

KANTON WALLIS

GEMEINDE BELLWALD

## Kantonale Richtplanung

*Seilbahnverbindung ÖV-HUB Fiesch - Bellwald*

Gemeinden Bellwald, Fiesch, Fieschertal

## Themenbereich Raumplanung & Umwelt

*Erläuternder Bericht*



AUFDEREGGEN, JULEN + ZENZÜNEN AG  
Postfach 20, Sebastiansplatz 1, 3900 Brig

Brig, 27.02.2018

## **Kantonale Richtplanung, Seilbahnkorridor Fiesch – Bellwald, Themenbereiche Raumplanung und Umwelt, Gemeinden Fiesch, Fieschertal, Bellwald**

Kategorie Festsetzung - Erläuternder Bericht

---

### **1. PLANUNGSGEGENSTAND**

#### **1.1 Ausgangslage**

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

Mit dem geplanten ÖV-HUB Fiesch bietet sich die Möglichkeit einer direkten Verbindung ab diesem regionalen Verkehrsknoten nach Bellwald. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Korridorplanung für eine solche Verbindung und beurteilt dessen Machbarkeit aus Sicht von Raumplanung und Umwelt.

#### **1.2 Anlass**

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

#### **1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen**

Wichtigste übergeordnete Rahmenbedingung ist der kantonale Richtplan, *Koordinationsblatt D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, sowie D.2 Umsteigeinfrastrukturen*.

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

Eine weitere übergeordnete Rahmenbedingung des Vorhabens ist die überkommunale Abstimmung, insbesondere mit der Gemeinde Fiesch und der Destination Aletsch, da es sich um ein raumwirksames Vorhaben mit regionaler Auswirkung und Synergien für beide Gemeinden und Tourismusgebiete handelt. Ebenfalls berücksichtigt werden die Vollzugshilfe des Bundes, *Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben*, Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2013, sowie die strategischen Leitlinien der Tourismuspolitik Bellwald.

#### **1.4 Planungsorganisation**

Das vorliegende Bericht wurde im Auftrag der Gemeinde vom Büro Raum & Umwelt AG in Zusammenarbeit mit der verfahrensleitenden ARG, SPI Ingenieure und Ritz Architektur und Planung AG erarbeitet.

## 2. PLANUNGSZIELE

### 2.1 Entwicklungsabsichten der Gemeinde

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

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

## 3. PLANUNGSMASSNAHMEN

### Festsetzung eines Planungskorridors Seilbahn (ÖV-HUB) Fiesch–Bellwald, Stufe kantonaler Richtplan

Für die kantonale Richtplanung, Stufe Festsetzung, wird ein Planungskorridor festgelegt. Der Korridor erstreckt sich über Territorium der Gemeinden Bellwald, Fieschertal und Fiesch. Der Korridor überlagert verschiedenen Zonen- und Nutzungstypen, sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Bauzone.

Bestandteil der Korridorplanung sind auch zwei Perimeter, Tal- und Bergstation, für welche spezifische Planungsmassnahmen, vorzugsweise die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens zur künftigen räumlichen Entwicklung empfohlen werden. Beide Standorte sollten im Rahmen der Raumentwicklungsstrategie als künftige Nutzungsschwerpunkte festgelegt werden, Fiesch mit Zentrumsfunktion, Bellwald eher als touristischer Entwicklungsschwerpunkt.

### 3.1 Grund- und Hauptnutzungen im Projektperimeter

Die von der Korridorplanung betroffenen Grund- und Hauptnutzungen nach Gemeinden sind die Folgenden:

- Sowohl in der Gemeinde Bellwald als auch in Fiesch ist an Grundnutzungen Bauzone betroffen mit den Hauptnutzungen: Wohnen, inkl. Mischnutzungen, Arbeiten, Tourismus und Freizeit und öffentliche Einrichtungen. Bebauungsdichte und Erschliessungsstand dieser Zonen sind sehr unterschiedlich und reichen von bebaut, über teilweise bebaut bis vollständig unbebaut. Auch die Qualität dieser Bauzonen hinsichtlich Eignung und Entwicklungspotenzial ist sehr unterschiedlich, die Skala reicht von gut bis gering geeignet, teilweise handelt es sich um potenzielle Auszonungsflächen. An weiteren Nutzungen ist Landwirtschaftszone, Stufe I und II sowie Waldgebiet betroffen.
- Darüberhinaus finden sich innerhalb des Projektperimeters überlagernde Zonen, insbeson-

dere Naturgefahren (Lawinen und Hochwasser), Grundwasserschutzbereiche und Gewässer mit ihrem Gewässerraum.

### **3.2 Zonenkonformität der Anlage, Kompatibilität mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen**

Die Teile der Anlage, die innerhalb der Bauzone zu stehen kommen, insbesondere die Berg- und Zwischenstation sowie das Lichtraumprofil mit den Stützenstandorten sind mit den bestehenden Zonenregelungen und reglementarischen Bestimmungen nicht zonenkonform. Hier sind Anpassungen der Zonen und der entsprechenden Vorschriften, u.a. auch zum Seilbahnkorridor erforderlich. Der Standort der Talstation kann dagegen voraussichtlich in einer geeigneten Zone realisiert werden.

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

Konflikte mit anderen Nutzungen und Raumfunktionen zeichnen sich weniger im Bereich der Talflanke Fieschertal-Bellwald ab, da hier, je nach Variantenwahl, Gebiete mit eher geringer Nutzungsintensität beansprucht werden, sondern eher im Talgrund, der intensiver und vielfältiger genutzt wird (Camping, Wohnen und Arbeiten, Sport, Erholung und Freizeit, Infrastruktur Verkehr, Gleitschirm-Landeplatz).

Besondere Aufmerksamkeit bei der weiteren Planung erfordern dabei Nutzungen wie der Campingplatz, bei dem es sich um eine publikumsintensive Einrichtung handelt, oder der Gleitschirmlandeplatz inkl. Freihaltefläche, der ebenfalls den Luftraum im Talgrund beansprucht.

### **3.3 Übergangsmassnahmen**

Um die für den Seilbahnbau in Frage kommenden Flächen zu sichern, sollten die Gemeinden Übergangsmassnahmen, wie den Erlass von Planungszonen in Erwägung ziehen. Dies betrifft vor allem die potenziellen Standorte für die Seilbahnstationen (Tal-, Berg- und Zwischenstation) sowie den Seilbahnkorridor, der dann im Rahmen der Anpassung der kommunalen Nutzungsplanungen raumplanerisch festgesetzt werden muss.

## **4. ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN**

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

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

Als Ergebnis der vorliegenden Erstbeurteilung kann festgehalten werden, dass die Übereinstimmung des Projekts Seilbahnverbindung mit den übergeordneten Bedingungen gewährleistet werden kann, die einzelnen Themenbereiche werden unter Punkt 5 näher erläutert.

## 5. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Die Auswirkungen der Planung auf die relevanten Bereiche sind nachfolgend unter den Kapiteln Raumplanung und Umwelt aufgeführt.

### 5.1 Themenbereich Raumplanung

#### 5.1.1 Beanspruchung von Siedlungsfläche

Das Projekt beansprucht Siedlungsfläche, die bisher nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, sondern primär für Wohn- und Mischnutzungen, für Sport, Erholung, Freizeit, Tourismus und öffentliche Einrichtungen. Diese Flächenbeanspruchung ist, was die Standorte für die Bauten und Anlagen der Seilbahn (Bauten für Berg- Zwischen- und Talstation, Stützen und Lichtraumprofil) betrifft, definitiv und erfordert den Erwerb dieser Flächen oder der Durchfahrtsrechte und das entsprechende raumplanerische Verfahren für eine zonenkonforme Festlegung.

Die Bebauungs- und Nutzungsdichte und das Potenzial der Siedlungsflächen innerhalb des gewählten Korridors ist sehr unterschiedlich, teilweise sind darin auch potenzielle Auszonungsflächen enthalten. Empfehlenswert ist deshalb eine Variante, die möglichst Flächen von geringem Potenzial, von niedriger Bebauungs- und Nutzungsdichte betrifft. Im Siedlungsgebiet Bellwald ist eine solche Variante problemlos möglich. Die Beanspruchung dieser Flächen für ein Werk öffentlichen Nutzens ist vertretbar.

In Fiesch befinden sich innerhalb des Korridors neben Flächen für die Wohn- und Mischnutzungen sowie gewerbliche Nutzungen, auch Gebiete für Sport-, Erholung, Freizeit und Tourismus, insbesondere der Campingplatz und der Landeplatz für Delta und Gleitschirm mit Hindernisfreiefläche. Für diese letztgenannten ist eine Variante zu wählen, die Nutzungskonflikte möglichst vermeidet.

#### 5.1.2 Anforderungen an Seilbahnstandorte im Siedlungsgebiet

Der Standort der Seilbahnstation in Fiesch befindet sich am Rand des Siedlungsgebiets mit direkten Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten an den ÖV-HUB, der sehr gute Voraussetzungen für einen Modalsplit (Eisenbahn, Seilbahn, MIV, Bus, Langsamverkehr) bietet. Verkehrstechnisch ist dieser Standort optimal und sollte hinsichtlich Nutzung und Raumgestaltung zu einem regionalen Zentrum ausgebaut werden.

Für den Standort Bellwald kommt primär der Bereich des Neubaugebietes Gasse in Frage, das vor allem auf touristische Nutzungen sowie Sport, Erholung und Freizeit ausgerichtet ist. Ein Anschluss an die touristischen Transportanlagen (Sesselbahn) und das Wegnetz ist in kurzer Distanz gewährleistet. Der grösste Teil des umliegenden Siedlungsgebietes Gasse befindet sich in Fussgängerdistanz (500 m), verkehrstechnisch ermöglicht dieser Standort also eine bedeutend bessere ÖV-Erschliessung als bisher. Hinsichtlich Strassenerschliessung ist eine Verlängerung der Quartierstrasse Gasse ab Hotel Ambassador zur Seilbahnstation mit vorgelagertem Wendeplatz geplant. Damit könnte an diesem Standort auch eine gute Lösung für den MIV-Anschluss mit Umsteigemöglichkeiten auf kurzen Wegen realisiert werden.

Für den tiefer gelegenen Teil des Siedlungsgebietes Bellwald ist eine Zwischenstation erforderlich, die vorzugsweise auf Höhe der Kantonsstrasse errichtet werden sollte, um auch den Siedlungsteil mit dem traditionellen Ortskern und seiner Umgebung in Fussgängerdistanz zu rücken. Um das Potenzial beider Standorte zu nutzen, sollten sie im Rahmen der kommunalen Raumentwicklungsstrategie als Entwicklungsschwerpunkte festgelegt werden.

### 5.1.3 Mögliche Inhalte des Masterplans

Zu diesen Entwicklungsschwerpunkten mit den Standorten der Seilbahnstationen Fiesch und Bellwald wird die Erarbeitung eines Masterplans, vorzugsweise im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens empfohlen. Gegenstand dieser Planung müsste sowohl die Seilbahnarchitektur, die Eingliederung der Bauten und Anlagen in die bebaute Umgebung, die Anschlusswerke als auch die ortsbauliche und architektonische Entwicklung sein. Bereits bestehende Nutzungen sollten besser aufeinander abstimmt und durch künftige innovative Nutzungen und komplementäre Funktionen ergänzt werden. Zielsetzung für den Standort Fiesch müsste sein, dass dieser hinsichtlich Programm, Nutzungsmöglichkeiten und Raumgestaltung zu einem regionalen Zentrum entwickelt wird, dessen Zentrumsfunktion auch städtebaulich klar erkennbar ist.

Der Standort Bellwald Gasse hat eher das Potenzial für einen touristischen Entwicklungsschwerpunkt im Sinne der in den touristischen Leitsätzen angestrebten Verbesserung der Ausstattung und Angebotsgestaltung, abgestimmt auf die bereits bestehende Infrastruktur für Sport, Erholung und Freizeit und die Freiräume für die Naherholung.

### 5.1.4 Erschliessung, Erreichbarkeit, Parkierung

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

Der Standort Bellwald Zwischenstation sollte über einen unmittelbaren Anschluss an die Kantonsstrasse verfügen und eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen aufweisen. Für die Bergstation ist die Strassenerschliessung Projektbestandteil, indem eine Verlängerung der Quartierstrasse Gasse mit Wendepplatz vor der Bahnstation vorgesehen ist. Für eine unterirdische Parkierungslösung kommt mittelfristig der Umsteigeknoten Fiesch in Betracht.

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

### 5.1.5 Verkehr, ÖV-Güteklassen des ARE

Die Siedlungsgebiete Fiesch und Bellwald sind durch Kantonsstrassen erschlossen, die Leistungsfähigkeit dieser Zubringer kann als ausreichend beurteilt werden, ausserhalb der Hochsaison ist das Verkehrsaufkommen eher unterdurchschnittlich.

Nach ÖV-Güteklassen des ARE ist die Erschliessungsqualität für Fiesch, mit der Matterhorn Gotthard Bahn, *mittel*, für Bellwald, mit der Seilbahnverbindung Fürgangen-Bellwald ist sie nur *gering*.

Mit einer neuen Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald würde sich für die Erschliessungsqualität von Fiesch nichts ändern, da diese von den Taktfrequenzen der MG Bahn abhängt. Für Bellwald hingegen würde sie eine deutliche Verbesserung der Erschliessungsqualität bringen, weil sie leistungsfähiger und mit höheren Taktfrequenzen als die bisherige Pendelbahn ausgelegt werden kann. Dadurch würde sowohl die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes, als auch die Anbindung an die touristischen Transportanlagen verbessert. Von der besseren Erreichbarkeit ist auch ein gewisser Umsteigeeffekt und damit eine Reduktion des MIV und des Parkplatzbedarfs zu erwarten, insbesondere wenn zusätzliche Angebote mit Anreizen für die Anreise mit dem ÖV mit Gepäcktransport und für das Car Sharing geschaffen werden.

#### **5.1.6 MG Bahnhof Fürgangen, Umsteigefunktion und Anschlüsse**

Mit dem Rückbau der jetzigen Seilbahn und der Standortverlegung nach Fiesch an den ÖV-HUB würde der Bahnhof Fürgangen seine Funktion als Umsteigepunkt nach Bellwald verlieren. Der Bahnhof ist aber auch für die Anschlüsse ans bestehende Rad- und Wegnetz, insbesondere die sehr häufig begangene Hängebrücke Fürgangen – Mühlebach von Bedeutung. Bei einer eventuellen Schliessung des Bahnhofs Fürgangen durch die MG Bahn bliebe der ÖV-Anschluss an die Hängebrücke durch die Postautolinie Fiesch – Ernen – Mühlebach – Steinhaus gewährleistet. Ausserdem plant die Gemeinde Fiesch einen neuen Zugangsweg zur Hängebrücke, der als Rundweg konzipiert ist und eine wichtige Ergänzung und Verbesserung des Wegnetzes für den Langsamverkehr bringen würde.

#### **5.1.7 Ver- und Entsorgung**

Die Werksleitungen für Wasser, Abwasser, Strom und Medien sind an beiden Standorten vorhanden, Einrichtungen für die Grundversorgung und andere zentrale Dienstleistungen sind in Fiesch in Fussgängerdistanz erreichbar, in Bellwald wird eine vergleichbar gute Erreichbarkeit erst mit den neuen Seilbahnstationen möglich sein.

#### **5.1.8 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.

#### **5.1.9 Naturgefahren**

Innerhalb des Planungskorridors sind einzig die Gefahrenzonen des Wysswassers und des Mili-bachs (rote und blaue Zone Lawinen, Hochwasser) festgelegt. Diese Zonen würden von der geplanten Seilbahn überquert, bei baulichen Massnahmen (Stützen) innerhalb dieser gefährdeten Gebiete sind die Auflagen und Bedingungen der Spezialgesetzgebung zu berücksichtigen.

#### **5.1.10 Geotechnische Risiken**

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

#### **5.1.11 Orts- und Landschaftsbild, Natur- und Kulturdenkmäler**

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

Beim Siedlungsgebiet Fiesch handelt es sich um ein bereits intensiv durch Verkehrsinfrastruktur, Gewerbeflächen und Anlagen für Sport und Erholung genutzten Sektor mit einer gewissen Vorbelastung. Aus landschaftlicher Sicht nicht ganz unproblematisch ist die Überspannung des Talgrundes, die je nach Variante, einen grösseren oder kleineren Eingriff ins Landschaftsbild verursachen kann.

Eine wichtige Anforderung an die weitere Planung des Projekts ist deshalb, auf eine möglichst gute landschaftliche Eingliederung der Seilbahnführung, insbesondere im Talgrund bei der Talüberspannung zu achten.

#### **5.1.12 Lebensräume und Arten**

An schutzwürdigen Arten und Lebensräume ist lediglich das Biotop Lischmatta, am Ufer des Wysswassers betroffen. Es handelt sich um ein kleinflächiges Schutzgebiet von kommunaler Bedeutung, in dem sich ein stehendes Gewässer gebildet hat. Je nach Variantenwahl wird das Schutzgebiet von der Seilbahn überquert, als Stützenstandort kommt das Areal bereits aus bautechnischen Gründen nicht in Frage.

#### **5.1.13 Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche**

Der Seilbahnkorridor durchquert landwirtschaftliche Nutzfläche, Stufe LW1 und LW2 und benötigt Flächen davon für die Stützenstandorte, diese definitive Flächenbeanspruchung dürfte jedoch gering sein.

Diese Nutzflächen sind Teil der traditionellen Kulturlandschaft von Bellwald, wertvolle Landschaftskammern mit spezifischen kulturlandschaftlichen Elementen sind jedoch keine betroffen.

#### **5.1.14 Wald**

Der Projektperimeter umfasst auf Territorium aller drei Gemeinden Waldgebiet, je nach Variantenwahl in sehr unterschiedlichem Ausmass. Für die Stützenstandorte sind Rodungsgesuche erforderlich, die Seilführung durch die Waldabschnitte dazwischen kann voraussichtlich über Niederhalteservitute geregelt werden.



## **5.2 Themenbereich Umwelt**

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

### **5.2.1 Lärm und Erschütterungen**

Der geplante Seilbahnkorridor durchquert teils lärmempfindliche Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufe II; auch die Zwischenstation und die Bergstation Bellwald kommen vermutlich in Nachbarschaft zu solchen Zonen zu stehen. Diese Standorte müssen in eine geeignete Zone von geringerer Lärmempfindlichkeit umgezont werden. Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung der Anlage ist ein eigenes Lärmgutachten, das nachweist, dass die Planungsgrenzwerte eingehalten werden, bzw. mit welchen zusätzlichen Schutzmassnahmen sie eingehalten werden können.

### **5.2.2 Luft**

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

### **5.2.3 Boden**

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

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

### **5.2.4 Gewässer**

Einziges Gewässer innerhalb des Projektperimeters sind das Wysswasser und der Teich des Biotops Lischmatta. Diese werden durch die neue Seilbahn nicht beeinträchtigt, da sie, je nach Linieneinführung der Seilbahn, nur überquert werden; als Stützenstandorte kommen sie ohnehin nicht in Frage. Beim Bau sind die einschlägigen Vorschriften zum Gewässerschutz zu berücksichtigen.

Für den Talgrund Fiesch, Standort der Seilbahn-Talstation ist ein Grundwasserschutzbereich A<sub>1</sub> inventarisiert, der bei der Planung und Ausführung des Vorhabens, entsprechend den dafür geltenden Auflagen und Bedingungen, geschont werden muss.

## **5.3 Themenbereich Wirtschaft**

### **5.3.1 Vorhaben mit Relevanz für die sozio-ökonomische / touristische Entwicklung**

Die Seilbahnverbindung ist für die sozio-ökonomische Entwicklung (Demografie, Arbeitsplätze) von Bellwald insgesamt von Bedeutung, für die Destination ist sie von besonderer touristischer Relevanz. Die Erreichbarkeit des Gebietes, die Anschlüsse und Verbindungen zu den touristi-

schen Transportanlagen würden bedeutend verbessert, was die touristische Attraktivität deutlich steigern würde. Die Gemeinde erhofft sich davon einen wichtigen und dringend benötigten Impuls für die touristische Entwicklung, eine bessere Auslastung der touristischen Transportanlagen sowie des übrigen Angebotes, insgesamt eine bessere Realisierung des touristischen Potenzials im Sommer und im Winter. Eine verbesserte ÖV-Erreichbarkeit trägt jedoch auch zur Steigerung der Attraktivität von Bellwald als Wohn- und Arbeitsort bei und ist deshalb von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

## 6. PLANERISCHE BEURTEILUNG UND WÜRDIGUNG

### 6.1 Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten

Die Planungsmassnahmen für die Seilbahnverbindung Fiesch–Bellwald erfordern eine Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten mit allen relevanten Fachbereichen in den Themenfeldern Raumplanung und Umfeld, wie in den vorigen Kapiteln summarisch dargestellt. Darüber hinaus ist eine interkommunale Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten mit den Gemeinden Fiesch und Fieschertal erforderlich. Diese Abstimmung muss auf der Stufe der Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung erfolgen, die für eine zonenkonforme und umweltverträgliche Realisierung des Vorhabens notwendig ist.

Die Seilbahnverbindung ist ein Vorhaben von öffentlichem Interesse, das zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, damit zur Reduktion von Immissionen durch den MIV beiträgt; gleichzeitig hat das Projekt Nutzungsbeschränkungen und Beeinträchtigungen von Wohngebieten und anderen Nutzungen zur Folge und ist mit gewissen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die je nach Variantenwahl stärker oder schwächer ausfallen. Grössere Herausforderungen stellen die Überspannung des Talgrundes Fiesch, die möglichst landschaftsverträglich gestaltet werden muss, sowie die Vermeidung von Nutzungskonflikten mit den publikumsintensiven Einrichtungen im Talgrund und mit der Luftraumbeanspruchung durch Delta- und Gleitschirmflieger dar. Für die beiden Standorte Talstation Fiesch und Bergstation Bellwald und deren räumliche Entwicklung wird die Erarbeitung eines Masterplans vorgeschlagen, der Lösungsvorschläge für die Parkierung im Talgrund (möglichst unterirdisch), die Konzeption der Anschlüsse / Umsteigefunktionen und die weiteren Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten dieser Areale aufzeigt.

In einer ersten Interessensabwägung ist das Seilbahnprojekt höher zu bewerten, als die Beschränkungen und Eingriffe, die damit verbunden sind, zumal das Vorhaben, nach heutigem Kenntnisstand, zonenkonform und umwelt- und landschaftsverträglich realisiert werden kann, unter Vorbehalt der Ergebnisse der noch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung und anderer übergeordneter Planungsanforderungen.

### 6.2 Nachweis der haushälterischen Bodennutzung, Mobilisierung innerer Nutzungsreserven

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

Eine zusätzliche Flächenbeanspruchung wird durch die vermutlich neu zu schaffenden Parkflächen verursacht werden. Laut Anlagekonzept sind diese jedoch vor allem bei der Talstation Fiesch, in unterirdischer Bauweise mit der Möglichkeit von Aufbauten für weitere Nutzungen geplant, sodass der Flächenverbrauch stark reduziert und die Nutzungsdichte erhöht werden kann. Gleichzeitig sind Massnahmen empfehlenswert, die vor allem für den touristischen Verkehr Angebote schaffen, die den Umstieg auf den ÖV attraktiver machen.

### **6.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr**

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

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

### **6.4 Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Gemeinde und Destination**

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

Neben dem Impuls für den Tourismus bringt die Bahn auch eine bedeutend bessere Erschliessung des Siedlungsgebietes mit dem ÖV, was zur Steigerung der Attraktivität von Bellwald als Wohn- und Arbeitsort beiträgt.

### **6.5 Synergien mit der touristischen Infrastruktur**

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

### **6.6 Überkommunal abgestimmte Entwicklungsstrategie**

Beide Seilbahnprojekte sind überkommunal, zwischen der Gemeinde Fiesch, Fieschertal und Bellwald abgestimmt, indem die Synergien eines gemeinsamen touristischen Ausgangspunktes, nämlich des ÖV-HUB Fiesch gemeinsam genutzt werden sollen, um beiden Destinationen einen neuen Impuls für den Tourismus – in den letzten Jahren mit stagnierenden bis rückläufigen Tendenzen – zu geben und ihr jeweiliges Potenzial besser zu nutzen.

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

Neben der touristischen Dimension weisen aber beide Standorte auch Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen auf: der Standort Fiesch, indem hier ein regionales Zentrum entwi-

ckelt werden kann, das auch hinsichtlich Nutzungsformen, Nutzungsdichte, ortsbaulicher und architektonischer Gestaltung eine Zentrumsfunktion erfüllt; der Standort Bellwald, indem im Ortsteil Gasse die Entstehung eines neuen Entwicklungsschwerpunktes gefördert wird.

#### **6.7 Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen**

Das Projekt Seilbahnverbindung Fiesch-Bellwald in Kombination mit dem ÖV-HUB Fiesch ist 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 Bellwald 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. PLANUNGSVERFAHREN**

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