

Gemeinde Kerns

Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt

Planungsbericht nach Art. 47 RPV für die öffentliche Auflage

30. August 2010

Beilagen:

- Umweltverträglichkeitsbericht zum Neubau der 15er Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt vom 25.06.2010; Roos+Partner AG
- Verkehrskonzept zum Neubau der 15er Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt vom 25.06.2010, Henauer Gugler AG
- Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt vom 30.08.2010 Thomas Rast Architekten / Planteam S AG



Auftrag	Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt
Auftraggeber	Gemeinde Kerns
Auftragnehmer	Planteam S AG; Bahnhofstrasse 19a, Postfach, 6203 Sempach-Station Tel. 041 469 44 44 Fax. 041 469 44 45 sempach@planteam.ch; www.planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS – Zertifikat ISO 9001 am 11. Juli 1999
Projektleitung	Roger Michelon, dipl. Kult. Ing. ETH/SIA, Planer FSU/RegA
Mitarbeit	David Stettler, dipl. Geograf, Planer FSU
Referenz	ker_tzp_LSB Stöckalp Frutt_PB Art 47_VP_100830.doc

Inhalt

1	Ausgangslage	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Projekt	1
1.3	Dringlichkeit	1
1.4	Standorte	2
1.5	Rechtsgültiger Zonenplan	4
1.6	Weitere Grundlagen zum Projekt	5
2	Planungsablauf	6
2.1	Vorbereitung Plangenehmigung / Prüfung der Gesuchsunterlagen	6
2.2	Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung	6
	2.2.1 Änderungsanträge aus der kantonalen Vorprüfung	7
	2.2.2 Änderungen aufgrund der kantonalen Vorprüfung	8
2.3	Öffentliche Mitwirkung	9
	2.3.1 Begehren aus der öffentlichen Mitwirkung	9
	2.3.2 Änderungen aufgrund der öffentlichen Mitwirkung	9
2.4	Weiterer Planungsablauf	10
2.5	Auswirkungen auf die weiteren Planungen	11
3	Anpassung der Ortsplanung	12
3.1	Anpassungen des Zonenplans	12
3.2	Anpassungen des Baureglements	16
3.3	Umweltverträglichkeit	18
	3.3.1 Formelles zum Umweltverträglichkeitsbericht	18
	3.3.2 Inhalte des Umweltverträglichkeitsberichts	18
3.4	Erschliessung	19
	3.4.1 Erschliessungsnachweis und Verkehrskonzept	19
	3.4.2 Parkplatzkonzept	19
	3.4.3 Zufahrtsstrassen	19
	3.4.4 Kreisel Postplatz Kerns	20
	3.4.5 Fussgängerverkehr	20
	3.4.1 Öffentlicher Verkehr	20
3.5	Luftbelastung	22
3.6	Lärmbelastung	23
3.7	Gewässerschutz	23
3.8	Wald, Hecken	25
3.9	Landschaftsbild	26
3.10	Karst	27
3.11	Gefahren	27

4	Bezug zu den übergeordneten Planungen	29
4.1	Bezug zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes	29
4.2	Ziele gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes	29
4.3	Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes	31
4.4	Planungsgrundsätze gemäss Art. 15 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes zu den Bauzonen	34
4.5	Richtplan des Kantons Obwalden	34
4.6	Masterplan der Gemeinde Kerns	37
4.7	Aktionsprogramm der Gemeinde Kerns	38
	Anhang	41

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage

Die bestehende Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt wurde 1976 erstellt und 1995 erneuert. Sie besitzt heute eine Kapazität von 750 Personen pro Stunde. Der Neubau der Gondelbahn muss spätestens im Jahr 2016 abgeschlossen sein, wenn die Konzession der bestehenden Anlage ausläuft. Aufgrund des Alters der Bahn und den immer strenger werden Vorschriften ist es nicht möglich, mit der bestehenden Anlage eine Verlängerung der Betriebs- und Konzessionsbewilligung zu erlangen.

1.2 Projekt

Es ist vorgesehen, die bestehende Gondelbahn mit 4er Kabinen durch eine neue zu ersetzen und die Kapazität damit auf 1'325 Personen / Stunde zu erhöhen. Die neue Gondelbahn verfügt über 15er Kabinen.

Die Bergstation auf der Frutt wird um rund 150 Meter talwärts versetzt. Eine Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass der neue Standort gegenüber dem alten deutlich besser geeignet ist und den Bahnbau vergünstigt. So wird durch die Verschiebung die Windsicherheit und die Sicherheit auf den Pisten und Wegen erhöht. Für die Gestaltung der Fassaden der Gondelbahnstationen und die Umgebungsgestaltung wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Die Architekten des Siegerprojekts wurden mit der Gestaltung der Gebäude und der Umgebung beauftragt.

Mit der Neueröffnung der neuen Gondelbahn im Jahr 2013 soll der Bedarf an Parkplätzen mit einem Angebot von insgesamt 2'567 Personenwagen-Parkplätzen gedeckt werden. Das heutige Parkplatzangebot beträgt 2'436 PP. Das Mehrangebot an Parkplätzen wird durch Aufenthaltsgäste auf der Frutt (Hotel Frutt Lodge und Spa) belegt.

1.3 Dringlichkeit

Eine Gesamtrevision der Ortsplanung Kerns ist zur Zeit in Erarbeitung. Diese wird frühestens im Sommer 2011 rechtskräftig sein und die bisherigen Instrumente aus dem Jahr 1998 ablösen. Um den nötig gewordenen Ersatzbau für die bisherige Gondelbahn nicht zu verzögern, soll die Einzonung der benötigten Flächen vorgezogen werden. Die Dringlichkeit ist damit einerseits durch den Ablauf der Konzession der bestehenden Gondelbahn gegeben, andererseits soll den Gästen des neuen Hotels Frutt Lodge und Spa eine komfortable Ankunftssituation (Gondelbahn, Parkhaus) geboten werden.

1.4 Standorte

Stöckalp: Talstation Gondelbahn und Parkierung

Auf der Stöckalp wird die **Talstation** der neuen Gondelbahn erstellt. Das bestehende Gebäude wird bis auf das Untergeschoss neben dem Eingangskorridor rückgebaut. Das neue Gebäude kommt in den Bereich der bisherigen Talstation zu liegen.

In der Talstation werden im Normalfall 15 Gondeln und 3 Lastbarellen garagiert. Die Garagen werden etwas grosszügiger geplant, damit die Kabinen auch ungleichmässig auf Berg- und Talstation verteilt werden können (z.B. schnelles garagieren ohne Zählung bei aufkommendem Sturm).

Angrenzend an die Talstation der Gondelbahn, zwischen Station und Wald, wird das **Parkhaus** erstellt. Östlich angrenzend entsteht ein Terminal für Busse und Postautos. Die übrigen PW-Parkplätze kommen in den Bereich der heutigen befestigten Parkplätze zu liegen. Für Spitzentage sind definierte Flächen auf der Alp Bergmatt vorgesehen:



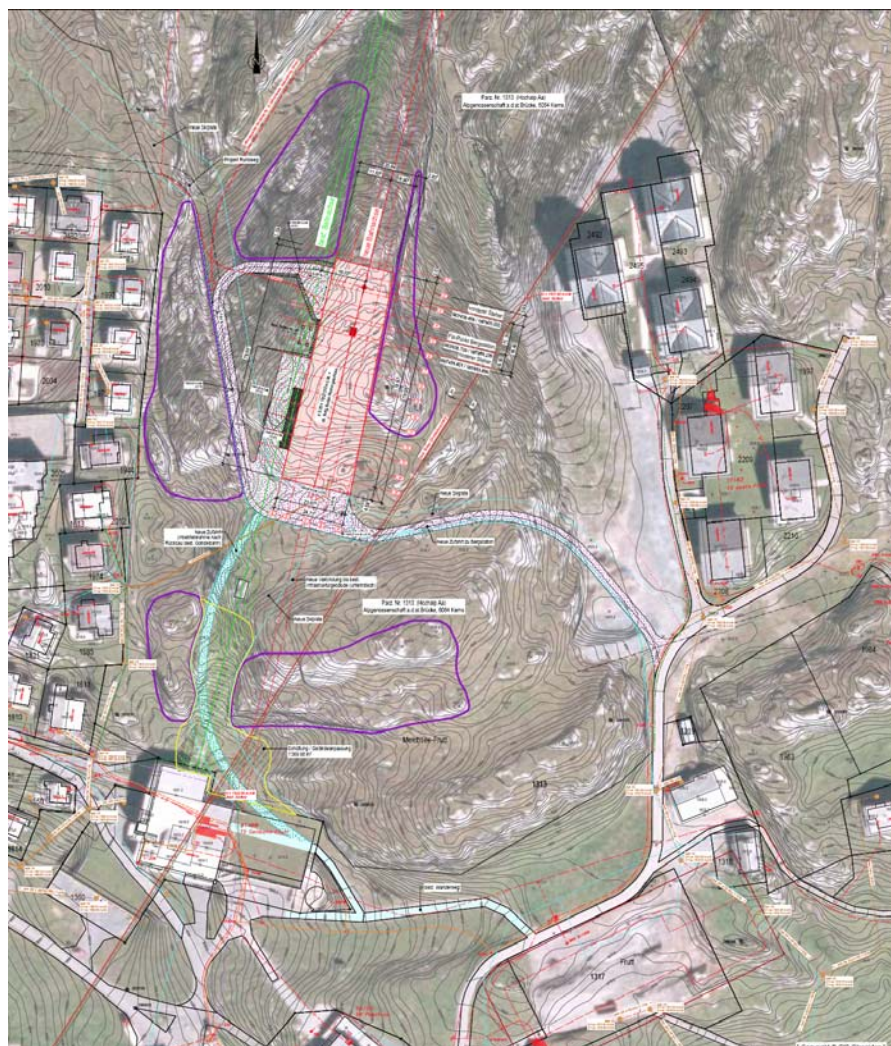
Vor dem Sportcamp entstehen auf der Fläche der bisherigen, nicht mehr benötigten Armeebaracken die Zufahrtsspuren und das Barrierensystem für die Parkplatzbewirtschaftung.

Melchsee-Frutt

Auf der Frutt wird eine neue Bergstation erstellt. Am bestehenden Standort ist ein Neubau wegen der Platzverhältnisse nicht möglich. Deshalb wird die Bergstation rund 150 Meter talwärts versetzt. Zusätzlich wird dadurch die Windsicherheit und die Sicherheit auf den Pisten und Wegen erhöht. In der Bergstation werden im Normalfall 15 Gondeln und eine Lastbarelle garagiert.

Zur neuen Station werden ein Fussgängerweg und eine neue Zufahrt erstellt. Dazu wird die Pistenführung um die neue Station neu organisiert.

Die heutige Bergstation bleibt erhalten und wird für touristische Zwecke umgenutzt.



1.5 Rechtsgültiger Zonenplan

Stöckalp

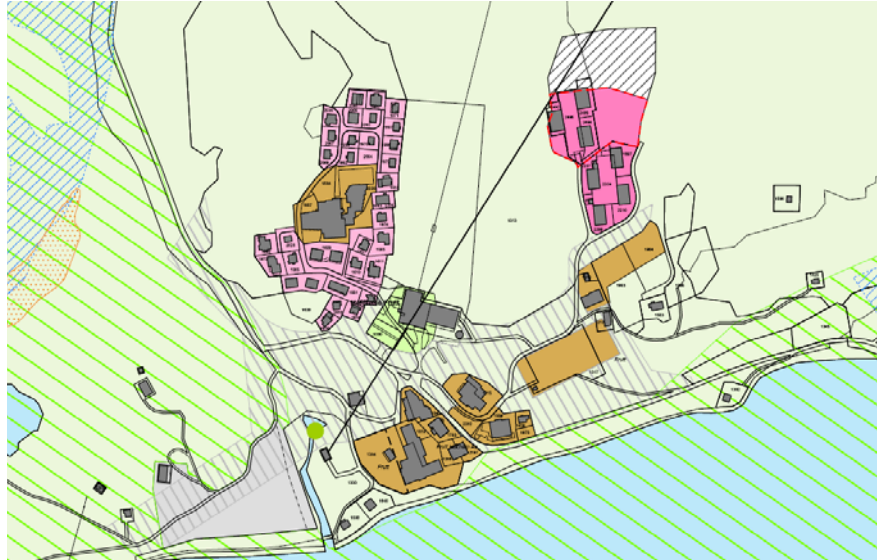
Auf der Stöckalp befinden sich heute die Talstationen von Gondelbahn, Sessel- und Skilift sowie alle Parkplätze in der Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1).



Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Zonenplan

Melchsee-Frutt

Auf der Melchsee-Frutt befindet sich die Bergstation der bestehenden Gondelbahn teilweise in der Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1). Der östliche Teil der Station befindet sich in der Alpwirtschaftszone (AW).



Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Zonenplan

1.6 Weitere Grundlagen zum Projekt

Zum Neubau der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt wurden Grundlagen für das Plangenehmigungsverfahren erarbeitet, die diesem Vorprüfungsbericht beiliegen. Für die detaillierten Ergebnisse und Massnahmen wird auf diese Beilagen verwiesen. Im vorliegenden Planungsbericht nach Art. 47 RPV wurden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

2 Planungsablauf

2.1 Vorbereitung Plangenehmigung / Prüfung der Gesuchsunterlagen

Die Teilzonenplanung Gondelbahn Stöckalp – Frutt stützt sich auf die Unterlagen für das Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren für die geplante Gondelbahn. Die Unterlagen sind untereinander koordiniert und werden für die jeweiligen Schritte (Vorprüfung – Mitwirkung – Auflage) gleichzeitig eingereicht und aufgelegt.

Das Amt für Wald und Raumentwicklung hat nach Absprache mit den Gesuchstellern (Brief vom 13.10.2009) die Gesuchsunterlagen für das Plangenehmigungsverfahren, die Zonenplanänderungen, das Rodungsverfahren und die UVP auf deren Vollständigkeit hin überprüft und mit dem Schreiben vom 13.11.2009 dazu ausführlich Bericht erstattet. Die Anregungen aus der Vorprüfung der Gesuchsunterlagen wurden im Bericht zur Umweltverträglichkeit und in den Unterlagen zur Teiländerung der Ortsplanung verarbeitet. Die Aspekte zum Strassenverkehr werden im Verkehrskonzept abgehandelt.

2.2 Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung

Der Planungsbericht und die weiteren Unterlagen zum Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt wurden dem Kanton am 28. Januar 2010 zur Vorprüfung eingereicht. Mit dem Schreiben vom 24. März 2010 nahm der Kanton zum Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt Stellung. Die Stellungnahme wurde an einer Sitzung mit Vertretern des Kantons und der Gemeinde Kerns am 24. März 2010 in den Grundzügen besprochen.

In der Folge wurde insbesondere das Parkierungskonzept auf der Stöckalp angepasst. Mit dem schriftlichen Nachtrag zum Vorprüfungsbericht vom 28. Juni 2010 nahm der Kanton zum angepassten Konzept Stellung. An einer Sitzung mit Thomas Kappeler, Leiter Amt für Raumentwicklung und Verkehr des Kantons Obwalden, Vertretern der Gemeinde sowie der Korporation und der Sportbahnen Melchsee-Frutt am 29. Juni 2010 wurden die erforderlichen Überarbeitungen besprochen.

2.2.1 Änderungsanträge aus der kantonalen Vorprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung regte das Bau- und Raumentwicklungsdepartement eine Reihe von Anpassungen am Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt an:

- **Dimension Parkplatz Stöckalp:** Der Baulandbedarf ist nicht vollständig nachvollziehbar. Bezüglich der offenen Parkierung bestehen widersprüchliche Aussagen im Planungsbericht und im Verkehrskonzept. Zudem sind die Abgrenzungen der Zone SF 3 in ihrer Dimensionierung zu überprüfen.
- **Nutzung der Zone SF 1, Parzelle 1296:** Der in der Zone SF 1 liegende Teil der Parzelle 1296 war ursprünglich als Parkhaus gedacht (vgl. touristisches Feinkonzept aus dem Jahr 1996). Es stellt sich die Frage nach der Rückzonung, nachdem das Parkhaus nun andernorts erstellt werden soll.
- **Umfang der Zone SF 1 auf der Frutt:** Der Umfang der Zone kann nicht genügend begründet werden. Die Festsetzung der Zone ist zu offen. In den Bestimmungen muss festgehalten werden, dass nicht völlig neue, heute nicht absehbare Nutzungen verwirklicht werden und die bedeutenden Karstformationen in ihrem Wert erhalten werden können.
- **Koordinatenpunkte:** Die Zonengrenzen müssen mittels Masslinien oder Koordinatenpunkten genau bestimmt werden können.
- **Auswirkungen auf Landschaft und Natur:** Es ist insbesondere darauf zu achten, dass die Übergänge von der Bau- zur Alpwirtschaftszone möglichst gut gestaltet werden.
- **Wald:** Die Baulinie im Bereich der Talstation Stöckalp hat einen Mindestabstand von 12 Metern zum Waldrand aufzuweisen. Die Zufahrtsstrasse hat einen Abstand von 3 Metern aufzuweisen. Weitere Anträge werden zum Rodungsdossier gestellt.
- **Naturgefahren:** Die Planunterlagen sind im Bereich des Cheselenbachs südlich der Zone SF 1 auf der Stöckalp zu wenig aussagekräftig. Es sind Querprofile des Bachs inkl. dessen Gewässerraums einzureichen.
- **Erschliessungsnachweis und Verkehrskonzept:** Diverse Anträge betreffen das Verkehrskonzept sowie den Erschliessungsnachweis. Zu den Anträgen wird auf die entsprechenden Berichte verwiesen.
- **Umweltverträglichkeitsbericht:** Im Bericht sind Aussagen zu den umfangreichen Änderungen der Nutzung in der Alpwirtschaftszone aufzuführen.
- **Weitere Bemerkungen:** Das Bau- und Raumentwicklungsdepartement regt neben den genannten Punkten eine Reihe von Anpassungen des Planungsberichts nach Art. 47 RPV an. Diese sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

2.2.2 Änderungen aufgrund der kantonalen Vorprüfung

- **Dimension Parkplatz Stöckalp:** Die Dimensionen der Parkfelder werden auf 2.4 Meter Breite gemäss VSS-Normen vergrössert. Daraus ergeben sich grössere Flächen für die Zone SF3 für die Parkierung an Spitzentagen. Entlang der Strasse wurden auf Anregung des Kantons 24 Plätze weggelassen. Die Parkplatzzahl beträgt nun insgesamt 2'567.
- **Nutzung der Zone SF 1, Parzelle 1296:** Der in der Zone SF 1 liegende Teil der Parzelle 1296 wird in die Alpwirtschaftszone AW ausgezont und mit der Zone SF 2 überlagert. Die Bauzone wird mit dem Bau des Parkhauses an anderer Stelle hinfällig. Die Überlagerung mit der Zone SF 2 wird nötig, da in diesem Bereich Pisten der Talabfahrt von der Frutt verlaufen.
- **Umfang der Zone SF 1 auf der Frutt:** Die Zone SF 1 wird redimensioniert. Sie umfasst neu nur noch die Flächen, die für den Bau der neuen Bergstation sowie der ober- und unterirdischen Zufahrten zu dieser Station notwendig sind. Im Bereich der bedeutenden Karstformationen und im Bereich des zentralen Ortsbildes der Frutt werden Freihaltezonen ausgeschieden. Mit diesen Zonen werden die Schutzziele gesichert.
- **Koordinatenpunkte:** Im Anhang dieses Berichts werden mit Koordinaten versehene oder vermasste Teilzonenpläne angefügt.
- **Auswirkungen auf Landschaft und Natur:** Nach Rücksprache mit der Bergbahnbetreiberin wird darauf verzichtet, den Übergang Bauzone - Alpwirtschaftszone im Bereich der Talstation mit fixen Elementen zu gestalten. Solche fixen Elemente stören die Bewirtschaftung (Schneeräumung) der Parkplätze. Denkbar ist hingegen eine Gestaltung mit variablen Objekten wie z.B. Blumentrögen, die von Frühling bis Herbst aufgestellt werden können.
- **Wald:** Das Parkhausprojekt wurde leicht überarbeitet. Damit kann die Rodungsfläche deutlich reduziert werden. Die Baulinie wird entsprechend angepasst und weist jetzt einen Waldabstand von 12 Metern auf. Für weitere Details wird auf das überarbeitete Rodungsdossier verwiesen.
- **Naturgefahren:** Die Projektunterlagen werden mit Plänen zum Gewässerraum und zum Querprofil ergänzt. Der Gewässerraum kann eingehalten werden.
- **Erschliessungsnachweis und Verkehrskonzept:** Zu den Anpassungen am Verkehrskonzept und am Erschliessungsnachweis wird auf die dazugehörigen Berichte verwiesen.
- **Umweltverträglichkeitsbericht:** Zu der Umsetzung der Anträge aus der kantonalen Vorprüfung wird auf das überarbeitete Dossier zur Umweltverträglichkeit verwiesen.

2.3 Öffentliche Mitwirkung

Während der Mitwirkungsfrist vom 29. Januar bis 22. Februar 2010 gingen insgesamt 6 Stellungnahmen (3 Umweltorganisationen, 3 Private) ein.

2.3.1 Begehren aus der öffentlichen Mitwirkung

Die Mitwirkenden äusserten sich insbesondere zu folgenden Punkten:

- **Zonenplananpassungen Stöckalp:** Landverlust durch Einzonungen in SF 3 zu gross.
- **Waldrodungen:** Waldrodung zu umfangreich. Standorte für Ersatzaufforstung nicht ideal.
- **Zonenplananpassung Frutt:** Zu grosse Einzonung. Karstformationen sollen geschützt werden.
- **Verkehr:** Busangebot soll ausgebaut und evtl. kostenlos sein. Parkplatzangebot insgesamt zu gross. Parkplätze auf der Frutt sollen reduziert werden. Verbindlichkeit der Massnahmen unklar.
- **Erschliessung Bergstation:** Gefährliche Situation zwischen Skifahrern und Zubringer zur Bergstation. Erschliessung verläuft über provisorische Aushubdeponie aus früheren Bauvorhaben und ist darum unrechtmässig.
- **Bau Bergstation:** Bedenken wegen Verlust wertvoller Lebensräume beim Bau, wegen Deponiestandorten für den Aushub sowie wegen möglicher Lichtverschmutzung.

Im März 2010 wurden die Mitwirkenden eingeladen, die Vorbehalte mit Vertretern der Gemeinde Kerns, der Korporation sowie der Sportbahnen zu diskutieren. Dabei konnten Missverständnisse ausgeräumt und mögliche Anpassungen der Planungen diskutiert werden.

2.3.2 Änderungen aufgrund der öffentlichen Mitwirkung

- **Zonenplananpassungen Stöckalp:** Keine Reduktion der Zonengrösse (vgl. Kap. 2.3.2). Grösse der Zone hat keine Auswirkungen auf Alpwirtschaft, da Bewirtschaftung im Sommer gewährleistet bleibt und keine dauerhaften Erschliessungs- und Parkierungsanlagen zulässig sind.
- **Waldrodungen:** Durch Projektanpassungen konnte die zu rodende Waldfläche bei der Talstation deutlich reduziert werden. Zu den Ersatzaufforstungen wird auf das überarbeitete Rodungsdossier verwiesen.
- **Zonenplananpassung Frutt:** Die Fläche der Einzonung in die SF 1 wurde deutlich reduziert. Die wichtigen Karstformationen werden mit Freihaltezonen geschützt.
- **Verkehr:** Die Zahl der neu geschaffenen Parkplätze wird nicht verändert. Für die Tagesgäste wird kein neues Angebot geschaffen. Die zusätzlichen Parkplätze für Aufenthaltsgäste verursachen deutlich weniger Fahrten als

für den Tagestourismus. Im Vergleich zu heute wird das Busangebot beträchtlich ausgebaut. Der Bus Sarnen – Stöckalp soll auch für Tageskartenbesitzer gratis sein. Die Massnahmen werden im Erschliessungsnachweis festgehalten und werden teilweise als Auflagen für die Baubewilligung aufgenommen. Zu den detaillierten Anpassungen wird auf das überarbeitete Verkehrskonzept sowie den Erschliessungsnachweis verwiesen.

- **Erschliessung Bergstation:** Die Sicherheit auf der Zufahrt zur Bergstation wird nicht als kritisch beurteilt. Die Transporte zur Bergstation werden künftig hauptsächlich über andere Erschliessungswege abgewickelt, so dass der Verkehr am Engpass Obere Frutt – Hotel Frutt Lodge und Spa abnehmen wird.
- **Bau Bergstation:** Die Bergstation wird soweit möglich in den Berg integriert. Der Standort wurde untersucht und inventarisiert. Die zerstörten Lebensräume werden durch ökologische Ausgleichsmassnahmen kompensiert. Beim Planen der Beleuchtung wird die Lichtverschmutzung soweit als möglich vermieden.

2.4 Weiterer Planungsablauf

Ziel ist es, die Einzonung an einer ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung am 23. November 2010 zu beschliessen. Dies ergibt für den Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt folgenden Zeitplan:

Planungsschritt	Termine 2010
Kantonale Vorprüfung	28. Jan. – 24. März
Mitwirkungsverfahren	28. Jan. – 22. Feb.
Überarbeitung Planungsbericht	April – August 2010
Einwohnergemeinderat beschliesst Auflage	30. August 2010
Öffentliche Auflage (30 Tage)	3. Sept. – 2. Okt. 2010
Allfällige Einspracheverhandlungen	Okt. 2010
Beschluss Einwohnergemeinderat	Ende Okt. 2010
Beschluss Einwohnergemeindeversammlung	23. November 2010
Genehmigung Regierungsrat	anschliessend

Das Dossier zum Neubau der Gondelbahn zu Händen des Bundesamts für Verkehr (BAV) wurde am 21. Juli 2010 beim BAV eingereicht.

2.5 Auswirkungen auf die weiteren Planungen

Im Sommer 2010 wurde die Testplanung Frutt mit dem Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt abgeschlossen. Diese definiert die weitere bauliche Entwicklung auf der Frutt und bezeichnet die Räume und die Art der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Die Testplanung und die vorliegende Teilzonenplanung wurden eng koordiniert. Der Neubau der Bergstation der Gondelbahn wurde als Referenzzustand in die Testplanung einbezogen.

Die vorliegende Teilanpassung der Ortsplanung lässt weiterhin viele Optionen für die weitere Entwicklung auf der Frutt zu.

Ein allfälliger späterer Verbund mit benachbarten Skigebieten zu einem „Schneeparadies“ bleibt mit dem Bau der Gondelbahn möglich, wird aber nicht vorgezeichnet. In Anbetracht einer allfälligen Gebietserweiterung durch das Schneeparadies könnte die Anlage den neuen Anforderungen angepasst werden. In diesem Fall müssten das gesamte Genehmigungsverfahren inklusive UVP, Verkehrskonzept, Kapazitätsnachweise und eine öffentliche Auflage nochmals durchgeführt werden, damit eine Betriebs- und Konzessionsbewilligung erlangt werden könnte.

Auf der **Stöckalp** kann mit der neuen Talstation, dem Parkhaus und dem Bus-Terminal die Ankunftssituation wesentlich attraktiver gestaltet werden. Mit den baulichen Anpassungen der nächsten Jahre ist die Entwicklung der Stöckalp im Bereich der Talstation bis auf weiteres abgeschlossen. Mit der neuen Zone SF 3 wird das Alpwirtschaftsland nur temporär genutzt und steht ansonsten der Alpwirtschaft zur Verfügung. Da auch keine dauerhaften Infrastrukturanlagen erlaubt sind, wird keine bauliche Entwicklung in diesen Bereichen vorgezeichnet.

Weitere Entwicklungen sind im weiter talwärts gelegenen **Sportcamp Melchtal** möglich. Sie werden allerdings durch die vorliegende Teilanpassung der Ortsplanung nicht vorgezeichnet.

Weitere Anpassungen des Zonenplans können in der bevorstehenden Ortsplanungsrevision erfolgen. Grundlage weiterer Zonenplananpassungen auf der Frutt wird das Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt sein.

3 Anpassung der Ortsplanung

3.1 Anpassungen des Zonenplans

Stöckalp

- Die Standorte der neuen Talstation der Gondelbahn, des Parkhauses und des Busterminals befinden sich heute teilweise in der Zone für Sport und Freizeit 1 (SF 1), teilweise in der Alpwirtschaftszone (AW). Sie kommen alle in die SF 1 zu liegen.
- Die für den Busterminal nötigen Aufschüttungen werden flach ausgestaltet und begrünt. Sie werden anschliessend wieder alpwirtschaftlich genutzt und bleiben daher in der Alpwirtschaftszone.
- Die Fläche südlich und westlich der Talstation bis zum neuen Waldrand (vgl. Kap. 3.9) wird von der AW bzw. dem Waldareal in die SF 1 eingezont.
- Angrenzend an das Sportcamp wird eine kleine Fläche für die offene Parkierung in die SF 1 eingezont. Sie grenzt an ein Areal, das bereits in der SF 1 liegt.
- Die Parzelle Nr. 1296 westlich des Gasthofs Waldhaus wird aus der SF 1 in die Alpwirtschaftszone ausgezont. Diese Fläche war zu einem früheren Zeitpunkt für ein Parkhaus vorgesehen und wird nun nicht mehr benötigt.
- Ein Teil der Alp Bergmatt wird für die Parkierung an Spitzentagen mit der neuen Zone SF3 überlagert (Grundnutzung: Alpwirtschaftszone). Die Zone dient wie bisher als Parkplatz für Spitzentage und wird in der restlichen Zeit alpwirtschaftlich genutzt. Die zulässige Nutzungsintensität dieses Parkplatzes wird als Auflage im Baubewilligungsverfahren definiert.

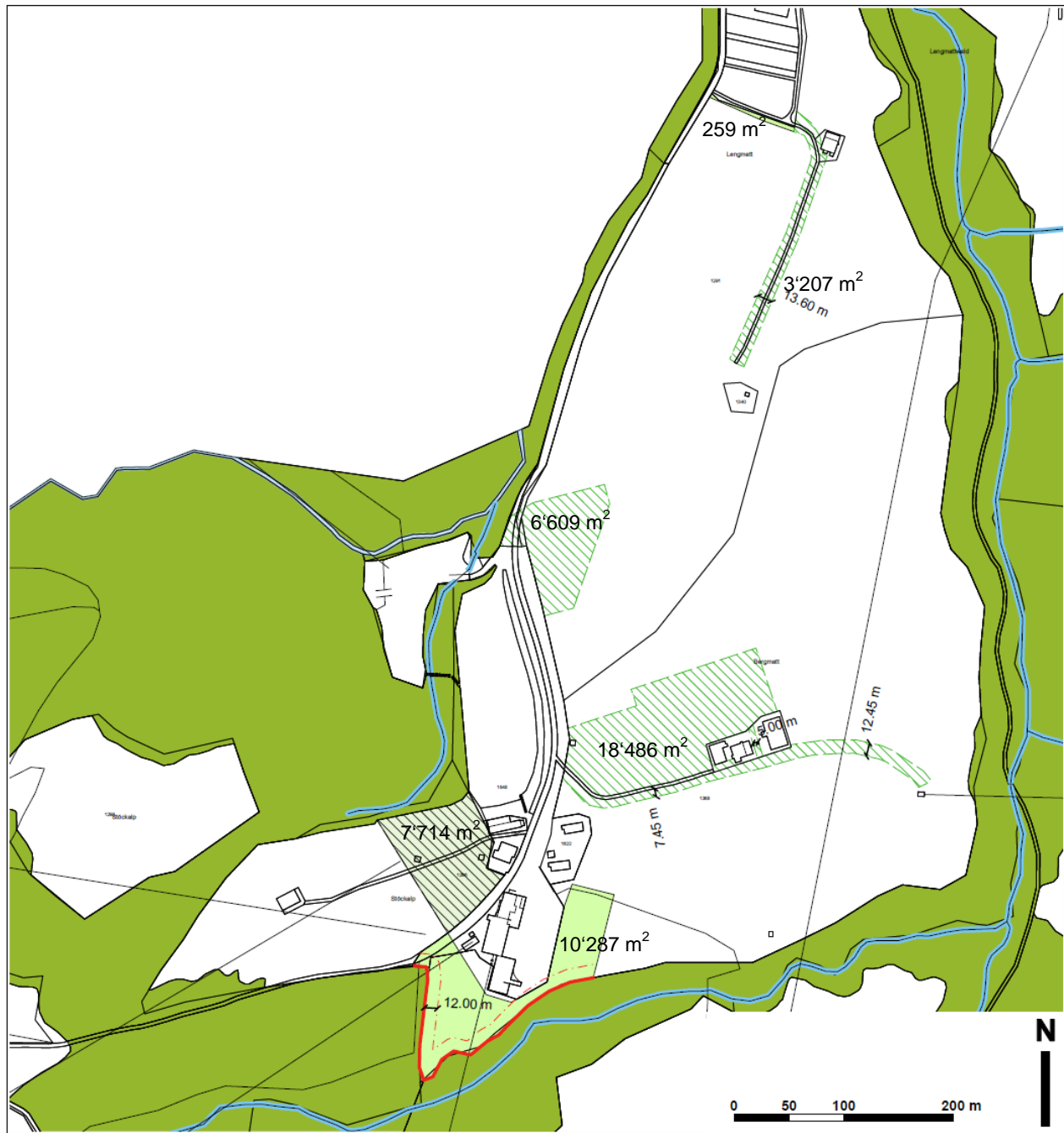
Die bestehenden Bauzonen sind nach der vorliegenden Teilanpassung der Ortsplanung vollständig überbaut oder mit Parkplätzen belegt.

Im Rahmen der vorgesehenen Rodung wurde für den neuen Waldrand eine Waldfeststellung durchgeführt. Sie ist Bestandteil des Bauprojektes und wird in diesem Zusammenhang aufgelegt; im Teilzonenplan wird sie daher orientierend dargestellt. Bestandteil der Auflage des Teilzonenplans Gondelbahn Stöckalp - Melchsee-Frutt ist die Baulinie von 12 Meter zum Wald.



Flächenbilanz der Umzonungen:

Zone	Zunahme	Abnahme	Bilanz
Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1)	10'546 m ²	7'714 m ²	+ 2'832 m ²
Zone für Sport- und Freizeitanlagen 2 (SF 2) (überlagernd)	7'714 m ²	0	+ 7'714 m ²
Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 (SF 3) (überlagernd)	28'302 m ²	0	+ 28'302 m ²
AW	7'714 m ²	10'317 m ²	- 2'603 m ²
Waldareal	0	229 m ²	- 229 m ²

Übersicht Zonenplananpassungen Stöckalp



Verbindlicher Planinhalt

-  Einzonung von der Alpwirtschaftszone (AW) bzw. vom Waldareal in die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF1)
-  Auszonung von der Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1) in die Alpwirtschaftszone (AW)
-  Zone für Sport- und Freizeitanlagen 2 (SF2) überlagernd
-  Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 (SF3) überlagernd
-  Baulinie gemäss Beschluss Einwohnergemeinderat vom 30.8.2010

Orientierender Planinhalt

-  statischer Waldrand
-  Wald
-  Gewässer

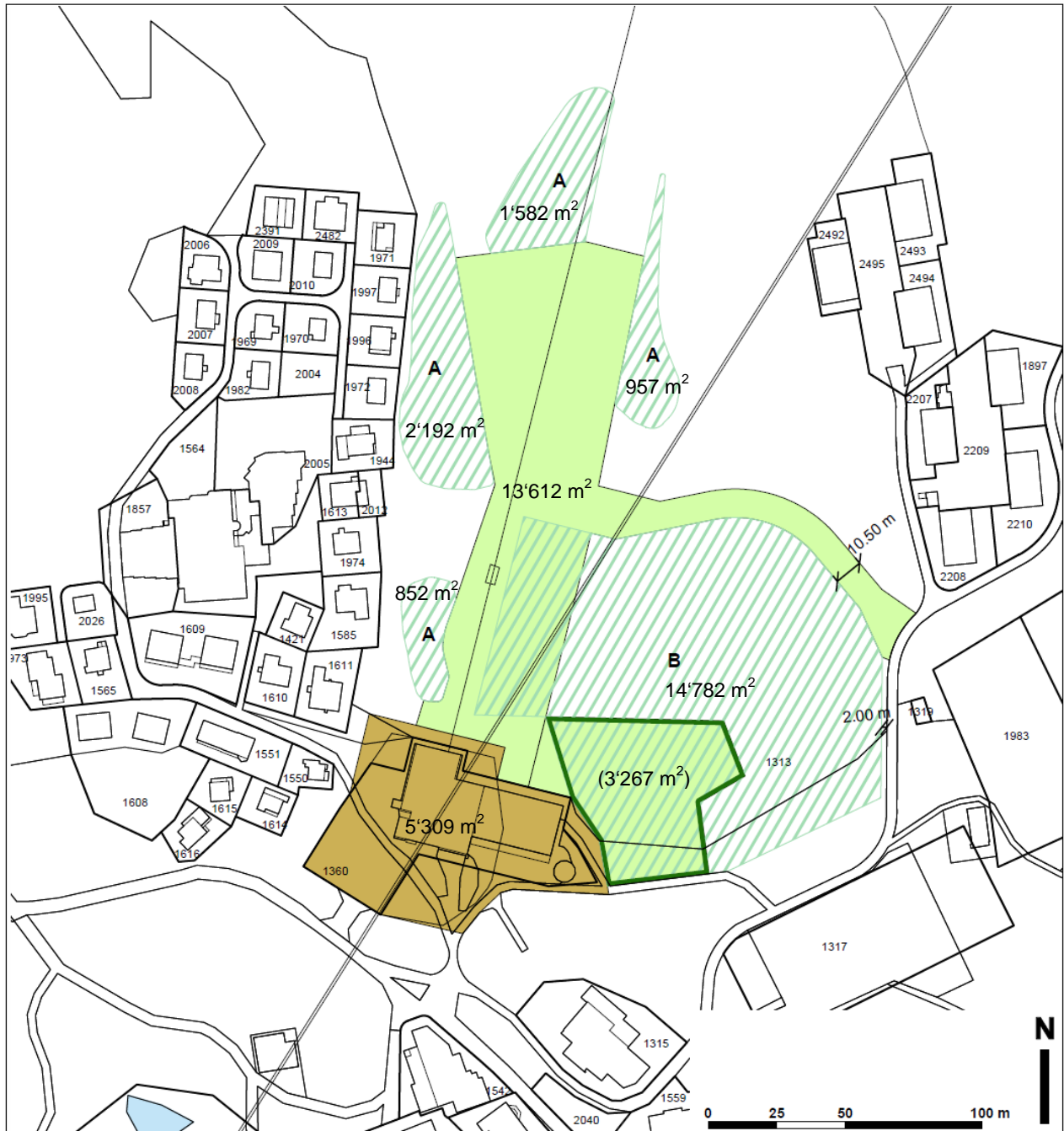
Melchsee-Frutt

- Zum Nachvollzug des Planungsrechts soll die bisherige Bergstation vollständig in die Bauzone zu liegen kommen. Dem neuen Nutzungszweck entsprechend kommt das **Gebäude in die Kurzone (KuZ)** zu liegen. Dazu werden die schon eingezonten Flächen von der SF 1 in die KuZ umgezont.
- Der Standort der geplanten neuen Bergstation der Gondelbahn befindet sich heute vollständig in der Alpwirtschaftszone. Die Bergstation, alle benötigten Aufschüttungen sowie alle Zufahrtsstrassen (inkl. Verbindungstunnel zwischen alter und neuer Bergstation) werden in die **Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF1)** eingezont. Östlich der bisherigen Bergstation wird eine weitere Fläche in die SF 1 eingezont, um einen Erlebnisspielplatz zu ermöglichen. Die Fläche des geplanten **Spielplatzes** wird mit einem Perimeter im Zonenplan abgegrenzt. Für diesen Perimeter gelten die Bestimmungen gemäss Baureglement Art. 21 Abs. 3 (vgl. Kapitel 3.2). Darin wird sichergestellt, dass einzig Spiel- und Freizeitgeräte für den Spielplatz zulässig sind.
- Zum Schutz der wichtigen Karstformationen und zur Freihaltung des zentralen Ortsbildes im Bereich Engelsburg werden überlagerte **Freihaltezone Frutt A und B (FZF A/B)** geschaffen. In den mit der FZF überlagerten Bereichen sind nur Bauten und Anlagen gestattet, die den Schutzziele dieser Zone nicht widersprechen (vgl. dazu nachfolgendes Kapitel).
- Eine kleine **Restfläche** in der Alpwirtschaftszone wird neu mit der Zone für **Sport- und Freizeitanlagen 2 (SF2)** überlagert. Damit wird die Alpwirtschaftsfläche im Siedlungsgebiet lückenlos mit der SF 2 überlagert. An einigen Stellen wird die bisherige Zone SF 2 von der Freihaltezone Frutt (FZF) abgelöst.





Flächenbilanz der Umzonungen:

Zone	Zunahme	Abnahme	
Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1)	13'612 m ²	3'506 m ²	+ 10'106 m ²
Kurzone (KuZ)	5'309 m ²	0	+ 5'309 m ²
Alpwirtschaftszone (AW)	0	15'415 m ²	- 15'415 m ²
Freihaltezone Frutt (FZF) A (überlagernd)	5'583 m ²	0	+ 5'583 m ²
Freihaltezone Frutt (FZF) B (überlagernd)	14'782 m ²	0	+ 14'782 m ²


Übersicht Zonenplananpassungen Frutt



Verbindlicher Planinhalt

-  Ein- und Umzonung von der Alpwirtschaftszone (AW), resp. von der Zone für Sport- und Freizeitanlagen1 (SF1) in die Kurzone (KuZ)
-  Einzonung von der Alpwirtschaftszone (AW) in die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF1)
-  Freihaltezone Frutt (FZF) überlagernd mit Ordnungsbuchstabe
-  Perimeter Spiel- und Freizeitanlage gemäss Art. 21 Abs. 3

Orientierender Planinhalt

-  Gewässer

3.2 Anpassungen des Baureglements

Im Baureglement wird auf das Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt verwiesen. Es wird sichergestellt, dass dieses bei allen Planungen auf der Frutt als richtungweisende Grundlage dient und zu beachten ist (Art. 2a).

Für die während der Ferienzeit und an Spitzentagen benötigten Parkplätze wird eine neue Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 (SF 3) geschaffen. Diese wird der Alpwirtschaftszone überlagert (Art. 22a).

Auf der Melchsee-Frutt wird für den Schutz der Karstformationen und des zentralen Raums des Ortsbids Frutt eine neue Freihaltezone (FHZ) geschaffen (Art. 28 a). Für einen geplanten Spielplatz wird die bestehende Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1) um einen Absatz ergänzt.

Das Baureglement wird wie folgt angepasst (Änderungen rot):

Art. 2a Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt

Für alle Fragen der Entwicklung auf der Melchsee-Frutt ist das Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt richtungweisende Grundlage. Der Einwohnergemeinderat achtet im Rahmen seiner Planungen und Bewilligungen auf die Umsetzung im Sinne dieses Konzepts.

Art. 4 Zoneneinteilung

2 Nichtbauzonen

- SF3 Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 überlagernd
- FZF Freihaltezone Frutt überlagernd

Art. 21 Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1)

- 1 Die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 umfasst die Flächen für Sport- und Freizeitanlagen und deren Infrastrukturanlagen, Familiengärten, Campingplätzen sowie Bauten und Anlagen von Jugend- und Freizeitorganisationen und dergleichen. Wohnungen sind nur für den Betriebsinhaber und nachweisbar betrieblich an den Standort gebundenes Personal und nur in Verbindung mit Betriebsbauten zulässig.
- 2 Der Einwohnergemeinderat legt Gebäudeabstände und -dimensionen unter gebührender Berücksichtigung des Orts- und Landschaftsbildes, der betrieblichen Erfordernisse und der öffentlichen und privaten Interessen von Fall zu Fall fest.
- 3 Der im Zonenplan speziell eingezeichnete Perimeter auf der Melchsee-Frutt dient der Realisierung einer Spiel- und Freizeitanlage. Zulässig sind ausschliesslich Spiel- und Freizeitgeräte. Die Art und die landschaftsschonende Platzierung dieser Geräte wird in einem Konzept festgelegt, das vom Einwohnergemeinderat zu genehmigen ist. Er kann sich durch Fachleute beraten lassen.

Art. 22a Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 (SF3) überlagernd

- 1 Die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 dient der Parkierung von Motorfahrzeugen der Tagesgäste an touristischen Spitzentagen im Winter.
- 2 Die SF3 überlagert andere Zonen und ergänzt deren Bestimmungen.
- 3 In der SF3 darf erst parkiert werden, wenn die zur Verfügung stehenden Parkplätze in der SF1 Stöckalp belegt sind. Dabei darf die im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festzulegende Anzahl von Parkplätzen für Tagesgäste nicht überschritten werden.
- 4 Die alpwirtschaftliche Nutzung bleibt gewährleistet. Dauerhafte Erschliessungs- und Infrastrukturanlagen sind nicht gestattet.

Art. 28a Freihaltezone Frutt (FZF) überlagernd

- 1 Die Freihaltezone überlagert andere Zonen und ergänzt deren Bestimmungen.
- 2 Sofern in den Schutzziele keine abweichenden Regelungen getroffen werden, sind in der Freihaltezone keine sichtbaren Bauten und Anlagen sowie keine landschaftsprägenden Terrainveränderungen zulässig. Wege für den Langsamverkehr sowie Skipisten sind erlaubt. Unterirdische Bauten und Anlagen sind soweit zulässig, wie sie die angestrebten Schutzziele der Freihaltezone nicht beeinträchtigen. Schutzziele der Freihaltezone sind:
 - A Oberirdischer Schutz von Karstformationen
 - B Oberirdischer Schutz von Karstformationen und Freihaltung des zentralen Raums des Ortsbilds Frutt. Zulässig sind Spiel- und Freizeitgeräte in der Sport- und Freizeitzone 1 gemäss BZR Art. 21 Abs. 3.

3.3 Umweltverträglichkeit

(vgl. Umweltverträglichkeitsbericht – Voruntersuchung)

3.3.1 Formelles zum Umweltverträglichkeitsbericht

Nach Inbetriebnahme der neuen Bahn werden auf der Stöckalp 2'567 Parkplätze für Personenwagen und 30 Busparkplätze zur Verfügung stehen. Gemäss UVPV sind Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen der UVP unterstellt (Anlagetyp Nr. 11.4 UVPV).

Gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. A UVPV unterliegen Änderungen bestehender Anlagen (Verweis auf Liste im Anhang UVPV) der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft. Im vorliegenden Fall liegt nach Einschätzung des Amtes für Wald und Raumentwicklung des Kantons Obwalden eine wesentliche Änderung vor und die Bauten für die Parkierung auf der Stöckalp müssen einer UVP unterstellt werden. Die Frage der UVP-Pflicht sei abschliessend von der im massgeblichen Verfahren zuständigen Behörde zu beurteilen.

3.3.2 Inhalte des Umweltverträglichkeitsberichts

Die Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt wurden in einer Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu folgenden Punkten abgeklärt:

- Verkehr
- Luftschadstoffe
- Lärm (Betriebs- und Strassenverkehrslärm)
- Geologie / Hydrogeologie
- Oberflächenwasser
- Flora / Fauna / Lebensräume / Boden
- Landschaftsschutz / Heimatschutz / Ortsbild
- Wald
- Übrige Bereiche
- Abfallentsorgungskonzept
- Umweltbelastung bei Störfällen

Für die detaillierten Ergebnisse und Massnahmen wird auf den Bericht und die Pläne zur UVP verwiesen.

3.4 Erschliessung

(Vgl. Beilagen: Verkehrskonzept, Umweltverträglichkeitsbericht)

3.4.1 Erschliessungsnachweis und Verkehrskonzept

Gemäss geändertem Baugesetz des Kantons Obwalden ist seit Juli 2009 für alle Einzonungen ein Erschliessungsnachweis mit Erschliessungsprogramm zu erstellen. Als Grundlage für die UVP und die Einzonungen wurde darum ein Verkehrskonzept mit quantitativen und qualitativen Aussagen zu den Betriebszuständen erstellt. Im folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept zusammengefasst. Für detailliertere Aussagen wird auf das Verkehrskonzept (Beilage) verwiesen.

3.4.2 Parkplatzkonzept

Nach der Eröffnung der neuen Gondelbahn im Jahr 2013/14 ist ein maximaler Bedarf zwischen ca. 2410 (aufgrund der Gästezahl an Spitzentagen) und ca. 2'760 (aufgrund der Verkehrszahlen an Spitzentagen) an Parkplätzen für PW's zu erwarten. Dieser Bedarf wird durch das künftige Angebot von 2'567 PP gedeckt. Zusätzlich werden total 35 Plätze für den öffentlichen Verkehr angeboten. (Postauto 5, Private Cars 30). Durch flankierende Massnahmen in Form von preislichen Anreizen und Erhöhung des Komforts der Busbenützer soll der Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Durch ein Verkehrsleitsystem wird bei der Autobahnausfahrt und in Kerns angezeigt, ob noch Parkplätze vorhanden sind. Bei einer Vollbelegung der Parkplätze wird der Verkehr durch den Verkehrsdienst der Sportbahnen Melchsee-Frutt in Kerns zurückgehalten.

3.4.3 Zufahrtsstrassen

Parkplatz Stöckalp:

Um den Verkehrsfluss auf der Strecke Melchtal – Stöckalp nicht zu behindern, werden die ankommenden Fahrzeuge während den Spitzentagen durch einen Verkehrsdienst der Sportbahnen Melchsee-Frutt in Empfang genommen und in die Parkplätze eingewiesen.

Strasse Melchtal – Stöckalp:

Bei absoluten Spitzenbelastungen wird die zulässige Belastung für die heutige Strasse leicht überschritten. Dies zeigt sich in kurzfristigen Staubildungen. Auch bei den Begegnungsfällen PW/Bus und insbesondere Bus/Bus entstehen Behinderungen, sodass Verzögerungen des ÖV möglich sind. Nach dem vorgesehenen Ausbau und Verbreiterung der Strasse entfallen die erwähnten Probleme bezüglich der zulässigen Belastung und der Begegnungsfälle und es ist mit keinen nennenswerten Behinderungen mehr zu rechnen.

Strasse Kerns - Melchtal und Kerns – Sarnen:

Es ist mit keinen nennenswerten Behinderungen zu rechnen.

3.4.4 Kreisel Postplatz Kerns

Mit der errechneten Qualitätsstufe A für den Betriebszustand 2013/2014 (mit neuer Bahn) wird die Verkehrsqualität des Kreisels als sehr gut beurteilt. Vorwiegend wird der Kreisel eher durch den „hausgemachten Verkehr“ (Schüler, Pendler) belastet, und der Tourismusverkehr an Wochenenden wirkt sich kaum störend aus.

3.4.5 Fussgängerverkehr

Auf dem Parkplatz Stöckalp ist durch Entmischung des Fussgänger- und des PW-Verkehrs die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen und der Verkehrsfluss auf dem Parkareal zu verbessern. Bei den wichtigen Fussgängerquerungen auf der Strecke Stöckalp bis Kerns sind Fussgängerstreifen anzubringen.

3.4.1 Öffentlicher Verkehr

Die Fahrplansicherheit für den ÖV kann bei der heutigen Situation auf der Strecke Melchtal – Stöckalp nicht zu jeder Zeit gewährleistet werden. Insbesondere der Bus, der gegen den Hauptverkehrsstrom fährt, wird beträchtlich verzögert, hauptsächlich im Begegnungsfall Bus / Bus. Sollte der geplante Ausbau der Strasse Melchtal-Stöckalp bei der Inbetriebnahme der neuen Gondelbahn noch nicht beendet sein, haben die Sportbahnen Melchsee-Frutt die Möglichkeit den Verkehr mithilfe des Parkmanagementsystems auf der Strasse zwischen dem Melchtal und der Stöckalp zu regeln. Durch die Sperrung der jeweiligen Spur, kann gewährleistet werden, dass der öffentliche Verkehr ohne Verzögerung die Strecke passieren kann. Nach dem geplanten Ausbau und Verbreiterung der Strasse Melchtal – Stöckalp wird auch die Fahrplansicherheit für den ÖV gesichert. Durch den Verkehrsdienst ist dann sicherzustellen, dass bei einer Vollbelegung der Parkplätze nicht durch wildes Parkieren entlang der ausgebauten Strasse der Verkehr behindert wird. Durch zusätzliche Hilfen eines Verkehrsdienstes der Sportbahnen Melchsee-Frutt bei heiklen Stellen (Kreisel Kerns, Parkplatz Stöckalp usw.) werden Behinderungen für den ÖV noch weiter verringert.

Auf der Stöckalp kann der Komfort für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs durch das neue Busterminal deutlich gesteigert werden. Im Verkehrskonzept werden die **Komfortsteigerungen** bis 2013/2014 wie folgt zusammengefasst:

- Bereitstellen von Parkplätzen für Busse unmittelbar vor dem Eingang zur Talstation.
- Vorfahrt der öffentlichen und privaten Busse direkt vor die Talstation.
- Für Gruppen aus Bussen ist ein separater direkter Zugang in die Station vorgesehen.
- Führen von Zusatzkursen während den Spitzenzeiten (Bereits zum Teil verwirklicht).
- Die Sportbahnen Melchsee-Frutt initiieren die Einführung eines Halbstundentaktes für die Postautokurse von Sarnen nach Stöckalp an Wochenenden (Samstage Sonntage und Feiertage) sowie in den Weihnachts- und Fasnachtsferien während der Wintersaison. Die Verhandlungen werden mit Postauto Zentralschweiz, der Gemeinde und dem Kanton aufgenommen.
- Abstimmen der Postautokurse auf den Fahrplan der Zentralbahn (keine Wartezeiten in Sarnen).

Weiter sind folgende **preislichen Anreize** geplant:

Bis 2013/14 verwirklicht:

- Vergünstigung der Fahrpreise: Bei Mehrtageskarten und Saisonkarten ist das Postauto Sarnen – Stöckalp im Preis inbegriffen.
- Möglichkeit des Kaufes von kombinierten Billetten an Bahn- und Busschaltern.
- Angebot von RailAway und Snow'n Rail für das ganze öffentliche Verkehrsnetz der Schweiz.
- Ein Parkplatzbewirtschaftungssystem wird im unteren Bereich des Sportcamps umgesetzt.

Geplant:

- Für Tageskarten, welche in Sarnen oder Kerns gekauft werden, ist der Preis für die Fahrt mit dem Postauto inbegriffen.
- Arrangement mit Carbetrieben.
- Arrangement mit Hotelbetrieben (Melchtal, Kerns, Sarnen etc.).
- Gratisbusfahrt für Hotelgäste, welche im Besitz eines gültigen Tickets der Sportbahnen sind.

3.5 Luftbelastung

Bezogen auf den heute bestehenden Gesamt-Verkehr (inkl. Sportbahnen Melchsee-Frutt), beziehungsweise die durch diesen jährlich im gesamten Untersuchungsperimeter emittierten Schadstoffmengen, findet mit dem Neubauprojekt nur eine geringfügige Erhöhung des Luftschadstoff-Ausstosses um rund 3% statt. Zukünftig werden die Verkehrsemissionen aufgrund der laufend strengeren Abgasnormen, wie Euro5, weiter abnehmen.

Der Hauptteil der Luftschadstoffemissionen des Betriebs wird durch die eigenen Fahrzeuge (Pistenfahrzeuge) verursacht, welche durch den Neubau der Gondelbahn nicht beeinflusst werden. Lediglich bei den flüchtigen Kohlenwasserstoffen (VOC) sind auch andere betriebliche Emissionsquellen von Bedeutung. Insgesamt nehmen die Betriebsemissionen nur um 0.8% (NO_x, Staub) bzw. 5.1% (VOC) zu.

Für den Betrieb der Sportbahnen enthält der Massnahmenplan Luftreinhaltung für den Kanton Obwalden die Partikelfilterpflicht für Fahrzeuge/Maschinen im ortsfesten Einsatz (Massnahme Z5).

Mit dem praktisch gleichbleibenden Parkplatzangebot, der Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung und mit den Bemühungen zur Bevorzugung des ÖV werden weitere Massnahmen im Sinne des Massnahmenplans und zur Beschränkung der Verkehrsemissionen ergriffen.

Sowohl die Emissionen als auch die Immissionsbelastung werden durch das Vorhaben nicht wesentlich verändert. Das Vorhaben kann demnach in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung realisiert werden.

3.6 Lärmbelastung

Der vom Vorhaben verursachte Strassenverkehr führt nicht zu wahrnehmbaren Lärmzunahmen an sanierungsbedürftigen Verkehrsanlagen bzw. zu neuen Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Damit erfüllt das Vorhaben die Anforderungen hinsichtlich der Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen nach Art. 9 der Lärmschutzverordnung. Die in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung getroffenen Massnahmen zugunsten des ÖV tragen im Sinne der Vorsorge auch zur Reduktion der Strassenlärmbelastung bei.

Die Berechnungen des Betriebslärms zeigen, dass die prognostizierten Beurteilungspegel der neuen Bergstation tags in den nächstgelegenen lärmempfindlichen Liegenschaften unter den massgebenden Planungswerten der ES II nach Anhang 6 der Lärmschutz-Verordnung liegen. Im Bereich der bestehenden Bergstation werden durch den Neubau für mehrere Gebäude die Lärmimmissionen erheblich reduziert. Die Summe der Betriebslärm-Immissionen der Seilbahn und der tags stattfindenden Nachbeschneigung erfüllt die genannten Planungswerte der ES II an allen EP ebenfalls.

Im Bereich der Talstation werden aufgrund der gegenliegenden Lage der betrieblichen Lärmquellen und der lärmempfindlichen Gebäude keine relevanten Lärmimmissionen verursacht. Damit liegt auch der Gesamt-Betriebslärm der Gondelbahn unter den massgebenden Immissionsgrenzwerten der Empfindlichkeitsstufe III. Die Anforderungen der Lärmschutzverordnung sind somit erfüllt.

Auch für den Nachtbetrieb können die massgebenden Lärm-Grenzwerte durch den Seilbahnbetrieb problemlos eingehalten werden. Da die lärmempfindlichen Liegenschaften auf der Melchsee-Frutt während der zwei Monate (Mitte Oktober bis Mitte Dezember) der Hauptbeschneigung nicht genutzt werden, gelten nach Art. 41 Abs. 3 LSV für die betroffenen Gebiete und Gebäude keine Belastungsgrenzwerte. Daher sind die Lärmimmissionen in der der Hauptbeschneigungszeit nicht zu beurteilen.

Die Anforderungen der LSV sind damit durch den Betriebslärm der Bergbahnen erfüllt.

3.7 Gewässerschutz

Im Hangbereich liegen komplizierte Hangwasserverhältnisse vor; es kann nicht von einem eigentlichen Grundwasservorkommen gesprochen werden.

Die Talstation wurde trotzdem wegen dem im Melchtal zirkulierenden Grundwasservorkommen dem Gewässerschutzbereich Au zugeteilt. Die Baugrube für die Talstation wird bis auf eine Tiefe von ca. 15 m unter die

bestehende Geländeoberkante reichen. Gemäss neueren Erkenntnissen sind im Bereich der Talstation keine schützenswerten mengenmässig relevanten Grundwasservorkommen vorhanden, weshalb auf eine Unbedenklichkeitserklärung des Geologen verzichtet werden kann.

Mit dem für die Entwässerung vorgesehenen Trennsystem wird das anfallende Meteorwasser oberflächlich versickert. Das verschmutzte Abwasser wird über die Schmutzwasserkanalisation der ARA Melchtal zugeleitet.

Mit den vorgesehenen Massnahmen erfüllt das Vorhaben die Gewässerschutzanforderungen.

Südlich des Parkhauses bei der Talstation verläuft der Chesselbach. Der Gewässerraum des Bachs kann den Vorschriften entsprechend von Bauten freigehalten werden. Der neue statische Waldrand bildet im Bereich der Zufahrt zum Parkhaus gleichzeitig die provisorische Gewässerraumlinie (vgl. Abbildung unten). Für weitere Details wird auf den Bericht zur Umweltverträglichkeit verwiesen.

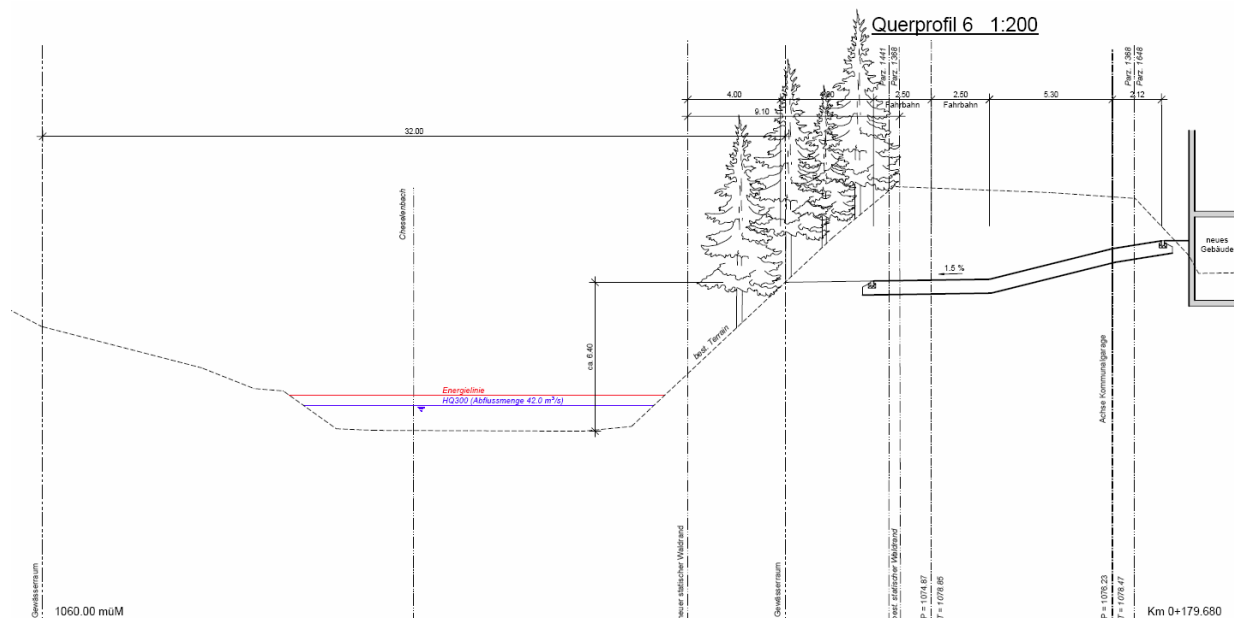


Abbildung: Auszug Nachweis Gewässerraumfreihaltung

3.8 Wald, Hecken

Wald ist durch den Bau der neuen Gondelbahn, den Bau des Parkhauses bei der Talstation und die Talstation selbst betroffen. Die Rodungen im Zusammenhang mit der Neutrassierung der Gondelbahn sind nicht Gegenstand der vorliegenden Teilanpassung der Ortsplanung.

Das neue Parkhaus und die Talstation unterschreiten an einigen Stellen den gesetzlich vorgeschriebenen Waldabstand von 20 Metern (Art. 40 Abs. g BauG). Die Talstation ist stark Standortgebunden und das Parkhaus kann zwischen Wald und Talstation auf einer sonst schlecht nutzbaren Restfläche realisiert werden. Aus diesen Gründen ist aus Sicht der Gemeinde eine Unterschreitung des Waldabstandes von 20 Metern vertretbar.

Nach Rücksprache mit dem Kantonsförster kann der vorgeschriebene Waldabstand unterschritten und mit einer Baulinie im Zonenplan festgelegt werden. Jedoch muss auch der reduzierte Waldabstand 12 Meter betragen.

In der Folge wurde beschlossen, parallel zu den Teilanpassungen des Zonenplans beim kantonalen Bau- und Raumentwicklungsdepartement ein Rodungsgesuch einzureichen und in den Bericht zur Umweltverträglichkeit zu integrieren. Insgesamt sollen 229 m² Waldareal südlich und westlich der Talstation und des Parkhauses gerodet werden. Mit einer Baulinie wird im Zonenplan ein Waldabstand der Gebäude von 12 Metern zum neuen Waldrand festgehalten. Damit wird die Erhaltung, Pflege und Nutzung des Walds nach der Rodung sichergestellt. Die Zufahrt zum Parkhaus verläuft südlich der Talstation entlang des Walds. Für die Zufahrt ist die Baulinie nicht relevant. Nach Rücksprache mit der zuständigen kantonalen Amtsstelle kann diese Zufahrtsstrasse unmittelbar dem Waldrand entlang geführt werden, ohne dass Erhaltung, Pflege und Funktion des Walds beeinträchtigt oder die Sicherheit von Personen gefährdet werden.

Für die definitive Rodungsfläche wird der Ersatz qualitativ und quantitativ im Bereich der Parzelle 1364 (Waldmatt), die im Besitz der Alpgenossenschaft a. d. st. Brücke ist, geleistet. Mit diesem Ersatzstandort wird der Forderung des Amtes für Wald und Landschaft, dass die Ersatzfläche innerhalb von 2.5 km zur Rodungsfläche liegen müsse, Genüge getan. Die Ersatzfläche liegt im Bachbereich; sie übernimmt langfristig die Sicherung des Uferbereichs in diesem Abschnitt.

Im Rahmen der vorgesehenen Rodung wurde für den neuen Waldrand eine Waldfeststellung durchgeführt. Sie ist Bestandteil des Bauprojektes und wird in diesem Zusammenhang aufgelegt und im Teilzonenplan orientierend dargestellt. Bestandteil der Auflage des Teilzonenplans Gondelbahn Stöckalp - Melchsee-Frutt ist die Baulinie von 12 Meter zum Wald.

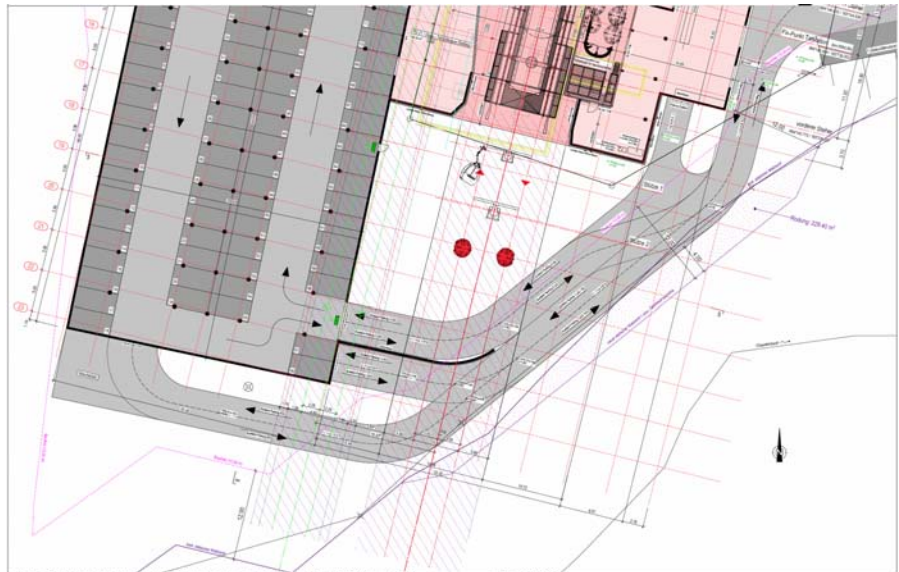


Abbildung: Wald im Bereich der Talstation mit Rodung

Hecken sind nicht betroffen.

3.9 Landschaftsbild

Der Bereich der Talstation ist bereits heute eine stark belastete Landschaft. Durch die Realisierung der Gondelbahn wird dieser Grundcharakter nicht verschlechtert. Eine sorgfältige Gestaltung, insbesondere auch der Aussenbereiche, kann gar zu einer leicht verbesserten Eingliederung der Bauten in die Landschaft zur Folge haben. Die Schüttungen, die für den Car-Parkplatz nötig werden, werden flach ansteigend gestaltet und wieder begrünt. Die Fläche wird anschliessend wieder alpwirtschaftlich genutzt. Die ansprechende Gestaltung ist als Auflage des Baubewilligungsverfahrens festzuhalten.

Der weitaus stärkste landschaftliche Eingriff geht von der neuen Bergstation aus, die – im Gegensatz zur bisherigen Bergstation - auf einer exponierten Kuppe zu liegen kommt. Die architektonische Gestaltung wird darauf ausgerichtet, dass sich das auffällige Bauwerk gut in die Landschaft und die bestehende Bebauung eingliedert. Angrenzend an die neue Bergstation sowie im Bereich „Engelsburg“ werden das Orts- und Landschaftsbild sowie der Karstfelsen durch Freihaltezonen im Zonenplan geschützt (vgl. Kap. 3.1 und 3.2).

Der angrenzend an die bisherige Bergstation geplante Spielplatz soll ebenfalls ansprechend in das Landschaftsbild integriert werden. Dazu werden im Baureglement der Gemeinde entsprechende Bestimmungen erlassen (vgl. Kap. 3.2).

Auf der Strecke ergibt sich die wichtigste Auswirkung des Projekts durch die notwendige Freilegung des Freiraums. Dafür müssen auf der gesamten bewaldeten Strecke Bäume gefällt werden. Die landschaftliche Wirkung der neuen Masten kann als unbedeutend bezeichnet werden. Ähnlich wie die bestehenden Gittermasten bilden sie ein technisches Element innerhalb der ansonsten wilden Naturlandschaft.

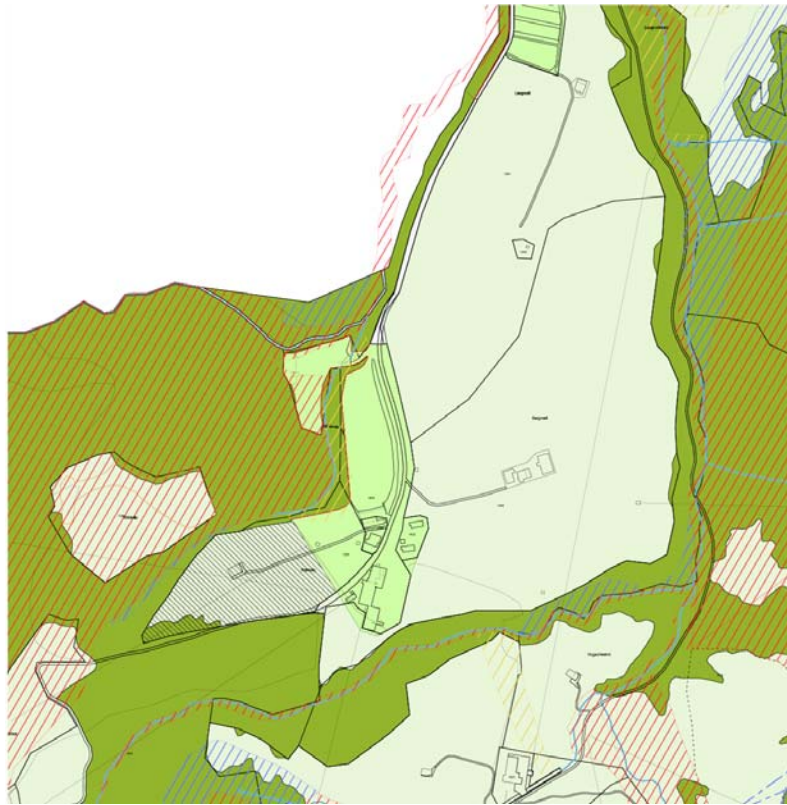
3.10 Karst

Die Bergstation kommt grossflächig in eine Karstkuppe samt Vorfeld zu liegen. Hier ist zu erwähnen, dass es sich um eine exemplarisch erhaltene, glazial überprägte und zugleich mit verschiedenen Karrenformen modellierte Kuppe mit angrenzendem Schlucklöcher-Vorfeld handelt. Direkt angrenzend oder in nächster Umgebung befinden sich schützenswerte Karrenfelder, die bei den Bauarbeiten nicht tangiert werden sollten. Das gilt auch für die Eingangsspalte in eine inventarisierte Schachthöhle von über 1 km Gesamtlänge nordwestlich des Bauareals.

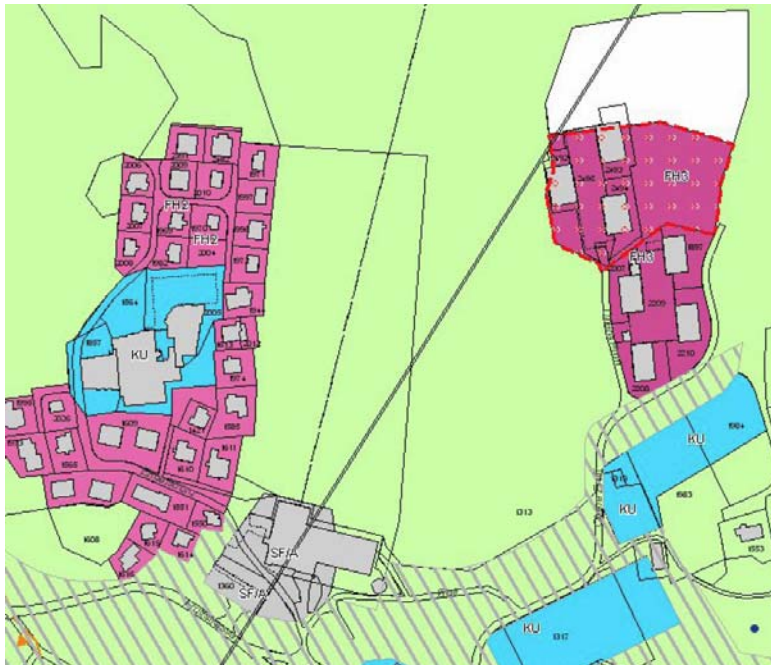
Zusätzlich soll im Bereich der Bergstation eine Inventarisierung und Erkundung des Schluckloch-/Dolinenareals vor Aufnahme der Bautätigkeit gemacht werden. Für den Verlust der grösseren, bislang natürlichen Karstfläche von hoher Qualität bei der Bergstation sind geeignete, weitergehende Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zu treffen, welche im Gebiet der Melchsee-Frutt zur Aufwertung bestehender Karstflächen beitragen und/oder die Förderung des Karstverständnisses entwickeln.

3.11 Gefahren

Gemäss der aktuellen Gefahrenkarte sind die einzuzonenden Bereiche sowohl auf der Stöckalp als auch auf der Melchsee-Frutt nur im Bereich der Parkplätze für Spitzentage Bergmatt (Zone SF3) durch Naturgefahren gering gefährdet (gelbe Gefahrenzone):



Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Zonenplan, Bereich Stöckalp (Naturgefahren = rot, blau und gelb schraffierte Bereiche)



Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Zonenplan, Bereich Frutt (Naturgefahren = rot, blau und gelb schraffierte Bereiche)

4 Bezug zu den übergeordneten Planungen

4.1 Bezug zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes

Sachplan(teil)	Relevanz / Betroffenheit
Luftfahrt	Für Vorhaben nicht relevant.
Schiene	Für Vorhaben nicht relevant
Alptransit	Für Vorhaben nicht relevant
Strasse	Für Vorhaben nicht relevant
Übertragungsleitungen	Für Vorhaben nicht relevant.
Geologische Tiefenlager	Für Vorhaben nicht relevant.
Militär	Für Vorhaben nicht relevant.
Fruchfolgefleichen	Keine Fruchfolgefleichen betroffen.

Konzept	Relevanz / Betroffenheit
Nationales Sportanlagenkonzept	Für Vorhaben nicht relevant
Grundzüge der Raumordnung Schweiz	Für Vorhaben nicht relevant.

4.2 Ziele gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes

Ziel 1:

a) Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird.

Der Ersatzbau der Talstation wird am Standort der bisherigen Anlage realisiert. Der Ersatzbau der Bergstation wird nördlich des bisherigen Standorts realisiert und kommt somit Siedlungsnah zu liegen. Die bisherige Bergstation wird umgenutzt. Der Parkplatz bei der Talstation wird leicht vergrössert. An Spitzentagen wird weiterhin auf der Wiese (Zone SF 3) parkiert. Das Land kann im Sommer dadurch weiterhin alpwirtschaftlich genutzt werden.

b) Bund, Kantone und Gemeinden stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung.

Die Entwicklung der Frutt als Tourismusschwerpunkt ist im kantonalen Interesse (vgl. dazu Kap. 4.5). Die neue Gondelbahn stellt einen Ersatzbau

mit erhöhter Kapazität dar. Somit werden keine neuen Landschaftskammern oder Siedlungsgebiete erschlossen. Die Vorhaben haben keine übermässigen Auswirkungen auf die Besiedlung (vgl. Bericht zur Umweltverträglichkeit).

c) Bund, Kantone und Gemeinden achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.

Zur räumlichen Entwicklung der Frutt wurde in den Jahren 2009/2010 ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das Grundlage für den vorliegenden Teilzonenplan war. Die Lage der Bergstation auf der Frutt ist durch die natürlichen Gegebenheiten grösstenteils vorbestimmt: Am bestehenden Standort ist ein Neubau wegen der Platzverhältnisse nicht möglich. Deshalb wird die Bergstation rund 150 Meter talwärts versetzt. Zusätzlich wird dadurch die Windsicherheit und die Sicherheit auf den Pisten und Wegen erhöht. Die Lage der Talstation ist ebenfalls durch die natürlichen Gegebenheiten vorgegeben sowie durch die Nähe zum bestehenden Sessel- bzw. zum Skilift und zu den bestehenden Parkplätzen sowie Restaurants erwünscht.

Mit dem Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt kann das Bedürfnis der Sportbahnen nach einem modernen Ersatzbau und einer höheren Transportkapazität entsprochen werden. Gleichzeitig wird mit der neuen Bahn sowie dem Parkhaus den gestiegenen Ansprüchen der Gäste Rechnung getragen.

Nicht zuletzt können Arbeitsplätze in der Gemeinde erhalten und geschaffen werden.

Ziel 2: Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen,

a) die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen.

Zur Auswirkung auf die Luftqualität siehe Umweltverträglichkeitsbericht (Kap. 6.1) sowie Kap. 3.5 des vorliegenden Berichts. Zur Auswirkung auf den Wald vgl. Umweltverträglichkeitsbericht (Kap. 6.8) sowie Kap. 3.8 des vorliegenden Berichts. Zum Boden und Wasser vgl. Umweltverträglichkeitsbericht (Kap. 6.3 - 6.5) sowie Kap. 3.7 des vorliegenden Berichts. Zum Kartsschutz vergleiche Kap. 3.10.

b) wohnliche Siedlungen und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten.

Im betroffenen Gebiet bestehen kein Wohn-, sondern nur Ferienhaus- bzw. Hotelsiedlungen. Mit dem Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt kann das Bedürfnis der Sportbahnen nach einem modernen Ersatzbau und einer höheren Transportkapazität entsprochen werden. Gleichzeitig wird mit der neuen Bahn sowie dem Parkhaus den gestiegenen Ansprüchen der Gäste Rechnung getragen.

Nicht zuletzt können Arbeitsplätze in der Gemeinde erhalten und geschaffen werden.

c) das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisierung der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken.

Mit der Umnutzung und der damit verbundenen Umzonung der bisherigen Bergstation können auf der Frutt Räumlichkeiten für Personal sowie für verschiedene Freizeitbeschäftigungen bereitgestellt werden. Die Frutt als Feriendestination kann damit aufgewertet werden.

d) die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern.

Mit der Teilanpassung der Ortsplanung geht kaum landwirtschaftlich genutztes Land verloren. Die Flächen der Zone SF 3 können weiterhin bewirtschaftet werden. Mit den Einzonungen für den Bus-Terminal und das Parkhaus geht landwirtschaftlich genutzter Boden verloren.

Die Bergstation auf der Frutt kommt in Karstgebiet zu liegen, das nur minimal landwirtschaftlich genutzt werden kann.

e) die Gesamtverteidigung zu gewährleisten.

Grundsatz für den Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt nicht relevant.

4.3 Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes

Grundsatz Landschaft a:

Der Landwirtschaft sind genügend Flächen geeigneten Kulturlandes zu erhalten.

Vergleiche dazu Kommentar oben (Punkt d).

Grundsatz Landschaft b:

Siedlung, Bauten und Anlagen sind in die Landschaft einzuordnen.

Zum Landschaftsbild vgl. Kap. 3.10.

Grundsatz Landschaft c:

See- und Flusssufer sind freizuhalten.

Die Planung tangiert keine See- und Flusssufer.

Grundsatz Landschaft d:

Naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben.

Die Landschaft ist in den betreffenden Gebieten bereits vorbelastet. Die neue Gondelbahn ersetzt eine bisherige Bahn mit ähnlichen Ausmassen. Das Trassee der neuen Bahn verläuft entlang des bisherigen. Auch die Talstation wird am selben Standort wieder neu errichtet. Die Bergstation wird zwar ca. 150 Meter talwärts neu gebaut, befindet sich aber nach wie vor im Siedlungsgebiet der Frutt.

Grundsatz Landschaft e:

Wälder sollen ihre Funktion erfüllen können.

Die Rodungen im Zusammenhang mit dem Trassee der Bahn sind nicht Gegenstand dieses Planungsberichtes. Für die Talstation und das Parkhaus sind 229 m² Wald zu roden, die andernorts wieder aufgeforstet werden. Der Waldabstand von 12 Metern wird mit einer Baulinie festgehalten. Vergleiche dazu die Ausführungen in Kap. 3.8.

Grundsatz Siedlung a:

Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen sein.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr kann verbessert werden (vgl. dazu die detaillierten Erläuterungen in Kap. 3.4). Eine ganzjährige Erschliessung der Frutt ist nicht notwendig, da keine Wohngebiete betroffen sind.

Grundsatz Siedlung b:

Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst zu verschonen.

Auf der Stöckalp und auf der Frutt bestehen keine Wohngebiete, hingegen Ferienwohnungen (Frutt). Die zulässigen Grenzwerte (Lärm, Luft) können eingehalten werden (vgl. Kap. 3.5 und 3.6).

Grundsatz Siedlung c:

Rad- und Fusswege sollen geschaffen und erhalten werden.

Das Verkehrskonzept (vgl. Beilage) nennt die Massnahmen für den Langsamverkehr: Auf dem Parkplatz Stöckalp ist durch Entmischung des Fussgänger- und des PW-Verkehrs die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen. Bei den wichtigen Fussgängerquerungen auf der Strecke Stöckalp – Kerns sind Fussgängerstreifen zu markieren, wo diese nicht bereits vorhanden sind. In Spitzenzeiten sind Querungen durch den Verkehrsdienst der Sportbahnen Melchsee-Frutt zu sichern.

Grundsatz Siedlung d:

Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein.

Grundsatz für den Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt nicht relevant.

Grundsatz Siedlung e:

Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten.

Bewusst sollen die Parkplätze für Spitzentage in eine der Alpwirtschaft überlagerte Zone eingezont werden. Der Grünflächenanteil kann damit erhalten werden. Daneben wird durch den Bus-Terminal und das Parking der Grünflächenanteil verringert. Die nötigen Aufschüttungen für diese Bauten sollen in geeigneter Form begrünt werden (Auflage Baubewilligungsverfahren). Auf der Frutt sind keine Bäume betroffen. Für den Bau der Seilbahnstation mit Erschliessung gehen Grünflächen (Karstvegetation) verloren. Zu den Ersatzmassnahmen wird auf den Bericht zur Umweltverträglichkeit verwiesen.

Grundsatz ÖBA a:

Es werden keine öffentlichen Zonen geschaffen.

4.4 Planungsgrundsätze gemäss Art. 15 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes zu den Bauzonen

Grundsatz a:

Bauzonen umfassen Land, das sich für die Überbauung eignet und weitgehend überbaut ist.

Das Land eignet sich für die Überbauung. Die Talstation und das Trassee der Gondelbahn kommen in den Bereich der bisherigen Bahn zu liegen. Die Bergstation wird leicht zum Tal hin verschoben. Der neue Standort eignet sich jedoch deutlich besser für die Überbauung und insbesondere für den Betrieb (vgl. Kap 1.2). Parkhaus und Terminal werden unmittelbar angrenzend an die Talstation erstellt. Die Grundnutzung der Flächen für die Parkplätze für Spitzentage (Zone SF 3) ist weiterhin die Alpwirtschaftszone.

Grundsatz b:

Bauzonen umfassen Land, das voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt und erschlossen wird.

Das Bedürfnis für die Einzonung besteht (vgl. Kap. 1.2 und 1.3). Zur Erschliessung vgl. Kap. 3.4 sowie Verkehrskonzept (Beilage).

4.5 Richtplan des Kantons Obwalden

Der Kanton Obwalden nennt im Richtplan mehrere Ziele, in deren Sinn der Teilzonenplan Gondelbahn Stöckalp – Frutt ist:

«Der Kanton unterstützt die Entwicklung des oberen Sarneraats und Engelbergs als Wohn- und naturnahe Erholungsregionen und räumt Priorität dem Gewerbe, der Landwirtschaft, der Landschaft und dem Tourismus mit Engelberg und Melchsee-Frutt als Schwerpunkten ein» (RPT 4)

Mit dem Teilzonenplan wird die Grundlage für den Neubau der Gondelbahn und der damit verbundenen Infrastruktur geschaffen. Die Melchsee-Frutt kann sich als Schwerpunkt des Tourismus weiterentwickeln.

«Die Gemeinden überprüfen ihr Siedlungsgebiet und verbessern dessen Erscheinungsbild insbesondere in Randlagen, wenn nötig und möglich durch Redimensionierung. Sie richten ihr besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Bauten und ihrer Umgebung» (RPT 11)

Für die attraktive Gestaltung der Gebäudefassaden und der Umgebung wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Damit wird Rücksicht auf die besondere Situation auf der Frutt und im Ankunftsbereich auf der Stöckalp genommen. Die Architekten des Siegerprojekts wurden mit der Gestaltung der Gebäude und der Fassaden beauftragt. Die ansprechende Gestaltung der Umgebung (z.B. Begrünung der Aufschüttungen) sind als Auflagen im Baubewilligungsverfahren aufzunehmen.

«Die Gemeinden stellen bei der Weiterentwicklung ihrer Siedlungen auf das Angebot des Service Public ab. Sie verdichten nach innen und verhindern eine Ausweitung der Siedlungen dort, wo die erwünschte Erreichbarkeit öffentlicher Dienstleistungen (öffentlicher Verkehr, Postdienste etc.) nicht gegeben ist.» (RPT 13)

Die Erreichbarkeit der (nicht ständig bewohnten) Siedlung auf der Frutt wird verbessert. Dazu gehört die Verbesserung der Gondelbahn, aber auch eine verbesserte Umsteigebeziehung Postauto – Gondelbahn auf der Stöckalp.

«Der Kanton berät die Gemeinden bei der Erarbeitung von Gesamtkonzepten zur Gestaltung öffentlicher Räume, die für den Tourismus und die Naherholung von Bedeutung sind und richtet Beiträge an solche Planungen aus.» (RPT 18)

Der Kanton war bei der Testplanung Frutt zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts im Ausschuss und Beirat vertreten und hat Beiträge an die Planung ausgerichtet.

«Der Kanton setzt sich bei gebotener Gelegenheit für den „Rückbau“ von Bauten und Anlagen, welche die Landschaft optisch oder im Zusammenhang mit ihrer Nutzung beeinträchtigen, ein.» (RPT 26)

Die bestehende Infrastruktur in der Landschaft (Trasse Gondelbahn) wird nach Eröffnung der neuen Gondelbahn rückgebaut.

«Standorte für neue verkehrsintensive Einrichtungen mit Angeboten, die eine überkommene Nachfrage abdecken sollen, müssen sich auf einen Eintrag im kantonalen Richtplan mit den massgebenden Abstimmungsanweisungen, insbesondere zum Verkehr und zur angestrebten Siedlungsentwicklung abstützen. Als Grundlage für Massnahmen zur Luftreinhaltung sind entsprechende Wegleitungen oder Weisungen zu verwenden.» (RPT 28)

Die Verkehrsverbindung Stöckalp – Melchsee-Frutt ist auf der Richtplan-karte als Massnahme zur Sicherung der Verkehrsverbindung zum touristischen Schwerpunkt Melchsee-Frutt (Nr. 73) verzeichnet. Die Frutt selbst ist unter Massnahme Nr. 64 als touristischer Schwerpunkt eingetragen.

«Der Kanton fördert übersichtliche und attraktive Zugänge vom Talboden zu den Ausgangspunkten der Tourismusstationen so, dass die Erholungssuchenden auf ihr Reiseziel eingestimmt werden.» (RPT 37)

Für die attraktive Gestaltung der Gebäudefassaden und der Umgebung wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Damit wird Rücksicht auf die besondere Situation auf der Frutt und im Ankunftsbereich auf der Stöckalp genommen. Die Architekten des Siegerprojekts wurden mit der Gestaltung der Gebäude und der Fassaden beauftragt. Mit dem Bus-Terminal wird die Situation für ÖV-Reisende auf der Stöckalp übersichtlicher (vgl. Kap. 3.4).

«Der Kanton prüft in Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Rahmen eines Gebietsmanagements die Möglichkeiten, wie die Nutzung der Alpen unter Wahrung der Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Naturgefahren den heutigen Bedürfnissen der Erholung, des Tourismus und der Eigentümer weiterentwickelt werden kann.» (RPT 57)

Die Entwicklung des Siedlungsbereichs wird für die Frutt mit der Testplanung aufgezeigt. Die übrige Entwicklung wird unter anderem im Rahmen des kantonalen Tourismuskonzepts thematisiert. Unter Federführung der Gemeinde und Mitarbeit des Kantons und der Korporation wird diese Strategie gemeinsam erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Insbesondere werden die Entdeckungs- und Erlebnisaktivitäten für Familien im Sommer und im Winter ausgebaut. Das regionale touristische Angebot in den anderen Gemeinden des Kantons wird dabei berücksichtigt (vgl. dazu Aktionsprogramm der Gemeinde Kerns).

«Der Kanton fördert die Entwicklung der touristischen Schwerpunktregionen, indem er die raumplanerischen Massnahmen auf die touristischen Ziele gemäss Langfriststrategie ausrichtet.» (RPT 65)

Vergleiche Kommentar oben.

«Der Kanton koordiniert die Entwicklung der Besiedelung mit jener der Erschliessungsnetze des privaten und des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden setzen Schwerpunkte und erarbeiten Erschliessungsprogramme, bevor sie Neueinzonungen durchführen.» (RPT 67)

Für die Planung der Gondelbahn wurde unter anderem ein Verkehrskonzept zur Erschliessung erstellt, das diesen Anforderungen entspricht.

«Der Kanton stellt eine gute und sichere Verkehrserschliessung der touristischen Schwerpunkte sicher.» (RPT 74)

Der Grundsatz wird erfüllt. Zur Erschliessung vergleiche Verkehrskonzept (Beilage) sowie Kap. 3.4 des vorliegenden Berichts.

4.6 Masterplan der Gemeinde Kerns

Der Masterplan der Gemeinde Kerns nennt mehrere Leitsätze, in deren Sinn der vorliegende Teilzonenplan ist:

«Zugänglichkeit und Vielfalt des Freizeit- und Erholungsangebots sicherstellen» (Leitsatz 6)

Die Zugänglichkeit zum Angebot kann mit der neuen Gondelbahn und der verbesserten ÖV-Situation verbessert werden. Das Erscheinungsbild des touristischen Angebots kann mit der neuen Gondelbahn verbessert werden. Dazu trägt auch die Ankunftssituation mit dem Bus-Terminal bei.

«Verkehrsregime / Verkehrssystem optimieren.» (Leitsätze 13 und 19)

Als Massnahme für die Leitsätze zu den Visionen Melchtal und Melchsee-Frutt wird genannt: „Verkehrsplaner einsetzen“.

Seit Erarbeitung des Masterplans wurde mit dem Büro Teamverkehr ein Verkehrsplaner eingesetzt. Zum Neubau der Gondelbahn wurde vom Büro Henauer Gugler AG ein Verkehrskonzept erarbeitet, das Massnahmen für die Zufahrt zur Stöckalp aufzeigt (vgl. Beilage sowie Kap. 3.4 des vorliegenden Berichts). Der Verkehrsplaner der Gemeinde Kerns hat weitere Anregungen für das Verkehrskonzept eingebracht.

«Stöckalp – Als Pförtnerhaus von Melchsee-Frutt erleben.» (Leitsatz 15)

Der Gesamteindruck wird mit der neuen Talstation auf die hochwertige Destination Melchsee-Frutt ausgerichtet.

«Melchsee-Frutt positionieren.» (Leitsatz 16)

Das touristische Angebot und die Vermarktung ist grundsätzlich Sache der touristischen Träger (Sportbahnen, Korporation).

«Melchsee-Frutt als Perle weiterentwickeln.» (Leitsatz 17)

Mit den Neubauten auf der Stöckalp und der Frutt wird ein gastlicherer Empfang erreicht. Mit hochwertiger Architektur (Konkurrenzverfahren) entwickelt sich die Frutt als Perle weiter. Die Weiterentwicklung wurde planerisch mit dem Entwicklungskonzept Melchsee-Frutt aufgezeigt (vgl. Beilage).

«Behutsam mit der Landschaft umgehen.» (Leitsatz 18)

Die Talstation tritt in der Landschaft nicht sehr markant in Erscheinung. Der Integration der Bergstation in die Landschaft ist wegen ihrer exponierten Lage ein Schlüsselement im Umgang mit der Landschaft. Der Architekturwettbewerb stellt sicher, dass sich das auffällige Bauwerk gut in die Landschaft und in die bestehende Bebauung eingliedert.

4.7 Aktionsprogramm der Gemeinde Kerns

Das Aktionsprogramm vom 21. Dezember 2009 nennt ebenfalls Ziele, in deren Sinne die Umzonungen sind.

Punkt 34: «Die Stöckalp entwickelt sich qualitativ hochwertig zum Tor zur Melchsee-Frutt.»

a. Durch den geplanten Neubau der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt wird für die Talstation mehr Bauland benötigt. Dieses wird projektbezogen im Rahmen einer Teilrevision der Ortsplanung gesichert.

b. Mit dem Neubau der Talstation Stöckalp - Melchsee-Frutt und der Aussenraumgestaltung mit Bushaltestelle und Parkplätzen werden neue gestalterische Akzente gesetzt.

c. Im Bereich der Talstation werden die Parkierungsmöglichkeiten optimiert. Die Erweiterung des Angebotes wird mit dem Gesamtkonzept Melchsee-Frutt abgestimmt.»

Der Teilzonenplan erfüllt alle 3 Aufgaben aus dem Aktionsprogramm. Eine Optimierung geschieht insbesondere durch den Bau des Parkhauses.

Punkt 37: «Sicherheit des Strassenraumes erhöhen.»

- a. Die Querungsmöglichkeiten sind sicherer zu machen. Dafür ist ein Massnahmenprogramm für punktuelle Massnahmen auszuarbeiten und schnellstmöglich umzusetzen.
- b. Die Geschwindigkeitssituation bei den Ortsdurchfahrten und der Stöckalp ist zu überprüfen.
- c. Im Siedlungsbereich Melchtal soll eine Umgestaltung des Strassenraums zu einer aufgewerteten, siedlungsverträglichen Situation führen.»

Die entsprechenden Massnahmen sind im Verkehrskonzept (Beilage) aufgeführt und in Kap. 3.4 des vorliegenden Berichts zusammengefasst.

Punkt 39: «Optimierung Verkehrssituation Stöckalp.»

Grundsatz: Eine attraktive und landschaftlich gut integrierte Umsteigebeziehung bei der Talstation fördert die weitere touristische Entwicklung der Region Melchsee-Frutt.

- a. Die Anbindung des Sportcamps ist für den Langsamverkehr mit einem abgesetzten Rad- / Wanderweg zu prüfen.»

Die entsprechenden Massnahmen sind im Verkehrskonzept (Beilage) aufgeführt.

Punkt 40: «Entwicklung aufgrund Gesamtkonzept.»

- a. Die Entwicklung der Melchsee-Frutt erfolgt im Einklang mit diesen Werten. Die Gemeinde achtet auf eine besonders gute Eingliederung der Bauten und Anlagen ins Orts- und Landschaftsbild.»

Mit der Testplanung Frutt wurde ein Gesamtkonzept für die Entwicklung auf der Frutt erarbeitet. Die Umsetzung des Konzepts wird durch den Bauordnungs-Artikel 2a festgehalten (vgl. Kap. 3.2).

Punkt 41: «Melchsee-Frutt steigert die Attraktivität.»

- b. Die Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt wird durch eine neue Anlage ersetzt, die einen optimalen Betrieb mit erhöhter Kapazität und Komfort gewährleistet
- c. Durch den geplanten Neubau der Gondelbahn Stöckalp - Melchsee-Frutt wird für die Bergstation eine Umzonung nötig. Diese wird im Rahmen einer projektbezogenen Teilrevision der Ortsplanung vorgenommen.»

Das Projekt der neuen Gondelbahn sowie die Teilzonenplanung Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt entsprechen diesen Aufgaben aus dem Aktionsprogramm.

Punkt 43: «Zufahrt Frutt.»

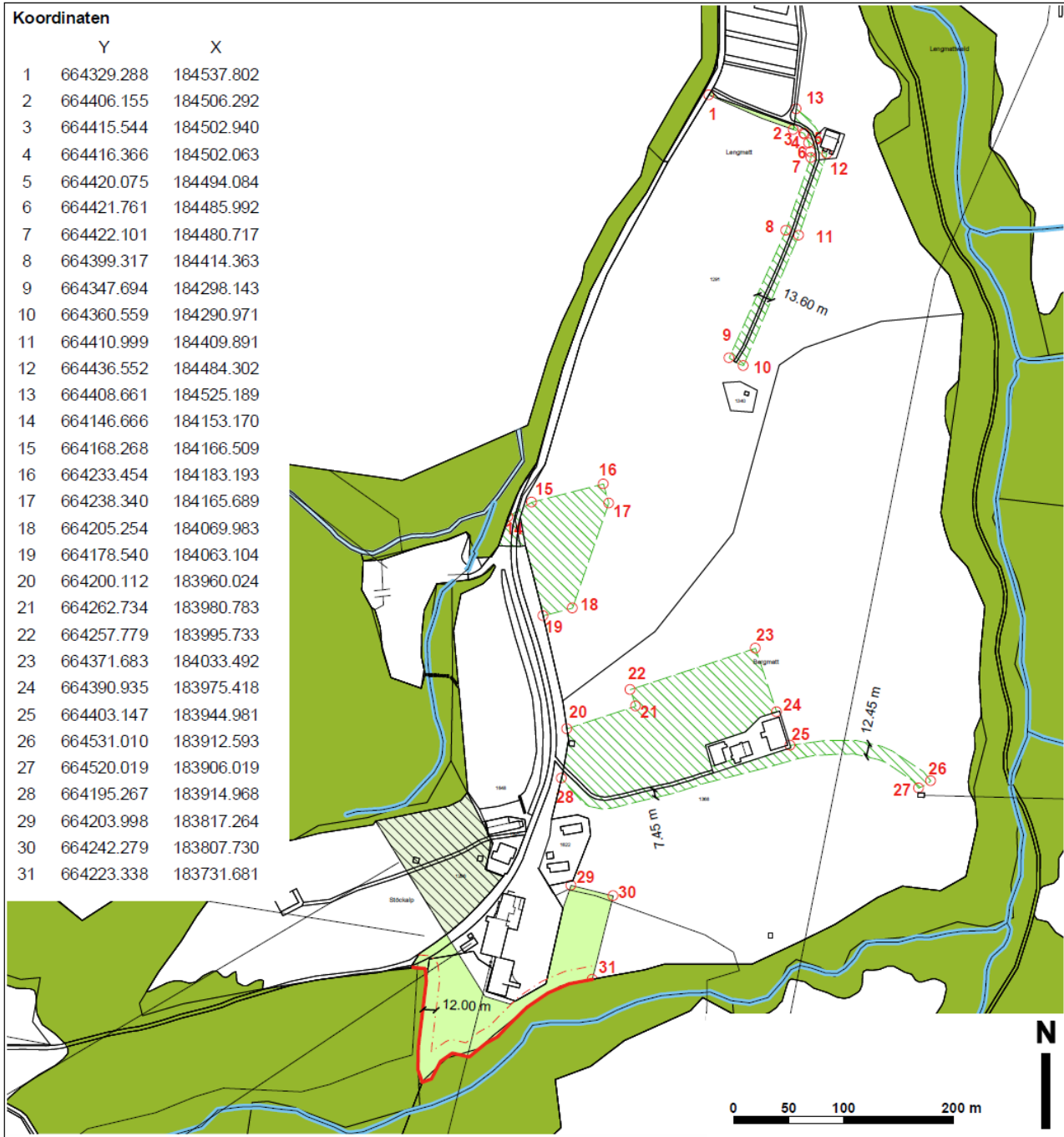
b. Die Zufahrt in die Frutt ist stärker einzuschränken. Als Ersatz sollen die Parkfelder in der Stöckalp genutzt werden.»

Mit den Bauten und Massnahmen für die Parkierung auf der Stöckalp wird diesem Grundsatz bereits teilweise entsprochen. Der Umgang mit der Parkierung auf der Frutt wird im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung entschieden.

Anhang

- 1 Zonenplananpassungen Stöckalp mit Koordinatenangaben
- 2 Zonenplananpassungen Frutt mit Koordinatenangaben

1 Zonenplananpassungen Stöckalp mit Koordinatenangaben



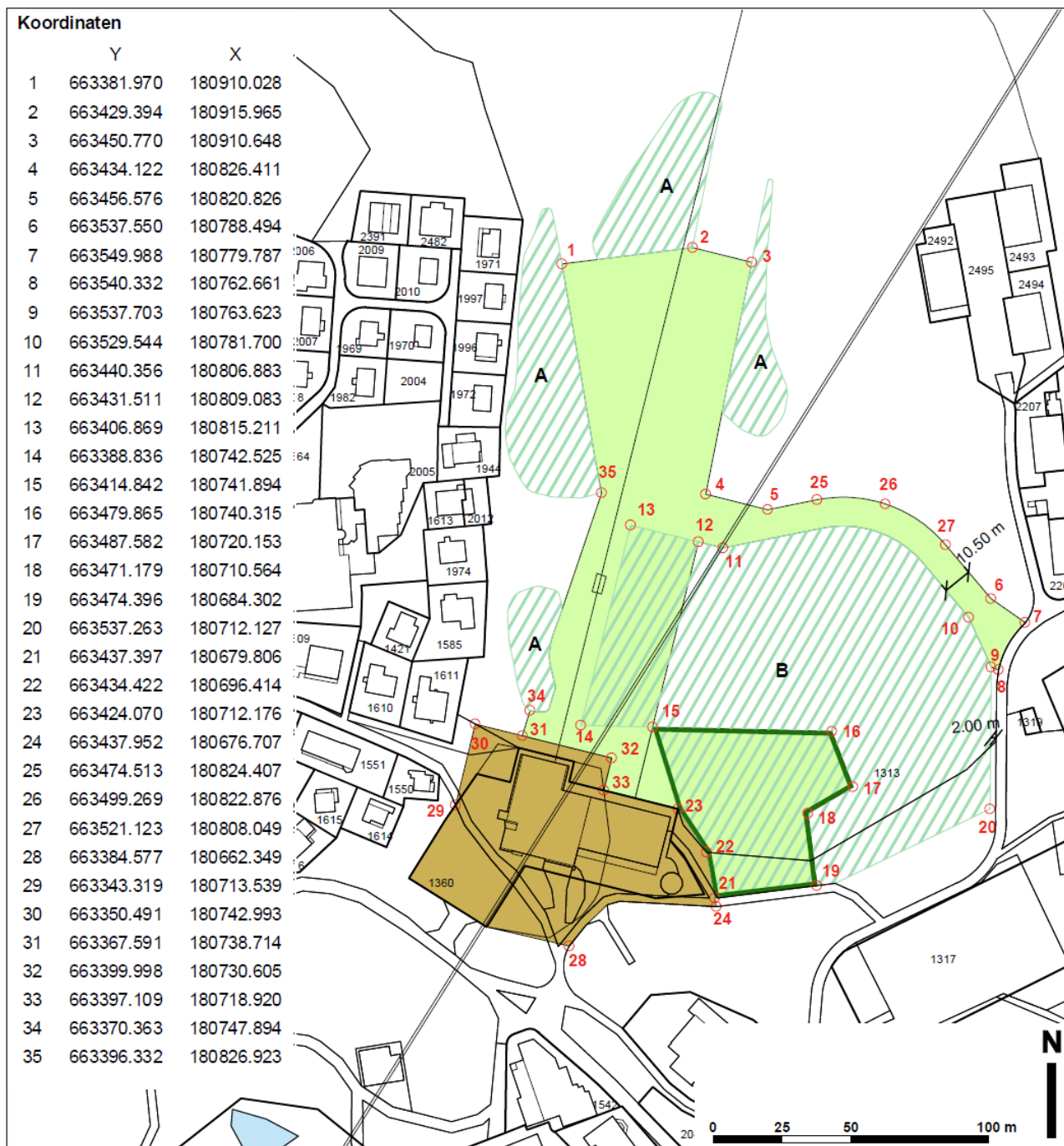
Verbindlicher Planinhalt

- Einzonung von der Alpwirtschaftszone (AW) bzw. vom Waldareal in die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF1)
- Auszonung von der Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF 1) in die Alpwirtschaftszone (AW)
- Zone für Sport- und Freizeitanlagen 2 (SF2) überlagert
- Zone für Sport- und Freizeitanlagen 3 (SF3) überlagert
- Baulinie gemäss Beschluss Einwohnergemeinderat vom 30.8.2010





Orientierender Planinhalt

- statischer Waldrand
- Wald
- Gewässer


2 Zonenplananpassungen Frutt mit Koordinatenangaben



Verbindlicher Planinhalt

-  Ein- und Umzonung von der Alpwirtschaftszone (AW), resp. von der Zone für Sport- und Freizeitanlagen1 (SF1) in die Kurzzone (KuZ)
-  Einzonung von der Alpwirtschaftszone (AW) in die Zone für Sport- und Freizeitanlagen 1 (SF1)
-  Freihaltezone Frutt (FZF) überlagernd mit Ordnungsbuchstabe
-  Perimeter Spiel- und Freizeitanlage gemäss Art. 21 Abs. 3

Orientierender Planinhalt

-  Gewässer