



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

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

---

# Richtplanung Graubünden

## Intensiverholungsgebiet 11.FS.10 Neue Basiserschliessung Zuoz

### Erläuternder Bericht



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Situation im Intensiverholungsgebiet von Zuoz</b>	<b>1</b>
2.1	Geschichte	1
2.2	Heutige Situation	1
2.3	Handlungsbedarf im Skigebiet Zuoz	2
<b>3</b>	<b>Neue Basiserschliessung Zuoz</b>	<b>2</b>
3.1	Variantenstudium und Variantenfestlegung	2
3.2	Variante Chastlatsch	3
3.2.1	Beschrieb	3
3.2.2	Verhältnis zu anderen Nutzungen / Nutzungskonflikte	3
3.3	Langfristige Unternehmensplanung (10-Jahres-Plan)	5
3.3.1	Phase 1	5
3.3.2	Phase 2	5
3.4	Verhältnis zu Val Viroula	6
<b>4</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Verfahrenskoordination</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Ergebnis des Anhörungsverfahrens</b>	<b>6</b>
6.1	Formelles	6
6.2	Inhaltlicher Überblick und Kurzzusammenfassung	6

**Anhang 1: Synthesepplan Intensiverholungsgebiet Zuoz**

**Anhang 2: Detaillierte Auswertung des Anhörungs- und Vorprüfungsverfahrens**

# 1 Das Wichtigste in Kürze

Das Skigebiet Zuoz hat einen erheblichen Erneuerungsbedarf. Dieser Erneuerungsbedarf ist begründet durch das Alter der touristischen Transportanlagen (Kapazität und Komfort der Anlagen) sowie aus den Festlegungen der Gemeinde in Bezug auf die Entwicklungen im Ortskern (insbesondere Verkehrsberuhigung). Gesamthaft standen ursprünglich sechs Erschliessungsvarianten zur Diskussion, nämlich vier Sesselbahn-Varianten 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 neue Variante „Chastlatsch“ soll die Variante „Champatsch optimiert“ ablösen und die verschiedenen Planungsmittel (RIP 2000, RRIP OE, Nutzungsplanung Zuoz) werden angepasst.

Der vorliegende Bericht ist der Bericht zur Anpassung des kantonalen Richtplans (RIP2000) im Bereich des Skigebietes Zuoz<sup>1</sup>. Die Anpassung von RIP2000 beinhaltet die Richtplankarte Massstab 1:50'000 und die Objektliste 3.F1. Der vorliegende Bericht dient der Erläuterung der Richtplan-Anpassung.

## 2 Situation im Intensiverholungsgebiet von Zuoz

### 2.1 Geschichte

Die mechanische Erschliessung des Skigebietes Zuoz begann im Winter 1947/48 mit der Inbetriebnahme des Trainerskilifts Muntatsch. Die heutige Gesellschaft (Sessel- und Skilift Zuoz AG) wurde 1953 gegründet. Im Laufe der Zeit wurden folgende Anlagen realisiert:

- Skilift Albanas, 1953
- Skilift Crasta 1961, im März 1965 durch eine Lawine zerstört und später wieder aufgebaut
- Skilift Pizzet, 1967
- Skilift Survih, 1984
- Maschinenhalle und Werkstatt, 1987
- Beschneiungsanlagen ab 1994

### 2.2 Heutige Situation

Das Skigebiet Zuoz umfasst gesamthaft ca. 70 ha Pistenfläche mit einer totalen Pistenlänge von 14.5 km. Es erstreckt sich von 1740 m ü.M bis auf 2460 m ü.M. und wird durch vier Skilifte erschlossen. Die Skifahrerdichte auf den Pisten ist bei voller Auslastung aller Anlagen mit 1 Person auf 287 m<sup>2</sup> Pistenfläche eher tief (zum Vergleich: Celeriner Bergbahnen 1 Person auf 115 m<sup>2</sup> Pistenfläche).

Die Transportanlagen sind durchschnittlich 28 Jahre alt. Drei der vier Skilifte entsprechen nicht mehr den heutigen Ansprüchen der Gäste punkto Komfort und Sicherheit (mittelfristig). Die Förderkapazität sämtlicher Anlagen beträgt 2'400 Personen/h und sie reicht von 250 P/h (Skilift Crasta) bis zu 800 P/h (Skilift Survih). Gegenwärtig erfolgt der Einstieg in das Skigebiet von Zuoz hauptsächlich über den bestehenden Skilift Survih. 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.

Vor allem für Kinder und Snowboarder sind die Skilifte Albanas und Pizzet zu lang und zu steil.

Die Stärken der Skisportanlagen Zuoz liegen heute bei den Anfängeranlagen Crasta und Survih in unmittelbarer Dorfnähe sowie der tiefen Skifahrerdichte bei den Anlagen für gute Skifahrer. Klare Schwächen der Skisportanlagen sind die sonnenexponierte Lage, die bestehende Lücke im Angebot zwischen Anfängern und guten Skifahrern sowie das zu kleine Parkplatzangebot.

---

<sup>1</sup> Nach Art. 9 des Eidg. Raumplanungsgesetzes wird der Richtplan angepasst, wenn sich die Verhältnisse ändern, sich neue Aufgaben stellen oder gesamthaft bessere Lösungen möglich sind.

Das Pistenangebot ist qualitativ gut und es können Pisten aller Schwierigkeitsgrade angeboten werden. Für ein optimales Angebot fehlen allerdings Pisten im mittleren Schwierigkeitsbereich. Das eigentliche Zentrum des Skigebietes ist bei der Talstation des Pizzetliftes. Das Skigebiet verfügt über gute übrige Infrastruktur (Schneeanlage, Restaurants und Werkstätte). Hingegen fehlen ein geeigneter Sammelplatz für die Skischule sowie ein Angebot für absolute Anfänger (FunPark).

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 („Kleine Umfahrung“, die Parkierung am Rande des Dorfes, die Parkierung im Bereich Mareg).

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

## **2.3 Handlungsbedarf im Skigebiet Zuoz**

Die Skisportanlagen Zuoz bedürfen einer Erneuerung. In den nächsten Jahren zeichnet sich ein hoher Investitionsbedarf für die Skisportanlagen Zuoz AG ab (Ersatz bestehender touristischer Transportanlagen, Optimierung des bestehenden Angebots). Die Gemeinden der Plaiv (Madulain, S-chanf, Zerne, Zuoz) haben beschlossen, die Skisportanlagen Zuoz AG beim Ausbau finanziell zu unterstützen. Die Gemeinden sind mit rund 32% am Aktienkapital der Unternehmung beteiligt.

# **3 Neue Basiserschliessung Zuoz**

## **3.1 Variantenstudium und Variantenfestlegung**

### **A Einsetzung einer Koordinationsgruppe**

Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Intensiverholungsgebietes Zuoz wurden verschiedene Varianten analysiert und bewertet. Die dafür 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)

Aus der Begleitgruppe wurde eine Kerngruppe gebildet, die als Spurgruppe und vorbereitende Gruppe agierte. Die gebildete Kerngruppe setzt sich wie folgt zusammen:

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

## B Festlegung Variante Chastlatsch

An der Besprechung der Koordinationsgruppe vom 20. Januar 2004 hat man sich auf die Variante „Chastlatsch“ grundsätzlich geeinigt. Gestützt auf diesen Variantenentscheid waren verschiedene Abklärungen mit verschiedenen Stellen nötig, um das Projekt auf die erforderliche Reife für eine Richtplan-Festsetzung weiter zu entwickeln (z.B. Walddrodungen, Niederhalte-Bereich für Wald, UVP-Pflicht, Business-Plan, bahntechnische Grob-Abklärungen usw.).

## C Verweis auf Koordinationsprotokolle

Die Koordinationsprotokolle und die Berichte dazu (vgl. Kapitel Grundlagen) geben Aufschluss über den Koordinationsprozess und machen diesen für Dritte nachvollziehbar.

## 3.2 Variante Chastlatsch

### 3.2.1 Beschrieb

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 (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.

### 3.2.2 Verhältnis zu anderen Nutzungen / Nutzungskonflikte

**Wald:** Es sind Rodungen im Umfang von rund 1'600 m<sup>2</sup> nötig. Es liegt ein positiver Rodungsvorentscheid des Amtes für Wald vom 19. April 2004 vor. Der Rodungersatz ist als Massnahme zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes durch Revitalisierung der Aue „San Batrumieu“ vorgesehen.

Im Bereich Crasta befinden sich Legföhren. Die Fläche von rund 1'400 m<sup>2</sup> wird als Niederhaltebereich festgelegt.

**Landwirtschaft:** Die Landwirtschaft wird durch die neue Basiserschliessung nicht nennenswert betroffen.

**Natur (Flora, Fauna):** Im Perimeter des Projektes liegen vermutlich schützenswerte Trockenstandorte. Die genaue Abklärung mit Detailkartierung mittels Feldaufnahmen erfolgt im Rahmen des Konzessionsverfahrens. Die Feldaufnahme ist aufgrund der späten Vegetationsperiode im Oberengadin frühestens ab Juni möglich. Werden schützenswerte Biotope durch das Projekt beeinträchtigt, so werden gestützt auf die Natur- und Heimatschutzgesetzgebung Ersatzmassnahmen getroffen.

Archäologie:	<p>Die geplante Sesselbahn traversiert eine archäologische Schutzzone. Der Archäologische Dienst GR erklärt sich diesbezüglich mit den vorgesehenen Mastenstandorten einverstanden und trifft die notwendigen vorgängigen Massnahmen (Sondierung, evtl. Ausgrabung).</p> <p>Mit Brief vom 2. September 2004 teilt der archäologische Dienst mit, dass die Sondiergrabungen bei den zwei vorgesehenen Masten-Standorten stattgefunden haben und die Sondierungen keine archäologische relevanten Befunde oder Funde ergaben.</p>
Luftqualität:	<p>Keine Verschlechterung der Luftqualität, allenfalls geringe lokale Verschiebungen in Zuoz. Parkplatz-Suchverkehr fällt weg.</p>
Grundwasser:	<p>Keine besonderen Konflikte. Das Gebiet oberhalb der alten Kantonsstrasse (z. B. Talstation liegt in einem Gewässerschutzbereich Zone B, das Gebiet unterhalb der alten Kantonsstrasse (Parkierung) in einem Gewässerschutzbereich Zone B. Es sind keine Grundwasserschutzzonen betroffen.</p>
Oberflächengewässer:	<p>Es werden keine Oberflächengewässer tangiert.</p>
Naherholung:	<p>In Bezug auf die Naherholung (insbesondere im Sommer) hat die neue Zubringeranlage keine nennenswerten Auswirkungen</p>
Verkehr:	<p>Die Zielsetzung eines verkehrsberuhigten Dorfkerns wird mit der neuen Basiserschliessung erreicht. Die Parkierungsanlage 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.</p> <p>Die Talstation der neuen Erschliessung liegt verhältnismässig nahe beim Bahnhof. Es tritt eine eindeutige Verbesserung gegenüber der heutigen Situation ein. Die Anbindung an die RhB erfolgt mit dem bestehenden Fussweg, Gehzeit ca. 7 bis 10 Minuten.</p> <p>Bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Busverkehr liegt eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe der vorgesehenen Talstation.</p>
Landschaft:	<p>Das vorgesehene Projekt benötigt für die Pistenführung geringfügige Terrainanpassungen. Während der Einstellung des Betriebes im Sommer werden die Sessel der Sesselbahn abmontiert und es sind nur noch die Masten sichtbar.</p>
Lärm:	<p>Während des Betriebes im Winter ist mit Lärmemissionen zu rechnen. Die Zufahrt erfolgt durch das Siedlungsgebiet von Zuoz (wie bisher, aber andere Route). Der Ortskern wird entsprechend entlastet. Gesamthaft ist tendenziell mit weniger Lärmemissionen zu rechnen, da der Parkplatz-Suchverkehr wegfällt.</p>
Ortsbild:	<p>Die Talstation der neuen Basiserschliessung liegt direkt angrenzend an einen durch die Gefahrensituation bedingten Siedlungsrand innerhalb des Siedlungsgebietes von Zuoz. Aus Distanz betrachtet, wird die Talstation bezüglich des Ortsbildes deshalb nur schwach 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. Diese erfolgt im Rahmen der Detailprojektierung. Der Anlagentyp (Sesselbahn mit fix geklemmten Sesseln, die im Sommer abmontiert werden) sowie die Überspannung der Castellstrasse in unmittelbarer Nähe der Talstation setzen den Rahmen für die Gestaltung.</p> <p>In Bezug auf die Parkierungsanlagen liegen aufgrund der Randlage zu den Siedlungsteilen gute Voraussetzungen für die Einpassung in die überbaute Struktur vor. Zudem ermöglicht das coupierte Gelände am vorgesehenen Standort grundsätzlich eine bessere Einpassung.</p>
Zersiedelung:	<p>Die neue Talstation der Basiserschliessung liegt am Siedlungsrand zwischen zwei Siedlungsgebieten von Zuoz, die durch einen Lawinenzug getrennt sind. Dadurch werden Zersiedlungswirkungen vermieden.</p>

Naturgefahren	<p>Die Talstation befindet sich in einer Gefahrenzone 2 (geringe Gefahr), d.h. es sind bauliche Massnahmen erforderlich. Der geplante Parkplatz unterhalb der alten Kantonsstrasse liegt in einer Gefahrenzone 1 (Lawinengefahr). Zur Sicherung der Anlage sind bauliche und organisatorische Massnahmen notwendig.</p> <p>Die Masten der Sesselbahn stehen in der Gefahrenzone 1 und müssen entsprechend dimensioniert werden. Die Pisten führen teilweise durch Gefahrenzone 1.</p>
---------------	---

### 3.3 Langfristige Unternehmensplanung (10-Jahres-Plan)

Das Skigebiet Zuoz soll in den nächsten 10 Jahren in zwei Etappen erneuert und ausgebaut werden. Konkrete Projektunterlagen und Abklärungen bestehen hinsichtlich des neuen Zubringers (Basiserschliessung) und dem Ersatz des Pizzet-Lifts (siehe 3.3.1). Der langfristige Unternehmensplan (Entwicklung) für die nächsten 10 Jahre aus heutiger Sicht sieht zwei Phasen vor. In Bezug auf die zeitliche Abfolge dieser Phasen soll die Phase 1 kurzfristig realisiert werden. Der Zeitpunkt der Realisierung von Phase 2 ist insbesondere von den mittelfristig vorhandenen finanziellen Mitteln abhängig. Eine Erschliessung ins Val Viroula ist innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht vorgesehen.

#### 3.3.1 Phase 1

Gleichzeitig zum neuen Zubringer «Chastlatsch» ist der Ersatz des Pizzet-Lifts durch eine 3-er Sesselbahn vorgesehen. Die Erstellung dieser zwei neuen Anlagen kann als «eine Einheit» betrachtet werden.

#### 3.3.2 Phase 2

In der 2. Phase soll eine Beschäftigungsanlage vom Gebiet «Chamanna Munt» ins Gebiet «Som Muntatsch» erstellt werden und der Albanas-Lift soll ersetzt werden. Über die Realisierung und die ev. Ertüchtigung soll nach Massgabe der vorhandenen Mittel zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Die Anlage «Chamanna Munt – Som Muntatsch» führt zu einer stärkeren Konzentration der touristischen Transportanlagen auf eine Achse in die Höhe sowie zu einer seitliche Ausdehnung der Pisten in nordwestliche Richtung. Beim Ersatz des Albanas-Lifts geht es darum, diesen benutzerfreundlicher zu gestalten. Die Präparation der Pisten des Albanas-Lifts soll nicht aufgegeben werden, da sich die Präparierung dieser Pisten positiv (im Sinne einer Stabilisierung der Schneedecke) auf die Lawinengefährdung des unterliegenden Siedlungsbereichs auswirkt. Beide Vorhaben werden in der Folge kurz skizziert:

Bei der Beschäftigungsanlage «Chamanna Munt – Som Muntatsch» handelt sich um eine Verlängerung der Achse der Anlage Pizzetum ca. 300 m (oder rund 150 Höhenmeter). Es wird keine neue Geländekammer erschlossen. Die Kapazität der Anlage wird abgestimmt auf die Kapazität der Basiszubringer; es ist eine Anlage mit einer Kapazität von 1000 - 1500 P/h vorgesehen. Die Realisierung dieser Anlage hat keine präjudizierenden Auswirkungen auf eine allfällige spätere Erschliessung des Gebietes Val Viroula. Die Anlage und die dazugehörigen Skipisten betreffen mit Ausnahme von Trockenwiesen und –weiden keine inventarisierten Objekte im Bereich des Natur und Heimatschutzes (NHG). Nutzungskonflikte mit Wald, Siedlung, Erholung, Archäologie usw. sind keine zu erwarten. In landschaftlicher Hinsicht ist durch die Lage (die Verlängerung der Pizzet-Achse) und die Art der Anlage (Skilift, oder Sesselbahn) keine visuelle Mehrbelastung zu erwarten bzw. die Anlage wird nicht speziell wahrgenommen. Die Bergstation ist auf einer Stelle mit geringer Steilheit vorgesehen, sodass für den Ausstieg keine grössen Terrainveränderungen nötig sein werden. Die Pisten werden einerseits direkt in das bestehende Pistensystem des Pizzetlifts geführt und andererseits wird eine seitliche Ausweitung des Skigebietes in Richtung Nordwesten über das Val Bos-chetta angestrebt. Für die Querung des Val Bos-chetta wird eine eher flache Stelle gewählt, sodass die Querung des Geländeeinschnitts durch Schnee im Rahmen der üblichen Pistenpräparation erfolgen kann. Bei letzterem wird eine Pistenführung gewählt, welche tendenziell einer schweren (schwarze) Piste entspricht. Das Skigebiet hat in seinem Angebot bisher nur eine einzige bestehende schwarze Piste (Fopps) als Teil des Pistensystems der Anlage Albanas.

Falls der Albanas-Lift ersetzt wird, handelt es sich um einen Ersatz einer bestehenden Anlage. Aufgrund der Topographie bzw. der Steilheit und Länge der Anlage wird voraussichtlich ein Sessellift erstellt (siehe Kapitel 2.2)

Der Übersichtsplan in Anhang 1 zeigt die verschiedenen Elemente der langfristigen Unternehmensplanung.

### 3.4 Verhältnis zu Val Viroula

Die neue Basiserschliessung des Intensiverholungsgebietes Zuoz sowie auch die allfällige Verlängerung der Achse des Pizzetlifts («Chamanna Munt – Som Muntatsch») schaffen kein Präjudiz in Bezug auf eine Erschliessung ins Gebiet Viroula. Gemeinde, Unternehmung und Kanton haben dies im Koordinationsprozess bestätigt. In der Objektliste ist ein entsprechender Vermerk angebracht.

## 4 Grundlagen

- Koordinationsprotokoll vom 28. Juni 2002
- Bericht zum Koordinationsprotokoll vom 27. September 2002
- Schreiben des Bundesamtes für Raumentwicklung (are) vom 24. Februar 2004 zum Richtplanverfahren
- Schreiben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom 11. März 2004 zur Frage der UVP-Pflicht
- Ergänzung Koordinationsprotokoll vom 29. April 2004
- Berichtsergänzung zum Koordinationsprotokoll 29. April 2004
- Rodungsvorentscheid des Amtes für Wald vom 19. April 2004 vom

## 5 Verfahrenskoordination

Nach Art. 25a des Eidg. Raumplanungsgesetzes sind bei Bauten oder Anlagen, die Verfügungen mehrerer Behörden erfordern, die Verfahren zu koordinieren. In der Koordinationsgruppe wurde ein Ablauf-, Zeit- und Verfahrensplan erarbeitet (und laufend bewirtschaftet), der die Basis für die Koordination bildet. Dieser Plan ist Bestandteil des Berichtes zum Koordinationsprotokoll. Dieser Plan sieht die gemeinsame Auflage von Nutzungsplanung, Konzessionsverfahren, Rodungsverfahren und Baubewilligung vor.

## 6 Ergebnis des Anhörungsverfahrens

### 6.1 Formelles

Der Entwurf zur Richtplan-Anpassung zur neuen Basiserschliessung des Skigebietes Zuoz (Variante Chastlatsch) durchlief das Anhörungsverfahren bei Gemeinden, Region und interessierten Kreisen. Mit Schreiben vom 3. Mai 2004 wurden alle Gemeinden der Plaiv, die Region, die Umweltverbände, die betroffenen kantonalen Amtsstellen sowie die interessierte Unternehmung mit den Unterlagen bedient und zur Stellungnahme eingeladen.

Parallel erfolgte die Vorprüfung durch den Bund.

### 6.2 Inhaltlicher Überblick und Kurzzusammenfassung

Der Festsetzung der Variante Chastlatsch steht nichts entgegen. Die angeführten Bemerkungen zur Richtplan-Anpassung werden berücksichtigt. Zuhanden des Konzessionsverfahrens werden noch Fragen der Wirtschaftlichkeit sowie der verkehrsmässigen Erschliessung (Ortsdurchfahrt Madulain) aufzuarbeiten sein.

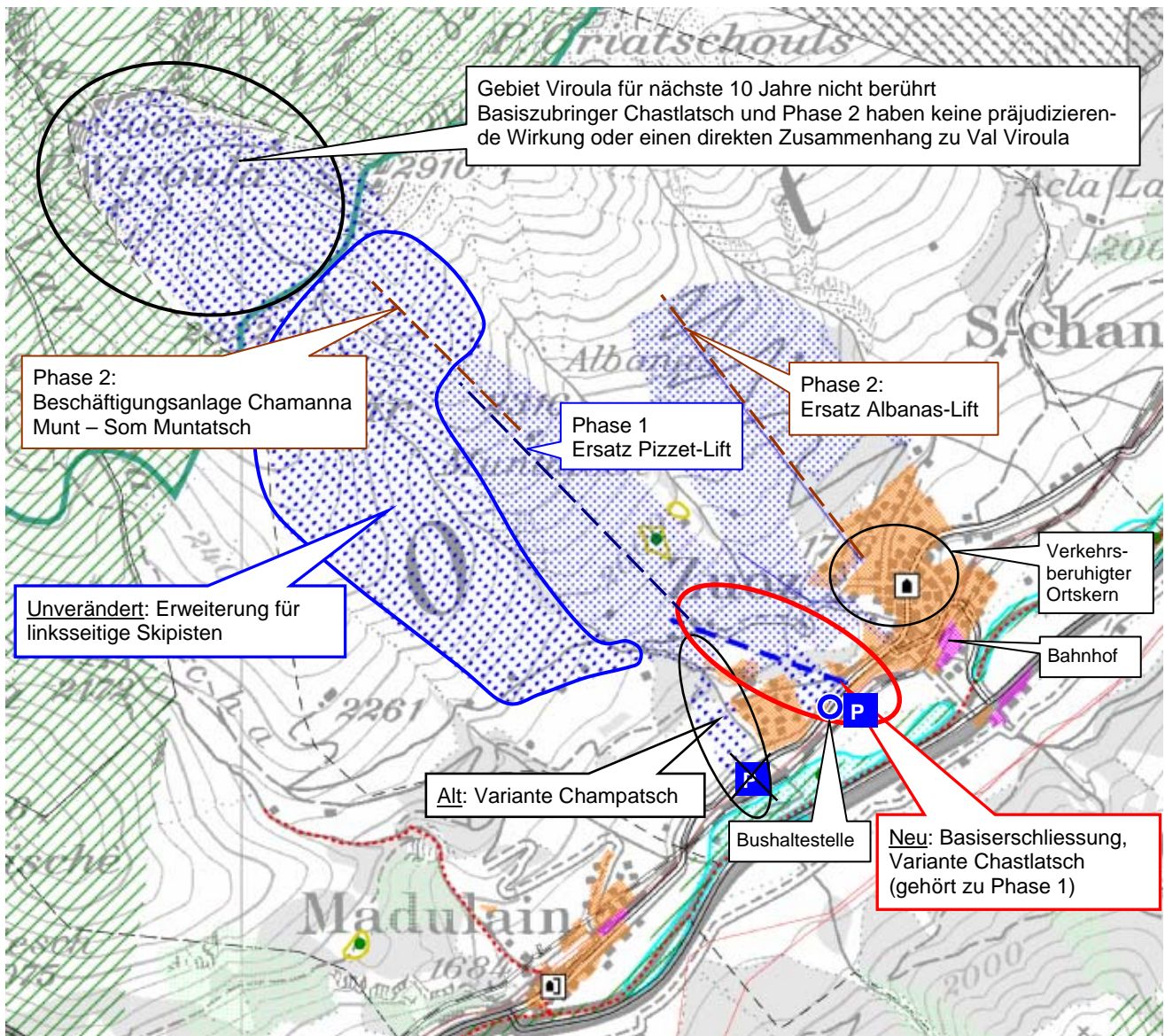
In Bezug auf die Erweiterung des Skigebietes Richtung Nordwesten (Phase 2) sind in den Dokumenten zur Richtplan-Anpassung aus Sicht des Bundes und des ANU GR wenig inhaltliche Aussagen enthalten. Diese können aus Sicht Bund deshalb auch nicht überprüft werden bzw. geben keinen Aufschluss über den Grad der erfolgten Planabstimmung. Der Koordinationsstand Festsetzung wird deshalb für diese Erweiterung in Frage gestellt. Das ANU GR stellt fest, dass bezüglich der Phase 2 zusätzliche Abklärungen nötig sein werden. Die Realisierung einer Verlängerung der Achse Pizzet (Phase 2) darf nicht präjudizierend auf eine Erschliessung des Val Viroula wirken.



Schlussfolgerung: Zuhanden des Genehmigungsverfahrens werden Aussagen zur Phase 2 ergänzt (siehe dazu Abschnitt 3.3.2).

In der Objektliste soll aus Sicht des Bundes bei der Erweiterung Richtung Val Viroula die Aussage aufgenommen werden, dass in den nächsten 10 Jahren eine Erweiterung nach Val Viroula kein Thema sei.

Schlussfolgerung: dies entspricht den getroffenen Vereinbarungen und wird ergänzt



## Anhang 2 : Detaillierte Auswertung des Anhörungs- und Vorprüfungsverfahrens

	Absender	Antrag	Begründung	Umgang mit dem Antrag
1.	Gde Zuoz	Richtplan-anpassung wurde vom Gemeinderat am 26. Mai 04 in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen.		-
2.	Gde S-Chanf	Es stehen keine Einwände entgegen		-
3.	Gde Madulain	Vorbehaltlose Zustimmung, Verkehrserschliessung der neuen Variante „Chastlatsch“ muss zwingend über Umfahrungsstrasse erfolgen. Im Konzept berücksichtigen und im Bewilligungsverfahren festlegen.	Madulain prüft Massnahmen zur Verkehrsberuhigung. Massive Reduktion auf alter Kantonsstrasse hat dabei 1. Priorität.	Wird im Bericht erwähnt und im Synthesepan festgehalten. Konkretisierung im Konzessionsverfahren
4.	Region OE	Die Variante Chastlatsch wurde im Rahmen eines Koordinationsprozesses mit allen beteiligten Ansprechpartnern erarbeitet, weiterentwickelt und beurteilt. Die Regionalplanungskommission OE hat keine Einwände und begrüsst den Verlauf der Dinge. Der regionale Richtplan wird entsprechend angepasst.		-
5.	Archäologischer Dienst	Formulierung im erläuternden Bericht, Pkt. 3.2.2 für Archäologie: die geplante Sesslbahn traversiert eine archäologische Schutzzone. Der Archäologische Dienst GR erklärt sich diesbezüglich mit den vorgesehenen Mastenstandorten einverstanden und trifft die notwendigen vorgängigen Massnahmen (Sondierung, evtl. Ausgrabung).	Es wäre sinnvoll, auf die archäologische Konfliktsituation hinzuweisen	Entspricht dem Stand der Abklärungen und der Koordination, Bericht wird ergänzt
6.	Amt für Wald	Zustimmung. Revitalisierungsprojekt „San Batrumieu“ umgehend abschliessen, sodass vorgesehener Rodungersatz vollzogen werden kann		Kein Handlungsbedarf, Projekt wird bis .... Abgeschlossen
7.	ALSV *	Aus Sicht Landwirtschaft und Seilbahnen/Skilifte keine Bemerkungen		-
8.	Tiefbauamt	Keine Bemerkungen		-
9.	Amt für Natur und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Richtplan-Anpassung entspricht dem Koordinationsprotokoll</li> <li>– Für Phase 2 werden zusätzliche Abklärungen nötig sein, die Realisierung einer Verlängerung der Achse Pizzet im Gebiet „Chamanna Munt – Som Muntatsch“ darf kein Präjudiz für eine Erschliessung des Val Viroula sein.</li> </ul>		- Es werden ergänzende Aussagen zur Phase 2 gemacht.
10.	Umweltorganisationen	Verzicht auf eine Stellungnahme	Bericht zum Koordinationsbericht mit verabschiedet	-
11.	ARE (Vorprüfung Bund)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Chastlatsch, Festsetzung gerechtfertigt</li> <li>– Bei der Erweiterung Richtung Nordwesten kann nicht überprüft werden, ob Planabstimmung in ausreichendem Masse erfolgt ist, Zwischenergebnis</li> <li>– Erweiterung Val Viroula: Hinweis in Objektliste aufnehmen, dass in den nächsten 10 Jahren keine Aktivitäten vorgesehen sind</li> <li>– Im Konzessionsverfahren sind Massnahmen aufzuzeigen, die zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Madulain führen (Keine Zunahme des Verkehrs durch Madulain aufgrund neuer Talstation) sowie Wirtschaftlichkeit nachweisen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fehlende Aussagen in den Unterlagen</li> <li>– entspricht den Aussagen gemäss Richtplan-Anpassung</li> </ul>	wird werden zuhanden des Genehmigungsverfahrens ergänzt wird in die Objektliste aufgenommen Wird im Konzessionsverfahren aufgezeigt

\* Amt für Landwirtschaft, Strukturverbesserungen und Vermessung