

Botschaft

zur Gemeinde-Urnenabstimmung

vom 29. November 2026

1. ARA Oberes Simmental Investitionsbeitrag Gesamtsanierung

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Oberes Simmental reinigt das Abwasser der Gemeinden Lenk, St. Stephan und Zweisimmen. Sie ist rund um die Uhr in Betrieb und erfüllt damit eine wichtige Aufgabe für den Gewässerschutz im Obersimmental.

Die Anforderungen an die Abwasserreinigung und die Betriebssicherheit haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Gleichzeitig führen die saisonalen Schwankungen im Tourismus zu stark unterschiedlichen Abwassermengen und Belastungen. Dies stellt besondere Anforderungen an den Betrieb der Anlage.

Die letzte grössere Investition in die ARA erfolgte im Jahr 2011. Verschiedene Anlagenteile haben inzwischen ihre Lebensdauer erreicht oder müssen an den heutigen Stand der Technik angepasst werden. In den vergangenen Jahren wurden deshalb die anstehenden Erneuerungen und Verbesserungen nicht als einzelne Massnahmen geplant, sondern soweit sinnvoll zu einem Gesamtprojekt zusammengefasst. Dadurch können Arbeiten aufeinander abgestimmt und Synergien genutzt werden.

Das Gesamtprojekt umfasst die Bereiche Schlammbehandlung, biologische Reinigung, Energie sowie die Sanierung der Zufahrtsstrasse und der Brücken. Die gesamten Projektkosten belaufen sich auf CHF 9,4 Mio. Gemäss dem vorgesehenen Kostenteiler beträgt der Anteil der Gemeinde Lenk 45 %, ausmachend CHF 4,23 Mio.

Mit den geplanten Investitionen sollen die Betriebssicherheit und der Werterhalt der ARA langfristig sichergestellt, die Energieeffizienz verbessert und die Betriebskosten

soweit möglich reduziert werden. Gleichzeitig wird die Anlage so ausgerichtet, dass sie auch künftig flexibel auf unterschiedliche Belastungen reagieren kann.

Schlammbehandlung und weitere betriebliche Anpassungen

Für die neue Schlammbehandlung und weitere technische Anlagen ist auf dem bestehenden ARA-Areal ein Neubau vorgesehen. Dieser wird an der Stelle des heutigen Rechengebäudes erstellt, welches dafür teilweise zurückgebaut wird.

Heute befinden sich verschiedene technische Anlagen im Freien und sind damit Frost und anderen Witterungseinflüssen ausgesetzt. Mit dem Neubau können die bestehenden und neuen Anlagen geschützt im Gebäude untergebracht werden. Dies erhöht die Betriebssicherheit, vermindert Lärm- und Geruchsemissionen und erleichtert den Unterhalt.

Das Gebäude wird teilweise unterkellert und mit einem begehbaren unterirdischen Verbindungsgang mit dem bestehenden Betriebsgebäude verbunden. Darin werden die notwendigen Leitungen für Abwasser, Wasser, Schlamm, Strom und Steuerung geführt. Gleichzeitig bleiben genügend Platz und Flexibilität für spätere Anpassungen.

Die Gestaltung des Neubaus orientiert sich an der ortsüblichen Bauweise. Vorgesehen sind ein weiss verputztes Sockelgeschoss und ein darüberliegender Holzaufbau mit Satteldach. Auf dem Dach soll eine Photovoltaikanlage installiert werden.

Annahmestelle für Camper-WC-s

Auf dem ARA-Areal soll eine einfach zugängliche Entsorgungsstelle für Camper-WCs eingerichtet werden. Die Anlage kann ohne Anwesenheit des Betriebspersonals genutzt werden und ermöglicht eine geordnete Entsorgung.

Messstelle im Zulauf

Mit einer neuen Messstelle wird künftig die tatsächliche Abwassermenge erfasst, welche die ARA erreicht. Damit steht eine verlässliche Grundlage für einen verursachergerechten Kostenteiler zwischen den angeschlossenen Gemeinden zur Verfügung. Gleichzeitig werden die Messdaten für die vorgeschriebenen Nachweise gegenüber den kantonalen Behörden benötigt.

Steinfang und zweite Rechenanlage

Im Zulauf zur ARA wird ein Steinfang eingebaut. Dieser hält Sand und grössere Steine zurück und schützt dadurch Pumpen, Armaturen und weitere technische Anlagen. Damit können der Wartungsaufwand und die Betriebskosten reduziert werden.

Heute verfügt die ARA im Zulauf zudem lediglich über eine Rechenanlage. Bei einem Ausfall fehlt damit eine entsprechende Reserve. Künftig soll eine zweite Rechenanlage die notwendige Betriebssicherheit gewährleisten. Dafür kann eine Anlage aus einer stillgelegten ARA übernommen, angepasst und weiterverwendet werden.

Sandwaschanlage

Der aus dem Abwasser ausgeschiedene Sand wird heute aufgefangen, jedoch nicht gewaschen. Dadurch muss er in einer Kehrichtverbrennungsanlage entsorgt werden.

Mit einer Sandwaschanlage kann der Sand künftig direkt auf der ARA gereinigt und anschliessend deponiert werden. Dies reduziert die Transport- und Entsorgungskosten. Auch für diesen Zweck kann eine Anlage aus einer stillgelegten ARA weiterverwendet werden.

Brauchwasseranlage

Für verschiedene Wasch- und Spülarbeiten sowie für die Aufbereitung von Chemikalien wird heute Trinkwasser verwendet. Künftig soll dafür gereinigtes Abwasser eingesetzt werden. Dadurch kann der Trinkwasserverbrauch der ARA deutlich reduziert werden. Die Investition in die Brauchwasseranlage dürfte sich innerhalb von rund vier Jahren amortisieren.

Eigene Schlammbehandlung

Bei der Abwasserreinigung entsteht Klärschlamm. Dieser wird heute in flüssiger Form mit Tanklastwagen zur ARA Thunersee transportiert und dort weiterbehandelt. Dafür sind derzeit rund drei Lastwagenfahrten pro Woche notwendig. Die Transport- und Annahmekosten trägt die ARA Oberes Simmental und damit letztlich die angeschlossenen Gemeinden.

Künftig soll der Klärschlamm auf der ARA Oberes Simmental entwässert werden. Dabei wird ihm ein grosser Teil des Wassers entzogen. Dadurch reduziert sich die zu transportierende Menge erheblich. Der entwässerte Schlamm kann anschliessend direkt in einer Kehrichtverbrennungsanlage entsorgt werden. Das abgetrennte Wasser wird wieder der ARA zugeführt und dort behandelt.

Eine Studie aus dem Jahr 2020 geht davon aus, dass damit jährlich Betriebskosten von nahezu CHF 100'000 eingespart werden können. Die Investition in die eigentliche Schlammmentwässerung dürfte sich dadurch innerhalb von rund sechs Jahren amortisieren.

Weiter ist eine Dosieranlage für die Annahme von Schotte aus der lokalen Käseproduktion vorgesehen. Die Schotte kann in der ARA vergoren und damit energetisch

genutzt werden. Dies schafft gleichzeitig eine sinnvolle Entsorgungsmöglichkeit für das lokale Gewerbe.

Biologische Reinigung

Auch in der biologischen Reinigungsstufe sind verschiedene Anpassungen notwendig. Die Belüftung soll künftig in mehrere Bereiche aufgeteilt werden. Dadurch kann die Anlage besser auf die saisonal unterschiedlichen Belastungen reagieren und die Reinigungsleistung gezielter gesteuert werden.

Gleichzeitig werden die Gebläse sowie verschiedene Armaturen und Rührwerke ersetzt. Die Belüftung gehört zu den grössten Stromverbrauchern der ARA. Mit den neuen Anlagen kann deshalb auch der Energieverbrauch reduziert werden.

In der anschliessenden Nachklärung werden das Räumungssystem angepasst und die Schlammförderpumpen erneuert. Damit soll der sichere Betrieb gewährleistet und verhindert werden, dass Feststoffe aus der ARA in die Simme gelangen.

Auch die Elektroanlagen der mechanischen Vorreinigung müssen erneuert werden. Diese erste Reinigungsstufe ist für den Betrieb der gesamten ARA von zentraler Bedeutung. Die neue Elektroinfrastruktur wird im geplanten Gebäude für die Schlammbehandlung untergebracht.

Projekt Energieerzeugung

Die ARA produziert bei der Abwasserbehandlung Klärgas, das zur Erzeugung von Strom und Wärme genutzt werden kann. Mit den geplanten Massnahmen soll diese Energie künftig besser genutzt und gleichzeitig die Versorgungssicherheit der Anlage erhöht werden.

Insgesamt wird mit einer zusätzlichen Stromproduktion von rund 320'000 kWh pro Jahr gerechnet. Bei einem angenommenen Strompreis von 25 Rappen pro Kilowattstunde entspricht dies einem Wert von rund CHF 80'000 pro Jahr.

Ersatz der Blockheizkraftwerke

Das bestehende Blockheizkraftwerk (BHKW), mit welchem aus Klärgas Strom und Wärme produziert werden, hat seine Nutzungsdauer erreicht und muss ersetzt werden. Bei einem Totalausfall könnte das anfallende Klärgas nicht mehr energetisch genutzt und müsste abgefackelt werden.

Die neuen Blockheizkraftwerke verfügen über eine grössere Kapazität und einen besseren Wirkungsgrad. Heute muss zeitweise Klärgas abgefackelt werden, weil die bestehende Anlage nicht das gesamte anfallende Gas verwerten kann. Allein aus diesem Gas könnten jährlich zusätzlich rund 15'000 kWh Strom erzeugt werden. Dank des besseren Wirkungsgrades der neuen Anlagen wird mit einem weiteren Mehrertrag von rund 85'000 kWh pro Jahr gerechnet.

Die neuen Blockheizkraftwerke übernehmen gleichzeitig die Funktion einer Notstromversorgung. Bei einem Stromausfall kann die ARA damit weiterbetrieben werden. Heute verfügt die Anlage über keine eigene Notstromversorgung.

Abdeckung des Schlammstapels

Der bestehende Schlammstapel soll abgedeckt und das dabei entstehende Methan aufgefangen werden. Damit können Emissionen reduziert und gleichzeitig zusätzliches Klärgas gewonnen werden. Daraus lassen sich voraussichtlich weitere rund 29'000 kWh Strom pro Jahr produzieren.

Das zusätzliche Gasspeichervolumen ermöglicht zudem, eine Gasreserve für die Notstromversorgung vorzuhalten.

Photovoltaikanlagen

Durch die zusätzlichen technischen Anlagen wird der Stromverbrauch der ARA tendenziell steigen. Deshalb sollen auf geeigneten Gebäudeflächen Photovoltaikanlagen installiert werden. Der produzierte Strom kann grösstenteils direkt auf der ARA genutzt werden und ergänzt die Stromproduktion aus dem Klärgas.

Im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt erneuert die BKW zudem die Trafostation. Die Kosten für diese Arbeiten werden von der BKW getragen.

Sanierung der Zufahrtsstrasse und der Brücken

Die Zufahrt zur ARA wurde 1979 mit zwei Brücken erstellt. Zustandsuntersuchungen aus den Jahren 2005 und 2024 zeigen, dass verschiedene Bauteile inzwischen ihre Lebensdauer erreicht haben.

Insbesondere sind die Abdichtungen und Fugen teilweise undicht. Dadurch dringt Wasser in die Konstruktion ein und hat bereits zu örtlichen Schäden am Beton und an der Bewehrung geführt. Auch die Brückenlager, die Fahrbahnübergänge und Teile des Belags müssen erneuert werden.

Die Tragsicherheit der Brücken ist heute nicht beeinträchtigt. Die tragenden Längsträger befinden sich in einem guten Zustand. Um eine weitere Verschlechterung und entsprechend höhere spätere Sanierungskosten zu verhindern, wird jedoch empfohlen, die notwendigen Arbeiten in den nächsten drei bis fünf Jahren auszuführen.

Vorgesehen sind insbesondere die Erneuerung der Brückenabdichtung und des Fahrbahnbelags, der Ersatz der Fahrbahnübergänge und Brückenlager sowie punktuelle Betoninstandsetzungen.

Kosten

Die Kosten für das Gesamtprojekt setzen sich wie folgt zusammen:

Teilprojekt		Kosten
Schlammbehandlung	CHF	5'290'000
Energieerzeugung	CHF	2'480'000
Biologie	CHF	580'000
Zufahrtsstrasse und Brücken	CHF	1'050'000
Total	CHF	9'400'000

Der Vorstand der ARA Oberes Simmental ist mit dem Amt für Wasser und Abfall (AWA) noch in Abklärung über mögliche Subventionen und Förderbeiträge. Allfällige Beiträge reduzieren die von den Verbandsgemeinden zu tragenden Kosten entsprechend.

Kostenteiler

Gemäss Art. 59 Abs. 6 des Organisationsreglements können Investitionskosten von mehr als CHF 1 Mio. über einen besonderen Kostenverteiler auf die Verbandsgemeinden aufgeteilt werden.

Wie bereits beim letzten grösseren Investitionsprojekt wird für die Berechnung des Kostenteilers ein mehrjähriger Zeitraum berücksichtigt. Für das vorliegende Projekt bilden die Jahre 2023 bis 2025 die Grundlage.

Daraus ergibt sich folgende Kostenverteilung:

Gemeinde	Anteil		Betrag
Lenk	45 %	CHF	4'230'000
St. Stephan	9 %	CHF	846'000
Zweisimmen	46 %	CHF	4'324'000
Total	100 %	CHF	9'400'000

Die definitiven Nettokosten der Gemeinden reduzieren sich um allfällige Subventionen und Förderbeiträge.

Beurteilung des ARA-Vorstands

Die ARA Oberes Simmental ist rund um die Uhr in Betrieb. Damit sie ihre Aufgabe auch in Zukunft zuverlässig erfüllen kann, müssen die Anlagen laufend unterhalten und rechtzeitig erneuert werden.

Mit dem vorliegenden Gesamtprojekt werden notwendige Erneuerungen mit betrieblichen und energetischen Verbesserungen verbunden. Dadurch können die Betriebssicherheit erhöht, der Energieverbrauch optimiert und langfristig Betriebskosten eingespart werden.

Der ARA-Vorstand erachtet die vorgesehenen Investitionen deshalb als notwendig und zweckmässig.

Zeitplan

[illegible]

Stellungnahme und Antrag des Gemeinderats

Der Gemeinderat unterstützt das vorliegende Gesamtprojekt. Mit einem Anteil der Gemeinde Lenk von voraussichtlich CHF 4.23 Mio. handelt es sich um eine bedeutende Investition. Aus Sicht des Gemeinderats ist sie jedoch notwendig, um den langfristigen und zuverlässigen Betrieb der ARA Oberes Simmental sicherzustellen.

Ein wesentlicher Teil der Investitionen dient dem Werterhalt und der Erneuerung bestehender Anlagen. Diese Arbeiten können nicht beliebig hinausgeschoben werden. Ein Verzicht auf die vorgesehenen Massnahmen würde die notwendigen Investitionen lediglich in die Zukunft verschieben und das Risiko höherer Unterhalts- und Sanierungskosten mit sich bringen.

Das Projekt kann für die Gemeinde Lenk als tragbar eingestuft werden. Die Abschreibungen erfolgen über 33 Jahre mit jährlich CHF 128'000. Die Folgekosten sind mit einem Zinsaufwand von jährlich CHF 45'000 relativ hoch. Die wiederkehrenden Gebühren müssen wegen dem Projekt jedoch im Moment nicht angepasst werden.

Antrag an die Stimmberechtigten

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten, dem Investitionsbeitrag an die Gesamtsanierung der ARA Oberes Simmental von total CHF 9'400'000, ausmachend für die Gemeinde Lenk CHF 4'230'000, zuzustimmen.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie dem Investitionsbeitrag an die Gesamtsanierung der ARA Oberes Simmental zustimmen?

2. Überbauungsordnung «Skigebiet Plaine Morte» und Zonenplan Landschaft Teilgebiet Süd Änderung nach der Beschlussfassung vom 11. April 2017

Erläuterung in Kürze

Mittels der Überbauungsordnung (UeO) «Skigebiet Plaine Morte» und der Anpassung des Zonenplans Landschaft Teilgebiet Süd, soll der Bau einer Personentransportbahn zum Gletscher ermöglicht werden. Gleichzeitig soll der Betrieb der Skipisten mit kleinen Geländeanpassungen sowie der Bau einer Beschneiungsanlage mit Schneebewirtschaftung ermöglicht werden.

Die Gemeinde Lenk schafft mit der angepassten Überbauungsordnung die planungsrechtlichen Voraussetzungen, damit das Teilgebiet Plaine Morte weiter genutzt werden kann. Im Zentrum stehen eine neue bodenunabhängige Personentransportbahn zum Gletscher, die Sicherung der Skipisten sowie ein Beschneiekonzept mit Schneefangzäunen und Snowfarming. Auf die ursprünglich vorgesehenen touristischen Anlagen im östlichen Bereich wird im vorliegenden Verfahren verzichtet.

Ausgangslage

Die Überbauungsordnung «Skigebiet Plaine Morte» wurde von der Gemeindeversammlung am 11. April 2017 beschlossen, bisher jedoch nicht genehmigt. In den vergangenen Jahren haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Insbesondere hat sich der Plaine-Morte-Gletscher deutlich zurückgebildet. Dadurch sind neue Gletscherrandseen entstanden und die frühere Topografie der Skilifttrassees hat sich so stark verändert, dass die bestehenden Skilifte nicht weiter betrieben werden konnten. Das Gebiet Plaine Morte liegt auf Lenker Gemeindegebiet, ist aber ausschliesslich von der Walliser Seite her erschlossen und Teil des Skigebiets Crans-Montana-Amionna. Aufgrund seiner Höhenlage und Ausrichtung besitzt es eine besondere Bedeutung für den Wintersport, für Trainingsangebote sowie für die Erschliessung der Langlaufloipen auf dem Gletscher. Die geplante Anpassung soll die langfristige Nutzung dieses Teilgebiets sichern und die Planung an die heutigen natürlichen und technischen Verhältnisse anpassen.

Was wird mit der Änderung geplant?

Die vorliegende Änderung ersetzt nicht die Grundidee der ursprünglichen Planung, passt deren Inhalte jedoch an. Vorgesehen sind insbesondere folgende Elemente:

- **Personentransportbahn zum Gletscher:** Der rückgebaute Skilift soll durch eine bodenunabhängige Personentransportbahn ersetzt werden. Diese kann unabhängig vom stark veränderten Gelände geführt werden und soll sowohl Schneesportlerinnen und Schneesportler als auch Fussgängerinnen, Fussgänger und Langläuferinnen und Langläufer transportieren. Die Talstation und die Stützen sollen auf festem Untergrund erstellt werden. Aufgrund des weiteren Gletscherrückgangs soll die Bahn später in Richtung Norden verlängert werden können.
- **Skipisten und Geländeanpassungen:** Das bestehende Pistenangebot im Bereich Plaine Morte wird planungsrechtlich gesichert und an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Geplant sind eine anspruchsvollere westliche «Gletscherpiste» sowie eine flachere östliche Piste beziehungsweise Pistenschlaufe. Die Pisten sollen dem natürlichen Gelände folgen; notwendige Geländeanpassungen werden auf das erforderliche Mass begrenzt.
- **Beschneieung und Schneesicherung:** Für rund 4,16 Hektaren Pistenfläche wird eine technische Beschneieung vorgesehen. Das Konzept setzt jedoch langfristig nicht primär auf Kunstsnee, sondern auf eine Kombination aus natürlichem

Schnee, Schneefangzäunen und Snowfarming. Dadurch soll die technische Beschneuerung nach einer Übergangsphase nur noch punktuell notwendig sein.

- **Schneefangzäune:** Entlang der Gletscherpiste sind rund 3 Meter hohe Schneefangzäune vorgesehen. Sie halten vom Wind verfrachteten Naturschnee zurück und ermöglichen dessen spätere Verteilung auf den Pisten. Die gewählte Höhe reduziert im Vergleich zu niedrigeren Zäunen die insgesamt notwendige Zaunlänge und damit den Eingriff in die Landschaft.
- **Snowfarming-Depots:** Am Saisonende soll Schnee gesammelt, verdichtet und mit einer isolierenden Abdeckung über den Sommer gelagert werden. Für die Ersteinschneuerung der Pisten werden mehrere Depots vorgesehen; das Konzept geht von insgesamt rund 37'400 m³ zu lagerndem Schnee aus. Nach dem Aufbau des Systems soll dadurch deutlich weniger Wasser und Energie für die technische Beschneuerung benötigt werden.

Nicht Bestandteil der vorliegenden Planung

Die ursprünglich angedachten Nutzungen im östlichen Bereich – namentlich eine Aussichtsplattform, ein Panorama-Fussweg, eine Tyrolienne-Anlage und eine zusätzliche Personentransportbahn – werden mit der vorliegenden Änderung nicht mehr in der Überbauungsordnung gesichert. Diese Vorhaben weisen einen erhöhten Koordinations- und Planungsbedarf auf und wären insbesondere mit den übergeordneten Planungen im Kanton Wallis abzustimmen. Sie könnten zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Verfahren geprüft werden. Angestrebt wird dabei weiterhin ein ruhiger, naturnaher Tourismus.

Auswirkung auf Umwelt und Landschaft

Die Planung betrifft einen hoch gelegenen, landschaftlich empfindlichen Raum. Gleichzeitig wird die bestehende touristische Nutzung weitergeführt und an die veränderte Gletscherlandschaft angepasst. Die neuen Anlagen werden so angeordnet, dass Eingriffe in den Boden und in das Gelände möglichst gering bleiben. Die bodenunabhängige Bahn vermeidet grössere Geländeeinschnitte; die Pisten folgen soweit möglich dem natürlichen Verlauf.

Die vorgesehenen Beschneigungs- und Snowfarming-Massnahmen werden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung beurteilt. Für die technische Beschneuerung wird Wasser aus dem Ausgleichsbecken Lac de Chermignon in Crans-Montana bezogen. Die Infrastruktur für den Wasserbezug besteht bereits. In den ersten Betriebsjahren ist der Wasser- und Energiebedarf am höchsten, weil die Schneereserven erst aufgebaut werden müssen. Nach dem Einpendeln des Systems soll die technische Beschneuerung nur noch einen Bruchteil des Bedarfs einer herkömmlichen Anlage ausmachen.

Für die Snowfarming-Depots sind kompakte, langgezogene Schneehaufen mit einer Höhe von bis zu 9 Metern vorgesehen. Sie werden mit steingrauen, isolierenden Abdeckungen geschützt, um Schmelzverluste und die Fernwirkung zu reduzieren. Die genaue landschaftliche Einordnung und die Ausgestaltung der Anlagen werden im weiteren Bewilligungs- und Umweltverfahren konkretisiert.

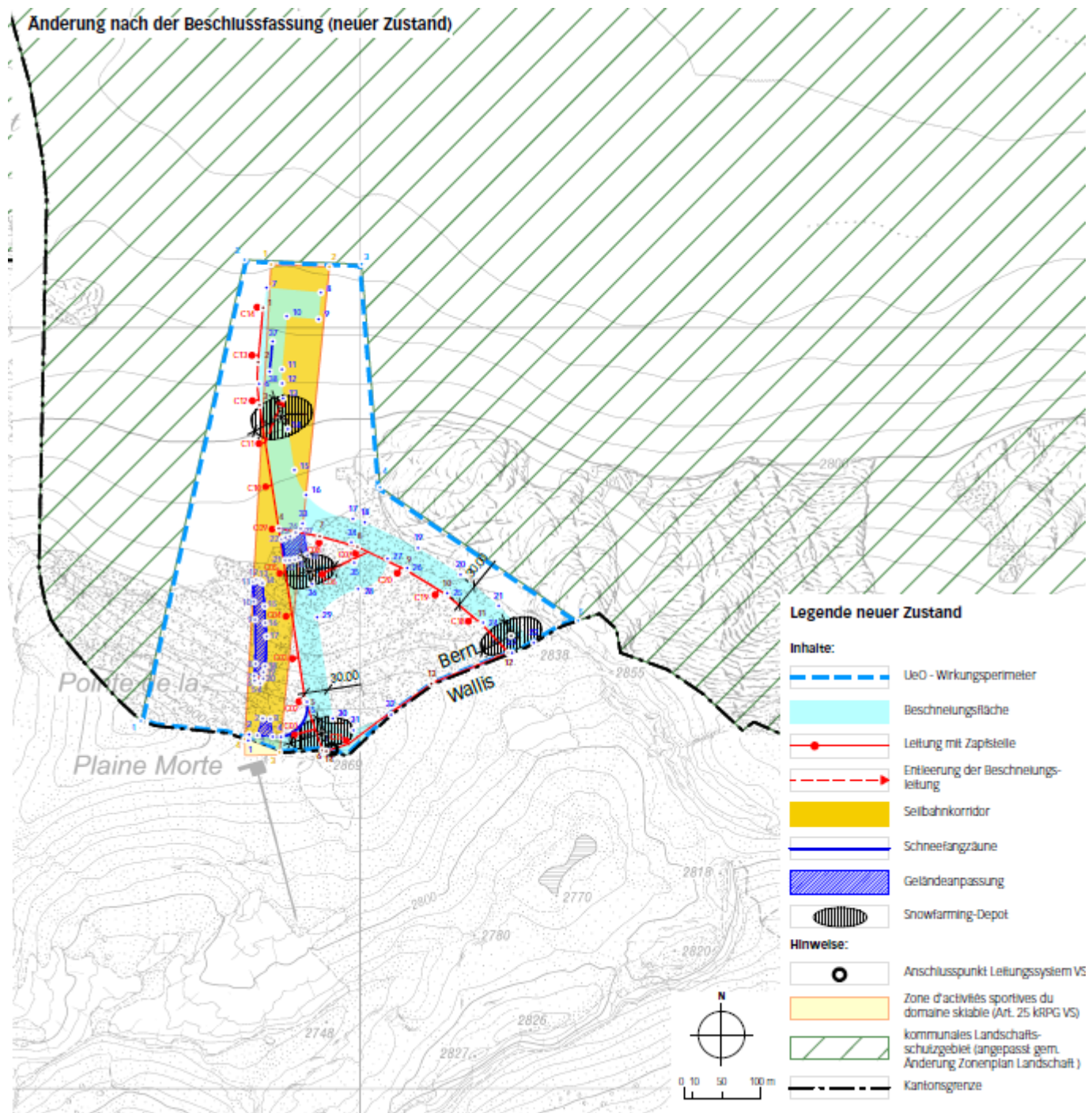
Touristische Bedeutung

Die Plaine Morte ist ein kleiner, aber strategisch bedeutender Teil des Skigebiets Crans-Montana-Aminona. Die geplante Bahn und die angepassten Pisten ermöglichen es, das Gebiet trotz des Gletscherrückgangs weiter zu nutzen. Gleichzeitig können die Langlaufloipen auf der Plaine Morte wieder besser erschlossen und Trainingsmöglichkeiten in grosser Höhe erhalten werden.

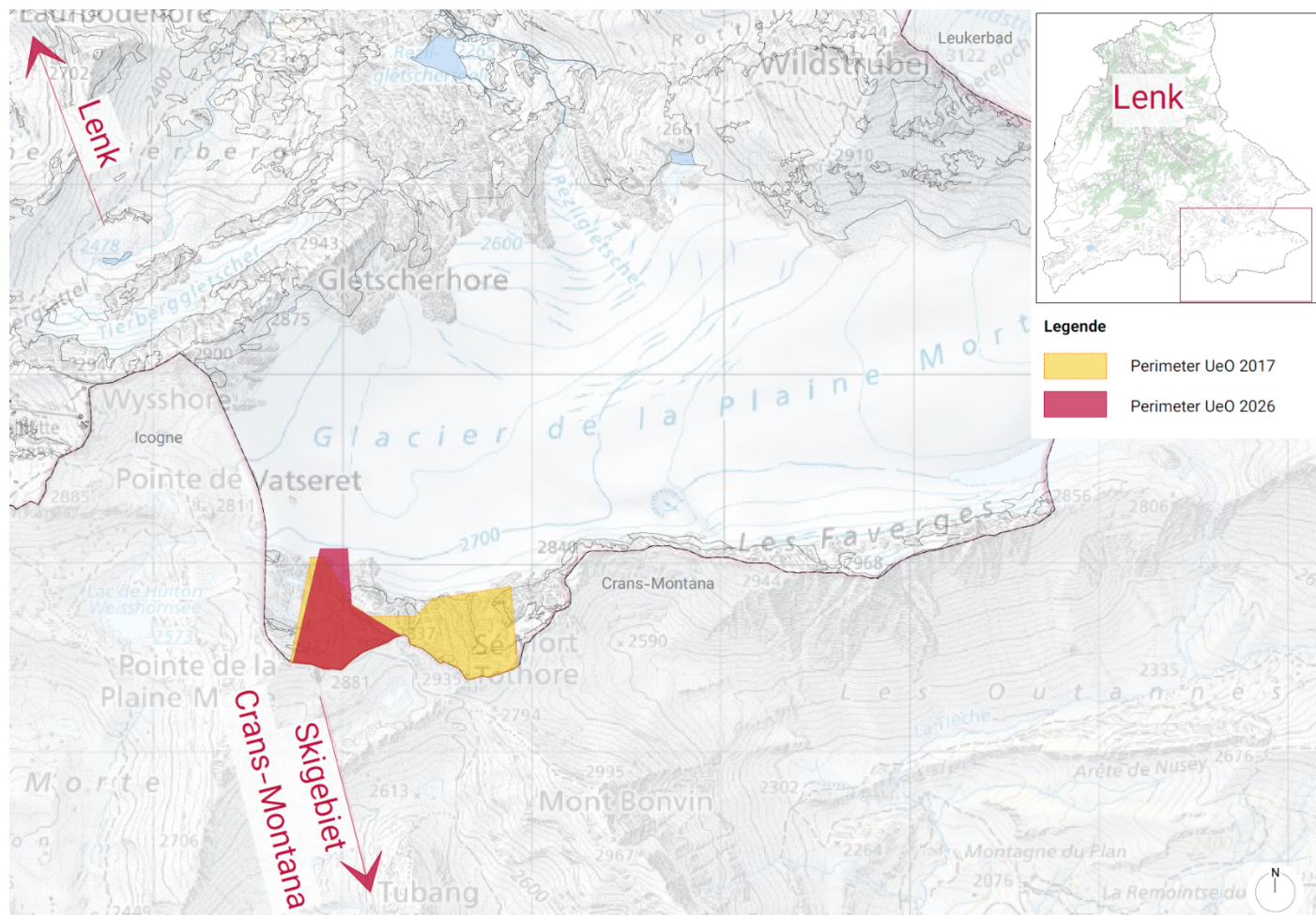
Die Planung führt nicht zu einer erheblichen Zunahme der Besucherfrequenzen. Ihr Hauptziel ist vielmehr, die langfristige Konkurrenzfähigkeit und die Betriebssicherheit des bestehenden Gebiets zu erhalten. Mit der Kombination aus neuer Erschliessung, angepassten Pisten, Schneefangzäunen und Snowfarming soll die Nutzung ressourcenschonender und besser auf die veränderten klimatischen Bedingungen ausgerichtet werden.

Planungsrechtliche Umsetzung

Die Änderungen werden im ordentlichen Verfahren nach den Bestimmungen des bernischen Baugesetzes behandelt. Gegenstand sind die Änderung des Überbauungsplans, die Anpassung der Überbauungsvorschriften sowie die Änderung des Zonenplans Landschaft. Weil die Anpassungen massgeblich von der 2017 beschlossenen Planung abweichen, liegt die Zuständigkeit für die Beschlussfassung bei der Urne.



Überbauungsplan 2026



Perimetervergleich 2017 und 2026. Der Perimeter wird wesentlich verkleinert.

In der Zeit vom 11. Februar bis 15. März 2021 wurde das Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Es wurden zwei Mitwirkungseingaben eingereicht.

Die Planungsunterlagen wurden im Herbst 2022 dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern zur Vorprüfung zugestellt. Die im Vorprüfungsbericht vom 5. Juni 2024 vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte wurden in der überarbeiteten Planung berücksichtigt.

Die öffentliche Auflage dauerte vom 2. Juli bis 3. August 2026. Es sind keine Einsprachen eingegangen.

Antrag an die Stimmberechtigten

Der Gemeinderat beantragt den Beschluss der Änderung der Überbauungsordnung "Skigebiet Plaine Morte" und dem Zonenplan Landschaft Teilgebiet Süd (Änderung nach der Beschlussfassung vom 11. April 2017).

Abstimmungsfrage

Wollen Sie der Änderung der Überbauungsordnung «Skigebiet Plaine Morte» und dem Zonenplan Landschaft Teilgebiet Süd zustimmen (Änderung nach der Beschlussfassung vom 11. April 2017)?

3. Änderung ZöN 4 «Talstation und Parkhaus Metschbahn» und ZöN 8 «Winterparkplatz»

Erläuterung in Kürze

Mittels der Änderung der ZöN 4 «Talstation und Parkhaus Metschbahn» und ZöN 8 «Winterparkplatz» soll der Bau eines Parkhauses längs zur Oberriedstrasse ermöglicht werden. Ein Teil des befestigten Parkplatzes nördlich der Talstation soll zurückgebaut und die Fläche wieder begrünt werden. Die Fläche für temporäre Winterparkplätze wird mittels einer Perimeteranpassung den heutigen Verhältnissen angepasst.

Ausgangslage

Mit der Inbetriebnahme der 10er-Gondelbahn «Stand-Xpress» Rothenbach–Metsch–Metschstand im Jahr 2015 haben sich die Besucherzahlen und die Anforderungen an die Parkierung im Gebiet Metsch deutlich verändert. Die Ersteintritte stiegen von rund 140'000 auf etwa 175'000 bis 180'000 pro Jahr. Gleichzeitig wurden im Zusammenhang mit der neuen Talstation und der geplanten Überbauung der Zone mit Planungspflicht ZPP 4 zahlreiche bisher nutzbare Parkplätze aufgehoben oder werden künftig nicht mehr zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2013 wurde davon ausgegangen, dass rund 670 Parkplätze – teilweise auf befestigtem Grund und teilweise als temporäre Winterparkplätze – langfristig ausreichen würden. Diese Annahme hat sich als nicht mehr tragfähig erwiesen. An durchschnittlich rund 25 Wintertagen werden heute zwischen 600 und 800 Fahrzeuge abgestellt. An ungefähr zehn Tagen pro Jahr wird die Grenze von 800 Fahrzeugen überschritten. An einzelnen Spitzentagen wurden bis zu 1'200 Fahrzeuge gezählt.

Die bestehenden Winterparkplätze befinden sich teilweise auf Landwirtschaftsland. Ihre Nutzung ist zunehmend problematisch, weil der Boden während der Wintersaison nicht mehr zuverlässig gefroren oder ausreichend schneebedeckt ist. Zur Vermeidung von Landschaftsschäden müssen deshalb Holzroste eingesetzt werden. Diese verursachen erhebliche Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten und beeinträchtigen teilweise die landwirtschaftliche Nutzung im Sommer.

Auch die Bedeutung des Sommertourismus nimmt zu. Die bisher dauerhaft nutzbaren rund 350 Parkplätze auf festem Grund reichen bereits heute an einzelnen Sommertagen nicht aus. Mit der Realisierung des geplanten Resorts werden weitere Parkmöglichkeiten wegfallen. Zusätzlich besteht eine hohe Nachfrage nach geordneten Stellplätzen für Camper.

Ziel der Planung

Zur langfristigen Verbesserung der Situation soll im Bereich der bestehenden Talstation ein Parkhaus mit rund 476 Parkplätzen erstellt werden. Zusammen mit den verbleibenden Parkplätzen östlich des geplanten Resorts, rund um die Talstation und östlich des neuen Parkhauses sollen künftig insgesamt rund 800 Parkplätze auf festem Grund zur Verfügung stehen.

Damit können voraussichtlich rund 90 Prozent der Betriebstage ohne grossflächige Nutzung der temporären Winterparkplätze abgedeckt werden. Die Winterparkplätze in der ZöN 8 sollen künftig grundsätzlich nur noch an einzelnen Spitzentagen eingesetzt werden. Dadurch sollen Landschaften reduziert, die landwirtschaftliche Nutzung gesichert und die Betriebsabläufe vereinfacht werden.

Zusätzlich sind einige Camperstellplätze vorgesehen. Diese sollen insbesondere die Nachfrage im Sommer abdecken und eine geordnete, bewirtschaftete Nutzung ermöglichen. Eine unkontrollierte Ausweitung von Camperstellplätzen im Gemeindegebiet soll dadurch vermieden werden.

Geprüfte Varianten und gewählte Lösung

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden insgesamt 14 Parkhausvarianten untersucht.

Das Projekt wurde anschliessend aufgrund der Vorprüfung, der Rückmeldungen der Fachstellen und der vorgesehenen Systembauweise weiterentwickelt. Die überarbeitete Lösung sieht unter anderem folgende Massnahmen vor:

- Die Dachfläche wird als «fünfte Fassade» gestaltet, extensiv begrünt und mit Photovoltaikanlagen ausgestattet.
- Auf ein offenes Parkdeck wird verzichtet.
- Die Camperstellplätze werden ausserhalb des Parkhauses auf einer angehobenen Fläche angeordnet.
- Das Parkhaus wird zum Schutz vor Hochwasser auf die massgebende Hochwasserschutzkote von 1'072.30 m ü. M. angehoben.
- Die Gebäudebreite wird auf rund 41.5 Meter und die Fassadenhöhe auf rund 14.1 Meter festgelegt.
- Das Gebäude wird längs zum Tal und möglichst parallel zur Oberriedstrasse angeordnet.
- Geländeverlauf, bestehende Baumhecken und eine standortgerechte Umgebungsgestaltung sollen die Einpassung in die Landschaft verbessern. Zu diesem Zweck wurde ein architektonisches und landschaftliches Gesamtkonzept entwickelt.
- Auf ein tiefgreifendes, durchgehendes Untergeschoss wird wegen des hohen Grundwasserstands und des schwierigen Baugrunds verzichtet.

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

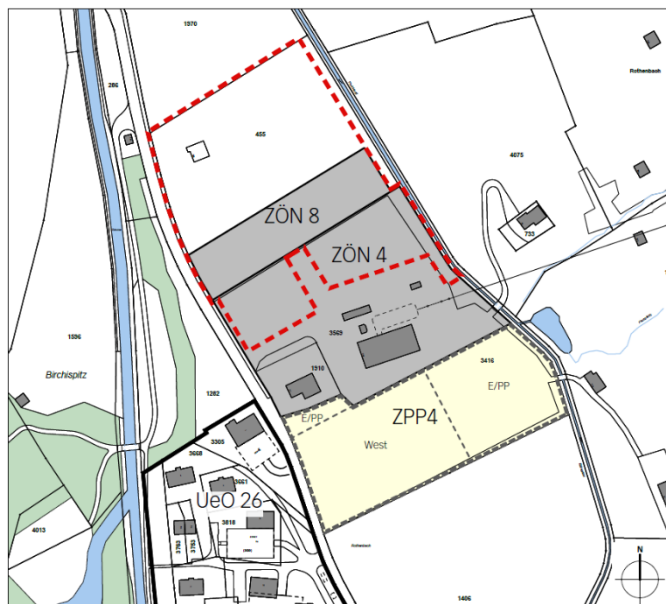
Für die Realisierung des Projekts müssen der Zonenplan und das Baureglement der Einwohnergemeinde Lenk angepasst werden.

Vorgesehen ist insbesondere die Ausscheidung einer neuen Zone für öffentliche Nutzungen ZÖN 4a «Parkhaus Metsch» mit einer Fläche von rund 4'405 m². Diese Zone wird in einen bebauten Bereich für das Parkhaus und einen unbebauten, zu bepflanzenden Bereich zur besseren Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild gegliedert. Die bestehende ZÖN 8 «Winterparkplatz» wird in Richtung Norden und Süden erweitert. Damit können zusätzliche temporäre Parkplätze für Winter-Spitzentage bereitgestellt werden. Die Nutzung bleibt jedoch grundsätzlich landwirtschaftlich geprägt. Die Winterparkierung soll nur vom 15. November bis Ostermontag, spätestens bis zum 15. April, und nur auf schneebedecktem, gefrorenem Boden oder auf Holzrosten zulässig sein.

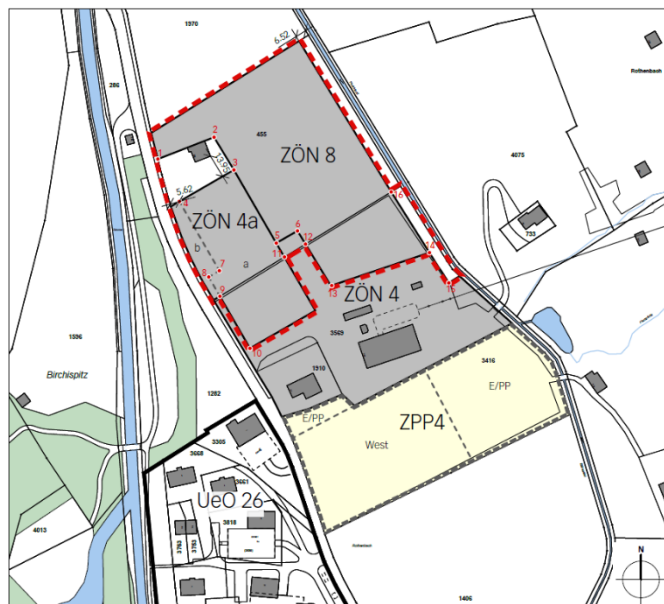
Die ZÖN 4 wird im Gegenzug teilweise reduziert. Zudem ist vorgesehen, befestigte Flächen zurückzubauen und dem Landwirtschaftsland zurückzuführen. Ein Uferbereich entlang des Fischbächlis soll ausgezont und renaturiert werden.

Der ausgewiesene Kulturlandverlust beträgt insgesamt rund 440 m². Diese Angabe beruht auf einer Flächenbilanz, in welcher Rückbauten, Renaturierungen und die Wiederherstellung landwirtschaftlich nutzbarer Flächen berücksichtigt werden.

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)

Koordinatenliste

Eck x	y		
1	2601279.523	1143505.900	13 2601381.831
2	2601312.588	1143518.761	14 2601439.314
3	2601324.299	1143499.505	15 2601450.722
4	2601292.182	1143480.950	16 2601416.809
5	2601349.238	1143456.466	
6	2601361.645	1143463.629	
7	2601315.706	1143440.234	
8	2601309.478	1143436.522	
9	2601316.027	1143425.178	
10	2601333.696	1143394.574	
11	2601353.970	1143448.302	
12	2601366.381	1143455.856	

Zonenplanänderung alter und neuer Zustand

Umwelt, Landschaft und Naturgefahren

Das Parkhaus stellt einen Eingriff in das landwirtschaftlich und touristisch geprägte Landschaftsbild dar. Durch die längs zum Tal ausgerichtete Anordnung, die abgestuften Ebenen, die Begrünung der Dachfläche und die vorgesehene Bepflanzung soll die visuelle Wirkung reduziert werden. In der näheren Umgebung befinden sich keine inventarisierten Schutzobjekte oder historischen Verkehrswege.

Das Gebiet liegt in einem Bereich mit hohem Grundwasserstand. Deshalb sind die Bauweise, die Fundation und die Entwässerung besonders sorgfältig zu planen. Vorgesehen sind eine Pfahlfundation mit Sicherung gegen Auftrieb sowie eine Ausrichtung des Bauwerks, welche den natürlichen Grundwasserstrom möglichst wenig beeinträchtigt.

Das Parkhaus liegt teilweise in einem Gebiet mit geringer bis mittlerer Wassergefährdung. Der Hochwasserschutz soll durch die Anhebung des Gebäudes und der Zufahrten auf die festgelegte Hochwasserschutzhöhe sichergestellt werden. Auch die Camperstellplätze müssen auf dieses Niveau angehoben werden.

Die konkrete Entwässerung des Meteorwassers ist im weiteren Projektverlauf detailliert nachzuweisen. Die abschliessende technische Beurteilung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungs- und Umweltverträglichkeitsverfahrens.

Erschliessung, Verkehr und Bewirtschaftung

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt ab der Oberriedstrasse über die bestehende Arealzufahrt. Im Einfahrtsbereich sind zwei Spuren sowie ein Rückstaubereich für rund zehn bis zwölf Fahrzeuge vorgesehen. Eine zusätzliche Spur dient der Ausfahrt sowie dem Busverkehr.

Der motorisierte Individualverkehr soll konsequent vom Linienbusverkehr und vom Fussverkehr getrennt werden. Die Haltestelle des Linienbusses und der Ausstiegsbereich für Reisebusse bleiben im Bereich der Talstation erhalten. Dadurch sollen Konflikte reduziert und Rückstaus auf der Oberriedstrasse vermieden werden.

Es ist nicht mit einer wesentlichen Zunahme der Fahrten zu rechnen. Die Anzahl der Fahrten wird vor allem durch die bestehende Gondelbahn und das bestehende Skigebiet bestimmt, nicht durch die Parkieranlage selbst. Entsprechend werden auch keine erheblichen zusätzlichen Lärm- oder Luftbelastungen erwartet.

Mit der Eröffnung des Parkhauses soll auf sämtlichen Parkplätzen der Lenk Bergbahnen – unter anderem in Metsch, Betelberg, Wallegg und Bühlberg – eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt werden. Vorgesehen sind unter anderem ein Leitsystem, Belegungsmeldungen und Barrieren. Die Bewirtschaftung soll die vorhandenen Kapazitäten steuern und verhindern, dass unbefestigte Flächen ausserhalb der vorgesehenen Bereiche beliebig genutzt werden.

Umweltverträglichkeitsprüfung und weiteres Verfahren

Da die Gesamtanlage mehr als 500 Parkplätze umfasst, ist das Vorhaben umweltverträglichkeitsrechtlich relevant. Im Rahmen der Zonenplanänderung wurde eine UVP-

Voruntersuchung erstellt. Die detaillierte Prüfung der Auswirkungen erfolgt im Baubewilligungsverfahren mit der UVP-Hauptuntersuchung.

Die vorliegende Änderung der baurechtlichen Grundordnung umfasst den Zonenplan sowie die Anpassung des Baureglements. Die neuen Vorschriften sollen verbindliche Anforderungen an die Gestaltung, die Umgebung, die Erschliessung, den Hochwasserschutz und die Parkplatzbewirtschaftung festlegen.

Fazit

Mit der Planung soll die seit mehreren Jahren bestehende Parkplatzproblematik bei der Talstation Metsch langfristig gelöst werden. Das geplante Parkhaus schafft rund 476 witterungsunabhängige Parkplätze und ermöglicht zusammen mit den übrigen befestigten Parkflächen ein Angebot von rund 800 Parkplätzen. Temporäre Winterparkplätze sollen künftig nur noch an wenigen Spitzentagen eingesetzt werden.

Gleichzeitig werden Anforderungen an Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Hochwasserschutz, Grundwasser, Verkehrssicherheit und Parkplatzbewirtschaftung verbindlich berücksichtigt. Die Planung bildet damit die Grundlage für eine geordnetere, betrieblich tragfähige und langfristig umweltverträglichere Parkierung im Gebiet Metsch.

Planungsverfahren

Die Planung wurde im Sommer 2021 eingeleitet. Nach diversen Abklärungen und Besprechungen mit Grundeigentümern, Amtsstellen und weiteren Beteiligten wurden die Unterlagen ausgearbeitet.

Die Planung wird im ordentlichen Verfahren nach den Bestimmungen des bernischen Baugesetzes durchgeführt.

In der Zeit vom 9. Dezember 2021 bis 10. Januar 2022 wurde das Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Es wurden zwei Mitwirkungseingaben eingereicht.

Die Planungsunterlagen wurden im Herbst 2022 dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern zur Vorprüfung zugestellt. Die im Vorprüfungsbericht vom 13. Januar 2025 vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte wurden in der überarbeiteten Planung berücksichtigt.

Die öffentliche Auflage dauerte vom 2. Juli bis 3. August 2026. Es sind zwei Einsprachen eingegangen. Eine Einsprache wurde anlässlich der Einigungsverhandlungen zurückgezogen. Die zweite Einsprache wurde aufgrund von Verhandlungen zwischen den Einsprechern und den Lenk Bergbahnen nach Durchführung der Einigungsverhandlungen zurückgezogen.

Antrag an die Stimmberechtigten

Der Gemeinderat beantragt den Beschluss der Änderung ZöN 4 «Talstation und Parkhaus Metsch» und ZöN 8 «Winterparkplatz».

Abstimmungsfrage

Wollen Sie der Änderung ZöN 4 «Talstation und Parkhaus Metsch» und ZöN 8 «Winterparkplatz» zustimmen?

Pläne und weitere Unterlagen der Vorlagen 2 und 3 können auf der Website www.lenkgemeinde.ch (via QR-Code) oder am Schalter der Gemeindeverwaltung Lenk eingesehen werden.



Zudem stehen am **10. und 16. November 2026 von 18 – 20 Uhr** auf Voranmeldung im Sitzungszimmer der Gemeindeverwaltung Lenk (Eingang Kronenplatz 2a) Vertreter der Gemeinde und Bahnen für weitere Auskünfte zu den zwei Planungs-Vorlagen zur Verfügung.

Erläuterungen zur Stimmabgabe

Wir bitten Sie, folgendes zu beachten:

1. Bitte vergewissern Sie sich, dass Sie bei der brieflichen Stimmabgabe Ihre Ausweiskarte auf der Rückseite unterschrieben haben. Im Weiteren verweisen wir auf die Erläuterungen auf dem Stimmmaterialkuvert. Letzter Abgabetermin für die briefliche Stimmabgabe ist Sonntag, 29. November 2026, 09:00 Uhr im Sicherheitsbriefkasten bei der Gemeindeverwaltung.
2. Abstimmungslokal: Gemeindeverwaltung Lenk, Sonntag, 29. November 2026, 09:30 – 10:30 Uhr.

Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.