



MATTERHORN
ZERMATT BERGBAHNEN

2. August 2024

Einwohnergemeinde Zermatt

Teilrevision Detailnutzungsplan (DNP) Skisport

Gebiet Nord

Planungsbericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV)



PLAN A+

RAUMPLANUNG & ALPIN MANAGEMENT

Sebastiansplatz 1 - 3900 Brig | info@plan-andenmatten.ch

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	1
1 GEGENSTAND UND ZIELE DER PLANUNG.....	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Planungssperimeter und betroffene Planungsinstrumente.....	4
1.3 Planungsziele	7
2 ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN INSTRUMENTEN	12
2.1 Stufe Bund	12
2.2 Stufe Kanton	13
2.3 Stufe Gemeinde	15
3 BEDÜRFNISNACHWEIS UND BEGRÜNDUNG DES STANDORTS.....	17
3.1 Bedürfnisnachweis.....	17
3.2 Begründung des Standorts	17
4 BETROFFENE THEMENBEREICHE.....	19
4.1 Übersicht	19
4.2 Extensive Landwirtschaft / Landwirtschaftszonen	22
4.3 Wälder / Waldrand	23
4.4 Natur / Wildruhezone.....	23
4.5 Ökologische Netzwerke und Wildtierkorridore	24
4.6 Wasserbau, Renaturierung und Unterhalt von Fließgewässern	24
4.7 Naturgefahren	24
4.8 Skigebiete	25
4.9 Freizeitlangsamverkehr	28
4.10 Öffentlicher Verkehr / Strassennetz / Alltagslangsamverkehr	31
4.11 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	31
5 INTERESSENSABWÄGUNG UND EVALUATION	32
5.1 Ermittlung und Bewertung der relevanten Interessen	32
5.2 Interessensabwägung und Entscheid	33
6 AUSGLEICH UND ENTSCHÄDIGUNG	35
7 INFORMATION UND MITWIRKUNG	36
8 KOORDINATION DER VERFAHREN.....	37
9 VORGEHEN UND VERFAHREN	38

1 GEGENSTAND UND ZIELE DER PLANUNG

1.1 Ausgangslage

Destination Zermatt

Die Destination Zermatt zählt gemäss kantonalem Raumentwicklungskonzept (kREK) zu den kantonalen Spitzendestinationen mit entsprechender, internationaler Ausstrahlung. Charakterisierend für diese Destinationen ist unter anderem das Vorhandensein einer qualitativ hochstehenden Infrastruktur, die ganzjährig zu einem vielfältigen Freizeit- und Kulturangebot beiträgt.

In Kombination mit dem angrenzenden Skigebiet Cervinia-Valtournenche verfügt die Destination Zermatt Zugang zu einem rund 360 km grossen Pistenangebot und somit, zu einem der grössten und attraktivsten Skigebiete in Europa. Auf Territorium der Einwohner- und Burgergemeinde Zermatt befinden sich rund 200 Pistenkilometer.

Geographisch lässt sich das Pistenetz rund um Zermatt in die Sektoren Nord (Sunnegga – Blauherd – Rothorn – Gornergrat) sowie Süd (Trockener Steg – Klein Matterhorn) aufteilen (vgl. dazu Abbildung 1).

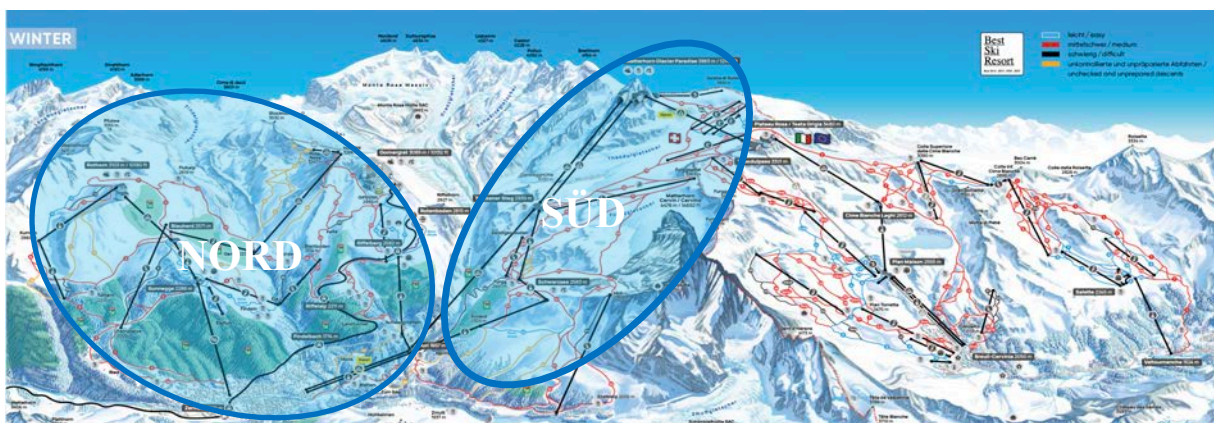


Abb.1: Ausschnitt Pistenplan Zermatt Bergbahnen AG mit verorteten Skigebiets-Sektoren Nord und Süd

Planungsauslöser

Bis zum Jahre 2015 erfolgte die Rückführung der Wintersportler aus dem Teilgebiet Sunnegga - Blauherd nach Zermatt, im untersten Abschnitt ausschliesslich über den sogenannten Riedweg. Aufgrund der damit verbundenen Nutzungskonflikte (Erschliessungsfunktion Riedweg für Wohngebiete Gibje – Howete, Kollisions- und Sicherheitsrisiko Wintersportler), wurde im Sommer 2015 die sogenannte, neue Rückfahrtpiste Howete gebaut. Mit der neuen Pistenführung konnten die bestehenden Nutzungskonflikte bereits massgeblich reduziert werden.

Mit der Baubewilligung vom 23. April 2015 wurde durch den Kanton die Auflage verhängt, dass die bis dato erfolgte Rückführung über den Riedweg künftig für Wintersportler gesperrt werden muss. Diese Auflage hätte jedoch dazu geführt, dass die Rückführungskapazität des Pistensystems aus dem Gebiet Sunnegga - Blauherd massgeblich reduziert worden wäre.

Dies hätte in Anbetracht der hohen Nutzerfrequenzen auf den Skipisten rund um Zermatt zu entsprechenden Problemen mit sich geführt. Zudem wäre das Gebiet Ried, mit den bestehenden Restaurants die wesentlich vom Skibetrieb leben, vom Skigebiet abgeschnitten gewesen.

Die Einwohnergemeinde Zermatt und die Zermatt Bergbahnen AG (ZBAG) haben sich daraufhin in Gesprächen mit der Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft (DWNL) auf eine Übergangslösung einigen können, damit der Riedweg weiterhin als Rückführung genutzt werden kann. Die Übergangslösung gilt, bis eine entsprechende Linienführung für eine neue Rückfahrtpiste über das Gebiet Egga bis nach Spiss realisiert werden kann.

Im Rahmen der, im Frühling 2017 öffentlich aufgelegten, Revision des Detailnutzungsplans (DNP) Skisport Gebiet Nord, sollte auch die entsprechende Zonenkonformität für eine neue Rückfahrtpiste geschaffen werden. Die damals geplante Linienführung verlief dabei, ausgehend vom untersten Abschnitt der Piste «Unnere National» im Gebiet genannt Chalbergädi, über die Gebiete Wase und Egga und endete schlussendlich beim Kleinkaliberschiessstand im Gebiet Spiss. Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt hat sich schlussendlich jedoch dazu entschieden, die geplante Rückfahrtpiste zurückzustellen, bis Klarheit zum künftigen Verkehrskonzept für das Gebiet Spiss besteht.

2021 wurde von der Einwohnergemeinde Zermatt dann, basierend auf dem kommunalen Verkehrskonzept, das Auflageprojekt für die angestrebte, neue Verkehrsführung im Gebiet Spiss öffentlich aufgelegt. Das Projekt sieht ein konsequentes Einbahnregime vor, welches jedoch eine neue Brücke erforderlich macht. Gleichzeitig werden auch zwei neue Bushaltestellen für den Innerortsverkehr berücksichtigt, wobei eine davon, in Abstimmung mit der Linienführung für eine neue Rückfahrtpiste der ZBAG noch zu definieren sei.

In Berücksichtigung der geplanten, neuen Verkehrsführung sowie weiterer Grossprojekte im Gebiet Spiss (neuer Werkhof Gemeinde, Dienstleistungszentrum Grube etc.) wurde die Planung einer neuen Linienführung für eine Rückfahrtpiste, in enger Zusammenarbeit zwischen der Einwohnergemeinde Zermatt, der ZBAG sowie der Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft (DWNL) wieder aufgenommen. Da nicht nur eine Lösung für den bestehenden Nutzungskonflikt des Riedwegs gefunden werden muss, sondern auch eine effizientere, forstwirtschaftliche Bewirtschaftung der Schutzwälder in den Gebieten «Üsseri Wälder», «In den Brüchen» sowie «Taugwald» erforderlich ist, wurden beim Variantenstudium entsprechende Synergiepotenziale gesucht.

Aktuell ist die Nutzung des Riedwegs für die Forstwirtschaft mit grösseren Fahrzeugen, aufgrund der bestehenden Siedlungsstrukturen und den damit einhergehenden, ortsbaulichen Einschränkungen (Lichttraumprofil Brücke Gornergratbahn, Strassenquerschnitt Riedweg, Personenverkehr etc.) nicht möglich. Dies hat zur Folge, dass die Holzbringung jeweils mittels Helikopter bis in den Talgrund erfolgen muss, was sehr kostspielig, lärmbelastend und umweltschädlich ist. Mittels einer neuen Forststrasse, ausgehend vom Gebiet Spiss und weiter über die Gebiete Egga – Howeten verlaufend, könnte künftig ohne zeitliche Einschränkung (Bauzeit Mai und Oktober) ein effizienter Holztransport ermöglicht werden. Damit verbunden liesse sich auch die Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen in diesen Gebieten vereinfachen.

Mit der nun vorliegenden Variante werden die diversen Nutzungsansprüche bestmöglichst berücksichtigt. Der Endpunkt der Rückfahrtpiste im Gebiet Unner Wieschti im Bereich der Parzelle Nr. 1504, die sich im Eigentum der ZBAG befindet, stellt die Anknüpfung an das künftig, neu geplante Verkehrsregime im Gebiet Spiss und somit die Rückführung der Wintersportler über das öffentliche Innerortsverkehrsangebot (Skibus) sicher. Zudem soll im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten für die Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung der Einwohnergemeinde Zermatt evaluiert werden, in welcher Form sich die neue Pistenankunftssituation innerhalb des Siedlungsgebiets, künftig auch multifunktionaler nutzen und gestalten lassen könnte. Dies mit Blick auf die angestrebte, qualitative Entwicklung des gesamten Quartiers Spiss.

Die Linienführung wurde zudem so gewählt, dass wo es die topographischen Gegebenheiten zulassen, eine Doppelnutzung als Rückfahrtpiste sowie Forststrasse möglich ist. Dadurch lässt sich der Gesamteingriff der beiden geplanten Projekte entsprechend reduzieren.

In einem nächsten Schritt sollen nun die raumplanerischen Rahmenbedingungen, in der Form der entsprechenden Zonenordnung (Zonenkonformität), geschaffen werden. Dies ist insbesondere für die geplante Rückfahrtpiste inkl. technischer Beschneigung erforderlich, in dem die Linienführung einer entsprechenden Zone für Skisport mit technischer Beschneigung zugeordnet wird. Dies macht es erforderlich, dass der vom Staatsrat am 15.05.2019 homologierte DNP Skisport Gebiet Nord erneut angepasst wird.

Für die Realisation der geplanten Forststrasse ist keine Zuweisung zu einer entsprechenden Nutzungszone erforderlich. Forststrassenprojekte werden mittels einem eigenständigen Plangenehmigungsverfahren, basierend auf dem kantonalen Strassengesetz genehmigt. Im Rahmen des vorliegenden Planungsberichts wird auf das Forststrassenprojekt nur eingegangen, wo es bezüglich der materiellen Koordination erforderlich ist.

Gleichzeitig sollen die raumplanerischen Rahmenbedingungen für eine weitere Nutzungskonfliktlösung im Bereich des kommunalen Verkehrswegs «Moosstrasse» im Gebiet «Unner Moos» geschaffen werden. Ein Teil der Rückführung der Wintersportler aus dem Gebiet Furi – Schweigmatten erfolgt bis dato im Gebiet «Unner Moos» über die entsprechende «Moosstrasse». Um den vorhandenen Nutzungskonflikt sowie das Sicherheitsdefizit zu beheben, soll die Pistenführung neu vollständig von der Moosstrasse entkoppelt werden. Dafür soll einerseits die Pistenführung zwischen den Gebieten Ober und Unner Moos, bei der Einmündung in das Waldareal, mittels einer Holz-kastenverbauung parallel zur Strasse talseitig verschoben werden. Auf der Höhe des Restaurants «Moos» soll die Piste künftig geradliniger, entlang des Wanderwegs verlaufen und wieder in die Moosstrasse münden und hier wie bis anhin enden. Gleichzeitig soll die gesamte Rückführung aus dem Gebiet Furi – Schweigmatten Richtung Tuftra künftig technisch beschneit werden können.

Für die entsprechende Optimierung ist ebenfalls eine Ausscheidung einer Zone für Skisport mit technischer Beschneigung innerhalb des DNP Skisport Gebiet Nord von Nöten.

Da es sich bei den geplanten Vorhaben um Bauten und Anlagen handelt, die gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeit (UVPV) der Pflicht zur Analyse und Beurteilung der Umweltverträglichkeit (UVP) unterliegen, erfolgt im Sinne der materiellen Koordination nach Art. 5 UVPV, im Rahmen des Planungsverfahrens nach Art. 33 ff des kantonalen Ausführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Raumplanung (kRPG), eine stufengerechte Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit.

Der entsprechende Bericht zur Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit (VUB) ist Bestandteil des Auflagedossiers für die Revision des DNP Skisport Gebiet Nord.

Zudem werden im Rahmen der vorliegenden Revision des DNP Skisport Gebiet Nord sämtliche Skisportzonen auf ihre Lagegenauigkeit hinsichtlich dem zu berücksichtigenden Waldareal sowie rechtmässig bewilligter Bauten und Anlagen, wie bsp. Skipisten und touristischer Transportanlagen überprüft.

1.2 Planungssperimeter und betroffene Planungsinstrumente

Planungssperimeter

Wie einleitend erläutert, soll der vom Staatsrat am 15. Mai 2019 homologierte DNP Skisportzonen Gebiet Nord, hinsichtlich der geplanten, neuen Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi („Piste Unnere National“) – Wase – Egge – Unner Wieschti / Spiss sowie der beabsichtigten Pistenoptimierung im Gebiet Unner Moos revidiert werden.

Der nachfolgende Kartenausschnitt stellt den Geltungsbereich des DNP Skisportzonen Gebiet Nord im Allgemeinen, sowie die zwei Schwerpunktkoordinaten der Teilräume mit den konkreten, projektspezifisch erforderlichen Planungsmassnahmen dar.

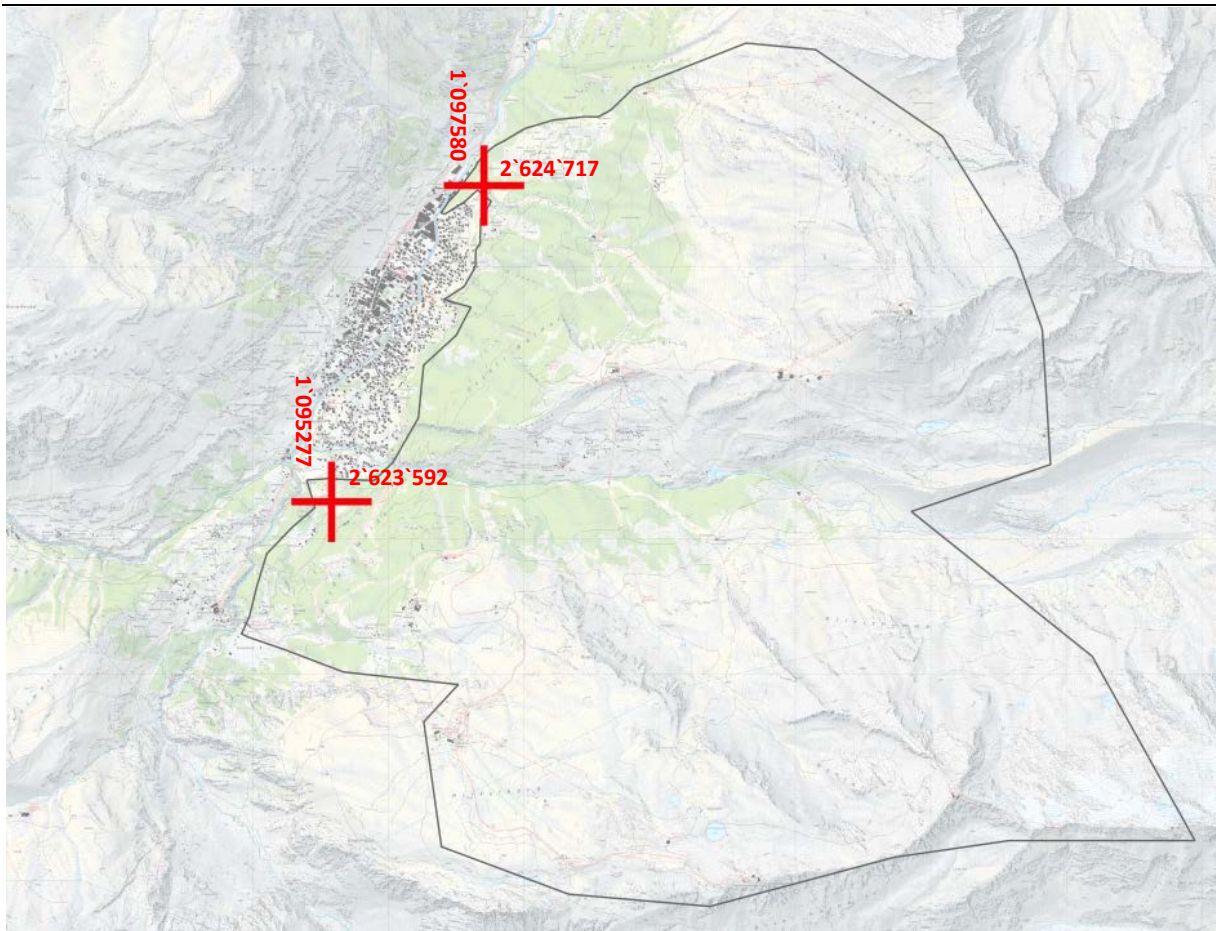


Abb. 2: Kartenausschnitt Landeskarte 1:10'000 mit Geltungsbereich DNP Gebiet Nord sowie Schwerpunktkoordinaten konkrete Planungsvorhaben

Die Überprüfung der Lagegenauigkeit der Skisportzonen hinsichtlich Verlauf und Standort rechtmässig bewilligter Bauten und Anlagen und die Berücksichtigung des Waldareales erfolgt für den gesamten Geltungsbereich des DNP Skisport Gebiet Nord.

Die beiden Teilräume, in denen die konkreten Planungsmassnahmen vorgesehen sind, grenzen unmittelbar an das Siedlungsgebiet von Zermatt an. Damit verbunden sind Themen wie interne Verkehrserschliessung, Ortsbau sowie Lärmschutz zu berücksichtigen. Die von den konkreten Planungsmassnahmen betroffenen Flächen setzen sich aus kommunalen Verkehrswegen, die zum Teil auch für die Forstwirtschaft sowie für Freizeitaktivitäten wie Wandern und Mountainbiken genutzt werden sowie aus landwirtschaftlich, extensiv genutztem Kulturland und Waldareal zusammen. Die geplante Ankunft der Rückfahrpiste im Gebiet Unner Wieschti / Spiss wird umgeben von Wohnnutzungen.

Natur- oder Landschaftsschutzzonen werden von den Planungsmassnahmen nicht betroffen. Hingegen wird der Teilraum Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss teils von einem Wald- und Wildschongebiet überlagert, was insbesondere für den letzten Abschnitt der geplanten, kombinierten Linienführung für die Skipiste sowie die Forststrasse von Relevanz ist. Zudem quert die geplante Linienführung den sogenannten „Löübbach“. Für die Querung ist eine entsprechende Brückenkonstruktion erforderlich (vgl. dazu auch beiliegender VUB).

Die von den konkreten Planungsmassnahmen betroffenen Flächen befinden sich mehrheitlich im Eigentum von Privatpersonen. Die betroffenen Parzellen sind in den beiliegenden Zonenänderungsplänen für die beiden besagten Teilräumen ersichtlich.

Betroffene Planungsinstrumente

Die letzte grössere Revision des DNP Skisport Gebiet Nord wurde, wie bereits erwähnt, am 19.05.2019 durch den Staatsrat homologiert. Zudem erfolgten folgende, weitere projektspezifische Anpassungen:

Tab. 1: Übersicht erfolgte Teilrevisionen DNP Skisport Gebiet Süd seit 19.05.19

Projekt	Homologationsdatum
Optimierung Olympiahang Howete	05.07.2019
Alpin Coaster Sunnegga – Blauherd	04.09.2019

Beide Teilanpassungen werden im Sinne der Vollständigkeit im Rahmen der vorliegenden Revision nachgeführt.

In Anbetracht der ganzjährig vorhandenen, touristischen Nutzung des Gebiets Nord und der im Gebiet Sunnegga / Leisee bereits vorhandenen Zone für Sport und Erholung, die eine Grundnutzungszone darstellt, soll der DNP Skisport Gebiet Nord, **neu als DNP Touristische Entwicklung Gebiet Nord** bezeichnet werden.

Der kommunale Nutzungsplan 1:10'000 bildet nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Hingegen wird die vorgenommene, angepasste touristische Nutzungsordnung in die laufende Gesamtrevision der Ortsplanung der Einwohnergemeinde Zermatt und somit in den revidierten Nutzungsplan 1:10'000 integriert. Dies gilt insbesondere für die Bereinigungen hinsichtlich der Abstimmung zwischen dem Waldareal sowie den Landwirtschaftszonen 2. Priorität.

In der Folge der geplanten Rückfahrtpiste ins Gebiet Unner Wieschi / Spiss werden entsprechende, definitive Rodungen von Waldareal von Nöten sein. Dies ist unter anderem auch für einen Teilbereich der Parzelle Nr. 1504 erforderlich (rund 250 m²), der gemäss homologierten Waldkataster als Wald gilt und somit nicht zur Wohnzone Z1 gemäss homologierten Zonennutzungsplan der Einwohnergemeinde Zermatt zugehörig ist. Mit Blick auf eine künftig sinnvolle Waldabgrenzung, drängt sich eine Ausdehnung der Rodungsflächen auch auf die Parzellen Nr. 1505 sowie 1506 auf. Bis zur Klärung einer allenfalls künftig möglichen, multifunktionalen Nutzung des Ankunftsbereichs wird vorgeschlagen, die besagten Flächen auf den Parzellen Nr. 1504, 1505 sowie 1506, die sich aktuell innerhalb des homologierten Waldkatasters befinden, einer Zone mit späterer Nutzungsordnung zuzuweisen. Die Nutzungsbestimmungen dieser Zone werden gemäss der Mustervorlage der Dienststelle für Raumentwicklung neu in das kommunale Bau- und Zonenreglement (BZR) aufgenommen.

Im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten zur Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsordnung ist die geeignete Grundnutzungsordnung für die gesamte Parzelle Nr. 1504 zu definieren. Gegebenenfalls ist eine Planungspflicht im Sinne von Art. 33 kRPG für diesen Teilraum im Rahmen festzulegen.

Unabhängig davon wird bereits im Rahmen der vorliegenden Revision die überlagernde Skisportzone mit technischer Beschneigung im Bereich der Parzelle Nr. 1504 festgeschrieben, da diese Nutzung bereits zum heutigen Zeitpunkt unbestritten ist. Die durch die erforderlichen Rodungen tangierten Flächen werden vorübergehend im Bereich der Parzellen Nr. 1504 – 1506, wie bereits erwähnt, einer Zone mit späterer Nutzungszulassung im Sinne von Art. 10, Abs. 2 kRPG zugeordnet. Die restlichen Rodungsflächen werden vorerst der Landwirtschaftszone 2. Priorität zugeordnet. Sobald das Forststrassenprojekt genehmigt und umgesetzt wurde, erfolgt eine nachträgliche Umbezeichnung in eine Verkehrszone ausserhalb der Bauzonen.

Die räumliche Verortung der Zone mit späterer Nutzungszulassung erfolgt mittels einem Teiländerungsplan 1:500 (siehe dazu entsprechende Beilage). Sowohl der neue Nutzungsartikel als auch die parzellenscharfe Ausscheidung der Zone mit späterer Nutzungszulassung werden in die, im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung revidierten, kommunalen Planungsinstrumente (BZR und ZNP) aufgenommen.

Die Nutzungsbestimmungen der Zonen für Skisport mit und ohne technischer Beschneigung werden zeitgleich mit der Gesamtrevision des DNP Skisport Gebiet Süd (neu analog als DNP Touristische Entwicklung Gebiet Süd bezeichnet) überarbeitet. Die entsprechenden Nutzungsbestimmungen gelten somit künftig einheitlich für das Gebiet Süd und Nord (siehe dazu entsprechende Beilage).

1.3 Planungsziele

Wie bereits erwähnt, sollen mit den vorliegenden Planungsmassnahmen die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die bestehenden Nutzungskonflikte auf dem Riedweg sowie der Moosstrasse gelöst werden können.

Nutzungskonflikt Riedweg

Mit der nun vorliegenden Linienführung für eine neue Rückfahrtpiste inkl. technischer Beschneigung ab dem Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ bis ins Gebiet Unner Wieschti / Spiss kann zeitgleich der bestehende Nutzungskonflikt auf dem Riedweg gelöst, sowie ein Synergiepotenzial hinsichtlich dem kantonalen Bedürfnis für eine neue Forststrasse für eine effizientere Bewirtschaftung der Schutzwälder in den Gebieten «Üsseri Wälder», «In den Brüchen» sowie «Taugwald» bestmöglichst genutzt werden. Der Flächenverbrauch, der mit beiden Projekten ansonsten isoliert verbunden wäre, kann dadurch entsprechend reduziert werden. Gleichzeitig kann auch eine einfachere Bewirtschaftung der vorhandenen Kulturflächen ermöglicht werden.

Der nachfolgende Planausschnitt verortet die geplante Linienführung der Rückfahrtpiste sowie der neuen Forststrasse.

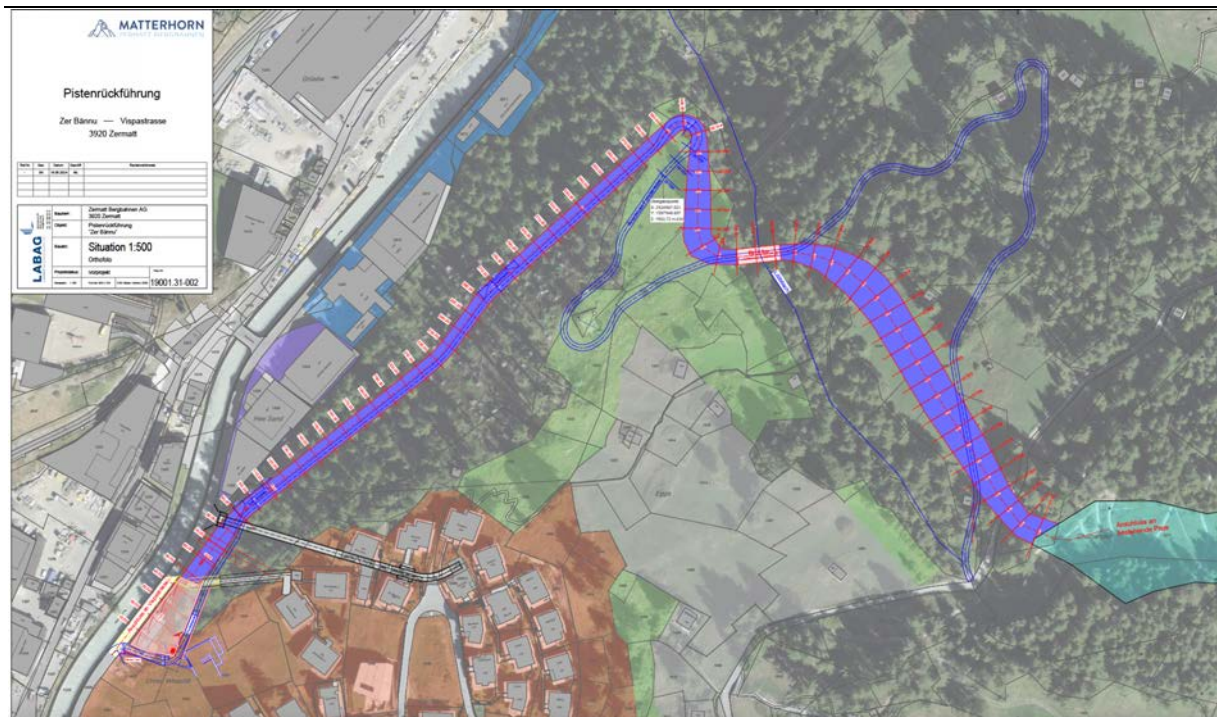


Abb. 3: Planausschnitt mit vorgesehener Linienführung Pistenverlauf (Rot) und geplante neue Forststrasse (blau) (Quelle: LABAG, 2024)

Da es sich beim geplanten Ausbau der technischen Beschneidung um einen Anlagentyp handelt, der gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt, erfolgt im Rahmen der vorliegenden Revision eine koordinierte und stufengerechte Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit. Zudem ist davon auszugehen, dass die erforderlichen Terrainveränderungen den UVP-pflichtigen Schwellenwert von 5000 m² für Skipisten ebenfalls überschreiten werden. Der entsprechende Bericht zur UVP-Voruntersuchung (VUB) liegt dem vorliegenden Auflagedossier bei.

Nutzungskonflikt Moosstrasse

Wie bereits erwähnt, erfolgt ein Teil der Rückführung der Wintersportler aus dem Gebiet Furi – Schweigmatten bis dato im Gebiet «Unner Moos» über die entsprechende «Moosstrasse».

Beim Bergrestaurant „Moos“ schlängelt sich die Gemeindestrasse links um eine Geländekuppe. Dieser Abschnitt stellt für die Skisportler ein gewisses Sicherheitsrisiko dar, da die Gemeindestrasse im Winter teils auch von Fussgängern oder mit Motorschlitten genutzt wird und hier eine ausreichende Übersicht nicht gewährleistet ist. Zudem ist der präparierbare Pistenabschnitt, im Bereich wo die Gemeindestrasse durch das Waldareal verläuft, aufgrund der Strassenbreite von rund 3 m stark eingeschränkt.

Künftig soll die Rückfahrt beim Bergrestaurant „Moos“ gerade weiter verlaufen und mehrheitlich entlang des Wanderweges weiterführen (vgl. dazu Abbildung 4).

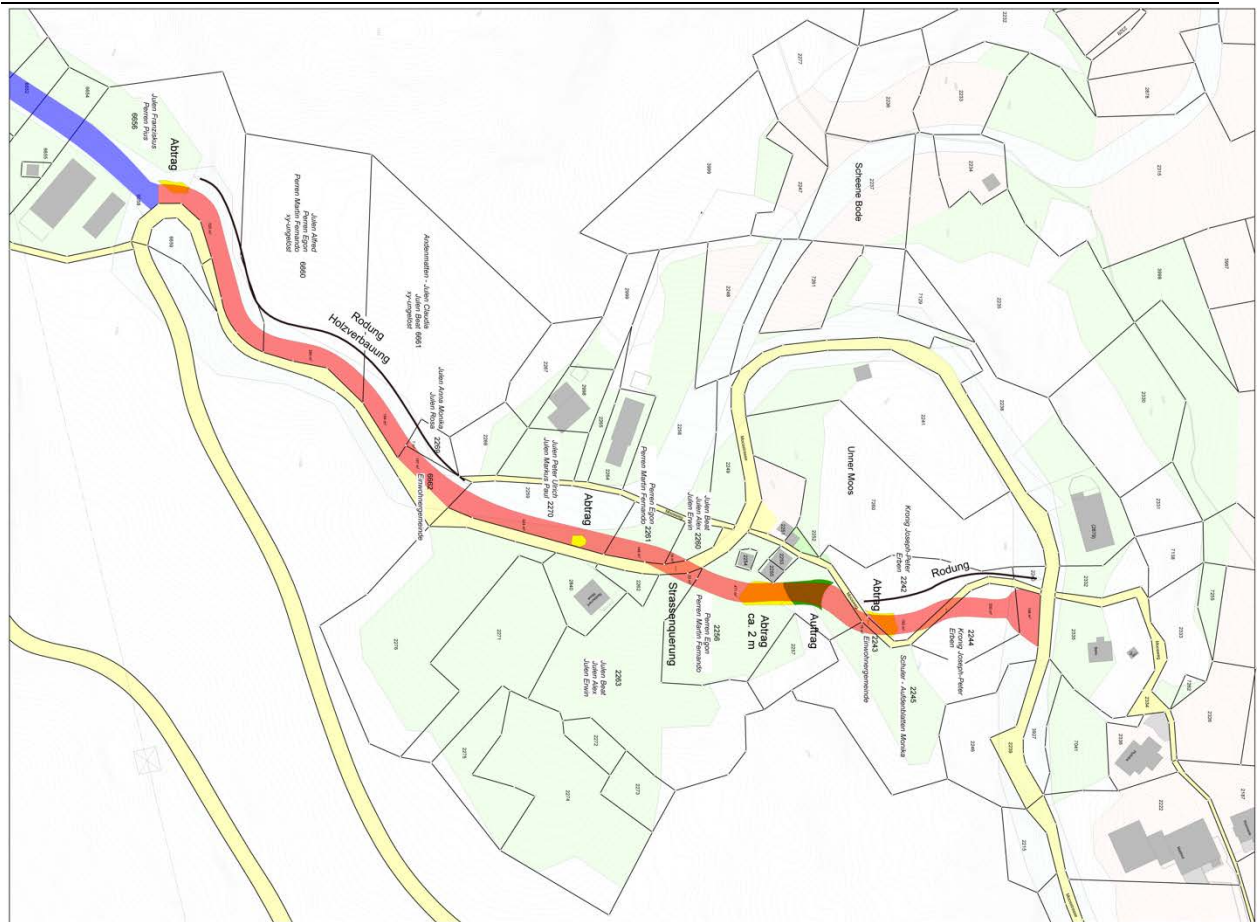


Abb. 4: Planausschnitt geplante Pistenoptimierung im Gebiet Unner Moos (ZBAG, 2017)

Auf dem Abschnitt der Gemeindestrasse, der sich im Waldareal befindet, soll eine talseitige Verschiebung der präparierten Skipistenfläche mittels Holzkastenverbauungen erfolgen (siehe Abbildungen 5 und 6). Die Moosstrasse soll künftig nicht mehr für den Skisport genutzt werden.

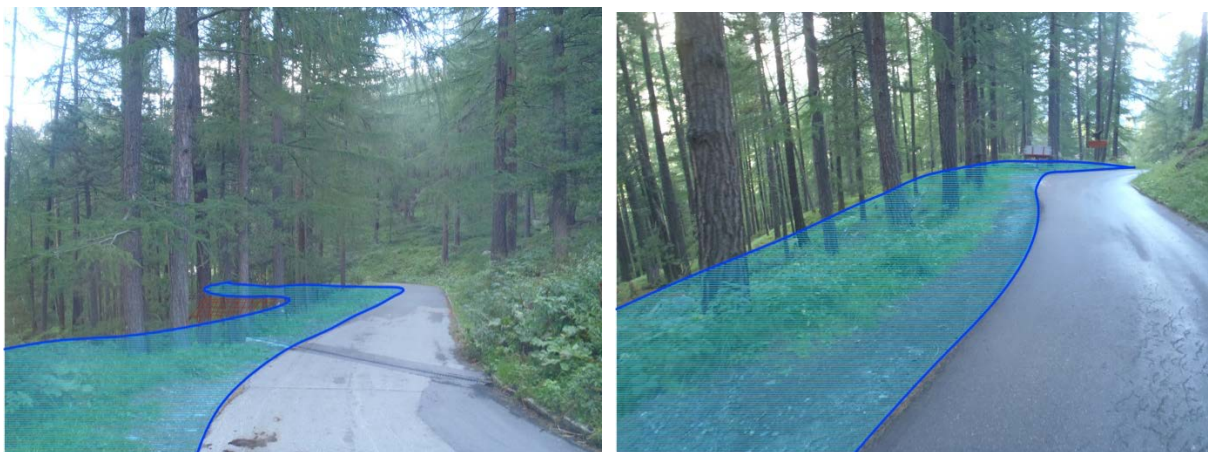


Abb. 5 - 6: schematische Darstellung talseitige Verschiebung Pistentrassee losgelöst von Moosstrasse

Weiter führende Informationen zu den geplante Pistenprojekten können aus dem beiliegenden VUB entnommen werden.

Zonenbereinigungen und Rückzonungen

Im Rahmen der vorliegenden Revision des DNP Skisport Gebiet Nord sollen zudem auch diverse Zonenbereinigungen und Rückzonungen von Skisportzonen vorgenommen werden. So werden bsp. bestehende und rechtskonform bewilligte Anlagen (Skipisten, Seilbahnanlagen etc.) jeweils vollständig der korrekten Nutzungszone zugeordnet. Sämtliche Bereiche von Tal- und Bergstationen, von den Skipisten mit bereits vorhandener, technischer Beschneigung ausgehen, werden in eine Zone für Skisport mit technischer Beschneigung überführt. Zudem werden die Skipistentrassees mit technischer Beschneigung, die im Bereich von Waldareal oder entlang schmaler Trassees verlaufen, ebenfalls vollständig der Skisportzone mit technischer Beschneigung zugewiesen. Skisportzonen, die sich mehrheitlich im Waldareal befinden, werden aufgehoben.

Die vorgesehenen Massnahmen lassen sich wie folgt kategorisieren:

Tabella 2: Übersicht Kategorien vorgesehener, planerischer Massnahmen

Massnahme	Standort	Umfang in m ²	Begründung
Neueinzonung	Wase – Eggen – Unner Wieschi	12`623	Neue Rückfahrtpiste für Lösung Nutzungskonflikt Riedweg
	Unner Moos	1`415	Neue Rückfahrtpiste für Lösung Nutzungskonflikt Moosstrasse
Umzonung	Schweigsmatten – Unner Moos	25`964	Künftiger Ausbau technische Beschneigung
Rückzonungen / Zonenbereinigungen	Gesamter Planungsperimeter	279`245	Berücksichtigung vorhandene Infrastruktur, Nutzung, naturräumliche Gegebenheiten

In diesem Sinne hat der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt im Rahmen seiner Sitzung vom 18. Juli 2024 entschieden, dass erforderliche Verfahren für die Revision des DNP Skisportzonen Gebiet Nord, (neu als DNP Touristische Entwicklung Gebiet Nord bezeichnet) im Sinne von Art. 33 ff. des kantonalen Ausführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Raumplanung (kRPG) in die Wege zu leiten.

Aufgrund des öffentlichen Interesses und der Dringlichkeit erfolgt Revision des DNP, in Rücksprache mit der Dienststelle für Raumentwicklung (DRE), in einem separaten Genehmigungsverfahren und nicht im Rahmen desjenigen für die Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung (Zonen-nutzungsplan, Bau- und Zonenreglement) der Einwohnergemeinde Zermatt. Die materielle Ko-ordination mit der Gesamtrevision ist jedoch sichergestellt.

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt steht hinter den Projekten und den diesbezüglich erforderlichen Zonenanpassungen. Die geplanten Anpassungen entsprechen der räumlichen Ent-wicklungsstrategie der Einwohnergemeinde Zermatt und tragen dazu bei, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Destination Zermatt aufrechterhalten werden kann.

In diesem Sinne lädt der Gemeinderat die Bevölkerung von Zermatt ein, im Sinne von Art. 33 kRPG, während 30 Tagen Ihre Anregungen und Vorschläge zu den geplanten Anpassungen schriftlich einzugeben. Die Mitwirkungsfrist dauert vom 09. August bis zum 09. September 2024. Während der dieser Zeit können die entsprechenden Pläne und Berichte sowohl auf der Gemeindekanzlei als auch auf der Homepage der Einwohnergemeinde eingesehen werden. Zusätzlich findet am 22. August 2024 auf Anmeldung ein sogenanntes Sprechstundenzimmer, zur Beantwortung spezifischer Fragen, statt.

2 ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN INSTRUMENTEN

2.1 Stufe Bund

Ziele und Grundsätze Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

Für die vorliegenden Planungsmassnahmen sind insbesondere folgende Ziele und Grundsätze des Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) relevant:

Haushälterische Bodennutzung

Die Linienführung der geplanten, neuen Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschi / Spiss wurde so gewählt, dass Terrainveränderungen möglichst reduziert und dadurch die landwirtschaftliche Grundnutzung im Sommer möglichst nicht beeinträchtigt wird. Da sich die Linienführung teilweise mit derjenigen für die geplante, neue Forststrasse kombinieren lässt, können die Bodenbeanspruchung beider Vorhaben insgesamt entsprechend minimiert werden.

Durch die geplante Anpassung der Pistenführung im Gebiet Unner Moos werden ebenfalls keine produktiven Böden definitiv neu beansprucht.

Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft). Schonung der Landschaft insbesondere durch Erhalt entsprechend genügend grosser Kulturlächen sowie naturnaher Landschaften. Bestmögliche, landschaftliche Integration von Bauten und Anlagen.

Durch die geplanten Pistenprojekte werden keine produktiven Böden definitiv neu beansprucht. Die landwirtschaftliche Nutzung wird auch künftig weiterhin möglich sein. Natur- und Landschaftsschutz zonen werden nicht tangiert. Ein Konflikt besteht jedoch hinsichtlich der vorhandenen Wildruhezone. Mit entsprechenden Ersatzmassnahmen ist die Lebensraumzerschneidung zu kompensieren. Der «Löübbach» wird mittels einer Brückenkonstruktion auf einer Länge von voraussichtlich 27 m und 10 m Breite in ausreichender Höhe überspannt werden. Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Gewässerfunktionen zu erwarten. Der Wasserbezug für die technische Beschneigung erfolgt über das bereits bestehende Beschneigungssystem der ZBAG. Der beiliegende VUB zeigt keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien für die geplanten Projekte auf. Mit entsprechenden Optimierungen und Definition von Schutzmassnahmen können die Auswirkungen verträglich reduziert werden (vgl. dazu beiliegender VUB).

Erhalt der Waldfunktionen

Die unmittelbar durch die geplanten Pistenprojekte tangierten Waldareale haben primär eine Schutzfunktion. Diese Funktion bleibt in ihrer Gesamtheit bestehen (vgl. dazu Kapitel 7.8 Wald VUB).

Räumliche Voraussetzungen für die lokale Wirtschaft schaffen und erhalten

Mit den vorgesehenen Planungsmassnahmen kann das vorhandene, touristische Angebot der Destination Zermatt qualitativ optimiert werden. Dies stellt eine Grundvoraussetzung für die lokale Wirtschaft dar.

Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen schonen

Mittels der geplanten Pistenprojekte können die Nutzungskonflikte auf dem Riedweg und der Moosstrasse gelöst werden. Dies führt zu einer geringeren Beanspruchung der besagten Verkehrswege und somit zu einer entsprechenden Entlastung der umliegenden Wohngebiete. Während den Bauphasen können die temporären Auswirkungen mit gezielten Schutzmassnahmen angemessen reduziert werden (vgl. dazu VUB, Kapitel 7.1 Luftreinhaltung und 7.2 Lärm und Erschütterungen). Der Betrieb der Beschneiungsanlagen kann ebenfalls, falls erforderlich mit organisatorischen Massnahmen, verträglich gestaltet werden.

Sachpläne und Konzepte des Bundes

Durch die geplanten, raumplanerischen Massnahmen werden keine Sachplan-Einträge oder Konzepte des Bundes negativ tangiert. Die Vorgaben des Landschaftskonzept Schweiz werden berücksichtigt (vgl. dazu VUB Kapitel 7.10 Landschaft)

Biotope und Inventare von nationaler Bedeutung

Innerhalb der konkreten Planungssperimeter (Teilräume) befinden sich keine Schutzobjekte von nationaler Bedeutung.

Natur- und Heimatschutzgesetzgebung / Umweltschutzgesetzgebung

Hinsichtlich der Vereinbarkeit der geplanten raumplanerischen Massnahmen mit den Vorgaben der Natur- und Heimatschutz- sowie Umweltschutzgesetzgebung wird auf den beiliegenden Bericht zur Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit (VUB) verwiesen (vgl. dazu Kapitel 9 Fazit).

2.2 Stufe Kanton

Wie einleitend bereits erwähnt, wird die Destination und somit die Einwohnergemeinde Zermatt gemäss kantonalem Raumentwicklungskonzept (kREK) dem Raumtyp der alpinen Tourismuszentren zugeordnet. Zermatt zählt zu den insgesamt 6 definierten alpinen Top-Tourismus-Zentren des Kantons Wallis.

Die strategischen, räumlichen Entwicklungsziele dieses Raumtyps lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ⇒ Attraktive Spitzendestinationen mit internationaler Ausstrahlung
- ⇒ Alpine Landschaft als Kernkapital mit ergänzendem vielfältigen Freizeit- und Kulturangebot
- ⇒ Ganzjährige Nutzung der Tourismusinfrastrukturen
- ⇒ Optimale Anbindung der Skianlagen mit touristischem Verkehrsangebot

Auf operativer Ebene konkretisiert der revidierte, kantonale Richtplan im Koordinationsblatt B. 4 Ski-gebiet die raumplanerischen Grundsätze und erforderliche Koordination zwischen Kanton, Gemeinden und Bergbahnunternehmen mit Blick auf die Entwicklung der Skigebiete.

Die geplanten Skipistenprojekte bilden nicht Gegenstand eines lokalisierten Richtplangeschäftes des kantonalen Richtplanes; dementsprechend besteht auch kein spezifisches Koordinationsblatt. Zudem unterliegen die Vorhaben nicht der Pflicht einer vorgängigen Behandlung im kantonalen Richtplan. Es werden keine neuen Gebietskammern erschlossen. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind lokaler Natur.

Es kommen somit grundsätzlich die Bestimmungen des Koordinationsblatts B.4 Skigebiete zur Anwendung. Für die vorliegende Revision des DNP Gebiets Nord sind insbesondere folgende Koordinationsgrundsätze von Bedeutung:

Grundsätze

1. Erhalten oder Schaffen von international konkurrenzfähigen Skigebieten durch die Erneuerung und qualitative Verbesserung all ihrer Infrastrukturen und falls erforderlich durch die Erweiterung und Verbindung von Skigebieten.

Durch die geplanten Massnahmen werden die raumplanerischen Voraussetzungen für die qualitative Optimierung des Pistensystems im Gebiet Nord geschaffen. Dadurch kann die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Destination Zermatt, was von entsprechender kantonaler Bedeutung ist, unterstützt werden.

5. Weiterentwickeln oder Anpassen der Skigebiete in Übereinstimmung mit den raumplanungs-, umwelt-, natur- und landschaftsrelevanten Vorschriften.

Mit den vorliegend geplanten raumplanerischen Massnahmen wird die Voraussetzung geschaffen, damit die geplanten Skipistenprojekte im Sinne von Art. 22 RPG zonenkonform bewilligt werden können. Die Vorgaben der Natur- und Heimatschutzgesetzgebung sowie der Umweltschutzgesetzgebung werden in der vorliegenden Planung berücksichtigt (vgl. dazu beiliegender Bericht zur Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit).

6. Rückbauen der nicht mehr in Betrieb stehenden Anlagen und Überführen des Standorts in einen zonenkonformen Zustand.

Im Rahmen der vorliegenden Planung werden rechtmässig bewilligte Bauten und Anlagen der entsprechenden Nutzungszone zugewiesen (Zonenbereinigungen).

8. Koordinieren der technischen Beschneigung durch Gewährleisten der nachhaltigen Nutzung der erforderlichen Wasser- und Energieressourcen.

Im Rahmen der vorliegenden Planung werden entsprechende Nutzungszonen (Skisportzone technisch beschneit) für den Ausbau der technischen Beschneigung festgeschrieben. In der beiliegenden Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit werden die Auswirkungen auf die erforderlichen Energie- und Wasserressourcen aufgezeigt.

9. Verbessern des öffentlichen Verkehrsangebots in den alpinen Tourismusstationen und ihrer Zugänglichkeit von der Talebene aus.

Der Endpunkt der geplanten Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Wieschti / Spiss wurde mit dem Verkehrskonzept Spiss koordiniert. Dieses garantiert eine optimierte interne Verkehrserschliessung.

Insgesamt kann somit festgehalten werden, dass die im Rahmen der vorliegenden Revision des DNP Skisport Gebiet Nord vorgesehenen, raumplanerischen Massnahmen die Grundsätze des Richtplan-Koordinationsblatts B.4 Skigebiete berücksichtigen.

2.3 Stufe Gemeinde

Auf kommunaler Ebene wird die touristische Entwicklung der Skigebiete rund um Zermatt mittels der Eingangs erwähnten DNP`s für die Skigebietssektoren Nord und Süd raumplanerisch koordiniert. Der DNP für das Gebiet Nord wurde durch den Staatsrat erstmals am 22. Juni 2011 homologiert.

Zwischenzeitlich erfolgten diverse Revisionen des DNP`s, welche in der Tabelle 3 zusammenfassend dargestellt werden:

Tab.3: Übersicht erfolgte Teilrevisionen DNP Skisport Gebiet Nord seit Homologation 2011

Gebiet	Homologationsdatum	Begründung
Gesamter Geltungsbereich	15.05.2019	Differenzierung Skisportzonen mit und ohne technische Beschneigung gemäss Rechtssprechung; Ausbau technische Beschneigung: Rückzonungen und Zonenbereinigungen
Howete - Gibje	05.07.2019	Optimierung Olympiahang Howete
Sunnegga - Blauherd	04.09.2019	Projekt Alpin Coaster

Der kommunale, touristische Erschliessungsplan, im Sinne der Vorgaben des Richtplan Koordinationsblatts B.4, wurde in seiner aktuellen Form vom Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt am 25.03.2020 genehmigt. Die geplante Rückfahrtpiste inkl. Technischer Beschneigung im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ –Unner Wieschti / Spiss bildet Bestandteil des besagten Erschliessungsplans (vgl. dazu Abbildung 7).

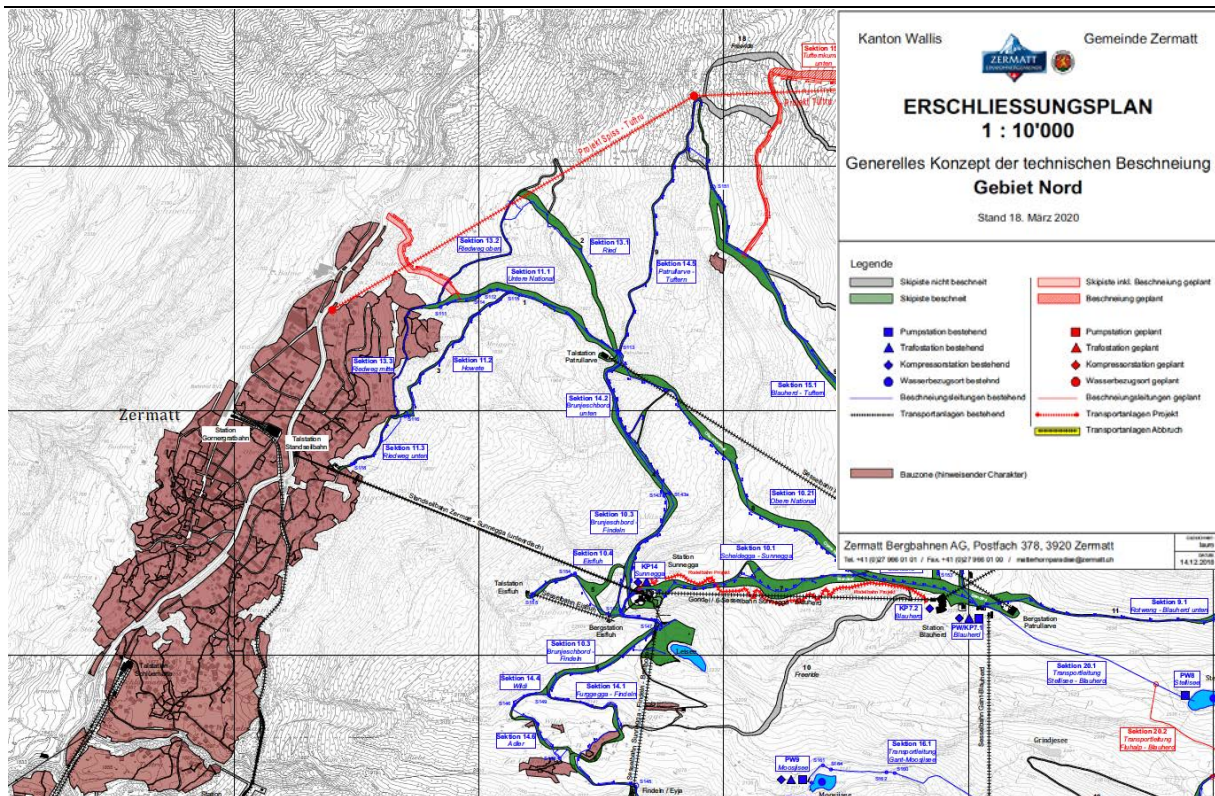


Abb.7: Planausschnitt kommunaler, touristischer Erschliessungsplan Gebiet Nord, genehmigt vom Gemeinderat am 25.03.20

Das von der Einwohnergemeinde im Dezember 2013 verabschiedete Raumkonzept definiert für den Themenbereich Tourismus und Wirtschaft folgendes Entwicklungsziel:

Ziele

- Z 3.01 Zermatt bietet die Voraussetzungen für einen wertschöpfungsstarken, umwelt- und landschaftsverträglichen Tourismus sowie für ein breites Dienstleistungs- und Detailhandelsangebot.

Das entsprechende Ziel soll mit folgenden, strategischen Leitsätzen erreicht werden:

Tourismus & Wirtschaft

LS 3.01 Destinationsstrategie Zermatt: Zermatt orientiert sich an den Grundsätzen und Strategien der Destinationsstrategie Zermatt – Matterhorn (inkl. Täsch und Randa).

LS 3.02 Bahnen und Nebenbetriebe: Zermatt ermöglicht den Bahnbetreibern und Nebenbetrieben die Optimierung der bestehenden Infrastruktur sowie die angemessene Erweiterung der Anlagen und die Verbindung von Skigebieten.

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt hat an seiner Sitzung vom 18. Juli 2024 von den geplanten, raumplanerischen Massnahmen im Skigebiet Nord Kenntnis genommen. Die geplanten Vorhaben entsprechen den kommunalen Entwicklungsabsichten der Einwohnergemeinde und sind im Interesse der gesamten Destination. Die Linienführung der geplanten, neuen Rückfahrtspiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Einwohnergemeinde sowie der ZBAG evaluiert.

Die Überarbeitung des DNP Gebiet Nord wird koordiniert mit der Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung der Einwohnergemeinde Zermatt.

3 BEDÜRFNISNACHWEIS UND BEGRÜNDUNG DES STANDORTS

3.1 Bedürfnisnachweis

Die konkreten Planungsauslöser und somit das Bedürfnis für die vorliegende Revision des DNP Skigebiet Nord wurde im Kapitel 1 **Gegenstand und Ziel der Planung** bereits dargelegt (vgl. dazu insbesondere Ausführungen in Teilkapitel 1.3 *Planungsziele*). Die geplanten, raumplanerischen Massnahmen dienen zur Lösung bestehender Nutzungskonflikte und tragen zu einer koordinierten Raumordnung bei.

3.2 Begründung des Standorts

Rückfahrtspiste Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss

Die gewählte Linienführung stellt eine Weiterentwicklung der im Jahre 2017 bereits geplanten Rückfahrtspiste dar. Insbesondere berücksichtigt die vorliegende Linienführung das zeitgleiche Bedürfnis des Forstreviers Inneres Nikolaital bezüglich einer neuen Bewirtschaftungstrasse für die Schutzwälder in den Gebieten «Üsseri Wälder», «In den Brüchen» sowie «Taugwald» sowie das Verkehrskonzept für den Raum Spiss. Entsprechende Synergien werden dadurch bestmöglich genutzt.

Der Ausgangspunkt für die neue Pistenführung wird durch das bestehende Pistensystem, den Verlauf des sogenannten Riedwegs sowie die vorhanden Siedlungsstrukturen im Gebiet Eggen – Zerbännu mehrheitlich vorgegeben. Dieser befindet sich bei der Einmündung der Piste „Unnere National“ in den Riedweg, auf einer Höhe von rund 1'747 m ü. M.. Anschliessend definieren die naturräumlichen Gegebenheiten sowie die bestehenden Nutzungen (Wohnen, Landwirtschaft) grösstenteils den Korridor für mögliche Linienführungen bis ins Gebiet Egga. Der Endpunkt wird durch das neu geplante Verkehrsregime im Gebiet Spiss ebenfalls mehrheitlich vorgegeben. Da die ZBAG unmittelbar nördlich der geplanten, neuen Verkehrsbrücke zwischen Spiss- und Vispastrasse über die Parzelle Nr. 1504 verfügt, eignet sich dieser Standort für den Endpunkt der geplanten Rückfahrtspiste, mit gleichzeitigem Anschluss an das öffentliche Innerortsverkehrssystem (Realisierung neue Bushaltestelle). Hier steht die benötigte Fläche ausserhalb des Gewässerraums der Mattervispa entsprechend zur Verfügung.

Die ingenieurtechnischen Vorgaben für Forststrassen definieren ein maximales Längsgefälle von rund 12%. Damit einhergehend wird die Linienführung für die Forststrasse sowie für die Skipiste, ausgehend von der Parzelle Nr. 1504, in nördliche Richtung bis ins Gebiet Egga auf die Höhe von rund 1'647 m ü. M. vorgegeben. Anschliessend trennen sich die Linienführungen aufgrund des zu berücksichtigenden Längsgefälles bis zur gemeinsamen Querung des „Löübbachs“ um anschliessend wiederum getrennt bis zur Querung des Riedwegs zu verlaufen.

Mit der nun vorliegenden Linienführung werden nicht nur entsprechende Synergiepotenziale bestmöglich genutzt, sondern auch entsprechende Terrainveränderungen sowie Rodungen auf ein notwendiges Minimum hin beschränkt.

Rückfahrtpiste Unner Moos

Der Standort der geplanten Pistenanpassungen ergibt sich durch die bereits bestehende Rückfahrtpiste aus dem Gebiet Furi / Schweigmatten nach Tuftra, sowie den Verlauf der sogenannten Moosstrasse. Damit der vorhandene Nutzungskonflikt gelöst werden kann, bedarf es einer Verschiebung des Pistenrassetes. Im Abschnitt zwischen den Gebieten Ober und Unner Moos ist dies, aufgrund der topographischen Gegebenheiten, nur mittels einer talseitigen Auskragung in der Form einer Holzkastenverbauung parallel zum Strassenverlauf möglich. Damit die unübersichtliche Linkskurve im Gebiet Unner Moos umgangen werden kann und der Anschluss an das Gebiet Tuftra weiterhin sichergestellt ist, bedarf es einer Linienführung östlich des Geländehügels.

4 BETROFFENE THEMENBEREICHE

4.1 Übersicht

Die vorliegende Revision des DNP Skisport Nord betrifft insbesondere die Themenbereiche Tourismus und Freizeit, Landwirtschaft, Wald, Landschaft und Natur sowie Mobilität und Transportinfrastruktur des kantonalen Richtplans. Die nachfolgende Übersichtstabelle verschafft einen Überblick, inwiefern die geplanten Massnahmen die Themenbereiche betreffen, und verweist auf entsprechende, diesbezüglich weiterführende Kapitel.

Themen des kantonalen Richtplans		Von der Planungs- massnahme betref- fen?	siehe Kapitel
A.1 A.3	Landwirtschaftszonen, Reben und landwirtschaftliche Inf- rastruktur		
A.4	Betrifft die Planungsmassnahme Landwirtschaftszonen und/oder Reben? Sieht die Planungsmassnahme Bauten, Anlagen oder Ein- richtungen vor, die Auswirkungen auf die landwirtschaftli- che Infrastruktur haben? Müssen Strukturverbesserungsmassnahmen (landwirt- schaftliche Planungen, landwirtschaftliche Zugänge, Be- wässerung, regionales Entwicklungsprojekt usw.) mit der Planungsmassnahme koordiniert werden?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	4.2
A.2	Fruchtfolgeflächen (FFF) Betrifft die Planungsmassnahme Flächen, die als FFF aus- gewiesen sind?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
A.5	Maiensäss-, Weiler- und Erhaltungszonen Betrifft die Planungsmassnahme Maiensässzonen und Zo- nen mit landschaftsprägenden geschützten Bauten?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
A.6 A.7	Wälder Betrifft die Planungsmassnahme den Waldrand oder den Wald?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.3
A.8	Landschaft Ist eine Landschaftsschutzzone von der Planungsmass- nahme betroffen? Können hochwertige und zusammenhängende Landschaft- en erhalten werden?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
A.9	Natur Sind eine Naturschutzzone oder Objekte mit Naturwerten (Hecken, Waldränder, Weiden, Feuchtgebiete, Trocken- standorte, Wildtierschutzgebiete usw.) von der Planungs- massnahme betroffen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.4

A.11	Ökologische Netzwerke und Wildtierkorridore Ist ein ökologisches Netzwerk und/oder ein Wildtierkorridor und/oder ein Landschaftsqualitätsprojekt von der Planungsmassnahme betroffen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.5
A.12	Dritte Rhonekorrektur Falls die Gemeinde vom Projekt der 3. Rhonekorrektur betroffen ist: Trägt die Planungsmassnahme diesem Umstand Rechnung?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
A.13	Wasserbau, Renaturierung und Unterhalt von Fließgewässern Sieht die Planungsmassnahme Bauten, Anlagen oder Einrichtungen im Gewässerraum oder im Freiraum der Rhone (gemäss GP-R3) vor? Ist der Zugang zu den Ufern der Fließgewässer gewährleistet?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	4.6
A.14	Suonen Sind Suonen von der Planungsmassnahmen betroffen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
A.15	Ufer des Genfersees Sieht die Planungsmassnahme eine Nutzungsänderung einer Zone oder Anlagen am Ufer des Genfersees vor?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
A.16	Naturgefahren Werden die Auswirkungen Naturgefahren abgehandelt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.7

Themen des kantonalen Richtplans		Von der Planungsmassnahme betroffen?	siehe Kapitel
B.1	Integrierter Tourismus Hat die Gemeinde ihre Leitlinien der lokalen Tourismuspolitik definiert? Verfügt die Gemeinde über einen interkommunalen Richtplan, der den Themenbereich Tourismus behandelt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
B.2	Touristische Beherbergung Betrifft die Planungsmassnahme die Schaffung einer Zone für touristische Aktivitäten? Handelt es sich um eine Zone mit Sondernutzungsplanpflicht?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
B.3	Camping Betrifft die Planungsmassnahme die Schaffung oder Änderung einer Campingzone?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
B.4	Skigebiete Betrifft die Planungsmassnahme ein Skigebiet?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.8

	Handelt es sich um eine Erweiterung oder eine Verbindung ?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
B.5	Golfplätze Betrifft die Planungsmassnahme einen Golfplatz?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
B.6	Freizeitlangsamverkehr Betrifft die Planungsmassnahme eine Route des Freizeitlangsamverkehrs?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.9

Themen des kantonalen Richtplans		Von der Planungsmassnahme betroffen?	siehe Seite
D.1	Öffentlicher Verkehr Ist die Planungsmassnahme vom öffentlichen Verkehr betroffen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.10
D.2	Umsteigeinfrastrukturen Ist die Planungsmassnahme von einer Umsteigeinfrastruktur betroffen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
D.3	Schienenetze Ist die Planungsmassnahme von Schienenetzen betroffen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
D.4	Strassennetze Ist die Planungsmassnahme von Strassennetzen betroffen? Hat die Gemeinde den Zugang zum Planungssperimeter sichergestellt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.10
D.5	Alltagslangsamverkehr (ALV) Betrifft die Planungsmassnahme eine Route des Alltagslangsamverkehrs?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.10
D.6	Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs Betrifft die Planungsmassnahme eine Seilbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
D.7	Güterverkehrsinfrastrukturen Ist die Planungsmassnahme von einer Güterverkehrsinfrastruktur betroffen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
D.8	Luftfahrtinfrastrukturen Beabsichtigt die Gemeinde die Schaffung oder Erweiterung einer Zone für eine Luftfahrtinfrastruktur?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	

Themen des kantonalen Richtplans		Von der Planungsmassnahme betroffen?	siehe Seite
----------------------------------	--	--------------------------------------	-------------

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Ist die Planungsmassnahme UVP-pflichtig?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	4.11
Falls nein: Hat die Planung dennoch Auswirkungen auf mehrere Umweltbereiche?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Luftreinhaltung Berücksichtigt die kommunale Planung die Luftreinhaltevorgaben?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Schutz vor Lärm Hat die Gemeinde den verschiedenen Nutzungszonen die entsprechenden Empfindlichkeitsstufen zugewiesen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Respektiert die Planung die gesetzlichen Grenzwerte?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Schutz vor nichtionisierender Strahlung Betrifft die Planungsmassnahme das Thema der nichtionisierenden Strahlung?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
Belastete Standorte (Altlasten) Betrifft die Planungsmassnahme einen belasteten Standort oder Altlasten?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	

4.2 Extensive Landwirtschaft / Landwirtschaftszonen

Die sich innerhalb der konkreten Planungsperimeter befindenden Offenflächen werden extensiv landwirtschaftlich genutzt. Gemäss der gültigen Nutzungsordnung der Einwohnergemeinde Zermatt gehören die Flächen der Landwirtschaftszone 2. Priorität an. Die im DNP Skisport Gebiet Nord ausgeschiedenen Zonen für Skisport überlagern, aufgrund der jahreszeitlich unterschiedlichen Flächenbeanspruchung, die Landwirtschaftszonen.

Durch die beabsichtigten Skipistenprojekte wird die landwirtschaftliche Nutzung grundsätzlich nicht definitiv negativ tangiert. Die Linienführungen wurden so gewählt, dass Terrainveränderungen möglichst reduziert werden können, insbesondere im Bereich der Kulturflächen. Durch die maschinelle Pistenpräparation wird die Schneedecke voraussichtlich etwas länger liegen bleiben, als dies ohne Präparation der Fall wäre. Dies hat jedoch aufgrund der Höhenlage und Hangexpositionen keinen wesentlichen Einfluss auf die Bewirtschaftung der Flächen. Durch das genutzte Synergiepotenzial mit der geplanten Forstrasse kann die Bewirtschaftung der Flächen in den Gebieten Egga und Wase optimiert werden, da die Zugänglichkeit wesentlich verbessert wird.

Weitere Ausführungen zur Thematik können aus dem beiliegenden VUB in den Kapitel 7.4 Boden, 7.9 Flora, Fauna, Lebensräume sowie 7.10 Landschaft entnommen werden. Insbesondere werden in diesen Kapitel Schutzmassnahmen mit Blick auf den Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzung definiert.

4.3 Wälder / Waldrand

Damit die geplanten Skipistenprojekte realisiert werden können, sind entsprechend definitive Rodungen von Waldareal notwendig. Für die geplante Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss beträgt die voraussichtliche Rodungsfläche rund 7`500 m². Für die angepasste Linienführung der Rückfahrtpiste Furi / Schweigmatten – Tuftra beträgt die erforderliche Rodungsfläche ca. 2`200 m² (vgl. dazu VUB Kapitel 7.8 Wald).

Die Linienführung für die geplante Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss wurde in enger Zusammenarbeit mit dem zuständigen Ingenieur Wald der Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft evaluiert. Die Standortgebundenheit sowie das öffentliche Interesse für die geplanten Pistenprojekte sind gegeben (vgl. dazu Kapitel 1.3 sowie 3.2). Die tangierten Waldareale übernehmen primär eine Schutzfunktion, welche jedoch durch die geplanten Projekte nicht wesentlich, negativ tangiert wird.

Die entsprechenden Rodungsgesuche werden im Rahmen der Baubewilligungsverfahren für die Skispistenprojekte gestellt. Die zuständige Behörde ist die kantonale Baukommission. Die erforderliche Rodungskompensation kann zum gegebenen Zeitpunkt über das Waldreservat erfolgen. Die Homologation der neu auszuscheidenden Skisportzonen mit technischer Beschneigung wird, unter Vorbehalt der Erteilung der entsprechenden Rodungsbewilligungen im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, genehmigt.

Gleichzeitig wird im Rahmen der vorliegenden Revision die Lagegenauigkeit der Skisportzonen mit dem Waldareal überprüft sowie einst geplante Skispistenkorridore, die jedoch in Konflikt mit dem Waldreal stehen, aufgehoben. Dies basiert auf der Grundlage einer vereinfachten Waldfeststellung ausserhalb der gültigen Waldkataster.

4.4 Natur / Wildruhezone

Die Linienführung der geplanten Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Wase – Egga – Unner Wieschti / Spiss verläuft insbesondere im letzten Abschnitt innerhalb einer verbindlichen Wildruhezone. Gemäss Information des zuständigen Wildhüters halten sich in diesem Gebiet insbesondere Rehe auf. Im Rahmen der entsprechenden Bauprojekte ist zu prüfen, welche Schutz- und gegebenenfalls Ersatzmassnahmen erforderlich sind (vgl. dazu Kapitel 7.9 Flora, Fauna, Lebensräume VUB).

Die extensiv bewirtschafteten Kulturflächen bestehen primär aus Goldhaferwiesen, einem nicht geschütztem Lebensraumtyp gemäss der Natur- und Heimatschutzgesetzgebung (NHG).

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass auch geschützte Lebensräume nach NHG tangiert werden (vgl. dazu Kapitel 7.9 Flora, Fauna, Lebensräume VUB). Damit einhergehend werden entsprechende Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen im Sinne von Art. 18 NHG erforderlich sein.

4.5 Ökologische Netzwerke und Wildtierkorridore

Innerhalb der konkreten Planungsperimeter sind folgende ökologische Netzwerke vorhanden:

- REN Trockenstandort
- REN Wald

Gemäss dem REN Wald werden die, durch die betroffenen Skispistenprojekte tangierten Waldareale als Ausbreitungsgebiete klassiert, aufgrund der teilweise vorhandenen Beeinträchtigungen des Lebensraums.

Die landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen im Gebiet Moos werden gemäss REN Trockenstandort als Kontinuumsgebiete klassiert.

4.6 Wasserbau, Renaturierung und Unterhalt von Fliessgewässern

Die Linienführung der geplanten neuen Rückfahrtspiste sowie Forststrasse im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschi / Spiss quert den sogenannten „Löubbach“ mittels einer gemeinsam genutzten Brückenkonstruktion. Gemäss kantonalem Gewässernetz gilt der Löubbach als Fliessgewässer (vgl. dazu Kapitel 7.3 Oberflächengewässer und Grundwasserschutz VUB).

Die erforderliche Brückenkonstruktion kommt somit im Gewässerraum des „Löubbachs“ zu stehen. Die Standortgebundenheit sowie das öffentliche Interesse (Lösung Nutzungskonflikte Riedweg, Forststrasse) sind gegeben. Im Rahmen des entsprechenden Bauprojekts ist nachzuweisen, wie die natürliche Funktion des „Löubbachs“ sowie der Hochwasserschutz berücksichtigt werden. Gegebenenfalls ist der Gewässerraum des „Löubbachs“ projektspezifisch, in Koordination mit dem Bauprojekt, auszuscheiden.

4.7 Naturgefahren

Die Einwohnergemeinde Zermatt verfügt über entsprechende Naturgefahrenkarten im Bereich der Bauzonen.

Der Endpunkt der geplanten Rückfahrtspiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschi / Spiss befindet sich in der roten Hochwassergefahrenzone, bedingt durch eine allfällige Verklauung der Mattervispa und entsprechenden Rückstau bei Ereignissen am Lüegelbach. Nach erfolgreicher Realisation der geplanten Schutzmassnahmen beim Lüegelbach wird sich die Rückstauproblematik im Bereich der Vispastrasse massgeblich reduzieren.

Während der winterlichen Nutzungszeit der Rückfahrtspiste halten sich im besagten Gebiet keine Personengruppen während längerer Zeit ständig auf. Grundsätzlich sind die Bestimmungen des kommunalen Reglements zum Bevölkerungsschutz und die Bewältigung von besonderen und ausserordentlichen Lagen zu berücksichtigen.

Die teilweise vorhandene, blaue Lawinengefahr wird im Rahmen des Sicherheitsdispositivs des regionalen Verkehrssicherheitsdienstes Mattertal beobachtet und bei entsprechender Lawinengefährdung Massnahmen getroffen (Sperrung, Sprengung). Der sichere Skipistenbetrieb wird durch die ZBAG sichergestellt.

Das Gebiet Unner Moos befindet sich ausserhalb des Einflussbereichs von Naturgefahren.

4.8 Skigebiete

Das Ziel der vorliegenden Planung besteht primär darin, seit geraumer Zeit bestehende Nutzungskonflikte auf den kommunalen Verkehrswegen Riedweg sowie Moosstrasse, hinsichtlich deren bisherigen Nutzung als Rückfahrtspisten aus den Skigebieten Sunnegga / Blauherd sowie Furi / Schweigmatten, zu lösen. Mit den geplanten, raumplanerischen Massnahmen werden die Voraussetzungen für eine künftige Nutzungsentflechtung sowie die qualitative Optimierung des bestehenden Skipistenangebots geschaffen (vgl. dazu Kapitel 1.3).

Die geplante, neue Rückfahrtspiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss bildet bereits seit mehreren Jahren Bestandteil von entsprechenden Planungsbestrebungen zwischen der Einwohnergemeinde Zermatt sowie der ZBAG. Das Bedürfnis einer angemessenen Rückführung aus dem Gebiet Nord zurück ins Siedlungsgebiet von Zermatt, stellt ein öffentliches Interesse der Einwohnergemeinde und der gesamten Destination Zermatt dar. Dementsprechend bildet die geplante Rückfahrtspiste inkl. technischer Beschneigung auch Bestandteil des, vom Gemeinderat am 25.03.2020 genehmigten, touristischen Erschliessungsplans dar (vgl. dazu Abbildung 7). Die Überarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Einwohnergemeinde Zermatt sowie den Zermatt Bergbahnen AG (ZBAG), wodurch die Koordination mit den kommunalen, räumlichen Entwicklungsabsichten sichergestellt ist (vgl. dazu Kapitel 2.3).

Damit die sichere Rückführung der Wintersportler gewährleistet werden kann, müssen die entsprechenden Rückführungspisten technisch beschneit werden können. Dadurch kann eine ausreichend dicke Schneedecke und damit einhergehend, sichere Pistenpräparation gewährleistet werden. Dies ist insbesondere in Berücksichtigung der hohen Nutzerbeanspruchung der Skipisten in Zermatt von Relevanz. Dies gilt sowohl für die neu geplante Rückfahrtspiste ins Gebiet Unner Wieschti als auch für die bestehende Rückfahrtspiste aus dem Gebiet Furi / Schweigmatten nach Tuftra. Deswegen sollen die entsprechenden Linienführungen einer Zone für Skisport mit technischer Beschneigung zugeordnet werden.

Die konkret geplanten Anpassungen des DNP Skisport Nord in den besagten Teilräumen können aus den beiliegenden Zonenänderungsplänen entnommen werden.

Die im Rahmen der vorliegenden Revision geplanten Massnahmen lassen sich, wie in Tabelle 2 in Kapitel 1.3 bereits aufgezeigt, wie folgt kategorisieren und quantifizieren:

Tabelle 2: Übersicht Kategorien vorgesehener, planerischer Massnahmen

Massnahme	Standort	Umfang in m ²	Begründung
Neueinzonung	Wase – Eggen – Unner Wieschi	12`623	Neue Rückfahrtpiste für Lösung Nutzungskonflikt Riedweg
	Unner Moos	1`415	Neue Rückfahrtpiste für Lösung Nutzungskonflikt Moosstrasse
Umzonung	Schweigmatten – Unner Moos	25`964	Künftiger Ausbau technische Beschneigung
Rückzonungen / Zonenbereinigungen	Gesamter Planungsperimeter	279`245	Berücksichtigung vorhandene Infrastruktur, Nutzung, naturräumliche Gegebenheiten

Zudem soll die bisherige Planbezeichnung von *Detailnutzungsplan Skisportzonen Gebiet S Gebiet Nord* in ***Detailnutzungsplan (DNP) Touristische Entwicklung Gebiet Nord*** geändert werden.

In Abstimmung mit der zeitgleichen Gesamtrevision des DNP Skisport Gebiet Süd (analog neu ebenfalls als ***DNP Touristische Entwicklung Gebiet Süd*** bezeichnet) werden die bisherigen Nutzungsbestimmungen der Zone für Skisport gemäss Art. 28 des kommunalen Bau- und Zonenreglements (BZR) der Einwohnergemeinde Zermatt überarbeitet.

Bisherige Nutzungsbestimmungen Zone für Skisport gemäss Art. 28 BZR

Art. 28 - Skisportzone S

¹⁾Die Skisportzone umfasst das für die Ausübung des alpinen und nordischen Skisportes erforderliche Gelände, soweit die allgemeinen Interessen des Wintersportes es als begründet erscheinen lassen. Die Skisportzone kann mit einem dauernden Bauverbot oder mit der nötigen Baubeschränkung versehen werden.

²⁾Der Gemeinderat kann verfügen, dass im Perimeter der Skipisten nur aufgrund eines Quartierplanes mit eventueller Baulandumlegung gebaut wird.

³⁾Auch kann er verlangen, dass im Gebiet der Skipisten und Loipen bestehende Einfriedungen vor der Wintersaison demontiert werden. Im Bereich der Skipisten dürfen keine Stütz- oder Umgebungsmauern erstellt werden.

⁴⁾Der Gemeinderat kann Baurechtsverlegungen bewilligen und laut Art. 56 zu diesem Zwecke auch einen Zuschlag zur Ausnutzung (Bonus) gewähren.

⁵⁾Die technische Beschneigung der Skipiste ist gestattet. Die gesetzlichen Bewilligungsverfahren sowie die Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung und die Grundsätze des Richtplankoordinationsblattes D. 10 des kantonalen Richtplanes sind dabei einzuhalten.

Abb. 8: BZR-Ausschnitt Art. 28 Einwohnergemeinde Zermatt

Da es sich gemäss kantonalen Geodatenmodell bei den Skisportzonen mit und ohne technischer Beschneigung um zwei eigenständige, überlagernde Nutzungszonen im Sinne von Art. 18 RPG handelt, sind im Bau- und Zonenreglement zwei separate Artikel mit entsprechenden Nutzungsbestimmungen aufzunehmen. Diesbezüglich sind folgende Änderungen im Bau- und Zonenreglement der Einwohnergemeinde Zermatt vorgesehen:

BZR Bisher	BZR Neu
<p>Art. 28 - Skisportzone S</p> <p>1) Die Skisportzone umfasst das für die Ausübung des alpinen und nordischen Skisportes erforderliche Gelände, soweit die allgemeinen Interessen des Wintersportes es als begründet erscheinen lassen. Die Skisportzone kann mit einem dauernden Bauverbot oder mit der nötigen Baubeschränkung versehen werden.</p> <p>2) Der Gemeinderat kann verfügen, dass im Perimeter der Skipisten nur aufgrund eines Quartierplanes mit eventueller Baulandumlegung gebaut wird.</p> <p>3) Auch kann er verlangen, dass im Gebiet der Skipisten und Loipen bestehende Einfriedungen vor der Wintersaison demontiert werden. Im Bereich der Skipisten dürfen keine Stütz- oder Umgebungsmauern erstellt werden.</p> <p>4) Der Gemeinderat kann Baurechtsverlegungen bewilligen und laut Art. 56 zu diesem Zwecke auch einen Zuschlag zur Ausnutzung (Bonus) gewähren.</p> <p>5) Die technische Beschneigung der Skipiste ist gestattet. Die gesetzlichen Bewilligungsverfahren sowie die Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung und die Grundsätze des Richtplankoordinationsblattes D. 10 des kantonalen Richtplanes sind dabei einzuhalten.</p>	<p>Art. 28 Skisportzone natürlich beschneit</p> <p>1) Die Skisportzone natürlich beschneit, umfasst das für die Ausübung des Wintersportes (alpiner und nordischer Skisport, Schlitteln, usw.) erforderliche Gelände. Zulässig sind Terrainveränderungen, Transportanlagen sowie Bauten und Anlagen, die dem Wintersport dienen. Die technische Beschneigung ist nicht zulässig.</p> <p>2) Transportanlagen wie Seilbahnen, Gondelbahnen oder Sessellifte sowie Restaurants und Buvettes dürfen während des ganzen Jahres betrieben werden.</p> <p>3) Bauten und Anlagen haben sich in die Landschaft zu integrieren und sind von entsprechender, architektonischer Qualität. Bei UVP-pflichtigen Projekten können qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag) verlangt werden.</p> <p>4) Die landwirtschaftliche Grundnutzung darf ausserhalb des Bereichs von fixen Bauten und Anlagen durch den Wintersportbetrieb nicht behindert werden. Ebenfalls untersagt sind oberirdische Bauten, Veränderungen der Oberflächengestalt, feste Einzäunungen, Lagerplätze sowie weitere Massnahmen, die ein Anlegen der Pisten und Loipen behindern.</p> <p>5) Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (LS) III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV).</p>

	<p>Art. 28 a Skisportzone technisch beschneit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Grundsätzlich gelten die Nutzungsbestimmungen von Art. 28 BZR. 2) <u>Die technische Beschneigung ist explizit zulässig.</u> Erlaubt sind Bauten und Anlagen zur technischen Beschneigung der Pisten (Zapfstellen, Schneekanonen, Schneilanzen, Wasser- und Stromleitungen, Speicherseen, Pumpstationen und Wasserbezugsorte). 3) Die Benützung der Anlagen zur technischen Beschneigung unterliegt folgenden Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> - die demontierbaren Beschneiungsanlagen werden am Ende der Wintersaison jeweils entfernt (z.B. Schneilanzen, Schneekanonen); - der Einsatz von Zusatzmitteln im Beschneigungswasser ist untersagt. - Die Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) sind einzuhalten. 4) Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (LS) III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV).
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die voraussichtlichen Auswirkungen der geplanten Skipistenprojekte inkl. technischer Beschneigung werden im beiliegenden Bericht zur UVP-Voruntersuchung (VUB) stufengerecht behandelt.

4.9 Freizeitlangsamverkehr

Innerhalb des Projektperimeters für die geplante neue Rückfahrtpiste im Gebiet Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss verlaufen zwei homologierte Wanderwege der Kategorie Nebenwanderwege sowie eine Mountainbike-Abfahrtsroute (Flowtrail Sunnegga) und eine Mountainbike-Route welche über den Riedweg verläuft (siehe dazu Abbildung 9).

Kanton Wallis

Situation



Datum: 16.05.2024

Ohne Gewähr / Quelle: Kanton Wallis

Abb.9: Planausschnitt homologiertes Wegnetz des Freizeitverkehrs im Gebiet Chalbergädi – Unner Wieschi
(Quelle: Geoportail Kanton Wallis)

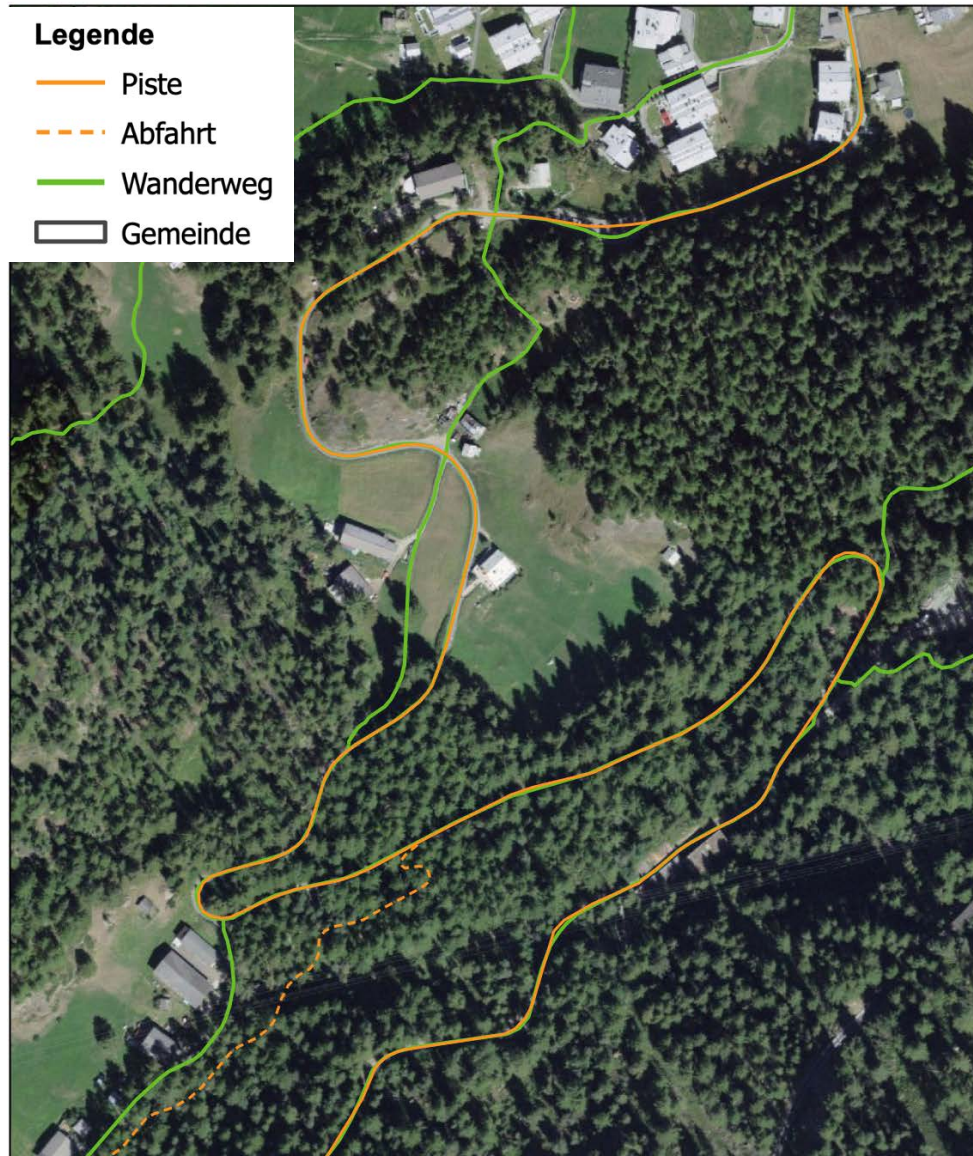
Die Mountainbike-Route wird durch die geplante Rückfahrtpiste nicht negativ tangiert, da die Befahrbarkeit des Riedwegs ohnehin weiterhin gewährleistet werden muss.

Im Rahmen der Detailprojektierung muss der Verlauf der Mountainbike-Abfahrtsroute (Flowtrail Sunnegga) sowie des Wanderweges, welcher durch das Gebiet Egga verläuft, mitberücksichtigt werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die erforderliche Brücke für die Querung des „Löubbachs“ künftig auch für Wanderer genutzt werden kann. Während der Bauzeit ist mit entsprechenden Massnahmen die sichere Begehbarkeit der Wege des Freizeitverkehrs sicherzustellen.

Im Gebiet Unner Moos befinden sich ebenfalls diverse Wege des Freizeitverkehrs (siehe dazu Abbildung 10).

Kanton Wallis

Situation



Datum: 16.05.2024

Abb. 10: Planausschnitt homologiertes Wegnetz des Freizeitverkehrs im Gebiet Unner Moos
(Quelle: Geoportail Kanton Wallis)

Durch die geplante Pistenverlegung wird insbesondere der homologierte Wanderweg tangiert. Das entsprechende Bauprojekt hat darzulegen, wie der Verlauf des Wanderwegs berücksichtigt und deren Begehbarkeit weiterhin gewährleistet wird.

4.10 Öffentlicher Verkehr / Strassennetz / Alltagslangsamverkehr

Die Linienführung der geplanten, neuen Rückfahrtpiste im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschti / Spiss ist mit dem Verkehrskonzept Spiss und somit dem kommunalen Strassen- und Alltagslangsamverkehrsnetz koordiniert.

Die Ankunftssituation auf der Parzelle Nr. 1504 im Gebiet Unner Wieschti befindet sich unmittelbar angrenzend zur Vispastrasse. Die Wintersportler sollen anschliessend mittels einer neuen Bushaltestelle zurück ins Dorfzentrum transportiert werden.



Abb.11: Plananschnitt Verkehrskonzept Spiss (rote Pfeile: geplantes Einbahnregime)

4.11 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Im Rahmen der vorliegenden Planung sollen die raumplanerischen Voraussetzungen (Zonenkonformität im Sinne von Art. 22 RPG) für die Realisation der geplanten Skipistenprojekte inkl. technischer Beschneidung geschaffen werden. Da es sich bei den besagten Projekten um Anlagentypen handelt, die der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV,) unterliegen, erfolgt im Rahmen des vorliegenden raumplanerischen Planungsverfahrens eine stufengerechte Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit.

Der entsprechende Voruntersuchungsbericht (VUB) liegt dem Aufgatedossier bei.

5 INTERESSENSABWÄGUNG UND EVALUATION

Art. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sieht vor, dass wenn Behörden bei der Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zustehen, die durch die Planungsmassnahmen betroffenen, relevanten Interessen ermittelt, bewertet und schlussendlich gegeneinander abgewogen werden.

5.1 Ermittlung und Bewertung der relevanten Interessen

Aus den Zielen und Grundsätzen der Raumplanungsgesetzgebung (vgl. dazu Art. 1 und 3 RPG) lassen sich für die vorliegende Revision des DNP Skisport Gebiet Nord (neu als DNP Touristische Entwicklung Gebiet Nord bezeichnet) die nachfolgenden, relevanten Interessen ableiten. Die wesentlichsten nationalen, kantonalen sowie kommunalen gesetzlichen und strategischen Grundlagen werden für die Gewichtung und die Beurteilung der Interessen erwähnt.

Haushälterische und geordnete Bodennutzung, indem die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden.

Mit der vorliegenden Planung werden die raumplanerischen Rahmenbedingungen geschaffen, um die seit geraumer Zeit bestehenden Nutzungskonflikte auf den kommunalen Verkehrswegen Riedweg sowie Moosstrasse zu lösen. Dabei stellt insbesondere die Nutzungsentflechtung entlang des Riedwegs ein öffentliches Interesse mit entsprechend hoher Bedeutung für die Einwohnergemeinde Zermatt dar. Die Entflechtung der bestehenden Nutzungskonflikte ist im Interesse einer qualitativen Siedlungsentwicklung von Zermatt.

Ebenfalls von hoher Bedeutung ist das öffentliche Interesse an einer neuen Forststrasse für eine effizientere und insbesondere, Emissions armere Bewirtschaftung der Schutzwälder in den Gebieten «Üsseri Wälder», «In den Brüchen» sowie «Taugwald» zu gewichten.

Die entsprechende Koordination der Projekte ist mit Blick auf die lokalen Auswirkungen auf Raum und Umwelt zentral.

Räumliche Voraussetzungen für das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben schaffen und erhalten, mit Blick auf die Sicherstellung einer angemessenen Dezentralisation von Besiedlung und Wirtschaft

Die geplanten Skipistenprojekte tragen wesentlich zur Optimierung des bestehenden Angebots bei, in dem bestehende Sicherheitsdefizite (Kollisionsrisiko auf Riedweg und Moosstrasse) gelöst sowie die langfristige Anbindung des Pistensystems an das Siedlungsgebiet von Zermatt sichergestellt wird.

Mit Blick auf die internationale Ausstrahlung der Destination Zermatt und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des touristischen Angebots für die lokale und regionale Wirtschaft, sind die geplanten Massnahmen von entsprechend hoher Relevanz.

Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft

Hinsichtlich der Pflicht zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sind in der vorliegenden Planung insbesondere die Zielkonflikte mit der Walderhaltung sowie dem Wildtierschutz von hoher Bedeutung. Die Interessen des Gewässerschutzes, bezüglich der geplanten Querung des «Löübbaches», sind ebenfalls zu berücksichtigen werden jedoch aufgrund der voraussichtlich zu erwartenden Projektauswirkungen weniger hoch gewichtet. Der Schutz des Bodens und der Landschaft sind auch relevant. In Anbetracht, dass keine Fruchtfolgeflächen oder Landschaftsschutzgebiete tangiert werden und die definitiven Beanspruchungen von Kulturland mässig sind, wird die Gewichtung mit Vergleich zum Wald- und Wildtierschutz ebenfalls weniger hoch angesetzt.

Weitere öffentliche Interessen

Zu den weiteren, zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen gehört die Aufrechterhaltung der gefahrenlosen und nutzergerechten Begehbarkeit der Wege des Freizeitverkehrs im Bereich der geplanten Skipistenprojekte und die Gewährleistung des Schutzes vor Naturgefahren.

Private Interessen

Bezüglich privater Interessen sind die Interessen der betroffenen Grundstückeigentümern sowie Inhaber / Betreiber von sich entlang der Skipisten befindenden Gastrobetrieben zu nennen.

Im Bereich der geplanten Rückfahrstpipe sowie Forstrasse im Gebiet Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschi / Spiss befinden sich zahlreiche Privatparzellen, die während den Sommermonaten entweder durch die Eigentümer selbst oder durch Dritte extensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Dasselbe gilt auch für das Gebiet Unner Moos. Die landwirtschaftliche Nutzung der entsprechenden Flächen lässt sich, mit Blick auf die Landschaftspflege, auch als öffentliches Interesse bezeichnen.

5.2 Interessensabwägung und Entscheid

Projekt Rückfahrstpipe Chalbergädi / „Piste Unnere National“ – Unner Wieschi / Spiss

Mit der nun vorliegenden Variante der Linienführung für die geplante Rückfahrstpipe werden die unterschiedlichen Interessen bestmöglich umfassend berücksichtigt. Insbesondere trägt das genutzte Synergiepotenzial hinsichtlich einer abschnittsweise möglichen Doppelnutzung von Skisport und Forstrasse dazu bei, dass sich die Auswirkungen auf Raum und Umwelt insgesamt reduzieren lassen. Würden beide Vorhaben losgelöst voneinander geplant, wären die Auswirkungen wesentlich grösser.

Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Schutzfunktion des tangierten Waldareals grundsätzlich weiterhin erhalten bleibt. Evt. sind ergänzend lokale bauliche Schutzmassnahmen oberhalb des Trassees (kleinere Schneeschilder) erforderlich. Die Querung des «Löübbachs» findet mittels einer gemeinsam genutzten Brückenkonstruktion statt, mit möglichst kurzer Überspannung des «Löübbachs». Die natürliche Funktion des Löübbachs sowie der Hochwasserschutz können gewahrt bleiben.

Die Interessen des Wildtierschutzes können mit der gewählten Linienführung nicht vollumfänglich berücksichtigt werden, da kein alternativer Korridor für eine Rückführung ins Quartier Unner Wieschi / Spiss zur Verfügung steht, der nicht in Konflikt mit den bestehenden Siedlungsstrukturen gerät. Die Aufhebung der bisherig vorhandenen Skisportzonen im Gebiet Ried – Ze Cherlinu trägt dazu bei, dass ein zusätzlicher Pufferbereich zur Wildruhezone entsteht. In Zusammenarbeit mit der lokalen Wildhut sind jedoch entsprechenden Kompensationsmassnahmen zu prüfen. Dasselbe gilt, für allenfalls durch das Projekt geschützte Lebensräume im Sinne der Natur- und Heimatschutzgesetzgebung (NHG).

Zudem wurde darauf geachtet, dass im Bereich des bewirtschafteten Kulturlandes möglichst keine Terrainveränderungen erforderlich sind und Parzellen nach Möglichkeit nicht durchschnitten werden. Die Bewirtschaftung der Flächen ist weiterhin sichergestellt und wird durch die verbesserte Zugänglichkeit sogar erleichtert.

Die Interessen des Freizeitverkehrs lassen sich im Rahmen der Bauprojektplanung ausreichend berücksichtigen.

Pistenoptimierung Unner Moos

Die geplante Verschiebung der Pistenführung trägt ebenfalls zur Lösung eines bestehenden Nutzungskonflikts bei und ist somit im öffentlichen Interesse. Die räumlichen Gegebenheiten geben die Möglichkeiten für entsprechende Massnahmen mehrheitlich vor.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die geplanten Massnahmen ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Interessen herstellen und mit den einschlägigen Bestimmungen der Raumplanungsgesetzgebung vereinbar sind.

6 AUSGLEICH UND ENTSCHÄDIGUNG

Durch die Ausscheidung von Skisportzonen für die technische Beschneigung sowie Skisportzonen generell entstehen keine erheblichen Vor- und Nachteile im Sinne von Art. 10 b KRPG. Die landwirtschaftliche Grundnutzung wird durch die überlagernden Skisportzonen nicht wesentlich beeinflusst.

Entschädigungen, bedingt durch die definitiven Bodenbeanspruchungen, werden im Rahmen der jeweiligen Bau- und Plangenehmigungsgesuche geregelt.

7 INFORMATION UND MITWIRKUNG

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt hat an seiner Sitzung vom 18. Juli 2024 von den geplanten, raumplanerischen Massnahmen Kenntnis genommen. Er unterstützt die einzelnen Massnahmen, da diese in Übereinstimmung mit den kommunalen Entwicklungsabsichten stehen.

Die Bevölkerung von Zermatt wird im Sinne von Art. 33 KRPG vom 09. August bis zum 09. September 2024 nun dazu eingeladen, zu den geplanten Massnahmen Stellung zu nehmen. Während der 30-tägigen Mitwirkungsfrist können die entsprechenden Pläne und Berichte bei der Bauabteilung der Einwohnergemeinde Zermatt oder auf der Homepage eingesehen werden. Entsprechende Anträge und Bemerkungen sind innerhalb der besagten Frist schriftlich an die Einwohnergemeinde zu richten.

8 KOORDINATION DER VERFAHREN

Wie bereits erwähnt, werden im Rahmen der vorliegenden Planung die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen, für die Realisation zweier Skipistenprojekte inkl. technischer Beschneigung.

Da beiden Anlagentypen der Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) unterliegen, erfolgt in Absprache mit der Dienststelle für Umweltschutz, Sektion Umweltverträglichkeitsprüfung, im Rahmen der vorliegenden Revision, eine stufengerechte Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit. Der beiliegende Voruntersuchungsbericht (VUB) untersucht stufengerecht die voraussichtlichen Umweltauswirkungen der geplanten Vorhaben. Die materielle Koordination im Sinne von Art. 5 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) wird somit sichergestellt.

Die jeweiligen Baubewilligungs- (für Beschneigungsanlagen, Skipisten) und Plangenehmigungsverfahren (Forststrasse) werden zum gegebenen Zeitpunkt getrennt voneinander bei den zuständigen Behörden eingereicht. Im Rahmen der jeweiligen Verfahren werden zudem allenfalls benötigten Ausnahmebewilligungen wie die erforderlichen Rodungsbewilligungen beantragt.

Die vorliegende Revision erfolgt in einem separaten Planungsverfahren im Sinne von Art. 33 ff KRPG und nicht im Rahmen der Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung der Einwohnergemeinde Zermatt. Die materielle Koordination ist jedoch sichergestellt.

9 VORGEHEN UND VERFAHREN

Der weitere Planungsprozess sieht wie folgt aus:

Zeitpunkt	Verfahrensablauf	Art. kRPG	Dauer
	Erarbeitung des Vorentwurfs des Aufagedossiers	11	
	Öffentliche Mitwirkung Vorentwurf des Aufagedossiers (Gelegenheit Vorschläge einzureichen)	33 al. 1bis	30 Tage
	Einreichung Entwurf des Aufagedossiers an die Dienststelle für Raumentwicklung zur Vorprüfung	33 al. 2	6 Monate
	Öff. Auflage mit Einsprachemöglichkeiten	34 al. 1	30 Tage
	Einigungsverhandlungen	35 al. 1	
	Entscheid des Gemeinderates über die Einsprachen	35 al. 2	
	Allfällige Bereinigung des Aufagedossiers durch den Gemeinderat	35 al. 3	
	Unterbreitung des Aufagedossiers+ Einspracheakten+ Stellungnahme des Gemeinderates an die Urversammlung	36 al. 1	
	Beratung und Beschluss durch die Urversammlung	36 al. 2	
	Öff. Auflage des von der Urversammlung beschlossenen Entscheids	36 al. 3	30 Tage
	Beschwerde gegen Entscheide des Gemeinderates und der Urversammlung an den Staatsrat	37 al. 1+3	30 Tage
	Homologation durch den Staatsrat	38 al. 2	6 Monate
	Beschwerdemöglichkeit an das Kantonsgericht (gegen Homologations- oder Beschwerdeentscheid))	37 al. 4, 38 al. 3	30 Tage
	Beschwerde an das Bundesgericht	100+117 OG	30 Tage

Brig, 2. August 2024

erarbeitet durch:

Claudio Andenmatten