



**Kreis Oberengadin**

Chesa Ruppanner  
7503 Samedan  
Fax: 081 851 14 21  
regionalplanung@kreisamt-oberengadin.ch  
www.kreisamt-oberengadin.ch



Amt für Raumentwicklung  
Uffizi per il svilup dal territori  
Ufficio per lo sviluppo del territorio

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**

### **Anpassung Intensiverholungsgebiet im Raum Diavolezza-Lagalb**

- **Objekt 11. FS.10 (kant. Richtplanung)**
- **Vorhaben 11.3.1 (reg. Richtplanung)**

### **Anpassung Landschaftsschutzgebiete im Raum Diavolezza – Lagalb**

- **Objekt 11.LS.01R (kant. Richtplanung)**
- **Vorhaben 11.2, Gebiete 6.5 und 9.5 (reg. Richtplanung)**

## **Erläuternder Bericht**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage - räumliche Disposition im Gebiet Diavolezza - Lagalb</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Vision Diavolezza – Lagalb 2025</b>	<b>2</b>
3.1	Ausgangslage und Rahmenbedingungen	2
3.2	Wichtigste Elemente des Entwicklungskonzeptes	2
<b>4</b>	<b>Umsetzung der Projektelemente in die Richtplanung</b>	<b>4</b>
4.1	Elemente zur Umsetzung in den kantonalen und regionalen Richtplan	4
4.1.1	Elemente der Phase 1 als Festsetzung in die Richtplanung	5
4.1.2	Elemente der Phase 2 als Zwischenergebnisse in die Richtplanung	5
<b>5</b>	<b>Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen von RIP2000</b>	<b>5</b>
5.1	Auslegeordnung	5
5.2	Prüfung der Übereinstimmung	6
<b>6</b>	<b>Berührte Interessen und Aspekte</b>	<b>8</b>
6.1	Ökologische Aspekte	9
6.1.1	Fauna und Flora	9
6.1.2	Landschaft / BLN-Gebiet 1908	10
6.1.3	Wasser, Gewässerraum	19
6.1.4	Jagd und Fischerei	19
6.1.5	Wald	19
6.1.6	Boden	19
6.1.7	Land- und Alpwirtschaft	20
6.1.8	Abfälle und Altlasten	20
6.1.9	Luft und Lärm	20
6.1.10	Energie	20
6.1.11	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	21
6.2	Ökonomische Aspekte	21
6.2.1	Volkswirtschaftliche / regionale Aspekte	21
6.2.2	Betriebliche Aspekte	23
6.3	Gesellschaftliche Aspekte	24
6.4	Aspekte der (äusseren) Erschliessung	24
6.4.1	Bahnerschliessung	24
6.4.2	Strassenerschliessung	24
6.5	Verhältnis zu den konzessionspolitischen Grundsätzen des Bundes	25
<b>7</b>	<b>Schlussfolgerungen und Fazit</b>	<b>26</b>
7.1	Übereinstimmung mit den Leitüberlegungen von RIP2000	26
7.2	Abwägung der betroffenen Interessen und Aspekte	26
<b>8</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>27</b>
<b>9</b>	<b>Verfahrenskoordination</b>	<b>28</b>
<b>10</b>	<b>Erfolgte Zusammenarbeit</b>	<b>28</b>
<b>11</b>	<b>Ergebnisse öffentliche Auflage, Vernehmlassung und Vorprüfung beim Bund</b>	<b>28</b>
11.1	Formelles	28
11.2	Materielles – Zusammenfassung	29

## **Anhänge**

**Anhang 1: Leitüberlegungen zum Thema Tourismus in RIP 2000 (Seite 79 ff.)**

**Anhang 2: Charakterisierung der Skigebiete im Oberengadin**

**Anhang 3: Vier strategische Entwicklungsvarianten der Diavolezza Bahn AG**

**Anhang 4: Synthesekarte Massstab 1:25'000**

**Anhang 5: Entwicklungskonzept Diavolezza Lagalb, Übersicht Pisten und Bahnangebot, Stand 20. Juni 2006**

**Anhang 6: Fotomontagen Talraum Alp Bondo talabwärts**

**Anhang 7: Detaillierte Zusammenstellung der Stellungnahmen aus Auflage- und Vernehmlassungsverfahren sowie Vorprüfung Bund**

## 1 Das Wichtigste in Kürze

Die Skigebiete Diavolezza und Lagalb sollen durch eine vollwertige Verbindung miteinander vernetzt werden und das Intensiverholungsgebiet Diavolezza soll durch zwei neue touristische Transportanlagen und mehrere Pisten an Attraktivität gewinnen. Zur Realisierung des Vorhabens ist die Anpassung der Richtplanung erforderlich. Die bisherige richtplanerische Disposition ging von zwei Erweiterungen je im Skigebiet Diavolezza und Lagalb aus. Das Vorhaben liegt in einer Landschaft nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet).

Der vorliegende Bericht zeigt die Ausgangslage, das langfristige Entwicklungskonzept, die anzupassenden Elemente im regionalen und im kantonalen Richtplan auf. Es wird dargelegt, dass die langfristigen Entwicklungsvorstellungen (und damit die Richtplananpassung) mit den Leitüberlegungen des geltenden Richtplans übereinstimmen. Der Bericht zeigt auch auf, welche raumwirksamen Interessen durch die Richtplan-Anpassung betroffen sind, geht darauf ein, ob das BLN durch das Vorhaben eine „schwerwiegende“ oder eine „leichte/geringfügige“ oder keine Beeinträchtigung der Schutzziele im Sinne des Inventars erfährt und wägt die betroffenen Interessen und Aspekte ab.

Schliesslich beinhaltet der Bericht auch einige Aussagen (im Sinne von Schnittstellen) im Zusammenhang mit der Beschneidung, welche ausschliesslich Gegenstand der regionalen Richtplanung sind.

Die Anpassung des regionalen und kantonalen Richtplans in den Bereichen Intensiverholung (im regionalen Richtplan Skigebiete und touristische Transportanlagen) sowie Landschaftsschutzgebiete (im regionalen Richtplan ebenfalls Landschaftsschutzgebiete) erfolgt parallel im gleichen Verfahren. Der vorliegende Bericht dient für die kantonale und regionale Richtplanung. Für die Anpassung der regionalen Richtplanung im Bereich Beschneidung werden ein separater Bericht und eine separate Karte nur für die regionale Richtplanung erstellt.

## 2 Ausgangslage - räumliche Disposition im Gebiet Diavolezza - Lagalb

Die im Richtplan festgelegte räumliche Disposition im Gebiet Diavolezza – Lagalb ist von den Gegebenheiten geprägt, als am Piz Lagalb und an der Diavolezza noch eigenständige Unternehmen tätig waren. Die raumplanerischen Dispositionen gehen auf die Festlegungen im regionalen Richtplan aus dem Jahre 1996 / 97 zurück. Das bestehende Skigebiet am Piz Lagalb wurde als Ausgangslage in die Richtplanung von Region und Kanton aufgenommen. Im Gebiet Curtinasch (nördlich der Talstation Lagalb) war eine Erweiterung im Umfang von rund 10 ha vorgesehen. Dieser Erweiterung wurde der Koordinationsstand Zwischenergebnis zugewiesen. Das Skigebiet Diavolezza wurde als Ausgangslage in die Richtplanung aufgenommen. Im Gebiet Las Collinas war eine Erweiterung des Intensiverholungsgebietes vorgesehen mit der Idee, von der Talstation Diavolezza eine touristische Transportanlage in diesen Raum zu errichten. Der Erweiterung von rund 13 ha Fläche wurde ebenfalls der Koordinationsstand Zwischenergebnis zugewiesen.

Im regionalen Richtplan wurde zudem eine horizontale Verbindungstransportanlage von rund 1'000 m Länge zwischen den beiden Talstationen postuliert, jedoch ohne entsprechende Flächen zu sichern. Die beiden Skigebiete Diavolezza und Lagalb werden seit 1989 durch einen Buspendeldienst (Kleinbusse) miteinander verbunden.

Zwischen den beiden Intensiverholungsgebieten Diavolezza und Lagalb befinden sich die Berninapass-Strasse, die Infrastrukturen der RhB-Berninalinie, die 380 KV-Leitung über den Berninapass sowie eine 20 KV-Leitung. Es gibt eine Haltestelle Bernina-Lagalb der RhB in ca. 350 m Distanz zur Talstation Lagalb. Das Gebiet Diavolezza weist eine RhB-Haltestelle in unmittelbarer Nähe auf (ca. 100 m Distanz).

Um die beiden Intensiverholungsgebiete Diavolezza und Lagalb sind Landschaftsschutzgebiete festgelegt. Dies hängt u.a. mit der in der Raumordnungspolitik Graubünden verfolgten Stossrichtung zusammen, im hochalpinen Bereich Komplementärräume im Sinne von Landschaftsschutzgebieten neben den Intensiverholungsgebieten festzulegen. Die Festlegung dieser Landschaftsschutzgebiete steht auch in Zusammenhang mit dem BLN 1908 (Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe), das weite Teile des westlichen Oberengadins umfasst, inkl. (diversen) Intensiverholungsgebieten.

Auslöser des Entwicklungskonzeptes sind einerseits die angestrebte Verbesserung und Attraktivitätssteigerung für Wintersportler und andererseits betriebliche Überlegungen, die zu relativen Kosteneinsparungen führen und damit den langfristigen Erhalt dieses berühmten Wintersport- und Erholungsgebietes sicherstellen. Mit der Vereinigung in ein Unternehmen ergeben sich neue betriebliche und unternehmerische Möglichkeiten, für die es gilt, die nötigen raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen (Art. 1 Abs. 2 RPG).

### **3 Vision Diavolezza – Lagalb 2025**

#### **3.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen**

Das Skigebiet Diavolezza-Bernina basiert bezüglich Beförderungsanlagen auf den beiden Pendelbahnen auf die Lagalb (LCL) und die Diavolezza (LBD) sowie der Gletschersesselbahn Diavolezza. Ein kleiner Schlepplift stellt im Gebiet Alp Bondo eine beschränkte Verbindung von der Diavolezza zur Lagalb sicher. Das Pistenangebot besteht primär aus roten und schwarzen Pisten. Eine spezielle Attraktion ist die Abfahrt über den Morteratschgletscher.

Die Konzessionen und Betriebsbewilligungen für die beiden Pendelbahnen laufen im Jahre 2011 (LCL) bzw. 2013 (LBD) aus. Diese können auf Grund des gut erhaltenen Zustandes der beiden Bahnanlagen voraussichtlich verlängert werden. Die Diavolezza-Bahn wird in ca. 4 Jahren einer „Total-Sanierung“ unterzogen (Antrieb, Steuerung, Masten, jedoch ohne Gebäude und Trageile). Die Gebäudeinfrastrukturen sind teilweise renovationsbedürftig<sup>1)</sup> und genügen den heutigen Erwartungen der Kunden nicht mehr vollumfänglich. Die stark dezentrale Anordnung der Anlagen erschwert eine effiziente Bewirtschaftung und erhöht die Unterhalts- und Betriebskosten.

Die angebotenen Parkplätze genügen der heutigen Nachfrage auch an Spitzentagen. Trotz der zwei vorhandenen Haltestellen der RhB reisen die Gäste primär mit dem eigenen PW an. In zweiter Priorität wird der Bus benützt, an dritter Stelle folgt die Bahn.

Wirtschaftlich steht das Unternehmen Diavolezza Bahn AG auf einer soliden Basis. Die bestehenden Infrastrukturen mit einem aktuellen Wert von rund 50 Mio. Fr. sind praktisch abgeschrieben. Das Eigenkapital beträgt 4 Mio. Fr. Im Februar 2007 haben die Verwaltungsräte der 4 Bergbahnen Suvretta – Piz Nair AG, Celeriner Bergbahnen, St. Moritzer Bergbahnen und Diavolezza Bahn AG beschlossen zu fusionieren. Diese Fusion ist zwischenzeitlich erfolgt. Damit ist das Vorhaben in einem Unternehmen integriert, das rund 52 Mio. Fr. Umsatz und rund 19 Mio. Fr. Cashflow erwirtschaftet (Businessplan).

In den letzten 15 Jahren sind im Gebiet Diavolezza – Lagalb praktisch keine Investitionen für Attraktivitätssteigerungen mehr getätigt worden. Das Skigebiet hat laufend Marktanteile an andere Skigebiete verloren, was sich in stetig sinkenden Frequenzen und Cashflows niederschlägt. Mit der Vision "Diavolezza-Lagalb 2025" soll die Zukunftsfähigkeit des Skigebietes Diavolezza-Lagalb gesichert werden. Bezüglich der Besucherfrequenzen wird die Zielsetzung verfolgt, die Abwanderung der letzten zehn Jahre zu kompensieren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wird davon ausgegangen, dass das angebotene Produkt nicht mehr marktfähig ist. Es geht somit darum, Voraussetzungen für ein marktfähiges Produkt zu schaffen oder zu akzeptieren, dass das angebotene Produkt nicht mehr marktfähig ist; letzteres würde mittel- bis langfristig zu einer Aufgabe des Gebietes führen. Die Umsetzung der Vision ist für den Weiterbestand des Wintersportgebietes am Berninapass entscheidend. Eine Steigerung der Ersteintritte über die früheren Frequenzen hinaus, wird nicht anvisiert. Das Skigebiet Diavolezza-Lagalb wird damit auch einen wertvollen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Region Oberengadin leisten (vgl. Kap. 6.1.2. A). Zur Konkretisierung der Vision wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet (vgl. Kap. 8, Grundlagen) und seither laufend optimiert.

#### **3.2 Wichtigste Elemente des Entwicklungskonzeptes**

Kernelement der Vision "Diavolezza-Lagalb 2025" ist eine vollwertige Verbindung mit touristischen Transportanlagen der heute getrennten Skigebiete Diavolezza und Lagalb sowie eine Attraktivitätssteigerung des Pisten- und Bahnangebotes im Gebiet Diavolezza. In einem ersten Schritt werden bis 2015 zwei

<sup>1)</sup> Talstation Lagalb-Bahn, Bergrestaurant Lagalb

neue Sesselbahnen in den Gebieten Bondo (südlich der Diavolezza-Bahn) und Collinas (nördlich der heutigen Diavolezza-Bahn) erstellt.

Langfristig (d.h. bis 2029) werden die heutigen Pendelbahnen auf die Diavolezza und die Lagalb durch moderne Beförderungsanlagen ersetzt. Die Talstation der neuen Lagalb-Bahn kommt dabei in das Gebiet der Alp Bondo zu liegen. Damit wird die gewünschte hochwertige Verbindung mit dem Skigebiet Diavolezza sichergestellt. Fünf neue Pisten (2 schwarze, 2 rote und eine blaue) ergänzen das heutige Angebot. Eine Etappierung stellt sicher, dass die Investitionen auf einen überblickbaren Zeitraum aufgeteilt und vom Umfang so ausgelegt werden können, dass die Risiken minimiert und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann.

Die Erweiterung des Pistenangebotes konzentriert sich vollumfänglich auf das Gebiet Diavolezza. Der Zusammenschluss mit dem Skigebiet Lagalb erfordert eine Verbindung der beiden bestehenden Wintersportzonen Diavolezza und Lagalb im Gebiet Alp Bondo. Mit Ausnahme der Anlagenteile im Gebiet Alp Bondo werden die neuen Bahninfrastrukturen und Pisten innerhalb der bestehenden Wintersportzonen (gemäss Nutzungsplanung) Diavolezza und Lagalb realisiert.

Das Projekt soll bis 2029 in zwei Etappen realisiert werden. Die 1. Etappe (2005 – 2015) wird dabei in Projekte mit 1. Priorität (Etappe 1a) und 2. Priorität (Etappe 1b) unterteilt. Die Projektelemente mit Priorität 2 sind nicht zwingend und werden nur realisiert, wenn die wirtschaftliche Entwicklung dies erlaubt. Die Investitionen werden so auf einen überblickbaren Zeitraum aufgeteilt und können vom Umfang her so ausgelegt werden, dass die Risiken minimiert und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann.



Quelle: Ernst Basler + Partner AG: Pistenplanung Stand 22. Juni 2006

Die Etappe 1a soll in zwei Ausbausritten realisiert werden: In den Jahren 2008/09 die Sesselbahn Bondo, der provisorische Verbindungslift Alp Bondo – Talstation Lagalb und die zugehörigen Pisten 5b, 5c, 6, 7, 10, 11c und 14. In den Jahren 2010/11 die Sesselbahn Collinas und die zugehörigen Pisten 1a, 2a, 3, 4 (vgl. Anhang 5).

Die Etappen sind so ausgelegt, dass sie in sich abgeschlossen sind und wirtschaftlich sinnvolle Einheiten bilden. Keine der Etappen erzwingt die nächste. Dies ergibt eine hohe Flexibilität.

Aus heutiger Sicht sind in den nächsten 25 Jahren folgende Investitionen geplant:

Etappe	Projektelement	Kosten [CHF]
1a (ab 2007)	<u>Projekte mit 1. Priorität</u>	39 Mio.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesselbahnen Collinas und Bondo</li> <li>• Pisten und Beschneiungsanlagen (inkl. Querung Berninastrasse Verbindungspiste Lagalb – Alp Bondo)</li> <li>• Kleinskilift für Verbindung Alp Bondo – Talstation Lagalb</li> </ul>	

Etappe	Projektelement	Kosten [CHF]
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung Luftseilbahnen Diavolezza und Lagalb</li> <li>• Ergänzung 20 kV Energieversorgung</li> <li>• Pistenfahrzeuge, Fahrzeuge</li> </ul>	
1b (bis 2015)	<u>Projekte mit 2. Priorität</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restauration Lagalb Berg mit Infrastruktur</li> <li>• Gebäude, Fahrzeuge, Parkplatz</li> </ul>	14 Mio.
2 (bis 2029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau Diavolezza- und Lagalb-Bahn</li> <li>• Rückbau Lagalb-Talstation</li> <li>• Ausbau Diavolezza Berghaus</li> <li>• Umbau Diavolezza Tal (Administration, Garagen, Zentralwerkstätte)</li> <li>• Piste und Beschneigung zu Mittelstation Diavolezza</li> <li>• Planungskosten</li> </ul>	ca. 40 Mio.
Total		ca. 93 Mio.

Mit den vorgesehenen Pistenerweiterungen wird auch die Beschneigung den heutigen Erfordernissen angepasst. Jede Transportanlage (Bahn) soll mindestens über eine beschneite, attraktive Piste verfügen. Die beschneite Fläche steigt dadurch von den heute bewilligten 28 ha um 22 ha in der Etappe 1 und um weitere knapp 5 ha in der Etappe 2 auf insgesamt 55 ha an.

Für die Bereitstellung des notwendigen Wassers für die Beschneigung sind vier Bezugsorte vorgesehen:

Bezugsort	max. Wassermenge (pro Jahr)
Fluss 'Ova da Bernina'	ca. 110'000 m <sup>3</sup>
Diavolezza-See	ca. 73'000 m <sup>3</sup>
Gletschersee	ca. 5'000 m <sup>3</sup>
Reservoir Diavolezza Talstation	ca. 10'000 m <sup>3</sup>

Der hochgelegene Diavolezza-See bietet sich als natürliches Speicherbecken mitten im Skigebiet an. Messungen im Winter 2005/06 haben gezeigt, dass bei den vorgesehenen Entnahmemengen keine gravierenden Auswirkungen auf die Höhe des Wasserspiegels zu verzeichnen sind.

Die beiden Gebiete Diavolezza und Lagalb weisen heute zusammen 1450 PP auf. Im Rahmen der Projektbearbeitung hat es sich aufgrund von Zählungen gezeigt, dass diese PP-Zahl im Normalfall genügen wird. Bei den absoluten Spitzentagen werden voraussichtlich zusätzliche PP nötig sein könnten. Zur Bereitstellung von weiteren rund 250 PP kann eine ebene Fläche im Raum Diavolezza-Lagalb ohne bauliche Massnahmen bereitgestellt werden, dass Fahrzeuge darauf abgestellt werden können. Die entsprechende Fläche soll gesichert werden (Richtplanung, Nutzungsplanung). Es wird zudem eine Erhöhung des ÖV-Anteils und/oder des PW-Besetzungsgrades mit entsprechenden Massnahmen anvisiert.

## 4 Umsetzung der Projektelemente in die Richtplanung

### 4.1 Elemente zur Umsetzung in den kantonalen und regionalen Richtplan

In die kantonale und regionale Richtplanung werden folgende Elemente umgesetzt.

- Erweiterung des Intensiverholungsgebietes für die Verbindung im Raum Alp Bondo
- Entlassung der früheren Erweiterungen der Intensiverholungsgebiete (Collinas und Curtinatsch) und Festlegung als Landschaftsschutzgebiete

- Konstellation der Infrastrukturen und touristischen Transportanlagen (Bondo, Collinas sowie provisorischer Verbindungslift)
- Verkleinerung Intensiverholungsgebiet Lagalb und Festlegung als Landschaftsschutzgebiet auf Gemeindegebiet Pontresina

Die Zuweisung der Koordinationsstände erfolgt entsprechend den Phasen des Entwicklungskonzeptes und der getroffenen Abklärungen. Für die Projektelemente der Phase 1 sind vertiefte Abklärungen erfolgt (Abwägung der berührten Interessen und betroffenen Aspekte, Voruntersuchung UVB, Variantenbewertungen, Entwürfe UVB sowie Entwürfe Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen). Betriebliche Elemente wie Pistenfahrzeuge, Energieversorgung, Sanierung der bestehenden Luftseilbahnen, Werkstätten, Restaurationen usw. sind nicht Gegenstand von räumlichen Festlegungen in der kantonalen Richtplanung.

#### **4.1.1 Elemente der Phase 1 als Festsetzung in die Richtplanung**

- Skigebietsverbindung / Erweiterung des Intensiverholungsgebietes im Talboden Raum Bondo im Umfange von rund 25 ha Fläche. Entlassung dieses Perimeters aus dem Landschaftsschutz.
- Touristische Transportanlagen
  - Collinas: Talstation neben bestehender Talstation der Diavolezza, Bergstation 150 m in östlicher Richtung von Pkt. 2617 (Collinas), kuppelbare 6-er Sesselbahn von rund 1'400 m Länge mit einer Förderleistung von max. 2000 Personen / h, die Bahn wird im Sommer nicht betrieben und die Sessel werden garagiert.
  - Bondo: Talstation talseitig unmittelbar neben bestehender RhB-Linie auf der Höhe der Haltestelle Lagalb, Bergstation im Raum Muots Ravlauna (mittig zwischen Pkt. 2542 und Pkt. 2487), kuppelbare 6-er Sesselbahn von rund 1'500 m Länge mit einer Förderleistung von max. 2000 Personen / h, die Bahn wird im Sommer nicht betrieben und die Sessel werden garagiert.
  - Vorübergehende Verbindung Bondo – Lagalb „Talstation“ bergseitig unmittelbar neben bestehender RhB-Linie auf der Höhe der Haltestelle Lagalb (Talstation zukünftiger und ersetzter Lagalb-Bahn), „Bergstation“ ca. 250 m oberhalb bestehender Talstation Lagalb, linksseitig der Berninapass-Strasse bei bestehender Garage, Kleinskilift (Schlepplift) von rund 350 m Länge auf Teilen des zukünftigen Trasses der erneuerten (und ersetzten) Lagalb-Bahn, die Berninapass-Strasse wird überquert.
- Die bisherigen Erweiterungen der Intensiverholungsgebiete in den Räumen Collinas und Curtinatsch (Zwischenergebnisse) werden neu als Landschaftsschutzgebiete (LSG) festgesetzt.
- Die nicht mehr genutzten Teile des Intensiverholungsgebietes an der Südost-, Süd- und Südwestflanke des Piz Lagalb werden entlassen und auf Gemeindegebiet Pontresina als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt.

#### **4.1.2 Elemente der Phase 2 als Zwischenergebnisse in die Richtplanung**

Der Ersatz der Luftseilbahnen Diavolezza und Lagalb inkl. Rückbau der Talstation Lagalb werden als Zwischenergebnisse in die Richtplanung aufgenommen.

## **5 Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen von RIP2000**

### **5.1 Auslegeordnung**

Massgebend für die Beurteilung der Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung (und damit des Entwicklungskonzeptes) mit den Leitüberlegungen von RIP2000 sind insbesondere die strategischen Stossrichtungen und Grundsätze im Abschnitt Tourismus von RIP2000 (vgl. Anhang 1).

Die strategische Stossrichtung zielt auf die Ausgewogenheit der touristischen Entwicklung sowie auf das Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen, landschaftlichen (ökologischen) und gesellschaftlichen Aspekten. Dabei soll das Wertschöpfungspotenzial gesichert und in erster Linie die sich wandelnden Gästebedürfnisse und die sich ändernden natürlichen Voraussetzungen berücksichtigt werden. Projekte, Konzepte und Entwicklungsvorstellungen sollen sich in erster Linie innerhalb der bereits bestehenden und erschlossenen Gebiete bewegen.

Die Grundsätze in RIP2000 betonen die Bedeutung einer vernetzten touristischen Agglomeration sowie die Ausgestaltung des Tourismus nach den Potenzialen und Eigenheiten der Räume. In erster Priorität sollen die Intensiverholungsgebiete multifunktional genutzt werden und der Standard optimiert werden und in zweiter und dritter Priorität sollen Intensiverholungsgebiete raumverträglich verbunden und erweitert werden.

## 5.2 Prüfung der Übereinstimmung

Das Vorhaben liegt in einem Tourismusraum, der national und international bekannt ist. In Tourismusräumen sollen nach den Leitüberlegungen von RIP2000 grössere, investitions- und anlagenintensive Tourismusangebote vorhanden sein; die Optimierung und Vernetzung der Gebiete sowie grossräumige Intensiverholungsgebiete werden angestrebt.

Das Konzept berücksichtigt die sich wandelnden Gästebedürfnisse, die u.a. Auslöser der vorgesehenen Entwicklung sind. Die sich wandelnden Klimaverhältnisse sind insofern berücksichtigt, als man sich auf einer Höhenstufe ab 2'100 m.ü.M. aufwärts bewegt. In dieser Höhenstufe sind die Voraussetzungen und Temperaturen für natürlichen Schneefall sowie für die künstliche Beschneigung sowie für das „Nicht-Schmelzen“ des Schnees grundsätzlich gegeben.

Eine Attraktivitätssteigerung im Skigebiet Diavolezza-Bernina verlangt nach einer vollwertigen Verbindung der beiden bisher isolierten Intensiverholungsgebiete Diavolezza und Lagalb, die bis jetzt noch nicht im Richtplan enthalten ist. Diese Verbindung wird angestrebt, um dem Wintersportler optimale Bedingungen zu bieten und die Ausschöpfung der Potenziale der bestehenden Anlagen möglichst zu optimieren. Damit werden die Leitüberlegungen des RIP 2000, namentlich die Optimierung des Standards (Priorität 1) sowie die Vernetzung (Priorität 2) miteinander verknüpft und die dadurch entstehenden Synergien ausgeschöpft. Die beiden Intensiverholungsgebiete sind an der Stelle, an der sie sich am nächsten kommen, rund 500 m auseinander. An dieser Stelle soll die Verbindung erfolgen. Es handelt sich dabei auch um jene Stelle, die sich auch aus grundsätzlichen Überlegungen für den Zusammenschluss anbietet (topographisch tiefst gelegene Stelle der beiden Gebiete). Verschiedene Varianten einer Verbindung an dieser Stelle wurden geprüft (vgl. Kapitel 8, Grundlagen).

Es wurde darauf verzichtet, weitere Varianten einer vollwertigen Verbindung ausserhalb des Raumes Alp Bondo im Detail zu prüfen, da diese aufgrund der räumlichen Konstellation immer mit grösseren Abständen der beiden Wintersportgebiete zueinander und damit auch mit längeren oder evtl. zahlreicheren touristischen Transportanlagen und deshalb auch mit mehr Pisten verbunden gewesen wären. Dies hätte zu mehr Eingriffen und höheren Kosten geführt.

Das vorliegende Konzept zielt in einer ersten Phase auf die Erstellung einer kundengerechten und wirtschaftlichen Verknüpfung zwischen den Gebieten Diavolezza und Lagalb und eine Optimierung der Nutzung im bestehenden Intensiverholungsgebiet Diavolezza ab. In einer zweiten Phase wird eine vollwertige Verbindung der beiden Intensiverholungsgebiete Diavolezza und Lagalb angestrebt. Weil in der Phase 1 bei den touristischen Transportanlagen Dispositionen getroffen werden, die Voraussetzung sind für die Ausschöpfung der Synergien mit der Phase 2, ist die Realisierung der Phase 1 ausschliesslich im bestehenden Intensiverholungsgebiet Diavolezza nicht sinnvoll und nicht anstrebenswert. Würden die beiden Phasen völlig losgelöst voneinander betrachtet und die Planung der touristischen Transportanlagen dementsprechend erfolgen, so würden die Synergien zwischen den beiden Phasen nicht optimal genutzt werden können und schlussendlich betrieblich, landschaftlich und aus Sicht der Benutzer ungünstigere und damit unwirtschaftliche Lösungen entstehen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Bei vertiefter Betrachtung bezüglich der Abhängigkeiten und Sensitivitäten zwischen Phase 1 und Phase 2 zeigt sich, dass auch bei einer nicht vollständigen Umsetzung der Phase 2 die Realisierung der Phase 1 in der vorgesehenen Form Sinn macht: Wird die heute bestehende Situation als Vergleichsrahmen genommen, würden bei der Realisierung der Phase 1 die Synergien zwischen den beiden Phasen nicht optimal genutzt werden können und schlussendlich betrieblich, landschaftlich und aus Sicht der Benutzer ungünstigere und damit unwirtschaftliche Lösungen entstehen<sup>1</sup>.

Bestehende Intensiverholungsgebiete können verbunden werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind (grobe Abklärung für eine Festsetzung):

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

Die Wirtschaftlichkeit wird in der Machbarkeitsstudie grob beurteilt. Durch die Phasierung des Entwicklungskonzeptes sowie die „Kompatibilität“ nach oben wird die Wirtschaftlichkeit unter heutigen Rahmenbedingungen in der Machbarkeitsstudie als gegeben betrachtet. Das Unternehmen ist auf gesunder finanzieller Basis, die Anlagen sind alle abgeschlossen. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung geht nicht von unrealistischen Annahmen aus, sondern davon, dass diejenigen Frequenzen erreicht werden können, wie dies vor ca. 10 Jahren der Fall war. Dazu gilt es anzufügen, dass im Oberengadin die Frequenzen generell – im Gegensatz zu anderen Destinationen – in den letzten Jahren leicht abnehmend waren. Im Hinblick auf eine allfällige Fusion der erwähnten 4 Bergbahnen im Oberengadin kann die Wirtschaftlichkeit positiver beurteilt werden, da Umsatz und Ertrag deutlich grösser sind und das Vorhaben in einem grösseren Unternehmen integriert ist. Auch die volkswirtschaftlichen Aspekte wurden abgeklärt und positiv beurteilt (vgl. Kapitel 6.2.1, Bedeutung des Tourismus im Oberengadin, Angebots-Mix der verschiedenen Wintersportgebiete, touristische Vermarktung in einer Destinationsmanagementorganisation [DMO])

Die natürliche Eignung durch Topographie usw. ist gegeben, weil sich die vorgesehenen Projektelemente – bis auf den vollwertigen Zusammenschluss der beiden Intensiverholungsgebiete – vollständig im bestehenden Intensiverholungsgebiet befinden. Die Verbindung wird zudem dort geplant, wo die kürzesten Distanzen überwunden werden müssen und wo in topographischer Hinsicht der sinnvollste Raum ist. Auch in Bezug auf die Höhenlage ist die natürliche Eignung gegeben. Das coupierte Gelände macht Eingriffe für die Realisierung von Pisten nötig. Damit diese Eingriffe möglichst minimiert werden können, wurde bei der Beschneidung die Berechnung der Wasserbezugsmenge, die normalerweise angenommene Schneehöhe von 30 cm verdoppelt auf 60 cm. Dadurch können Unebenheiten durch Schnee ausgeglichen werden. Für die nötigen Pistenkorrekturen wird eine Ausführungsart gewählt, die möglichst schonend und landschaftsverträglich ist (vgl. 6.1.1).

Betreffend den überwiegenden Schutzinteressen sind in den Erläuterungen von RIP2000 (S. 83 ff.) Landschaftsschutzgebiete, Jagdbanngebiete, Wald mit Schutzfunktion sowie Naturschutzgebiete angeführt. Die vollwertige Verbindung führt durch einen Ausläufer eines bestehenden Landschaftsschutzgebietes. Dieser wird zugunsten der Verbindung der Intensiverholungsgebiete im Talboden der Alp Bondo abgelöst. Im Gegenzug werden die bestehenden Erweiterungen von Intensiverholungsgebieten (Collinas und Curtinatsch, Zwischenergebnisse) zugunsten von Landschaftsschutzgebieten abgelöst. Das Intensiverholungsgebiet am Piz Lagalb wird auf die heute bestehenden Bedürfnisse verkleinert, die betroffenen Flächen auf Gemeindegebiet Pontresina werden als Landschaftsschutzgebiete bezeichnet. Dieser „Abtausch“ ist nicht nur in quantitativer Hinsicht ebenbürtig, er spricht in qualitativer Hinsicht für den Bereich Landschaft / Natur (vgl. dazu auch Beschrieb des Taltroges der Ova da Bernina im Raum Alp Bondo, Kapitel 6.1.2). Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem BLN 1908 zeigt, dass von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne des Inventars nicht abgewichen wird, sondern mit der Realisierung der Phase 2 gar eine landschaftliche Entlastung eintritt (vgl. Abschnitt 6.1.2).

Im Raume der Alp Bondo wurden verschiedene Varianten und räumliche Dispositionen einer vollwertigen Verbindung der beiden Intensiverholungsgebiete geprüft. Unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien hat sich die nun gewählte Variante mit Positionierung der Talstationen links und rechts der RhB im Raume der Haltestelle Lagalb direkt oberhalb Minorbach (Ova da Minor) als die Beste herausgestellt. Mit dieser Variante entstehen die neuen Talstationen in unmittelbarer Nähe der RhB-Haltestelle. Dies hat positive Auswirkungen auf die äussere Erschliessung des Gebietes. Die Wahl der Talstationen links und rechts der RhB-Linie bewirkt eine Konzentration der baulichen Infrastrukturen und die RhB (inkl. Fahr-draht) muss nicht mehr überspannt werden. Dies wirkt sich in landschaftlicher Hinsicht äusserst positiv aus (vgl. Kapitel 6.1.2).

---

sierung von Phase 1 auch bei Wegfall von Teilen der Phase 2, welche Lagalb betreffen würden, immer noch bezüglich Landschaft, Ökologie und Attraktivität für Gäste Vorteile erzielt.

Eine verkürzte Variante der Bondo-Bahn für die Phase 1 wurde aus landschaftlichen Überlegungen ebenfalls geprüft (siehe Variantenbewertung). Die Idee war, vorerst die Talstation der Bondo-Bahn näher bei der Alp-Bondo auf der vorgesehenen Linienführung zu lokalisieren. Zu einem späteren Zeitpunkt hätte dann die Bondo-Bahn bis zur vorgesehenen Talstation bei der RhB-Linie verlängert werden können. Diese Variante ist seilbahntechnisch zwar grundsätzlich nicht unmöglich, aber sehr umständlich<sup>1</sup>. Die kurze Verlängerung hätte quasi einen vollständigen Neubau der Bondo-Bahn bedeutet und wurde deshalb aus Kostenüberlegungen verworfen.

Der Kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission wurden die Varianten im Februar 2006 vorgestellt. Dass die gewählte Variante die in landschaftlicher Hinsicht beste Variante ist, wurde zustimmend zur Kenntnis genommen. Anlässlich einer Besprechung in der kantonalen Verwaltung am 8. März 2006 wurde seitens der übrigen betroffenen kantonalen Fachstellen der Entscheid für diese Variante mitgetragen.

Das Flachmoor regionaler Bedeutung, FM-676, Curtinatsch liegt in der Nähe der vorgesehenen Verbindung der beiden Intensiverholungsgebiete. Das Flachmoor wurde im Rahmen eines früheren Projektes detailliert aufgenommen und kartiert. Es wird durch das vorgesehene Projekt nicht berührt.

Die Überprüfung mit den Leitüberlegungen von RIP2000, die Abklärung von Nutzungskonflikten sowie die Auswirkungen auf Umweltbereiche sind für die Projektelemente der Phase 1 soweit erfolgt, dass die räumliche Abstimmung auf Ebene Richtplanung erfolgt ist. Verschiedene Aspekte der räumlichen Abstimmung (berührte Interessen und Aspekte) werden im nachfolgenden Kapitel detaillierter untersucht. Darunter sind auch Punkte, bei denen aufgrund der Vorprüfung des Bundes und der öffentlichen Planaufgabe eine weitere Präzisierung als nötig betrachtet wurde (u.a. Bedeutung und Umgang mit BLN, grösstmögliche Schonung, gesamtregionale wirtschaftliche Auslegeordnung).

Im Zusammenhang mit der Vorprüfung durch den Bund wurde seitens des Bundes vorgebracht, dass im Rahmen der Richtplanung auch die Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen aufgezeigt werden sollen. Dazu gilt es festzuhalten, dass dies nicht den Leitüberlegungen des (behördenverbindlichen) Richtplans, noch den Grundsätzen des raumplanerischen Stufenbaus entspricht. Im Übrigen ist dies aus „systemtechnischen“ Grundsätzen auch nicht die gängige Praxis in der schweizerischen Richtplanung: Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen werden aufgrund des konkreteren Projektierungs- und Konkretisierungsgrades im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der dafür massgeblichen (für die Gesuchsteller bzw. Grundeigentümer verbindlichen) Verfahren aufgezeigt. Dies sind das Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren sowie die raumplanerischen Verfahren (Nutzungsplanung, Bewilligungsverfahren). Die Beurteilungsgrundlagen für die Abstimmung mit dem Umweltschutzrecht liegen für eine Festsetzung in ausreichendem Masse vor (Entscheidungsgrundlagen auf Stufe Voruntersuchung UV sowie erste Überlegungen für Ausgleichsmassnahmen vgl. Kapitel 8, Grundlagen).

## 6 Berührte Interessen und Aspekte

In der Folge wird auf die berührten Interessen und Aspekte gemäss den festgesetzten Projektelementen nach Kapitel 4.1.1 eingegangen (Bahnen, Pisten, Erschliessung). Dabei wird zwischen ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Aspekten unterschieden und auch auf Aspekte der (äusseren) Erschliessung eingegangen.

---

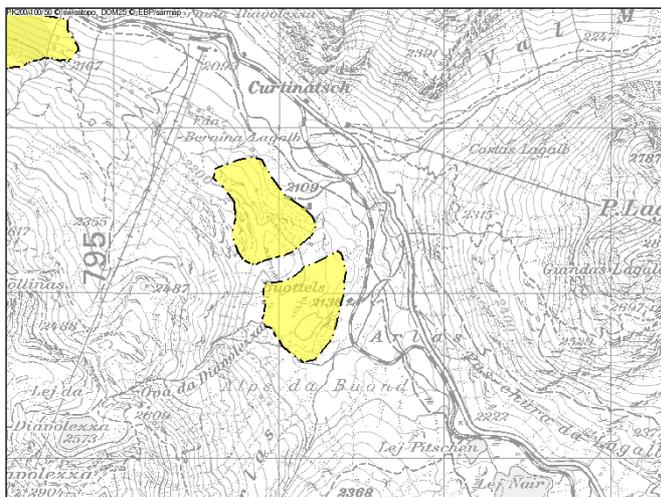
<sup>1</sup> Abklärungen durch Generalplaner der Diavolezza AG sowie telefonische Abklärung ARE GR mit BAV.

## 6.1 Ökologische Aspekte

### 6.1.1 Fauna und Flora

Die geplante Verbindung der beiden Skigebiete Diavolezza und Lagalb und die damit verbundene Erweiterung der Skigebiete hat auf die Fauna nur geringfügige Auswirkungen. Aufgrund der langjährigen Nutzung der beiden Skigebiete treten gemäss Einschätzung des zuständigen Wildhüters innerhalb des bestehenden Intensiverholungsgebietes Diavolezza-Lagalb kaum grössere Interessenskollisionen mit dem Wild auf (Gewöhnungseffekt).

Die Wald-Wild-Schutzzone *Alp da Buond Suot* wird von der geplanten Bondo-Bahn, der vorgesehenen Skigebietserweiterung mit den beiden neuen Pisten 6 (rot) und 7 (schwarz) tangiert. Allerdings befindet sich der westliche Teil dieser Wald-Wild-Schutzzone bereits innerhalb einer rechtsgültigen Wintersportzone. Es ist davon auszugehen, dass die in diesem Gebiet ansässige Birkhuhn-Population beeinträchtigt wird. Das genaue Ausmass der Beeinträchtigung und die Bezeichnung geeigneter Ausweichshabitats sind in der Hauptuntersuchung (zur UVP) zu erheben bzw. vorzunehmen; der Konflikt ist gemäss aktuellem Stand der Erkenntnisse lösbar.



Quelle: Voruntersuchung UVB Bahnen und Pisten

Gemäss heutigen Kenntnissen liegen von der Kreuzotter mehrere Beobachtungen aus dem Projektgebiet vor (östlich Alp da Buond Suot, Höhe Talstation Diavolezza nördlich der Hauptstrasse sowie oberhalb der Talstation Lagalb). Auch vom Grasfrosch sind Vorkommensnachweise bekannt. Es ist anzunehmen, dass er in den meisten Gewässern des Projektgebietes vorkommt und sich dort auch fortpflanzt. Konkrete Hinweise liegen auch vom Lej Pitschen sowie von Standorten bei der Alp da Buond Sur und der Lagalb-Talstation vor. Diese Vorkommen würden allenfalls in der Bauphase – nicht in der Betriebsphase im Winter – betroffen. Durch den längerfristig geplanten Rückbau der heutigen Talstation-Lagalb (Bestandteil der Etappe 2) ergeben sich an dieser Stelle Chancen für eine ökologische Aufwertung.

Die Vegetation wird im Bereich der Bahnstationen und der Mastenstandorte weitgehend zerstört. Diese Flächen werden auf ein Minimum reduziert und bedürfen einer sorgfältigen standortgerechten Wiederbegrünung, welche die Ausbreitung von Pflanzen aus der unmittelbaren Umgebung begünstigt.

Im Skigebiet Diavolezza sind auch Pistenkorrekturen notwendig. Einzelne Pflanzenarten oder auch Vegetationstypen werden durch diese Massnahme nicht betroffen. Mit dem Ziel der grösstmöglichen Schonung der Landschaft werden diese Pistenkorrekturen minimiert (vgl. 6.1.2). Ziel ist es, eine minimale Bearbeitung mit Pistenfahrzeugen sicherstellen zu können. Dies einerseits durch eine Beschneidung der Pisten; so wurde für die Wasserbezugsmenge für die Beschneidung mit einer durchschnittlichen Schneehöhe von 60 cm gerechnet, was eine Verdoppelung der sonst üblichen 30 cm bedeutet. Damit wird dazu beigetragen, dass Terrainunebenheiten möglichst durch Schnee ausgeglichen werden können. Falls Pistenkorrekturen nötig sind, handelt es sich dabei vorwiegend um die Zerkleinerung von Steinen, aber auch um den Ausgleich von Steilstufen. Diese Arbeiten können so ausgeführt werden, dass die betroffenen Vegetationsflächen möglichst klein gehalten werden; eine Baubegleitung soll eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Flora und Fauna sicherstellen. Zudem können bei der Detailplanung noch Standortoptimierungen vorgenommen werden. Nach einer Testphase in den ersten Betriebsjahren kann dann entschieden werden, ob zusätzliche Massnahmen noch umgesetzt werden sollen.

Ein Beispiel für eine solche Pistenentsteinung ist die kürzlich erfolgte Entsteinung von Teilen der Piste „Ravulaunas“ (BAB Nr. 2005 -0824). Diese Entsteinung ist kaum sichtbar und trotzdem konnte die Piste im Winter 2006/07 präpariert werden.

Die Beschneidung in überdurchschnittlicher Mächtigkeit sowie die Art der Ausführung der nötigen Pistenkorrekturen stellen sicher, dass das BLN höchstens eine leichte / geringfügige Beeinträchtigung der Schutzziele des BLN im Sinne des Inventars sowie der ENHK erfährt und dem Grundsatz der grösstmöglichen Schonung nachgelebt wird.

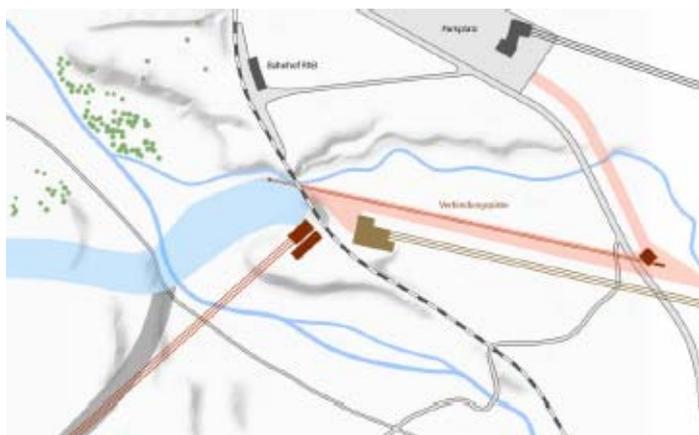
Die Pistenkorrekturen im Einzelnen sind nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens sondern können entsprechend dem Stufenbau in der Planung und Projektentwicklung erst mit dem konkreten Projekt und dem konkreten Baugesuch beurteilt werden. Es zeigt sich jedoch auf Stufe Richtplanung, dass Möglichkeiten und die Absicht bestehen, die Pistenkorrekturen im Sinne der grösstmöglichen Schonung möglichst gering zu halten und falls sie nötig sind, diese auf möglichst schonende Art und Weise umzusetzen.

## 6.1.2 Landschaft / BLN-Gebiet 1908

### A Allgemein

Das gesamte Intensiverholungsgebiet Diavolezza - Lagalb befindet sich im BLN-Gebiet 1908 (Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe). Die Verbindung der beiden Intensiverholungsgebiete Diavolezza und Lagalb erfolgt im Raum Alp Bondo. Dabei handelt es sich nicht um eine unberührte Landschaftskammer, sondern um eine Landschaftskammer, die von diversen Infrastrukturen geprägt ist (vgl. Ziffer 2 und Beschrieb des Taltroges der Ova da Bernina im Raum Alp Bondo).

Die Fläche der Erweiterung beträgt rund 25 ha. Dies entspricht ungefähr der Fläche der als Erweiterungen für Intensiverholungsgebiete entlassenen Gebiete Collinas (13 ha) und Curtinatsch (10ha). In einer Variantenbewertung wurden verschiedene mögliche Konstellationen für die Positionierung der Anlagen im Talboden im Raum Alp Bondo genauer untersucht und auch visualisiert (vgl. Kapitel 8, Grundlagen sowie Fotomontagen, Anhang 6). Dabei hat sich die Variante 3 als die beste Variante in Bezug auf die landschaftlichen Auswirkungen herausgestellt. Die Talstationen werden in bestehende Geländeerhebungen integriert und sind links und rechts der RhB-Linie positioniert. Dadurch fällt die Überspannung der RhB-Linie weg.



Quelle: Variantenbewertung, 11. April 2006

Die bisherigen Erweiterungen von Intensiverholungsgebieten „Collinas“ und „Curtinatsch“ werden zu Landschaftsschutzgebieten. Diesbezüglich ergibt sich folgende Sachlage:

Bei der im geltenden Richtplan festgelegten Erweiterung Collinas handelt es sich um eine Hochterrasse mit einem kleinen Bergsee (Lej da las Collinas). Dieser Raum ist aufgrund seiner landschaftlichen Qualitäten im Bereich Sommererholung von grösserer Bedeutung. Im oberen Teil der aktuell im Richtplan bestehenden Erweiterung wird eine Schutzzone tangiert, die u.a. zum Schutze der Raufusshühner im Winter bestimmt ist. Dieses rund 13 ha grosse Gebiet wird als Erweiterung des Intensiverholungsgebietes entlassen und als Landschaftsschutzgebiet festgelegt. Das Landschaftsschutzgebiet wird soweit arrondiert, dass es direkt an das bestehende Landschaftsschutzgebiet grenzt; die Fläche beträgt rund 25 ha.

Die im geltenden Richtplan festgelegte Erweiterung Curtinatsch liegt in einem Pflanzenschutzgebiet mit besonderen Florastandorten. Das Gebiet beinhaltet einen Wintereinstand des Steinwildes und ein Brutgebiet des Schneehuhns. Dieses rund 10 ha grosse Gebiet wird mit der Entlassung als Erweiterung für die Intensiverholung als Landschaftsschutzgebiet festgelegt.

Bezüglich der beiden Erweiterungen Collinas und Curtinatsch wurde im Rahmen der Genehmigung von RIP2000 im Bericht des Bundesamtes folgendes festgehalten: „Die Erweiterungen Lagalp und Diavolezza (Zwischenergebnis) befinden sich innerhalb des BLN-Gebietes 1908 Oberengadiner Seenlandschaft. Inwieweit hier Eingriffe mit dem BLN-Schutzstatus vereinbar sind, bleibt noch abzuklären“. Diese Aussage ist insofern von Bedeutung, als bei anderen Erweiterungen festgehalten wurde, dass diese kaum vereinbar seien mit dem Bundesinventar.

Wie die obigen (und die nachfolgenden) Ausführungen jedoch zeigen, wird mit der vorliegenden Anpassung eine landschaftlich schonendere Lösung angestrebt, deren Vereinbarkeit mit den Zielen des BLN grundsätzlich besser ist.

Das Intensiverholungsgebiet auf der südlichen Seite des Piz Lagalb ist seit längerer Zeit nicht mehr in Betrieb und die Anlagen sind grösstenteils abgebaut. Dieser Teil des Intensiverholungsbietes wird aus dem Richtplan entlassen. Dadurch verkleinert sich das Intensiverholungsgebiet auf Seite Lagalb um knapp 40 % oder 230 ha. Die als Intensiverholungsgebiet entlassene Fläche wird auf dem Territorium der Gemeinde Pontresina als Landschaftsschutzgebiet festgelegt. Die entsprechende Fläche beträgt rund 106 ha. Die Gemeinde Poschiavo ist damit einverstanden, das nicht mehr benötigte Intensiverholungsgebiet aus dem Richtplan zu entlassen, aus verschiedenen Gründen möchte die Gemeinde Poschiavo jedoch diese Fläche nicht als Landschaftsschutzgebiet festlegen. Die Region Valle di Poschiavo schliesst sich dieser Haltung an.

## **B Vertiefung BLN 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe**

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Vorprüfung der Richtplan-Anpassung wurde eine mangelnde Auseinandersetzung mit der Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN) sowie den von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission, ENHK, formulierten Zielsetzungen für die Alp Bondo eingebracht.

Zur Klärung dieser Einwände wurde eine vertiefende Untersuchung zur Bedeutung der Alp Bondo im Kontext mit dem BLN 1908 gemacht (vgl. Kapitel 7 Grundlagen). Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

### **BLN 1908: LAGE UND BESCHRIEB**

Das BLN 1908 umfasst eine Fläche von 37'535 ha. Die Grenzen des BLN sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt; sie umfassen grob die Fläche im Raum Muottas Muragl (Pontresina) – Berninapass – südliche Landesgrenze bis Val Forno – Maloja - Julierpass. Der von der Richtplan-Anpassung betroffene Raum Alp Bondo umfasst 25 ha und ist in der Abbildung gekennzeichnet.

Die Bedeutung des BLN 1908 wird im Inventar wie folgt festgehalten:

*Schönste Gebirgslandschaft Graubündens mit starker Vergletscherung und mit einzigartigem Seenhochtal.*

*Aufschlussreiche Einblicke in den komplizierten Bau der hochpenninischen und unterostalpinen Decken mit ihren Kristallinkernen und Sedimenthüllen. Im Westen spätalpine Intrusiva des Bergeller Granits mit Gesteinen und Mineralien der Kontaktmetamorphose.*

*Durch rückschreitende Erosion der Mera entstandene Steilstufe vom Malojapass zum Bergell und Taltorso des Inns mit den Oberengadiner Seen.*

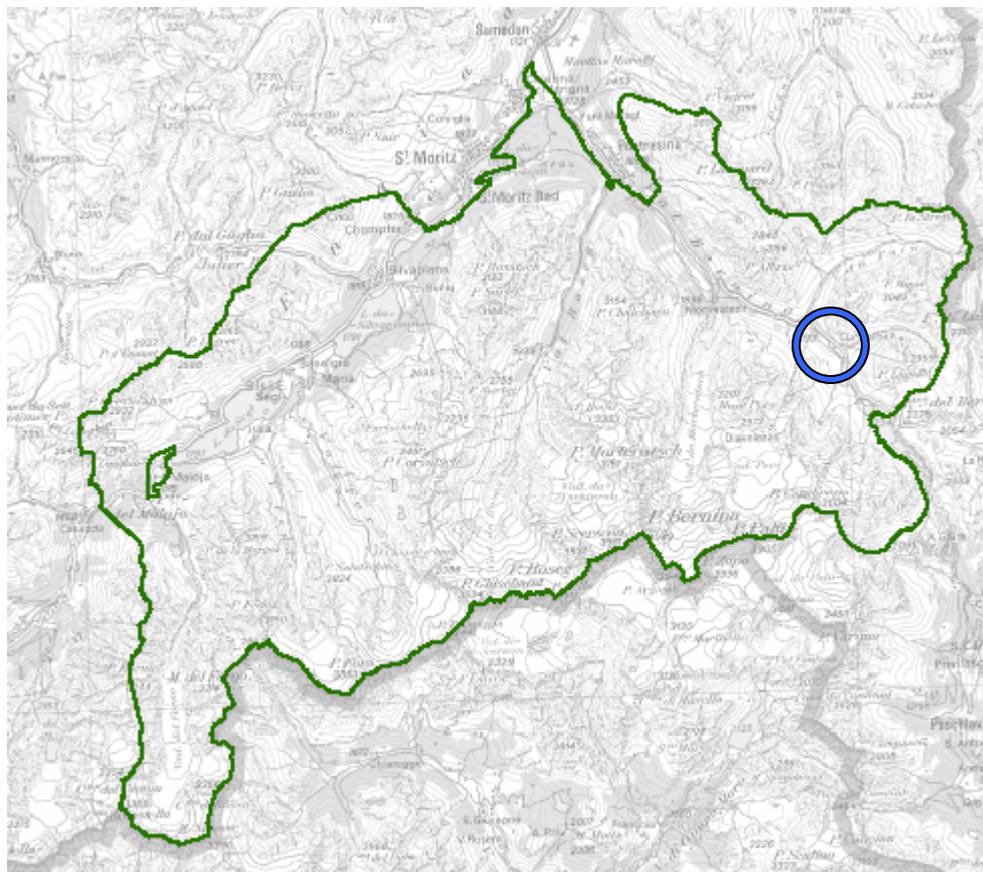
*Vielfältige glaziale Morphologie. Gletschermühlen bei Maloja.*

*Ausgedehnte naturnahe Lärchen-Arvenwälder. Hoch liegende Waldgrenze (2300 m). Moore von nordischem Habitus im Gebiet Staz - St. Moritz und Maloja. Über der Waldgrenze verbreitet Gebirgstundren, d.h. flechten- und moosreiche Kleinstrauchgesellschaften.*

Artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten, z.B. *Trientalis europaea*, *Carex vaginata*.

Grösste Steinwildkolonie am Piz Albris.

Gebirgslandschaft mit zahlreichen Alpbetrieben. Waldnutzung im Plenterbetrieb. Alte Kultur- und Passlandschaft. Weltberühmtes Wander- und Tourengebiet.



Die Regierung hat in ihrer Stellungnahme zu den BLN-Gebieten im Beschluss Nr. 2910 vom 3. Dezember 1979 auf generelle und besondere Vorbehalte hingewiesen. Zum BLN 1908 wurden Vorbehalte angebracht bezüglich Transportanlagen für den Fremdenverkehr<sup>1</sup>. In der Richtplanung Graubünden werden die BLN-Gebiete – von denen direkt nur der Bund bei der Erfüllung von Bundesaufgaben betroffen ist (z.B. bei der Genehmigung der Richtplanung) – soweit dies unter Abwägung von Schutz- und Nutzungsinteressen aus Sicht der kantonalen Raumordnungs- und Raumentwicklungspolitik zweckmässig ist, als Landschaftsschutzgebiete festgelegt. Der Bundesrat hat in der Richtplan-Genehmigung zum Thema Natur-, Landschafts- und Kulturlandschaftsschutz festgehalten, dass „die *Schutzaufgaben des Bundes (BLN) gesamthaft in geeigneter Weise im Richtplan thematisiert werden*“. Eine detaillierte Auflistung in Bezug auf die BLN im Kanton GR befindet sich in Kapitel 3.6.D (S. 55 ff) im Richtplan Graubünden.

### **BLN: UNGESCHMÄLERTE ERHALTUNG**

Art. 6 des NHG legt fest, dass BLN-Gebiete ungeschmälert erhalten werden sollen und das ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare nur in Erwägung gezogen werden darf, wenn ihr gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen. Der Begriff „ungeschmälert“ wird im Zusammenhang mit dem NHG folgendermassen ausgelegt (vgl. Leimbacher, Kommentar zum NHG, Art. 6):

Die gesetzliche Forderung nach einer in besonderem Mass ungeschmälerten Erhaltung darf nicht im Sinne eines absoluten Veränderungsverbots missverstanden werden. „Ungeschmälerte Erhaltung“ bedeutet nicht, dass am bestehenden Zustand eines Inventar-Objektes überhaupt nicht mehr geändert werden darf: Zum einen sind gerade BLN-Objekte oft viele Quadratkilometer gross (das BLN 1908 weist eine Fläche von 375 km<sup>2</sup> auf, der von der Richtplan-Anpassung betroffene Raum Alp Bondo hat eine Fläche von 0.25

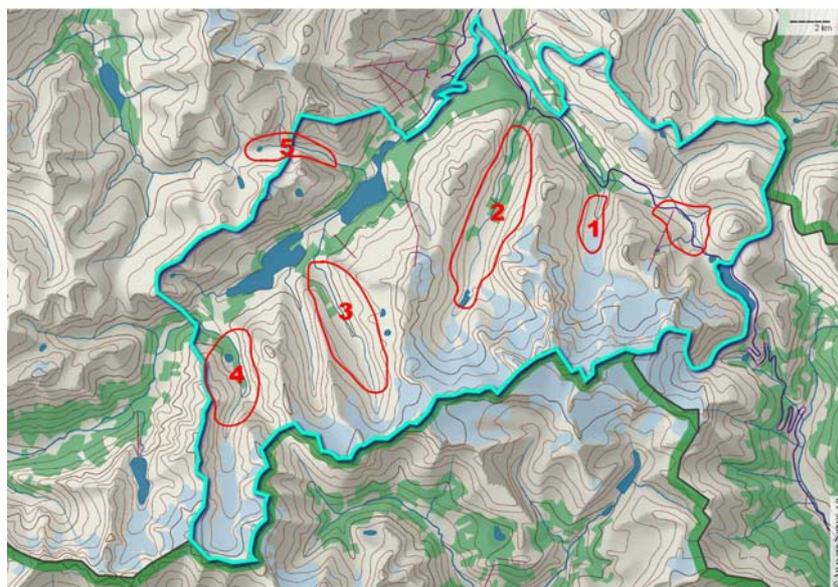
<sup>1</sup> Diese Vorbehalte wurden bereits in der Stellungnahme zum KLN-Inventar aus dem Jahre 1969 angebracht. Es handelt sich somit um eine konstante Praxis der Regierung.

km<sup>2</sup>, die Wintersportgebiete Diavolezza und Lagalb weisen ein Fläche von rund 8.5 km<sup>2</sup> auf), erstrecken sich zum Teil auf das Gebiet mehrerer Kantone und schliessen auch Siedlungen mit ein, wo diese in untrennbarer Weise mit der zu schützenden Landschaft verbunden sind. Ein absolutes, den ganzen Objekt-Perimeter abdeckendes Veränderungsverbot wäre ein praktisches Unding. Zum anderen dürfen Natur- und Heimatschutz nicht auf ihre bewahrenden, konservierenden Aspekte reduziert werden. Ihre Ziele lassen sich in vielen Fällen nur durch Gestaltung, durch verändernde Eingriffe erreichen.

Die geforderte „ungeschmälerte“ Erhaltung bezieht sich auf die gemäss Art. 5 NHG verlangte Umschreibung des Objekts und vor allem auf die Gründe für seine nationale Bedeutung. Eingriffe in Inventar Objekte dürfen in der Bedeutung des Objektes verankerte Schutzziele nicht gefährden. Das geht auch aus dem NHG hervor, in dem von der ungeschmälerten Erhaltung *im Sinne der Inventare* die Rede ist. Ziel von Art. 6 NHG ist die Erhaltung des schutzwürdigen Zustandes und das Weiterführen der dieser Beschaffenheit angepassten Nutzung. Der Zustand der betroffenen Objekte soll gesamthaft betrachtet unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes nicht verschlechtert werden und allfällige Nachteile müssen durch anderweitige Vorteile mindestens ausgeglichen werden.

### BLN 1908: Vergleichsräume zum Tal der Ova da Bernina innerhalb des BLN

Damit die Auswirkung des Projekts „Diavolezza 2025“ auf das Tal der Ova da Bernina mit der Alp Bondo in Bezug zum gesamten BLN-Gebiet beurteilt werden kann, wurde dieser Raum mit anderen, ähnlichen Landschaften im BLN-Gebiet Nr. 1908 im Hinblick auf die Bedeutung im Sinne des Inventars verglichen<sup>1</sup>.



Ähnliche Täler im BLN 1908 wurden im Rahmen der vertiefenden Untersuchung anhand der Landeskarten Massstab 1:25'000 eruiert und dann auch vor Ort beurteilt. Die Alp Bondo wurde mit folgenden Landschaften verglichen:

1. Val Morteratsch,
2. Val Roseg,
3. Val Fex,
4. Val Forno,
5. Julierpass;

hellblau: Perimeter des BLN-Gebiets 1908.

Die Bedeutung des Tals der Ova da Bernina mit der Alp Bondo lässt sich abschätzen, indem geprüft wird, welche Eigenschaften im BLN-Beschrieb wie stark auf das untersuchte Gebiet zutreffen. Es gilt: 2 = trifft mutmasslich oder aktuell zu, 1 = trifft eher zu, 0 = trifft nicht zu.

Die untersten 7 Zeilen der nachfolgenden Tabelle beinhalten Eigenschaften, welche für die Alp Bondo nicht zutreffen. Diese runden das Bild über die Stellung der untersuchten Gebiete und besonders der Alp Bondo in Bezug zum zitierten BLN-Beschrieb ab. In der Tabelle nicht berücksichtigt wurde die Bewertung von Teilen des Beschriebs, die sich entweder auf das gesamte BLN beziehen (hoch liegende Waldgrenze [2300 m]; über der Waldgrenze verbreitet Gebirgstundren, d.h. flechten- und moosreiche Kleinstrauchgesellschaften; Waldnutzung im Plenterbetrieb) oder die sehr allgemein gehalten sind (schönste Gebirgslandschaft Graubündens [...mit starker Vergletscherung...]) und mit einzigartigem

<sup>1</sup> Auf eine das ganze BLN bezogenen Gliederung in Teilräume, wie dies im Projekt „Aufwertung BLN“ des BAFU verfolgt wird, wurde im vorliegenden Fall verzichtet, da es nur konkret um den Talboden der Ova da Bernina im Raum Alp Bondo geht und nicht um die Steilstufe Maloja, das Seenhochtal oder „hochalpine Gletscherelemente“.

Seenhochtal; aufschlussreiche Einblicke in den komplizierten Bau der hochpenninischen und unterostalpinen Decken mit ihren Kristallinkernen und Sedimenthüllen;.)

Eigenschaften BLN	Ova da Bernina	1. Val Morteratsch	2. Val Roseg	3. Val Fex	4. Val Forno	5. Julierpass
Vielfältige glaziale Morphologie	2	2	2	2	2	2
Ausgedehnte naturnahe Lärchen-Arvenwälder	1	2	1	2	2	0
Kleinstrauchgesellschaften	2	1	1	2	1	2
Artenreiche Alpenflora mit Glazialrelikten	2	1	1	2	1	2
Gebirgslandschaft mit zahlreichen Alpbetrieben	1	0	1	2	2	0
Alte Kultur- und Passlandschaft	1	0	0	2	2	2
Im Westen spätalpine Intrusiva des Bergeller Granit	0	0	0	1	2	0
Steilstufe vom Malojapass zum Bergell und Taltorso des Inns	0	0	0	0	0	0
Gletschermühlen bei Maloja	0	0	0	0	0	0
Moore von nordischem Habitus im Gebiet Staz-St. Moritz und Maloja	0	0	0	0	2	0
Grösste Steinwildkolonie am Piz Albris	0	0	0	0	0	0
Weltberühmtes Wander- und Tourengebiet	0	2	2	2	2	0
.... mit starker Vergletscherung .....	0	2	2	1	1	0
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>8</b>

Es zeigt sich, dass das Tal der Ova da Bernina und mit ihr die Alp Bondo in Bezug zu dem Beschrieb BLN 1908 eine untergeordnete Bedeutung einnehmen. Die meisten Werte gemäss BLN-Beschrieb enthalten das Val Fex und das Val Forno was mit dem visuellen Eindruck aus einer Begehung übereinstimmt. Die Alp Bondo hat in Bezug auf den Beschrieb des BLN weder eine spezielle Bedeutung in dem Sinne, dass besonders viele Werte des Beschriebs auftauchen noch dass es besondere Werte gibt, die nur an diesem Ort auftreten würden. Diese Auslegeordnung führt zum Schluss, dass der Raum Alp Bondo nicht eine so grosse Bedeutung hat, dass die ungeschmälerte Erhaltung des BLN „im Sinne des Inventars“ durch Eingriffe grundsätzlich gefährdet sein könnte – dies sowohl im quantitativen als auch im qualitativen Sinne. Es kann sich in Bezug auf die allgemeinen Schutzziele im Sinne des Inventars (BLN-Beschrieb) - wenn überhaupt - höchstens um leicht / geringfügige Beeinträchtigungen der Schutzziele handeln.

Betrachtet man das angestrebte Ziel des Vorhabens im Ganzen so tritt für die Landschaft im Raume der Alp Bondo eine landschaftliche Entlastung ein: Das markante Gebäude der Talstation Lagalb wird in seiner Kubatur verkleinert an einem anderen, weniger exponierten und besser in die Landschaft integrieren Standort erstellt. Auf die in landschaftlicher Hinsicht gut wahrnehmbaren Schutzverbauungen der Talstation Lagalb kann verzichtet werden (Teile der grösstmöglichen Schonung bzw. Vorteile für das BLN).

In der Folge wird darauf eingegangen, ob die vorgesehenen Eingriffe auf der Alp Bondo als geringfügig zu beurteilen sind und ob eine grösstmögliche Schonung angestrebt wird. Dafür erfolgt vorgängig ein Beschrieb des Taltroges der Ova da Bernina im Raume Alp Bondo.

#### **BLN 1908: BESCHRIEB DES TALTROGS DER OVA DA BERNINA IM RAUM ALP BONDO**

Der Taltrog des Flüsschens Ova da Bernina wird im Westen visuell durch die Ausläufer der Diavolezza und des Piz Palü umfasst und im Osten durch den markanten, kegelförmigen Piz Lagalb, sowie durch den Piz Alv und den Piz Albris begrenzt. Zwischen Letzteren dehnt sich der Trog in zwei engen Seitentälern nach Osten aus. Im Sommer stuft sich die Landschaft vertikal in drei Schichten: in den teilweise beweideten, unbewaldeten Talboden, in die von Lärchen-Arvenwäldern, Zwergstrauch- und Schneetälchengesellschaften geprägten und von Zungen aus Gehängeschutt durchzogenen Hangflanken, sowie in die gebirgi-

gen, kaum bewachsenen Bergkränze. Eher als weisse Kulisse im Hintergrund und mit dem Taltrog räumlich nicht mehr direkt verbunden sind die Diavolezza und der Piz Palü. Der Taltrog hat zwei Ausgänge, talwärts Richtung Pontresina, bergwärts Richtung Berninapass-Höhe. Die Berninapass-Höhe ist vom Taltrog der Alp Bondo aus nicht erkennbar; der Passübergang ist als solcher aufgrund der Öffnung des Tales jedoch „wahrnehmbar“. Der Taltrog Alp Bondo ist vergleichbar mit dem hintersten Taltrog des Val Roseg, oder mit dem Val Fex (letzteres ist jedoch kleinräumiger und unberührter).

Im Talboden beeinflussen heute die Hochspannungsleitung, das Bahntrasse der RhB mit Fahrleitung und Bahnhofsgebäuden, die Passstrasse und die Talstationen der Seilbahnen das Landschaftsbild. In Blickrichtung längs der Verkehrsträger hat das Tal seinen urtümlichen, tundraartigen, nordischen Charakter verloren und vermittelt stattdessen Signale urbaner Zivilisation. Obwohl die RhB-Linie den Trog der Ova da Bernina in einen verbauten Ostteil und in einen mit Ausnahme der Alpegebäude unverbauten Westteil – der Alp Bondo – aufteilt, ist diese Trennung vor Ort kaum erlebbar. Auch im Gebiet der Alp Bondo sind die Spuren des Verkehrs, der Energieübertragung und des Skitourismus gegenwärtig. Das mag auch daran liegen, dass die Alp zum Teil in einer Senke liegt.

Die Ova da Bernina ist ein naturnaher, leicht mäandrierender Gebirgsbach, der sich kaum in den Talboden eingeschnitten und teilweise kleinflächige Gebirgsauen und -moore gebildet hat.

Gut erkennbar sind die am Hangfuss gelegenen, gegenüber der Umgebung grünere, weil nährstoffreichere Alp mit Umfriedigungen aus Natursteinmauern und die Schneise oberhalb der Alp. Letztere findet ihre Fortsetzung in einer Gletscherrinne, von der sich nur bei genauerem Hinsehen eine hangparallele Seitenmoräne ausmachen lässt. Die Hangflanke oberhalb der Alp Bondo ist in einer hangparallelen Linie mit einem schütterem Lärchen-Arvenwald bewachsen, der vor allem während der Herbstfärbung der Lärchen reizvoll sein dürfte und das Tal visuell aufwertet.

## **SCHUTZZIELE DER ENHK FÜR DEN RAUM ALP BONDO**

Die ENHK formuliert in ihrem Mitwirkungsbericht für den betroffenen Raum Alp Bondo vier Schutzziele:

1. Ungeschmälerte Erhaltung der naturnahen und wilden Pass- und Hochgebirgslandschaft am Fusse der Bernina mit ihren charakteristischen geologischen, geomorphologischen und glaziologischen Elementen.
2. Ungeschmälerte Erhaltung der natürlichen Lebensräume subalpiner und alpiner Lagen mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.
3. Ungeschmälerte Erhaltung der durch die Alpwirtschaft geprägten Landschaftselemente entlang der Passstrasse.
4. Ungeschmälerte Erhaltung des rauhen und ungestörten Landschaftsbildes der Hochgebirge in seiner Attraktivität für Naturerlebnisse bei Wander- und Skitouren.

Im Folgenden soll geprüft werden, ob das Entwicklungskonzept „Diavolezza-Lagalb 2025“ und damit auch die Richtplan-Anpassung mit den Zielen der ENHK vereinbar ist:

### **1. Erhaltung der naturnahen und wilden Pass- und Hochgebirgslandschaft am Fusse der Bernina mit ihren charakteristischen geologischen, geomorphologischen und glaziologischen Elementen**

Wie aus dem Beschrieb der Alp Bondo hervorgeht, kann dieser Raum nicht mehr als naturnah und wild bezeichnet werden. Insofern ist die Formulierung des ENHK-Schutzzieles unter Berücksichtigung der heute bestehenden und zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des BLN bereits bestehenden „Signalen urbaner Zivilisation“ zu verstehen bzw. zu interpretieren. Seitens des Kantons wurden die entsprechenden Vorbehalte bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum BLN angebracht (siehe eingangs dieses Kapitels).

Im Unterschied zur heutigen Situation würden sich bei der Realisierung des Vorhabens zwei neue Talstationen beidseits der RhB-Bahnlinie finden, verbunden durch eine schon heute bestehende Unterführung, die zugunsten eines neuen Verbindungs-Schlepplifts aufgeweitet wird. Die auffällige heutige Lagalb-Talstation und die Lawinen-Dammschüttung werden verschwunden sein, derweil der Parkplatz erhalten,

aber naturnah umgestaltet wird. Diese Verbesserung tritt in ihrer vollen Ausprägung erst mit der Realisierung der Phase 2 ein.

Die Fassaden der neuen Talstationen sollen in der Materialisierung dem umgebenden Gestein entsprechen. Die Gebäude sollen ausserdem den bestehenden Bahndamm kaum überragen. Dadurch entstehen keine neuen, fremdartigen Horizonte. Die Gebäude werden daher kaum auffallen. Der Charakter der „naturnahen und wilden Pass- und Hochgebirgslandschaft“ wird dadurch weder geschmälert noch die Erhaltung gefährdet, sondern im Vergleich zur heutigen Situation eher verbessert.

Geologisch sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Wenn für den Bau der blauen Verbindung zwischen Collinas und Bondo die Seitenmoräne der Gletscherrinne abgetragen werden soll, werden jedoch geomorphologische Werte auf einer Länge von 10 bis 20 Metern tangiert. Die Seitenmoräne der Gletscherrinne kann auf drei Arten überwunden werden:

1. Auffüllung der Rinne mit Schnee.
2. Durchbrechen der Seitenmoräne im Bereich der Piste
3. Einbau einer Holzbrücke zur Überwindung der Rinne.

Die Varianten wurden in der umgekehrten Reihenfolge ihrer mutmasslichen Auffälligkeit aufgelistet<sup>1</sup>. Die Holzbrücke wird am stärksten als Fremdkörper in der künftigen Landschaft sichtbar bleiben. Mit dem Durchbruch der Seitenmoräne im Pistenbereich wird jedoch ein anschaulicher Zeuge der Gletschertätigkeit beeinträchtigt. Die Interessenabwägung kann hier losgelöst von der Diskussion ums Landschaftsbild vorgenommen werden, da die Durchbrechung der Seitenmoräne landschaftlich kaum ins Gewicht fallen dürfte. Innerhalb des grossen BLN 1908 und auch im Raume der Alp Bondo treten verschiedene geomorphologische Elemente auf. Da die Querung der Gletscherrinne mit Schnee erfolgt (vgl. Fussnote) und nur marginale Entsteinungen nötig sein werden, wird das formulierte Schutzziel im Sinne der grösstmöglichen Schonung höchstens leicht / geringfügig beeinträchtigt.

In Bezug auf allfällige Pistenkorrekturen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 6.1.1 verwiesen.

Auf glaziologische Elemente hat das Projekt keine Auswirkungen, da diese Elemente höher liegen als der Raum der Alp Bondo.

## **2. Erhaltung der natürlichen Lebensräume subalpiner und alpiner Lagen**

Dieses Ziel kann im Waldbereich dann erfüllt werden, wenn die Rodung auf die Entfernung einzelner Bäume reduziert werden kann. Gegebenenfalls ist der Pistenverlauf so anzupassen, dass die Piste den Wald in einem Bereich quert, in dem er ohnehin schon schütter ist (vgl. dazu Wald, Kap. 6.1.5). Für die Betriebsphase ist eine Abschränkung der Piste im Waldbereich vorzusehen (Schonung des Lebensraums für Raufusshühner).

Die Schonung der Lebensräume im Bereich der neuen Talstationen hängt ganz wesentlich vom Bauablauf, der Baustelleneinrichtung und der Baustellenzufahrt ab. Die geringsten Einwirkungen sind zu erwarten, wenn die Baustellenzufahrt möglichst im Bereich der RhB-Linie oder gar auf der Linie selbst eingerichtet werden kann. Da die Moor- und Weideflächen flach und ohne Steine sind, sollten Planierungen in diesem verletzlichen Teil der Alp Bondo nicht nötig sein. Unter diesen Annahmen kann das Ziel nach Erhaltung der Lebensräume erfüllt werden.

Insgesamt kann zu diesem Schutzziel angeführt werden, dass die Beeinträchtigung dieses Schutzziels höchstens leichter oder geringfügiger Natur sein wird und dass das Prinzip der grösstmöglichen Schonung verfolgt wird (z.B. Reduktion Waldbeanspruchung, Pisten vgl. 6.1.1).

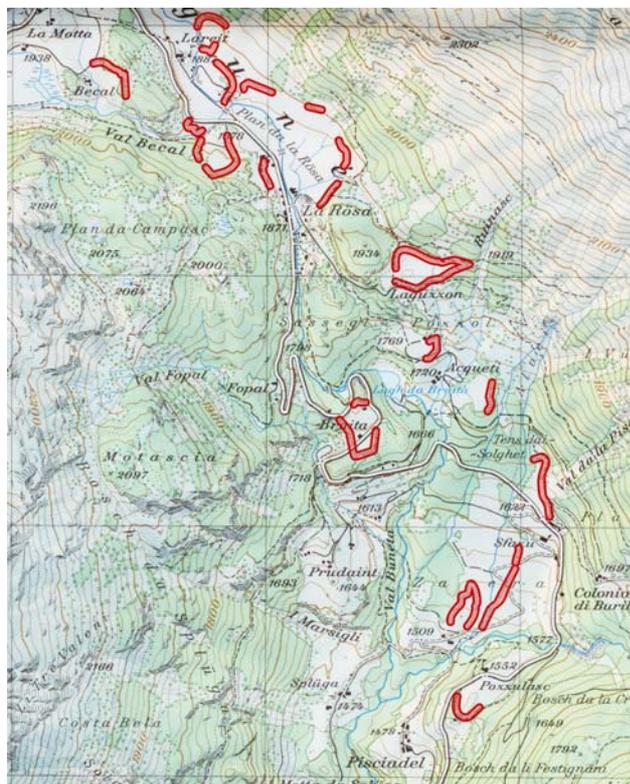
## **3. Erhaltung der durch die Alpwirtschaft geprägten Landschaftselemente entlang der Passstrasse**

---

<sup>1</sup> Die Diavolezza AG hat in einem Schreiben vom 16. Juli 2006 festgehalten, dass die Gletscherrinne durch eine Auffüllung mit Schnee gequert werden soll; es werde eine marginale Entsteinung nötig sein.

Diese Forderung grenzt die Vorkommen auf die Verknüpfung „Passestrasse“ und „BLN-Gebiet“ ein. Damit kommen nur zwei solche Landschaftselemente vor: Die Alp Bondo Suot und die Alp Bondo Sur. Vom Vorhaben wird die Alp Bondo suot berührt.

Die Bürgergemeinde Bondo (Eigentümerin der Alp) und die Gemeinde Bondo betonen im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe, dass die sie auf die Abgaben der Diavolezza AG angewiesen seien. Schon heute würden die Erträge aus der Alpwirtschaft zurückgehen und die finanziellen Mittel zum Erhalt der Gebäude würden fehlen. Diese Einnahmen (7.5 % der Gemeindebudgets) sind wichtig für die Aufrechterhaltung des Alpbetriebs und der Alpgebäude (vgl. dazu Land- und Alpwirtschaft, Kapitel 6.1.7).



Neben den Alpgebäuden treten als besonderes Landschaftselement Natursteinmauern in unmittelbarer Nähe der Alpgebäude in Erscheinung. Diese Mauern wurden in früheren Zeiten für die Haltung von Kleintieren errichtet. Heute sind diese Natursteinmauern nahezu funktionslos; es werden zeitweise noch Kälber darin gehalten, die Mauern werden dann aber durch Weidezäune ergänzt. Weil diese Mauern heute nicht mehr genutzt werden, lässt ihr Erhaltungszustand zu wünschen übrig. Eine Überschüttung der Natursteinmauern mit Schnee ist technisch machbar und damit die vollständige Erhaltung der Mauern auch bei einer Überquerung durch den Bau einer Piste im Winter möglich. Aus landschaftlicher Sicht wäre auch eine Verlegung der Natursteinmauern auf die andere Seite des Alpgebäudes denkbar. Betroffen sind 50 bis 100 Laufmeter des Kulturelements. Das Alpgebäude selber wird nicht tangiert.

Entlang der Passestrasse kommen die Natursteinmauern zwischen der Bernina-Pass-Höhe und Poschiavo verbreitet vor und dürften dort - und im Bergell - aus kulturellhistorischer Sicht ihren Ursprung haben.

Ausschnitt aus der LK 1:25'000 Nr. 1278 „La Rösä“: Natursteinmauern entlang der Passestrasse zwischen Poschiavo und Bernina-Pass-Höhe.

In Bezug auf diese von der ENHK formulierte Zielsetzung kann festgehalten werden, dass die Abgaben der Diavolezza Bahn AG einen Beitrag zur Aufrechterhaltung des Alpbetriebs an sich leisten und die Nutzung eines Alpbetriebs eine der grundsätzlichen Voraussetzungen für dessen Erhalt sind. In Bezug auf die prägenden Landschaftselemente (Trockensteinmauern) ist festzuhalten, dass diese relativ selten für diesen Raum sind, aber dadurch auch eine gewisse „Sonderstellung“ aufweisen. Aus heutiger Sicht ist der Erhalt dieser Trockensteinmauern aufgrund fehlender Nutzung (und Funktion) nicht mehr sichergestellt. In technischer Hinsicht ist es möglich, diese Trockensteinmauern „zuzuschneien“ und die Pisten darüber zu führen. Dabei dürfte es von grosser Bedeutung sein, dass im Rahmen der maschinellen Pistenpräparierung vorsichtig mit diesen Kulturelementen umgegangen wird. Würde es sich zeigen, dass diese Trockensteinmauern im Rahmen der maschinellen Pistenpräparierung über das heutige Mass hinaus beeinträchtigt werden, so ist im Rahmen der nachgelagerten Verfahren (BAB) sicherzustellen, dass diese wieder hergestellt (oder verlegt) werden, sodass dieses Landschaftselement erhalten bleibt.

#### 4. Erhaltung des rauen und ungestörten Landschaftsbildes der Hochgebirge in seiner Attraktivität für Naturerlebnisse bei Wander- und Skitouren

Grundsätzlich bezieht sich der Landschaftsbegriff „Hochgebirge“ auf Höhenlagen oberhalb der Baumgrenze und ist somit im Zusammenhang mit der Diskussion um einen Eingriff in die Alp Bondo nicht relevant. Davon ungeachtet darf festgestellt werden, dass das Gesamtbild des Taltrogs Ova da Bernina aufgrund der bereits bestehenden visuellen Vorbelastung und nicht zuletzt wegen der vorgesehenen Er-

satzmassnahmen (Kapitel 8) nicht verschlechtert wird. Der höher gelegene Teil des Projektgebiets wird nicht mehr direkt von der Richtplan-Anpassung betroffen, es werden darin jedoch Pisten erstellt. Deren Landschaftsverträglichkeit hängt wesentlich von der Ausführungsart ab (vgl. dazu Kapitel 6.1.1).

Die Attraktivität für Naturerlebnisse bei Wander- und Skitouren wird durch die vorliegende Richtplan-Anpassung nicht betroffen, da diese den Taltrog der Ova da Bernina betrifft. Generell ist der Raum Diavolezza – Lagalb weder für Wanderungen noch für Skitouren besonders attraktiv, hingegen ist er von grosser Bedeutung für Wanderungen und Skitouren als Ausgangspunkt (aufgrund der mechanischen Erschliessung). Durch die Entlassung der Erweiterung als Intensiverholungsgebiet Collinas mit dem kleinen See wird ein Gebiet entlastet, dem für den Sommertourismus (Wanderungen) eine gewisse Bedeutung zugeschrieben werden kann (Bergsee).

Die Ausführungen in Kapitel 6.1.1 zu den Pistenkorrekturen zeigen, dass es Massnahmen sowie (Bau-) Ausführungsmöglichkeiten gibt, dass rauhe und ungestörte (im Sinne der bereits bestehenden Vorbelastungen) Landschaftsbild nicht so zu beeinträchtigen, dass die ungeschmälerete Erhaltung des BLN verunmöglichen würde und die Zielsetzung der ENHK höchstens leicht / geringfügig beeinträchtigt werden.

## GRÖSSTMÖGLICHE SCHONUNG DES BLN

Die grösstmögliche Schonung des BLN ist ein gesetzlicher Auftrag, der aus Art. 6 des NHG hervorgeht. Für das Entwicklungskonzept Diavolezza-Lagalb 2025 und für die vorliegende Richtplan-Anpassung ist es massgebend, dass eine vollwertige und für Wintersportler attraktive Verbindung zwischen den beiden Talstationen in Form von touristischen Transportanlagen erstellt wird. Diese Vorstellung über die zukünftige räumliche Entwicklung dieses Wintersportgebietes steht als „grundsätzliche Leitidee“ fest, dazu gibt es keine Variante.

Im Rahmen der bisher erfolgten Projektentwicklung wurde das Projekt in Zusammenarbeit mit den Betroffenen in Richtung grösstmöglich Schonung entwickelt, soweit dies unter der Prämisse der „grundsätzlichen Leitidee“ möglich war. Folgende Punkte sind dazu anzuführen:

- Die erste Idee eines zentralen Wintersportzentrums in der Alp Bondo (neues Restaurant mit Terrasse, Kinderclub, grossem zentralem Betriebsgebäude, neuen PP Flächen usw.) wurde - trotz unbestreitbaren betrieblichen Vorteilen - zugunsten einer landschaftlich schonenderen Umsetzung einer vollwertigen Verbindung verworfen
- Minimierung der Infrastruktur durch die kürzest mögliche Verbindung der beiden Wintersportgebiete
- Optimierung der Platzierung der Talstationen im Raum Alp Bondo (Variantestudium)
- Beseitigung der Talstation Lagalb und der dazugehörigen Schutzmassnahmen
- Verkleinerung des Intensiverholungsgebietes auf der Lagalb um knapp 40 % oder 230 ha und Festlegung als Landschaftsschutzgebiet auf Territorium der Gemeinde Pontresina
- Die als Erweiterungen für Intensiverholung entlassenen Flächen von Curtinatsch und Collinas (Bergsee) werden als Landschaftsschutzgebiete festgelegt
- Beseitigung der Talstation Lagalb und der dafür nötigen Schutzmassnahmen
- Minimierung der Rodungsflächen von rund 18 ha auf 4.8 ha
- Reduktion der Pisten um 15 % und Reduktion der Beschneigung
- Beschneigungskonzept auf eine durchschnittliche Schneehöhe von 60 cm (Normalwert 30 cm) ausrichten (Wasserbezugsmenge) um Terrainunebenheiten und Steine möglichst mit Schnee auszugleichen und nicht durch bauliche Massnahmen
- Möglichst wenig Terrainveränderungen, sondern Entsteinungen (zerkleinern grösserer Steine, die aus der Schneedecke hervorragen und einlagern vor Ort in Mulden). Pistenkorrekturen nur soweit, als dass eine maschinelle Präparierung der Pisten möglich ist.
- Integration der Talstationen in das Gelände, keine wahrnehmbaren neuen Horizonte; Gestaltung / Materialisierung der Talstationen mit grosser Rücksichtnahme auf die Umgebung

– ökologische Baubegleitung im Rahmen der Bauarbeiten

In Bezug auf Pistenkorrekturen wird auf die in Kapitel 6.1.1 angeführten Massnahmen sowie (Bau-) Ausführungsmöglichkeiten zur grösstmöglichen Schonung verwiesen. Pistenkorrekturen werden entsprechend dem Stufenbau in der Raumplanung erst im Rahmen des konkreten Projektes bzw. des Baugesuches abschliessend beurteilt.

### **6.1.3 Wasser, Gewässerraum**

Die Beeinträchtigung des Gewässerraums war einer der Auslöser des Variantenstudiums und ein wichtiges Kriterium bei der Variantenbewertung. Durch die gewählte Disposition der Talstationen im Raum Alp Bondo wird der Gewässerraum nicht berührt. Die Detail-Standorte von Bauten und Anlagen werden im Rahmen des Konzessions- und Projektgenehmigungsverfahrens festgelegt.

### **6.1.4 Jagd und Fischerei**

Die neuen Bahnanlagen (Bondo-Bahn und Collinas-Bahn) werden nur im Winterhalbjahr betrieben, d.h. ausserhalb der Jagdsaison. Es ergeben sich somit im Betriebszustand keine Konflikte mit der Jagd. In der Bauphase beschränkt sich das Konfliktpotenzial auf den geplanten Collinas-Sessellift, wo sich allenfalls Gämse aufhalten.

Die Bondo-Bahn quert die Ova da Bernina oberirdisch; im Winter quert die Piste die Ova da Bernina. Ob diese Querung mittels einer Schneebrücke oder mit kleineren baulichen Massnahmen erfolgt, ist noch offen und wird im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung stufengerecht geklärt. Der Einfluss der Querung auf die Fischerei ist jedoch in beiden Fällen vernachlässigbar.

### **6.1.5 Wald**

Die Höhenlage der Talstationen liegt im Bereich der oberen Waldgrenze. Das formelle Waldfeststellungsverfahren ist abgeschlossen. Die Realisierung des Projektes erfordert permanente Rodungen und im Bereich der touristischen Transportanlagen Niederhalte-Servitute. Grundsätzlich muss die zu rodende Waldfläche durch eine Ersatzaufforstung gleicher Fläche kompensiert werden. Es besteht auch die Möglichkeit, anstelle einer Aufforstung Ersatzmassnahmen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz zu treffen. Die betroffenen Fachstellen haben sich für letztere Variante ausgesprochen.

Aufgrund einer Begutachtung vor Ort (1. Juni 2006) konnte ein Optimum zwischen Landschaftsverträglichkeit und Pistenattraktivität direkt vor Ort zu erarbeitet werden. Die Fläche der permanenten Rodungen für die Skipisten konnte so um 50% reduziert werden und beträgt nun rund 4'800 m<sup>2</sup>. Für die touristischen Transportanlagen sind zusätzlich Niederhalte-Servitute im Umfang von rund 3'550 m<sup>2</sup> nötig.

Die Rodung betrifft einen Lärchen-Arvenwald, der gemäss Anhang 1 NHV in der Liste der schützenswerten Lebensraumtypen aufgeführt ist. Dazu ist festzuhalten, dass gemäss Landesforstinventar diese Baumarten bzw. dieser Lebensraumtyp im Oberengadin häufig - sehr häufig auftreten. Gemäss Landesforstinventar treten im betroffenen Raum (Taltrog der Ova da Bernina) noch Bergföhren, Fichten und Birken auf, andere Baumarten treten nicht auf.

### **6.1.6 Boden**

Die grössten Auswirkungen auf den Boden sind von der Erstellung der Infrastrukturanlagen (Bahnhöfe, Masten, Grabarbeiten für Leitungen) und vom Pistenbau zu erwarten. Bei den Bauarbeiten wird die Vegetationsdecke teilweise zerstört, wodurch die Erosion durch den oberflächlichen Wasserabfluss verstärkt wird. In steileren Lagen des Gebietes ist die Erosionsanfälligkeit des Bodens höher. Besonders gefährdet sind daher die steileren Pistenabschnitte der Pisten Nr. 1 und Nr. 7 (beide schwarz) sowie Bereiche der Piste Nr. 6 (rot). Mit rascher Wiederbegrünung mit geeignetem, standortgerechtem Saatgut sowie das Anbringen von zusätzlichen Sicherungsmassnahmen (z.B. Wasserabschläge, Jutegewebe etc.) können weiterer Erosion entgegenwirken. Der Einsatz einer bodenkundlichen Baubegleitung soll die Um-

setzung geeigneter Massnahmen zum Zweck der Schonung des Bodens während der Bauphase gewährleisten.

Oberhalb der geplanten Talstation Collinas und im Bereich der Alp da Buond Suot ist verhältnismässig fruchtbarer, tiefgründiger Boden mit einem grossen Anteil an organischem Material vorhanden. Diesen beiden Standorten ist in der Bauphase besondere Beachtung zu schenken, da diese vergleichsweise tiefgründigeren und auch fruchtbareren Böden tendenziell eine grössere Verdichtungsempfindlichkeit aufweisen.

### **6.1.7 Land- und Alpwirtschaft**

Das Projektgebiet gehört zur Alp Bernina (Besitz Gemeinde Bondo) und wird grösstenteils extensiv genutzt (beweidet). Nur ein kleiner Teil wird noch gemäht. Die Bestossung der Alpen erfolgt jeweils von Ende Juni bis Ende September.

Die Alpbestossung im Sommer 2006 für die Alp Bondo Suot<sup>1</sup> weist folgende Kennwerte auf: 118 Mutterkühe mit 74 Kälber, 4 Stck. Jungvieh und 2 Maulesel; Alpzeit vom 28. Juni bis 12. September.

Die der Landwirtschaft zur Verfügung stehende Produktionsfläche reduziert sich geringfügig durch den Flächenbedarf der permanenten Bauten und Anlagen (Berg- und Talstationen, Masten etc.). Während der Bauphase werden weitere Flächen der Landwirtschaft temporär entzogen (Installationsplätze, Transportpisten, Leitungsgräben, Pistenkorrekturen etc.). Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder begrünt, sodass diese Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft mittelfristig minimiert werden können. Insgesamt aber ist durch das Projekt mit keiner nennenswerten Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung zu rechnen.

Der Zusammenhang zwischen Abgaben der Diavolezza Bahn AG für die Benützung des Grundeigentums der Bürgergemeinde Bondo und die Bedeutung dieser Einnahmen für Bondo sowie für die Aufrechterhaltung der Land- und Alpwirtschaft wurde bereits in Abschnitt 6.1.2 angeführt.

### **6.1.8 Abfälle und Altlasten**

Es sind keine Altlasten-Standorte betroffen. Beim Bau der verschiedenen Bauten und Anlagen (Tal- und Bergstationen, Masten, Pistenkorrekturen etc.) fallen grössere und kleinere Aushubmengen an, die in der Regel an Ort und Stelle verwertet werden können. Baustellenabfälle werden abtransportiert und getrennt entsorgt.

### **6.1.9 Luft und Lärm**

Durch die angestrebte Steigerung der Besucherfrequenzen nimmt auch die durch das Skigebiet Diavolezza-Lagalb ausgelöste Verkehrsmenge auf der Bernina-Passstrasse zu. Da dies hauptsächlich im Winter der Fall sein wird und angenommen wird, dass der Sommerbetrieb im heutigen Rahmen weiterläuft, dürfen sich die mit der Verkehrszunahme verbundenen zusätzlichen Schadstoff- und Lärmbelastungen im Jahresdurchschnitt jedoch in Grenzen halten. Da die Pistenfläche aufgrund des Projektes vergrössert wird, ist auch mit einer Zunahme der Schadstoff- und Lärmemissionen durch den Pistenunterhalt zu rechnen. In Bezug auf die Einhaltung der Lärmschutzvorschriften ist das Gebiet wenig empfindlich, da sich nur zwei bewohnte Gebäude (im Talboden) befinden.

### **6.1.10 Energie**

Keine Auswirkungen auf Richtplan-Ebene.

---

<sup>1</sup> Für die vom Projekt nicht betroffenen aber auch zur Alp Bondo gehörende Alp Bondo Sura betragen die Kennwerte 31 Milchkühe, 4 Galtkühe, 10 Rinder und 115 Stck. Jungvieh; Alpzeit vom 27. Juni bis 10. September.

### 6.1.11 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Im Bereich der beiden Talstationen befinden sich neben der RhB-Linie noch Hochspannungsleitungen als NIS-Quellen. Grundsätzlich sollte es bezüglich der Einhaltung der Bestimmungen der NISV zu keinen Problemen kommen. Die Talstation der Bondo-Bahn kommt im Bereich der RhB-Linie zu liegen. Bei der Detailprojektierung ist darauf zu achten, dass ein Mindestabstand von 13 m von der RhB-Linie eingehalten wird, und bei der Anordnung der Arbeitsräume/Arbeitsplätze die Aspekte des Schutzes vor nichtionisierender Strahlung berücksichtigt werden.

## 6.2 Ökonomische Aspekte

### 6.2.1 Volkswirtschaftliche / regionale Aspekte

Das Oberengadin gehört international zu den Top Tourismus-Destinationen. Es handelt sich um eine Destination mit über 3 Mio. Übernachtungen. Das Oberengadin erwirtschaftet mit CHF 745 Mio. einen Viertel der direkten und indirekten touristischen Wertschöpfung des Kantons Graubünden. Massnahmen, die eine Stärkung des Tourismus im Oberengadin bewirken, wirken sich direkt und spürbar auf den gesamten Kanton Graubünden aus und im Besonderen auch auf die in wirtschaftlicher Hinsicht eng mit dem Oberengadin verflochtenen Regionen Poschiavo und Bergell.

Das Oberengadin<sup>1</sup> gehört international zu den Top Tourismus-Destinationen. St. Moritz ist ein Name mit weltweitem Bekanntheitsgrad, Sils und Pontresina sind mindestens gesamteuropäisch gut bekannt. Die Bernina-Gruppe besitzt mit dem Piz Bernina den höchsten Berg des Ostalpen-Massivs und ist die einzig grössere, ganzjährig begehbare Gletscherregion Graubündens. Die Oberengadiner Seen und die Berninagruppe sind diejenigen landschaftlichen Qualitäten, die dem BLN seinen Namen geben.

Die besonderen Stärken des Oberengadins sind dessen landschaftliche Schönheiten, die Höhenlage, die stabile Wetterlage und das Klima, die romanische Kultur sowie der hohe Standard der Hotellerie und der Tourismus-Basis-Infrastruktur<sup>2</sup> (Sommer und Winter).

Als Schwächen sind die langen und nicht immer wintersicheren Anfahrtswege aus den Stamm-Märkten<sup>3</sup>, die tiefen Temperaturen im Winter, die Kältephasen im Sommer sowie die beginnende Verstädterung in St. Moritz, Celerina und Samedan (und den damit verbundenen Problemen) zu nennen. Teile des Oberengadins zählen seit der Volkszählung 2000 als Agglomeration (gemäss den statistischen Kriterien).

Die heute absehbaren Entwicklungen bergen für das gesamte Oberengadin verschiedene Chancen. Der Megatrend Gesundheit und aktive Erholung fördert Urlaub in den Bergen, vor allem auch im Sommer. Speziell der Trend zu Ferien in intakter Natur und attraktiven Landschaften ist für die Station Diavolezza-Lagalb eine besondere Chance. Die mit der Klimaveränderung verbundene Erwärmung im Alpenraum begünstigt hochgelegene Schneesport-Regionen wie das Oberengadin und wiederum speziell das Gebiet Diavolezza-Lagalb.

Das Oberengadin verfügt über stabile Stamm-Märkte und es entstehen neue Tourismus-Potenziale in Übersee. Das wachsende Bevölkerungssegment "50plus" mit vorteilhafter Einkommenssituation schätzt die hochstehenden Angebote im Oberengadin.

---

<sup>1</sup> Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe und der Vorprüfung des Bundes wurde eine „regionale Gesamtauslegung“ gefordert, welche die Entwicklungsvarianten von Diavolezza – Lagalb in Kontext einer Gesamtbetrachtung zu den touristischen Entwicklungsvorstellungen im Oberengadin stellen. Region und Fachstelle für Raumentwicklung entschieden, zu diesem Thema nicht eine spezielle Studie zu machen, sondern den Kontext und die Einbettung in das Gesamtangebot im Oberengadin aufzuzeigen. Massgebend für diesen Entscheid sind u.a. die erfolgte und noch laufenden Prozesse (erfolgte Bildung einer DMO für das Marketing, Fusion von vier Bergbahnen). Mit der Auslegung kann aufgezeigt werden, dass die Schaffung der räumlichen Voraussetzung im Sinne der Nutzung vorhandener Potenziale raumplanerisch sinnvoll ist – unternehmerische Entscheide für die effektive Umsetzung bleiben natürlich vorbehalten.

<sup>2</sup> Über 100'000 Betten; 15 Bergbahnunternehmen (Februar 2007) mit über 80 Seilbahnen, Sessel- und Buggeliften und der Gletschersesselbahn, Skiliften mit einer gesamten Beförderungskapazität von über 65'000 Personen/h

<sup>3</sup> Wintergäste 2002/2003: Schweiz (41.7%), Deutschland (27.9%), Italien (7.1%)

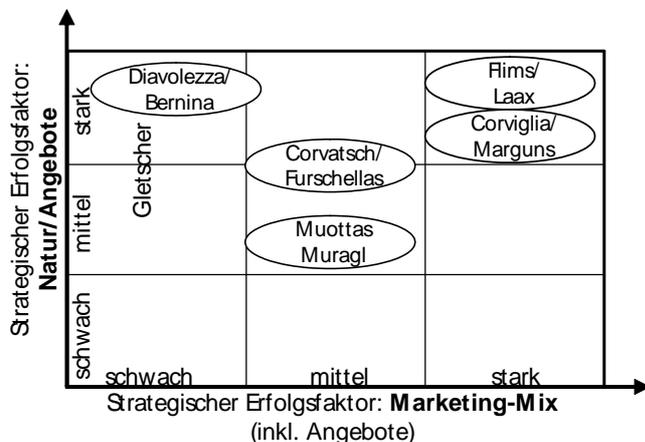
Die Risiken liegen bei der generellen Stagnation im Wintersport, der Konkurrenz "Sonne – Sand", und dem immer härter werdenden Wettbewerb unter den Wintersportdestinationen. In den Stamm-Märkten ist momentan eine Stagnation zu beobachten und die aktuelle wirtschaftliche und politische Situation kann immer wieder zu starken Auswirkungen auf die Überseemärkte führen.

Das Oberengadin musste von 1990 bis 2004 beim BIP einen Verlust von 13% hinnehmen. Dieser Verlust führte auch zum Verlust von Arbeitsplätzen, Angeboten und Attraktivität. Im Vergleich dazu haben direkte Konkurrenten wie das Tirol und das Wallis die Umsätze halten oder steigern können. Im internationalen Kontext gilt es festzuhalten, dass insbesondere für den Wintertourismus bei den Konkurrenz-Destinationen grosse Investitionen getätigt wurden, welche die Konkurrenz-Angebote massiv aufwerteten. Vor allem in Österreich wurde in den letzten 10 Jahren das Wintersportangebot mit neuen, komfortablen Transportanlagen und einer flächendeckenden technischen Beschneidung wesentlich verbessert. Für den (internationalen) Gast stehen Skiarenen zur Auswahl, die bezüglich Grösse, Vielfalt, Komfort und ergänzenden Angeboten die Skigebiete im Oberengadin weit in den Schatten stellen. Der grundsätzliche Erneuerungsbedarf in der Seilbahnbranche in der Schweiz ist denn auch unbestritten.

Andererseits haben Studien gezeigt, dass die erfolgte negative Entwicklung auch auf ungenügende Anstrengungen des Oberengadins in der Kommunikation zurückgeführt werden kann. Das derzeit im Kanton laufende Projekt „wettbewerbsfähige Strukturen und Aufgabenteilung im Bündner Tourismus“ hat zum Ziel, u.a. im Bereich Marketing / Kommunikation, Gewinnung von neuen Gästen usw. bessere Voraussetzungen zu schaffen. Dieses Projekt wird aufgrund seiner Innovationskraft vom SECO unterstützt (Inno-tour). Erste Erfolge konnten bereits verzeichnet werden: Im November 2006 haben die Stimmbürger des Oberengadins beschlossen, dass die gesamte Region in Zukunft eine „Destinationsmanagementorganisation“ (DMO) bildet. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass das Oberengadin in Zukunft von einer Organisation vermarktet wird und nicht wie bisher von verschiedenen kleineren Organisationen. Dadurch können Synergien genutzt und vor allem neue Märkte mit gebündelten Ressourcen bearbeitet werden<sup>1</sup>. Die Schwerpunkte einer DMO liegen in den Bereichen Produktgestaltung, Marktbearbeitung, Verkauf (Buchung, Präsenz vor Ort), Marketing-Controlling. In diesen Bereichen sind in den letzten Monaten im Oberengadin bereits Prozesse in Gang gebracht worden, welche noch unausgeschöpfte Synergien und Potenziale nutzbar machen werden.

In eine ähnliche Richtung zielt die in Kapitel 3.1 angeführte Fusion der vier Bergbahnen Suvretta – Piz Nair AG, Celeriner Bergbahnen, St. Moritzer Bergbahnen und Diavolezza Bahn AG. Diese Fusion ist zwischenzeitlich erfolgt. Die mit dem Entwicklungskonzeptes Diavolezza-Lagalb 2025 vorgesehenen Investitionen sind dadurch in einen anderen finanziellen Kontext gestellt.

Vergleicht man die Angebote verschiedener Destinationen im Kanton Graubünden bestätigt sich, dass das Skigebiet Diavolezza-Lagalb klare Schwächen bezüglich der Vielseitigkeit und Erreichbarkeit der Anlagen aufweist. Mit der Bernina-Gruppe und der Gletscherabfahrt verfügt das Gebiet jedoch über eine hervorragende "Unique Selling Proposition" (USP) im Bereich Natur und Landschaft. Aus Sicht der Skifahrerinnen und Skifahrer überzeugt vor allem der "Skiberg" Lagalb mit seinen anspruchsvollen Pisten. Diese USP genügen nicht mehr, um die Gäste für einen mehrmaligen Besuch des Skigebietes zu motivieren. Es fehlen die Beschäftigungsanlagen.



Quelle: Entwicklungskonzept, Schlussversion vom 28.9.05

<sup>1</sup> Eine DMO sollte über verfügbare Marketingmittel von mind. CHF 7 Mio. p.a. verfügen.

Die Charakterisierung der verschiedenen Wintersportgebiete im Oberengadin zeigt, dass die verschiedenen Wintersportgebiete zum Teil gleiche Charaktere aufweisen, dass aber jedes dieser Gebiete Besonderheiten aufweist (vgl. Anhang 2). Es ist die Gesamtheit der Wintersportgebiete im Oberengadin, die zum „Mix im Oberengadin“ beitragen und damit dem Gast ein unfassendes Angebot bieten. Einige der Angebote sind ausschliesslich auf das Gebiet Diavolezza-Lagalb beschränkt. Ein Wegfall dieser Angebote könnte nicht durch andere Akteure aufgefangen werden und würde Lücken im bestehenden Angebot hinterlassen.

Die beiden Expositionen Nord (Corvatsch / Furtschellas; Diavolezza / Lagalb) und Süd (Corviglia / Marguns) zeichnen das Angebot im Engadin aus. Damit ist es möglich, zu jeder Jahreszeit und bei „jedem“ Wetter das perfekte Angebot bereithalten zu können: sonnige Südhänge bei -25°C im Dezember und perfekte Firnverhältnisse oder Pulverschnee an NO bis NW-Hängen im Frühjahr, wenn die Gäste im Engadin bereits ohne Jacken auf den Terrassen die ersten warmen Tage geniessen.

Das Wintersportgebiet Diavolezza/Lagalb zeichnet sich vor allem durch die hochalpine Landschaft und die damit verbundenen Möglichkeiten für Wintersportler aus: Mit unzähligen Variantenabfahrten innerhalb der rechtskräftigen Wintersportzone, Skitouren, Hochtouren und mit der Gletscherabfahrt bestehen Angebote, die nirgends sonst im Oberengadin angeboten werden könnten. Die Gletscherabfahrt ist die einzige im ganzen Kanton Graubünden. Zur Aufwertung dieser einzigartigen Positionierung wurde auch das erste Sicherheitszentrum der Alpen geschaffen: ein Angebot, das über die Gefahren und Risiken im Gelände (Lawinen) informiert und aufklärt und Möglichkeiten bietet, den Umgang mit der persönlichen Notfallausrüstung (LVS, Sonde, Schaufel) real zu trainieren.

Diese speziellen Angebote spielen in der Marketingstrategie der Bergbahnen Engadin - St. Moritz eine zentrale Rolle. Dabei geht man davon aus, dass eine Mehrheit der Skifahrer während des Aufenthaltes Abwechslung sucht und das Angebot nutzt (multioptionale Gästebedürfnisse). Es gilt aber sicherzustellen, dass der Skifahrer den ganzen Tag als spannendes Angebot erlebt. Dazu muss dem Gast ein Grundangebot an abwechslungsreichen, präparierten Abfahrten angeboten werden, so dass er seinem Können entsprechend angesprochen wird.

Die Bedeutung des Oberengadins als nationales alpines Tourismuszentrum und als Agglomeration ist auch im Entwurf des Raumkonzeptes Schweiz festgehalten (Raumentwicklungsbericht 2005).

Die Diavolezza Bahn AG beschäftigt rund 100 Personen; rund ein Fünftel davon ganzjährig, der übrige Teil als Saisonal Angestellte. Ziel des Entwicklungskonzeptes ist der langfristige Erhalt des Unternehmens und damit auch der Arbeitsplätze in ungefähr diesem Umfang.

### 6.2.2 Betriebliche Aspekte

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht liegt der Auslöser für das Entwicklungskonzept Diavolezza-Lagalb in Verhältnis Aufwand und Ertrag, das ungünstig ist. Die Ursachen dafür liegen in der Art und Lokalisierung der Infrastruktur und im zuwenig attraktiven Wintersport-Angebot. Diese „Missverhältnisse“ bedürfen für eine langfristige Sicherung des Unternehmens einer Anpassung. Dieser Sachverhalt ist unabhängig davon, ob die Fusion der 4 Bergbahnen stattfindet oder nicht. Würde die Fusion erfolgen, so wäre zwar die bestehende betriebswirtschaftliche Situation in ein grösseres Unternehmen eingebettet, würde sich aber in der Ursächlichkeit nicht ändern.

Vor diesem Hintergrund und der in Kapitel 3.1 beschriebenen Ausgangslage fand im Unternehmen eine Auseinandersetzung mit der Zukunft statt. Dabei wurden vier mögliche Entwicklungsvarianten geprüft. Die Unternehmung hat sich für die Variante „Attraktivitätssteigerung des Wintersportgebietes Diavolezza-Lagalb (‘Vision 2025’)“ entschieden. Die anderen drei Varianten wären der Rückbau, die Weiterführung des bestehenden Angebotes oder die Konzentration auf einen „Aussichts- und Gletscherberg Diavolezza“ gewesen. Da diese drei Varianten keine langfristige ökonomische Überlebensfähigkeit sicherstellen können, würden sie schlussendlich zur Aufgabe der Gebiete Diavolezza und Lagalb führen (vgl. Anhang 3). Das Oberengadin würde dieses Skisportgebiet kurz- bis mittelfristig verlieren. Auch der alleinige Sommerbetrieb ist keine Lösung, da der Sommerbetrieb nicht kostendeckend ist bzw. die Erträge im Winterbetrieb erwirtschaftet werden. Das Oberengadin als Ganzes hätte dadurch einen Verlust im Bereich der Erlebbarkeit der einzigartigen Bergwelt mit dem höchsten Berggipfel im Ostalpen-Massiv (Berninagruppe). Dies würde zum Attraktivitätsverlust im Bereich Tourismus im Oberengadin beitragen und damit nicht zur Festigung des Oberengadins als eines der nationalen Tourismuszentren beitragen.

Aus rein betrieblicher Sicht wäre die Vereinigung der beiden Talstationen von Bondo-Bahn und zukünftiger Lagalb-Bahn in ein einziges grosses Gebäude vorteilhafter. Dadurch würden Personal und damit auch Betriebskosten gesenkt. Eine solche Variante wurde aber aus landschaftlichen Gründen früh verworfen (vgl. 6.1.2, grösstmögliche Schonung). Bei der Variantenbewertung wurden betriebliche Aspekte mitberücksichtigt und auch bewertet. Die gewählte Variante ist aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der beiden Talstationen im Raum Bondo (allerdings getrennt durch die RhB-Linie) auch betrieblich interessant. Die Talstation der Collinas-Bahn liegt sehr nahe bei der Talstation der Diavolezza-Bahn. Durch diese räumliche Nähe können auch betriebliche Aspekte optimiert werden.

### **6.3 Gesellschaftliche Aspekte**

Das touristische Angebot wird auf Gäste ausgerichtet, deren Nachfrage wiederum „ein Spiegel“ der gesellschaftlichen Entwicklung ist. Der Gast verlangt einerseits eine intakte Natur aber auch Bequemlichkeit, (Komfort, Erreichbarkeit), Abwechslung und auch „Inszenierung“ (Stichwort multioptionale Gästebedürfnisse). Vor diesem – nicht ganz widerspruchsfreien – Hintergrund müssen touristische Angebote auch im Bereich Intensiverholung und Wintersport entwickelt werden.

Mit der vorliegenden Richtplan-Anpassung findet keine gänzlich neue Ausrichtung des Intensiverholungsgebietes statt. Es geht aus Sicht des Gastes vor allem darum, die Attraktivität des Pistenangebotes zu steigern und die heute knapp 1'000 m von einander entfernten Talstationen von Diavolezza und Lagalb mit einer hochwertigen Verbindung zu vernetzen – Transportanlage anstelle von Kleinbussen mit einer Kapazität von 8 - 10 Wintersportlern mit Ausrüstung.

Die Transparenz sowie die gesellschaftliche Mitwirkung und Mitbestimmung wird durch die raumplanerischen Verfahren (Anpassung von Richt- und Nutzungsplanung) gewährleistet. Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe und Vernehmlassung haben Standortgemeinde, Region, Grundeigentümer die Richtplan-Anpassung unterstützt. Seitens der lokalen Bevölkerung sind keine Einwände vorgebracht worden (vgl. Kapitel 11 und Anhang 7).

### **6.4 Aspekte der (äusseren) Erschliessung**

#### **6.4.1 Bahnerschliessung**

Die Diavolezza-Bahn ist bereits heute mit einer eigenen RhB-Haltestelle erschlossen. Die Benützung der Bahn ist – bedingt durch unterschiedliche Stromsysteme auf dem RhB-Netz – derzeit nicht sehr attraktiv. Die Berninabahn ab St. Moritz fährt mit Gleichstrom, das übrige Bahnnetz im Oberengadin wird mit Wechselstrom betrieben. Die Führung direkter Züge ist somit nur ab St. Moritz möglich. Mit der Beschaffung von neuen Zweistrom-Loks, die auf beiden Netzen fahren können, entstehen neue Möglichkeiten.

Mit der Lokalisierung der neuen Talstationen der Bondo-Bahn und dem provisorischen Kleinskilift zur Lagalb-Bahn unmittelbar neben der Haltestelle Bernina-Lagalb ergeben sich optimale räumliche Voraussetzungen für die Erschliessung mit der RhB.

Die Talstation der Collinas-Bahn liegt in Fussdistanz zur RhB-Haltestelle Diavolezza.

#### **6.4.2 Strassenerschliessung**

Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass auch während den Spitzenzeiten in der Hauptsaison dieses Gebietes (Weihnacht/Neujahr sowie Frühjahr ab Februar bis 1. Mai) die Anzahl Parkplätze (PP) genügt. Dies hängt mit dem verbesserten Angebot des öffentlichen Busverkehrs (Direktbusse zum Skigebiet) als auch mit der besseren Auslastung der Individualfahrzeuge zusammen.

Mit der Realisierung des Projektes werden für einen Spitzentag rund 3'300 Ersteintritte angenommen<sup>1</sup>. Die Hochrechnung aus einer einmaligen Verkehrserhebung ergibt einen Bedarf von rund 1'500 Parkplätzen. Die heute vorhandene Kapazität von 1450 PP wird in Zukunft für einen „Normaltag“ ausreichen. Für die „Spitzentage“ und den damit verbundenen Mehrbedarf wird vorsorglich eine Fläche gesichert. Sie

---

<sup>1</sup> Am Spitzentag in der Saison 2005/2006 (14. April 2006) wurden 2'188 Ersteintritte gezählt.

liegt vis-à-vis des Parkplatzes Lagalb im Dreieck Zufahrtsweg zum Bahnhof – Gleis RhB – Berninastrasse und bietet Platz für weitere 250 Fahrzeuge und kann voraussichtlich ohne bauliche Massnahmen temporär betrieben werden. Die Fläche wird mit den raumplanerischen Instrumenten gesichert (Richtplanung, Nutzungsplanung).

## 6.5 Verhältnis zu den konzessionspolitischen Grundsätzen des Bundes

Die konzessionspolitischen Grundsätze des Bundes werden im Landschaftskonzept Schweiz (LKS) formuliert und in der Beantwortung der Interpellation Forster „Neuerschliessungen in bislang touristische unberührten Landschaften“ durch den Bundesrat festgehalten. Dies gilt explizit auch im Zusammenhang mit dem neuen Seilbahngesetz<sup>1</sup>.

Im Folgenden wird das Verhältnis zu den konzessionspolitischen Zielen und Grundsätzen im LKS im Abschnitt Sport, Freizeit und Tourismus (S. 43) beleuchtet. Das LKS unterscheidet nach 5 Raumtypen (Naturraum, naturnaher ländlicher Raum, ländlicher Raum Hügel Berggebiet, ländlicher Raum Mittel-land, Agglomerationsraum<sup>2</sup>):

Ziele und Grundsätze im LKS	Bedeutung der Richtplan-Anpassung
D Erhalten eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen durch touristischen Transportanlagen erschlossenen und nicht erschlossenen Räumen	Im Oberengadin sind rund 4'220 ha als Intensiverholungsgebiet bezeichnet und ca. 53'400 ha als Landschaftsschutzgebiet (im Sinne vom Freihalte- oder Komplementäräumen). Durch diese Richtplan-Anpassung wird dieses Verhältnis zugunsten des Landschaftsschutzes verändert.
E Vermeiden der mechanischen Erschliessung besonders wertvoller Landschaften	Das BLN 1908 ist eine wertvolle Landschaft. Die Erschliessungs-Anlagen bestanden jedoch bereits beim Erlass des BLN. Die vorgesehene Vernetzung der beiden Wintersportgebiete liegt in einer bereits erschlossenen Geländekammer, in der bereits „Vorbelastungen“ bestehen.
F Beschränkung der mechanischen Erschliessung des Hochgebirges auf wenige Gebiete mit überdurchschnittlicher Eignung im Bereich grösserer Tourismusorte	Pontresina / Oberengadin ist ein grösserer Tourismusort und das Gebiet weist eine überdurchschnittliche Eignung auf und ist Bestandteil des „Angebots-Mix“ im Oberengadin.
G Beschränkung der mechanischen Erschliessung neuer Gebiete auf Entwicklungsräume mit überdurchschnittlichen Standortvorteilen	Es handelt sich nicht um eine mechanische Erschliessung eines <i>neuen</i> Gebietes

Die Zusammenstellung zeigt, dass das Entwicklungskonzept Diavolezza-Lagalb 2025 und die vorliegende Richtplan-Anpassung mit den konzessionspolitischen Grundsätzen des LKS vereinbar ist. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Raum Pontresina /Oberengadin im Sinne des LKS als Agglomerationsraum typisiert ist und damit auch bei keiner der im LKS formulierten Ziele und Grundsätze eine „Erhalten-Strategie“ angeführt ist.

Bezüglich der Beantwortung der Interpellation Forster gilt es festzuhalten, dass diese – wie der Titel der Interpellation dies anführt – sich insbesondere auf „Neuerschliessungen in bislang touristisch unberührten Landschaften“ bezieht. Dazu gilt es festzuhalten, dass es sich beim vorliegenden Konzept und der Richtplan-Anpassung nicht um eine „Neuerschliessung“ noch um eine „bisher touristisch unberührte Landschaft“ handelt. In der Beantwortung der Interpellation führt der Bundesrat an: „Konzessionsgesuchen für Ersatz- und Ergänzungsanlagen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit kommt deshalb Priorität zu.“

<sup>1</sup> Auszug aus der Botschaft zum Seilbahngesetz, Kapitel 1.13: Die raumwirksame Tätigkeit des Bundes im Bereich der Seilbahnen – die Konzessionierung – ist über die konzessionspolitischen Ziele und Grundsätze definiert, die im Landschaftskonzept enthalten sind. Diese Ziele werden im Rahmen eines Konzeptes Seilbahnen mit Massnahmen konkretisiert.

<sup>2</sup> der Agglomerationsraum basiert auf den Kriterien des Bundesamtes für Statistik, hinzu kommen „isolierte skitouristische Zentren“.

Das vorliegende Konzept und die Richtplan-Anpassung strebt eine Optimierung und Vernetzung der Anlagen an, die erfolgt durch Ersatz- und Ergänzungsanlagen (Ersatz der Diavolezza- und Lagalb-Bahn sowie Ergänzungsanlagen Collinas und Bondo als Beschäftigungsanlagen im weitestgehend bestehenden Gebiet.)

## **7 Schlussfolgerungen und Fazit**

### **7.1 Übereinstimmung mit den Leitüberlegungen von RIP2000**

Das Vorhaben liegt in einem Tourismusraum und dient der Optimierung und Vernetzung der Angebote. Es liegt nahezu vollständig innerhalb der bestehenden Intensiverholungsgebiete, zielt auf die langfristige Sicherung des Wertschöpfungspotenzials und berücksichtigt die Gästebedürfnisse. Aufgrund der Höhenlage sind auch die langfristigen klimatischen Voraussetzungen für Schneesicherheit (sowohl natürlich als auch künstlich) gegeben. Das Vorhaben ändert die Ausgewogenheit der touristischen Entwicklung generell sowie im Raume Lagalb-Diavolezza nicht, da es in einem bereits durch Erschliessungen, Verkehrs- und Transportinfrastrukturen versehenen Raum liegt. Durch den Abtausch der planerischen Festlegungen im Bereich Intensiverholung / Landschaftsschutz gewinnen die Schutzaspekte auch in qualitativer Hinsicht, da die von der Intensiverholung entlasteten Gebiete mehr landschaftliche / naturräumliche Qualitäten aufweisen als die durch die Verbindung der Intensiverholungsgebiete beanspruchten Gebiete.

Die Projektelemente der Phase 1 sind auf Stufe Richtplanung räumlich abgestimmt.

Die Projektelemente der Phase 2 werden aus heutiger Sicht erst in ca. 20 Jahren relevant sein. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen über diesen Zeithorizont sind kaum sinnvoll bzw. von ausgesprochen grossen Unsicherheiten begleitet. Die Umsetzung der Phase 2 bringt das Schwergewicht der landschaftlichen Vorteile mit sich. Die Realisierung von Phase 1 ist auch für sich selbst sinnvoll.

Insgesamt stimmt die vorgesehene Richtplan-Anpassung und damit auch das Entwicklungskonzept "Diavolezza-Lagalb 2025" mit den strategischen Stossrichtungen sowie mit den Leitüberlegungen von RIP2000 gut überein. Die Projektelemente der Phase 1 sind für die richtplanerische Stufe ausreichend räumlich abgestimmt und „reif“ für eine Festsetzung.

### **7.2 Abwägung der betroffenen Interessen und Aspekte**

Unter Abwägung aller Interessen und Aspekte gemäss Ziffer 6 führt die Anpassung des Richtplans im Vergleich zu den bestehenden Festlegungen zu einer Verbesserung im Sinne einer gesamthaft besseren Lösung (Art. 9 RPG).

Im Bereich Ökologie und insbesondere Landschaft führt die Richtplan-Anpassung bereits mit der Realisierung der Phase 1 durch den Abtausch von Landschaftsschutzgebieten mit Erweiterung von Intensiverholungsgebieten zu besseren planerischen Lösungen im Bereich Landschaft sowie Flora und Fauna (Qualität). Mit der Realisierung von Phase 2 werden die Anlagen räumlich konzentriert, nicht mehr benötigte Anlagen werden beseitigt (Talstation Lagalb, Schutzdamm) was zu einer zusätzlichen Entlastung des Landschaftsbildes führt. Die vertiefte Betrachtung in Bezug auf das BLN 1908 und die Erhaltung des BLN im Sinne des Inventars (Art. 6 NHG) haben gezeigt, dass das BLN nicht geschmälert wird, sondern in Bezug auf die Bauten und Anlagen bei vollständiger Realisierung des Konzeptes gewinnt. Die allgemeinen Schutzziele des BLN (gemäss Beschrieb) sowie die von der ENHK formulierten spezifischen Schutzziele werden höchstens leicht / geringfügig beeinträchtigt und das Prinzip der grösstmöglichen Schonung wird durch verschiedene Massnahmen und erfolgte Entscheide bei der Projektentwicklung verfolgt. Für die Land- und Alpwirtschaft entstehen keine Nachteile; im Gegenteil: Durch die Abgeltung seitens der Bergbahnbetreiber stehen finanzielle Mittel zur Verfügung, welche der landwirtschaftlichen Nutzung zu Gute kommen. Die Konflikte im Bereich Fauna auf der Linienführung der Bondo-Bahn können aufgrund des heutigen Kenntnisstandes durch Ausweichstandorte für die Birkhuhn-Population gelöst werden.

Die Verkleinerung des Intensiverholungsgebietes am Lagalb um ca. 230 ha und der Verzicht auf die Erweiterungen Collinas und Curtinatsch sind grosse und überzeugende „planerische Kompensationen“. Die

vorliegende Richtplan-Anpassung zeigt, wie schwierig und aufwändig es die vom Bund stipulierte Konzessionspolitik<sup>1</sup> und deren Interpretation bei der Anwendung macht, zwei Talstationen, die knapp 1000 m voneinander entfernt sind und in einem Raum mit infrastruktureller Vorbelastung liegen, zu verknüpfen und in einem bestehenden Intensiverholungsgebiet Angebots-Optimierungen vorzunehmen.

Entsprechend dem Stufenbau in der Raumplanung können die Pistenkorrekturen erst mit dem konkreten Projekt beurteilt werden. Es kann auf Ebene Richtplanung jedoch festgehalten werden, dass (Bau-) Ausführungsmöglichkeiten bestehen, die Korrekturen so zu gestalten, dass das BLN nicht geschmälert wird bzw. die Eingriffe höchstens geringfügig sind und Wege zur grösstmöglichen Schonung beschränkt werden.

Auslöser für das Projekt und damit die Richtplan-Anpassung sind Überlegungen zur langfristigen Entwicklung des Intensiverholungsgebietes aus Sicht der Ökonomie und der Anforderungen der Gäste. Diesbezüglich treten Verbesserungen ein. Würde nichts unternommen werden, so würde das Oberengadin einen bedeutenden Teil seines Angebot-Mixes mittel- bis langfristig verlieren. Die Analyse des regionalen Angebotes bei den Wintersportgebieten (Angebot-Mix mit Spezialitäten in den einzelnen Wintersportgebieten), die Bedeutung des Oberengadins für den Tourismus in Graubünden und in der Schweiz, die Einbettung des touristischen Angebotes in eine DMO (und damit maximale Nutzung von Synergien zwischen Angebotsträgern) sowie die von 4 Bergbahnen vorgesehene Fusion zu einem Unternehmen zeigen, dass das Entwicklungskonzept Diavolezza –Lagalb im Kontext einer Gesamtbetrachtung der touristischen Entwicklungsvorstellungen im Oberengadin seine berechtigten Stellenwert hat und dass die Schaffung der räumlichen Voraussetzung im Sinne der Nutzung vorhandener Potenziale raumplanerisch sinnvoll ist.

Mit den positiven Signalen von Standortgemeinde, Region und Grundeigentümer liegen auch in gesellschaftlicher Hinsicht positive Voraussetzungen vor.

In Bezug auf die Erreichbarkeit bzw. die „äussere Erschliessung“ der touristischen Transportanlagen liegen durch die Nähe von Talstationen zur RhB-Haltestelle ideale Voraussetzungen vor. Weitere PP sind höchstens für Spitzentage nötig und können bedarfsweise durch temporäre Massnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Die Überprüfung auf die Übereinstimmung mit den konzessionspolitischen Grundsätzen des Bundes (formuliert im Landschaftskonzept Schweiz und in der Beantwortung der Interpellation Forster) hat gezeigt, dass das vorliegende Konzept und die Richtplan-Anpassung nicht gegen diese Grundsätze verstossen.

## 8 Grundlagen

- Diavolezza – Lagalb 2025, Entwicklungskonzept mit Beurteilung der Machbarkeit, Diavolezza Bahn AG, verfasst durch Ernst Basler und Partner AG, Schlussversion vom 29. August 2005.
- Diavolezza – Lagalb 2025, Bahnen und Pisten Umweltverträglichkeitsbericht, Diavolezza Bahn AG, verfasst durch Ernst Basler und Partner AG, Voruntersuchung vom 22. Dezember 2005.
- Diavolezza – Lagalb 2025, Beschneiungsanlagen Umweltverträglichkeitsbericht, Diavolezza Bahn AG, verfasst durch Ernst Basler und Partner AG, Voruntersuchung vom 3. April 2006.
- Diavolezza – Lagalb 2025, Verbindung Talboden Bondo, Variantenbewertung, Amt für Raumentwicklung, verfasst durch Ernst Basler und Partner AG, 11. April 2006.
- Diavolezza – Lagalb 2025, Bedeutung der Alp Bondo im Kontext des BLN-Gebietes Nr. 1908; nateco im Auftrag von Ernst Basler und Partner AG, November 2006.
- Konzessionsprojekte Sesselbahnen Bondo und Collinas, Projektbegründung, Diavolezza Bahn AG, verfasst durch Ernst Basler und Partner AG, 2. November 2006.
- Wettbewerbsfähige Strukturen und Aufgabenteilung im Bündner Tourismus, Amt für Wirtschaft und Tourismus (Hrsg.), November 2006

---

<sup>1</sup> Landschaftskonzept Schweiz, Beantwortung der Interpellation Forster

- Diavolezza – Lagalb 2025, Diavolezza- Lagalb 2025, Ersatzmassnahmen, Hochschule Wädenswil, Fachstelle Umweltplanung, im Auftrag von Ernst Basler und Partner AG, interner Entwurf vom 31. Januar 2007.
- Fusion Oberengadiner Bergbahnen 2007, Dokumentation zur Medienmitteilung vom 7. Februar 2007

## 9 Verfahrenskoordination

Nach Art. 25a des Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes sind bei Bauten oder Anlagen, die Verfügungen mehrerer Behörden erfordern, die Verfahren zu koordinieren.

Zusammen mit den beteiligten Stellen wurde ein Ablauf-, Zeit- und Verfahrensplan erarbeitet (und laufend bewirtschaftet), der die Basis für die Arbeiten und des gemeinsamen und koordinierten Vorgehens bildet.

Wichtigste Elemente sind:

- koordiniertes Auflage- und Beschlussverfahren von kantonalem und regionalem Richtplan
- koordinierte Auflage von Nutzungsplanung, Konzessionsverfahren, Rodungsverfahren und Baubewilligung
- Koordination mit dem Seilbahnverfahren (Transportanlagen) und den sog. Nebenanlagen (raumplanerische Verfahren)

## 10 Erfolgte Zusammenarbeit

Anlässlich einer Feldbegehung am 16. August 2005 wurde das Projekt einem breiteren Kreis bestehend aus betroffenen Gemeinden (Grundeigentümerin der Alp Bondo ist die Bürgergemeinde Bondo), betroffenen Fachstellen von Bund und Kanton sowie den Umweltorganisationen vorgestellt. Am 1. Juni 2006 wurde ein Augenschein betreffend den Rodungen durchgeführt. Am 8. Juni 2006 wurde das optimierte Projekt dem gleichen Kreis wie im August 05 nochmals vorgestellt. Gestützt auf die Ergebnisse und Reaktionen dieser Feldbegehungen wurde das Projekt laufend optimiert.

## 11 Ergebnisse öffentliche Auflage, Vernehmlassung und Vorprüfung beim Bund

### 11.1 Formelles

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 21. Juli bis 21. August 2006. Es gingen zwei Einwendungen ein (eine gemeinsame Stellungnahme von WWF, Pro Natur, Stiftung Landschaft sowie eine Stellungnahme Heimatschutz, Sektion Engadin und Südtäler). Am 15. Januar 2007 wurde ein Gespräch mit Vertretern der Einwender geführt, an dem über den vorgesehenen Umgang mit den Einwendungen orientiert wurde (Art. 7 und 11 KRVO).

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden Stellungnahmen vom Amt für Wald, Amt für Wirtschaft und Tourismus, Amt für Natur und Umwelt eingereicht. Seitens der Gemeinden wurden Stellungnahme von der Standortgemeinde Pontresina, der Nachbargemeinde Poschiavo und der Gemeinde Bondo eingereicht. Ebenfalls begrüsst wurden die Region Valle di Poschiavo und die Grundeigentümerin (Bürgergemeinde Bondo), die beide ebenfalls Stellungnahmen abgaben.

Am 12. Mai 2006 wurden die Unterlagen beim Bund zur Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 20 Juli 2006.

## 11.2 Materielles – Zusammenfassung

Im Anhang 7 befindet sich eine Tabelle mit einer detaillierten Auflistung der Einwendungen und Bemerkungen sowie mit deren Umgang.

Inhaltlich sind folgende Themenstellungen und Themenkomplexe hervorgetreten:

1. BLN Objekt 1908: mangelnde bzw. verstärkte Auseinandersetzung mit BLN, dessen allgemeine Schutzziele, sowie der von der ENHK formulierten Schutzziele; Nachweis der grösstmöglichen Schonung BLN; Aufzeigen angemessener Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen
2. Wirtschaftlichkeit, regionale Auslegeordnung, Einbettung des Vorhabens in den regionalen Kontext der touristischen Entwicklung
3. Umfassende Interessenabwägung ergänzen
4. Bau neuer Anlagen, Pisten, Beschneigungen: Bemerkungen zu verschiedenen Detailelementen (auch als Reaktion der Feldbegehung vom 8. Juni 2006)
5. Bedeutung des Sommertourismus mehr beachten

## Anhang 1

### Leitüberlegungen zum Thema Tourismus in RIP 2000 (Seite 79 ff.)

#### ■ Zielsetzung

Langfristig wettbewerbsfähiger Tourismus, der massgeblich zur Existenz- und Wohlfahrtsgrundlage beiträgt und sich auf der Basis ortsspezifischer Potenziale und Eigenheiten weiterentwickelt.

#### ■ Strategische Schwerpunkte

##### **Tourismus nachhaltig weiterentwickeln und auf die Gästebedürfnisse und die natürlichen Voraussetzungen ausrichten**

Die touristische Entwicklung wird auf ein Gleichgewicht zwischen Wirtschaft (Förderung der Innovation und Wertschöpfung), Landschaft (Sicherung und Verbesserung der Siedlungs-, Umwelt- und Landschaftsqualität) und Gesellschaft (Einbinden kultureller und sozialer Aspekte) ausgerichtet (Abb. 4.2). Das Wertschöpfungspotenzial wird gesichert. In erster Linie werden Erneuerungen und Optimierungen angestrebt, die auf die sich wandelnden Gästebedürfnisse und die sich ändernden natürlichen Voraussetzungen (Klimaänderung) Bezug nehmen und innerhalb bereits erschlossener Gebiete liegen.

Abbildung 4.2: Kriterien für eine nachhaltige Tourismusedwicklung



#### **Einen eigenständigen „ländlichen Tourismus“ entwickeln**

Die ländlichen Räume entwickeln einen eigenständigen, auf den eigenen Stärken und Potenzialen aufbauenden Tourismus (endogene Entwicklung).

#### **Vernetzte touristische Agglomerationen anstreben**

Touristisch genutzte Gebiete werden als funktional zusammenhängende Agglomeration behandelt. Sie beinhalten:

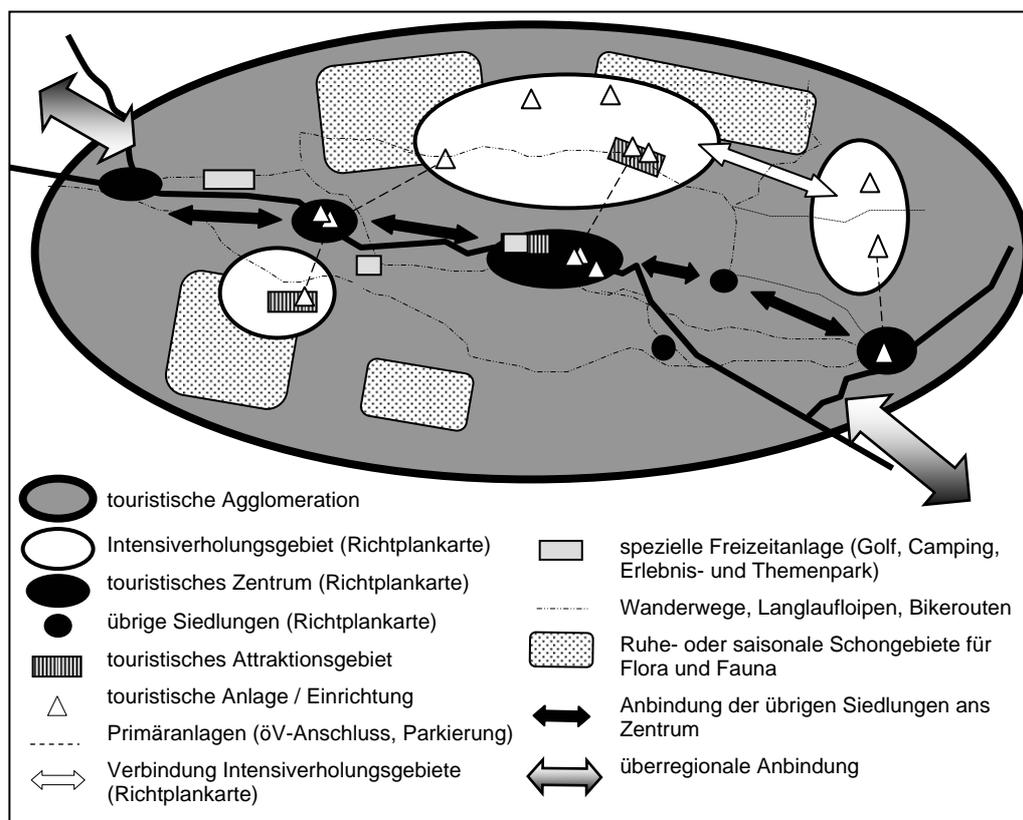
- Tourismuszentren und deren touristischen Einrichtungen
- intensiv genutzte Schwerpunktgebiete (Intensiverholungsgebiete, spezielle Freizeitanlagen)

- weitere Siedlungen (mit oder ohne touristischer Ausstattung)
- extensiv oder nicht genutztes Umland (inkl. Ruhe- oder Schongebiete)

„Vernetzte touristische Agglomerationen anstreben“ bedeutet:

- die einzelnen touristischen Angebote überkommunal / regional aufeinander abstimmen und miteinander vernetzen
- ausserhalb des Siedlungsgebietes befindliche touristische Anlagen und übrige Siedlungen ans touristische Zentrum anbinden,
- den Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz sicherstellen (öffentlicher Verkehr, Parkierung)
- ein ausgewogenes Verhältnis zwischen intensiv genutzten Gebieten und extensiv oder nicht genutzten Gebieten (Ergänzungs- oder Ausgleichsräume) gewährleisten.

**Abbildung 4.3: Vernetzte Teile der touristischen Agglomeration**



## ■ Grundsätze

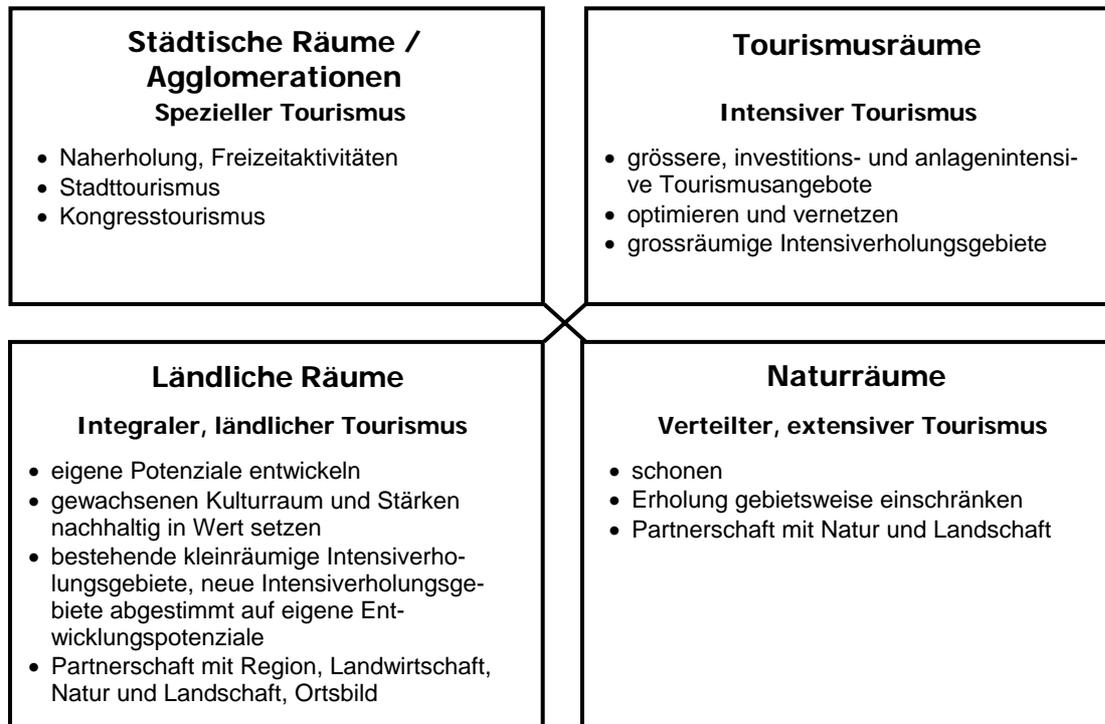
### Tourismus nach Potenzial und Eigenheiten der Räume ausgestalten

Tourismus findet in allen Raumtypen statt, wobei die Tourismusedwicklung entsprechend der jeweiligen Eignung und Eigenheiten der Räume ausgestaltet wird. Die Tourismusräume mit den touristischen Zentren und deren kurörtlichen Ausstattungen sowie die ländlichen Räume bilden die Schwerpunkte des Tourismus. Entsprechend der unterschiedlichen Potenziale (Angebote, Grösse und natürliche Voraussetzungen) wird der Tourismus in den Tourismusräumen und in den ländlichen Räumen unterschiedlich ausgestaltet (Abb. 4.4 und thematische Karte Tourismus).

- Spezielle Freizeitanlagen werden in Tourismusräumen, städtischen Räumen / Agglomerationen und in ländlichen Räumen realisiert. Sie werden in ihrer Dimensionierung und Gestaltung auf die Tragfähigkeit des Raumes abgestimmt. Erlebnis- oder Themenparks mit grösserem Publikumsverkehr und erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden auf die Tourismusräume und städtischen Räume / Agglomerationen beschränkt.

- Touristische Grossanlagen mit erheblichen Auswirkungen und überörtlichem Abstimmungsbedarf werden in den Tourismusräumen und städtischen Räumen / Agglomerationen durchgeführt und auf die Struktur der Besiedlung (Netz aus Zentren, Achsen und ländlichen Räumen) abgestimmt.

**Abbildung 4.4: Tourismus nach Raumtypen**



### **Intensiverholungsgebiete multifunktional nutzen und Standard optimieren (1. Priorität)**

Intensiverholungsgebiete sind Gebiete, in denen die Errichtung von touristischen Transportanlagen grundsätzlich möglich ist. Dies gilt für bestehende Intensiverholungsgebiete (Ausgangslage) und für Intensiverholungsgebiete mit dem Koordinationsstand Festsetzung. Intensiverholungsgebiete werden so genutzt, dass die örtlichen Potenziale und die jeweils aktuellen Bedürfnisse umgesetzt werden können sowie die langfristige Nutzungsmöglichkeit und die naturräumliche Qualität (Sommertourismus) des Gebietes sichergestellt ist. In erster Linie werden sie bezüglich Angebot, Betrieb und Komfort optimiert. Beim infrastrukturellen Um- und Ausbau werden die Potenziale und Anforderungen einer Ganzjahresnutzung sowie die sich ändernden natürlichen Voraussetzungen (Klimaänderung, Naturgefahren) mit berücksichtigt.

### **Intensiverholungsgebiete raumverträglich verbinden und erweitern (2. und 3. Priorität)**

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

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

## Anhang 2

### Charakterisierung der Skigebiete im Oberengadin

Zur Charakterisierung werden 5 Einheiten definiert:

Einheit	Akteure
Corviglia/Marguns	St.Moritzer Bergbahnen, Celeriner BergbahnenSuvretta, Piz Nair AG, Corviglia – Piz Nair AG, Provuler (Celerina)
Muottas Muragl	Celeriner Bergbahnen
Corvatsch/Furtschellas	Corvatsch-Bahn AG, Furtschellas-Bahn A, Cristins
Zuoz	Skilifte Zuoz AG
Diavolezza/Lagalb	Diavolezza-Bahn AG
Kleinskilifte im Oberengadin	Maloja, Aela; La Punt, Müsella; Samedan; Pontresina

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die Charakterisierung der Angebote in den einzelnen Gebieten:

	Corviglia / Marguns	Muottas Muragl	Corvatsch / Furtschellas	Diavolezza / Lagalb	Zuoz	Kleinskilifte
Exposition Süd – Sonne im Vorwinter	X				X	(X) <sup>1</sup>
Exposition Nord – Schneeverhältnisse im Frühjahr			X	X		
Skifahren	X		X	X	X	X
Snowboard	X		X	(X) <sup>2</sup>	X	X
Grosses, vielseitiges Angebot	X		X			
Gletscherabfahrt				X		
Gelände für Anfänger	(X) <sup>3</sup>		X	(X) <sup>4</sup>	X	X
Gelände für Anfänger; „blaue“ Pisten	X		X		X	X
Gelände für sehr gute Skifahrer; „schwarze“ Pisten	(X) <sup>5</sup>			X		
Kinderpark mit Infrastruktur	(X) <sup>6</sup>					X
Halfpipe / Funpark	X					
Beleuchtete Pisten			X			
Ausflugspunkt für Fussgänger	X	X	X	X		

<sup>1</sup> Nur Samedan

<sup>2</sup> Nur Lagalb

<sup>3</sup> Verfügbar auf Salastrains, jedoch privat (Skischule) und nicht öffentlich zugänglich

<sup>4</sup> Diavolezza-Tal (kalt und windexponiert im Vorwinter)

<sup>5</sup> Fuorcla Grisca, Trais Fluors

<sup>6</sup> Verfügbar auf Salastrains, jedoch privat (Skischule) und nicht öffentlich zugänglich

Freeride / Varianten Abfahrten in freiem Gelände			(X) <sup>1</sup>	X		
Ausgangspunkt für Skitouren			X <sup>2</sup>	X	(X) <sup>3</sup>	
Ausgangspunkt für Hochtouren				X		
Vollmondskifahren (Exposition)				X		
Lawinenlehrpfad und Trainingsgelände für LVS				X		
Hochalpines Wintersporterlebnis			X	X		
Schlittelbahn		X				
Abendbetrieb für Individualgäste		X				
Übernachtung IM Skigebiet / am Beginn einer Skipiste				X		
Technisch beschneites Pistenangebot	X		X	X	X	

Das Engadin zeichnet sich im Wintersport durch ein vielseitiges Angebot aus, das aber nicht an einem einzigen Ort zur Verfügung gestellt wird.

---

<sup>1</sup> Gletscher auf Corvatsch; Westwand am Piz Corvatsch für Profis

<sup>2</sup> Touren Richtung Val Fex oder Roseg ab Furtschellas Berg oder Cortvasch: Il Chapütschin etc.

<sup>3</sup> Kleinere Touren auf die Gipfel oberhalb des Skigebiets

## Anhang 3

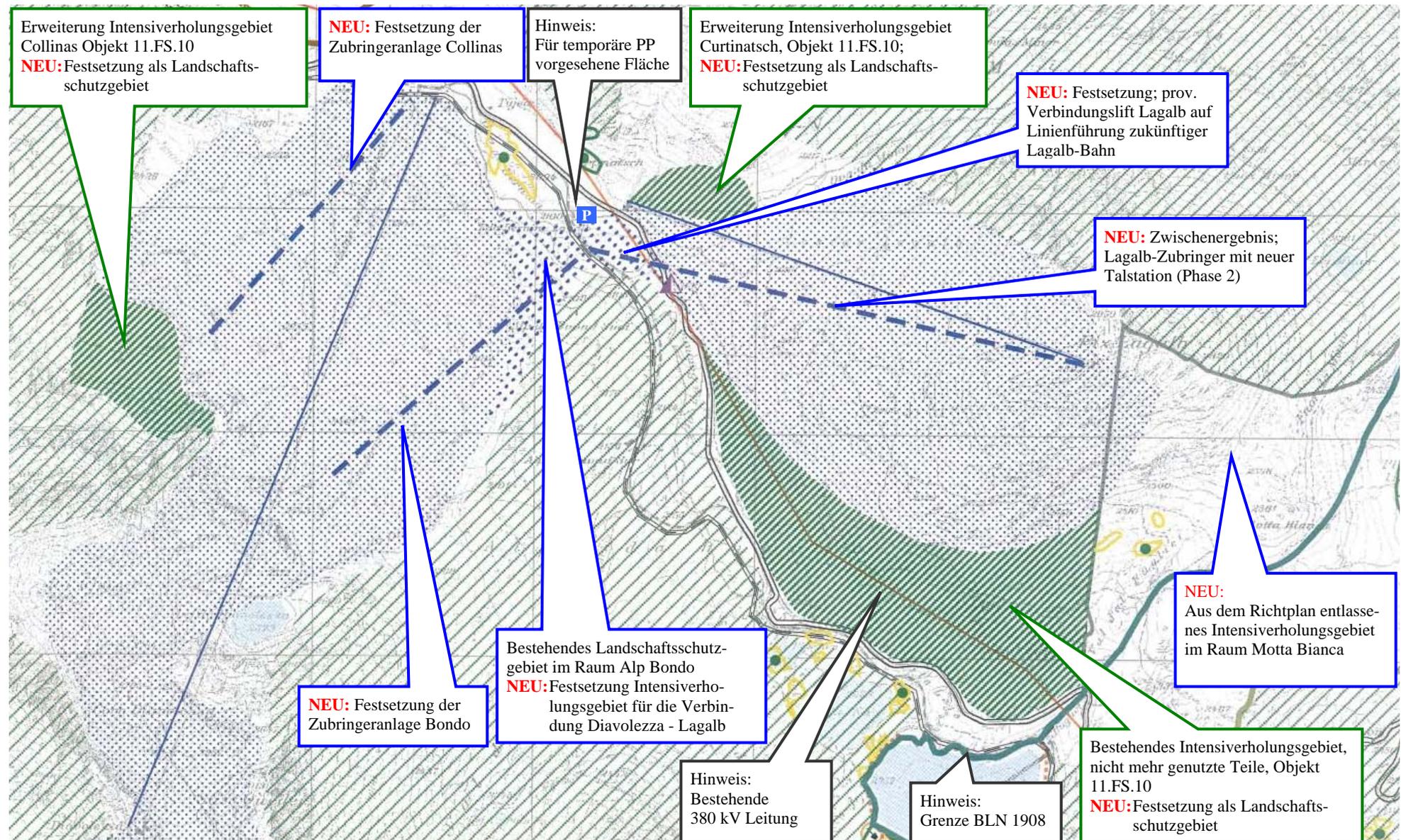
### Vier strategische Entwicklungsvarianten der Diavolezza Bahn AG

Auszug aus Projektbegründung, vgl. Kapitel 8)

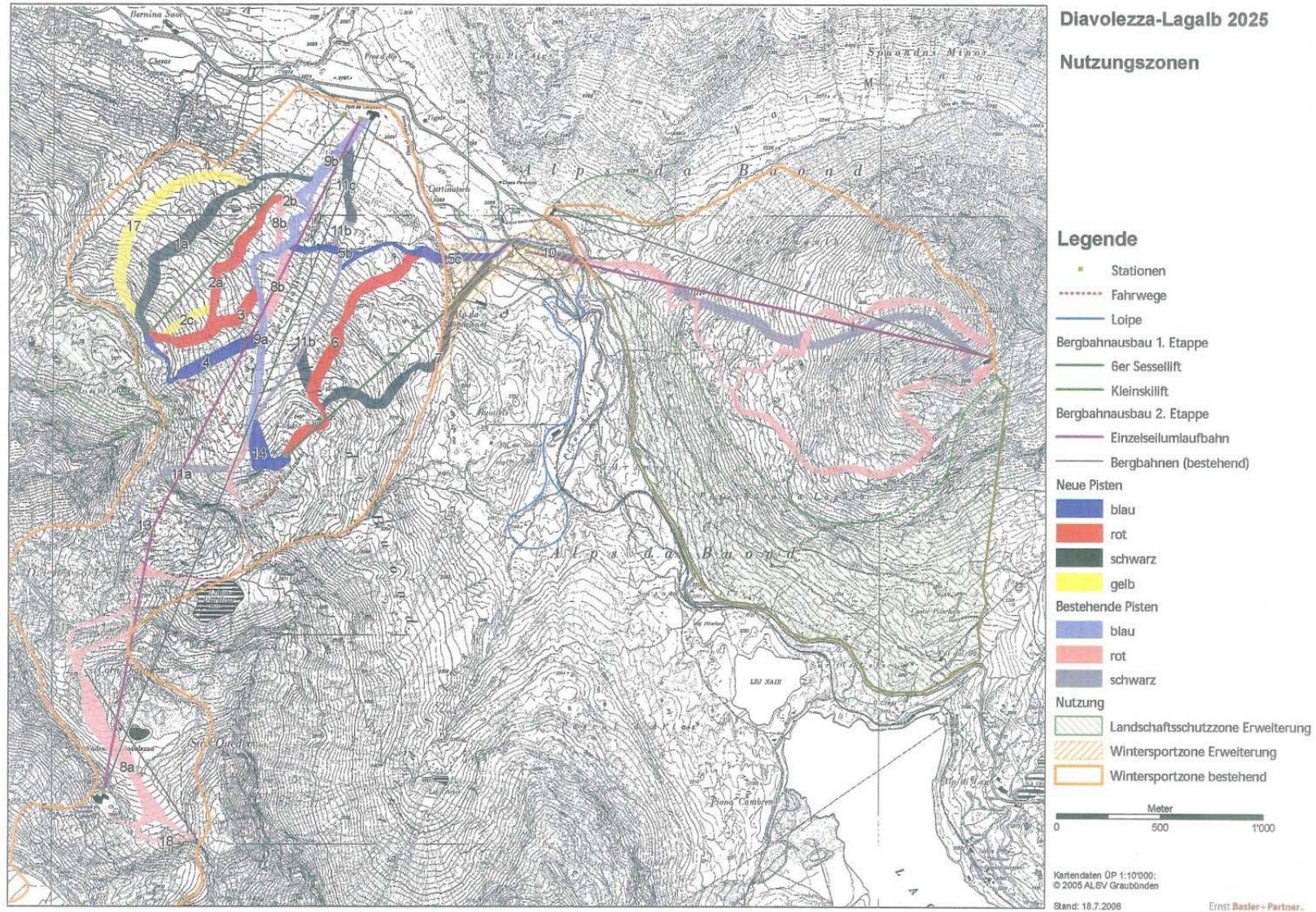
	Strategie	Beurteilung
1	<u>Verkauf und Liquidation der Anlagen:</u> Bis 2015 werden alle Infrastrukturanlagen verkauft bzw. rückgebaut und abgebrochen	Keine innovative und zukunftsfähige Perspektive für das Oberengadin, die Gemeinde Pontresina und das Unternehmen Diavolezza Bahn AG. Das Ski und Ausflugsgebiet am Berninapass würde ganz verschwinden. Passt nicht mit dem Oberengadiner-Claim „Top of the World“ zusammen.
2	<u>Weiterführen des bisherigen Angebotes:</u> Das Pisten- und Bahnangebot bleibt auf dem heutigen Niveau. Neubau von Diavolezza- und Lagalb-Bahn im Jahr 2012 bzw. 2026	"Tod auf Raten". Der Abwärtstrend im Geschäftsgang würde weitergehen. Aufgrund der Entwicklung muss man davon ausgehen, dass das aktuelle Angebot nicht mehr nachhaltig betrieben werden kann. Mit den schwindenden Erträgen und Cash-flows sind die Neuinvestitionen in LBD und LCL nicht finanzierbar.
3	<u>Konzentration auf Aussichts- und Gletscherberg 'Diavolezza':</u> Endziel ist der "Aussichtsberg" Diavolezza. Rückbau der Lagalb-Bahn und der Gletscher-Sesselbahn Diavolezza im Jahr 2026	Umsatzrückgang aus Schneesportgeschäft. Nicht im Interesse der Wintersport-Destination Graubünden und Oberengadin. Wirtschaftliches Überleben als reine Aussichtsdestination fraglich.
4	<u>Attraktivitätssteigerung des Wintersportgebietes Diavolezza-Lagalb ('Vision 2025'):</u> Die beiden Skigebiete werden vollwertig verbunden, die Attraktivität des Gebietes Diavolezza mit zwei neuen Sesselbahnen und zugehörigen Pisten erhöht. Neubau LBD und LCL ab 2025.	Vorwärts-Strategie, welche die gemeinsamen Interessen des Kantons, der Region, der Gemeinde und der Unternehmung (Attraktivität Tourismusregion Oberengadin, Erhalt bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen, Konzentration Wintersport in bestehenden Zonen) am besten abzudecken vermag.

Der Verwaltungsrat und die Aktionäre haben sich für die Variante 4 ausgesprochen. Die Aktionäre (regionale Unternehmen und Körperschaften) sehen ihr Engagement für die Diavolezza Bahn AG neben der finanziellen vor allem auch als lokalpolitische Investition. Die hauptsächliche Dividende besteht für sie primär im langfristigen Nutzen für die Region.

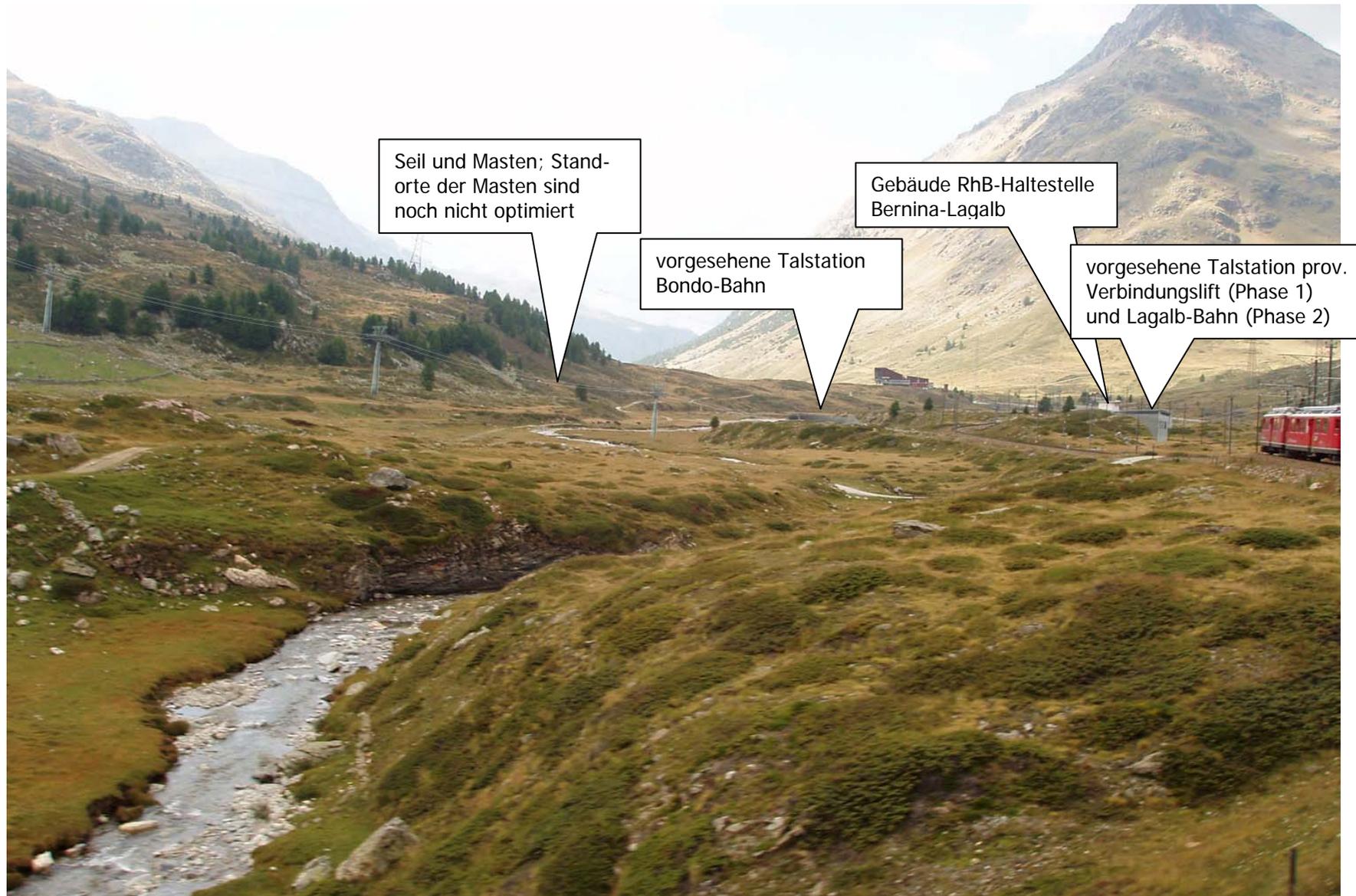
### Anhang 4: Synthesekarte Masstab 1:25'000



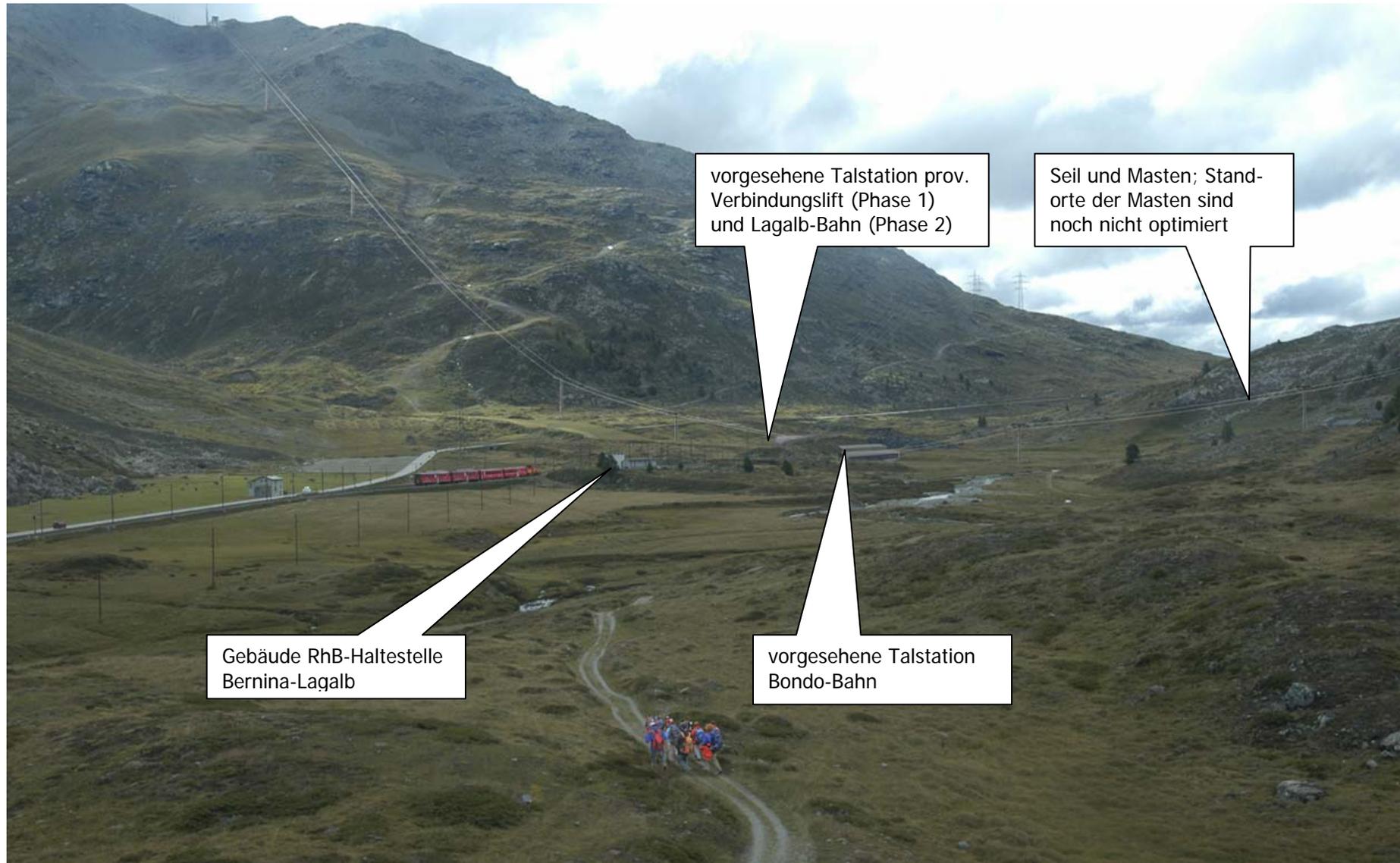
### Anhang 5: Entwicklungskonzept Diavolezza Lagalb, Übersicht Pisten – und Bahnangebot, Stand 20. Juni 2006



## Anhang 6: Fotomontage Talraum Alp Bondo talabwärts



## Anhang 6: Fotomontage Talraum Alp Bondo von Talstation Diavolezza talaufwärts



## Anhang 7:

### Detaillierte Zusammenstellung der Stellungnahmen aus Auflage- und Vernehmlassungsverfahren sowie Vorprüfung Bund

Einwender	Einwendung	Umgang mit Einwendung
WWF/PN/SL 10.08.06	<p><b>Thema BLN</b></p> <p>1. Die allgemeine Charakterisierung des BLN im Inventar wird zitiert sowie die durch die ENHK formulierten Schutzziele zu diesem Gebiet. Es wird Art. 6 NHG zitiert und auf dabei der letzte Satz hervorgehoben <i>„ein Abweichen von der ungeschmälerter Erhaltung im Sinne der Inventare darf nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.“</i></p>	<p>1. Aufgabe der Richtplanung ist das Aufzeigen der Lösung von allfälligen Konflikten unter Abwägung aller Interessen. Der Bericht zum Richtplan wird in Kap. 6.1.2. wird um eine Analyse der Bedeutung der RIP-Anpassung auf die allgemeine Charakterisierung des BLN (im Sinne des Inventars) sowie auf die durch die ENHK formulierten Zielsetzungen ergänzt. Der ergänzte Bericht zeigt, dass aufgrund der allgemeinen Charakterisierung des BLN (37535 ha) der betroffenen Raum (Gebiet Alp Bondo, 25 ha) das BLN nicht im Kern berührt wird, die Anforderung der ungeschmälerter Erhaltung in Sinne des Inventars erfüllt werden sowie die formulierten Schutzziele der ENHK höchstens leicht / geringfügig beeinträchtigt werden und dass die grösstmögliche Schonung angestrebt wird. Dabei wird eine differenzierte Betrachtung des BLN vorgenommen, wie die in methodischer Hinsicht auf im laufenden Projekt „Aufwertung BLN“ der Fall ist.</p>
	<p><b>Thema Schutzinteressen</b></p> <p>2. Zitierung eines Satz aus den Leitüberlegungen RIP2000 zum Thema Landschaftsschutz zitiert „Ansonsten werden Schutzgebiete von neuen Bauten und Anlagen freigehalten“.</p> <p>3. Dem BLN-Status, dem Richtplangrundsatz und dem übergeordneten Recht wird nicht nachgekommen. Es wird auf eine ambivalente Haltung des ARE GR hingewiesen und auf die Stellungnahme zur gesamthaften Überarbeitung des Richtplans (RIP 2000) aus dem Jahre 2001.</p>	<p>2. Das Landschaftsschutzgebiet wird im Raum Alp Bondo angepasst, damit gelten die entsprechenden Grundsätze in diesem Raum nicht mehr. Im Gegenzug werden andere Gebiete in unmittelbarer Umgebung zu diesem Gebiet als Intensiverholungsgebiete entlassen und unter Landschaftsschutz gestellt. Dies entspricht dem flexiblen Konzept im RIP2000 (S. 7) bezüglich der räumlichen Festlegungen. In quantitativer Hinsicht gewinnt der Landschaftsschutz durch die Richtplan-Anpassung ein Vielfaches gegenüber der Intensiverholung; in Bezug auf die Qualität liegen die vorgesehenen neuen Schutzgebiete allesamt ebenfalls im BLN.</p> <p>3. Das Verfahren zum Gesamtrichtplan steht nicht zur Diskussion. Der Bundesrat hat den gesamthaft überarbeiteten RIP genehmigt. Zum Thema Natur-, Landschafts- und Kulturlandschaftsschutz wird dabei festgehalten, dass <i>„die Schutzaufgaben des Bundes (BLN) gesamthaft in geeigneter Weise im Richtplan thematisiert werden“</i>. vgl. auch Ziffer 1 und 2</p>
	<p><b>Thema Wirtschaftlichkeit</b></p> <p>4. Der geplante Ausbau ist sehr massiv und mit 90 Mio. sehr kostenintensiv</p>	<p>4. Der allgemeine Erneuerungsbedarf in der Seilbahnbranche ist unbestritten. Die 90 Mio. beinhalten das Gesamtkonzept inkl. Erneuerung der bestehenden Bahnen Diavolezza und Lagalb sowie weitere Investitionen betrieblicher Art; sie erstrecken sich über eine Periode von mehr als 20 Jahren (bzw. 30-35 Jahre inkl. Amortisation der letzten Phase). Die Investitionen werden in Phasen aufgeteilt und in voneinander möglichst unabhängige Module. Damit wird die Finanzierbarkeit der einzelnen Module sichergestellt. Der Richt-</p>



	<p>7. Immer mehr Seilbahnunternehmung gehören ganz oder teilweise der Öffentlichkeit, wo es um hohe Steuerbeträge geht. Damit fehlen wichtige Entscheidungsgrundlagen für eine Änderung des Richtplans.</p>	<p>mus und Fremdenverkehr jedoch kein „regional begrenztes System“ ist, weil die Gäste von ausserhalb der Region stammen (Exportwirtschaft).</p> <p>7. Die Diavolezza Bahn AG ist eine Aktiengesellschaft mit den entsprechenden Organen und Entscheidungsgremien. Eine Verknüpfung mit der Unternehmensform ist für die Richtplan-Anpassung und für räumliche Potenziale und Synergien weder nötig noch relevant.</p>
	<p><b>Interessenabwägung</b></p> <p>8. Es sei keine umfassende Interessenabwägung erfolgt. Die Stellungnahme der ENHK im Rahmen der zwischen August 2005 und Juni 2006 erfolgten Projektoptimierung sei nicht berücksichtigt worden. Es werden rechtliche Überlegungen angeführt über die Berücksichtigung der Bundesinventare nach Art. 5 NHG. <i>„Da den erwähnten Konzepten materiell jedoch Konzeptcharakter im Sinne von Art. 13 RPG zukommt, haben die Kantone Sie bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen“.</i> Eine wichtige Rolle komme dabei den Schutzziele der obligatorischen Begutachtung durch die ENHK zu. Diese werden im durch den Richtplan nicht gebührend einbezogen.</p> <p>9. Die Interessenabwägung müsse für das vorgelegte Konzept als Ganzes und für jede einzelne Massnahme mit den besonderen und generellen Schutzziele des BLN und den Leitüberlegungen RIP2000 zum Landschaftsschutz übereinstimmen.</p> <p>10. Es wird auf Aussagen von Einzelpersonen verwiesen, welche bezweifeln, ob der geplante Ausbau in einem Verbund der Bergbahnen Oberengadin Platz hätten. Die kantonale Richtplanung habe sich auf die Zukunft zu beziehen und die Leitüberlegungen im Umfeld von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft zu berücksichtigen. Die vorliegende Richtplanänderung sei vor diesem Hintergrund abzulehnen.</p>	<p>8. Die Stellungnahmen der ENHK im Vorfeld des formellen Verfahrens führten u.a. dazu, dass das Projekt in landschaftlicher Hinsicht optimiert werden konnte. Die angeführten rechtlichen Überlegungen sind bekannt und geben die Problematik nicht vollumfänglich wieder. Ausgeblendet wird folgender Problemkreis: Würden die die Inventare Konzeptcharakter nach Art. 13 RPG haben, so würden sie der Planabstimmung (Art. 2 RPG) unterliegen. Diese ist aber nicht erfolgt, sondern es handelt sich um Inventare des Bundes, die ohne gesamtheitliche Interessenabwägung erlassen wurden. Der Bericht zum Richtplan wird in Kapitel 6.1.2 bezgl. Inhalte des BLN, Schutzziele ENHK usw. ergänzt, siehe Punkt 1</p> <p>9. Die vorliegende Richtplan-Anpassung macht eine Interessenabwägung, in der ökologische, gesellschaftliche und wirtschaftliche (volks- und betriebswirtschaftliche) Interessen und Berührungspunkte offen gelegt werden und abgewogen werden. Dabei findet auch eine Auseinandersetzung mit den Schutzziele BLN statt (siehe Punkt 1).</p> <p>10. Aussagen von Einzelpersonen werden als Meinungen z.K. genommen. Die RIP-anpassung berücksichtigt u.a. den Wandel von Gästebedürfnissen (Tourismus) und die Veränderung der natürlichen Gegebenheiten (Klima); vgl. dazu Ausführungen zu Punkt 6.</p>
	<p><b>Gebiet Alp Bondo</b></p> <p>11. Anlagen kommen in der Gewässerraum zu stehen; dadurch werden Gewässerschutz- und Natur- und Heimatschutzgesetzgebung verletzt. Gemäss Ausführungen Unternehmung ist der Einbau von Betonhalbschalen für die Querung der Ova da Bernina vorgesehen.</p> <p>12. Die landschaftlichen und morphologischen Gegebenheiten werden beschrieben und es wird angeführt, dass die mit der Realisierung der schwarze und der blaue Piste verbundenen baulichen Eingriffe (Pistenplanien, Beschneigungsleitungen) dazu führen würden, dass diese Qualitäten zerstört würden und dadurch die Schutzziele des BLN verletzt würden.</p> <p>13. Es wird vorgebracht, dass die Entsteinungen und das Errichten von Schneefangzäunen aus anderen Skigebieten bekannt sei und dass diese Massnahmen später nicht ausreichen würden und weitere bauliche Eingriffe nötig wären (Schüttungen zur Vermeidung einer unfallträchtigen Kompression, oder Lehnenviadukte oder</p>	<p>11. In Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachstelle wurde für die Talstation Bondo ein Standort ausserhalb des Gewässerraums gesucht. Im Rahmend er weiteren Projektierung werden die Anlagen so an- und ausgelegt, dass sie nicht im Konflikt mit dem GSchG kommen (konkrete Projekte und Baubewilligung)</p> <p>12. Dieser Punkt wird überprüft und vertieft, die landschaftliche Qualitäten werden erfasst und beschrieben im Hinblick auf Interessenabwägung, Aufzeigen, wie mit der Landschaft umgegangen werden soll; der Bericht wird in Kap 6.1.1 ergänzt. Damit möglichst wenig Pistenkorrekturen nötig werden, wird mit der Wasserbezug für die Beschneigung auf eine doppelt so hohe Beschneigungsmächtigkeit (60 cm anstatt 30 cm) ausgelegt. Allfällige Korrekturen können dadurch reduziert werden; anstelle von Planien werden Entsteinungen vorgenommen.</p> <p>13. Die vorgebrachten Erfahrungen mit anderen werden zur Kenntnis genommen; sie sind nicht der Regelfall. Auf diese negativen Erfahrungen kann für die Beurteilung eines konkret vorliegenden Projektes nicht Bezug genommen werden. Zusätzliche spätere bauliche Anlagen sind bewilligungspflichtig und werden in den entsprechenden Verfahren auf</p>

	<p>Holzkonstruktionen) 14. Die Bondobahn würde quer zum Tal gebaut, solche Talquerungen sind landschaftlich besonders heikel. Jegliche Bauten im Gebiet Alp Bondo belasten die naturnahe Pass- und Alplandschaft im BLN. Gravierender Konflikt, Widerspruch zu Schutzziele BLN</p>	<p>Ihre Bewilligungsfähigkeit hin geprüft. 14. Es liegt für den vorliegenden Raum in der Natur der vollwertigen Verbindung, dass eine Querung des Talbodens nötig ist. Die vollwertige Verbindung ist eine der grundsätzlichen Leitideen der vorliegenden Richtplan-anpassung. Unter der Wahrung dieser Leitidee wurde das Projekt laufend in Richtung grösstmögliche Schonung weiterentwickelt. Betr. Schutzziele BLN siehe Punkt 1.</p>
	<p><b>Collinas</b> 15. Bahn könnte gebaut werden mit ökologischer Baubegleitung 16. Schwarze Pisten oberhalb Wald in bestehende Piste führen, Rodungen auf das absolute Minimum reduzieren</p>	<p>15. Baubegleitung wird in den nachfolgenden Verfahren sichergestellt bzw. gefordert (UVP) 16. Gemäss den RIP-Unterlagen ist diese Pistenführung so vorgesehen.</p>
	<p><b>Pisten, Beschneigung, Parkplätze</b> 17. Pistenangebot wird verdreifacht, es werden z.T. lange, neue Maschinenwege erstellt, diese Verdreifachung führt zu diversen Konflikten. Es wird ein Maximum an Pisten erstellt (30 ha), die parallel laufen. Daran ändert auch die im Rahmen der Projektentwicklung erfolge Verzicht auf einzelne Pisten (5a und 12) nichts. Beschneigungskonzept sieht eine Fläche von 35 ha vor. Dies zeigt, dass Standards ohne Rücksicht auf die national bedeutsame Gesamtlandschaft ins Gelände übertragen werden. Es liege eine fehlende Sensibilität vor. Beim Augenschein wurden Pisten aus Vogelperspektive (aus Seilbahn) erläutert. Verharmlosung der Eingriffe durch Vogelperspektive. Breite der Pisten 40-60m, es ist nicht möglich auf Planien in Geröll und Blockfeldern zu verzichten. Grabarbeiten bei der Verlegung der Beschneigung verursachen Planien in der breite von 10 Metern. Wegen des stark strukturierten Bodens sind umfassende Eingriffe in Vegetation und Boden notwendig. Der landschaftliche Eingriff fällt besonders im Sommer ins Gewicht, wenn Posten und Maschinenwege besonders gut sichtbar. 18. Schützenswerter Arven-Lärchenwald gemäss NHG ist betroffen. Wald mit grossem Struktureichtum ist betroffen (Felsstufen und verblockte Flächen wechseln sich mit (feuchten) Mulden und windgeprägten Rippen ab). Alpenrosen-Heidelbeer-Zwergstrauchheide wechseln sich mit vermoorten Mulden und rinnen sowie windgeprägten buckeln und glazial überprägten Felsbuckeln mit Alpenazaleen ab. Auch kalkarme Quellfluren und kleine Bäche. Arven-Lärchenwald ist nach HHG geschützt. 19. Rodungen für neue Anlagen, Beschneigungsanlagen, Pistenanlagen und Planien nötig 20. Einstandsgebiete für wildlebende Säuger und Vögel; zwei Wildruhezonen (vgl. Voruntersuchung UVB) für Birkhuhnpopulation sowie Schneehühner. Nach Art. 7 Ziff.6 JSG ist bei Schutzgebieten von nationaler Bedeutung die Stellungnahme des Bundesamtes einzuholen. 21. Beschneigungskonzept ist noch nicht fertig durchdacht. In Oberengadiner Gewäs-</p>	<p>17. Die 30 ha neuen Pisten bzw. 35 ha Beschneigung liegen in einem BLN mit 37535 ha Fläche, was nicht einmal eine Promille des BLN entspricht. In Bezug auf BLN und Standards siehe Punkte 1 und 12. Die Kapazitäten der Transportanlagen erlauben den Transport vieler Wintersportler. Die Errichtung vieler Pisten entspricht einer effizienten Nutzung der Anlagen, einer räumlich erwünschten Konzentration und einer effizienten betrieblichen Nutzung, dient der Sicherheit der Wintersportler (tiefer Dichte der Skifahrer) und auch dem Bedürfnis des vielgestaltigen Wintersports. 92 % der vorgesehenen Pisten befinden sich in einer rechtskräftigen Wintersportzone. Nur 8 % der Postenfläche befinden sich auf der neu vorgesehen Erweiterung des Intensiverholungsgebietes. Betr. Ausgestaltung der Pisten und der Beschneigung ist entsprechend dem BLN die grösstmögliche Schonung angestrebt, vgl. Punkt 12 in Bezug auf die Grabarbeiten wird durch eine ökolog. Baubegleitung eine grösstmögliche Schonung angestrebt. 18. Der Arven-Lärchenwald ist in Anhang 1 der NHV als schützenswerter Lebensraumtyp aufgeführt, auch deshalb wurden die Rodungen auf ein Minimum reduziert. Dieser Wald kommt über die gesamte Schweiz betrachtet im Wallis und im Engadin vor, dort gemäss Landesforstinventar aber sehr häufig. Die beschriebenen Pflanzengesellschaften sowie die beschriebenen (geo)morphologischen Strukturen charakterisieren auf dieser Höhenstufe das gesamte Gebiet im Raum Bernina und sind in diesem Sinne keine regionale Besonderheit. 19. Das Projekt wurde in Bezug auf die Rodungen optimiert, vgl. Stellungnahme der kantonalen Fachstelle. 20. Wird im Rahmen Umweltverträglichkeitsprüfung vertieft abgeklärt. Gemäss aktuellem Kenntnisstand haben die betroffenen Huhnpopulationen geeignete Ausweichhabitate; Konflikt ist lösbar und Verfahren ist klar Die Einholung einer Stellungnahme des Bundesamtes gemäss Art. 7 Ziff.6 bezieht sich auf Wasser- und Zugvogelreservate sowie Jagdbanngebiete und spricht den Bund an (...hört der Bund die Kantone an.). Der betroffene Raum ist kein solches Schutzgebiet. 21. Betr. der Beschneigung wird auf den Bericht zum regionalen Richtplan verwiesen.</p>

	<p>ser hat es wenig Wasser, Wasserbedarf im Bereich der Siedlungen wird wachsen. Probleme bei Diavolezza-see (Fischgewässer mit Makroinvertebraten [Fischnährtiere]); stark begrenzte Bezugsmenge aus der OVA da Bernina. ein Höherstau des Diavolezza-Sees kommt nicht in Frage. Diavolezza –See wird durch Blockgletscher gespiesen; es fehlen Untersuchungen über den Wasservorrat im Blockgletscher. Beschneidungskonzept ist somit bezüglich Wasserbezug längerfristig ungesichert.</p> <p>22. Parkplatzkonzept sieht Ausbau von heute 1450 auf 1700 PP vor.</p>	<p>22. Es ist kein weiterer Ausbau der PP vorgesehen, 1450 PP genügen für „normaltage“; für die besonderen Spitzentage ist eine bedarfsgerechte Bereitstellung von PP ohne bauliche Massnahmen möglich (vgl. Kap. 6.4.2 Bericht)</p>
	<p><b>Zusammenfassung</b></p> <p>23. Gegen Erneuerung der bestehenden Anlagen hat der Einwender nichts. BLN stipuliert, dass „bei jeder sich bietenden Gelegenheit bestehende Beeinträchtigungen beseitigt werden“.</p> <p>24. Collinasbahn kann mit einer guten ökologischen Begleitplanung und Baubegleitung realisiert werden. Ersatz und Ausgleich sind zu regeln</p> <p>25. Zusammenschluss der beiden Skigebiete im Raum Bondo kann nicht gelöst werden. Konflikt mit BLN-Schutzziele, GschG, NHG, JSG und FG stehen.</p> <p>26. Probleme und Ausschlussgründe ergeben sich auch für die Errichtung einer Verbindungsanlage von der Diavolezza zur Lagalb, Feuchtgebiet und freifliessende Gewässer betroffen</p> <p>27. Ob Erneuerung der Lagalbbahn sich wirtschaftlich auch unter kritischer Betrachtung rechtfertigen lässt, wird bezweifelt. Es wurden keine Varianten diesbezüglich geprüft. Das grosse Handicap dieses Skigebietes - die Distanz zum Haupttal – wird auch mit einem Ausbau nicht beseitigt.</p> <p>28. Es ist eine Gesamtsicht für GR nötig, das wäre Sache der Region und des ARE Graubünden im Rahmen einer Richtplan-Anpassung.</p>	<p>23. Kenntnisnahme, Im Bericht werden unter Kapitel 6.1.2 einige Massnahmen angeführt, dies entspricht auch dem Erfordernis der „grösstmöglichen Schonung“. Ob sich im Rahmen der Realisierung des Projektes weitere Gelegenheiten ergeben, wird im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung geprüft; entsprechende Ergänzung im Bericht in Kapitel 6.1.2 und 5.2.</p> <p>24. Kenntnisnahme, Verfahren für Ersatz und Ausgleich in UVP.</p> <p>25. Kenntnisnahme, die Konflikte können gelöst werden bzw. sind nicht vorhanden (JSG), siehe Punkt 1</p> <p>26. siehe Punkt 7 Stellungnahme ANU</p> <p>27. Siehe Punkte 4-7. Die Unternehmung hat Varianten nachvollziehbar geprüft und abgewogen; vgl. Bericht 6.2.1 und Anhang 3.</p> <p>28. Kenntnisnahme, diverse Gesamtsichten liegen vor (z.B. Wertschöpfungsstudie 2000 Bergbahnen GR oder Strategie und Indikatoren für den Einsatz von IH-Mitteln für Bergbahnen), diese lösen jedoch den Handlungsbedarf der einzelnen Unternehmen nicht (siehe Punkt 6)</p>
<p>Heimatschutz Sektion Engadin und Südtaler 17.08.06</p>	<p>1. Das Konzept fokussiert sich ausschliesslich auf den Wintersport. Aus Sicht des Einwenders wird in Zukunft der Sommertourismus an Bedeutung zunehmen. Menschen aus den Ballungszentren nördlich und südlich der Alpen werden auch im Sommer Erholung suchen. Die Attraktivität einer Intensiverholungsgebietes für Wintertourismus steht in den allermeisten Fällen mit der Attraktivität eines Erholungsgebietes im Sommer im einen grossen Widerspruch.</p>	<p>1. Das Konzept der Raumordnung in Graubünden verfolgt das nebeneinander verschiedener Erholungsformen, so auch im Oberengadin. Es ist richtig, dass gewisse Erholungsformen sich gegenseitig ausschliessen. In diesem Sinne sind auch weite Teile des Kantons und der Oberengadins im Sinne von Komplementäräumen auch geschützt. Graubünden und das Oberengadin benötigen auch den anlagenintensiven Wintertourismus. Die Ausgewogenheit dieser verschiedenen Räume wird durch die vorliegende Richtplan-Anpassung insgesamt nicht beeinträchtigt und die Diavolezza wird für den Sommertourismus nicht grundsätzlich entwertet. Der Sommerbetrieb alleine führt zu keinem rentablen Betrieb (vgl. Punkt 6 WWF/PN/LS. Die für die Verbindung nötigen Bauten und Anlagen erfolgen unter grösstmöglicher Schonung der Landschaft.</p>

	<p>2. Der Verschleiss von Energie und Wasser durch den Wintertourismus ist den letzten Jahren gestiegen. Wassermenge in Bächen und Flüssen hat v.a. im Winter stark abgenommen. In der Region Oberengadin wird schon mehr als genug Wasser für die Produktion von Schnee in der wasserarmen Zeit dem Kreislauf entzogen und erst bei der Schneeschmelze, wenn ohnehin viel Wasser fliesst, den Bächen zurückgegeben Ausweitung der Beschneigung ist weder ökologisch, noch ökonomisch zu verantworten</p> <p>3. Die Richtplan-Anpassung hat solche Prozesse zu berücksichtigen. Sie muss richtungsweisend sein und darf nicht allein vom kurzfristigen maximieren ökonomischer Werte beherrscht werden. Dem Richtplanziel Schutz und Schonung von Landschaft und Ressourcen ist Priorität einzuräumen</p>	<p>2. Betr. der Beschneigung wird auf den Bericht zum regionalen Richtplan verwiesen</p> <p>3. Die Richtplanung hat neben den vom Einwender aufgezeigten Auftrag auch eine ausgewogene Raumstruktur, die Nutzung der vorhandenen Potenziale, Koordination, Ausschöpfen von Synergien sowie Prozessmanagement zum Ziel und verfolgt eine Abwägung aller betroffenen Interessen.</p>
<p>ARE-CH 20.07.06</p>	<p><b>begrüsste Stellen</b></p> <p>1. DAS BAV teilt mit, dass die RIP-Änderung eine der Voraussetzungen für die Behandlung der künftigen Projektgenehmigungsgesuche sein wird. Unter Voraussetzung der Genehmigung der RIP-Änderung geht das BAV davon aus, dass die geplanten Anlagen der ersten Ausbaustufe die Konzessionsvoraussetzungen werden erfüllen können</p> <p>2. Die ENHK beurteilt die geplanten touristischen Erschliessungsanlagen im Raum Bondo gemessen an den formulierten Schutzzielen als schwerwiegenden Beeinträchtigung des BLN-Objektes. Die Wertminderung kann weder durch Rückbau der bestehenden Talstation der Lagalb-Bahn noch durch Ersatzmassnahmen aufgewogen werden. Aufgrund des durchgeführten Variantenstudiums kommt die ENHK zur Überzeugung dass die Projektziele im Gebiet Alp Bondo ohne erhebliche Beeinträchtigung des BLN-Objektes nicht erfüllt werden können. Verzicht auf neue Infrastrukturen im Raum Alp Bondo und belassen des Landschaftsschutzgebietes. Und andere Lösungen für Projektrealisierung anstreben.</p> <p>3. BAFU erachtet die geplante Verbindung als nicht vereinbar mit den Schutzzielen des BLN. Gestützt auf NHG und Landschaftskonzept Schweiz müsste sich die Planung auf eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Intensiverholungsgebietes beschränken.</p> <p><b>Beurteilung nach einzelnen Themenkreisen</b> <b>Wirtschaftlichkeit</b></p> <p>4. Inwieweit das Ziel der Attraktivitätssteigerung des Tourismus im Oberengadin erreicht werden kann, geht aus den Unterlagen nicht hervor</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. vgl. Punkte 1-3, 8, 9, 12, 14 der Auswertung WWF/PN/SL</p> <p>3. BLN vgl. Punkte 1, 3, 8 der Auswertung WWF/PN/SL; Die konzessionspolitischen Grundsätze (Landschaftskonzept Schweiz sowie Beantwortung der Interpellation Forster) waren wiederholt Gegenstand der Kritik der Regierung des Kantons Graubünden. In Kapitel 6.1.2 wird auf die Übereinstimmung mit dem LKS und die Interpellation Forster eingegangen Es gilt festzuhalten, dass die beiden Talstation 1000m auseinanderliegen und bereits heute miteinander (durch Busbetrieb) verbunden sind, das Vorhaben einen bereits erschlossenen Raum betrifft und eine Vernetzung und Optimierung bestehender Angebote anstrebt, in einem Tourismusraum von nationaler Bedeutung liegt und auch noch in einer Agglomeration (gemäss BFS-Kriterien) liegt.</p> <p>4. Der Bericht wird in Kapitel 6.2.1 um diesbezügliche Überlegungen ergänzt</p>

<p>5. Der Kontext mit der Entwicklung im Oberengadin wurde bei der Prüfung von Entwicklungsvarianten nur unzureichend berücksichtigt. Diesbezüglich sind vertiefte Abklärungen auf regionaler Ebene nötig, um den Nachweis der Wirtschaftlichkeit (inkl. volkswirtschaftliche Bedeutung zu erbringen).</p> <p><b>Natürliche Eignung</b></p> <p>6. prinzipiell gegeben, wird aufgrund es teilweise stark coupierten Geländes relativiert</p> <p><b>keine überwiegende Schutzinteressen</b></p> <p>7. Das genehmigte Landschaftskonzept Schweiz sowie die Beantwortung der Interpellation Forster legen u.a. fest, dass die mechanische Erschliessung besonders wertvoller Räume vermieden werden soll</p> <p>8. Die ENHK hat für den Raum Alp Bondo die Schutzziele festgelegt.. Nach Ansicht ENHK und BAFU belastet das Projekt mit neuen Bauten und Anlagen (inkl. Pisten) das BLN-Objekt erheblich mehr. Insbesondere würde die geplante Infrastruktur der Alp Bondo im Gebiet Alp Bondo in einen besonders schützenswerten Teil des BLN zu liegen kommen und das BLN schwerwiegend beeinträchtigen</p> <p>9. bei Interessenabwägung ist erstens das Ziel der „ungeschmälerter Erhaltung“ und zweitens der Nachweise der „grösstmöglichen Schonung“ im Vordergrund. Der betroffene Raum soll – unter Berücksichtigung der neuen Belastungen und Entlastungen – insgesamt nicht mehr belastet werden.</p> <p><b>räumliche Abstimmung</b></p> <p>10. diese ist nicht vollständig erbracht. Insbesondere was die Kriterien „Wirtschaftlichkeit“, keine überwiegenden Schutzinteressen“ und räumliche Abstimmung betrifft.</p> <p><b>Beurteilung der Anpassungen im Einzelnen</b></p> <p>11. Die im Raum Alp Bondo entstehenden neuen Transportanlagen und neuen Posten (u.a. Querung einer ausgeprägten Gletscherrinne) stellen eine Beeinträchtigung der Landschaft dar. Der Nachweis der grösstmöglichen Schonung mit dem Aufzeigen von genügenden Wiederherstellungs- oder Ersatzmassnahmen ist nicht erbracht. Es müsste u.a. eine Linienführung geprüft werden, die ausserhalb der Alp Bondo beginnt</p> <p>12. Der Abtausch der Gebiete „Collinas“ und „Curtinatsch“ als neue Landschaftsschutzgebiete reicht nicht aus. Einer Festsetzung dieser Massnahme steht nichts entgegen.</p> <p>13. Die Anlage Collinas kann mit einer optimalen Projektplanung und –realisierung und geeigneten Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen realisierbar</p>	<p>5. BLN vgl. Punkt 6 der Auswertung WWF/PN/SL und Kapitel 6.2.1 des vorliegenden Berichtes</p> <p>6. Kenntnisnahme, vgl. Punkt 9 und 11 und Kapitel 6.1.1 des vorliegenden Berichtes</p> <p>7. vgl. Punkt 3 und Kapitel 6.1.2 des vorliegenden Berichtes</p> <p>8. Kenntnisnahme, siehe Punkte 1-3, 8, 9, 12, 14 Auswertung WWF/PN/SL und Kapitel 6.1.2 des vorliegenden Berichtes</p> <p>9. Das Ziel der ungeschmälerter Erhaltung und der grösstmöglichen Schonung wird im Bericht in Kapitel 6.1.2 weiter ergänzt und nachgewiesen. Allfällige Mehrbelastungen des betroffenen Raumes müssen unter Abwägung aller Interessen gerechtfertigt sein. Wird nichts unternommen, so sind die Voraussetzungen für eine Weiterexistenz der beiden Bergbahnen aus eigener wirtschaftlicher Kraft kaum gegeben.</p> <p>10. erfolgt durch die Ergänzungen im Bericht in Kapitel 6.1.2 und 6.2.1</p> <p>11. Ergänzung im Bericht in Kapitel 6.2.1, siehe Punkt 9 sowie Punkt 1 WWF/PN/SL. Es wurde im Rahmen des Konzessionsprojektes eine Grundlage erarbeitet, die zeigt, was bereits zur grösstmöglichen Schonung unternommen wurde und zeigt, wie diese Zielsetzung im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung anvisiert wird. Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sind entsprechenden dem Stufenbau in der Raumplanung nicht Gegenstand der Richtplanung sondern Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und werden in Kontakt mit den betroffenen Fachstellen erarbeitet. Diese Grundlagen werden im Bericht aufgeführt.</p> <p>12. Kenntnisnahme; diese Massnahme ist Bestandteil eines ganzen Paketes (vgl. 6.1.2 Bericht). Es sind Gebiete mit weniger „Zeichen urbaner Zivilisation“ als die Alp Bondo. Eine zusätzliche flächenmässig bedeutende Anpassung des Intensiverholungsgebietes am Piz Lagalb auf Seite Prontresina (ebenfalls BLN) ist vorgesehen (vgl. auch Punkt 10 Stellungnahme ANU).</p> <p>13. Kenntnisnahme, betr. grösstmögliche Schonung vgl. Punkt 9</p>
--	--

	<p>bzw. das Gebot der grösstmöglichen Schonung kann eingehalten werden.</p> <p>14. Die Ausbautetappe 2 sieht den Rückbau der Talstation Lagalb vor (inkl. PP und Lawinenschutzdamm) und würde für die Landschaft eine erhebliche Entlastung bringen.</p> <p><b>Schlussbemerkungen</b></p> <p>15. Überprüfung der Entwicklungsvarianten und der Strategien für das Gebiet im Kontext einer Gesamtbetrachtung zu den touristischen Entwicklungsvorstellungen im Oberengadin. Diese vertieften regionalwirtschaftlichen Abklärungen stellen eine wichtige Grundlage dar.</p> <p>16. Nachweis der „grösstmöglichen Schonung“ des BLN-Objektes inkl. Aufzeigen angemessener Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen. Dazu gehört auch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den landschaftlichen und naturräumlichen Aspekten des BLN-Objektes.</p>	<p>14. Kenntnisnahme, dieser Rückbau ist aber nur in Verbindung mit einem neuen Zubringer auf Lagalb realistisch. Dieser neue Zubringer knüpft an der Bondo-Bahn an; dies ist Teil des in sich geschlossenen und stimmigen Gesamtkonzeptes.</p> <p>15. Die geprüften Entwicklungsvarianten für dieses Gebiet werden aufgearbeitet und in den Kontext der regionalen Auslegeordnung und Situation gestellt (vgl. Punkt 6 WWF/PN/SL) und Bericht Kapitel 6.2.1</p> <p>16. vgl. Punkte 9 und 11 oben und Bericht Kapitel 6.2.1</p>
<p>Amt für Wald 08.08.06</p>	<p>1. Bezüglich Wald ist das Vorhaben diskutiert worden. Rodungsgesuch ist überarbeitet worden. Auf einen Teil der schwarzen Piste Collinas wird verzichtet. Dadurch wird die Problematik der Rodungen wesentlich entschärft. Es bestehen keine Einwände gegen die vorliegende Richtplananpassung</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p>
<p>Amt für Wirtschaft und Tourismus 30.08.06</p>	<p>1. Bezug auf das Wirtschaftsleitbild Stossrichtung 6. Tourismus hatte in GR über viele Jahre die Funktion eines Wachstumsmotors. Direkte Konkurrenten im Ausland sind aufgrund anderer Voraussetzungen preislich oft günstiger und profitieren von massiven Fördermitteln. Damit Tourismus in GR wieder wächst, braucht es grosse Anstrengungen, um notwendige Anpassungsprozesse auszulösen.</p> <p>2. Schaffung von einzigartigen, schwer kopierbaren Tourismusangeboten ist eine mögliche Umsetzungsmassnahme. Sommer- und Winterangebot der Diavolezza-Bahn AG ist wichtiger Bestandteil des vielfältigen Angebots der Tourismus-Destination St. Moritz/Engadin.</p> <p>3. Ohne rentablen Winterbetrieb wird es keinen kostendeckenden Sommerbetrieb möglich sein. Damit wird die Bedeutung von modernen Transportanlagen für das ganze Jahr und leistungsfähige Beschneiungsanlagen für den Winterbetrieb unterstrichen.</p> <p>4. Investitionen am Tourismusstandort Graubünden sind heute aus verschiedenen Gründen wenig interessant. Es müssen attraktive Investitionsaussichten für Unternehmer geschaffen werden. U.a. kann dies mit der Anpassung regulatorischer Rahmenbedingungen erfolgen.</p> <p>5. Den steigenden Erwartungen der Gäste müssen Skigebietsbetreiber laufend mit Neuerungen und Attraktivitätssteigerungen begegnen. Dies ist auch für das Gebiet Diavolezza –Lagalb der Fall. Die Schaffung der planerischen Voraussetzungen zur Verbesserung des Gesamtangebotes inkl. die geplante Skigebietsverbindung wird begrüsst.</p> <p>6. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlegung der Talstation Lagalb erst dann realisiert wird, wenn der Nachweis einer echten Attraktivitätssteigerung für</p>	<p>1. Kenntnisnahme, Ergänzung zum Voraussetzungen im Ausland im Bericht Kapitel 6.1.2</p> <p>2. Das Angebot der Diavolezza stellt eine einzigartiges, schwer kopierbares Angebot dar, das es zu erhalten gilt (auch für die Destination Oberengadin); Spezifizierung der einzelnen Wintersportgebiete im Oberengadin, Angebots-Mix Oberengadin, Ergänzung im Bericht in Kapitel 6.2.1</p> <p>3. Kenntnisnahme, diese Aussage bestätigt die Überlegungen im Entwicklungskonzept Diavolezza-Lagalb 2025, siehe Punkt 4 WWF/PN/SL</p> <p>4. Der Richtplan kann „regulatorische Rahmenbedingungen“ im Sinne von Gesetzten nicht ändern; er kann aber räumliche Potenziale aufzeigen und diese - unter Abwägung aller Interessen - festlegen.</p> <p>5. Kenntnisnahme und Übereinstimmung mit dem Konzept RIP2000.</p> <p>6. Kenntnisnahme, vgl. dazu Ausführungen zu Punkt 5 WWF/PN/SL und Kapitel 6.2.1 des Berichtes. Die Konzession wird erst erteilt, wenn auch der Nachweis der Finanzierbarkeit</p>

	<p>das Gesamtprodukt – auch im Rahmen der geplanten Kooperation der Oberengadiner Bergbahnen – gegeben ist und der Bau der erforderlichen Anlagen sich finanzieren lässt.</p>	<p>gegeben ist.</p>
<p>Amt für Natur und Umwelt 31.08.06</p>	<p><b>Ersatz Zubringeranlage Diavolezza:</b> 1. Zustimmung als Zwischenergebnis, Koordinationsstand angemessen</p> <p><b>Zubringeranlage Collinas</b> 2. keine derart schwerwiegenden Konflikte mit bundesrechtlichen und kantonalen Vorschriften absehbar, welche Festsetzung a Priori ausschliessen würden. Vorhaben ist UVP-pflichtig. Ergebnisse des der UVP bleiben vorbehalten</p> <p><b>Zubringerbahn Bondo</b> 3. Bondobahn wurde so verschoben, dass Talstation nicht mehr im Gewässerraum liegt. Gemäss Abbildung in Anhang 4 kommen Masten in Gewässerraum zu stehen. Falls aufgrund Anlagenkonstellation Verbauungsmassnahmen zum Schutz der Anlagen getroffen werden müssen, stände dies im Widerspruch zu GschG (Art. 1, 3 und 37). 4. Im Vergleich zu früheren Projektvarianten tangiert Vorhaben nicht mehr nur das unmittelbare Umfeld der Alp Bondo und des darüber liegenden Hangs, sondern durchquert den Talboden und tangiert damit auch die Flusslandschaft. Vorhaben wirkt sich dadurch stärker auf Landschaft aus als bei früheren Varianten am Hangfuss, ausserhalb Gewässerraum.  5. Übereinstimmung der Bondo-Bahn mit Schutzzielen BLN muss UVEK beurteilen. 6. ANU empfiehlt Zwischenergebnis für Bondobahn</p> <p><b>provisorischer Verbindungslift Lagalb</b> 7. Dieser Lift ist wesentlich abhängig vom Trasse der Bondobahn. Der prov. Lift erfordert in der vorgesehenen Linienführungen Eingriffe ins Ufer was grundsätzlich im Widerspruch zu GschG (Art. 1, 3 und 37) ANU empfiehlt in Abstimmung und Abhängigkeit mit Bondobahn Zwischenergebnis</p> <p><b>Ersatz Zubringeranlage Lagalb</b> 8. Querung von Kantonsstrasse und Hochspannungsleitung erforderlich. Lage der Talstation mitten in Talebene würde zusammen mit Schutzbauwerken zu einer gravierenden Mehrbelastung des Landschaftsbildes führen. Aufgrund langfristigen Realisierungszeitraum sowie der schwerwiegenden, nicht bereinigten Konflikte betreffend Ersatz und Zubringerbahn als auch Bondobahn empfiehlt ANU lediglich den Koordinationsstand Vororientierung bzw. Aufnahme unter „Optionen freihalten“.</p>	<p>1. Kenntnisnahme 2. Kenntnisnahme, vgl. Punkt 15, 16 WWF/PN/SL, sowie Punkt 9 ARE  3. Die Verlegung der Bondobahn erfolgte aufgrund des Konfliktes der Variante gemäss Entwicklungskonzept mit dem Gewässerraum. Bei Anhang 4 handelt es sich um eine einfache Fotomontage, Die Standorte der Rollenbatterie sind darin nicht optimiert. Rollenbatterien benötigen grundsätzlich keine Schutzmassnahme bzw. können überflutet werden. 4. Frühere Varianten lagen gemäss Aussagen ANU im Gewässerraum. Eine Verschiebung in Richtung Alp Bondo ist aus Gründen des Zuganges ohne grosse Eingriffe nicht möglich (kein Auslauf). Eine Verschiebung in Richtung Bahnlinie, wie die jetzige Konstellation ist, wurde insbesondere durch den Einwender angeregt. Es wurde mit der Integration der Talstation in das Gelände ein Standort für die Talstation gewählt, der aus landschaftlicher Sicht bis anhin begrüsst wurde bzw. als deutlich besser als die Variante gemäss Entwicklungskonzept beurteilt wurde (Sitzung vom 8. März 2006) 5. siehe Punkt 1 – 3 WWF/PN/SL 6. Mit den ergänzenden Grundlagen und weiteren Abklärungen wurden Vertiefungen vorgenommen, die eine abschliessende Interessenabwägung ermöglichen und eine Festsetzung rechtfertigen, die nötigen Entscheidungsgrundlagen liegen vor.  7. Die Abhängigkeit zur Talstation Bondobahn ist korrekt. Ob Eingriffe in das Ufer nötig sind oder nicht, ist noch nicht abschliessend geklärt und Bestandteil der Detailplanung. Wenn Eingriffe nötig wären, so stehen diese nicht per se grundsätzlich im Widerspruch zu Art. 1, 3 und 37 GschG. Der Gewässerraum muss erhalten bleiben und es sollen keine Verbauungen nötig werden, um Sachwerte zu schützen.  8. Mit den ergänzenden Grundlagen und weiteren Abklärungen wurden Vertiefungen vorgenommen, die eine Interessenabwägung auf Stufe Zwischenergebnis rechtfertigen, die nötigen Entscheidungsgrundlagen liegen vor.</p>

	<p><b>Teilrichtplan Landschaftsschutz</b></p> <p>9. ANU empfiehlt Sistierung dieser Frage bis Machbarkeit der geplanten Zubringeranlage vorliegt.</p> <p>10. die Erweiterung Landschaftsschutzgebiet wird zwar grundsätzlich positiv bewertet, vermag Qualitativ die Mehrbelastung der Landschaft nicht zu kompensieren.</p> <p><b>Regionaler Richtplan Beschneigung</b></p> <p>11. Der Beschneigung der Pisten 1a, 3 sowie 12 auf Diavolezza-Seite sowie 2 auf Lagalb-Seite kann zugestimmt werden.</p> <p>12. Bei den übrigen Beschneigungsvorhaben, alle auf Diavolezza-Seite beantragt das ANU eine Rückstufung auf Zwischenergebnis.</p>	<p>9. Zustimmende Kenntnisnahme in dem Sinne, dass diese Anpassung erst Sinn macht, wenn Erweiterung Intensiverholungsgebiet geklärt, aber im Parallelprozess, da Abhängigkeiten bestehen.</p> <p>10. Die vorgesehenen Ergänzungen liegen allesamt im BLN; es erstaunt und ist nicht fundiert, dass diese qualitativ nicht zu genügen vermögen (vgl. Kapitel 6.1.2 Bericht). Aufgrund bisheriger Stellungnahmen dieser Faachstelle zu den ehemaligen Erweiterungsgebieten ergibt sich ein anderes Bild. Die Erweiterung des Landschaftsschutzgebietes ist nicht allein, sondern Bestandteile eine Paketes.</p> <p>11. Betr. der Beschneigung wird auf den Bericht zum regionalen Richtplan verwiesen</p>
<p>Gemeinde Pontresina 29.08.06</p>	<p>1. Nachdem der Richtplan aufgelegt ist und keine Einwendungen eingegangen sind, kann sich der Gemeindevorstand grundsätzlich mit der vorliegenden Anpassung des Richtplans einverstanden erklären</p> <p>2. Die Anpassung des Richtplans wird bei der nächsten Revision der Ortsplanung der Gemeinde mitberücksichtigt und muss dannzumal dem Souverän zur Genehmigung unterbreitet werden.</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Kenntnisnahme, die Vorprüfung der Ortsplanungs-Vorlage erfolgt koordiniert; ebenso wird die Koordination mit dem Erlass des regionalen Richtplans sichergestellt..</p>
<p>Bürgergemeinde Bondo 28.08.06</p>	<p>1. Alp da Bondo hat für die Gemeinde Bondo eine grosse geschichtliche Bedeutung und es ist ein grosses Anliegen die Alp und die Alpgebäude im originalen Zustand zu erhalten</p> <p>2. Erträge aus Alpbetrieb sind in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Es wird erwartet, dass mittelfristig kein Alpbetrieb mehr stattfinden kann. Schon heute fehlen die nötigen Mittel für Pflege und Unterhalt der Infrastruktur, einzelne Gebäude sind bereits am zerfallen. Umso wichtiger, dass durch die Benützung unseres Grundeigentums durch die Diavolezza Bahn AG Mittel in die Gemeinde Bondo fliessen, die u.a. für den Erhalt der Alp da Bondo sot und sura eingesetzt werden können.</p> <p>3. Rund d 7.5% des Budgets der Gemeinde Bondo werden durch die Diavolezza-Bahn AG sichergestellt. Leider in den Letzten Jahren sinkende Erträge. Es ist ein grosses und zentrales Anliegen, dass optimale Möglichkeiten für eine erfolgreiche touristische Aktivität der Diavolezza-Bahn Ag geschaffen werden.</p> <p>4. Als Grundeigentümerin unterstützen wir die Pläne der Diavolezza-Bahn AG vorbehaltlos; Pläne wurden auch in Absprache mit uns erarbeitet.</p> <p>5. Bürgergemeinde stellt den Antrag, das Intensiverholungsgebiete über alle Alpgebäude der Alp da Bondo sot auszudehnen. Damit Möglichkeiten schaffen, Alpgebäude im Zusammenhang mit der geplanten Verbindung zu nutzen. Kleiner Gastrobetrieb, in dem hauptsächlich lokale Produkte aus Bergell verkauft werden, nach einheimischen Rezepten gekocht. Mit Nutzung der Alpgebäude im Winter</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Kenntnisnahme, dieser Aspekt wird im Bericht aufgezeigt (vgl. Kapitel 6.1.2 und 6.1.7).</p> <p>3. Kenntnisnahme, der Aspekt der Abgeltung der deren Bedeutung für die Gemeinde Bondo wird im Kapitel 6.1.2 des Berichtes aufgezeigt</p> <p>4. Kenntnisnahme</p> <p>5. Eine einfache Restauration ist aufgrund der Nähe zum Winterportgebiet grundsätzlich nicht unmöglich, ohne dass das Gebäude in einer Wintersportzone liegt bzw. im Intensiverholungsgebiet. Im Hinblick auf die Schaffung klarer planerischer Verhältnisse wird das Intensiverholungsgebiet leicht angepasst, sodass die Alp-Gebäude integriert sind.</p>

	<p>kann Erhalt der Alp, Gebäude und der umliegenden Trockensteinmauern nachhaltig gesichert werden. Mit Gastrobetrieb in Alpgebäude könnte Kompensation des Abbruchs der Talstation Lagalb kompensiert werden. Dadurch Kann neue Talstation der Lagalb-Bahn bei Bahndamm RhB klein gehalten und optimal in Landschaft eingegliedert werden.</p> <p>6. Bau der Beschneigungsanlage soll zwingend vorgeschrieben werden. Mit Beschneigung können Trockensteinmauern auch bei wenig Schnee überdeckt werden und Schäden ohne Korrektur der Landschaft verhindert werden</p>	<p>6. Eine zwingende Vorschreibung der Beschneigung ist aufgrund der rechtlichen Situation nicht möglich. Der Richtplan bindet lediglich die Behörden und nicht die Unternehmung. Betr. der Beschneigung wird auf den Bericht zum regionalen Richtplan verwiesen</p>
<p>Gemeinde Bondo 05.09.06</p>	<p>1. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis von der Erweiterung im Raum Alp Bondo sowie von der Collinas-Bahn, die von besonderem Interesse für die Gemeinde Bondo als Grundeigentümerin ist und von der wir uns eine Entwicklung von Infrastrukturen im Einklang mit heutigen Aspekten des Wintertourismus erhoffen. Die Gemeinde könnte von nicht unbeträchtlichen finanziellen Erträgen profitieren.</p> <p>2. Wir unterstützen das Projekt in seiner Komplexität auch im Hinblick auf eine eventuelle Fusion der Skigebietesbetriebe im Oberengadin. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass das Bergell in ökonomischer Hinsicht auf das Oberengadin ausgerichtet ist.</p> <p>3. Was die Auswirkungen auf die Landschaft betrifft verweisen wir auf das Bundesgericht, das sich für neue Windkraftanlagen zur Produktion von Windenergie entschieden hat.</p> <p>4. Das Projekt Diavolezza berücksichtigt den zukünftigen Klimawandel, es soll eine der noch „natürlichen“ der Skistationen werden.</p> <p>5. Der polit. Gemeinde ist die Stellungnahme der Bürgergemeinde bekannt; die polit. Gemeinde unterstützt diese.</p>	<p>1. Kenntnisnahme, allfällige Abgeltungen sind zwischen Grundeigentümer und Gemeinde zu vereinbaren. Vgl. Punkt 3 Bürgergemeinde Bondo</p> <p>2. Kenntnisnahme, die überregionale Bedeutung der ökonomischen Auswirkungen wird im Bericht in Kapitel 6.2.1 ergänzt.</p> <p>3. Kenntnisnahme.</p> <p>4. Kenntnisnahme, ist im Bericht unter „natürliche Eignung“ integriert (Kapitel 5.2).</p> <p>5. Kenntnisnahme.</p>
<p>Gemeinde Poschiavo 05.09.06</p>	<p>1. Die Gemeinde nimmt Kenntnis von der Anpassung und davon, dass das Intensiverholungsgebiet im Raum Motta Bianco zugunsten des Projektes Diavolezza – Lagalb entfernt werden soll, wir lehnen es hingegen ab, dass diese als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt werden soll.</p>	<p>1. Die Ausscheidung des Landschaftsschutzgebietes wird auf das Gemeindegebiet Pontresina beschränkt und das Intensiverholungsgebiet Lagalb angepasst bzw. verkleinert.</p>
<p>Region Poschiavo 13.10.06</p>	<p>1. Die Region erkennt die touristische und ökonomische Wichtigkeit des Projektes und spricht sich für das Projekt aus. Die Anlagen sollen unter Respekt vor der Landschaft konstruiert werden.</p> <p>2. Das Gebiet Motta Bianca soll nicht als Landschaftsschutzgebiet bezeichnet werden.</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. siehe Stellungnahme Gemeinde Poschiavo</p>