

BUAL LANTSCH/LENZ

Umwelt- und Verkehrsbericht Teilrevision Nutzungsplanung

Kanton Graubünden
Gemeinde Lantsch/Lenz

Chur, 1. Oktober 2026

Auftraggeber	MüM Management AG Luzernerstrasse 26 6330 Cham
Kontaktperson	Emanuel Sulser
Bearbeitung	Hartmann & Monsch AG, Ringstrasse 37, 7000 Chur, T 081 382 23 23 Projektleitung und Kontaktperson: Niccolo Hartmann nh@hartmannmonsch.ch
Leitbehörde	Amt für Raumentwicklung Ringstrasse 10 7001 Chur 081 257 23 23 info@are.gr.ch
Erstellung	01.10.2026

Inhalt

1	Projektbeschrieb	4
2	Umweltauswirkungen	5
2.1	Lärmschutz	5
2.2	Grundwasserschutz	11
2.3	Luftreinhaltung	12
2.4	Altlasten	12
2.5	Nichtionisierende Strahlung	12
2.6	Materialbewirtschaftung	12
2.7	Untergeordnete Umweltbereiche	12
3	Verkehrsbeurteilung	13
3.1	Parkierungsbedarf	13
3.2	Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt	14

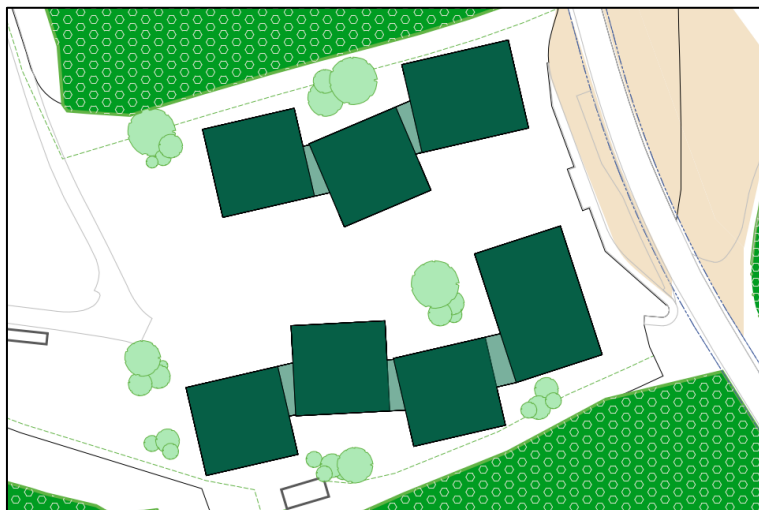
1 PROJEKTDESCRIBE

Die Biathlon-Arena soll zum Alpinen Leistungszentrum weiterentwickelt werden, um ganzjährig optimale Trainings- und Wettkampfbedingungen für die Kernsportarten Langlauf, Biathlon und Schiessen bieten zu können. Zur Zielgruppe zählen neben Leistungssportlern auch ambitionierte Amateure und Hobbysportler.

Das Alpine Leistungszentrum ist auf dem Areal des heutigen Parkplatzes Foppa geplant. Dafür werden das Nordic House, der Quadrin-Bau und die Container zurückgebaut.

Die Snowfactory wird ebenfalls zurückgebaut. Zukünftig wird der benötigte Schnee für die November-Loipe mittels Schneemanagement bereitgestellt. Dies ist allerdings nicht Teil des Alpinen Leistungszentrums und wird im vorliegenden Bericht nicht behandelt.

Auf dem Areal des Parkplatzes Foppa sind mehrere Hochbauten geplant. Im Erdgeschoss dieser Hochbauten sollen vielfältige, sich ergänzende Nutzungen wie Gastro, Gewerbe, Verleih und Service, , ... zur Verfügung stehen. Für Teams sind weitere nutzungsoffene Räume für Besprechungen oder verschiedene Events geplant. In den Obergeschossen sind Unterbringungen für Athleten und Besucher geplant. Dabei sind insgesamt 235 Zimmer mit 470 Betten vorgesehen.



Die heute oberirdischen Parkplätze werden neu in einer Tiefgarage mit 152 Parkplätzen ersetzt. Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt direkt ab der Voia Principala. Weiter sind im Untergeschoss Technik- und Lagerräume sowie eine Schiesshalle und weitere Sportinfrastrukturen geplant.

Die Verteilung, die Abmessungen, die Gestaltung und die Materialisierung der Bauten wird sich im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens in Detail zeigen und kann nicht anhand der Projektvision abgeleitet werden. Im Baugesetz sind die maximalen Abmessungen und Nutzungsziffern definiert.

Ausserhalb des Areals des heutigen Parkplatzes Foppa sind keine Infrastrukturen geplant.

2 UMWELTAUSWIRKUNGEN

Im vorliegenden Kapitel werden die massgebenden Umweltbereiche - soweit es der aktuelle Planungsstand zulässt – beurteilt und für die nachfolgenden Planungsschritte ein Pflichtenheft formuliert.

2.1 Lärmschutz

Die nachfolgenden Beurteilungen erfolgen nach dem aktuellen (1. April 2026) Stand der Lärmschutzverordnung LSV vom 1.1.2025.

2.1.1 Strassenverkehrslärm

Die Projektvision zeigt, dass einige Zimmer für Athleten und Besucher zur Voia Principala ausgerichtet sind. Die Gemeinde Lantsch/Lenz klärt ab, ob die signalisierte Geschwindigkeit im Bereich der Biathlonarena von heute 80 km/h auf 60 km/h reduziert werden soll. Im Rahmen der Vorprüfung stellt die Kantonspolizei diese Geschwindigkeitsreduktion in Aussicht. Daher wird nachfolgend mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h gerechnet.

2.1.1.1 Lärmgrenzwerte

Nach Art. 31 LSV müssen bei Neubauten die Immissionsgrenzwerte IGW eingehalten werden.

Der Parkplatz Foppa liegt in der Spezialzone Bual, welcher die Empfindlichkeitsstufe ES III zugeordnet ist.

Somit gelten für die geplanten Hotelzimmer die folgenden Lärmgrenzwerte:

IGW ES III Tag	65 dB(A)
IGW ES III Nacht	55 dB(A)

2.1.1.2 Emissionsdaten

Die Emissionsdaten wurden vom LBK des Amtes für Natur und Umwelt bezogen. Dabei wurden Prognosewerte für das Jahr 2026 unter den folgenden Anpassungen gegenüber den Default-werten berechnet:

- Geschwindigkeit: 60 km/h anstelle 80 km/h
- Belagskorrektur: 0 dB(A) anstelle 2 dB(A)

Daraus ergeben sich für die drei Strassenabschnitte im Bereich der Biathlonarena die folgenden Emissionspegel:

Tag: 74.8 – 75.0 dB(A)

Nacht: 61.6- 61.8 dB(A)

Daraus ergibt sich, dass zur Einhaltung des IGW bei den geplanten Gebäuden die Tagzeit massgebend ist.

2.1.1.3 Immissionswerte

Die Lärmausbreitung wurde mit CadnaA (SonRoad18) berechnet.

Daraus ergibt sich, dass der IGW_{Tag} von 65 dB(A) ab einer Distanz von ca. 10 m ab der Strassenachse eingehalten werden kann.

2.1.1.4 Planung Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung

Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung (Hotelzimmer) können somit grundsätzlich aber einer Distanz von 10 m zur Strassenachse geplant werden.

Diese Distanz gilt für Fassaden, welche parallel zur Strassenachse ausgerichtet sind. An Fassaden, die gegenüber der Strassenachse abgewinkelt sind, reduziert sich der Immissionspegel. In solchen Fällen können die Gebäude näher an der Strasse geplant werden.

Sollten die Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlichen Nutzungen näher zur Strassenachse geplant werden, können die folgenden baulichen Massnahmen zu einer Reduktion der Lärmimmissionen geprüft werden:

- Loggien
- Balkone
- Der Strasse abgewandte Fassaden
- Erker

Nicht lärmempfindliche Räume – wie Gewerbe, Treppenhäuser, oder ähnliche – müssen in der Lärmbeurteilung nicht berücksichtigt werden.

2.1.1.5 Pflichtenheft Strassenverkehrslärm

Der Lärmschutz ist im Rahmen des qualifizierten Verfahrens zu berücksichtigen. In jedem Fall ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für das konkrete Projekt aufzuzeigen, dass die Grenzwerte (IGW) eingehalten werden können.

2.1.2 Biathlonschiessanlage

Aus dem Anhang C des Lärmschutznachweises Biathlon-Arena (Schiessbetrieb) vom Dezember 2022 kann entnommen werden, dass die Grenzwerte (IGW) beim EP 3 bei Weitem (20 dB(A)) eingehalten werden können.

Die geplanten Gebäude mit lärmempfindlichen Nutzungen befinden sich in ähnlicher, bzw. etwas grösserer Distanz zur Schiessanlage als das heutige Nordic House.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Grenzwerte (IGW) auch bei den neu geplanten Gebäuden eingehalten sein werden.

2.1.3 Beschneigung

Auf die Snowfactory wird zukünftig verzichtet und die Anlage entsprechend zurückgebaut.

Für die Beschneigungsanlagen entlang der Loipen wurde bereits im Jahre 2012 ein entsprechender Lärmnachweis gemacht. An den darin festgehaltenen Eckwerten ändert sich nichts.

2.1.4 Neue ortsfeste Anlagen

Für neue ortsfeste Anlagen kommt Art. 7 LSV zur Anwendung. Infolge des Betriebs solcher Anlagen dürfen bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Nutzungen die Planungswerte (PW) nicht überschritten werden.

Somit gelten die folgenden Grenzwerte

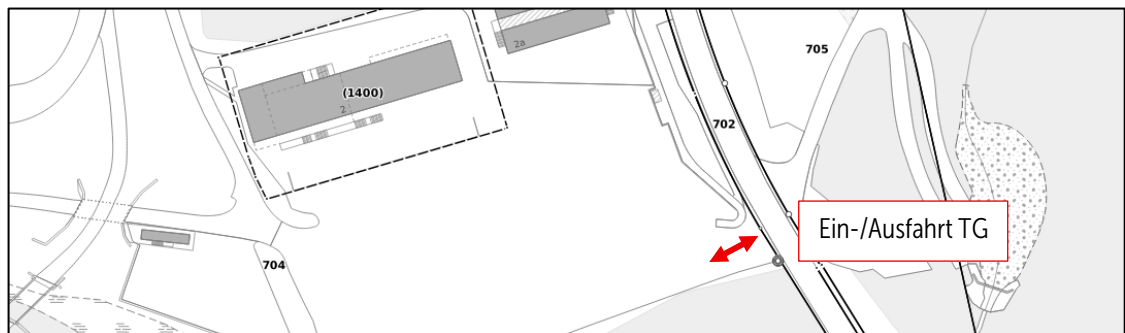
Tag: 60 dB(A)

Nacht: 50 dB(A)

2.1.4.1 Parkierungslärm

Die Einfahrt einer Tiefgarage generiert durch die Anzahl Ein- und Ausfahrten – in Abhängigkeit der Anzahl und Nutzung der Parkplätze – entsprechende Lärmemissionen, welche nach VSS Norm Nr. 40 578 beurteilt werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die ungefähre Position der geplanten Tiefgarageneinfahrt.



In unmittelbarer Nähe (ca. 90 m) zur Tiefgarageneinfahrt befinden sich ausserhalb des Parkplatzes Foppa keine Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung.

Das nächstgelegene Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung wird eines der neu geplanten Gebäude auf dem Parkplatz Foppa sein.

Für die Beurteilung des Parkierungslärms der Tiefgarageneinfahrt gegenüber den neu geplanten Gebäuden auf dem Parkplatz Foppa gehen wir von den folgenden Eckwerten aus:

2.1.4.1.1 Anzahl generierte Fahrten durch die Tiefgarage

Die 94 Pflichtparkplätze (siehe unten) für Hotelzimmer generieren bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3 Tagen täglich ca. 60 Fahrten. Den Tagesgästen stehen in der Tiefgarage 56 Parkplätze (siehe unten) zur Verfügung. Bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2.5 h zwischen 9 und 17 Uhr generieren diese Parkplätze täglich ca. 350 Fahrten. Insgesamt muss somit täglich mit ca. 410 Fahrten gerechnet werden, welche die Parkplätze in der Tiefgarage generieren. Aufgrund der Funktion der Tiefgarage wird davon ausgegangen, dass 80% der Fahrten am Tag (07-19 Uhr) und 20% in der Nacht (19-07 Uhr) stattfinden.

2.1.4.1.2 Massgebender Empfangspunkt und Distanzen zur Tiefgarageneinfahrt

Die Hotelzimmer befinden sich in den Obergeschossen, die Mitte der offenen Fenster also im Minimum ca. 5 m ab Terrain. Für die nachfolgenden Berechnungen wird davon ausgegangen, dass sich die massgebenden Empfangspunkte in Fahrtrichtung (EP1) und in 90° (EP2) zur Fahrtrichtung der Tiefgarageneinfahrt angeordnet

sein werden. Die Berechnungen zeigen, ab welcher Distanz zur Tiefgarageneinfahrt die Grenzwerte eingehalten werden.

2.1.4.1.3 Lärmgrenzwerte und Beurteilungszeiträume

Es gelten die gleichen Lärmgrenzwerte wie für den Strassenverkehrslärm (siehe oben). Die Beurteilung erfolgt für die Tag (07-19 Uhr) und Nachtzeit (19-07 Uhr) separat.

2.1.4.1.4 Immissionsberechnung

Die nachfolgenden Immissionsberechnungen zeigen, dass die Horizontaldistanz zwischen der Öffnung der Tiefgarage und dem nächstgelegenen Fenster zu einem lärmempfindlichen Raum ca. 3 m betragen muss. Die Distanz zur Mitte der Rampe muss ca. 10 m betragen. Unter diesen Voraussetzungen kann der IGW sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden.

Eingabedaten Tiefgarage				
Attribut		Einheit	Zahl	
			EP 1	EP 2
PP	Anzahl Parkplätze	[PP]	150	150
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr	[Fz/d]	410	410
M_{Tag}	Verkehrsmenge Tag (DTV*0.058)	[Fz/h]	23.8	23.8
M_{Nacht}	Verkehrsmenge Nacht (DTV*0.009)	[Fz/h]	3.7	3.7
$F_{\text{GÖ}}$	Fläche Garagenöffnung	[m ²]	12.0	12.0
d_a	Länge absorbierende Verkleidung	[m]	0.0	0.0
α	Winkel Fahrtrichtung	[°]	0.0	90.0
d_{gR}	Distanz zwischen Öffnung Garage und Empfangspunkt	[m]	3.0	3.0
L_{zu}	Länge Ein-/Ausfahrt	[m]	20.0	20.0
i	Steigung (durchschnittlich)	[%]	6.0	6.0
d_{zu}	Distanz zwischen Ein-/Ausfahrt und Empfangspunkt	[m]	10.0	10.0

Berechnung Beurteilungspegel durch Tiefgarage				
Attribut	EP 1		EP 2	
	T	N	T	N
	[dB(A)]			
Immissionsberechnung				
Ein-/Ausfahrt				
$d_i = (i-3)/2 \text{ (>0)}$	1.5	1.5	1.5	1.5
$L_{w,Zu} = 49 + 10*\log(L_{zu}) + 10*\log(M) + d_i$	77.3	69.2	77.3	69.2
$L_{i,Zu} = L_{w,Zu} - 8 - 20*\log(d_{zu})$	49.3	41.2	49.3	41.2
Öffnung Garage/Rampe				
d_a (siehe Ziffer 12.3)	0.0	0.0	0.0	0.0
$L_{w,gR} = 50 + 10*\log(F_{GÖ}) + 10*\log(M) + d_a$	74.6	66.5	74.6	66.5
d_{Rm} (siehe Ziffer 12.3)	0.0	0.0	-8.0	-8.0
d_{Fas} (siehe Ziffer 12.3)	-5.0	-5.0	0.0	0.0
$L_{i,gR} = L_{w,gR} - 5 - 20*\log(d_{gR}) + d_{Rm} + d_{Fas}$	55.0	46.9	52.0	43.9
Total				
$L_{i,Tot}=10*\log(10*\text{Exp}((L_{i,Zu})/10)+10*\text{Exp}((L_{i,gR})/10)))$	56.0	47.9	53.9	45.8
Berechnung Teilbeurteilungspegel				
K1: Pegelkorrekur für die Art der Parkierungsanlage	0	5	0	5
K2: Pegelkorrektur für den Tongehalt	2	2	2	2
K3: Pegelkorrektur für den Impulsgehalt	0	0	0	0
Teilbeurteilungspegel Lri	58.0	54.9	55.9	52.8
Grenzwerte	60	50	60	50

In der Nachtzeit werden die Planungswerte unter den getroffenen Annahmen überschritten.

2.1.4.1.5 Massnahmen zum Lärmschutz

Massgebend für die Überschreitungen in der Nacht ist die Öffnung Garage/Rampe, nicht die Ein-/Ausfahrt.

Als realistische Massnahme – unter Berücksichtigung der zurzeit geplanten Gebäude – ist die lärmabsorbierende Auskleidung der Wände und Decke ab dem Portal auf einer Länge von mindestens 10 m in Richtung Tiefgarage.

Die nachfolgende Tabelle berücksichtigt diese lärmabsorbierende Auskleidung (d_a):

Berechnung Beurteilungspegel durch Tiefgarage				
Attribut	EP 1		EP 2	
	T	N	T	N
	[dB(A)]			
Immissionsberechnung				
Ein-/Ausfahrt				
$di = (i-3)/2 (>0)$	1.5	1.5	1.5	1.5
$L_{w,Zu} = 49 + 10 \cdot \log(L_{Zu}) + 10 \cdot \log(M) + di$	77.3	69.2	77.3	69.2
$L_{i,Zu} = L_{w,Zu} - 8 - 20 \cdot \log(d_{Zu})$	49.3	41.2	49.3	41.2
Öffnung Garage/Rampe				
d_a (siehe Ziffer 12.3)	-6.0	-6.0	-6.0	-6.0
$L_{w,gR} = 50 + 10 \cdot \log(F_{GÖ}) + 10 \cdot \log(M) + d_a$	68.6	60.5	68.6	60.5
d_{Rm} (siehe Ziffer 12.3)	0.0	0.0	-8.0	-8.0
d_{Fas} (siehe Ziffer 12.3)	-5.0	-5.0	0.0	0.0
$L_{i,gR} = L_{w,gR} - 5 - 20 \cdot \log(d_{gR}) + d_{Rm} + d_{Fas}$	49.0	40.9	46.0	37.9
Total				
$L_{i,Tot}=10 \cdot \log(10 \cdot \text{Exp}((L_{i,Zu})/10)+10 \cdot \text{Exp}((L_{i,gR})/10)))$	52.2	44.1	51.0	42.9
Berechnung Teilbeurteilungspegel				
K1: Pegelkorrekur für die Art der Parkierungsanlage	0	5	0	5
K2: Pegelkorrektur für den Tongehalt	2	2	2	2
K3: Pegelkorrektur für den Impulsgehalt	0	0	0	0
Teilbeurteilungspegel Lri	54.2	51.1	53.0	49.9
Grenzwerte	60	50	60	50

Beim EP 1 wird der Planungswert in der Nacht damit immer noch leicht überschritten.

Als weitere Massnahme dient, die Distanz zwischen dem EP1 und der Öffnung der Garage sowie der Ein-/Ausfahrt zu vergrössern. Für die nachfolgenden Tabellen wurden die Werte d_{gR} und d_{Zu} entsprechend angepasst.

Eingabedaten Tiefgarage				
Attribut		Einheit	Zahl	
			EP 1	EP 2
PP	Anzahl Parkplätze	[PP]	150	150
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr	[Fz/d]	410	410
M_{Tag}	Verkehrsmenge Tag (DTV*0.058)	[Fz/h]	23.8	23.8
M_{Nacht}	Verkehrsmenge Nacht (DTV*0.009)	[Fz/h]	3.7	3.7
$F_{GÖ}$	Fläche Garagenöffnung	[m ²]	12.0	12.0
d_a	Länge absorbierende Verkleidung	[m]	0.0	0.0
α	Winkel Fahrtrichtung	[°]	0.0	90.0
d_{gR}	Distanz zwischen Öffnung Garage und Empfangspunkt	[m]	5.0	5.0
L_{Zu}	Länge Ein-/Ausfahrt	[m]	20.0	20.0
i	Steigung (durchschnittlich)	[%]	6.0	6.0
d_{Zu}	Distanz zwischen Ein-/Ausfahrt und Empfangspunkt	[m]	11.0	11.0

Berechnung Beurteilungspegel durch Tiefgarage				
Attribut	EP 1		EP 2	
	T	N	T	N
	[dB(A)]			
Immissionsberechnung				
Ein-/Ausfahrt				
$d_i = (i-3)/2 (>0)$	1.5	1.5	1.5	1.5
$L_{w,Zu} = 49 + 10 \cdot \log(L_{Zu}) + 10 \cdot \log(M) + d_i$	77.3	69.2	77.3	69.2
$L_{I,Zu} = L_{w,Zu} - 8 - 20 \cdot \log(d_{Zu})$	48.4	40.4	48.4	40.4
Öffnung Garage/Rampe				
d_a (siehe Ziffer 12.3)	-6.0	-6.0	-6.0	-6.0
$L_{w,gR} = 50 + 10 \cdot \log(F_{G0}) + 10 \cdot \log(M) + d_a$	68.6	60.5	68.6	60.5
d_{Rm} (siehe Ziffer 12.3)	0.0	0.0	-8.0	-8.0
d_{Fas} (siehe Ziffer 12.3)	-5.0	-5.0	0.0	0.0
$L_{I,gR} = L_{w,gR} - 5 - 20 \cdot \log(d_{gR}) + d_{Rm} + d_{Fas}$	44.6	36.5	41.6	33.5
Total				
$L_{I,Tot}=10 \cdot \log(10 \cdot \text{Exp}((L_{I,Zu})/10)+10 \cdot \text{Exp}((L_{I,gR})/10)))$	49.9	41.8	49.3	41.2
Berechnung Teilbeurteilungspegel				
K1: Pegelkorrekur für die Art der Parkierungsanlage	0	5	0	5
K2: Pegelkorrektur für den Tongehalt	2	2	2	2
K3: Pegelkorrektur für den Impulsgehalt	0	0	0	0
Teilbeurteilungspegel Lri	51.9	48.8	51.3	48.2
Grenzwerte	60	50	60	50

Mit den beiden geprüften Massnahmen können die PW eingehalten werden.

Somit müssen die Wände und Decke ab dem Portal auf mind. 10 m in Richtung Tiefgarage schallabsorbierend verkleidet werden.

Die minimal einzuhaltenden Distanzen zu lärmempfindlichen Räumen sind:

- 5 m Öffnung der TG
- 11m zur Mitte der Rampe

2.1.4.1.6 Pflichtenheft Parkierungslärm

Der Lärmschutz ist im Rahmen der weiteren Planung – Baubewilligungsverfahren – zu berücksichtigen. In jedem Fall ist für das konkrete Projekt aufzuzeigen, dass die Grenzwerte eingehalten werden können. Die Machbarkeit ist gegeben.

2.1.4.2 Schiesshalle

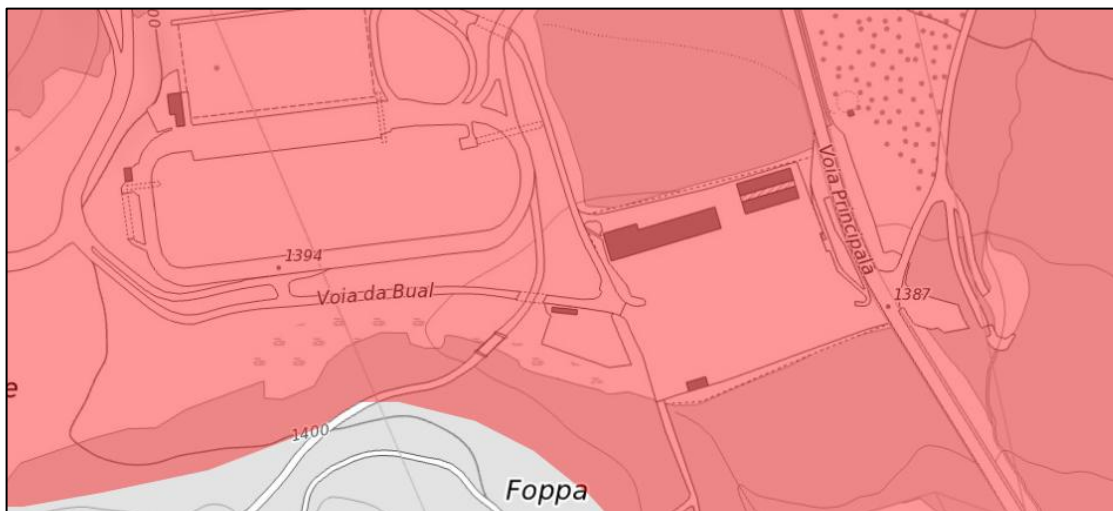
Von der Schiesshalle sind unter den folgenden Voraussetzungen keine Lärmemissionen auszugehen, welche zu Überschreitungen der Planungswerte führen würden:

- Die Bauschalldämmung gegenüber den benachbarten Räumen im gleichen Gebäude, entsprechen den Anforderungen der Norm SIA 181 (Schallschutz im Hochbau)
- Während des Schiessbetriebs stehen keine Fassadenöffnungen offen

Obige Voraussetzungen sind im Rahmen des Baugesuchs aufzuzeigen.

2.2 Grundwasserschutz

Der Parkplatz Foppa liegt vollumfänglich in einem Gewässerbereich Au.



In Gewässerschutzbereich Au dürfen grundsätzlich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörden können Ausnahmen bewilligen, sofern der Nachweis erbracht wird, dass durch die Anlage der Grundwasserdurchfluss um maximal 10% vermindert wird.

Die geplante Tiefgarage ragt mit einem Untergeschoss ca. 3 m tief in den Untergrund.

Im Rahmen des Projektes «Erweiterung Biathlonarena Bual» wurden im Jahre 2023 durch das Büro Baugeologie in Chur geologische Baugrundabklärungen vorgenommen (Bericht im Anhang). Aus diesen Unterlagen ist zu entnehmen, dass der mittlere Grundwasserspiegel im Bereich des damals geplanten unterirdischen Baus im Stadion in einer Tiefe von ca. 4-5 m liegt. Aufgrund der geringen Distanz des Ortes dieser Abklärungen zur nun geplanten Tiefgarage kann davon ausgegangen werden, dass sich der mittlere Grundwasserspiegel im Bereich der Tiefgarage ebenfalls ca. 4-5 m unter Terrain befindet.

Sollten im Verlauf der weiteren Planung doch 2 Tiefgaragengeschosse geplant werden, würden diese ca. 6 m in den Untergrund reichen. Die grösste horizontale Ausdehnung dieser Geschosse beträgt ca. 90 m.

Bei einem mittleren Grundwasserspiegel von 4 m unter Terrain würden die Tiefgaragengeschosse ca. 2 m ins Grundwasser ragen. Unter Berücksichtigung der grössten horizontalen Ausdehnung ergibt sich eine Querschnittsfläche von 180 m², welche den Grundwasserstrom beeinflussen könnte.

Im Bereich der geplanten Tiefgarage weist der Grundwasserträger im Bereich der Biathlonarena eine Breite von ca. 200 m auf. Wird der ganze Grundwasserträger berücksichtigt, würde die Breite bei ca. > 400 m liegen. Gemäss geologischer Abklärungen kann im Bereich der Tiefgarage mit einer Mächtigkeit des Grundwasserträgers von ca. 10 m gerechnet werden. Daraus ergibt sich im Bereich der Tiefgarage eine Querschnittsfläche des Grundwassers von >2'000 m².

Bei einer eingeschossigen Tiefgarage würde diese nicht unter den mittleren Grundwasserpegel ragen.

Bei einer zweigeschossigen Tiefgarage würde der Grundwasserdurchfluss um <10% vermindert.

Detaillierte Abklärungen dazu erfolgen im Rahmen des Baugesuches. Zu diesem Zeitpunkt wird auch klar sein, ob eine ein- oder zweigeschossige Tiefgarage geplant wird.

2.3 Luftreinhaltung

In der Tiefgarage sind ca. 150 Parkplätze geplant.

Parkieranlagen mit mindestens 150 Parkfeldern gelten als Anlagen, die erhebliche Luftverunreinigungen verursachen und somit einer Zustimmung des ANU benötigen.

Zur Erlangung dieser Zustimmung ist im Rahmen des Baugesuches die Emissionserklärung (ANU; Formular LF025) auszufüllen.

2.4 Altlasten

Im Projektperimeter befinden sich gemäss des Katasters belasteter Standorte (KBS) keine Altlasten.

2.5 Nichtionisierende Strahlung

Im Bereich des Parkplatzes Foppa verlaufen keine Mittel- oder Hochspannungsleitungen.

An der bestehenden Trafostation und den Verteilboxen auf dem Parkplatz wird festgehalten. Im Rahmen der Detailplanung ist aufzuzeigen, dass die massgebenden Grenzwerte eingehalten werden können.

2.6 Materialbewirtschaftung

Für das geplante Leistungszentrum ist vorgesehen, die bestehenden Bauten – zumindest teilweise – auf dem Parkplatz Foppa zurückzubauen. Aktuell wird geprüft, ob das Nordic House an einem anderen Ort in der Destination genutzt werden kann.

Zur Realisierung der Tiefgarage ist ein Aushub mit einer Tiefe von ca. 3-4 m vorgesehen.

Das anfallende Material (Abbruch und Aushub) muss fachgerecht entsorgt werden. Dafür ist im Rahmen des Baugesuches ein Entsorgungskonzept zu erarbeiten. Im Rahmen dieses Konzeptes werden die anfallenden Materialien erfasst, klassifiziert und der entsprechende Entsorgungs- oder Wiederverwertungsweg definiert.

2.7 Untergeordnete Umweltbereiche

Soweit ersichtlich werden gemäss aktuellem Planungsstand keine weiteren Umweltbereiche tangiert.

3 VERKEHRSBEURTEILUNG

3.1 Parkierungsbedarf

3.1.1 Bestand

Heute stehen der Biathlon Arena insgesamt ca. 140 oberirdische Parkplätze zur Verfügung, welche den Tagesgästen und den Gästen des Nordic House mit 57 Betten zur Verfügung stehen. Weiter stehen die Parkplätze dem Bualino (Restaurant) und dem Sportgeschäft zur Verfügung.

Gemäss Art. 79 Abs. 2 Baugesetz der Gemeinde Lantsch/Lenz müssen für Pensionen/Hotels 1 Parkplatz/5 Fremdbetten als Pflichtparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Daraus ergeben sich für das Nordic House ca. 12 Parkplätze.

Gemäss Art. 79 Abs. 2 Baugesetz der Gemeinde Lantsch/Lenz muss für Restaurants (Bualino) pro 8 Sitzplätze 1 Parkplatz zur Verfügung stehen. Das Bualino verfügt im Innen- und Aussenbereich über ca. 120 Sitzplätze. Daraus ergibt sich ein Bedarf von ca. 15 Parkplätzen.

Gemäss Art. 79 Abs. 3 Baugesetz der Gemeinde Lantsch/Lenz bestimmt die Baubehörde die Anzahl Pflichtparkplätze für weitere Bauten gemäss den VSS-Normen. Für Verkaufslöke (Sportgeschäft, Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe) müssen gemäss VSS Norm 40 281 pro 100m² BGF 3 Parkplätze (2 PP für Personal, 1 PP für Besucher/Kunden) angeboten werden. Das heutige Sportgeschäft hat schätzungsweise eine Verkaufsfläche von ca. 100 m². Daraus ergibt sich ein Bedarf an ca. 3 Parkplätzen.

Den Tagesgästen stehen heute somit ca. 110 Parkplätze zur Verfügung.

3.1.2 Neu

Die geplante Tiefgarage beinhaltet insgesamt 152 Parkplätze. Weiter sind oberirdisch 60 Parkplätze für touristische Spitzentage oder Events geplant. Damit stehen den unterschiedlichen Nutzungen insgesamt 212 Parkplätze zur Verfügung.



Gemäss Art. 79 Abs. 2 Baugesetz der Gemeinde Lantsch/Lenz müssen für Pensionen/Hotels 1 Parkplatz/5 Fremdbetten als Pflichtparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Daraus ergeben sich 94 Pflichtparkplätze.

Für die weiteren Dienstleistungen – ohne direktem Bezug zu den Sportangeboten – wird der Bedarf auf ca. 10 Parkplätze geschätzt.

Demnach stehen den Tagesgästen insgesamt ca. 108 Parkplätze zur Verfügung, was einer geringfügigen Reduktion gegenüber dem heutigen Angebot entspricht.

3.2 Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt

Dazu wird auf den Kurzbericht vom 21. August 2026 verwiesen.

Chur, 1. Oktober 2026

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Niccolo Hartmann', with a stylized flourish at the end.

Niccolo Hartmann

Dr. sc. ETH Zürich, dipl. Natw. ETH