



Amt für Raumentwicklung Graubünden
Uffizi per il svilup dal territori
dal chantun Grischun

Ufficio per lo sviluppo del territorio
dei Grigioni

Grabenstrasse 1, 7001 Chur
Telefon 081 257 23 23
Fax 081 257 21 42
www.are.gr.ch
E-Mail: info@are.gr.ch



Kreisamt Oberengadin
Circul d'Engadin'ota

Chesa Ruppanner, 7503 Samedan
Telefon 081 851 14 20
Fax 081 851 14 21
www.oberengadin.ch
E-Mail: admin@kreisamtoe.ch

Richtplanung Graubünden/ Oberengadin

Richtplananpassung im Bereich Tourismus

11.FS.10

Hahnenseebahn; Collinasbahn

Erläuternder Bericht

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze.....	3
2	Einleitung	4
2.1	Ausgangslage.....	4
2.2	Verfahren	4
2.3	Grundlagen.....	5
3	Konzept für die Richtplananpassung.....	5
3.1	Hahnenseebahn	5
3.1.1	Bau Hahnenseebahn.....	5
3.1.2	Beschneigung Hahnenseepiste	5
3.1.3	Ersatz Signalbahn/ Ausbau Talabfahrt Signal	6
3.1.4	Neuorganisation der Nutzungen im Raum Talstation Signalbahn/ Hahnenseebahn	6
3.1.5	Fazit.....	6
3.2	Collinasbahn.....	7
4	Berührte Interessen und Aspekte.....	8
4.1	Ökologische Aspekte Hahnenseebahn	8
4.1.1	Vegetation	8
4.1.2	Objekte Naturschutzinventar.....	8
4.1.3	Fauna	8
4.1.4	Wasser, Gewässerraum.....	9
4.1.5	Jagd.....	9
4.1.6	Wald	9
4.1.7	Land- und Alpwirtschaft.....	9
4.1.8	Luft und Lärm	10
4.1.9	Erholung	10
4.1.10	Auswirkungen auf ökologische Schutzziele des BLN-Objekts 1908.....	10
4.1.11	Fazit Auswirkungen Ökologie.....	11
4.2	Landschaftliche Aspekte.....	11
4.2.1	Allgemein.....	11
4.2.2	Landschaftsbild (Ist-Situation).....	12
4.2.3	Auswirkungen auf das Landschaftsbild.....	13
4.2.4	BLN-Objekt 1908.....	15
4.2.5	Fazit Auswirkungen Landschaft	16
4.2.6	Ökonomie und Tourismus	17
4.2.7	Kontext Ökonomie und Tourismus.....	17
4.2.8	Kontext Skidestination Oberengadin.....	18
4.2.9	Auswirkungen Hahnenseebahn	19
4.2.10	Fazit Auswirkungen Ökonomie und Tourismus	20
4.3	Verkehr	20
4.3.1	Erschliessungssituation.....	20
4.3.2	Auswirkungen auf den Verkehr	21
5	Grundsätze und Leitüberlegungen gemäss Richtplanung.....	23
5.1	Kantonaler Richtplan	23
5.1.1	Allgemein.....	23
5.1.2	Raumtypen im Oberengadin	23
5.1.3	Leitüberlegungen „Tourismus in den Tourismusräumen“	23
5.1.4	Grundsätze Intensiverholungsgebiete.....	24

5.1.5	Festlegungen Intensiverholungsgebiete	24
5.2	Regionaler Richtplan Oberengadin	25
5.2.1	Allgemein.....	25
5.2.2	Grundsätze und Festlegungen des regionalen Richtplans	25
6	Konformität mit der Richtplanung	26
7	Quellen- und Literaturverzeichnis	27

1 Das Wichtigste in Kürze

Die Bergbahngesellschaften Engadin St. Moritz Mountains AG und Corvatsch AG planen eine direkte Vernetzung der Skigebiete Corvatsch – Corviglia mit einer neuen Zubringeranlage ab St. Moritz-Bad (Hahnenseebahn). Im Gebiet Diavolezza ist mit der Collinasbahn eine zusätzliche Beschäftigungsanlage vorgesehen. Für die Umsetzung dieser Vorhaben ist eine Anpassung der Richtplanung erforderlich.

Die geplante **Hahnenseebahn** nimmt eine zentrale Rolle in der Entwicklungsstrategie der Bergbahnen ein, weil sie die Skigebiete auf den südlichen und nördlichen Talseiten in zentraler Lage direkt miteinander vernetzt. Die Talstationen der Signalbahn und neuen Hahnenseebahn kommen in St. Moritz-Bad nebeneinander zu liegen. Mit dem Vorhaben wird ein grosses zusammenhängendes und gut erreichbares Pistenangebot im touristischen Kerngebiet geschaffen. Der Standort der Talstation eingangs St. Moritz ermöglicht den Zutritt zu einem vernetzten Skigebiet, verfügt über grosse Nutzungsreserven und erlaubt Synergien mit anderen Nutzungen. Die Hahnenseebahn eröffnet neue Möglichkeiten erstens für das Gebiet Talstation Signalbahn/ Hahnenseebahn, weil damit eine Drehscheibe für den Winter- und Skisport entsteht. Zweitens für St. Moritz-Bad, weil diese Drehscheibe Anlass für eine generelle ortsbauliche Aufwertung sein wird. Drittens für das Oberengadin, das die Chance hat, die skitouristischen Angebote im Zentrum des Oberengadins signifikant aufzuwerten. Das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO hat im Rahmen der Vorprüfung der Richtplanvorlage bekräftigt, dass die Verbindung der Intensiverholungsgebiete Corviglia und Corvatsch mit der Hahnenseebahn zu einer deutlichen Aufwertung der Tourismusdestination St. Moritz führt.

Mit der Hahnenseebahn wird St. Moritz-Bad zu einer Drehscheibe der Bergbahnen mit grösserem Publikumsaufkommen. Es ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen des Bahnbetriebs auf das Verkehrsgeschehen im Oberengadin und in St. Moritz-Bad dennoch marginal bleiben. Aufgrund der guten Erschliessung der Talstationen mit dem öffentlichen Verkehr, der verkürzten Wege für die Gäste, und des neu durchgängigen Pistennetzes von Celerina - Samedan bis Sils könnte sich die Hahnenseebahn sogar positiv auf das bergbahninduzierte Verkehrsaufkommen auswirken.

Die Skigebiete Corvatsch und Diavolezza - Lagalb befinden sich im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN-Gebiet 1908 „Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe“. Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz NHG sind die Inventarobjekte ungeschmälert zu erhalten, jedenfalls aber grösstmöglich zu schonen. Es ist jedoch zu beachten, dass das Oberengadin als Wohn-, Tourismus- und Wirtschaftsraum mit knapp 20'000 Einwohnern in ausserordentlichem und schweizweit wohl einzigartigem Ausmass vom BLN betroffen ist. Diese Situation verlangt nach entsprechenden situationsgerechten Lösungen, welche eine Weiterentwicklung der Tourismusinfrastruktur und eine langfristige Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen. Dies zumal auch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK das strategische Konzept der Bergbahnen mit einer Konzentration der weiteren Entwicklung im Haupttal und in den bestehenden Skigebieten positiv wertet.

Die Hahnenseebahn kann aufgrund des noch nicht bereinigten Konflikts mit dem Bundesinventar BLN vorläufig erst als „Zwischenergebnis“ im Richtplan aufgenommen werden.

Die **Collinasbahn** wird mit vorliegender Richtplananpassung dem Bund zur Genehmigung im Koordinationsstand „Festsetzung“ beantragt; die bisherige Sistierung wird aufgehoben. Damit wird die richtplanerische Voraussetzung für das anschliessend folgende Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr geschaffen.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Bergbahngesellschaften Engadin St. Moritz Mountains AG und Corvatsch AG (nachfolgend „Bergbahnen“) planen eine neue Zubringeranlage ab St. Moritz-Bad in das Skigebiet Corvatsch (Hahnenseebahn). Mit der Hahnenseebahn soll eine beidseitige Verbindung der Skigebiete Corviglia und Corvatsch entstehen, welche das Schneesportangebot im gut erreichbaren Haupttal erheblich aufwertet. Nebst der Hahnenseebahn plant die Engadin St. Moritz Mountains AG mit der Collinasbahn eine zusätzliche Beschäftigungsanlage im Gebiet Diavolezza. Für beide Vorhaben ist eine Anpassung der Richtplanung erforderlich.

2.2 Verfahren

Seilbahnprojekte, mit denen ein neues Gebiet erschlossen wird, unterliegen der Planungspflicht gemäss Artikel 2 RPG. Sie müssen deshalb im Sinne einer Konzessions- und Plangenehmigungsvoraussetzung im Richtplan des Kantons (und der Region) in der Kategorie Festsetzung enthalten sein.

Der erläuternde Bericht zur Richtplananpassung im Bereich Tourismus wurde zusammen mit einer umfangreichen Dokumentation im Februar 2013 beim Bundesamt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht. Aufgrund der Lage der geplanten Hahnenseebahn und der Collinasbahn in einer Landschaft von nationaler Bedeutung gemäss Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN (Objekt 1908 „Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe“) wurde der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK zur Begutachtung unterbreitet. Mit Gutachten vom 31. Mai 2013 hat die ENHK zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung Stellung genommen. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat die Vorprüfung der Richtplananpassung mit Bericht vom 2. April 2014 abgeschlossen. Vom 12. Dezember 2013 bis zum 31. Januar 2014 fand die öffentliche Auflage der Richtplananpassung auf regionaler und kantonaler Ebene statt.

Aufgrund der in gewissen Punkten kritisch ausgefallenen Vorprüfung des Bundes und aufgrund der Rückmeldung aus der öffentlichen Mitwirkung hat der Kreisrat Oberengadin entschieden, das Konzept auf Stufe regionaler Richtplan anzupassen (Beschluss vom 3. Juli 2014). Dementsprechend wird auch der kantonale Richtplan mit den folgenden Anpassungen beschlossen und dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Genehmigung eingereicht:

- Die Realisierung der Hahnenseebahn wird nicht mehr an die Bedingung geknüpft, dass die touristischen Bauten und Anlagen im Gebiet Lagalb vollständig zurückzubauen sind. Das Gebiet Lagalb bleibt somit im Richtplan als Ausgangslage enthalten.
- Die Hahnenseebahn wird infolgedessen im Richtplan als Einzelanlage und nicht mehr im Rahmen des ursprünglich geforderten Gesamtkonzepts zur Entwicklung der Ski- und Tourismusinfrastruktur im BLN 1908 behandelt. Die Hahnenseebahn kann aufgrund des noch nicht bereinigten Konflikts mit dem BLN vorläufig erst als „Zwischenergebnis“ im Richtplan eingestuft werden.
- Die Collinasbahn soll mit vorliegender Richtplananpassung im Koordinationsstand „Festsetzung“ genehmigt werden, die bisherige Sistierung wird aufgehoben. Nach Genehmigung der Festsetzung durch den Bund und nach Vorliegen der Detailprojekte inkl. Nachweis der Umweltverträglichkeit erfolgen die nächsten Planungsschritte in der Nutzungsplanung oder in Folgeplanungen. Das integrale Bewilligungsverfahren nach Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung wird nach Vorliegen aller erforderlichen Unterlagen eingeleitet.
- Die von der Regierung des Kantons Graubünden im Februar 2007 beschlossene und im Zuge des Genehmigungsverfahrens beim Bund sistierte Richtplananpassung betreffend die Verbindung der Wintersportgebiete Diavolezza - Lagalb bleibt ansonsten unverändert.

Der Kreisrat Oberengadin hat mit dem Beschluss vom 3. Juli 2014 die Hahnenseebahn als ein strategisches Vorhaben anerkannt, das für die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur von grosser Bedeutung ist und deshalb einer Sicherung im Richtplan bedarf. Das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO ist ebenfalls der Ansicht, dass die Verbindung der Intensiverholungsgebiete Corviglia und Corvatsch mit der Hahnenseebahn zu einer deutlichen Aufwertung der Tourismusdestination St. Moritz führt.

Wenngleich die Beurteilung der ENHK zur Kenntnis genommen wird und die Hahnenseebahn vorerst nur als „Zwischenergebnis“ in den Richtplan aufgenommen werden kann, ist zu beachten, dass das Oberengadin als Wohn-, Tourismus- und Wirtschaftsraum mit knapp 20'000 Einwohnern in ausserordentlichem und schweizweit wohl einzigartigem Ausmass vom BLN betroffen ist. Das BLN-Inventarobjekt 1908 umfasst nicht nur vollumfänglich die Siedlungsgebiete der Gemeinden Sils und Silvaplana, sondern auch die Intensiverholungsgebiete Corvatsch und Diavolezza - Lagalb. Diese Situation verlangt nach situationsgerechten Lösungen, welche eine Weiterentwicklung der Tourismusinfrastruktur und eine langfristige Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen. Dies zumal auch die ENHK das strategische Konzept der Bergbahnen mit einer Konzentration der weiteren Entwicklung im Haupttal und in den bestehenden Ski-gebieten positiv wertet. Der Kreis Oberengadin hat sich in seiner Stellungnahme zur VBLN vom 25. April 2014 u.a. zur Problematik von touristischen Intensiverholungsgebieten in BLN-Gebieten geäussert und auf die im Vergleich mit anderen ähnlich ausgerichteten Destinationen im Alpenraum krasse Ungleichbehandlung des Oberengadins aufmerksam gemacht.

2.3 Grundlagen

In Grundlagenarbeiten wurden die Auswirkungen der Hahnenseebahn auf Ökologie, Landschaft, Ökonomie und Tourismus sowie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung untersucht. Es wurde eine Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit der Hahnenseebahn durchgeführt. Diese Grundlagen werden im vorliegenden erläuternden Bericht zusammengefasst und interpretiert.

3 Konzept für die Richtplananpassung

3.1 Hahnenseebahn

3.1.1 Bau Hahnenseebahn

Die Hahnenseebahn verbindet St. Moritz-Bad mit dem an der orographisch rechten Talflanke des Haupttals gelegenen Skigebiet Corvatsch.¹ Aufgrund der bisherigen Abklärungen wird davon ausgegangen, dass die Hahnenseebahn in zwei Sektionen von St. Moritz-Bad nach Giand'Alva verläuft (siehe Abbildung 1). Das Vorprojekt sieht eine 8er-Gondelbahn mit vierzehn Stützen für die erste Sektion von St. Moritz-Bad bis zur Mittelstation in Crap Alv oberhalb des Hahnensees vor (Länge ca. 2 km) vor, für die zweite Sektion von Crap Alv bis Giand'Alva ist eine 4er-Sesselbahn mit elf Stützen geplant (Länge ca. 1.2 km). Die genauen Standorte der Stützmasten sind noch nicht bekannt. Ein kommerzieller Betrieb der Hahnenseebahn ist nur während der Wintersaison vorgesehen. Während der Sommersaison steht der Betrieb still und die Gondeln bzw. Sessel sind während dieser Zeit garagiert.

3.1.2 Beschneigung Hahnenseepiste

Die Hahnenseepiste wird bereits heute bei guten Schneeverhältnissen präpariert. In Bezug auf die Pistenführung gibt es gegenüber dem heutigen Verlauf der Piste keine Änderungen. Eine technische Beschneigung der 4.5 km langen Hahnenseepiste von Giand'Alva bis nach St. Moritz-Bad ist geplant. Sie setzt nicht zwingend die Realisierung der Hahnenseebahn voraus, sondern kann zum Zweck einer Angebotsoptimierung auch unabhängig von dieser realisiert werden. Es besteht somit keine materielle Verknüpfung der Beschneigung der Hahnenseepiste mit dem Bau der Hahnenseebahn. Auf die Beschneigung wird infolgedessen in der Richtplanung nicht eingegangen.²

¹ Die Idee einer Erschliessung des Hahnensees mit einer Bahn ist nicht völlig neu. Bereits im Jahr 1902 hat der Bundesrat die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee erteilt (Bundesblatt 1902). Diese Konzession wurde mehrmals verlängert, die Pläne gelangten jedoch nicht zur Ausführung. Die Gründe dafür sind aus den vorliegenden Quellen nicht ersichtlich.

² Bei Beschneigungsanlagen wird das massgebende Verfahren durch das kantonale Recht bestimmt. Es liegt im Ermessen der zuständigen Fachstelle (Amt für Natur und Umwelt ANU) zu entscheiden, ob eine Begutachtung durch die ENHK erforderlich ist oder nicht. Beim Bau von Beschneigungsanlagen in rechtskräftigen Wintersportzonen wird gemäss gängiger Praxis im Kanton Graubünden nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung allenfalls betroffener Bundesinventare ausgegangen. Auf eine Begutachtung durch die ENHK wird in solchen Fällen daher in der Regel verzichtet.

3.1.3 Ersatz Signalbahn/ Ausbau Talabfahrt Signal

Die Luftseilbahn Signal gehört zusammen mit der Gondelbahn ab Celerina zu den Hauptzubringern in das Skigebiet Corviglia. Es ist - unabhängig von der Realisierung der Hahnenseebahn - geplant, die bisherige Signalbahn durch eine moderne, kapazitätsstarke Bahn zu ersetzen. Ein entsprechendes Konzessionsgesuch wurde für den Bau einer 10er-Umlaufkabinenbahn von St. Moritz nach Signal mit einer Förderleistung von 1800 P/h (Anfangsausbau) bzw. 2400 P/h (Endausbau) wurde dem BAV eingereicht. Das Konzessionsvorhaben wurde im Kantonsamtsblatt Nr. 24 vom 11. Juni 2015 öffentlich ausgeschrieben. Im Zuge der Erneuerung der Signalbahn ist auch geplant, die Talabfahrt von der Bergstation Signal nach St. Moritz-Bad auszubauen und attraktiver und sicherer zu gestalten (z.B. neue Passarelle als zusätzliche Pistenführung zur Talstation etc.). Schliesslich ist die gesamte Überbauung des Areals Signal geplant inkl. Parkhaus, Parkplätze und Strassenführung. Dabei erfolgt die Planung der Ersatzanlage Signal so, dass auch den räumlichen und funktionalen Anforderungen an eine spätere Vernetzung mit der Hahnenseebahn optimal Rechnung getragen werden kann.

3.1.4 Neuorganisation der Nutzungen im Raum Talstation Signalbahn/ Hahnenseebahn

Im Raum Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn ist eine Neuorganisation bzw. Entflechtung der Nutzungen vorgesehen. Das Ziel der Neuorganisation besteht darin, die beiden Talstationen für die Schneesportler zu vernetzen und im Bereich dieser Verbindung Nutzungen anzuordnen, welche auf die spezifischen Bedürfnisse der Schneesportler ausgerichtet sind (z.B. Sportgeschäft, Skivermietung, Info-Point, Restauration, Hotel). Angestrebt wird auch die Einbindung der Langlaufloipe / Marathonloipe in dieses Gebiet. Aufgrund der Konzentration verschiedener Nutzungen in diesem Raum wird eine möglichst breite, direkte und steigungsfreie Verbindung zwischen den beiden Talstationen angestrebt. Die Distanz zwischen den Stationen beträgt gemäss Vorprojekt knapp 300 m. Die Parkierung soll unterirdisch erfolgen.

Erste Skizzen zur räumlichen Organisation des Raums Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn liegen bereits vor. Die in diesem Raum verfolgte Stossrichtung ist wichtig für das Verständnis des mit der Hahnenseebahn verfolgten Konzepts, die planerischen Festlegungen erfolgen jedoch auf kommunaler Stufe und sind nicht Gegenstand der Richtplananpassung. Auch die Erschliessung, Parkierung sowie Bebauung sind direkt auf kommunaler Stufe zu regeln.

3.1.5 Fazit

Das Konzept sieht vor, einen neuen Zubringer in das Skigebiet Corvatsch ab St. Moritz-Bad zu errichten, die Talstation mit dem bestehenden Hauptzubringer in das Skigebiet Corviglia zu vernetzen, und zwischen den beiden Talstation attraktive Nutzungen für die Bergbahnkunden anzuordnen. Die Talabfahrten nach St. Moritz-Bad sollen zudem auf beiden Talseiten optimiert werden. In der Summe der Konzeptelemente entsteht eine Verbindung von zwei attraktiven Skigebieten über einen sehr gut erschlossenen Raum im touristischen Zentrum des Oberengadins. Dies eröffnet neue Möglichkeiten für die Bergbahnen, die Bergbahngäste und auch für die Siedlungsentwicklung im Raum St. Moritz-Bad.

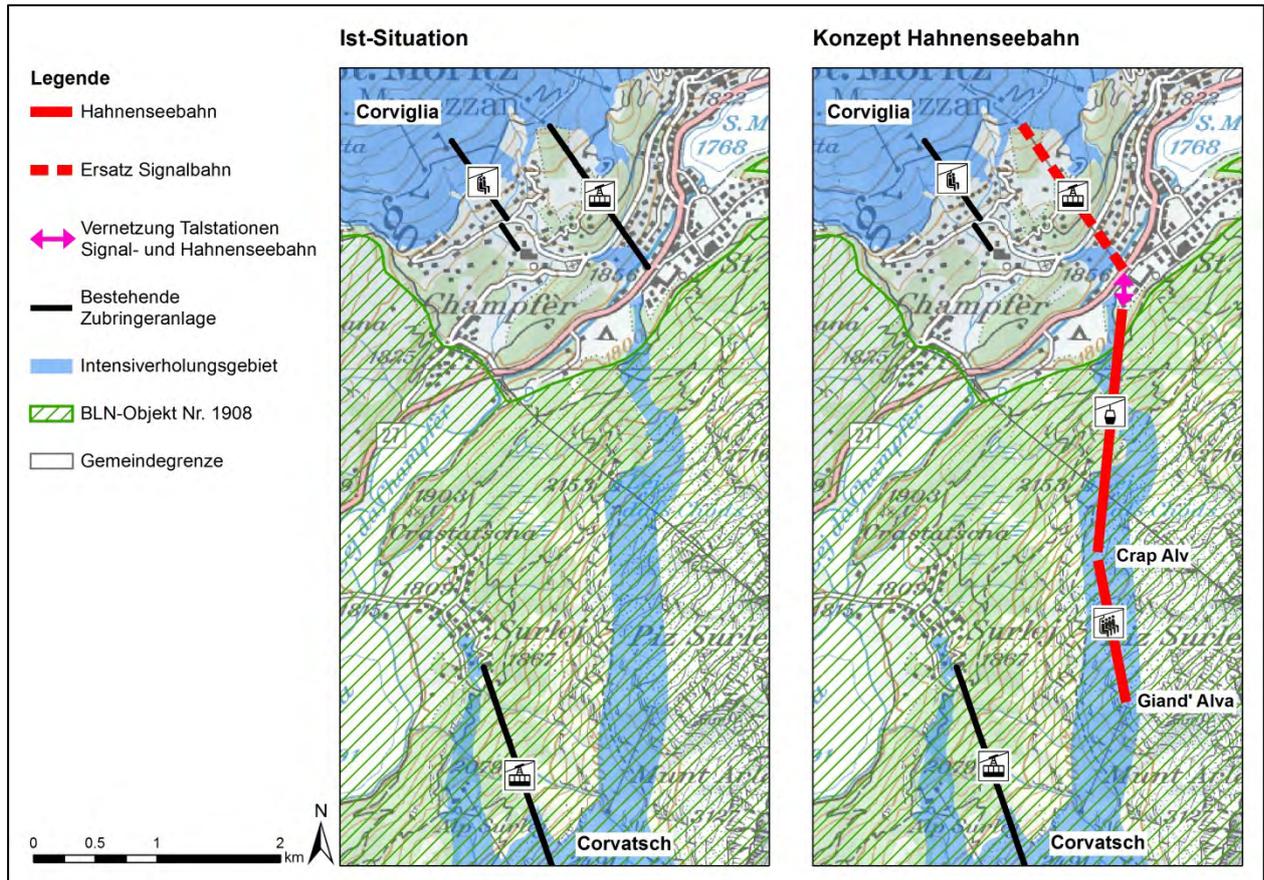


Abbildung 1: Übersicht Konzept Hahnenseebahn.

3.2 Collinasbahn

Im Gebiet Diavolezza ist eine neue Beschäftigungsanlage von rund 1.4 km Länge vorgesehen. Die Talstation der kuppelbaren 6er-Sesselbahn kommt aus betrieblichen Gründen direkt neben die bestehende Talstation der Diavolezza-Luftseilbahn zu liegen, der Standort der Bergstation ist ca. 200 m unterhalb des Lej da las Collinas vorgesehen. Die Anlage erschliesst eine bestehende Skipiste als Beschäftigungsanlage, ab der Bergstation Collinas sind neue Pisten mit einer Gesamtlänge von 3 km geplant. Die Anlage mit den vorgesehenen neuen Pisten kommt vollständig in ein rechtskräftiges Intensiverholungsgebiet zu liegen. Die Bahn wird im Sommer nicht betrieben, die Sessel werden während dieser Zeit garagiert.

4 Berührte Interessen und Aspekte

4.1 Ökologische Aspekte Hahnenseebahn

Die Hahnenseebahn untersteht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Anlage gemäss Anhang Nr. 60.1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens durchzuführen sein. Zuhanden der Richtplananpassung wurden die Umweltauswirkungen der Hahnenseebahn bereits auf Stufe UVB-Voruntersuchung untersucht (Edy Toscano AG 2012: Teilbericht Ökologie inkl. Zusammenfassung UVB Voruntersuchung). Der Bericht befasst sich mit den Auswirkungen von Bau und Betrieb der Hahnenseebahn und der Beschneiungsanlagen auf die Ökologie. Darin aufgezeigt werden auch Massnahmen zur Schonung der Umwelt sowie der Bedarf für weitere Umweltabklärungen. Zudem ist die für die baulichen Eingriffe und die Beschneigung erforderliche Ersatzpflicht grob abgeschätzt.

Die Auswirkungen in den einzelnen Umweltbereichen werden gestützt auf diesen Bericht nachfolgend zusammengefasst, soweit sie richtplanrelevant sind. Detaillierte Auswirkungen des Vorhabens werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung genau bilanziert. In einem separaten Kapitel behandelt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild.

4.1.1 Vegetation

Die Vegetation im Untersuchungsperimeter³ besteht zur Hälfte aus Schutt- und Geröllfluren, zu 20% aus Zwergstrauchheiden und zu 15% aus Magerweiden und Gebirgsrasen. Die restlichen Flächen setzen sich zusammen aus Wald (7%), Flachmooren und Quellsümpfen (3%) sowie Gebüsch, Fettwiesen und baulich veränderten Flächen. Letztere finden sich insbesondere im Bereich der heutigen Hahnenseepiste (Pistenplanien, Böschungen). Ein grosser Teil der Flächen im Untersuchungsperimeter ist mit schützenswerten Lebensraumtypen gemäss Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) bedeckt. Für technische Eingriffe in diese Lebensräume sind Ersatzmassnahmen zu leisten. Im Untersuchungsperimeter befindet sich auch Vegetation, welche Bestandteil der ökologischen Schutzziele des BLN 1908 bildet. Die Eingriffe in die schützenswerten Lebensraum- und Vegetationstypen können mithilfe von verschiedenen Massnahmen im Rahmen der Detailprojektierung und der Bauausführung minimiert werden.

4.1.2 Objekte Naturschutzinventar

Gemäss Natur- und Landschaftsschutzinventar des Amts für Natur und Umwelt Graubünden befinden sich im Untersuchungsperimeter einige Inventarobjekte von regionaler Bedeutung. Um den Hahnensee erstreckt sich ein Flachmoor von regionaler Bedeutung (FM-16'080) sowie ein sekundäres Hochmoor von regionaler Bedeutung inkl. Hochmoorumfeld (HM-365). Die geplante Linienführung der Hahnenseebahn überspannt einen Randbereich des im Inventar bezeichneten Hochmoorumfelds. Die bestehende Abfahrts piste verläuft auf der Höhe des Hahnensees im Bereich der Moorvegetation. Im Rahmen der Detailprojektierung ist darauf zu achten, dass Eingriffe im Bereich der den See umgebenden Moorvegetation möglichst vermieden werden können.

In Richtung Crap Alv befinden sich zwei Flachmoore von regionaler Bedeutung (zusammengefasst als FM-2'290). Die geplante Linienführung der Hahnenseebahn überspannt das grössere der beiden Flachmoore, so dass auf einen Maststandort im Bereich des Flachmoors verzichtet werden kann.

4.1.3 Fauna

Im Untersuchungsperimeter befinden sich keine Schutzgebiete, zwei Wildruhezonen grenzen jedoch westlich und nordöstlich unmittelbar an den Perimeter an. In diesen Wildruhezonen gilt während der vom 1. Dezember bis zum 30. April laufenden Schonzeit ein generelles Zutrittsverbot.

Im Bereich des bestehenden Pistenkorridors zwischen Giand' Alva und St. Moritz-Bad ist eine Störung der Wildtiere durch Schneesportler tagsüber bereits vorhanden. Mit der Hahnenseebahn werden die Besucherfrequenzen und dadurch auch die Störungsintensität in diesem Gebiet zunehmen. Es stehen in diesem Gebiet jedoch grosse Ausweichräume zur Verfügung.

³ Der Untersuchungsperimeter umfasst die rechtskräftige Wintersportzone zwischen St. Moritz Bad und Giand' Alva sowie einen zwanzig Meter breiten Streifen entlang der geplanten Bahn (Bahnkorridor).

Um mögliche zusätzliche Störungen sensibler Wintereinstandsgebiete, insbesondere der Wildruhezonen, durch Variantenfahrer zu vermeiden, sind diese konsequent zu kommunizieren und im Gelände zu markieren. Bei Bedarf und aufgrund der gemachten Erfahrungen kann eine Umsetzung weiterer Lenkungsmaßnahmen oder eine Erweiterung der Wildruhezone in Betracht gezogen werden. Der Vollzug der Wildruhezonen obliegt den Standortgemeinden St. Moritz und Silvaplana.

4.1.4 Wasser, Gewässerraum

Im Untersuchungsperimeter befinden sich mehrere Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche A_u. Der Stationsperimeter der Talstation St. Moritz-Bad liegt in den Grundwasserschutzzonen S3 und teilweise S2 des Grundwasserpumpwerks San Gian.

Bei der Detailprojektierung müssen alle Anlageteile ausserhalb der Grundwasserschutzzone S2 geplant werden. Für die Bauten und Arbeiten in den Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereichen sind die Bestimmungen der Baugesetze der Gemeinden St. Moritz und Silvaplana massgebend. Wahrscheinlich sind zuhanden der nachfolgenden Planungsstufen weitere Abklärungen erforderlich (hydrogeologisches Gutachten). Unter Vorbehalt der Resultate der weiteren Abklärungen und bei Ergreifen von Vorsichtsmassnahmen während der Bauphase ist das Vorhaben in Bezug auf den Gewässerraum als umweltverträglich einzustufen.

Die Oberflächengewässer werden nach heutigem Projektstand durch die Stationen und Masten nicht tangiert.

4.1.5 Jagd

Das Untersuchungsgebiet ist für die Hoch- und Niederjagd bedeutend, über die ganze Saison jagen ca. 20 bis 30 Jäger in diesem Gebiet. Während der Hochjagd werden vor allem Gämsen und in tieferen Lagen Rehe, auf der anschliessenden Niederjagd Hasen und Birkhühner gejagt.

Die Jagd wird durch das Vorhaben während der Bauphase kaum beeinträchtigt. Falls die Bauphase ausserhalb der Jagdzeit stattfindet, kann eine Beeinträchtigung ganz vermieden werden. Nach Abschluss der Bauphase sind keine Auswirkungen auf die Jagd zu erwarten, da sich der Betrieb auf die Wintersaison beschränken wird.

4.1.6 Wald

Die vorgesehene Linienführung der Hahnenseebahn verläuft zwischen St. Moritz-Bad und dem Hahnensee durch ein bewaldetes Gebiet (Lärchen-Arvenwald in verschiedener Ausprägung). Der Wald zeichnet sich insbesondere in höheren Lagen durch eine lichte Bestockung aus, im Bereich des Talfusses und des Munt San Gian ist die Bestockung etwas dichter.

Aufgrund des heutigen Kenntnis- und Planungsstands können noch keine genauen Aussagen zum Umfang der durch die Bahnanlage betroffenen Waldfläche gemacht werden. Die Auswirkungen auf den Wald sind abhängig von der Seilführung der unteren Bahnsektion. Bei einer hohen Seilführung (Variante „hoch“) kann allenfalls auf eine Rodung verzichtet werden⁴, bei einer tiefen Seilführung (Variante „tief“) ist der Wald im Bereich des Bahnkorridors zu roden. Die Varianten „hoch“ und „tief“ treten im Landschaftsbild unterschiedlich in Erscheinung, bei der Projektplanung ist die Seilführung der unteren Bahnsektion dahingehend zu optimieren, dass die Auswirkungen auf die Landschaft minimiert werden. Basierend auf der landschaftlichen Bestvariante können die Auswirkungen auf den Wald evaluiert werden.

4.1.7 Land- und Alpwirtschaft

Im Geländekessel unterhalb der Bergstation Margun findet heute eine alpwirtschaftliche Nutzung statt. Dieses Gebiet ist Teil einer grösseren Weidefläche, die sich südwärts bis zur Talstation Margun erstreckt. Die ganze Weidefläche wird zwischen Mitte August und Anfang September mit jeweils ca. 100 Kühen und Kälbern bestossen. Es erfolgt keine Schnittnutzung. Während dem Bau der Bergstation der oberen Sektion der Hahnenseebahn wird die alpwirtschaftliche Weide allenfalls kleinräumig tangiert. Aufgrund des ausschliesslichen Winterbetriebs der Hahnenseebahn sind keine Interessenskonflikte mit der alpwirtschaftlichen Nutzung des Gebiets zu erwarten.

⁴ Ausgenommen sind allfällige Rodungen im Bereich der Stützen.

4.1.8 Luft und Lärm

Im Betrieb und Endzustand ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität. Auch der durch die Hahnenseeabahn verursachte Zusatzverkehr wird keine spürbaren Auswirkungen auf die Luftqualität bzw. auf die Lärmsituation zur Folge haben (siehe Kap. 4.4).

Die durch den Wintersportbetrieb und die Pistenpräparation verursachten Lärmemissionen ändern sich gegenüber dem heutigen Betrieb nicht wesentlich. Zusätzliche Lärmemissionen treten aufgrund des Bahnbetriebs auf. Diese sind insbesondere im Bereich der Talstation und beim Restaurant Hahnensee relevant (Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III). Abgesehen von Wartungsarbeiten, welche an wenigen Tagen pro Jahr erfolgen, beschränken sich die Lärmemissionen auf die Bauphase und auf die Wintersaison. Unter Vorbehalt weiterer Abklärungen bezüglich Einhaltung der Planungswerte ist das Vorhaben als aus Lärmschutzsicht umweltverträglich einzuordnen.

4.1.9 Erholung

Der Raum Hahnensee ist heute ein beliebtes Erholungsgebiet bei Gästen und Einheimischen. Im Winter werden verschiedene Schneesportaktivitäten ausgeübt, neben dem alpinen Skisport gehören auch das Skitourenlaufen (insbesondere Abfahrten, kaum Aufstieg), Schneeschuhwandern und Langlaufen (am Hangfuss) zu den häufigen Aktivitäten in diesem Gebiet. Weniger frequentiert wird dieses von Mountainbikern, auch da die Bergbahn Corvatsch keine Bikes transportiert. Ein beliebtes Ausflugsziel ist das im Winter und Sommer geöffnete Restaurant Hahnensee. In das Gebiet gelangen Besucher im Sommer hauptsächlich über Wanderwege von St. Moritz-Bad oder von der Mittelstation Corvatsch, im Winter über Skipisten. Eine offizielle Bikeroute führt im Bereich des Hangfusses durch den God Surlej, in höheren Lagen sind keine Bikestrecken ausgeschildert. Forststrassen finden sich am Hangfuss.

Es ist davon auszugehen, dass das Naturerlebnis während der wenige Wochen dauernden Bauphase der Hahnenseeabahn beeinträchtigt sein wird (Lärmemissionen, Installationsplätze, Bauarbeiten). Nach Abschluss der Bauphase kann das Naturerlebnis bei Wanderungen durch das Gebiet an einigen Stellen als beeinträchtigt empfunden werden. Insbesondere zwischen Crap Alv und Giand'Alva, wo die Bahnanlage aufgrund fehlender Strukturelemente exponiert wahrgenommen wird, ist von einer Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftserlebnisses auszugehen. In der Umgebung des Hahnensees verschwindet die Anlage optisch hinter bestehenden Strukturen, das Naturempfinden wird daher weniger beeinträchtigt werden. Da die Hahnenseeabahn im Sommer still steht, ist während dieser Zeit nicht mit erhöhten Besucherfrequenzen im Raum Hahnensee zu rechnen. Der Einfluss der Anlage auf die Erholungsqualität dieses Raums beschränkt sich somit während dieser Zeit auf die optische Wirkung.

Im Winter profitieren Schneesportler von den mit der Hahnenseeabahn entstehenden Angebotsoptimierungen. Die Bahn wird dazu führen, dass sich während der Saison erheblich mehr Personen im Gebiet aufhalten werden. Das Restaurant Hahnensee kann im Winter mit einem Gästezuwachs rechnen.

4.1.10 Auswirkungen auf ökologische Schutzziele des BLN-Objekts 1908

Die ENHK formulierte für den betroffenen Raum des BLN-Objektes 1908 das folgende ökologische Schutzziel:⁵

„Ungeschmälerte Erhaltung der natürlichen Lebensräume subalpiner und alpiner Lagen insbesondere der Moore mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.“ (ENHK 2009).

Im Inventar namentlich erwähnt - und daher aus Sicht des Inventars als charakteristisch für das BLN-Objekt 1908 aufzufassen - werden die ausgedehnten naturnahen Lärchen-Arvenwälder, die hochliegende Waldgrenze, die Moore von nordischem Habitus im Gebiet Staz-St. Moritz und Maloja, die über der Waldgrenze verbreiteten Gebirgstundren (flechten- und moosreiche Kleinstrauchgesellschaften), die artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten (*Trientalis europaea*, *Carex vaginata*) sowie die grösste Steinwildkolonie am Piz Albris. Im Untersuchungsgebiet kommen einige der beschriebenen Lebensräume vor (Lärchen-Arvenwald, Moore von nordischem Habitus, flechten- und moosreiche Kleinstrauchgesellschaften).

⁵ Schutzziele gemäss Stellungnahme der ENHK vom 5. November 2009. Die landschaftlichen Schutzziele des BLN-Objekts 1908 werden in Kapitel 4.2 behandelt.

ten, artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten).⁶ Alle Lebensräume kommen auch ausserhalb des Perimeters und im übrigen Oberengadin vor.

Die Linienführung der Hahnenseebahn (untere Sektion) verläuft durch einen Lärchen-Arvenwald und unterhalb und oberhalb des Hahnensees über Zwergstrauchheiden. Gemäss heutigem Kenntnisstand befinden sich die vorgesehenen Stationen ausserhalb der besonders wertvollen Lebensräume.

Die durch das Vorhaben Hahnenseebahn tangierten Lebensraum-Flächen sind vom Ausmass her von eher untergeordneter Bedeutung. Im Rahmen der Projektierung der Bahnanlagen können Stützenstandorte, Stationsstandorte u.a. technische Aspekte hinsichtlich ihrer grösstmöglichen Schonung der Ökologie im Untersuchungsperimeter weiter optimiert werden. Das Ziel besteht darin, die baulichen Eingriffe soweit möglich im Bereich der bereits gestörten Flächen durchzuführen. Unter Berücksichtigung von verschiedenen Massnahmen können die Auswirkungen auf das ökologische Schutzziel des BLN-Objekts minimiert werden.

4.1.11 Fazit Auswirkungen Ökologie

Der Bau und Betrieb der Hahnenseebahn und -piste kann unter Berücksichtigung von Massnahmen als ökologisch verträglich eingestuft werden.

Der Bau der Hahnenseebahn erfordert Eingriffe in schützenswerte Lebensraumtypen gemäss Anhang NHV und in einige im BLN-Inventar (Objekt Nr. 1908) erwähnten Lebensräume. Die durch das Vorhaben tangierten Flächen sind vom Ausmass her von eher untergeordneter Bedeutung. Besondere Rücksicht ist bei der Bauausführung auf die Moorgesellschaften und Bachläufe im Bereich Hahnensee zu nehmen.

Durch den Betrieb der Hahnenseebahn nimmt die Anzahl Schneesportler und allenfalls auch Variantenfahrer im Gebiet zu. Um negative Auswirkungen auf die Wildtiere zu vermeiden, sind flankierende Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Die Jagd und die Alpwirtschaft werden durch den Betrieb der Hahnenseebahn allenfalls während der kurzen Bauphase negativ beeinflusst. Die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung dürfte individuell unterschiedlich wahrgenommen werden: Im Winter entsteht ein attraktiveres Schneesportangebot, von welchem Bergbahngäste profitieren. Im Sommer beschränkt sich der Einfluss der Anlage auf die optische Wirkung. Die Erholungsqualität des Raums wird sich wohl insgesamt nicht erheblich verändern.

4.2 Landschaftliche Aspekte

4.2.1 Allgemein

Das Skigebiet Corvatsch mit der geplanten Hahnenseebahn befindet sich im BLN-Gebiet 1908 „Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe“. Die Verbindung der beiden Skigebiete Corviglia und Corvatsch erfolgt über den Raum St. Moritz-Bad. Dieser ist nicht Bestandteil des BLN-Gebiets 1908.

Die Auswirkungen der Hahnenseebahn auf das Landschaftsbild und auf die Schutzziele des BLN-Gebiets 1908 wurden in einem separaten Grundlagenbericht untersucht (ZHAW 2012: Teilbericht Landschaft). Die Beurteilung der Landschaftsauswirkungen stützt sich auf das Vorprojekt zur Hahnenseebahn.

Die Veränderungen im Landschaftsbild, die sich durch die geplante Hahnenseebahn ergeben, haben je nach Betrachtungsebene eine verschiedene Bedeutung. Daher wurden die Auswirkungen in Bezug auf verschiedene Betrachtungsebenen beurteilt. Unterschieden wurde zwischen einer Makroebene (BLN-Gebiet 1908), Mesoebene (orographisch rechte Talseite des Engadiner Haupttals) und Mikroebene (Nahbereich Hahnenseebahn).

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind wesentlich abhängig von der Seilführung der Bahn. Die Varianten mit hoher bzw. tiefer Seilführung treten im Landschaftsbild unterschiedlich in Erscheinung. Insbesondere bei der unteren Sektion, welche durch Waldgebiet führt, verändert sich die optische Wahrnehmung in Abhängigkeit der Seilhöhe. Auf Basis des heutigen Planungsstands kann noch nicht ausgesagt werden, mit welcher Seilführung eine optimale Eingliederung in das Landschaftsbild erreicht werden kann. Die Bestvariante kann erst im Rahmen der Projektplanung evaluiert werden. Es ist grundsätzlich

⁶ Die Arten *Trientalis europea* und *Carex vaginata* wurden anlässlich der Vegetationskartierung nicht aufgefunden. *Trientalis europea* kommt aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor, *Carex vaginata* könnte vorkommen (Krüsi B.O., 2012).

davon auszugehen, dass noch Spielraum für Optimierungen bezüglich der landschaftlichen Einordnung der unteren Bahnsektion vorhanden ist.

Für die Untersuchung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild wurde von einer Variante mit tiefer Seilführung ausgegangen. Eine tiefe Seilführung erfordert eine Rodung von Wald im Bereich des Bahnkorridors. Im Landschaftsbild wird dadurch eine Schneisenwirkung verursacht.

4.2.2 Landschaftsbild (Ist-Situation)

Landschaftsbild im Gebiet des BLN-Objekts 1908 (Makroebene)

Das Gebiet des BLN-Objekts 1908 erstreckt sich mit einer Gesamtfläche von rund 38 km² von der Cima di Castello im Südwesten, dem Pass Lunghin im Westen bis in die Ebene bei Celerina. Im Süden folgt seine Grenze der Landesgrenze, im Norden schliesst die Kette mit Piz Grevasalvas und Piz Lagrev bis zum Julierpass das Gebiet ab. Hinter Pontresina verläuft die BLN-Grenze der Kette von Punt Muragl über den Piz Languard bis an die Landesgrenze beim Piz la Stretta. Die östliche Begrenzung bilden der Berninapass und der Lago Bianco.

Das gesamte Gebiet umfasst Landschaftsräume sehr unterschiedlicher Ausprägung: Den wenig berührten Hochgebirgsraum des Bernina-Massivs mit den ausgeprägten Glaziallandschaften, die mehrheitlich landwirtschaftlich extensiv genutzten Seitentäler (Val Forno, Val Fedoz, Val Fex, Val Roseg, Val Morteratsch, Val da Fain, Val Minor), welche im Talschluss in den Hochgebirgsraum übergehen, das Haupttal des Oberengadins mit der bekannten Seenlandschaft, den kompakt bebauten Siedlungen im Talboden und den mehrheitlich bewaldeten Talflanken, sowie das Berninatal mit den im Talboden verlaufenden Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen. Die Räume unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich des landschaftlichen Charakters, sondern auch hinsichtlich der Benutzungs- und Belegungsintensität.

Im Gebiet des BLN-Objekts 1908 befinden sich mehrere Dutzend Biotope von nationaler Bedeutung (Hochmoore, Flachmoore, Trockenwiesen, Gletschervorfelder u.a.) sowie eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung. Das Gebiet ist jedoch nicht nur durch naturkundliche Werte, sondern auch durch neuzeitliche anthropogene Nutzungen geprägt. Insbesondere der Tourismus, welcher im Oberengadin auf eine bald 150-jährige Geschichte zurückgeht, hat die Landschaft des Oberengadins mit seinen Bauten und Anlagen wesentlich mitgeprägt. Zur Zeit der Aufnahme ins Inventar im Jahr 1983 war das Gebiet bereits stark durch die touristische Nutzung geprägt. Ausdruck davon waren die damals bereits vorhandenen infrastrukturellen Einrichtungen und Anlagen (Bergbahnen, Pistenplanien, Waldschneisen u.a.). Heute ist die enge Verzahnung von touristisch intensiv genutzten und naturbelassenen Gebieten auch charakteristisch für die Landschaft im Oberengadin.

Der Perimeter des BLN-Gebiets 1908 umfasst die Skigebiete Corvatsch, Diavolezza und Lagalb vollumfänglich mit ihren Bahnanlagen und Stationen. Die Aufnahme eines bzw. mehrerer grösserer Skigebiete in ein BLN-Objekt stellt, im Vergleich mit der Handhabung in ähnlichen Landschaftsräumen, einen Sonderfall dar.⁷ Neben den drei erwähnten Skigebieten befinden sich auch weitere Freizeitanlagen wie die Olympiaschanze, die Anlagen der Wassersportarten am Lej da Silvaplana, verschiedene Restaurantbetriebe sowie auch einzelne markante Linienobjekte wie zum Beispiel die RhB-Strecke über den Berninapass und die Hochspannungsleitungen über den Berninapass und im Oberengadiner Haupttal innerhalb des BLN-Gebiets. Auch die Siedlungen Sils, Silvaplana, Surlej und Champfèr sind Bestandteil des BLN. Aus dem Perimeter ausgenommen sind die Siedlungsgebiete Maloja, St. Moritz, Celerina und Pontresina. Ebenfalls nicht im BLN-Gebiet befindet sich das Skigebiet Corviglia auf der orographisch linken Talseite.

Landschaftsbild orographisch rechte Talseite des Haupttals (Mesoebene)

Die orographisch rechte Talseite des Haupttals wird durch natürliche Elemente wie Bergkreten und Geländekanten sowie Waldflächen strukturiert. Die Lärchen-Arvenwälder kommen in verschiedener Ausprägung vor. Im Landschaftsbild treten jedoch auch anthropogene Elemente deutlich in Erscheinung, im Bereich des Talbodens und Hangfusses sind die flächigen Siedlungsgebiete von St. Moritz-Bad, der Campingplatz St. Moritz mit der Schanzenanlage und Sportplätzen, sowie die Siedlung Surlej, welche in die Waldfläche hineinragt, zu nennen. Für den Betrachter auffallend sind ebenfalls Raummarken und

⁷ Einzig das BLN-Gebiet 1613 Speer-Churfürsten-Alvier umfasst auch Teile eines grösseren Skigebiets. Das BLN-Gebiet 1606 Vierwaldstättersee sowie auch andere BLN-Gebiete in traditionellen Tourismusregionen umfassen ebenfalls Transportanlagen, welche jedoch nicht explizit der Ausübung des Skisports dienen. Grössere alpine Skigebiete befinden sich – obwohl teilweise in spektakulären, weltbekanntesten Hochgebirgslandschaften gelegen – mit Ausnahme des Oberengadins und Toggenburgs nicht in einem BLN-Gebiet. Die Regierung des Kantons Graubünden hatte im Jahr 1979 gestützt auf eine Konsultation bei den betroffenen Gemeinden bereits Vorbehalte gegenüber einer Aufnahme der Skigebiete in das Inventar geäussert (Regierung des Kantons Graubünden 1977).

lineare Formen. Als Punktobjekte bestimmen die Hochhäuser in St. Moritz-Bad, das grosse Kempinski Hotel, die Sprungschanze, das Schloss beim Auslauf des Silvaplannersees sowie die Tal- und Bergstationen der Bahnen die Landschaft. Linear und somit eher raumteilend wirken die Bergbahnen und Pisten, sowie im Bereich des Hangfusses die Hochspannungsleitung mit den Masten. Auffällig sind die beiden Waldschneisen der Bergbahnen Corvatsch und Furtschellas, bei den Pisten im Gebiet Corvatsch zeichnen sich die Planierungen teilweise deutlich ab.

Landschaftsbild Nahbereich der Hahnenseebahn (Mikroebene)

Die geplante Hahnenseebahn kommt in den Landschaftsraum der nordwestlich abfallenden Hänge von Piz Rosatsch und Piz Surlej zu liegen. Diese bieten eine raue alpine Kulisse, die talwärts zuerst in karg bewachsene, tundrenartige Gebüschformationen und nach der markanten Geländestufe, auf der auch der Hahnensee liegt, in einen mehrheitlich geschlossenen Lärchen-Arvenwald übergeht. Der untere Teil der Hahnenseepiste vom Hahnensee bis zum Übergang in den Hangfuss auf ca. 1'900 m.ü.M. präsentiert sich aus der Ferne als wenig technisch, da die Piste teilweise entlang von Lawinenzügen verläuft. Am Rand dieser Lawinenzüge ist der Wald relativ lückig ausgebildet, wodurch die Schneisenwirkung optisch reduziert wird. Am Hangfuss sind mit den Forstwegen, der Skisprungschanze, Helikopterlandeplatz, den Tennisplätzen, dem Campingplatz und der beginnenden Siedlung die Einflüsse durch den Menschen gut sichtbar. Hier verläuft auch die Hochspannungsleitung dem Hangfuss entlang.

Die Piste der Hahnenseeabfahrt ist über weite Strecken planiert. Insbesondere oberhalb der Geländekante bei Crap Alv sind die Eingriffe für den Skisport (insbesondere Planien) aus der Nah- und Fernsicht gut erkennbar, weniger gut sichtbar sind die Pistenplanien im unteren Teil der Pisten. Aus der Wanderer-Perspektive sind diese lokal als Planien erkenn- und erlebbar. Touristische Transportanlagen und Installationen zur künstlichen Beschneigung sind bislang keine vorhanden.

Beim Hahnensee befindet sich das zweigeschossige Gebäude des Restaurants Hahnensee. Der Standort des Gebäudes befindet sich auf der Geländestufe an der Waldgrenze. Zum Restaurant führt eine Materialseilbahn. Das Restaurantgebäude und die Materialseilbahn sowie die zu diesem Ausflugsziel führenden Wanderwege sind im Nahbereich gut erkennbar, werden jedoch aus Sicht des Wanderers kaum als störend wahrgenommen.

Situation Landschaftsbild im Gebiet Lagalb

Der Landschaftsraum liegt am Fusse des Berninapasses und ist damit Teil der Passlandschaft, welche durch historische Transportrouten, das Trasse der Berninabahn, die heutige Passstrasse und alpwirtschaftliche Nutzung geprägt ist. Es handelt sich um ein traditionell für den Tourismus erschlossenes Gebiet. Die touristische Erschliessung begann mit dem Bau der Berninabahn, welche 1910 ihren Betrieb aufnahm.

Die Lagalb bildet eine Art kegelförmige „Insel“ zwischen der Val Minor und der Val Bernina. Felsbänder und Geländekanten bilden natürliche Landschaftslinien, weitere natürliche Linien stellen die Bacheintiefungen dar. Als flächiges Element tritt noch der Lärchenwald in Erscheinung, dieser ist jedoch sehr lückig ausgebildet, und die Bäume werden fast als Einzelobjekte wahrgenommen. Die weiteren prägenden Objekte des Landschaftsbildes sind menschlichen Ursprungs. Als Fläche wahrgenommen wird der Parkplatz der Lagalbbahn, als Fläche oder eher auch als Linie wahrgenommen wird der Schutzdamm mit der Materialgewinnungsfläche oberhalb der Talstation Lagalb. Zu den markanten Linienobjekten zählen die drei Infrastrukturanlagen, die das Val Bernina durchziehen (Strasse, Eisenbahn und Starkstromleitungen), sowie die Lagalbbahn, welche quer dazu auf den Gipfel verläuft. Markante Punktobjekte sind die Tal- und Bergstation, die Stützen der Luftseilbahn sowie auch die Masten der Starkstromleitung und weitere einzelne Gebäude. Auch die Pisten und Fahrwege sind im Gebiet deutlich zu sehen. Die technischen Elemente prägen den Landschaftscharakter dieses Raums deutlich.

4.2.3 Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Auswirkungen Hahnenseebahn: Makroebene

Die Hahnenseebahn kommt in einen eher wenig belasteten Raum zu liegen, und bildet ein zusätzliches technisches Element in der Landschaft. Die Hahnenseebahn ist jedoch ausschliesslich im Oberengadiner Haupttal sichtbar, weite Teile des Gebiets des BLN-Objekts 1908 erstrecken sich hinter dem Bergkamm von Piz Rosatsch und Piz da Staz und sind damit von dem Vorhaben weder visuell noch indirekt durch

den Betrieb der Hahnenseebahn betroffen. Auf der Makroebene nimmt die Hahnenseebahn als Verbindung zwischen bereits durch Nutzungen beeinflussten Räumen eine relativ kleine Bedeutung ein.

Auswirkungen Hahnenseebahn: Mesoebene

Mit der Hahnenseebahn werden der landschaftlich stark berührte bzw. intensiv genutzte Raum St. Moritz-Bad und der berührte bzw. mässig intensiv genutzte Raum des Skigebiets Corvatsch miteinander verbunden. Die Anlage bildet einen neuen Abschluss der bahntechnisch erschlossenen Erholungsinfrastruktur gegen Nordosten.

Die Hahnenseebahn wird als ein neues optisches Element im Landschaftsbild wahrgenommen werden. Zumindest Teile der Bahnanlage werden in einigen Gebieten des Oberengadiner Haupttales sichtbar sein, insbesondere von den Siedlungen St. Moritz und Champfèr sowie von der gegenüberliegenden Talseite aus. Die Einsehbarkeit dürfte im unteren Bereich aufgrund der vorhandenen Waldbestände teilweise erschwert sein, aus grösseren Distanzen dürfte die Bahn naturgemäss nur noch schwach erkennbar sein.⁸ Ein neues raummarkierendes Element wird die Mittelstation Crap Alv bilden. Aufgrund ihrer nach hinten versetzten Lage ist diese jedoch nur aus erhöhten Positionen sichtbar, vom Talboden aus wird die Station nicht einsehbar sein. Die Talstation der Hahnenseebahn kommt in den Siedlungsbereich von St. Moritz-Bad zu liegen, und die Bergstation in Giand'Alva wird bei der bestehenden Bergstation errichtet. Aufgrund der Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen werden diese beiden Stationen das Landschaftsbild nur unwesentlich verändern.

Die beiden Bahnsektionen werden als lineare Elemente an der rechten Talseite erkennbar sein. Sie haben eine raumdifferenzierende Wirkung, welche aber teilweise durch die Lage in Waldrandnähe und im Bereich der bestehenden Waldschneise relativiert wird. Die bestehende Piste ist ebenfalls als begleitendes Element der Bahn zu sehen. Relativ deutlich in Erscheinung treten wird die (allfällige) Waldschneise vom Seeufer des St. Moritzersees und von einigen Teilen von St. Moritz aus. Von der Bergstation der Signalbahn aus wird insbesondere die zweite Sektion nach Giand'Alva zu sehen sein, der Blick auf die untere Sektion wird hingegen teilweise durch den Wald erschwert sein, ähnlich wird die Einsehbarkeit auch von der Bergstation Corviglia aus sein.

Auswirkungen Hahnenseebahn: Mikroebene

Im Nahbereich der Hahnenseebahn ergeben sich je nach Standort im Gelände verschiedene Ansichten. Aus nächster Nähe sind sowohl die Stützen wie auch die Seile der geplanten Bahnen sichtbar. Je nach Position können diese durch Bäume oder Geländeformen teilweise verdeckt sein. Im Gebiet des Hahnensees und der Talstation in St. Moritz-Bad verschwindet die Anlage teilweise optisch hinter Bäumen oder anderen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen. Oberhalb der Waldgrenze ist die Anlage nahezu uneingeschränkt sichtbar. Hier fehlen Strukturen, hinter denen die Anlage je nach Perspektive verschwinden könnte. Die Bahn wirkt in diesem Bereich als zerschneidendes bzw. zusätzliches Element in der Landschaft. Der Eindruck der Landschaft wird sich dadurch im Gelände etwas verändern.

Auswirkungen Collinasbahn im Raum Diavolezza - Lagalb

Im Gebiet Diavolezza entsteht mit der 6er-Sesselbahn Collinas ein neues lineares Element in einer durch den Skitourismus bereits berührten Landschaft. Die Talstation der Collinasbahn kommt neben die bestehende Talstation der Diavolezzabahn und im Umfeld weiterer Infrastrukturen (Parkplatz Diavolezza, RhB-Haltestelle) zu liegen. Keine Hochbauten befinden sich im Bereich der vorgesehenen Bergstation. Aufgrund nicht vorhandener Strukturelemente im Nahbereich der vorgesehenen Linienführung werden die Bergstation, die Stützen und das Seil der Collinasbahn Talboden aus sichtbar sein.

⁸ Von Bedeutung in Bezug auf die Einsehbarkeit der Anlage sind neben dem Betrachtungsstandort (Blickwinkel, Nah- und Fernwirkung) auch Parameter wie die Sonneneinstrahlung und Feuchtigkeit der Oberfläche (je nach Sonneneinstrahlung und Feuchtigkeit können die Seile reflektieren oder auch nicht), die Jahreszeit (im Herbst erhöht sich die Einsehbarkeit) die Seilhöhe oder Farbgebung der Stützen. Bezüglich Auswirkungen der Seilführung siehe auch Erläuterungen in 4.2.1.

4.2.4 BLN-Objekt 1908

Rechtsgrundlagen und Begriffe

Durch die Aufnahme eines Objektes in das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung wird gemäss Art. 6 Abs. 1 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG dargetan, dass dieses Objekt in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient. Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Der Begriff „ungeschmälert“ wird im Zusammenhang mit dem NHG folgendermassen ausgelegt (Leimbacher 1997; Kommentar zum NHG, Art. 6):

„Die gesetzliche Forderung nach einer in besonderem Masse ungeschmälerten Erhaltung darf nicht im Sinne eines absoluten Veränderungsverbots missverstanden werden. „Ungeschmälerte Erhaltung“ bedeutet nicht, dass am bestehenden Zustand eines Inventar-Objektes überhaupt nichts mehr geändert werden darf:

Zum einen sind gerade BLN-Objekte oft viele Quadratkilometer gross, erstrecken sich zum Teil auf Gebiete mehrerer Kantone und schliessen auch Siedlungen mit ein, wo diese in untrennbarer Weise mit der zu schützenden Landschaft verbunden sind. Ein absolutes, den ganzen Objekt-Perimeter abdeckendes Veränderungsverbot wäre ein praktisches Unding.

Zum anderen dürfen Naturschutz, Heimatschutz und Denkmalpflege nicht auf ihre bewahrenden, konservierenden Aspekte reduziert werden. Ihre Ziele lassen sich in vielen Fällen nur durch Gestaltung, durch verändernde Eingriffe erreichen.

Die geforderte „ungeschmälerte Erhaltung (oder jedenfalls grösstmögliche Schonung)“ bezieht sich auf die gemäss Art. 5 Abs. 1 NHG verlangte Umschreibung der Objekte und vor allem auf die Gründe für seine nationale Bedeutung: Eingriffe in Inventar-Objekte „dürfen die in der Bedeutung des Objektes verankerten Schutzziele nicht gefährden“. Ungeschmälerte Erhaltung verdient in besonderem Masse das, was die Objekte so einzigartig oder typisch macht, dass ihnen nationale Bedeutung zuerkannt wurde. Das geht auch aus Art. 6 Abs. 2 NHG hervor: Dort ist klar die Rede von der ungeschmälerten Erhaltung „im Sinne der Inventare“.

Ziel von Art. 6 NHG ist die Erhaltung des schutzwürdigen Zustandes und das Weiterführen der dieser Beschaffenheit angepassten Nutzung. Der Zustand der betroffenen Objekte soll gesamthaft betrachtet unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes nicht verschlechtert werden, und allfällige geringfügige Nachteile müssen durch anderweitige Vorteile mindestens ausgeglichen werden.“
(Leimbacher 1997, in Keller et al. 1997, S. 208-209).

Beschrieb

Das BLN-Gebiet 1908 „Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe“ wurde im Jahre 1983 in das Bundesinventar der Landschaft und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgenommen. Im Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung wird das Inventarobjekt 1908 wie folgt umschrieben:

„Schönste Gebirgslandschaft Graubündens mit starker Vergletscherung und mit einzigartigem Seenhochtal. Aufschlussreiche Einblicke in den komplizierten Bau der hochpenninischen und unterostalpinen Decken mit ihren Kristallinkernen und Sedimenthüllen. Im Westen spätalpine Intrusiva des Bergeller Granits mit Gesteinen und Mineralien der Kontaktmetamorphose. Durch ruckschreitende Erosion der Mera entstandene Steilstufe vom Malojapass zum Bergell und Taltorso des Inns mit den Oberengadiner Seen. Vielfältige glaziale Morphologie. Gletschermühlen bei Maloja. Ausgedehnte naturnahe Lärchen-Arvenwälder. Hochliegende Waldgrenze (2300 m). Moore von nordischem Habitus im Gebiet Staz-St. Moritz und Maloja. Über der Waldgrenze verbreitet Gebirgstundren, d. h. flechten- und moosreiche Kleinstrauchgesellschaften.

*Artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten, z. B. *Trientalis europaea*, *Carex vaginata*. Grösste Steinwildkolonie am Piz Albris. Gebirgslandwirtschaft mit zahlreichen Alpbetrieben. Waldnutzung im Plenterbetrieb. Alte Kultur- und Passlandschaft. Weltberühmtes Wander- und Tourengebiet.“*
(Bundesamt für Umwelt, 1998).

Die Ist-Situation der Landschaft im Gebiet des Inventarobjekts 1908 wurde unter 4.2.2.1 analysiert. Aufgrund der heutigen landschaftlichen Situation ist es, trotz der grossen landschaftlichen Qualitäten, wegen

der namentlich im Haupttal und Berninatal vorhandenen Siedlungs-, Verkehrs- und Tourismusinfrastrukturen nicht zutreffend, im Zusammenhang mit diesen Räumen von einer „Unberührtheit“ bzw. „Ungestörttheit“ zu sprechen.

Schutzziele gemäss ENHK

Aus dem Beschrieb des BLN-Objekts wird nicht klar ersichtlich, welche Werte primär zur Aufnahme des Objekts ins Inventar geführt haben. Die Aufnahme beruht nicht auf einer wissenschaftlichen Methode, und die Regeln für die Bewertung und räumliche Abgrenzung der Objekte können ebenfalls nicht klar nachvollzogen werden. Die Schutzziele für das Inventarobjekt 1908 können jedoch den Gutachten der ENHK entnommen werden. In mehreren Gutachten hat sich die ENHK zu Vorhaben in unterschiedlichen Räumen des BLN-Objekts 1908 geäußert.

Für den von der Hahnenseebahn betroffenen Raum St. Moritz-Bad – Hahnensee – Giand'Alva hat die ENHK folgende landschaftliche Schutzziele formuliert (ENHK 2009):

- A. *„Ungeschmälerte Erhaltung der naturnahen Berglandschaft um die Oberengadiner Seen mit ihren charakteristischen geologischen, geomorphologischen und glaziologischen Elementen.“*
- B. *„Ungeschmälerte Erhaltung der ungestörten, nicht mit Infrastrukturen und Siedlungselementen überbauten Bereiche der Bergkulisse entlang der Oberengadiner Seen in ihrer Attraktivität für Naturerlebnisse bei Wander- und Skitouren.“*

Für den Raum Diavolezza-Lagalb hat die ENHK folgende landschaftlichen Schutzziele formuliert (ENHK 2005):

- C. *„Ungeschmälerte Erhaltung der naturnahen und wilden Pass- und Hochgebirgslandschaft am Fusse der Bernina mit ihren charakteristischen geologischen, geomorphologischen und glaziologischen Elementen.“*
- D. *„Ungeschmälerte Erhaltung des rauen und ungestörten Landschaftsbildes der Hochgebirge in seiner Attraktivität für Naturerlebnisse bei Wander- und Skitouren.“*
- E. *„Ungeschmälerte Erhaltung der durch die Alpwirtschaft geprägten Landschaftselemente entlang der Passstrasse.“*

4.2.5 Fazit Auswirkungen Landschaft

Auswirkungen Landschaftsbild

Die Hahnenseebahn kommt in einen relativ wenig berührten Raum zu liegen und bildet in diesem ein zusätzliches technisches Element in der Landschaft, das aus verschiedenen Standorten im Haupttal erkennbar ist. Je nach Betrachtungsstandort wird die Bahn bzw. die (allenfalls) entstehende zusätzliche Waldschneise im Landschaftsbild mehr oder weniger hervortreten. Während die obere Sektion, welche teilweise im Bereich der bestehenden Pistenplanierung verläuft, aus höheren Lagen von der gegenüberliegenden Talseite aus sichtbar sein wird, besteht bei der unteren, durch Wald verlaufenden Sektion noch „Spielraum“ bezüglich der landschaftlichen Einordnung der Anlage. Im Nahbereich der Anlage kann die optische Wirkung der Bahn als störend empfunden werden.

Im Gebiet Diavolezza entsteht mit der Collinasbahn ein neues lineares Element in einer durch den Skitourismus bereits berührten Landschaft, welches vom Talboden aus sichtbar sein wird. Aufgrund der Positionierung gewisser Anlagenteile im Bereich vorhandener Infrastrukturen und aufgrund bestehender Vorbelastungen führt die Collinasbahn nur zu einer geringen zusätzlichen Belastung des Landschaftsbilds.

Auswirkungen auf landschaftliche Schutzziele des BLN-Objekts 1908

Die Hahnenseebahn ist ausschliesslich im Oberengadiner Haupttal sichtbar, weite Teile des BLN-Gebiets sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Bahn verbindet einen landschaftlich stark berührten Raum (St. Moritz-Bad, nicht im BLN-Gebiet) mit einem landschaftlich berührten Raum (Skigebiet Corvatsch, im BLN-Gebiet) über einen relativ wenig berührten, jedoch aufgrund vorhandener touristischer Nutzungen nicht ungestörten Raum. Die vorgesehene Linienführung der Bahn verläuft mehrheitlich im Korridor bereits beeinträchtigter Flächen. Grössere, bisher effektiv ungestörte bzw. unberührte Landschaftsräume

ohne erkennbare Infrastrukturen werden durch die Hahnenseebahn nicht tangiert. Das von der ENHK für diesen Raum formulierte Schutzziel B wird daher höchstens geringfügig tangiert. Auch das Schutzziel A wird nicht wesentlich tangiert. Die Berglandschaft kann durch das zusätzliche lineare Landschaftselement in ihrer „Naturnähe“ höchstens in unmittelbarer Umgebung der Bahnanlage als beeinträchtigt empfunden werden. Weiter südlich im Gebiet Corvatsch wird die bestehende Beeinträchtigung durch vorhandene Bauten und Anlagen als ungleich grösser empfunden. Die geologischen, geomorphologischen und glaziologischen Landschaftselemente werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Durch die Hahnenseebahn werden die im Inventar beschriebenen Merkmale „*ausgedehnte naturnahe Lärchen-Arvenwälder*“, „*Gebirgstundren oberhalb Waldgrenze*“ und „*Moore von nordischem Habitus*“ auf kleinen Flächen tangiert.

Die Collinasbahn hat eine geringfügige Beeinträchtigung der Schutzziele C und D zur Folge.⁹

Folgerungen für die Entwicklung des BLN-Objekts 1908

Gesamthaft betrachtet führt die Hahnenseebahn zu einer geringfügigen Beeinträchtigung der Schutzziele im Bereich der orographisch rechten Talseite des Haupttals. Diese Einschätzung erfolgt unter der Prämisse, dass die Projektoptimierungen und Schutzmassnahmen im Rahmen der Detailplanung und Bauausführung mit dem Ziel einer grösstmöglichen Schonung der Landschaft und Umwelt erfolgen.

Die ENHK ist in ihren Gutachten vom 5. November 2009 und vom 31. Mai 2013 zu einem anderen Schluss gekommen. Demnach führe die vorgeschlagene Projektvariante zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einer bis anhin nur wenig gestörten Bergflanke im BLN-Objekt 1908 und widerspreche damit den Schutzziele. Die ENHK beurteilte im Gutachten vom Mai 2013 die geplante Hahnenseebahn auch in Verbindung mit dem damals vorgesehenen Rückbau des Skigebietes Lagalb als schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes 1908. Der Rückbau des Skigebietes Lagalb wiege den durch den Bau der geplanten Hahnenseebahn entstehenden Eingriff nicht auf.

Das Bundesamt für Raumentwicklung als federführende Behörde hat infolge dieses Konflikts entsprechende Vorbehalte zu einem Genehmigungsantrag des Kantons geäussert. Bezüglich des Grundsatzkonflikts zwischen dem BLN und den touristischen Intensiverholungsgebieten wird in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des Kreises Oberengadin zur VBLN vom 25. April 2014 verwiesen.

4.2.6 Ökonomie und Tourismus

Grundlage

Die ökonomischen und touristischen Aspekte der Hahnenseebahn wurden in einer separaten Studie geprüft (Stauffer & Studach 2012: Teilbericht Ökonomie). Weitere Daten wurden aus der amtlichen Statistik des Bundesamts für Statistik und des Amtes für Wirtschaft und Tourismus Graubünden entnommen. Die wichtigsten Erkenntnisse werden nachfolgend zusammengefasst.

4.2.7 Kontext Ökonomie und Tourismus

Wirtschaftsstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Tourismus ist die dominierende Leitbranche des Oberengadins, er generiert direkt und indirekt knapp 70% der gesamten im Oberengadin erzielten regionalen Wertschöpfung. In keiner anderen Region Graubündens ist der Anteil der touristischen Wertschöpfung höher. Auch absolut steuert das Oberengadin mit Abstand am meisten zur touristischen Wertschöpfung im Kanton Graubünden bei. Aufgrund der Dominanz des Tourismus im Wirtschaftsgefüge des Oberengadins ist auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung stark abhängig von der weiteren touristischen Entwicklung.

Destination Engadin St. Moritz

Die Tourismusdestination Engadin St. Moritz steht weltweit für Exklusivität und Internationalität. Sie zählt zu den renommiertesten Destinationen des Alpenraums. Die Destination zeichnet sich aus durch zahl-

⁹ Das Bundesamt für Raumentwicklung ist in der Vorprüfung der Richtplananpassung Diavolezza-Lagalb (Bericht vom 20. Juli 2006) zum Schluss gekommen, dass das Vorhaben Collinasbahn zwar einen zusätzlichen Eingriff in das BLN-Objekt bewirkt, dass das Gebot der grösstmöglichen Schonung mit einer optimalen Projektplanung und –realisierung und geeigneten Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen jedoch eingehalten werden kann.

lungskräftige, internationale Gäste, durch zahlreiche renommierte Events im Bereich Kultur und Sport, durch eine traditionsreiche Erstklass- und Luxushotellerie sowie durch eine grosse Angebotsvielfalt während der Hochsaison. Insgesamt verzeichnet das Oberengadin jährlich rund 1.8 Millionen Hotellogiernächte (Mittel 2000 - 2010).

Das Oberengadin ist auf die ausländische Nachfrage angewiesen, da rund 55% aller Übernachtungen auf Gäste aus dem Ausland entfallen. Der Anteil variiert je nach Ort erheblich, in St. Moritz entfallen 70% der Logiernächte auf ausländische Gäste, in S-chanf 20%. Die wichtigsten ausländischen Märkte sind Deutschland und Italien (20% bzw. 10% an den Hotellogiernächten). Nebst der Hotellerie generieren auch die Parahotellerie und die rund 10'000 Zweitwohnungen¹⁰ im Oberengadin Übernachtungen.

Funktion und Bedeutung der Bergbahnunternehmen

Die Bergbahnunternehmen gehören zu den wichtigsten Leistungsträgern der Tourismusdestination Engadin St. Moritz. Sie stellen einen wichtigen Teil der touristischen Basisinfrastruktur und bieten heute den Gästen während der Winter- und Sommersaison zahlreiche Angebote an. Dabei haben sie ihre Aktivitäten in den letzten Jahren vermehrt auch auf das Gast- und Beherbergungsgewerbe ausgedehnt.

Neben der angesprochenen Bedeutung als touristische Leitbranche haben die Bergbahnen als eigenständige Unternehmen auch eine wichtige regionalwirtschaftliche Bedeutung. Sie tragen mit dem betrieblich generierten Umsatz einen bedeutenden Anteil zur Bruttowertschöpfung in der Region bei. Auch sind sie wichtige Arbeitgeber in der Region. Gemäss den Geschäftsberichten 2010/11 der Corvatsch AG bzw. der Engadin St. Moritz Mountains AG beschäftigen die beiden Unternehmen rund 230 Jahres- und etwa 260 Saisonmitarbeiter.

Da das Skigebiet im Wintertourismus eine zentrale Rolle spielt, ist es besonders wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit einer Destination, in diesem Bereich ein attraktives Angebot aufzuweisen. Die Bergbahnen übernehmen demnach eine wichtige Funktion bei der Destinationsentwicklung. Von einer guten Angebotsqualität bei den Bergbahnen profitiert nicht zuletzt auch die Destination, umgekehrt nutzen die Bergbahnen die Ausstrahlung der Marke „Engadin St. Moritz“. Auch wirken sich Investitionen und zukunftsgerichtete Entscheide bei den Bergbahnen nicht nur auf das eigene Unternehmen aus, sondern beeinflussen den wirtschaftlichen Erfolg der Destination und der weiteren touristischen Einrichtungen.

4.2.8 Kontext Skidestination Oberengadin

Eckdaten

Der Gesamtverbund der Oberengadiner Skigebiete umfasst heute rund 350 Pistenkilometer (163 km in Corviglia, 120 km in Corvatsch, 32 km in Diavolezza - Lagalb, 35 km in den übrigen Gebieten) auf einer Höhenlage zwischen 1'700 - 3'300 Höhenmetern.¹¹ Die Wintersportdestination Oberengadin verfügt damit über das sechstgrösste Pistenangebot des Alpenraums.¹²

Pro Wintersaison verzeichnen die Oberengadiner Bergbahnen über 1 Million Ersteintritte. Die Ersteintritte haben sich in den einzelnen Skigebieten des Oberengadins unterschiedlich entwickelt. Das Corvatsch-Gebiet konnte die Zahl der Ersteintritte in den letzten Jahren stabilisieren, abgesehen von den normalen Schwankungen ebenfalls stabil sind die Ersteintritte im Gebiet Diavolezza - Lagalb. Einen Abwärtstrend hingegen verzeichnet das Gebiet Corviglia, welches jedoch mit 65% (Saison 2010/11) immer noch den Hauptanteil an den Ersteintritten generiert (Corvatsch: 25%, Diavolezza - Lagalb: 10%).

Konkurrenzsituation

Die wachsende Konkurrenz im Ausland wird generell von den Schweizerischen Bergbahnunternehmen als eine der grössten Herausforderungen für die Zukunft angesehen. Das Oberengadin muss sich auch aufgrund der aufgezeigten Abhängigkeit von den ausländischen Gästen dem internationalen Wettbewerb stellen, und die Position als Top-Wintersportdestination langfristig behaupten und stärken.

¹⁰ Quelle: Daniel Hornung, 2009: Situation und Entwicklung des Wohnungsmarktes in St. Moritz.

¹¹ Quelle: Destination Engadin St. Moritz sowie ADAC-Skiguide. Besitzer von Saisonabonnements und Mehrtageskarten können das gesamte Angebot beanspruchen, Tageskarten sind nur in den einzelnen Regionen gültig.

¹² Quelle: BAK Basel, Benchmark-Studie.

Gästestruktur Bergbahnen

Die Angebotsvielfalt im Bereich Unterhaltung, Gastronomie, Freizeit und Kultur während der Hochsaison hat zur Folge, dass die Ausübung des alpinen Schneesports nur eine Möglichkeit unter vielen darstellt. Die Bergbahnen befinden sich heute in einer Konkurrenzsituation mit anderen touristischen Angeboten in der Region. Studien haben aufgezeigt, dass im Winter nur jeder Dritte Gast des Oberengadins auch ein Bergbahngast ist, und dass viele Aufenthaltsgäste aufgrund der vielen Alternativen tendenziell nur bei sehr guten Witterungs- und Schneeverhältnissen Schneesport ausüben. Diese Situation wird für die Bergbahnen dadurch verschärft, dass der Tagestourismus für die Bergbahnen aufgrund des nur dünn besiedelten Einzugsgebiets eine untergeordnete Rolle spielt. Das Generieren der Gästeströmung innerhalb der Region zählt daher zu einer der grössten Herausforderungen.

Das Ziel aus Sicht der Bergbahnen besteht darin, mehr sportliche Schneesportgäste für das Oberengadin zu gewinnen und ein zusätzliches Image als „Schneesportdestination“ zu pflegen und aufzubauen. Die Bestrebungen in diese Richtung sind bereits im Gange. Die Bergbahnen haben zu diesem Zweck die Zusammenarbeit mit der Hotellerie intensiviert, und neue Angebote entwickelt. Die Veranstaltungen im Bereich des Skisports (Ski-WM 2017, Ski-Weltcup) unterstützen den angestrebten Imagewandel.

Ist-Situation Hahnenseebahn

Die Hahnenseebahn ist eine beliebte Piste mit einer ständig wechselnden Natur. Sie dient als Rückbringer aus dem Gebiet Corvatsch Richtung St. Moritz / Celerina / Samedan. Für ÖV-Gäste verkürzt sie die Heimfahrtzeit, da diese in St. Moritz-Bad oder Celerina in den Engadinbus bzw. die RhB einsteigen können, und nicht von Surlej aus die Rückfahrt antreten müssen. In den letzten Jahren stand die Hahnenseepiste den Gästen aufgrund unzureichender Schneeverhältnisse jeweils nur während weniger Wochen im Jahr zur Verfügung.

4.2.9 Auswirkungen Hahnenseebahn

Auswirkungen auf Pistenangebot, Infrastrukturen und Dienstleistungen

Das Vorhaben Hahnenseebahn wirkt sich wie folgt auf das Pisten- und Infrastrukturangebot aus:

- Das Vorhaben schafft ein grösseres¹³ und vielfältigeres zusammenhängendes Pistenangebot im touristischen Kerngebiet des Oberengadins, und damit in dem am besten erreichbaren Raum. Die Hahnenseebahn als neuer Hauptzubringer in das Skigebiet Corvatsch aus dem Zentrum St. Moritz ermöglicht den Gästen des Kurorts einen rascheren und komfortableren Gebietszutritt.
- Die Hahnenseepiste erfährt eine Qualitätsverbesserung und kann während der gesamten Saison präpariert werden, dadurch wird auch die durchgehende Schneesportverbindung Corviglia – Corvatsch gesichert. Da im Oberengadin die meisten Pisten oberhalb der Waldgrenze liegen, wird der untere Teil der Hahnenseepiste eine Schlechtwetteralternative-Beschäftigungspiste werden, da sie sich im Wald befindet.
- Mit der oberen Sesselbahnsektion von Crap Alv bis Giand'Alva entsteht insbesondere im Frühling ein attraktives Angebot, wenn die nach Süden exponierten Pisten im Gebiet Corviglia bereits stark vernässt sind, und auf der Corvatsch-Seite noch gute Schneeverhältnisse vorliegen. Dieser Abschnitt kann neu als Beschäftigungspiste genutzt werden.

Aufgrund der neuen Pistenangebote eröffnet die Hahnenseebahn den Gästen neue Möglichkeiten des Skierlebnisses. Mit der durch die Hahnenseebahn geschaffenen, in beide Richtungen durchgehenden Schneesportverbindung mit einer Vielzahl an Einstiegsmöglichkeiten besteht für die Bergbahngäste die Möglichkeit, sich horizontal zwischen Sils bis Celerina / Samedan¹⁴ im Skigebiet zu bewegen, um in ein anderes Gebiet zu gelangen, und vertikal, um Schneesport vor Ort auszuüben. Der Talseitenwechsel kann ohne erhebliche Komforteinbussen aufgrund von Umsteigeerfordernissen erfolgen. Der Gast verfügt über mehr Optionen bei der Ausgestaltung der Tagesroute. Die Wege an die Zubringer werden für viele Gäste kürzer.

Am Standort St. Moritz-Bad können bergbahnbezogene Leistungen und Mantelnutzungen (Skivermietung, Sportgeschäfte, Info-Point und Verkauf etc.) angeboten werden, welche den heutigen Bedürfnissen

¹³ Das zusammenhängende Pistenangebot wird sich mit der Hahnenseebahn von heute 120 km Pisten im Gebiet Corvatsch und 160 km Pisten im Gebiet Corviglia auf über 280 km vergrössern und somit beinahe verdoppeln. Heute ist eine einseitige Verbindungsmöglichkeit von Corvatsch nach Corviglia nur während weniger Wochen in der Saison möglich.

¹⁴ In Samedan besteht keine Zutrittsmöglichkeit, jedoch führt eine Talabfahrt ins Dorf.

und Ansprüchen der Gäste nach Information und Multioptionalität entsprechen. Die Bergbahngäste profitieren dadurch von einer verbesserten Dienstleistungsqualität.

Vermarktung und Positionierung

Die Empfangs- und Transfer-Drehscheibe der Bergbahnen in St. Moritz-Bad schafft eine attraktive, sicht- und erlebbare Ankunftssituation, welche das alpine Schneesportangebot im Oberengadin repräsentiert. Ein solch repräsentativer Raum für die Bergbahnen existiert im Zentrum des Oberengadins bisher nicht.

Die Bergbahnen können die zusammenhängenden Angebote nach aussen kommunizieren. Der erkennbare Mehrwert für die Gäste kann vermarktet werden, die Bergbahnen werden so bei ihren Bemühungen hinsichtlich eines Imagetransfers unterstützt. Die Positionierung der Schneesportdestination Oberengadin im internationalen Wettbewerb und in der Region kann gefestigt werden.

Synergien und Potenziale für die Raumentwicklung in St. Moritz-Bad

Lagen in unmittelbarer Nähe zu den Bergbahnstationen sind in einer Tourismusregion wie dem Oberengadin Standorte mit grossen touristischen Potenzialen. Im Raum Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn ist das Potenzial für die Entwicklung touristischer Einrichtungen aufgrund der sehr guten Erschliessung, der Nähe zu weiteren Sport- und Freizeitinfrastrukturen (Tennis, Hallenbad, Langlauf u.a.) und zu landschaftlich reizvollen Erholungsgebieten sowie aufgrund der vorhandenen Nutzungsreserven sehr gross. Eine Bergbahn-Drehscheibe in diesem Raum mit direkten Zutritts- und Transfermöglichkeiten in die Skigebiete Corviglia und Corvatsch vergrössert das vorhandene Potenzial nochmals signifikant.

Das Vorhaben Hahnenseebahn kann ein Auslöser für eine Gebietsentwicklung sein, welche den Ansprüche und Bedürfnissen der Bergbahnen und ihrer Gäste optimal entspricht, und auch attraktive ortsbauliche und architektonische Akzente setzt. Namentlich für die Schaffung eines bergbahnbezogenen Beherbergungsangebots bestehen sehr gute Voraussetzungen (vorhandene Nutzungsreserven, Lage am Eingangstor von St. Moritz, Synergiemöglichkeiten mit der nahen Hallenbad- und Wellnessanlage und anderen Nutzungen).

4.2.10 Fazit Auswirkungen Ökonomie und Tourismus

Mit der Hahnenseebahn entsteht ein neuer Hauptzubringer aus dem Zentrum St. Moritz in das Corvatsch-Gebiet, der eine beidseitig durchgängige Pistenverbindung von Sils bis Celerina ermöglicht. Das Vorhaben führt zu signifikanten Mehrwerten im Pistenangebot und einem verbesserten Gäste-Komfort, und eröffnet neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in St. Moritz-Bad. Mit der Vernetzung der Talstationen Signal- und Hahnenseebahn entsteht eingangs St. Moritz eine attraktive Drehscheibe für die Bergbahnen. Der Standort bietet auch sehr gute Voraussetzungen für die Schaffung eines Beherbergungsangebots für ein auf Schneesportaktivitäten ausgerichtetes Gästesegment.

Mit dem Vorhaben Hahnenseebahn wird ein attraktiveres Schneesport- und Dienstleistungsangebot direkt im touristischen Kerngebiet des Oberengadins geschaffen. Die Hahnenseebahn leistet einen wichtigen Beitrag an die Entwicklung der Wintersportdestination Engadin St. Moritz, und stärkt langfristig die Position der Destination und der Bergbahnen im internationalen Wettbewerb.

4.3 Verkehr

4.3.1 Erschliessungssituation

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet der Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn in St. Moritz-Bad ist sehr gut an das öffentliche Verkehrsangebot angebunden. Die Haltestelle St. Moritz-Bad Signalbahn wird von beiden Ortsbuslinien bedient. Auf der Linie 3 wird ganzjährig der Viertelstundentakt und auf der Linie 9 im Sommer und Winter der Halbstundentakt angeboten. Die Anbindung an das überörtliche Busangebot von Engadin Bus erfolgt

über die Linie 1 (S:1, W:2)¹⁵, Linie 4 (S: 1, W: 1) und Linie 6 (S:1, W:2). Die Haltestelle Signalbahn wird zudem stündlich von der Postautolinie 90.604 (St. Moritz – Bergell) bedient.¹⁶

Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Das Gebiet der Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn eingangs St. Moritz-Bad befindet sich an einer für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbaren Lage an der Engadinerstrasse (Hauptstrasse). Das Verkehrsaufkommen in diesem Raum ist – wie generell auf den wichtigen Verkehrsachsen in St. Moritz – überdurchschnittlich hoch. Heute beläuft sich das Verkehrsaufkommen auf der Engadinerstrasse im Raum St. Moritz im Mittel auf über 12'000 Fahrzeuge pro Tag, an Spizentagen im Winter werden auf dieser Achse bis zu 21'000 Fahrzeuge gezählt (Spitzenwert im Oberengadin). Während der Betriebszeiten der Signalbahn ist auch die Signalbahn selber ein Verkehrserzeuger. Neben der Bahn Celerina – Marguns ist die Signalbahn der am zweithäufigsten benutzte Zubringer in das Skigebiet Corviglia. Im Durchschnitt befördert die Signalbahn rund 1'500 Personen pro Wintertag in das Skigebiet.

Bei der Talstation Signal stehen insgesamt ca. 550 Parkplätze sowie Abstellflächen für ca. 10-20 private Reisecars zur Verfügung. Im Zuge der Arealentwicklung ist es wahrscheinlich, dass die Parkplatzkapazität noch ausgebaut wird. Genaue Angaben zur Anzahl Parkplätze für die Bergbahngäste können erst im Rahmen der Folgeplanungen gemacht werden.

4.3.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Aufgrund der neuen Zutrittsmöglichkeit in das Skigebiet Corvatsch von St. Moritz-Bad aus und der damit entstehenden beidseitig durchgehenden Schneesportverbindung zwischen Sils und Celerina ist davon auszugehen, dass sich auch das Verkehrsgeschehen teilweise verändert. Die Auswirkungen der neuen Anlagenkonstellation auf den Verkehr im Oberengadin wurden in einer separaten Studie vertieft (Stauffer & Studach / Hartmann & Sauter 2012: Teilbericht Verkehr).

Für die Studie wurde die Annahme getroffen, dass im Zusammenhang mit der Arealplanung in St. Moritz-Bad 150 zusätzliche Parkplätze entstehen, welche auch den Bergbahngästen zur Verfügung stehen. Es wurde zudem davon ausgegangen, dass es bezüglich Verkehrsinfrastruktur (Strassennetz, Verkehrsangebot) und Verkehrsregulierung keine Änderungen zur heutigen Situation gibt. Ein durch allfällige neue publikumsintensive Nutzungen (z.B. Hotels) in St. Moritz-Bad oder auch anderswo induzierter Mehrverkehr wurde ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die Studie kommt zum Schluss, dass die mit der Hahnenseebahn verbundenen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Oberengadin sowohl auf der Strasse als auch beim öffentlichen Verkehr marginal sind. Das Ergebnis beruht auf folgenden Überlegungen:

- Im Oberengadin wird das heutige Verkehrsaufkommen auf der Strasse fast ausschliesslich von den mehreren zehntausend öffentlichen und privaten Parkplätzen generiert, denn jede Autofahrt beginnt und endet immer auf einem Parkplatz. Vor diesem Hintergrund ist es nicht wahrscheinlich, dass das zusätzliche Angebot von 150 Parkplätzen bei der Hahnenseebahn unter den getroffenen Annahmen zu einer spürbaren Änderung beim Strassenverkehr führen wird. Dies umso mehr, als es sich bei diesen Parkplätzen um solche mit einem sehr kleinen spezifischen Verkehrsaufkommen handelt. Werden im Winter sämtliche zusätzlichen 150 Parkplätze belegt, verursachen sie, bei Berücksichtigung einer gewissen Doppelbelegung infolge vereinzelter halber Skitage ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 350 - 400 Autofahrten pro Tag (Hin- und Rückfahrt zählen als zwei Fahrten). Dieser zusätzlich generierte Verkehr ist in Relation zum gesamten Verkehrsaufkommen im Raum St. Moritz bescheiden.
- Zu einer spürbaren Verkehrszunahme auf der Strasse und beim öffentlichen Busverkehr in der näheren Umgebung der Hahnenseebahn kann es während vereinzelter winterlichen Spitzenstunden, vorab am späteren Nachmittag, kommen. Die in diesen Stunden bereits heute bis nahe an ihre Leistungsfähigkeit belastete Engadinerstrasse östlich der Hahnenseebahn wird spürbar zusätzlich belastet. Es handelt sich jedoch um ein Ereignis, dass nur während wenigen Tagen im Winter auftritt. Diese Situation bedingt daher keine besonderen verkehrslenkenden Massnahmen. Beim öffentlichen Verkehr können - wie dies bereits heute bei hoher Nachfrage praktiziert wird - Entlastungskurse zur Bewälti-

¹⁵ In Klammern aufgeführt ist die Anzahl Kurspaare pro Stunde während der regulären Betriebszeiten (ohne Randstunden). S = Sommerfahrplan, W = Winterfahrplan.

¹⁶ Das Fahrplanangebot des öffentlichen Busangebots im Oberengadin ist saisonal unterschiedlich und der jeweiligen Nachfrage angepasst. Während der Wintersaison von Mitte Dezember bis Mitte April wird das umfangreichste Angebot bereitgestellt. Bei allfälligen Kapazitätsengpässen setzen die Busbetriebe Entlastungskurse ein.

gung der Nachfragespitzen eingesetzt werden. Allenfalls bedingt der durch die Bergbahnen verursachte Zusatzverkehr einige ergänzende fahrplanmässige Buskurse während den Spitzenstunden im Winter.

- Die Bergbahnen generieren mit durchschnittlich rund 3'500 - 4'000 Autofahrten pro Tag während der Wintersaison (inkl. Fahrten der Mitarbeiter) nur einen relativ bescheidenen Anteil von ca. 10% am Gesamtverkehr im Oberengadin. Gemäss dem Verkehrsmodell Graubünden 2010 und dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 werden im Oberengadin im Netz der Hauptstrassen und wichtigen Lokalstrassen an einem durchschnittlichen Tag insgesamt knapp 40'000 Autofahrten ausgeführt.
- Die neue Hahnenseebahn erschliesst einerseits das bestehende Skigebiet Corvatsch direkt ab St. Moritz-Bad und verbindet andererseits die beiden Skigebiete Corviglia und Corvatsch so miteinander, dass bei einem Wechsel zwischen den beiden Skigebieten während dem Skitag keine Fahrt mit dem Auto oder Bus zwischen St. Moritz-Bad und Silvaplana Surlej nötig ist. Mit der neuen durchgehenden Schneesportverbindung von Sils bis Celerina fällt der Verkehr zwischen der Signalbahn und der Corvatschbahn beim Wechsel der Talseiten wohl weitestgehend weg. Die dadurch erzielte Verkehrsentlastung ist eher marginal, da heute wenige Bergbahngäste das Skigebiet im Tagesverlauf wechseln, und viele Gäste bereits das Busangebot nutzen, um an die Corvatschbahn zu gelangen.
- Es ist denkbar, dass aufgrund der optimierten Skigebietsverbindung Corviglia - Corvatsch mehr Bergbahngäste auf die Benutzung des Autos zur Anreise zur Bergbahn überhaupt verzichten. Dies aufgrund der Möglichkeit, sich während der Saison zwischen Sils und Celerina (Samedan) „auf den Skiern“ zu bewegen. Auch die sehr gute Anbindung der Talstationen Signal- und Hahnenseebahn an den öffentlichen Verkehr und der wohl nur moderate Ausbau der Parkplatzkapazität erhöhen den Anreiz für die Gäste der Bergbahnen, innerhalb der Region vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen.
- Aufgrund der aufgezeigten Auswirkungen des Vorhabens Hahnenseebahn auf das Verkehrsaufkommen kann davon ausgegangen werden, dass sich sowohl die Lärmsituation als auch die Situation bezüglich Luftschadstoffen im Gebiet St. Moritz-Bad sowie im Berninatal nicht spürbar verändern werden. Der marginalen Zunahme von Lärm- und Luftemissionen im Raum St. Moritz-Bad und Umgebung stehen ebenso marginale Abnahmen längs der Berninastrasse und zwischen St. Moritz und Silvaplana gegenüber.

5 Grundsätze und Leitüberlegungen gemäss Richtplanung

5.1 Kantonaler Richtplan

5.1.1 Allgemein

Der kantonale Richtplan ist das Führungs- und Koordinationsinstrument der Regierung für die räumliche Entwicklung. Mit dem Richtplan werden Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Kantons Graubünden gesetzt und die zur Verwirklichung der angestrebten räumlichen Ordnung erforderlichen Tätigkeiten festgelegt. Der Richtplan zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung unter Berücksichtigung verschiedener Raumansprüche auf. Damit können einzelne Planungen und Vorhaben in einen gesamtkantonalen Kontext gestellt werden.

In einem Grundlagenbericht wurde untersucht, ob die Hahnenseebahn mit den Leitüberlegungen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung übereinstimmt und inwiefern das Vorhaben zur Umsetzung der im Richtplan definierten raumordnungspolitischen Zielen beiträgt (Stauffer & Studach 2012: Teilbericht richtplanerische Ausgangslage). Massgebend in Bezug auf das Vorhaben sind die Aussagen im Richtplan zu der Entwicklung der Tourismusräume generell (Kap. 5.1.3) und der Intensiverholungsgebiete im Spezifischen (Kap. 5.1.4 und 5.1.5). Die Erkenntnisse aus diesem Bericht werden in der Folge zusammengefasst.

5.1.2 Raumtypen im Oberengadin

Der kantonale Richtplan ordnet das Kantonsgebiet verschiedenen Raumtypen zu, und legt spezifische Entwicklungsstrategien für diese Räume fest.

Grosse Teile des Oberengadins gehören gemäss kantonalem Richtplan zum *Tourismusraum*. Dieser umfasst namentlich die mit Transportanlagen erschlossenen Gebiete im Haupttal und der Val Bernina sowie das Talgebiet von Silvaplana bis nach Zuoz. Im Bereich des Talgebiets wird der *Tourismusraum* teilweise vom *städtischen Raum* überlagert. Das Oberengadin gilt aufgrund der statistischen Kriterien des Bundes als Kleinagglomeration mit St. Moritz als Kernstadt. Der kantonale Richtplan verwendet auch den Begriff der „touristischen Agglomeration“ (siehe Abbildung 2).

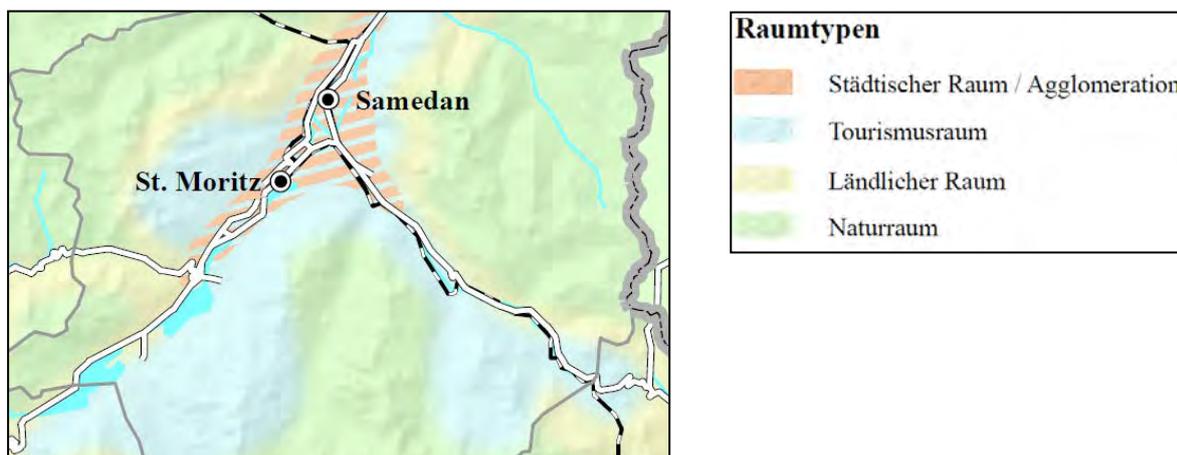


Abbildung 2: Raumtypen im Oberengadin gemäss kantonalem Richtplan Graubünden.

5.1.3 Leitüberlegungen „Tourismus in den Tourismusräumen“

Der kantonale Richtplan gibt in Bezug auf den Tourismus in den Tourismusräumen folgende übergeordnete Stossrichtung vor:

„Die Tourismusräume mit **vernetzten Freizeit- und Erlebnisangeboten** für eine **grosse und vielschichtige Gästezahl** behaupten sich als Kerngebiete des Bündner Tourismus im internationalen Wettbewerb. Die **Intensiverholungsgebiete** bleiben als **touristische Schwerpunkgebiete** auf lange Sicht hin attraktiv, **flexibel nutzbar** sowie betriebswirtschaftlich und **ökologisch funktionsfähig**.“

[Kapitel 4.2, S.1. Stand: 30. Dezember 2009].

In den Grundsätzen führt der kantonale Richtplan weiter aus:

„Touristische Ausstattung koordinieren und qualitativ weiterentwickeln:

Die touristischen Bauten und Anlagen werden basierend auf den **bereits vorhandenen Stärken**, durch **Innovationen** und durch Ansprache neuer **Märkte erneuert oder ausgebaut**. Deshalb werden primär **Lücken im Angebot geschlossen** (z. B. zur verbesserten Auslastung des Bettenangebotes) oder **neue Ausstattungsbereiche** geschaffen, die **aktuelle oder in Zukunft an Bedeutung gewinnende Bedürfnisse abdecken**. **Spezielle Freizeitanlagen mit grösseren räumlichen Auswirkungen und rasches Wachstum des Bettenangebots werden regional oder gesamtkantonale abgestimmt**. Innerhalb der Tourismusräume werden **neue Anlagen an den bestgeeigneten Standorten realisiert**.“

[Kapitel 4.2, S.1. Stand: 30. Dezember 2009].

„Touristische Einrichtungen räumlich konzentrieren:

Touristische Einrichtungen werden auf **die Intensiverholungs- bzw. Siedlungsgebiete beschränkt**, an **gut erschlossenen Orten** eingerichtet und auf die **weiteren touristischen Nutzungen abgestimmt**. **Schnell wechselnde Bauten und Anlagen zur Ausübung von Trendsportarten, Skiservice-Stationen, Schneebars etc. werden primär in diesen Standorten touristischer Einrichtungen errichtet** (Art. 29 KRG).

[Kapitel 4.2, S.1. Stand: 30. Dezember 2009].

5.1.4 Grundsätze Intensiverholungsgebiete

Der kantonale Richtplan bezeichnet die mit touristischen Transportanlagen ausgestatteten, intensiv genutzten Gebiete als „Intensiverholungsgebiete“. Diese haben sich von ehemals „reinen“ Skigebieten zu alpinen Freizeit- und Erlebnislandschaften entwickelt, in denen die Erlebnis- und Angebotsvielfalt im Vordergrund steht, und wo gleichzeitig landschaftliche Qualität erwartet wird.

Der kantonale Richtplan enthält neben den generellen Leitüberlegungen zur Entwicklung der Tourismusräume auch spezifische Grundsätze zu den Intensiverholungsgebieten:

„Multifunktionale Nutzung und Standardoptimierung (1. Priorität):

Intensiverholungsgebiete sind Gebiete, in denen **die Errichtung von touristischen Transportanlagen grundsätzlich möglich** ist. Dies gilt für bestehende Intensiverholungsgebiete (Ausgangslage) und für Intensiverholungsgebiete mit dem Koordinationsstand Festsetzung. Intensiverholungsgebiete werden so genutzt, dass **die örtlichen Potenziale** und die jeweils aktuellen Bedürfnisse umgesetzt werden können sowie die langfristige Nutzungsmöglichkeit und die naturräumliche Qualität (Sommertourismus) des Gebietes sichergestellt ist. In erster Linie werden sie bezüglich **Angebot, Betrieb und Komfort optimiert**.“

[Kapitel 4.1, S.5. Stand: 30. Dezember 2009].

„Raumverträglich verbinden und erweitern (2. und 3. Priorität):

Bestehende Intensiverholungsgebiete können erweitert oder verbunden werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind (bei festgesetzten Verbindungen und Erweiterungsgebieten bereits grob abgeklärt):

- Wirtschaftlichkeit (unter Beachtung der volkswirtschaftlichen Bedeutung)
- natürliche Eignung
- keine überwiegenden Schutzinteressen
- räumliche Abstimmung.“

[Kapitel 4.1, S.5. Stand: 30. Dezember 2009].

5.1.5 Festlegungen Intensiverholungsgebiete

Oberengadiner Haupttal

Die im kantonalen Richtplan in Corviglia und Corvatsch sowie auch auf Muottas Muragl festgelegten Intensiverholungsgebiete gelten als „Ausgangslage“. Damit wird ausgesagt, dass die übergeordnete Koordination und Interessensabwägung in diesen Räumen bereits erfolgt ist, und dass die touristische Entwicklung gemäss den Leitüberlegungen des Richtplans Priorität gegenüber anderen Interessen hat. Die Hahnenseebahn wurde aufgrund der bestehenden Nutzungen ebenfalls als Intensiverholungsgebiet im Richtplan ausgeschieden. Die Hahnenseebahn verläuft mehrheitlich im Bereich des ausgeschiedenen Intensiverholungsgebiets, im Gebiet Munt San Gian streift die Bahn ein Landschaftsschutzgebiet, das unmittelbar an das Intensiverholungsgebiet anschliesst.

Berninatal

Die Intensiverholungsgebiete Diavolezza und Lagalb im Berninatal sind gemäss kantonalem Richtplan „Ausgangslagen“. Von der Regierung des Kantons Graubünden im Februar 2007 beschlossen, im Zuge des Genehmigungsverfahrens beim Bund jedoch sistiert worden ist die ursprünglich vorgesehene Richtplananpassung im Raum Alp Bondo. Gegenstand der Anpassung war die Verbindung der Wintersportgebiete Diavolezza und Lagalb.¹⁷

Die Beschäftigungsanlage Collinas wurde von der Regierung des Kantons Graubünden im Koordinationsstand „Festsetzung“ beschlossen. Sie bildete Bestandteil der beim Bund sistierten Richtplananpassung Diavolezza-Lagalb. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat bereits in der Vorprüfung der Richtplananpassung Diavolezza-Lagalb unter Bedingungen eine „Festsetzung“ des Vorhabens als möglich beurteilt. Im Vorprüfungsbericht vom 2. April 2014 wurde diese Beurteilung wiederholt und die Genehmigung einer Festsetzung in Aussicht gestellt:

„Die neue Sesselbahn kommt unmittelbar neben der bestehenden Diavolezza-Bahn zu liegen und befindet sich vollständig im bestehenden Intensiverholungsgebiet. Das Vorhaben bewirkt zwar einen zusätzlichen Eingriff in das BLN-Objekt- mit einer optimalen Projektplanung und -realisierung ist dieser jedoch als geringfügig einzustufen, sodass der Eingriff unter Vorbehalt einer Interessenabwägung als zulässig angesehen werden kann. Es ist jedoch für angemessene Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu sorgen. Unter der Bedingung, dass die neuen Pisten möglichst ohne Terrainveränderungen oder Rodungen realisiert werden, ist eine Festsetzung des Vorhabens im Richtplan möglich.“

„Die Sesselbahn Collinas, welche ebenfalls Bestandteil der vorliegenden Richtplananpassung ist, kann ohne schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes realisiert werden, sofern die vorgesehenen Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen umgesetzt werden. Einer Festsetzung steht aus heutiger Sicht nichts entgegen.“

Das Vorhaben weist im Vergleich zu der im Jahr 2006 vom Bund geprüften Variante keine Änderungen auf. Mit vorliegender Richtplananpassung wird eine „Festsetzung“ des Vorhabens Collinasbahn im regionalen und kantonalen Richtplan beantragt. Das sistierte Verbindungsvorhaben Diavolezza - Lagalb bleibt im Übrigen unverändert.

5.2 Regionaler Richtplan Oberengadin

5.2.1 Allgemein

Mit der Erarbeitung von regionalen Richtplänen werden die Inhalte des kantonalen Richtplans auf einer regionalen Ebene stufengerecht umgesetzt. In den regionalen Richtplänen werden die Grundsätze und Leitüberlegungen des kantonalen Richtplans konkretisiert.

Der Kreis Oberengadin hat im Januar 2012 den regionalen Richtplan Oberengadin in den Bereichen Raumkonzept, Siedlung, Verkehr sowie übrige Raumnutzungen beschlossen (genehmigt mit RB Nr. 1200 vom 18. Dezember 2012).

5.2.2 Grundsätze und Festlegungen des regionalen Richtplans

Analog zum kantonalen Richtplan enthält auch der regionale Richtplan konzeptionelle und räumliche Festlegungen zur Entwicklung des Oberengadins. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der überörtlichen Versorgung und Ausstattung stellt der regionale Richtplan Oberengadin folgendes fest:

*„Standorte an oder in unmittelbarer Nähe zu den Bergbahnstationen sind in einer Tourismusregion wie dem Oberengadin Standorte mit grossen touristischen Potenzialen. Das **Potenzial** ist namentlich dann gegeben, wenn ein **Standort sehr gut an die übergeordnete Erschliessung angebunden** ist und / oder **nahe einem Ortszentrum** ist, ein **Zutritt zu einem grösseren und vernetzten Skigebiet** möglich*

¹⁷ Die Genehmigung durch den Bund wurde auf Antrag des kantonalen Departements für Volkswirtschaft und Soziales und in Absprache mit den betroffenen Bergbahnen bis auf weiteres sistiert. Auslöser der Sistierung des Richtplanverfahrens war die vorgängig erfolgte Sistierung des Konzessions- und Plangenehmigungsverfahrens nach Seilbahnrecht im Januar 2008, nachdem Einsprachen dazu eingereicht wurden. In der gedruckten Richtplankarte 1:100'000 des kantonalen Richtplans ist das Vorhaben mit Hinweis auf die Sistierung des Genehmigungsverfahrens beim Bund erhalten.

*ist und ein **Nutzungspotenzial** vorhanden ist. Eine konsequente Entwicklung und Nutzung dieser Standorte ist **von grossem regionalem Interesse**. Für diese Standorte sind Entwicklungsstrategien erforderlich. Dabei sind die Aspekte Nutzung, Erschliessung und ortsbauliche Gestaltung, und sofern innerhalb der Siedlung, die Abstimmung mit den benachbarten Nutzungen zu klären.“*

[Regionaler Richtplan Oberengadin, Kapitel 5.3, S.2 Ausgangslage. Stand: 26. Januar 2012].

Bei den Leitüberlegungen führt der regionale Richtplan weiter aus:

„Spezifischer Grundsatz Entwicklungsstandorte Bergbahnen: Die Nutzungskonzepte an den Entwicklungsstandorten Bergbahnen sind auf die touristische Infrastruktur (Bergbahn) auszurichten. Der erhöhte ortsbauliche Anspruch ist mit qualitätssichernden Verfahren zu gewährleisten.“

[Regionaler Richtplan Oberengadin, Kapitel 5.3, Grundsatz f), S.5. Stand: 26. Januar 2012].

Im Raum der Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn in St. Moritz-Bad sind die touristischen Potenziale namentlich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr, der vorhandenen Zutrittsmöglichkeit zu einem vernetzten Skigebiet Corviglia - Corvatsch und der noch vorhandenen Nutzungsreserven gegeben. Aufgrund dieser sehr guten räumlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur wird dieses im regionalen Richtplan als *Entwicklungsstandort Bergbahn* festgelegt.

6 Konformität mit der Richtplanung

Die durch die Hahnenseebahn bzw. Collinasbahn betroffenen Räume gehören zum *Tourismusraum*. Die Hahnenseebahn und die Collinasbahn kommen in bestehende Intensiverholungsgebiete zu liegen. Das Vorhaben ist daher an den Leitüberlegungen und den Grundsätzen des kantonalen Richtplans zur Entwicklung des *Tourismusraums* und der Intensiverholungsgebiete zu messen.¹⁸

Das Vorhaben kann wie folgt zur Umsetzung der räumlichen Entwicklungsstrategie des kantonalen Richtplans beitragen:

- Mit dem Vorhaben Hahnenseebahn wird ein grosses zusammenhängendes und gut erreichbares Pistenangebot im touristischen Kerngebiet geschaffen. Gleichzeitig entstehen neue touristische Dienstleistungsangebote an zentraler Lage. Das Vorhaben trägt dadurch massgeblich zur im *Tourismusraum* angestrebten Vernetzung des Freizeit- und Erlebnisangebots und zu einer Aufwertung und Optimierung des touristischen Angebots im Oberengadin bei.
- Der kantonale Richtplan fordert, dass neue touristische Anlagen im *Tourismusraum* an den bestgeeigneten Standort realisiert werden. Diese Voraussetzung kann mit der Hahnenseebahn erfüllt werden: Der Standort der Talstation eingangs St. Moritz ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, ermöglicht den Zutritt zu einem vernetzten Skigebiet, verfügt über grosse Nutzungsreserven und erlaubt Synergien mit anderen Nutzungen. Die Hahnenseebahn eröffnet neue Möglichkeiten für eine Entwicklung des Gebiets Talstation Signalbahn / Hahnenseebahn, dass den Erwartungen an den weltbekannten Kurort St. Moritz gerecht wird.
- Gemäss Richtplan sind Intensiverholungsgebiete ökologisch funktionsfähig zu bleiben. Die ökologische Funktionsfähigkeit der betroffenen Intensiverholungsgebiete ist durch das Vorhaben nicht gefährdet. Zum einen kommt die Hahnenseebahn in den Korridor der bestehenden Hahnenseebahn zu liegen, zum anderen können die Eingriffe in die schützenswerten Lebensraumtypen mit Schutz- und Begleitmassnahmen minimiert werden. Auf mögliche negative Auswirkungen aufgrund höherer Besucherfrequenzen kann bei Bedarf mit flankierenden Massnahmen reagiert werden.
- Bestehende Intensiverholungsgebiete können gemäss kantonalem Richtplan dann verbunden werden, wenn die Wirtschaftlichkeit (I) und natürliche Eignung (II) gegeben sind, die räumliche Abstimmung (III) erfolgt ist, und keine überwiegenden Schutzinteressen (IV) vorliegen.

¹⁸ Grössere raumrelevante Vorhaben bedürfen aufgrund der räumlichen Auswirkungen und teilweise divergierender Ansprüche an den Raum einer Koordination bzw. einer Interessensabwägung. Mit den räumlichen Festlegungen und den Raumtypzuordnungen des kantonalen Richtplans werden auch die raumordnungspolitischen Weichen gestellt. Raumrelevante Vorhaben sind daher grundsätzlich auch im Sinne der übergeordneten Strategien zu beurteilen.

- I. Die Wirtschaftlichkeit kann aufgrund der aufgezeigten direkten und indirekten Effekte der Hahnenseebahn auf das Bergbahnangebot, den Tourismus und die Siedlungsentwicklung auf einer volkswirtschaftlichen Ebene als gegeben erachtet werden.
- II. Das Gebiet ist bereits heute für den Skisport erschlossen und ist bei den Gästen beliebt. Das Kriterium einer natürlichen Eignung des Geländes kann als erfüllt erachtet werden.
- III. Die geforderte räumliche Abstimmung ist mit dem laufenden Richtplanverfahren erfolgt.
- IV. Die Hahnenseebahn kommt in eine Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN-Objekt 1908) zu liegen und führt nach Auffassung der ENHK zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung derselben. Der noch nicht gelöste Konflikt mit den Schutzinteressen des BLN-Objekts 1908 ist Grund dafür, dass die Hahnenseebahn im Richtplan erst im Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ eingetragen werden kann und die Richtplankonformität in dieser Hinsicht noch nicht gegeben ist.

7 Quellen- und Literaturverzeichnis

Grundlagen und Literatur

- Amt für Raumentwicklung Graubünden, Kreis Oberengadin (2007): Richtplanung Graubünden. Anpassung Intensiverholungsgebiet im Raum Diavolezza - Lagalb. Anpassung Landschaftsschutzgebiete im Raum Diavolezza - Lagalb. Erläuternder Bericht. (www.richtplan.gr.ch/files/11_FS10_Diavolezza_Bericht.pdf).
- Amt für Raumentwicklung Graubünden (2003): Der kantonale Richtplan Kanton Graubünden. (<http://www.richtplan.gr.ch/?lang=1&p=80&rp=1>)
- BAK Basel (2011): Tourismus Benchmarking - die Schweizer Tourismuswirtschaft im internationalen Vergleich. Schlussbericht zum „Internationalen Benchmarking Programm für den Schweizer Tourismus: Update 2010 - 2011“. Studie im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft SECO.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Vorprüfungsbericht Richtplan Kanton Graubünden, Richtplanänderung Region Oberengadin: Anpassung Intensiverholungsgebiet Diavolezza - Lagalb.
- Bergbahnen Engadin St. Moritz AG (2012): Geschäftsbericht 2010/11.
- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee vom 15. Dezember 1902. Bundesblatt S. 817-827, 17.12.1902.
- Bundesamt für Umwelt BAFU (1998): Beschreibungen der BLN-Objekte. BLN 19, Graubünden. (Bezug: <http://www.bafu.admin.ch/bln/02687/11211/index.html?lang=de>)
- Corvatsch AG (2012): Geschäftsbericht 2010/11.
- Corvatsch AG (2011): Geschäftsbericht 2009/10.
- Deloitte (2011): Jährliche Studie zur Situation der Schweizer Skigebiete. Ausgabe 2011.
- Forschungsstelle für Wirtschaftspolitik der Hochschule für Technik und Wirtschaft Chur (2008): Wertschöpfung des Tourismus in den Regionen Graubündens – Stand und Entwicklung. Studie im Auftrag des Amtes für Wirtschaft und Tourismus Graubündens.
- Hornung, Daniel (2009): Situation und Entwicklung des Wohnungsmarktes in St. Moritz. Bericht im Auftrag der Gemeinde St. Moritz.
- EDI (1977): Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. EDMZ, Bern.
- Edy Toscano AG (2012): Teilbericht Ökologie inkl. Zusammenfassung UVB Voruntersuchung Hahnenseebahn. Grundlage z.Hd. Richtplananpassung. Stand der Bearbeitung: 07.09.2012.
- ENHK (2013): Gutachten der ENHK betreffend Richtplan Graubünden – Richtplananpassung „Vorhaben Hahnenseebahn / Rückbau Lagalb“ – Vorprüfung vom 31.05.2013. Nicht publiziert.

- ENHK (2009): Neue Luftseilbahn St. Moritz-Bad – Giand' Alva (Hahnenseebahn), Gemeinden St. Moritz und Silvaplana GR. Grundsatzstellungnahme z.Hd. des ARE-GR. 05.11.2009. Nicht publiziert.
- ENHK (2005): Gutachten der ENHK betreffend Entwicklungskonzept Diavolezza-Lagalb 2025. 01.07.2005 / 25.07.2005. Nicht publiziert.
- Kreis Oberengadin (2012): Regionaler Richtplan Oberengadin.
- Kreis Oberengadin (2014): Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN) und Neubeschriebe der BLN-Objekte. Stellungnahme zuhanden des UVEK vom 25. April 2014.
- Krüsi, B.O.; Tenz, R. (2012): Hahnensee und Lagalb. Artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten, insbesondere *Trientalis europaea* und *Carex Vaginata* ZHAW. 5.9.2012.
- Leimbacher, Jörg (1997): Art. 6 NHG. Zitiert in: Keller, Peter; Zufferey, Jean-Baptiste, Fahrländer, Karl Ludwig (1997): Kommentar zum Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz. S. 205-221.
- Regierung des Kantons Graubünden (1979): Regierungsbeschluss Nr. 2910. Mitgeteilt den 13. Dezember 1979.
- Stauffer & Studach AG (2012): Teilbericht Ökonomie. Grundlage z.Hd. Richtplananpassung. Auftrag durch das Amt für Raumentwicklung Graubünden. Stand der Bearbeitung 08.08.2012.
- Stauffer & Studach AG (2012): Teilbericht Richtplanerische Ausgangslage. Grundlage z.Hd. Richtplananpassung. Auftrag durch das Amt für Raumentwicklung Graubünden. Stand der Bearbeitung 08.08.2012.
- Stauffer & Studach AG in Zusammenarbeit mit Hartmann & Sauter AG (2012): Teilbericht Verkehr. Grundlage z.Hd. Richtplananpassung. Auftrag durch das Amt für Raumentwicklung Graubünden. Stand der Bearbeitung 08.08.2012.
- ZHAW Wädenswil, Institut Umwelt und Natürliche Ressourcen (2012): Teilbericht Landschaft. Verfasst durch Rupf, Reto; Edelkraut, Kirsten; Karlen, Barbara; Riesen, Matthias. Stand der Bearbeitung: 30.11.2012.

Datengrundlagen

- Daten 2010 automatische Verkehrszähler von Kanton und Bund im Oberengadin.
- Bergbahnen Oberengadin: Ersteintritte Winter 2006/07-2010/11.
- Mikrozensus Mobilitätsverhalten in Graubünden 2010, Auswertung vom Juni 2012.
- Nachfragen 2010 im Bahn- und Postautonetz Graubünden (RhB und Postauto GR).
- Trendprognose DTV 2020 / 2030 im Strassennetz GR, Stand Juni 2012.
- Verkehrsmodell Graubünden 2010, DTV im Strassennetz GR, Stand Juni 2012.