



St. Moritz

Gemeinde St. Moritz
Kanton Graubünden

Teilrevision Nutzungsplanung

ZONE TALSTATION

Standort Signal

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Mitwirkungsaufgabe

4. Juli 2024 – 5. August 2024



Impressum

Auftraggeber
Gemeindevorstand St. Moritz
vertreten durch Hochbau St. Moritz

Auftragnehmerin
Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

INHALT

1	Anlass	4
2	Planungsprozess	6
2.1	Organisation des Planungsträgers	6
2.2	Ablauf der Planung	6
2.3	Kantonale Vorprüfung	7
2.4	Öffentliche Auflage / Mitwirkung der Bevölkerung	7
2.5	Beratung Gemeinderat / Urnenabstimmung	7
2.6	Koordination mit PGV	8
3	Grundlagen	10
3.1	Übergeordnete Grundlagen	10
	3.1.1 Kantonaler Richtplan	10
	3.1.2 Regionaler Richtplan	11
	3.1.3 Regionales Raumkonzept	13
	3.1.4 Beurteilung	14
3.2	Kommunale Grundlagen	15
	3.2.1 Rechtskräftige Nutzungsplanung	15
	3.2.2 Entwicklungsplanung 2012 ff.	16
	3.2.3 Kommunales Räumliches Leitbild, KRL	17
3.3	Baulinien	19
	3.3.1 Beurteilung	20
4	Teilrevision der Nutzungsplanung	21
4.1	Baugesetz	21
4.2	Zonenplan	23
4.3	Weitere Pläne der Grundordnung	24
5	Zusammenfassung	25

1 ANLASS

Gesamtrevision der Ortsplanung von 1999/2000	<p>Die Ortsplanung der Gemeinde St. Moritz datiert aus den Jahren 1999 (Beschluss durch Urnenabstimmung) bzw. 2000 (Genehmigung durch die Regierung). In der Folge wurde die Ortsplanung anlässlich mehrerer Teilrevisionen an veränderte Anforderungen und Bedürfnisse angepasst.</p> <p>Die Gemeinde ist derzeit daran, ihre Ortsplanung gesamthaft zu überprüfen und an die seit der Genehmigung im Jahre 2000 wesentlich veränderten Verhältnisse anzupassen. Grundlage für die Gesamtrevision bildet das Kommunale Räumliche Leitbild, KRL, das der Gemeindevorstand 2022 beschlossen und der Gemeinderat anschliessend zur Kenntnis genommen hat.</p>
Anpassung Zonierung für Tal-/Mittelstationen im Siedlungsgebiet	<p>Im Rahmen der gesamthaften Überprüfung der Ortsplanung von 1999/2000 wurde festgestellt, dass die Zonierungen der im Siedlungsgebiet liegenden Talstationen der touristischen Transportanlagen, wie beispielsweise der Signalbahn und der Chantarella-bahn, nicht mehr den heutigen Nutzungsbedürfnissen und -anforderungen entsprechen. Es ist deshalb vorgesehen, diese und allenfalls weitere, im Siedlungsgebiet liegende Stationen im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung geeigneten Nutzungszonen zuzuweisen und damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine langfristige Entwicklung dieser Standorte zu schaffen.</p>
Vorgezogene Teilrevision für die Talstation der Signalbahn	<p>Aufgrund der hohen Dringlichkeit wird die Talstation der Signalbahn verfahrensmässig vorgezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="609 1359 1396 1653">• Die Pendelbahn der Signalbahn datiert von 1972; ihre Lebensdauer neigt sich dem Ende zu. Aufgrund der stetig steigenden Voraussetzungen zur Aufrechterhaltung der Betriebsbewilligung müsste zukünftig mit längeren Unterbrüchen für Unterhalt und Revisionen gerechnet werden. Es ist deshalb vorgesehen, die Pendelbahn durch eine moderne und attraktive touristische Transportanlage zu ersetzen. Damit verbunden ist ein Ersatzneubau der Talstation am Standort Signal.<li data-bbox="609 1682 1396 1863">• Die neue Talstation wird nebst den eigentlichen Betriebsräumen auch Räumlichkeiten für andere Nutzungen beinhalten: Sportshop; Ski-Depot; Büros; Werkstatt/Lager; Personalstudios; Gewerberäumlichkeiten für Dritte; Infrastrukturen der Gemeinde.<li data-bbox="609 1892 1396 1989">• Im Mai 2015 reichte die Engadin St. Moritz Mountains AG (ESMAG) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch für den Bau und Betrieb

einer neuen 10er-Gondelbahn ein. Gegen das Gesuch gingen mehrere Einsprachen ein.

- Im März 2018 erteilte das BAV der ESMAG die Konzession. Dagegen wurden drei Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht, welche das Gericht 2020 abwies.
- Die Beschwerdeführenden zogen diesen Entscheid an das Bundesgericht weiter. Mit Urteil vom 1. Mai 2023 hiess das Bundesgericht die Beschwerden gut.

Neues Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch in Vorbereitung

Die ESMAG ist derzeit daran, das Projekt – gestützt auf die, aus dem Urteil des Bundesgerichts gewonnenen Erkenntnisse – zu bereinigen und ein neues Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch vorzubereiten. Zu diesem Zweck fand am 15. November 2023 eine Koordinationssitzung mit Vertretern des Bundesamts für Verkehr, des Amts für Raumentwicklung Graubünden, der Gemeinde St. Moritz und der ESMAG statt.

Vorgezogene Teilrevision der Nutzungsplanung

An dieser Sitzung wurde vereinbart, dass die Umzonung der Talstation Signalbahn den übrigen, im Siedlungsgebiet liegenden Talstationen zeitlich vorgezogen werden soll, da sich der zeitliche Druck für den Ersatz der Pendelbahn aufgrund des negativen Bundesgerichtsurteils noch weiter verschärft hat (siehe dazu auch 5). Die vorliegende Planungsvorlage bezieht sich deshalb allein auf die Umzonung der Talstation der Signalbahn in eine geeignete Nutzungszone.

2 PLANUNGSPROZESS

2.1 Organisation des Planungsträgers

Die Teilrevision der Nutzungsplanung «Zone Talstation» (Standort Signal) ist wie folgt organisiert:

Funktion/Aufgabe	Zuständigkeit
Planungsträger:	Gemeindevorstand St. Moritz
Beauftragtes Planungsteam (Ausarbeitung der Planungsentwürfe):	Planpartner AG, Zürich (Ortsplanerin der Gemeinde), in Zusammenarbeit mit Dr. iur. Otmar Bänziger, Chur (Rechtsberater der Gemeinde)
Fachbegleitung:	Hochbau St. Moritz
Koordination mit:	<ul style="list-style-type: none"> • Engadin St. Moritz Mountains AG • Bundesamt für Verkehr • Amt für Raumentwicklung Graubünden

Tab. 1 Organisation des Planungsträgers

2.2 Ablauf der Planung

Was	Wann
Startsitzung mit Bundesamt für Verkehr, Amt für Raumentwicklung Graubünden, Gemeinde St. Moritz und Engadin St. Moritz Mountains AG	15.11.2023
Ausarbeitung der Planungsentwürfe durch das beauftragte Planungsteam in Zusammenarbeit mit Hochbau St. Moritz	12/2023 bis 03/2024
Beratung der Planungsentwürfe durch Gemeindevorstand und Verabschiedung zuhanden der kantonalen Vorprüfung	08.04.2024
Kantonale Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE):	Siehe Kap. 2.3
<ul style="list-style-type: none"> • Einreichung des Dossiers durch Gemeindevorstand an ARE 	15.04.2024

• Versand Vorprüfungsbericht durch ARE an Gemeindevorstand	19.06.2024
Weitere Planungsschritte	Siehe Kap. 2.4–2.6

Tab. 2 Planungsablauf

2.3 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom 19.06.2024	Der Gemeindevorstand St. Moritz reichte den Planungsentwurf am 15. April 2024 dem Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) zur Vorprüfung nach Art. 12 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) ein. Das ARE (Abteilung Nutzungsplanung und BAB) nahm mit Bericht vom 19. Juni 2024 zum Planungsentwurf Stellung. Zusammenfassend hielt das ARE in seinem Bericht fest, dass mit der vorliegenden Planung eine gute Grundlage für den vorgesehenen Ersatz der Signalbahn geschaffen worden sei.
Anpassungen gestützt auf Vorprüfungsbericht	Die im Vorprüfungsbericht enthaltenen Hinweise und Empfehlungen zur Anpassung des Planungsentwurf wurden von der Gemeinde geprüft und zweckmässig umgesetzt.

2.4 Öffentliche Auflage / Mitwirkung der Bevölkerung

Kapitel wird zum gegebenen Zeitpunkt ergänzt

2.5 Beratung Gemeinderat / Urnenabstimmung

Kapitel wird zum gegebenen Zeitpunkt ergänzt

2.6 Koordination mit PGV

Koordination Teilrevision Ortsplanung (Nutzungsplanung) und Plangenehmigungsverfahren ist sichergestellt

Wie im Kapitel 1 erwähnt, fand am 15. November 2023 eine Koordinationssitzung mit Vertretern des Bundesamts für Verkehr, des Amts für Raumentwicklung Graubünden, der Gemeinde St. Moritz und der ESMAG statt. An dieser Sitzung wurde vereinbart, dass die Umzonung der Talstation Signalbahn den übrigen, im Siedlungsgebiet liegenden Talstationen zeitlich vorgezogen werden soll. Weiter wurde das Ziel formuliert, das Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Erneuerung der Signalbahn im 4. Quartal 2024 starten zu können.

Der Start des PGV richtet sich in zeitlicher Hinsicht grundsätzlich nach dem Fall 1 der Empfehlung¹ des Bundesamts für Verkehr: *«Seilbahnvorhaben ohne notwendige Richtplananpassung, aber mit notwendiger Nutzungsplanung (semi-paralleler resp. Paralleler Ablauf der Verfahren)»*

Demnach kann das PGV gestartet werden, wenn die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung von den Stimmberechtigten (Urnenabstimmung) gutgeheissen worden ist und gegen diesen Beschluss keine Planungsbeschwerden bei der Regierung eingereicht worden sind (vgl. nachstehende Abbildung).²

¹ «Raumplanungs- und Plangenehmigungsverfahren für Seilbahnen: paralleler oder serieller Ablauf der Verfahren?»; Version 1.2 vom 31.07.2023; Bundesamt für Verkehr, Abteilung Infrastruktur

² Ein früherer Beginn des PGV ist nicht möglich, weil der Kanton Graubünden vor dem Entscheid des zuständigen Gemeindeorgans (Urnenabstimmung) keine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit kennt, sondern nur die öffentliche Mitwirkungsaufgabe. Während sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe alle Interessierten zu den Planungsentwürfen äussern und dazu Vorschläge und Einwendungen einreichen können, sind in der öffentlichen Auflage gemäss Abbildung nur diejenigen Personen Einsprache berechtigt, die ein schutzwürdiges eigenes Interesse vorweisen können. Wird während der öffentlichen Auflage keine Einsprache erhoben, besteht bereits vor dem Entscheid des zuständigen Gemeindeorgans (Urnenabstimmung) Gewähr darüber, dass auch nach dem Entscheid keine Beschwerden mehr erhoben werden. Im Kanton Graubünden besteht diese Sicherheit jedoch erst nach dem Entscheid des zuständigen Gemeindeorgans (Urnenabstimmung), weshalb das PGV auch erst nach der Urnenabstimmung bzw. der darauffolgenden Publikation des Beschlusses der Urnenabstimmung (mit Beschwerdemöglichkeit) eingeleitet werden kann (2).

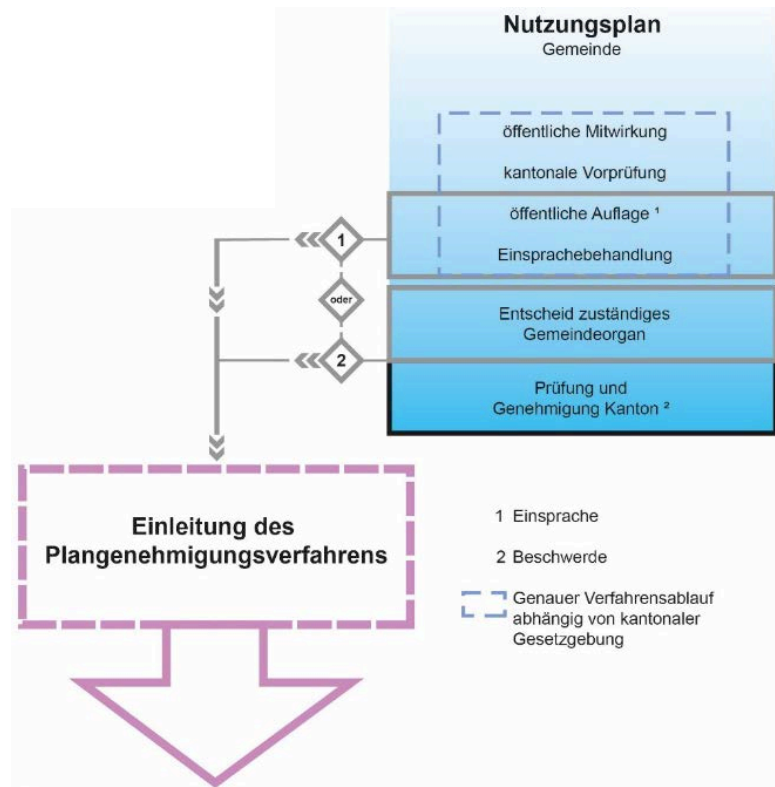


Abb. 1 Verfahrensablauf gemäss Empfehlung des Bundesamts für Verkehr. Das Plangenehmigungsverfahren kann gestartet werden, wenn an der Urnenabstimmung über die Teilrevision der Ortsplanung beschlossen und gegen diesen Beschluss keine Planungsbeschwerde erhoben worden ist (2).

3 GRUNDLAGEN

3.1 Übergeordnete Grundlagen

3.1.1 Kantonaler Richtplan

Zentrumsfunktionen	Im kantonalen Richtplan (KRIP) sind das Oberengadin als «Touristisches Hauptzentrum» (Nr. 11.SX.02), Samedan–St. Moritz als «Zentrum» (Nr. 11.SX.01) und St. Moritz als «Zentrum mit internationaler Ausstrahlung» (Nr. 22.SX.01) festgesetzt.
Standort mit Sportausstattung von kantonaler Bedeutung	St. Moritz und insbesondere St. Moritz Bad bezeichnet der Richtplan auch als Standort mit Sportausstattung von kantonaler Bedeutung.
Zubringeranlage	Der Richtplan hält die Signalbahn als «Zubringeranlage bestehend» fest, die das Intensiverholungsgebiet Corviglia (11.FS.10) erschliesst.

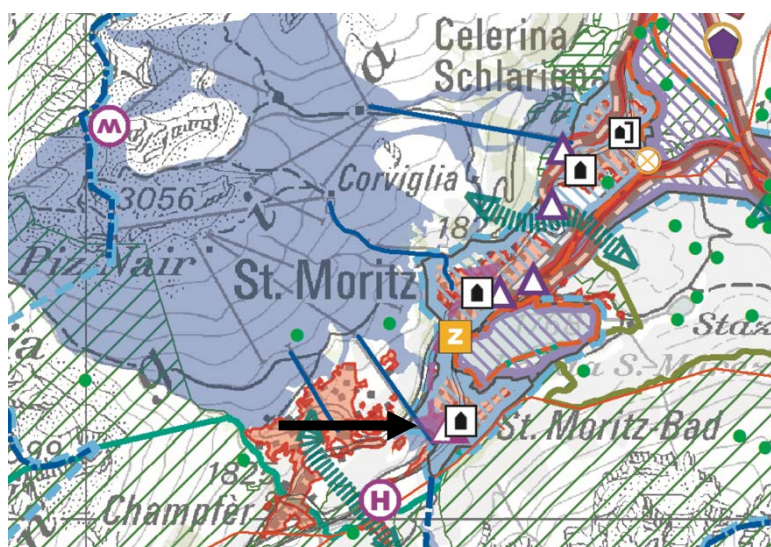


Abb. 2 Kantonaler Richtplan Graubünden; Ausschnitt ohne Massstab

Intensiverholungsgebiet	Die Talstation der Signalbahn liegt gemäss kantonaalem Richtplan im Intensiverholungsgebiet (KRIP, Kap. 4.2). Der KRIP postuliert als Zielsetzung, dass sich die touristischen Intensiverholungsräume mit vernetzten Freizeit- und Erlebnisangeboten für eine grosse und vielschichtige Gästezahl als Kerngebiete des
-------------------------	---

Bündner Tourismus' im internationalen Wettbewerb behaupten sollen, wobei die Intensiverholungsgebiete als touristische Schwerpunktgebiete auf lange Sicht hin attraktiv, flexibel nutzbar sowie betriebswirtschaftlich und ökologisch funktionsfähig bleiben sollen.

Als Grundsatz wird im KRIP festgehalten, dass die touristischen Bauten und Anlagen, basierend auf den bereits vorhandenen Stärken, durch Innovationen und durch Ansprache neuer Märkte erneuert oder ausgebaut werden sollen.

3.1.2 Regionaler Richtplan

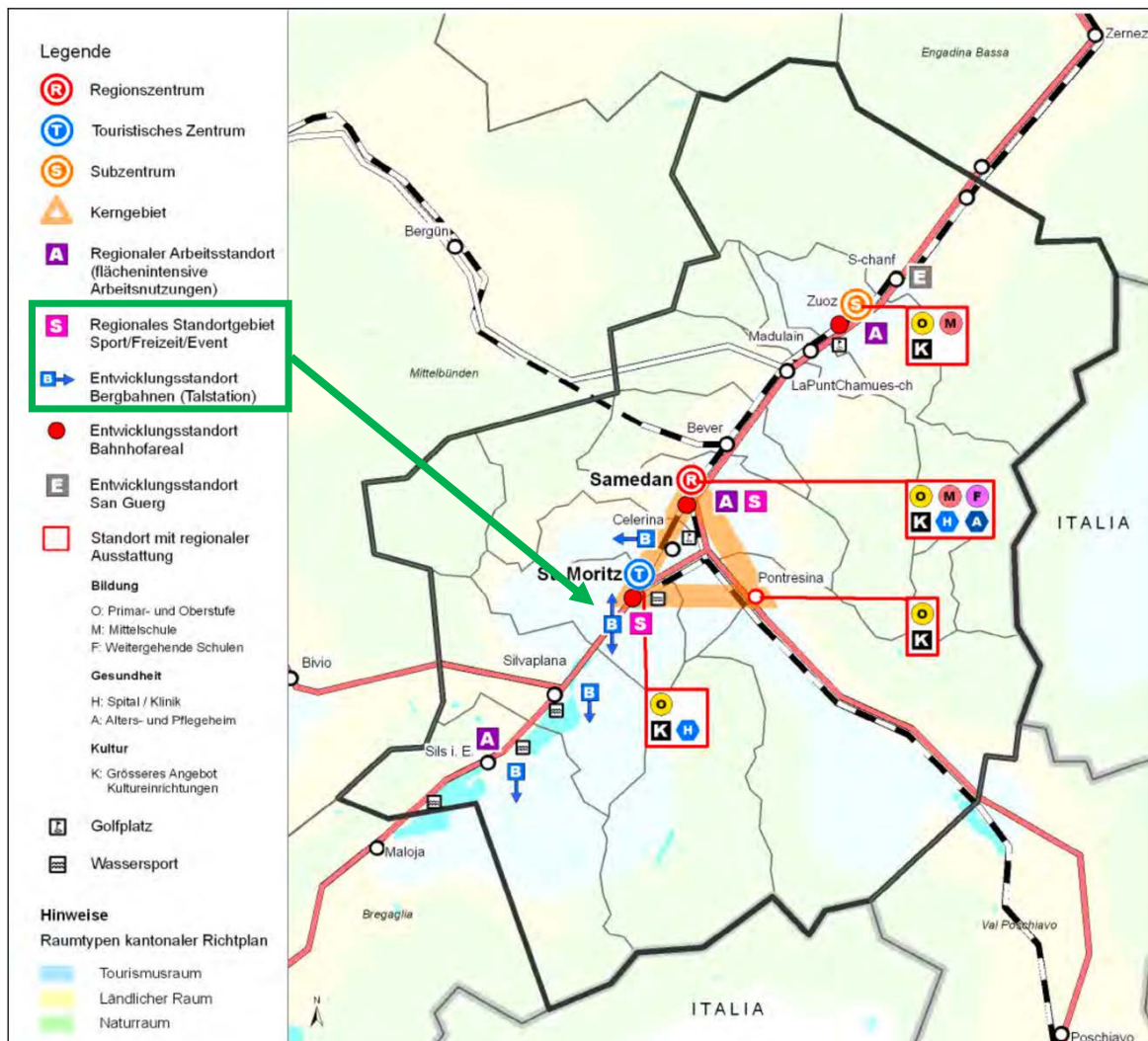


Abb. 3 Regionaler Richtplan Oberengadin; Karte «Struktur der Besiedlung» (2011)

Entwicklungsstandort Bergbahnen (Talstation Signalbahn) St. Moritz ist im Regionalen Richtplan Oberengadin (RRIP; 2011) als «Touristisches Hauptzentrum» klassifiziert (Koordinationsstand Festsetzung). Das Areal Signal bzw. der Standort der Talstation der Signalbahn ist im Plan «Struktur der Besiedlung» als «Entwicklungsstandort Bergbahnen (Talstation)» bezeichnet. Standorte an oder in unmittelbarer Nähe zu den Bergbahnstationen gelten gemäss RRIP als Standorte mit grossen touristischen Potenzialen. Das Potenzial ist namentlich dann gegeben, wenn ein Standort sehr gut an die übergeordnete Erschliessung angebunden ist und/oder nahe einem Ortszentrum liegt, ein Zutritt zu einem grösseren und vernetzten Skigebiet möglich ist und ein Nutzungspotenzial vorhanden ist.

Eine konsequente Entwicklung und Nutzung dieser Standorte ist gemäss RRIP von grossem regionalem Interesse. Für diese Standorte verlangt der RRIP Entwicklungsstrategien. Dabei sind die Aspekte Nutzung, Erschliessung und ortsbauliche Gestaltung und – sofern innerhalb der Siedlung – die Abstimmung mit den benachbarten Nutzungen zu klären.

Der «Entwicklungsstandort Bergbahnen (Talstation)» weist im RRIP den Koordinationsstand «Zwischenergebnis» auf (RRIP, Objekt-Nr. 11.SW.06). Damit das Areal auf den Koordinationsstand «Festsetzung» angehoben werden kann, verlangt der RRIP folgende Konzeptarbeiten:

- Generelles Konzept für das Gesamtgebiet St. Moritz Bad mit Abstimmung zu den weiteren touristischen Einrichtungen (Sport, Erholung, Hotels), der Ausstattung (Gemeindesaal) und dem gebietsbezogenen Verkehr;
- Ausarbeitung eines Konzepts für den Standort der heutigen Talstation Signalbahn zur Nutzung (inkl. Mantelnutzungen), Erschliessung, Bebauung und Etappierungen / C2. (Vorhaben «Hahnensee»).

Diese Konzeptarbeiten bilden auch die Grundlage für das Entwicklungsgebiet St. Moritz Bad für Sport/Freizeit/Event (RRIP, Objekt-Nr. 11.SW.12).

Standorte für Sport/Freizeit/Event Standorte für Sport, Freizeit und Event sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Gebiete für regionale oder kantonal bzw. national bedeutsame Sportinfrastrukturanlagen. Als Grundsatz gilt gemäss RRIP, dass die zur Verfügung stehenden Ressourcen optimal eingesetzt werden (bestmögliche Auslastung) und Synergien, insbesondere auch bei der Planung neuer Anlagen resp. der Erneuerung bestehender Anlagen, genutzt werden.

3.1.3 Regionales Raumkonzept

Übergeordnete Gesamtschau für eine zukunftsfähige und nachhaltige Raumentwicklung der Region Maloja

Das Raumkonzept der Region Maloja (RRK) vom Januar 2023 zeigt für die Region eine räumliche Entwicklungsstrategie. Diese dient der Region als übergeordnete Gesamtschau für eine zukunftsfähige und nachhaltige Raumentwicklung.

Das RRK enthält auch Inhalte des regionalen Touristischen Gesamtkonzepts (rTGK), soweit es sich um raumrelevante Inhalte handelt.

Das RRK bezeichnet die Bergbahnen als wichtige Entwicklungstreiber, weil sie sowohl im Sommer wie auch im Winter einen wichtigen Teil der Basisinfrastruktur für Sport und Freizeit bereitstellen. Die Weiterentwicklung und Erneuerung der Infrastrukturen in den bestehenden Intensiverholungsgebieten wird im RRK als erklärtes Ziel und Daueraufgabe der Bergbahnen bezeichnet. Als Herausforderung ortet das RRK, das hochstehende Angebot an Sport- und Freizeitanlagen zu halten und laufend zu modernisieren. Dazu zählen auch die touristischen Transportanlagen.

Als eines der langfristigen Ziele der räumlichen Entwicklung formuliert das RRK, dass die Bergbahnen in der Region Maloja unter anderem durch Angebotserneuerungen und -optimierungen Marktanteile zurückgewinnen werden, sodass sie wettbewerbsfähig sind und sich grösstenteils selbst finanzieren können.

Gemäss dem rTGK soll das Ganzjahresangebot in der Region mit einer gezielten Ersatz- und Weiterentwicklungsstrategie der Bergbahnen unterstützt werden.

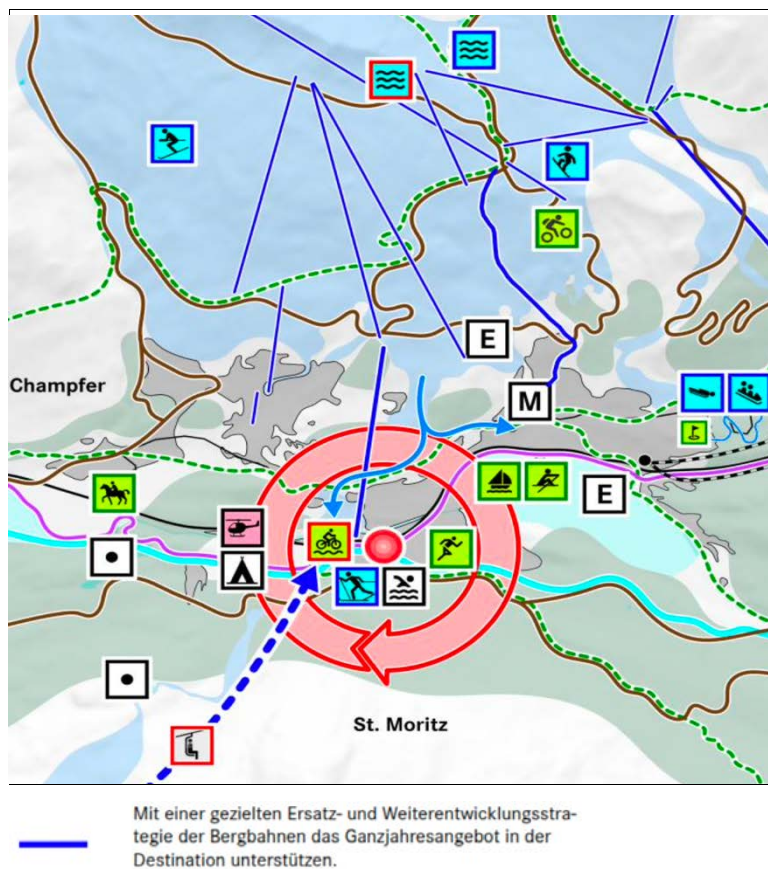


Abb. 4 Regionales Touristisches Gesamtkonzept (rTGK) als Teil des Raumkonzepts der Region Maloja (Stand Januar 2023)

3.1.4 Beurteilung

Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungsgrundlagen

Das im RRIP verlangte «Generelle Konzept für das Gesamtgebiet St. Moritz Bad» liegt mit dem Kommunalen Räumlichen Leitbild (KRL) vor; siehe dazu 3.2.3. Ergänzend kann auf den «Masterplan St. Moritz Bad» vom 25. April 2016 abgestützt werden.

Das im RRIP ebenfalls geforderte «Konzept für den Standort der heutigen Talstation Signalbahn zur Nutzung (inkl. Mantelnutzungen), Erschliessung, Bebauung und Etappierungen» ist für die vorliegende Teilrevision als Grundlage nicht erforderlich, weil die Lage der Talstation nicht verändert und die Fläche des bestehenden Signal-Parkplatzes nicht überbaut wird, was sämtliche Nutzungsoptionen für die Zukunft offenhält.

Das Konzept wird dann erarbeitet werden, wenn die Fläche des Signal-Parkplatzes einer neuen Nutzung zugeführt werden soll (das Baurecht zu Gunsten der ESMAG dauert bis 30.4.2057).

Entwicklungsplanung Signal 2012 ff. Die Entwicklungsplanung für das Signal-Areal, die vom 5. Dezember 2013 bis zum 6. Januar 2014 öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt war, ist hinfällig (mehr dazu unter 3.2.2). Das damalige Nutzungskonzept entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Es steht insbesondere im Widerspruch zum KRL, das grössere Verkaufseinrichtungen am Standort Signal ausschliesst.

Fazit Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung werden im Grundsatz die Voraussetzungen geschaffen, dass die Talstation der Signalbahn erneuert werden kann und der damit zusammenhängende Bahnbetrieb betriebswirtschaftlich und ökologisch funktionsfähig bleibt. Es kann somit festgehalten werden, dass die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung den übergeordneten Vorgaben entspricht.

3.2 Kommunale Grundlagen

3.2.1 Rechtskräftige Nutzungsplanung

Bestehende Nutzungen Signal-Areal Das Signal-Areal in St. Moritz Bad bildet zusammen mit dem Hotel Kempinski den südwestlichen Ortseingang von St. Moritz. Das 18'782 m² grosse Gelände (Abb. 1: farbig hervorgehobene Flächen) wird zur Hauptsache von den Bergbahnen benutzt (Talstation der Signalbahn und offene Parkierungsanlage). Weiter befinden sich auf dem Areal das ehemalige Hostel Pitsch, das sich im Eigentum der Gemeinde St. Moritz befindet, sowie der private Restaurationsbetrieb «La Baracca».

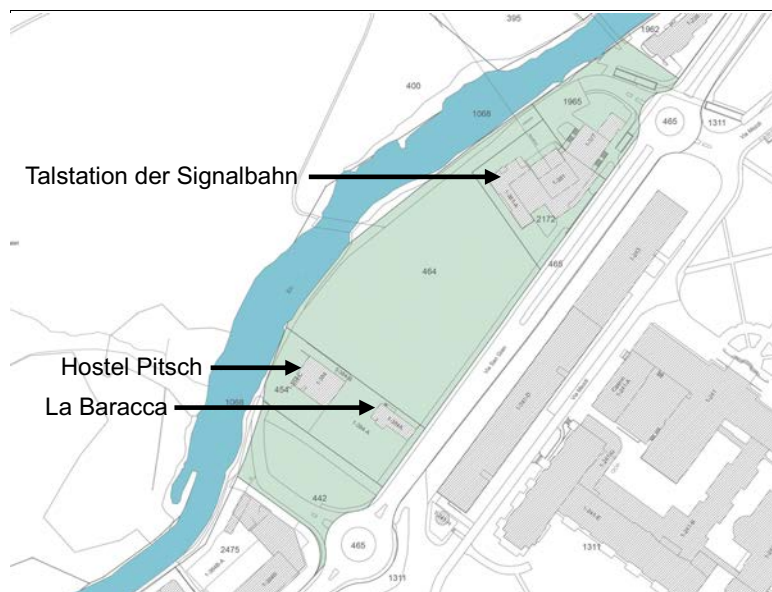


Abb. 5 Signal-Areal (genordet; hellgrün eingefärbt)

Das Areal ist gemäss gültigem Zonenplan, Teilplan Siedlung, der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) zugeteilt. In dieser Zone befinden sich das Gebäude der Talstation, das auch Nutzungen der Gemeinde beinhaltet (Betriebswarte der Wasserversorgung; Entsäuerungsanlage des Grundwasserpumpwerks), sowie der südwestlich angrenzende Grossparkplatz für die Bergbahnen (Engadin St. Moritz Mountains AG, ESMAG). Die übrige Fläche bis zum Kreisel liegt in der Äusseren Dorfzone.



Abb. 6 Zonenplan St. Moritz (Ausschnitt). Das Areal «Signal» ist mehrheitlich der ZöBA zugeteilt. Eine kleinere Teilfläche liegt in der Äusseren Dorfzone (Fläche zwischen Parkplatz und Kreisel).

3.2.2 Entwicklungsplanung 2012 ff.

Damalige Nutzungsabsichten Bereits 2012 beabsichtigten die Bergbahnen (damals Bergbahnen Engadin St. Moritz AG, BEST) die Erneuerung der Signalbahn. Es bestand die Absicht, die Signalbahn bis zum Beginn der Ski-WM 2017 durch eine neue Gondelbahn zu ersetzen. Gleichzeitig sollten neue, die Bahninfrastruktur ergänzende Nutzungen am Standort «Signal» angesiedelt werden, wie zum Beispiel ein Hotel, Wohnungen, Ladenbetriebe für den Gross- und Kleinhandel sowie eine geschlossene Sammelparkierungsanlage.

Die Machbarkeitsstudien für die Neubebauung und Erschliessung des Signal-Areals zeigten, dass die oben beschriebenen Absichten nicht ohne Anpassung der geltenden Grundordnung umgesetzt werden können. Die Komplexität der Gesamtplanung verlangte nach einem Regelwerk, das eine geordnete Bebauung und Erschliessung des Signal-Areals – auch in Etappen – gewährleisten würde. Aus diesem Grund waren nebst der Anpassung des Zonenplans und des Baugesetzes auch ein Genereller Gestaltungsplan und ein Genereller Erschliessungsplan vorgesehen.

Mit der Teilrevision der Ortsplanung hätten damals die Voraussetzungen geschaffen werden sollen, dass

- die Signalbahn durch eine neue Gondelbahn hätte ersetzt und mit den zugehörigen Infrastrukturen und Nutzungen ergänzt werden können;
- Beherbergungs- und Gastgewerbebetriebe, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Ladenbetriebe für den Gross- und Kleinhandel sowie Betriebe für Gesundheit und Pflege hätten angesiedelt werden können;
- Wohnungen erstellt sowie Bauten und Anlagen für öffentliche Zwecke (Gemeindebetriebe) hätten errichtet werden können;
- eine öffentlich zugängliche, geschlossene Grossparkierungsanlage umweltverträglich hätte realisiert und betrieben werden können.

Damaliger Planungsverlauf Die Planungsvorlage wurde vom Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) vorgeprüft (Vorprüfungsbericht vom 29. August 2013).

In der Folge legte der Gemeindevorstand die Planungsentwürfe vom 5. Dezember 2013 bis zum 6. Januar 2014 öffentlich auf. Während dieser Frist wurden sechs Eingaben mit insgesamt 25 Einzelanträgen/-kommentaren eingereicht. Der Gemeindevorstand nahm zu den Anträgen in einem Bericht Stellung (Mitwirkungsbericht vom 7. Februar 2014).

Entwicklungsplanung 2012 ff. ist obsolet Aufgrund verschiedener Entwicklungen wurde die damalige Planungsabsicht mit Ausnahme der Planung für den Ersatz der Signalbahn nicht weitergeführt. Sowohl die zur Mitwirkung aufgelegte Planungsvorlage als auch die der Planung zugrunde gelegte Machbarkeitsstudie sind obsolet.

Massgebende Grundlage für die Entwicklung des Signal-Areals Massgebend für die Entwicklung des Signal-Areals sind insbesondere die im Kommunalen Räumlichen Leitbild, KRL (Kap. 3.2.3) beschriebenen Entwicklungsabsichten, die teilweise auf dem «Masterplan St. Moritz Bad» von 2016 beruhen.

3.2.3 Kommunales Räumliches Leitbild, KRL

Massgebendes Instrument zur Steuerung der räumlichen Gemeindeentwicklung Am 14. Februar 2022 beschloss der Gemeindevorstand St. Moritz das Kommunale Räumliches Leitbild (KRL). Der Gemeinderat nahm das KRL am 31. März 2022 zur Kenntnis.

Das KRL dient dem Gemeindevorstand als Orientierungsrahmen für sämtliche raumbezogenen Vorhaben und als massgebende

Grundlage für die gesamthafte Überprüfung und Anpassung der St. Moritzer Ortsplanung von 1999/2000.

Signal: Schlüsselareal der Siedlungsentwicklung

Das Signal-Areal ist im KRL, Teilplan Siedlung, als eines von zwei Schlüsselarealen bezeichnet, das gesamtheitlich entwickelt werden soll. Das Areal übernimmt – zusammen mit weiteren angrenzenden Gebieten – eine wichtige Unterstützungsfunktion für die Entwicklung von St. Moritz Bad, das gemäss KRL Zentrumsfunktion ausüben soll.

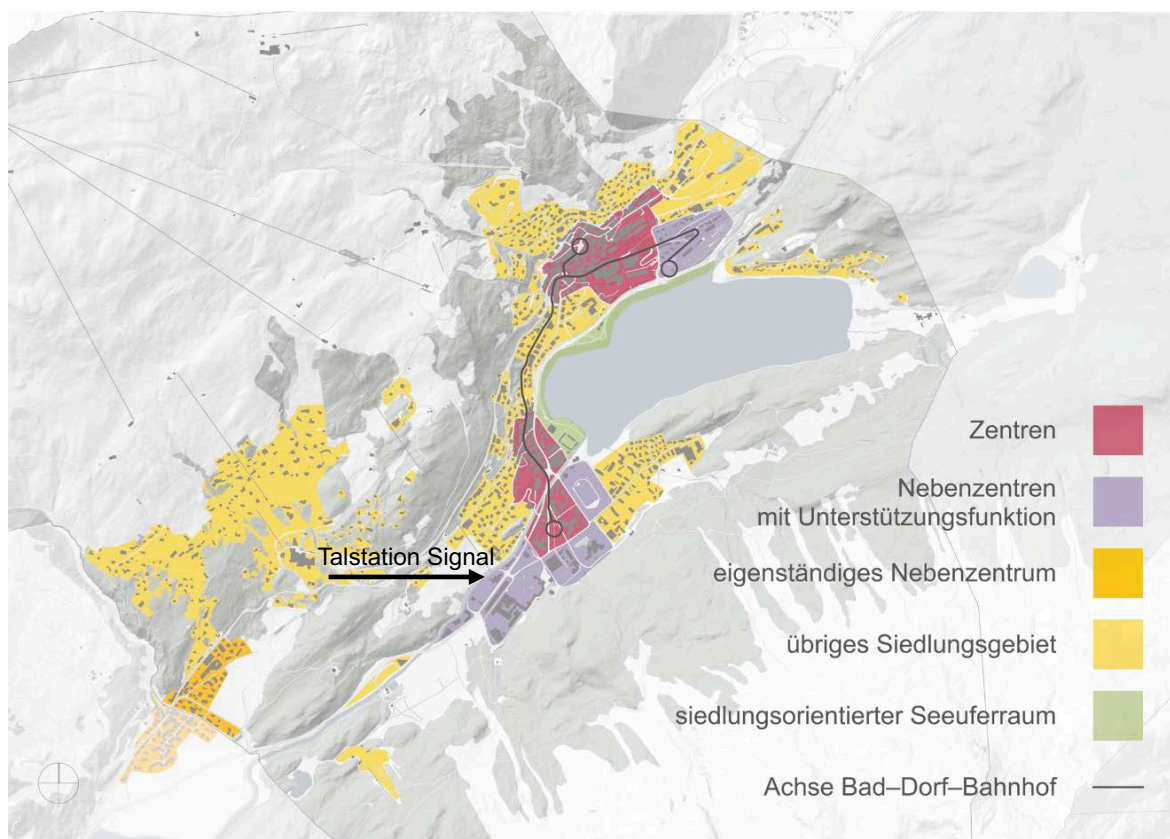


Abb. 7 Kommunales Räumliches Leitbild, KRL; Funktionale Gliederung des Siedlungsgebiets (2022)

Erwünschte Nutzungen

Für den nordwestlichen Teil des Signal-Areals (zwischen den beiden Kreiseln gelegen) bezeichnet das KRL folgende Nutzungen für geeignet:

- Bergbahnahe Nutzungen (z.B. Sportshops);
- Hotelnutzung (*im KRL als potenzieller neuer Hotelstandort bezeichnet*);
- bewirtschaftete Ferienwohnungen;
- Wohnungen für Einheimische (in untergeordnetem Masse);
- Gastronomie;

- Co-Working / Büroflächen;
- Parkplätze für die Bergbahnen;
- Parkplätze für Reiseautos;
- Infrastrukturen für die Talabfahrt Bad;
- Wertstoffsammelstelle (Alternativstandort)
Hinweis: gemäss dem Masterplan Islas/Ludains (2023) soll die Wertstoffhalle vom Bahnhof an den Standort Islas verlegt werden (Kombination mit einer neuen kommunalen Eissport-halle vorgesehen)

Nicht erwünschte Nutzungen Publikumsintensive Nutzungen, insbesondere Verkaufseinrichtungen, die zu rückläufigen Kundenfrequenzen in den Zentren Dorf und Bad führen könnten und ein grosses Verkehrsaufkommen generieren würden, sind laut KRL auf dem gesamten Signal-Areal auszuschliessen.

3.2.4 Baulinien

Anpassung Baulinien nach Umbau Knoten in Kreisel (2010) Der 1969 erstellte vierarmige à-Niveau-Knoten Via San Gian / Signal wurde von der Gemeinde im Jahre 2000 in einen Kreisel umgebaut. Aufgrund der damit verbundenen, veränderten Sichtweiten beantragte die Gemeinde 2010 bei der Regierung eine Anpassung der Baulinien (Abstand von 5 m zur Kantonsstrasse). Mit Protokoll Nr. 799 vom 31. August 2010 genehmigte die Regierung die angepassten Baulinien beidseits der Kantonsstrasse (Via San Gian).

Die Lage der Baulinien ist aus Abbildung 8 ersichtlich (rote, strich-punktierte Linie). Sollte der Neubau der Talstation eine Anpassung der Baulinie voraussetzen, wird die Anpassung in einem separaten Verfahren vorgenommen.

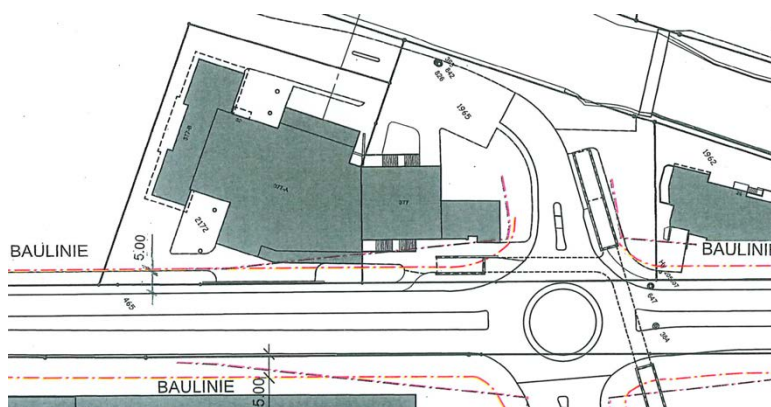


Abb. 8 Baulinien im Bereich des Kreisels Via San Gian / Signal; Anpassung von 2010 (rote, strich-punktierte Linie)

3.2.5 Beurteilung

Übereinstimmung mit den kommunalen Planungsgrundlagen	Die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung steht im Einklang mit den kommunalen Planungsgrundlagen und Anforderungen. Die Umzonung einer Teilfläche des Signal-Areals von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) in die Zone Talstation unterstützt insbesondere die Absichten der Gemeinde, wie sie im KRL beschrieben sind (siehe 3.2.3).
---	---

4 TEILREVISION DER NUTZUNGSPLANUNG

4.1 Baugesetz

Zonenzweck Das Baugesetz (BauG) der Gemeinde St. Moritz wird mit einem neuen Art. 84^{bis} ergänzt und damit eine neue Zone – die Zone Talstation (Abk. TS) – eingeführt. Die Zone Talstation ist als Standort von Talstationen touristischer Transportanlagen wie Seilbahnen mit den dazugehörigen Bauten und Anlagen (Sport- und Freizeitanlagen, Verpflegungs- und Verkaufsstätten, Service-Stationen, etc.) sowie Einrichtungen für Verwaltung und Administration bestimmt. Wohnraum ist nur für das Betriebspersonal gestattet. Ferner sind Bauten und Anlagen für infrastrukturelle Einrichtungen wie Ver- und Entsorgungsanlagen für die Wasserversorgung, die Elektrizität, die technische Beschneidung usw. zulässig.

Der Zonenzweck ist bewusst weitgehalten, weil im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung auch andere Talstationen von touristischen Transportanlagen in diese neue Zone umgezont werden sollen, soweit sie sich im Siedlungsgebiet befinden (Chantarellabahn; Sessellift Suvretta–Randolins). Die einzelnen Standorte weisen unterschiedliche Nutzungen bzw. Nutzungskonzepte auf; die weite Zweckbestimmung der neuen Zone erlaubt es somit, die Talstationen mit einem einzigen Zonentyp zu erfassen.

Grundmasse Die Differenzierung der einzelnen Standorte erfolgt im Zonenschema über die Grundmasse (Art. 86 BauG). Dort sollen für die unterschiedlichen Standorte spezifische, dem jeweiligen Standort entsprechende Gebäudeabmessungen festgelegt werden.

Gebäudehöhe Die im Zonenschema für die Talstation Signal aufgeführte maximale Gebäudehöhe von 22 Metern ergibt sich aus der technisch bedingten Kote der neuen Gondelbahn (Perrongeschoss), welche über der bestehenden Wasserversorgung aufgebaut werden soll. Das Perrongeschoss muss wegen der Strassenquerung, primär aber wegen der Wasserversorgung auf rund 10 Metern Höhe angesetzt werden. Der Raumhöhenbedarf der Bahn ergibt – zusammen mit den technischen Dachaufbauten (inkl. PV-Anlage) – eine Gebäudehöhe von 21.8 Meter (im Zonenschema gerundet auf 22 Meter).



Abb. 9 Aufbau des Perrongeschosses der Gondelbahn über der bestehenden Wasserversorgung

Dieses Mass entspricht der Höhenkote, wie sie bereits in der obsolet gewordenen Teilrevision von 2012/14 enthalten war (1795.50 m ü. M.). Mit Modellstudien wurde damals untersucht, ob sich diese Höhe allenfalls nachteilig auf das gegenüberliegende Hotel Kempinski auswirken könnte. Es zeigte sich, dass die geplante Talstation mit einer Gebäudehöhe von maximal 22 Metern das historisch bedeutsame Hotelgebäude nicht konkurrenzieren wird, weil das Hotelgebäude die neue Talstation nach wie vor (zum Teil deutlich) überragt (Firsthöhe Hotel-Seitenflügel: 1797.00 m ü. M.; Turmspitze: 1806.20 m ü. M.).

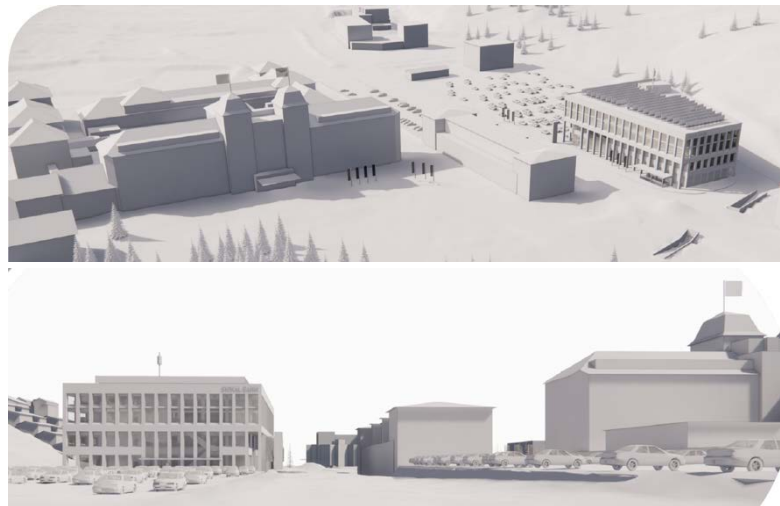


Abb. 10 Visualisierung der neuen Signalbahn-Talstation im Kontext des Hotels Kempinski

4.2 Zonenplan

Eingeschränkter Zonenzweck
verunmöglicht eine zeitgemässe
Nutzweise von Talstationen

Die Talstation der Signalbahn ist im rechtsgültigen Zonenplan der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) zugeteilt. Die ZöBA ist gemäss Art. 83 BauG für öffentliche oder öffentlichen Interessen dienende Bauten und Anlagen bestimmt. Dieser Zonenzweck schränkt die Nutzweise erheblich ein. Insbesondere kann damit nicht auf heutige oder gar zukünftige Nutzungsbedürfnisse und -anforderungen reagiert werden. So sind beispielsweise Verpflegungs- und Verkaufsstätten, Service-Stationen, Sportshops und dergleichen in einer ZöBA nicht zulässig, weil es sich um private Nutzungen handelt, die in der ZöBA höchstens in einem untergeordneten Verhältnis zur öffentlichen Nutzung stehen dürfen³. Damit die Talstation Signal mit den heute notwendigen touristischen Angeboten ausgestattet werden kann, muss sie in eine neue *Zone Talstation* umgezont werden.

Zonenabgrenzung

Die neue Zone Talstation ist so abgegrenzt, dass sowohl die geplante Talstation (siehe Abb. 11) als auch die bestehende Baute darin Platz finden.

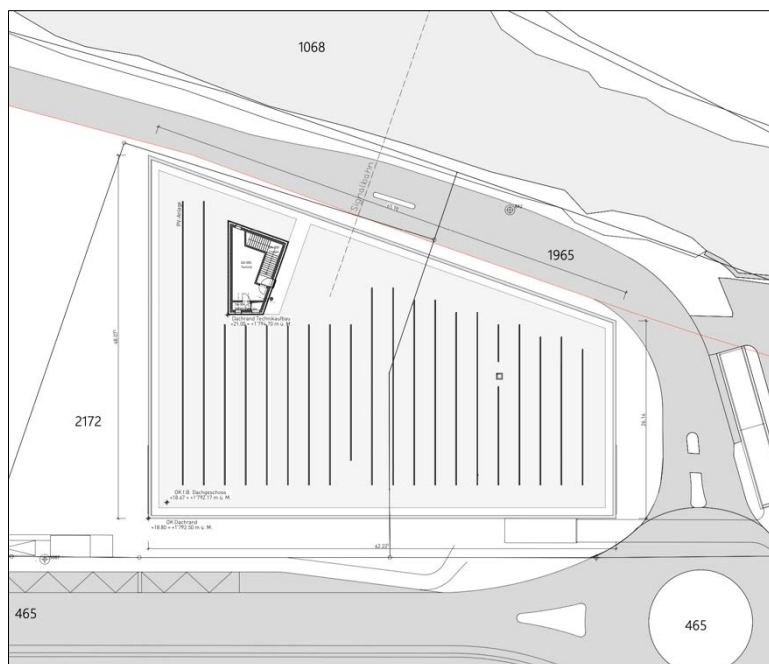


Abb. 11 Dachaufsicht der geplanten neuen Signalbahn-Talstation

³ Vgl. dazu Art. 28 Abs. 1 des Kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG). Mit der Gesamtrevision der Ortsplanung wird der geltende Art. 83 BauG aufgehoben werden; für öffentliche Bauten und Anlagen wird dazumal die kantonale Bestimmung von Art. 28 KRG anwendbar sein.

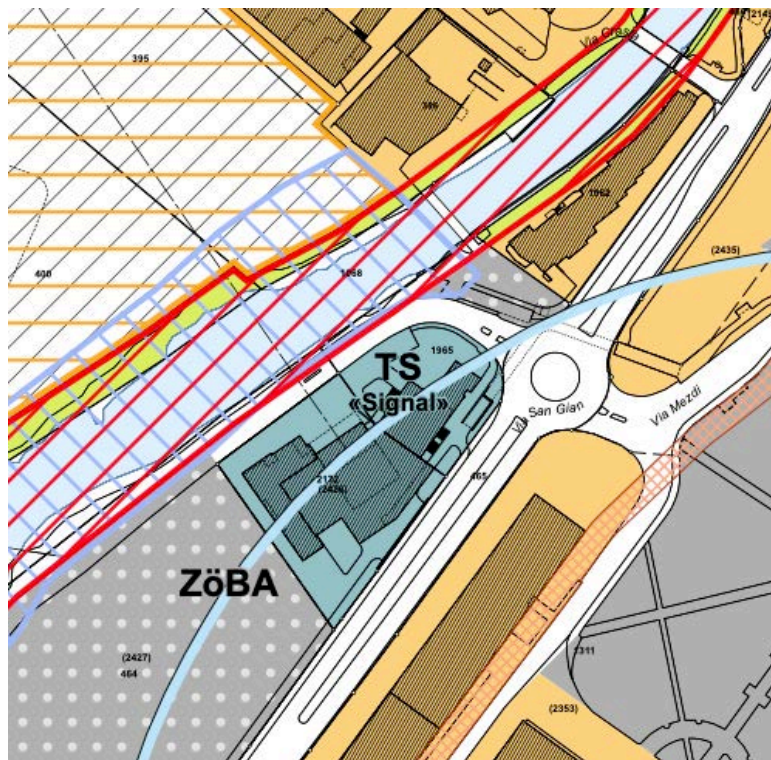


Abb. 12 Abgrenzung der neuen Zone Talstation (TS) am Standort Signal, integriert in den gültigen Zonenplan

Umzonung Strassenflächen Die Erschliessungsstrasse, die das Signal-Areal rückwärtig erschliesst, ist im gültigen Zonenplan der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) zugeteilt, soweit sie nicht von der Gefahrenzone I erfasst ist. Im Generellen Erschliessungsplan (GEP) ist die Strasse als Erschliessungsstrasse festgelegt. Strassen, die im GEP festgelegt sind, sind gemäss kantonaler Regelung dem Uebrigen Gemeindegebiet (UeG) zuzuweisen (weiss dargestellt). Der Abschnitt der Erschliessungsstrasse zwischen dem Kreisel und dem Übergang zur ZöBA wie auch die Kantonsstrasse Via San Gian (Kreisell-Teilfläche) werden deshalb von der ZöBA in das UeG umgezont.

4.3 Weitere Pläne der Grundordnung

Keine weiteren Planänderungen erforderlich Die weiteren Pläne der Grundordnung – der Generelle Gestaltungsplan Siedlung und der Generelle Erschliessungsplan Siedlung, Teilpläne Verkehr sowie Ver- und Entsorgung – müssen als planungsrechtliche Grundlagen für die Realisierung der neuen Talstation nicht geändert werden.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Ersatz der Signalbahn ist zwingend und dringend	<p>Die Signalbahn ist über 50 Jahre alt; sie wurde 1972 in Betrieb genommen. Die Konzession und die Betriebsbewilligung für die heutige Pendelbahn wurden 2014 aufgrund des damals laufenden Verfahrens (Urnenabstimmung für Baurecht in St. Moritz; Einreichung PGV im 2015) und in der Folge laufend, mit kürzeren Beurteilungs- und Betriebsbewilligungsintervallen erneuert. Die Verlängerung durch das Bundesamt für Verkehr erfolgte nicht zuletzt wegen der touristisch und wirtschaftlich sehr hohen Bedeutung der Signalbahn – nicht nur für St. Moritz, sondern für das gesamte Oberengadin.</p> <p>Der Ersatz der bisherigen Pendelbahn durch eine moderne und attraktive touristische Transportanlage ist aufgrund der aus den Rechtsmittelverfahren entstandenen Verzögerungen somit von höchster Dringlichkeit.</p>
Teilrevision der Nutzungsplanung als Voraussetzung für Neubau einer zeitgemässen Talstation	<p>Die neue Transportanlage erfordert auch den Ersatz der bestehenden Talstation durch eine neue, zeitgemässe Baute. Die für den Neubau erforderliche Anpassung der Grundordnung wird deshalb der Gesamtrevision der Ortsplanung zeitlich vorgezogen.</p> <p>Die vorliegende Teilrevision der Nutzungsplanung bildet die planungsrechtliche Grundlage, damit die bestehende Talstation durch einen Neubau ersetzt werden kann, der sowohl heutigen und als auch zukünftigen Nutzungsbedürfnissen gerecht wird.</p>