

D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

Erläuternder Bericht – Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

Stand: 24. Februar 2020

Ausgangslage

Die Gemeinde Bellwald ist durch eine Kantonsstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und durch die Pendelbahn Fürgangen-Bellwald, ab dem Bahnhof der Matterhorn-Gotthardbahn (MG-Bahn) in Fürgangen, mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen.

In Fiesch wird zurzeit ca. 400 m nördlich des bisherigen Bahnhofs ein neuer ÖV-Hub erstellt; es entsteht eine neue moderne Umsteigeinfrastruktur, welche die MG-Bahn, die Busse der Postauto Oberwallis AG und eine neue Seilbahn nach Kühboden miteinander verbindet. Der neue regionale Verkehrsknoten in Fiesch bietet sehr gute Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten im Modalsplit (BUS, MIV, Eisenbahn, Langsamverkehr). Die bestehende Luftseilbahn Fürgangen – Bellwald wird vom Kanton verwaltet und bildet Gegenstand eines Erneuerungs- oder Ersatzprojektes, damit die Erschliessung von Bellwald mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden kann. Mit einer neuen direkten Seilbahnverbindung zum ÖV-Hub Fiesch kann auch Bellwald an den regionalen Verkehrsknoten Fiesch angeschlossen werden. Ferner drängen sich am Bahnhof Fürgangen Umbauarbeiten auf, da dieser durch die MG-Bahn bis 2022 behindertengerecht umzubauen ist. Im Jahr 2015 wurde die Hängebrücke über den Rotten zwischen Fürgangen und Mühlebach eröffnet, was dem Bahnhof Fürgangen zusätzliche Frequenzen bescherte. Im August 2016 schliesslich wurde die Hängebrücke Aspi – Titter eröffnet, was wiederum die Personentransporte der bestehenden Seilbahn leicht erhöhte.

Die neue Bahn dient einerseits den Einwohnern von Bellwald als öffentliches Transportmittel. Andererseits hat die neue Verbindung auch eine Erschliessungsfunktion für den Tourismus; die Destination Bellwald und sein Skigebiet werden besser an Fiesch angeschlossen und erfahren somit eine signifikante Aufwertung. Der Tourismus der ganzen Region profitiert von der neuen Verbindung, da das Aletschplateau und Bellwald näher zusammenrücken.

Der Gemeinderat von Bellwald hat am 30. November 2017 eine Planungszone beschlossen, um den vorgesehenen Seilbahnkorridor zu sichern.

Inhalt des Projekts

Das Vorhaben beinhaltet den Bau einer neuen Seilbahn zwischen dem ÖV-Hub Fiesch und dem touristischen Gebiet «Gasse» in Bellwald, inklusive einer Zwischenstation für die Anbindung des Dorfkerns von Bellwald. Aufgrund der Linienführung befindet sich ein Teil der Seilbahn auch auf dem Gemeindegebiet von Fieschertal. Dabei wird jedoch vorwiegend unproduktives Waldgebiet überflogen. Der Neubau der Talstation in Fiesch ist neben dem bereits bewilligten und sich im Bau befindenden ÖV-Hub auf der gegenüberliegenden Seite der Kantonsstrasse geplant. Die Verbindung zum ÖV-Hub ist durch eine Passerelle vorgesehen, welche die Kantonsstrasse überspannt. Das Gebäude der Talstation beherbergt gemäss der Vorprojektstudie im Untergeschoss ein Parkhaus, im Erdgeschoss auf Niveau Kantonsstrasse eine gewerbliche Nutzung (Geschäft) und im Obergeschoss neben einer weiteren Geschäftsfläche die eigentliche Seilbahnstation. Am heutigen Standort der Talstation befindet sich ein Stall, welcher abgebrochen wird. Die neue Zwischenstation ist im Gebiet «Rufena» beim Dorfeingang von Bellwald vorgesehen. Als Stationskonzept ist eine standardisierte, vorfabrizierte Konstruktion vorgesehen, welche die Kantonsstrasse überspannt. Als Bergstation ist ein einfacher Baukörper im Gebiet «Gasse» vorgesehen, westlich der bestehenden Sesselbahn.

Es wird von einer Förderleistung von 400 - 700 Personen pro Stunde ausgegangen. Verschiedene Bahntypen wurden evaluiert; eine Gondelbahn mit Kabinen mit 8 oder 10 Plätzen entspricht am besten den Bedürfnissen, da Gondelbahnen sehr grosse Förderleistungen bereitstellen können und in frequenzarmen Perioden ein Konvoibetrieb möglich ist. Die approximative schräge Bahnlänge beträgt 3'350 m, die Seilbahn überwindet dabei eine Höhendifferenz von ca. 570 m. Die Fahrzeit beträgt ca. 10 Minuten. Die neue Bahn gilt als Ersatzanlage für die bestehende Seilbahn Fürgangen – Bellwald, welche zurückgebaut wird. Die MG-Bahn wird den Bahnhof Fürgangen auch in Zukunft beibehalten. Ab 2023 wird der Bahnhof neben der ÖV-Erschliessung der Weiler Fürgangen und Mühlebach als Ausgangs- und Endpunkt für Wanderer und Radfahrer weiter betrieben. Somit kann der Bahnhof uneingeschränkt weiter benutzt werden.

Räumliche Abstimmung im Rahmen der kantonalen Richtplanung

- I. *die öffentliche Mitwirkung und die räumliche Abstimmung auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene sind erfolgt;*

Das Projekt wurde bereits verschiedentlich in den regionalen Medien thematisiert und wurde zwischen den betroffenen Gemeinden (Fiesch, Fieschertal, Bellwald) abgesprochen. Die Gemeinderäte der drei Gemeinden stehen einstimmig hinter dem Projekt. Dieses wurde an den Urversammlungen (Fieschertal 16. Mai 2018 – Fiesch und Bellwald 7. Juni 2018) der Bevölkerung präsentiert; die Konsultativabstimmungen in Bellwald und Fieschertal waren einstimmig befürwortend, die Urversammlung von Fiesch hat die Informationen zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan ohne Bemerkungen zur Kenntnis genommen. Am 20. August 2018 hat die Gemeinde Bellwald der Dienststelle für Raumentwicklung des Kantons Wallis ein offizielles Schreiben zugestellt, in welchem um Aufnahme des Projekts in den kantonalen Richtplan ersucht wird. Dieses Schreiben wurde auch durch die Gemeinden Fiesch und Fieschertal rechtsgültig mitunterzeichnet.

In der Gemeinde Fiesch wurde 2018 eine Testplanung durchgeführt, in welcher die Verkehrsführung im Dorf und die Nutzungsmöglichkeiten im Gebiet um den neuen ÖV-Hub behandelt wurden. Die neue Seilbahnverbindung nach Bellwald wurde in dieser Testplanung ebenfalls berücksichtigt.

Laut kommunalem Raumkonzept der Gemeinde Bellwald (Stand 2017) liegt der Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung vor allem entlang der vertikalen Hauptachse (Geländerücken) zwischen dem alten Dorfkern und den Neubaugebieten Gasse und Stei, sowie in einer horizontalen Ausdehnung von Gasse in Richtung Giretsche. Am ausgedehnten Talhang Richtung Ried sollen dagegen grossflächige Auszonungen vorgenommen werden, um ein weiteres ungeordnetes Siedlungswachstum zu vermeiden. Gleichzeitig wird der Standort Gasse als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt, um durch die verbesserte ÖV-Erschliessung Synergieeffekte für die künftige Nutzung und Bebauung zu erzielen. Die geplante Seilbahn wurde somit auf die kommunalen Entwicklungsabsichten abgestimmt. Zur Sicherung des Seilbahnstandortes und des Korridors hat die Gemeinde bereits eine Planungszone erlassen. Der künftige Entwicklungsschwerpunkt Gasse mit der geplanten Seilbahnstation ist bis anhin vor allem durch Wohn- und Mischnutzungen (Dienstleistungen) sowie Aktivitäten im Bereich Sport, Freizeit und Erholung mit einer guten Infrastruktur-Ausstattung für Einheimische und Gäste bestimmt. Die neue Seilbahn fördert die Verdichtung des bestehenden Dorfkerns und des Quartiers «Gasse», was einer zentralen Vorgabe des revidierten Raumplanungsgesetzes entspricht. Um das Potenzial dieses Standortes genauer zu ermitteln und effizient zu nutzen, ist im weiteren Planungsverlauf die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens empfehlenswert, damit die Schwerpunktbereiche: Siedlung, Mobilität, Wirtschaft/Tourismus und Landschaft möglichst kohärent entwickelt und aufeinander abgestimmt werden können.

- II. *das Bedürfnis ist unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage nachgewiesen, namentlich durch die Attraktivität des Berggebiets sowie durch ein genügend grosses Einwohner-, Pendler- oder Tourismuseinzugsgebiet;*

Die Gemeinde Bellwald zählte Ende 2016 395 Einwohner. Die Destination Bellwald verfügt über 4'800 Gästebetten mit 1'002 Ferienwohnungen. Im Jahr 2016 wurden in Bellwald rund 12'000 Logiernächte in Hotelbetrieben generiert. Die Gemeinde Fiesch verbuchte im gleichen Jahr 36'300 Übernachtungen in der Hotellerie. In der Saison 2013/2014 wurden in Bellwald insgesamt rund 170'000 Übernachtungen registriert. In den letzten zehn Jahren wurden mit der bestehenden Seilbahn zwischen Fürgangen und Bellwald zwischen 50'000 und 60'000 Personen pro Jahr befördert; in der Hochsaison betrug der Durchschnitt pro Tag bis zu 265 Personen. Zu bedenken ist, dass es sich bei der bestehenden Seilbahn um eine Pendelbahn handelt mit zwei Kabinen zu je 8 Personen. Die Förderleistung beträgt daher lediglich 80 Personen pro Stunde. Da die bestehende Seilbahn aufgrund der Lage der Talstation in Fürgangen und der Lage der Bergstation am unteren Rand des Dorfkerns zudem wenig attraktiv ist, gelangte der vorwiegende Teil der Einheimischen und Gäste bisher mit dem Auto und nicht mit dem öffentlichen Verkehr nach Bellwald. Im Winter befinden sich durchschnittlich 600 Personen im Skigebiet von Bellwald, an Spitzentagen werden rund

Erläuternder Bericht – Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

2'500 Ersteintritte gezählt. Im Sommer benützen im Schnitt 130 Personen (Wanderer, Biker, usw.) pro Tag die Infrastrukturen der Sportbahnen Bellwald AG.

Mit einer direkten Anbindung nach Fiesch steigt die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel, was sich positiv auf die Frequenzen der neuen Bahn auswirken wird. Die neue Bahn ist auch attraktiv für Gäste, welche in Fiesch und Umgebung logieren und einen Tagesausflug nach Bellwald planen, z.B. zum Skifahren, Wandern oder Biken.

Die Seilbahnverbindung ist für die sozioökonomische 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 touristischen 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.

III. die Linienführung der Anlage ist festgelegt und deren Lokalisierung führt zu einer optimalen Anbindung an die umliegenden Verkehrsnetze, insbesondere eine gute intermodale Verkehrsanbindung der Talstation und eine nicht prioritäre Feinerschliessung entlang der Strecke;

Es wurden drei Varianten für die Linienführung überprüft, wobei sich eine Bestvariante herauskristallisierte. Diese Variante wurde gewählt, weil sie in einem relativ hindernisfreien Korridor zwischen der Mittelstation und der Bergstation in Bellwald vorgesehen werden kann. Durch diese Linienführung kann auch auf eine Ablenkung (Richtungsänderung) in der Mittelstation verzichtet und diese so nur als halbe Mittelstation vorgesehen werden. Die Talstation befindet sich in unmittelbarer Nähe zum ÖV-HUB Fiesch. Als Variante wird vorgeschlagen, diesen mit einer Passerelle direkt zu verbinden. So entsteht ein richtiger ÖV-HUB mit direkten Anschlüssen und kurzen Wegen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern in Fiesch. Die gewählte Linienführung der Bahn reduziert und minimiert auch die negativen Auswirkungen auf den Gleitschirm- und Deltalandeplatz in Fiesch. Eine Variante entlang dem Bergrücken (im Süden der ausgewählten Variante) hätte den Nachteil, dass der unmittelbare Anschluss an den ÖV-HUB Fiesch nicht realisiert werden kann (Distanz von über 400 m zum Bahnhof).

Die gewählte Linienführung stellt aus raumplanerischer Sicht die optimale Variante dar und ist insgesamt auch die wirtschaftlichste Lösung.

Bei der Talstation ist damit eine optimale Anbindung an das Schienennetz der MG-Bahn, die Busnetze der Postauto Oberwallis und an das Skigebiet der Aletscharena gewährleistet. In unmittelbarer Nähe der Talstation befindet sich ein bestehender grosser öffentlicher Parkplatz, womit auch der Modalsplit mit dem MIV gewährleistet ist. Das Dorfzentrum von Fiesch ist in Fussgängerdistanz erreichbar (Entfernung weniger als 500 m). Das Dorfzentrum von Bellwald sowie das Wohnquartier im Gebiet «Ried» sind weniger als 500m von der Zwischenstation entfernt. Die Bergstation liegt schliesslich in unmittelbarer Nähe des touristischen Zentrums von Bellwald im Gebiet «Gasse». Der Sessellift, verschiedene Hotels und der Grossteil der Ferienwohnungen des oberen Dorfteils befinden sich im Umkreis von 500m zur neuen Bergstation.

Im Bereich der Talstation sind Parkplätze für das Aus- / Einladen („Pickup“) und als Park & Ride vorzusehen. So kann gewährleistet werden, dass die öffentlichen Verkehrsmittel in Richtung Brig (mit Anschlussmöglichkeit in allen Richtungen) bzw. Richtung Andermatt auch genutzt werden. Dazu sind in Fiesch auch Parkplätze für die Benutzer der Skigebiete des Aletschplateaus und von Bellwald erforderlich (inkl. Gäste mit Logis auf Fiescheralp). Aktuell bestehen rund 500 offene Parkplätze in Fiesch, auf ca. 5-6 Parkplatzstandorte verteilt. Im Bereich des ÖV-Hub ist ein neues Einkaufszentrum geplant. Für das geplante Aletsch Resort auf der Laxeralp sind zusätzliche Stellplätze im Raum ÖV-Hub Fiesch notwendig. Schliesslich werden für die Bahnbenutzer nach Bellwald ebenfalls zusätzliche Plätze benötigt.

Bei der Zwischenstation Bellwald sind 10 öffentliche Parkplätze in einer Fussgängerdistanz von weniger als 30 m verfügbar; zusätzlich werden auf Strassenniveau neben dem Stationsgebäude zusätzliche Abstellflächen vorgesehen.

Erläuternder Bericht – Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

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

Durch das Projekt sind somit neue Parkflächen notwendig. Damit die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze eruiert werden kann, ist im nächsten Projektschritt deshalb ein Verkehrskonzept des MGB-Bahnhofs und der Seilbahnstationen zu erstellen (Analyse des Passagieraufkommens im Projekthorizont, Erschliessungskonzept für alle Verkehrsmittel und die Parkplatzbedürfnisse auf der Basis des geschätzten Modalsplits und des Passagieraufkommens). Im Bereich der Talstation ist die Berechnung der Parkplätze mit den anderen Projekten (Aletsch Resort Laxeralp, Einkaufszentrum) zu koordinieren. Synergieeffekte sind zu nutzen.

IV. die Topografie für eine Seilbahnanlage erweist sich als günstig und die technische Machbarkeit des Projekts ist nachgewiesen;

Ein technisches Vorprojekt mit Situationsplänen, Stationskonzepten und Längenprofil liegt vor. Die neue Bahn liegt auf der Nordseite des Bergrückens, welcher das Rhonetal vom Fieschertal trennt und ist somit vom Haupttal (Rhonetal) nicht einsehbar.

Die gewählte Trassevariante verläuft im Talboden relativ flach und folgt dann der Hanglage bis nach Bellwald. Weiter bestehen keine topographischen Hindernisse (Felswände und Schluchten), die überwunden werden müssen und somit sind auch keine grossen Spannfelder erforderlich. Eine Einseilgondelbahn ist somit technisch machbar. Das Trasse wird durch die verschiedenen Stationsstandorte und die bestehenden Gebäude entlang der Strecke bestimmt, weiter wurde das Trasse auch so gewählt, dass die Auswirkungen auf das Baugebiet minimal gehalten werden können.

V. die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse und dem MIV ist nachgewiesen;

Die Distanz zwischen Fiesch und Bellwald auf der Strasse beträgt 10km. Die Fahrzeit für diese Strecke beträgt mit dem Auto ca. 15 Minuten. Als Alternative zur Seilbahn könnte ein öffentlicher Kursbus eingesetzt werden, wobei ein Stundentakt möglich ist. Die Fahrzeit mit dem Kursbus würde aufgrund der Zwischenhalte einige Minuten länger dauern als die Fahrt mit dem Privatauto. Die Variante Kursbus hat den Nachteil, dass der Abschnitt Fiesch – Fürgangen parallel durch die MG-Bahn und das Postauto befahren würde. Das Befahren der Bergstrasse Fiesch – Fürgangen – Bellwald fordert den nicht gewohnten Autofahrer und ist auch für einen Passagier eines Postautos nicht angenehm. Die Fahrzeit mit der neuen Gondelbahn beträgt lediglich ca. 10 Minuten. Eine Erschliessung mit einer Seilbahn ist ökologischer, flexibler und garantiert zudem einen wintersicheren Betrieb. Ferner stellt eine Seilbahnverbindung die wirtschaftlich günstigste Lösung dar.

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

Damit die Raumplanungskonformität der Seilbahn hergestellt werden kann, bedarf es Anpassungen der Zonennutzungspläne der Gemeinden Fiesch und Bellwald im Bereich der Tal-, Zwischen- und Bergstation. Die Linienführung verläuft in Fiesch auf einer Länge von ca. 1 km auf dem Talboden, was Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat. Es ist ebenfalls zu überprüfen, ob der Perimeter des Delta- und Gleitschirmlandeplatzes und der Hindernisfreihaltefläche anzupassen ist.

Die Auswirkungen auf die Landschaft und Umwelt können durch die Anzahl Masten, deren Masthöhe und die Farbgebung reduziert werden. Das Trasse im Wald erfordert Rodungen und das Gewähren von Überfahrtsrechten durch die betroffenen Besitzer. Die Rodungen werden möglichst minimal gehalten. Unterhalb des minimalen Gondelabstandes und des bestehenden Bodens kann die Vegetation (Bäume) wieder aufkommen. Für diese Flächen werden Niederhalteservitute vorgesehen.

Erläuternder Bericht – Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

Gemäss den Vorprojektplänen vom Februar 2018 und den Unterlagen zur UVP-Voruntersuchung vom Juni 2019 ist bei der Talstation die Anbindung an den ÖV-Hub Fiesch mittels einer Passerelle geplant, welche die Kantonsstrasse überspannt. Das Bedürfnis für diese Passerelle ist anhand des bereits vorhin erwähnten Verkehrskonzeptes des ÖV-Hub im nächsten Projektschritt nachzuweisen. Sofern dieses Bedürfnis vorliegt, könnte anstatt einer Passerelle auch eine unterirdische Verbindung geprüft werden, damit die Integration in die Umgebung verbessert werden kann.

Die Zwischenstation befindet sich beim Dorfeingang von Bellwald an prominenter Lage. Die Zwischenstation wird quasi zum Eingangstor von Bellwald. Damit dieses Bauwerk seiner Bedeutung gerecht wird, sind erhöhte Ansprüche an die Gestaltung und die Integration in die Umgebung erforderlich. Gemäss den Vorprojektplänen vom Februar 2018 ist eine Plattform vorgesehen, welche die Kantonsstrasse überspannt. Aufgrund der Topographie sind bis zu 16 m hohe Stützen notwendig. Damit sich die Zwischenstation besser in die Umgebung integriert und weniger imposant wirkt, ist allenfalls eine leichte Verschiebung bergwärts zu prüfen. Aufgrund der prominenten Lage beim Dorfeingang könnten allenfalls Flächen reserviert werden, damit hier in Zukunft weitere Nutzungen (Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe) angesiedelt werden können.

In Fiesch überquert die neue Bahn den Delta- und Gleitschirmlandeplatz. Jährlich werden rund 20'000 Landungen pro Jahr durchgeführt, 10% davon entfallen auf Deltasegler, der Rest auf Gleitschirmflieger. Für die letztgenannte Kategorie gelten weniger hohe Anforderungen an das Sicherheitsdispositiv bei Landungen, als für Deltasegler, die bedeutend grössere hindernisfreie Anflugschneisen benötigen. Aus Sicht der Betreiber des Landeplatzes (Fluggruppe Aletsch) müssten bei der Festlegung des Seilbahnkorridors folgende Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt werden: möglichst keine Zerschneidung der Landeplatz- und Freihaltezone durch die Seilbahnanlage und eine möglichst niedrige Seilführung über dem massgebenden Terrain, da eine Unterquerung unter Sicherheitsaspekten als äusserst problematisch gilt.

Innerhalb des Planungskorridors sind die Gefahrenzonen des Wysswassers und des Milibachs (rote und blaue Zone Hochwasser, blaue Zone Lawinen) 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. Im Bereich der Zwischenstation gibt es eine gelbe Gefahrenzone in Bezug auf Hangmuren. Dies ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Natur- und Landschaftsschutzzonen, sowie IVS-Wege sind vom Projekt nicht betroffen. Die Seilbahn quert im Randbereich den Umgebungssperimeter des ISOS-Gebiets Bodma. In Fiesch quert die Seilbahn inventarisierte Fruchtfolgefleichen. Ausser den punktuellen Maststandorten werden diese durch das Projekt jedoch nicht tangiert. Im Gebiet Camping / Landeplatz in Fiesch befindet sich ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (VS-69a). Aufgrund der neuen Bahn sollte es zu keinen wesentlichen Einschränkungen kommen.

Der Bewirtschafter des Stalls in Fiesch, welcher am Standort der Talstation abgebrochen wird, hat bereits einen Ersatzneubau in der Landwirtschaftszone realisiert.

Das Seilbahntrasse durchquert mehrere Wohnzonen mit der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II. Die Zwischenstation und die Bergstation werden von Wohnzonen mit der ES II umgeben. Die Lärmbelastung durch den Seilbahnbetrieb ist im weiteren Verfahren zu analysieren und bei der definitiven Lokalisierung der Stationsgebäude zu berücksichtigen. Verschiedene Standorte, die im Kataster der belasteten Standorte eingetragen sind, befinden sich im Projektperimeter oder in dessen Nähe. Im Plangenehmigungsverfahren sind die Auswirkungen des Projekts im Detail zu untersuchen.

Einzuhaltende Auflagen und Bedingungen im weiteren Verfahren

Im Anschluss an die Genehmigung des Projektes auf Stufe kantonale Richtplanung durch den Bund sind die folgenden Verfahren durchzuführen:

- Damit die Raumplanungskonformität der Tal-, Zwischen- und Bergstation hergestellt werden kann, sind durch die Gemeinden Fiesch und Bellwald die Zonennutzungspläne und die kommunalen Bau- und Zonenreglemente (BZR) anzupassen. Es ist ebenfalls zu prüfen, ob der Perimeter des Delta- und Gleitschirmlandeplatzes und der Hindernisfreihaltefläche anzupassen ist.

Erläuternder Bericht – Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

- In Koordination mit dem Verfahren zur Revision der Zonennutzungsplanung ist entlang des gesamten Trassees eine Baulinie auszuscheiden in Anwendung von Art. 55 und 38ff des kantonalen Strassengesetzes. Die entsprechenden Reglementsbestimmungen zur Baulinie sind in den jeweiligen BZR zu verankern (Verfahren gemäss Art. 33 ff kRPG). Mit der Baulinie wird einerseits die notwendige Raumplanungskonformität des gesamten Trassees gemäss den Anforderungen der Seilbahngesetzgebung sichergestellt und andererseits werden, falls notwendig, die Voraussetzungen für die Anwendung des Enteignungsrechts für die Erstellung der Seilbahn geschaffen. Da durch den geplanten Luftseilbahnkorridor auch auf Gemeindegebiet von Fieschertal eine Baulinie ausgeschieden werden muss, ist auch in dieser Gemeinde eine Anpassung des BZR notwendig.
- Im erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV der Zonennutzungsplanverfahren ist auch die Parkplatzfrage zu behandeln, auf der Basis eines Verkehrskonzepts des MGB-Bahnhofs und der Seilbahnstationen (Analyse des Passagieraufkommens im Projekthorizont, Erschliessungskonzept für alle Verkehrsmittel, Parkplatzbedürfnisse auf der Basis des geschätzten Modalsplits und des Passagieraufkommens, Analyse der Wege zwischen dem Bahnhof und der Seilbahn).
- Als letzte Etappe ist ein Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch für die Seilbahn beim Bundesamt für Verkehr einzureichen. Gemäss dem Anhang der UVPV unterliegt der Bau einer Seilbahn mit Bundeskonzession einer UVP (Anlagentyp: Nr. 60.1), wobei die Plangenehmigung als massgebliches Verfahren vorgesehen ist. Im Rahmen dieses Verfahrens ist sicherzustellen, dass eine möglichst gute Integration der Stationsgebäude in die gebaute und natürliche Umgebung erzielt werden kann und sich die Seilbahn möglichst gut in die Landschaft integriert. Vor allem ist eine überzeugende bauliche Anbindung der Talstation an den sich im Bau befindenden ÖV-Hub zu planen und die Zwischenstation derart zu gestalten, dass sie ihrem Anspruch als öffentliches Bauwerk am Dorfeingang von Bellwald genügt. Die Stationsgebäude sind behindertengerecht zu erstellen und es sind in unmittelbarer Nähe Kurzzeit-Parkplätze vorzusehen (Kiss & Ride).
- Gemäss der Vollzugshilfe «Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben» des BAFU und des BAV sind alle notwendigen Verfahren formell und materiell zu koordinieren (Nutzungsplan – Plangenehmigung nach SebG – Baubewilligung für Nebenanlagen [insbesondere Parking], koordinierte UVP-Berichterstattung für alle Anlagen).

Öffentliche Auflage

Im Rahmen der Urversammlungen der betroffenen Gemeinden im Frühjahr 2018 hatte die Bevölkerung bereits die Möglichkeit, sich zum Projekt zu äussern.

Das vorliegende Koordinationsblatt lag vom 15. November bis zum 15. Dezember 2019 im Rahmen der Mitwirkung öffentlich auf. Es ist eine Bemerkung eines möglicherweise betroffenen Nachbarn eingegangen, wobei jedoch nicht die Integration des Projekts in den kantonalen Richtplan in Frage gestellt wird, jedoch darauf hingewiesen wird, dass seinerseits ein Gesprächsbedürfnis zur Klärung der baurechtlichen Vorgänge besteht.

Die Gemeinde Bellwald plant eine vorgängige öffentliche Informations- und Orientierungsveranstaltung, in welcher das Projekt allen Interessierten ausführlich präsentiert und zur Diskussion gestellt wird.

Koordinationsstand

Das Vorhaben kann aufgrund der richtplanrelevanten Elemente der Kategorie „Festsetzung“ zugewiesen werden. Damit werden die übergeordneten planerischen Voraussetzungen auf Stufe Richtplanung geschaffen und das Vorhaben kann weiterbearbeitet werden.

Dokumentation

SPI AG / Ritz Hans AG / Büro Raumplanung & Umwelt - **Vorstudie ÖV-Hub Fiesch / Bahnverbindung Fiesch - Bellwald** – Februar 2018

Büro Raumplanung & Umwelt - **UVP Voruntersuchung Gondelbahn Fiesch – Bellwald** – Juni 2019

Fluggruppe Aletsch - **Stellungnahme Projekt Bahnverbindung Fiesch – Bellwald** – Juli 2019

Kantonales Amt für Statistik – **2017 - Das Wallis in Zahlen** - 2017

Karte

Seilbahnverbindung Fiesch - Bellwald

