

# Teilrevision der Nutzungsplanung

## Sesselbahn Bellwald-Richinen

Zonenänderungen und Baulinienplan

### Erläuternder Bericht

Auflage

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](http://www.planax.ch), [info@planax.ch](mailto:info@planax.ch)

Dossier-Nr. 002'616

Gez	Kontr	Datum
ts	az	18.06.2021

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Sesselbahn Bellwald-Richinen .....</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>PLANUNGSGEGENSTAND.....</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage, Planungsanlass .....	4
1.2	Übergeordnete Rahmenbedingungen .....	4
1.3	Spezifische Vorgaben zur Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben .....	4
1.4	Planungsorganisation .....	5
<b>2</b>	<b>PLANUNGSZIELE.....</b>	<b>5</b>
2.1	Entwicklungsabsichten der Gemeinde .....	5
<b>3</b>	<b>PLANUNGSMASSNAHMEN.....</b>	<b>6</b>
3.1	Zonenänderung und Baulinienplan (Seilbahnkorridor) .....	6
3.2	Änderung des bestehenden Zonennutzungsplans (ZNP) und des Bau- und Zonenreglements .....	6
<b>4</b>	<b>BEDARFSNACHWEIS UND LOKALISIERUNG.....</b>	<b>7</b>
4.1	Bedarf .....	7
4.2	Lokalisierung: Projekt Bahnverbindung Bellwald–Richinen .....	7
<b>5</b>	<b>ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....</b>	<b>8</b>
6.1	Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur [A] .....	8
6.2	Tourismus und Freizeit [B] .....	10
6.3	Siedlung.....	11
6.4	Mobilität und Transportinfrastruktur [D] .....	12
6.5	Versorgung und andere Infrastruktur [E] .....	12
6.6	Umwelt [F] .....	13
6.7	Themenbereich Wirtschaft .....	14
<b>7</b>	<b>PLANERISCHE BEURTEILUNG .....</b>	<b>15</b>
7.1	Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten.....	15
7.2	Nachweis der haushälterischen Bodennutzung, Mobilisierung innerer Nutzungsreserven .....	15

---

7.3	Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Gemeinde / Destination.....	15
7.4	Synergien mit der touristischen Infrastruktur.....	16
7.5	Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen.....	16
7.6	Ausgleich von Planungsvorteilen .....	16
<b>8</b>	<b>PLANUNGSVERFAHREN.....</b>	<b>17</b>
8.1	Öffentliche Mitwirkung .....	17
8.2	Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens .....	17
8.3	Kantonale Vorprüfung (informell) .....	18
<b>9</b>	<b>ANHANG .....</b>	<b>19</b>

# I. Sesselbahn Bellwald-Richinen

## 1 PLANUNGSGEGENSTAND

### 1.1 Ausgangslage, Planungsanlass

Zwischen Fiesch und Bellwald ist der Bau einer neuen Gondelbahn geplant, die einen direkten Anschluss von Bellwald an das öffentliche Verkehrsnetz, an den ÖV-Hub Fiesch gewährleisten soll. Das raumplanerische Verfahren für dieses Gondelbahnprojekt befindet sich zurzeit im Vorprüfungsverfahren.

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 ist allerdings über weite Strecken nur indikativ und nicht verbindlich festgelegt; diese indikative Festlegung entspricht inzwischen nicht mehr den Anforderungen von Bund und Kanton.

Aufgrund der Dringlichkeit des Sesselbahnprojekts wird das raumplanerische Verfahren für dieses Vorhaben vorgezogen. Die raumplanerischen Massnahmen für die Gondelbahn sind Gegenstand eines zweiten Revisionsverfahrens.

### 1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Wichtigste übergeordnete Rahmenbedingung ist der kantonale Richtplan, Koordinationsblatt B.4 Skigebiete und die darin festgesetzte Verfahrenskoordination (Grundsätze, Vorgehen, einzuhaltende Bedingungen).

Relevant ist aber auch das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG und kRPG) mit der Forderung nach einer Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr insbesondere auch was Nutzungen wie Tourismus, Freizeit und Erholung betrifft.

Weitere übergeordnete Rahmenbedingungen für das Vorhaben sind in der Vollzugshilfe des Bundes, *Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben*, Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2013, sowie im Merkblatt des ARE, *Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben*, 2020 enthalten; ebenso zu berücksichtigen sind die strategischen Leitlinien der Tourismuspolitik Bellwald.

### 1.3 Spezifische Vorgaben zur Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben

Für die Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben hat der Kanton Wallis spezifische Vorgaben formuliert, wie im zitierten Merkblatt des ARE ausgeführt. Demnach ist für Seilbahnstationen eine geeignete Zone vorzusehen, während der Seilbahnkorridor in Form eines Baulinienplans nach Strassengesetz verbindlich festgelegt werden muss. Der Baulinienplan wird anschliessend auf Zonennutzungsplan übertragen.

Im vorliegenden Fall sind die Teile der Anlage, die innerhalb der Bauzone zu stehen kommen, namentlich die Talstation, mit den bestehenden Zonenregelungen und reglementarischen Bestimmungen nicht zonenkonform; ausserdem ist das Lichtraumprofil (Seilbahnkorridor) mit den Stützenstandorten innerhalb und ausserhalb der Bauzone nur als indikativer Inhalt, ohne ausreichende reglementarische Bestimmungen in der kommunalen Nutzungsplanung enthalten. Hier sind Anpassungen der Zonen und der entsprechenden Vorschriften erforderlich. Die Bergstation kann dagegen in der bereits bestehenden Zone konform dem Nutzungszweck realisiert werden.

#### **1.4 Planungsorganisation**

Das vorliegende Dossier (Pläne, Bericht, Reglementsartikel) wurde im Auftrag der Gemeinde vom Büro Planax AG in Zusammenarbeit mit der Plan A+ AG, Claudio Andenmatten und der Projektgruppe Sesselbahn Bellwald - Richinen erarbeitet.

## **2 PLANUNGSZIELE**

### **2.1 Entwicklungsabsichten der Gemeinde**

Die Gemeinde Bellwald hat zum Jahresende 2020 ihre Entwicklungsabsichten formuliert, ihr Siedlungsgebiet festgelegt und über weite Teile der Bauzone Planungszonen erlassen. Entsprechend den strategischen Zielsetzungen der Gemeinde soll das Neubaugebiet Gasse vor allem für öffentliche Nutzungen, namentlich die geplanten Seilbahnstationen mit Nebenanlagen und Anschlusswerken reserviert werden. Zudem sollen die bereits vorhandenen Einrichtungen für den Tourismus (Gastronomie, Beherbergung) sowie für Sport, Erholung und Freizeit gestärkt und ergänzt werden.

Mit dem neuen Entwicklungsschwerpunkt «öffentliche Nutzungen» strebt die Gemeinde eine bessere Erschliessung von Bellwald mit dem öffentlichen Verkehr an, indem eine direkte Anbindung an den regionalen Verkehrsknoten Fiesch, mit dem neuen ÖV-HUB, der sehr gute Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten im Modalsplit (Bus, MIV, Langsamverkehr) bietet, realisiert werden kann. Darüber hinaus ermöglicht dieser Standort, dass die neu geplante Talstation der Sesselbahn unmittelbar an den Zubringer angedockt werden kann, was wiederum kurze Umsteigebeziehungen und die Nutzung vielfältiger Synergieeffekte für Bau und Betrieb erlaubt.

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 im Vordergrund. Zu den strategischen Handlungsfeldern zählt die Investition in die Infrastruktur mit „Schwerpunkt verkehrstechnische Anbindung“. Die Modernisierung der Sesselbahn liegt voll und ganz auf der Linie dieses strategischen Handlungsfeldes.

### **3 PLANUNGSMASSNAHMEN**

#### **3.1 Zonenänderung und Baulinienplan (Seilbahnkorridor)**

Für die Planung und den Bau der Anlage sind bestimmte raumplanerische Massnahmen erforderlich, damit die neue touristische Transportanlage realisiert werden kann. Diese Massnahmen betreffen in erster Linie den Standort für die neue Talstation und den Sesselbahnkorridor Bellwald-Richinen der neu festgelegt werden muss.

Im Einzelnen sind folgende raumplanerischen Massnahmen vorgesehen:

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

##### **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 mit Nebenbauten darin realisiert werden kann. Betroffene Parzellen: 394, 396, 405 (jeweils teilweise).

##### **b. Bergstation Richinen**

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

##### **c. Baulinienplan Seilbahnkorridor Gasse-Richinen**

Zusätzlich zu den Zonenänderungen muss auch der Sesselbahnkorridor in Form eines Baulinienplans neu festgelegt werden. Das Verfahren richtet sich nach kantonalem Strassengesetz.

##### **d. Bau- und Zonenreglement**

Die Zonenänderung und die Festlegung des Seilbahnkorridors erfordern auch eine Ergänzung des kommunalen Bau- und Zonenreglements. Diese Ergänzungen zum Standort der Seilbahnstation und zum Baulinienplan des Seilbahnkorridors sind als eigenes Dokument dem Dossier beigefügt.

Sämtliche aufgelisteten Planungsmassnahmen sind auf den Planbeilagen lokalisiert und abgegrenzt.

## 4 BEDARFSNACHWEIS UND LOKALISIERUNG

### 4.1 Bedarf

Das Vorhaben entspricht einer projektbedingten Umzonung für eine touristische Transportanlage, die das Gebiet Bellwald-Richinen erschliesst. Das Projekt gilt als Ersatzanlage der seit 1976 bestehenden Sesselbahn, die inzwischen altersbedingt sehr stör- und reparaturanfällig ist und nicht mehr den zeitgenössischen Komfortansprüchen an eine solche Bahn entspricht. Der Bedarf für den Neubau ergibt sich somit aus der Notwendigkeit der Modernisierung der Anlage, des damit verbundenen kostengünstigeren Betriebs und der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Destinationen.

Der Bedarf für die Verlegung der Talstation, die an die Bergstation der Gondelbahn Fiesch-Bellwald angedockt werden soll, begründet sich damit, dass ein unmittelbarer Anschluss an die Zubringerbahn (eine Seilbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs) hergestellt werden kann, der kurze Umsteigebeziehungen ermöglicht und die Nutzung von Synergieeffekten beim Bau und Betrieb beider Anlagen erlaubt.

### 4.2 Lokalisierung: Projekt Bahnverbindung Bellwald–Richinen

Das Projekt Bahnverbindung Bellwald-Richinen umfasst den Bau einer 6er Sesselbahn mit 11 Stützen mit Tal- und Bergstation. Die Bahn ist vollständig innerhalb des bestehenden Trassees geplant, ausgenommen die Talstation, die auf Höhe der geplanten Gondelbahnstation verschoben wird.

Die Umzonungsfläche für die Talstation ist auf beiliegenden Plänen parzellengenau lokalisiert. Das Lichtraumprofil des Seilbahnkorridors ist sowohl in Form eines eigenen Baulinienplans als auch auf dem Zonennutzungsplan dargestellt.

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 B.4 Skigebiete* planungs- und projektrelevante Aussagen.

Relevant für das Vorhaben sind zunächst nachfolgende Koordinationsgrundsätze zur gewünschten räumlichen Entwicklung der Skigebiete:

- *Erhalten oder Schaffen von international konkurrenzfähigen Skigebieten durch die Erneuerung und qualitative Verbesserung all ihrer Infrastrukturen und falls erforderlich durch die Erweiterung und Verbindung von Skigebieten.*
- *Restrukturieren und Optimieren der Skigebiete im Hinblick auf ein angepasstes Angebot, indem Synergien mit den touristischen Infrastrukturen angestrebt werden.*

- *Ersetzen oder Erstellen von neuen Bergbahnanlagen unter Berücksichtigung der kommunalen und/oder interkommunalen strategischen Überlegungen bezüglich Raum-, Siedlungs- und Tourismusentwicklung, falls erforderlich, mittels eines interkommunalen Richtplans.*
- *Anstreben einer komplementären ganzjährigen Nutzung der Infrastrukturanlagen (z.B. Skifahren/Mountainbiking, Schneeschuhlaufen/Wandern im Sommer).*
- *Weiterentwickeln oder Anpassen der Skigebiete in Übereinstimmung mit den raumplanungs-, umwelt-, natur- und landschaftsrelevanten Vorschriften.*
- *Optimieren der Energieeffizienz der Anlagen in den Skigebieten.*
- *Verbessern des öffentlichen Verkehrsangebots in den alpinen Tourismusstationen und ihrer Zugänglichkeit von der Talebene aus.*

Die geplante Ersatzanlage Bellwald-Richinen ist mit diesen Koordinationsgrundsätzen und der damit angestrebten räumlichen Entwicklung der kantonalen Richtplanung kompatibel.

Was die Auswirkungen des Projekts auf Raum und Umwelt betrifft, sind laut Koordinationsblatt folgende Bedingungen zu berücksichtigen.

III: Das Projekt berücksichtigt die Aspekte der Landwirtschaft, des Waldes, der Umwelt, der Natur und Landschaft, der Jagdbanngebiete sowie der potenziellen Konflikte mit den Naturgefahren und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

Die Berücksichtigung dieser Aspekte wird in den nachfolgenden Kapiteln sowie im Umweltverträglichkeitsbericht nachgewiesen.

## **6 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG**

Die Auswirkungen der Planung auf die gemäss kantonalem Richtplan (kRP) relevanten Bereiche sind nachfolgend unter den jeweiligen Kapiteln aufgeführt.

### **6.1 Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur [A]**

#### **6.1.1 Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche (A1)**

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.



### 6.1.2 Wald (A3)

Im Gebiet Obere Wald wird ein Waldabschnitt durchquert. Für die Stützenstandorte sind Rodungsgesuche, für die Seilführung Niederhalteservitute erforderlich. Im Waldareal ist eine Rodung von 45 m<sup>2</sup> und ein Niederhalteservitut über 2'674 m<sup>2</sup> notwendig, beide Massnahmen sind ersatzpflichtig. Als Ersatz wird in Absprache mit der DWFL ein finanzieller Beitrag an ein regionales Kompensationsprojekt bezahlt. Die entsprechenden Gesuche (Rodung, Niederhalteservitut) sind Bestandteil des Plangenehmigungsdossiers.

### 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 Bau der Talstation führt zu einer Aufhebung eines bisherigen Wanderwegs auf einer Länge von ca. 120 m. Dieser muss umgelegt und an die neue Infrastruktur angepasst werden.

Aufgrund der bereits bestehenden touristischen Infrastrukturen und der Tatsache, dass die geplante Sesselbahn eine bestehende ersetzt, wird die Auswirkung auf das Landschaftsbild im Gebiet im UVP Bericht als gering - mittel und damit als vertretbar eingestuft.

Eine wichtige Anforderung an die weitere Projektplanung ist eine möglichst gute landschaftliche Eingliederung der Sesselbahninfrastruktur. Bei der Planung der einzelnen Stationen ist auf eine gute Integration in die direkte Umgebung und in die Landschaft zu achten.

Der Rückbau der bestehenden Umlenkstation, sowie der nicht mehr benötigten Stützen ist Projektbestandteil.

Unterhalb des Standortes der Bahnstation Gasse sind interessante landschaftliche Strukturen entstanden, die aus einem Mosaik von Hecken und dem Wanderweg mit seiner Begleitvegetation bestehen. Diese Strukturen sind bei einer eventuellen künftigen Bebauung möglichst zu erhalten und in die neue Nutzung einzubeziehen.

### 6.1.4 Lebensräume und Arten (A5)

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde der Projektperimeter hinsichtlich schutzwürdiger Arten und Lebensräume untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung und die für Eingriffe erforderlichen Kompensationsmassnahmen sind Projektbestandteil.

Die Bergstation Richinen kommt in die Nähe des stehenden Gewässers Flesche zu liegen, welches als Laichgewässer für Amphibien von lokaler Bedeutung inventarisiert ist. Zum Schutz des Laichgewässers und seiner Umgebung sind für die Bauphase geeignete Schutzmassnahmen vorzusehen.

Dasselbe gilt für das gemischte kantonale Banngebiet Nr. 6 Bellwald, das die östliche Grenze des Seilbahnkorridors bildet und das den Schutz des Federwilds vor Bejagung bezweckt. Auch hier müssen während der Bauphase wirksame Schutzvorkehrungen getroffen werden.

Insgesamt wird durch das Projekt die Vegetation auf einer Fläche von ca. 6'075 m<sup>2</sup> temporär gestört, wovon ca. 63 m<sup>2</sup> schützenswerte Lebensraumtypen sind. Bei sorgfältiger Ausführung der Arbeiten können die Eingriffe minimiert werden; ersatzpflichtige Eingriffe werden kompensiert. Als Ersatzmassnahme wird in Absprache mit der DWFL, Sektion Natur und Landschaft ein bestehendes Feuchtgebiet innerhalb des Seilbahnkorridors aufgewertet. Das Gebiet ist als Landwirtschaftszone I festgelegt, von Zone für Schneesport überlagert.

Hecken und Feldgehölze sowie Ufervegetation sind vom Projekt keine betroffen.

#### 6.1.5 Gewässer (A8)

Im Projektperimeter befinden sich mehrere kleine Fliessgewässer und Suonen sowie ein See. Diese Oberflächengewässer werden durch das Projekt nicht tangiert, spezielle Gewässerschutzmassnahmen sind nicht erforderlich.

In der Nähe der Bergstation «Bellwald-Richinen» befinden sich beidseitig Gewässerschutzbereiche Au. Auf der Westseite liegt eine Grundwasserschutzzone S3, ca. 45 m vom Sesselbahnkorridor entfernt.

Die geplanten raumplanerischen Massnahmen geraten mit dem Gewässerschutz nicht im Konflikt.

#### 6.1.6 Naturgefahren, geotechnische Risiken (A10)

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, auf der Grundlage eines Lawinengutachtens, 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.

**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

Die Modernisierung der touristischen Transportanlage 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. Sowohl für den Sommer- und speziell den Wintertourismus ist die zu ersetzende Anlage von grosser Bedeutung. Im Sommer führt die Sesselbahn zu einem Ausgangspunkt mit Anschlüssen an zahlreiche Wanderwege, wie

auch mehrere gebaute und bewilligte Bike-Trails (Downhillstrecke) und eine Trottnet – Strecke; Im Winter bildet sie die Verbindung zum höher gelegenen Skigebiet, wo sich noch die Sesselbahn Steibeläger und zwei Skilifte befinden. Die Schlittelbahn, der Snowpark, wie auch mehrere Schneeschuh Trails schliessen unmittelbar an die Bergstation an.

Synergien mit der touristischen Infrastruktur ergeben sich vor allem auch dadurch, dass die neue Talstation Gasse unmittelbar gegenüber der Bergstation der Gondelbahn gelegen ist und somit kürzere Anschlüsse und bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen beiden Bahnanlagen gewährleistet sind.

**Koordinationshinweis kRP:** Koordinationsblätter B.1 Integrierter Tourismus, B.4 Skigebiete

### 6.3 Siedlung

#### 6.3.1 Festlegung des Siedlungsgebietes (C1)

Die Gemeinde Bellwald hat, gestützt auf das revidierte RPG, kRPG und den kRP ihre räumlichen Entwicklungsstrategien formuliert und die Festlegung ihres Siedlungsgebiets vorgenommen. Entsprechend dieser Festlegung sind unbebaute Flächen in Gasse primär für die öffentliche und touristische Verkehrsinfrastruktur vorgesehen (Seilbahnstationen mit Nebenanlagen mit Anschlusswerken). Die bestehenden Nutzungen für Tourismus, Sport, Erholung und Freizeit sollen gestärkt und, je nach Bedarf, ergänzt werden.

#### 6.3.2 Beanspruchung von Siedlungsfläche (C2)

Das Projekt beansprucht teilweise Flächen, die bisher nicht für touristische Transportanlagen bestimmt sind (6'286 m<sup>2</sup>). Siedlungsflächen im engeren Sinn werden jedoch nur in geringem Umfang (2'401 m<sup>2</sup>) benötigt, und zwar für einen Teil der Sesselbahnstation. Der andere Teil ist in der bisher als Zone für Skipiste bezeichneten Parzelle geplant. Diese Flächenbeanspruchung ist, was die Standorte für die Bauten und Anlagen der Sesselbahn (Stationen und Stützen) betrifft, definitiv und erfordert eine zonenkonforme Festlegung, wie von der Gemeinde beantragt.

#### 6.3.3 Konflikte mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen

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.

Der mittels Baulinienplan neu festgesetzte Seilbahnkorridor hat gewisse Nutzungsbeschränkungen zur Folge, insbesondere auf dem Abschnitt durch die Wohnzone, an deren Grenzen Wohnbauten überquert werden.

#### 6.3.4 Ortsbild, Natur- und Kulturdenkmäler, archäologische Stätten (C3)

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

Grundsätzlich ist bei der weiteren Planung des Projekts auf eine möglichst gute Eingliederung der Sesselbahninfrastruktur in das Ortsbild zu achten, insbesondere was die Architektur der Bahnstationen betrifft (Gebäudetypologie, Dimensionierung, architektonische Gestaltung).

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

## 6.4 Mobilität und Transportinfrastruktur [D]

### 6.4.1 Synergien Verkehrsinfrastruktur

#### 6.4.1.1 Erschliessung, Erreichbarkeit

Synergien mit der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ergeben sich dann, wenn auch die Zubringerbahn Fiesch – Bellwald mit direkter Anbindung von Bellwald an den ÖV-HUB Fiesch realisiert ist. Mit der neuen Gondelbahn wird die ÖV-Erschliessungsqualität des Ortes und der Destination deutlich erhöht.

Mit der aktuellen Modernisierung der Sesselbahn wird zunächst eine leistungsfähigere touristische Transportanlage gebaut, 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.

**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 Standorten vorhanden, andere zentrale touristische Dienstleistungen sind in Gasse in der unmittelbaren Umgebung der Bahnstation vorhanden.

### 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 Seilbahnverbindung Bellwald – Richinen ist UVP-pflichtig. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf alle relevanten Fachbereiche detailliert untersucht und geprüft und im vorliegenden Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich deshalb auf eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse.

### 6.6.2 Luft

Die geplante Sesselbahn gilt als Ersatzanlage, die gegenüber der bestehenden Anlage keine signifikanten Auswirkungen auf die Luftqualität haben wird.

### 6.6.3 Lärm und Erschütterungen

Der Seilbahnkorridor durchquert im Gebiet Gasse abschnittsweise lärmempfindliche Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufe II; auch die neu projektierte Talstation kommt in Nachbarschaft zu solchen Zonen zu stehen.

Laut vorliegendem Lärmgutachten ist der Bahnbetrieb für die Anwohner mit Lärmbelastungen verbunden. Bei 12 Gebäuden und einer unbebauten Parzelle werden die Planungswerte überschritten, während die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Mit der Wahl des geräuscharmen Anlagentyps (D-Line) wurden vorsorgliche Massnahmen an der Quelle umgesetzt.

Damit das Projekt realisiert werden kann, wird ein lärmrechtlich erleichtertes Verfahren gem. Art. 7 Abs 2 LSV notwendig.

### 6.6.4 Boden

Die definitive Bodenbeanspruchung umfasst die Stationsgebäude und die Stützen der neuen Sesselbahn. Relevant ist die Umzonungsfläche für die Talstation in der Grössenordnung von gut 6'000 m<sup>2</sup>, die zum geringeren Anteil Bauzone, zum grösseren Teil Zone für Skipisten umfasst. Die geplante Zone beansprucht unbebaute Freiflächen, die jedoch - aufgrund ihrer bisherigen, recht vielfältigen Nutzung (Sport, Freizeit, Erholung, Landwirtschaft) - als Siedlungsflächen mit einem gewissen Erschliessungsstand bezeichnet werden können, beziehungsweise als innere Nutzungsreserven im Siedlungsgebiet. D.h., dass keine reinen Naturböden oder landwirtschaftlich gut geeignete Flächen in Anspruch genommen werden.

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

#### Belastete Standorte

Die Sesselbahn «Bellwald-Richinen» befindet sich nicht im Perimeter oder in der Nähe eines belasteten Standortes. Gemäss kantonalem Kataster der belasteten Standorte (KbS) befinden sich im Projektperimeter keine Altlasten oder Verdachtsstandorte.

**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, touristische Beherbergung) der Gemeinde Bellwald im Allgemeinen und die Destination im Besonderen von Bedeutung. Mit dem Projekt kann die touristische Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Gebietes gesteigert werden. Die Zubringerbahn verbessert die Erreichbarkeit des Gebietes Richinen, das als Ausgangspunkt zu den dort vorhanden touristischen Transportanlagen und Skipisten und zum Wanderweg- und Bikenetz dient und eine wichtige Funktion zur komplementären Nutzung (Sommer- und Wintertourismus) des Erholungsgebiets übernimmt. 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. Die neue Bahninfrastruktur ist deshalb von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

## **7 PLANERISCHE BEURTEILUNG**

Interessenabwägung und Evaluation

### **7.1 Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten**

Die Planungsmassnahmen für die Seilbahnverbindung Bellwald - Richinen erfordern eine Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten mit allen relevanten Fachbereichen in den Themenfeldern Raumplanung und Umwelt, wie in den vorigen Kapiteln dargestellt. Die Übereinstimmung der Planung mit der übergeordneten Gesetzgebung und dem kantonalen Richtplan sowie den Richtlinien der kommunalen Tourismuspolitik ist nachgewiesen, sodass eine richtplan- und zonenkonforme sowie umweltverträgliche Realisierung des Vorhabens gewährleistet werden kann. Die beantragten raumplanerischen Massnahmen entsprechen den kantonalen Vorgaben zur Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben.

Die Seilbahnverbindung ist ein Vorhaben von öffentlichem Interesse, da die Modernisierung der Anlage zur qualitativen Verbesserung des Tourismusgebiets und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beiträgt und damit einer der wichtigsten Zielsetzungen der Gemeinde und des kantonalen Richtplans entspricht.

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 bis mittel einzuschätzen. Jedenfalls sind keine Konflikte bekannt, die das Vorhaben grundsätzlich in Frage stellen.

Aufgrund der bisher vorgenommenen Interessensabwägung ist das Seilbahnprojekt höher zu bewerten als die Beschränkungen und Eingriffe, die damit verbunden sind. Eine umfassende Interessenabwägung wird in diesem Fall jedoch nicht auf Stufe Raumplanung, sondern im Rahmen der Plangenehmigung vorgenommen.

### **7.2 Nachweis der haushälterischen Bodennutzung, Mobilisierung innerer Nutzungsreserven**

Die Flächenbeanspruchung für die ortsfesten Bauten und Anlagen der Seilbahn (Berg- und Talstation, Stützen) ist insgesamt relativ gering, eine grössere Fläche von rund 6'200 m<sup>2</sup> wird für die Zone für die Talstation benötigt und anderen Nutzungen entzogen. Diese Umzonungsfläche betrifft Parzellen, die bisher unbebaut sind, jedoch einen gewissen Erschliessungsstand aufweisen und teilweise bereits touristisch genutzt werden. Laut kommunalem Raumkonzept zählen sie zu den inneren Nutzungsreserven, die primär für die beantragten öffentlichen Nutzungen mobilisiert werden sollen.

### **7.3 Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Gemeinde / Destination**

Die Gemeinde Bellwald ist stark auf den Tourismus ausgerichtet und muss sich auf einem umkämpften Markt behaupten. Mit der Modernisierung der Sesselbahn kann sowohl der Komfort für die Kunden als auch die Erreichbarkeit, Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Tourismusgebiets gesteigert werden, was auch zur besseren Auslastung der touristischen Transportanlagen und des übrigen touristischen Angebotes beitragen kann und eine höhere Wertschöpfung generiert. Neben der Sicherung von Arbeitsplätzen verspricht sich die Gemeinde davon auch höhere Steuereinnahmen.

#### **7.4 Synergien mit der touristischen Infrastruktur**

Synergien mit der touristischen Infrastruktur ergeben sich vor allem dadurch, dass die Sesselbahn mit dem Gebiet Richinen einen wichtigen Ausgangspunkt mit Anschluss an die übrigen touristischen Transportanlagen, an das Pisten-, Bike- und Wanderwegnetz bildet. Die Voraussetzung für eine komplementäre Nutzung der Anlage für den Sommer- und Wintertourismus werden dadurch verbessert.

Bedeutende Synergieeffekte ergeben sich auch aus dem für die zweite Bauphase geplanten Zusammenbau beider Bahnstationen am Standort Gasse, womit kürzere Anschlüsse und bessere Umsteigemöglichkeiten ermöglicht werden. Auch mit den geplanten Anschlusswerken für die Station (Zufahrt, Parkplätze) können die Bedingungen für einen Modalsplit gegenüber dem Ist-Zustand stark verbessert werden.

#### **7.5 Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen**

Das Projekt Sesselbahnverbindung Bellwald-Richinen ist - vor allem in Kombination mit dem geplanten Anschluss an den ÖV-HUB Fiesch - für die Gemeinde 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 Gemeinde zum Projekt besteht im Wesentlichen darin, dass sie in Kooperation mit Partnern die Initiative für das Vorhaben Seilbahnverbindung übernimmt und sich im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten an den Kosten für Planung und Ausführung beteiligt.

#### **7.6 Ausgleich von Planungsvorteilen**

Die beantragten raumplanerischen Massnahmen beinhalten einerseits die Umzonung von Wohn- und Skipistenzone in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, andererseits die Festlegung von überlagernden Baulinien für den Seilbahnkorridor. Der Baulinienplan hat Nutzungsbeschränkungen zu Folge, die je nach betroffener Nutzungszone unterschiedlich ins Gewicht fallen, Auszonen werden jedoch keine vorgenommen.

Laut Synthesebericht der Dienststelle für Raumentwicklung (27. Mai 2021) wird zumindest mit der Umzonung der Zone für Skipisten in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ein entschädigungspflichtiger Mehrwert generiert. Der genaue Umfang des zu entrichtenden Mehrwertbeitrags wird von der zuständigen kantonalen Schatzungskommission im Rahmen des Homologationsverfahrens festgelegt.



## 8 PLANUNGSVERFAHREN

### 8.1 Öffentliche Mitwirkung

Der Gemeinderat der Gemeinde Bellwald hat den Vorentwurf der vorliegenden Teilrevision anlässlich seiner Sitzung vom 05. 02. 2021 genehmigt und anschliessend zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

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.

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

### 8.2 Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens

Während der Auflagefrist gingen insgesamt drei Stellungnahmen mit teils weitreichenden Änderungsvorschlägen ein. Sie enthielten, kurz zusammengefasst, nachfolgende Punkte:

- a. Abgrenzung der ZÖBA Talstation «Rufena»; diesem Änderungswunsch konnte problemlos durch eine Plankorrektur entsprochen werden, da die Abgrenzung der Zone auf dem aufgelegten Plan nicht korrekt dargestellt war.
- b. Standort Gasse, ZÖBA Bahnstationen und Zone für touristische Aktivitäten: zwei Eingaben setzten sich kritisch mit den geplanten Projekten auseinander. Wichtigste Kritikpunkte waren:

*Negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt:*

- Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes: Überdimensionierte ZÖBA, Riegelbildung durch Bauten und Anlagen, fehlende Eingliederung der Seilbahnarchitektur in den Bestand;
- Beeinträchtigung intakter landschaftlicher Strukturen, der Heckenlandschaft, insbesondere durch Zone für touristische Aktivitäten;
- Lärmbelastung durch Bau und Betrieb, Lichtverschmutzung durch Betrieb;
- Versiegelung von Flächen durch neue Parkplätze bei Bahnstation.

*Negative ökonomische / touristische Auswirkungen:*

- Überdimensioniertes Projekt hinsichtlich Transport-Kapazitäten angesichts rückläufiger Nachfrage und Auslastung, Investitionsrisiko, Wirtschaftlichkeit nicht gewährleistet.

*Planungsgrundlagen:*

- Unvollständige Planungsunterlagen: Bedarfsnachweis, unklare Bestimmungen für geplante Zonenänderungen (Artikel BZR), fehlende Untersuchungen wie Lärmgutachten und Umweltverträglichkeitsbericht für beide Anlagen.

*Anträge:*

- Alten Standort der Sesselbahn-Talstation beibehalten, bzw. Garagierung am neuen Standort unterirdisch vorsehen, beide Anlagen räumlich trennen, auf Zone für touristische Aktivitäten verzichten, bestehende Wohnzone auszonen und als Naturschutzzone festlegen, auf Parkplätze bei Bahnstation verzichten.
- Trennung beider raumplanerischen Verfahren (Gondel- und Sesselbahn) und Beteiligung der Anwohner an sämtlichen Planungen im Gebiet Gasse (Zonenänderungen, Art und Mass der Nutzung der Zonen), qualifiziertes Verfahren für den Projektperimeter durchführen.

Die Gemeinde hat in ihren Antwortschreiben zu den einzelnen Punkten Stellung genommen und den Standort Gasse für die Gesamtanlage mit beiden geplanten Projekten nochmals begründet – auch mit Verweis darauf, dass eine umweltverträgliche und zonenkonforme Realisierung gewährleistet werden kann. Gleichzeitig hat die Gemeinde zugesagt, fehlende Planungsgrundlagen zu ergänzen und die Änderungswünsche, soweit möglich, bei der Weiterbearbeitung der Projekte zu berücksichtigen. Ein Verzicht auf die vorgesehene ZÖBA mit gemeinsamem Standort für beide Bahnstationen mit Nebenanlagen und Anschlusswerken ist jedoch für die Gemeinde keine Option; die Zone für touristische Aktivitäten wird jedoch vorläufig zurückgestellt.

### **8.3 Kantonale Vorprüfung (informell)**

Parallel zum Mitwirkungsverfahren wurde das Dossier dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Die Ergebnisse dieser Vorprüfung sind im Synthesebericht der Dienststelle für Raumentwicklung vom 27. Mai 2021 zusammengefasst.

Die Stellungnahme der Gemeinde zu den Auflagen und Bedingungen der konsultierten Dienststellen, die im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen sind, ist im Anhang beigefügt.

Anlässlich einer gemeinsamen Besprechung mit der DRE und der DFM (23. April 2021) wurde - im Einverständnis mit den anwesenden Kantonsvertretern - vereinbart, dass aus Gründen der Dringlichkeit und des fortgeschrittenen Planungsstandes, die Teilrevision der Nutzungsplanung für die Sesselbahn Bellwald – Richinen gegenüber der Gesamtvorlage beider Projekte vorgezogen werden kann.

Die Stellungnahme der Gemeinde zu den Ergebnissen der kantonalen Vorprüfung bezieht sich deshalb ausschliesslich auf Auflagen und Bedingungen zu den raumplanerischen Massnahmen (ZÖBA Sesselbahnstation, Baulinienplan Sesselbahnkorridor) für die Sesselbahn Bellwald – Richinen.

#### **Gemeindeverwaltung Bellwald:**

Die Präsidentin: Die Schreiberin:

Jeannine Burgener

Margot Blumenthal

Bellwald, 18. Juni 2021

## 9 ANHANG

---

## **Stellungnahme der Gemeinde Bellwald zu den Ergebnissen der kantonalen Vorprüfung: Teilrevision der Nutzungsplanung für die Seilbahnen Fiesch- Bellwald und Bellwald-Richinen**

---

(.....)

*Die Stellungnahme der Gemeinde zu den Auflagen und Bedingungen der konsultierten Dienststellen ist im Folgenden kursiv hervorgehoben und bezieht sich ausschliesslich auf die raumplanerischen Massnahmen für das Sesselbahnprojekt*

### **I. Gegenstand und Beschreibung**

Zwischen dem ÖV-Hub Fiesch und Bellwald ist eine neue Gondelbahn geplant, welche der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr der Gemeinde Bellwald dient. Zudem ist der Ersatz der bestehenden Sesselbahn Bellwald-Richinen durch eine moderne Sesselbahn vorgesehen. Damit gemäss Art. 3 Abs. 3 Seilbahngesetz (SebG) die raumplanerischen Voraussetzungen für diese Bauvorhaben geschaffen werden können, sind Teilrevisionen der Nutzungsplanungen in den Gemeinden Fiesch und Bellwald notwendig. Da der Seilbahnkorridor zum Teil auch auf dem Territorium der Gemeinde Fieschertal zu liegen kommt, ist auch in dieser Gemeinde der Seilbahnkorridor im Bau- und Zonenreglement zu verankern. Die Standorte der Seilbahnstationen werden in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA) umgewandelt. In Fiesch wird zudem im Nahbereich der Talstation ebenfalls eine Fläche neu einer ZÖBA zugewiesen, damit genügend Platz für die Parkierung geschaffen werden kann. In Bellwald wird eine grössere Fläche in unmittelbarer Nähe der Bergstation der Gondelbahn und der Talstation der Sesselbahn, welche im gleichen Gebäudekomplex erstellt werden, einer Zone für touristische Aktivitäten zugewiesen. Die Bergstation der Sesselbahn in Richinen bedarf keiner Zonenänderung, da sie gemäss dem heute gültigen Zonennutzungsplan der Gemeinde Bellwald in der Zone für Skipisten bereits zonenkonform ist. Da sowohl in Fiesch wie auch in Bellwald Bauzonen durch die neue Gondelbahn überflogen werden, ist die Ausscheidung einer Baulinie gemäss dem Verfahren nach Strassengesetz notwendig. Auch die neue Sesselbahn grenzt im unteren Bereich unmittelbar an bestehende Bauzonen, weshalb auch hier die Festlegung einer Baulinie notwendig wird. Die Baulinien werden mit hinweisendem Charakter auf den Zonennutzungsplan übertragen und mit einem Artikel in den kommunalen Bau- und Zonenreglementen verankert. Mit dieser Vorgehensweise können die Anforderungen von Art. 3 Abs. 3 SebG eingehalten werden. Mit dem Baulinienkorridor werden ebenfalls, falls erforderlich, die notwendigen Voraussetzungen für eine Enteignung geschaffen (Art. 7 Abs. 1 SebG).

Für die detaillierte Beschreibung und die Lokalisierungen verweisen wir auf das Dossier des Büros Planax AG vom Februar 2021.

Die Gemeinde Bellwald hat das Mitwirkungsverfahren (Art. 33 kRPG) bereits im Amtsblatt vom 12. Februar 2021 eröffnet. Bei den Gemeinden Fiesch und Fieschertal steht dies noch aus.

**Stellungnahme Gde:** *in Absprache mit der DRE und der DFM (Sitzung vom 23. April 2021 in Brig) wird, aus Gründen der Dringlichkeit und des fortgeschrittenen Planungsstandes, die Teilrevision für die Sesselbahn Bellwald-Richinen vorgezogen. Die nachfolgende Stellungnahme der Gemeinde bezieht sich ausschliesslich auf die Auflagen und Bedingungen für dieses Projekt.*

## II. Bedürfnisnachweis und Lokalisierung

### Gondelbahn Fiesch – Bellwald

Die Talstation in Fiesch kommt auf der gegenüberliegenden Strassenseite des bestehenden ÖV-Hubs zu liegen. Der direkte Anschluss an den ÖV-Hub soll mit einer Passerelle, welche die Kantonsstrasse überspannt, sichergestellt werden. Durch die neue Seilbahn wird das Dorf Bellwald optimal an den öffentlichen Verkehr (MG-Bahn, Postauto) angeschlossen. Im Gebiet "Rufena" kommt eine Zwischenstation zu liegen, damit das alte Dorfzentrum und auch der nördlich gelegene Dorfteil "Ried" in Fussdistanz erschlossen werden können. Die Bergstation schliesslich wird im touristischen Zentrum von Bellwald, im Gebiet "Gasse", erstellt, mit direktem Anschluss an die zu ersetzende Sesselbahn. Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Bahn in Bellwald in einem relativ hindernisfreien Korridor, verläuft und auf eine Ablenkung in der Mittelstation verzichtet werden kann. Für die Platzierung der Talstation ist der unmittelbare Anschluss an den ÖV-Hub ausschlaggebend. Mit der neuen Gondelbahn wird die Erschliessung von Bellwald mit den öffentlichen Verkehrsmitteln markant verbessert, was sich positiv auf die Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV auswirken wird. Das Bedürfnis ergibt sich aus dem Umstand, dass die bestehende Pendelbahn Fürgangen-Bellwald, welche bisher die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr für die Gemeinde Bellwald sicherstellte, nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht und deshalb ersetzt werden soll.

### Sesselbahn Bellwald-Richinen

Die bestehende 2er Sesselbahn ist störungsanfällig und soll durch eine moderne Sesselbahn ersetzt werden, welche als Hauptzubringer in das Skigebiet von Bellwald dient. Der Standort der Talstation wird um ca. 140 m bergwärts verschoben, damit eine direkte Anbindung an die neue Gondelbahn Fiesch-Bellwald möglich ist. Ansonsten wird die Ersatzanlage auf dem gleichen Trasse wie die bestehende Sesselbahn erstellt. Der Standort der Bergstation bleibt unverändert.

**Stellungnahme Gde:** keine Bemerkungen

### Zone für touristische Aktivitäten in Bellwald

Der Standort der heutigen Talstation sowie eine Fläche westlich der neuen Talstation werden in eine Zone für touristische Aktivitäten (ZTA) umgewandelt. Damit sollen die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden, damit mit der Erstellung und Vermarktung von Betten mit einer hohen Auslastung die Wettbewerbsfähigkeit der Destination gestärkt und gefördert werden kann. Die neue ZTA befindet sich zwar an einer strategisch guten Lage im touristischen Zentrum von Bellwald, direkt angrenzend an die zwei neuen Seilbahnen. Die Ausführungen zu den "Leitlinien der örtlichen Tourismuspolitik" sind im erläuternden Bericht jedoch sehr kurzgehalten. Es fehlt der Gesamtkontext der Tourismusdestination Bellwald. Damit das Bedürfnis für diese neue ZTA nachgewiesen werden kann ist aufzuzeigen, wie die heutige Beherbergungsstruktur in Bellwald aussieht, wie viele Übernachtungen generiert werden usw., sowohl in quantitativer Weise wie auch in Bezug auf die Lokalisierung der verschiedenen bestehenden Hotels. Daraus ist ein allfälliges Manko an Übernachtungsmöglichkeiten abzuleiten, welches das Bedürfnis für eine zusätzliche ZTA begründen könnte. In diese Überlegungen sind auch bestehende Potenziale miteinzubeziehen, wie z.B. der im Jahr 2017 vom Staatsrat homologierte Quartierplan «Ferienpark Relief». Das Beherbergungsangebot ist auch auf regionaler Ebene zu koordinieren, da Bellwald mit der neuen Seilbahn näher an die Destination Aletsch rückt. Hierzu ist die Erarbeitung eines

interkommunalen Richtplans gemäss Art. 20 und 20a kRPG zu prüfen. Das Bedürfnis für die neue ZTA kann somit aufgrund der heute vorliegenden Unterlagen nicht nachgewiesen werden. Es sind zuerst die vorgenannten Grundlagen zu erstellen und, sofern das Bedürfnis nachgewiesen werden kann, ist die ZTA in die Gesamtrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Bellwald zu integrieren.

**Stellungnahme Gde:** *die Zone für touristische Aktivitäten wird vorläufig zurückgestellt; Gegenstand der vorliegenden Teilrevision ist nur noch die ZÖBA für die Talstation der Sesselbahn sowie die Festlegung des Sesselbahnkorridors.*

### III. Begründung einer Teilrevision

In seinem Schreiben vom Juni 2018 an die Walliser Gemeinden hat der Staatsrat mitgeteilt, dass vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des revidierten Ausführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Raumplanung (kRPG), des kantonalen Baugesetzes (BauG) sowie des kantonalen Richtplans die Priorität auf die Gesamtrevisionen der Zonennutzungspläne (ZNP) und der kommunalen Bau- und Zonenreglemente (BZR) gelegt wird und auf Homologationsgesuche für Teilrevisionen nur eingetreten werden kann, wenn sie dringend und im öffentlichen Interesse sind, einem berechtigten Bedürfnis entsprechen und von begrenztem Umfang sind (räumlich oder reglementarisch). Aufgrund des Alters und des Zustandes der bestehenden Luftseilbahn Fürgangen-Bellwald ist ein Ersatz dringend notwendig. Als Transportmittel des öffentlichen Verkehrs ist die neue Seilbahn Fiesch-Bellwald erwiesenermassen von öffentlichem Interesse. Ebenfalls die bestehende 2er - Sesselbahn Bellwald-Richinen muss dringend erneuert werden, damit das Skigebiet mit einer zeitgemässen und sicheren Verbindung erschlossen werden kann.

Die von der Teilrevision betroffene Fläche in Fiesch hat eine Fläche von lediglich rund 14'000m<sup>2</sup> und ist somit von begrenztem Umfang. In Bellwald hingegen ist eine Fläche von über 20'000m<sup>2</sup> betroffen, wobei auch eine Zone für touristische Aktivitäten (ZTA) geschaffen werden soll, welche in erster Linie der Realisierung von privaten Beherbergungsbetrieben dient. Für die neuen Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen in Bellwald können die Kriterien für eine vorgezogene Teilrevision als erfüllt betrachtet werden, für die neue ZTA jedoch nicht. Ebenfalls sind die Kriterien für eine Teilrevision in Fiesch und Fieschertal erfüllt.

**Stellungnahme Gde:** *die Umzonungsfläche für die ZÖBA beläuft sich nur noch auf 6'200 m<sup>2</sup>, davon entfallen 3'800 m<sup>2</sup> auf die Skipistenzone, 2'400 m<sup>2</sup> auf die Wohnzone.*

### IV. Ergebnisse der internen Vernehmlassung:

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Beurteilung des vorliegenden Dossiers konsultierten wir nachstehende Dienststellen, welche folgende Stellungnahmen abgaben. Die vollständigen Vormeinungen befinden sich im Anhang.

## **Dienststelle für Wald, Flussbau und Landschaft (DWFL)**

### **1. Wald**

Unvollständiges Dossier.

Gemäss Dossier werden durch den Neubau der Gondelbahn Fiesch-Bellwald auch Waldflächen tangiert. Maststandorte erfordern Rodungen, Leitungsabschnitte im Wald voraussichtlich Niederhalteservitute. Die Zwischenstation mit dem Treppen-/Liftanbau ist aus unserer Sicht auf Basis der vorliegenden Unterlagen in der Art nicht standortgebunden und der Zugang könnte statt von Waldseite auch von Süden her erfolgen. Dadurch würde die potenzielle Rodungsfläche massiv verkleinert.

Auflagen und Bedingungen:

Für die Zwischenstation Rufena ist entweder ein detaillierter Nachweis zu erbringen, warum der Zugang zwingend von Norden her und damit durch den Wald erfolgen muss (Nachweis der Standortgebundenheit) oder aber der Treppen-/Liftanbau im Süden zu planen.

Der zuständige Ingenieur Wald ist in die Ausarbeitung des Rodungsdossiers sowie des Dossiers Niederhalteservitut eng einzubeziehen. Für die negativen Auswirkungen auf den Wald ist ein angemessener Ersatz vorzuschlagen.

**Stellungnahme Gde:** *die Auflagen und Bedingungen betreffend Rodungsdossier und Niederhalteservitut für die Sesselbahn werden berücksichtigt.*

### **2. Natur**

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Die geplanten Umzonungen tangieren keine Natur- und Landschaftsschutzzonen und keine bezüglich Naturwerte wertvolle Flächen.

Die Bergstation Richinen kommt in die Nähe des stehenden Gewässers Flesche zu liegen, welches als Laichgewässer für Amphibien von lokaler Bedeutung inventarisiert ist.

Auflagen und Bedingungen:

Bei der Planung der Mastenstandorte sind nach Art. 18 Abs. Ibis NHG schützenswerte Lebensraumtypen sowie Vorkommen seltener und geschützter Pflanzenarten soweit möglich zu schonen.

Die Umgebung des Laichgewässers und seine Umgebung darf durch das Bauprojekt nicht tangiert werden.

**Stellungnahme Gde:** *die Auflagen und Bedingungen zu Arten und Lebensräumen werden berücksichtigt.*

### 3. Landschaft

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Durch die geplanten Projekte werden keine Landschaftsschutzzonen tangiert.

Auflagen und Bedingungen:

Bei der Planung der einzelnen Stationen ist auf eine Integration in die direkte Umgebung und in die Landschaft zu achten.

**Stellungnahme Gde:** *die Auflagen und Bedingungen zur Integration in die Umgebung / Landschaft werden berücksichtigt.*

### 4. Lawinengefahren

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Teile der Linienführung Fiesch-Bellwald (Bereich Milibach) und Bellwald-Richinen befinden sich in Lawinengefahrenzonen. Die Linienführung scheint aber auf den Standort angewiesen zu sein.

Auflagen und Bedingungen:

Von einem spezialisierten Ingenieurbüro ist ein Lawinengutachten für die geplanten Bauten und Anlagen erstellen zu lassen.

**Stellungnahme Gde:** *der Antrag betreffend Lawinengutachten wird übernommen*

### 5. Geologie

#### 5.1 Geologische Gefahren

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Auflagen und Bedingungen:

Die geplante Seilbahn durchquert mögliche steinschlag- oder rutsch gefährdete Bereiche. Für das Bewilligungsverfahren sind die geologischen Gefahren zu untersuchen.

**Stellungnahme Gde:** *innerhalb des Projektperimeters für die Sesselbahn sind keine derartigen Gefährdungen bekannt.*

#### 5.2 Bodenschätze

Konsultation nicht nötig.

**Stellungnahme Gde:** *keine Bemerkungen*



## 6 Fliessgewässer

### 6.1 Hydrologische Gefahren der Seitenfliessgewässer

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Der Perimeter der geplanten Gondelbahn-Talstation in Fiesch kommt teilweise innerhalb der gelben und teilweise innerhalb der blauen Hochwassergefährdungzone bei Ausuferungen des Leegrabes zu liegen (geringe und mittlere Gefährdung). Weiter kommt die Trasse der Gondelbahn zwischen Fiesch und der Station Rufena teilweise in der gelben Gefährdungzone des Leegrabes (= geringe Gefährdung), teilweise innerhalb der blauen Gefährdungzone des Moosgrabes (= mittlere Gefährdung) und teilweise in der blauen und roten Gefährdungzone des Milibachs sowie Wysswassers (mittlere und erhebliche Gefährdung) zu liegen. Grundsätzlich gilt die gelbe Gefährdungzone als Hinweisbereich. Die blaue Gefährdungzone ist im Wesentlichen ein Gebotsbereich, wo ein Bauen unter Auflagen grundsätzlich möglich ist, sofern der erforderliche Schutz gewährleistet werden kann. Die rote Gefährdungzone stellt im Wesentlichen ein Verbotsbereich dar, wo ein generelles Bauverbot gilt.

Zu den geplanten Teilrevisionen und diesen Standorten der geplanten Bauten sowie den Seilbahntrassees kann eine positive Vormeinung abgegeben werden, wobei bei der Detailplanung dieser Gefährdung Rechnung getragen werden muss.

Auflagen und Bedingungen:

- Bei der Detailplanung des Seilbahnprojekts ist dieser Hochwassergefährdung Rechnung zu tragen.
- Hierzu ist von einem in Hochwasserfragen ausgewiesenen Naturgefahrenbüro ein Hochwassergutachten für die geplanten Bauten und Anlagen zu erstellen, welches im Detail auf die lokale Gefahrensituation Hochwasser eingeht und im Bedarfsfall geeignete Schutzmassnahmen zur Erreichung der Schutzziele aufzeigt, die es ins Projekt zu integrieren gilt und welche aus den Projektplänen eindeutig hervorgehen müssen.
- Bei der Wahl der Maststandorte ist die Hochwassergefährdung mit zu berücksichtigen und Standorte ausserhalb der roten Gefährdungszonen zu wählen.

**Stellungnahme Gde:** *innerhalb des Projektperimeters für die Sesselbahn ist keine Hochwassergefährdung bekannt.*

### 6.2 Gewässerraum

Positive Vormeinung mit Bedingungen.

Die geplanten Stationen kommen allesamt ausserhalb des Gewässerraumes zu liegen. Hingegen tangiert die Bahntrasse den Gewässerraum des Wysswassers. Zwischen Fleschegade und Stägmatta verläuft die Trasse in unmittelbarer Nähe zum Wysswasser und somit auch innerhalb dessen Gewässerraum. Dort wo der Gewässerraum nicht ausgeschieden wurde, gilt es jenen gemäss Übergangsbestimmungen zu berücksichtigen.

*Innerhalb des Gewässerraumes sind gemäss GSchV lediglich standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Bauten/Anlagen zulässig. Das öffentliche Interesse kann als gegeben erachtet werden. Hingegen scheint die Standortgebundenheit fraglich.*

Wie im erläuternden Bericht korrekt festgehalten, gilt es die Vorschriften zum Gewässerschutz zu berücksichtigen.

Zu den geplanten Teilrevisionen der Nutzungsplanung und diesen Standorten der geplanten Bauten sowie den Seilbahntrassees kann eine positive Vormeinung abgegeben werden, wobei es bei der Detailplanung den Gewässerraum und die damit verbundenen gesetzlichen Rahmenbedingungen (insbesondere Art. 41c GSchV) zu berücksichtigen gilt (siehe u.a. folgende Auflagen und Bedingungen).

Auflagen und Bedingungen:

- Innerhalb des Gewässerraumes sind grundsätzlich keine neuen Bauten/Anlagen zulässig. Bei der Wahl der Maststandorte ist daher der Gewässerraum mit zu berücksichtigen und deren Standorte sind so zu wählen, dass diese komplett ausserhalb des Gewässerraumes zu liegen kommen.
- Falls sich im Rahmen der Detailplanung zeigen sollte, dass Maststandorte innerhalb des Gewässerraumes unumgänglich sind (Standortgebundenheit zweifelsfrei nachgewiesen: Variantenstudium, etc.), so muss ein entsprechendes Gesuch um eine definitive baurechtliche Ausnahmegewilligung im Gewässerraum gestellt werden, in welchem die Einhaltung der vor- und nachstehend genannten Bedingungen nachgewiesen wird.
- Da der Gewässerraum durch das Bahntrasse ohnehin tangiert wird (aufgrund Linienführung, unabhängig der Maststandorte), gilt es ein Gesuch für eine definitive baurechtliche Ausnahmegewilligung für das Bauen im Gewässerraum zu erstellen, welches auf die Aspekte des Gewässerraumes (Hochwasserschutz, natürliche Funktion des Gewässers, Gewässernutzung, etc.) eingeht und welches parallel/zeitgleich zum Bauvorhaben ebenfalls öffentlich aufgelegt wird.
- Auf Grundlage dieses Gesuchs/Gutachtens eines spezialisierten Büros, wird entschieden, ob eine entsprechende Ausnahmegewilligung erteilt werden kann oder nicht.

**Stellungnahme Gde:** vom Sesselbahnprojekt wird kein Gewässerraum tangiert.

**[Kommentar DRE:** Die Zugangsseite zur Zwischenstation Rufena ist zu überprüfen, damit weniger Waldfläche tangiert wird. In Bezug auf den Gewässerraum ist die Standortgebundenheit nachzuweisen. Die übrigen Auflagen und Bedingungen sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.]

**Stellungnahme Gde:** die Auflagen und Bedingungen werden, wie unter den einzelnen Punkten dargelegt, berücksichtigt.

### Verwaltungs- und Rechtsdienst DMRU (VRDMRU)

In Bezug auf die neue **Zone für touristische Aktivitäten** in Bellwald wird festgehalten, dass bei Neueinzonungen, die aufgrund eines einzelnen Projekts erfolgen, gemäss Art. 16a kRPG die Bauarbeiten innert 5 Jahren erfolgen müssen. Gemäss der Ansicht des VRDMRU sind für die geplanten Zonenänderungen (v.a. Zone für touristische Aktivitäten in Bellwald und ZÖBA + Gewerbe in Fiesch) die Kriterien für eine vorgezogene Teilrevision der Nutzungsplanung gemäss dem Schreiben des Staatsrats vom Juni 2018 nicht erfüllt, weil nur in einer Gesamtrevision der Nutzungsplanung eine umfassende Gesamtbetrachtung für die gesamte Bauzone - auch nach Art. 15 RPG - vorgenommen werden könne.

In Bezug auf die **Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen + Gewerbe** hält der VRDMRU fest, dass eine Nutzung für rein private als auch gemischt genutzte Bauten und Anlagen in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen nicht einer durch die Einwohnergemeinde zu erfüllenden gesetzlichen Aufgabe im Sinne des Gemeindegesetzes entspricht und damit grundsätzlich in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen nicht zonenkonform ist. Gemischte Nutzungen können jedoch u.U. zweckmässig sein, weshalb durch eine zweckmässige Regelung im BZR dafür zu sorgen ist, dass im Zonennutzungsplan entweder eine räumliche Trennung der privaten von der öffentlichen Nutzung (Baufeld/Gebäude) vorgenommen oder der jeweilige Anteil an öffentlicher bzw. gewerblicher Nutzung im zugehörigen Artikel des BZR z.B. durch einen jeweiligen Geschossflächenanteil begrenzt wird, so dass sichergestellt werden kann, dass in einer sog. «gemischten Zone» die der ZÖBA zugewiesene Nutzung nicht durch eine Gewerbenutzung konsumiert wird. Parkplätze sind in der Regel als Annex-Anlagen in dienender Funktion eng mit der (Haupt-) Baute verknüpft. Liegt diese im öffentlichen Interesse, so sind auch die dazu gehörigen Abstellplätze grundsätzlich als zonenkonform einzustufen. Im öffentlichen Interesse liegen auch Parkplätze für den öffentlichen Verkehr. Ebenso sind die der Förderung der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel dienenden Abstellplätze nach dem "Park and Ride-System" in einer "Zone für öffentliche Bauten und Anlagen" im Grundsatz zulässig. In dieser Zone ist schliesslich auch die Realisierung eines Parkhauses möglich, dem zwar ein sachlicher Zusammenhang zu einer (Haupt-) Baute fehlt, das aber der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird (vgl. zum Ganzen Daniel Gsponer, Die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Diss. Zürich 2000, S. 85). Ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen wird durch das öffentliche Interesse gedeckt. Eine Neubaute in der ZÖBA hat überwiegend öffentlichen Interessen zu dienen. Allgemeinzugänglichkeit ist im Falle einer Nutzung als Parkplätze Voraussetzung. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Baute/Anlage kann auch durch Private erfolgen, wobei dann die Nutzung vertraglich klar zu regeln ist. Ist eine ausschliesslich privat genutzte und nicht allgemein zugängliche Fläche bzw. Flächen (für eine private Parkierung) geplant, die erheblich geringer ausfällt als die öffentlichen Zwecken dienende Fläche, so dürfte dies wohl vertretbar sein, wenn damit die Schaffung der öffentlich genutzten Baute/Anlage insbesondere unter Berücksichtigung einer beschränkten Finanzkraft und der öffentlichen Infrastrukturbedürfnisse der Gemeinde erst überhaupt ermöglicht oder doch zumindest ganz erheblich begünstigt werden. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen erscheinen die Erstellung und der Betrieb von öffentlichen Bauten durch Private sowie eine Nutzung der öffentlichen Bauten und Anlagen durch Private grundsätzlich dann als zulässig, wenn eine Nutzung durch die Öffentlichkeit überwiegt und gewährleistet ist.

Daraus lässt sich ableiten was folgt:

- Die Neubauf Flächen (Bruttogeschossfläche [BGF] nach IVHB ist massgebend) müssen überwiegend öffentlichen Zwecken dienen und (soweit aufgrund deren Natur nicht ausgeschlossen, z.B. im Falle eines Feuerwehrlokals oder von Behördenräumen etc.), allgemein

zugänglich sein (z.B. öffentliche Parkplätze etc.).

- Wenn also der private Bauherr die Fläche der öffentlichen Parkplätze konzessions- und vergaberechtlich geregelt bewirtschaftet und zugleich die Privatfläche ca. maximal 20% der Gesamt-BGF in der Zone (berechnet gemäss IVFHB) nicht überschreitet, dürfte dies zumindest objektiv sachgerecht erscheinen und nicht willkürlich sein.

*Beurteilung von Ziffer 9.2 Anhang 2 der Teilrevision der Nutzungsplanung Gondelbahn Fiesch-Bellwald (Gemeinde Fiesch / Fieschertal), Art. 75 bis BZR, Zone für öffentliche Bauten und Gewerbe*

- Es fehlt eine Sicherung des Nutzungsanteils zugunsten der «ZÖBA» durch eine Mindestfläche (Grundstück oder BGF) sowie eine Begrenzung des Gewerbeanteils (ca. maximal 20% der Gesamt-BGF in der Zone, berechnet gemäss IVHB); vgl. die vorstehenden Ausführungen). Der Artikel ist im vorerwähnten Sinne zu ergänzen, andernfalls private Nutzungen in der ZÖBA nicht zulässig sind.
- Der Artikel ist mit einem Gebäudemindestabstandsmass in Metern zu ergänzen.
- Die VKF-Abstände sind ohnehin immer einzuhalten (gesetzlich zwingende Bestimmungen). Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BauG vom 15.12.2016 ist zwingendes Recht.
- Die VKF-Vorschriften für die Gebäudeabstände vermögen keine kohärente Ortsplanung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 BauG innerhalb einer Nutzungszone zu gewährleisten, weil die Gebäudeabstände je nach verwendeten Materialien variieren.
- Die Abstände nach VKF-Vorschriften vermögen die Mindestgebäudeabstände nicht zu ersetzen, weil letztere bemessen werden zwecks Gewährleistung eines Mindestmasses an Licht/Besonnung und Luft, während VKF-Vorschriften nur die Brandübertragungsgefahr beachten, viel kleinere Abstände begründen und solchermassen baupolizei-hygienisch im vorerwähnten Sinne ausreichende Gebäudeabstände nicht mehr gewährleistet sind.
- Der Artikel entspricht nicht Art. 15 BauG, wonach die Gemeinden für jeden Zonentyp in der Bauzone eine Gesamthöhe und eine Aushubhöhe festzulegen haben.
- Eine Nutzungsziffer sowie die maximal zulässigen Gebäudedimensionen fehlen, so dass keine kohärente Ortsplanung gewährleistet ist (Verwiesen wird auf Art. 18 und 19 BauG, von denen die Gemeinde nicht abweichen darf).

**Stellungnahme Gde:** die Änderung von Art. 75 bis BZR, Zone für öffentliche Bauten und Gewerbe, BZR Fiesch/Fieschertal wird vorläufig zurückgestellt.

*Beurteilung von Ziffer 6.2 Anhang 2 der Teilrevision der Nutzungsplanung Gemeinde Bellwald Gondelbahn Fiesch-Bellwald / Sesselbahn Bellwald-Richinen, Art. 91 BZR, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.*

- Es wird auf alle vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 9.2 Anhang 2 der Teilrevision der Nutzungsplanung Gondelbahn Fiesch-Bellwald (Gemeinde Fiesch / Fieschertal), Art. 75 bis BZR, Zone für öffentliche Bauten und Gewerbe, verwiesen. Der Artikel ist im vorerwähnten Sinne zu ergänzen.

**Stellungnahme Gde:** die Änderungsanträge zu Art. 91 bis BZR, Zone für öffentliche Bauten, Bellwald werden übernommen.

*Beurteilung von Ziffer 6.3 Anhang 3 der Teilrevision der Nutzungsplanung Gemeinde Bellwald (Gondelbahn Fiesch-Bellwald / Sesselbahn Bellwald- Richinen), BZR Art. Zone für touristische*

### *Aktivitäten*

- Bei der vorerwähnten Zone handelt es sich u.E. aus den unter Ziffer 1.2.3 dargelegten Gründen um eine Bauzone im Sinne von Art. 15 RPG, weil sie regelmässiger Bautätigkeit für Hotels und hotelähnliche Betriebe sowie damit zusammenhängende Wohnungen ohne Nutzungsbeschränkung erlaubt.

**Stellungnahme Gde:** *auf die Zone und den entsprechenden Artikel, Zone für touristische Aktivitäten, BRZ Bellwald wird vorläufig verzichtet.*

**[Kommentar DRE:** Bei der neuen Zone für touristische Aktivitäten in Bellwald handelt es sich nicht um eine Neueinzonung für ein einzelnes Projekt. Es liegt noch kein konkretes Projekt für einen Beherbergungsbetrieb vor. Der Art. 16a kRPG ist somit in diesem Fall nicht anwendbar. Bei der neuen ZÖBA + Gewerbe in Fiesch ist der Art. 16a kRPG auch nicht anwendbar, da es sich um eine Umzonung einer bestehenden Bauzone handelt (ZÖBA, WG3) und nicht um eine Neueinzonung. In Bezug auf die Kriterien für eine vorgezogene Teilrevision der Nutzungsplanung verweisen wir auf unsere Ausführungen im Kapitel III.

In der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen + Gewerbe in Fiesch ist gemäss unserer Ansicht ein grösserer privater Gewerbeanteil möglich als 20% der Gesamt-BGF. Dies deshalb, da es sich explizit um eine Mischzone von privaten und öffentlichen Nutzungen handelt und nicht um eine reine ZÖBA. Der maximal mögliche Gewerbeanteil ist jedoch im BZR zu verankern, z.B. durch die Festlegung einer maximal möglichen Prozentzahl der Gesamt-BGF. Damit kann verhindert werden, dass die Zone zu 100% mit gewerblichen Nutzungen überbaut werden kann, was nicht der Absicht der Gemeinde entspricht. Ebenfalls kann mit der Festlegung einer Prozentzahl verhindert werden, dass die Fläche zu 100% nur für öffentliche Zwecke genutzt werden kann.

Gemäss dem vorgesehenen Wortlaut des Art. 91 BZR Bellwald (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) ist vorgesehen, dass private gewerbliche Nutzungen in untergeordnetem Mass zulässig sind. Damit dies präzisiert werden kann, ist der gewerbliche Anteil zu quantifizieren, z.B. mit der Festlegung einer Prozentzahl der Gesamt-BGF. Da es sich bei einer ZÖBA grundsätzlich um eine Zone für öffentliche Nutzungen handelt, darf der Gewerbeanteil jedoch 20% nicht übersteigen. Die restlichen Anpassungen der Artikel in Bezug auf die Abstände, die Höhen und die Nutzungsziffer sind bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.]

**Stellungnahme Gde:** *die Auflagen und Bedingungen zu der ZÖBA, Sesselbahnstation und dem entsprechenden Art. im BZR werden berücksichtigt; da Grenz- und Gebäudeabstand definiert werden, wird auf eine Ausnutzungsziffer verzichtet; die Zone für touristische Aktivitäten wird zurückgestellt.*

### **Dienststelle für Jagd, Fischerei und Wildtiere (DJFW)**

Die DJFW bemerkt, dass die neue Bahn Fiesch-Bellwald den Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (VS 69a) überquert. Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Blatt A.9 Naturschutz) übertragen die Gemeinden die Naturschutzgebiete von nationaler, kantonaler und kommunaler Bedeutung auf ihre Zonennutzungspläne. Im Koordinationsblatt A.11 (ökologische Netzwerke und Wildtierkorridore) wird ferner definiert, dass die Gemeinden die verschiedenen ökologischen Netzwerke und die Wildtierkorridore in die entsprechenden kommunalen Planungsinstrumente integrieren können. Deshalb schlägt die DJFW vor, den Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung mit hinweisendem Charakter auf den ZNP zu übertragen.

**[Kommentar DRE:** Wir unterstützen den Antrag der DJFW, insbesondere auch deswegen, weil der Bund in der Richtplan-Genehmigung des Seilbahnprojektes Fiesch-Bellwald erwähnt hat, dass die Auswirkungen des Projekts auf diesen Wildtierkorridor in den nächsten Planungsschritten zu analysieren sind.]

**Stellungnahme Gde:** dem Wildtierkorridor wird im Rahmen der Weiterbearbeitung des Gondelbahnprojektes Rechnung getragen; für die Sesselbahn Bellwald – Richinen ist er nicht relevant

### **Dienststelle für Mobilität (DFM)**

Die DFM hält fest, dass in Bezug auf den Langsamverkehr keine Bemerkungen bestehen und ist der Ansicht, dass die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II für die Zone 9 (neue Zone für touristische Aktivitäten), direkt in der Nähe der Bergstation der Luftseilbahn Fiesch-Bellwald, nicht realistisch ist.

**[Kommentar DRE:** Gemäss den Vorgaben der DUW ist in Bellwald ein Lärmbericht für die gesamte Anlage (Bergstation Gondelbahn und Talstation Sesselbahn) zu erstellen. Anhand der Ergebnisse ist die Lärmempfindlichkeitsstufe für die ZTA zu beurteilen.]

**Stellungnahme Gde:** da die Gondelbahnstation Gassen nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision ist, entfällt die Forderung

### **Dienststelle für Umwelt (DUW)**

#### **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Die Seilbahnprojekte sind UVP-pflichtig (Anlagetyp Nr. 60.1 gemäss Anhang UVPV). Am 18. November 2019 haben wir unsere Bemerkungen zur Voruntersuchung und zum Pflichtenheft im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Projektes «Fiesch-Bellwald» und am 27. November 2020 haben wir unsere Bemerkungen zur Voruntersuchung und zum Pflichtenheft im Rahmen der UVP des Projektes «Bellwald-Richinen» mitgeteilt.

Falls der Bau eines Parkhauses mit mehr als 500 Abstellplätzen vorgesehen ist, ist dieses Projekt auch UVP-pflichtig (Anlagetyp Nr. 11.4 gemäss Anhang UVPV).

Zudem ist es wichtig, alle notwendigen Verfahren (Nutzungsplanung - Plangenehmigung nach SebG - Baubewilligung für Nebenanlagen (insbesondere Parkhaus), koordinierte UVP- Bericht-erstattung für alle Anlagen) formell und materiell zu koordinieren. Dafür ist die Vollzugshilfe "Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben" des BAFU und des BAV von 2013 zu berücksichtigen.

**Stellungnahme Gde:** *der Umweltverträglichkeitsbericht für die Seilbahnverbindung Bellwald – Richinen liegt inzwischen vor; für das Projekt Fiesch – Bellwald wird er stufengerecht erarbeitet, die Verfahrenskoordination wird gewährleistet.*

#### Gewässer

##### *Wasserableitung*

Die Gemeinde Fiesch verfügt über einen generellen Entwässerungsplan (GEP) gemäss Art. 5 GSchV (durch die DUW am 21.02.2019 genehmigt).

Der generelle Entwässerungsplan (GEP) der Gemeinde Bellwald ist in Ausarbeitung.

Die Gemeinde Fieschertal ist nicht betroffen.

**Stellungnahme Gde:** *keine Bemerkungen*

##### *Grundwasser*

Das Seilbahnprojekt «Fiesch-Bellwald» liegt teilweise, gemäss der vom Staatsrat am 7. März 2012 genehmigten Ausscheidung der Gewässerschutzbereiche, im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> (für die Wassergewinnung nutzbares Grundwasser).

In der Nähe der Bergstation «Bellwald-Richinen» befinden sich beidseitig Gewässerschutzbereiche A<sub>u</sub>. Auf der westlichen Seite liegt eine Grundwasserschutzzone S3 ca. 45 m neben dem Sesselbahnkorridor. Die Änderung der Zonennutzungspläne steht nicht im Konflikt mit dem Gewässerschutz.

**Stellungnahme Gde:** *die Ergänzungen zu den Grundwasserschutzbereichen und der Grundwasserschutzzone Richinen werden im erläuternden Bericht übernommen.*

#### Belastete Standorte

Die folgenden Standorte, die im Kataster der belasteten Standorte eingetragen sind, befinden sich im Perimeter oder in der Nähe des Seilbahnprojektes «Fiesch-Bellwald»:

- die Schiessanlage Fiesch (Nr. E-6057-600-00), deren Kleinkaliberanlage untersucht werden muss, um zu beurteilen, ob ein Sanierungsbedarf vorhanden ist. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind noch nicht bekannt;
- die Deponie Lischa (Nr. D-6057-167-00), die als kein überwachungs- noch Sanierungsbedürftiger Standort eingestuft ist;
- der Betriebe „Sabag - Sand- & Kiesanlage Imhasly, Bodenmann & Wyden“ (Nr. E-6057- 017-00), der als Standort mit keinem Untersuchungsbedarf klassifiziert ist;

- die ehemalige Deponie Meitje (Nr. D-6052-107-00), die als Standort mit keinem Untersuchungsbedarf klassifiziert ist.

Der Einbau der Tal-, Zwischen- und Bergstationen betreffen keine Fläche, die im Kataster der belasteten Standorte eingetragen sind.

Gemäss dem Plan «Zonenänderungen / Gondelbahnkorridor» vom 12. Februar 2021 tangiert der Korridor die Deponie Lischa (Nr. D-6057-167-00).

Die Sesselbahn «Bellwald-Richinen» befindet sich nicht im Perimeter oder in der Nähe eines belasteten Standortes.

Die Änderung der Zonennutzungspläne steht nicht im Konflikt mit den belasteten Standorten.

**Stellungnahme Gde:** keine Bemerkungen

### Lärm

Gemäss Art. 24 USG sowie 29 LSV dürfen neue Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen nur in Gebieten ausgeschrieben werden, in welchen die Lärmimmissionen die Planungswerte (PW) nicht überschreiten oder in denen diese Werte durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können.

Die Teilrevision der Nutzungsplanung muss alle Änderungen nummeriert und unterteilt enthalten:

- neue Bauzone (z.B. Nummer 5, 8, 10);
- Bauzonenänderung;
- Auszonung.

Ausserdem müssen die Nummern dem geänderten Perimeter zugeordnet werden und dürfen sich zwischen zwei Plänen nicht ändern (z.B. zwischen «2\_1\_0\_TR Gondelbahn Sesselbahn Bellwald Gondelbahn Fiesch-Bellwald Teilrevision 5'000 Vorprüfung» und «2\_3\_0\_TR Gondelbahn Sesselbahn Bellwald Rodungsfläche Zwischenstation 500 Vorprüfung»).

Das Lärmgutachten vom 31. Januar 2021 ist unvollständig. Gemäss der Stellungnahme des BAFU vom 26. Januar 2021 betreffend die Voruntersuchung der Sesselbahn «Bellwald-Richinen» bilden die Talstation der Sesselbahn «Bellwald-Richinen» und die Bergstation der Gondelbahn «Fiesch-Bellwald» eine Gesamtanlage, deren Gesamtmissionen die PW einhalten müssen. Ein Lärmmachweis für beide Anlagen (Gondelbahn Fiesch-Bellwald und Sesselbahn Bellwald-Richinen) muss beigelegt werden und soweit detailliert sein, wie die Eigenschaften bekannt sind. In Anbetracht der in der Voruntersuchung vorgelegten Pläne sind die Planungen sehr fortgeschritten und viele Informationen liegen bereits vor. Die ganze Anlage (beide Seilbahnen zusammen) hat die Anforderungen von Art. 11 ff USG, 25 USG, 7 und 9 LSV und 6 LSV zu genügen. Weiter gilt auch zu berücksichtigen, dass im Nahbereich der Stationen in Fiesch und Bellwald weitere gleichartige Lärmquellen (bestehende Beschneigungsanlagen, zukünftiges Parkhaus, usw.) zusammen zu beurteilen sind.

Ausserdem muss der Lärmschutznachweis die Gebäudekonzeption begründen (Lage entlang der Strecke, Ausrichtung, Art der Materialien, usw.). Der Lärmschutznachweis muss alle



Massnahmen berücksichtigen, die zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen getroffen werden können (z.B. geschlossene Station, im Stationsgebäude enthaltener Niederhaltmast, Fatzer Performa DT-Kabel, Geschwindigkeit Reduktion, usw.).

Bei Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorgaben muss nachgewiesen werden, dass keine Massnahmen zur Reduzierung der Lärmimmission technisch oder wirtschaftlich machbar sind. Dieser Nachweis muss erbracht werden, indem die Kosten der Massnahmen (wenn möglich mit einem Kostenvoranschlag), die Kosten der gesamten Anlage, die verschiedenen Auflagen und alles, was für die Behörde nützlich ist, um die Verhältnismässigkeit der Massnahmen zu beurteilen, angegeben werden.

#### Stellungnahme

Unsere Vormeinung ist positiv, sofern das Dossier entsprechend den oben erwähnten Anmerkungen und Hinweise angepasst wird.

**[Kommentar DRE:** Die Bemerkungen der DUW in Bezug auf das Kapitel Lärm sind bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.]

**Stellungnahme Gde:** *die Auflagen und Bedingungen werden wie folgt berücksichtigt: die Nummerierung der raumplanerischen Massnahmen auf Plan wird angepasst; die Bergstation der Gondelbahn Fiesch – Bellwald ist nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision, weshalb die Forderung nach vollständigem Lärmgutachten vorläufig entfällt. Laut vorliegendem Lärmgutachten ist der Betrieb der Sesselbahn für die Anwohner mit Lärmbelastungen verbunden. Bei 12 Gebäuden und einer unbebauten Parzelle werden die Planungswerte überschritten, während die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Mit der Wahl des geräuscharmen Anlagentyps (D-Line) wurden vorsorgliche Massnahmen an der Quelle umgesetzt.*

*Damit das Projekt realisiert werden kann, wird ein lärmrechtlich erleichtertes Verfahren gem. Art. 7 Abs 2 LSV notwendig.*

#### **Dienststelle für Wirtschaft, Tourismus und Innovation (DWTI)**

Die DWTI hat keine Einwände und heisst die Umzonung aus wirtschaftlicher, touristischer und regionalpolitischer Sicht gut.

**Stellungnahme Gde:** *keine Bemerkungen*

### **Dienststelle für Landwirtschaft (DLW)**

Die DLW gibt eine positive Vormeinung ab, jedoch mit den folgenden Auflagen:

- Die Seilbahn wird in allen drei Gemeinden landwirtschaftliche Nutzfläche überqueren oder wo Mastenstandorte zu liegen kommen, wird kleinflächig Boden benötigt. Betroffen sind hier landwirtschaftliche Nutzflächen 1. und 2. Priorität und in Fiesch eine geschützte Landwirtschaftszone.
- Die Mastenstandorte sind nach Möglichkeit so zu wählen, dass landwirtschaftlich gut geeignete Flächen verschont bleiben.
- Innerhalb des Seilbahnkorridors muss die landwirtschaftliche Nutzung erhalten bleiben.

**[Kommentar DRE:** Die Bemerkungen der DLW sind bei der Detailplanung des Plangenehmigungsgesuchs für die Seilbahnen zu berücksichtigen.]

**Stellungnahme Gde:** Die Bemerkungen der DLW werden angemessen berücksichtigt

### **Dienststelle für Immobilien und bauliches Erbe**

Die DIB stellt fest, dass sich die Mittelstation und die projektierte Linienführung der Gondelbahn Fiesch-Bellwald am Rande der Umgebungsrichtung III des ISOS-Gebiets "Bodma" befindet. Bei den Planungsarbeiten der Anlagen (Stationen und Stützen) ist daher der Aspekt "Gestaltungsvorschriften und Auflagen für Neubauten" des Erhaltungsziels [a], die Integration in die Landschaft hinsichtlich Volumetrie, Materialität, Farbe und Umgang mit dem bestehenden Terrain genügend zu berücksichtigen. Basierend auf den Koordinationsvorgaben für die Gemeinden im Koordinationsblatt C.2 "Bauzonenqualität" des kantonalen Richtplans in den Punkten "gestalten die öffentlichen Räume und Grünflächen auf attraktive Weise" und "begünstigen die Ausschreibung von Architekturwettbewerben für Projekte an strategischen Lagen" wird die Bedingung gestellt, dass der BZR Artikel der ZÖBA durch den Passus "zur Sicherung einer qualitativ anspruchsvollen baulichen Entwicklung kann die zuständige Genehmigungsbehörde die Durchführung eines Architekturwettbewerbes oder eines anderen geeigneten Verfahrens verlangen" ergänzt wird.

**[Kommentar DRE:** Die Bemerkungen der DIB sind zweckmässig und bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.]

**Stellungnahme Gde:** der Reglementsartikel für die ZÖBA wird entsprechend dem Antrag ergänzt.

## V. Raumplanerische Überprüfung und Beurteilung:

Mit der neuen Seilbahn Fiesch-Bellwald wird die Abhängigkeit der Einheimischen und Touristen von Bellwald vom motorisierten Individualverkehr minimiert. Die Zwischen- und Bergstation kommen an zentralen Standorten zu liegen, welche sich für eine bauliche Verdichtung eignen. Die zwei Seilbahnprojekte sind für die sozio-ökonomische Entwicklung (Demografie, Arbeitsplätze) der Gemeinde Bellwald im Speziellen und der gesamten Region von Bedeutung. Die geplanten Teilrevisionen der Nutzungsplanung stimmen somit grundsätzlich mit den Zielen des Raumplanungsgesetzes überein, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt wird, die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft (Tourismus) geschaffen werden und auf eine angemessene Dezentralisierung der Besiedlung und der Wirtschaft hingewirkt wird. Durch den Ausbau des ÖV werden die natürlichen Lebensgrundlagen wie der Boden oder die Luft geschont.

### Kantonaler Richtplan

Das **Seilbahnprojekt Fiesch-Bellwald** hat gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt und bedarf deshalb einer Grundlage im kantonalen Richtplan (Art. 8 Abs. 2 RPG). Im Anschluss an die öffentliche Auflage vom 15. November bis 15. Dezember 2019 hat der Staatsrat das Projekt am 4. März 2020 der Kategorie "Festsetzung" zugewiesen. Die Genehmigung durch den Bund erfolgte am 13. Januar 2021. Letzterer hat in seinem Genehmigungsentscheid darauf hingewiesen, dass im Rahmen der nachgeordneten Planung die Schutzanliegen des Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung (VS-69a) vertieft zu prüfen ist. Im Juni 2019 wurde bereits ein UV-Voruntersuchungsbericht erstellt, in welchem der Wildtierkorridor thematisiert wird. Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) sind die Auswirkungen auf den Wildtierkorridor genauer zu untersuchen.

Im Rahmen der Integration in den kantonalen Richtplan (kRP) wurde nachgewiesen, dass die neue Gondelbahn zwischen Fiesch und Bellwald den Grundsätzen des Koordinationsblatts D.6 "Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs" entspricht. Das Projekt entspricht auch den Koordinationsblättern D.1 "Öffentlicher Verkehr" und D.2 "Umsteigeinfrastrukturen" des kRP, indem der öffentliche Verkehr gefördert wird, die Siedlungsentwicklung auf das Projekt abgestimmt wird und komfortable und sichere Umsteigepunkte geschaffen werden.

Bei der neuen **Sesselbahn Bellwald-Richinen** handelt es sich um eine Ersatzanlage, welche auf dem gleichen Trasse verläuft. Das Projekt hat somit im Vergleich zum heutigen Zustand keine neuen gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und bedarf deshalb keiner Koordination auf Stufe kantonalen Richtplanung. Das Projekt entspricht den Grundsätzen des Koordinationsblatts B.4 "Skigebiete" des kantonalen Richtplans, indem der Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des Skigebiets sichergestellt werden kann und eine qualitative Verbesserung der Infrastruktur erfolgt. Zudem wird mit der Bahn eine komplementäre Nutzung (Sommer/Winter) angestrebt.

**Stellungnahme Gde:** keine Bemerkungen

### Kommunale Entwicklungsabsichten / Entwurf des Siedlungsgebiets

Die Gemeinde Bellwald hat im Herbst 2020 einen Entwurf des Siedlungsgebiets erarbeitet. Das Seilbahnprojekt Fiesch-Bellwald bildet integrierenden Teil dieses Entwurfs. Die zukünftige bauliche Entwicklung wird auf diejenigen Gebiete gelenkt, welche von der Mittel- und Bergstation gut zu Fuss erreichbar sind. Ebenfalls die Gemeinde Fiesch hat 2019 ein Siedlungsgebiet

ausgearbeitet, wobei die Gemeinde beabsichtigt, dass Entwicklungspotenzial des neuen ÖV-Hubs optimal zu nutzen; der Standort der Talstation wird als Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung festgelegt. Damit die verschiedenen Nutzungen (Parkierung, Seilbahn, Erholung) aufeinander abgestimmt werden können, wurde 2018 eine Testplanung für das Gebiet "Lischmatte" durchgeführt. Das Siedlungsgebiet von Fieschertal wird durch die neue Bahn nicht beeinflusst.

**Stellungnahme Gde:** keine Bemerkungen

#### Zonennutzungsplan (ZNP)

Gemäss dem kGeolG handelt es sich bei den Geodaten um einen integrierenden Bestandteil einer Homologation eines ZNP. Im Art. 38 Abs. 1 kRPG ist ebenfalls erwähnt, dass die Basisgeodaten und die Geometadaten Bestandteil des beim Staatsrat einzureichenden Homologationsdossier bilden. Dabei sind die vom Kanton festgelegten qualitativen und technischen Mindestanforderungen einzuhalten. Die Qualität und die Konformität dieser Daten werden vom Kanton vor der Homologation überprüft. Gemäss Art. 5 Abs. 2 kGeolG kann der Staatsrat die Homologation der amtlichen Dokumente aus Gründen des Nichtrespektierens der eidgenössischen oder kantonalen Bestimmungen über die Qualität der Geodäten verweigern.

Daher ist es erforderlich, bei jedem Homologationsgesuch die Geodaten zu übermitteln, wobei zuvor die Richtigkeit der Abgrenzung der Nutzungszonen und gegebenenfalls deren Übereinstimmung mit dem Parzellenplan überprüft wurde.

Auf den Plänen 1.0 und 2.1 sind diverse Bauzonen nicht dargestellt (Bauzonen in Fieschertal und Industrie- und Gewerbezone in Fiesch). Wir gehen davon aus, dass es sich hierbei um einen Darstellungsfehler handelt. Diese Flächen bilden zwar nicht Bestandteil der vorliegenden Teilrevision, im Sinne der Vollständigkeit sollten jedoch auf diesen Plänen alle Zonen gemäss den homologierten ZNP dargestellt werden.

Im bisherigen ZNP von Bellwald wird die Zone für Skipisten als Grundnutzung dargestellt. Gemäss den Vorgaben von Bund und Kanton<sup>1</sup> handelt es sich dabei jedoch um eine überlagernde Nutzungszone. Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung sind deshalb die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen.

**Stellungnahme Gde:** die Anträge betreffend Geodaten, Darstellung der Bauzonen und der Zone für Skipisten werden im Rahmen der jeweiligen Revisionsverfahren berücksichtigt.

#### Bau- und Zonenreglemente (BZR)

Die abgeänderten Artikel befinden sich im Anhang der erläuternden Berichte. Da es sich bei den neuen Wortlauten dieser Artikel um verbindliche Texte handelt, welche durch die Urversammlung angenommen und vom Staatsrat homologiert werden, sind diese als separate Dokumente beizulegen, welche schliesslich mit dem Homologationsvermerk des Staatsrats (Stempel) versehen werden.

---

<sup>1</sup> Richtlinie "Datenmodell Nutzungsplanung" - Bezeichnung der Nutzungszonen, Erfassung und Darstellung der Geodäten, siehe [www.vs.ch/raumentwicklung](http://www.vs.ch/raumentwicklung)

Es ist vorgesehen, den Art. 91 (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) BZR Bellwald zu ergänzen, indem auch private gewerbliche Nutzungen in untergeordnetem Mass möglich sind. In Bellwald gibt es auch an anderen Orten ZÖBA, so z.B. bei der Kirche, bei der heutigen Bergstation der bestehenden Seilbahn, beim Schulhaus). Bei einer generellen Abänderung des Art. 91 muss sich die Gemeinde bewusst sein, dass auch in den anderen ZÖBA zukünftig private gewerbliche Nutzungen möglich sind. Sofern dies nicht beabsichtigt wird, ist ein neuer Artikel für die ZÖBA bei der neuen Tal- und Bergstation in das BZR einzufügen und der bestehende Art. 91 ist im BZR zu belassen.

In Fiesch wird der bestehende Art.75 (ZÖBA) des BZR abgeändert und umbenannt mit der Ergänzung "+ Gewerbe". In Fiesch gibt es jedoch noch andere ZÖBA, welche von der Teilrevision nicht betroffen sind. Somit würden für diese bestehenden ZÖBA die Reglementsbestimmungen im BZR entfallen. Es ist daher der bestehende Art. 75 BZR zu belassen und ein neuer Artikel für die ZÖBA + Gewerbe in das BZR einzufügen.

**Stellungnahme Gde:** *den Ausführungen wird wie folgt Rechnung getragen: für die ZÖBA Sesselbahnstation Gasse wird ein eigener Artikel im BZR mit den erforderlichen Bestimmungen zu Art und Mass der Nutzung formuliert, dabei werden, alternativ zur Ausnutzungsziffer, Grenz- und Gebäudeabstand eingeführt. Die geänderten Artikel werden in einem eigenen Dokument aufgeführt.*

#### Erschliessungsplan des Skigebiets

Gemäss den Vorgaben des Koordinationsblatts B.4 "Skigebiete" des kantonalen Richtplans ist durch die Gemeinde ein Erschliessungsplan des Skigebiets zu erstellen, welcher namentlich folgende Elemente enthält:

- präparierte, nicht präparierte und technisch beschneite Pisten sowie bestehende, projektierte und aufzuhebende Pisten;
- bestehende, projektierte und aufzuhebende Bergbahnen;
- hauptsächliche Infrastrukturen für die technische Beschneigung einschliesslich Speicherseen und Pumpstationen.

Gemäss unserem Kenntnisstand existiert für das Skigebiet von Bellwald noch kein Erschliessungsplan des Skigebiets (EPS). Da es sich jedoch lediglich um den Ersatz eines bestehenden Sessellifts auf dem gleichen Trasse handelt, kann zum jetzigen Zeitpunkt von der Erstellung eines EPS für das gesamte Skigebiet abgesehen werden. Spätestens zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist jedoch ein EPS zu erstellen.

**Stellungnahme Gde:** *ein Erschliessungsplan liegt noch nicht vor, wird jedoch im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet und vorgelegt.*

#### Mehrwertabgabe

Bei der neuen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen + Gewerbe in Fiesch sind neben den öffentlichen Nutzungen auch (private) gewerbliche Nutzungen zugelassen. Die Nutzungsmöglichkeiten in der ZÖBA sind gemäss den geltenden Bestimmungen des BZR Fiesch grösser als in der Zone für Sport und Erholung. In Bellwald wird ein Teil der Zone für Skipisten als Nicht-Bauzone neu zur Bauzone (ZÖBA). Bei dieser Fläche, welche immerhin ca. 3'000m<sup>2</sup> umfasst,

handelt es sich um eine Neueinzonung. Auch eine Wohnzone wird in eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen umgewandelt. Diese Parzellen sind heute in Privatbesitz (Sportbahnen Bellwald und andere Private). Ob das Eigentum dereinst in das Verwaltungsvermögen der Gemeinde übergeht, ist derzeit offen. Zusammenfassend ist somit nicht auszuschliessen, dass durch die vorgesehenen Teilrevisionen der Nutzungsplanung ein Mehrwert generiert wird, welcher in Fiesch oder in Bellwald die Freigrenze von Fr. 20'000.- gemäss Art. 15 des Reglements betreffend die Förderungsmassnahmen und die Ausgleichsregelung in Sachen Raumplanung übersteigt. Es sind deshalb im Rahmen des Homologationsdossiers gemäss Art. 16 des vorgenannten Reglements die erforderlichen Unterlagen einzureichen, damit die Schatzungskommission eine Berechnung der Mehrwerte durchführen kann (Liste mit Parzellennummern, Eigentümer (inkl. Adresse), sowie pro Parzelle die betroffene Fläche, welche umgezont wird). Ferner soll in Bellwald auch die Zone für Skipisten in eine Zone für touristische Aktivitäten umgewandelt werden. Da dieser Teil des Dossiers jedoch nicht homologationsfähig ist, erübrigt sich hierfür eine Berechnung der Mehrwertabgabe.

**Stellungnahme Gde:** *die Umzonungsflächen mit den erforderlichen Angaben werden dem Homologationsdossier beigelegt.*

#### Mehrfachkompensation und Eröffnung an das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

In seinem Genehmigungsentscheid zum kantonalen Richtplan vom 1. Mai 2019 hat der Bundesrat unter anderem folgendes festgehalten:

Punkt 5e:

*"Blatt C.1 Dimensionierung der Bauzonen für die Wohnnutzung und Blatt C.4 Arbeitszonen: Der Kanton genehmigt die Schaffung oder Erweiterung von Bauzonen für die Wohn-, Arbeits- und Tourismusnutzung nur, sofern diese durch eine Reduktion von Bauzonenflächen mehrfach kompensiert wird; diese Reduktion kann zeitgleich oder im Voraus in derselben Gemeinde oder anderswo im Kanton erfolgen."*

Punkt 5k:

*"Solange der Kanton eine deutliche Überdimensionierung seiner Bauzonen aufweist, eröffnet er dem ARE im Sinne von Artikel 46 Absatz 2 RPV die beschlossenen Bewilligungen von Nutzungsplänen betreffend die Schaffung oder Erweiterung von Bauzonen unter Angabe des aktualisierten Gesamtumfangs der kantonalen Bauzonen."*

Wie bereits vorhin erwähnt, wird in Bellwald eine Nicht-Bauzone (Zone für Skipiste) in eine Bauzone (Zone für touristische Aktivitäten) umgewandelt, Gemäss den Vorgaben des Bundesrats wäre deshalb die betroffene Fläche mehrfach zu kompensieren. Da wie vorher erwähnt die Zone für touristische Aktivitäten nicht homologationsfähig ist, erübrigt sich jedoch diese Mehrfachkompensation im Rahmen der vorliegenden Teilrevision. Da in Bellwald Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (bei der Zwischen- und Bergstation der Gondelbahn Fiesch- Bellwald) neu eingezont werden, ist der allfällige Homologationsentscheid der Gemeinde Bellwald gemäss dem Entscheid des Bundesrats dem ARE zu eröffnen.

**Stellungnahme Gde:** *keine Bemerkungen*

### Koordination der Verfahren

Die Festlegung der Baulinien erfolgt im Verfahren gemäss dem Strassengesetz (Art. 55 und 38ff). Damit das Verfahren zur Teilrevision der Nutzungsplanung mit demjenigen der Festlegung der Baulinien zeitlich und materiell koordiniert werden kann, sind beide Projekte zeitgleich im kantonalen Amtsblatt zu publizieren (öffentliche Auflage gemäss Art. 34 kRPG und 38 StrG).

**Stellungnahme Gde:** die Verfahrenskoordination wird gewährleistet.

### **Schlussfolgerungen:**

Damit wir aus raumplanerischer Sicht im Rahmen der Homologation eine positive Vormeinung zur Teilrevision der Nutzungsplanungen abgeben können, sind somit bei der Weiterbearbeitung die folgenden Punkte zu beachten:

Allgemein:

- Die neuen Artikel der BZR sind als separate Dokumente dem Homologationsdossier beizulegen und nicht als Anhänge im erläuternden Bericht.
- Es wird empfohlen, die Artikel der Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (Tal-, Zwischen- und Bergstation) im BZR wie folgt zu ergänzen:
- "zur Sicherung einer qualitativ anspruchsvollen baulichen Entwicklung kann die zuständige Genehmigungsbehörde die Durchführung eines Architekturwettbewerbes oder eines anderen geeigneten Verfahrens verlangen."
- Dem Homologationsdossier (erläuternder Bericht) sind die notwendigen Unterlagen beizulegen, damit durch die Schatzungskommission eine Berechnung der anfallenden Mehrwerte durchgeführt werden kann.
- Der Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (VS 69a) ist auf dem Zonennutzungsplan im Massstab 1:5'000 darzustellen.
- Aus Gründen der Vollständigkeit sollten auf den Plänen 1.0 und 2.1 sämtliche bestehenden Bauzonen dargestellt werden.
- Es ist darauf zu achten, dass alle von den Umzonungen betroffenen Teilflächen mit einer Nummer versehen werden und diese Nummerierung auf den verschiedenen Plänen identisch ist.
- Es ist für die Gesamtanlage ein Lärmgutachten zu erstellen (Gondelbahn und Sesselbahn).

Gemeinde Bellwald:

- Da die Kriterien des Schreibens des Staatsrats vom Juni 2018 für eine Teilrevision nicht erfüllt sind und das Bedürfnis nicht nachgewiesen werden kann, **ist die Zone für touristische Aktivitäten wegzulassen.**
- Es ist zu prüfen, ob der Art. 91 BZR generell für alle ZÖBA auf dem gesamten Gemeindegebiet abgeändert werden soll oder ob ein neuer Artikel in das BZR für die neue ZÖBA bei der Berg- und Talstation in das BZR aufgenommen werden soll.

- Der Artikel zur ZÖBA der Tal- und Bergstation ist mit quantitativen Angaben zur maximal möglichen privaten gewerblichen Nutzung (max. 20%), zu Gesamthöhe, Aushubhöhe, Gebäudemindestabstandsmass, Gebäudedimensionen und einer Nutzungsziffer zu ergänzen.
- Bei der Zwischenstation Rufena ist die Zugangsseite zu überprüfen, damit die Auswirkungen auf die Waldfläche minimiert werden können.

Gemeinde Fiesch:

- Der bestehende Art. 75 BZR ist zu belassen und es ist ein neuer Artikel in das BZR einzufügen für die neue Zone bei der Talstation (ZÖBA + Gewerbe).
- Der neue Artikel zur ZÖBA + Gewerbe ist mit quantitativen Angaben zur maximal möglichen privaten gewerblichen Nutzung, zu Gesamthöhe, Aushubhöhe, Gebäudemindestabstandsmass, Gebäudedimensionen und einer Nutzungsziffer zu ergänzen.
- Die Standortgebundenheit im Gewässerraum des Wysswassers ist nachzuweisen.

**Stellungnahme Gde:** die zusammenfassend aufgelisteten Auflagen und Bedingungen werden, wie unter den einzelnen Themenbereichen bereits ausgeführt berücksichtigt, soweit sie die Teilrevision der Nutzungsplanung für die Sesselbahn Bellwald – Richinen betreffen. Den Anträgen zum Gondelbahnprojekt wird im Rahmen der Weiterbearbeitung des Vorhabens Rechnung getragen.

Gemeindeverwaltung Bellwald