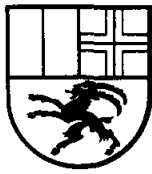


Die Regierung  
des Kantons Graubünden

Il Governo  
del Cantone dei Grigioni

La Regenza  
dil Cantun Grischun



Sitzung vom  
5. Juli 1994

Mitgeteilt den  
4. AUG. 1994

Protokoll Nr.  
1720

## A.

Die Delegierten der **Organizzazione Regionale della Mesolcina** verabschiedeten an der Versammlung vom 19. November 1992 den "Regionalen Richtplan 1. Phase". Dieser besteht aus den folgenden Richtplanvorhaben resp. Objektblättern:

- 14.301 Skigebiet San Bernardino
- 14.302 Beschneungskonzept San Bernardino
- 14.511 Konzept öffentlicher Regionalverkehr
- 14.512 Verlängerung Industriegleis Grono - Lostallo / Cabbio
- 14.521 Verbindung zum Valchiavenna
- 14.522 Anschluss Mesocco
- 14.523 Anschluss Cama
- 14.524 Verkehrsmassnahmen in San Bernardino
- 14.525 Konzept Lärmschutzmassnahmen
- 14.541 Helikopterflugfelder
- 14.551 Velowege

Die einzelnen Objektblätter sind jeweils mit einem Erläuterungsbericht versehen und zum Teil von einem Situationsplan 1:25'000 begleitet. Es handelt sich um die 1. Phase des Regionalen Richtplanes der Mesolcina im Sinne von Art. 50 ff. des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden vom 20. Mai 1973 (KRG) und Art. 53 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden vom 26. November 1986 (KRVO). Die vorliegenden Richtplanvorhaben lassen sich gemäss Grobprogramm der Regierung zur Ergänzung des Kantonalen Richtplanes den folgenden Teilrichtplänen (Sachbereichen) zuordnen:

- Teilrichtplan Fremdenverkehr (Objektblätter 14.301, 14.302)
- Teilrichtplan Verkehr (Objektblätter 14.511, 14.512, 14.521, 14.522, 14.523, 14.524, 14.525, 14.541, 14.551)

Mit Schreiben vom 28. September 1993 unterbreitete die Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) der Regierung das förmliche Gesuch, den Regionalen Richtplan 1. Phase zu genehmigen bzw. in positivem Sinne zur Kenntnis zu nehmen. Das verwaltungsinterne Vernehmlassungsverfahren erfolgte vom 19. Oktober bis 19. November 1993.

## **B.**

### **Formelle Prüfung**

#### **1. Verfahren**

Der Erlass des Regionalen Richtplanes Mesolcina 1. Phase erfolgte nach Massgabe des von der ORM am 17.5.1988 beschlossenen und von der Regierung am 14.8.1989 genehmigten Organisationsstatutes im Sinne von Art.53 KRVO.

Der Richtplan wurde vom 19.11.1991 bis 17.2.1992 den Gemeindebehörden der Region zur Vernehmlassung vorgelegt. Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumplanung erfolgte am 31.3.1992. Vom 26. 6. - 27.7. 1992 fand die öffentliche Auflage in allen Gemeinden statt, und am 28.10.1992 erfolgte die Mitteilung der Entscheide des Vorstandes der ORM zu den eingegangenen Bemerkungen. Aufgrund der Zustimmung der Delegiertenversammlung des ORM vom 19.11.1992 zu den einzelnen Richtplanvorhaben fand im Zeitraum vom 22.4. bis 11.6.1993 die Beschlussfassung in den einzelnen Gemeinden statt. In der Beilage zum Genehmigungsgeschäft sind die entsprechenden Unterlagen durch die Region zusammengestellt und dokumentiert. Dem Erfordernis der Information und Mitwirkung der Gemeinden und der Bevölkerung wurde somit in genügender und vorbildlicher Weise Rechnung getragen.

Die Beschlüsse der Gemeinden zu den einzelnen Richtplanvorhaben fanden, wie erwähnt, im Zeitraum zwischen dem 22.4. und 11.6.1993 statt. In der Gemeinde Leggia wurde über die Richtplanvorhaben entgegen den klaren Vorgaben der ORM nicht einzeln, sondern gesamthaft abgestimmt. Es erfolgte an der Gemeindeversammlung eine gesamthafte Ablehnung. In allen anderen Gemeinden wurde über die einzelnen Richtplanvorhaben separat abgestimmt. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die 6 Richtplanvorhaben 14.301, 14.511, 14.522, 14.524, 14.525 und 14.551 wurden von 8 Gemeinden, d.h. von allen Gemeinden ausser Leggia, angenommen. 2 Richtplanvorhaben (14.512, 14.523) wurden von 7 Gemeinden angenommen. 2 Richt-

planvorhaben (14.302, 14.521) wurden von 6 Gemeinden angenommen. Das Richtplanvorhaben 14.541 "Helikopterflugfelder" wurde hingegen lediglich von 5 Gemeinden angenommen.

Art. 10 Abs. 3 des vom ORM am 17. Mai 1988 beschlossenen und von der Regierung am 11. Juni 1991 genehmigten "statuto organico per l'allistimento di un piano direttore Regionale della Mesolcina" (statuto organico) hat folgenden Wortlaut:

"Nel caso in cui il Piano Direttore Regionale viene approvato non da tutti, ma almeno da sei comuni il Comitato Regionale invita il Governo cantonale a eseguire la procedura di conciliazione".

Diese Vorschrift ist wie folgt auszulegen: Wird ein bestimmtes Objektblatt von wenigstens sechs Gemeinden angenommen, gilt es aus der Sicht der Region im Sinne von Art. 50 KRG als "aufgestellt" ("allestito"), und die Regierung hat im Genehmigungsverfahren mit derjenigen oder denjenigen Gemeinden, die es abgelehnt haben, ein Einigungsverfahren durchzuführen. Wird ein Objektblatt demgegenüber nur von fünf oder noch weniger Gemeinden angenommen, so gilt es als nicht "aufgestellt" im Sinne von Art. 50 KRG. Andernfalls hätten in Art. 10 Abs. 3 des statuto organico auch für diesen Fall Einigungsverfahren vorgesehen werden müssen.

Bezogen auf das vorliegende Genehmigungsgeschäft hat diese Auslegung folgende Konsequenzen:

- Das Objektblatt Nr. 14.541 (Helikopterflugfelder) ist als nicht zustande gekommen zu betrachten, nachdem es lediglich von fünf Gemeinden (Mesocco, Soazza, Lostallo, Cama und Grono) angenommen worden ist. Dieser Feststellung kommt jedoch keine grosse Bedeutung zu, nachdem die Regierung am 29. Juni 1992 beschlossen hat, dass auf die Durchführung einer Richtplanung betreffend Helikopterflugfelder im Kanton Graubünden verzichtet wird. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.541 (Helikopterflugfelder) ist folglich so oder anders aus dem Regionalen Richtplan Mesolcina zu entlassen.
- Hinsichtlich aller anderen Objektblätter müsste die Regierung gemäss Art. 10 Abs. 3 des statuto organico mit denjenigen Gemeinden (inkl. Leggia), die einen ablehnenden Beschluss gefasst haben, spezielle Einigungsverhandlungen durchführen. Bezüglich der Objektblätter Nr. 14.511, 14.512, 14.521, 14.522, 14.523, 14.524 und 14.525 erachtet die Regierung die Durchführung solcher Einigungs-

verhandlungen indessen als überflüssig, weil diese Objektblätter, wie noch darzulegen sein wird, mit vorliegendem Beschluss lediglich zur Kenntnis genommen werden können. Was die Objektblätter Nr. 14.301 (Skigebiet San Bernardino) und Nr. 14.551 (Velowege) betrifft, ist festzustellen, dass diese nur von der Gemeinde Leggia abgelehnt wurden. Nachdem es die Gemeinde Leggia nicht für nötig befunden hatte, sich mit den einzelnen Richtplanvorhaben im Detail und ernsthaft auseinanderzusetzen, sieht die Regierung auch keine Veranlassung, mit dieser Gemeinde Einigungsgespräche aufzunehmen. Was schliesslich das Objektblatt Nr. 14.302 (Beschneungskonzept San Bernardino) betrifft, ist festzustellen, dass dieses nicht nur von der Gemeinde Leggia, sondern auch von den beiden Gemeinden Roveredo und San Vittore verworfen wurde. Bezüglich dieses Objektblattes erachtet es die Regierung ausnahmsweise als gerechtfertigt, auf die Durchführung spezieller Einigungsverhandlungen zu verzichten, nachdem diese beiden Gemeinden Roveredo und San Vittore vom Objektblatt "Beschneungskonzept San Bernardino" im Prinzip nicht direkt betroffen sind. Das Energieproblem, welches namentlich für die Gemeinde Roveredo den Grund für die Ablehnung bildete, ist im Rahmen der nachfolgenden Verfahren, die im Hinblick auf die Realisierung der Beschneigungsanlage in San Bernardino noch zu durchlaufen sind, ohnehin zu berücksichtigen und zu beachten. Aus der Sicht der Regierung ist letztlich die Feststellung wichtig, dass mindestens sechs Gemeinden dem Objektblatt zugestimmt haben und dieses damit zustandegekommen ist.

## **2. Uebereinstimmung mit dem Grobprogramm der Regierung zur Ergänzung des kantonalen Richtplanes**

Mit Beschluss vom 6. Dezember 1982 genehmigte der Bundesrat den Richtplan des Kantons Graubünden mit Vorbehalten. Gleichzeitig musste er den Kanton auffordern, in gewissen Sachbereichen (Landwirtschaft, Landschaft, Erholung, Besiedlung, touristische Einrichtungen, überörtliche Versorgung, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Umwelt) Ergänzungen vorzunehmen.

Nach dem Konzept der Regierung sollen die nötigen Ergänzungen sukzessive und schwergewichtig über die Regionen vorgenommen werden. Die erforderliche Grundlage für den Einbezug der Regionen wurden 1986 / 87 mit der Revision des KRG (Art. 50 ff.) und dem Erlass der KRVO (Art.53) geschaffen.

Mit Beschluss Nr.464 vom 19. Februar 1991 legte die Regierung für die erforderlichen Arbeiten zur Ergänzung des Kantonalen Richtplanes ein Grobprogramm 1991 - 1995 fest. Dieses dient der Koordination mit den Sachplanungen der verschiedenen Departemente und den Planungen der Regionalplanungsverbände. Es geht davon aus, dass die Richtplanergänzungen je nach Sachbereich bzw. Vorhaben entweder über die regionale Richtplanung (sog. zweistufiges Verfahren) oder direkt im kantonalen Richtplan (sog. einstufiges Verfahren) vorgenommen werden. Im einzelnen sieht das Grobprogramm für eine erste Ergänzungsphase folgende Schwergewichte vor:

- Skigebiete und Touristische Transportanlagen (zweistufiges Verfahren)
- Beschneiungsanlagen (zweistufiges Verfahren)
- Landwirtschaft (einstufiges Verfahren)
- Landschaftsschutz (zweistufiges Verfahren)
- Naturschutz (einstufiges Verfahren)
- Materialabbau, Deponien und Materialablagerungen (zweistufiges Verfahren)
- Öffentlicher Verkehr (je nach Vorhaben ein- oder zweistufiges Verfahren)

Der vorliegend zur Genehmigung eingereichte Regionale Richtplan Mesolcina 1. Phase umfasst die Teilrichtpläne Fremdenverkehr (Skigebiete, Beschneigung) sowie Verkehr. Dringend erforderlich ist eine Ergänzung in den Bereichen Landschaft (Landschaftsschutzgebiete) und Versorgung (Materialabbau, Deponien und Materialablagerungen). Die Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) hat am 27.9.1993 ein entsprechendes Subventionsgesuch für die regionale Richtplanung 2. Phase eingereicht, dem vom Departement des Innern und der Volkswirtschaft am 18. 4.1993 zugestimmt wurde. Die Regierung gibt der Hoffnung und Erwartung Ausdruck, dass die Richtplanvorhaben der 2. Phase durch die ORM gemäss den Bedingungen und Auflagen zum Subventionsgesuch zeitgerecht erarbeitet und zur Prüfung eingereicht werden. Der Region wird zudem die Ausarbeitung eines Richtplanvorhabens für regionale Industrie- und Gewerbebezonen empfohlen.

### **3. Aufbau, Darstellung**

Der vorliegend zur Genehmigung eingereichte Regionale Richtplan 1.Phase entspricht mit den erfolgten Ergänzungen der Pläne mit den notwendigen Genehmigungsvermerken nun sowohl bezüglich Aufbau (Objektblätter, Richtplankarte, Erläuterungsbericht) als auch bezüglich Darstellung den einschlägigen Vorgaben des Kantons.

Richtplanvorhaben können die folgenden unterschiedlichen Konkretisierungsgrade aufweisen:

- Grundsätze:

Werden blosse Grundsätze formuliert, fehlt noch jeglicher Raumbezug.

- Konzepte:

Werden Richtplanvorhaben in Form von Konzepten erarbeitet, so liegt ein direkter Raumbezug vor. Es handelt sich dabei aber nur um einen generellen Raumbezug, indem lediglich über eine grobe räumliche Verteilung von möglichen Standorten Auskunft gegeben wird.

- Vornutzungspläne:

Werden Richtplanvorhaben aufgrund eines detaillierten Raumbezuges grossmassstäblich so dargestellt, dass alle auf dem Spiele stehenden Interessen und Konflikte gegeneinander abgewogen und miteinander abgestimmt werden können, hat die Richtplanung den Charakter einer Vornutzungsplanung.

Der Region wird empfohlen, bei ihrer zukünftigen Richtplanung diesen drei unterschiedlichen Konkretisierungsgraden die nötige Beachtung zu schenken und namentlich bei den Richtplanvorhaben Deponien, Materialablagerungen, Materialabbau, Landschaftsschutzgebiete, Erhaltungszonen sowie Landschaften mit schützenswerter Bausubstanz im Interesse der Verfahrensökonomie eine Richtplanung im Sinne der "Vornutzungsplanung" anzustreben.

#### 4. Zuordnung von Koordinationsständen

Der Richtplan ist ein Planungs- und Koordinationsinstrument für Vorhaben von überkommunaler Bedeutung bzw. für Tätigkeiten, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Besiedlung und die Nutzung des Bodens haben. Gegenstand des Richtplans sollen dabei diejenigen Vorhaben sein, die in bezug auf ihre **Realisierung** im Rahmen des Planungshorizonts im Vordergrund stehen. Für den Teilrichtplan Fremdenverkehr ist in der Richtplanung von einem Planungshorizont von 10-15 Jahren auszugehen. Für den Teilrichtplan Verkehr kann aufgrund seiner grösseren Tragweite und längerfristigeren Planungsphase demgegenüber von einem Planungshori-

zont von 15 - 30 Jahren ausgegangen werden. Vorhaben, die über diese Zeiträume hinausreichen und blosser Wünsche oder Ideen darstellen, sind nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Gemäss Art. 6 RPG zeigt der Richtplan die im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung wesentlichen Ergebnisse der Planung mittels Vorgaben für die Zuweisung der Bodennutzung sowie für die Koordination der einzelnen Sachbereiche auf. Im weiteren bestimmt er die Richtung der weiteren Planung sowie die dazu erforderliche Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen.

Mittels der Festlegung von Koordinationsständen gemäss Art. 5 Abs. 2 der eidg. Raumplanungsverordnung (RPV) wird die Reife, d.h. das momentane Ergebnis des Abstimmungsprozesses hinsichtlich eines Richtplanungsvorhabens zum Ausdruck gebracht.

Mit dem Koordinationsstand **Vororientierung** werden jene generellen oder spezifischen räumlichen Entwicklungsabsichten bezeichnet, für die der Bedarf im Rahmen des Richtplanhorizontes ausgewiesen ist, d.h. die Bedarfsfrage für ein Vorhaben steht im Vordergrund. Aufgrund mangelnder Standortabklärungen oder aufgrund vorhandener Konflikte lassen sich die raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben.

Mit dem Koordinationsstand **Zwischenergebnis** werden spezifische Vorhaben bezeichnet, für die der Bedarf grundsätzlich ausgewiesen ist und nun das Schwergewicht der Abklärungen im Bereich der Standortfrage und der Bereinigung der Nutzungskonflikte im Vordergrund steht. Im weiteren ist aufzuzeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

Beim Koordinationsstand **Festsetzung** ist der Standort für eine prioritäre Nutzung festgelegt und die Koordination mit anderen Nutzungsabsichten festgelegt. Im Vordergrund steht die Realisierung der Vorhaben sowie - sofern relevant - deren Einbettung in die Landschaft.

Erscheint es aus Koordinationsgründen zweckmässig, Aussagen über die Festlegung prioritärer Nutzungen zu machen, die über den Richtplanhorizont hinausgehen, so können diese als **Optionen** bezeichnet werden. Optionen sind allerdings nicht als Koordinationsstände im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV zu betrachten. Ebensowenig

können die als Option einzustufenden Vorhaben als eigentlicher Gegenstand des Richtplans bezeichnet werden. Optionen können folglich nur Aufnahme in den erläuternden Bericht finden, nicht aber im Objektblatt und Situationsplan enthalten sein. Das bedeutet, dass Optionen weder für die Gemeinden noch für die kantonalen Behörden im Sinne von Art. 9 RPG verbindlich sind. Somit sind sie auch **nicht** Gegenstand der regierungsrätlichen Genehmigung. Optionen bilden kein Präjudiz für zukünftige Planungen.

## C.

### **Materielle Prüfung**

#### **1. Teilrichtplan Fremdenverkehr**

Der Teilrichtplan Fremdenverkehr umfasst die beiden Richtplanvorhaben Nr. 14.301 "Erweiterung des Skigebietes San Bernardino" und Nr. 14.302 "Konzept Beschneigungsanlagen San Bernardino".

##### **1.1 Richtplanvorhaben Nr. 14.301: Skigebiet San Bernardino**

San Bernardino ist der einzige Skigebietsort der Region. Zur Entwicklung des Skitourismus sieht das Richtplanvorhaben zum einen den Ausbau und die Erneuerung der Transportanlagen im bereits erschlossenen Skigebiet vor und zum andern eine Erweiterung der Skigebietsfläche. Neben den bestehenden Skigebieten "Pian Cales" und "Confin" (Ausgangslage) ist im Richtplan eine Erweiterung in Richtung "Alp Vigon" (Festsetzung) und "Alpe de Mucia" (Vororientierung) vorgesehen.

Wichtigste Grundlage für die Beurteilung der Skigebiete ist das touristische Inventar 1987, das aufgrund einer Umfrage bei den Gemeinden und Bergbahnunternehmungen erstellt wurde. Die Auswertung der Eingaben und Vorschläge hat ergeben, dass die Summe aller Vorhaben noch keine zweckmässige Planungsgrundlage darstellt. Deshalb hat das Amt für Raumplanung im Einvernehmen mit dem Departement des Innern und der Volkswirtschaft eine Ausbauvariante V1 erarbeitet und dabei die einzelnen Elemente des Inventars, d.h. die Skigebietsflächen und deren Kapazität, die Transportanlagen und ihre Förderleistungen sowie das Parkplatz-, Verpflegungs- und Ausstattungsangebot in quantitativer Hinsicht aufeinander abgestimmt. Die Ausbauvariante V1 bezieht sich auf den Planungshorizont von 10-15 Jahren. Bezüglich Skigebietsgrössen macht das Touristische Inventar im wesentlichen drei Aussagen. Zum



einen wird skigebietsweise die Grösse der für den Skisport geeigneten Flächen festgelegt (= Manövriertfläche). Zum anderen wird diejenige Fläche festgelegt, die zum Zeitpunkt Z1 erschlossen werden kann (V1-Variante). Im weiteren wird bestimmt, ob für die zu erweiternden Skigebiete sogenannte Erweiterungs- oder Neuerschliessungsgebiete genutzt werden sollen und in welchem Ausmass.

San Bernardino umfasst eine erschlossene Skigebietsfläche von 285 ha (ohne die bestehende Skigebietsfläche "Pian Cales" von ca. 46 ha). Im regionalen Richtplanvorhaben ist der Ausbau des Skigebietes insgesamt - immer ohne das Gebiet "Pian Cales" gerechnet - auf rund 800 ha vorgesehen. Die gesamte Manövriertfläche für das Skigebiet San Bernardino beträgt 497 ha. Mit den von der Region innerhalb des Richtplanhorizontes von 10-15 Jahren vorgesehenen Erschliessungen um zusätzlich ca. 450 ha wird der gemäss Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1987 vorgegebene Richtwert von 211 ha möglichen Erweiterungs- und Neuerschliessungsflächen überschritten. Der Bedarf für eine Erweiterung im vorgesehenen Umfang kann nicht als ausgewiesen angesehen werden. Auf das Erfordernis der Reduktion der vorgesehenen Gesamtfläche wird bei der nachstehenden Beurteilung, insbesondere zur Neuerschliessung im Gebiet "Alpe de Mucia", eingegangen.

### 1.1.1 Skigebiet "Pian Cales"

Beim Gebiet "Pian Cales" handelt es sich um ein erschlossenes Skigebiet, das im Richtplan als Ausgangslage bezeichnet ist. Im Objektblatt ist zudem als Festsetzung ein eventueller zweiter **Skilift** in diesem Gebiet vorgesehen. Die Festsetzung einer neuen Touristischen Transportanlage erfordert eine Prüfung möglicher Nutzungskonflikte. Sofern solche zu erwarten sind, ist eine Lokalisierung des Vorhabens mit einem Eintrag im Plan erforderlich. Das Gebiet "Pian Cales" umfasst einen Teil des KLN-Objektes Nr.3.82. "Paludi del San Bernardino". Zudem besteht ein Flachmoor von regionaler Bedeutung (Objekt Nr. 1642). Es ist auszuweisen, dass der zu erstellende Skilift diesen Schutzinteressen sowie anderen Nutzungsinteressen nicht widerspricht. Ein zusätzlicher Skilift im Gebiet "Pian Cales" kann deshalb vorderhand nicht als Festsetzung, sondern nur mit dem Koordinationsstand **Zwischenergebnis** genehmigt werden. Die Festlegung des Standortes der Anlage ist möglich, wenn die Abklärungen in Bezug auf zu erwartende Nutzungskonflikte vorliegen.

### **1.1.2 Skigebiet "Confin"**

Das Gebiet "Confin" umfasst ebenfalls ein bereits erschlossenes Skigebiet (Ausgangslage). Die im Situationsplan zum Richtplan (Plan Nr.14.301) dargestellte Abgrenzung der Skigebietsfläche geht teilweise über die bestehende, rechtskräftige Wintersportzone hinaus. Die Ausgangslage gemäss Richtplan umfasst damit zum einen eine gewisse Erweiterung im oberen Teil ("Cantun de l'Ungheres"), die teilweise der Erweiterungsfläche gemäss Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1987 entspricht. Zum zweiten umfasst die als Ausgangslage eingetragene Abgrenzung neben der Wintersportzone im unteren Teil des Skigebietes auch Wald. Die Ortsplanung der Gemeinde Mesocco befindet sich in Revision. Es ist darauf aufmerksam zu machen, dass eine Ausdehnung der Wintersportzone ohne Vorliegen der entsprechenden Rodungsbewilligungen nicht möglich ist. Im weiteren wurden für das Skigebiet "Confin" - wie auch für die Gebiete "Alp Vigon" und "Alpe de Mucia" - Gefahrenzonen aufgenommen, welche früher nur generell ausgeschieden wurden. Die Ueberarbeitung der Gefahrenzonen ist im Gange. Die Regierung behält sich aufgrund dieser offenen Fragen allenfalls Anpassungen bei der Genehmigung der nachfolgenden Nutzungsplanung in bezug auf die Abgrenzung der Wintersportzone "Confin" vor.

Im Bereich "Cantun de l'Ungheres" ist die Erstellung einer neuen **Touristischen Transportanlage** als Beschäftigungsanlage (Koordinationsstand Festsetzung) vorgesehen. Wie im Objektblatt erwähnt (Ziff. 5.1.b, 5.2.a), ist in diesem Zusammenhang eine Ueberarbeitung der generell ausgeschiedenen Gefahrenzonen vorzunehmen. Die Genehmigung der Festsetzung erfolgt deshalb unter dem Vorbehalt, dass die Bestimmungen bezüglich Gefahrenzonen eingehalten werden.

### **1.1.3 Skigebiet "Alp Vigon"**

Im Gebiet "Alp Vigon" enthält der Richtplan ein neues Skigebiet von ca. 120 ha mit Koordinationsstand Festsetzung, das vom bestehenden Skigebiet aus erschlossen werden kann. Die Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1987 sieht für dieses Gebiet eine Neuerschliessungsfläche vor. Aufgrund der bestehenden hohen Skifahrerdichte an Wochenenden ist der Bedarf für eine Neuerschliessung in diesem Gebiet ausgewiesen.

Im Rahmen der Regionalen Richtplanung sind neben Bedarfs- und Standortsfragen auch die Raumverträglichkeit, Nutzungskonflikte sowie die Erschliessung und Ausstattung der Skigebiete zu beurteilen. Wie bereits in der Vorprüfung hingewiesen wurde, sind die im Konfliktplan aufgeführten Nutzungskonflikte zu bereinigen. Aus der

Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes bestehen Bedenken in bezug auf eine Beinträchtigung des nationalen Hochmoores "Pian Casoletta" durch das geplante Skigebiet. Die Erstellung eines Liftes von "Pian Casoletta" auf die "Alp Vigon" ist deshalb nicht unproblematisch. Eine Erschliessung lediglich des oberen Teils des Gebietes mit Rückführung der Skifahrer über das bestehende Skigebiet, wie dies auch in der Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1987 vorgesehen ist, wäre aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes zu bevorzugen. Die Berücksichtigung der Schutzinteressen in bezug auf das genannte Hochmoor muss und kann in den nachfolgenden Planungen unter Beibehaltung des vorliegenden Konzeptes gewährleistet werden. Wie im Objektblatt von der Region hingewiesen wird, bedarf die im Rahmen der BMR-Ausscheidung der provisorischen Schutzgebiete im Jahre 1972 nur generell vorgenommene Gefahrenzonenauscheidung gemäss geltender Praxis einer Ueberarbeitung und Anpassung an die geltenden Richtlinien der Regierung. Wie oben erwähnt, ist die Ueberprüfung im Gange. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim Gebiet "Alp Vigon" um eine touristisch noch nicht erschlossene Geländekammer handelt. Somit stellt das Vorhaben "Neuerschliessung Vigon" in seiner Gesamtheit eine UVP-pflichtige Anlage dar. Für das Gebiet "Alp Vigon" sind im weiteren Rodungsbewilligungen erforderlich. Das Vorliegen dieser Rodungsbewilligungen bildet eine Voraussetzung zur Genehmigung der Nutzungsplanung.

In dieser Situation sind die schützenswerten Interessen - bodenerhaltende und bodenverändernde Nutzungen - sorgfältig gegeneinander abzuwägen. In der Gesamtbeurteilung handelt es sich bei der vorgesehenen Neuerschliessung um die einzige mittelfristig realisierbare Erweiterungsmöglichkeit, die eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Skigebiet ergibt. Der Bedarf ist ausgewiesen. Es bestehen keine sinnvollen Alternativen. Die Berücksichtigung bzw. abschliessende Bereinigung der bestehenden Konflikte kann im Rahmen der nachfolgenden Planungen gebührend sichergestellt werden. Vorbehältlich der durchzuführenden förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der erforderlichen Rodungsbewilligungen im Falle der Beanspruchung von Wald kann die "Neuerschliessung Vigon" als Festsetzung genehmigt werden.

Für die **Talabfahrt** aus dem Gebiet "Alp Vigon" sind im Richtplan zwei verschiedene Linienführungen enthalten; es ist kein Koordinationsstand zugeordnet. Verschiedene Fragen in bezug auf den Moorschutz, allfällige Rodungen, Wildeinstandsgebiete u.a. sind noch offen. Die Planungs- und Abstimmungsreife für eine Festsetzung ist noch nicht gegeben. Die Talabfahrten sind demzufolge als Varianten mit dem Koordinationsstand **Zwischenergebnis** einzustufen.

#### 1.1.4 Skigebiet "Alpe de Mucia"

Bei der vorgesehenen Neuerschliessung im Gebiet "Alpe de Mucia" (Vororientierung) von ca. 300 ha handelt es sich um eine für den intensiven Skitourismus bisher noch nicht erschlossene Geländekammer. Gemäss Erläuterungsbericht (insbes. Ziff 4.d / S.6) wird damit die Offenhaltung einer langfristigen Möglichkeit bezweckt. Wie bereits erwähnt, ist mit dem Vorhaben, die bestehende Skigebietsfläche von San Bernardino innerhalb des Richtplanhorizontes mit insgesamt ca. 450 ha zusätzlicher Skigebietsfläche zu erschliessen, der gemäss Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1993 vorgegebene Richtwert von 211 ha Erweiterungs- und Neuerschliessungsflächen überschritten. Der Bedarf für eine Erweiterung in das Gebiet "Alpe de Mucia" kann aufgrund dieser Ausführungen gegenwärtig noch nicht als ausgewiesen angesehen werden.

Das Gebiet "Alpe de Mucia" liegt innerhalb des Vertragsgebietes "Infanterieschiessplatz Passgebiet San Bernardino" (MO 33). Das Kantonale Richtplanvorhaben Nr.04.02 "Verbesserung der Infrastruktur auf dem Panzerschiessplatz Hinterrhein" sieht u.a. eine Entflechtung der Konflikte zwischen der militärischen Nutzung und der touristischen Intensiverholung vor. In Absprache mit der Gemeinde Mesocco und der ORM (Besprechung vom 30. November 1993) wird deshalb das vorgesehene Skigebiet "Alp Vigon" vom militärischen Interessengebiet ausgenommen. Das Gebiet "Alpe de Mucia" soll hingegen bis auf weiteres im Schiessplatzgelände verbleiben (Festsetzung vorgesehen; das entsprechende Planaufgabe- und Vernehmlassungsverfahren ist erfolgt).

Das Gebiet "Alpe de Mucia" ist eine landschaftlich unversehrte und als Skitourengebiet bedeutsame Geländekammer. Das vorgesehene Skigebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bundesinventarobjekt Nr.1907 "Quellgebiet des Hinterrheins und San Bernardino-Passhöhe" sowie zur Moorlandschaft Nr.53 "San Bernardino" von nationaler Bedeutung. Aus der Sicht des Landschaftsschutzes ist die Neuerschliessung abzulehnen. Das Gebiet "Alpe de Mucia" ist in der Ausbauvariante V1 des Touristischen Inventars 1987 nicht vorgesehen.

Aufgrund des innerhalb des Richtplanhorizontes nicht gegebenen Bedarfs und der vertraglich vereinbarten militärischen Nutzung ist das Skigebiet "Alpe de Mucia" aus dem Richtplan zu **entlassen**. Da es sich bei diesem Gebiet allerdings längerfristig um die einzige realistische Erweiterungsmöglichkeit für das Skigebiet San Bernardino handelt, kann die Neuerschliessung für einen über den Richtplanhorizont hinaus-

gehenden Bedarf einer Neuerschliessung als **Option** aufrechterhalten bleiben. Die Situation kann zu gegebener Zeit im Richtplanverfahren neu überprüft werden.

## **1.2 Richtplanvorhaben Nr. 14.302: Konzept Beschneiungsanlagen San Bernardino**

Im Sinne der Wegleitung für Schneesportanlagen vom 14. Mai 1988 sind Beschneiungsanlagen regional zu koordinieren. Flächenbeschneigungen zur Gewährleistung einer Talabfahrt während der Wintersaison oder zur Sicherstellung eines angemessenen Pistenangebotes auf Wintersaisonbeginn in einem Skigebiet setzen angesichts ihrer Bedeutung für den betreffenden Raum ein regionales Konzept, das Gegenstand des regionalen Richtplanes ist, sowie eine Nutzungsplanung voraus. Als angemessen gilt ein beschneites Pistenangebot gemäss Praxis der Regierung dann, wenn die beschneite Fläche gemessen am bestehenden Pistenangebot im Rahmen von ca. 5% liegt. Das vorliegende Beschneigungskonzept sieht in San Bernardino Flächenbeschneigungen im Umfang von 4 ha als Festsetzung sowie 11,2 ha als Vororientierung vor. Die Länge der bestehenden Pisten in San Bernardino beträgt gemäss dem Touristischen Inventar, Ausgabe 1993, insgesamt 39 km, was bei einer angenommenen Pistenbreite von 50 m ein aktuelles Pistenangebot von ca. 195 ha ergibt. Der Anteil der Beschneigungsfläche am bestehenden Pistenangebot in San Bernardino würde somit 7.8 % betragen. Eine differenzierte Betrachtung ergibt sich durch die Tatsache, dass eine Beschneigung der für die Skischulen benötigten Piste in Siedlungsnähe eingeschlossen ist. Im Vergleich zu anderen Regionen kann überdies geltend gemacht werden, dass die klimatischen sowie die topographischen Bedingungen im vorliegenden Fall ungünstig sind. Aufgrund dieser speziellen Situation kann im vorliegenden Fall eine Abweichung von dem in der Praxis entwickelten Richtwert in Erwägung gezogen werden.

Der **Pistenbeschneigung 1 (Festsetzung)** im erschlossenen Gebiet "Pian Cales" kommt gemäss Konzept erste Priorität zu. Sie umfasst eine Fläche von 4 ha und dient der Sicherstellung eines minimalen Pistenangebotes für die Skischulen. Ein grober Wasserversorgungsnachweis liegt vor. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist abzuklären, ob die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden können. Die Beschneigung des Flachmooses "Pian Cales" (Objekt Nr.1642) ist im Rahmen der Nutzungsplanung ausdrücklich zu untersagen. Unter diesen Vorbehalten kann die Pistenbeschneigung Nr.1 genehmigt werden.

Die **Pistenbeschneigungen 2-4** (Vororientierungen) innerhalb des Skigebietes "Confin" mit einer gesamthaften Beschneigungsfläche von 11.2 ha sind als ein zusammenhängendes Vorhaben zu betrachten. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieses Vorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 9 Umweltschutzgesetz (USG) unterliegt. Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichtes ist auch eine Vegetationskartierung vorzunehmen. Die Aufnahme dieses Vorhabens als Vororientierung in den Regionalen Richtplan kann genehmigt werden.

## **2. Teilrichtplan Verkehr**

Der Teilrichtplan Verkehr umfasst im Bereich des Oeffentlichen Verkehrs die Richtplanvorhaben "Konzept öffentlicher Regionalverkehr" und "Verlängerung Industriegleis Grono - Lostalio/ Cabbio". Der Bereich "Privatverkehr" umfasst die Richtplanvorhaben "Verbindung Valchiavenna", "Anschluss Mesocco", "Anschluss Cama", "Verkehrsmassnahmen in San Bernardino" und "Konzept Lärmschutzmassnahmen". Ferner enthält der Teilrichtplan Verkehr die Richtplanvorhaben "Helikopterflugfelder" und "Velowege".

### **2.1 Grundsätzliche Feststellungen**

Gemäss dem vom Volk am 7. März 1993 angenommenen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) wird das vom Kanton finanzierte Angebot der öffentlichen Strassen-transportdienste (PTT und Konzessionierte Transportunternehmen KTU) im über-regionalen und regionalen öffentlichen Verkehr - unter Mitwirkung der Region - von der Regierung bestimmt. Das regionale Richtplanvorhaben "öffentlicher Regionalverkehr" kann deshalb nicht als verbindliches Angebotskonzept für den Kanton verstanden werden. Damit sollen Wert und Nutzen des Richtplanvorhabens jedoch keineswegs in Frage gestellt werden. Die Region soll in der Tat Entwicklungsziele definieren und verfolgen. Das vorliegende Richtplanvorhaben ist auch deshalb von Bedeutung, weil es die Erwartungen der Region in bezug auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs deutlich macht.

Für den Bereich des "Privatverkehrs" können die Zuständigkeiten aufgrund der bestehenden Gesetzgebung ebenfalls nicht aufgehoben werden. So stehen in diesem Bereich beispielsweise die Festlegung der Dringlichkeit der Vorhaben und die Zuteilung der für deren Realisierung erforderlichen Mittel in der Kompetenz des Grossen Rates und der Regierung. Für diese Instanzen können von Trägern regionaler Richt-

planungen geäusserte Absichten nicht verbindlich sein. Sie entsprechen somit - aus der Sicht der Strassengesetzgebung - Empfehlungen und Absichtserklärungen der Region zuhanden des Kantons.

Aufgrund dieser finanzmässigen und spezialrechtlichen Ausgangslage legte die Regierung im Rahmen des erwähnten Grobprogrammes für die Ergänzung des Kantonalen Richtplanes die Zuständigkeit für die einzelnen Verkehrsbereiche fest. So sind das Gesamtverkehrskonzept, das Strassen- und das Schienennetz sowie besondere Verkehrsanlagen im einstufigen Verfahren direkt im Kantonalen Richtplan zu erarbeiten, wobei es den Regionen selbstverständlich zusteht, vorgängig im Rahmen der regionalen Richtplanung regionale Prioritäten und Konzepte im Sinne von Absichtserklärungen festzulegen. Obgenannte Sachbereiche, die Gegenstand der regionalen Richtplanung sind, können demzufolge von der Regierung nicht genehmigt werden. Sie werden jedoch als erstes Mitwirkungsergebnis im Sinne von Art.47 Abs.2 KRG zur Kenntnis genommen.

Die Festlegung des sonstigen Wegnetzes erfolgt demgegenüber im zweistufigen Verfahren. Dies bedeutet, dass diese Vorhaben durch die Regionen im Rahmen der regionalen Richtplanung erarbeitet und der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden können. Sie werden, soweit nötig, zu gegebener Zeit in den kantonalen Richtplan übernommen.

Ebenfalls im zweistufigen Verfahren erfolgt die Erarbeitung des öffentlichen Verkehrs, d.h. das Verkehrsnetz mit Umsteige- und Verknüpfungsorten sowie das Grund- und Zusatzangebot an Verkehrsleistungen. Aufgrund der besonderen Finanzkompetenz sowie der spezialrechtlichen Ausgangslage kann dieses regionale Richtplanvorhaben jedoch vorerst lediglich zur Kenntnis genommen werden. Die regierungsrätliche Genehmigung erfolgt erst nach Vorliegen des kantonalen Konzeptes bzw. nach Uebereinstimmung des regionalen Konzeptes mit dem Kantonalen Richtplan.

Auf die von der ORM eingereichte Genehmigungsvorlage bezogen bedeutet dies, dass die Richtplanvorhaben 14.511 "Konzept öffentlicher Regionalverkehr", 14.512 "Verlängerung Industriegleis Grono-Lostallo / Cabbio", die Richtplanvorhaben im Bereich Privatverkehr (14.521 - 14.525) von der Regierung lediglich zur Kenntnis genommen werden können. Einer eigentlichen Genehmigung zugänglich ist hingegen das Vorhaben Nr.14.551 "Velowege". Bezüglich des Richtplanvorhabens Nr. 14.541 "Helikopterflugfelder" gelten die Ausführungen unter Ziffer 2.9.

## 2.2 Richtplanvorhaben Nr. 14.511: Konzept öffentlicher Regionalverkehr

Das Richtplanvorhaben umfasst die Festsetzung eines Konzeptes für den öffentlichen Verkehr in der Region Mesolcina, das im wesentlichen von zwei Zielsetzungen ausgeht: Zum einen soll die äussere Erschliessung der Mesolcina mit öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt werden, und gleichzeitig soll eine gute innere Erschliessung in der Region gewährleistet sein. Diese Ziele der Verkehrsplanung entsprechen den übergeordneten Zielsetzungen des Kantons.

Das im Richtplanvorhaben definierte **Angebotskonzept** sieht neben der Basiserschliessung durch den öffentlichen Verkehr **Zusatzerschliessungen** auf verschiedenen Strecken vor, unter anderem ins Val Calanca, zusätzliche Fernkurse, Pendlerbusse nach Bellinzona, eine Busverbindung Grono - Roveredo sowie ein Skibusangebot nach San Bernardino. Der vorgesehene Ausbau ist in zwei Prioritätsstufen unterteilt. Aufgrund des defizitären Betriebes und der gegenwärtigen Sparpolitik sehen die PTT-Betriebe gegenwärtig allerdings eine Einschränkung der Leistungen vor, wo das Busangebot ungenügend benutzt wird, insbesondere an Wochenenden. Ein Ausbau des Angebotes an Postautoverbindungen setzt demzufolge voraus, dass die zusätzlichen Leistungen finanziell vom Kanton und den interessierten Gemeinden abgedeckt werden. Wie bereits unter Ziff.2.1 ausgeführt, wird gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) das vom Kanton finanzierte Angebot der öffentlichen Strassen-transportdienste (PTT und KTU) im überregionalen und regionalen öffentlichen Verkehr - unter Mitwirkung der Region - von der Regierung bestimmt. Das vorliegende regionale Richtplanvorhaben "öffentlicher Regionalverkehr" kann deshalb nicht als verbindliches Angebotskonzept für den Kanton verstanden werden. Im weiteren ist eine Abstimmung mit dem Verkehrskonzept der Region Bellinzona vorzunehmen.

Grono bildet einen wichtigen regionalen Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr. Das Konzept sieht den Bau eines neuen **Autobusterminals** durch die PTT, unter Federführung der Gemeinde Grono, vor. Von Seiten der PTT wird hierzu präzisiert, dass die PTT - Betriebe über keinen entsprechenden Finanzierungsplan verfügen.

Zur Ergänzung des Angebotes der Postautolinien sieht das regionale Konzept in den Orten Grono, Lostalio und Mesocco **Park and Ride-Anlagen** vor. Es handelt sich um eine konzeptionelle Festlegung, wobei die Standorte sowie die Art und Grösse der Anlagen nicht präzisiert sind. Eine Mitfinanzierung von P+R -Anlagen durch den Kanton kann erst im Rahmen eines konkreten Gesuches geprüft und beurteilt werden.



Mit diesen Einschränkungen kann das Richtplanvorhaben Nr. 14.511 im Sinne der in Ziff. 2.1 gemachten Ausführungen ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen von der Regierung zur Kenntnis genommen werden.

### **2.3 Richtplanvorhaben Nr. 14.512: Verlängerung Industriegleis Grono - Lostalloy/ Cabbioio**

Das Vorhaben bildet Bestandteil des Kantonalen Richtplanes 1982 (Richtplanvorhaben 14.05 "Industriegleise Castione -Grono -Lostallo / Cabbioio"). Das Teilstück Castione - Grono ist als Festsetzung eingestuft (RB Nr.2497 vom 3.9.1991, vom Bundesrat genehmigt am 2.3.1992). Der Raum der unteren Mesolcina ist prädestiniert und vorgesehen für eine gewisse Industrialisierung. Das Industriegleis dient dem Anschluss dieses Raumes an das Güterbahnnetz sowie der Erhöhung der Standortvoraussetzungen für Industrie- und Gewerbebetriebe in der Mesolcina. Für den Streckenabschnitt Grono -Lostallo / Cabbioio besteht nach wie vor die langfristige Absicht zum Weiterausbau des Gütergleises. Das vorliegende regionale Richtplanvorhaben stuft die Verlängerung des Industriegleises von Grono bis Lostallo / Cabbioio (in Übereinstimmung mit dem Kantonalen Richtplan) als Vororientierung ein. Der Ausbau bzw. die Aufrechterhaltung des Gütergleises mit dem Anschluss an regionale Industriezonen ist grundsätzlich zu begrüßen. Zur Sicherstellung der notwendigen Abstimmung wird der Region in diesem Zusammenhang die Ausarbeitung eines Richtplanvorhabens für regionale Industrie- und Gewerbebezonen empfohlen.

Der Situationsplan zeigt eine Linienführung, die ab Grono im wesentlichen entlang der N13, also auf der linken Flussseite verläuft. Mit dieser Linienführung ist ein direkter Bahnanschluss mit den Siedlungen von Lostallo und Cabbioio kaum realisierbar; ab Sorte soll deshalb auch eine Linienführung auf der rechten Flussseite geprüft werden. Die im Richtplanvorhaben aufgezeigte Linienführung steht in Konflikt mit verschiedenen Gebieten und Objekten des Natur- und Landschaftsschutzes:

- Auenvegetation bei Bosciul, Leggia (regionale Bedeutung gemäss Inventar)
- Standort einer äusserst seltenen Orchideenart in der Nähe von Norantola, Cama
- Von Bund und Kanton subventioniertes Weiherbiotop bei Rebolgin, Lostallo
- Auenobjekte von regionaler Bedeutung bei Tec Longh / Novena, bei Gravea / Corsetana / Pasque und bei Pondron, Lostallo

In bezug auf die Linienführung soll zum gegenwärtigen Zeitpunkt von zwei Varianten ausgegangen werden: Als erste Variante soll weiterhin die Linienführung auf dem bestehenden Trasse beibehalten werden, das zu diesem Zweck auch inskünftig freizuhalten ist. Als zweite Variante kommt das von der Region vorgeschlagene neue Trasse in Frage. Die Linienführung ist somit noch offen. Der Koordinationsstand Vororientierung ist aus diesem Grund richtig. Als Grundlage für die Wahl der Linienführung und deren räumlicher Festlegung ist die Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie erwünscht. Ziel ist vorderhand die raumplanerische Freihaltung der Trassen. Bis bezüglich der Grundsatzfragen der Realisierung und der Linienführung endgültige und genehmigte Beschlüsse vorliegen, müssen auf der Ebene der kommunalen Nutzungsplanungen sowohl ein Industriegleisverlauf auf der linken Seite der Moesa als auch ein Verlauf auf der rechten Seite der Moesa entlang dem Trasse der ehemaligen Rhätischen Bahn in Betracht gezogen werden. Es muss verhindert werden, dass die Linienführung durch Bauten und Anlagen präjudiziert wird.

Das regionale Richtplanvorhaben Nr.14.512 dient als Grundlage und Anregung für die Anpassung des Kantonalen Richtplanes. Das Richtplanvorhaben kann im Sinne der in Ziff. 2.1 gemachten Ausführungen ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen von der Regierung zur Kenntnis genommen werden. Die Region wird ersucht, die Linienführung des bisherigen Bahntrasses als weitere Variante in den Regionalen Richtplan aufzunehmen.

#### **2.4 Richtplanvorhaben Nr. 14.521: Verbindung zum Valchiavenna**

Das Richtplanvorhaben Nr.14.521 umfasst die Schaffung einer neuen Verbindung zum Valchiavenna, sei es als Autotunnel oder Bahnverbindung mit Autoverlad (Stufe Vororientierung). Das Vorhaben ist weder räumlich festgelegt noch näher präzisiert; gemäss Objektblatt (Ziff.1.3) ist keine weitere Bearbeitung durch die Region vorgesehen. Der Bedarf für diese Verbindung wird damit begründet, dass damit die vor allem aus Gründen der Kultur und Tradition erforderlichen, engeren Verbindungen zum Veltlin, den Bündner Südtälern und dem Oberengadin geschaffen werden.

Aus raumplanerischen Ueberlegungen ergeben sich durch eine direkte Querverbindung in den Raum Chiavenna und weiter zu den Bündner Südtälern zweifellos positive Effekte. Die vorliegenden Unterlagen machen allerdings keine weiteren Angaben über die Art der zu schaffenden Verbindung (Strasse oder Bahn), über den Bedarf, die Machbarkeit und über mögliche Auswirkungen. Eine neue **Strassenverbindung**, welche Mehrverkehr, u.a. auch beim Schwerverkehr, anziehen würde und ent-

sprechende Mehrimmissionen verursacht, wäre aus lufthygienischer Sicht höchst problematisch. Bereits im heutigen Zustand werden die Immissionsgrenzwerte in der Mesolcina deutlich überschritten. Eine **Bahnverbindung** könnte das öffentliche Verkehrsangebot im unteren Misox deutlich verbessern, positive Impulse für einen umweltfreundlichen (elektrischen) Betrieb des Gütergleises auslösen und auch dem Holzexport dienlich sein. Wesentliche Fragen sind zur Zeit noch offen. Das Richtplanvorhaben ist in der vorliegenden Form nicht beurteilbar. Der Realisierungszeitpunkt des Vorhabens kann denn auch nur als sehr langfristig bezeichnet werden. Von Seiten der Regierung wurde wiederholt - so auch gegenüber der ORM und der Pro Grigione Italiano in Verbindung mit der Antwort auf die Schriftliche Anfrage von Grossrat Fabrizio Keller (Protokoll Nr.129 vom 18. Januar 1994) - deutlich gemacht, dass das Vorhaben "Collegamento Valchiavenna" aus finanziellen Gründen kaum realisierbar ist. Bereits eine Machbarkeitsstudie erfordert die Mitwirkung des Bundes.

Aus Koordinationsgründen erscheint es dennoch zweckmässig, dieses Vorhaben, dessen Realisierung über den Richtplanhorizont hinausgeht, wenigstens als **Option** zu bezeichnen (Hinweis im Bericht zum Richtplan) Es kann nicht als eigentlicher Gegenstand des Richtplans bezeichnet werden, was bedeutet, dass es weder für die Gemeinden noch für die kantonalen Behörden im Sinne von Art. 9 RPG verbindlich ist. Das Richtplanvorhaben "Collegamento Valchiavenna" bildet somit nicht Gegenstand der regierungsrätlichen Kenntnisnahme und bildet kein Präjudiz für weitere Planungen.

## **2.5 Richtplanvorhaben Nr. 14.522: Anschluss Mesocco**

Mesocco verfügt heute über je einen Halbanschluss Nord und Süd. Das Richtplanvorhaben sieht den Ausbau des Anschlusses Süd als Vollanschluss vor (Stufe Festsetzung). Vorgesehen ist gleichzeitig eine Umgestaltung der bestehenden Parkierungsflächen sowie ein besserer Zugang derselben.

Die heutige Situation mit zwei Halbanschlüssen vermag aufgrund der engen und schwierigen Dorfdurchfahrt in Mesocco nicht zu befriedigen. Die Ergänzung des Halbanchlusses Süd zu einem Vollanschluss bezweckt eine bessere Erschliessung für den südlichen Teil des Dorfes Mesocco und damit verbunden eine Entlastung des Ortes vom Verkehr. Unmittelbar beim Halbanschluss Süd liegt zudem das Castello di Mesocco. Es ist dies die bedeutendste Burganlage Graubündens und eine der grössten Festen der Schweiz. Der Burghügel mitsamt der dazugehörigen ehemaligen Pfarrkirche S.Maria del Castello hat neben seinem hohen kulturellen Wert eine grosse

touristische Bedeutung. Mit dem Vollanschluss wird gleichzeitig die Erschliessung dieses Bereiches verbessert, was zur Minderung des Innerortsverkehrs beiträgt. Darüber hinaus weist die N13 lange Strecken mit wenig Anhaltmöglichkeiten auf. Eine Ergänzung des Anschlusses Süd ermöglicht einen kleinen Rastplatz mit entsprechenden Nebenanlagen. Damit verbunden ist eine wünschbare Aufwertung des Bereiches "Castello" in bezug auf die Zugänglichkeit und die Gestaltung der Parkierungsanlage. Entsprechende Abklärungen wurden von der Gemeinde Mesocco im Zusammenhang mit der laufenden Revision der Ortsplanung vorgenommen. Der bestehende Anschluss kann voraussichtlich relativ kostengünstig zu einem Vollanschluss ausgebaut werden. Die Zweckmässigkeit für das Richtplanvorhaben ist aufgrund dieser Situation gegeben.

Es handelt sich um einen sowohl landschaftlich (Landschaftsschutzzone) wie denkmalpflegerisch sehr sensiblen Bereich, dem mit einer sorgfältigen Gestaltung Rechnung zu tragen ist. Aus diesem Grund ist auf Stufe Ortsplanung die Ausarbeitung eines Generellen Gestaltungsplanes erforderlich. In bezug auf die Ausgestaltung des Anschlusses bleiben noch Einzelheiten zu regeln. Insbesondere müssen die notwendigen sicherheitspolizeilichen Bedingungen eingehalten werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die UVP-Pflicht anhand des Auflageprojektes abschliessend zu prüfen bleibt. Die Realisierung hängt ferner ab von der bundesrätlichen Genehmigung und von der Finanzierung durch den Bund. Das Vorhaben kann zu gegebener Zeit in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

Das regionale Richtplanvorhaben Nr. 14.522 dient als Grundlage und Anregung für die Anpassung des Kantonalen Richtplanes. Es kann im Sinne der in Ziff. 2.1 gemachten Ausführungen von der Regierung zur Kenntnis genommen werden.

## **2.6 Richtplanvorhaben Nr. 14.523: Anschluss Cama**

Das Vorhaben eines neuen Anschlusses an die N13 in Cama bildet Bestandteil des Kantonalen Richtplanes 1982 (Richtplanvorhaben 14.02 "Anschluss N13 Cama") auf Stufe Vororientierung. Das vorliegende regionale Richtplanvorhaben stuft einen zukünftigen Halbanschluss Süd als Zwischenergebnis, die spätere Ergänzung zu einem Vollanschluss als Vororientierung ein.

Zu prüfen ist die Bedeutung eines direkten Anschlusses an die N13 für die Besiedlung und die Verkehrserschliessung der mittleren Mesolcina sowie auf lokaler Ebene in bezug auf eine Verminderung des Durchgangsverkehrs in Grono, Leggia und Cama. Die

Region begründet den Bedarf für diesen Anschluss zudem mit der gemäss Gemeinderichtplan von Cama möglichen künftigen Industriezone von überkommunaler Bedeutung. Aufgrund der Besiedlung im Raum Cama sowie des Verkehrsaufkommens ist gegenwärtig der Bedarf für einen zusätzlichen Anschluss an die N13 nicht ausgewiesen. Eine zu schaffende regionale Industriezone erfordert ein regional abgestimmtes Siedlungskonzept, das auch auf die Industriegleiserschliessung (vgl. Richtplanvorhaben 14.512) abzustimmen ist. Der Region wird in diesem Zusammenhang die Ausarbeitung eines Konzeptes und Richtplanvorhabens für regionale Industrie- und Gewerbebezonen empfohlen. Die Voraussetzungen für die Festlegung und Realisierung einer regionalen Industriezone sind noch nicht gegeben. Unabhängig von diesem Bedarf kann die Zweckmässigkeit eines Anschlusses durch eine massgebliche Verbesserung des Komfortes, die Lage der Zufahrten sowie allenfalls einer Verbesserung der Sicherheit gegeben sein. Die Distanz von Cama zu den Anschlüssen Roveredo und Lostallo beträgt allerdings lediglich ca. 5 bzw. 6 km. Die Netzdichte der bestehenden Anschlüsse ist als genügend zu bewerten. Das Bedürfnis für einen neuen Anschluss ist somit zum heutigen Zeitpunkt noch ungewiss.

Der vorgesehene Standort des Anschlusses weist verschiedene offene Nutzungskonflikte auf. Es sind dies sowohl Konflikte mit gut geeignetem Landwirtschaftsgebiet als auch eine Beeinträchtigung des Flussufers der Moesa. Aus landschaftlicher und naturkundlicher Sicht ist auf die alten Fischzuchtweiher Roalta hinzuweisen, die im kantonalen Inventar als naturschutzwürdige Flächen von regionaler Bedeutung bezeichnet sind. Gemäss Plan ist ein ernsthafter Konflikt mit einem sehr schönen Quellgebiet zu erwarten, welches von der N13 umfahren worden ist. Insgesamt ist das Gebiet zwischen Al Pont und Norantola vielfältig strukturiert und landschaftlich noch relativ gut erhalten. Der Standort steht ferner offensichtlich in Konflikt mit dem regionalen Richtplanvorhaben Nr. 14.512 "Verlängerung Industriegleis Grono - Lostallo" (Stufe Vororientierung).

Im Sinne und nach Massgabe dieser Erwägungen und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen kann das Richtplanvorhaben Nr. 14.523 "Anschluss Cama" zur Kenntnis genommen werden.

## **2.7 Richtplanvorhaben Nr. 14.524: Verkehrsmassnahmen in San Bernardino**

Das Richtplanvorhaben umfasst eine Umfahrung und / oder andere Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme in San Bernardino. Es ist von der Region als Vororientierung eingestuft.

Im Objektblatt wird unter Ziff. 1.1.2 angeführt, dass es sich um ein Vorhaben von eher lokaler Bedeutung handelt, das demzufolge mittels der Ortsplanung und im Zusammenhang mit dem touristischen Entwicklungskonzept gelöst werden soll. Eine Umfahrung mit einer Aufwertung des Tourismusortes liege jedoch auch in regionalem Interesse.

San Bernardino verfügt über einen Vollanschluss an die N13, womit die regionalen Verbindungen sichergestellt sind. Eine Umfahrung ist demzufolge hauptsächlich von örtlichem Interesse. Sowohl aus raumplanerischer Sicht wie auch aus Gründen des Umweltschutzes sind Massnahmen zur Regelung der Verkehrsprobleme grundsätzlich positiv zu bewerten. Das Anliegen, den Ortskern von San Bernardino vom Verkehr zu entlasten, die Parkierung zu regeln und die Attraktivität des Tourismusortes zu verbessern, ist aus grundsätzlichen Ueberlegungen positiv zu bewerten. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass bauliche Massnahmen in San Bernardino seitens des Kantons auch längerfristig nicht vorgesehen sind. Im Objektblatt wird von der Region selbst darauf hingewiesen, dass eine Umfahrung gemäss dem Generellen Projekt von 1976 nicht möglich ist (vgl. Ziff. 1.1.1). Der Bedarfsnachweis für bauliche Massnahmen sowie die Abklärung der Zweckmässigkeit und der technischen Realisierbarkeit bedingen die Durchführung von entsprechenden Grundlagenstudien. Die Erarbeitung und Festlegung eines Verkehrskonzeptes für die Ortschaft San Bernardino und die Umsetzung in die Ortsplanung (insbesondere im Generellen Erschliessungsplan) hat durch die Gemeinde zu erfolgen. Die Möglichkeiten verkehrsorganisatorischer Massnahmen können auf der Grundlage eines Verkehrskonzeptes der Gemeinde näher geprüft werden.

Aufgrund dieser Ausführungen ist der Koordinationsstand Vororientierung angemessen. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.524 kann im Sinne der in Ziff. 2.1 gemachten Ausführungen ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen von der Regierung als Vororientierung zur Kenntnis genommen werden.

## **2.8 Richtplanvorhaben Nr. 14.525: Konzept Lärmschutzmassnahmen**

Das Vorhaben Lärmschutzmassnahmen bildet Bestandteil des Kantonalen Richtplanes 1982 (Richtplanvorhaben 14.03 "Lärmschutzmassnahmen entlang der N13"). Lärmschutzwände in Roveredo sind als Festsetzung, in Sorte/ Lostallo als Zwischenergebnis, die übrigen sind als Vororientierung eingestuft.

Das vorliegende regionale Richtplanvorhaben umfasst 4 verschiedene Typen von Lärmschutzmassnahmen, die als Festsetzung eingestuft werden:

- Variante A: Lärmschutzwände aus Holz, lärmabsorbierend
- Variante B: Trockenmauern, bewachsen, lärmabweisend
- Variante C: Erdwälle, teilweise lärmabsorbierend
- Variante D: Lärmschutzwände aus Holz, lärmabweisend

Die vorliegenden Ausführungen, die eine Abstimmung von Lärmschutzmassnahmen auf die charakteristischen Orts- und Landschaftsbilder der Mesolcina bezwecken, und das daraus resultierende Konzept für mögliche Lärmschutzmassnahmen sind sehr wertvoll. Sie können als Grundlage zur Realisierung von notwendigen Massnahmen via Strassenbauprojekte sowie als Grundlage zur Umsetzung im Rahmen von Nutzungsplanungen dienen. Es handelt sich dabei um ein Konzept, das keine örtliche Zuweisung eines bestimmten Lärmschutztyps umfasst. Die Festlegung von Massnahmen setzt zusätzlich ein räumliches Konzept mit Prioritäten voraus.

Für sanierungspflichtige, bestehende Strassen sind die Bestimmungen in Art. 19 ff der Lärmschutzverordnung (LSV) massgeblich. Im Sanierungsfall werden Lärmschutzmassnahmen im Rahmen von Sanierungsprogrammen getroffen. Die konkrete Ausgestaltung ist schliesslich im Rahmen von Projekten aufgrund der Lärmempfindlichkeitsstufen sowie des Lärmkatasters zu bestimmen.

Gemäss dem Programm 1991-1995 zur Ergänzung des kantonalen Richtplanes 1982 ist für das Richtplanvorhaben Lärmschutz ein einstufiges Verfahren, d.h. eine direkte Festlegung im Kantonalen Richtplan vorgesehen. Zudem ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die technische Ausgestaltung einzelner Projekte aufgrund der Rechtslage nicht Sache der Region sein kann. Den Regionen steht es hingegen selbstverständlich zu, vorgängig im Rahmen der regionalen Richtplanung regionale Prioritäten und Konzepte zur technischen Ausgestaltung vorzuschlagen. Das regionale Richt-

planvorhaben Nr.14.525 kann demzufolge von der Regierung als Mitwirkungsergebnis im Sinne von Art.47 Abs.2 KRG zur Kenntnis genommen werden.

### **2.9 Richtplanvorhaben Nr. 14.541: Helikopterflugfelder**

Das Richtplanvorhaben umfasst einerseits das bestehende Helikopterflugfeld in San Vittore (mit Koordinationsstand Festsetzung) und andererseits ein neu zu schaffendes Helikopterflugfeld in Cabbio-Lostallo (mit Koordinationsstand Zwischenergebnis).

Mit Beschluss Nr. 1672 vom 29. Juni 1992 hat die Regierung auf die Durchführung eines Richtplanverfahrens im Bereich "Zivilluffahrt" verzichtet (Ziff.3 der Erwägungen). Im Rahmen der "Kantonalen Studie Helikopterflugfelder und Gebirgslandeplätze" vom April 1992 / Februar 1993 wurde der Bedarf für neue Helikopterflugfelder nach Transportart und ihre räumliche Verteilung unter Berücksichtigung bereits bestehender Helikopterflugfelder im Kanton und in den Nachbarregionen eingehend abgeklärt. Das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement hat dazu ein breites Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Mit Beschluss Nr. 501 vom 1. März 1993 hat die Regierung die aus der Studie "Helikopterflugfelder und Gebirgslandeplätze" abgeleiteten Schlussfolgerungen in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen. Unter Ziffer 1 der Erwägungen hält die Regierung darin fest, dass der Flugplatz Samedan und die (bestehenden) Helikopterflugfelder Untervaz und San Vittore versorgungsmässig gut liegen und nicht bestritten sind. Ziffer 2 besagt, dass ein zusätzlicher Bedarf für Helikopterflugfelder in der Landschaft Davos, in der Surselva sowie in der Val Müstair ausgewiesen ist. Für weitere Flugfelder besteht kein Bedarf. Unter Ziffer 3 der Erwägungen des erwähnten Beschlusses hält die Regierung schliesslich fest, dass bei neuen und bestehenden Helikopterflugfeldern eine Mitbenutzung durch Drittunternehmen anzustreben ist.

Mit Beschluss Nr. 539 vom 9. März 1993 hat sich die Regierung bereits eingehend mit dem konkreten Gesuch der Heli Rezia AG betreffend der Erteilung der Bau- und Betriebsbewilligung für ein Helikopterflugfeld auf dem Gebiet der Gemeinde Lostallo befasst. Die Regierung stellt in diesem Beschluss fest, dass kein Bedarf für ein zusätzliches Helikopterflugfeld im Misox besteht und dass das Gesuch der Heli Rezia demnach von der Regierung aus grundsätzlichen Ueberlegungen nicht unterstützt werden könne. Der Heli Rezia AG soll jedoch nach Möglichkeit auf dem bestehenden Helikopterflugfeld in San Vittore zu einer angemessenen Entschädigung ein Mitbenutzungsrecht eingeräumt werden.



Wie bereits bei der formellen Prüfung (vgl. Abschnitt Ziffer 1 hievore) ausgeführt wurde, ist das Richtplanvorhaben Nr.14.541 "Helikopterflugfelder" im übrigen als nicht zustandegekommen zu betrachten, nachdem ihm bloss fünf (von neun) Gemeinden zugestimmt haben.

### **2.10 Richtplanvorhaben Nr. 14.551: Velowege**

Das regionale Richtplanvorhaben "Velowege" sieht eine durchgehende Veloverbindung von der Kantonsgrenze bis nach Mesocco vor. Es umfasst neben den als Auslage eingetragenen bestehenden Velorouten im mittlereren Abschnitt der Mesolcina von Oltra (Grono) bis Al Pont (Soazza) zur Ergänzung auf regionaler Ebene die Abschnitte von Oltra bis Roveredo (Stufe Festsetzung) - mit einer zusätzlichen Linienführung über Grono (Stufe Vororientierung) - sowie eine Ergänzung von Roveredo bis zur Kantonsgrenze (Stufe Festsetzung). Im oberen Talabschnitt ist zudem eine Ergänzung von Al Pont bis Mesocco (Stufe Festsetzung) vorgesehen.

Eine Festlegung von Veloweg-Routen aus regionaler Sicht ist raumplanerisch gesehen zweckmässig. Die Festlegung des Wegnetzes erfolgt, wie bereits erwähnt, im zweistufigen Verfahren. Dies bedeutet, dass diese Vorhaben durch die Regionen im Rahmen der regionalen Richtplanung erarbeitet und der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden können. Sie können - sofern sie nicht im Widerspruch mit Sachplanungen des Bundes und des Kantons stehen - zu gegebener Zeit auch in den Kantonalen Richtplan übernommen werden.

Das Tiefbauamt und das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement (BVFD) haben gestützt auf Art. 17 und 87 des kantonalen Strassengesetzes ein kantonales Radwegkonzept ausgearbeitet, das im Entwurf vorliegt. Dieses dient als Grundlage für die Ausrichtung von Beiträgen an Radweganlagen. Radwege können subventioniert werden, wenn die Sicherheit der Radfahrer verbessert und die Kantonsstrassen entlastet werden. Massgebend für die Aufnahme ins Subventions-Radwegnetz sind die aktuelle Belastung der Kantonsstrassen, Bevölkerungsdichte, Verteilung der Arbeitsplätze, Schulwege und Logiernächte. Die Zuständigkeit der Radwegplanung liegt allerdings nicht nur beim Kanton, sondern auch bei den Regionen und Gemeinden. Rechtsgrundlagen bilden insbesondere Art.3 Abs.3 RPG, Art.18, 19, 32 KRG und Art.19 KRVO. Wegen den unterschiedlichen Zielen und Aufgaben der Regionalen Richtpläne einerseits und des Kantonalen Radwegkonzeptes andererseits konnte nur ein kleiner Teil der Richtplan-Radwege ins kantonale Konzept übernommen werden.

In der Mesolcina werden die entsprechenden Schwellenwerte für die kantonale Subventionierung nur auf dem Abschnitt von der Kantonsgrenze bis Cama erfüllt.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Regierung mit Beschluss Nr. 2468 vom 24. September 1990 den Inventarplan des Wanderwegnetzes sowie die Richtlinien zur vorläufigen Regelung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege im Kanton Graubünden genehmigt hat. In der Folge hat das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement das inventarisierte Wanderwegnetz provisorisch ausgeschieden. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass dieses Wanderwegnetz sichergestellt bleiben muss. Die gemeinsame Beanspruchung von Wegen durch Zweiradfahrer und Wanderer ist fallweise zu prüfen. Konflikte können sich erstens durch eine starke Nutzungsintensität ergeben, sei dies durch Wanderer oder Velofahrer, zweitens aber auch durch die unterschiedlichen Ansprüche an die Ausgestaltung bei gemeinsam benutzten Weganlagen.

Es ist folglich eine Abstimmung dieser Planungsebenen sicherzustellen. Ziel und Aufgabe des Richtplanes im Bereich der Weganlagen besteht einerseits darin, das Wegnetz in bezug auf die Netzgestaltung abzustimmen. Im weiteren sind im Rahmen der Richtplanung auch die unterschiedlichen Funktionen bzw. Mehrfachnutzungen von Weganlagen zu koordinieren. Bei der Festlegung der Velowege sind in erster Linie die Bedürfnisse der Pendler und Schüler zu berücksichtigen, dies vor allem im Bereich der unteren Mesolcina. Für diesen spezifischen Zweck sind Wege mit befestigten, staubfreien Oberflächen, übersichtliche Weganlagen und eine möglichst direkte Linienführung erforderlich. Zum zweiten sind die Bedürfnisse der Radwanderer bzw. der Naherholung per Velo zu berücksichtigen. Diesbezüglich steht die Attraktivität sowie eine von stark belasteten Strassen getrennte Wegführung im Vordergrund. Ein Hartbelag ist zu diesem Zweck nicht erforderlich. Ein vollständiges und zusammenhängendes Radwanderwegnetz ist für die touristische Entwicklung der Mesolcina von grosser Bedeutung.

Im Abschnitt **Al Pont (Soazza) bis Mesocco** ist die Schaffung einer neuen Veloroute vorgesehen (Koordinationsstand Festsetzung). Eine Trennung des Veloverkehrs von der Kantonsstrasse ist aus Gründen der Sicherheit wie auch der Attraktivität dieser Strecke für den Radwanderer wünschenswert. Das Richtplanvorhaben sieht die Benutzung des ehemaligen RhB-Trasses als Veloroute vor. Dieses Trasse bildet gleichzeitig die wichtige Wanderwegverbindung "Sentiero della Valle". Eine kombinierte Nutzung als Velo- und Wanderweg ist auf dieser Strecke sowohl in bezug auf die Ausgestaltung wie auch wegen der ungenügenden Wegbreite (Konflikte mit Wanderern)

nicht möglich. Die Region geht im Richtplanvorhaben zudem von der nicht zutreffenden Annahme aus, dass auf dem Gemeindegebiet von Soazza im Rahmen eines forstlichen Projektes ein Belagseinbau vorgesehen sei. Die vorgesehene Linienführung des Veloweges und die Abstimmung mit dem Wanderweg ist deshalb zu überprüfen. Es kann im gegenwärtigen Zeitpunkt nur eine Genehmigung als Vororientierung in Betracht gezogen werden.

Im Abschnitt **Oltra (Grono) bis Roveredo** sieht der Regionale Richtplan eine regionale Verbindung entlang des linken Moesa-Ufers vor (Stufe Festsetzung). Zu diesem Zweck ist der Ausbau des heutigen Wanderweges vorgesehen. Der Bedarf ist aufgrund des kantonalen Radwegkonzeptes ausgewiesen. Dieser Abschnitt bildet ebenfalls Bestandteil der einzigen Talverbindung des Wanderwegnetzes. Es besteht somit ein Konflikt mit dem Wanderweg. Der für einen Ausbau als Veloweg notwendige Eingriff in die noch wenig berührte Landschaft am Hangfuss ist aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes problematisch. In der Nähe von Roveredo ist ausserdem ein Konflikt mit der geplanten Linienführung der N 13 zu erwarten. Die vorgesehene Linienführung ist aufgrund dieser Nutzungskonflikte ebenfalls zu überprüfen. Im selben Abschnitt (Oltra bis Roveredo) ist zudem im Richtplan eine neue Verbindung für den vorwiegend lokalen Veloverkehr entlang des alten Bahntrasses der RhB enthalten (Stufe Vororientierung). Im Radwegkonzept des BVFD vom November 1993 (Entwurf) ist in Übereinstimmung dazu ein neuer, subventionsberechtigter Radweg für Pendler und Schüler mit derselben Linienführung vorgesehen. Diese Neubaustrecke bedarf insbesondere noch der Abstimmung mit dem Industriegleis. Das Vorhaben der Region kann als Vororientierung genehmigt werden.

Im Abschnitt von **Roveredo bis zur Kantonsgrenze** sieht das regionale Richtplanvorhaben eine Verbindung auf der linken Seite der Moesa vor (Stufe Festsetzung). Das Kantonale Radwegkonzept (Entwurf) sieht einen neuen, subventionsberechtigten Radweg für Pendler und Schüler in diesem Abschnitt auf der rechten Seite der Moesa entlang dem RhB-Trasse vor. Der Bedarf für diesen Abschnitt ist ausgewiesen. Die im Regionalen Richtplan vorgesehene Linienführung verläuft, wie erwähnt, linksufrig der Moesa. Damit steht sie auch auf diesem Abschnitt in Konflikt mit der einzigen Talverbindung des Wanderwegnetzes. Der heutige Wanderweg führt ab Valasch bis zur Kantonsgrenze entlang einer Aue von nationaler Bedeutung. Ein Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Radweg und eine intensivierete Nutzung dieser Landschaft ist aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes problematisch. Auf der rechten Seite der Moesa bestehen alternative Möglichkeiten zur Linienführung. Nebst dem erwähnten RhB-Trasse können evtl. auch bestehende Meliorationswege

zu einer zweckmässigen Velowegverbindung ergänzt werden. Die Linienführung soll in erster Linie eine zweckmässige Verbindung zwischen den Siedlungen für die Bedürfnisse der Pendler- und Schüler und daneben für die Naherholung ergeben. Dabei soll auch San Vittore an das Velowegnetz angeschlossen werden können. Des Weiteren ist der Anschluss an der Grenze mit dem Kanton Tessin abzustimmen. Aufgrund dieser offenen Fragen bedarf die Linienführung zusätzlicher Abklärung und kann noch nicht festgelegt werden. Die Verbindung von Roveredo bis zur Kantonsgrenze kann demzufolge nicht als Festsetzung, jedoch als **Vororientierung** genehmigt werden.

Das Richtplanvorhaben Nr. 14.551 "Velowege" kann als Vororientierung genehmigt werden. Ausdrücklich vorzubehalten ist die notwendige Abstimmung mit dem Kantonalen Radwegkonzept sowie die Konfliktbereinigung mit dem inventarisierten Wanderwegnetz.

#### D.

### Zusammenarbeit mit dem Nachbarkanton und den Nachbarregionen

Der Kanton Tessin sowie die angrenzenden Regionen Calanca und Hinterrhein wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Die eingegangenen Stellungnahmen betreffen im wesentlichen folgende Punkte:

#### a) Kanton Tessin

In der Stellungnahme vom 7. April 1994 und der Ergänzung vom 25. April 1994 weist der Kanton Tessin in bezug auf das Richtplanvorhaben 14.512 "Verlängerung Industriegleis Grono -Lostallo -Cabbio" darauf hin, dass der Abschnitt Castione - Lumino im Kantonalen Richtplan Tessin als Festsetzung enthalten ist. Das Richtplanvorhaben 14.511 "Konzept öffentlicher Regionalverkehr" wird vom Kanton Tessin in bezug auf die Verkehrsknoten und den Fahrplankontakt positiv bewertet. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der insgesamt beschränkten Nachfrage eine Abstimmung und eine Konzentration der Angebote notwendig ist. Beim weiteren Vorgehen ist eine Koordination mit dem im Laufe des Jahres 1994 vorgesehenen Konzept des öffentlichen Verkehrs der Region Bellinzona anzustreben. Weiter soll als Hinweis dienen, dass eventuell ein Einbezug der Mesolcina in einen zukünftigen Tarifverbund für das Sopraceneri zweckmässig ist.

b) Region Val Calanca

Die Organizzazione Regionale della Calanca (ORC) weist in der Stellungnahme vom 26. Januar 1994 darauf hin, dass der Knotenpunkt Grono für die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zum Val Calanca von grosser Bedeutung ist. Das entsprechende Richtplanvorhaben der ORC befindet sich in Arbeit; es soll und kann das vorliegende Richtplanvorhaben der Mesolcina ergänzen.

c) Region Hinterrhein

Der Regionalplanungsverband Hinterrhein sieht in der Stellungnahme vom 2. November 1993 einen Koordinationsbedarf im Grenzraum der Mesolcina lediglich für die Bereiche Landschaft und Militär als gegeben.

E.

**Mitteilung des Beschlusses und Dokumentation der betroffenen Gemeinden und Stellen**

Gemäss Art. 9 RPG und Art. 53 Abs. 2 und 3 KRG ist der Richtplan behördenverbindlich. Demzufolge kommt einer lückenlosen Mitteilung des vorliegenden Beschlusses und insbesondere einer vollständigen Dokumentation der Gemeinden und betroffenen Stellen im Hinblick auf den Vollzug und die grundeigentümergebundene Umsetzung auf Ebene Nutzungsplanung eine grosse Bedeutung zu. Die Mitteilung des Beschlusses sowie die Dokumentation der Gemeinden und betroffenen Stellen basiert auf dem Prinzip der Betroffenheit. Es wird folgende Regelung getroffen:

- a) Die Mitteilung des vorliegenden Beschlusses erfolgt über die Ständekanzlei nach Massgabe Ziffer 15 des Dispositivs.
- b) Die Dokumentation der ORM, der kantonalen Amtsstellen sowie der übrigen Stellen erfolgt durch das Amt für Raumplanung gemäss Anhang II.
- c) Die Dokumentation der Gemeinden der Region Mesolcina erfolgt durch die Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) nach Massgabe von Anhang I. Die dadurch entstehenden Kosten sind beitragsberechtigt.

F.

**Uebnahme des Regionalen Richtplanes Mesolcina in den Kantonalen Richtplan**

Das Departement des Innern und der Volkswirtschaft wird beauftragt, die für kantonale Behörden als verbindlich erklärten Vorhaben des Richtplans, welche Gegenstand des Richtplans nach Art.8 RPG (Mindestinhalt) sind, zu gegebener Zeit in den kantonalen Richtplan zu überführen und dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Gestützt auf Art.53 Abs.1 KRG

**beschliesst die Regierung:**

1. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.301 "Skigebiet San Bernardino" wird im Sinne der Erwägungen und mit folgenden Vorbehalten und Hinweisen genehmigt und für kantonale Behörden als verbindlich erklärt:
  - a) Ein zusätzlicher Skilift im Gebiet "Pian Cales" wird mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis (anstatt Festsetzung) genehmigt.
  - b) Die Regierung behält sich in bezug auf die Abgrenzung des Skigebietes "Confin" allfällige Anpassungen bei der Genehmigung der nachfolgenden Nutzungsplanung vor. Die Genehmigung der Festsetzung einer neuen Beschäftigungsanlage im Bereich "Cantun de l'Ungheres" erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Bestimmungen bezüglich Gefahrenzonen eingehalten werden.
  - c) Die geplante Neuerschliessung "Alp Vigon" wird im Sinne der Erwägungen (Vorbehalt förmliche UVP; Rücksichtnahme auf Hochmoor Pian Casoletta; Vorbehalt allfälliger Rodungsbewilligungen) als Festsetzung genehmigt. Die Talabfahrten aus dem Gebiet "Alp Vigon" werden als Varianten mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis genehmigt.
  - d) Die geplante Neuerschliessung "Alpe de Mucia" wird nicht genehmigt. Für einen über den Richtplanhorizont hinausgehenden Bedarf kann die Neuerschliessung als Option (Hinweis im Bericht zum Richtplan) aufrechterhalten bleiben.

2. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.302 "Beschneungskonzept San Bernardino" wird im Sinne der Erwägungen (Vorbehalt der Einhaltung der Lärmgrenzwerte und der Erhaltung des Flachmoores "Pian Cales" bei der Beschneung Nr. 1) genehmigt.
3. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.511 "Konzept öffentlicher Regionalverkehr" wird im Sinne der Erwägungen und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen von der Regierung zur Kenntnis genommen.
4. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.512 "Verlängerung Industriegleis Grono - Lostallo/ Cabbio" wird im Sinne der Erwägungen und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen zur Kenntnis genommen.
5. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.521 "Verbindung zum Valchiavenna" wird im Sinne der Erwägungen als Option und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen zur Kenntnis genommen werden.
6. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.522 "Anschluss Mesocco" wird im Sinne der Erwägungen zur Kenntnis genommen.
7. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.523 "Anschluss Cama" wird im Sinne der Erwägungen und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen zur Kenntnis genommen.
8. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.524 "Verkehrsmassnahmen in San Bernardino" wird im Sinne der Erwägungen und ohne Präjudiz für nachfolgende kantonale Planungen zur Kenntnis genommen.
9. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.525 "Konzept Lärmschutzmassnahmen" wird im Sinne der Erwägungen zur Kenntnis genommen.
10. Das Richtplanvorhaben Nr. 14.541 "Helikopterflugfelder" wird mit der Feststellung zur Kenntnis genommen, dass es als nicht zustande gekommen betrachtet wird und dass es auch sonst nicht geeignet ist, kantonale Planungen und Beschlüsse zu präjudizieren.

11. Das Richtplanvorhaben Nr.14.551 "Velowege" wird im Sinne der Erwägungen (Vorbehalt der notwendigen Abstimmung mit dem kantonalen Radwegkonzept sowie der Konfliktbereinigung mit dem inventarisierten Wanderwegnetz) insgesamt als Vororientierung (statt teilweise Festsetzung) genehmigt.
12. Die Regierung gibt der Hoffnung und Erwartung Ausdruck, dass die Richtplanvorhaben der 2. Phase durch die ORM gemäss den Bedingungen und Auflagen der Subventionszusicherung vom 18.4.1994 zeitgerecht erarbeitet und zur Prüfung eingereicht werden. Der Region wird zudem die Ausarbeitung eines Richtplanvorhabens für regionale Industrie- und Gewerbegebiete empfohlen.
13. Die Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) wird ersucht, die Gemeinden der Region Mesolcina gemäss Anhang I zu dokumentieren (Objektblatt, Situationsplan, Erläuterungen).
14. Das Amt für Raumplanung wird beauftragt, die aufgrund des vorliegenden Beschlusses nötigen Kennzeichnungen in den Genehmigungsunterlagen anzubringen und für die Dokumentation gemäss Anhang II zu sorgen.
15. Mitteilung an die Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) z.H. Herrn R. Storni, Präsident, 6534 San Vittore, an das Sekretariat ORM, Ca' Rossa, 6537 Grono, an den Gemeindevorstand 6563 Mesocco, an den Gemeindevorstand 6562 Soazza, an den Gemeindevorstand 6558 Lostallo, an den Gemeindevorstand 6557 Cama, an den Gemeindevorstand 6556 Leggia, an den Gemeindevorstand 6538 Verdabbio, an den Gemeindevorstand 6537 Grono, an den Gemeindevorstand 6535 Roveredo, an den Gemeindevorstand 6534 San Vittore, an die Organizzazione Regionale della Calanca, Sekretariat, Ca' Rossa, 6537 Grono, an die Regionalplanung Hinterrhein, Sekretariat, Postfach 88, Rathaus, 7430 Thusis, an den Kanton Tessin, Standeskanzlei, 6500 Bellinzona, an das Bundesamt für Raumplanung, Eigerstrasse 65, 3003 Bern, an das Planungsbüro Huser Lang Werder AG, Tittwiesenstrasse 55, 7000 Chur, an das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement, an das Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement, an das Amt für Wirtschaft und Tourismus, an das Landwirtschaftsamt, an das Meliorations- und Vermessungsamt, an den Archäologischen Dienst, Postfach, Schloss, 7023 Haldenstein, an das Amt für Landschaftspflege und Naturschutz, an das Amt für Umweltschutz, an die Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, an die Fachstelle Öffentlicher Verkehr, an das Amt für Energie, an das Tiefbauamt, an das Forstinspektorat, an das Jagd- und Fischereinspektorat, an die Kreispostdirektion, Gürtelstrasse 11, 7000 Chur, an die Kreispostdirektion Bellinzona, an die Direktion der Rhätischen Bahn, an das EMD,



Abt. Raum und Umwelt, z.H. Herrn H. Stampfli, Bernastrasse 28, 3003 Bern,  
dreifach an das kantonale Amt für Raumplanung (samt Unterlagen), an die  
Standeskanzlei und dreifach an das Departement des Innern und der Volks-  
wirtschaft.



Namens der Regierung

Der Präsident:

L. Bärtsch

Der Kanzleidirektor:

Dr. Riesen

Beilagen:

- Verteiler (Anhang I und II)



## ANHANG II

## REGIONALER RICHTPLAN MESOLCINA 1.PHASE: GENEHMIGUNG

Dokumentation der kantonalen Amtstellen und sonstigen betroffenen Stellen, Kantone, Regionen und Gemeinden mit Situationsplan, Objektblatt und Bericht

RIP-Vorhaben	14.301	14.302	14.511	14.512	14.521	14.522	14.523	14.524	14.525	14.541	14.551
Betroffene Stelle											
Organizzazione Regionale della Mesolcina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Planungsbüro Huser Lang Werder AG	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Organizzazione Regionale della Calanca			1								
Regionalplanung Hinterrhein	1										1
Kanton Tessin			1	1							1
Bundesamt für Raumplanung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bau- Verkehrs- und Forstdepartement	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Erziehungs- Kultur- u. Umweltschutzdep.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Amt für Wirtschaft und Tourismus	1	1									
Landwirtschaftsamt	1			1	1	1	1			1	
Meliorations- und Vermessungsamt	1	1									1
Archäologischer Dienst						1					
Amt für Landschaftspflege und Naturschutz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Amt für Umweltschutz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fachstelle für Fuss- und Wanderwege	1										1
Fachstelle Öffentlicher Verkehr			1	1	1						
Amt für Energie	1	1									
Tiefbauamt					1	1	1	1	1	1	1
Forstinspektorat	1	1		1		1	1				1
Jagd- und Fischereinspektorat	1	1		1	1	1	1				1
Kreispostdirektion Chur			1								
Kreispostdirektion Bellinzona			1								
Direktion der Rhätischen Bahn			1	1							
EMD, Abt Raum und Umwelt	1										
Amt für Raumplanung	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Departement des Innern u. d. Volkswirtschaft	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Standeskanzlei	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1