

Richtplanung Graubünden, regiun Surselva Skigebietsverbindung Disentis/ Mustér - Sedrun

Festsetzung Zubringeranlage und Anpassung Intensiverholungs- gebiet

- 02.FS.10 (kantonaler Richtplan)
- 02.FS.10 (regionaler Richtplan)

Anpassung Wildschutz- und Wildruhegebiet

- 2.240 regionaler Richtplan, Objekt 198603 Cuolm da Vi

Erläuternder Bericht

Genehmigung

Anpassung Nutzungsplanung Gemeinden Tujetsch und Disentis/ Mustér

- Zonenplan: Wintersportzone Cuolm da Vi und Anpassung Wald- und Wildschutzzone
- Anpassung Genereller Erschliessungsplan

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	1
2	Ausgangslage Richtplanung	3
3	Gesamtkonzept im Raum Disentis - Sedrun - Oberalp - Andermatt	5
3.1	Übersicht und Bestandteile des Gesamtkonzepts	5
3.2	Verbindungsbahn Sedrun – Cungiéri – Cuolm da Vi und Skilift	7
3.3	Variantenskifahren	11
3.4	Optimierung im bestehenden Skigebiet Disentis	11
3.5	Aufwertung Sommerangebot	11
3.6	Verkehr und Parkierung	11
3.7	Wirtschaftliche Aspekte	12
3.8	Umweltaspekte der Seilbahnverbindung	13
3.9	Gesellschaftliche Akzeptanz	13
3.10	Ersatzmassnahmen Natur und Landschaft	13
4	Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen des KRIP und den regionalen Richtplänen	14
4.1	Beurteilungsgrundlagen (Kriterien für Zusammenschlüsse gemäss kantonalem Richtplan)	14
4.2	Beurteilungsgrundlagen gemäss regionalem Richtplan	14
4.3	Prüfung der Übereinstimmung	15
4.4	Richtplananpassung	17
5	Grundlagen	18
6	Bisherige Verfahrensschritte und Zusammenarbeit	19
7	Verfahrenskoordination	19
8	Nächste Schritte in der Richt- und Nutzungsplanung sowie im Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahren	19
9	Anpassung der Nutzungsplanung	20
9.1	Ausgangslage	20
9.2	Anpassung Zonenplan	20
9.3	Anpassung Genereller Erschliessungsplan 1:5'000	21
9.4	Rodungsgesuch	22
9.5	Gemeindevorstand	22
9.6	Vorprüfung	22
9.7	Öffentliche Auflage	23
9.8	Gemeindeparlament (Cussegl da vischnaunca)	24
9.9	Urnenabstimmung	24
9.10	Genehmigung Regierung	24
10	Anhang	1

1 Das Wichtigste in Kürze

Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun ist Bestandteil des NRP über das Programm San Gottardo 2020 und der 2. Etappe des Förderprogramms der Skiarena Disentis - Sedrun - Oberalp-Andermatt. Mit diesem Programm wird die Attraktivität in einem peripheren funktionalen Raum erhöht, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern, Mehrwerte für den Gesamtraum zu generieren und die Destination San Gottardo durch Kooperation über die Kantons Grenzen hinweg zu unterstützen.

Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun ist seit 1993 im regionalen Richtplan der region Surselva und seit 2000 auch im kantonalen Richtplan als Vororientierung bzw. seit der Aktualisierung des regionalen Richtplans im Jahr 2014 (genehmigt von der Regierung 2015) als Zwischenergebnis enthalten.

Die Bergbahnen Disentis AG planen einen Ersatz der 2006 zurückgebauten Sesselbahn Sedrun - Cungiéri und eine Verlängerung dieser bis ins Skigebiet Disentis mit einer modernen Pendelbahn (Anschluss an das bestehende Pistensystem der Sesselbahn Puezas - Parlet). Im Gebiet der ehemaligen Bergstation Cungiéri ist ein alpiner Zwischenausstieg vorgesehen. Mit diesem Zwischenausstieg wird das ursprünglich nichtskifahrerische Angebot von Cungiéri und insbesondere auch die zusammen mit der Sesselbahn betriebene Schlittelbahn über den bestehenden Forst- und Landwirtschaftsweg nach Sedrun wieder reaktiviert. Die Rückkehr zur Talstation erfolgt über den Drunbach bei der Eisenbahnbrücke der Matterhorn-Gotthardbahn zum Bahnhof Sedrun und von dort mit dem Skilift zur Talstation Salins.

Die Verbindung des Skigebiets Valtgeva (Sedrun) mit dem Skigebiet Disentis erlaubt den nahtlosen Übergang vom Anfängerskigebiet im Tal in ein alpines Skigebiet für Familien und Könnern in hochalpiner Landschaft auf über 2200 m ü. M., sowie ein zusammenhängendes Sommergebiet zwischen Disentis (Pendelbahn Caischavedra) und Sedrun (Pendelbahn Salins - Cungiéri - Cuolm da Vi). Zentraler Aspekt des Gesamtprojektes ist die Attraktivitätssteigerung und die Erweiterung des Leistungsangebotes im Sommer und Winter auf Gästesegmente, die mit der heutigen Infrastruktur nicht bedient werden können. Das Konzept für den Winter sieht vor, die Bahn Salins - Cungiéri - Cuolm da Vi als reine Zubringerbahn auszugestalten. Die Präparierung einer Talabfahrtspiste ist nicht vorgesehen. Somit erfolgt die Berg- und Talfahrt für den skifahrenden Gast per Bahn. Für Freerider wird eine Talabfahrt als Korridor zwischen den Wildruhezonen markiert.

Zusammen mit der Zubringeranlage Salins - Cungiéri - Valtgeva ist im Gebiet Cuolm da Vi ein Skilift als Trainerlift geplant. Dieser erlaubt ein schnelles Angebot für Anfänger auf über 2200 m ü.M. und gleichzeitig eine Alternative zur 3er-Sesselbahn Puezas - Parlet. Durch diesen Trainerlift werden die Übungshänge der Skischulen im Tal durch eine schnelle Anlage auf 2200 m ü.M. ergänzt, welche einen gesicherten Skischulbetrieb, sowohl im Vorwinter, als auch im Frühling erlaubt. Durch die Skigebietsverbindung wird die Attraktivität des Winterangebots zusätzlich im Bereich der Variantenabfahrten gesteigert. Die heute oft befahrene Variantenabfahrt vom Péz Ault ins Val Strem nach Sedrun wird dadurch attraktiver, weil die Rückführung des Gasts über Cungiéri möglich wird.

Im Sommer ist die Bahn nach Cungiéri bzw. Cuolm da Vi Zubringeranlage für Wanderer (Panoramarundweg nach Caischavedra, Bostg, Segnas oder Bugnei), Biker und weitere Gäste, die Basisangebote oder Funsportgeräte wie Trottinets, Mountainroller etc. in Anspruch nehmen. Ab der Bergstation ist die Bahn in Kombination mit der Bahn nach Caischavedra, Zubringer zum alpinen Wandergebiet und zu den Klettergärten Lai Alv und Traversa bzw. zu möglichen neuen Angeboten wie beispielsweise einer Via Ferrata.

Bei der Talstation Salins sind nur wenige Parkplätze für Personal und Behinderte vorgesehen. Der Zugang für Gäste erfolgt im Winter über den Skilift Valtgeva nördlich des Bahnhofs oder mit Hotelbussen. Im Sommer ist die Talstation durch einen kurzen Fussmarsch ab Bahnhof erreichbar.

Die vor ein paar Jahren, noch ohne genauere Kenntnisse der tatsächlichen Verhältnisse, festgelegte Wildruhezone im Gebiet Cuolm da Vi muss im Gebiet zwischen Cungieri und Cuolm da Vi unter Teilaufhebung des gemäss regionalem Richtplan geplanten Intensiverholungsgebiets (Stand Zwischenergebnis) angepasst. Offen bleibt nur eine Variantenabfahrt ohne Präparierung von Cuolm da Vi via Cungieri nach Sedrun bzw. zur Talstation Salins. Diese Anpassung der Wildschutzzzone wird durch eine Erweiterung im Gebiet Parlets zum Schutz der Raufusshühner und im Gebiet Richtung Piz da Strem zum Schutz der Lebensräume von Gämsen und Steinböcken kompensiert. Zudem ist gestützt auf den Umweltbericht ein Konzept für Signalisation und Information zum Schutz der Wildlebensräume zu erstellen.

Gegenstand der Richtplananpassung ist:

- a. Festsetzung der Skigebietsverbindung Disentis-Sedrun mit einer Pendelbahn von Salins (oberhalb Bahnhof Sedrun) - Cungieri mit Zwischenausstieg (war bis Abbruch der Einerseselsbahn im Jahr 2006 erschlossen) - Cuolm da Vi (dort Anschluss an die bestehende Pisten Puozzas - Parlet); Intensiverholungsgebiet 02.FS.10
- b. Anpassung und Festsetzung des Intensiverholungsgebietes (Wintersportzone) im Raum Cuolm da Vi zur Realisierung des Skilifts und Aufhebung eines Teilgebietes des Intensiverholungsgebietes im Korridor Cuolm da Vi - Cungieri; Intensiverholungsgebiet 02.FS.10
- c. Anpassung des Wildschongebiets im Raum Cuolm da Vi und Erweiterung im Gebiet Parlets und in Richtung Piz da Strem, Objekt 198603; Wildschutz- und Wildschongebiete (regionaler Richtplan 2.240)

Es liegt ein Umweltbericht vor, welcher die Auswirkungen auf Flora, Fauna, Lebensräume, Boden, Landschaft, Gewässer und Naturgefahren sowie die notwendigen Massnahmen (insbesondere Ersatzmassnahmen) aufzeigt. Der Bericht kommt zum Schluss, dass der Bau und Betrieb und ihrer Nebenanlagen keine wesentlichen Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung verursacht. Unter Einhaltung der aufgeführten Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen wird das Vorhaben als umweltverträglich eingestuft.

Das seilbahnrechtlichen Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung und Begründung für die Seilbahnverbindung mittels einer Pendelbahn Salins - Cungieri-Cuolm da Vi sowie den Skilift Cuolm da Vi sind beim BAV bereits eingeleitet worden. Die öffentliche Auflage erfolgte parallel mit den notwendigen Richtplan- und Nutzungsplananpassungen.

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.

Der Bericht enthält auch Erläuterungen zur Anpassung der Nutzungsplanungen der Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch, welche parallel zur Richtplananpassung vorgenommen wird.

2 Ausgangslage Richtplanung

Beim Zusammenschluss Disentis - Sedrun handelt es sich bereits bisher um ein Zwischenergebnis gemäss kantonalem und regionalem Richtplan (siehe Abb. 1). Zentrales Ziel des Gesamtprojektes ist die Attraktivitätssteigerung und die Erweiterung des Leistungsangebotes im Sommer und Winter auf Gästesegmente, die mit der heutigen Infrastruktur nicht bedient werden können.

Die Inhalte des bisherigen regionalen Richtplans 2014 zur Skigebietsverbindung Disentis-Sedrun sind:

- a. Neue Verbindungsbahn Salins - Cungiari - Cuolm da Vi
- b. Erweiterung des Intensiverholungsgebietes im Raum Cuolm da Vi
- c. Anpassung des Wildruhegebietes im Gebiet Cuolm da Vi mit Aufweitung des bestehenden Korridors in Richtung Cungiari mit weiteren Abklärungen zur möglichen Störung der Wildlebensräume
- d. Abklärung der Umweltverträglichkeit im Rahmen der weiteren Projektierung
- e. Klärung der offenen Fragen: genauer Standort der Talstation, Querung des Drunbachs im Winter, Zunahme der Variantenabfahrten

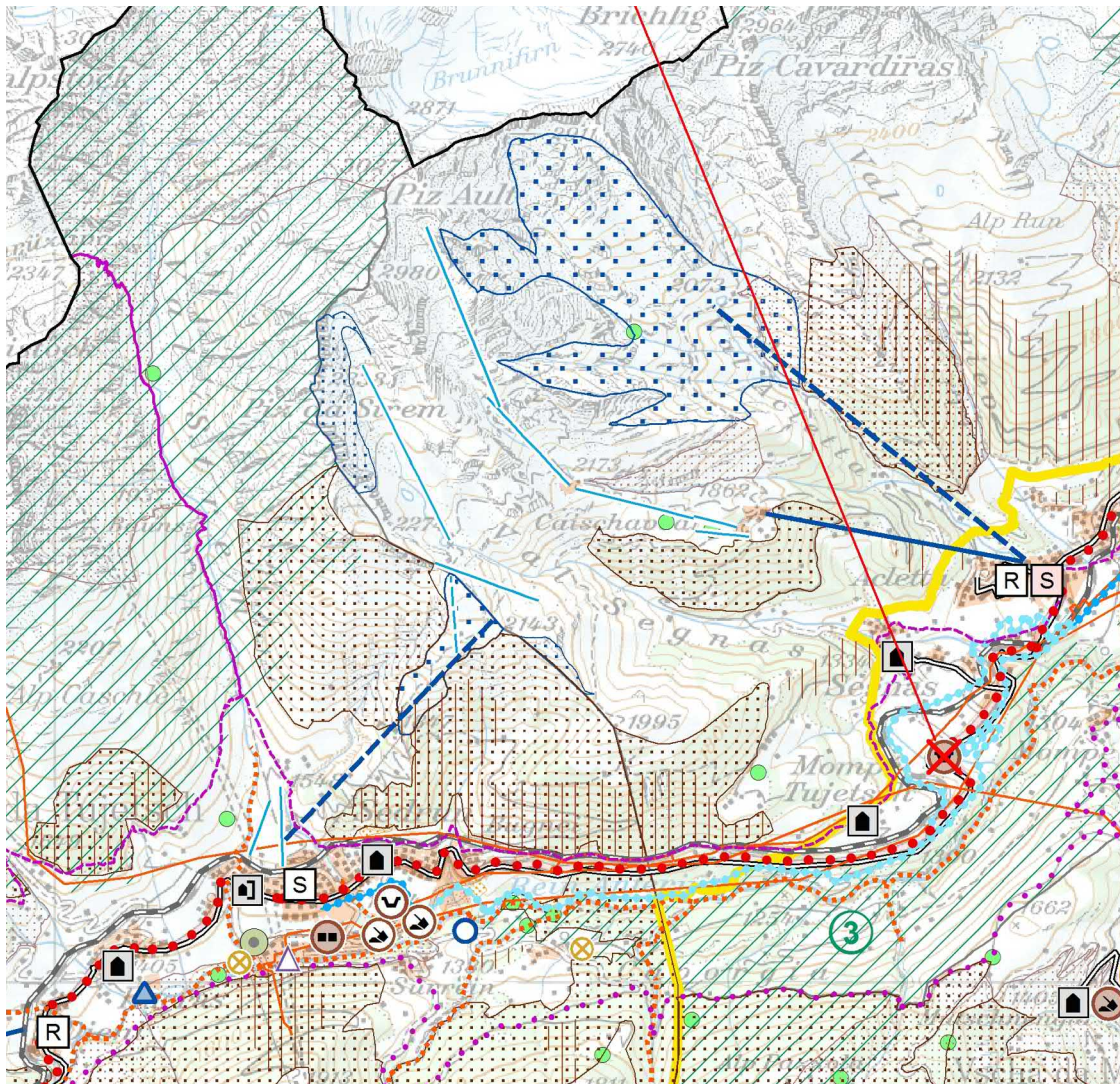


Abb. 1: Bisherige Inhalte des regionalen Richtplans (RRiP)

Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun wurde 2015 von der Regierung als Zwischenergebnis genehmigt. Inzwischen ist das Projekt der Zubringerbahn und des Skilifts mit Anpassung der Pisten im Raum Cuolm da Vi erstellt und beim BAV zur Konzession und zur Plangenehmigung eingereicht worden.

Im kantonalen Richtplan ist das Vorhaben ebenfalls bereits als Zwischenergebnis enthalten und beim Bundesrat im Paket Richtplananpassungen 2016 in Genehmigung.

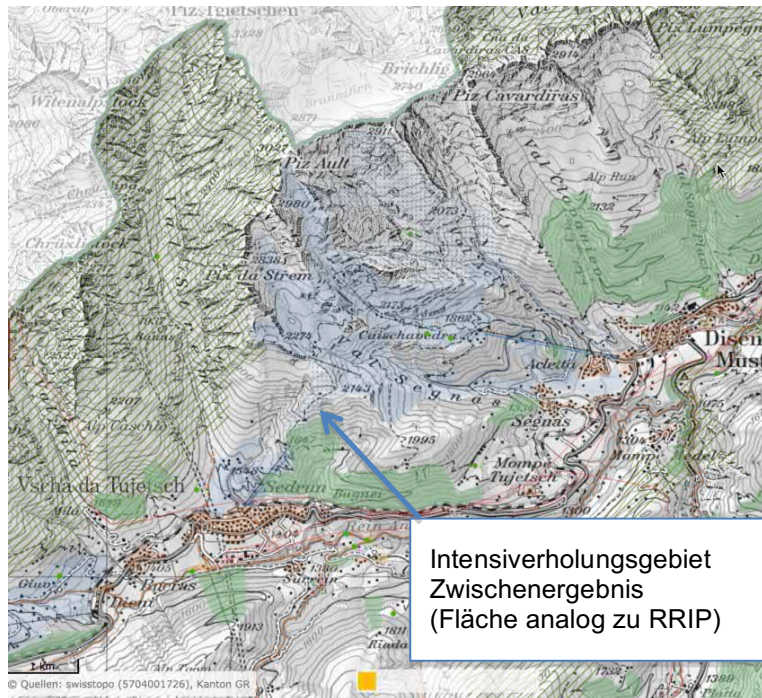


Abb. 2: Bisherige Inhalte des kantonalen Richtplans KRIP

3 Gesamtkonzept im Raum Disentis - Sedrun - Oberalp - Andermatt

3.1 Übersicht und Bestandteile des Gesamtkonzepts

Zentrale Leitlinien zur Entwicklung im touristischen Bereich sind gemäss kantonalem und regionalem Richtplan die Optimierung, Vernetzung und Erweiterung von Skigebieten, die Förderung von Hotellerie und wertschöpfungsorientierten Zweitwohnungen, die Förderung des ländlichen Tourismus, von Parkprodukten sowie von Sport- und Freizeitanlagen.

Diese Leitlinien sind im Raumkonzept des regionalen Richtplans konkretisiert (siehe Abb. 3). Für die obere Surselva ist im Fremdenverkehr die Tourismusachse Disentis - Sedrun - Oberalp - Andermatt ein zentraler Bestandteil für die gemeinsame Entwicklung und Zusammenarbeit. Die Skiinfrastruktur im Raum Sedrun - Oberalp - Andermatt ist bereits in Realisierung mit Verbindungsliften, der Golfanlage und dem Bau des Resorts in Andermatt. Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun ist der noch fehlende Baustein im Gesamtkonzept. Mit der geplanten Verbindungsbahn von Sedrun nach Cuolm da Vi wird auch das Sommerangebot in diesem Raum erheblich verbessert.

Zwischen den intensiv erschlossenen Gebieten im Raum Andermatt - Oberalp - Sedrun und dem Raum Sedrun - Disentis sind weiträumig Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete rechtskräftig gesichert. Sie umfassen naturnahe Landschaftsräume, Gebiete von nationaler Bedeutung (BLN Nr. 1901), wertvolle Naturschutzgebiete und Moorlandschaften. Wildschongebiete sorgen für möglichst störungsfreie Lebensräume für das Wild im Winter und teilweise auch im Sommer. Intensiv genutzte und erschlossene Erholungsräume und naturnahe Landschaften mit hohen Qualitäten für eine extensive Erholungsnutzung befinden sich im Gleichgewicht.

Die Entwicklung der Skiinfrastruktur ist auch Gegenstand des NRP San Gottardo und Bestandteil des von den Kantonen Uri und Graubünden finanziell unterstützen Projekten (siehe dazu Kapitel 3.7).

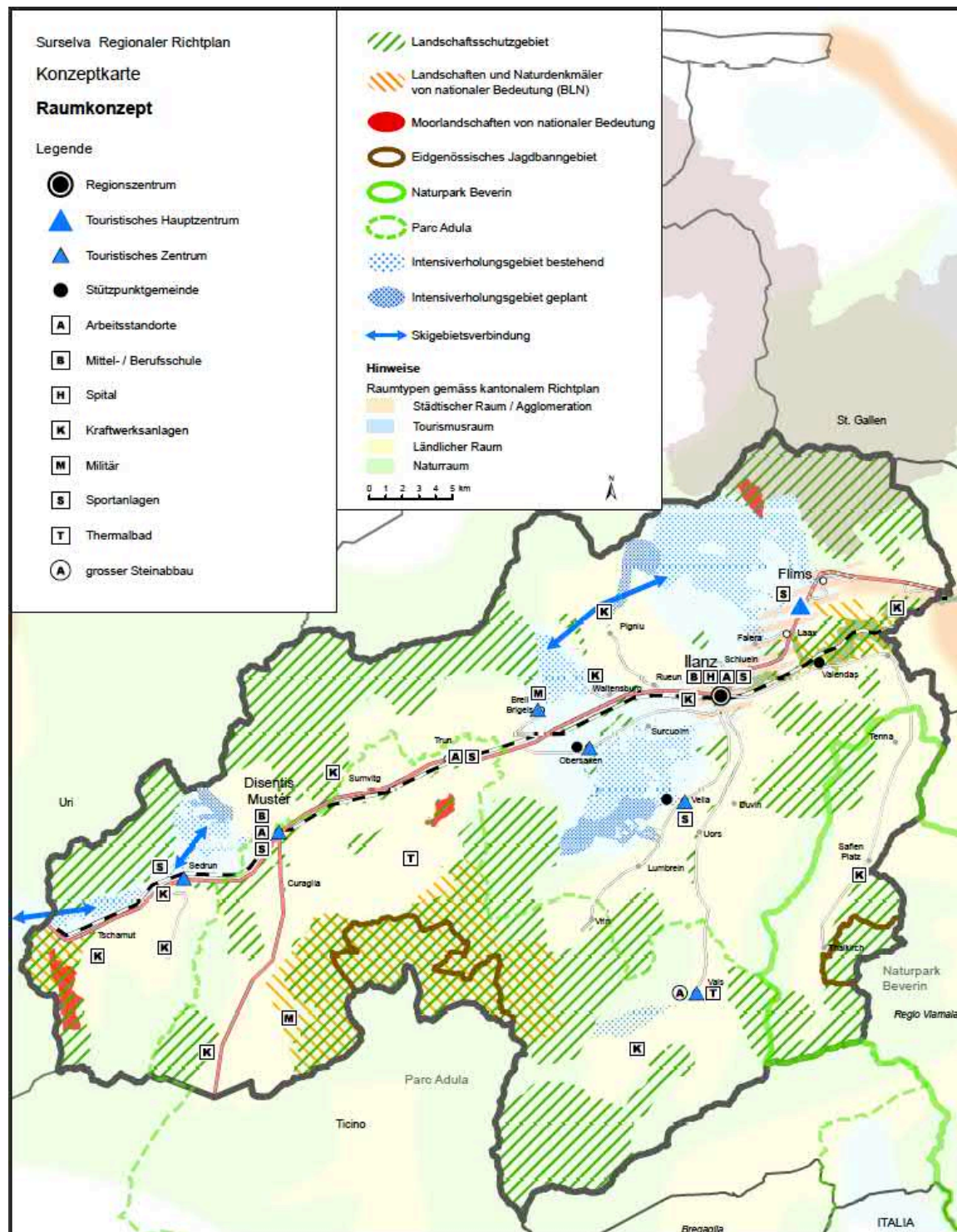


Abb. 3: Raumkonzept regionaler Richtplan Surselva 2014

Das Gesamtkonzept für die Raumentwicklung umfasst die folgenden Bestandteile (siehe Abbildung 3):

- a. Skigebietsverbindung Disentis-Sedrun-Oberalp-Andermatt
- b. Ausbau des Bettenangebots in Resorts in Andermatt (im Bau), bei der Talstation Dieni / Sedrun (Zonenplan und Genereller Gestaltungsplan, Genereller Erschliessungsplan mit UVP rechtskräftig) und bei der Talstation der Bergbahn in Disentis (Arealplan mit RB 939 vom 25.10.2016 genehmigt).

3.2 Verbindungsbahn Sedrun – Cungieri – Cuolm da Vi und Skilift

Es wird eine neue Verbindungsbahn ab dem Raum Salins, nördlich des Bahnhofs Sedrun über Cungieri mit Zwischenausstieg (ehemalige Seilbahnstation, Stütze 2) zum Cuolm da Vi mit Anschluss an das bestehende Pistennetz der Bergbahnen Disentis, Punkt LK 2203, gebaut werden (siehe Abb. 4 und Abb. 5). Im Gebiet Cuolm da Vi ist eine neue Beschäftigungsanlage als Skilift geplant, welche schneesichere Hänge oberhalb der Waldgrenze in flacherem Gelände neu erschliesst. Teilweise werden auf diesen Flächen heute bereits Pisten präpariert, die über den Sessellift Parlet zugänglich sind. Das Konzept Winter sieht vor, die Bahn Salins - Cungieri - Cuolm da Vi als reine Zubringerbahn auszugestalten. Die Präparierung einer Piste ist nicht vorgesehen.

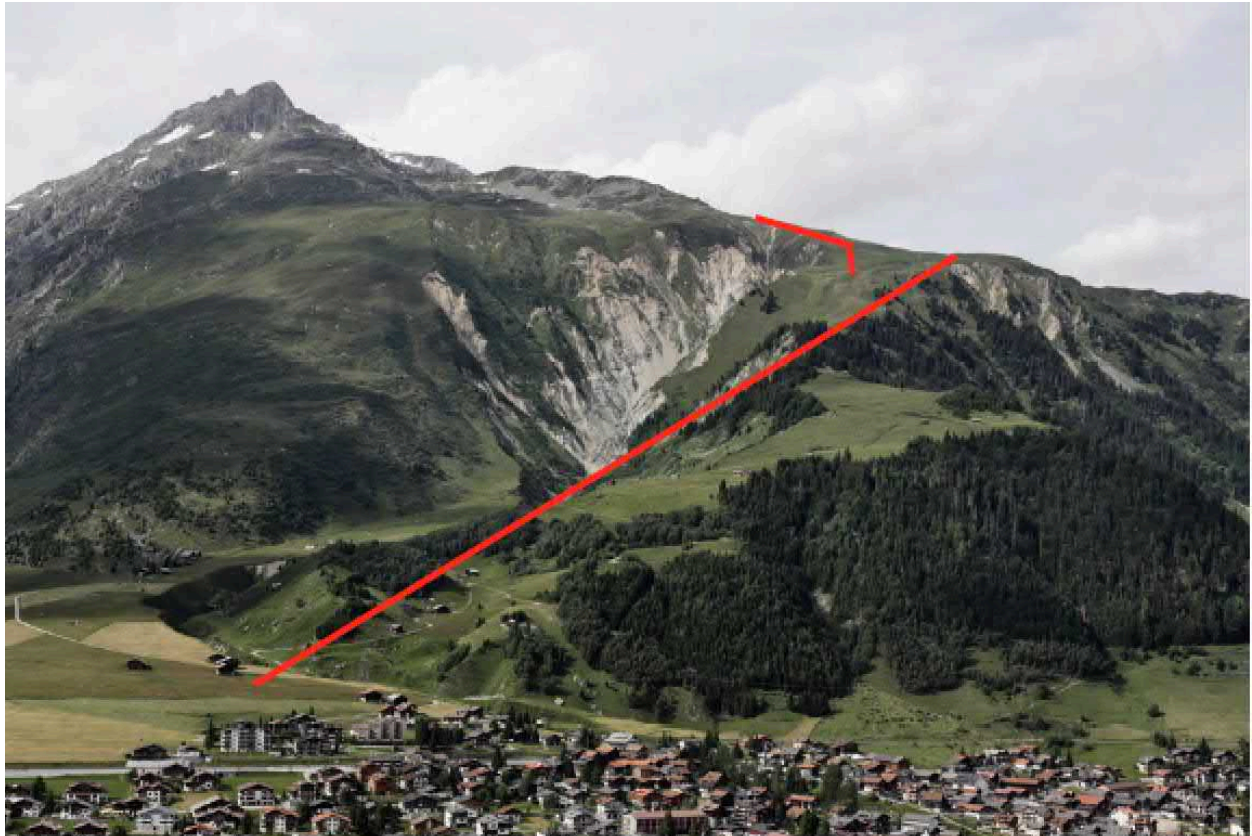


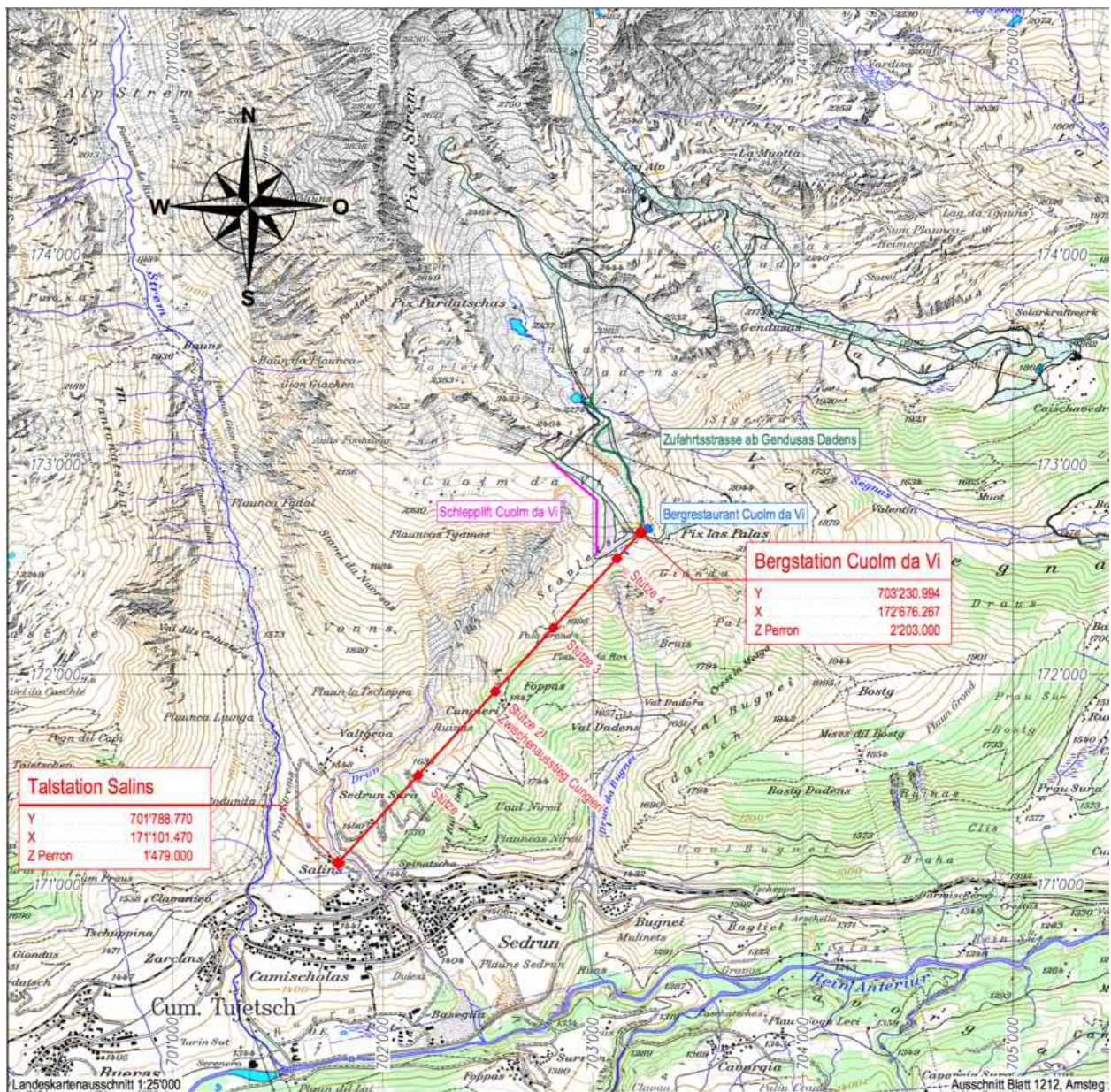
Abb. 4: Übersicht über das Projektgebiet mit geplanter Verbindungsbahn und geplantem Skilift

Skitechnische Eignung

Das Erschliessungsgebiet befindet sich an der Südflanke nördlich des Dorfes Sedrun. Die Verbindungsbahn überwindet den schmalen und steilen, südexponierten Bergrücken, welcher sich zwischen dem Val Bugnei im Osten und dem Erosionskegel der Drun im Westen erstreckt. Die geplante Bergstation Cuolm da Vi befindet sich bereits über der Waldgrenze über dem Val Bugnei. Von dort aus erschliesst der Schlepplift Cuolm da Vi den flachen Bergrücken zwischen 2'106 m ü.M. bis 2'340 m ü.M. Nördlich des Bergrückens Cuolm da Vi erstreckt sich das Skigebiet von Disentis. Die Bergstation Puozzas befindet sich nur 120 Meter östlich der Abbügelstelle des geplanten Schleppliftes Cuolm da Vi (siehe Abb. 5).

Die Gestalt des ganzen Berghanges wurde von eiszeitlichen Gletschern geprägt, mit der charakteristischen bewaldeten Steilstufe sowie Gletscherschliffen und Rundhöckern im oberen Bereich. Landschaftsprägend ist der riesige Erosionskegel der Drun, welcher sich unmittelbar westlich des Untersuchungsgebietes in den Berghang eingefressen hat. Östlich davon schwingt sich der Bergrücken von Cuolm da Vi eher sanft empor und wird von Alpweiden geprägt. Insgesamt präsentiert

sich der Bergrücken zwischen Drunkel und Val Bugnei als abwechslungsreiche und naturnahe offene Berglandschaft.



Legende

- | | |
|---|---|
| — Pendelbahn projektiert | best. Skipisten |
| — Schlepplift projektiert | zukünftige Skipisten |
| — Zufahrt / Baupiste projektiert | prj. sep. Geländeeingriffe |
| ■ Bergrestaurant projektiert | |

Abb. 5: Projektgebiet mit Verbindungsbahn, Skilift und Pisten mit Anschluss an das bestehende Pistennetz der Bergbahnen Disentis

Das Klima wird im Erschliessungsgebiet durch seine zwischenalpine Lage mit deutlicher Abschirmung gegen die feuchteren West-, Nord- und Südströmungslagen geprägt. Niederschläge erfolgen vor allem infolge Stauerscheinungen bei West- und Nordwindlagen, aber eben im Vergleich zur Alpennordseite mengenmässig bereits deutlich abgeschwächt. Thermisch profitiert das Gebiet von seiner südexponierten Hanglage mit hoher Einstrahlung und eher geringer Bewölkung (v.a. im Herbst und Winter). Die jährliche Niederschlagsmenge steigt von etwa 1'200 mm im Talboden auf etwa 2'000 mm im Algebiet. Im Sommerquartal fällt rund 1/3 der jährlichen Niederschlagsmenge, im Winter etwa 1/5. Die durchschnittliche jährliche Schneehöhe beträgt ca. 50 cm im Talgebiet und auf 2'400 m ü.M. rund 150 cm. Das neu mit dem Skilift zu erschliessende Gebiet Cuolm da Vi ist schneesicher und eignet sich aufgrund der Neigung zum Skifahren. Der heute bereits mit Pisten erschlossene Raum um den Cuolm da Vi wird mit dem geplanten Skilift aufgewertet und die Alpweiden lassen eine Pistenbearbeitung ohne grosse Eingriffe in das Gelände zu.

Der Forst- und Landwirtschaftsweg von Sedrun nach Cungieri ist im Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde Tujetsch als Schlittelweg im Winter und als Wander- sowie MTB-Weg im Sommer festgelegt. Die Bergstation Cuolm da Vi gewährleistet einen nahtlosen Anschluss an die bestehenden, in den generellen Erschliessungsplänen der Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch festgelegten Wanderwegen.

Bauetappen

In einem ersten Schritt werden die Verbindungsbahn, der Skilift, die Werkstrasse (inkl. Erschliessung mit Strom für die Bergstation) und eine Erschliessung vom Tal zum alpinen Zwischenausstieg Cungieri (Trinkwasser, Abwasser, Strom, LWL etc.) geplant (siehe Abb. 5).

Nach Realisierung der Verbindungsbahn ist in der darauffolgenden Bauperiode in einem verfahrenstechnisch separaten Projekt der Bau eines Restaurants bei der Bergstation der Verbindungsbahn vorgesehen. Der Betrieb eines Gastronomiebetriebs beim ehemaligen Restaurant in Cungieri wird durch die Gemeinde Tujetsch bzw. durch Private geplant.

Anlagenelemente

Die Verbindungsbahn mit Kabinen für je 70 Personen wird für den ganzjährigen Betrieb ausgelegt. Sie gewährleistet eine Förderleistung von 580 Personen/h und Richtung bei durchgängigem Betrieb. Es wird eine Pendelbahn mit Talstation im Skigebiet Valtgeva, alpinem Zwischenausstieg in Cungieri und Bergstation im Gebiet Cuolm da Vi mit Anschluss an die bestehende Piste im Skigebiet Disentis realisiert. Die Pendelbahn ist für einen unbegleiteten Betrieb ausgelegt und weist 4 Stützen auf. Die Berg- und Talstationen sind als offene Gebäude geplant, die weitest möglich unterhalb des gewachsenen Terrains zu liegen kommen.

Es war nicht möglich, die Talstation näher beim Bahnhof zu platzieren (siehe Abb. 6). Aufgrund der Höchstspannungsleitung in Salins, welche weder verlegt noch über oder unterquert werden kann, ergibt sich zusammen mit dem Gewässerraum des Druns und der roten Gefahrenzone ein enges dreieckiges Baufenster, in welcher heute die Talstation zu liegen kommt. Die Varianten der Verlegung der Höchstspannungsleitung, wie auch die Über- oder Unterquerung wurde im Detail geprüft. Es wurde technisch keine praktikable oder vom Betreiber akzeptable Lösung gefunden. Die Anbindung der Talstation an das Skigebiet Valtgeva ist für Skifahrer nahtlos sichergestellt. Zu Fuss ist die Talstation ab Bahnhof in 5 Min. erreichbar.



Abb. 6: Standortwahl Talstation Salins

Die Bergstation wurde so gewählt, dass der Skifahrer, welcher von der Disentiser Seite des Skigebiets (Lai Alv, Gendusas etc.) die Seilbahn talfahrend benutzen will, direkt ohne Benutzung einer Beförderungsanlage zur Bergstation gelangt (siehe Abb. 7). Aus dieser Anforderung hat sich ein enges Baufenster im Gebiet um Pkt. 2206 m ü.M. ergeben. Die Bergstation kann nicht weiter bergwärts realisiert werden, da sich bergwärts der Bahnachse eine spättertiäre Verwerfung befindet mit einer relativen Horizontalbewegung von einigen Millimetern pro Jahr. Die geologische Situation verbietet einen Bau an einem Standort entlang der Bahnachse bergwärts. Eine Verschiebung talwärts würde den Skibetrieb verunmöglichen. Im Bereich der Bergstation sind Terrainveränderungen notwendig, diese sind mit lokalen Massenumlagerungen geplant. Der Standort des künftigen Restaurants befindet sich innerhalb dieser Eingriffsflächen.



Abb. 7: Standortwahl Bergstation mit geplantem Bergrestaurant Cuolm da Vi (Fotomontage)

Im Gebiet Cuolm da Vi wird zudem ein Skilift als Trainerlift geplant. Auf dem Trasse des Skiliftes sind an einzelnen Stellen Geländekorrekturen vorgesehen. Der Skilift weist einen Knick auf. Von der bestehenden Trafostation Gendusas Dadens bis zur Bergstation der Pendelbahn ist eine Werkstrasse geplant, in der auch die Erschliessung der Bergstation mit elektrischer Energie eingebaut ist. In diesem Bereich wurde 2006 bereits eine Pistenkorrektur durchgeführt. Von Cungieri (alpiner Zwischenausstieg) wird eine Kanalisationsleitung bis Sedrun geplant.

3.3 Variantenskifahren

Aus dem Raum der Bergstation der Seilbahn Péz Ault wird heute ins Val Strem als Variante abgefahren (siehe Grundlagenplan, Beilage 1). Ab der Bergstation Piz Ault werden auch Skitouren auf den Oberalpstock mit Abfahrten ins Val Strem oder ins Maderanertal unternommen. Mit der Realisierung der neuen Verbindungsbahn entsteht ein neues Angebot um die Variantenskifahrer von Salins nach Cuolm da Vi und ins Skigebiet von Disentis zurückzubringen.

Mit einer weiteren Zunahme von Variantenabfahrten muss gegenüber heute im Raum Cuolm da Vi - Cungieri - Sedrun gerechnet werden. Der Korridor zwischen den Wildruhegebieten ist schmal und im oberen Teil relativ steil, so dass eine Variantenabfahrt eher nur für gute Freerider in Frage kommt. Zudem muss bei dieser Variantenabfahrt ein Umweg über die Eisenbahnbrücke der Matterhorn – Gotthard Bahn (MGB) über den Drunbach genommen werden, um mit dem Skilift oberhalb des Bahnhofs Sedrun wieder zur Talstation Salins zu gelangen.

3.4 Optimierung im bestehenden Skigebiet Disentis

Die Liftanlagen im Skigebiet West von Disentis (Gendusas Dadens - Parlet) sind heute eher schlecht ausgelastet. Insbesondere fehlt in diesem Gebiet ein Restaurantbetrieb. Mit dem Bau der Verbindungsbahn, dem Skilift in einfachem Gelände und einem Restaurant kann dieser heute erschlossene Raum aufgewertet und optimiert werden.

3.5 Aufwertung Sommerangebot

Im Sommer ist die Bahn nach Cungieri bzw. Cuolm da Vi Zubringeranlage für Wanderer (Panoramarundweg nach Caischavedra, Bostg, Segnas oder Bugnei), Biker und weitere Gäste, die Basisangebote oder Funsportgeräte wie Trotinetts, Mountainroller etc. in Anspruch nehmen. Ab der Bergstation ist die Bahn in Kombination mit der Bahn nach Caischavedra, Zubringer zum alpinen Wandergebiet und zu den Klettergärten Lai Alv und Traversa bzw. zu möglichen neuen Angeboten wie beispielsweise einer Via Ferrata.

3.6 Verkehr und Parkierung

Die Talstation befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Sedrun und somit in direkter Ortsnähe der Ortsteile Sedrun und Camischolas. Das bestehende Skigebiet Valtgeva ist Teil des Zugangs für Skifahrer ab Bahnhof Sedrun. Durch die Einbettung des Skigebiets Valtgeva in die Gesamtkonzeption, ist dessen langfristiger Fortbestand gesichert.

Für die unterschiedlichen Gästegruppen ist die Erreichbarkeit von unterschiedlicher Bedeutung, je nach Herkunft wird folgendes Gästeverhalten erwartet.

- Tagesgäste aus der Zentralschweiz: Anreise erfolgt mehrheitlich via MGB bis Bahnhof Sedrun und von dort mittels Skilifte des Skigebiets Valtgeva zur Talstation Salins.
- Aufenthaltsgäste und Einheimische aus Andermatt: Anreise erfolgt entweder direkt ab Andermatt oder ab Dieni via MGB bis Bahnhof Sedrun und von dort mittels Skilifte des Skigebiets Valtgeva zur Talstation Salins. Zwischen Andermatt und Dieni können die Beförderungsanlagen der Andermatt Sedrun Sport AG durch den Gast genutzt werden. Ab Dieni ist

im Zusammenhang mit dem Resort Dieni ein Ortsbus zwischen Sedrun und Dieni vorgesehen. Dieser kann als Alternative zur MGB als Zubringer zur Talstation genutzt werden.

- Aufenthaltsgäste (Parahotellerie) und Einheimische aus dem Tujetsch: Bei diesen Gästen erfolgt die Anreise mehrheitlich via MGB bis Bahnhof Sedrun bzw. zu Fuss bis zum Bahnhof Sedrun, von dort mittels Skilifte des Skigebiets Valtgeva zur Talstation Salins. Für lokale Gäste, welche mit dem Auto anreisen wollen, steht am Bahnhof Sedrun bereits heute ein beschränktes, bewirtschaftetes Parkplatzangebot für das Skigebiet Valtgeva zur Verfügung. Dieses Angebot wird weiterhin für den Individualverkehr genutzt. Von dort erfolgt der Zugang zur Talstation Salins ebenfalls über die Skilifte Valtgeva. Alternativ kann der Ortsbus Gäste aus dem Tujetsch direkt zur Talstation transportieren.
- Hotelgäste aus dem Tujetsch: Die können zusätzlich zu den oben beschriebenen Varianten durch den Hotelier mit dem Hotelbus bis zur Talstation transportiert werden.
- Tagesgäste aus Graubünden/Ostschweiz (ÖV): Anreise erfolgt mehrheitlich via Disentis und von dort mittels Ortsbus bis zur Talstation S. Catrina (Disentis Acletta).
- Tagesgäste aus Graubünden/Ostschweiz/Tessin (Individualverkehr): Diese Gäste reisen via Surselva oder Lukmanierpass bis Disentis und parkieren dort an der Talstation S. Catrina (Disentis Acletta) Es sind keine zusätzlichen Parkplätze vorgesehen, das bestehende Parkplatzangebot kann zusätzliche Gäste aufnehmen.

Sollte sich in den ersten Betriebsjahren zeigen, dass die Kapazität der Skilifte als Zugang zur Talstation ungenügend ist bzw. weitere Transportmöglichkeiten für Nicht-Skifahrer erforderlich sind, kann vom Bahnhof Sedrun Richtung Talstation Salins ein zusätzliches Personen Transportband (Zauberteppich) während der Wintersaison installiert werden.

3.7 Wirtschaftliche Aspekte

Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun ist Bestandteil des NRP San Gottardo und damit eingebettet in den Ausbau der Tourismusanlagen im Raum Andermatt - Sedrun - Disentis gemäss UP PSG 2012-2015 oder SAGOS 1 (Skiarena Andermatt - Gemsstock - Oberalp - Sedrun). Im Raum Sedrun - Oberalp - Andermatt ist die Erweiterung der Skiinfrastruktur und Bettenkapazität (Resort Andermatt) bereits in Realisierung. Bund (SECO), die Kantone Uri (RRB vom 7. Mai 2013) und Graubünden (RB vom 4. Juni 2013) unterstützen mit namhaften Förderbeiträgen den Ausbau der Skiinfrastruktur. Die Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun ist Bestandteil der Etappe 2 des Projektes SAGOS. Bund und die beiden Kantone haben den Bergbahnen Disentis AG bereits Darlehen für das Programm 2016 bis 2019 in Aussicht gestellt. In einer Absichtserklärung (Memorandum of Understanding/MoU) haben sich im Jahr 2013 die Leistungsträger (Bergbahnen), die Tourismusorganisationen, das SECO, die verantwortlichen des Programms San Gottardo 2020 und die Gemeinden Andermatt, Disentis/ Mustér und Tujetsch zur Bündelung ihrer Tätigkeiten und zur Zusammenarbeit verpflichtet. Um das Ziel der wirtschaftlichen Förderung dieses funktionalen Raumes zu erreichen, haben sie folgende Handlungsachsen vereinbart: Optimierung der touristischen Strukturen (integrale Destinationsstrategie), Markenbildung San Gottardo, Zusammenarbeit mit SBB, touristische Produkteentwicklung (überregionale Produkte für den Winter und Sommer), Verkehrserschliessung verbessern, Skigebietsverbindung Disentis - Sedrun, Tarifverbund, landwirtschaftliche Produkte und Erhaltung der Gotthard Bergstrecke.

Mit dem Ausbau der touristischen Infrastruktur in diesem Raum wird die Attraktivität in einem peripheren Raum gefördert. Dies hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, weil dadurch ein Mehrwert für den gesamten Raum generiert wird. Diese geschieht einerseits durch die Vernetzung der touristischen Transportanlagen mit einem Tarifverbund sowie durch die Bereitstellung weiterer bewirtschafteter Bettenkapazitäten in Resorts (Andermatt, Dieni/ Sedrun und Talstation Disentis) sowie die Kooperation gemäss der oben aufgeführten weiteren Handlungsstrategien. Ziel ist in erster Linie ein

Halten der Gäste durch Verbesserung der Angebote und Kooperation sowie Gewinnung von neuen Gästesegmenten, v.a. im Sommer. Die neue Verbindungsbahn Sedrun - Skigebiet Disentis wird dazu einen wichtigen Beitrag leisten, weil Gäste in ein attraktives Erholungsgebiet befördert und neue Angebote bereitgestellt werden können. Ein grösseres, noch nicht ausgenutztes Potenzial an Gästen besteht im Süden, welches durch die vermehrte Winteroffenhaltung des Lukmanierpass gewonnen werden kann.

Die betriebswirtschaftlichen Aspekte dieser Anlage sind im Konzessionsgesuch behandelt. Dabei werden nur die bestehenden Logiernächtezahlen ohne Erträge aus den Nebenbetrieben (Restaurant Cuolm da Vi und Skilift) zu Grunde gelegt. Mit den zusätzlichen Logiernächten der Resorts in Disentis und Dieni werden weitere wirtschaftliche Impulse erwartet.

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. Der Umweltbericht kommt zum Schluss, dass der Bau und Betrieb der Verbindungsbahn Salins - Cungiari - Cuolm da Vi und ihrer Nebenanlagen keine wesentlichen Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung verursacht. Unter Einhaltung der aufgeführten Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen wird das Vorhaben als umweltverträglich eingestuft.

3.9 Gesellschaftliche Akzeptanz

Mit der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding haben die Gemeindevorstände von Disentis/ Mustér und Tujetsch bestätigt, dass die geplante Skigebietsverbindung für sie ein wichtiger Bestandteil der touristischen Förderung ist.

Zudem haben die Gemeindevorstände von der Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans durch die region Surselva Kenntnis genommen und waren mit der Einleitung der Vorprüfung der Anpassung des regionalen Richtplans beim Kanton einverstanden.

Der Gemeindevorstand von Tujetsch hat die Vorprüfung zur Anpassung der Nutzungsplanung eingeleitet und dadurch bekundet, dass er das Projekt unterstützt. Auch der Gemeindevorstand von Disentis/Mustér hat die Anpassung des Generellen Erschliessungsplans im Gebiet Parlet zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Aufgrund der Erweiterung der Wildruhezone im Gebiet Parlets muss auch noch der Zonenplan angepasst werden. Die Gemeinde Disentis/ Mustér hat an der Urnenabstimmung vom 27. November 2016 bereits ein Darlehen von Fr. 2.5 Mio. sowie eine Defizitgarantie von Fr. 2.5 Mio. für die Erstellung der Seilbahn beschlossen. In der Gemeinde Tujetsch ist eine analoge Urnenabstimmung im Frühling 2017 geplant.

Schliesslich stimmen die Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch über die Anpassung der Nutzungsplanung ab und bestätigen damit die gesellschaftliche Akzeptanz.

3.10 Ersatzmassnahmen Natur und Landschaft

Die durch den Bau der Verbindungsbahn und des Skilifts notwendigen Ersatzmassnahmen sind im Umweltbericht im Detail behandelt und ausgewiesen.

4 Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen des KRIP und den regionalen Richtplänen

4.1 Beurteilungsgrundlagen (Kriterien für Zusammenschlüsse gemäss kantonailem Richtplan)

Massgebend für die Beurteilung der Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit den Leitüberlegungen und den regionalen Zielsetzungen sind die strategischen Stossrichtungen und Grundsätze des KRIP. 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 KRIP 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 KRIP 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.

Bestehende Intensiverholungsgebiete können gemäss den Leitüberlegungen des KRIP verbunden werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind (grobe Abklärung für eine Festsetzung):

- Natürliche Eignung
- Keine überwiegenden Schutzinteressen
- Räumliche Abstimmung
- Wirtschaftlichkeit (unter Beachtung der volkswirtschaftlichen Bedeutung)

4.2 Beurteilungsgrundlagen gemäss regionalem Richtplan

Die Beurteilung hat die folgenden Grundsätze im Bereich Tourismus gemäss regionalem Richtplan zu beachten:

- a. Optimierung und Verbesserung der bestehenden Angebote und touristischen Infrastrukturen
- b. Regionale und überregionale Vernetzung der bestehenden Angebote und touristischen Infrastrukturen
- c. Erweiterung von Skigebieten bei entsprechender Nachfrage sowie ausgezeichneter Eignung (Schneesicherheit unter Klimawandel, Topografie und Geländeform, Exposition und wenig Naturgefahren), bei minimalen oder untergeordneten Konflikten mit Natur (Flora, Fauna), Wald und Landschaft (Landschaftsbild, naturnahe Räume) sowie Wirtschaftlichkeit (auch unter volkswirtschaftlichen Aspekten) und Nutzung der Kapazitäten bestehender Infrastrukturen
- d. Natur- und Landschaftswerte im Gleichgewicht mit der Erweiterung von Skigebieten, der Erneuerung von touristischen Bauten und Anlagen fördern (Sanierungs-, Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen)
- e. Freizeit und Erholungsanlagen gut gestalten und in die Landschaft einordnen.

4.3 Prüfung der Übereinstimmung

Gesamträumliche Entwicklung

Das vorliegende Gesamtkonzept zielt einerseits auf die Verbindung zwischen den Skigebieten Disentis und Sedrun (Gebiet Valtgeva) und andererseits auf eine Förderung der funktionalen Raums Sedrun - Oberalp - Andermatt.

Durch eine Verbindung der Tourismusgebiete Disentis - Sedrun - Oberalp - Andermatt 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.

Das Gesamtkonzept entspricht somit den Zielsetzungen des kantonalen und regionalen Richtplans. Die Richtplananpassung im Raum Sedrun (Dieni) - Oberalp - Andermatt wurde bereits 2012 beschlossen und genehmigt.

Natürliche Eignung

Das neu zu erschliessende Skigebiet im Raum Cuolm da Vi liegt auf einer schneesicheren Höhe und grenzt an das bestehende Pistennetz der Bergbahnen Disentis. Der Bau des Skilifts und die Präparierung der Pisten ist im Raum Cuolm da Vi mit geringen Eingriffen in das Gelände möglich (siehe Umweltbericht). Es ergänzt im Vorwinter und in der Nachsaison das tiefer gelegene kleine Skigebiet oberhalb des Dorfs Sedrun (Gebiet Valtgeva) und wertet das bestehende Angebot an Pisten im Raum Puezas - Parlet optimal auf. Die Skifahrer werden im Winter mit der geplanten Pendelbahn ins Dorf Sedrun zurücktransportiert. Die Abfahrt von Cungiari nach Sedrun ist süd-west exponiert. Dort apert der Schnee relativ rasch aus und die geplante Schlittelbahn wird voraussichtlich nur im Hochwinter in Betrieb sein können. Der Raum Cungiari eignet sich im Winter auch als Sonnenterrasse für Winterwanderungen.

Lebensräume, Vegetation, Flora

Die räumlichen Auswirkungen werden im Umweltbericht umfassend dargestellt.

In der Bauphase werden verschiedene schützenswerte Lebensräume beansprucht. Betroffen sind vor allem alpine Zwergstrauchheiden und Silikat-Schuttfuren durch Terrainveränderungen im Bereich der geplanten Bergstation und deren Erschliessungsstrasse. Insgesamt sind in der alpinen Stufe ca. 21'800 m² schutzwürdige Lebensräume (Zwergstrauchheiden und Silikat-Schuttfuren) sowie ca. 12'600 m² Borstgrasrasen von baulichen Eingriffen betroffen. Unterhalb der Waldgrenze sind in geringem Masse (680 m²) Magerwiesen betroffen. Gesamt ca. 5'800 m² werden in Form von Bauten und Anlagen nicht wieder begrünbar sein. Flächenmässig betrachtet verursacht das Projekt bedeutende Eingriffe in schutzwürdige Lebensräume. Die beanspruchten Zwergstrauchheiden, Silikat-Schutthalden und Borstgrasrasen sind in der Region jedoch weit verbreitet, Moore oder wertvolle alpine Rasen werden keine beansprucht.

Ein grosser Teil der Eingriffe kann mit Rasenziegeln in naturnaher Weise wieder begrünt werden. Aufgrund der vorherrschenden Rohböden und des langsamen Wachstums in der alpinen Zone wird die natürliche Wiederbesiedlung aber längere Zeiträume in Anspruch nehmen, so dass die baulichen Eingriffe auf längere Zeit sichtbar bleiben werden. Mittel- bis langfristig werden die wiederbegrünbaren Flächen ihre ökologische Funktion wieder wahrnehmen können. Zur Kompensation aller Eingriffe in schützenswerte Lebensräume sind ökologische Ersatzmassnahmen (Details siehe Bericht zur Umweltverträglichkeit) vorzunehmen. Die Ersatzmassnahmen werden im Rahmen eines Ersatzmassnahmenpools, welcher auch die Massnahmen für die Beschneiungsanlage im Skigebiet Disentis enthält, umgesetzt.

Fauna

Im Gebiet Cuolm da Vi und im Raum Cungieri muss mit einer Intensivierung der Erholungsnutzung im Winter und auch im Sommer gerechnet werden. Durch den geplanten Betrieb der Pendelbahn Salins-Cungieri-Cuolm da Vi sowie auch des Skilifts Cuolm da Vi - Parlet inkl. neuer Skipiste werden in geringem Mass Einstandsgebiete des Wildes und der Raufusshühner tangiert. Durch eine klare Festlegung der Variantenabfahrt von Cuolm da Vi nach Cungieri - Salins sowie die Erweiterung der Wildschutzzonen als Kompensation im Raum Parlets (Raufusshühner) und in Richtung Piz da Strem (Gämsen und Steinböcke) sind durch das Projekt keine schwer wiegende Störung des Wildes und der Raufusshühner zu erwarten. Diese Einschätzung gilt allerdings nur unter der Voraussetzung, dass ein Konzept zur Signalisation und Information gestützt auf die im UVB vorgesehenen Massnahmen getroffen und umgesetzt werden.

Die Bauphase führt bei keiner der untersuchten Tiergruppen zu einer direkten Gefährdung der bestehenden Populationen oder Tierarten.

Boden

Während der Betriebsphase sind keine negativen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten.

Für die Bauphase werden Massnahmen im Umgang mit dem Boden vorgeschlagen.

Landschaftsbild

Die Pendelbahn wird aus dem westlichen Raum von Sedrun gut bis sehr gut einsehbar sein. Die Bahnlinie wird kaum als störendes Element in der touristisch genutzten Umgebung von Sedrun empfunden werden, da sie mit Ausnahme der Tal- und Bergstation kaum sichtbare Anlageteile besitzt.

Die Talstation wird aufgrund ihrer Nähe zum Siedlungsgebiet nicht als landschaftlicher Konflikt eingestuft. Die Bergstation wird aufgrund ihrer kompakten Ausmasse und der guten Einpassung in das Gelände als ein unauffälliges Gebäude erscheinen und vom Tal und von den umgebenden Wanderwegen her kaum als störendes Element im Landschaftsbild wahrgenommen werden.

Das geplante Restaurant oberhalb der Bergstation Cuolm da Vi kommt an exponierter Gratlage direkt über dem Val Bugnei zu liegen und ragt über den Kulminationspunkt des Berggrates hinaus (siehe Abb. 7). Es wird nicht nur von Süden und Westen, sondern auch von Osten und Norden her sichtbar sein. Das Restaurant wird am landschaftlich intakten Berggrat deutlich sichtbar bleiben.

Aufgrund seiner Architektur mit dem relativ niederen Giebedach und aufgrund der grossen Distanzen zu den Wanderwegen im Westen und Süden wird das Bergrestaurant trotz seiner exponierten Lage vermutlich nicht als sehr auffälliges Gebäude wahrgenommen werden. Es wird deshalb nicht als grössere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes eingestuft.

Wald

Der Bau der Pendelbahn beansprucht 4'660 m² definitive und 100 m² temporäre Rodungsfläche sowie 6'437 m² Niederhalteservitut. Durch die Rodung sind im Kanton Graubünden häufige und sehr häufige Waldstandorte betroffen. Der Rodungersatz für die definitive Rodungsfläche wird zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes umgesetzt. Es sind Entbuschungen von einwachsenden Alpweiden im Gebiet Caischavedra vorgesehen. Die Details dazu sind im Rodungsgesuch zur Pendelbahn aufgezeigt (siehe Unterlagen zum PGV).

Gewässerschutz

Das Projekt verursacht keine Auswirkungen auf das Grundwasser und führt nach dem aktuellen Planungsstand nicht zu einer Gefährdung umliegender Oberflächengewässer.

Naturgefahren

Bezüglich Lawinengefährdung werden alle Anlageteile als sicher beurteilt. Beim Standort der Stütze 2 der Pendelbahn wird eine geringe Steinschlaggefährdung und bei der Stütze 3 eine mässige

Hangmurengefährdung festgestellt. Zur Sicherung der Stütze 2 werden für die Bau- und Betriebsphase Massnahmen vorgeschlagen. Bei den übrigen Anlageteilen sind keine Naturgefahren festgestellt worden.

Lärm /Luft

Das Projekt der Pendelbahn hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Luftsituation im betrachteten Raum.

Nichtionisierende Strahlung

Die durch die Trafos sowie durch die Nähe der Talstation zur Swissgrid Hochspannungsleitung verursachten NIS-Belastungen liegen überall unterhalb der Anlagegrenzwerte. Es sind keine Gefährdungen bezüglich der Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz zu erwarten.

Die aufgrund des bisherigen Koordinationsstandes Zwischenergebnis noch offenen Fragen bei der Verbindung der Gebiete von Disentis und Sedrun sind stufengerecht einer Klärung zugeführt worden.

4.4 Richtplananpassung

Gegenstand der Richtplananpassung ist:

- a. Festsetzung der Skigebietsverbindung Disentis/Mustér - Sedrun mit einer Pendelbahn von Salins (oberhalb Bahnhof Sedrun) - Cungieri mit Zwischenausstieg (war bis Abbruch der Einersesselbahn im Jahr 2006 erschlossen) - Cuolm da Vi (hier Anschluss an die bestehende Pisten Puozzas-Parlet); Intensiverholungsgebiet 02.FS.10
- b. Anpassung und Festsetzung des Intensiverholungsgebietes (Wintersportzone) im Raum Cuolm da Vi zur Realisierung des Skilifts und Aufhebung eines Teilgebietes des Intensiverholungsgebietes im Korridor Cuolm da Vi - Cungieri; Intensiverholungsgebiet 02.FS.10
- c. Anpassung des Wildschongebiets im Raum Cuolm da Vi und Erweiterung im Gebiet Parlets und in Richtung Piz da Strem, Objekt 198603; Wildschutz- und Wildschongebiete (regionaler Richtplan 2.240)

5 Grundlagen

- Kantonaler Richtplan
- Regionaler Richtplan 2014, genehmigt 2015
- Unterlagen Konzessionsgesuch und Plangenehmigung für die Pendelbahn Salins - Cungiéri - Cuolm da Vi und Skilift Cuolm da Vi, Ende Mai 2016 mit Begründung, Projektplänen und Bericht zur Umweltverträglichkeit
- Regierungsbeschlüsse Kanton Uri und Kanton Graubünden zur Skiarena Andermatt - Gemsstock-Oberalp-Sedrun (SAGOS), 1. Investitionsetappe bis 2015, Zusicherung Äquivalenzleistungen zum Bundesdarlehen, Juni 2013
- Memorandum of Understanding zwischen dem Programm San Gottardo 2020 (PSG) mit den Kantonen UR, VS, TI, GR und dem SECO, April 2013
- Absichtserklärung des SECO für die Unterstützung eines nächsten NRP-Umsetzungsprogramms San Gottardo 2016-19
- Vorprüfungsbericht des ARE GR zur Anpassung des regionalen Richtplans vom 14. Dezember 2016
- Vorprüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung vom 3. April 2017

6 Bisherige Verfahrensschritte und Zusammenarbeit

- Koordinationsprozess mit Bergbahnen Disentis AG, Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch, der Region Surselva und den betroffenen Amtsstellen des Kantons
- Entwurf zur Anpassung kantonaler Richtplan und regionaler Richtplan Surselva
- Vernehmlassung bzw. Vorprüfung bei Bundes-, kantonalen Stellen, direkt betroffenen Gemeinden
- Koordinierte öffentliche Auflage: Plangenehmigungs- und Konzessionsgesuch, kantonaler Richtplan und regionaler Richtplan Surselva sowie Nutzungsplanungen der Gemeinden Tujetsch und Disentis/ Mustér vom 3. Februar bis 6. März 2017

Die Auswertung der Einwände im Rahmen der öffentlichen Auflage zu den Anpassungen des kantonalen und regionalen Richtplans sowie der Anpassungen der Nutzungsplanungen der Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch ist in der Beilage 4 dargestellt. Die vom Bundesamt für Raumplanung gewünschten Präzisierungen zur kantonalen Richtplankarte und zum Richtplantext wurden vorgenommen. Zu den Richtplananpassungen sind keine weiteren Einwände eingegangen, welche eine Anpassung der Dokumente notwendig machte.

Der Beschluss des regionalen Richtplans Surselva durch die zuständigen Regionsorgane erfolgte am 15. Mai 2017. Zu den Beschlüssen der Nutzungsplanungen Tujetsch und Disentis/ Mustér siehe Seite 24.

7 Verfahrenskoordination

Nach Art. 25a des Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes sind bei Bauten oder Anlagen, die Verfügungen mehrerer Behörden erfordern, die Verfahren zu koordinieren. Wo der Bund betroffen ist, nämlich beim PGV und beim KRIP, sind die Dossiers gleichzeitig zur (Vor-) Prüfung einzureichen. Auch die öffentliche Auflage des Plangenehmigungsverfahrens, des KRIP, des RIP und der Nutzungsplanung sind gleichzeitig durchzuführen. Schliesslich ist die Beschlussfassung der Regierung auf den verschiedenen Ebenen gleichzeitig vorzusehen.

8 Nächste Schritte in der Richt- und Nutzungsplanung sowie im Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahren

1. Genehmigung des regionalen Richtplans mit gleichzeitigem Erlass des kantonalen Richtplans durch die Regierung
2. Genehmigung der Nutzungsplanungen durch die Regierung
3. Genehmigung der Richtplan-Anpassung durch den Bund
4. Konzessionserteilung und Plangenehmigung durch den Bund

9 Anpassung der Nutzungsplanung

9.1 Ausgangslage

Die Anpassung der Nutzungsplanung der Gemeinden Disentis/ Mustér und Tujetsch erfolgt abgestimmt auf die Richtplananpassung. Die Realisierung der Skigebietsverbindung bedarf der Anpassung des Zonenplans sowie der Anpassung des Generellen Erschliessungsplanes.

Die neuen Anlageteile werden in der Nutzungsplanung bezeichnet ebenso wie eine Anpassung der Wintersportzone und der Wald- und Wildschonzone.

Die Nutzungsplanung Skigebietsverbindung Sedrun - Disentis umfasst nebst dem vorliegenden Bericht, der als Planungs- und Mitwirkungsbericht konzipiert wurde, die folgenden Dokumente:

Gemeinde Tujetsch:

- Plan da zonas 1:5'000 Colligiazion dils territoris da skis (Skigebietsverbindung)
- Plan general d'avertura 1:5'000 Colligiazion dils territoris da skis (Skigebietsverbindung)

Gemeinde Disentis/Mustér:

- Plan da zonas 1:5'000 Colligiazion dils territoris da skis (Skigebietsverbindung)
- Plan general d'avertura 1:5'000 Colligiazion dils territoris da skis (Skigebietsverbindung)

9.2 Anpassung Zonenplan

Zonenplan 1:5'000 Skigebietsverbindung

Im rechtskräftigen Zonenplan der Gemeinde Tujetsch sind die Gebiete Cungieri und Salins - Valtgeva einer Wintersportzone zugewiesen (siehe Abbildung 8). Für die Realisierung der Skigebietsverbindung ist eine kleine Anpassung der Wintersportzone beim Zwischenausstieg Cungieri notwendig, damit der Zwischenausstieg direkt an die Wintersportzone anschliesst. Die Vergrösserung der Wintersportzone ist einzig im Gebiet des geplanten Skilifts in Raum Cuolm da Vi erforderlich. Auf diesen Flächen wird aktuell bereits eine Piste präpariert, im Zusammenhang mit dem Betrieb des Sessellifts Parlet.

Die weiteren Anpassungen im Zonenplan betreffen die Wald- und Wildschonzone, die in Absprache mit der Wildhut angepasst wird (siehe dazu Übersichtsplan „Survista zona da protecziun digl uaul e dalla selvaschina“ 1:5'000 Gemeinden Tujetsch und Disentis/ Mustér): Aufgrund der Ergebnisse aus der Vorprüfung wird die Wald- und Wildschonzone grossräumig in das Gebiet Piz da Strem erweitert (Crest da Tschugugliuns). Diese Erweiterung umfasst Lebensräume der Gämsen und Steinböcke. Die Erweiterung im Gebiet Piz Pardatschas – Parlets als Kompensation betrifft Lebensräume der Raufusshühner. Die auf Territorium der Gemeinde Disentis/ Mustér bestehende Wintersportzone wird in diesem Bereich aufgehoben.

Zwischen Cungieri und der geplanten Bergstation wird die Wald- und Wildschonzone nur geringfügig angepasst und eng auf den geplanten Skilift abgestimmt.

Im Gebiet Uaul Niriël – Val Ruinatsch wird die bestehende Wald- und Wildschonzone geringfügig angepasst. Die rechtskräftige Wald- und Wildschonzone umfasst die gesamte Waldfläche, einschliesslich den Land- und Forstwirtschaftsweg nach Cungieri in jenem Abschnitt, in welchem dieser durch den Wald führt. Es handelt sich dabei um eine Fläche von 3'000m² und einer Weglänge von 200 m (Koord. 702 390 / 171 470, Parzelle 3032). In Absprache mit dem AJF wird die Wald- und Wildschonzone an den Wegrand gelegt, sodass der Weg ausserhalb der Wald- und Wildschonzone zu liegen kommt. Aus betrieblicher Sicht ändert sich dadurch nichts, da der bestehende Weg als Korridor in der Wildruhezone (wildruhe.gr.ch) bezeichnet ist. Auf Stufe Nutzungsplanung besteht für den Winter ein Weggebot auf diesem Überlagerungsabschnitt.

Ausserdem werden die Rodungsflächen unterhalb der Bahnachse in Abstimmung mit dem Rodungsgesuch der Landwirtschaftszone zugewiesen.

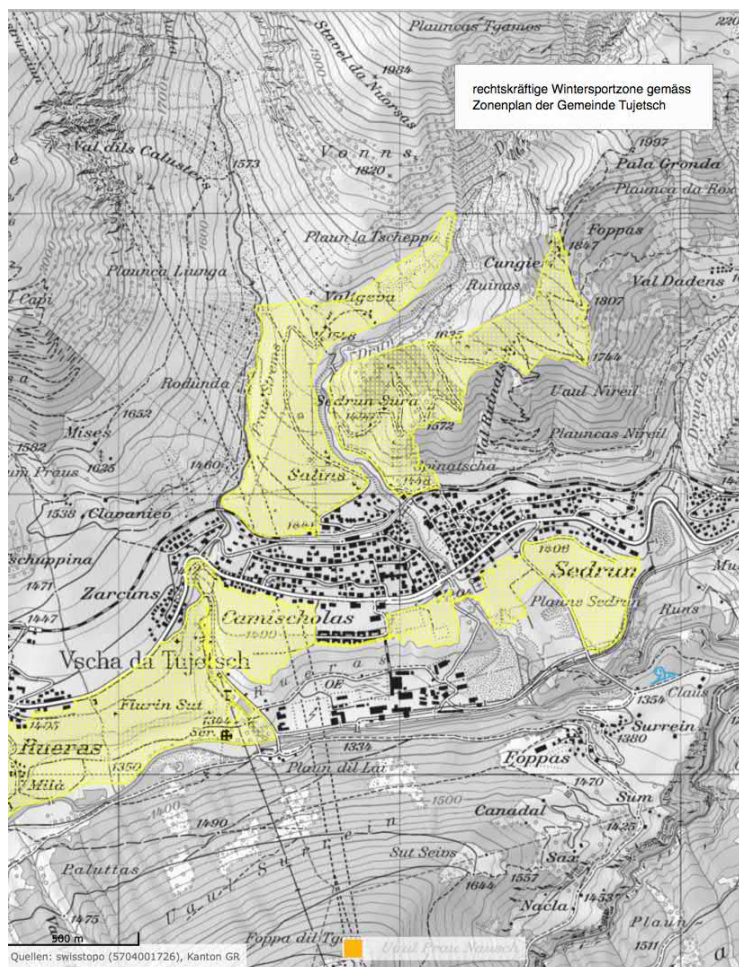


Abb. 8: Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Tujetsch, rechtskräftige Wintersportzonen

9.3 Anpassung Genereller Erschliessungsplan 1:5'000

Im Generellen Erschliessungsplan (GEP) werden jene Anlagen, die im Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden, als Hinweis bezeichnet. Jene Anlagen, die im BAB-Verfahren zu beurteilen sind, werden im GEP festgelegt.

So wird die Linienführung der geplanten Zubringerbahn (Pendiculara, als Hinweis) mit Tal- und Bergstation sowie des Skiliftes (Runal, festgelegt) bezeichnet. Im Bereich der Talstation wird der bestehende Land- und Forstwirtschaftsweg umgelegt und die Erschliessung der Talstation als Zufahrt bezeichnet. Die geplanten Leitungen (Elektro, Wasser, Abwasser), welche die Tal- und Bergstationen versorgen, werden ebenfalls festgelegt. Bei der Bergstation der Pendelbahn ist ausserdem eine Trafostation vorgesehen (Hinweis). Diese wird gestützt auf das Elektrizitätsgesetz bzw. die Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für elektrische Leitungen bewilligt.

Im Gebiet Cuolm da Vi erfolgt die Erschliessung ab den bestehenden Anlagen auf Gemeindegebiet Disentis/ Mustér. Deshalb ist eine Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans der Gemeinde Disentis/ Mustér erforderlich. Dabei handelt es sich um einen Zufahrtsweg ab der Talstation Gendusas Dadens zur Bergstation der Pendelbahn. Im Weg wird die Elektroleitung verlegt. Die Elektroversorgung der Bergstation des Schlepplifts Cuolm da Vi erfolgt über die Bergstation Parlets. Auch diese Hauptleitung wird im GEP bezeichnet.

9.4 Rodungsgesuch

Das Rodungsgesuch liegt ebenfalls vor und wird zusammen mit dem Plangenehmigungs-/ dem Konzessionsverfahren behandelt. Für die Erstellung der Pendelbahn ist die permanente Rodung von 4660m² Wald erforderlich. Temporär wird eine Waldfläche von 100m² beansprucht. Ausserdem ist auf einer Fläche von 6437m² ein Niederhalteservitut vorgesehen. Die Ersatzmassnahmen erfolgen zugunsten der Natur und der Landschaft im Gebiet Caischavedra in der Gemeinde Disentis/ Mustér, wo Entbuschungen von einwachsenden Alpweiden vorgesehen sind.

Die durch die Rodung permanent aus dem Waldareal entlassenen Flächen werden im Zonenplan 1:5'000 der Landwirtschaftszone zugewiesen.

9.5 Gemeindevorstand

Die Gemeindevorstände von Tujetsch und Disentis/ Mustér verabschiedeten die Vorlagen im Verlauf des Monats August 2016 zuhanden der Vorprüfung. Der Vorprüfungsbericht zur Nutzungsplanung liegt mit Datum vom 9. Dezember 2016 vor, jener zur Richtplanung mit Datum vom 14. Dezember 2016.

9.6 Vorprüfung

Der Vorprüfungsbericht der Nutzungsplanung vom 9. Dezember 2016 beinhaltet folgende Hinweise, die in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt wurden:

1. Planungs- und Mitwirkungsbericht (Land- und Alpwirtschaft):
Im Vorprüfungsbericht vom 9. Dezember 2016 wird darauf hingewiesen, dass im PMB Aussagen zu Abklärungen mit den betroffenen Bewirtschaftern land- und alpwirtschaftlicher Nutzflächen fehlen und ergänzt werden sollen. Dazu wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) hingewiesen. Im Kapitel 5.15 (Land- und Alpwirtschaft) wird ausgeführt, dass land- und alpwirtschaftliche Flächen betroffen sind, dass aber zusammengefasst keine Beeinträchtigung zu erwarten ist.
2. Formelles (einheitlich nur eine Sprache verwenden, deutsch oder romanisch):
Die Pläne wurden einheitlich auf romanisch bezeichnet.
3. Wildtierschutz (Erweiterung Schutzgebiete, Nistplätze Alpenschneehuhn):
Die Wald- und Wildschonzone wurde grossflächig erweitert (Piz da Strem: Gams- und Steinwild) sowie kompensiert (Parlets – Piz Pardatsch: Raufusshühner). Im UVB (Überarbeitung Stand Januar 2017) ist aufgezeigt, dass das Anbringen von Hinweis- und Informationstafeln vorgesehen ist.
4. Wintersportzone (Überlappung mit Wald):
Die kleinflächige Überlappung im Gebiet Cungieri wurde korrigiert (Verkleinerung Wintersportzone).
5. Gewässerraumzone (Angleichung Gewässerraumzone an Gefahrenzone):
Wie im Bericht zur Ausscheidung des Gewässerraums Drun des Büros Hunziker, Zarn & Partner ausgewiesen, wurde bei der Ausscheidung des Gewässerraums darauf geachtet, dass allfällige Unterhalts- und Hochwasserschutzmassnahmen inkl. Erschliessung innerhalb der Gewässerraumzone Platz haben. An vielen Stellen wurde nicht der minimale Gewässerraum, sondern ein höherer Wert zugunsten der tatsächlichen Verhältnissen und zukünftigen Anforderungen gewählt.

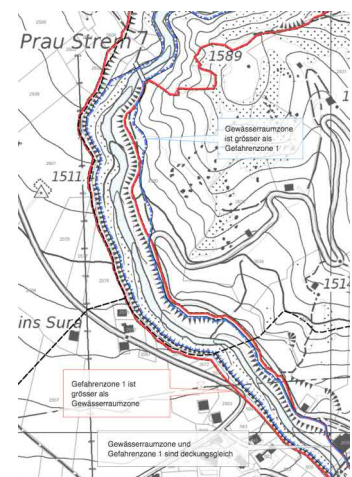


Abb. 9: Gewässerraumzone und Gefahrenzone

Trotzdem sind die Gefahrenzone 1 und die Gewässerraumzone nicht deckungsgleich, was aber in der Praxis unproblematisch ist. Die Abweichung kann dabei in beiden Richtungen beobachtet werden: Es gibt Abschnitte, auf denen die Gewässerraumzone grösser als die Gefahrenzone 1, auf denen die Gefahrenzone 1 grösser als die Gewässerraumzone ist und schliesslich Abschnitte, in denen die beiden Zonen deckungsgleich sind (siehe Abb. 9). Gegen eine konsequente Gleichschaltung von Gefahrenzone 1 und Gewässerraumzone spricht ausserdem, dass die Gefahrenzone 1 durch Massnahmen allenfalls verändert werden kann, was bei der Gewässerraumzone nicht angenommen wird.

6. Umsetzung Gefahrenkarte:

Nach Rücksprache mit dem AWN vom 26. Januar 2017 ist für die gesamte Skigebietsverbindung eine Anpassung des Erfassungsbereichs erforderlich. Dies betrifft Tal-, Zwischen- und Bergstation der Pendelbahn, den Standort des geplanten Bergrestaurants sowie Tal- und Bergstation des Schlepplifts. Inhaltlich liegen die Abklärungen bezüglich Naturgefahren im UVB vor, sodass festgestellt werden kann, dass die geplanten Anlagen nicht durch Naturgefahren gefährdet sind. Die bereits vorliegende Gefahrenzonenausscheidung am Drun wurde durch die Gefahrenkommission noch nicht verabschiedet, sodass eine Festlegung im Zonenplan mit Unsicherheiten verbunden wäre. Ausserdem kann die Gefahrenzone nur innerhalb des Erfassungsbereichs festgelegt werden. Dieser muss zuerst an das Projekt angepasst und vergrössert bzw. neu ausgeschieden werden.

Aus diesen Überlegungen wurde im Einvernehmen mit dem AWN entschieden, auf die Darstellung der überarbeiteten Gefahrenzone am Drun zu verzichten. Die Gefahrenkarte liegt als Beilage 2 zum Bericht vor. Sobald die Gefahrenzonenkommission den Gefahrenzonenplan verabschiedet hat, entfaltet die Gefahrenzone behördenverbindliche Wirkung. Durch die Festlegung im Zonenplan, was zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, wird sie grundeigentümerverbindlich.

7. Gefahrenzone 1 (keine Bauzone innerhalb der Gefahrenzone):

Die Bereinigung Bauzone – Gefahrenzone 1 kann erst vorgenommen werden, wenn die Gefahrenkommission den Gefahrenzonenplan genehmigt hat. Somit erfolgt dies nicht in der vorliegenden Planungsphase.

Die Gewässerraumzone wird nach Rücksprache mit dem ARE und dem ANU (E-Mail vom 17. Januar 2017) nur oberhalb Drun-Brücke der MGB bezeichnet, also im Zonenplan 1:5'000. Der Zonenplan 1:2'000, der noch Teil der Vorprüfungsvorlage war, wird am 3. Februar 2017 nicht öffentlich aufgelegt. Die Überarbeitung der Gewässerraumzone im ganzen Gemeindegebiet wird baldmöglichst in Angriff genommen.

8. Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren, BAB-Verfahren

Die Anlageteile, die im Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren beurteilt werden, werden im GEP als Hinweis bezeichnet (z.B. Pendelbahn). Jene, welche im BAB-Verfahren bewilligt werden, werden im GEP festgelegt (z.B. Schlepplift).

9. Überprüfung der Pläne (formelle Prüfung):

Die Pläne wurden am 13. Januar 2017 dem ARE zu einer 2. Vorprüfung (formelle Prüfung) eingereicht, bevor die öffentliche Auflage startet.

9.7 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe (3. Februar bis 6. März) wurde in beiden Gemeinden gleichzeitig durchgeführt, koordiniert mit der Richtplananpassung und dem Plangenehmigungsgesuch (PGV I). Die Einwände der öffentlichen Auflage sind in der Beilage 4 zusammengefasst. Formale Anpassungen am Generellen Erschliessungsplan werden berücksichtigt.

9.8 Gemeindeparlament (Cussegl da vischnaunca)

Das Gemeindeparlament der Gemeinde Tujetsch hat die Vorlage an seiner Sitzung vom 12. April 2017 beraten und einstimmig zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet. In der Gemeinde Disentis/Mustér erfolgte die Beratung an der Sitzung vom 8. Juni 2017. In Disentis/ Mustér ist der Cussegl zuständig für den Erlass des Generellen Erschliessungsplans. Der Zonenplan wird durch den Cussegl da vischnaunca Disentis/ Mustér beraten und zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet.

9.9 Urnenabstimmung

Die Urnenabstimmung der Gemeinde Tujetsch vom 21. Mai 2017 hat die Anpassung des Zonenplans 1:5'000 und des Generellen Erschliessungsplans 1:5'000 bei einer Stimmbeteiligung von 58% mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 60% beschlossen. Die Beschwerdeauflage dauert vom 9. Juni bis 9. Juli 2017. Während 30 Tagen kann, wer ein schutzwürdiges eigenes Interesse hat oder nach Bundesrecht dazu legitimiert ist, bei der Regierung Planungsbeschwerde einreichen.

Die Urnenabstimmung der Gemeinde Disentis/ Mustér vom 24. September 2017 hat den Zonenplan mit einem Ja-Stimmenanteil von 83% beschlossen. Die Beschwerdeauflage dauert vom 29. September bis 30. Oktober 2017. Gegenstand der Beschwerdeauflage sind der von der Urnenabstimmung am 24. September 2017 beschlossene Zonenplan 1:5'000 und der bereits am 8. Juni 2017 durch den Cussegl verabschiedete Generelle Erschliessungsplan 1:5'000.

9.10 Genehmigung Regierung

Rechtskräftig wird das Vorhaben mit der Genehmigung durch die Regierung, die auch über allfällige Planungsbeschwerden entscheidet.