu vermeiden. Die Bereitstellung und Instandhaltung der Winterparkplätze mit den Holzrostern ist wiederum im Betrieb aufwendig, weshalb langfristig eine Lösung gefunden werden muss, die die Nutzung der Winterparkplätze soweit möglich minimiert (nur an Spitzentagen).

2. Projekt

Zur Behebung des Parkplatzproblems soll ein Parkhaus mit ca. 476 Abstellplätzen erstellt werden.

2.1 Bedarfsnachweis

2.1.1 Allgemeines

Seit der Änderung der Nutzungsplanung im Jahr 2013 haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend geändert, sodass das Parkierungskonzept nicht mehr funktioniert.

- Im Bereich der ZÖN 8 (Winterparkplätze) ist der Boden selten gefroren und es liegt während der Saison nicht durchgehend genügend Schnee auf der Wiese. Somit kann diese nicht immer zur Parkierung von Fahrzeugen verwendet werden. Die Nutzung von Holzrostern ermöglicht es, Fahrzeuge auf dem nicht gefrorenen und nicht schneebedeckten Boden abzustellen. Dies ist jedoch mit hohen Betriebs- und Instandhaltungs-

- kosten sowie nicht vermeidbaren mit Landschaften und entsprechendem Ertragsausfall im Sommer verbunden, sodass diese Lösung langfristig nicht grossflächig und den ganzen Winter durch denkbar ist.
- Die Besucherzahlen, insbesondere von Tagesgästen, haben sich markant gesteigert, sodass die insgesamt 670 im Jahr 2013 sichergestellten Abstellplätze (inkl. Winter-PP) häufig nicht ausreichen. An absoluten Spitzentagen müssen bis zu 1'200 Fahrzeuge abgestellt werden (vgl. Abbildung Titelseite), wobei die 800-Grenze im Durchschnitt jährlich, mit zunehmender Tendenz, ca. zehnmal überschritten wird.
 - Der Sommerbetrieb gewinnt zunehmend an Bedeutung. Der Sommertourismus muss in Destinationen wie Adelboden-Lenk einen Teil des tendenziell stagnierenden bis rückläufigen Wintertourismus ausgleichen können. Dies hat Auswirkungen auf die Nachfrage und das Angebot der Bergbahnen. So wurden in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um das Angebot im Sommer breiter zu gestalten, weil mit dem traditionellen Wanderausflugsangebot zu wenig potentielle Gäste angesprochen werden können. Die niedrige, im Sommer langfristig nutzbare Abstellplatzzahl (350 Fahrzeuge auf festem Boden) reicht an einzelnen Tagen bereits nicht mehr aus.

Bisher standen die Abstellplätze auf dem zukünftigen Resort-Gelände noch zur Verfügung, weshalb auf einfache Art und Weise zusätzliche Abstellplätze genutzt werden konnten. Dies wird sich mit der Erstellung des Resorts verändern. Auch war es möglich, zusätzliche Winterparkplätze auf der Parzelle Nr. 455, nördlich der Zön 8, bereitzustellen, jedoch mit zusätzlichen Kosten (Erstellung, Verschleiss Holzroste, Entschädigung Landwirt). Mit dem neuen Parkierungskonzept und Parkhaus soll eine langfristig tragbare Situation geschaffen werden.

2.1.2 Parkplatzbedarf

Die Lenk Bergbahnen (LBB) hat mit Auto-Zählungen der letzten Jahre und den Ersteintritten des Stand-Xpress eine Hochrechnung der Parkplatzbelegung gemacht (vgl. Tabelle 1).



Auswertung Parkplatzbelegung_2021.05.18.xlsx
 1 von 1 Seiten

Zusammenfassung Metsch

Version vom 20.05.2021 um 08:31

Übersicht Parkplatzbelegung Rothenbach Metsch

Basis: Hochrechnung aufgrund der Anzahl Ersteintritte, Grundlage 33 Zählungen zwischen 16/17 und 19/20

Winter	# Betriebstage	Anzahl Fahrzeuge			Anzahl Tage mit				
		Min	Max	Durchschn.	> 800 Fahrzeuge	> 600 Fahrzeuge	< 600 Fahrzeuge	< 500 Fahrzeuge	< 400 Fahrzeuge
2016/2017	136	10	1087	345	8	29	107	101	92
					5.88%	21.32%	78.68%	74.26%	67.65%
2017/2018	123	24	977	348	7	16	99	94	79
					5.69%	13.01%	80.49%	76.42%	64.23%
2018/2019	112	16	1359	398	11	25	86	75	63
					9.82%	22.32%	76.79%	66.96%	56.25%
2019/2020	94	7	1219	443	12	27	67	59	53
					12.77%	28.72%	71.28%	62.77%	56.38%
Mittelwert				383.5	10	25	90	83	72
					8.54%	21.34%	76.81%	70.10%	61.13%

Tab. 1 Übersicht der Parkplatzbelegung Rothenbach-Metsch für die Jahre 2016-2019.

Mit der geplanten Überbauung des Resorts werden die Winterparkplätze gemäss heutigem Parkierungskonzept an über 83 Tagen genutzt werden müssen (350 Abstellplätze auf festem Boden, 83 Tage mit rund 400 Abstellplätzen). Dies ist eine unhaltbare Situation.

Im Durchschnitt - Tendenz zunehmend - lag die Platzbelegung 2016 bis 2020 an ca. 25 Wintertagen zwischen 600 und 800 Fahrzeugen. An durchschnittlich nur 10 Tagen pro Jahr, mit steigender Tendenz, wurden mehr als 800 Parkplätze benötigt.

Mit der Schaffung von ca. 800 Abstellplätzen auf festem Boden soll es mittel- bis langfristig möglich sein, 90 % aller Betriebstage Winterparkplätze, d.h. ohne Landschäden und zusätzliche Betriebskosten, abzudecken. Die Winterparkplätze mit Holzrosten und den dazu erforderlichen organisatorischen Massnahmen sollen nur an einzelnen Spitzentagen genutzt werden, um die Wirtschaftlichkeit des Betriebs sicherzustellen und das Landwirtschaftsland weitmöglichst zu schonen.

2.1.3 Camperstellplätze

Insbesondere Campingplätze mit frei verfügbaren Stellplätzen und andere Angebote mit Stellplätzen für Camper weisen eine grosse Nachfrage aus, die weit über dem Angebot der Campingplätze liegen. Dabei liegt es in einem allgemeinen öffentlichen Interesse, dass kein Wildwuchs mit all seinen negativen Auswirkungen entsteht. In der Gemeinde Lenk könnten in der Sommersaison weit über 100 Stellplätze vermietet werden. Solche Plätze erfordern eine minimale Infrastruktur wie Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss sowie Toilettenanlagen.

2.2 Geprüfte Alternativen

Winterparkplätze auf Holzrosten

Um das Problem der nicht benutzbaren Winterparkplätze im Bereich der ZÖN 8 lösen zu können, wurden Holzroste in Erwägung gezogen. Dabei zeigte sich, dass die wiederkehrenden Kosten mit dem jährlich zu erwartenden Erneuerungsbedarf von mindestens 20 % mit ca. CHF 250'000 sehr hoch ausfallen und die Lagerung der Roste landschaftlich nicht befriedigend lösbar ist. Weiter entstehen bei nassen Verhältnissen im Winter jährlich wiederkehrend erhebliche Schäden am Kulturland in der ZÖN 8, wenn die Winterstellplätze über lange Zeit genutzt werden. Diese Schäden beeinträchtigen die landwirtschaftliche Nutzung im Sommer stark, bzw. wird der Ertrag reduziert. Eine braune Fläche im Sommer ist auch landschaftlich nicht sehr attraktiv. Aus diesen Gründen wurde der Bau eines Parkhauses priorisiert. Der Einsatz von Holzrosten an einzelnen Spitzentagen führt zu deutlich geringeren Kosten und kleineren (ev. keinen) Landschäden.

Parkhaus

Um das Parkierungsproblem langfristig und weniger aufwändig lösen zu können, beschlossen die Lenk Bergbahnen ein Parkhaus zu prüfen, wonach die Brügger Architekten AG mit der Erarbeitung von Lösungsansätzen beauftragt wurde. Dabei zeigte sich, dass das Grundstück Nr. 3569 neben der Gondelbahn nur im nördlichen Bereich für den Bau eines Parkhauses geeignet ist. Zudem sind mindestens 3 Geschosse zu erstellen, um bei ungünstigen Platzverhältnissen ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen zur Verfügung stellen zu können. Insgesamt wurden 14 Varianten mit Ausrichtung längs- und quer zum Tal und verschiedenen Erschliessungslösungen untersucht, bei welchen es die folgenden Aspekte zu berücksichtigen galt:

- Integration in die Landschaft
- Hoher Grundwasserstand
- Überflutungsgefahr
- Erschliessung mit Fusswegführung
- Parkplatzbewirtschaftung
- Berücksichtigung höherer Fahrzeuge / Schneeräumung
- Baugrundstabilität

2.2.1 Anforderungen an das Parkhaus

Integration in die Landschaft	Zur Gewährleistung einer möglichst landschaftsverträglichen Integration des unvermeidlichen Eingriffs, wurde Markus Steiner, Landplan AG, als Landschaftsplaner beigezogen. Dabei wurde festgehalten, dass es einen «Staumauer-Effekt» zu verhindern gilt, wonach für das Parkhaus schiefe Ebenen gewählt werden, die den Geländeverlauf zum Talboden aufnehmen. Zudem soll das Parkhaus möglichst längs zur bestehenden Oberriedstrasse konzipiert werden, sodass dieses einerseits die Talrichtung entsprechend aufnimmt und andererseits durch die bestehende Baumhecke kaschiert wird.
Hoher Grundwasserstand	Damit der Durchfluss des Grundwasserstroms möglichst natürlich erhalten werden kann, soll das Parkhaus einerseits in Längsrichtung erstellt und andererseits ohne tiefgreifendes Untergeschoss konzipiert werden.
Baugrundstabilität	Der Baugrund erfordert eine Pfahlfundation mit Sicherung gegen Auftrieb. Je tiefer die Lage des Parkhauses, desto grösser der Auftrieb und der Aushub. Daher wurde auf ein tiefgreifendes Untergeschoss verzichtet.
Überflutungsgefahr	Die Überflutungsgefahr, welche bei einer Verklausung nördlich des Parkhauses zu einem Hochwasserstand führen kann, wurde so berücksichtigt. Das Parkhaus gilt als sensibles Objekt. Mit dem Objektschutzgutachten Wassergefahren vom 6. September 2022 (Beilage) wurde die HW-Schutzkote ermittelt und mit den Zonenvorschriften festgelegt.
Erschliessung mit Fusswegführung	Die Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen soll möglichst einfach mit leistungsfähigen Einfahrten gestaltet werden, damit es zu keinen Rückstaus oder zu einer Behinderung der Buslinie kommt. Weiter ist sicherzustellen,

dass die Gondelbahn einerseits behindertengerecht und andererseits für alle Verkehrsteilnehmer möglich konfliktfrei erreicht werden kann. Idealerweise sollen die Verkehrsflüsse (Fussgänger / MIV) getrennt werden.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplätze sollen in Zukunft bewirtschaftet werden können, was Barrieren und eine Belegungsmeldung respektive ein Leitsystem erfordert. Zudem werden Konzepte geprüft, die aufgrund der Distanz zur Gondelbahn sowie der Qualität der Parkplätze (Wiese vs. PP auf festem Boden/ Parkhaus) unterschiedliche Gebührentarif berücksichtigen (vgl. auch 1.8).

2.3 Best-Variante

Als Best-Variante aus den geprüften Lösungen sowie der Studie «Parkhaus Metsch - Lenk» ging trotz hoher Baukosten die Variante 14 hervor. Diese wird den hiervor beschriebenen Aspekten bzw. Rahmenbedingungen am besten gerecht, namentlich der Ortsbildverträglichkeit und schafft ein genügend grosses Parkplatzangebot (vgl. Anhang 2).



Abb. 3 Situation Parkhaus Variante 14 mit 8 Parkdecks und 503 PP, Ebene 2, Stand Mai 2022 © Brügger Architekten Thun

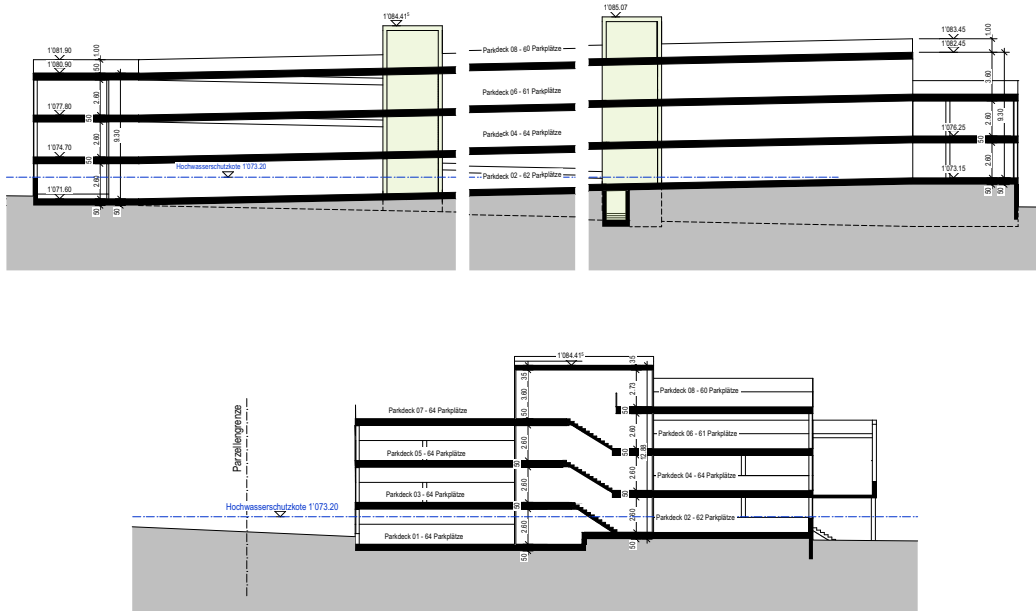


Abb. 4 Längsschnitt und Querschnitt durch das Parkhaus Variante 14, Stand Mai 2022 © Brügger Architekten Thun

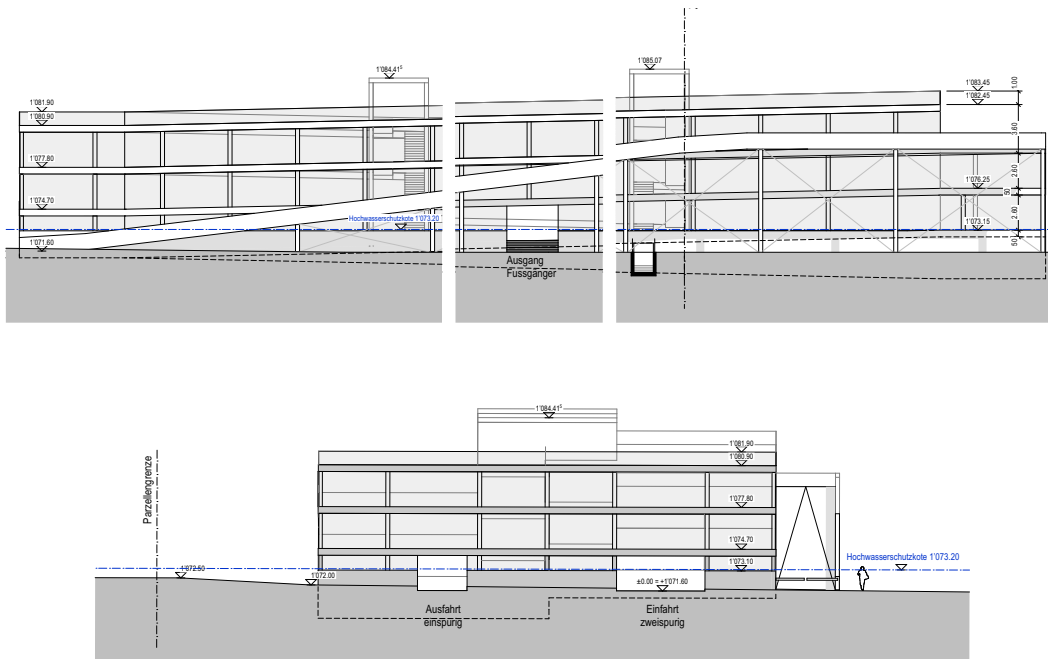


Abb. 5 Ost- und Süd-Ansicht Parkhaus Variante 14, Stand Mai 2022 © Brügger Architekten Thun

2.4 Überarbeitung Best-Variante (inkl. Gesamtkonzept)

Nach der Eingabe zur Vorprüfung erfolgte ein Wechsel des Architekturbüros. Das Büro Golbeck Rohmberg wurde mit der Weiterbearbeitung des Parkhausprojektes beauftragt und nahm Änderungen, bedingt durch die neu vorgesehene Systembauweise sowie entsprechend der Rückmeldungen aus der Vorprüfung (vgl. Kap. 5.3) vor.



Abb. 6 Gesamtkonzept mit neuer Anordnung der Parplatzflächen sowie Erschliessungskonzept ©Landplan AG

Auf Grundlage des Vorprüfungsberichts wurde das Parkhausprojekt gesamthaft überarbeitet. Nachfolgend werden alle Änderungen stichpunktartig zusammengefasst:

- Umgestaltung der Dachfläche als «fünfte Fassade»: Auf ein offenes Parkdeck wird verzichtet, Camper werden in das EG ausserhalb des Parkhauses verlegt. Die Dachfläche wird extensiv begrünt und mit Photovoltaik-Anlagen gemäss Minimalanforderungen (Art. 39e KenG und Art. 19g KenV) ausgestattet.
- Naturgefahren: Anhebung des Parkhauses inkl. Fassadenöffnungen und Einfahrten, auf das neue massgebende Terrain, welches zugleich der Hochwasserschutzkote von 1'072.30 m u. M. entspricht.
- Gebäudemasse: Die zulässige Gebäudebreite vergrössert sich, bedingt durch die neue Bauweise und die Gewährleistung der Sicherheit von Fussgänger:innen im Parkhaus, um 1.5 m von 40.0 m auf 41.5 m. Die Fassadenhöhe wird, bedingt durch die Anhebung des Gebäudes auf die Hochwasserschutzquote, um 1.1 m von 13.0 m auf 14.1 m erhöht.
- Lage und Setzung: Das Parkhaus zwecks Optimierung der Landschaftseinpassung und der Einfahrt leicht versetzt.

Mit den verbleibenden Parkplätzen östlich des geplanten Resorts im Bereich der ZPP 4 (Sektor Ost/PP), in der ZÖN 4 rund um die Seilbahnstation und östlich des neuen Parkhauses sowie dem Parkhaus selbst (ca. 476 PP) sollen künftig insgesamt rund 800 PP auf festem Grund angeboten werden können. An Spizentagen mit über 800 abzustellenden Fahrzeugen werden zusätzliche Abstellplätze in der ZÖN 8 bereitgestellt.

Weiter sollen zur Deckung der hohen Nachfrage, insb. im Sommer, max. ca. 10 Camperstellplätze auf der Ostseite des Parkhauses angeboten werden. Der Schutz vor Naturgefahren wird sichergestellt, indem die Camperstellplätze auf das Niveau des Parkhauses (Hochwasserschutzquote) angehoben werden.

2.4.1 Erschliessungskonzept

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt ab der Oberriedstrasse und verläuft zwischen dem südlichen Teil des Parkhauses und dem nördlichen Teil der Parzelle Nr. 1910 durch. In diesem Bereich entsteht ein zweispuriger Einfahrtsbereich zum Parkhaus, welcher einen Rückstaubereich für ca. 10 – 12 Autos bietet. Die dritte Spur in diesem Bereich ist als Ausfahrtsbereich für Gästefahrzeuge sowie für den Bus vorgesehen.

Diese Lösung ermöglicht eine konsequente Trennung des MIV vom Linienbusverkehr und entlastet die Parzelle Nr. 1910, um welche heute ein Rundverkehr läuft. Der Ausstiegsbereich für die Reisebusse und die Haltekante für den Linienbus besteht weiterhin östlich der Parzelle Nr. 1910, direkt vor der Talstation der Bahn.

Die Trennung der verschiedenen Verkehrsbereiche rund um die Talstation soll das Konfliktpotenzial reduzieren und den Verkehrsfluss im Bereich der Ein- und Ausfahrten zu Stosszeiten verbessern.

2.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Bereich der Talstation der Gondelbahn Rothenbach-Metschstand (Stand-Express) bestehen ca. 450 Parkplätze auf befestigten Grund und mindestens 300 Überlauf-Winterparkplätze auf Landwirtschaftsland. An Spitzentagen werden heute 750 bis 800 Fahrzeugabstellplätze genutzt. Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden für die Beschneiungsanlage und den Bau von Seilbahnen erarbeitet, zuletzt jene für den Stand-Express.

Mit der vorliegenden Planung soll ein Parkhaus mit **knapp unter 500** Parkplätzen ermöglicht werden. Insgesamt werden dadurch an Spitzentagen bis zu 1'200 Fahrzeugabstellplätze angeboten werden können (plus 50%). Gemäss Anhang 11.4 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ist für Parkhäuser und -plätze für Kapazität > 500 Motorwagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Vorliegend handelt es sich um die Änderung einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage gemäss Art. 2 Abs. 1 UVPV.

Im Rahmen der Zonenplanänderung wurden mit dem UVP-Voruntersuchungsbericht vom **8. Juni 2026** die wesentlichen Bereiche geprüft. Im Baubewilligungsverfahren werden mit der UVP-Hauptuntersuchung die relevanten Aspekte im Detail anhand des konkreten Vorhabens geprüft, ob dieses das Umweltrecht einhält.

2.6 Parkplatzbewirtschaftung

Mit der Eröffnung des Parkhauses wird das Bahnunternehmen auf allen Abstellplätzen (Metsch / Betelberg / Wallegg / Bühlberg) eine Parkplatzbewirtschaftung einführen.

3. Änderung der baurechtlichen Grundordnung

3.1 Zonenplan

Um das Parkhaus gemäss der priorisierten Variante 14 **mit Weiterentwicklung** realisieren zu können, bedarf es einer Erweiterung und Änderung der Zonen für öffentliche Nutzungen «Talstation und Parkplatz Metschbahn» (ZÖN 4) und Winterparkplatz (ZÖN 8). Für das Parkhaus wird die neue ZÖN 4a mit einer Fläche von **4'405 m²** ausgeschieden (**bisher ZÖN 4 sowie LWZ**). Die ZÖN 8 wird in Richtung Norden (**bisher LWZ**) und nach Süden (**bisher ZÖN 4**) erweitert, respektive um **6'505 m²** vergrössert, wodurch **zusätzliche Winterparkplätze für Winter-Spitzentage** geschaffen werden. Die ZÖN 4 wird insgesamt um ca. **3'965 m²** reduziert (**neue ZÖN 4a, Rückzonung Parkplatzfläche zu Winterparkplätzen in Zön 8 sowie Auszonung Uferstreifen entlang Fischbächli**). Die Landwirtschaftszone wird um **6'871 m²** reduziert.

Der Kulturlandverlust beträgt jedoch nur ca. 440 m², da die Winterparkplätze in der Vegetationszeit als Landwirtschaftszone und somit insgesamt als Kulturland gelten.



Abb. 7 Ausschnitt Zonenplan Gebiet Rothenbach: alter Zustand (links) und neuer Zustand (rechts) mit Perimeter der Zonenplanänderung (rot)

Im Detail wird auf die Flächenübersicht im Anhang 3 verwiesen.

3.2 Baureglement

Das Baureglement der Einwohnergemeinde Lenk bedarf aufgrund des geplanten Vorhabens im Art. 3 (Zonen für öffentliche Nutzungen) die Anpassung der Bestimmungen zu der ZÖN 4 und ZÖN 8 sowie einer Ergänzung durch die neu verfassten Vorschriften zur ZÖN 4a «Parkhaus Metsch».

Gestaltungs-, Erschliessungs- und Umgebungsgestaltungsgrundsätze

Zusätzlich werden zur angemessenen Qualitätssicherung innerhalb der ZÖN 4, 4a und 8 verbindliche Grundsätze der Qualitätssicherung, der Gestaltung (inkl Umgebungsgestaltung) und der Erschliessung festgelegt (neuer Anhang 5 Baureglement). Diese stützen sich auf das im Rahmen der Planung erstellte, zur Beurteilung von Bauvorhaben begleitende Gesamtkonzept (Anhang 6 Baureglement).

3.2.1 Änderungen ZÖN 4 «Talstation und Parkplatz Metschbahn»

Camper-Abstellplätze

Im Westen parallel abgesetzt zur Westfassade des Parkhauses ist eine Fläche für das Stationieren von Camper-Abstellplätzen vorgesehen.

Hochwasserschutzkote

Zum Schutz vor der Überflutungsgefahr muss die Fläche für Camperstellplätze analog des Parkhauses über der definierten Hochwasserschutzkote liegen.

Bewirtschaftung Camper-Abstellplätze

Ausserdem müssen organisatorische Massnahmen (z.B. über ein Bewirtschaftungssystem) innerhalb des ZÖN-Perimeters vorgesehen werden, damit sich das Abstellen der Camper auf die dafür vorgesehene Fläche beschränkt.

3.2.2 Neue ZÖN 4a «Parkhaus Metsch»

Sektor a und b	<p>Die ZÖN 4a wird in die Sektoren a und b aufgeteilt. Der Sektor a umfasst den Grundriss des Parkhauses mit entsprechendem Zonenabstand zur Landwirtschaftszone. Der Sektor b liegt an der nordwestlichen Fassade des Parkhauses und soll als unbebaute Fläche mit einer standortgerechten Bepflanzung für eine optimale Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild sorgen.</p> <p>Die nachfolgenden Bestimmungen beziehen sich auf den Sektor a:</p>
Dimensionierung Parkhaus	<p>Aufgrund der einzuhaltenden Normen für die Konzipierung eines Parkhauses muss die maximale Gebäudebreite um 1.5 m auf insgesamt 41.5 m verbreitert werden. Ebenso muss die Fassadenhöhe um 1.1 m auf insgesamt 14.1 m erhöht werden.</p>
Bauzonengrenzabstand	<p>Gegenüber der Nichtbauzone müssen Gebäude, welche mehr als 1.2 m über das massgebende Terrain hinausragen, einen Bauzonengrenzabstand von 3 m einhalten. Damit soll die Bewirtschaftung der angrenzenden Landwirtschaftsfläche weiterhin sichergestellt sein.</p>
Hochwasserschutzkote	<p>Aufgrund der Überflutungsgefahr ist als bauliche Massnahme zum Schutz des Parkhauses eine Anhebung des massgebenden Terrains auf die Hochwasserschutzkote von 1'072.3 m vorzusehen.</p>
Bewirtschaftung Parkhaus	<p>Mit einer Bewirtschaftung des Parkhauses soll die Sicherheit im täglichen Verkehr sowie in Bezug auf die Kapazitäten des Parkhauses gewährleistet werden. Ebenso soll mit der Bewirtschaftung eine willkürliche Parkierung im Umfeld der Talstation, insbesondere auf der unversiegelten Fläche im Bereich der ZÖN 8, vermieden werden.</p>
Rückführung und Renaturierung	<p>Da mit der neuen ZÖN 4a auf derselben Parzelle neue Bauzonenfläche beansprucht wird, soll diejenige befestigten Teilfläche auf der Parzelle 455 im Bereich der ZÖN 8 als Kompensationsmassnahme zurückgebaut und der Landwirtschaftsfläche zurückgeführt werden (Rückführung). Weiter wird im Bereich der ZÖN 4 ein Korridor ausgezont. Der Rückbau und die Renaturierung dieser Flächen ist zwingend im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens in der ZÖN 4 und 4a vorzusehen und umzusetzen.</p>

3.2.3 Änderungen ZÖN 8 «Winterparkplätze»

Die bestehenden Vorschriften zu der temporären Befestigung der Winterparkplätzen werden genauer definiert. Damit die beabsichtigte Hauptnutzung als Landwirtschaftszone weiterhin gesichert wird, wird präzisiert, dass die Parkierung in der Wintersaison vom 15. November bis am Ostermontag, spätestens aber 15. April, ausschliesslich auf schneebedecktem, gefrorenem Boden oder auf Holzrosten erlaubt ist.

Nutzungsebenen ergibt dies 15'305 m² Geschossfläche (GF), respektive eine GFZo von 3.5 oder eine Überbauungsziffer von ca. 0.87, also eine sehr hohe Ausnützung der neuen Bauzone.

Die ZÖN 8, welche an die ursprüngliche Grösse angeglichen wird, beansprucht kein Kulturland, weil es sich um eine temporäre Winternutzung handelt, bei der die landwirtschaftliche Nutzung Priorität hat.

3.3.3 Flächenbedarf

Die Umzonung basiert auf der Grundlage eines umfassenden Variantenstudiums zur Erstellung eines Parkhauses im Gebiet der bestehenden Talstation. Diese ist in Form und Grösse auf die lokalen Gegebenheiten und die Bedürfnisse des Betriebs abgestimmt. Dabei wird die neue ZÖN 4a nur so gross ausgeschieden, dass die **Überarbeitete** Best-Variante (vgl. Kap. 2.5) realisiert werden kann. Die ZÖN 8 wird teilweise zu Lasten der ZÖN 4 (Bauland) ausgedehnt. Insgesamt entsteht ein geringer Kulturlandverlust von ca. 440 m² (vgl. Anhang 3).

3.3.4 Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Nach Art. 11d Abs. 2 BauV gilt bei Einzonungen für Arbeitszonen und übrige Bauzonen unter 0.5 ha keine mindest-ÖV-Erschliessungsgüteklasse. Die Talstation der Metschbahnen wird mit einer Buslinie ab Bahnhof Lenk erschlossen, weist jedoch keine ÖV-EGK auf.



Abb. 9 Öffentlicher Verkehr mit Haltestellen und EGK © Geoportal BE

Die Talstation wird im Winter 3 mal pro Stunde, im Sommer 1 mal mit dem Ortsbus angefahren.

3.4 Sicherstellung Baulandverfügbarkeit

Beim Erlass einer ZÖN kann auf eine vertragliche Sicherstellung der Baulandverfügung verzichtet werden, weil eine ZÖN nach Art. 77 BauG in Verbindung mit Art. 128 BauG das Enteignungsrecht umfasst.

3.5 Mehrwertausgleich

Da die Gemeinde über kein Reglement zur Mehrwertabgabe verfügt, erfolgt die Erhebung des planungsbedingten Mehrwerts gestützt auf Art. 142 ff. BauG nur für Einzonungen.

Die Einzonung unterliegt dem Mehrwertausgleich. Nur bei der Umzonung von der ZÖN 8 in die ZÖN 4a handelt es sich faktisch um eine Einzonung, weil die Grundnutzung der ZÖN 8 eine landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) ist und nur eine Winternutzung zulässt. Somit entsteht gestützt auf das Schema mit detaillierten Angaben zu den Teilflächen in Anhang 3 durch die Einzonung ein planungsbedingter Mehrwert, welcher sich wie folgt abschätzen lässt:

3.5.1 Landpreise pro Zone

LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a Sektor a	ZÖN 4a Sektor b	ZÖN 8
CHF 5.00	CHF 150.00	CHF 150.00	CHF 15.00	CHF 15.00

3.5.2 Flächenwerte auf der Parzelle Nr. 455

Alter Zustand

LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S. a	ZÖN 4a S. b	ZÖN 8	Total
CHF 44'702	CHF 0	CHF 0	CHF 0	CHF 55'030	CHF 99'732

Neuer Zustand

LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S. a	ZÖN 4a S. b	ZÖN 8	Total
CHF 8'346	CHF 20'064	CHF 346'350	CHF 7'515	CHF 119'938	CHF 502'213

3.5.3 Mehrwert pro Zone auf der Parzelle Nr. 455

LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S. a	ZÖN 4a S. b	ZÖN 8	Mehrwert
-CHF 36'356	CHF 20'064	CHF 346'350	CHF 7'515	CHF 64'908	CHF 402'481

Abb. 10 Übersicht über den Mehr-/Minderwert auf der Parzelle Nr. 455

Für die drei Teilflächen der Parzelle Nr. 455 beträgt der gesamte planungsbedingte Mehrwert Fr. 402'481. Bei einem Abgabesatz von 20 % beträgt die Abgabe Fr. 80'496.

Für die Parzelle Nr. 3569 sind keine nutzungsplanerischen Massnahmen vorgesehen, welche mit einer Einzonung vergleichbar wären.

Die Fälligkeit der Mehrwertabgabe tritt beim Verkauf von Bauland oder bei Baubeginn ein. Die Einräumung eines Baurechts ist dem Verkauf gleichgestellt.

3.6 Gewässerraum

Zonenplan Gewässerraum Mit der Änderung des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes wurden die Gemeinden dazu verpflichtet, ihre Gewässerräume festzulegen. Die Gemeinde Lenk legt zurzeit ihre Gewässerräume fest. Die öffentliche Auflage der Gewässerräume wird voraussichtlich nach der Auflage der vorliegenden Planung stattfinden. Bis die Gewässerräume genehmigt und in Kraft treten, kommen die Übergangsbestimmungen vom 4. Mai 2011 gemäss Art. 62 GSchV zu tragen.

Koordination Gewässerraum Simme Der Gewässerraum der Simme mit einer effektiven Gerinnesohlenbreite von 10-10.9 m (Geoportal) umfasst östlich des gewässers einen Uferstreifen von 19 m. Dieser liegt ausserhalb der durch die Ein- und Umzonung betroffenen Flächen.

Koordination Gewässerraum Fischbächli Für das Fischbächli mit einer effektiven Gerinnesolhebreite von max. 2 m bedeutet dies einen Gewässerraum von 8 m gemessen ab der Uferlinie. Damit kommen ein Teil der heutigen ZÖN 4 und 8 innerhalb des Gewässerraumes gemäss den Übergangsbestimmungen zu liegen.

Eine Parkplatznutzung innerhalb des Gewässerraumes ist nicht zulässig. Ebenso ist für die Nutzung als Winterparkplatz kein nachgelagertes Verfahren vorgesehen, mit welchem auf die künftige Gewässerraumplanung reagiert werden könnte. Somit muss die Gewässerraumplanung im Rahmen der vorliegenden Zonenplanänderung bereits berücksichtigt werden.

In der vorliegenden Zonenplanänderung wurde der Gewässerraum entlang des Fischbächlis gemäss Übergangsbestimmungen berücksichtigt. Die ZÖN 4 und die ZÖN 8 wurden auf der Seite des Fischbächlis geringfügig eingekürzt, dass keine Überschneidung mit dem Gewässerraum gemäss Übergangsbestimmungen entsteht.

Es ist davon auszugehen, dass sich der Gewässerraum mit der künftigen Gewässerraumfestlegung in der Gemeinde verringern wird und die Anpassung der Bauzone (ZÖN 4 und 8) auch mit der künftigen Planung übereinstimmt.

4. Auswirkungen

4.1 Ortsbild und Landschaft

Ausgangslage

In der näheren Umgebung des Vorhabens befinden sich weder Schutzobjekte gemäss kantonalem Bauinventar noch historische Verkehrswege gemäss IVS. Mit dem Inventar der historischen Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist das Dorf Lenk als verstädtertes Dorf von lokaler Bedeutung erfasst. Das Planungsgebiet befindet sich rund 1.6 km südlich vom Dorfrand.

Das geplante Vorhaben tangiert keine Schutzgebiete (Trocken-, Feucht-, Naturschutzgebiete etc.) oder -objekte (Hecken, Einzelbäume etc.) und betrifft keine archäologischen Schutzgebiete.

Ortsbild- und Landschaftsverträglichkeit

Der Einpassung des Parkhauses in das landwirtschaftlich und touristisch geprägte Landschaftsbild wurde durch den Beizug des Landschaftsplaners Markus Steiner, Landplan AG im Rahmen des Variantenstudiums Rechnung getragen. Als Konsequenz wurden für das Parkhaus schiefe Ebenen gewählt, welche den Geländeverlauf des Talbodens aufnehmen und dadurch das Gebäude weniger hoch in Erscheinung tritt. Zudem wurde das Parkhaus gedreht und längs zur Oberriedstrasse konzipiert, sodass dieses einerseits die Talrichtung aufnimmt und andererseits durch die nahegelegene Baumhecke kaschiert wird.



Abb. 11 Visualisierung Parkhaus Seilbahn-Talstation, Stand Mai 2026, © Goldbeck Rohmberg

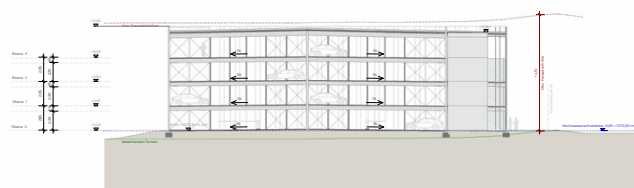


Abb. 12 Schnitt Breite, Stand Mai 2026, © Goldbeck Rohmberg

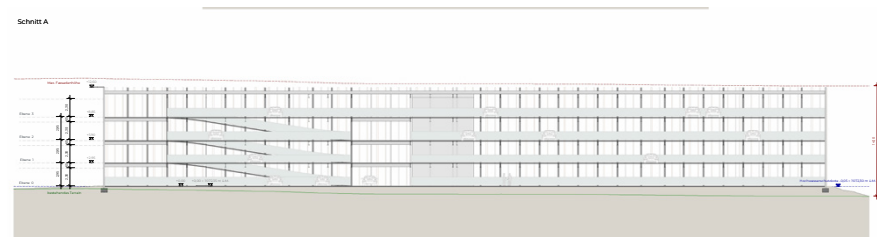


Abb. 13 Schnitt Länge, Stand Mai 2026, © Goldbeck Rohmberg

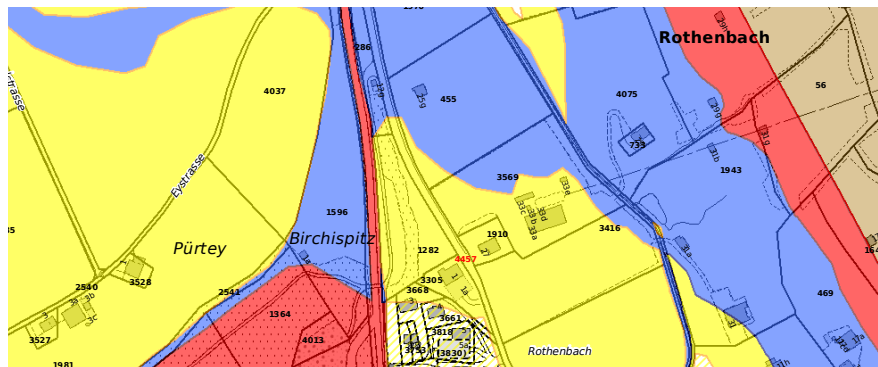
Mit einer zeitgemässen und für das Vorhaben adäquat schlicht gehaltenen Fassadengestaltung passt das Parkhaus in die von touristisch-technischen Anlagen geprägte Nahumgebung.

durchlässige Flächen vorzusehen, damit das Niederschlagswasser am Ort des Anfalls flächenförmig versickern kann, was bei der vorgesehenen Nutzung als Parkierungsfläche nur bedingt möglich sein wird.

Die Entwässerungsgenossenschaft Lenkmöser hat im Rahmen der Mitwirkung darauf hingewiesen, dass die Funktion des Entwässerungssystems nicht beeinträchtigt werden dürfe und forderte deshalb: «Das anfallende Meteorwasser (Oberflächen- und Dachwasser) des Parkhauses ist an die von der Gemeinde zu erstellende neue Regenwasserleitung entlang der Oberriedstrasse anzuschliessen.». Der Grundstückentwässerung mit Auswirkungen auf das Grundwasser kommt deshalb eine hohe Bedeutung zu und ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vertieft zu untersuchen (vgl. auch UVP-Voruntersuchungsbericht).

4.4 Naturgefahren

Das geplante Parkhaus in der neuen ZÖN 4a wird teilweise durch eine geringe, teilweise durch eine mittlere Wassergefährdung beeinträchtigt.



4.5 Erschliessung und Verkehr

Das geplante Parkhaus wird über die Oberriedstrasse bzw. die heutige Arealzufahrt erschlossen. Der Zugang zu den Parkdecks ist im Süden des neuen Gebäudes vorgesehen. Das Dachdeck wird über eine Rampe (< 12 %) erschlossen, sodass auch grössere Fahrzeuge die Parkierungsmöglichkeiten nutzen können (vgl. Abb. 4 und 6).

Die beiden Verkehrsströme - Fussgänger und motorisierter Individualverkehr - werden getrennt geführt, so dass ein kreuzugsarmer Zugang zur Talstation gewährleistet werden kann.

Durch die Ablösung eines Teils der heute befestigten oberirdischen Parkierungsflächen und der Erweiterung des Überlaufparkplatzes (ZÖN 8) wird das Angebot an Parkplätzen erhöht. **Jedoch ist nicht mit einer der vorliegenden Planung zugrundeliegenden Verkehrszunahme zu rechnen, da der Auslöser von Fahrten nicht die Parkierungsanlage, sondern die bestehende Bahn bzw. das bestehende Skigebiet ist. Bereits heute werden regelmässig bis zu 800 Fahrzeugen im Gebiet abgestellt, an Spizentagen sogar bis zu 1'200. Dies wird sich mit der vorliegenden Planung nicht verändern.** Mit einer Zunahme der Fahrtenzahl bzw. einer höheren Verkehrsbelastung ist somit auf der zweispurigen Oberriedstrasse nicht zu rechnen.

Die Erschliessungsgrundsätze unter Anhang 5 des Baureglements geben die Funktion der arealinternen Erschliessung vor. Mit der Entflechtung der Fahrzeugströme und der Erstellung einer geordneten Zufahrt mit Wartebereich für bis zu 12 Fahrzeugen wird die Funktionstüchtigkeit der arealinternen Erschliessung massgeblich verbessert, wodurch Rückstausituationen auf der Oberriedstrasse und Störungen des Linienbusses in Zukunft weitgehend vermieden werden können.

4.6 Lärm

Da mit der Erstellung des Parkhauses keine erhebliche Zunahme der Fahrtenzahl einhergeht, ist davon auszugehen, dass sich die Lärmbelastung nicht relevant erhöhen wird.

4.7 Luftreinhaltung

Das geplante Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Luftqualität, da die Anzahl an Parkplätzen und somit auch an Fahrten ungefähr identisch bleibt.

5. Verfahren

5.1 Vorgehen

Die vorliegende Planung erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff BauG mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Es ergibt sich folgender Ablauf:

bis Frühjahr 2021	Erarbeitung der Studie «Parkhaus Metsch - Lenk»
Sept. 2020 – Mai 2021	Entwurf Zonenplanänderung, Ergänzung Baureglement und Erläuterungsbericht
23. November 2021	Bereinigung und Beschlussfassung Gemeinde
9. Dez. – 10. Jan. 2022	Mitwirkung
anschliessend	Auswertung / Freigabe Gemeinderat
Febr. - 16. Juni 2022	Voranfragebeurteilung durch AGR
Juni - August 2022	Ergänzung und Bereinigung, Gefahrentgutachten, UVP-VU
September 2022	Freigabe Vorprüfung Gemeinderat
Sept. 2022 - Jan. 2025	Kantonale Vorprüfung
Sommer/Herbst 2025	Bereinigung Vorprüfungsvorbehalte, insb. Voranfrage OLK
Frühling/Sommer 2026	Bereinigung nach Vorprüfung / Freigabe Auflage Gemeinderat
Sommer 2026	Öffentliche Auflage
anschliessend	evtl. Einspracheverhandlungen
anschliessend	Beschluss Gemeinderat
Herbst 2026	Beschlussfassung (Urnenabstimmung)
anschliessend	Genehmigung AGR

5.2 Mitwirkung

5.2.1 Allgemeines

Die Mitwirkung wird mit einer öffentlichen Auflage vom 9. Dezember bis 10. Januar 2022 gewährt. Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe kann jedermann Anregungen und Empfehlungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen.

5.2.2 Ergebnis der Mitwirkung

Aufgrund der Mitwirkungseingaben mit Verzicht auf ein Parkhaus und detaillierte Regelung der Meteorwasserhaltung sowie Vorbehalt zur Umlegung des Entwässerungssystems sind keine Anpassungen an der Planung (Zonenplan und Baureglement) vorzunehmen. Hingegen soll die erforderliche Anpassung des Entwässerungssystems zum Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzung im Hinblick auf die öffentliche Auflage der UeO aufgezeigt und die Funktionstüchtigkeit nachgewiesen werden.

Im Detail wird auf den Mitwirkungsbericht vom 26. Januar 2022 verwiesen.

5.3 Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) prüfte die Planung im Rahmen der Vorprüfung unter Einbezug weiterer Fachstellen auf deren Rechtmässigkeit und die Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben.

Im Nachgang zur Vorprüfung wurden die Genehmigungsvorbehalte der einzelnen Amts- und Fachstellen bereinigt. Insb. fand eine Voranfrage OLK, mit nachträglicher Überarbeitung der Unterlagen, statt.

5.4 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom DATUM bis DATUM können von Personen, die von der Planung betroffen sind, und von berechtigten Organisationen Einsprachen erhoben werden. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen sucht die Gemeinde mit allfälligen Einsprechenden nach Lösungen.

5.5 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung wird das Amt für Gemeinden und Raumordnung über allfällige unerledigte Einsprachen entscheiden.

Anhang

Anhang 1 Übersicht Parkplatzbelegung

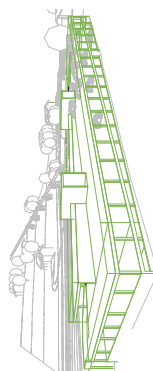
Übersicht Parkplatzbelegung Rothenbach Metsch

Basis: Hochrechnung aufgrund der Anzahl Ersteintritte, Grundlage 33 Zählungen zwischen 16/17 und 19/20

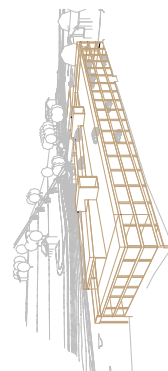
Winter 2016/2017	Anzahl Fahrzeuge			Anzahl Tage mit					
	# Betriebsstage	Min	Max	Durchschn.	> 800 Fahrzeuge	> 600 Fahrzeuge	< 600 Fahrzeuge	< 500 Fahrzeuge	< 400 Fahrzeuge
136	10	1087	345		8	29	107	101	92
					5.88%	21.32%	78.68%	74.26%	67.65%
2017/2018	123	24	977	348	7	16	99	94	79
					5.69%	13.01%	80.49%	76.42%	64.23%
2018/2019	112	16	1359	398	11	25	86	75	63
					9.82%	22.32%	76.79%	66.96%	56.25%
2019/2020	94	7	1219	443	12	27	67	59	53
					12.77%	28.72%	71.28%	62.77%	56.38%
Mittelwert			383.5		10	25	90	83	72
					8.54%	21.34%	76.81%	70.10%	61.13%

Anhang 2 Bewertung der Parkhaus-Varianten 11 – 14

Variante	Variante 11 - 10 Parkdecks	Variante 12 - 8 Parkdecks	Variante 13 - 6 Parkdecks	Variante 14 - 8 Parkdecks
Geschosse unter Terrain	1 Parkdeck	2 Parkdecks	1 Parkdeck	1 Parkdeck
Anzahl Parkplätze	450 PP	520 PP	375 PP	503 PP
Anlagekosten	11'000'000 CHF	12'320'000 CHF	9'380'000 CHF	12'275'000 CHF
Kennwert / PP - CHF pro PP	24'444.45 CHF/PP	23'692.30 CHF/PP	25'000 CHF/PP	24'400 CHF/PP
Zu- und Wegfahren	Erschlossen wird Parkdeck 02 und 04	Erschlossen wird Parkdeck B/C und G/H	Erschlossen wird Parkdeck 02 und 04	Erschlossen wird Parkdeck 02 und 04
Schneeräumung	Parkdecks 09/10 - ca. 2'156 m ²	Parkdecks G/H - ca. 3'355 m ²	Parkdeck 05/06 - ca. 2'893 m ²	Parkdeck 07/08 - ca. 2'893 m ²
Camper	nein	Parkdeck G/H möglich	Parkdeck 05 und 06 möglich	Parkdeck 07 und 08 möglich
Hochwasserschutz	Massnahmen notwendig	Massnahmen notwendig	Massnahmen notwendig	Massnahmen notwendig
Anzahl Parkdecks über Hochwasserschutzkote	ca. 8 Parkdecks - 316 PP	ca. 4 Parkdecks - 259 PP	ca. 4 Parkdecks - 249 PP	ca. 6 Parkdecks - 377 PP
Hindernisfrei	über Fahrgasse - alle	über Fahrgasse - alle	über Fahrgasse - alle	über Fahrgasse - alle
Gebäudeabmessung L x B	64,9m x 33,90m	66,20m x 50,70m	91,70m x 33,90m	91,70m x 33,90m
Gebäudehöhe (ohne TH)	15,25m	11,00m	9,35m	12,45m
GF	11'457 m ²	13'895 m ²	9'550 m ²	12'858 m ²
GF (inkl. Rampe & Treppe) / PP	25,46 m ² /PP	26,72 m ² /PP	25,46 m ² /PP	25,56 m ² /PP
Bemerkung	- Nicht ortsträglich in der Höhe - Landabtausch notwendig	- Landabtausch notwendig - Gebäudehöhe + Gebäudelänge + 520 PP	+ Ortsverträglich + Gebäudehöhe + tiefe Anlagekosten + geringer Aushub + geringste Aufbauten + Erreichen des obersten Decks - Landabtausch notwendig	+ Ortsverträglich in der Höhe und Seizung + 503 PP + 377 PP über Hochwasserschutzkote
Aushubvolumen	ca. 786 m ³	ca. 5'542 m ³	ca. 1'330 m ³	ca. 1'330 m ³
Wendemanöver	Auf Parkdeck 01 und 10	Auf Parkdeck A	Auf Parkdeck 01 und 06	Auf Parkdeck 01 und 08
Gesamtbewertung	- Ortsverträglichkeit - Camper - Landabtausch + weniger Fläche + Schneeräumung + geringer Aushub	- Landabtausch + Gebäudehöhe + Nur 1 Wendemanöver auf Deck A + 520 PP - hohe Anlagekosten	+ Ortsverträglichkeit + geringe GF + geringer Aushub + tiefe Anlagekosten - Landabtausch - Schneeräumung - 375 Parkplätze	+ Ortsverträglichkeit + geringer Aushub + 377 PP über Hochwasserschutzkote - Landabtausch - Schneeräumung - hohe Anlagekosten



Perspektive Variante 13



Perspektive Variante 14

Anhang 3 Flächenübersicht

Tabelle zu den Zonen pro Grundstück

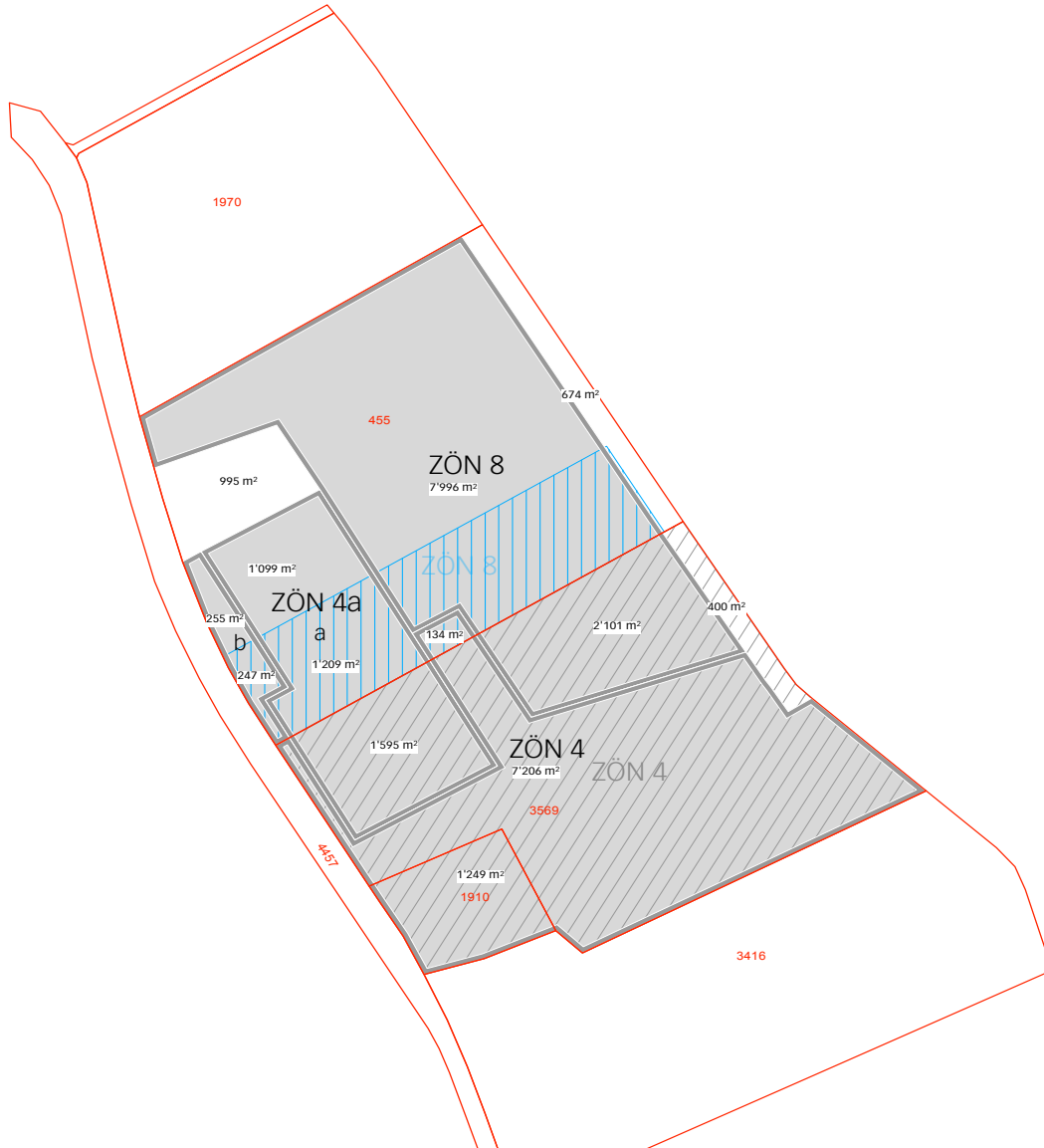
Parz. Nr.	Parz.-Fläche m ²
3569	11'305
455	12'608
Total	23'913

Parz. Nr.	Alter Zustand					Kulturland
	LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S .a	ZÖN 4a S .b	ZÖN 8	
3569	-	11'305	-	-	-	-
455	8'940	-	-	-	3'669	12'609
	8'940	11'305			3'669	12'609

Parz. Nr.	Neuer Zustand					Kulturland
	LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S .a	ZÖN 4a S .b	ZÖN 8	
3569	400	7'206	1'595	-	2'101	2'501
455	1'669	134	2'309	501	7'996	9'665
	2'069	7'340	3'904	501	10'097	12'166

Kulturland Differenz:						-443
Vergrösserung ZÖN 8:					6'429	
Verkleinerung ZÖN 4:		-3'965				
Neue ZÖN 4a:			3'904	501		
Verkleinerung LWZ:	-6'871					
Bauzone Differenz			440			

Schema zu den massgebenden Flächen



	Neuer Zustand ZÖN 4/4a S. a/4a S. b/8	8'589/3'904/501/10'097 m²
	Alter Zustand ZÖN 4	12'545 m²
	Alter Zustand ZÖN 8	3'669 m²
	Parzellen	