Amt für Raumentwicklung Graubünden
Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun
Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni

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

Regionalverband Nordbünden

Bahnhofplatz 2, 7302 Landquart
Telefon 081 250 50 31,
Fax 081 250 50 37
www.nordbuenden.ch
E-Mail: info@nordbuenden.ch

Region Mittelbünden
Regiun Grischun central

7450 Tiefencastel
Telefon 081 404 22 16,
Fax 081 404 22 32
www.mittelbuenden.ch
E-Mail: admin@mittelbuenden.ch

Kantonaler Richtplan Graubünden, Regionaler Richtplan Mittelbünden und Nordbünden

Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide

Anpassung Intensiverholungsgebiet Raum Arosa - Lenzerheide - Tschiertschen

- **05.FS.10 (kant. Richtplan)**
- **5.304 bzw. 6.102 (reg. Richtplan)**

Anpassung Landschaftsschutzgebiete Urden- und Farurtal sowie Sanaspans

- **06.LS.04R, 06.LS.12R, 05. LS.03R (kant. Richtplan)**
- **6.301.4 bzw. 05.101/3 (reg. Richtplan)**
- **6.301.12 (reg. Richtplan)**

Erläuternder Bericht

Exemplar für die Beschlussfassung, Stand 12.10.2011/ 5.12.2011
Hartmann & Sauter / ARE-GR / STW AG für Raumplanung

Inhaltsverzeichnis

1 Das Wichtigste in Kürze ... 3

2 Ausgangslage ... 4

3 Gesamtkonzept im Raum Arosa - Lenzerheide ... 6
3.1 Übersicht und Bestandteile des Gesamtkonzepts ... 6
3.2 Verbindungsbahn Urdenfürggli – Hörnli und neue Seilbahn im bestehenden Skigebiet Lenzerheide von der Bergstation Heimberg zum Urdenfürggli ... 8
3.3 Rundtour Urdental - Tschiertschen - Churer Joch - Parpan ... 8
3.4 Optimierung im bestehenden Skigebiet ... 9
3.5 Ausgleichsräume (Natur und Landschaft) ... 10
3.6 Verkehr und Parkierung ... 12
3.7 Betriebswirtschaftliche Aspekte des Gesamtkonzeptes ... 13
3.8 Umweltaspekte der Seilbahnverbindung ... 13
3.9 Gesellschaftliche Akzeptanz ... 14
3.10 Gesamtkonzept Ersatzmassnahmen Natur und Landschaft ... 14

4 Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen von RIP2000 und den regionalen Richtplänen ... 15
4.1 Beurteilungsgrundlagen ... 15
4.2 Prüfung der Übereinstimmung ... 15

5 Anpassung der Nutzungspläne ... 16

6 Grundlagen ... 16

7 Bisherige Verfahrensschritte und Zusammenarbeit ... 17

8 Verfahrenskoordination ... 17

9 Nächste Schritte in der Richt- und Nutzungsplanung ... 17

10 Anhang ... 18

Beilage 1:
Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide; Seilbahnverbindung Motta - Hörnli bzw. Urdenfürggli - Hörnli

Beilage 2:
Ergebnisse der Vernehmlassung vom August/ September 2011 bei kantonalen Fachstellen und Beteiligten des Koordinationsprozesses

Weitere Dokumente

Anpassung des kantonalen Richtplans
- Kartenausschnitt kantonaler Richtplan (Massstab 1:50‘000)
- Objekte Kapitel 3.6, Landschaftsschutzgebiete
- Objekten Kapitel 4.2, Intensiverholungsgebiete in Tourismusräumen

Anpassung des regionalen Richtplans
- Regionale Richtplankarte Mittelbünden/Nordbünden, Massstab 1:50‘000
- Objektblatt Landschaftsschutzgebiete
- Objektblatt Skigebiete

1 Das Wichtigste in Kürze

Seit Jahren ist eine Vernetzung der 3 Skigebiete Arosa – Lenzerheide - Tschiertschen in Diskussion. In der bisherigen Richtplanung Graubünden sind die Verbindungen Lenzerheide/Rothorn - Arosa über das Gebiet des Urdentals sowie die Verbindung Lenzerheide/Rothorn - Tschiertschen im Farurtal als Zwischenergebnisse enthalten (näheres dazu in Ziffer 2).

Zur Bearbeitung der offenen Fragen, Gewährleistung eines koordinierten Vorgehens und zur Vorbereitung der raumplanerischen Anpassungen wurde im Sommer 2007 ein Koordinationsprozess eingeleitet, an welchem die Bergbahnunternehmungen, die Gemeinden, die beiden Regionalverbände, die Umweltorganisationen und Verwaltungsstellen von Kanton und Bund beteiligt waren. Damit konnte erreicht werden, dass die geplante Verbindungsbahn in ein Gesamtkonzept eingebunden wird. Nach der vorübergehenden Sistierung der Richtplanarbeiten im Sommer 2008 (aufgrund eines negativen Entscheides in der Gemeinde Vaz/Obervaz zur Anpassung des Zonenplanes am 1. Juni 2008) wurden in Kontakt zwischen den Bergbahnunternehmen und den Umweltorganisationen nochmals verschiedenste Bahn- und Pistenvarianten geprüft. Im Sommer 2009 wurde der Koordinationsprozess mit einem überarbeiteten Lösungsvorschlag wieder aufgenommen und weiter konkretisiert. Im Herbst 2010 wurden die am Gesamtkonzept beteiligten Stellen informiert und bis Ende Februar 2011 konnten die offenen Fragen behandelt und einer Lösung zugeführt werden. Ab März 2011 wurde nochmals eine Vernehmlassung und Vorprüfung zum angepassten Richtplan und zum Entwurf der Nutzungsplanungen der Gemeinden Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz durchgeführt und die Vorlage für die öffentliche Auflage bereinigt. Sie fand vom 19. Aug. bis 19. Sept. 2011 statt. Es sind wenige Einwände eingegangen; diese wurden geprüft und abgewogen. Die Resultate sind, soweit möglich und stufengerecht sinnvoll, bei der Schlussbereinigung im erläuternden Bericht bzw. in den regionalen Richtplänen berücksichtigt worden.

Im aktuellen Konzept ist die Skigebietsverbindung vorgesehen mittels einer Seilbahnverbindung aus dem Skigebiet von Lenzerheide, Raum Bergstation Heimberg (mit evtl. Zwischenausstieg im Gebiet Motta) zum Urdenfürggli und Fortsetzung mit einer Verbindungsbahn zur Bergstation Hörnli im Aroser Skigebiet. Im Urdental wird auf eine Erschliessung mit Liften und Pisten verzichtet und das innere Urdental wird (mit Ausnahme des Seilbahnkorridors) einem Landschaftsschutzgebiet zugeordnet.

Gegenstand der Richtplananpassung sind:

a. die Seilbahnverbindung Urdenfürggli – Hörnli
b. die Ausgleichsmassnahmen i.Z. mit der besseren Vermarktung der bestehenden Rundtour Hörnli/Urdenfürggli – Urdental - Churer Joch - Parpan/Heimberg (im Urdental nicht präparierte Freeride-Abfahrt) als Verbindung zu Tschiertschen, Moratorium im Farurtal (Zwischenergebnis Landschaftsschutzgebiet).
c. die Anpassung der Landschaftsschutzgebiete und die Pflicht der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für Ausgleichsmassnahmen und Ersatzmassnahmen nach NHG bzw. die Umsetzung der Massnahmen gemäss Umweltverträglichkeitsbericht; Festlegung von Wildruhezonen im Rahmen der Nutzungsplanung zur Lenkung und Einschränkung des Variantenskifahrens
d. Einbindung in ein Gesamtkonzept des Skigebietes Lenzerheide (Einstiegsportal Churwalden, skigebietsinterne Verbindungen Lenzerheide im Raum Obertor Parpan)
e. Verpflichtung für die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung (bereits umgesetzt), eines Parkleitsystems, für den Ausbau des Busbetriebs sowie weiterer verkehrslenkender Massnahmen.

Der vorliegende Bericht zeigt die Ausgangslage, das Gesamtkonzept sowie die anzupassenden Elemente im regionalen und kantonalen Richtplan auf. Es wird weiter dargelegt, wie diese Richtplananpassungen mit den Leitüberlegungen des kantonalen Richtplans übereinstimmen, welche räumlichen Interessen betroffen und welche Massnahmen zur Optimierung umzusetzen sind.

Das seilbahnrechtlichen Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung für die Seilbahnverbindung Urdenfürggli - Hörnli wird anschliessend an die Richt- und Nutzungsplanung vorgenommen.

2 Ausgangslage

Im Rahmen des regionalen Richtplans Schanfigg (heute integriert in den Regionalverband Nordbünden) wurde eine Verbindung Tschiertschen - Lenzerheide im Jahre 1992/93 als Vororientierung richtplanerisch verankert. Im Jahre 1998/99 wurde der vordere Teil des Urdentals im regionalen Richtplan als Landschaftsschutzgebiet festgelegt, der hintere Teil hingegen bewusst noch offen gelassen. Im kantonalen Richtplan RIP2000 sind die Verbindungen Lenzerheide/Rothorn und Arosa über das Gebiet des Urdentals sowie die Verbindung Lenzerheide/Rothorn und Tschiertschen im Farurtal als Zwischenergebnisse aufgenommen worden. Diese Zwischenergebnisse basierten auf einem in den Jahren 1998-2000 erarbeiteten Nutzungs- und Erschliessungskonzept und der Vernehmlassung zum Entwurf des kantonalen Richtplans RIP2000. Sie beinhalteten folgende offene Punkte:

- Gesellschaftliche Akzeptanz im Schanfigg und in der Lenzerheide
- Verkehrssituation Chur bis Lenzerheide und innerhalb der Destination Lenzerheide/Valbella
- Betriebswirtschaftliche Aspekte des Gesamtkonzeptes

Der kantonale Richtplan wurde am 19. September 2003 vom Bundesrat genehmigt. Seitens des Bundesamtes für Raumentwicklung wurde darauf hingewiesen, dass dieses Zwischenergebnis zusätzlich zu den aufgeführten Fragen auch diejenige der Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes Urdental beinhalte (Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung vom 16.Juli 2003).

Das Urdental und das Farurtal sind naturnahe und landschaftlich wertvolle Gebiete, welche auch für die Erholung im Sommer (Wandern) und im Winter (Skitouren) eine wichtige Funktion erfüllen. Vor allem deren Flanken sind auch wichtige Rückzugsgebiete für wildlebende Säuger und Vögel. Das Urdental wird seit Jahrzehnten aus beiden Skigebieten für das Variantenskifahren genutzt. Umweltorganisationen und Private haben sich mittels Petition im Rahmen des kantonalen Richtplans RIP2000 für die Freihaltung des Urdentals und des Farurtals eingesetzt.

Die bisherigen Inhalte der Richtplankarte RIP2000 sind:

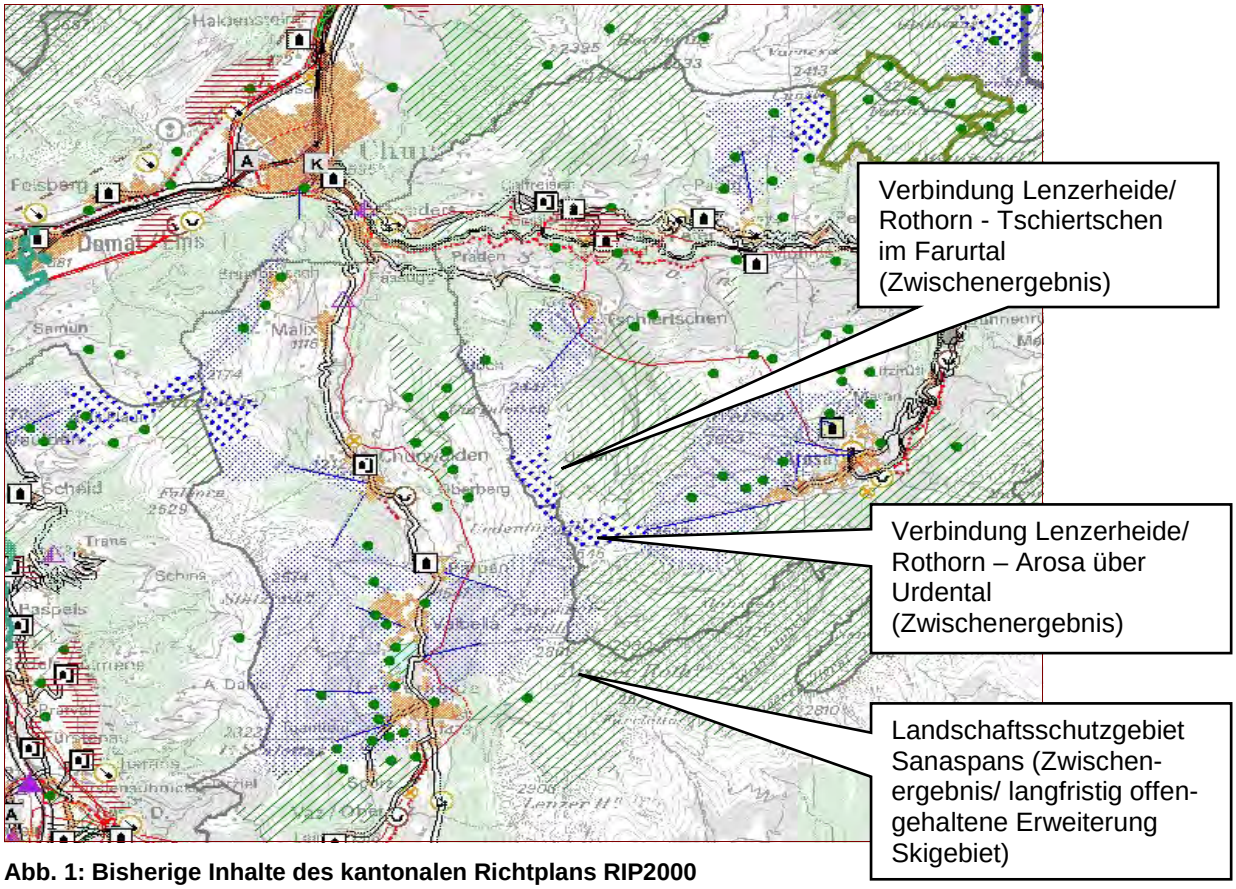


Abb. 1: Bisherige Inhalte des kantonalen Richtplans RIP2000

Zur Bearbeitung der offenen Fragen, der Klärung von Übereinstimmung und verbleibenden Differenzen, zur Gewährleistung eines koordinierten Vorgehens und zur Vorbereitung der raumplanerischen Anpassungen wurde im Sommer 2007 ein Koordinationsprozess eingeleitet, an welchem die Bergbahnunternehmungen, die Gemeinden, die beiden Regionalverbände, die Umweltorganisationen und Verwaltungsstellen von Kanton und Bund beteiligt waren. Damit konnte erreicht werden, dass die geplante Verbindungsbahn in ein Gesamtkonzept eingebunden wird.

Eine erste Vernehmlassung zum Richtplanentwurf ist bei Bundes- und kantonalen Stellen, bei den direkt betroffenen Gemeinden und interessierten Organisationen von Dezember 2007 bis Februar 2008 durchgeführt worden. Aufgrund der Einwände sowie weiterer Gespräche mit Gemeinden und Bergbahnen wurde der Entwurf ergänzt (Farurtal, Konzept für Wildschongebiete, Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen). Das Gesamtkonzept mit den angepassten Richtplaninhalten wurde 2008 für die öffentliche Auflage bereinigt und vorbereitet. Die Gemeinde Arosa hat am 1. Juni 2008 in einer kommunalen Abstimmung der Skigebietsverbindung zugestimmt. In der Gemeinde Vaz/Obervaz wurde die notwendige Anpassung des Zonenplanes (Erweiterung der Wintersportzone) abgelehnt, weil die direkte Verbindung aus dem Skigebiet im Raum Motta über das Leid Fürggli (Pkt. 2559 m.ü.M.) umstritten war. Aufgrund dieses negativen Entscheides wurde das Vorhaben vorübergehend sistiert.

Im Kontakt zwischen den Bergbahnunternehmen und den Umweltorganisationen wurden nochmals verschiedenste Bahn- und Pistenvarianten geprüft. Im Sommer 2009 wurde der Koordinationsprozess wieder aufgenommen. Im Herbst 2010 wurden die am Gesamtkonzept beteiligten Stellen informiert und bis Ende Februar 2011 konnten die offenen Fragen behandelt und einer Lösung zugeführt werden. Ab März 2011 wurde nochmals eine Vernehmlassung und Vorprüfung zum angepassten Richtplan und zum Entwurf der Nutzungsplanungen der Gemeinden Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz durchgeführt und die Vorlage für die öffentliche Auflage bereinigt. Sie fand vom 19. Aug. bis 19. Sept. 2011 statt. Es sind wenige Einwände eingegangen diese wurden geprüft und abgewogen. Die Resultate (siehe Auswertung im Anhang, Beilage 2) sind, soweit möglich und stufengerecht sinnvoll, bei der Schlussbereinigung im erläuternden Bericht bzw. in den regionalen Richtplänen berücksichtigt worden.

3 Gesamtkonzept im Raum Arosa - Lenzerheide

3.1 Übersicht und Bestandteile des Gesamtkonzepts

Für die Verbindung Arosa-Lenzerheide konnte eine Lösung mit einer direkten Seilbahnverbindung ohne Masten im Urdental aus dem Skigebiet Lenzerheide vom Urdenfürggli zur Bergstation Hörnli im Aroser Skigebiet gefunden werden. Auf eine Erschliessung mit Liften und Pisten im Urdental wird verzichtet und das innere Urdental wird (mit Ausnahme des Seilbahnkorridors) neu einem Landschaftsschutzgebiet zugeordnet.

Für die bessere Anbindung von Tschiertschen wurde in der vertraglichen Regelung zwischen den Bergbahnen Arosa und Lenzerheide sowie den Bergbahnen Tschiertschen und Gemeinde Tschiertschen-Praden im Herbst 2010 vereinbart, die bestehende Rundtour mit der Freeride-Abfahrt Urdental / Joch - Parpan im Zusammenhang mit der Skigebietsverbindung im Winter noch aktiver zu gestalten und zu vermarkten. Sie führt aus den Skigebieten Arosa (Hörnli bzw. Carmennapass) und dem Skigebiet Lenzerheide (Urdenfürggli) durch das Urdental ohne Präparierung nach Tschiertschen, von dort mit den bestehenden Liftanlagen zum Churer Joch und dann nach Parpan/ Talstation Heimberglift). Um die räumlichen Auswirkungen zu minimieren, wurde im Koordinationsprozess ein Konzept zur Ergänzung der Wildruhezonen erarbeitet, welches direkt in den Nutzungsplanungen der Gemeinden umgesetzt wird.

Auf die in den bisherigen Richtplänen vorgesehene Skigebietsverbindung Tschiertschen - Lenzerheide durch das Farurtal wird aufgrund des heutigen Kenntnisstandes im Sinne eines Moratoriums vorläufig verzichtet. Das Farurtal wird aufgrund seiner landschaftlichen Qualitäten und seiner Bedeutung als Lebensraum für Flora und Fauna demzufolge als Landschaftsschutzgebiet (Zwischenergebnis) ausgeschieden. Die Bergbahnen Arosa und Lenzerheide sind zudem bereit, im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens auf die Erschliessung des Farurtals wie auch der Ochsenalp (d.h. keine zukünftige Erweiterung des Skigebietes Arosa nach Norden) zu verzichten.

Als weitere Kompensationsmassnahme wird auf die Option einer Erweiterung des Skigebietes Lenzerheide vom Parpaner Rothorn in südlicher Richtung verzichtet. Das im Richtplan als Zwischenergebnis enthaltene Landschaftsschutzgebiet Sanaspans wird dementsprechend in eine Festsetzung überführt. Dort bestand eine Option für eine touristische Erschliessung (eine Liftanlage) aus dem Raum Rothorn in den Kessel von Sanaspans. Der übrige Teil des Talkessels Sanaspans ist bereits als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt.

Für das Urdental und das Farurtal sowie angrenzende Gebiete werden die für das Wild sensiblen Räume als Wildruhezonen im Rahmen der Nutzungsplanung ausgeschieden und gesichert.

Das Gesamtkonzept umfasst die folgenden Bestandteile (siehe Abbildung 2):

a. Seilbahnverbindung Urdenfüggli - Hörnli mit neuer Verbindung aus dem Raum Bergstation Heimberg über Motta zum Urdenfürggli im erschlossenen Skigebiet Lenzerheide; Verzicht auf die Skigebietserschliessung Urden Augstberg; der bestehende Schwarzhornlift wird mittelfristig abgebrochen (Motta-Urdenfürggli ist Ersatzanlage); Rundtour (ohne Präparierung von Pisten im Urdental) vom Hörnli bzw. Urdenfüggli - Urdental - Tschiertschen - Churer Joch - Parpan/Talstation Heimberg
b. Mittelfristig Realisierung von Ersatzanlagen für die Bahnen Churwalden - Alp Stätz (auf dem bestehenden Trasse) und Proschieri - Alp Stätz
c. Verbesserung der Verbindung zwischen den beiden Skigebieten Ost und West der Lenzerheide im Raum Obertor Parpan (Überführung über die Hauptstrasse)
d. Einstiegsportal für das Skigebiet Lenzerheide aus dem Raum Chur in Churwalden mit neuem Busterminal und Erweiterung des Parkplatzangebotes im Raum Talstation
e. Parkleitsystem und Parkplatzbewirtschaftung im Raum Churwalden - Parpan - Valbella - Lenzerheide
f. Ausbau des öffentlichen Busbetriebs auf 1/2-h Takt Chur - Churwalden - Lenzerheide
g. Ausbau des Sportbusses in der Destination Lenzerheide nach Bedarf in Koordination mit dem Linienbus (Lantsch/Lenz - Lenzerheide - Valbella - Parpan - Churwalden)

h. Festlegung von Massnahmen zur Verkehrslenkung, wie Ausfahrtsdosierung der grossen Bergbahnparkplätze, Bevorzugung des Verkehrsflusses und des OEV auf der Hauptstrasse in Richtung Chur an frequenzstarken Tagen durch verkehrsflussabhängige Regelung der Knoten Churwalden/Stäz Inn und bei Bedarf Proschieri, Heimberg und Valbella/Seestrasse sowie weiterer Massnahmen nach Bedarf und unter Beachtung der Verhältnismässigkeit.

i. Festlegung von Landschaftsschutzgebieten im Urden Augstberg, Farurtal (Zwischenergebnis im Sinne eines Moratoriums) und Sanaspans als Ausgleichsräume für extensive Erholung (Skitourengebiete und Wandergebiete)

j. Festlegung von Wildruhezonen in der Nutzungsplanung für die Rückzugsgebiete des Wilds und zur Lenkung des Variantenskifahrens.

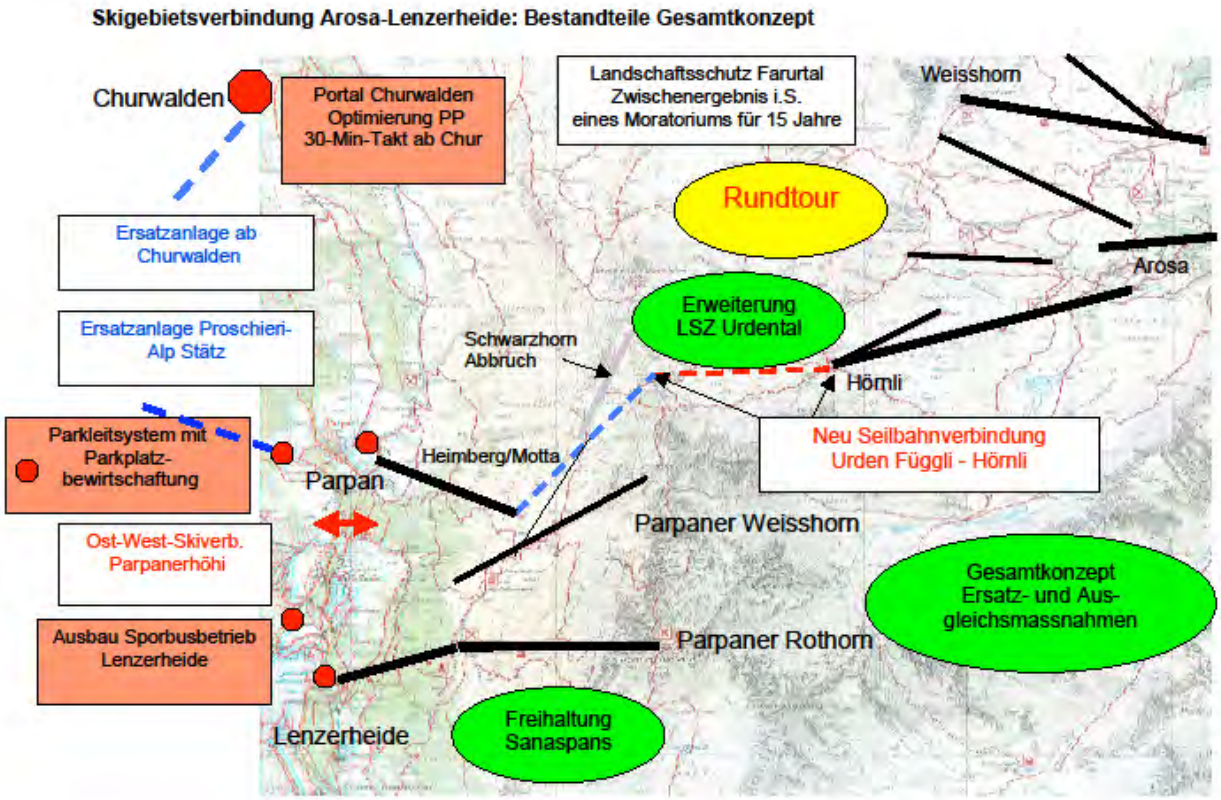


Abb.2: Bestandteile des Gesamtkonzepts

3.2 Verbindungsbahn Urdenfürggli – Hörnli und neue Seilbahn im bestehenden Skigebiet Lenzerheide von der Bergstation Heimberg zum Urdenfürggli

Die geplante Verbindungsbahn vom Skigebiet Lenzerheide (Urdenfürggli) ins Skigebiet Arosa (Hörnli) überspannt das Urdental ohne Masten. Der Anlagentyp ist noch nicht definitiv bestimmt. Die Garagierung der Gondeln ist auf der Seite Hörnli vorgesehen. Es ist noch offen, ob die Seilbahn auch im Sommer betrieben wird. Das Grundkonzept mit einer Überspannung des Urdentals wird gegenüber dem Projekt 2008 somit beibehalten, hingegen die Linienführung etwas verändert, was jedoch zu einem deutlich einfacheren Anlagentyp führt.

Auf der Seite des Skigebietes Lenzerheide wird aus dem Raum Bergstation Heimberg eine neue Sesselbahn mit evtl. Zwischenausstieg in Motta zum Urdenfürggli geführt. Diese liegt mit Ausnahme des unmittelbaren Bereichs des Urdenfürggli, welches heute vom Schwarzhornlift erreicht werden kann, im erschlossenen Skigebiet Lenzerheide. Die Bergstation liegt auf Gebiet der Gemeinden Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz. Die Wintersportzonen der Gemeinden Vaz/Obervaz und Tschiertschen-Praden müssen geringfügig angepasst werden (siehe dazu die koordinierte öffentliche Auflage zur Teilrevision der Nutzungsplanung). Die neue Anlage wird den Schwarzhornlift ersetzen. Die Pisten müssen im Raum Urdenfürggli angepasst werden (Anschlusspisten an das bestehende Pistennetz).

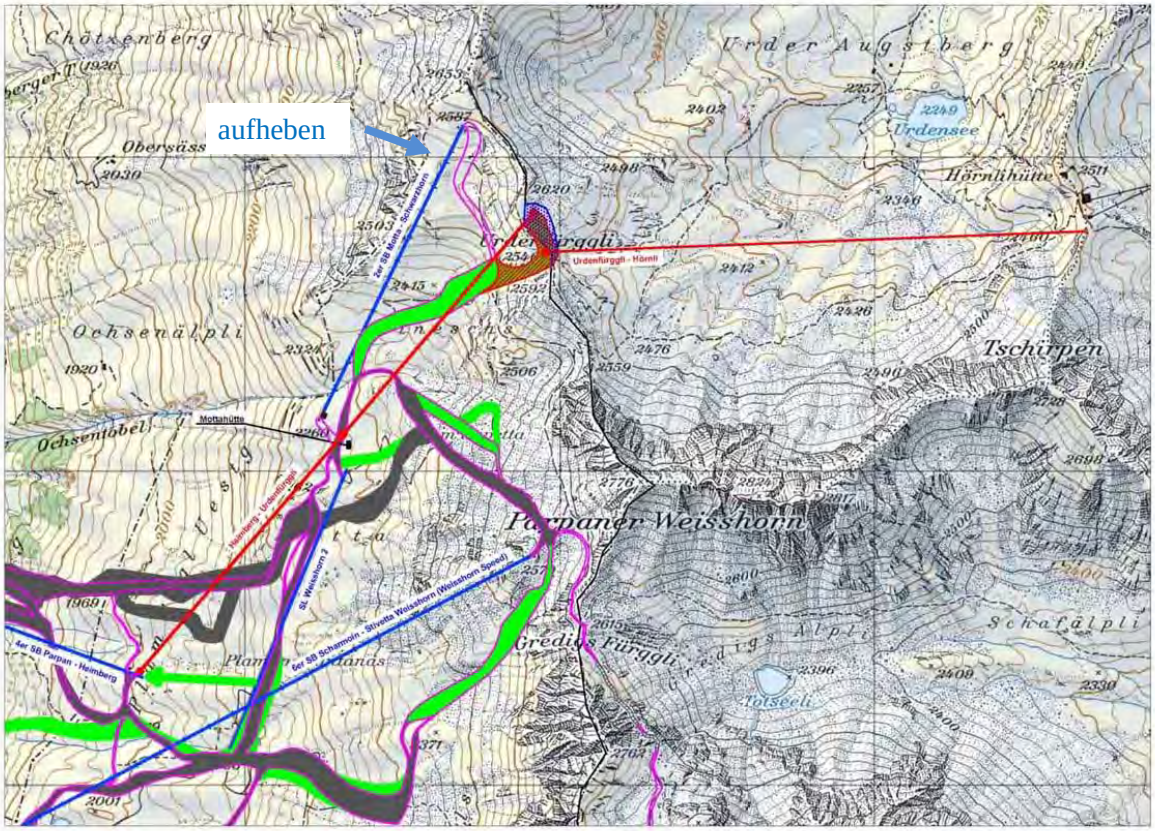


Abb. 3: Skigebiet Lenzerheide Ausschnitt Raum Heimberg - Urdenfürggli mit Anschlusspiste an das bestehende Pistennetz.

3.3 Rundtour Urdental - Tschiertschen - Churer Joch - Parpan

Die Bergbahnen Arosa und Lenzerheide haben in einer Vereinbarung mit der Gemeinde Tschiertschen-Praden und der Bergbahn Tschiertschen festgelegt, die bestehende Freeride - Rundtour, welche heute vom Hörnli ins Urdental führt, aktiv zu vermarkten. Mit der neuen Seilbahn auf das Urdenfürggli und der Verbindungsbahn wird diese Rundtour attraktiver (leichtere Abfahrt als vom

Hörnli) und es muss mit mehr Variantenfahrern gerechnet werden. Heute werden bei guten Verhältnissen rund 100 Variantenskifahrer im Urdental geschätzt. Durch die Topographie sind diese Variantenfahrer kanalisiert und konzentriert. Im Urdental werden auch in Zukunft keine Pisten präpariert. Von Parpan bis Churer Joch besteht im Winter ein häufig besuchter Winterwanderweg. Das Bergrestaurant auf dem Churer Joch wird mit einem Raupenfahrzeug versorgt. Dadurch entsteht eine periodisch präparierte Spur, welche bereits heute für die Abfahrt nach Parpan benutzt wird. Sie soll bei einer Bachquerung punktuell verbessert werden. Es handelt sich um Massnahmen, welche im BAB-Verfahren bewilligt werden müssen. Die ausserhalb der präparierten und gesicherten Skigebiete gelegenen Abfahrten der Rundtour werden nicht vor Lawinen gesichert (keine Sprengungen) und sind nicht markiert. Sie werden auf eigene Verantwortung befahren und die Bergbahnen sind verpflichtet, Skifahrer vor dem Verlassen ihrer Skigebiete auf diese Verantwortung aufmerksam zu machen.

3.4 Optimierung im bestehenden Skigebiet

Einstiegsportal Churwalden

Das zukünftige Haupt-Einstiegsportal in die Skigebiete für den Tagesgast ist Churwalden. Im Raum Talstation Churwalden sind zusätzliche Parkplätze sowie ein verbesserter OEV-Anschluss geplant (neuer Busterminal beim Stätz Inn in der Nähe der Talstation). Die Planungsarbeiten im Raum Talstation Churwalden - Alp Stätz sind im Gang und das Ergebnis wird in die laufende Nutzungsplanung von Churwalden einfliessen.

Die Talabfahrtspiste nach Churwalden

Die Talabfahrtspiste aus dem Raum Alp Stätz - Proschieri - Parpan muss punktuell verbessert werden. Dazu sind kleinere Geländeeingriffe und eine kleine Rodung erforderlich. Die Beschneiung dieser Piste ist in den Nutzungsplanungen von Parpan und Vaz/Obervaz bereits festgelegt. Auf dem Gebiet Churwalden werden die bewilligten punktuellen Beschneiungsflächen im Rahmen der Nutzungsplanung-Revision als durchgehende Beschneiungsfläche ersetzt. Die Realisierung ist ca. 2014 vorgesehen. Der Teil Alp Stätz - Proschieri wird im 2011 realisiert (Baubewilligung vorhanden).

Umsetzung: Notwendige Geländekorrekturen im Rahmen eines BAB-Verfahrens.

Ersatzanlagen Churwalden - Alp Stätz und Proschieri - Alp Stätz

Mittelfristig wird die bestehende Sesselbahn Churwalden - Alp Stätz unter Beibehaltung des Trasses und der Stationsstandorte und der Skilift Proschieri ersetzt. Aus dem Raum Proschieri ist eine Ersatzanlage geplant, welche zur besseren logistischen Erschliessung direkt bis zur Alp Stätz führen wird.

Ost-West-Verbindung der Skigebiete im Raum Lenzerheide

Die Gäste und die Bevölkerung im Raum Lenzerheide sollen von ihren Wohnorten und Unterkünften mit den Skiern in die Skigebiete einsteigen und nach dem Skifahren dorthin zurückfahren können. Ebenso soll der von Arosa herkommende Gast einfach auf die Westseite in die Stätzer-Kammer gelangen können. Damit dies im Raum Lenzerheide möglich ist und die Skifahrer abends wieder zum Ausgangsparkplatz in Churwalden gelangen können, sollen auf der Lenzerheide die Skiverbindungen Ost-West im Raum Obertor/Parpan verbessert werden. Die Skiverbindung West-Ost wurde mit einer Unterführung unter der Kantonsstrasse im gleichen Raum bereits 2004 realisiert.

In einer Bedarfs- und Standortanalyse wurden verschiedene Verbindungen geprüft. Die optimale Verbindung liegt im Raum Obertor/Parpan. Dort ist bereits eine Überführung über die Kantonsstrasse geplant, welche beidseitig an bestehende Pisten anschliesst. Für die Realisierung sind ein Ausbau der Beschneiungsanlagen, Geländeeingriffe, Rodungen und eine Aufstiegshilfe zur Überwindung der leichten Gegensteigung notwendig. Für die Realisierung dieser Querverbindung von über-

kommunaler Bedeutung bedarf es einer Rodung von insgesamt ca. 2'000m^2 und einer Geländekorrektur von ca. 2'000m^2 sowie einer Überführung über die Kantonsstrasse und den Parkplatz Obertor. Es sind keine Objekte des Natur- und Landschaftsschutzinventars betroffen. Diese Verbindung zwischen der Ost- und Westseite auf der Lenzerheide muss unabhängig von der Verbindung nach Arosa optimiert werden.

Die Umsetzung erfolgt in den Nutzungsplanungen der Gemeinden Vaz/Obervaz und Churwalden.

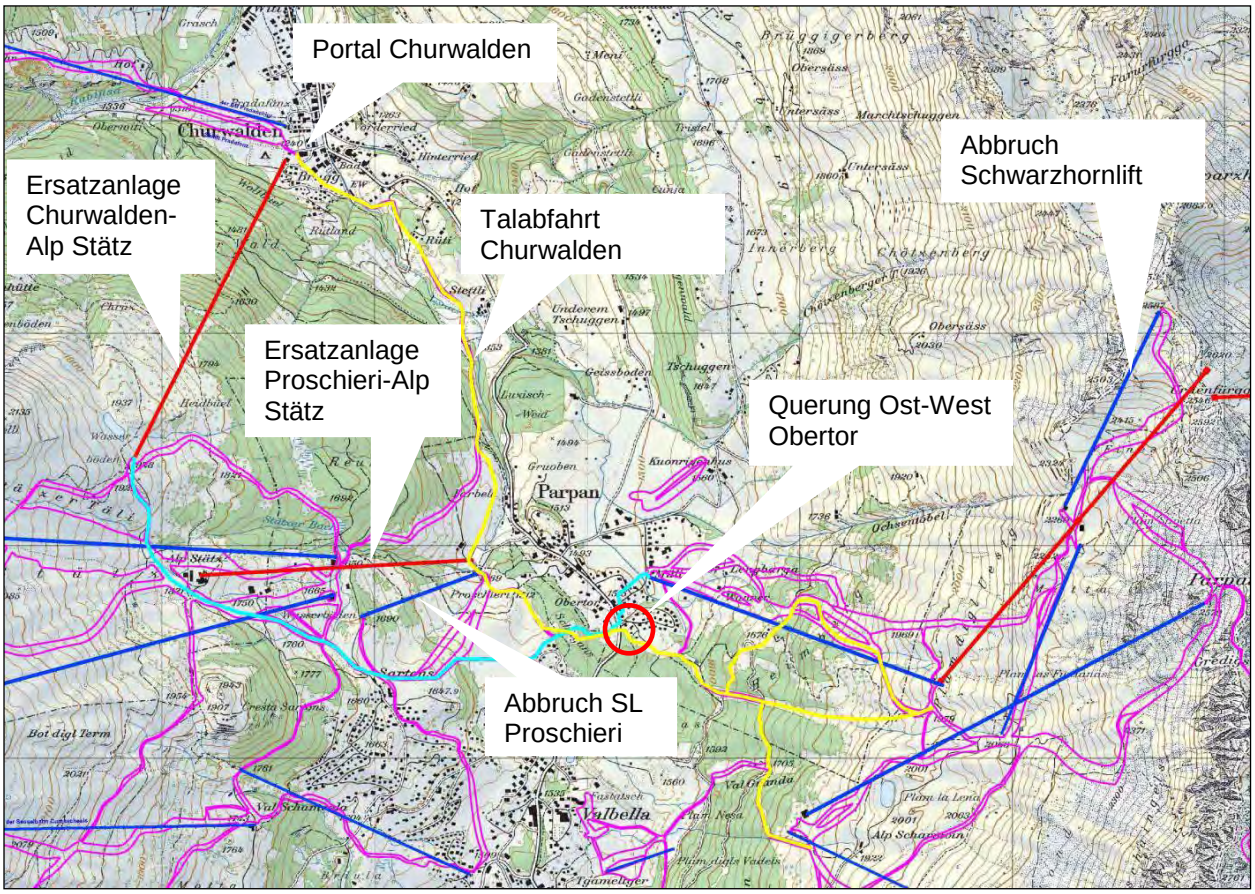


Abb. 4: Optimierung im erschlossenen Skigebiet von Lenzerheide

Betriebliche Integration der Bergbahnen Tschiertschen

Das Skigebiet Tschiertschen hebt sich als kleines und familienfreundliches Skigebiet von den beiden grossen Skigebieten klar ab. Diese „Nischenfunktion“ soll Tschiertschen auch in Zukunft erfüllen können und weiter stärken. Die betriebliche Integration und die Zusammenarbeit zwischen den Bergbahnen sind Gegenstand einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Gemeinde und Bergbahn Tschiertschen sowie den Bergbahnen Arosa und Lenzerheide. Diese Vereinbarung bildet eine wichtige Voraussetzung für die vorliegenden Richtplanregelungen auf Gemeindegebiet von Tschiertschen-Praden und die Zustimmung zur Anpassung der Nutzungsplanung.

3.5 Ausgleichsräume (Natur und Landschaft)

Die Erhaltung von Ausgleichsräumen für die extensive Erholung im Winter (Skitourengebiete, Schneeschuhlaufen, u.a.) und im Sommer, von Ruhegebieten für Wild (Sommer- und Winterein-stände) und von naturnahen Räumen ist ein wichtiges Ziel der Raumordnung in Tourismusgebieten (siehe RIP2000, Kapitel 4.1).

Raum Arosa

Arosa verfügt in seiner Umgebung über grosse Ausgleichsräume (Maran-Ochsenalp, Schaftäli, Welschtobel und Alteingebiet), welche mit Ausnahme der Ochsenalp in festgesetzten Landschaftsschutzgebieten bzw. -zonen liegen (siehe Abbildung in Ziffer 2 Ausgangslage und Richtplankarte). Die im Rahmen des regionalen Richtplans 1992/93 von der Regionalplanungsgruppe Schanfigg als Vororientierung vorgesehene Erweiterung des Skigebietes Arosa in Richtung Ochsenalp wurde von der Gemeinde Molinis aus verschiedenen Gründen abgelehnt und von der Regierung nicht genehmigt. Diese Erweiterung fand folglich auch keinen Eingang in den kantonalen Richtplan (siehe dazu kantonale Richtplankarte). Die Ochsenalp wurde nie als Landschaftsschutzgebiet in ein kantonales Inventar aufgenommen und verfügt im Vergleich zum Urden- oder Farurtal nicht über die gleichen Landschaftswerte. Deren Freihaltung ist aufgrund des Planungsstandes auch ohne Ausscheidung als Landschaftsschutzgebiet gewährleistet, zumal es sich heute um eine rechtskräftige Wildruhezone handelt. Zudem sind die Bergbahnen Arosa bereit, im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens auf eine Erschliessung der Ochsenalp zu verzichten und mit den Umweltorganisationen eine Vereinbarung zu treffen.

Raum Tschiertschen/Urdental und Farurtal

Die im äusseren Urdental rechtkräftig ausgeschiedene Landschaftsschutzzone (regionales Landschaftsschutzgebiet 6.301.4) wird mit Ausnahme des Seilbahnkorridors erweitert bis zum Talabschluss. Damit wird das Urdental in seiner heutigen Form als Ausgleichsraum erhalten.

Zum Schutz der sensiblen Lebensräume des Wildes vor Variantenskifahrer ist ein Konzept für Wildruhegebiete mit Begleitmassnahmen erarbeitet worden. Es beinhaltet die Ergänzung der bereits bestehenden Wildschutzzonen und Abfahrtsregelungen (zusätzliche Wildruhezonen im Farurtal auf der Ostseite des Tales bis zum Grat/Farurfürggli, geänderte Führung der Carmenna-Abfahrt, Ausdehnung der Wildruhezone im Raum Parpan nach Norden unter Verzicht auf das untere Teilgebiet der bestehenden Wildruhezone (Optimierung).

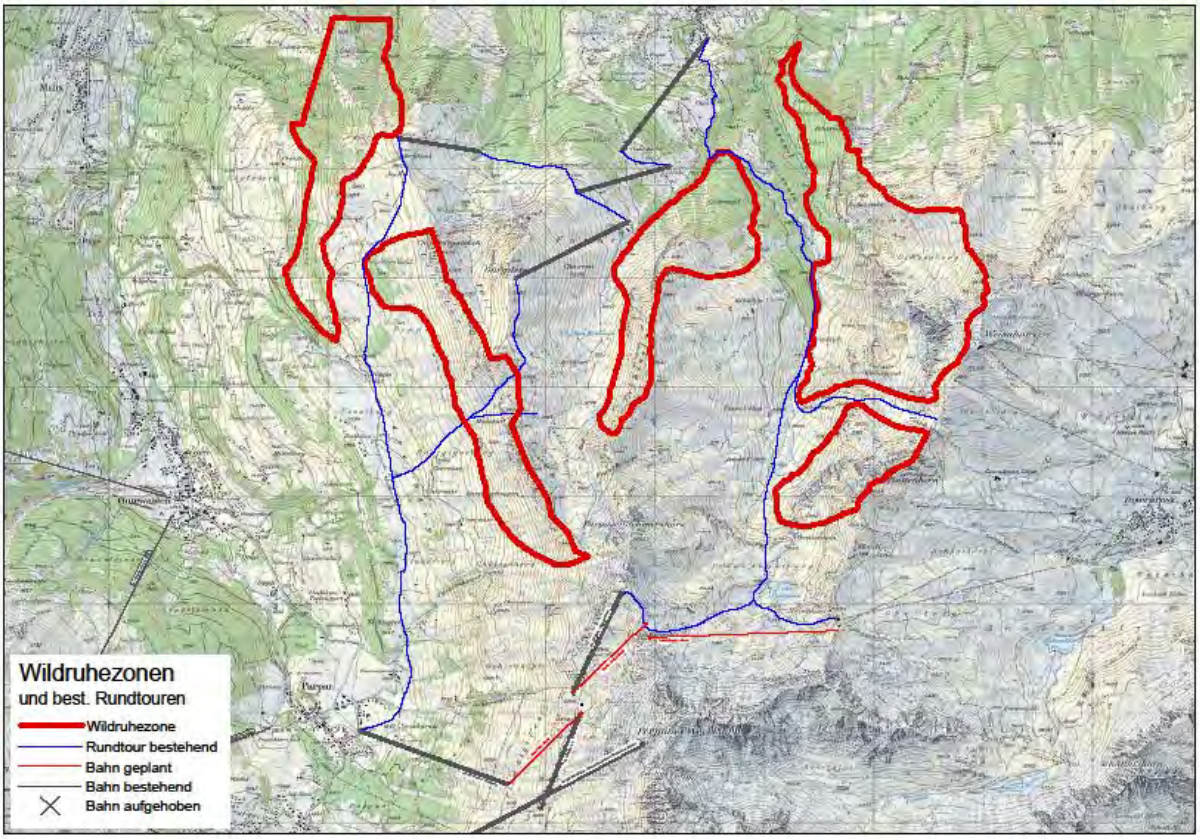


Abb. 5: Ergänzung und Anpassung der Wildruhezonen mit Rundtour und Variantenabfahrten

Das Farurtal weist hohe landschaftliche Qualitäten auf und ist ein bedeutender Lebensraum für Flora und Fauna. Es wird deshalb im Sinne eines Moratoriums einem Landschaftsschutzgebiet mit Koordinationsstand Zwischenergebnis zugeteilt. Aufgrund des heutigen Standes der Diskussion wird das Moratorium mit einer Zeitdauer von 15 Jahren konkretisiert. Dies entspricht einer Nutzungsplanperiode. Allfällig kann diese Zeitdauer abgelöst werden durch weitergehende Regelungen im Zusammenhang mit Vereinbarungen unter den Beteiligten bzw. im Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren. Die Bergbahnen Lenzerheide sind im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens bereit, auf eine Erschliessung des Farurtals zu verzichten und mit den Umweltorganisationen eine Vereinbarung zu treffen.

Das Urden- und Farurtal können damit weiterhin als Skitourengebiet genutzt werden. Mit den Landschaftsräumen Ochsenalp-äusseres Urdental - Tschiertschen - Joch ergibt sich im Norden der Skigebiete ein grosser, zusammenhängender Ausgleichsraum.

Raum Lenzerheide

Das Gebiet der Lenzerheide (Raum Churwalden bis Lantsch/Lenz) ist auf beiden Talflanken intensiv erschlossen. Beidseits der Talachse sind bzw. waren relativ kleinräumige Ausgleichs- und Naturräume vorhanden. Die wichtigsten Gebiete sind in der Richtplanung als Landschaftsschutzgebiete festgelegt, so die Gebiete Oberberg - Joch, das Hochplateau zwischen Dreibündenstein - Feldis, das Gebiet um den Heidsee, Sporz - Crap la Pala und der Talkessel von Sanaspans. Diese wertvollen Landschaften müssen als Ausgleichsräume erhalten bleiben, damit nebst den erschlossenen Gebieten v.a auch im Sommer attraktive Erholungsgebiete zur Verfügung stehen.

Der Talkessel von Sanaspans ist eine besonders wertvolle Landschaft und deshalb im regionalen und kantonalen Richtplan als Landschaftsschutzgebiet (Festsetzung) ausgeschieden, mit Ausnahme eines Gebietes welches für eine allfällige Liftanlage aus dem Raum Rothorn vorgesehen war (Zwischenergebnis Landschaftsschutzgebiet). Der Talkessel Sanaspans grenzt nach Osten an das Welschtobel und im Nordosten an das Schafälpli, welche ebenfalls als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt sind. Bereits im RB Nr. 557 vom 16. März 1993 hat die Regierung die vom Regionalverband Mittelbünden beschlossene Neuerschliessung von Sanaspans nicht genehmigt und die Region angehalten, dieses Gebiet im regionalen Teilrichtplan Landschaft als Landschaftsschutzgebiet zu bezeichnen. Der Regionalverband hat daraufhin 1995 den Richtplan mit den regionalen Landschaftsschutzgebieten beschlossen; darin ist das für Teilgebiet des Kessels von Sanaspans als Landschaftsschutzgebiet „Zwischenergebnis“ aufgenommen worden. Dieser Richtplan wurde mit RB 1947 am 15. Aug. 1995 genehmigt. Bei der Erarbeitung des kantonalen Richtplans RIP2000 wurde dieses Zwischenergebnis übernommen mit Hinweis auf eine langfristig offengehaltene Erweiterung des Intensiverholungsbietes 05.FS.10. Diese Festlegung im RIP2000 erfolgte unter der Voraussetzung, dass diese Option eine Alternative zur geplanten Verbindung Lenzerheide-Arosa (mit Erschliessung Farurtal bzw. Urdental) darstellt (Stellungnahme der Region Mittelbünden zur öffentlichen Auflage des kant. Richtplans).

Mit dem Verzicht auf die Option einer späteren Erschliessung von Sanaspans und dem Urdental (Ergänzung der Landschaftsschutzzone) und dem Moratorium im Farurtal entsteht ein grossräumiger und vielfältiger Landschaftskomplex, welcher eine wichtige Ausgleichsfunktion zwischen den beiden grossen Skigebieten erfüllt.

3.6 Verkehr und Parkierung

Mit der Realisierung der direkten Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide ist eine Verkehrsumlagerung zu erwarten. Diese beträgt unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrszunahme an einem Spitzentag im Winter ca. 500 Autos bzw. 1'000 Fahrten auf der Achse Chur - Churwalden. Die Auswirkungen auf die bestehenden und geplanten Knoten (Chur Süd, Rosenhügel, Abzweigung geplante Querverbindung Schanfiggerstrasse/ St. Luzibrücke und Abzweigung Passugg - Tschiertschen) sowie auf die Leistungsfähigkeit der Strasse wurden in einer separaten Studie geprüft (siehe Grundlagen Ziffer 6.). Diese kommt zum Schluss, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung verkraft-

bar ist. Die zusätzlichen Lärmauswirkungen werden kaum wahrnehmbar sein. Die zu erwartende Verkehrszunahme wird relativiert durch die Tatsache, dass die Ersteintritte auf der Lenzerheide in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen sind.

Zur Verkehrslenkung im Raum Chur – Churwalden - Parpan - Lenzerheide sind weitere Massnahmen wie die Verdichtung des Postautoangebotes zwischen Chur und Lenzerheide sowie eine Bewirtschaftung der Parkplätze mit Parkleitsystem vorgesehen. Der Ausbau des Sportbusses in der Destination Lenzerheide soll nach Bedarf geprüft und umgesetzt werden. Bis zum Plangenehmigungsverfahren sind weitere Massnahmen zur Verkehrslenkung zu konkretisieren, wie Ausfahrtsdosierung der grossen Bergbahnparkplätze, Bevorzugung des Verkehrsflusses und des öV auf der Hauptstrasse in Richtung Chur an frequenzstarken Tagen durch verkehrsflussabhängige Regelung der Knoten Churwalden/Stäz Inn und bei Bedarf Proschieri, Heimberg und Valbella/Seestrasse sowie weiterer Massnahmen nach Bedarf und unter Beachtung der Verhältnismässigkeit. Die Prüfung dieser Massnahmen ist auch im regionalen Richtplan festgelegt.

Sehr langfristig ist zudem auch eine strassenunabhängige Verbindung Chur-Lenzerheide für den öffentlichen Verkehr in Prüfung (auch Bestandteil des kantonalen Richtplans, Objekt 05.TB.02 Koordinationsstand Vororientierung). Dieses strassenunabhängige Vorhaben (evtl. Monorail) verbindet die Siedlungen, aber nicht die Skigebiete. Sie ist in diesem Sinne keine Alternative zur geplanten Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide.

In Churwalden - dem künftigen Einstiegsportal - ist bei der Talstation die Erweiterung der Parkplätze vorgesehen (siehe auch Ziffer 3.2). Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Anschlusses der Parkplatzausfahrt in die Kantonsstrasse ist mit einer zusätzlichen Studie untersucht worden (siehe Grundlagen Ziffer 6.). An Spitzentagen wird dort voraussichtlich eine Verkehrsregelung durch Personen oder die Einfahrtsregelung in die Kantonsstrasse über eine verkehrsflussabhängige Lichtsignalanlage die effizienteste Lösung sein.

Die Bergbahnparkplätze und die öffentlichen Parkplätze im Raum Parpan - Valbella - Lenzerheide - Churwalden werden seit der Wintersaison 2009/10 bewirtschaftet. Für den Ausbau und die Finanzierung des Sportbussystems liegt eine Studie vor, welche bei den betroffenen Gemeinden in der Vernehmlassung war. Der Sportbusbetrieb soll nach Bedarf ausgebaut und mit dem Linienbus koordiniert werden. Der Schlüssel für die Finanzierung des Sportbusbetriebs muss noch vereinbart werden.

3.7 Betriebswirtschaftliche Aspekte des Gesamtkonzeptes

Seit 1992/93 sind auf der Lenzerheide die Logiernächtezahlen um 28% (CH – 13%) und die Skifahrertage um 20% (CH – 13%) zurückgegangen. Die Hochschule St. Gallen hat im Auftrag der Bergbahnen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Verbindung Arosa-Lenzerheide untersucht. Die Studie kommt zum Schluss, dass durch die Verbindung die Wettbewerbsfähigkeit der Destination Arosa-Lenzerheide gestärkt, die Investitionen gezielter getätigt, die Volkswirtschaft verbessert und die Arbeitsplätze erhalten bleiben. Die unterschiedlichen Tourismuskulturen ergänzen sich und bieten vielfältige Möglichkeiten für Synergien.

Weitere betriebswirtschaftliche Aspekte werden Gegenstand des nachfolgenden seilbahnrechtlichen Plangenehmigungs und Konzessionsverfahrens sein.

3.8 Umweltaspekte der Seilbahnverbindung

Die Seilbahnanlage untersteht der Umweltverträglichkeitsprüfung (gemäss UVP-Verordnung ist der Zusammenschluss von Skigebieten mit Seilbahnen UVP-pflichtig). Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird formell im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens durchgeführt. Im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung ist ein erster Bericht über die Umweltauswirkungen erarbeitet worden.

Die Seilbahnanlage ist vor allem in Bezug auf das Landschaftsbild relevant. Die Station Hörnli liegt im erschlossenen Skigebiet neben bestehenden Seilbahnstationen. Die Station Urdenfürggli am Rand des Skigebietes von Lenzerheide. Im Urdental werden keine Stützen erstellt.

Neu sind die beiden Stationen auf dem Urdenfürggli, die landschaftlich von Bedeutung sind. Durch die Lage im Sattel sind sie landschaftlich in der Fernwirkung wenig exponiert. Auf eine gute Gestaltung und die Materialisierung muss jedoch grosses Gewicht gelegt werden, damit die beiden Stationen sich gut in die Umgebung integrieren.

Die Wanderwege von der Lenzerheide ins Urdental führen über das Urdenfürggli. Auf der Lenzerheide-Seite durchqueren sie die bereits heute mit Seilbahnanlagen belastete Geländekammer. Unberührt von Seilbahnanlagen ist heute das Urdental. Der Urden Augstberg, mit seinem See und dem Bergkulissenabschluss, ist eine landschaftlich intakte und wertvolle Landschaftskammer, welche im Sommer viele Erholungssuchende anzieht. Die Seile der neuen Verbindungsbahn überspannen diese Landschaftskammer. Wichtig ist, dass die Gondeln in der Nicht-Betriebszeit garagiert werden. Dies kann aufgrund der Platzverhältnisse nicht bei den Stationen auf dem Urdenfürggli erfolgen. Ein allfälliger Sommerbetrieb wird von der Entwicklung der warmen Betten in Arosa und Lenzerheide und der Entwicklung der Destinationsinfrastruktur abhängig gemacht.

Die Auswirkungen zu den einzelnen Umweltaspekten sind im Umweltbericht dargelegt. Dieser Bericht dient zur Information im Rahmen der öffentlichen Auflage für die Richt- und Nutzungsplanung sowie als Grundlage für den Umweltverträglichkeitsbericht für das später erfolgende Plangenehmigungsverfahren nach Seilbericht durch das Bundesamt für Verkehr.

3.9 Gesellschaftliche Akzeptanz

Die Transparenz sowie die öffentliche Information und Mitwirkung wird durch die raumplanerischen Verfahren (Anpassung der Richt- und Nutzungsplanung) gewährleistet. Die Gemeinde Arosa hat der Skigebietsverbindung bereits zugestimmt. Die Gemeinden Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz werden mit der Anpassung der Nutzungsplanungen über die Seilbahnverbindung abstimmen.

Die Beschlussfassung zu diesen Anpassungen ist inzwischen erfolgt. In Tschiertschen-Praden wurde die Vorlage an der Gemeindeversammlung vom 28. Oktober 2011 mit 49 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. In Vaz/ Obervaz erfolgte die Annahme an der Urnenabstimmung vom 27.11.11 ebenfalls mit einer deutlichen Mehrheit (615 Ja zu 458 Nein-Stimmen).

3.10 Gesamtkonzept Ersatzmassnahmen Natur und Landschaft

Zur weiteren Optimierung und räumlichen Gesamtabstimmung wird im Richtplan festgelegt, dass die gemäss Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) notwendigen Ersatzmassnahmen und Ersatzaufforstungen als Gesamtkonzept realisiert werden sollen, um einen möglichst grossen Nutzen für Natur und Landschaft zu erzielen. Dies bedeutet, dass bis zur Einreichung des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens ein Gesamtkonzept Ersatzmassnahmen für folgende Vorhaben erstellt werden soll:

a. Seilbahnverbindung Urdenfürggli - Hörnli
b. Seilbahnanlage Bergstation Heimberg - Urdenfürggli mit notwendigen Anpassungen des Pistensystems (inkl. Geländeeingriffe und Beschneiung)
c. Geländeeingriffe und Rodungen für Verbreiterung der Skiabfahrtspiste Alp Stätz/Proschieri - Churwalden
d. Ost-West Skigebietsverbindungen Lenzerheide im Raum Obertor/Parpan
e. Geplante Beschneiungsanlagen

f. Für bereits bisher erstellte Bauten und Anlagen (u.a. Beschneiung und Pistenkorrekturen, siehe Übersicht Ersatzmassnahmen Vaz/Obervaz von Franziska Knüsel vom 16.08.2007).

Das Gesamtkonzept ist in Rücksprache mit dem kantonalen Amt für Natur und Umwelt und in Zusammenarbeit mit den Umweltorganisationen, den Bergbahnen und den betroffenen Gemeinden (Churwalden, Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz und Arosa) zu erstellen. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Vaz/Obervaz.

4 Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen von RIP2000 und den regionalen Richtplänen

4.1 Beurteilungsgrundlagen

Massgebend für die Beurteilung der Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen vom RIP2000 und den regionalen Zielsetzungen sind die strategischen Stossrichtungen und Grundsätze des RIP2000. Die strategische Stossrichtung im Abschnitt Tourismus zielt auf die Ausgewogenheit der touristischen Entwicklung sowie auf das Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen, landschaftlichen (ökologischen) und gesellschaftlichen Aspekten. Dabei soll das Wertschöpfungspotenzial gesichert sowie in erster Linie die sich wandelnden Gästebedürfnisse und die sich ändernden natürlichen Voraussetzungen berücksichtigt werden. Neue Vorhaben sollen sich in erster Linie innerhalb der bereits bestehenden und erschlossenen Gebiete bewegen. In zweiter Linie sollen Intensiverholungsgebiete raumverträglich verbunden werden.

Die Grundsätze im 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 und der Stand optimiert werden. In zweiter und dritter Priorität sollen Intensiverholungsgebiete raumverträglich verbunden und erweitert werden.

Im Bereich Landschaft ist gemäss den Grundsätzen des RIP2000 die Erhaltung von Ausgleichsräumen für die extensive Erholung im Winter (Skitourengebiete, Schneeschuhlaufen, u.a.) und im Sommer, von Ruhegebieten für das Wild (Sommer- und Wintereinstände) und von naturnahen Räumen ein wichtiges Ziel der Raumordnung in Tourismusgebieten.

4.2 Prüfung der Übereinstimmung

Das Vorhaben liegt im zusammenhängenden Tourismusraum Arosa - Lenzerheide/Valbella gemäss dem kantonalen Richtplan RIP2000. In diesen Tourismusraum integriert ist das kleine Skigebiet von Tschiertschen, welches den vordersten Teil des Farurtals erschliesst.

Bestehende Intensiverholungsgebiete können gemäss den Leitüberlegungen des RIP2000 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

Gemäss den Grundsätzen des RIP2000 ist es aber auch das erklärte Ziel des Kantons, in intensiv genutzten Gebieten Komplementärräume gezielt zu erhalten und zu schaffen.

Das vorliegende Gesamtkonzept zielt einerseits auf die Verbindung zwischen den Skigebieten Arosa und Lenzerheide und andererseits auf eine Optimierung der Skigebiete Ost und West auf der Lenzerheide.

Durch eine Verbindung der Tourismusgebiete Lenzerheide und Arosa gelingt es, die für den heutigen Tourismusmarkt erforderliche Grösse einer Destination zu erreichen. Die Skigebietsverbindung fördert die Attraktivität der Destination und die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit. Es entstehen Synergien für beide Tourismusorte. Die strategische Entwicklung der Destination wird dadurch positiv beeinflusst und die Wettbewerbskraft gestärkt.

Mit dem Verzicht auf die Erschliessung des Urden Augstbergs und des Farurtals (Verzicht im Sinne eines Moratoriums) kann das Urden- und Farurtal von einem intensiven Skitourismus freigehalten und die landschaftlichen Werte für den Sommertourismus weitgehend erhalten werden. Das heutige Variantenskifahren aus den Skigebieten von Arosa (Weisshorn und Hörnli) und vom Urdenfürggli (Schwarzhornlift) wird mit den neuen Stationen auf dem Urdenfürggli wohl intensiviert. Aufgrund der topographischen Verhältnisse werden die Variantenskifahrer im Urdental kanalisiert und konzentriert. Zum Schutz des Wildes werden die bestehenden Wildschongebiete angepasst und in der Nutzungsplanung als Wildruhezonen festgelegt.

Auf die im kantonalen und regionalen Richtplan bisher als Option vorgesehene Erschliessung aus dem Skigebiet Rothorn in das Gebiet Sanaspans wird verzichtet. Damit können die im Raum Lenzerheide eher knapp und kleinräumig vorhandenen landschaftlichen Ausgleichsräume gesichert und erhalten werden.

Das Gesamtkonzept entspricht somit den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans. Die aufgrund des bisherigen Koordinationsstandes Zwischenergebnis noch offenen Fragen sind stufengerecht einer Klärung zugeführt worden. Das Gesamtkonzept stellt eine gesamthaft raumverträgliche Lösung sicher.

5 Anpassung der Nutzungspläne

Die Anpassung der Nutzungsplanungen von Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz sind gleichzeitig mit der Richtplanvorlage vorgeprüft worden. Die öffentliche Mitwirkungsauflage sowie die Beschlussfassung in den Gemeinden erfolgte parallel zur Richtplananpassung.

6 Grundlagen

- Parkplatzbewirtschaftung in der Feriendestination Lenzerheide 2009/10, Konzept November 2009 (umgesetzt).
- Verkehr und Parkierung in der Region Lenzerheide, Konzept nach Verbindung Arosa-Lenzerheide (Portal Churwalden), Entwurf II, Sept. 2007
- Skigebiet Lenzerheide, Basiserschliessung, Portalstudie, Stand Aug. 2007 und Gesamtkonzept Portal Churwalden 2011 (z. Zt. in Arbeit)
- Ski-Verbindung Ost-West, Variantenstudie, Mai 2009
- Skigebiet Lenzerheide Parkierungskonzept, 9. Nov. 2007
- Verkehrskonzept: Parkplatzbewirtschaftung / Parkleitsystem / Ausbau öffentlicher Verkehr, 14. Okt. 2005; Zusatzkonzept Finanzierungsmodelle Sportbus; Massnahmenplan, Situation 1:10’000
- Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide, Verkehrliche Auswirkungen auf dem Stadtgebiet Chur, Oktober 2007
- Entwürfe Nutzungsplanungen Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz (separate Dokumentation).
- Skigebietsverbindung Arosa - Lenzerheide, Entwurf Umweltbericht für die Richt- und Nutzungsplanungen und als Grundlage für den Umweltverträglichkeitsbericht UVP für das später folgende Plangenehmigungsverfahrens nach Seilbahngesetz durch das BAV, 20. April 2011

7 Bisherige Verfahrensschritte und Zusammenarbeit

- Koordinationsprozess Juni bis Okt. 2007
- Entwurf zur Anpassung kantonaler Richtplan und regionale Richtpläne Mittelbünden/Nordbünden. Vernehmlassung bzw. Vorprüfung bei Bundes-, kantonalen Stellen, direkt betroffenen Gemeinden und interessierten Organisationen Dez. 2007 bis Febr. 2008
- Auswertung der Einwände und Bemerkungen, Gespräche mit Gemeinden und Bergbahnen
- Koordinationssitzung vom 21. Mai 2008 mit Bereinigung des Entwurfs für die öffentliche Auflage und Verabschiedung durch die Regionsvorstände Nordbünden und Mittelbünden (Variante Motta - Leidfürggli/ Pkt.2559 - Hörnli)
- Abstimmungen auf kommunaler Ebene in den Gemeinden Arosa und Vaz/ Obervaz am 1. Juni 2008 (in Arosa resultierte eine Zustimmung zum Konzessionsprojekt, in Vaz/ Obervaz eine Ablehnung zur Teilrevision der Ortsplanung Motta). Sistierung des Projekts.
- Überprüfung der Konzeption der geplanten Seilbahnverbindung. Überarbeitung der Linienführung mit Umstieg auf dem Urdenfürggli. Wiederaufnahme des Koordinationsprozesses im September 2009, Koordinationssitzung 7 Januar 2011, Konkretisierung der Kompensations- und Begleitmassnahmen.
- Überarbeiteter Entwurf zur Anpassung kantonaler Richtplan und regionale Richtpläne Mittelbünden/ Nordbünden. Vernehmlassung bzw. Vorprüfung bei kantonalen Stellen, direkt betroffenen Gemeinden und interessierten Organisationen 15. März bis 14. April 2011.
- Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen, Vorprüfungsbericht zum regionalen Richtplan 3. Mai 2011. Bereinigung der Richtplanentwürfe für die öffentliche Auflage.
- Öffentliche Auflage vom 19. August bis 19. September 2011.
- Auswertung der Einwände (siehe Anhang, Beilage 2) und Bereinigung der Dokumente für die Beschlussfassung durch die Regionalverbände Mittelbünden und Nordbünden

8 Verfahrenskoordination

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

Die Verfahrenskoordination ist insbesondere über den Koordinationsprozess erfolgt. Die öffentliche Auflage zur Mitwirkung auf Ebene Richt- und Nutzungsplanung erfolgte in einem koordinierten Verfahren: kantonaler Richtplan und regionaler Richtplan Mittelbünden/ Nordbünden sowie Nutzungsplanungen der Gemeinden Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz mit Umweltbericht. Dementsprechend ist auch die inhaltliche Koordination der Beschlüsse sichergestellt.

9 Nächste Schritte in der Richt- und Nutzungsplanung

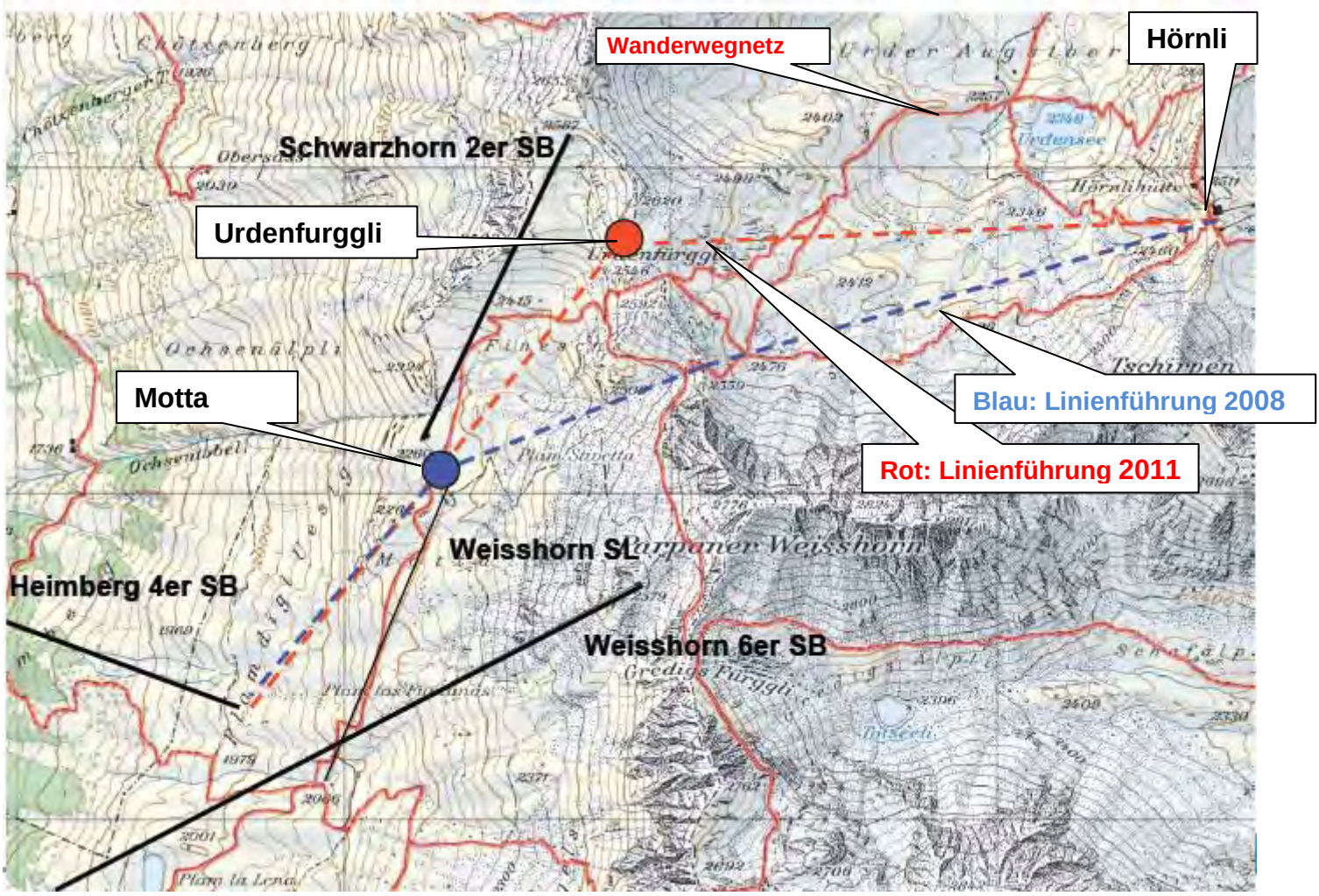
1. Beschluss des regionalen Richtplans Mittelbünden/Nordbünden durch die zuständigen Regionsorgane *(ist am 26.Oktober bzw. 22. November 2011 erfolgt)*
2. Beschluss der Nutzungsplanungen Tschiertschen-Praden und Vaz/Obervaz *(ist am 28.Oktober bzw. 27. November 2011 erfolgt)*
3. Genehmigung des regionalen Richtplans mit gleichzeitigem Erlass des kantonalen Richtplans durch die Regierung
4. Genehmigung der Nutzungsplanungen durch die Regierung
5. Genehmigung der Richtplan-Anpassung durch den Bund
6. Einleitung des Konzessions- und Plangenehmigungsverfahrens

10 Anhang

Beilage 1:
Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide, Seilbahnverbindung Motta - Hörnli bzw. Urdenfürggli - Hörnli

Beilage 2:
Auswertung der Einwände im Rahmen der öffentlichen Auflage vom August/ September 2011 bei kantonalen Fachstellen und Beteiligten des Koordinationsprozesses

Beilage 1:
Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide;
Seilbahnverbindung Motta - Hörnli bzw. Urdenfürggli - Hörnli



Beilage 2: Ergebnisse der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung vom 19. August bis 19.September 2011

Eingaben aus der öffentlichen Auflage: Kantonaler Richtplan, regionaler Richtplan Intensiverholungsgebiet, Landschaftsschutzgebiet

Absender	Bemerkungen / Antrag	Behandlung
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (13.09.11)	1. Ochsenalp: Das Gebiet der Ochsenalp ist als Landschaftsschutzgebiet auszuscheiden	1. Da die Ochsenalp im Vergleich zum Urden- oder Farurtal nicht über die gleichen Landschaftswerte verfügt, wird von der Ausscheidung als Landschaftsschutzgebiet abgesehen. Der Schutz vor touristischer Erschliessung ist aber durch die gegenwärtige Wildruhezone gewährleistet. Im Plangenehigungsverfahren soll ein Verzicht für eine touristische Erschliessung durch die ABB mit den Umweltorganisationen nochmals geprüft werden
	2. Ein Moratorium von 15 Jahren für Farur ist zu wenig verbindlich. Ein definitiver Verzicht auf die Erweiterung des Skigebiets wird beantragt	2. In Koordinationssitzungen wurde dieser Punkt schon mehrfach diskutiert. Das Moratorium stellt den maximal möglichen Kompromiss dar. Es ist somit die momentan einzig gangbare Lösung. Die Bergbahnen sind zudem bereit, im Rahmen des Plangenehmigungs-/Konzessionsverfahrens mit den Umweltorganisationen eine Verzichtsvereinbarung zu treffen
	3. Für die Station auf dem Urdenfürggli ist ein Verzicht auf Infrastrukturen für die Gastronomie und Garagierung der Gondeln verbindlich in den Richtplan aufzunehmen. Zudem soll die Gestaltung besonders landschaftsschonend durchgeführt werden	3. Auf dem Urdenfürggli sind nur 2 Bahnstationen vorgesehen. Die Garagierung ist beim Hörnli oder bei den Talstationen vorgesehen. Die Gestaltung der Stationsanlagen ist Gegenstand des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahren. Eine landschaftsschonende Gestaltung und Materialisierung ist Gegenstand der Projektierung und des UVB's im Plangenehmigungsverfahren
	4. Im Richtplan müssen Auflagen zur Gestaltung und Materialisierung signalisiert werden	4. Dies ist nicht Gegenstand der Richtplanung (siehe Ziffer 3. oben). Zur Kenntnisnahme
	5. Die Gondeln sollen während der Nichtbetriebszeit auf dem Hörnli garagiert werden. Die Standorte der Hangars sollen vom Tal her nicht gesehen wer-	5. Dies ist nicht Gegenstand der Richtplanung (siehe Ziffer 3. oben). Zur Kenntnisnahme

	den	
	6. Auf den Sommerbetrieb sollte verzichtet werden, weil der Mehrnutzen geringer ist als das Schadenspotential von neuen Angeboten	6. Der Sommerbetrieb muss als touristische Option erhalten bleiben. Wanderwegverbindungen Hörnli-Urdenfürggli-Lenzerheide bzw-. Tschietschen bestehend und kanalisiert. Es werden keine neuen Korridore beansprucht
	7. Prüfung eines Verzichts auf Infrastrukturmassnahmen, Rodungen und Geländeverbesserungen für die Ost-Westverbindung, weil sie in einem schlechten Verhältnis zu grossen Umweltbeeinträchtigungen stehen. Anstelle der Verbindung wird die Rückführung der Skifahrer anhand eines attraktiven Sportbus- oder Pendelbusangebot vorgeschlagen	7. Die Ost-Westverbindung ist zentraler Bestandteil des Konzepts und dient insbesondere der Rückführung der Skifahrer zum Portal Churwalden. Eine Bedienung mit einem Shuttlebus kann angesichts der grossen Skifahrermengen nur eine Ergänzung aber keine Alternative sein. Zudem ist die einstreifige Erschliessungsstrasse zur Talstation Heimberg für Busse völlig ungenügend
	8. Die Parkplatzbewirtschaftung, das Parkleitsystem und die Parkplatz-Verkehrsregelung gehören im Richtplan festgeschrieben. Zudem fehlen im bestehenden Richtplan explizite Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs wie Ausfahrdosierung, Busbevorzugung, Fahrbahnhaltestellen und Verkehrslenkung über Tiefencastel. Weiter soll Chur anstelle von Churwalden das Haupt-Einstiegsportal sein	8. Die flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ist seit dem Winter 2009/10 bereits realisiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrslenkung sind im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens zu konkretisieren. Der Richtplan wird in diesem Punkt ergänzt (Ausfahrtsdosierung der grosse BB-Parkplätze und Bevorzugung des Verkehrsflusses und des öV auf der Hauptstrasse Richtung Chur an starken Tagen durch verkehrsflussabhängige Regelung der Knoten Churwalden/Stätz Inn und bei Bedarf Proschieri, Heimberg und Valbella/Seestrasse; weitere verkehrstechnische Massnahmen wie betriebliche Fahrbahnhaltestellen und elektronische Busspuren nach Bedarf und näherer Prüfung und unter Beachtung der Verhältnismässigkeit. An starken Tagen ist auch die Schynstrasse überlastet, weshalb die Umleitung über Tiefencastel keine Alternative darstellt. Das Einstiegsportal Churwalden ist Konzeptbestandteil. Es wurde dort festgelegt, weil einerseits der MiV vor allem dort abgefangen werden soll und andererseits ab Chur ein Shuttlebetrieb für den Bus wirtschaftlich aufgebaut werden kann. Chur erfüllt bereits heute für den öffentlichen Verkehr in den Raum Lenzer-

		heide eine wichtige Funktion.
Schweizer Alpen-Club (SAC) (15.09.11)	1. Der Schwarzhornlift muss zeitgleich mit der Eröffnung der neuen Bahn abgebrochen werden (in der Konzession festzulegen) 2. In der Festsetzung ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei Sanaspans um ein Landschaftsschutzgebiet (und nicht um ein Wintersperrgebiet) handelt 3. Der SAC soll in den regionalen Richtplänen als Akteur genannt und einbezogen werden	1. Ist Gegenstand des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens (SB Motta – Urdenfürggli ist eine Ersatzanlage für die Sesselbahn Motta-Schwarzhorn) 2. Ein Wintersperrgebiet ist hier kein Thema, eine entsprechende Festsetzung war nie erwünscht. Wird im erläuternden Bericht angepasst 3. Mitwirkung bei Anpassung der regionalen Richtpläne ist ohne Nennung aller Akteure gewährleistet. Fallweise Beizug zur Mitwirkung je nach Problemstellung
Privat (15.09.11)	1. Im Urdental sollen punktuelle Pistenpräparierungen und kleinere Geländekorrekturen aus Sicherheitsgründen gestattet werden 2. Ein Skibetrieb mit entsprechenden Anlagen soll längerfristig im ganzen Urdental möglich sein (bzw. bleiben.) 3. In der Wildruhezone sollen Korridore für Variantenfahrer freigehalten werden	1. Im Urdental werden keine Pisten präpariert und Geländeveränderungen vorgenommen. Die Abfahrten ins Urdental liegen ausserhalb der präparierten und gesicherten Skigebiete und erfolgen auf eigene Verantwortung 2. Der Verzicht auf eine Erschliessung des Urdentals ist wesentlicher Teil des Konzepts 3. Die Korridore sind mit der Bezeichnung der Abfahrtslinien in der Nutzungsplanung gewährleistet
Verkehrsclub der Schweiz (16.09.11)	- Siehe Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Punkt 8	- Siehe Bemerkung zu Punkt 8. Stiftung für Landschaftsschutz
Mountain Wilderness Schweiz, und SP Churwalden (19.09.11)	1. Die Verbindungsanlage Arosa-Lenzerheide mit direkter Seilbahn Urdenfürggli-Hörnli soll vorderhand als Zwischenergebnis belassen werden und auf die Ausscheidung des Seilbahnkorridors aus dem Landschaftsschutzgebiet soll verzichtet werden, weil die jeweiligen Abstimmungen in den Gemeinden noch nicht erfolgt sind 2. Auf eine bessere Vermarktung der bestehenden Rundtour ist zu verzichten und es ist zu garantieren, dass diese Rundtour nicht lawinensicher gemacht wird	1. Die Anpassung der Richtpläne und Nutzungspläne erfolgt gleichzeitig und ist ein Gebot der Verfahrenskoordination 2. Die Vermarktung ist Teil der Vereinbarung der Bergbahnen mit Tschiertschen und nicht Gegenstand der Richtplanung. Die Abfahrten ins Urdental liegen ausserhalb der gesicherten Skigebiete und erfolgen auf eigene Verantwortung und Einschätzung der

		Lawinengefahr. Eine Sicherung vor Lawinen ist nicht vorgesehen. Die Bergbahnen sind verpflichtet, das Verlassen der gesicherten Skigebiete zu signalisieren
	3. Die Anpassung der Landschaftsschutzgebiete ist auf die Stufe Festsetzung zu definieren	3. Im inneren Urdental und Sanaspans wird ein Landschaftsschutzgebiet festgesetzt; das Farurtal ist mit einem Moratorium belegt. Da die Ochsenalp im Vergleich zum Urden- oder Farurtal nicht über die gleichen Landschaftswerte verfügt, wir von der Ausscheidung als Landschaftsschutzgebiet abgesehen. Der Schutz vor einer touristischen Erschliessung wird durch die rechtskräftige Wildruhezone gewährleistet
	4. Chur soll anstelle von Churwalden das Haupt-Einstiegsportal sein. Zudem soll zusätzlich zum Halbstundentakt des Busbetriebes ein Shuttle-Busbetrieb von der Oberen Au eingeführt werden. Weiter siehe Punkt 8, Landschaftsschutz Schweiz	4. Siehe dazu Bemerkungen unter Punkt 8. Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz
Pro Natura Graubünden, WWF Graubünden (19.09.11)	1. Siehe Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Punkte 3-6 und 8	1. Siehe dazu Bemerkungen zu Punkten 3-6 und 8. Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz
	2. Der Verzicht auf jegliche Sicherung der Abfahrten im Urdental (nicht nur der Präparierung sei verbindlich in den Richtplänen festzuschreiben.	2. Siehe Bemerkungen zu Punkt 2. Mountain Wilderness Schweiz, SP Churwalden
	3. Siehe Schweizer Alpen-Club, Punkt 1	3. Siehe Bemerkungen zu SAC Punkt 1.
	4. Die Aufhebung des Abfahrtskanals vom Weisshorn zugunsten einer durchgehenden Wildruhezone an der Ostflanke des Urdentals sei nochmals zu prüfen.	4. Es liegen keine neuen Argumente gegenüber der bereits geführten Diskussion vor. Der bestehende Abfahrtskanal wird beibehalten
Gemeinde Churwalden (19.09.11)	1. Der Kanton soll sich an den Kosten der touristischen Infrastruktur, die nicht von der Lenzerheide Bergbahnen AG finanziert werden, beteiligen, da es sich um ein regionalwirtschaftlich sehr bedeutsames Projekt handelt.	1. Dies ist nicht Gegenstand der Richtplanung. Wird zu Kenntnis genommen
	2. Die Ost-West Verbindung soll bei der definitiven Ausarbeitung nochmals im Detail angeschaut werden, da mehrere (Quartier-)Strassen überquert werden müssen.	2. Dies ist Gegenstand der Nutzungsplanung und des Projekts. Wird zu Kenntnis genommen
	3. Die Rundtour soll aktiv vermarktet werden. Allerdings weist die Gemeinde Churwalden jegliche Verantwortung von sich. Es ist alleine Sache der	3. Siehe Bemerkungen zu Punkt. 2 Mountain Wilderness Schweiz, SP Churwalden

	Bergbahnunternehmen, die Rundtour als Freeride-Tour auszuschildern und Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen.	

Stellungnahmen aus der Vernehmlassung bei kantonalen Fachstellen

Absender	Bemerkungen / Antrag	Behandlung
Amt für Jagd und Fischerei (01.09.11)	- Keine Anmerkungen	- Wird zu Kenntnis genommen
Amt für Wirtschaft und Tourismus (01.09.11)	- Begrüsst die planerische Festlegung. Keine materiellen Bemerkungen zur RIP-Anpassung.	- Wird zu Kenntnis genommen
Amt für Natur und Umwelt (7.10.2011)	- Dem Vorhaben stehen keine Ausschlussgründe entgegen. Die Umweltauswirkungen werden im Rahmen der UVP im Plangenehmigungsverfahren nach SebG beurteilt. Voraussichtlich müssen auch die Nebenanlagen (z.B. Parkierungsanlagen im Raum Churwalden) eine UVP durchlaufen. ANU stimmt dem Vorhaben unter Vorbehalt der UVP zu	- Wird zu Kenntnis genommen
Amt für Wald und Naturgefahren (23.09.2011)	1. Amt ist in den Koordinationsprozess nicht einbezogen worden. In Zukunft dies berücksichtigen (Wildruhezonen und Massnahmen, Ersatzmassnahmen) 2. Grenzen Wildschutzgebiete auf Territorium der Gemeinde Tschiertschen-Praden gemäss Sitzung vom 14. Juli 2011 angepasst 3. Gefahrenpotenzial im Bereich der geplanten Bauten (Hörnli und Urdenfürggli) und damit verbunden das Schadenpotenzial im Umweltbericht thematisieren 4. Text im Objektblatt „Landschaft – Anpassung 2011“ unter C3 ergänzen: „evtl. notwendige Massnahmen gegen Wildschäden für eine nachhaltige Erhaltung der Waldfunktionen“ 5. Vorgesehen Baustellenerschliessung des Hörnli via Arlenwaldweg mit Umschlagplatz Carmennahütte gemäss UVB wird abgelehnt	1. Wird zu Kenntnis genommen 2. Wird zu Kenntnis genommen 3. Wird zu Kenntnis genommen (Gegenstand UVB) 4. Wird im reg. Richtplan ergänzt 5. Wird zu Kenntnis genommen (Gegenstand UVB)
BAW (9.09.2011)	1. Vorhaben hat keine relevanten Auswirkungen auf das inventarisierte Wanderwegnetz und die offiziellen Mountainbikrouten	1. Wird zu Kenntnis genommen