KLEINER LANDRAT

Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1
Telefon +41 81 414 33 00
Fax +41 81 414 33 88
kanzlei@davos.gr.ch
www.gemeindedavos.ch

GEMEINDE DAVOS

Sitzung vom 09.11.2010
Mitgeteilt am 12.11.2010
Protokoll-Nr. 10-2051
Reg.-Nr. B1.3.2

# An den Grossen Landrat

## Teilrevision Bauperimeter Bergbahnen Parsenn

### 1. Ausgangslage

Der Bauperimeter Bergbahnen umfasst u.a. die Gebiete der Parkplätze Parsenn und Jakobshorn. Ursprünglich war das Areal des Parkplatzes Parsenn in der W3-Zone (AZ 0,6) und die Fläche des Parkplatzes Jakobshorn in der W4-Zone (AZ 0,8). Weil zum Zeitpunkt der Gesamtrevision von Baugesetz und Zonenplan (Teil Bauzonen) in der Volksabstimmung vom 4. März 2001 die Voraussetzungen für eine definitive Lösung noch nicht vorhanden waren, bildete man die Zone Bauperimeter Bergbahnen. In diesem Perimeter gilt das vormalige Recht weiter, das heisst, der Zonenplan und das Baugesetz aus dem Jahre 1977 mit allen seitherigen Revisionen behalten Gültigkeit.

In der Abstimmung vom 31. Oktober 2004 stimmte der Souverän der Raumplanung Teil III A zu. Darin enthalten waren die Änderung des Baugesetzes und des Zonenplans betreffend Schmelzboden, diverse Umzonungen sowie Auflagen aus dem Genehmigungsverfahren. Ursprünglich war vorgesehen, dass auch der Planungsbereich Bauperimeter Bergbahnen sowie der Campingplatz Wolfgang Bestandteil der Abstimmung seien. Aufgrund der Reaktionen im Mitwirkungsverfahren wurden diese Teilbereiche jedoch zur vertieften Überarbeitung zurückgenommen. Damals rechnete der Kleine Landrat damit, im Spätherbst 2004 dem Grossen Landrat die revidierte Vorlage unterbreiten zu können.

Es zeigte sich aber, dass diese Einschätzung zu optimistisch war und die Problemstellung durch einzelne Modifikationen nicht zu lösen war. Die Gemeindebehörde sah sich schliesslich gezwungen, die definitive Zuweisung des Bauperimeters Bergbahnen neu zu entwickeln.

### 2. Mehrfachnutzung von Parkplätzen

Die Bergbahnen werden vom Bundesamt für Verkehr verpflichtet, für die Anlagenbenützer Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Diese Parkflächen sind der Grünzone entzogen. Es liegt auf der Hand und ist grundsätzlich unbestritten, dass eine Mehrfachnutzung anzustreben ist, da

mehrstöckige Tiefgaragen mit Hochbauten dem ökonomischen Umgang mit der beschränkten Ressource Boden entsprechen. Auch bei einer nicht durchgeführten Überbauung führt der Mehrwert des aufgezonten Bodens neben höheren Steuereinnahmen dazu, dass die Bonität bei Geldgebern steigt und dass damit die Voraussetzungen für die besonders bei Bergbahnen wichtigen Investitionen markant verbessert werden können.

In gleichem Masse wie der Grundsatz unbestritten ist, bietet die konkrete Umsetzung meist Schwierigkeiten. Besonders fällt ins Gewicht, dass es sich bei den Parkflächen Parsenn und Jakobshorn um grosse Flächen handelt, die bei einer allfälligen Überbauung Auswirkungen auf Verkehr, Lärm und auf das städtebauliche Erscheinungsbild haben.

Sechs Jahre nach der ursprünglich geplanten Verabschiedung zuhanden der Volksabstimmung liegt nun der in kooperativem Planungsverfahren erarbeitete Antrag vor. Es ist dem Kleinen Landrat ein Anliegen, die im Jahr 2001 in wesentlichen Teilen durchgeführte Gesamtrevision der Nutzungsplanung abzuschliessen. Auch seitens der Davos Klosters Bergbahnen AG (DKB) wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass mit der 2001 durchgeführten Revision insgesamt namhafte Aufzonungen durchgeführt wurden und dass einzig die Bergbahnen als wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor bis dato auf eine endgültige Lösung warten müssen. Schliesslich erwartet auch das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE), dass die seit Jahren bestehende Pendenz der Zonenplanrevision erledigt wird.

Aufgrund der sehr komplexen Materie beurteilt es der Kleine Landrat als sinnvoll, den Bauperimeter Bergbahnen Parsenn und den Bauperimeter Bergbahnen Jakobshorn getrennt Parlament und Volk vorzulegen.

## 3. Bauperimeter Bergbahnen Parsenn

Im Planungsbericht Bauperimeter Bergbahnen vom Juli 2003 wurde ein Konzept Nord und ein Konzept Süd (Kreisellösung) entwickelt. Diese Konzepte unterscheiden sich im Wesentlichen durch den Standort der Parkierungsanlage und die Verkehrsführung. Während das Konzept Nord ein fünfstöckiges Parkhaus mit insgesamt 800 bis 900 Parkplätzen unter dem Dorfseeli vorsah, unter Beibehaltung der heutigen Bahnüberquerung, beabsichtigte man im Konzept Süd ein oberirdisches Parkhaus auf der Fläche der Parzelle 821 von Frau Silvia Hüsler. Die Erschliessung der Parkierungsanlage wäre durch eine Unterführung unter der RhB-Linie im Bereich des Hotels Montana erfolgt. Bei der Evaluation der beiden Varianten haben die Grundeigentümer, die Anwohner und die Gemeinde Davos das Konzept Süd klar favorisiert.

Schliesslich musste aber von dieser Variante Abstand genommen werden, denn weder die Vertretung der Bergbahnen, des kantonalen Tiefbauamtes noch der RhB waren bereit, dieses Projekt mitzutragen, beziehungsweise sahen sich ausserstande, sich in grösserem Masse an der Unterführung finanziell zu beteiligen.

## 4. Konzept B Platzumfahrung

Unter Beizug von Fachleuten und Studierenden der Fachhochschule Nordwestschweiz zwischen November 2005 und Juni 2006 im Rahmen einer Lernplattform wurden verschiedene Testplanungen durchgeführt. Diese bildeten die Grundlage für das vorliegende Grundkonzept zum Städtebau, zum Freiraum und zum Verkehr.

Im Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumentwicklung Graubünden (ARE) vermochte das erarbeitete Konzept Kreisellösung insgesamt zu überzeugen. Im erwähnten Planungsbericht schneidet das vorliegende Konzept sogar deutlich besser ab, als das ursprünglich favorisierte Konzept Süd mit Kreisel und Unterführung.

### 4.1 Parkierung

Dem heutigen Projekt liegt die Prämisse zugrunde, dass im Zusammenhang mit der Überbauung des Parsennparkplatzes über den Bahnübergang nicht mehr Verkehr entstehen darf als bis anhin. Denn nur unter dieser Auflage ist es vertretbar, auf eine Unterführung zu verzichten und den bestehenden Niveauübergang über die Bahnlinie weiter zu benutzen. Da etwa die Hälfte der 450 Pflichtparkplätze für eine mögliche Überbauung (Nutzung offen) benötigt wird, müssen die Bergbahnen die andere Hälfte andernorts erstellen.

Die Gemeinde gab dem Büro für Verkehrsplanung Jenni und Gottardi AG den Auftrag, eine verkehrstechnische und wirtschaftliche Analyse vorzunehmen (Davos, Parkhäuser Dorf und See, September 2008), sowie dem Architekten Marcel Liesch (Planungs- und Vorprüfungsbericht vom 21. Januar 2008 bzw. vom 18. Mai 2009 mit Untervarianten).

Konkret wurden die Standorte Dorf und See genauer überprüft. Die zwei Gutachten kommen zum Schluss, dass das Parkhaus Dorf, also ein Parkhaus unter dem Dorfseeli, unabhängig der Grösse in verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie auch in Bezug auf die Machbarkeit zu bevorzugen sei.

Dieses Parkhaus muss vor oder gleichzeitig zur zonenkonformen Überbauung an die Hand genommen werden. Es ist damit sichergestellt, dass während dem Schneesportbetrieb der Bergbahn immer 450 Parkplätze zur Verfügung stehen. Gemäss Vereinbarung mit der DKB kann im Falle der Realisierung eines einzelnen Hotels auf dem Gelände des heutigen Parsennparkplatzes auf die Schaffung der Parkierungsanlage unter dem Dorfseeli verzichtet werden.

Beim Bau dieser Anlage übernimmt die DKB 225 Parkplätze, bis zu 225 Parkplätze kann die Gemeinde als öffentliche Parkplätze übernehmen, wobei sie diese auch an Dauermieter und Anstösser weitergeben kann. Sollte die Gemeinde Davos auf die Realisierung dieser Parkplätze verzichten, ermöglicht sie der DKB den Bau eines Parkhauses mit mindestens 225 Parkplätzen. Die Kosten des Bodens werden gemäss amtlicher Schatzung ermittelt. Die Auflage zur Erstellung von zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten betrifft die Parzelle Nr. 5495 der DKB, nicht aber die Parzellen Nr. 821 und Nr. 822 von Frau Silvia Hüsler.

### 4.2 Verkehrserschliessung

Die Rahmenbedingungen für die Verkehrserschliessung des Parsennparkplatzes wurden bereits abgehandelt. Für die Verkehrserschliessung im Gebiet Zentrum Davos Dorf wurde ebenfalls das Ingenieurbüro Hartmann & Sauter beauftragt, die Verkehrserschliessung und die Auswirkungen auf die Umwelt zu prüfen (Neue Tiefgarage Zentrum Davos Dorf, Dezember 2008; Planungs- und Vorprüfungsbericht vom 18. Mai 2009). Drei Varianten wurden weiterverfolgt:

1. Variante Hotel Parsenn Nord: Bei dieser Variante wird der Verkehr etwa 60 Meter im Gegenverkehr über die verbreiterte Talstrasse geführt, um dann im Einbahnverkehr über eine neue Querverbindungsstrasse nördlich des Hotels Parsenn in die Promenade geleitet zu werden.

2. Variante Hotel Parsenn Süd: Analog Variante Hotel Parsenn Nord mit dem Unterschied, dass die Strecke auf der Talstrasse im Gegenverkehr weiter gezogen wird und die Querstrasse zwischen dem Hotel Parsenn und dem Café Weber zu liegen kommt.

3. Variante Dischmastrasse. Bei dieser Streckenführung wird der Abschnitt im Gegenverkehr auf der Talstrasse bis zur Dischmastrasse weitergeführt.

Wie dem Bericht zu entnehmen ist, wird klar die Variante 2 bevorzugt. Massnahmen zur Lärmreduktion sowie der Bereitstellung von Kurzzeitparkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Café Weber muss in der Planungsphase Beachtung geschenkt werden. Eine weitere mittel- bis langfristige Variante besteht schliesslich darin, den Abschnitt mit Gegenverkehr auf der Talstrasse bis zur Kurparkstrasse zu verlängern. Allerdings hätte diese Variante erhebliche Investitionen in die Talstrasse zur Folge. Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt in einem Einlenker entlang der Talstrasse. Eine Fussgängerverbindung zwischen dem Parkplatz Parsenn und der zu erstellenden Tiefgarage ist in der Vereinbarung mit den Bergbahnen ebenfalls vorgesehen.

Bei allen vorgestellten Varianten entsteht auf dem Areal Dorfseeli eine attraktive Begegnungszone ohne Individualverkehr.

### 4.3 Mehrwertabschöpfung

Gemäss Empfehlung des ARE soll eine Mehrwertabschöpfung erfolgen. Der Mehrwert errechnet sich aus der Differenz des heutigen Bodenpreises zu demjenigen nach der Umzonung. Diese Mehrwertabschöpfung betrifft alle Parzellen des Bauperimeters Bergbahnen. Die kantonale Schatzungskommission legt die Differenz fest. Die Mehrwertabschöpfung ist mit 30 % veranschlagt und ist in Form der Schaffung einer erhöhten Qualität für die Verkehrs- und Aussenraumgestaltung mit entsprechenden flankierenden Massnahnen zu leisten. Diese Auflage ist ebenfalls vertraglich zwischen DKB und der Gemeinde festgelegt.

### 4.4 Beschränkung Zweitwohnungsbau

Für die vorgesehene Aufzonung in die Wohnzone Davos Dorf / Platz (AZ 0,85) gelten die über das gesamte Territorium gültige Bauordnung mit den entsprechenden Einschränkungen (Lenkungsabgabe, Kontingentierung). Zusätzlich dürfen bei den erstellten Bauten höchstens 50 % Zweitwohnungen erstellt werden.

Der Kleine Landrat stellt fest, dass erstmals bei einer Umzonung in eine definierte Zone Mehrwertabschöpfungen und zusätzliche Beschränkung für den Zweitwohnungsbau stipuliert wurden. Aufgrund der schwierigen Ausgangslage im Bereich Zweitwohnungsbau / Hotelneubau erscheint ihm aber diese Massnahmen gerechtfertigt.

### 4.5 Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens

Die Auflagen für das Mitwirkungsverfahren waren bei der Gemeindeverwaltung gemäss Publikation vom 15./16. April 2010 für die Öffentlichkeit vom 16. April bis zum 17. Mai 2010 zugänglich. Zwei Parteien machten vom Mitwirkungsverfahren Gebrauch. Zusätzlich äusserte sich die Fraktionsgemeinde Davos Dorf kritisch zur vorgeschlagenen Verkehrsführung.

Beide Parteien rügen das überdimensionierte Parkhaus südlich der Museumsstrasse mit über 1'500 Parkplätzen und den damit verbundenen zusätzlichen Verkehr. Auch wurde mit Recht darauf hingewiesen, dass in diesem Falle eine UVP vorgeschrieben wäre. Ein oberirdisches Parkhaus mit mehr als 450 Parkplätzen beinhaltete das ehemalige „Konzept Süd“ mit Kreisel und Unterführung.

### 4.6 Stellungnahme Kleiner Landrat

Offensichtlich liegt bezüglich der Anzahl Parkplätze ein Missverständnis vor. Die vorgesehene Anzahl Parkplätze auf dem Parsennparkplatz wird insgesamt nicht erhöht. In den Stosszeiten im Winterhalbjahr wird es bei einer Umsetzung des Projekts auf der Museumsstrasse weniger und nicht mehr von den Bergbahnen verursachten Verkehr geben.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Zone genüge und dass die gegenüber der Stockwerkeigentümergemeinschaft „Auf der Bünda“ gelegenen Gebäude nicht mehr als drei Stockwerke betragen dürfen. Ein zusätzlicher Sperrbereich von mindestens 30 Metern zu den bestehenden Gebäuden an der Museumsstrasse sei zu schaffen.

### 4.7 Ergebnis der Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung Graubünden

Die Gemeinde Davos reichte am 2./3. Juni 2009 das Projekt Teilrevision der Ortsplanung für den Bauperimeter „Bergbahnen Parsenn, Davos Dorf“ ein. Nebst dem ARE nahmen auch das Amt für Energie und Verkehr (AEV), das Amt für Natur und Umwelt (ANU), die Denkmalpflege, die Fachstelle „Langsamverkehr“, die Kantonspolizei, Abteilung „Regionen- und Verkehrspolizei“, das Tiefbauamt (TBA) sowie die Rhätische Bahn (RhB) zusätzlich Stellung.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2009 wurden die Ergebnisse der Vorprüfung der Gemeinde mitgeteilt. Die aufgeführten Punkte haben unterschiedliche Bedeutung, einzelne Bereiche sind zwingend zu überprüfen, andere Bemerkungen hingegen sind als Anregungen und Empfehlungen zu verstehen.

Grundsätzlich wurde die Siedlungsgestaltung und die Siedlungsqualität positiv beurteilt: „Die Weiterentwicklung der Planung für den Bauperimeter „Bergbahnen Parsenn, Davos Dorf“ beurteilen wir als zweckmässig und gelungen. Das vorliegende städtebauliche Konzept vermag zu überzeugen.“

Bemängelt wurde, dass die Richtplankonformität der vorliegenden Nutzungsplanung fehle und dass eine Ergänzung erforderlich sei. Der Kleine Landrat ist sich diesem Mangel bewusst und hat darum schon im Jahr 2008 das Büro Monsch AG in Chur beauftragt, den regionalen Richtplan zu erarbeiten. Nach einem Zwischenbericht durch das ARE, bei dem verschiedene Ergänzungen gefordert wurden, wird die geforderte Richtplanung in nächster Zeit fertiggestellt.

Die Empfehlung des ARE, gemäss neuem Raumplanungsgesetz (KRG, Art. 19 Abs. 3) eine Mehrwertabschöpfung zu verfügen, um eine erhöhte Qualität für die Verkehrs- und Aussenraumgestaltung in den betroffenen Gebieten zu schaffen, wurde berücksichtigt.

Das ARE stellt statt einer von der Gemeinde vorgesehene Quartierplanpflicht (QP) eine Arealplanpflicht(AP) für die Parzellen Nr. 821, 822, 837, 838, 843 und Nr. 5495 zur Diskussion. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Verfahren besteht darin, dass das QP-Verfahren von der Gemeinde selbst durchgeführt werden kann und das AP-Verfahren vom Kanton begleitet wird. Wir vertreten die Meinung, dass das QP-Verfahren vorzuziehen ist, da bei diesem Verfahren auch die Meinung der Anstösser besser eingezogen wird. Gemäss zwischenzeitlich erfolgten Gesprächen ist das ARE bereit, der Argumentation der Gemeinde Davos zu folgen.

Die Erwartungen des ARE betreffend einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung hat die Gemeindebehörde aufgenommen und auferlegt den Grundeigentümern und deren Rechtsnachfolgern die Bedingung, höchstens 50 % der überbauten Fläche als nichtbewirtschaftete Zweitwohnungen zu nutzen.

Die Pflicht zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die vorgesehenen rund 900 Parkplätze auf dem Bauperimeter „Davos Dorf“ wird ebenfalls aufgenommen und im Rahmen des QP-Verfahrens einverlangt.

Der Kleine Landrat vertritt die Ansicht, dass die Zone Arbeiten und Wohnen zwar gut gemeint war, sich aber in der Praxis nicht bewährte. Deshalb möchte er die Empfehlung des ARE übernehmen und die erwähnte Zone nicht auf die Parzelle Nr. 838 (Areal Dorfseeli) ausdehnen.

Im Vorprüfungsbericht wurde die Querverbindung im Zusammenhang mit dem Lärmschutz kritisch analysiert. Das ARE beurteilt die eingereichten Grundlagen zu den Aspekten „Verkehr“, sowie „Lärm- und Luftbelastung“ als gut, sieht aber in der Begründung für die Favorisierung der Variante Hotel Parsenn Süd noch weiteren Erklärungsbedarf. Auch wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mit geeigneten Massnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sichergestellt werden muss. In den mit dem ARE durchgeführten Besprechungen konnten die Argumente, die zur Variante Hotel Parsenn Süd führten, erörtert werden. Mit der vorgesehenen Mehrwertabschöpfung sind auch die Mittel für zusätzliche Massnahmen im Bereich Lärmschutz vorhanden.

Ein weiterer Problemkreis, der thematisiert werden muss, ist die Verkehrszunahme auf der Mühlestrasse. Einerseits ist sichergestellt, dass der Verkehr im Zusammenhang mit dem Parsennparkplatz konstant bleibt, in dem Sinne, dass keine zusätzlichen Parkplätze gebaut werden. Andererseits aber könnte eine Überbauung auf den Parzellen von Frau Silvia Hüsler sowie weitere Bauten im Quartier der Mühlestrasse zu einer Verkehrszunahme führen.

Weitere Hinweise und Empfehlungen, die im ausführlichen Vorprüfungsbericht des ARE aufgeführt wurden, sind technischer Natur beziehungsweise konnten in den verschiedenen Sitzungen bereinigt werden. Jedenfalls sind die Aussichten gut, dass bei einer Zustimmung des Souveräns zur Vorlage die Inkraftsetzung durch die Kantonsregierung ohne weitere substanzielle Auflagen erfolgen wird.

## 5. Zusammenfassung und Antrag

Beim sogenannten Bauperimeter Bergbahnen geht es um eine Pendenz aus dem Jahre 2004. Die Umsetzung der berechtigten Forderung nach einer polyvalenten Nutzung der grossen Parkplätze der Bergbahnen gestaltete sich schwierig und nahm ungeahnt viel Zeit in Anspruch. Der vorliegende Vorschlag wurde von Fachleuten im Auftrag des Kleinen Landrates entwickelt, dem ARE zur Vorprüfung unterbreitet und entspricht technisch sowie in Bezug auf Umweltverträglichkeit und Raumplanung den geforderten Normen. Die betroffenen Grundeigentümer erklären sich in einer Vereinbarung bereit, die Gesamtplanung und damit auch die in den letzten Jahren zunehmenden Einschränkungen und die Mehrwertabschöpfung zu akzeptieren. Das vorliegende Konzept erscheint der Behörde auch politisch als ausgewogen.

Aufgrund dieser Ausgangslage ersucht der Kleine Landrat Sie, sehr geehrte Landrätin, sehr geehrte Landräte, auf das Geschäft einzutreten und den Anträgen zuhanden einer Volksabstimmung zuzustimmen.

**Antrag an den Grossen Landrat:**

1. Die Vereinbarung zwischen der Gemeinde einerseits und den Gegenparteien 1 und 2 andererseits sei zur Kenntnis zu nehmen.

2. Der Zonenplan Bauperimeter Bergbahnen Parsenn sowie der Generelle Gestaltungsplan Bauperimeter Bergbahnen Parsenn werden zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

3. Der in die Zuständigkeit des Grossen Landrates fallende Generelle Erschliessungsplan Bauperimeter Bergbahnen Parsenn wird, unter Vorbehalt der Zustimmung in der Volksabstimmung zu Ziffer 2, erlassen.

**Gemeinde Davos**
Namens des Kleinen Landrates

Hans Peter Michel
Landammann

Michael Straub
Landschreiber

LANDSCHAFT und GEMEINDE DAVOS

Aktenauflage
– Zonenplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
– Genereller Gestaltungsplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
– Genereller Erschliessungsplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
– Vereinbarung
– Planungs- und Mitwirkungsbericht
– Bericht Verkehr / Umwelt
– weitere Berichte