



KISSLING + ZBINDEN AG
INGENIEURE PLANER USIC

Bern | Spiez | Thun | Solothurn

Neubau Parkhaus Metsch

BERICHT UVP VORUN- TERSUCHUNG

**Überarbeitete Version vom 08.06.2026
basierend auf den Rückmeldungen der
Vorprüfung**

Lenk Bergbahnen, Gemeinde Lenk

IMPRESSUM

Auftraggeber

Lenk Bergbahnen, Badstrasse 1, 3775 Lenk
Projektleiter: Björn Luginbühl

Projekt

18.039 Neubau Parkhaus Metsch, UVP-Voruntersuchung

Berichtsnummer

31.200

Erstellungsdatum

26.07.2022

Pfad- und Dateiname

J:\18 Umwelt_Ökologie\18.039 UVP Voruntersuchung Parkhaus Metsch, Lenk\10
Ber\UVP VU_Überarbeitung per 06-
2026\18.039_UVP_VU_Parkhaus_Lenk_Metsch_2026-06-08_Final.docx

Fassung vom

08.06.2026


Bearbeitung ursprüngliche Version, Sept. 2022

Markus Knellwolf, Umweltingenieur MSc ETH, Projektbearbeitung
Christian Wüthrich, Umweltingenieur BSc FH, Qualitätskontrolle

Bearbeitung überarbeitete Version, Juni 2026

Céline Kummer, Geographin MSc, Projektbearbeitung
Markus Knellwolf, Umweltingenieur MSc ETH, Qualitätskontrolle

Q-Prüfung

Datum	08.06.2026
Unterschrift	

Verteiler

- Lenk Bergbahnen, Bauherrin
- Einwohnergemeinde Lenk, Planungsbehörde
- ecoptima, Raumplanungsbüro

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
1.1	Allgemeines	3
1.2	Angestrebter Terminplan	3
2	Verfahren	5
2.1	Massgebliches Verfahren, UVP-Pflicht	5
2.2	Erforderliche Spezialbewilligungen	5
3	Standort und Umgebung	7
4	Vorhaben	8
4.1	Beschreibung des Vorhabens	8
4.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung	11
4.3	Verkehrsgrundlagen	14
4.4	Beschreibung der Bauphase	15
5	Umweltrelevanzmatrix	16
6	Umweltauswirkungen	17
6.1	Luft	17
6.2	Lärm	20
6.3	Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall	24
6.4	Nichtionisierende Strahlung	25
6.5	Grundwasser	25
6.6	Oberflächengewässer	29
6.7	Entwässerung	30
6.8	Boden	34
6.9	Altlasten	37
6.10	Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	37
6.11	Umweltgefährdende Organismen	39
6.12	Störfallvorsorge / Katastrophenschutz	40
6.13	Naturgefahren	40
6.14	Wald	43
6.15	Flora, Fauna, Lebensräume	44
6.16	Landschaft und Ortsbild	45
6.17	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	47
7	Allgemeine Auflagen zum Pflichtenheft	48
8	Beurteilung	49
9	Literaturverzeichnis	50

1 EINLEITUNG

1.1 Allgemeines

Die Lenk Bergbahnen planen (in Zusammenarbeit mit der Goldbeck Rhomberg AG und Ecoptima AG) ein neues Parkhaus mit 476 neuen Parkplätzen (PP) bei der Talstation Metsch. Die neu geschaffenen Parkplätze ersetzen bestehende (Winter)-Parkplätze in der Ebene und ergänzen das bestehende Angebot an befestigten Plätzen, welches heute ca. 450 PP und zukünftig rund 800 PP umfasst.

Der Neubau wird u.a. nötig, weil ein bedeutender Anteil des heute bestehenden Winterparkplatzangebots auf unbefestigtem Boden liegt. Aufgrund von wärmeren und weniger schneereichen Wintern ist deren Betriebssicherheit zunehmend gefährdet. Die Parkplätze auf unbefestigten Flächen sind nur nutzbar, wenn der Boden gefroren ist oder genügend Schnee auf der Wiese liegt.

Zudem wird ein Teil der heutigen Parkplätze auf befestigtem Grund zukünftig nicht mehr zu Verfügung stehen, da in diesem Bereich ein Ressort in der Kur- und Hotelzone (ZPP 4) erstellt werden soll.

Dem aktuellen Planungsstand des Parkhauses ging ein ausführliches Variantenstudium [1] voraus, in welchem verschiedene Lösungsmöglichkeiten und Untervarianten geprüft wurden. Als Bestvariante resultierte Variante 14 mit einem Parkhaus mit nordwestlicher Ausrichtung entlang der Oberriedstrasse.

Parkhäuser mit mehr als 500 Abstellplätzen sind UVP-pflichtig. Da bereits eine Parkanlage mit einer Kapazität > 500 Plätze besteht, handelt es sich im vorliegenden Fall um eine Erweiterung einer UVP-pflichtigen Anlage.

Das vorliegende Dokument enthält die Berichterstattung zur UVP-Voruntersuchung. Die Rückmeldungen der Amts- und Fachstellen aus der Vorprüfung im Jahr 2024 sind in dieser überarbeiteten Version ebenfalls eingearbeitet. Die UVP-Hauptuntersuchung ist im Rahmen der weiteren Projektierung, parallel zur Erarbeitung des Bau-/Auflageprojekts des Parkhauses zu erarbeiten.

1.2 Angestrebter Terminplan

Für die raumplanerischen Zonenplanänderungen sowie für die Planung und den Neubau des Parkhauses wird Stand heute der in der nachfolgenden Tabelle festgehaltene Terminplan angestrebt.

Tabelle 1: angestrebter Terminplan

Bis Juni 2026	
Bis Frühjahr 2021	Erarbeitung der Studie „Parkhaus Metsch – Lenk“
Sept. 2020 – Mai 2021	Entwurf Zonenplanänderung, Ergänzung Baureglement und Erläuterungsbericht
23. Nov. 2021	Bereinigung und Beschlussfassung Gemeinde

9. Dez. – 10. Jan. 2022	Mitwirkung
Feb. – Juni 2022	Voranfragebeurteilung durch AGR
Juni – Aug. 2022	Ergänzung und Bereinigung, Gefahrgutachten, UVP-VU
September 2022	Freigabe Vorprüfung Gemeinderat
Sept. 2022 – Jan. 2025	Kantonale Vorprüfung
Sommer/Herbst 2025	Bereinigung Vorprüfungsvorbehalte mit OLK
Ab Juni 2026	
Frühling/Sommer 2026	Bereinigung nach Vorprüfung / Freigabe Auflage Gemeinderat
Anschliessend	Evtl. Einspracheverhandlungen Beschluss Gemeinderat
Herbst 2026	Beschlussfassung (Urnenabstimmung)
Anschliessend	Genehmigung AGR
Anschliessend	Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt Parkhaus, inkl. UVP-Hauptuntersuchung
Anschliessend	Baubewilligungsverfahren inkl. Einspracheverhandlungen (falls nötig)
Anschliessend	Baubewilligung und Baustart

2 VERFAHREN

2.1 Massgebliches Verfahren, UVP-Pflicht

Mit der vorliegenden Planung soll ein Parkhaus mit rund 480 Parkplätzen realisiert werden. Von den heute bestehenden rund 450 Parkplätzen auf befestigtem Grund, bleiben auch nach dem Bau des Parkhauses rund 300 Plätze nutzbar, was einem Total von neu rund 800 witterungsunabhängigen Plätzen entspricht. Letztere sollen an einzelnen Spitzentagen im Winter nach wie vor mit Winterparkplätzen (auf landwirtschaftlich bewirtschaftetem Land) erweitert werden können. Im Bedarfsfall können so bis zu 1'200 Fahrzeugabstellplätze angeboten werden können.

Gemäss Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ist für Parkhäuser und -plätze mit einer Kapazität grösser als 500 Motorwagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Da bei der Gondelbahn Stand-Xpress bereits heute Parkanlagen bestehen, welche diese Grössenordnung überschreiten (Winterparkplätze miteingerechnet), handelt es sich im vorliegenden Fall um die Änderung einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage gemäss Art. 2 Abs. 1 UVPV.

Das massgebende Verfahren zur Bewilligung des Parkhauses ist das Baubewilligungsverfahren. Die Genehmigungsbehörde ist das Regierungstatthalteramt Obersimmental-Saanen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung stellt einen integralen Bestandteil des Baugesuchs dar und ist daher parallel zur Ausarbeitung des Bau-/Auflageprojekts (SIA-Phase 32/33) zu erarbeiten. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) der UVP-Hauptuntersuchung ist Bestandteil des Baubewilligungsdossiers und als solches auflage- und bewilligungspflichtig.

Im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung werden die relevanten Umweltaspekte anhand des konkret geplanten Vorhabens im Detail geprüft. Dabei geht es darum die Auswirkungen des Projekts auf die verschiedenen Aspekte zu prüfen und – falls nötig – Massnahmen zu definieren. Dies mit dem Ziel das Bauvorhaben so umzusetzen, dass das Umweltrecht eingehalten werden kann.

2.2 Erforderliche Spezialbewilligungen

Im Rahmen des Planungs- und Bewilligungsprozesses müssen voraussichtlich folgende Spezialbewilligungen eingeholt werden:

- Gewässerschutzbewilligung nach Art. 19 Abs. 2 GSchG und Art. 32 GSchV aufgrund von Anlagen und Tätigkeiten in den besonders gefährdeten Bereichen (Gewässerschutzbereich A_U)
- Ausnahmbewilligung gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der GSchV für den Bau von Anlagen unter dem mittleren Grundwasserspiegel
- Einleitung und Versickerung von Abwasser nach Art. 7 GSchG und Art. 6 bis 8 GSchV

- Waldrechtliche Bewilligung zur Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes nach Art. 17 WaG und Art. 25 - 27 KWaG sowie Art. 34 KWaV
- Ggf. Ausnahmegewilligung für Bauen innerhalb des Gewässerraums nach Art. 41 c GSchV → bei Einleitung von Sauberwasser der Parkanlage in ein Oberflächengewässer
- Ggf. Wasserbaupolizeiliche Ausnahmegewilligung nach Art. 48 WBG und Art. 39a WBV → bei Einleitung von Sauberwasser der Parkanlage in ein Oberflächengewässer
- Ggf. Fischereirechtliche Bewilligung für technische Eingriffe in ein Gewässer nach Art. 8 BGF → bei Einleitung von Sauberwasser der Parkanlage in ein Oberflächengewässer
- Ggf. Ausnahmegewilligung für Eingriffe in die Ufervegetation gemäss Art. 18 Abs. 1bis und 1ter, Art. 21 und 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1.7.1966 und Art. 12, Art. 13 Abs. 3 und Art. 17 der kantonalen Naturschutzverordnung vom 10.11.1993. → bei Beanspruchung von Ufervegetation für den Bau einer Entwässerungsleitung in ein Oberflächengewässer

Im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ist die Liste der hier genannten Spezialbewilligungen zu überprüfen und auf die dann aktuelle Planung abzustimmen.

3 STANDORT UND UMGEBUNG

Die Talstation der 10-er Gondelbahn Stand-Xpress und die dazugehörigen Parkplätze liegen südöstlich vom Dorfzentrum Lenk. Die Gondelbahn Stand-Xpress dient als Hauptzubringerbahn aus der Lenk für das gemeinsam mit den Bergbahnen Adelboden betriebene Mittelgebiet "Metsch-Bühlberg-Hahnenmoos-Silleren-Chuonisbärgli" und ist somit von hoher touristischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung für die gesamte Schneesport- und Tourismusregion Adelboden-Lenk.

Das neue Parkhaus Metsch kommt bei der Talstation des Stand-Xpress und teilweise im Bereich der heute bestehenden Parkplätze zu stehen. Der Projektperimeter beschränkt sich auf das Areal des neuen Parkhauses. In unmittelbarer Nähe werden zudem für den Bau gewisse Flächen temporär beansprucht (Baugrubenabschlüsse, Baustellenerschliessung und -installationen).

- Objekt:** Parkhaus für 476 Abstellplätzen und zusätzlich ca. 10 Camperstellplätze
- Dimensionen:** Max. Gebäudelänge 92.2 m, max. Gebäudebreite 41.5 m, max. Fassadenhöhe 14.1 m, min. Überbauungsziffer 60%
- Standort:** Nördlich angrenzend an die Liegenschaft Oberriedstrasse 27, 3775 Lenk
- Parzellen:** Nr. 3569 und Nr. 455
- Koordinaten:** 2'601'340 / 1'143'423

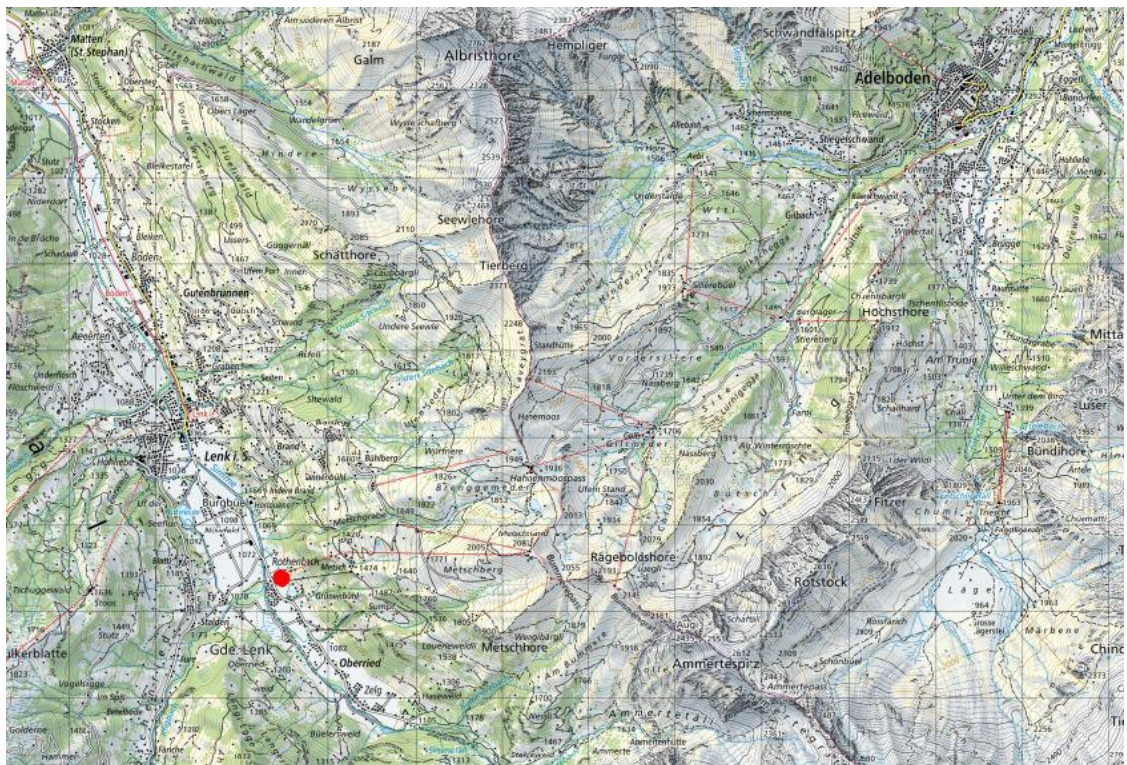


Abbildung 1: Kartenausschnitt, roter Punkt = Projektstandort, Quelle: swisstopo

4 VORHABEN

4.1 Beschreibung des Vorhabens

4.1.1 Bedarfsanalyse

Für den motorisierten Individualverkehr bestehen heute bei der Talstation Stand-Xpress rund 450 Parkplätze auf befestigtem Grund (witterungsunabhängig) und 300 bis 350 zonenkonforme Überlauf-Winterparkplätze auf Landwirtschaftsland. Damit besteht eine Gesamtkapazität von rund 800 PP. In der Vergangenheit musste die Gesamtkapazität an vereinzelt Spitzentagen auf über 1200 PP ausgereizt werden. Dies erfolgte jeweils mit entsprechender Parkplatzeinweisung (optimiertes, sehr enges Parkieren) und der zusätzlichen Parkplatzeinweisung auf der gesamten Parzelle Nr. 455 (Landwirtschaftsland).



Abbildung 2: Überbelegung des Parkplatzangebots an einzelnen Spitzentagen in der Vergangenheit. Die gesamte Parzelle Nr. 455 ist belegt.

Dem aktuellen Planungsstand des Parkhauses ging eine Bedarfsanalyse seitens der Lenk Bergbahnen voraus. Konkret wurde mit Autozählungen und anhand der Statistik von Ersteintritten des Stand-Xpress eine Hochrechnung der Parkplatzbelegung im Winter gemacht. Im Durchschnitt wurden in den Wintern 2016/2017 bis 2019/2020 an jeweils 10 Tagen pro Jahr mehr als 800 Parkplätze benötigt und somit nicht zonenkonforme Überlaufparkplätze erforderlich, Tendenz eher steigend [2].

Basierend auf dieser statistischen Grundlage sowie aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Sommertourismus, mit dem Bedürfnis nach mehr befestigten und witterungsunabhängigen Abstellplätzen, wurde der Bedarf der zukünftigen Parkplatzkapazitäten festgelegt. Letzterer liegt bei rund 800 Parkplätzen (PP) auf festem Grund, welcher an Spitzentagen mit zonenkonformen Überlaufparkplätzen (offizielle Winterparkplätze auf nicht befestigtem Grund) auf eine maximale Gesamtkapazität von 1'200 PP erweitert werden kann.

Die statistischen Erhebungen und die Bedarfsanalyse wurden ohne Miteinbezug des öffentlichen Verkehrs und einen möglichen Ausbau des ÖV-Angebots gemacht. Es ist

deshalb nicht abschliessend geklärt ob und in welchem Ausmass ein allfälliger Ausbau des ÖV-Angebots den Bedarf an Parkplätzen reduzieren könnte.

Die Gründe, weshalb die Lenk Bergbahnen den ÖV nicht in die Bedarfsanalyse integriert haben, liegen einerseits bei der dezentralen Siedlungsstruktur der Lenk und andererseits bei der Tatsache, dass für die meisten Tagestouristen (im Winter), die Anreise mit dem ÖV wenig attraktiv ist und auch nach allfälligen Taktverdichtungen unattraktiv bleiben würde. Dies weil bei der Anreise mit dem ÖV mehrmals mit einer kompletten Winter-sportausrüstung umgestiegen werden muss.

Die erwähnte dezentrale Siedlungsstruktur führt in der Lenk zudem zu weiten Distanzen zur jeweils nächsten ÖV-Haltestelle. Das macht die Benützung vom ÖV auch für Aufenthaltsgäste wenig attraktiv. Eine Verdichtung des Haltestellennetzes ist in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten. Dies aufgrund der Tatsache, dass für die Festlegung von Haltestellen die Anzahl der ständigen Einwohner/-innen die massgebende Messgrösse darstellt (gemäss eidgenössischer Verordnung über die Personenbeförderung VPB und der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr AGV).

Detailliertere Angaben zur Bedarfsanalyse sind dem Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV «Änderung ZöN 4 'Talstation und Parkhaus Metschbahn' und ZöN 8 'Winterparkplatz'» [2] zu entnehmen.

4.1.2 Variantenstudium und Bestvariante

Basierend auf der Bedarfsanalyse wurden im Rahmen eines Variantenstudiums [1] verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft. Neben dem Neubau eines Parkhauses wurde auch die alljährliche Erstellung von Winterparkplätzen auf Holzrosten geprüft.

Als Bestvariante soll nun auf dem Areal der Talstation vom Stand-Xpress und der bestehenden Parkplätze der Bau eines Parkhauses mit nordwestlicher Ausrichtung, entlang der Oberriedstrasse, realisiert werden (vgl. Abbildung 3 bis Abbildung 5). Im Westen parallel abgesetzt zur Westfassade des Parkhauses ist eine Fläche für das Stationieren von Camper-Abstellplätzen vorgesehen.



Abbildung 3: Ausschnitt aus Gestaltungskonzept-Plan - geplantes Parkhaus (4 Ebenen, 476 PP), Quelle: Landplan AG. Stand: 28.04.2026.



Abbildung 4: Quer- und Längsschnitt durch das geplante Parkhaus, Quelle: Goldbeck Rhomberg



Abbildung 5: Südost- und Südwest-Ansicht des geplanten Parkhauses, Quelle: Goldbeck Rhomberg

4.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Das Vorhaben des neuen Parkhauses tangiert weder eidgenössische, kantonale noch regionale Planungsvorhaben. Weiter bestehen auch keine Konflikte zu Flächen und Objekten von Bundesinventaren.

Im kantonalen Richtplan ist Parzelle Nr. 455 grösstenteils als Streusiedlungsgebiet aus-
 geschieden. Dieses überlagert sich teilweise mit der Zone für öffentliche Nutzungen
 (ZöN) 8, welche die Winterparkplätze «auf der grünen Wiese» beinhaltet (vgl. Abbildung
 6).

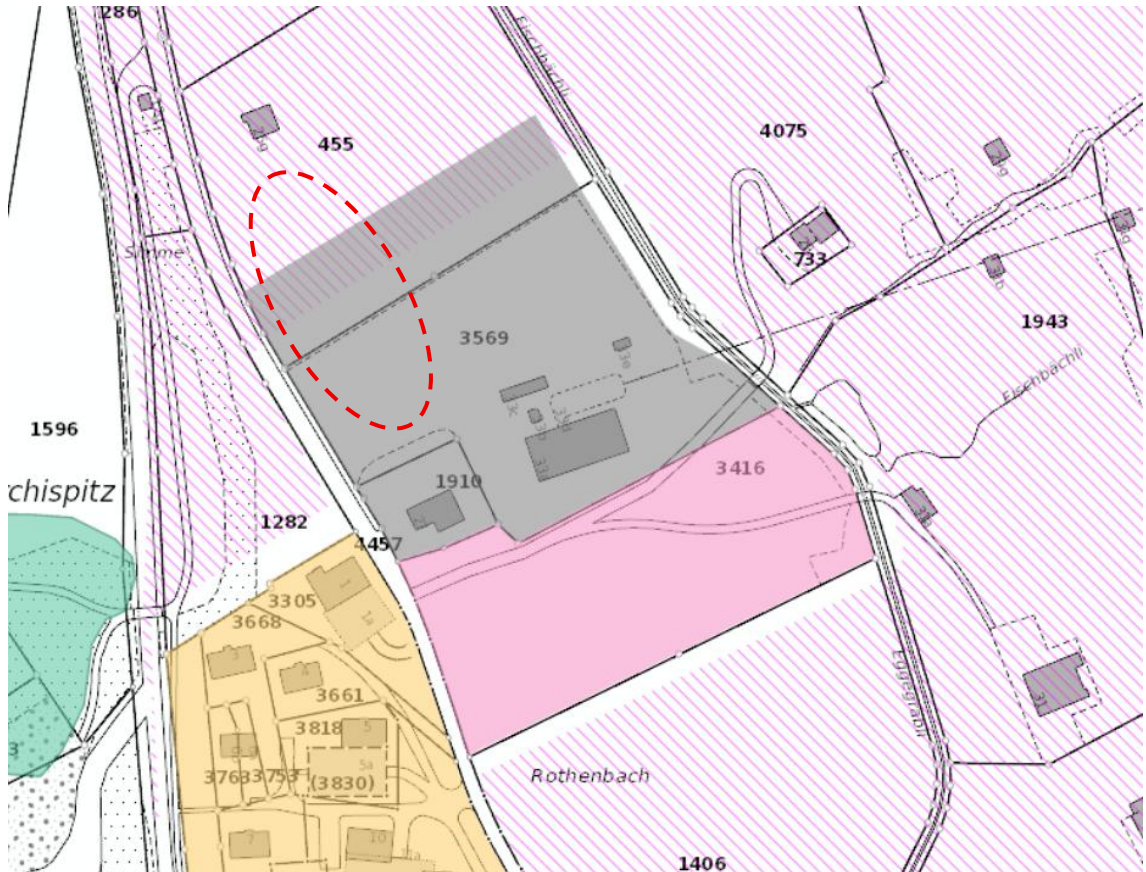


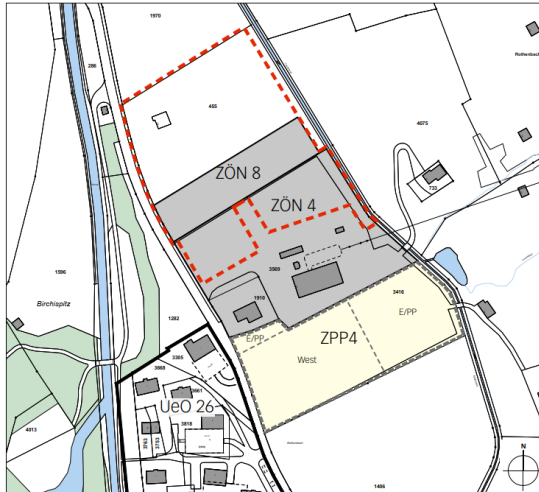
Abbildung 6: Richtplankarte (Auszug elektronisches Richtplan-Informationssystem – Stand vom 01.06.2026), pink schraffiert = Streusiedlungsgebiet, grau = Zonen mit öffentlicher Nutzung ZöN 4 und ZöN 8, pink = Kur- und Hotelzone, orange = Wohnzone W2, grün = Waldnaturland, rot gestrichelt = Lage neues Parkhaus

Neben dem ausgewiesenen Streusiedlungsgebiet sind keine weiteren raumplanerisch benannte, kantonale oder kommunale Flächen oder Objekte betroffen. Insbesondere sind keine Inventarflächen oder Naturschutzgebiete tangiert.

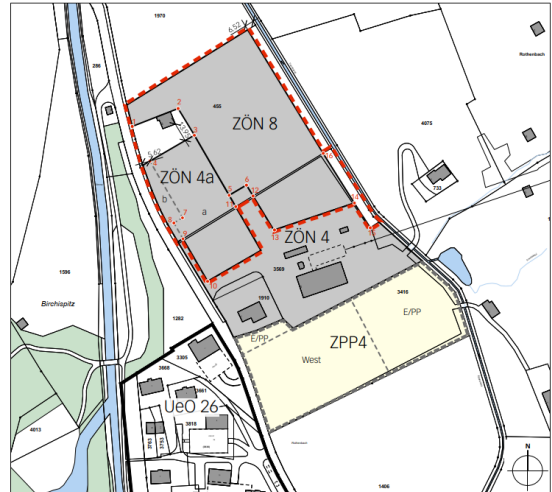
Die Lage des neu geplanten Parkhauses tangiert die heutige ZöN 4, ZöN 8 und Kulturland, ausgewiesen als Streusiedlungsgebiet. Damit sind aktuell die raumplanerischen Voraussetzungen für den Bau des Parkhauses noch nicht gegeben. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, sind im laufenden planungsrechtlichen Verfahren Änderungen bei den Zonen für öffentliche Nutzungen (ZöN) vorgesehen. Konkret sollen eine Änderung des Zonenplans sowie eine Ergänzung des kommunalen Baureglements vorgenommen werden.

Das Baureglement wird mit einer neuen ZöN 4a «Parkhaus Metsch mit Nebennutzungen zum Bahnbetrieb und Lagerraum für Bahnnebenutzungen» ergänzt und die ZöN 4, 4a und 8 werden im Zonenplan neu angeordnet (vgl. Abbildung 7).

Alter Zustand



Neuer Zustand



Legende

	Perimeter der Zonenplanänderung
Inhalte:	
	ZÖN Zone für öffentliche Nutzungen (mit Zonen- und Sektorengrenze)
	LWZ Landwirtschaftszone

Hinweise:

	UeO Überbauungsordnung
	ZPP Zone mit Planungspflicht (mit Sektorengrenze)
	Wald
	Gewässer (offen / unterirdisch)

Abbildung 7: Auszug geplante Zonenplanänderung, Stand per April 2026, Quelle: ecoptima AG

Mit der geplanten Zonenplanänderung wird die Landwirtschaftszone ggü. heute um 6'871 m² zulasten einer Vergrößerung der ZÖN verkleinert. Da jedoch der Hauptteil dieses Verlusts auf die Vergrößerung der ZÖN 8 «Winterparkplätze», ohne bauliche Massnahmen und Versiegelung des Bodens, zurückzuführen ist und zusätzlich ein beachtlicher Teil der heute befestigten Fläche der ZÖN 4 rückgebaut, rekultiviert und in ZÖN 8 überführt wird, kann der effektive Kulturlandverlust mit 443 m² in geringem Ausmass gehalten werden (vgl. Tabelle 2 und Abbildung 8). Damit wird dem richtplanerischen und gesetzgeberischen Ziel eines haushälterischen Umgangs mit Boden und Kulturland aktiv nachgelebt.

Tabelle 2: Flächenbilanz pro Parzelle und Zone, Quelle: ecoptima AG

Parz. Nr.	Alter Zustand					Kulturland	Parz. Nr.	Neuer Zustand					Kulturland	
	LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S. a	ZÖN 4a S. b	ZÖN 8			LWZ	ZÖN 4	ZÖN 4a S. a	ZÖN 4a S. b	ZÖN 8		
3569	-	11'305	-	-	-	-	3569	400	7'206	1'595	-	2'101	2'501	
455	8'940	-	-	-	3'669	12'609	455	1'669	134	2'309	501	7'996	9'665	
	8'940	11'305			3'669	12'609		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
Verkleinerung LWZ:														-6'871
Bauzone Differenz														440

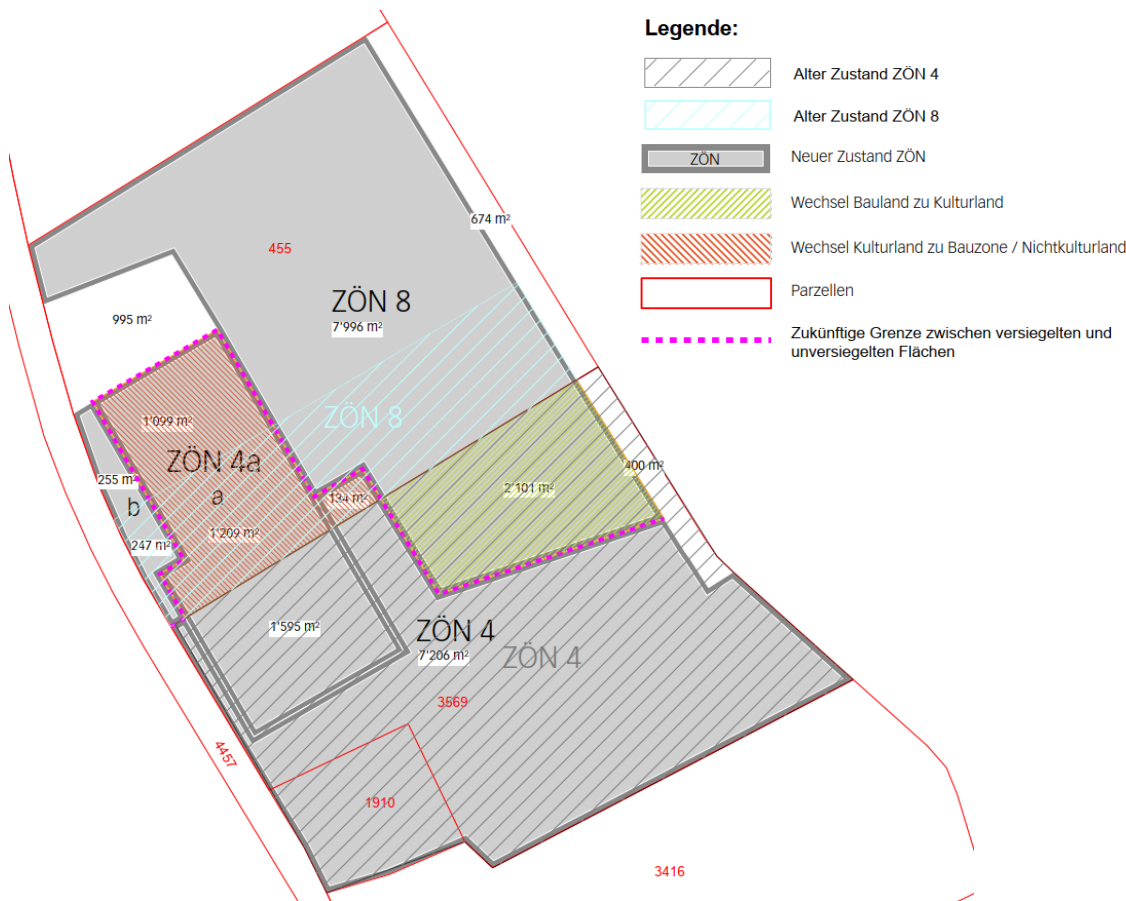


Abbildung 8: Zukünftige Grenze zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen (Bilanz Kulturland), Quelle Grundplan: ecoptima AG.

4.3 Verkehrsgrundlagen

Die Talstation der Gondelbahn Stand-Xpress ist mit dem öffentlichen Verkehr (Zug und Bus) ab Bern in rund 2 h und ab Thun in rund 1.5 h ganztags erreichbar.

Die Talstation des Stand-Xpress wird in der Wintersaison zudem 3x pro Stunde mit dem Ortsbus angefahren.

Für den motorisierten Individualverkehr bestehen heute rund 450 Parkplätze auf befestigtem Grund (witterungsunabhängig) und 300 bis 350 zonenkonforme Überlauf-Winterparkplätze auf Landwirtschaftsland. Damit besteht eine Gesamtkapazität von rund 800 PP. Basierend auf der Bedarfsanalyse (vgl. Kapitel 4.1.1) soll letztere neu auf 1'200 PP (800 befestigt und 400 unbefestigt) erhöht werden.

Mit dem Bau des Parkhauses und zu dessen Amortisierung ist die Einführung eines Parkplatzbewirtschaftungssystems mit Barrieren und einem Leitsystem vorgesehen. Damit werden die prioritäre Belastung des Parkhauses und der befestigten Parkplätze (ggü. den Winterparkplätzen auf unbefestigtem Grund und mit längeren Wegen zur Gondelbahn) sowie eine zonenkonforme Parkierung sichergestellt [2].

4.4 Beschreibung der Bauphase

Die Bauphase des neuen Parkhauses wird voraussichtlich folgende Arbeiten und Bauphasen beinhalten:

- Vorbereitungs- und Baustelleninstallationsarbeiten
- Erstellen von Baupisten (Kies) auf unversiegelten Flächen, welche für die Erschliessung der Baugrube nötig sind
- Asphaltaufbruch und Rückbau der befestigten Flächen im Bereich vom Parkhaus/ der Baugrube
- Bodenabtrag im Bereich vom Parkhaus/ der Baugrube und Wiederanlegen am Verwertungsort innerhalb (Rekultivierungsfläche ZöN 4) oder ausserhalb Projektperimeter (externer Verwertungsort)
- Aushubarbeiten und Erstellung der Baugrube mit Wasserhaltung
- Tiefbauarbeiten für Ver- und Entsorgungsleitungen
- Erstellung der Pfahlfundation und Bodenplatte im Grundwasser
- Stahlbetonbau und Hochbau (in Modul-/ Komponentenbauweise) inkl. Haustechnik
- Umgebungsarbeiten inkl. Bodenaufbau, Rekultivierung und Ansaat bei der Rekultivierungsfläche und um das Parkhaus herum

In der aktuellen Planungsphase (SIA 31, Vorprojekt / UVP-Voruntersuchung) besteht lediglich ein grobes Terminprogramm und noch kein Bauprogramm.

5 UMWELTRELEVANZMATRIX

Aufgrund der Abklärungen ergibt sich für die einzelnen Umweltbereiche eine unterschiedliche Relevanz. Dies ist nachgehend als Übersicht zusammengestellt und anschliessend wo nötig begründet.

Tabelle 3: Umweltrelevanzmatrix

	Luftreinhaltung	Lärm	Erschütterung / abgestrahlter Körperschall	Nichtionisierende Strahlung	Grundwasser	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme	Entwässerung	Boden	Alllasten	Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	Umweltgefährdende Organismen	Störfallvorsorge / Katastrophenschutz	Naturgefahren	Wald	Flora, Fauna; Lebensräume	Landschafts- und Ortsbildschutz (inkl. Lichtemissionen)	Kulturdenkmäler, Archäologische Stätten	Umweltbaubegleitung
Bauphase	▲	▲	▲	x	▲	▲	▲	▲	x	▲	▲	x	▲	x	▲	-	x	Ja
Betriebsphase	-	-	-	x	▲	▲	▲	▲	x	▲	▲	x	▲	▲	-	▲	x	Nein

Legende	x	Umweltbereich durch Projekt nicht tangiert.
	-	Die gesetzlichen Vorgaben können ohne Massnahmen eingehalten werden.
	▲	Die gesetzlichen Vorgaben können mit Massnahmen eingehalten werden.

6 UMWELTAUSWIRKUNGEN

6.1 Luft

Zur Bestimmung der Luftqualität werden in der Regel die Belastungen von Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und Ozon (O₃) beurteilt. Wobei NO₂ oft als Leitschadstoff für die Luftbelastung dient.

6.1.1 Ausgangszustand

In der Gemeinde Lenk und ihren Nachbargemeinden besteht keine Messstation für Luftqualitätsmessungen. Die Einschätzung zur bestehenden Luftqualität erfolgt deshalb mit annähernden, allgemeingültigen Aussagen und dem Blick auf Vergleichsregionen.

Die Nordwestschweizer Kantone Aargau, Bern, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn, publizieren seit 2015 jeweils gemeinsam einen Jahresrückblick über die Luftqualität und betreiben mit luftqualitaet.ch und berichte.luftqualitaet.ch gemeinsame Webseiten, wo sie die Messdaten ihrer Messstationen zur Verfügung stellen.

Auf luftqualitaet.ch wird zur Einordnung der Messdaten und zu deren Beschreibung zwischen folgenden Regionen unterschieden: «Land», «Land verkehrsbelastet», «Agglomeration», «Agglomeration verkehrsbelastet», «Stadt» und «Stadt verkehrsbelastet».

Die Gemeinde Lenk und der Projektperimeter bei der Talstation Gondelbahn Stand-Xpress sind der Region «Land» zuzuweisen. Davon abgeleitet kann die Belastung der Luft mit NO₂ im Projektperimeter als gering bezeichnet werden. Die langjährigen Vergleichsmessungen der Nordwestschweizer Kantone zeigen, dass die Belastung von ländlichen, nicht verkehrsbelasteten Regionen, mit Blick auf die Jahresmittelwerte deutlich unter dem Grenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) von 30 µ/m³ liegen (vgl. Abbildung 9).

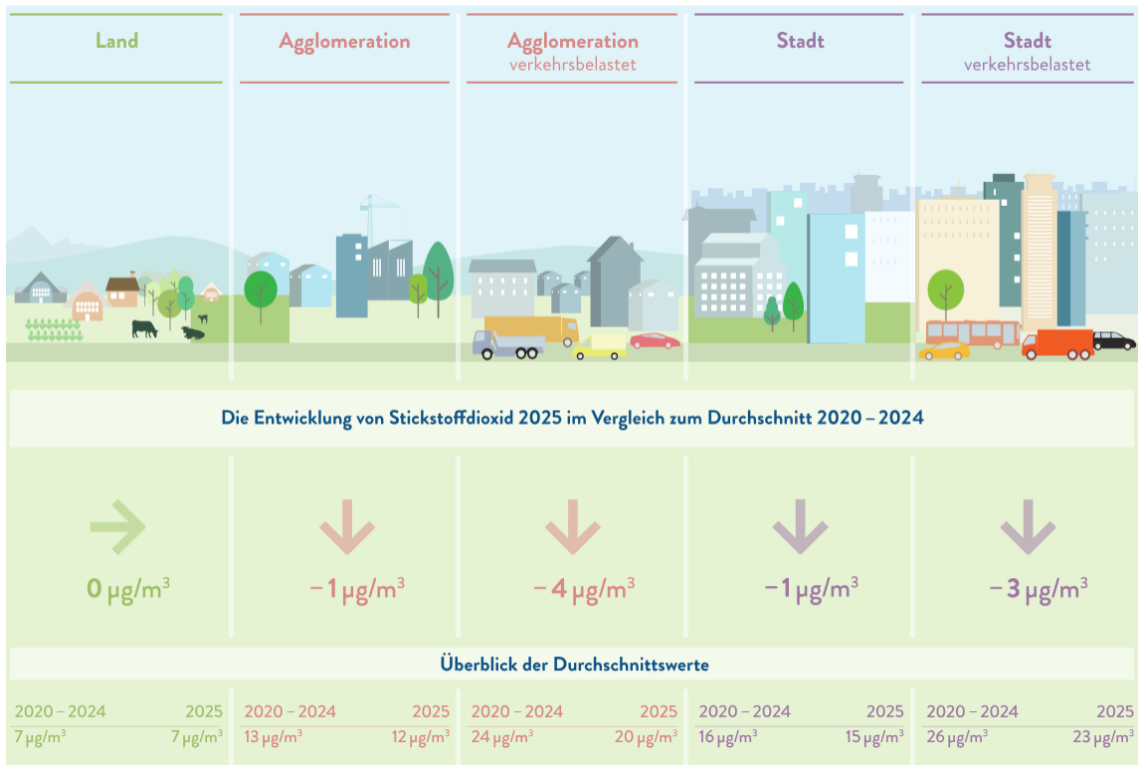


Abbildung 9: Messdaten zur NO₂-Belastung in den Nordwestschweizer Kantonen, Quelle: luftqualitaet.ch

6.1.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Während dem Bau sind Geräte und Maschinen mit Verbrennungsmotoren im Einsatz. Lokal steigt die Emission von Luftschadstoffen daher an. Zudem werden die Baustellen-transporte mit Lastwagen abgewickelt, was zu weiteren Luftschadstoffemissionen führt.

Massgebend für die Beurteilung der Luftschadstoffemissionen während der Bauphase sind die BAFU-Richtlinien «Luftreinhaltung auf Baustellen» [3] und «Luftreinhaltung bei Bautransporten» [4]. In folgenden Tabellen sind die projektrelevanten Details gemäss [3] zusammengestellt.

Tabelle 4: Beurteilung Luftschadstoffemissionen, Quelle: [3]

	Lage	Dauer	Fläche	Kubaturen
Kriterien für Massnahmenstufe B ¹⁾	ländlich	> 1.5 Jahre	> 10'000 m ²	> 20'000 m ³
	Innenstädtisch	> 1 Jahr	> 4'000 m ²	> 10'000 m ³
Einordnung Projekt Parkhaus Metsch	ländlich	< 1.5 A	< 10'000 m ² A	< 20'000 m ³ A
Gesamtbeurteilung Projekt	Massnahmen- stufe	A		

¹⁾ gemäss Richtlinie Luftreinhaltung auf Baustellen [3]

Gemäss Beurteilung nach der BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» gilt Massnahmenstufe A. Demzufolge gelten die Basisanforderungen. Das heisst Maschinen,

Geräte und Arbeitsprozesse entsprechen mindestens der Normalausrüstung und der üblichen Prozessanwendung («gute Baustellenpraxis»).

Bzgl. Bautransporten erfolgt eine Klassifizierung gemäss der Richtlinie «Luftreinhaltung bei Bautransporten» [4] in grosse und andere Baustellen. Sogenannt grosse Baustellen verursachen relevante Bautransport-Emissionen und bedingen spezifische Massnahmen zur Emissionsbegrenzung. Eine Baustelle gilt als gross, wenn mindestens eines der Kriterien in Tabelle 5 erfüllt, ist.

Tabelle 5: Kriterien für grosse Baustellen gemäss BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» [4]

Grösse und Dauer	Linienbaustelle	> 500 m
	Bauarealfläche	> 5'000 m ²
	Umbautes Hochbauvolumen	> 10'000 m ³
	Aushubvolumen	> 20'000 m ³
	Intensive Bauzeit bzw. Betriebszeit	> 1 Jahr

Das Projekt Parkhaus Metsch umfasst ein umbautes Hochbauvolumen von mehr als 10'000 m³. Damit ist das Vorhaben als grosse Baustelle zu klassifizieren. Demnach gelten die in der Richtlinie festgehaltenen Maximal- und Zielwerte für die spezifischen Emissionen von NO_x und CO₂. Diese liegen für NO_x bei 20 g/m³ (Maximalwert) bzw. 10 g/m³ (Zielwert) und für CO₂ bei 2'500 g/m³ bzw. 1'300 g/m³.

Die detaillierten Massnahmen zur Minimierung der projektbedingten Luftschadstoffemissionen sind im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung zu definieren.

Betriebsphase

Während der Betriebsphase hängt die effektive Belastung mit Luftschadstoffen neben den Witterungsverhältnissen vor allem vom jeweiligen Tagesverkehrsaufkommen ab.

Die Hauptmotivation für den Bau des Parkhauses aus Sicht der Lenk Bergbahnen ist die Entschärfung der heutigen, teils unbefriedigenden Parkier- und Abstellsituation vor Ort. Der Bau des Parkhauses trägt jedoch, zusammen mit der vor ein paar Jahren bereits erfolgten Erneuerung der Gondelbahn, zur Attraktivitätserhaltung und -steigerung des Tourismusangebots und somit zu einer möglichen Zunahme beim Publikumsverkehr bei. Ob und in welchem Ausmass der Bau des Parkhauses an sich einen Anziehungseffekt (Parkieren bei der Gondelbahn Stand-Xpress anstatt woanders im Gebiet) hat und somit zu einer Zunahme des lokalen Verkehrsaufkommens führt ist kaum quantifizierbar. Die Lenk Bergbahnen selbst rechnen wegen des Baus des Parkhauses nicht mit höheren Besucherzahlen, da der Auslöser von Fahrten nicht die Parkieranlage, sondern die bestehende Bahn bzw. das bestehende Skigebiet ist.

Mit der Eröffnung des Parkhauses wird die Genossenschaft Lenk Bergbahnen eine Parkplatzbewirtschaftung für die Abstellplätze einführen. Mit der Parkplatzbewirtschaftung wird erwartet, dass Aufenthaltsgäste und die Einwohner/-innen der Gemeinde Lenk vermehrt die ÖV-Busse benutzen werden (gratis für Einwohner/-innen und kurtaxzahlende Übernachtungsgäste), um zur Talstation zu fahren, anstatt dies mit dem privaten Wagen zu tun [5]. Dies dürfte sich im Betrieb generell leicht positiv auf die lokalen Luftschadstoffemissionen in der Lenk auswirken.

Dennoch sind gemäss dem Fachbericht Immissionsschutz (Stand Vorprüfung) [14] die lokalen Belastbarkeiten des Projekts anhand der Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten» zu beurteilen.

6.1.3 Pflichtenheft

Tabelle 6: Pflichtenheft Luft, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
Luft-01	Quantitative Abschätzung der Bautransportemissionen anhand der Anzahl Fahrten, Routen, Zielorte und Emissionsfaktoren. Aufzeigen wie die Maximalwerte der spezifischen Emissionen gemäss Richtlinie «Luftreinhaltung bei Bautransporten» eingehalten werden können.
Luft-02	Definition der spezifischen Massnahmen zur Luftreinhaltung bzw. zur Minimierung der Umweltbelastung während der Bauphase z.H. der Submission/Ausführung.
Luft-03	Im Rahmen der Hauptuntersuchung ist eine Prüfung der lokalen Belastbarkeiten des Vorhabens, unter Anwendung der Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten» zu beurteilen.

6.2 Lärm

6.2.1 Ausgangszustand

Strassenlärm

Für die Lenkstrasse zwischen St. Stephan und der Gemeinde Lenk wird auf dem kantonalen Geoportal ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 3001 – 4000 Fahrzeugen angegeben. Für die Oberriedstrasse ab Lenk liegen keine statistischen Angaben vor.

Im Projektperimeter und in dessen näheren Umgebung gelten aktuell und in Zukunft folgende Lärmempfindlichkeitsstufen (ES):

- ZöN 4, Talstation und Parkplatz Metschbahn: ES IV
- ZöN 4a, neues Parkhaus Metschbahnen mit Nebennutzungen: ES III
- ZöN 8 Winterparkplätze: ES IV
- ZPP 4, Metschbahnen: ES III
- Wohnquartier Rothenbach: ES II

Die Belastungsgrenzwerte für Strassenlärm sind für die Lärmempfindlichkeitsstufen II, III und IV wie in der Folge dargelegt, definiert [Lärm in dB(A)].

Lärmempfindlichkeitsstufe II (ES II):

- Planungswert Tag 55 dB, Nacht 45 dB
- Immissionsgrenzwert Tag 60 dB, Nacht 50 dB
- Alarmwert Tag 70 dB, Nacht 65 dB

Lärmempfindlichkeitsstufe III (ES III):

- Planungswert Tag 60 dB, Nacht 50 dB
- Immissionsgrenzwert Tag 65 dB, Nacht 55 dB
- Alarmwert Tag 70 dB, Nacht 65 dB

Lärmempfindlichkeitsstufe IV (ES IV):

- Planungswert Tag 65 dB, Nacht 55 dB
- Immissionsgrenzwert Tag 70 dB, Nacht 60 dB
- Alarmwert Tag 75 dB, Nacht 70 dB

Gemäss den Modellresultaten sonBASE vom Bundesamt für Umwelt liegt die bestehende Lärmbelastung durch Strassenverkehr am Tag auf der Oberriedstrasse bei 55 bis 65 dB und bei angrenzenden Gebäuden sowie im Projektperimeter (Baufeld) des neuen Parkhauses zwischen 45 und 55 dB. In der Nacht liegen die modellierten Werte bei 45 bis 55 dB auf der Strasse und bei 40 bis 50 dB neben der Strasse. Damit werden im IST-Zustand die Immissionsgrenzwerte der genannten Gebiete mit den Lärmempfindlichkeitsstufen II, III und IV eingehalten.

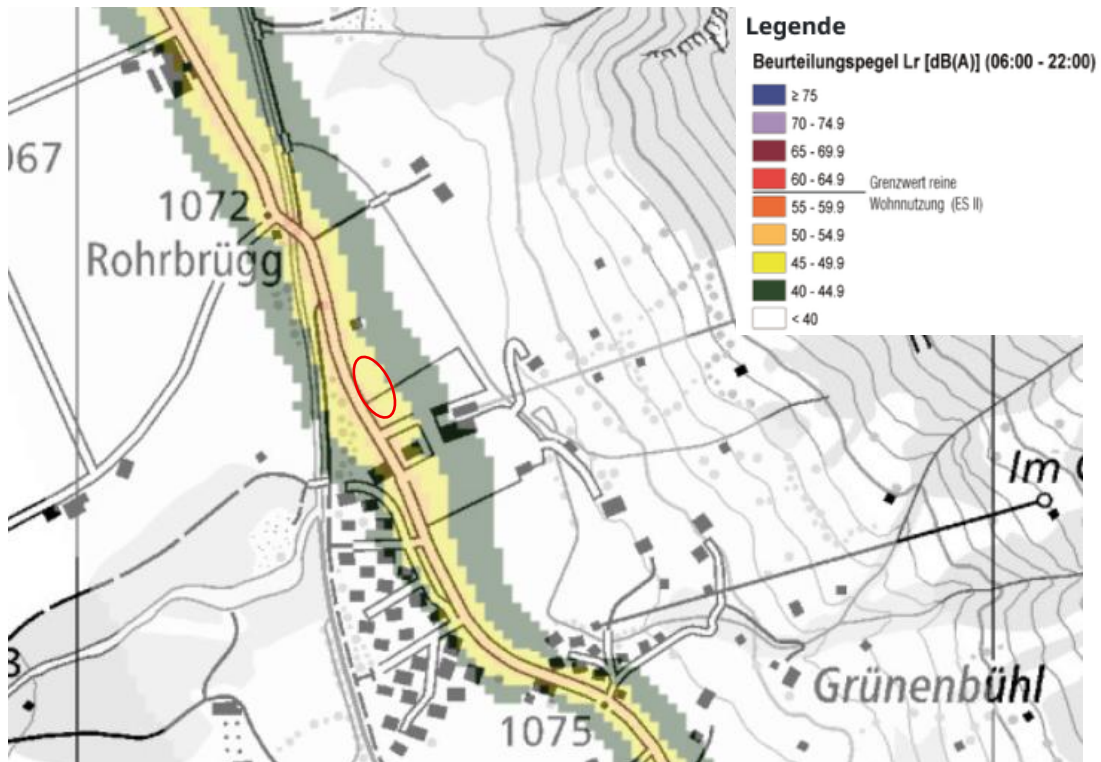


Abbildung 10: Lärmbelastung der Bevölkerung durch Strassenverkehr am Tag, Modellresultate sonBASE, roter Kreis = Projektperimeter, Quelle: Geoportal des Bundes. Stand vom 01.06.2026.

6.2.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase, lärmintensive Bauarbeiten

Die gesamte Bauzeit für das Parkhaus wird Stand heute auf 6 bis 9 Monate geschätzt. Die Anwohner im Quartier Rothenbach sind direkt vom Baulärm betroffen. Die Arbeiten werden in einem ungefähren, minimalen Abstand von 50 Metern zum Quartieranfang

und somit zu Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung durchgeführt. Die sogenannte lärmige Bauphase nach Baulärmrichtlinie [6] liegt voraussichtlich zwischen neun Wochen und einem Jahr.

Beim Projekt Parkhaus Metsch werden nach heutigem Wissenstand folgende lärmintensiven Bauarbeiten durchgeführt:

- Abbrucharbeiten von Asphalt
- Rammen oder Bohren der Pfähle für die Foundation des Parkhauses

Diese lärmintensiven Arbeiten dauern voraussichtlich nur wenige Wochen. Unter Annahme, dass die Arbeiten während den Zeiten ohne erhöhten Ruheanspruch erfolgen, d.h. von Mo - Sa von 7h00 - 12h00 sowie von 13h00 - 19h00, ergibt sich Massnahmenstufe B gemäss Baulärmrichtlinie (vgl. Tabelle 7 und Tabelle 8).

Tabelle 7: Ermittlung der Massnahmenstufe für Bauarbeiten gemäss Baulärmrichtlinie [6]

Lärmempfindlichkeit (ES)	Lärmige Bauphase		
	1 bis 8 Wochen	9 Wochen bis 1 Jahr	mehr als 1 Jahr
ES I	B	B	C
ES II und III	A	B	B
ES IV	A	A	A

Tabelle 8: Ermittlung der Massnahmenstufe für lärmintensive Bauarbeiten

Lärmempfindlichkeit (ES)	Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten		
	1 bis 8 Wochen	9 Wochen bis 1 Jahr	mehr als 1 Jahr
ES I	C	C	C
ES II und III	B	B	C
ES IV	A	A	A

Die Anforderungen und die zu ergreifenden Massnahmen gegen Lärmemissionen gemäss Baulärm-Richtlinie [6] ergeben sich somit aus der Massnahmenstufe B. Die detaillierten Massnahmen sind im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung festzulegen. Beispiele für zu erwartende Massnahmen sind u.a. eine Zeitbeschränkung für lärmintensive Bauarbeiten auf 8 h pro Tag oder der Aufbau provisorischer Abschirmungen.

Die Ermittlung der Massnahmenstufe für Bautransporte hängt vom Strassentyp (Hauptverkehrsstrasse, Sammelstrasse, Erschliessungsstrasse), der Lärmempfindlichkeitsstufe des Projektperimeters und den durch die Baustelle zusätzlich verursachten Verkehr (Transporte) ab. Die Oberriedstrasse ist als kommunale Sammelstrasse zu werten.

Im aktuellen Projektierungsstand wird tagsüber von einem zusätzlichen Strassenverkehr von weniger als 330 Ft und nachts von weniger als 20 Fn durch die Bautransporte ausgegangen. Damit ist für die Bautransporte aktuell von Massnahmenstufe A auszugehen.

Tabelle 9: Ermittlung der Massnahmenstufe für Bautransporte gemäss Baulärmrichtlinie [6]

Vorhandene Verkehrsmenge	Lärmempfindlichkeitsstufe (ES)	Zusätzlicher Verkehr durch die Bautransporte	
		Ft (tags)	Fn (nachts)
Erschliessungsstrasse	ES I	B	B
	ES II und III	B wenn Ft > 770	B wenn Fn > 150
		A wenn Ft ≤ 770	A wenn Fn ≤ 150
ES IV	A	A	
Sammelstrasse	ES I	B	B
	ES II und III	B wenn Ft > 330	B wenn Fn > 20
		A wenn Ft ≤ 330	A wenn Fn ≤ 20
ES IV	A	A	
Hauptverkehrsstrasse oder Hochleistungsstrasse	ES I	B	B
	ES II und III	B wenn Ft > 940	B wenn Fn > 60
		A wenn Ft ≤ 940	A wenn Fn ≤ 60
ES IV	A	A	

Betriebsphase

Die grösste Lärmquelle in der Schweiz ist der Strassenverkehr. Dies trifft auch mit Blick auf die Nutzung des Parkhauses der Gondelbahn Stand-Xpress zu. Mit dem Projekt erfolgt zwar ein Kapazitätsausbau an zonenkonformen Parkplätzen, nicht aber ein Kapazitätsausbau bei der Strasseninfrastruktur für den MIV und bei der Gondelbahn. Somit ist keine projektbedingte Zunahme beim Strassenverkehrslärm zu erwarten.

Der OIK I hält im Fachbericht vom 28. Februar 2024 fest, dass die Beurteilung bezüglich der Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen vorliegend nicht möglich sei. Damit eine Beurteilung bezüglich Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen möglich ist, ist in der weiteren Planung ein Verkehrsgutachten zu erstellen (Art. 5 BauV) [12].

6.2.3 Pflichtenheft

Im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ist basierend auf dem technischen Projekt, bzw. dem Bauprogramm die Massnahmenstufe für die Bauphase definitiv festzulegen (voraussichtlich Massnahmenstufe B) und anschliessend der Massnahmenkatalog zu erstellen.

Tabelle 10: Pflichtenheft Lärm, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenzen UVP-Hauptuntersuchung / Auflageprojekt
Lä-01	Definitive Festlegung/ Bestätigung der Massnahmenstufe Lärm für Bauarbeiten
Lä-02	Definitive Festlegung/ Bestätigung der Massnahmenstufe Lärm für Bautransporte
Lä-03	Erarbeitung Massnahmenkatalog und Auflagen für die Bauphase (Baulärm, Bautransporte) basierend auf den definierten Massnahmenstufen

Lä-04	Im Rahmen des Bauprojekts ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen. Anschliessend ist eine Beurteilung bzgl. der Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen durchzuführen (Art. 5 BauV).
-------	---

6.3 Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall

Erschütterungen breiten sich im Untergrund und in nahegelegenen Gebäuden aus. Gewisse Gebäudeteile geben Vibrationen in Form von Luftschall an die Innenräume ab, was sich wiederum in störendem, abgestrahltem Körperschall manifestieren kann. Die Anfälligkeit von Gebäuden auf störende Immissionen im Bereich Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall hängt einerseits von deren Bausubstanz und andererseits von deren Nutzung ab. Als sensitiv für Erschütterungen gelten historische Bauten und spezielle gewerbliche Nutzungen wie Labore, Präzisionstechnikbetriebe, etc.

6.3.1 Ausgangszustand

Im Projektperimeter bestehen keine wesentlichen Vorbelastungen im Bereich Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall. Ebenso wenig sind in unmittelbarer Umgebung (z.B. im Quartier Rothenbach) erschütterungssensitive Bauten oder Nutzungen bekannt.

6.3.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Im vorliegenden Projekt können Erschütterungen von Maschinen, Baugeräten oder durch den Baustellenverkehr erzeugt werden und auf benachbarte Bauwerke einwirken [7]. Namentlich ist beim Belagsabbruch und dem Rammen der Pfähle für die Foundation des neuen Parkhauses mit Erschütterungen zu rechnen.

Um allfällige durch Erschütterungen der Bauarbeiten entstandene Schäden an Gebäuden zu erfassen, sind vor den Bauarbeiten und nach Abschluss der Bauarbeiten Rissprotokolle bei benachbarten Gebäuden zu erstellen.

Betriebsphase

Während der Betriebsphase kommt es zu keinen projektbedingten Erschütterungen.

6.3.3 Pflichtenheft

Im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung ist das Thema Erschütterungen und abgestrahlten Körperschall weiterzubearbeiten.

Tabelle 11: Pflichtenheft Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenzen Erschütterungen UVP-Hauptuntersuchung
Er-01	Abschätzung Ausmass Erschütterungen basierend auf Baugrunduntersuchungen und der dimensionierten Pfahlfundation

Er-02	Definition Perimeter und Organisation Aufnahme der Rissprotokolle vor Baubeginn
-------	---

6.4 Nichtionisierende Strahlung

6.4.1 Ausgangszustand

Es hat bestehende Mobilfunkantennen in Lenk Dorf, auf dem Büehlberg und auf dem Metschstand. Weiter stehen bei der Talstation der Gondelbahn Stand-Xpress aktuell zwei Transformatorenstationen. Von diesen bestehenden Anlagen geht eine gewisse, nicht quantifizierte Hintergrundbelastung bzgl. nicht ionisierender Strahlung (NIS) aus.

6.4.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Mit dem Projekt werden keine neuen Anlagen, welche elektromagnetische Felder verursachen oder nicht-ionisierende Strahlen emittieren gebaut (z.B. Transformatorenstationen, Mobilfunkantennen, Gleich- oder Wechselrichter, etc.). Das Projekt hat somit im Vergleich zum IST-Zustand keine Auswirkungen bzgl. NIS.

6.4.3 Pflichtenheft

Im Themenbereich NIS sind keine weiteren Abklärungen und Massnahmen nötig.

6.5 Grundwasser

6.5.1 Ausgangszustand

Das Gebiet des Parkhauses liegt in der Gewässerschutzzone A_U und in einem Bereich mit einem Grundwasservorkommen mittlerer Mächtigkeit, welches talabwärts in Lockergestein verläuft (vgl. Abbildung 11 bis Abbildung 13). Bei maximalen Grundwasserständen reduziert sich der Flurabstand auf 1-2 m.

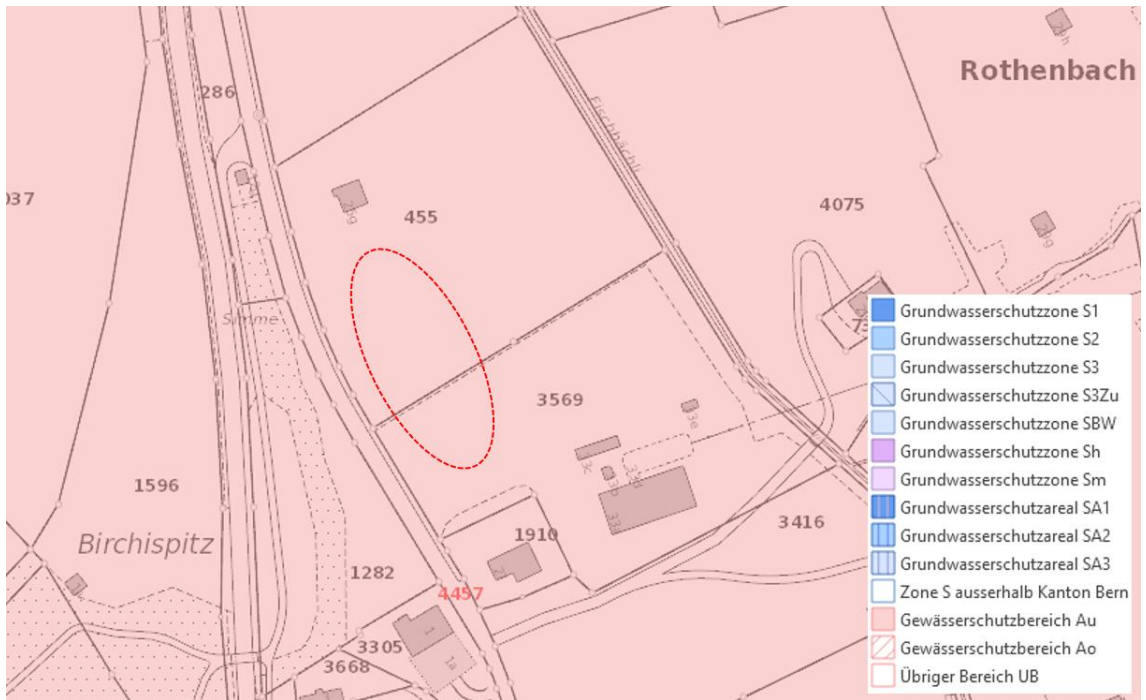


Abbildung 11: Gewässerschutzkarte, Schutzbereich Au, rot gestrichelt = Lage Parkhaus, Quelle: Geoportal, Juli 2022 (überprüft am 01.06.2026)

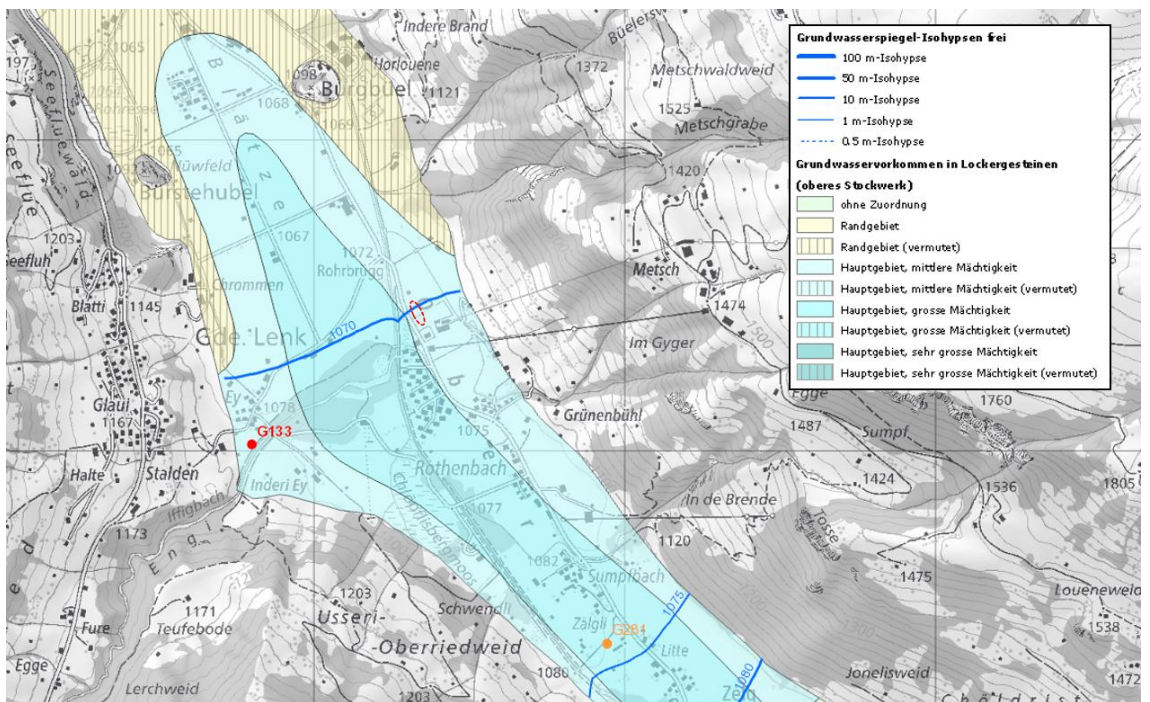


Abbildung 12: Grundwasserkarte (Übersicht), rot gestrichelt = Lage Parkhaus, Quelle: Geoportal, Juli 2022 (überprüft am 01.06.2026)



Abbildung 13: Grundwasserkarte (Zoom), rot gestrichelt = Lage Parkhaus, Quelle: Geoportal, Juli 2022 (überprüft am 01.06.2026)

6.5.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Je nach vorherrschenden Grundwasserständen wird für den Bau des Parkhauses bzw. für die Erstellung einer Baugrube eine Grundwasserabsenkung nötig.

Dichte, permanente Baugrubenabschlüsse (z.B. Nagelwände, Schlitzwände, Pfahlwände, Rühlwände, verlorene Spundwände) unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels sind im Gewässerschutzbereich A_U grundsätzlich nicht zulässig. Generell gilt es im Bereich A_U möglichst auf bauliche Baugrubenabschlüsse zu verzichten. Diesem Aspekt ist in der Planung des Bauprojekts Rechnung zu tragen. Aufgrund der Konzeption des Parkhauses (keine Unterkellerung, keine sehr tiefe Baugrube nötig) kann Stand heute davon ausgegangen werden, dass diese Vorgaben planerisch eingehalten werden können.

Für das Freilegen des Grundwassers (Grundwasserabsenkungen), Bauten unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels und Spezialtiefbauarbeiten im Grundwasserbereich ist gemäss Art. 26 KGV eine Gewässerschutzbewilligung des Amtes für Wasser und Abfall (AWA) nötig. Diese ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu beantragen.

Während den Bauarbeiten gilt es das Grundwasser und die in der Nähe fliessenden Vorfluter (Simme, Fischbächli), mittels einer korrekt dimensionierten Baustellenentwässerung, vor dem Eintrag von verschmutzten Baustellenabwasser zu schützen. Die Ausführungen dazu sind in Kapitel 6.7 enthalten.

Betriebsphase

Bei der Konzipierung des Parkhauses wurde u.a. darauf geachtet, dass der dauerhafte Eingriff in den Durchfluss des Grundwasserstroms möglichst geringgehalten werden kann. Dies geschieht einerseits durch die Ausrichtung des Gebäudes in Längsrichtung

zum Tal und andererseits mit dem Verzicht auf ein durchgehendes, tief liegendes Untergeschoss.

Trotz diesen konzeptionellen Überlegungen ist aufgrund der vorherrschenden Baugrundverhältnisse und den sehr kleinen Flurabständen davon auszugehen, dass die Pfahlfundationen für das neue Parkhaus unter den mittleren Grundwasserspiegel reichen werden.

Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV dürfen im Gewässerschutzbereich A_U keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmegewilligungen durch das Amt für Wasser und Abfall (AWA) sind allerdings möglich, wenn die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um maximal 10 Prozent vermindert wird. Ein entsprechender Nachweis über das Einhalten dieser «10 Prozent-Regel» ist rechnerisch, im Rahmen eines hydrogeologischen Gutachtens zu erbringen. Zusätzlich dazu ist seitens Behörde im Rahmen einer Interessenabwägung die Verhältnismässigkeit und Zulässigkeit des Eingriffs in das Schutzgut Grundwasser abschliessend zu klären und abzuwägen. Hierzu sind im technischen Bericht des Projekts oder im UVB entsprechende Ausführungen zu machen und Begründungen zu liefern.

Die unterirdischen Gebäudeteile des Parkhauses und die Pfahlfundationen sind demnach so zu planen, dass die 10-Prozent Regel eingehalten werden kann. In der Planung des Bauprojekts ist diese Thematik deshalb möglichst frühzeitig (vor Baueingabe) unter Einbezug des Ingenieurs, eines Hydrogeologen und dem AWA zu erörtern.

6.5.3 Pflichtenheft

Im Rahmen der nächsten Projektierungsphase / UVP-Hauptuntersuchung ist mittels eines hydrogeologischen Gutachtens der rechnerische Nachweis für die 10-Prozent Regel zu erbringen.

Weiter sind die Massnahmen zum Schutz des Grundwassers während der Bauphase z.H. der Unternehmersubmission festzulegen.

Tabelle 12: Pflichtenheft Grundwasser, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
GW-01	Hydrogeologisches Gutachten mit rechnerischem Nachweis zur Einhaltung der 10-Prozent Regel und Beantragung des entsprechenden Ausnahmegesuchs für Einbauten ins Grundwasser beim AWA.
GW-02	Ausführungen und Begründungen für die Interessenabwägung für den Eingriff in das Schutzgut Grundwasser.
GW-03	Nachweis der Optimierung des Bauvorhabens hinsichtlich Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel
GW-04	Planung Baugrubenabschluss unter Einhaltung der Vorgaben des Merkblatts «Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» vom AWA und Beantragung einer Gewässerschutzbewilligung nach Art. 26 KGV.

GW-05	Definition der Massnahmen zum Schutz des Grundwassers für die Submission und die Ausführung.
GW-06	Das Merkblatt «Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» vom AWA ist während der Planung und der Ausführung zu berücksichtigen.

6.6 Oberflächengewässer

6.6.1 Ausgangszustand

Der Projektperimeter des Parkhauses liegt zwischen der Simme (westlich) und dem Fischbächli (östlich), vgl. Abbildung 14.

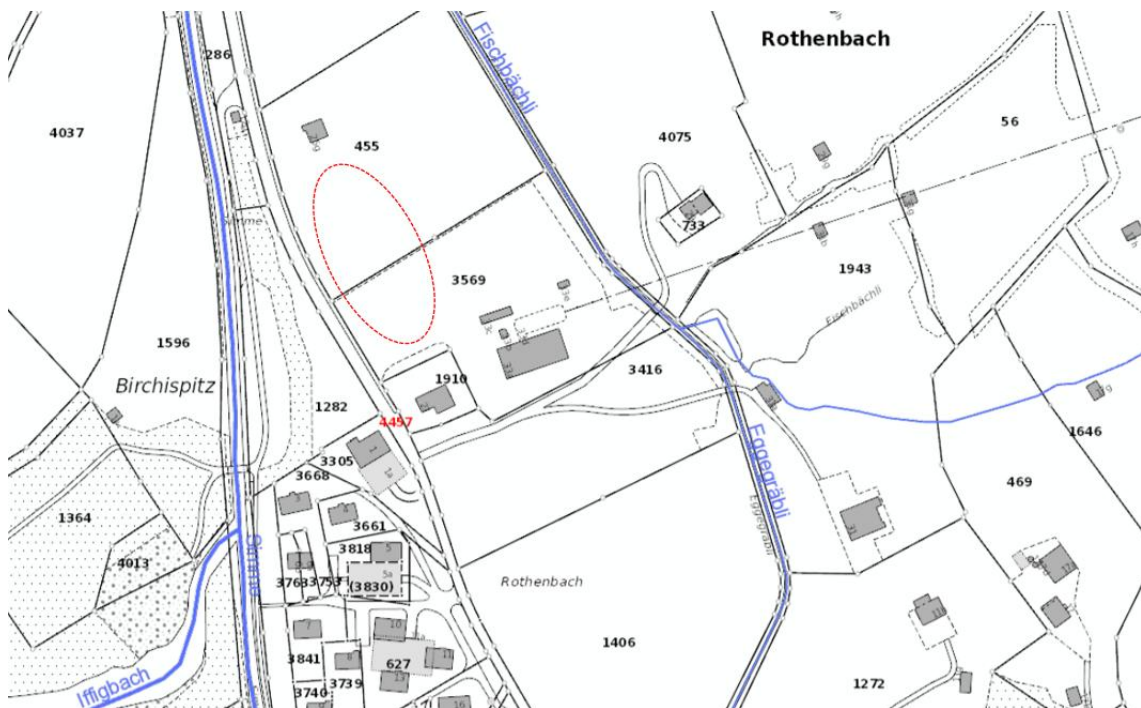


Abbildung 14: Karte Gewässernetz, rot gestrichelt = Lage Parkhaus, Quelle: Geoportal, August 2022 (überprüft am 01.06.2026).

Die Gewässerräume der Gemeinde Lenk sind noch nicht rechtsgültig ausgeschieden (Stand gemäss Geoportal vom 02.06.2026). Daher kommen die Übergangsbestimmungen gemäss Abs. 2 der Übergangsbestimmungen zu den Änderungen der GSchV vom 4. Mai 2011 zum Tragen.

Der Gewässerraum der Simme umfasst östlich des Gewässers gemäss Abs. 2 der Übergangsbestimmungen einen Uferstreifen von ca. 19 m (= 8 m + effektive Gerinnesohlenbreite von 10.0-10.9 m, gemäss Angaben des Geoportals).

Für das Fischbächli mit einer effektiven Gerinnesohlenbreite von max. 2 m gilt gemäss Übergangsbestimmungen ein Gewässerraum von 8 m gemessen ab der Uferlinie.

6.6.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Das Projekt tangiert grundsätzlich keine Oberflächengewässer in der Bauphase. Ein möglicher Berührungspunkt besteht durch eine allfällige Einleitung von gereinigtem Baustellenabwasser. Die Ausführungen dazu sind in Kapitel 6.7 enthalten.

Betriebsphase

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 [12]. Somit muss die Gewässerraumplanung im Rahmen der vorliegenden Zonenplanänderung bereits berücksichtigt werden.

In der vorliegenden Zonenplanänderung wurde der Gewässerraum entlang des Fischbächli gemäss Übergangsbestimmungen berücksichtigt. Die ZöN 4 und die ZöN 8 wurden aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung auf der Seite des Fischbächli so eingekürzt, dass keine Überschneidung mit dem Gewässerraum gemäss Übergangsbestimmungen entsteht.

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

Der Gewässerraum der Simme (nach Übergangsbestimmungen) wird durch das Projekt und die Zonenplanänderung weder im Bau- noch im Betriebszustand tangiert.

Ein weiterer möglicher Berührungspunkt mit Oberflächengewässern besteht durch eine allfällige Einleitung der Grundstücksentwässerung. Die Ausführungen dazu sind in Kapitel 6.7 enthalten.

6.6.3 Pflichtenheft

Oberflächengewässer-relevante Pflichten, die im Zusammenhang mit dem Thema Entwässerung stehen, sind im Kapitel 6.7.3 einzusehen.

6.7 Entwässerung

6.7.1 Ausgangszustand

Der Teilbereich des Projektperimeters, welcher aktuell asphaltiert ist (Parkplatz) entwässert im IST-Zustand über die Schulter ins Landwirtschaftsland. Das Landwirtschaftsland selbst ist mit Drainagen entwässert (Entwässerungsgenossenschaft Lenkmöser). Die Hauptdrainageleitung führt das Wasser in nördliche Richtung ab (parallel zur Fliessrichtung der Simme).

Der Untergrund des Projektperimeters gilt gemäss der kantonalen Entwässerungskarte als mässig durchlässig (Abbildung 15). In Anlehnung an frühere Aussagen des AWA (Fachbericht AWA Nr. 265460 vom 15. November 2021 zum Hotelvorhaben in der

benachbarten ZPP Nr. 4 Metschbahnen) ist davon auszugehen, dass das Gebiet nicht für eine konzentrierte Versickerung des Regenabwassers geeignet ist [2]. Der Grund dafür liegt bei den hohen Grundwasserständen auf dem Areal sowie der heterogenen Geologie mit einer Wechsellagerung aus sickerfähigen und nicht sickerfähigen Schichten.



Abbildung 15: Versickerungskarte, Quelle: Geoportal, Juli 2022 (überprüft am 01.06.2026).

6.7.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Beim Bau fällt verschmutztes Baustellenabwasser an. Insbesondere bei den umfangreichen Betonierarbeiten fällt stark getrübbtes und alkalisches Abwasser an, welches eine Vorbehandlung (Absetzung und Neutralisation) vor Ort bedingt, um die Versickerungs- oder Einleitbedingungen zu erfüllen. Im Rahmen der weiteren Projektierung ist ein Entwässerungskonzept für die Bauphase zu erarbeiten und entsprechende Massnahmen zum Gewässerschutz auszuformulieren.

Falls das Baustellenabwasser (nach der notwendigen Behandlung) in ein Oberflächen-gewässer eingeleitet wird, bedarf dies einer fischereirechtlichen Bewilligung gemäss BGF Art. 8. Die Bewilligung bedarf Angaben bezüglich der anfallenden Wassermenge sowie Art und Ort der vorgesehenen Einleitung.

Betriebsphase

Die Entwässerung während der Betriebsphase ist über eine gut geplante Grundstücksentwässerung sicherzustellen. Diese ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu dimensionieren.

Die Gewässerschutzgesetzgebung sieht für die Grundstück- und Meteorwasserentwässerung folgende Prioritäten vor: Versickerung (Priorität 1), Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ggf. mit Retention (Priorität 2) oder Ableitung in die Mischabwasserkanalisation (Priorität 3). Der Verband der Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) empfiehlt inzwischen vor der konzentrierten Versickerung, dass Möglichkeiten

gesucht werden sollen, wie das Niederschlagswasser verzögert wieder in den natürlichen, lokalen Wasserkreislauf rückgeführt werden kann. Gemeint ist, dass mittels flächenförmiger Versickerung, durchlässigen Oberflächen, begrünten Flachdächern, etc. das Wasser möglichst belastungsfrei vor Ort rückgeführt oder zurückbehalten wird («Priorität 0: Abfluss und Belastung des Niederschlagswassers vermeiden.»).

Geplant ist, das Dachwasser entlang der zwei Längsfassaden des Gebäudes zu sammeln und die Sammelleitungen im Boden zusammenzuführen (vgl. Abbildung 16). Auch für das Schmutzwasser werden Sammelleitungen erstellt, welche die Parkplätze im Innern des Parkhauses entwässern. Eine konzentrierte Versickerung ist aufgrund der hydrogeologischen Verhältnisse nicht möglich. Eine Begrünung des Dachs, welche einen gewissen Wasserrückhalt (gemäss Priorität 0 des VSA) ermöglicht, ist zu einem bestimmten Grad möglich. Da das Dach zugleich Standort einer PV-Anlage (gemäss Minimalanforderungen gem. Art. 39e KenG und Art. 19g KenV) wird, gibt es Einschränkungen in der Begrünung und somit im Wasserrückhalt. Das Dach wird mit einem Trapezblech geplant, welche mit Dämmung und Abdichtungsfolien überdeckt wird. Über der Abdichtungsfolie ist ein Auftrag von 8 cm Substrat geplant, welches extensiv begrünt wird. In der weiteren Projektierung sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Dachbegrünung sowie die Möglichkeiten einer grossflächigen Versickerung und die Einleitung in den Vorfluter (Simme) oder die Regenwasser-/ Mischwasserkanalisation zu prüfen.

Auch bei der Grundstückentwässerung gilt: Wenn Wasser in ein Oberflächengewässer eingeleitet wird, bedarf dies einer fischereirechtlichen Bewilligung gemäss BGF Art. 8. Die Bewilligung bedarf Angaben bezüglich der anfallenden Wassermenge sowie Art und Ort der vorgesehenen Einleitung. Der OIK I weist zudem darauf hin [17], dass aus wasserpolizeilicher Sicht für Einleitungen von Sauberwasser in Oberflächengewässer das Merkblatt «Einleitung von Regenwasser in Gewässer» des Tiefbauamts gilt. Zudem ist Art. 7 GSchG zu beachten. Für die Einleitung ist voraussichtlich eine wasserbaupolizeiliche Ausnahmebewilligung nach Art. 48 WBG und Art. 39a WBV sowie eine Ausnahmebewilligung für Bauen innerhalb des Gewässerraums nach Art. 41 c GSchV erforderlich.

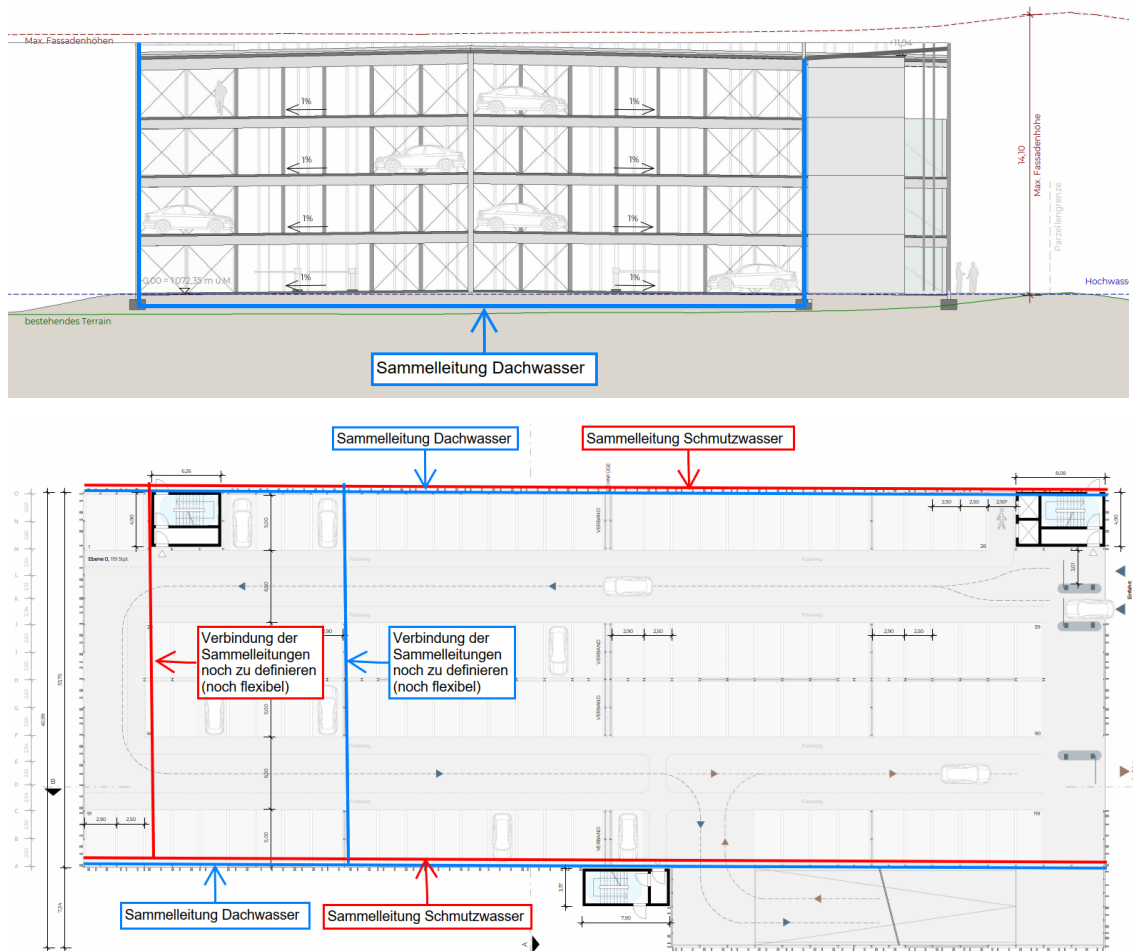


Abbildung 16: Ansicht der Dachentwässerungsleitung (oben) sowie Entwässerungssammelleitungen auf dem Grundriss (unten), Quelle Plangrundlage: Goldbeck Rhomberg

Gemäss dem Fachbericht des AWA [13] zusätzlich folgende drei Aspekte relevant:

- Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss aktuellem generellem Entwässerungsplan (GEP) zu erschliessen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen im GEP nicht vorgesehen ist, muss das Teilprojekt «Entwässerungskonzept» durch den GEP-Ingenieur nachgeführt werden.
- Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss der aktuellen generellen Wasserversorgungsplanung (GWP) zu erschliessen und mit der zuständigen Wasserversorgung abzusprechen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen in der GWP nicht vorgesehen ist, muss diese vorgängig durch den GWP-Ingenieur nachgeführt werden.
- Die Abwasserleitungen innerhalb des Überbauungsperimeters sind im Betrieb und Bestand zu schützen. Die Kanalisationen müssen jederzeit kontrolliert, gereinigt und gewartet und wenn notwendig ersetzt werden können.
- Auch während den Bauarbeiten ist eine reibungslose Abwasserentsorgung sicherzustellen.

6.7.3 Pflichtenheft

Tabelle 13: Pflichtenheft Entwässerung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
Ent-01	Projektierung und Dimensionierung der Grundstücksentwässerung (Ingenieur/ Architekt). Prüfung Gesetzeskonformität der verschiedenen Varianten bzw. der gewählten Variante im UVB.
Ent-02	Definition der Gewässerschutzmassnahmen für die Submission und Ausführung.
Ent-03	Die Behandlung und Ableitung der Baustellenabwässer richtet sich nach dem „Merkblatt Gewässerschutz- und Abfallvorschriften auf Baustellen“ des Amtes für Wasser und Abfall des Kantons Bern (AWA).
Ent-04	Erstellung, Prüfung und Freigabe des Baustellenentwässerungskonzepts inkl. Dimensionierung der Absetz- und Neutralisationsanlage vor Baubeginn.
Ent-05	Die Einleitung von Wasser (Baustellenabwasser und Grundstückentwässerung) ist bewilligungspflichtig. Dazu sind im Baubewilligungsverfahren Angaben bezüglich der jeweils anfallenden Wassermenge sowie Art und Ort der vorgesehenen Einleitung zu machen.
Ent-06	Der Inhaber einer Lageranlage für wassergefährdende Flüssigkeiten (Baustellentank) muss dafür sorgen, dass die zum Schutz der Gewässer erforderlichen Vorrichtungen erstellt, gewartet und betrieben werden. Eine regelmässige Kontrolle der Lageranlage auf Mängel, insbesondere Lecks, obliegt der Sorgfaltspflicht des Inhabers.
Ent-07	Für die Einleitungen von Sauberwasser des Parkhauses in Oberflächengewässer ist das Merkblatt «Einleitung von Regenwasser in Gewässer» des Tiefbauamts sowie Art. 7 GSchG zu beachten.
Ent-08	Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss aktuellem generellem Entwässerungsplan (GEP) zu erschliessen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen im GEP nicht vorgesehen ist, muss das Teilprojekt «Entwässerungskonzept» durch den GEP-Ingenieur nachgeführt werden (Drittplanung GEP-Ingenieur)
Ent-09	Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss der aktuellen generellen Wasserversorgungsplanung (GWP) zu erschliessen und mit der zuständigen Wasserversorgung abzusprechen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen in der GWP nicht vorgesehen ist, muss diese vorgängig durch den GWP-Ingenieur nachgeführt werden (Drittplanung GWP-Ingenieur).

6.8 Boden

6.8.1 Ausgangszustand

Ungefähr ein Viertel der Grundrissfläche des Parkhauses kommt auf ausgewiesenem Kulturland zu liegen, der Rest der Fläche befindet sich in der ausgewiesenen «übrigen

Bauzone». Das Luftbild zeigt jedoch, dass auch ein Teil der «übrigen Bauzone» landwirtschaftlich bewirtschaftet wird (vgl. Abbildung 3). Folglich kommen mit rund 2'000 m² ein bisschen mehr als die Hälfte der Grundrissfläche auf landwirtschaftlich genutztem Land zu liegen, die restlichen 1'500 m² der Grundrissfläche des Parkhauses kommen auf der bereits heute versiegelten Parkplatzflächen zu liegen. Die gesamte betroffene Grundrissfläche beträgt somit rund 3'500 m².



Abbildung 17: Hinweiskarte Kulturland, dunkelgrau = Wohn-/ Misch- und Kernzonen, hellgrau = übrige Bauzonen (heute teilweise als Kulturland genutzt), gelb schraffiert = Kulturland (ohne FFF Qualität), Quelle: Geoportal, Stand vom 01.06.2026.

6.8.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Für den Bau des Parkhauses wird auf rund 2'000 m² Wiesenfläche der Ober- und Unterboden dauerhaft abgetragen. Weiter wird zur Erstellung der Baugrube auf einer weiteren Fläche von schätzungsweise 500 m² (im Minimum) ein vorübergehender Bodenabtrag mit anschliessender Rekultivierung nötig werden.

Weitere permanente oder temporäre Bodenbeanspruchungen während der Bauphase sind aktuell nicht zu erwarten. Dies unter der Annahme, dass die Baustelleninstallation im Süden bzw. die Baustellenerschliessung von Süden her, auf bereits heute befestigten Flächen, stattfinden wird.

Im Rahmen der Ausführung gilt es den Boden vor chemischen und physikalischen Belastungen zu schützen und den abgetragenen Boden einer sinnvollen Verwertung zuzuführen (Verwertungspflicht).

Im vorliegenden Fall ist der abgetragene Boden möglichst vollständig vor Ort zur Wiederherstellung der zu rekultivierenden Teilfläche der heutigen ZöN 4 zu verwenden (Abbildung 8). Gemäss dem Fachbericht Bodenschutz [15] aus der Vorprüfung ist im Rahmen der Hauptuntersuchung zwingend ein Rekultivierungskonzept für die zu rekultivierende Fläche der Parzelle Nr. 3569 zu erarbeiten.

Die Böden entlang von Strassen sind in der Regel schadstoffbelastet. Bei einem mittleren Verkehrsaufkommen – wie dies bei der Oberriedstrasse der Fall ist – sind innerhalb von 5 m ab Fahrbahnrand Schadstoffe im Boden zu erwarten. Da das Parkhaus jedoch überall mehr als 5 m neben der Oberriedstrasse zu liegen kommt, muss nach aktuellem Wissenstand beim abgetragenen Boden nicht von Belastungen, welche vom Strassenverkehr herrühren, ausgegangen werden. Chemische Belastungen (Verdachtsfall) sind jedoch im Bereich der bisherigen Winterparkplätze auf Landwirtschaftsland denkbar. Aufgrund der Nutzung des Bodens als Parkfläche ist dieser im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung mittels Laboruntersuchungen auf chemische Belastungen (Beurteilung nach VBBo) zu untersuchen.

Betriebsphase

Wie bis anhin kann es während der Betriebsphase an Spitzentagen (im Winter) zur Benutzung der Winterparkplätze auf Landwirtschaftsland kommen. Zum Schutz des Bodens dürfen diese Plätze nur bei entsprechenden klimatischen und meteorologischen Verhältnissen fürs Parkieren freigegeben werden. Namentlich muss der Boden gefroren oder genügend dick mit Schnee bedeckt sein. Da diese Regel von den LBB seit jeher so gehandhabt wird, sind diesbezüglich keine weiteren Massnahmen oder Regulierungen nötig.

6.8.3 Pflichtenheft

Bei einer Bodenabtragungsfläche von > 2'000 m² ist im Rahmen des Bauprojekts ein Bodenschutz- und Bodenverwertungskonzept auszuarbeiten. Weiter sind die Erdarbeiten unter Aufsicht einer bodenkundlichen Baubegleitung durchzuführen.

Tabelle 14: Pflichtenheft Boden, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Auflageprojekt
Bo-01	Bodenaufnahmen/-ansprachen im Bereich der tangierten Bodenflächen
Bo-02	Quantifizierung der genauen Mengen und Flächen des beanspruchten Ober- und Unterbodens.
Bo-03	Untersuchung des Bodens im Bereich der ehemaligen Winterparkplätze auf chemische Belastungen (nach VBBo)
Bo-04	Erarbeitung des Bodenschutz- und Wiederverwertungskonzepts (gemäss Merkblatt „Anforderungen an ein Bodenschutzkonzept“ der Fachstelle Boden, LANAT), inkl. Pflichtenheft für die BBB

Bo-05	Erarbeitung eines Rekultivierungskonzept für die zu rekultivierende Fläche der Parzelle Nr. 3569 (kann auch als Bestandteil des Bodenschutzkonzepts realisiert werden).
Bo-06	Definition der physikalischen und chemischen Bodenschutzmassnahmen während der Bauphase z.H. der Submission/ Ausführung.

6.9 Altlasten

6.9.1 Ausgangszustand

Im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern sind im Projektperimeter des neuen Parkhauses keine Einträge (Stand 01.06.2026) vorhanden.

6.9.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Das Projekt hat bzgl. Altlasten keine Auswirkungen.

6.9.3 Pflichtenheft

Im Themenbereich Altlasten sind keine weiteren Abklärungen und Massnahmen nötig.

6.10 Abfälle, umweltgefährdende Stoffe

6.10.1 Ausgangszustand

Im IST-Zustand fallen Siedlungsabfälle durch die Besucherinnen und Besucher der Bergbahnen an. Auf dem bestehenden Areal und bei der Talstation der Gondelbahn Stand-Xpress werden hierfür Abfalleimer zur Verfügung gestellt und die Infrastruktur wird regelmässig unterhalten.

6.10.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Mit Blick auf die Abfälle und umweltgefährdete Stoffe ist die Bauphase von Relevanz. Im vorliegenden Projekt ist insbesondere mit folgenden Materialien und Abfällen zu rechnen:

- unverschmutzter Ober- und Unterboden
- unverschmutztes Aushubmaterial (C-Boden)
- Ausbauasphalt

Während der anfallende Boden vor Ort wiederverwendet wird (vgl. Kapitel 6.8), sind der Ausbauasphalt und das Aushubmaterial einer korrekten Verwertung bzw. Entsorgung zuzuführen.

Aktuell ist davon auszugehen, dass in der Summe (exkl. Bodenabtrag) mehr als 200 m³ Bauabfälle (Ausbauasphalt und Aushub) anfallen werden. Damit ergibt sich die Pflicht zur Erarbeitung eines Entsorgungskonzepts gemäss VVEA Art. 16.

Bestehender Strassenbelag (Ausbauasphalt) besteht u.a. aus teerhaltigen oder bituminösen Bindemitteln. Für die Beurteilung für die vom Ausbauasphalt ausgehende Umweltgefährdung bzw. für die Definition des Entsorgungsweges ist der Anteil an polyzyklischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) entscheidend. Der PAK-Gehalt des Ausbauasphalts ist in der weiteren Projektierung zu bestimmen. Die Verwertung und Entsorgung von Ausbauasphalt ist in der BAFU-Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle geregelt.

Umweltgefährdende Stoffe, insbesondere wassergefährdende Flüssigkeiten wie Treibstoffe und Schmierstoffe werden während dem Bau für die Baumaschinen verwendet und entsprechend vor Ort gelagert. Hierzu sind im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung die standardmässigen Auflagen bzgl. sicherer Lagerung (Doppelwandbehälter, Lagerhaltung auf befestigten Flächen, etc.) und Betankung auszuformulieren.

Mit dem Einsatz von Recyclingbaustoffen können Stoffkreisläufe geschlossen und natürliche Ressourcen, Deponieraum und die Landschaft geschont werden. Ziel des Kantons Bern ist langfristig eine hohe Recyclingrate. Aktuell werden im Kanton Bern (erst) rund 20% des Gesamtbedarfs an Gesteinskörnungen mit RC-Baustoffen gedeckt. Der Bau des Parkhauses Metsch bietet sich für den Einsatz von Recycling-Beton an. Gemäss dem Merkblatt «Mineralische Recycling-Baustoffe. Verwendungsempfehlungen für die Kantone Bern und Solothurn» ist im Hochbau der Einsatz für Aussenwände, Innenwände, Bodenplatten, Fundamente aber auch Decken empfohlen, sofern es sich nicht um vorgespannte Bauteile handelt.

Betriebsphase

In der Betriebsphase ist aufgrund der Tatsache, dass neu auch ein paar Camperstellplätze angeboten werden sollen (Baureglement Art. 4a neu), gegenüber heute mit einem leicht höheren Volumen an Siedlungsabfällen zu rechnen. Das neue Parkhaus und die Camperstellplätze sind entsprechend mit Abfalleimern auszustatten und ab Betriebsstart in den regelmässigen Unterhalt der Infrastrukturen bei der Talstation zu integrieren.

6.10.3 Pflichtenheft

Im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung / weiteren Projektierung ist der Ausbauasphalt zu beproben, die Verwertung des Aushubs zu definieren und der Einsatz von Recyclingbeton zu prüfen.

Tabelle 15: Pflichtenheft Abfall und umweltgefährdende Stoffe, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
Abf-01	Beprobung auf PAK-Gehalt des Ausbauasphalts
Abf-02	Definition der Massnahmen zum korrekten Umgang mit Abfällen und umweltgefährdenden Stoffen für die Submission / Ausführung.

Abf-03	Erarbeitung eines Entsorgungskonzepts gemäss VVEA Art. 16. Darin sind Qualität, Menge sowie die geplanten Verwertungs- und Entsorgungswege der verschiedenen Bauabfälle aufzuzeigen.
Abf-04	Ernsthafte Prüfung vom Einsatz von mineralischen Recyclingbaustoffen (RC-Beton, etc.) in der weiteren Projektierung und Formulierung zwingender Vorgaben für die Submission/ Ausführung.

6.11 Umweltgefährdende Organismen

Neophyten sind gebietsfremde, nicht-einheimische Pflanzen, die aus fremden Gebieten eingeschleppt wurden. Als invasiv benannt werden diejenigen Arten, die sich in der Natur etablieren und sich auf Kosten einheimischer Arten effizient ausbreiten. Sie tragen weltweit zum Rückgang der biologischen Vielfalt bei und sind ein wichtiger Grund des Artenrückgangs.

6.11.1 Ausgangszustand

Da im Rahmen der UVP-Voruntersuchung noch keine Begehung vor Ort stattgefunden hat, ist aktuell unklar ob innerhalb des Projektperimeters oder in unmittelbarer Umgebung invasive Neophyten wachsen.

6.11.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Der Umgang mit invasiven Neophyten während Bauarbeiten muss so erfolgen, dass sich diese nicht weiter (unkontrolliert) in der Umwelt verbreiten und vermehren. Werden während der Bauphase biologisch belastete Flächen tangiert, besteht die Gefahr einer Verschleppung der Neophyten.

Der genaue Umgang bzw. die möglichen Entsorgungswege der Neophyten hängen von der jeweiligen Pflanzenart ab.

Betriebsphase

In der Betriebsphase ist das (erneute) Aufkommen von invasiven Neophyten möglich. Eine besondere Gefahr besteht in den ersten Wochen und Monaten bei rekultivierten Boden- und Ruderalflächen. Diese sind besonders attraktiv für das Aufkommen invasiver Neophyten (fehlender Konkurrenzdruck durch einheimische Arten). Mit einer raschen Ansaat/ Begrünung der rekultivierten Flächen, einer intensivierten Beobachtung und einer frühzeitigen Bekämpfung (beim Aufkommen) von Beginn weg, kann eine neu rekultivierte Fläche am einfachsten von Neophyten freigehalten werden. Dies ist deutlich weniger aufwändig als eine spätere Bekämpfung.

Ein längerfristiges Freihalten von Neophyten ist erfahrungsgemäss nur mit regelmässigen Kontroll- und Bekämpfungsmassnahmen im Rahmen des Unterhalts der Grünflächen möglich. Die Unterhaltsequipe ist entsprechend zu schulen.

6.11.3 Pflichtenheft

Im Rahmen des Bauprojekts (aber spätestens vor Baustart) ist der IST-Zustand im Projektperimeter bzgl. allfälligen Vorkommen von invasiven Neophyten zu erheben. Basierend darauf sind dann die Regeln für den Umgang und die Entsorgung sowie allfällige Bekämpfungsmassnahmen festzulegen.

Table 16: Pflichtenheft umweltgefährdende Organismen, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
Neo-01	Neophyten-Kartierung (Erhebung IST-Zustand im Frühling/ Sommer) im Rahmen des Bauprojekts und/ oder spätestens vor Baubeginn.
Neo-02	Definition der Massnahmen für den Umgang und Entsorgung mit oberirdischem Pflanzenmaterial von Neophyten und biologisch belastetem Boden und Aushub (falls im Projektperimeter Neophyten vorhanden sind).

6.12 Störfallvorsorge / Katastrophenschutz

Als Störfälle gelten ausserordentliche Ereignisse mit erheblichen chemischen, biologischen oder physikalischen Einwirkungen auf Menschen und Umwelt (Tote oder Verletzte unter der Bevölkerung, Verschmutzungen der Gewässer).

Der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor schweren Schäden ist in der Schweiz mit der Störfallverordnung (StFV) geregelt. Der erste Artikel der StFV definiert in Verbindung mit Anhang 1, diejenigen Anlagen, welche der StFV unterstehen und damit in deren Geltungsbereich fallen.

6.12.1 Ausgangszustand

Parkhäuser unterstehen nicht dem Geltungsbereich der StFV.

6.12.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Der Themenbereich Störfallvorsorge ist für das vorliegende Projekt nicht relevant.

6.12.3 Pflichtenheft

Im Themenbereich Störfallvorsorge / Katastrophenschutz sind keine weiteren Abklärungen und Massnahmen nötig.

6.13 Naturgefahren

6.13.1 Ausgangszustand

Das zukünftige Parkhaus liegt in der blauen und gelben Gefahrenzone der Wassergefahren (vgl. Abbildung 18). Die Gefährdung geht vom östlich des Parkhauses gelegenen

Fischbächli und Eggegräbli und von der westlich des Parkhauses fliessenden Simme aus (Überflutungsprozess).

Von den Prozessen Sturz, Rutschungen, Lawinen und Absenkung/ Einsturz/ Dolinen ist das Parkhaus, im Gegensatz zum Gebäude der Talstation vom Stand-Xpress, nicht betroffen.

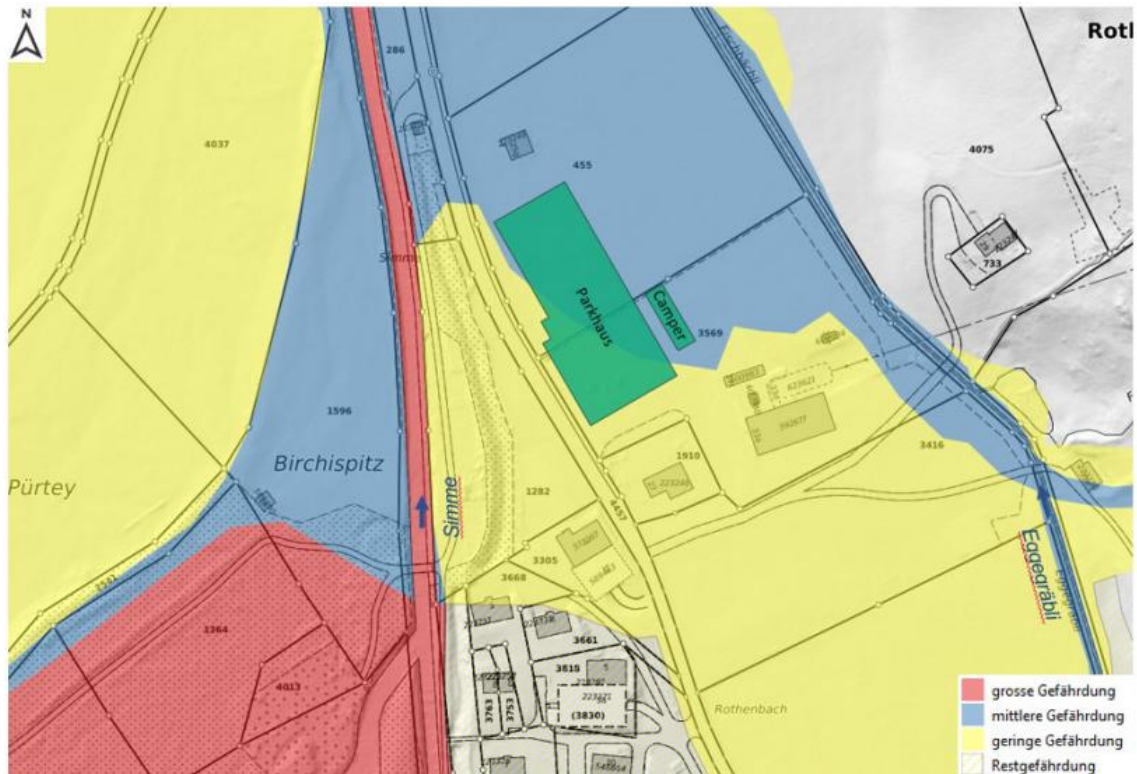


Abbildung 18: Naturgefahrenkarte Prozess Wassergefahren, Juli 2022 (überprüft am 01.06.2026). Quelle: Geotest Objektschutzgutachten Hochwasser.

Aufgrund des ausgewiesenen Gefahrenbereiches (blaues Gefahrengebiet) im Bereich der Parzellen Nr. 3569 und Nr. 455 sind die geplanten Bauten vor Hochwasser zu schützen. Gemäss Rücksprache mit dem zuständigen Wasserbauingenieur des OIK I, Thun, gilt das Gebäude wie auch der geplante Stellplatz für die Camper zudem als sensibles Objekt. Beide Bauten müssen mittels permanent verfügbarer Massnahmen gegen die vorherrschende Überflutungsgefahr geschützt werden.

Im Kanton Bern gilt bei Neu-, Um- und Ausbauten von Wohnhäusern generell als Schutzziel das 300-jährliche Hochwasser, d.h. Schutzmassnahmen müssen auch einem sehr seltenen Hochwasserereignis standhalten können.

Bauten und Objektschutzmassnahmen sind zudem nicht zulässig, falls durch die veränderte bauliche Situation eine wesentliche Mehrgefährdung von Nachbargrundstücken zu erwarten ist. Zur Beurteilung ob Veränderungen des Prozesses auf Nachbargrundstücke als wesentlich und somit nicht zulässig angesehen werden, dient die entsprechende kantonale Arbeitshilfe im Umgang mit Gefahrenverlagerungen bei Bauten und Anlagen im Überflutungsbereich.

6.13.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Während der Bauphase können Arbeiter/-innen, Maschinen und die Baustelle selbst (z.B. Flutung der Baugrube) durch eine Überflutung gefährdet werden. Während der Ausführung ist mit organisatorischen Massnahmen das Risiko für Mensch und Sachwerte zu minimieren. Diese Risikominimierung erfolgt durch ein Alarmierungs- und Evakuationskonzept auf der Baustelle und mit der Anordnung der Installations- und Maschinenabstellplätze (über Nacht) ausserhalb des blauen Gefahrenbereichs.

Betriebsphase

Im Rahmen eines separaten Gefahrgutachtens [8] wurde die Gefährdung im Bereich der Parzellen Nr. 455 und 3569 detailliert untersucht, die für das Parkhaus massgebende Schutzkote bzw. Schutzhöhe hergeleitet und auf konzeptueller Ebene zuverlässige Schutzmassnahmen gegen die Gefährdung durch Wasserprozesse definiert. Weiter wurde auch die potenziell durch den Neubau resultierende Gefahrenverlagerung beurteilt und letztlich als nicht relevant eingestuft.

Mit der Realisierung der im Objektschutzgutachten [8] beschriebenen Massnahmen kann das Parkhaus Metsch in der Betriebsphase effektiv vor Überflutungen geschützt werden. Nach der Vorprüfung wurde das Gesamtprojekt entsprechend überarbeitet. Das Parkhaus wird nun ohne Untergeschoss geplant. So, dass die EG-Koten (sowie alle Fassadenöffnungen) bereits oberhalb der festgelegten Schutzkote liegen. Ebenso wird die Höhe des Parkplatzes für die Camper auf die festgelegte Schutzkote angeglichen. Im Rahmen des Bau- und Ausführungsprojekt sind die im Objektschutzgutachten [8] beschriebenen Massnahmen umzusetzen.

6.13.3 Pflichtenheft

In der weiteren Projektierung ist im Themenbereich Naturgefahren ein planerischer Schwerpunkt zu setzen.

Tabelle 17: Pflichtenheft Naturgefahren, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
NG-01	Detaillierte Planung und Umsetzung der Schutzmassnahmen gemäss Objektschutzgutachten [8] im Rahmen des Bau- und Ausführungsprojekts
NG-02	Definition der Massnahmen und Vorgaben zur Risikominimierung im Bereich Naturgefahren während der Bauphase z.H. der Submission / Ausführung
NG-03	Prüfung und Freigabe des Alarmierungs- und Evakuationskonzept (für die Bauphase) des Unternehmers vor Baubeginn

6.14 Wald

6.14.1 Ausgangszustand

Das neue Parkhaus wird ausserhalb von Waldareal gebaut. Die ZÖN 4a und ZÖN 8 grenzen an einer Seite an Landwirtschaftsland und an der anderen Seite an die Gemeindestrasse, wobei sich auf der anderen Seite der Oberriedstrasse auf den Parzellen Nr. 1282 und 286 ein schmaler Waldstreifen befindet. Die ZÖN 4a und somit auch das Parkhaus sowie die ZÖN 8 befinden sich daher innerhalb des gesetzlichen Waldabstandes von 30 m (Art. 25 KWaG) (vgl. Abbildung 19, **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) und benötigen somit eine waldrechtliche Bewilligung zur Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes.

Der vorgeschriebene Waldabstand für Bauten, die nicht für den Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, kann gemäss Art. 34e KWaV auf 15 m herabgesetzt werden, sofern die Zustimmung der betroffenen Waldeigentümerinnen oder Waldeigentümer vorliegt. Falls die Campingplätze als Übernachtungsmöglichkeit dienen, fallen sie unter die Kategorie «Aufenthalt von Menschen». Die geplanten Campingplätze befinden sich jedoch an der Ostseite des Parkhauses und somit ausserhalb des Waldabstandes von 30 m, wodurch keine Konflikte vorhanden sind.

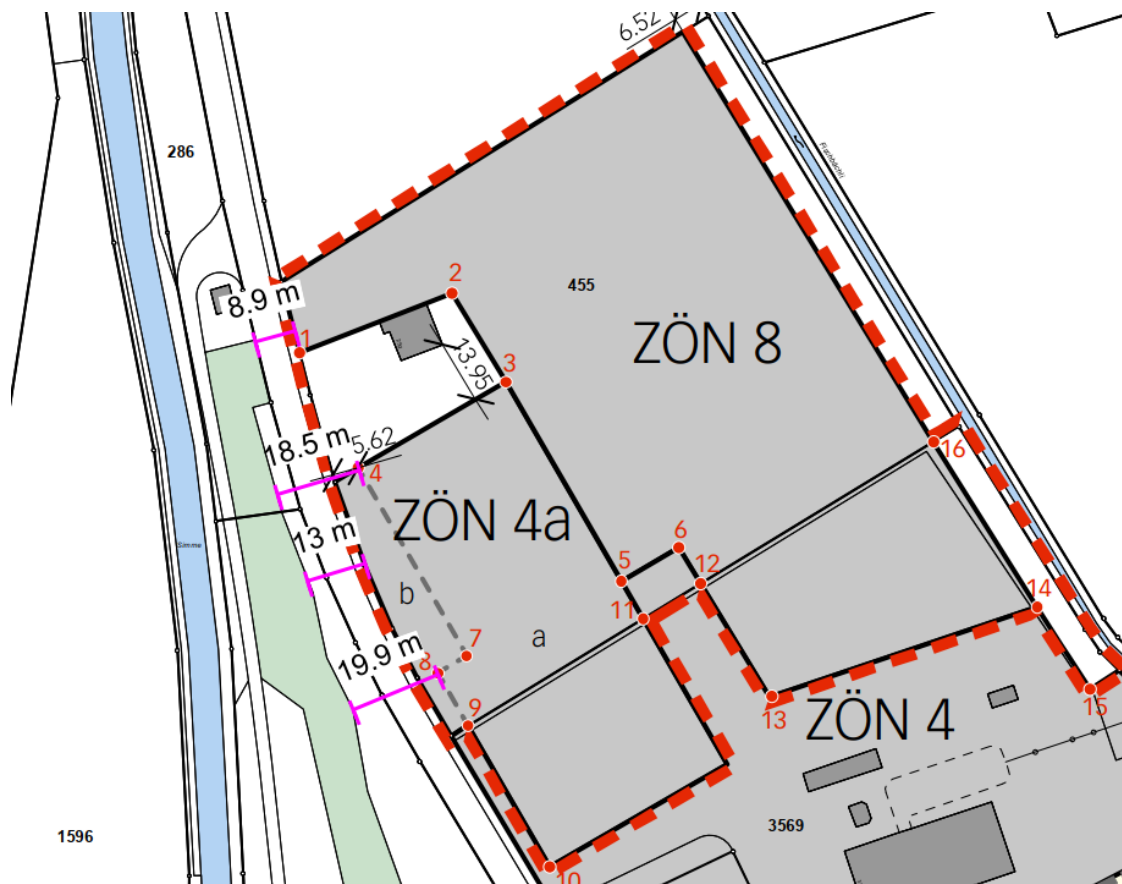


Abbildung 19: Abstand des geplanten Parkhauses sowie der ZÖN 4a zum Waldareal.

6.14.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf den Wald in der Bauphase.

Betriebsphase

Unter Vorbehalt der im Kapitel 6.14.1 genannten Ausnahmegewilligung hat das Projekt keine Auswirkungen auf den Wald in der Betriebsphase.

6.14.3 Pflichtenheft

Tabelle 18: Pflichtenheft Wald

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
WA-01	Im Bauprojekt sind die Voraussetzungen für die Erteilung der Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes mit der entsprechenden Fachstelle zu klären. Ebenso ist die Konformität / Bewilligungsfähigkeit der geplanten Camperstellplätze zu prüfen und die Planung entsprechend anzupassen.

6.15 Flora, Fauna, Lebensräume

6.15.1 Ausgangszustand

Parzelle Nr. 455 wird landwirtschaftlich als Dauerwiese genutzt (keine Weidefläche). Eine Dauerwiese ist eine mit einheimischen Gräsern und Kräutern bewachsene Wiese ausserhalb der Sömmerungsflächen, die mehr als sechs Jahre als solches bestehen bleibt. Eine Dauerwiese wird in der Regel ein bis zweimal im Jahr gemäht und dient der Futtergewinnung fürs Vieh.

Im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung für die Erweiterung der Gondelbahn Rothenbach-Metschstand wurden die Wiesen rund um die Talstation als Bergfettwiesen (Goldhaferwiesen / Polygono-Trisetion) klassifiziert. Vorkommen von geschützten Pflanzen oder von bedeutenden Lebensraumstrukturen für geschützte Tiere wurden keine registriert [5].

Auf Parzelle Nr. 3569 besteht heute eine versiegelte Parkplatzfläche. Die Fläche ist somit aus Sicht Flora, Fauna, Lebensräume bereits heute ohne nennenswerte Bedeutung.

6.15.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase

Falls die Sauberwasserentwässerung des Parkhauses in ein Oberflächengewässer geleitet wird, besteht das Risiko, dass während der Bauphase nach NHG geschützte Ufervegetation entfernt werden muss. Dies würde eine Ausnahmegewilligung für

Eingriffe in die Ufervegetation erfordern. Der Umgang mit Ufervegetation ist somit in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Betriebsphase

Im Projektperimeter tangiert das neue Parkhaus keine inventarisierten Naturschutzgebiete wie regionale Trockenstandorte oder Feuchtgebiete, Waldnaturschutzinventarflächen oder kantonale und eidgenössische Biotopinventarflächen. Ebenso wenig wird direkt in Wildschutzgebiete oder Wildruhezonen eingegriffen.

Mit dem Bau des Parkhauses wird auf einer Fläche von rund 2'000 m² dauernd und schätzungsweise auf rund 500 m² temporär in den Lebensraum der genannten Bergfettwiese / Goldhaferwiese eingegriffen (vgl. Kapitel 6.8).

Mit der Rekultivierung der Teilfläche der heutigen ZöN 4 (vgl. Kapitel 4.2) kann der dauerhafte Verlust an Wiesenfläche auf rund 440 m² minimiert werden. Für diesen Eingriff in die Goldhaferwiese sind aus gesetzlicher Sicht keine Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen nötig.

Mit dem Bau des parallel zur Simme ausgerichteten Gebäudes entsteht eine Barriere, welche mögliche Wanderungen von Amphibien und Reptilien zwischen der Simme und dem Fischbächli behindern kann. Ob das Gebiet des Projektperimeters diesbezüglich von Relevanz ist, ist im Rahmen der UVP-Hauptuntersuchung (in Zusammenarbeit mit der KARCH) abzuklären.

6.15.3 Pflichtenheft

Tabelle 19: Pflichtenheft Flora, Fauna, Lebensräume

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
FFL-01	Planung einer fachgerechten Rekultivierung der temporär beanspruchten und dauerhaft zu rekultivierenden Teilflächen mit Verwendung einer dem Standort angepassten Saatgutmischung.
FFL-02	Abklärung der Relevanz des Gebiets für Wanderungen von Reptilien und Amphibien (bei KARCH) und Definition allfälliger Massnahmen / Ersatzmassnahmen.
FFL-03	Überprüfung einer Beanspruchung von Ufervegetation im Zusammenhang mit der Entwässerungsplanung und allfällige Optimierung

6.16 Landschaft und Ortsbild

6.16.1 Ausgangszustand

Im Wissen um den Eingriff in die bestehende und landschaftlich sensible Streusiedlungslandschaft wurde bereits im Rahmen der Projektkonzeptionierung, d.h. im Rahmen der Machbarkeitsstudie [1] mit Markus Steiner (Landplan AG) ein Fachexperte Landschaft zugezogen. In der entsprechenden Fachstellungnahme Landschaft vom Juli 2020 [9] erfolgt eine umfassende Landschaftsanalyse mit Benennung der charakteristischen und

prägenden Landschaftselementen sowie landschaftlichen Strukturelementen. Weiter wurde eine Beurteilung mit klaren Empfehlungen für die Realisierung des Parkhauses abgegeben.

Für den Beschrieb des Ausgangszustands und der landschaftlichen Analyse wird daher auf die genannte Fachstellungnahme Landschaft [9] verwiesen.

6.16.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Bauphase

Die Bauphase ist mit Blick auf den Landschaftseingriff und das Ortsbild von untergeordneter Bedeutung.

Betriebsphase

Mit der Realisierung des Parkhauses als Grossbau wird langfristig deutlich wahrnehmbar in die Landschaft und das Ortsbild eingegriffen. Umso wichtiger ist es, bei der Realisierung die Empfehlungen aus der Fachstellungnahme Landschaft umzusetzen und das Projekt als Chance zur Stärkung des Orts aus landschaftlicher Sicht zu nutzen.

Die nun vorliegende Bestvariante aus dem Variantenstudium (vgl. Kapitel 4.1.2) nimmt diese Empfehlungen auf. U.a. 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. Für weitere Details wird auf die genannte Fachstellungnahme Landschaft [9] verwiesen

Es wird empfohlen den Dialog mit dem Fachspezialist Landschaft auch in der weiteren Planung fortzusetzen (Dialog über Ausführungsdetails wie z.B. Materialisierung der Fassaden, etc.).

6.16.3 Pflichtenheft

In der weiteren Projektierung ist dem Themenbereich Landschaft nach wie vor ein hohes planerisches Gewicht zu geben.

Tabelle 20: Pflichtenheft Landschaft, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
LA-01	Umsetzung der Empfehlungen der Fachstellungnahme Landschaft und Weiterführen des Dialogs mit dem Fachspezialist Landschaft in der weiteren Projektierung.

6.17 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

6.17.1 Ausgangszustand

Im archäologischen Inventar und im Bauinventar des Kantons Bern sind (Stand per 01.06.2026) im Projektperimeter des neuen Parkhauses keine Einträge vorhanden.

6.17.2 Projektauswirkungen Bau- und Betriebsphase

Das Projekt hat bzgl. Kulturdenkmälern und archäologischen Stätten keine Auswirkungen.

6.17.3 Pflichtenheft

Im Themenbereich Kulturdenkmäler und archäologische Stätte sind keine weiteren Abklärungen und Massnahmen nötig.

7 ALLGEMEINE AUFLAGEN ZUM PFLICH- TENHEFT

Im Vorprüfungsbericht des AGR vom 13. Januar 2025 [12] hat das AGR mehrere allgemeine Bedingungen gestellt, die ins Pflichtenheft für die UVP-Hauptuntersuchung aufgenommen werden müssen (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 21: Pflichtenheft Allgemein, UVP-Hauptuntersuchung

Nr.	Pendenz UVP-Hauptuntersuchung / Bauprojekt
ALLG-01	Der UVB muss umfassend, d.h. nicht nur ergänzend zum Voruntersuchungsbericht, über die Umweltauswirkungen des Vorhabens Auskunft geben.
ALLG-02	Im UVB sind auch jene Umweltbereiche darzulegen, die für das vorliegende Vorhaben nicht relevant sind oder die im Rahmen der Voruntersuchung abschliessend behandelt worden sind.
ALLG-03	Ein Kapitel «Gesamtbewertung» ist in den UVB aufzunehmen.

8 BEURTEILUNG

Der Bau des Parkhauses bei der Talstation der Gondelbahn Stand-Xpress wird längerfristig als gut sichtbares Bauwerk das Landschaftsbild der Talebene im Gebiet Oberried - Lenk ergänzen. Mit entsprechender Berücksichtigung der Empfehlungen des Landschaftsplaners und einer mit Blick auf die Landschaft sensibilisierten Detailplanung bietet das Projekt die Chance die bestehenden touristischen Infrastrukturanlagen in ihrer charakteristischen Ortsprägung zu stärken und qualitativ hochstehend zu ergänzen. Dies, ohne dass die bestehende Qualität des heutigen Talbodens, als weitestgehend unverbaute, durchfliessende Ebene im negativen Sinne geschmälert wird.

Mit einer weitergehenden Umweltplanung im Rahmen des Bauprojekts und der UVP-Hauptuntersuchung und dem Umsetzen entsprechender Schutzmassnahmen im Rahmen der Submission und Ausführung, können für sämtliche Umweltaspekte die gesetzlichen Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden.

9 LITERATURVERZEICHNIS

- [1] brügger architekten ag, „Machbarkeitsstudie und Variantenstudium Parkhaus Metsch,“ Lenk Bergbahnen (LBB), Thun, 2021.
- [2] ecoptima ag, Erläuterungsbericht zur Änderung ZöN 4 «Talstation und Parkhaus Metsch» und ZöN 8 «Winterparkplatz», Entwurf Vorpüfung, Bern: Lenk Bergbahnen, Lenk, 21.06.2022.
- [3] Bundesamt für Umwelt (BAFU), „Luftreinhaltung auf Baustellen. Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft).“, Bundesamt für Umwelt, Umwelt-Vollzug Nr. 0901, Bern, Ergänzte Ausgabe, Februar 2016.
- [4] Dr. Graf AG, „Luftreinhaltung bei Bautransporten,“ Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Bern, 2001.
- [5] ecoptima AG, „Umweltverträglichkeitsbericht Gondelbahn Rothenbach-Metschstand, Erweiterung Beschneigung Metsch,“ Lenk Bergbahnen LBB, September 2013.
- [6] Bundesamt für Umwelt (BAFU), „Baulärm-Richtlinie. Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutz-Verordnung. Umwelt-Vollzug Nr. 0606,“ Bundesamt für Umwelt, Bern, 2011.
- [7] VSS, „VSS-40312, Erschütterungen: Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke,“ 2019.
- [8] Geotest AG, Sutter A. und Schwab S., „Lenk, Parkhaus Metschbahn, Objektschutzgutachten Wassergefahren,“ Genossenschaft Lenk Bergbahnen, Lenk, 06.09.2022.
- [9] Landplan AG, Markus Steiner, „Fachstellungnahme Landschaft, Studie Parkhaus Metsch Lenk,“ Wabern, 15.07.2020.
- [10] Bundesamt für Umwelt (BAFU), „Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle. Umwelt-Vollzug Nr. 0631,“ Bundesamt für Umwelt, Bern, 2006.
- [11] Bundesamt für Umwelt (BAFU), „Aushubrichtlinie, Richtlinie für die Verwertung, Behandlung und Ablagerung von Aushub-, Abraum- und Ausbruchmaterial,“ Bundesamt für Umwelt, Bern, Juni 1999.

- [12] Vorprüfungsberichtsbericht, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), 13.01.2025.
- [13] Fachbericht Wasser und Abfall, Amt für Wasser und Abfall (AWA), UVP-Vorprüfung und Voruntersuchung, 31.01.2024.
- [14] Fachbericht Immissionsschutz, Amt für Umwelt und Energie (AUE), UVP-Vorprüfung und Voruntersuchung, 09.02.2024.
- [15] Fachbericht Bodenschutz, Fachstelle Boden, LANAT, 09.02.2024.
- [16] Fachbericht Fischerei, Fischereisinspektorat, LANAT, 14.02.2024.
- [17] Koordinierte Stellungnahme OIK I Vorprüfung, OIK I, 28.02.2024.