



Amt für Raumplanung Graubünden
Ufficio cantonale di pianificazione dei Grigioni
Uffizi da planisaziun dal chantun Grischun

Grabenstrasse 1
CH-7001 Chur
Telefon +41 (0)81 257 23 23
Fax +41 (0)81 257 21 42
www.arp.gr.ch
E-Mail: info@arp.gr.ch

Richtplanung Graubünden

Koordinationsprotokoll

Intensiverholungsgebiet 10.FS.10

Basiserschliessung Skigebiet Zuoz

Berichtsergänzung vom 29. April 2004

1	Zusammenfassung	1
2	Einleitende Bemerkungen	1
3	Ausgangslage	1
3.1	Grundlagen und Verfahren	1
3.1.1	Raumplanung	1
3.1.2	Leitbild Zuoz • Verkehrskonzept	2
3.1.3	Wirtschaftsaktionsprogramm «La Plaiv»	2
3.1.4	Konzessionierungsverfahren	2
3.2	Skigebiet Zuoz	2
3.2.1	Geschichte	2
3.2.2	Heutige Situation	2
3.2.3	Handlungsbedarf im Skigebiet Zuoz	2
3.2.4	Realisierungszeitraum / Präjudizien	3
3.2.5	Projekt Sesselbahn Chastlatsch (Variante 7)	3
4	Koordinationsprotokoll 2004	4
4.1	Ablauf	4
4.2	Zusammensetzung der Begleitgruppe	4
4.3	Ablauf / Phasen	5
4.3.1	Erste Gesprächsrunde vom 21. Oktober 2003	5
4.3.2	Zweite Gesprächsrunde vom 9. Dezember 2003	5
4.3.3	Begehung vom 9. Januar 2004	5
4.3.4	Vierte Gesprächsrunde vom 20. Januar 2004	6
4.3.5	Vorstellung der Variante «Chastlatsch» beim BAV	6
4.3.6	Abklärung der UVP-Pflichtigkeit	6
4.3.7	Abklärung bezüglich dem Richtplanverfahren	7
4.3.8	Fünfte Gesprächsrunde vom 30. März 2004	7
5	Ergebnisse des Koordinationsprozesses	8
5.1	Übergeordnete Betrachtung	8
5.2	Betrachtung der Variante «Chastlatsch»	8
6	Interessenabwägung	8
6.1	Bedeutung und Entwicklung des Tourismus in den kommenden 20 Jahren	8
6.2	Berührte Sachinteressen und deren gesamtheitliche Abwägung	8
6.2.1	Allgemein	8
6.2.2	Natur und Landschaft	9
6.2.3	Verkehr	9
6.2.4	Siedlung	10
6.2.5	Konzept Skigebietserschliessung	10
6.2.6	Wirtschaftlichkeit	10
6.2.7	Übereinstimmung mit Planungsmitteln	11
6.2.8	Naturgefahren	11
7	Erkenntnisse für RIP 2000	11
8	Antrag und weiteres Vorgehen	12
8.1	Antrag	12
8.2	Weiteres Vorgehen	12
	Anhänge	13

1 ZUSAMMENFASSUNG

Das Skigebiet Zuoz hat einen erheblichen Erneuerungsbedarf. In erster Linie soll die Basiserschliessung neu konzipiert und gleichzeitig der Dorfkern von Zuoz verkehrsberuhigt werden. Zwischen diesen beiden Zielen besteht ein enger Zusammenhang. Gesamthaft standen ursprünglich sechs Erschliessungsvarianten zur Diskussion, nämlich vier Sesselbahnvarianten und zwei Strassenvarianten. Gestützt auf den im Jahr 2002 durchgeführten umfassenden Variantenvergleich und das Koordinationsverfahren fand die Sesselbahn-Variante «Champatsch optimiert» Aufnahme im kantonalen Richtplan (RIP 2000) und zwar als Zwischenergebnis.

Aufgrund der geänderten Eigentumsverhältnisse im Bereich der Talstation eröffnen sich Möglichkeiten für eine weitere Sesselbahn-Variante (Name: Chastlatsch), die in mancherlei Hinsicht der Variante «Champatsch optimiert» überlegen ist. Die bisherigen Abklärungen und Projektarbeiten an dieser neuen Variante fallen positiv aus, die Variante «Chastlatsch» soll die Variante «Champatsch optimiert» ablösen und die verschiedenen Planungsmittel (RIP 2000, RRIP OE, Nutzungsplanung Zuoz) können den geänderten Verhältnissen angepasst werden.

2 EINLEITENDE BEMERKUNGEN

Beim vorliegenden Ergänzungsbericht handelt es sich um eine zusammenfassende Würdigung der nach 2002 durchgeführten weiteren Abklärungen, Ergänzungen und der Koordinationstätigkeiten im Hinblick auf die neue Basiserschliessung des Skigebietes und die damit verbundene Anpassung des RIP 2000. Im wesentlichen handelt es sich dabei um Ergänzungen, die sich aufgrund der neu ausgearbeiteten Variante «Chastlatsch» ergeben.

Der Bericht gibt die Grundposition des Kantons (umfassend die Planungsträger Kanton, Region und Gemeinden) wieder, wobei abweichende Meinungen der Beteiligten transparent gemacht und dargestellt werden. Er ist zudem – zusammen mit dem Koordinationprotokoll – Auslöser für weitere Handlungen und/oder Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen (Gemeinde Zuoz, Gemeinden der Plaiv, Region Oberengadin, Kanton).

Sofern nicht ausdrücklich erwähnt, gelten die Ausführungen und Aussagen im Bericht vom 27. September 2002 nach wie vor. Der Aufbau des Berichtes wurde beibehalten, um die Orientierung und den Vergleich zu erleichtern.

3 AUSGANGSLAGE

3.1 Grundlagen und Verfahren

3.1.1 Raumplanung

Regionale Richtplanung
unverändert

Ortsplanung
Unverändert

RIP 2000

Der kantonale Richtplan Graubünden (RIP 2000) wurde von der Regierung am 19. November 2002 erlassen und am 19. September 2003 vom Bundesrat genehmigt. Der genehmigte kantonale Richtplan sieht im Raume Zuoz eine Erweiterung des Intensiverholungsgebietes (erschlossenes Skigebiet) ins Gebiet Champatsch vor (Zwischenergebnis). Im Prüfungsbericht zum Richtplan ist festgehalten, dass die Grundsatzentscheidungen über das Ausmass des Weiterausbaus des Skigebietes Zuoz über eine Richtplan-Anpassung erfolgen sollen.

3.1.2 Leitbild Zuoz • Verkehrskonzept

Das von der Gemeindeversammlung Zuoz am 4. September 2002 verabschiedete Verkehrskonzept sieht u.a. eine Verkehrsberuhigung durch Verkehrsverlagerung und Aufhebung von Parkplätzen im Dorfzentrum vor.

Das Verkehrskonzept befindet sich zurzeit in der Umsetzung. Entsprechende Planungsarbeiten wurden vergeben für die „Kleine Umfahrung“, die Parkierung am Rande des Dorfzentrums, die Parkierung im Bereich Mareg. Der Bau der Parkplätze in Plagnoula wurde im Herbst begonnen. Nach seiner Fertigstellung im Frühsommer werden die Plätze beim Gemeinde- und Schulhaus aufgehoben.

Was noch fehlt ist der neue Zubringer ins Skigebiet, um so das Dorfzentrum zusätzlich vom Durchgangs- und Suchverkehr entlasten zu können.

3.1.3 Wirtschaftsaktionsprogramm «La Plaiv» unverändert

3.1.4 Konzessionierungsverfahren

Das beim Bundesamt für Verkehr (BAV) im Februar 2001 eingereichte Konzessionsgesuch für eine Sesselbahn Champatsch wurde mit Schreiben der Sessel- und Skilifte Zuoz AG vom 28. Januar 2003 wieder zurückgezogen. Das BAV bestätigte den Rückzug mit Schreiben vom 30. Januar 2003 an alle Interessierten.

3.2 Skigebiet Zuoz

3.2.1 Geschichte unverändert

3.2.2 Heutige Situation unverändert

3.2.3 Handlungsbedarf im Skigebiet Zuoz

Allgemein
unverändert

Erschliessungskonzept
unverändert

Neuer Zubringer (1. Etappe)

Zur Zeit erfolgt der Zugang ins Skigebiet über die bestehenden Skilifte Survih und Albanas. Um die Talstationen im Dorf stehen noch ca. 80 Parkplätze zur Verfügung. Diese Parkplätze sind an verschiedenen Stellen in Gehdistanz zur Talstation verteilt und teilweise längerfristig nicht gesichert. Die Zufahrt

zu diesen Parkplätzen führt durch den Dorfkern von Zuoz. Um die im Leitbild und Verkehrskonzept formulierten Zielsetzungen (vgl. 3.1.2 Leitbild Zuoz • Verkehrskonzept) zu erfüllen, ist ein neuer Zubringer ins Skigebiet – insbesondere in den Raum Pizzet – unumgänglich. Als neue Basiserschliessung standen ursprünglich sechs Varianten zur Diskussion (vgl. Ziffer 5.2 Bericht vom 27.09.02). Nach der Evaluation und der vorgenommenen Interessenabwägung unter diesen Varianten verblieb noch die aus der Variante «Champatsch» hervorgegangene Variante «Champatsch optimiert». Aufgrund geänderter Eigentumsverhältnisse im Bereich der möglichen Standorte für eine Talstation, ergibt sich eine neue Variante für die Zubringerbahn. Diese Chance haben die Beteiligten genutzt und die Variante 7 ausgearbeitet.

Hinsichtlich der weiteren Ausbautappen ergeben sich gegenüber dem Bericht vom September 2002 keine Änderungen, insbesondere ist die Erschliessung des Gebietes Viroula für die nächsten zehn Jahre kein Thema. Der neue Zubringer schafft kein Präjudiz in Bezug auf eine Erschliessung ins Gebiet Viroula. Parallel zur neuen Basiserschliessung (neuer Zubringer) soll der Skilift Pizzet durch eine 3-er Sesselbahn ersetzt werden.

3.2.4 Realisierungszeitraum / Präjudizien keine Änderungen

3.2.5 Projekt Sesselbahn Chastlatsch (Variante 7)

Mit der neuen Sesselbahn Chastlatsch werden die Verbesserung der Erschliessung des bestehenden Skigebietes, die Schaffung der erforderlichen Parkplätze sowie die Entlastung des Dorfkerns von Zuoz vom motorisierten Zubringerverkehr angestrebt. Neben der Sesselbahn umfasst das Projekt weiter noch einen Parkplatz bei der Talstation und zwar unterhalb der alten Kantonsstrasse, eine neue Abfahrtspiste zur Talstation sowie eine Beschneiungsanlage.

Geplant ist eine 4er-Sesselbahn mit einer Länge von ca. 900 m und einer Stundenkapazität von 1'200 bis 1'500 Personen. Es handelt sich dabei um eine Anlage mit fixen Klemmen, d.h. fest installierten Sesseln. Die Wahl dieses Anlagentyps ist u.a. bedingt durch die Steilheit der Anlage in unmittelbarer Nähe der Talstation, weil die Castellstrasse überspannt werden muss. Die Talstation ist oberhalb der alten Kantonsstrasse zwischen Friedhof und Wohnzone Crasta, vorgesehen; die Bergstation befindet sich schräg oberhalb der Talstation des Skiliftes Pizzet. Dort ist auch der Sammel- und Anfängerplatz der Skischule geplant. Die Abfahrt zur Talstation eignet sich auch als Beschäftigungspiste für Jugendliche und die Skischule (Rote Piste). Der geplante Parkplatz bei der Talstation soll Platz für ca. 200 Motorfahrzeuge bieten. Die Zufahrt zum Parkplatz dient gleichzeitig auch der Erschliessung des Quartierplangebietes Curtin Plavaunt. Damit wird eine Erschliessung des Zuozer Skigebietes ab der alten Kantonsstrasse ermöglicht und der motorisierte Verkehr durch den Dorfkern und die engen Gassen entfällt.

Im Sommer ist die Sesselbahn nicht in Betrieb. Die Sessel werden während dieser Zeit abmontiert.

4 KOORDINATIONSprotokoll 2004

4.1 Ablauf

Das Koordinationsprotokoll 2004 (KoPro'04) stellt eine Ergänzung des KoPro vom Juni 2002 (KoPro'02) dar und widerspiegelt die Weiterentwicklung des Projektes, insbesondere die Beurteilung von Variante 7 «Chastlatsch». Ziel und Verbindlichkeit bleiben unverändert.

Das Koordinationsprotokoll wurde anlässlich von vier Gesprächsrunden/Arbeitssitzungen/Begehung ausgearbeitet. Es zeigt das Ergebnis der raumplanerischen Abstimmung zwischen der potentiellen Nutzung als Wintersportgebiet und Ansprüchen von Natur und Landschaft. Eine fünfte Gesprächsrunde diente der Bereinigung dieses Berichtes.

4.2 Zusammensetzung der Begleitgruppe

Die eingesetzte Begleitgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Kanton, Gemeinde sowie von Organisationen und privaten Unternehmen. Im Einzelnen sind dies:

- Bundesamt für Verkehr
- Bundesamt für Wald und Landschaft
- Bundesamt für Raumentwicklung
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Jagd- und Fischerei
- Amt für Landwirtschaft, Strukturverbesserungen und Vermessung
- Amt für Wirtschaft und Tourismus
- Amt für Wald
- Tiefbauamt
- Amt für Raumplanung
- Amt für Kultur, Archäologischer Dienst
- Gemeinde Zuoz, Gemeindepräsident
- Ortsplaner
- Region Oberengadin, Kreispräsident
- Sessel- und Skilifte Zuoz AG, Zuoz
- Förderverein Sessel- und Skilifte Zuoz AG
- Umweltschutzorganisationen (Pro Natura)

Die aus Mitgliedern der Begleitgruppe gebildete Kerngruppe setzt sich wie folgt zusammen:

- Gemeinde Zuoz, Gemeindepräsident
- Sessel- und Skilifte Zuoz AG, Zuoz
- Amt für Raumplanung
- Umweltschutzorganisationen (Pro Natura).

4.3 Ablauf / Phasen

4.3.1 Erste Gesprächsrunde vom 21. Oktober 2003

Die erste Gesprächsrunde diente hauptsächlich dazu, die neue Erschliessungsvariante (Variante 7, damals noch als «Variante Crasta» bezeichnet) vorzustellen und das Vorgehen zu bestimmen sowie die Aufgabenverteilung vorzunehmen. Dabei zeigte sich, dass die Variante 7 einige der grundsätzlichen Probleme der Variante «Champatsch» (Wald, Längenprofil der Piste, Talstation ausserhalb des Siedlungsgebietes, Gewässerraum) zu lösen vermag.

4.3.2 Zweite Gesprächsrunde vom 9. Dezember 2003

Die zweite Gesprächsrunde diente dem Informationsaustausch (Feedback Bundesverwaltung, USO, Förderverein und Gemeinde) sowie der Terminplanung.

Weitere Ergebnisse dieser Gesprächsrunde sind:

- Die Variante «Crasta» wird in Variante «Chastlatsch» umbenannt. Damit soll eine Verwechslungsgefahr mit dem bestehenden Skilift Crasta vermieden werden.
- Der Inhalt des Koordinationsprotokolls wird beraten und soweit erforderlich angepasst.
- Der erstellte Verfahrensplan gilt als Leitlinie für die weitere Bearbeitung und der Terminplan wird laufend überprüft.
- Die Region passt zu gegebenem Zeitpunkt gestützt auf einen Auslöser durch den Kanton (z.B. Anhörung oder Auflage zum RIP2000) in einem einfachen Verfahren den regionalen Richtplan an.
- Grundsätze zur Informationspolitik
- weiteres Vorgehen.

4.3.3 Begehung vom 9. Januar 2004

Die dritte «Gesprächsrunde» diente der Optimierung der Variante «Chastlatsch» und fand in Form einer Ortsbegehung statt. Dabei wurde die vorgesehene Linienführung der Sesselbahnanlage im Gelände verpflockt. Die wichtigsten Ergebnisse der Begehung sind:

- Es kommt nur eine gerade Linienführung in Frage. Bei einer geknickten Linienführung sind grosse Bauwerke notwendig, die landschaftlich stark störend wirken.
- Der Sicherheitsbereich beträgt beidseits der Bahnachse je 6 m (Breite total 12 m).
- Die Linienführung wird in Abstimmung mit anderen Ansprüchen so optimiert, dass möglichst wenige Bauten überspannt werden. Im Ergebnis wird das Reservoir und eine Teil der Terrasse beim Restaurant Talstation Pizzet überspannt.
- Im Bereich der Hügelkuppe Chastlatsch und in deren nordöstlich abfallenden Böschung sind archäologisch bedeutende Befunde zu erwarten. Diese Bereiche der archäologischen Schutzzone sind möglichst nicht zu tangieren.
- Die bestehende Lärchengruppe Chastlatsch soll möglichst geschont werden (minimaler Rodungseingriff als Zielsetzung) und für die Piste im Bereich des Legföhrenbestandes ist ein formelles Rodungsgesuch erforderlich.
- Von den Legföhren bis zum untersten Teil der ehemaligen Ackerbauer-rassen sind Trockenstandorte zu erwarten.

- Die in der roten Gefahrenzone stehenden Masten müssen verstärkt gebaut werden.
- Die im unteren Abschnitt der Pistenführung bestehenden Trockenmauern sollten nicht entfernt werden. Sie können durch intensive Beschneidung geschützt werden.
- Für die Pistenführung im Bereich der Castellstrasse sind noch verschiedene Varianten denkbar (Unterführung, Wintersperrung der Strasse). Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Detailprojektierung.
- Die Talstation ist im Bereich der bestehenden Garagen Hotel Concordia zu platzieren.
- Die Parkieranlage unterhalb der alten Kantonsstrasse soll ca. 200 Parkplätze umfassen. Die genaue Anzahl wird mit der Detailprojektierung festgelegt. Die Parkierung kann auch bei Veranstaltungen im Dorf genutzt werden (Synergie). Die weitere Planung erfolgt zusammen mit dem vorgesehenen Quartierplan unter Einbezug des Tiefbauamtes.
- Die Piste soll flächenhaft beschneit werden.
- Eine Sommernutzung der Sesselbahn ist nicht vorgesehen.

Das weitere Vorgehen wird festgelegt.

4.3.4 Vierte Gesprächsrunde vom 20. Januar 2004

Die vierte Gesprächsrunde diente dem Informationsaustausch (Feedback Förderverein, Verwaltung und USO) sowie dem Grundsatzentscheid betreffend Linienführung.

Die vorgeschlagene Linienführung wird von allen Beteiligten unterstützt und grundsätzlich als machbar angesehen. Das Vorhaben kann aufgrund dieser Linienführung detailliert weitergeplant werden.

Der Schlussbericht wird unter Federführung des Amtes für Raumplanung und der Mitwirkung der Gemeinde Zuoz mit der Variante «Chastlatsch» ergänzt. Diese Unterlage bildet die Grundlage für die Anpassung des kantonalen Richtplanes (Richtplan-Anpassung).

Es wird das weitere Vorgehen festgelegt und das Koordinationsprotokoll überarbeitet und ergänzt.

4.3.5 Vorstellung der Variante «Chastlatsch» beim BAV

Am 28. Januar 2004 stellte eine Delegation aus Gemeinde, Unternehmung und Kanton die Variante «Chastlatsch» dem BAV vor. Ziel dieser Vorstellung war die Thematisierung einzelner Fragen (z.B. Rodung oder Niederhalteservitut, UVP-Pflichtigkeit usw.) sowie eine grobe Beurteilung der Variante und die Besprechung des Vorgehens in Bezug auf das Konzessionsverfahren. Seitens des BAV werden zur Variante «Chastlatsch» keine grundsätzlichen no-goes geäußert. Die Ergebnisse dieser Besprechung fliessen in die laufende Planung und Projektierung und es wurde vereinbart, die Abklärung der UVB-Pflichtigkeit schriftlich auszulösen.

4.3.6 Abklärung der UVP-Pflichtigkeit

Mit Schreiben vom 5. Februar 2004 des ARP wurde gestützt auf das Treffen mit dem BAV die Frage nach der UVP-Pflichtigkeit der Variante «Chastlatsch» gestellt. Dem Schreiben wurde die Stellungnahme des ANU zu dieser Frage beigelegt. Mit Schreiben vom 11. März 2004 teilt das BAV mit, dass es sich bei der Variante «Chastlatsch» um keine UVP-pflichtige Anlage handelt, da sich diese nicht in einer eigenständigen Geländeeckammer befinde.

4.3.7 Abklärung bezüglich dem Richtplanverfahren

Bezüglich des übergeordneten räumlichen Konzeptes der Basiserschliessung Zuoz handelt es sich bei der Variante «Chastlatsch» um keine grundsätzlich andere Konzeption wie bei der Variante «Champatsch optimiert». Zur letzteren wurde bereits im Sommer 2001 ein Mitwirkungsverfahren nach Art. 4 des eidg. Raumplanungsgesetzes durchgeführt. Es stellt sich deshalb die Frage nach dem Richtplanverfahren für die Richtplan-Anpassung bei der Variante «Chastlatsch». Mit Schreiben vom 11. Februar 2004 wurde dem Bundesamt für Raumentwicklung (are) die Frage gestellt, ob aus Sicht des are ein Anhörungsverfahren der betroffenen Stellen und interessierten Kreise ausreichend ist oder ob eine gesamtkantonale öffentliche Auflage stattfinden soll.

In der Beantwortung der Frage kommt das are auch zum Schluss, dass es sich bei der vorgesehen Richtplanänderung nicht um eine grundlegende Änderung der räumlichen Konzeption handelt, sondern um eine Änderung der Linienführung der Zubringeranlage, welche von lokaler, allenfalls von regionaler Bedeutung ist. Eine öffentliche Bekanntmachung könnte sich deshalb im vorliegenden Fall auf die betroffenen Gemeinden (Region), die Planungsträger und Interessenverbände beschränken.

4.3.8 Fünfte Gesprächsrunde vom 30. März 2004

Die fünfte «Gesprächsrunde» diente dazu, die Mitglieder der Begleitgruppe auf den aktuellen Stand der Projektierung und der Abklärungen zu bringen:

- Die Finanzierung der weiteren Projekt-Arbeiten wurde durch die vier Plaiv-Gemeinden per Ende März 2004 sichergestellt.
- Anhand eines Planentwurfes wurde über die nötigen Rodungen orientiert. Die zuständige Fachstelle gab Empfehlungen zur Ausgestaltung der nötigen Grundlagen ab. Der Rodungsvorbescheid wird aufgrund der aktualisierten Grundlagen durch das ARP ausgelöst.
- Es wurde ein 1. Entwurf der Wintersportzone der Ortsplanung vorgestellt und diskutiert. Bezüglich organisatorischer Massnahmen für die Parkierung wird auf bereits funktionierende Beispiele hingewiesen.
- Der Unternehmensplan für die nächsten 10 wurde skizziert:
Phase 1: Gleichzeitig zum neuen Zubringer «Chastlatsch» ist der Ersatz des Pizet-Lifts durch eine 3-er Sesselbahn vorgesehen. Die Erstellung dieser zwei neuen Anlagen kann als «eine Einheit» betrachtet werden.
Phase 2: Entweder soll eine Beschäftigungsanlage vom Gebiet «Chamanna Munt» ins Gebiet «Som Muntatsch» erstellt werden oder es soll der Albanas-Lift ersetzt werden. Von diesen zwei Varianten soll eine realisiert werden, falls die nötigen Mittel dazu erwirtschaftet werden können.
- Seitens der USO wurde die Bedeutung hervorgehoben, dass aus den Richtplan-Unterlagen unmissverständlich hervorgehe, dass mit dem neuen Zubringer kein Präjudiz für die Erschliessung der Val Viroula geschaffen werde. Dies wurde seitens der Gemeinde Zuoz bestätigt.
- Die Begleitgruppe wurde über den Stand der Abklärungen in Bezug auf die UVP-Pflichtigkeit orientiert (siehe Kapitel 4.3.6).
- Die Begleitgruppe wurde über den Stand der Abklärungen in Bezug auf das Richtplanverfahren orientiert (siehe Kapitel 4.3.7). Es wurde vereinbart, dass ein Anhörungsverfahren durchgeführt wird. Angehört werden die Stellen der Begleitgruppe, die Gemeinden der Plaiv sowie der Kreis.
- Die Begleitgruppe wurde anhand eines neuen Verfahrensschemas über das weitere Vorgehen und die Terminplanung orientiert.
- weiteres Vorgehen zum vorliegenden Bericht.
- Zum Zeitpunkt der Anhörung soll eine Medienmitteilung erfolgen. Vorbereitung durch das ARP, Bereinigung in der Kerngruppe.

5 ERGEBNISSE DES KOORDINATIONSPROZESSES

5.1 Übergeordnete Betrachtung unverändert

5.2 Betrachtung der Variante «Chastlatsch»

Bei der Variante «Chastlatsch» erfolgt die Erschliessung des Skigebietes aus dem Raum zwischen Friedhof und Wohnzone Crasta. Die Talstation der Sesselbahn befindet sich oberhalb der alten Kantonsstrasse, direkt neben den Garagen des Hotels Concordia. Verkehrstechnisch liegt die Talstation zweckmässig. Die Parkierung ist unterhalb der alten Kantonsstrasse vorgesehen. Die Zufahrt zum Parkplatz muss neu erstellt werden und erfolgt direkt von der Kantonsstrasse aus. Sie dient auch der Erschliessung des Quartierplangebietes Plavaunt.

Das kommunale Verkehrskonzept, mit dem Ziel eines verkehrsberuhigten Dorfkerns, wird durch diese Variante unterstützt. Die Anbindung an den Orts- und Regionalbus ist gegeben, es können bestehende Haltestellen genutzt werden. Die Anbindung an die RhB erfolgt mittels dem bestehenden Fussweg mit einer Gehzeit ca. 7 bis 10 Minuten.

Die Bergstation befindet sich oberhalb der Talstation Skilift Pizzet. Die Basiserschliessung führt ins eigentliche Zentrum gemäss Skigebietskonzept. Es können sowohl die Bedürfnisse der Skischule als auch der Anfänger (Fun-Park) abgedeckt werden. Die Rückführung der Skifahrer an den Ausgangspunkt ist möglich und die Talabfahrt kann zudem als Beschäftigungspiste genutzt werden. Sowohl Sesselbahn als auch Talabfahrt tangieren Waldareal im Umfang von ca. 1'500 m².

Die Variante Chastlatsch gerät nicht in prinzipiellem Konflikt mit der Siedlungserweiterung oder dem Ortsbildschutz. Im Sommer werden die Sessel der Sesselbahn abmontiert.

Diese Variante «Chastlatsch» wird einvernehmlich als gute Variante beurteilt, die viele Probleme der „alten“ Variante Champatsch löst.

6 INTERESSENABWÄGUNG

6.1 Bedeutung und Entwicklung des Tourismus in den kommenden 20 Jahren unverändert

6.2 Berührte Sachinteressen und deren gesamtheitliche Abwägung

6.2.1 Allgemein

Die geplante Skigebietserschliessung berührt eine Vielzahl von Sachinteressen. Die relevanten Kriterien wurden durch die Koordinationsgruppe (vgl. Ziff. 4.2, Bericht vom 27. September 2002) festgelegt und bilden massgeblichen Bestandteil der tabellarischen Bewertung (Koordinationsprotokoll) der Erschliessungsvariante «Chastlatsch». Die wichtigsten Kriterien sind:

- Natur und Landschaft
 - schützenswerte Biotope
 - Landschaft/Geotope

- Oberflächengewässer/Quellen/Grundwasser
- Wald
- Verkehr
 - Anbindung öffentlicher Verkehr
 - Anbindung motorisierter Privatverkehr
 - Parkierungskonzept
 - Verkehrsberuhigung Dorfkern
- Siedlung
 - Siedlungsanbindung
 - inneres Ortsbild
 - äusseres Ortsbild
- Konzept Skigebietserschliessung
 - Einbindung ins Ausbaukonzept
 - Talstation/Bergstation
 - Kapazitätsabstimmung
 - Pisten (Verlauf, Funktion, Qualität)
- Wirtschaftlichkeit
 - Investitionskosten
 - Betriebskosten
- Übereinstimmung mit Planungsmitteln
 - RIP 2000
 - RRIP OE
 - NUP (OP Zuoz)
- Naturgefahren
 - Talstation, Bergstation
 - Bahnanlage, Strasse
 - Pisten.

6.2.2 Natur und Landschaft

Die Variante «Chastlatsch» beansprucht – wie auch die Variante «Champatsch optimiert» – Waldareal und beeinträchtigt vermutlich schützenswerte Biotope (Trockenstandorte). Hingegen werden im Vergleich mit «Champatsch optimiert» keine Oberflächengewässer tangiert. Es sind sowohl für die Sesselbahn als auch die Talabfahrt nur geringfügige Geländeanpassungen zu erwarten. In dieser Hinsicht schneidet die Variante «Chastlatsch» gegenüber der Variante «Champatsch optimiert» wesentlich besser ab.

6.2.3 Verkehr

Hinsichtlich Verkehr sind die beiden Varianten «Chastlatsch» und «Champatsch» gut geeignet mit einem Plus zugunsten der Variante «Chastlatsch». Die Zielsetzung eines verkehrsberuhigten Dorfkerns wird mit dieser Variante am ehesten erreicht. Die Parkierung lässt sich bei beiden Varianten lösen und die Varianten ermöglichen allenfalls gewisse Synergien (Benutzung im Sommer), wobei die Variante «Chastlatsch» in dieser Hinsicht eher besser abschneidet, da die Parkplätze näher beim Dorfzentrum von Zuoz gelegen sind.

Der PP-Standort zwischen alter Kantonsstrasse und RhB-Linie ist topographisch nicht ganz unproblematisch (Verbindung Talstation–PP, steiles Gelände). Weitere Aussagen sind erst aufgrund eines konkreten Projektes möglich. Die Erschliessung ab der alten Kantonsstrasse ist machbar. Die von den Parkieranlagen ausgehenden Belastungen können aufgrund der unterschiedlichen Datenlage bei den einzelnen Varianten nicht miteinander verglichen werden, sie dürften aber bei den beiden Varianten «Chastlatsch» und «Champatsch optimiert» ähnlich sein.

Bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr durch die Bahn schneidet die Variante «Chastlatsch» bedingt durch die grössere Nähe zum Bahnhof deutlich besser ab als die Variante «Champatsch optimiert». Es besteht ein Gehweg zum Bahnhof (Gehzeit 7 – 10 Minuten).

Bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Busverkehr liegt eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe der Talstation.

6.2.4 Siedlung

Im Gegensatz zur Talstation der Variante «Champatsch optimiert» liegt bei der Talstation der Variante «Chastlatsch» keine Portalsituation vor. Die Talstation «Chastlatsch» liegt direkt angrenzend an einen durch die Gefahrensituation bedingten Siedlungsrand innerhalb des Siedlungsgebietes von Zuoz. Aus Distanz betrachtet, wird die Talstation der Variante «Chastlatsch» bezüglich des Ortsbildes deshalb schwächer wahrnehmbar sein, weil sie innerhalb des Ortes Zuoz liegt und sich eng am Gelände orientiert. In Bezug auf die Wahrnehmung aus der Nähe wird insbesondere die gute Gestaltung ein Schlüsselfaktor sein. Der Anlagentyp setzt den Rahmen für die Gestaltung bei der Talstation (Sesselbahn mit fix geklemmten Sesseln, die im Sommer abmontiert werden).

Hinsichtlich der Siedlungsanbindung ist die Variante «Chastlatsch» optimal.

Auch die Variante «Chastlatsch» erfordert neue Parkieranlagen. Aufgrund der Positionierung der Talstation an einem Randbereiches innerhalb der Siedlung kann die Einpassung in die überbaute Struktur besser erfolgen als bei der Variante «Champatsch optimiert» bzw. ist aus Distanz weniger wahrnehmbar. Zudem ermöglicht das coupiertere Gelände am vorgesehenen Standort grundsätzlich eine bessere Einpassung. Der Vorteil der besseren Siedlungsanbindung ist in Bezug auf den Schutz der Bevölkerung vor den verkehrsbedingten Immissionen naturgemäss ein Nachteil. Bei der Variante «Chastlatsch» erfolgt die Zufahrt immer entlang von Siedlungsgebiet der Gemeinde Zuoz.

6.2.5 Konzept Skigebietserschliessung

Dieses für die Bergbahnbetreiber wichtigste Kriterium wird von beiden Varianten «Champatsch optimiert» und «Chastlatsch» gut erfüllt. Sie führen ins Zentrum des heutigen Skigebietes und decken die Bedürfnisse von Skischule und Kindern ab. Die Rückführung der SkifahrerInnen an den Ausgangspunkt ist über eine geeignete Heimfahrtspiste gewährleistet. Bei der Variante «Chastlatsch» ist das Problem der Strassenquerung noch zu lösen.

6.2.6 Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit kann nur auf Grund von groben Schätzungen der voraussichtlichen Investitions- und Betriebskosten beurteilt werden. Bei der Beurteilung nicht berücksichtigt wurden mögliche Attraktivitätssteigerungen und die Auswirkungen eines Zusatzangebotes im Skigebiet mit den damit verbundenen Mehreinnahmen.

Investitionskosten

Die Investitionskosten umfassen neben den eigentlichen Erschliessungskosten (Sesselbahn, Strassenbau) auch die bei allen Varianten anfallenden Investitionen für die Erstellung der jeweils erforderlichen Parkieranlage.

Die Investitionskosten für die Sesselbahnen der beiden Varianten «Chastlatsch» und «Champatsch optimiert» dürften etwa in der gleichen Grössenordnung liegen. Die Sesselbahn «Chastlatsch» ist zwar mit 900 m etwas länger als diejenige der Variante «Champatsch optimiert» (ca. 700 m), dafür ist erstere aber technisch und baulich günstiger, da es sich um eine Anlage mit fest montierten Sesseln handelt und nicht um eine kuppelbare Sesselbahn.

Die Investitionskosten für die Parkierung sind bei beiden Varianten «Chastlatsch» und «Champatsch optimiert» in etwa gleich. Durch die mögliche Doppelnutzung als Zufahrt zum Quartierplangebiet ist die Variante «Chastlatsch» eher günstiger.

Betriebskosten

Bei den Betriebskosten sind zwischen den beiden Varianten «Champatsch» und «Chastlatsch» kaum Unterschiede zu erwarten.

6.2.7 Übereinstimmung mit Planungsmitteln

Nachdem die rechtsgültigen Planungsmittel (Regionale Richtplanung, Nutzungsplanung) auf die Variante «Champatsch optimiert» ausgerichtet sind und diese Vorgaben sinngemäss in den kantonalen Richtplan übernommen wurden, liegt es auf der Hand, dass einzig diese Variante mit den geltenden und künftigen Planungsmitteln übereinstimmt. Bei der neuen Variante «Chastlatsch» müssen die Planungsmittel der Richt- und Nutzungsplanung entsprechend angepasst werden.

6.2.8 Naturgefahren

Wie bei der Variante «Champatsch optimiert» befindet sich auch bei der Variante «Chastlatsch» die Talstation in einer Gefahrenzone 2 (geringe Gefahr), d.h. es sind bauliche Massnahmen erforderlich. Der geplante Parkplatz unterhalb der alten Kantonsstrasse liegt bei der Variante «Chastlatsch» in einer Gefahrenzone 1 (Lawinengefahr). Zur Sicherung der Anlage sind bauliche und organisatorische Massnahmen notwendig. Bei der Variante «Champatsch optimiert» befindet sich der Parkplatz in der Gefahrenzone 2.

Die Masten der Sesselbahn «Chastlatsch» stehen in der Gefahrenzone 1 und müssen entsprechend dimensioniert werden und die Pisten führen bei beiden Varianten teilweise durch Gefahrenzonen 1.

Bezüglich Naturgefahr bedarf die Variante «Chastlatsch» mehr flankierender Massnahmen als die Variante «Champatsch optimiert».

7 ERKENNTNISSE FÜR RIP 2000

Als Ergebnis der Evaluation von 2002 ging die Variante «Champatsch optimiert» hervor. Sie fand in Form einer Skigebietserweiterung Aufnahme im RIP 2000 (11.FS.10, Zuoz: Erweiterung im NW des erschlossenen Gebietes, Zwischenergebnis).

Aufgrund der geänderten Eigentumsverhältnisse konnte die Variante «Chastlatsch» entwickelt werden. Da diese Variante in Bezug auf viele Kriterien die Probleme grundsätzlich besser löst als die Variante «Champatsch optimiert», steht die Variante «Chastlatsch» im Vordergrund und soll in RIP2000 Aufnahme finden.

8 ANTRAG UND WEITERES VORGEHEN

8.1 Antrag

Im RIP 2000 ist die Variante «Chastlatsch» als neue Basiserschliessung für das Skigebiet Zuoz aufzunehmen. Nachdem die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind und sich für die noch offenen Fragen (Archäologie, Trockenstandorte, Rodung, Gefahrensituation Parkplatz, Kreuzung Piste/Castellstrasse) im Rahmen der Detailprojektierung Lösungen abzeichnen, kann der Koordinationsstand «Festsetzung» festgelegt werden. Die neue Basiserschliessung schafft kein Präjudiz für die Erschliessung der Val Viroula.

8.2 Weiteres Vorgehen

In der nächsten Phase sind die Projekt-Unterlagen für die Sesselbahn, die Parkierung, die Pistenführung und Beschneigung sowie Vorschläge für allfällige ökologische Ausgleichsmassnahmen auszuarbeiten, so dass Aussagen zur Lösung der noch offenen Fragen/Konflikte möglich sind. Parallel und in Abstimmung zu diesen Arbeiten können die Anpassung der Richtplanungen (RIP 2000, RRIP OE) und der Nutzungsplanung (OP Zuoz) sowie die Ausarbeitung des Konzessionsgesuches erfolgen. Für Einzelheiten bezüglich Verfahrensablauf wird auf den Verfahrensplan vom 30.03.04 verwiesen, aus dem auch die gegenseitigen Abhängigkeiten der einzelnen Verfahren ersichtlich sind.

Von der Kerngruppe verabschiedet am 20. April 2004

Von der Koordinationsgruppe (ohne Bundesstellen) verabschiedet am 29. April 2004.....

ANHÄNGE

- Variantenstudie Erschliessung Skigebiet, Variante 7, Fotoplan Variante Crasta vom 24.03.2003
- Achsvariante Bott vom 12.01.2004, gemäss Augenschein vom 09.01.2004; Situationsplan mit eingetragenem Sicherheitsabstand von je 6 m, Massstab≈1:2000 (spezielle Beilage, nicht diesem Dokument beiliegend)
- Verfahrensplan Stand Sitzung vom 30.03.04

Fotoplan Variante Crasta

3.106.124.03.2003/16



