

Teilrevision der Nutzungsplanung

Gondelbahn Fiesch-Bellwald / Sesselbahn Bellwald-Richinen

Zonenänderungen und Baulinienplan

Erläuternder Bericht

Auflageexemplar Mitwirkung

Beschlossen durch den Gemeinderat am

.....

Die Präsidentin:

Die Schreiberin:

Jeannine Burgener

Margot Blumenthal



PLANAX AG

Ingenieure, Geometer, Raumplaner
dipl. Ingenieure ETH/SIA/USIC, pat. Ing.-Geometer
Brig - Visp - Ulrichen – Zermatt
www.planax.ch, info@planax.ch

Dossier-Nr. 002'616.2

Gez	Kontr	Datum
ts	az	12.02.2021

Inhaltsverzeichnis

I.	Gondelbahn Fiesch–Bellwald	4
1	PLANUNGSGEGENSTAND	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Anlass	4
1.3	Übergeordnete Rahmenbedingungen	4
1.4	Zonenkonformität Anlage, Kompatibilität mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen	5
1.5	Planungsorganisation	5
2	PLANUNGSZIELE	5
2.1	Entwicklungsabsichten der Gemeinden	5
3	PLANUNGSMASSNAHMEN.....	6
3.1	Übergangsmassnahmen, Planungszonen, Festlegung des Siedlungsgebiets	6
3.2	Änderung des best. Zonennutzungsplans (ZNP) und des Bau- und Zonenreglements	6
3.3	Festlegung Seilbahnkorridor: Baulinienplan Lichtraumprofil Seilbahn Fiesch–Bellwald.....	7
3.4	Bau- und Zonenreglement.....	7
4	BEDARFSNACHWEIS UND LOKALISIERUNG	7
4.1	Bedarf	7
4.2	Lokalisierung: Projekt Bahnverbindung Fiesch–Bellwald	8
5	ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN.....	8
6	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....	9
6.1	Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur [A]	9
6.2	Tourismus und Freizeit [B]	11
6.3	Siedlung.....	11
6.4	Mobilität und Transportinfrastruktur [D]	13
6.5	Versorgung und andere Infrastruktur [E]	14
6.6	Umwelt [F]	15
6.7	Themenbereich Wirtschaft	16
7	PLANERISCHE BEURTEILUNG	16
7.1	Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten.....	16
7.2	Nachweis der haushälterischen Bodennutzung, Mobilisierung innerer Nutzungsreserven .	17
7.3	Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	17
7.4	Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Gemeinde / Destination.....	17
7.5	Synergien mit der touristischen Infrastruktur.....	18
7.6	Überkommunal abgestimmte Entwicklungsstrategie	18
7.7	Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen.....	18
7.8	Ausgleich von Planungsvorteilen	18
8	PLANUNGSVERFAHREN	19
8.1	Öffentliche Mitwirkung	19

II.	Sesselbahn Bellwald-Richinen	20
1	PLANUNGSGEGENSTAND	20
1.1	Ausgangslage, Planungsanlass	20
2	PLANUNGSMASSNAHMEN.....	20
3	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....	21
3.1	Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur	21
3.2	Tourismus und Freizeit	22
3.3	Siedlung.....	22
3.4	Mobilität und Transportinfrastruktur.....	23
3.5	Umwelt.....	23
4	PLANERISCHE BEURTEILUNG	24
5	PLANUNGSVERFAHREN	24
5.1	Öffentliche Mitwirkung, weiteres Verfahren.....	24
6	ANHANG.....	26

I. Gondelbahn Fiesch–Bellwald

1 PLANUNGSGEGENSTAND

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Bellwald ist durch die Kantonsstrasse Nr. 152, Nebenstrasse im Gebirge, für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und durch die Pendelbahn Fürgangen-Bellwald, ab MG Bahnhof Fürgangen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen. Die Luftseilbahn wird vom Kanton verwaltet und ist Gegenstand eines Erneuerungs- und Ersatzprojektes. Nach den ÖV-Güteklassen des ARE weist Bellwald nur eine geringe Erschliessungsqualität auf.

Mit dem geplanten ÖV-HUB Fiesch bietet sich die Möglichkeit einer direkten Verbindung ab diesem regionalen Verkehrsknoten nach Bellwald. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf dieses Seilbahnprojekt und die erforderlichen raumplanerischen Massnahmen für eine zonenkonforme Umsetzung des Vorhabens. Von den Planungsmassnahmen sind die Territorialgemeinden Bellwald, Fiesch und Fieschertal betroffen.

1.2 Anlass

Anlass der Planungsmassnahmen ist der inzwischen realisierte ÖV-HUB Fiesch, der eine integrierte Lösung für den Bahnhof der MG Bahn und die Seilbahnstation Fiesch-Fiescheralp mit direkten und kurzen Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten an Bus, MIV und Langsamverkehr beinhaltet. Eine direkte Seilbahnverbindung ab ÖV-HUB nach Bellwald war bereits Thema des Vorprojektes, wurde dann aber zurückgestellt. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen dahingehend geändert, dass diese Verbindung als Ersatz für die Pendelbahn Fürgangen-Bellwald realisiert werden kann.

1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Wichtigste übergeordnete Rahmenbedingung ist der kantonale Richtplan, *Koordinationsblatt D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, sowie D.2 Umsteigeinfrastrukturen. Die Seilbahnverbindung Fiesch-Bellwald ist Inhalt und Gegenstand des Richtplans, Koordinationsblatt D.6, Kategorie Festsetzung.*

Relevant ist aber auch das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG und kRPG), dass die Forderung an Innentwicklung und Verdichtung an eine Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr, namentlich dem öffentlichen Verkehr knüpft. Dasselbe gilt für Tourismus, Freizeit und Erholung, Nutzungen, die ihrerseits auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt werden sollten

Eine weitere übergeordnete Rahmenbedingung des Vorhabens ist die überkommunale Abstimmung, insbesondere mit den Gemeinden Fiesch und Fieschertal und der Destination Aletsch, da es sich um ein raumwirksames Vorhaben mit regionaler Auswirkung und Synergien für alle beteiligten Gemeinden und Tourismusgebiete handelt. Ebenfalls berücksichtigt werden die Vollzugshilfe des Bundes, *Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben*, Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2013, das Merkblatt des ARE, *Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben*, 2020 sowie die strategischen Leitlinien der Tourismuspolitik Bellwald. Darüber hinaus liegen zum Standort der Talstation Fiesch, den Umsteigebeziehungen und Anschlusswerken, die Ergebnisse einer Testplanung vom Winter 2018 vor, welche die neue Seilbahninfrastruktur in die Arealentwicklung einbeziehen.

1.4 Zonenkonformität der Anlage, Kompatibilität mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen

Die Teile der Anlage, die innerhalb der Bauzone zu stehen kommen, insbesondere die Berg- und Zwischenstation sowie das Lichtraumprofil mit den Stützenstandorten sind mit den bestehenden Zonenregelungen und reglementarischen Bestimmungen nicht zonenkonform. Hier sind Anpassungen der Zonen und der entsprechenden Vorschriften, u.a. auch zum Seilbahnkorridor erforderlich.

Für Teile der Anlage, die ausserhalb der Bauzone zu stehen kommen, dies betrifft die Stützenstandorte und den Seilbahnkorridor, sind nach bisherigen Anforderungen von Bund und Kanton keine eigenen Zonenregelungen erforderlich.

Die Kompatibilität der Anlage mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen wird im Kapitel 6, Auswirkungen der Planung erläutert und beurteilt.

1.5 Planungsorganisation

Das vorliegende Dossier (Pläne, Bericht, Reglementsartikel) wurde im Auftrag der Gemeinden vom Büro Raum & Umwelt AG in Zusammenarbeit mit der Region Oberwallis (RWO) und der ARG, SPI Ingenieure und Ritz Architektur und Planungs AG erarbeitet. Die interkommunale Koordination des Verfahrens wird von der Gemeinde Bellwald übernommen und durchgeführt.

2 PLANUNGSZIELE

2.1 Entwicklungsabsichten der Gemeinden

Gemeinde Bellwald

Zielsetzung der Gemeinde ist eine bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr mit Anbindung an den regionalen Verkehrsknoten Fiesch mit dem neuen ÖV-HUB, der sehr gute Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten im Modalsplit (Bus, MIV, Langsamverkehr) bietet. Eine neue Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald ab ÖV-HUB wird die Erreichbarkeit der Destination Bellwald stark verbessern und könnte einen neuen sozio-ökonomischen Impuls (insbesondere im Tourismus) auslösen, der auch dringend benötigt wird. Die neue ÖV-Erschliessung wird aber auch einen wichtigen Beitrag zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr leisten, da auch das Hauptsiedlungsgebiet Bellwald von einem besseren ÖV-Anschluss profitieren wird. Die Gemeinde sieht ihre künftige Entwicklung entlang der Hauptsiedlungsachse zwischen dem alten Dorfteil und dem Neubaugebiet Gasse und nicht in den eher peripher gelegenen Gebieten; diese Siedlungsachse kann mit der neuen Seilbahnverbindung direkt oder indirekt bedient werden.

Laut den strategischen Leitlinien der Tourismuspolitik will die Gemeinde das touristische Potenzial von Bellwald im Sommer und Winter besser nutzen, dabei steht eine bessere Auslastung der bestehenden Anlagen und des übrigen touristischen Angebotes sowie eine engere Kooperation mit den touristischen Partnern und dem Regionszentrum Fiesch im Vordergrund. Zu den strategischen Handlungsfeldern zählt die Investition in die Infrastruktur mit „Schwerpunkt verkehrstechnische Anbindung.“

Gemeinde Fiesch

Die Gemeinde Fiesch beabsichtigt, das Entwicklungspotenzial des neuen ÖV-HUB optimal zu nutzen; der Standort ist als Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung festgelegt. Das Bahnhofsareal mit der angrenzenden Umgebung soll möglichst koordiniert und kohärent geplant und entwickelt werden (Testplanung). Hinsichtlich des Seilbahnneubaus Fiesch-Bellwald beabsichtigt die Gemeinde, die sich daraus ergebenden Synergien der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zu nutzen und sich als Umsteigeknoten und Portal ins Aletschgebiet und nach Bellwald zu positionieren. Im Vordergrund steht eine möglichst abgestimmte Entwicklung der Bereiche Siedlung, Landschaft und Mobilität.

3 PLANUNGSMASSNAHMEN

3.1 Übergangsmassnahmen, Planungszonen, Festlegung des Siedlungsgebiets

Die Gemeinde Bellwald hat als Übergangsmassnahme am 08.12. 2018 eine Planungszone über den Projektperimeter erlassen. Am 11. Dezember 2021 hat sie das Raumkonzept und am 18. Dezember 2021 die Planungszonen über das gesamte Siedlungsgebiet öffentlich aufgelegt.

3.2 Änderung des bestehenden Zonennutzungsplans (ZNP) und des Bau- und Zonenreglements

Um die raumplanerischen Voraussetzungen für die neue Seilbahn zu schaffen, werden nachfolgende Zonenänderungen beantragt:

- Umwandlung der Standorte der Seilbahnstationen Bellwald in eine geeignete Zone, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA)
- Umwandlung von Flächen im Nahbereich der Seilbahnstationen, die mit dem Bahnbetrieb in direkter oder indirekter Beziehung stehen, in eine geeignete Zone
- Festlegung des Seilbahnkorridors in Form eines Baulinienplans mit dem Lichtraumprofil der Seilbahn und entsprechenden reglementarischen Bestimmungen
- Anpassung der kommunalen Bau- und Zonenreglemente, insbesondere Definition und Festlegung des Baulinienplans für den Seilbahnkorridor

a. Umwandlung der Standorte der Seilbahnstationen in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA) und Zone für touristische Aktivitäten

Die Standorte für die Seilbahnstationen sind nach vorliegender rechtsgültiger Zonenregelung nicht zonenkonform und müssen wie folgt umgezont werden:

Bergstation Bellwald, Gasse: Wohnzone W3 / Zone für Skipisten > Umzonung in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Parzellen: 394, 395, 396, 741, teilweise auch in Zone für touristische Aktivitäten. Die Zone (ZÖBA) umfasst inzwischen auch die Talstation der neu geplanten Sesselbahn Bellwald – Richinen. Die durch den Neubau freiwerdenden Flächen, die Parzellen 416, 425, 426, im Bereich der jetzigen Talstation sowie 394 sollen in eine Zone für touristische Aktivitäten mit Pflicht zur Sondernutzungsplanung umgewandelt werden.

- Zwischenstation Bellwald, Dorf: Wohn- und Geschäftszone WG4 > Umzonung in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Parzellen: 389, 390, 391; Nutzung als Seilbahnstation mit Anschlusswerken. Ebenfalls benötigt werden Teile der Parzellen 1042 und 1579, die als Wald festgelegt sind. Für die Einzonung ist ein Rodungsgesuch erforderlich.

3.3 Festlegung des Seilbahnkorridors: Baulinienplan des Lichtraumprofils der Seilbahn Fiesch–Bellwald

Der Seilbahnkorridor wird auf der gesamten Strecke Fiesch-Bellwald als überlagernder Nutzungsplaninhalt in Form einer linienbezogenen Festlegung abgegrenzt. Die Festlegung erfolgt auf einem eigenem Baulinienplan, der auf Zonennutzungsplan übertragen wird; innerhalb des Korridors gelten Nutzungsbeschränkungen, die in einem eigenen Artikel im Bau- und Zonenreglement bestimmt werden.

Der Korridor überlagert folgende Grund- und Hauptnutzungen auf Territorium der Gemeinde Bellwald:

Vom Korridor sind an Grundnutzungen Bauzonen mit den Hauptnutzungen: Wohnen und Mischnutzungen betroffen. Die Bebauungsdichte und der Erschliessungsstand dieser Zonen sind sehr unterschiedlich und reichen von bebaut, über teilweise bebaut bis vollständig unbebaut. Auch die Qualität dieser Bauzonen hinsichtlich Eignung und Entwicklungspotenzial ist sehr unterschiedlich, die Skala reicht von gut bis gering geeignet, teilweise handelt es sich um potenzielle Auszonungsflächen. Der Grossteil der Bahnstrecke verläuft über Wald und Landwirtschaftszonen 1. und 2. Priorität.

3.4 Bau- und Zonenreglement

Das Bau- und Zonenreglement der Gemeinden Bellwald wird um einen eigenen Artikel zum Seilbahnkorridor ergänzt. Die Artikel zu den übrigen Umzonungen werden, wo erforderlich, ergänzt und aktualisiert, beziehungsweise neu formuliert.

4 BEDARFSNACHWEIS UND LOKALISIERUNG

4.1 Bedarf

Das Vorhaben entspricht einer projektbedingten Umzonung für eine Seilbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs und ist Gegenstand der kantonalen Richtplanung, Koordinationsblatt D.6, Kategorie „Festsetzung“. Die Festsetzung erfolgte entsprechend dem erreichten Stand der Verfahrenskoordination, indem die räumliche Abstimmung des Vorhabens auf Stufe der kantonalen Richtplanung vorgenommen und der Bedarf nachgewiesen wurde – insbesondere hinsichtlich der potenziellen Verkehrsnachfrage, der Attraktivität des Berggebiets und eines genügend grossen Einwohner-, Pendler- oder Tourismuseinzugsgebiets. Mit der Umzonung und Festlegung der Baulinien für den Seilbahnkorridor wird somit die Raumplanungskonformität für ein Projekt angestrebt, dessen Bedarf auf kommunaler, interkommunaler und kantonaler Ebene als erwiesen gilt.

Bei der Bergstation Gasse ist inzwischen auch eine neue Talstation für die Sesselbahn Bellwald - Richinen geplant. Die durch die Bahnverschiebung freiwerdenden Flächen möchte die Gemeinde in Zone für touristische Aktivitäten umzonen, um darin hotelähnliche Betriebe mit

bewirtschafteten Betten ansiedeln zu können. Der Bedarf für diese Massnahme wird damit begründet, dass ein ausreichendes Beherbergungsangebot an bewirtschafteten Betten in Bellwald bisher fehlt.

Mit der Festlegung des Seilbahnkorridors in Form eines Baulinienplans sind Nutzungsbeschränkungen verbunden, die je nach Nutzungsart der betroffenen Zone unterschiedlich ausfallen; aufgrund der im bisherigen Projektverlauf durchgeführten Interessenabwägung ist das öffentliche Interesse an der neuen Bahnverbindung höher zu gewichten als die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen.

4.2 Lokalisierung: Projekt Bahnverbindung Fiesch–Bellwald

Das Projekt Bahnverbindung Fiesch-Bellwald umfasst den Bau einer Gondelbahn (Kabinen mit 8 oder 10 Plätzen) mit insgesamt drei Seilbahnstationen. Die Talstation Fiesch mit Anschlusswerken wird unmittelbar gegenüber dem MG Bahnhof und der Seilbahnstation nach Fiescheralp mit einem direkten Anschluss an den ÖV-HUB errichtet. Im Gebiet Rufina, auf Höhenstufe des älteren Ortszentrums Bellwald ist eine Zwischenstation vorgesehen; die Bergstation ist im Gebiet Gasse, in einem neueren Teil des Siedlungsgebietes geplant.

Die Umzonungsflächen der Seilbahnstationen und ihrer Nahumgebung sind auf beiliegenden Plänen parzellengenau lokalisiert. Das Lichtraumprofil des Seilbahnkorridors ist sowohl auf dem Übersichtsplan als auch in Form eines eigenen Baulinienplans dargestellt.

Für die Linienwahl war einerseits ausschlaggebend, dass ein relativ hindernisfreier Korridor zwischen der Mittelstation und der Bergstation in Bellwald festgelegt und auf eine Ablenkung (Richtungsänderung) in der Mittelstation verzichtet werden konnte. Andererseits war für die Platzierung der Talstation entscheidend, dass sie mit direkten Anschlüssen und kurzen Wegen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern unmittelbar an den ÖV-HUB Fiesch angebunden werden kann. Diese Variante reduziert und minimiert auch die negativen Auswirkungen auf den Gleitschirm- und Deltalandeplatz. Eine Variante entlang dem Bergrücken (im Süden) hätte den Nachteil, dass der unmittelbare Anschluss an den ÖV-HUB Fiesch nicht realisiert werden kann (Distanz 400 m).

Die Auswirkungen des Projekts und der Planungsmassnahmen auf die relevanten Themenbereiche werden in den folgenden Kapiteln dargelegt.

5 ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN

Zusätzlich zur übergeordneten Gesetzgebung auf Stufe Bund und Kanton enthält der revidierte kantonale Richtplan mit dem überarbeiteten *Koordinationsblatt D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs* planungs- und projektrelevante Aussagen zu den für die Festsetzung einzuhaltenden Bedingungen. Im Bereich Raum und Umwelt sind dies:

VI: Die potenziellen Konflikte mit der Raumplanung, der Landwirtschaft, dem Wald, dem Umweltschutz (z.B. Störfälle, Lärm, Gewässer), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotope), den geotechnischen Risiken, den Naturgefahren und mit den Anlagen Dritter, namentlich die Stromleitungen, sind identifiziert, und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt

Die Seilbahnverbindung Fiesch – Bellwald ist Gegenstand und Inhalt des kantonalen Richtplans, Kategorie Festsetzung. Entsprechend der vorgenommenen Festsetzung ist die Übereinstimmung

des Projekts mit den übergeordneten Planungen gewährleistet. Die Auflagen und Bedingungen für das weitere Verfahren auf Stufe kommunale Nutzungsplanungen werden berücksichtigt und unter den einzelnen Themenbereichen in Kapitel 5 näher erläutert.

6 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Zusätzlich zur übergeordneten Gesetzgebung auf Stufe Bund und Kanton enthält der revidierte kantonale Richtplan mit dem überarbeiteten *Koordinationsblatt D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs* planungs- und projektrelevante Aussagen zu den für die Festsetzung einzuhaltenden Bedingungen. Im Bereich Raum und Umwelt sind dies:

6.1 Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur [A]

6.1.1 Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche (A1)

In allen drei Gemeinden wird landwirtschaftliche Nutzfläche überquert oder kleinflächig für die Mastenstandorte dauerhaft benötigt. Betroffen sind landwirtschaftliche Nutzflächen 1. und 2. Priorität sowie geschützte Landwirtschaftszone (Fiesch).

Teile dieser Nutzflächen haben ihren Charakter der traditionellen Kulturlandschaft (vor allem in Bellwald) noch weitgehend erhalten, wertvolle Landschaftskammern mit spezifischen kulturlandschaftlichen Elementen sind jedoch keine betroffen. Lediglich für die ISOS Umgebungsrichtung des Weilers *Bodma* gilt ein übergeordnetes Erhaltungsziel a = erhalten als Kulturland oder Freifläche.

Bei der Wahl der Mastenstandorte ist nach Möglichkeit die Bodenqualität, insbesondere der landwirtschaftlich gut geeigneten Flächen, zu schonen und zu erhalten. Innerhalb des Seilbahnkorridors bleibt die landwirtschaftliche Nutzung im bisherigen Rahmen gewährleistet.

6.1.2 Wald (A3)

Der Projektperimeter umfasst auf Territorium aller drei Gemeinden in unterschiedlichem Ausmass Waldgebiet. Für die Stützenstandorte sind Rodungsgesuche erforderlich, die Seilführung durch die Waldabschnitte dazwischen kann voraussichtlich über Niederhalteservitute geregelt werden. Für die Zwischenstation Bellwald Dorf wird eine Waldfläche benötigt, die eine definitive Rodung erfordert. Hierfür ist ein Rodungsgesuch erforderlich.

Die Zwischenstation kann aus bahntechnischen Gründen nicht mehr vollumfänglich an dem ursprünglichen Standort (Planungsstand UVP-Voruntersuchung) realisiert werden, sondern die Stationsfläche muss, entsprechend aktueller Planbeilage, verschoben und erweitert werden. Bahnspezifische Bauten und Anlagen müssen gemäss Art. 23 kGWNg und auch Art. 23 BauG einen Waldabstand von mindestens 10 m einhalten.

6.1.3 Landschaft (A4)

Innerhalb des Projektperimeters und in dessen näherer Umgebung sind keine geschützten oder schutzwürdigen Objekte, Natur- oder Kulturdenkmäler, Landschaften, Ortsbilder oder historische Verkehrswege vorhanden. Der traditionelle Siedlungskern Bellwald und der Weiler Bodma, ein Ortsbild nationaler Bedeutung, werden von dem Planungskorridor nicht tangiert.

Die ISOS Umgebungsrichtung des Weilers Bodma wird von der gewählten Linienführung am Rande durchquert, die Distanz zum schützenswerten Siedlungsrand beträgt rund 150 m, die betroffene Freihaltefläche besteht hier vor allem aus Wald.

Im Talgrund Fiesch verläuft der Projektperimeter durch einen bereits intensiv genutzten Sektor mit einer gewissen Vorbelastung (Verkehrsinfrastruktur, Gewerbeflächen und Anlagen für Sport und Erholung). Aus landschaftlicher Sicht nicht ganz unproblematisch ist die Überspannung des Talgrundes, die zwangsläufig mit einem gewissen Eingriff ins Landschaftsbild verbunden ist.

Eine wichtige Anforderung an die weitere Planung des Projekts ist deshalb, auf eine möglichst gute landschaftliche Eingliederung der Seilbahninfrastruktur, insbesondere bei der Überquerung des Talgrundes und bei der Seilbahnarchitektur zu achten.

6.1.4 Lebensräume und Arten (A5)

An schutzwürdigen Arten und Lebensräumen ist lediglich das Biotop Lischmatta (Gemeinde Fiesch), am Ufer des Wysswassers zu erwähnen. Es handelt sich um ein kleinflächiges Schutzgebiet von kommunaler Bedeutung, in dem sich ein stehendes Gewässer gebildet hat. Vom geplanten Korridor wird das Biotop nicht tangiert.

6.1.5 Gewässer (A8)

Einzige Gewässer innerhalb des Projektperimeters sind das Wysswasser und das Biotop Lischmatta. Diese werden durch die neue Seilbahn nicht beeinträchtigt; das Biotop wird nicht tangiert, das Wysswasser wird lediglich überquert (Gebiet Stägmatta), bauliche Interventionen in die Gewässerlandschaft sind nicht vorgesehen. Beim Bau sind die einschlägigen Vorschriften zum Gewässerschutz zu berücksichtigen.

Für den Talgrund Fiesch mit dem Standort der Seilbahn-Talstation ist ein Grundwasserschutzbereich A_u inventarisiert, der bei der Planung und Ausführung des Vorhabens, entsprechend den dafür geltenden Auflagen und Bedingungen, geschont werden muss.

6.1.6 Naturgefahren, geotechnische Risiken (A10)

Innerhalb des Planungskorridors sind auf Territorium der Gemeinde Fiesch einzig die Gefahrenzonen des Wysswassers und des Milibachs (rote und blaue Zone Lawinen, Hochwasser) festgelegt. Diese Zonen werden von der geplanten Seilbahn überquert, bei baulichen Massnahmen (Stützen) innerhalb dieser gefährdeten Gebiete sind die Auflagen und Bedingungen der Spezialgesetzgebung zu berücksichtigen.

Auf Territorium Bellwald ist der Hang oberhalb der geplanten Zwischentstation als durch Hangmuren gering gefährdetes Gebiet bezeichnet und abgegrenzt.

Darüber hinaus sind innerhalb des Projektperimeters keine geotechnischen Risiken bekannt, die das Vorhaben in Frage stellen, zumindest sind keine Gebiete festgelegt, die eine problematische Hangstabilität oder des Untergrundes aufweisen. Der tektonische Abschnitt zählt zum Aaremassiv auf Sedimentabdeckung, die Geomorphologie wird durch verschiedene Moränen der tektonischen Einheit des Quartärs bestimmt.

Koordinationshinweis kRP: Koordinationsblätter A.1 Landwirtschaft, A.3 Wälder, A.4 Landschaft, A.5 Natur, A.8 Wasserbau, Renaturierung und Unterhalt von Fliessgewässern, A.10 Naturgefahren

6.2 Tourismus und Freizeit [B]

6.2.1 Synergien mit der touristischen Infrastruktur

Synergien mit der touristischen Infrastruktur ergeben sich vor allem dadurch, dass die Bergstation Bellwald unmittelbar gegenüber der Talstation der Sesselbahn (Verlegung geplant) gelegen ist und somit auch hier kürzere Anschlüsse und bessere Umsteigemöglichkeiten gewährleistet sind. Synergieeffekte sind auch von den vorgesehenen Anschlusswerken für die Zufahrt zur Station zu erwarten, da die Bedingungen für einen Modalsplit gegenüber dem Ist-Zustand stark verbessert werden. Im Umkreis der Bergstation sind ausserdem zahlreiche Einrichtungen für Sport, Erholung und Freizeit, Gastronomie und Beherbergung vorhanden, die ihrerseits von der neuen Bahnstation profitieren könnten. Geeigneten freie Flächen sollen zudem für ein zusätzliches Angebot an bewirtschafteten Betten genutzt werden.

Mit der neuen Seilbahninfrastruktur rücken die Destinationen Aletsch und Bellwald näher aneinander, wodurch die touristische Angebotspalette beträchtlich erweitert wird. Von dieser Annäherung der Destination müsste indirekt auch die Gemeinde Fieschertal profitieren, indem sie sich als attraktives Naherholungsgebiet positioniert.

Koordinationshinweis kRP: Koordinationsblätter B.1 Integrierter Tourismus
--

6.3 Siedlung

6.3.1 Festlegung des Siedlungsgebietes (C1)

Die Gemeinden Bellwald, Fiesch und Fieschertal haben, gestützt auf das revidierte RPG, kRPG und den kRP ihre räumlichen Entwicklungsstrategien formuliert und jeweils erste Festlegungen ihrer Siedlungsgebiete und der Entwicklungsschwerpunkte vorgenommen. Für Bellwald, wo die Seilbahninfrastruktur direkte und indirekte Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung hat, sind dies die folgenden:

Laut kommunalem Raumkonzept der Gemeinde Bellwald (Stand Dezember 2020) liegt der Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung vor allem entlang der vertikalen Hauptachse (Geländerücken) zwischen dem alten Dorfkern und den Neubaugebieten Gasse und Stei, sowie in einer horizontalen Ausdehnung von Gasse in Richtung Giretsche. Am ausgedehnten Talhang Richtung Ried sollen dagegen grossflächige Auszonungen vorgenommen werden, um ein weiteres ungeordnetes Siedlungswachstum zu vermeiden. Gleichzeitig wird der Standort Gasse als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt, um durch die verbesserte ÖV-Erschliessung Synergieeffekte für die künftige Nutzung und Bebauung zu erzielen.

6.3.2 Beanspruchung von Siedlungsfläche (C2)

Das Projekt beansprucht Siedlungsfläche, die bisher nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist (vgl. Kapitel 3.1). Diese Flächenbeanspruchung ist, was die Standorte für die Bauten und Anlagen der Seilbahn (Bauten für Berg- Zwischen- und Talstation, Stützen und Lichtraumprofil) betrifft, definitiv und erfordert eine zonenkonforme Festlegung, wie von den Gemeinden beantragt.

Die Bebauungs- und Nutzungsdichte und das Potenzial der Siedlungsflächen innerhalb des gewählten Korridors sind sehr unterschiedlich, teilweise sind darin auch potenzielle Auszonungsflächen enthalten. Im Siedlungsgebiet Bellwald werden vor allem Flächen von geringem Potenzial,

von niedriger Bebauungs- und Nutzungsdichte beansprucht, ihre Umwandlung in Flächen für ein Werk öffentlichen Nutzens ist von daher vertretbar.

6.3.3 Konflikte mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen

Ein Nutzungskonflikt entsteht im Bereich der geplanten Zwischenstation Bellwald Dorf, da für diese in einem bestimmten Umfang Wald benötigt wird. Weil betriebstechnisch keine Redimensionierung oder Verschiebung der Anlage möglich ist, kann dieser Konflikt nur über ein Rodungsgesuch gelöst werden.

Weitere Konflikte zwischen Seilbahnkorridor und anderen Nutzungen sind auf Territorium der Gemeinde Bellwald nicht zu erwarten.

6.3.4 Lage und Funktion der Seilbahnstandorte (Stationen) im Siedlungsgebiet

Die Bergstation Bellwald kommt im Bereich des Neubaugebietes Gasse zu stehen, dass neben Wohnnutzungen eine gewisse Konzentration von touristischer Infrastruktur aufweist. Ein Anschluss an die touristischen Transportanlagen (Sesselbahn) und das Wegnetz ist in kurzer Distanz gewährleistet. Der grösste Teil des umliegenden Siedlungsgebietes Gasse befindet sich in Fussgängerdistanz (500 m), verkehrstechnisch ermöglicht dieser Standort also eine bedeutend bessere ÖV-Erschliessung als bisher. Hinsichtlich Strassenerschliessung ist eine Verlängerung der Quartierstrasse Gasse ab Hotel Ambassador zur Seilbahnstation mit vorgelagertem Wendepunkt geplant, wobei die Skipistenzone aufgehoben und eine oberirdische Strassenführung möglich wird. Damit kann an diesem Standort auch eine gute Lösung für den MIV-Anschluss mit Umsteigemöglichkeiten auf kurzen Wegen realisiert werden.

Für den tiefer gelegenen Teil des Siedlungsgebietes Bellwald ist eine Zwischenstation erforderlich, die auf Höhe der Kantonsstrasse im Gebiet Rufena vorgesehen ist, um auch den Siedlungsteil mit dem traditionellen Ortskern und seiner Umgebung in Fussgängerdistanz zu rücken. Um das Potenzial dieser Standorte optimal zu nutzen, werden sie im kommunalen Raumkonzept als Entwicklungsschwerpunkte festgelegt.

6.3.5 Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Bellwald weist mit 851 m² pro Einwohner/Arbeitsplatz eine stark unterdurchschnittliche Dichte gegenüber der zulässigen Referenzdichte von 441 m² / EA auf. (Gründe: Grösse der Bauzone und Anteil Zweiwohnungen). Im Teilgebiet Gasse – in einem Umkreis von 500 m ab geplanter Seilbahnstation - liegt diese Dichte, in Hektar-Daten des ARE gerechnet, zwischen minimal 1 bis maximal 22 E / ha. Laut kantonaler Bauzonenstatistik und kartographischer Darstellung des Bebauungsstandes sind innerhalb dieses Perimeters jedoch nur zwei grössere unbebaute Reserveflächen > 7'000 m² vorhanden; die eine am Standort der geplanten Seilbahnstation, die andere im Ort Biederland, für die ein genehmigter Bebauungsplan (Hotelprojekt Ferienpark Resort) vorliegt. Die schwache Dichte im Projektgebiet ist also vor allem auf eine geringe Belegungs- und weniger auf fehlende Bebauungsdichte zurückzuführen. Gleichzeitig sind innerhalb des weitgehend bebauten Gebiets noch ausreichend Baulücken für eine Nachverdichtung vorhanden.

Die Mittelstation erschliesst, in einer Distanz von 500 m, das Siedlungsgebiet mit der höchsten Dichte, nämlich den alten Dorfkern mit 42 E / ha und die oberhalb und unterhalb anschliessenden Siedlungserweiterungen mit abnehmender Bebauungs- und Belegungsdichte (zwischen 1, 5 und 11 E / ha).

Der Beitrag der neuen Seilbahninfrastruktur zur Siedlungsentwicklung nach innen wird im Idealfall darin bestehen, dass die entlang der Hauptsiedlungsachse innerhalb des bebauten und weitgehend bebauten Gebietes bestehenden Baulücken sukzessive geschlossen werden und eine Steigerung der durchschnittlichen Auslastung im Teilgebiet Gasse auf 20 E / ha erzielt wird.

6.3.6 Ortsbild, Natur- und Kulturdenkmäler (C3)

Innerhalb des Projektperimeters und in dessen näherer Umgebung sind keine geschützten oder schutzwürdigen Objekte, Natur- oder Kulturdenkmäler oder Ortsbilder und historische Verkehrswege vorhanden. Der traditionelle Siedlungskern Bellwald und der Weiler *Bodma*, ein Ortsbild nationaler Bedeutung, werden von dem Planungskorridor nicht tangiert.

Der vorgesehene Seilbahnkorridor durchschneidet, in einer Distanz von gut 150 m vom Siedlungsrand, die ISOS-Umgebungsrichtung des Ortsbildes nationaler Bedeutung Bodma, für die das Erhaltungsziel a (= Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche) gilt. Da der von der Seilbahn beanspruchte Teil der Umgebungsrichtung vor allem aus Wald besteht und eine ausreichende Distanz zwischen Seilbahnkorridor und schützenswertem Ortsbild besteht, ist die Beeinträchtigung als eher gering einzustufen.

Grundsätzlich ist bei der weiteren Planung des Projekts auf eine möglichst gute Eingliederung der Seilbahninfrastruktur in das Orts- und Landschaftsbild zu achten.

6.3.7 Spezifische Planungsmassnahmen, ÖV Entwicklungsschwerpunkte

Der künftige Entwicklungsschwerpunkt Gasse mit der geplanten Seilbahnstation ist bis anhin vor allem durch Wohn- und Mischnutzungen (Dienstleistungen) sowie Aktivitäten im Bereich Sport, Freizeit und Erholung mit einer guten Infrastruktur-Ausstattung für Einheimische und Gäste bestimmt. Um das Potenzial dieses Standortes genauer zu ermitteln und effizient zu nutzen, ist im weiteren Planungsverlauf die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens zu prüfen, damit die Schwerpunktbereiche: Siedlung, Mobilität, Wirtschaft/Tourismus und Landschaft möglichst kohärent entwickelt und aufeinander abgestimmt werden können.

Koordinationshinweis kRP: Koordinationsblätter C.1 Dimensionierung der Bauzone, C.2 Bauzonenqualität, C.3 Schützenswerte Ortsbilder und Gebäude, historische Verkehrswege sowie archäologische Stätten, C.4 Arbeitszonen, C.8 öffentliche Bauten

6.4 Mobilität und Transportinfrastruktur [D]

6.4.1 Synergien Verkehrsinfrastruktur

6.4.1.1 Erschliessung, Erreichbarkeit

Der ÖV-HUB Fiesch ist mit dem ÖV durch die Matterhorn Gotthard Bahn und die Kantonsstrasse erschlossen, für den ruhenden Verkehr ist eine grosse Parkfläche (offene Parkplätze) reserviert. Ein Qualitätsmerkmal des neu entstehenden Verkehrsknotens ist, dass er sehr gute Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten (Bus, MIV, LV) bietet und mit der zusätzlichen Verbindung nach Bellwald einen weiteren Ort direkt an diesen Knoten anschliesst. Im Rahmen des Projekts Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald muss auch die Parkierungssituation im Talgrund überprüft werden.

Der Standort Bellwald Zwischenstation sollte über einen unmittelbaren Anschluss an die Kantonsstrasse verfügen und eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen aufweisen. Für die

Bergstation ist die Strassenerschliessung Projektbestandteil, indem eine Verlängerung der Quartierstrasse Gasse mit Wendepplatz vor der Bahnstation vorgesehen ist. Für eine unterirdische Parkierungslösung kommt mittelfristig der Umsteigeknoten Fiesch in Betracht.

Die Detailerschliessung der Standorte der Seilbahnstationen ist ein wichtiger Inhalt der weiteren Projektplanung in Form eines Erschliessungsprogramms, das die Anschlüsse der Stationen an das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs sowie die Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr aufzeigt.

6.4.1.2 Parkierung

Parkfelder-Angebot Bellwald

Bei der Zwischenstation Bellwald sind 10 öffentliche Parkplätze in einer Fussgängerdistanz < 30 m verfügbar; zusätzlich werden auf Strassenniveau neben dem Stationsgebäude 5 zusätzliche Abstellfläche vorgesehen.

Der Standort der Bergstation Gasse weist in einer Fussgängerdistanz von 150 bis 300 m insgesamt 180 Parkplätze auf. Unmittelbar bei der Station können maximal 10 zusätzliche Parkflächen eingerichtet werden.

6.4.1.3 MG Bahnhof Fürgangen, Umsteigefunktion und Anschlüsse

Mit dem Rückbau der jetzigen Seilbahn und der Standortverlegung nach Fiesch an den ÖV-HUB würde der Bahnhof Fürgangen seine Funktion als Umsteigepunkt nach Bellwald verlieren. Der Bahnhof ist aber auch für die Anschlüsse ans bestehende Rad- und Wegnetz, insbesondere die sehr häufig begangene Hängebrücke Fürgangen – Mühlebach von Bedeutung. Die MG Bahn wird den Bahnhof Fürgangen auch in Zukunft beibehalten und als Ausgangs- und Endpunkt für Wanderer und Radfahrer weiter betrieben.

Das Ausmass des Rückbaus der bestehenden Seilbahninfrastruktur, insbesondere der Stationsgebäude, ist zurzeit noch nicht bekannt. Die Zonenkonformität eventueller Weiter- oder Umnutzungen muss zum gegebenen Zeitpunkt überprüft werden.

Koordinationshinweis kRP: Koordinationsblätter D.1 Öffentlicher Verkehr, D.2 Umsteigeinfrastruktur, D.5 Alltagslangsamverkehr D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

6.5 Versorgung und andere Infrastruktur [E]

6.5.1 Ver- und Entsorgung

Die Werksleitungen für Wasser, Abwasser, Strom und Medien sind an beiden Stations-Standorten vorhanden, Einrichtungen für die Grundversorgung und andere zentrale Dienstleistungen sind in Bellwald erst mit den neuen Seilbahnstationen in Fussgängerdistanz erreichbar.

6.5.2 Energie

Die Energieversorgung für den Bahnbetrieb erfolgt ab Leitungsnetz, der Strom stammt zum grösseren Teil aus einheimischer Wasserkraft. Die Seilbahnstationen können an den Fassaden und auf den Dächern mit Anlagen zur Gewinnung und Einspeisung erneuerbarer Energien ausgestattet werden.

Koordinationshinweis kRP: Koordinationsblätter E.2 Trinkwasserversorgung, E.3 Energieversorgung

6.6 Umwelt [F]

6.6.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die neue Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald ist UVP-pflichtig. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf alle relevanten Fachbereiche detailliert untersucht und geprüft. Bei den nachfolgenden Ausführungen handelt es sich deshalb nur um eine erste Beurteilung in Form einer summarischen Zusammenfassung.

6.6.2 Luft

Von der verbesserten ÖV-Erschliessung durch die neue Seilbahnverbindung nach Bellwald ist ein gewisser Umsteigeeffekt vom MIV auf den ÖV zu erwarten, der sich positiv auf die Luftreinhaltung auswirken wird. Allerdings ist davon auszugehen, dass eine Mehrheit der Gäste, insbesondere der Tagesgäste während der Wintersaison, nach wie vor mit dem MIV anreisen wird, was die positiven Auswirkungen auf die Luftreinhaltung relativiert.

6.6.3 Lärm und Erschütterungen

Der geplante Seilbahnkorridor durchquert teils lärmempfindliche Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufe II; auch die Zwischenstation und die Bergstation Bellwald kommen in Nachbarschaft zu solchen Zonen zu stehen. Diese Standorte müssen in eine geeignete Zone von geringerer Lärmempfindlichkeit umgezont werden

Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung der Anlage ist ein eigenes Lärmgutachten, das nachweist, dass die Planungsgrenzwerte eingehalten werden, bzw. mit welchen zusätzlichen Schutzmassnahmen sie eingehalten werden können.

6.6.4 Boden

Angaben über den Flächen- und Bodenverbrauch der geplanten Bauten und Anlagen liegen noch nicht vor. Nach bisher bekanntem Anlagekonzept ist der Bodenverbrauch für die Seilbahnstationen und die Stützen relativ gering, teils kommen diese auch an Standorten zu stehen, die als Nutzungsreserven innerhalb des Baugebiets mit einem gewissen Erschliessungsstand bezeichnet werden können. Ausser für die Stützen ausserhalb der Bauzone werden somit keine Naturböden verbraucht, die bisher nicht als Siedlungsfläche genutzt werden oder als solche bezeichnet sind.

Allerdings gilt dies nicht für die Parkflächen für den ruhenden Verkehr, die voraussichtlich erweitert werden müssen. Die dafür erforderliche Flächenbeanspruchung kann beträchtlich reduziert werden, wenn die Parkierung möglichst unterirdisch angelegt wird, wie im Bereich der Talstation Fiesch perspektivisch geplant. Bei Planung und Realisierung des Vorhabens ist auf eine möglichst bodenschonende Bauweise und eine haushälterische Nutzung des Bodens zu achten.

Belastete Standorte

Im Umkreis des Projektgebiets sind insgesamt sechs belastete Standorte inventarisiert, vier auf Territorium Fiesch, zwei auf Gemeindegebiet Bellwald. Die Standorte gelten insgesamt als nicht überwachungs- und sanierungsbedürftig, Standortuntersuchungen werden keine verlangt. Nach heutigem Kenntnisstand wird keiner dieser Standorte vom Seilbahnprojekt tangiert, besondere Vorkehrungen sind deshalb keine erforderlich.

Koordinationshinweis kRP: Querschnittsthemen (UVP)

6.7 Themenbereich Wirtschaft

6.7.1 Vorhaben mit Relevanz für die sozio-ökonomische / touristische Entwicklung

Die Seilbahnverbindung ist für die sozio-ökonomische Entwicklung (Demografie, Arbeitsplätze) der Gemeinde Bellwald im Allgemeinen und die Destination im Besonderen von Bedeutung. Mit dem Projekt kann die Erreichbarkeit und damit die touristische Attraktivität des Gebietes verbessert werden, indem schlanke Anschlüsse und Verbindungen zu den touristischen Transportanlagen hergestellt werden können. Die Gemeinde erhofft sich davon einen wichtigen und dringend benötigten Impuls für die touristische Entwicklung, eine bessere Auslastung der touristischen Transportanlagen sowie des übrigen Angebotes, insgesamt eine bessere Realisierung des touristischen Potenzials im Sommer und im Winter. Eine verbesserte ÖV-Erreichbarkeit trägt jedoch auch zur Steigerung der Attraktivität von Bellwald als Wohn- und Arbeitsort bei und ist deshalb von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

7 PLANERISCHE BEURTEILUNG

Interessenabwägung und Evaluation

7.1 Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten

Die Planungsmassnahmen für die Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald erfordern eine Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten mit allen relevanten Fachbereichen in den Themenfeldern Raumplanung und Umwelt, wie in den vorigen Kapiteln dargestellt. Darüber hinaus ist eine interkommunale Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten mit den Gemeinden Fiesch und Fieschertal erforderlich.

Die Seilbahnverbindung ist ein Vorhaben von öffentlichem Interesse, das zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, damit zur Reduktion von Immissionen durch den MIV beiträgt; gleichzeitig hat das Projekt Nutzungsbeschränkungen und Beeinträchtigungen von Wohngebieten und anderen Nutzungen zur Folge und ist mit gewissen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die je nach Streckenabschnitt stärker oder schwächer ausfallen. Für den Standort der Bergstation Bellwald und dessen räumliche Entwicklung ist eine möglichst sorgfältige Planung der ortsbaulichen und architektonischen Interventionen, der Anschlusswerke (Verkehr) sowie der weiteren Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten des Areals erforderlich.

Aufgrund der bisher durchgeführten Interessensabwägung ist das Seilbahnprojekt höher zu bewerten, als die Beschränkungen und Eingriffe, die damit verbunden sind, zumal das Vorhaben, nach heutigem Kenntnisstand, zonenkonform und umweltverträglich realisiert werden kann, unter

Vorbehalt der Ergebnisse der noch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung und anderer übergeordneter Planungsanforderungen.

7.2 Nachweis der haushälterischen Bodennutzung, Mobilisierung innerer Nutzungsreserven

Die Flächenbeanspruchung für die ortsfesten Bauten und Anlagen der Seilbahn (Berg-, Zwischen- und Talstation, Stützen) und die Anschlusswerke ist relativ gering; es werden dazu, ausgenommen die Stützenstandorte ausserhalb der Bauzone, vor allem Nutzungsreserven innerhalb des Baugebietes beansprucht.

Eine zusätzliche Flächenbeanspruchung wird durch die neu zu schaffenden Parkflächen verursacht werden. Laut Verkehrskonzept sind diese vor allem bei der Talstation Fiesch vorzusehen und, zumindest mittelfristig, in unterirdischer Bauweise zu realisieren, sodass der Flächenverbrauch und der Anteil versiegelter Fläche stark reduziert und die Nutzungsdichte erhöht werden kann. Gleichzeitig sind Massnahmen empfehlenswert, die den Umstieg auf den ÖV attraktiver machen.

7.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Seilbahnprojekt bietet sehr gute Voraussetzungen für eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Am Standort Fiesch kann ein unmittelbarer Anschluss an den ÖV-HUB sowie das angrenzende Areal, das durch öffentliche Einrichtungen und Mischnutzungen perspektivisch zu einem regionalen Zentrum ausgebaut werden kann, hergestellt werden. Mit einer Zwischenstation und der Bergstation werden in Bellwald die Gebiete entlang der Hauptsiedlungsachse erschlossen. Die wichtigsten Wohnviertel und zentralen Einrichtungen für die Grundversorgung sind ab hier in Fussgängerdistanz erreichbar. Der Gemeinde wird empfohlen, bei der Festlegung ihrer Entwicklungsabsichten diese Gebiete entlang der Hauptsiedlungsachse prioritär zu entwickeln. Mit dem Neubau einer leistungsfähigeren Zubringerbahn mit deutlich höheren Frequenzen kann die ÖV-Erschliessungsqualität deutlich verbessert und ein Umsteigeffekt erzielt werden.

Was die Anreise der Gäste betrifft, kann die neue Bahn auch einen Mehrverkehr auf den Zubringerstrecken, und im Talgrund Fiesch, eine Zunahme beim ruhenden Verkehr zur Folge haben. Wie bereits erwähnt, kann ein attraktives Anreizsystem für die Anreise mit dem ÖV hier eine gewisse Entlastung bringen.

7.4 Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Gemeinde / Destination

Sowohl die Gemeinde Fiesch als auch Bellwald sind stark auf den Tourismus ausgerichtet. Die berechnete Erwartung an den ÖV-HUB Fiesch mit der neuen Seilbahn Fiesch-Fiescheralp und derjenigen nach Bellwald besteht darin, dass die Erreichbarkeit der Destination namhaft verbessert und damit die Attraktivität gesteigert wird, was auch zur besseren Auslastung der touristischen Transportanlagen und des übrigen touristischen Angebotes beitragen kann und eine höhere Wertschöpfung generiert. Neben der Entstehung von neuen Arbeitsplätzen versprechen sich die Gemeinde davon auch höhere Steuereinnahmen.

Neben dem Impuls für den Tourismus bringt die Bahn auch eine bedeutend bessere Erschliessung des Siedlungsgebietes mit dem ÖV, wodurch auch die Attraktivität von Bellwald als Wohn- und Arbeitsort gesteigert wird.

7.5 Synergien mit der touristischen Infrastruktur

Synergien mit der touristischen Infrastruktur ergeben sich vor allem dadurch, dass die Bergstation Bellwald in unmittelbarer Nachbarschaft zur Talstation der Sesselbahn (Verlegung geplant) angeordnet wird und somit auch hier kürzere Anschlüsse und bessere Umsteigemöglichkeiten gewährleistet sind. Synergieeffekte sind auch von den vorgesehenen Anschlusswerken für die Zufahrt zur Station zu erwarten, da die Bedingungen für einen Modalsplit gegenüber dem Ist-Zustand stark verbessert werden. Im Umkreis der Bergstation sind ausserdem zahlreiche Einrichtungen für Sport, Erholung und Freizeit, Gastronomie und Beherbergung vorhanden, die ihrerseits von der neuen Bahnstation profitieren könnten.

Mit der neuen Seilbahninfrastruktur rücken die Destinationen Aletsch und Bellwald näher aneinander, wodurch die touristische Angebotspalette beträchtlich erweitert wird.

7.6 Überkommunal abgestimmte Entwicklungsstrategie

Beide Seilbahnprojekte sind überkommunal, zwischen der Gemeinde Fiesch, Fieschertal und Bellwald abgestimmt, indem die Synergien eines gemeinsamen touristischen Ausgangspunktes, nämlich des ÖV-HUB Fiesch, gemeinsam genutzt werden sollen, um beiden Destinationen einen neuen Impuls für die touristische Entwicklungsdynamik zu verleihen, die in den letzten Jahren durch stagnierende bis rückläufige Tendenzen bestimmt war.

Diese überkommunal abgestimmte Strategie, auf bessere Erreichbarkeit zu setzen, ist auch Teil der touristischen Entwicklungsstrategie beider Destinationen, die sich zu vermehrter regionaler Kooperation bekennen.

Neben der touristischen Dimension weisen aber beide Standorte auch Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen auf: der Standort Fiesch, indem hier ein Bahnhofsareal von regionaler Bedeutung entwickelt werden kann, dass auch hinsichtlich Nutzungsformen, Nutzungsdichte, ortsbaulicher und architektonischer Gestaltung eine Zentrumsfunktion erfüllt; der Standort Bellwald, indem im Ortsteil Gasse die Entstehung eines neuen Entwicklungsschwerpunktes gefördert wird.

7.7 Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen

Das Projekt Seilbahnverbindung Fiesch-Bellwald in Kombination mit dem ÖV-HUB Fiesch ist für die Gemeinden sowohl für die Verbesserung ihrer Wohn- und Siedlungsqualität als auch die gesamtwirtschaftliche Dynamik von Bedeutung, weil es zur Realisierung eines bisher ungenügend ausgeschöpften Potenzials (Wohnen, Arbeiten, Sport, Erholung und Freizeit) und damit zu einer nachhaltigeren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung beitragen wird.

Der Beitrag der Gemeinden zum Projekt besteht im Wesentlichen darin, dass sie in Kooperation mit Partnern die Initiative für das Vorhaben Seilbahnverbindung übernehmen und sich im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten an den Kosten für Planung und Ausführung beteiligen.

7.8 Ausgleich von Planungsvorteilen

Die beantragten raumplanerischen Massnahmen beinhalten einerseits Umzonungen von Wohn- und Mischzonen in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, andererseits die Festlegung von überlagernden Baulinien für den Seilbahnkorridor. Der Baulinienplan hat Nutzungsbeschränkun-

gen zu Folge, die je nach betroffener Nutzungszone unterschiedlich ins Gewicht fallen, Auszonungen werden jedoch keine vorgenommen. Bei den Umzonungen wird der Nutzungszweck von privat zu öffentlich verschoben, ein entschädigungspflichtiger Mehrwert wird damit nicht generiert. Da weder Aus- noch Aufzonungen vorgenommen werden, fallen die beantragten raumplanerischen Massnahmen nicht unter die Mehr- und Minderwertregelung gemäss Artikel 10b ff, kRPG.

8 PLANUNGSVERFAHREN

8.1 Öffentliche Mitwirkung

Die Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald war bereits Thema des Vorprojekts zum ÖV-HUB Fiesch, wurde jedoch im Verlauf der weiteren Projektierung vorläufig zurückgestellt. Nun hat die Gemeinde Bellwald, in Absprache und in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Dienststellen, das Projekt neu lanciert und die Unterlagen für die Weiterbearbeitung dieses raumwirksamen Vorhabens auf Stufe kantonale Richtplanung erarbeitet.

Parallel zum Genehmigungsverfahren der für die neue Seilbahninfrastruktur erforderlichen Richtplananpassung haben die Gemeinden die Projektierungsarbeiten für die Plangenehmigung und die Anpassung der kommunalen Nutzungsplanungen in die Wege geleitet.

Die vorgesehenen Planungsmassnahmen werden zunächst als Vorentwurf zur Teilrevision der Nutzungsplanung zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens sind sowohl die raumplanerischen Massnahmen für die Seilbahnverbindung Fiesch – Bellwald, sofern sie Territorium der Gemeinde Bellwald betreffen, als auch diejenigen für das Sesselbahnprojekt Bellwald – Richinen.

II. Sesselbahn Bellwald-Richinen

1 PLANUNGSGEGENSTAND

1.1 Ausgangslage, Planungsanlass

Zusätzlich zur Seilbahnverbindung Fiesch – Bellwald plant die Gemeinde Bellwald ein Anschlussprojekt, das die Modernisierung der Sesselbahn Bellwald - Richinen vorsieht. Die bestehende Anlage soll durch eine moderne und leistungsfähigere Bahn ersetzt und durch die Verlegung der Talstation direkt an die Bergstation der Gondelbahn angedockt werden. Der jetzige Standort der Talstation würde aufgehoben, die freiwerdende Fläche könnte für touristische Zwecke genutzt werden. Ausser der Verschiebung der Talstation ist die Ersatzanlage Bellwald – Richinen vollständig innerhalb des bereits bestehenden Trasses geplant; der bestehende Bahnkorridor muss allerdings in Form eines Baulinienplans und auf Zonennutzungsplan neu und verbindlich festgelegt werden.

2 PLANUNGSMASSNAHMEN

Für die Planung und den Bau der Anlage sind bestimmte raumplanerische Massnahmen erforderlich, damit die neue touristische Transportanlage realisiert werden kann. In erster Linie betreffen diese Massnahmen die Standorte für die neue und die bestehende Talstation. Darüber hinaus sind aber auch Zonenänderungen im Umkreis der Stationen für jene Flächennutzungen vorgesehen, die mit dem Bahnbetrieb direkt oder indirekt in Beziehung stehen (Zufahrt, Parkplätze, touristische Bauten). Und schliesslich muss auch der Sesselbahnkorridor Bellwald-Richinen neu festgelegt werden. Diese Massnahmen sind bereits mehrheitlich im Bericht zur Gondelbahnverbindung Fiesch-Bellwald ausführlich erläutert und werden hier lediglich nochmals kurz zusammengefasst.

Im Einzelnen sind folgende raumplanerischen Massnahmen vorgesehen:

Zonenänderungen für die Sesselbahn Gasse - Richinen

a. Talstation Gasse

- Umzonung des Standortes Gasse von Wohnzone W3 / Zone für Skipisten in eine «Zone für öffentliche Bauten und Anlagen» (ZÖBA); diese Zone für öffentliche Einrichtungen wird so dimensioniert, dass die neu geplante Talstation der Sesselbahn unmittelbar an die Gondelbahn angedockt werden kann. Betroffene Parzellen: 394, 395, 396, 741.
- Teile des Areals im Bereich der alten und neuen Talstation der Sesselbahn Bellwald-Richinen, insbesondere die Parzellen 394, 416, 425, 426, werden neu als Tourismuszone bezeichnet, um den Standort für die touristische Beherbergung nutzen zu können

Diese Zonenänderungen sind bereits in der Vorlage «Teilrevision Gondelbahn Fiesch-Bellwald» enthalten.

b. Bergstation Richinen

Für die Bergstation Richinen ist vorläufig keine Zonenänderung vorgesehen, da die Ersatzanlage am jetzigen Standort zonenkonform realisiert werden kann.

c. Festlegung des Seilbahnkorridors Gasse-Richinen

Zusätzlich zu den Zonenänderungen muss auch der Sesselbahnkorridor in Form eines Baulini-enplans neu festgelegt werden, vor allem in jenen Abschnitten, wo er Wohnzone durchquert.

d. Bau- und Zonenreglement

Die Zonenänderungen und die Festlegung des Seilbahnkorridors erfordern auch eine Ergänzung des kommunalen Bau- und Zonenreglements. Diese Ergänzungen zu den Standorten der Seilbahnstationen und zum Baulinienplan des Seilbahnkorridors sowie zur vorgesehenen Tourismuszone sind im Anhang dieses Berichts aufgeführt.

Sämtliche aufgelisteten Planungsmassnahmen sind auf den Planbeilagen lokalisiert und abgegrenzt.

3 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Die Auswirkungen der Planung auf Raum und Umwelt werden nachfolgend kurz beschrieben.

3.1 Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur

3.1.1 Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche

Oberhalb der Waldgrenze, im Gebiet Richinen, beansprucht der Sesselbahnkorridor landwirtschaftliche Nutzfläche, ein geringer Anteil davon wird für die Mastenstandorte dauerhaft benötigt. Betroffen sind landwirtschaftliche Nutzflächen der 2. Priorität.

Bei der Wahl der Mastenstandorte ist nach Möglichkeit die Bodenqualität, vor allem der landwirtschaftlich genutzten Flächen, zu schonen und zu erhalten. Innerhalb des Bahnkorridors bleibt die landwirtschaftliche Nutzung im bisherigen Rahmen gewährleistet.

3.1.2 Wald

Im Gebiet Obere Wald wird ein Waldabschnitt durchquert. Für die Stützenstandorte sind eventuell Rodungsgesuche, für die Seilführung Niederhalteservitute erforderlich.

3.1.3 Landschaft

Innerhalb des Projektperimeters und in dessen näherer Umgebung sind keine geschützten oder schutzwürdigen Objekte, Natur- oder Kulturdenkmäler, Landschaften, Ortsbilder oder historische Verkehrswege vorhanden.

Eine wichtige Anforderung an die weitere Projektplanung ist eine möglichst gute landschaftliche Eingliederung der Sesselbahninfrastruktur, insbesondere was die Architektur der Bahnstationen betrifft.

3.1.4 Gewässer

Im Projektperimeter sind keine Gewässer vorhanden, die durch das Vorhaben tangiert würden.

3.1.5 Naturgefahren, geotechnische Risiken

Innerhalb des Planungskorridors ist einzig für den Abschnitt Richinen eine blaue Gefahrenzone (Lawinen) im Bereich des Sesselbahnkorridors festgelegt; auch der Standort der Bergstation ist innerhalb dieses Gefahrenperimeters gelegen. Bei baulichen Massnahmen innerhalb dieses gefährdeten Gebiets sind die Auflagen und Bedingungen der Spezialgesetzgebung zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind keine geotechnischen Risiken bekannt, die das Vorhaben in Frage stellen, zumindest sind keine Gebiete inventarisiert, die eine problematische Hangstabilität oder des Untergrundes aufweisen.

3.2 Tourismus und Freizeit

3.2.1 Synergien mit der touristischen Infrastruktur

Synergien mit der touristischen Infrastruktur ergeben sich vor allem dadurch, dass die neue Talstation Gasse unmittelbar gegenüber der Bergstation der Gondelbahn gelegen ist und somit hier kürzere Anschlüsse und bessere Umsteigemöglichkeiten gewährleistet sind. Synergieeffekte sind auch von den vorgesehenen Anschlusswerken für die Zufahrt zur Station zu erwarten, da die Bedingungen für einen Modalsplit gegenüber dem Ist-Zustand stark verbessert werden. Im Umkreis der Bahnstation Gassen sind ausserdem zahlreiche Einrichtungen für Sport, Erholung und Freizeit, Gastronomie und Beherbergung vorhanden, die ihrerseits von der neuen Bahnstation profitieren könnten. Geeignete freierwerdende Flächen sollen zudem für ein zusätzliches Angebot an bewirtschafteten Betten genutzt werden.

Die Modernisierung der touristischen Transportanlagen mit dem Um- und Ausbau der Talstation mit einer stark verbesserten Ausstattung kann zu einer intensiveren komplementären Nutzung des Standortes für den Sommer- und Wintertourismus beitragen.

3.3 Siedlung

3.3.1 Beanspruchung von Siedlungsflächen

Das Projekt beansprucht teilweise Flächen, die bisher nicht für touristische Transportanlagen bestimmt sind. Siedlungsflächen im engeren Sinn werden jedoch keine benötigt, ausser für den Verbindungsbau zur Bergstation der Gondelbahn. Diese Flächenbeanspruchung ist, was die Standorte für die Bauten und Anlagen der Sesselbahn (Bauten für die Talstation, Stützen und Lichtraumprofil) betrifft, definitiv und erfordert eine zonenkonforme Festlegung, wie von der Gemeinde beantragt.

3.3.2 Ortsbild, Natur- und Kulturdenkmäler

Innerhalb des Projektperimeters und in dessen näherer Umgebung sind keine geschützten oder schutzwürdigen Objekte, Natur- oder Kulturdenkmäler oder Ortsbilder und historische Verkehrswege vorhanden.

Grundsätzlich ist bei der weiteren Planung des Projekts auf eine möglichst gute Eingliederung der Sesselbahninfrastruktur in das Orts- und Landschaftsbild zu achten.

3.3.3 Konflikte mit anderen Nutzungen

Nutzungskonflikte zwischen dem Bahnprojekt und anderen Nutzungen sind nicht zu erwarten, da die Sesselbahn - ausser dem Standort für die Talstation -, vollständig innerhalb des bereits bestehenden Trasses geplant ist.

3.4 Mobilität und Transportinfrastruktur

3.4.1 Synergien Verkehrsinfrastruktur

3.4.1.1 Erschliessung, Erreichbarkeit

Mit der direkten Anbindung von Bellwald an den ÖV-HUB Fiesch durch die neue Gondelbahn wird die ÖV-Erschliessungsqualität des Ortes und der Destination deutlich erhöht. Mit der gleichzeitigen Modernisierung der Sesselbahn wird eine leistungsfähigere touristische Transportanlage realisiert, die durch die Verlegung der Talstation unmittelbar an die Gondelbahn angedockt wird. Dadurch entstehen direkte Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten auf kurzen Wegen; die Synergien zwischen beiden Bahntypen können optimal genutzt und die Erreichbarkeit des Erholungsgebietes Bellwald-Richinen kann insgesamt markant verbessert werden.

3.5 Umwelt

3.5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Im weiteren Planungsverlauf werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt detailliert untersucht und geprüft (Umweltverträglichkeitsprüfung). Zurzeit liegt dazu eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Stufe Voruntersuchung vor. Bei den nachfolgenden Ausführungen handelt es sich um eine erste Beurteilung der Umweltaspekte in Form einer summarischen Zusammenfassung.

3.5.2 Luft

Bei der geplanten Sesselbahn handelt es sich um eine Ersatzanlage, die gegenüber der bestehenden Sesselbahn keine signifikanten Auswirkungen auf die Luftqualität haben wird.

3.5.3 Lärm und Erschütterungen

Der geplante Seilbahnkorridor durchquert teils lärmempfindliche Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufe II; auch die Talstation kommt in Nachbarschaft zu solchen Zonen zu stehen.

Gegebenenfalls ist im Rahmen der Untersuchung der Umweltauswirkungen des Projekts ein eigenes Lärmgutachten erforderlich, das nachweist, dass die Planungsgrenzwerte eingehalten werden, bzw. mit welchen zusätzlichen Schutzmassnahmen sie eingehalten werden können.

3.5.4 Boden

Angaben über den Flächen- und Bodenverbrauch der geplanten Bauten und Anlagen liegen noch nicht vor. Nach bisher bekanntem Anlagekonzept ist der Bodenverbrauch für die Seilbahnstationen und die Stützen relativ gering, teils kommen diese auch an Standorten zu stehen, die bisher bereits für den Bahnbetrieb genutzt wurden oder als Nutzflächen innerhalb des Siedlungsgebietes

mit einem gewissen Erschliessungsstand bezeichnet werden können (Sport und Erholung, Schneesport). Ausser für die Stützen ausserhalb der Bauzone werden somit keine Naturböden verbraucht, die bisher nicht als Siedlungsfläche im weitesten Sinn genutzt werden.

Bei Planung und Realisierung des Vorhabens ist auf eine möglichst bodenschonende Bauweise und eine haushälterische Nutzung des Bodens zu achten.

4 PLANERISCHE BEURTEILUNG

Das Sesselbahnprojekt muss im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich seiner Auswirkungen auf Raum und Umwelt noch genauer geprüft werden. Zum jetzigen Zeitpunkt liegt dazu eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Stufe Voruntersuchung für die Standorte der Tal- und Bergstation und den Sesselbahnkorridor vor. Aufgrund der Ergebnisse dieser Voruntersuchung sind grundsätzlich keine grösseren Konflikte zu erwarten, die das Vorhaben in Frage stellen. Da es sich um eine Ersatzanlage innerhalb eines bereits bestehenden Trasses mit unverändertem Standort der Bergstation handelt, sind die Auswirkungen des Neubaus auf Raum und Umwelt als eher gering einzuschätzen. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann mit der neuen Sesselbahn eine stark verbesserte touristische Transportanlage mit hohen Synergieeffekten mit der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur (Gondelbahn) realisiert werden, die keine grösseren Beeinträchtigungen und Nutzungsbeschränkungen zur Folge hat. Bei entsprechender Ausstattung und Angebotsgestaltung können die Seilbahnstandorte einen namhaften Beitrag für eine komplementäre Nutzung für den Winter- und Sommertourismus leisten.

5 PLANUNGSVERFAHREN

5.1 Öffentliche Mitwirkung, weiteres Verfahren

Die vorgesehenen Planungsmassnahmen werden zunächst als Vorentwurf zur Teilrevision der Nutzungsplanung zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens sind sowohl die raumplanerischen Massnahmen für das Sesselbahnprojekt Bellwald – Richinen als auch diejenigen für die Seilbahnverbindung Fiesch – Bellwald, sofern sie Territorium der Gemeinde Bellwald betreffen.

Das Mitwirkungsverfahren nach Art 33 ff. KRPg wurde mit Publikation im Amtsblatt von Freitag, den 12. Februar 2021 eingeleitet; ab Publikationsdatum wurde die Vorlage auf dem Gemeindebüro von Bellwald während 30 Tagen aufgelegt.

Der Gemeinderat der Gemeinde Bellwald hat den Vorentwurf der vorliegenden Teilrevision anlässlich seiner Sitzung vom 05. 02. 2021 genehmigt.

Parallel zum Mitwirkungsverfahren wird das Dossier dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Danach wird das ordentliche Auflage- und Genehmigungsverfahren auf Gemeindeebene (öffentliche Auflage, Urversammlungsentscheid) eröffnet und durchgeführt.

Gemeindeverwaltung Bellwald

Die Präsidentin: Jeannine Burgener

Die Schreiberin: Margot Blumenthal

Bellwald, 12. Februar 2021

6 ANHANG

6.1 Anhang 1, Art. xx BZR, Baulinie Seilbahn Fiesch-Bellwald / Bellwald Richinen

Art. xx Baulinienkorridor der Seilbahn Fiesch-Bellwald / Bellwald Richinen (neu)

Der Seilbahnkorridor der Gondel- und Sesselbahn Fiesch – Bellwald - Richinen wird durch die Baulinien des Baulinienplans definiert und entsprechend diesem Plan auf ZNP übertragen. Die innerhalb dieses Korridors errichtete Seilbahn ist eine Anlage von öffentlichem Interesse. Der Korridor zwischen den Baulinien bezweckt die Sicherung von Erstellung und Betrieb der Seilbahnverbindung in Übereinstimmung mit den raumplanungsrechtlichen Vorschriften (Art 3 Abs. 3 Seilbahngesetz SebG).

Die notwendige und umfassende Interessenabwägung findet im Plangenehmigungsverfahren nach SeBG statt. Die Baulinie stellt keine Grundlage dar, um Bauten oder Anlagen zonenkonform bewilligen zu können.

Innerhalb des Baulinienkorridors sind unter Vorbehalt der rechtskräftigen Erteilung einer eidgenössischen Plangenehmigung gestattet: die Überfahrt, die Installation und Vorhaltung von Seilen und Kabeln, die Erstellung und Vorhaltung von Stützen oder anderen Führhilfe-Installationen und -anlagen ebenso wie die erforderlichen Terrainänderungen, alle erforderlichen Rechte für die Erstellung, die Kontrolle, die Sicherheitsinterventionen, den Unterhalt, die Renovation, die Erneuerung und den Ersatz (Zugang zu den Installationen und Anlagen, deren Unterhalt).

Innerhalb der Baulinienkorridors können, in Abhängigkeit von der Seilbahninstallation und der davon betroffenen Sektoren, nach Eintritt der Rechtskraft der eidgenössischen Plangenehmigung unter anderem folgende Eigentums- und Nutzungseinschränkungen gelten, die zulässig sind, soweit das durch die zuständige Seilbahn-Bewilligungsbehörde bewilligte Seilbahnprojekt diese Einschränkungen erfordert, namentlich:

- Verunmöglichung der Erstellung von Bauten, Anlagen und Installationen;
- Einschränkung der Aussicht;
- Einschränkung des erstellbaren Bauvolumens, der überbaubaren Fläche, der Dimensionen, der erstellbaren Baukörper, Anlagen und Installationen;
- Pflicht oder Duldungspflicht zur Niederhaltung von Pflanzen;
- Pflicht oder Duldungspflicht zur Realisierung von Brandschutzmassnahmen;
- Einschränkungen hinsichtlich Ort, Art und Menge / Volumen der Lagerung von Gütern und Materialien sowie Flüssigkeiten.

Jegliche Aktivitäten innerhalb des Baulinienkorridors (Grabarbeiten, Terrainänderungen, Zwischenlager, etc.) benötigen die Bewilligung der zuständigen Behörden.

Das Enteignungsrecht gemäss Art. 7 Abs. 1 Seilbahngesetz (SebG) bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Änderungen des Baulinienkorridors unterliegen dem Verfahren zur Änderung des Baulinienplans gemäss kantonalem Strassengesetz.

Vorbehalten bleiben die Anordnungen der projektspezifischen Eigentumsbeschränkungen durch die zuständigen Bewilligungsbehörden sowie die sich aus den eidgenössischen Vorschriften ergebenden erforderlichen Anpassungen der Baulinien.

6.1 6.2 Anhang 2, Art. 91 BZR Zone für öffentliche Bauten und Anlagen

6.2 Art. 91 Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA) (Ergänzung)

Öffentliche Bauten und Anlagen (Bildung, Kultur, Verwaltung, Kultus, [Verkehrsinfrastruktur](#), Gesundheit, Soziales) oder andere Einrichtungen, die im öffentlichen Interesse liegen. [Private gewerbliche Nutzungen \(Handel, Dienstleistungen\)](#) sind in untergeordnetem Mass zulässig.

Bauweise:	offen und geschlossen
Geschosszahl:	wird von Fall zu Fall festgelegt
Grenzabstände:	mindestens 1/3 der Höhe bzw. 3.00 m
AZ:	wird von Fall zu Fall festgelegt
Lärmempfindlichkeitsstufe:	II bis III

Besondere Bestimmungen:

- [Das Mass der Nutzung richtet sich nach der spezifischen Zweckbestimmung der öffentlichen Einrichtung und dem jeweiligen Bedarf der Nutzung und Bebauung.](#)
- [Bei der Dimensionierung und Gestaltung der Bauten und Anlagen ist auf eine gute Eingliederung in den Bestand der angrenzenden Zonen zu achten.](#)
- Vorbehalten bleiben die feuerpolizeilichen Bestimmungen (VKF Richtlinien)

6.3 Anhang 3, Art. xx BZR, Zone für touristische Aktivitäten

Art. xx Zone für touristische Aktivitäten (SNP) (neu)

Nutzungsart: Hotels und hotelähnliche Betriebe (strukturierte Beherbergungsbetriebe) mit betriebszugehörigen Anlagen sowie Wohnungen ohne Nutzungsbeschränkung, die damit in Zusammenhang stehen (Art. 8 ZWG)

Bauweise: offen oder geschlossen

Mass der Nutzung: Das Mass der Nutzung richtet sich grundsätzlich nach den Bestimmungen der Wohnzone W3 und des Quartierplanreglements.

Besondere Bestimmungen:

¹ In der Zone für touristische Aktivitäten (SNP) darf erst nach Vorliegen eines Sondernutzungsplans gebaut werden.

² Die Zone ist ausschliesslich für touristische Bauten und Anlagen, strukturierte Beherbergungsbetriebe im Sinne von Art. 8, Zweitwohnungsgesetz reserviert;

³ Wohnungen ohne Nutzungsbeschränkung, die mit dem Betrieb eine bauliche und funktionale Einheit bilden, dürfen bis zum zulässigen Anteil der Hauptnutzfläche erstellt werden; Erstwohnungen sind nicht gestattet.

⁴ Im Rahmen eines Sondernutzungsplans müssen alle wesentlichen Elemente der Überbauung dargestellt werden, insbesondere Art und Mass der Nutzung der einzelnen Baubereiche, Anzahl, Lage, Grösse, Anordnung und Gestaltung der Bauten, Erschliessung, private und öffentliche Aussenräume, Umgebungsgestaltung, usw...

⁵ Um eine qualitativ hochwertige Planung und Bebauung des Areals zu gewährleisten, muss auch auf die angrenzende Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Bezug genommen werden.

Gemeindeverwaltung Bellwald

Die Präsidentin: Jeannine Burgener

Die Schreiberin: Margot Blumenthal