



Amt für Raumentwicklung GR, Ringstrasse 10, 7001 Chur

Gemeindevorstand St. Moritz
Via Maistra 12
7500 St. Moritz

Chur, 19. Juni 2024
2024/0146 Sb

Gemeinde St. Moritz
Teilrevision der Ortsplanung; Talstation Signalbahn
Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,
Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr

Mit Schreiben vom 15. April 2024 haben Sie uns die folgenden Unterlagen zur Durchführung des kantonalen Vorprüfungsverfahrens im Sinne von Art. 12 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO; BR 801.110) zugesandt:

- Teilrevision Baugesetz (Art. 84^{bis} Zone Talstation, Art. 86 Abs. 4. Zonenschema)
- Zonenplan 1:2'500, Zone Talstation – Standort Signal
- Planungs- und Mitwirkungsbericht (PMB)

Die folgenden kantonalen Amtsstellen erhielten im Rahmen einer verwaltungsinternen Vernehmlassung Gelegenheit, zu den eingereichten Unterlagen Stellung zu nehmen:

- Amt für Energie und Verkehr (AEV)
- Amt für Jagd und Fischerei (AJF)
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (ALG)
- Amt für Natur und Umwelt (ANU)
- Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)
- Amt für Wirtschaft und Tourismus (AWT)
- Archäologischer Dienst Graubünden (AD)
- Denkmalpflege Graubünden (DP)
- Kantonspolizei Graubünden (KaPo)
- Region Maloja
- Tiefbauamt (TBA)

Basierend auf die eingegangenen Stellungnahmen sowie basierend auf unsere raumplanerische Beurteilung ergeben sich zur Vorlage die folgend aufgeführten Ausführungen:

1. Anlass der vorliegenden Teilrevision

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. 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. Im Rahmen der gesamthaften Überprüfung der Ortsplanung von 1999/2000 wurde festgestellt, dass die Zonierungen der im Siedlungsgebiet liegenden Tal-/Mittelstationen 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 Ortsplanungsrevision geeigneten Nutzungszonen zuzuweisen und damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine langfristige Entwicklung dieser Standorte zu schaffen.

Aufgrund der hohen Dringlichkeit wird die Talstation der Signalbahn verfahrensmässig vorgezogen:

- 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.
- 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.
- 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.

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.

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. Die vorliegende Planungsvorlage bezieht sich deshalb allein auf die Umzonung der Talstation der Signalbahn im Umfang von insgesamt 4'775 m² von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in die Zone Talstation mit entsprechender Definition im Baugesetz (Art. 84^{bis} und Art. 86 Abs. 4 BauG).

2. Bezug zur anstehenden Gesamtrevision der Ortsplanung

Vor rund 10 Jahren hat die Schweizer Stimmbevölkerung der ersten Revisionsstufe des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) – RPG 1 genannt – zugestimmt. Nutzungsplanungen nach RPG 1 erfolgen grundsätzlich aufgrund einer Gesamtsicht der raumbedeutsamen Belange. Dem Prinzip der gesamthaften Betrachtung der Ortsplanung laufen insbesondere Teilrevisionen von Ortsplanungen (ohne gesamthafte Auslegeordnung) zuwider.

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat die Gemeinden mit Schreiben vom 9. Dezember 2022 darüber informiert, dass Gesamtrevisionen von Ortsplanungen gegenüber Teilrevisionen der Ortsplanung priorisiert werden. Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, dass Einzonungen von Wohn-, Misch- oder Zentrumszonen (WMZ) generell nicht in einer von der Gesamtrevision isolierten Teilrevision der Ortsplanung vorgenommen werden können.

Die Arbeiten für die Gesamtrevision der Gemeinde St. Moritz sind bereits seit längerer Zeit im Gange und diese soll demnächst dem Amt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht werden. Aufgrund der bereits einleitend erwähnten hohen Dringlichkeit der vorliegenden Planung und der Tatsache, dass es sich bei der Zone Talstation um keine WMZ handelt und somit keine Ein-, Um- oder Auszonung von WMZ erfolgt, kann die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung der Gesamtrevision vorgezogen werden.

3. Übereinstimmung mit der Richtplanung

Im Sinne der Planabstimmung gemäss Art. 2 und Art. 26 Abs. 2 RPG sind kommunale Nutzungsplanungen auf ihre Übereinstimmung mit den Richtplänen (kantonaler und regionaler Richtplan) zu prüfen. Der Kanton hat demzufolge die vorliegende Revision der Ortsplanung im Genehmigungsverfahren auf ihre Richtplankonformität, namentlich auf die Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan, aber auch mit dem regionalen Richtplan Oberengadin zu beurteilen. Dabei ist es in erster Linie Sache der Gemeinde, die Richtplankonformität gegenüber dem Souverän und der Genehmigungsbehörde nachvollziehbar aufzuzeigen (vgl. Art. 47 RPV). Die Gemeinde St. Moritz ist dieser Aufgabe grundsätzlich nachgekommen (vgl. Kap. 3.1 PMB).

Die Talstation der Signalbahn liegt gemäss kantonalem Richtplan im Intensiverholungsgebiet (KRIP, Kap. 4.2). Der KRIP postuliert als Zielsetzung, dass sich die Tourismusräume mit vernetzten Freizeit- und Erlebnisangeboten für eine grosse und vielschichtige Gästezahl als Kerngebiete des Bündner Tourismus im internationalen Wettbewerb behaupten, 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 können.

Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung sollen im Grundsatz die Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Talstation der Signalbahn erneuert werden und der damit zusammenhängende Bahnbetrieb betriebswirtschaftlich und ökologisch funktionsfähig bleiben kann. Es kann somit festgehalten werden, dass die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung richtplankonform ist.

4. Teilrevision Baugesetz

4.1 Allgemeines

Gemäss PMB ist der unter Art. 84^{bis} definierte Zonenzweck bewusst breitgehalten, weil im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung auch andere Tal-/Mittelstationen von touristischen Transportanlagen, wie beispielsweise diejenige der Chantarellaabahn, in diese neue Zone umgezont werden sollen, soweit sie sich im Siedlungsgebiet befinden. Die einzelnen Standorte weisen unterschiedliche Nutzungen bzw. Nutzungskonzepte auf; die breite Zweckbestimmung der neuen Zone erlaubt es somit, die Talstationen mit einem einzigen Zonentyp zu erfassen.

Die Differenzierung der einzelnen Standorte soll sodann im Zonenschema (Art. 86 BauG) erfolgen, womit für die unterschiedlichen Standorte spezifische, dem jeweiligen Standort entsprechende Gebäudeabmessungen festgelegt werden können.

Grundsätzlich ist die Vorgehensweise, wonach die zulässige Gebäudeabmessung für den betroffenen Standort jeweils einzeln definiert werden soll, als zielführend zu beurteilen. In der vorliegenden Art und Weise ist jedoch nicht sichergestellt, dass der jeweilige Standort klar den gemäss Zonenschema für diesen Standort geltenden Abmessungen zugeordnet werden kann. Aus diesem Grund ist die Zone Talstation jeweils mit dem Zusatz des Standortes im Zonenplan festzulegen (im vorliegenden Fall bspw. "Zone Talstation – Standort Signal" bzw. im Planausschnitt mit der Abkürzung "TS – S").

4.2 Art. 84^{bis} – Zone Talstation

Zu Art. 84^{bis} BauG ergeben sich unter Berücksichtigung der Ausführungen im PMB keine Bemerkungen.

4.3 Art. 86 – Zonenschema

Gemäss Ausführungen im PMB soll für die unterschiedlichen Standorte der Talstationen im Zonenschema eine dem jeweiligen Standort entsprechende Gebäudeabmessung festgelegt werden. Für den Standort Signal wird im Zonenschema eine max. Gebäudehöhe von 22 m vorgesehen.

Aufgrund der fehlenden Ausführungen bzw. Begründungen im PMB kann nicht beurteilt werden, wie die gewählte Maximalhöhe beim Standort Signal zustande gekommen ist. Entsprechend ist im Hinblick auf das durchzuführende Genehmigungsverfahren dieser Pendeuz nachzukommen. Im Falle der Talstation Signal sollten die Gebäudehöhe sowie allfällige weitere Gebäudeabmessungen nach Möglichkeit, d.h. wenn es technisch bedingt überhaupt geht, so gewählt werden, dass insbesondere auf die wertvollen benachbarten Bauten bestmöglich Rücksicht genommen werden kann.

Bezüglich der zulässigen Grenzabstände wird Zonenschema mit einem Sternchen auf Art. 84 Abs. 3 BauG verwiesen. Wahrscheinlich ist aber Art. 84^{bis} Abs. 3 BauG gemeint.

5. Zonenplan 1:2'500 Zone Talstation – Standort Signal

5.1 Kantonsstrasse

Gemäss Revisionsunterlagen wird die H27 Engadinerstrasse teilweise von der "Zone Talstation" überlagert. Kantonsstrassen sind grundsätzlich parzellenscharf der Zone "Übriges Gemeindegebiet" zuzuordnen. Die auf der Parzelle Nr. 465 dargestellte "Zone Talstation" ist entsprechend in die Zone "Übriges Gemeindegebiet" zu überführen.

Mit Beschluss der Regierung vom 24. März 1986 (Prot. Nr. 689/1986) hat der Kanton im betroffenen Perimeter der Talstation Signalbahn längs der Engadinerstrasse Baulinien festgelegt. Zwischenzeitlich wurde der Knoten Engadinerstrasse/Via Mezdi/Anschluss Signalbahn in eine Kreisverkehrsanlage umgebaut, weshalb die Baulinien nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und den Anforderungen namentlich im Interesse der Verkehrssicherheit, des Gesundheitsschutzes und des künftigen Strassenausbaus entsprechen. Es wird entsprechend empfohlen, das detaillierte Projekt der Talstation Signalbahn vor Einreichung des Baugesuchs dem Tiefbauamt Graubünden zur Vorprüfung vorzulegen.

5.2 Formelles

Im zur Information dargestellten Änderungsplan integriert im rechtskräftigen Zonenplan sind Distanzangaben angebracht. In der Legende des Zonenplans werden diese nicht erwähnt. Wir gehen davon aus, dass diese Angaben nicht Bestandteile des Zonenplans bilden. Entsprechend sollten diese Angaben auch aus der Plangrundlage entfernt werden.

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der vorliegenden Planung eine gute Grundlage für den vorgesehenen Ersatz der Signalbahn geschaffen wurde.

Gerne hoffen wir, dass wir Ihnen mit dem vorliegenden Vorprüfungsbericht zweckdienliche Angaben in Bezug auf Ergänzungen und Anpassungen der zur Vorprüfung eingereichten Unterlagen sowie weitere nützliche Hinweise übermitteln konnten. Entsprechend empfehlen wir der Gemeinde St. Moritz, die Planung im Sinne des vorliegenden Vorprüfungsberichts zu überprüfen und die erforderlichen Ergänzungen, Änderungen und Anpassungen vorzunehmen, bevor das weitere Planungsverfahren gemäss Art. 47 Abs. 3 und Art. 48 KRG in Verbindung mit Art. 13 und Art. 14 KRVO durchgeführt wird.

Für Fragen zum vorliegenden Bericht sowie für Ihre weitergehenden oder anderweitigen Planungsfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Wir danken Ihnen für die gute Zusammenarbeit und grüssen Sie freundlich.

Abteilung Nutzungsplanung und BAB


Beat Sonder, Kreisleiter

Beilage:

- 3 Dossiers der Vorprüfungsakten

Kopie per E-Mail (ohne Beilagen):

- Gemeinde St. Moritz, Bauamt, Herr Daniele Rogantini
- Planpartner AG, Herr Heinz Beiner
- Amt für Energie und Verkehr
- Amt für Jagd und Fischerei
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Wald und Naturgefahren
- Amt für Wirtschaft und Tourismus
- Archäologischer Dienst Graubünden
- Denkmalpflege Graubünden
- Kantonspolizei Graubünden
- Region Maloja
- Tiefbauamt