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. 10-2050
Reg.-Nr. B1.3.5

# An den Grossen Landrat

## Teilrevision „Bauperimeter Bergbahnen Jakobshorn“

### 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 Bestandteile 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 kantonale Amt für Raumentwicklung (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 Jakobshorn

Im Planungsbericht Bauperimeter Bergbahnen vom Juli 2003 wurde auf den am 17. Mai 1995 erlassenen Quartierplan verwiesen. Dieser sah die Erstellung von zwei Wohnblöcken vor. Zusätzlich waren auf den Parzellen 1376 und 5780 insgesamt 435 Parkplätze vorgesehen, davon 400 für den Bergbahnbetrieb. Die AZ war mit 0,85 (W4) festgelegt, ein Teil der Parzelle 6142, auf der sich die Talstation der Bergbahn befindet, lag in der Zentrumszone.

Die damalige Zielsetzung entspricht im Wesentlichen der heutigen Absicht, nämlich einerseits die Erhaltung der Parkplätze und anderseits eine Intensivierung der baulichen Nutzung sowie die räumliche Gliederung dieses Gebietes.

Der Widerstand und die unterschiedliche Beurteilung der Betroffenen bei der im Jahr 2004 geplanten Zonenplanrevision der Bergbahnparkplätze fokussierten sich auf das Areal Parkplatz Parsenn; der Umzonung Parkplatz Jakobshorn erwuchs keine Opposition in grösserem Rahmen. Aus diesem Grund wurde somit an der ursprünglichen Version von 2004 auch wenig geändert.

### 3.1 Parkierung

Das Areal Parkplatz Jakobshorn wird mit einer Parkplatzpflicht für den Bahnbetrieb von 440 PW-Parkplätzen belegt. Darin enthalten sind 8 bis 15 Carparkplätze.

Der jetzige Carparkplatz befindet sich am Bahnhof Davos Platz (BhP) und ist in Besitz der Rhätischen Bahn (RhB). Die RhB plant in den nächsten Jahren eine Überbauung ihres Areals, das Quartierplanverfahren ist bereits abgeschlossen. Die DKB sah sich anfänglich mit der Situation konfrontiert, dass auf dem Bahnhof-Areal sämtliche Busparkplätze aufgehoben werden. Diese Ausgangslage ist zwar unabhängig vom Bergbahnperimeter entstanden. Trotzdem versuchten die Beteiligten, eine befriedigende Lösung für dieses Problem zu finden. Da die Höhe der Unterführung Skistrasse für das Befahren mit Reisecars nicht ausreicht, wurde geprüft, ob ein Zugang für diese Fahrzeuge zum Jakobshorn-Parkplatz via Hertistrasse, Mattastrasse, Skistrasse, Dammstrasse, Brämabüelstrasse in Frage kommt. Aufgrund der zu engen Strassenverhältnisse an der Ecke Dammstrasse / Skistrasse erwies sich diese Variante als nicht durchführbar.

Schliesslich konnte die Vertretung von DKB mit den Investoren der Überbauung BhP sich auf die zur Verfügungsstellung von 6 bis 8 Busparkplätzen auf dem Bahnhof-Areal einigen (polyvalente Nutzung). Im Gegenzug gewährt die DKB den Investoren der Überbauung BhP zusätzliche 26 PW-Parkplätze auf dem Parkplatz Jakobshorn. Diese Parkplätze sind den 440 Pflichtparkplätzen nicht anrechenbar. Zusätzlich konnte die Vertretung von DKB den ehemaligen Kehrplatz der VBD-Busse auf der Alberti mieten. Dieser Platz berechtigt gemäss Bewilligung des kantonalen Tiefbauamtes das Parkieren von 10 Cars.

### 3.2 Verkehrserschliessung

Die Erschliessung des Parkplatzes Jakobshorn erfolgt primär über die Skistrasse. Eine weitere Unterführung bildet die sehr enge Hofstrasse. Seit vielen Jahren steht schon die Forderung im Raum nach einer grosszügigen Unterführung, die nicht nur zu Gunsten der DKB sondern auch für die Überbauung auf dem Bolga-Areal entlang des Landwassers sowie für die Wohn- und Gewerbebauten an der Hofstrasse sinnvoll wäre. Nicht nur aufgrund der aktuellen Finanzsituation der Gemeinde wäre bei einem solchen Projekt eine Kostenbeteiligung der Begünstigten unabdingbar. Dies wären allerdings nicht nur die Bergbahnen, sondern auch die Besitzer der weiteren Liegenschaften im Umkreis Hofstrasse, Bolgen und Brämabüelstrasse.

Abgesehen von der fehlenden Zufahrt zum Parkplatz Jakobshorn mit Cars ist die Unterführung für die Besucher der Bergbahn mit PWs via Skistrasse, beziehungsweise Bahnreisende via neuer Fussgängerunterführung, genügend. Das Problem stellt sich vielmehr bei der Einfahrt in die Talstrasse sowie durch die zusätzliche Belastung auf den Durchgangsstrassen an Spitzentagen während der Wintersaison.

Aufgrund dieser Erkenntnis beauftragte die Gemeinde das Raumplaner- und Verkehrsingenieurbüro Hartmann und Sauter mit einem Bericht über die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt mit der Umsetzung des Bauperimeters Bergbahnen Jakobshorn.

Dieser Bericht kommt zum Schluss, dass die vorgesehene neue Parkierungsanlage im Bauperimeter Jakobshorn nur wenig Mehrverkehr verursacht und keine Änderung bei der heutigen Erschliessung über die Verbindung Talstrasse – Skistrasse – Brämabüelstrasse bedingt. Auch die geltenden Bestimmungen der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalteverordnung werden eingehalten. Das Gutachten empfiehlt eine Tempo-30-Limite auf der Talstrasse mindestens vom Bahnhof Platz bis zur Kurgartenstrasse zu prüfen. Zusätzlich wird eine direkte Fussgängerunterführung zwischen der bestehenden Personenunterführung des Bahnhofs und dem Bauperimeter Jakobshorn empfohlen. Eine Entschärfung der Verkehrssituation könnte durch eine Reduktion der Überbauungsdichte erreicht werden. Schliesslich empfiehlt der Bericht, im nach-

folgenden Quartierplanverfahren verbindliche Kompensationsmassnahmen hinsichtlich der zuständigen Luftbelastung festzulegen.

### 3.3 Mehrwertabschöpfung

Gemäss Empfehlung des Amtes für Raumentwicklung Graubünden (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 Prozent veranschlagt und ist in Form der Schaffung einer erhöhten Qualität für die Verkehrs- und Aussenraumgestaltung mit entsprechenden flankierenden Massnahmen einzusetzen. Diese Auflage ist ebenfalls vertraglich zwischen der DKB und der Gemeinde festgelegt.

### 3.4 Beschränkung Zweitwohnungsbau

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

Der Kleine Landrat stellt fest, dass wie bei der Umzonung Parkplatz Parsenn erstmals bei einer Zonenänderung eine Mehrwertabschöpfung und eine zusätzliche Beschränkung für den Zweitwohnungsbau stipuliert werden. Aufgrund der schwierigen Ausgangslage im Bereich Zweitwohnungsbau / Hotelneubau erscheinen ihm aber diese Massnahmen gerechtfertigt.

### 3.5 Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens

Die Unterlagen für das Mitwirkungsverfahren wurden durch die Gemeinde vom 16. April bis 17. Mai 2010 öffentlich aufgelegt. Zwei Parteien machten davon Gebrauch.

Beide Parteien sprachen sich gegen eine Aufzonung in die Zentrumszone (AZ 1,25; W5) aus und wiesen auf die Zunahme des Verkehrs sowie die mangelhafte Erschliessung hin.

Zusätzlich wurde von einer Partei gerügt, dass die Frage nach dem Baulandbedarf nicht geklärt sei. Ein Arealplan sei einem Quartierplanverfahren vorzuziehen. Es solle im Weiteren mit einem generellen Erschliessungsplan die strassenmässige Erschliessung geregelt werden. Weiter wurde angeregt, dass eine Abklärung über die Machbarkeit, die Umweltauswirkungen und die Erschliessung durchzuführen sei. Die Talstation der DKB solle in die Zone für touristische Infrastruktur umgezont werden. Schliesslich sei eine Mehrwertabschöpfung zu prüfen.

### 3.6 Stellungnahme des Kleinen Landrates zum Mitwirkungsverfahren

Die kritisierten Bereiche und die empfohlenen Änderungen entsprechen zur Hauptsache den Vorbehalten des Vorprüfungsberichts und werden darum unter 3.8 behandelt.

### 3.7 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 Jakobshorn“ beim Kanton zur Vorprüfung ein. Nebst dem Amt für Raumentwicklung (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“, sowie das Tiefbauamt (TBA) zusätzlich Stellung.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2009 wurden die Ergebnisse der Vorprüfung der Gemeinde mitgeteilt. Das Amt für Raumentwicklung beurteilt zusammenfassend die Nutzungsplanung Bauperimeter Bergbahnen Parsenn und Bauperimeter Bergbahnen Jakobshorn als ein „gelungenes Produkt“. Trotzdem wurde empfohlen, einige Bereiche zu überprüfen, und die nötigen Besprechungen mit den zuständigen kantonalen Amtsstellen zu führen. Dieser Meinungsaustausch hat zwischenzeitlich in einvernehmlichem Rahmen stattgefunden.

Bemängelt wurde, dass die Angaben über die Gesamtzahl der Parkplätze sowie die Umweltauswirkungen fehlen. Zusätzlich wird eine Herleitung der vorgeschlagenen Zonenordnung erwartet, wenn an der Zentrumszone festgehalten werde. Das ARE befürwortet klar die Zone Dorf / Platz (AZ 0,85; W4). Die Talstation der DKB soll in die Zone für touristische Infrastruktur zurückgezont werden. Mindestens eine zusätzliche Fussgängerverbindung mit direktem Zugang zur Bergbahn sei in Betracht zu ziehen. Zudem sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

### 3.8 Stellungsnahme des Kleinen Landrates

Der Kleine Landrat ist bereit, eine Tempo-30-Limite zu prüfen. Es ist vorgesehen, dass sich die Gemeinde zusammen mit der DKB und der RhB an einer neuen Fussgängerunterführung beteiligt. Zudem hat sich der Kleine Landrat aufgrund der Anregungen des vorliegenden Berichts, des Vorprüfungsberichts des ARE sowie von Anträgen aus dem Mitwirkungsverfahren entschlossen, die Parzellen 1376, 6441 und 6442 von der ursprünglich vorgesehenen Zentrumszone (AZ 1,25; W5) in die Wohnzone Dorf/Platz (AZ 0,85; W4) zurückzuzonen. Er übernimmt die Empfehlung, die Parzelle 6142 (Talstation DKB) in die Zone für touristische Infrastruktur umzuzonen.

## 4. 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 und dem ARE zur Vorprüfung unterbreitet. Nachdem alle wichtigen Forderungen des ARE erfüllt bzw. unterschiedliche Standpunkte bereinigt werden konnten (Bsp. Quartierplan statt Arealplan), entspricht die vorliegende Botschaft in Bezug auf Umweltverträglichkeit, Verkehr und in raumplanerischer Hinsicht den geforderten Normen. Der betroffene Grundeigentümer erklärt sich in einer Vereinbarung bereit, die Gesamtplanung und damit auch die in den letzten Jahren zunehmenden Einschränkungen, die Mehrwertabschöpfung sowie die Rückzonungen zu akzeptieren. Das vorliegende Konzept erscheint der Behörde als ausgewogen.

Aufgrund dieser Ausgangslage ersucht der Kleine Landrat Sie, sehr geehrte Frau Landrätin, sehr geehrte Herren Landräte, auf das Geschäft einzutreten und die Anträge zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden.

**Antrag an den Grossen Landrat**

1. Die Vereinbarung zwischen der Gemeinde einerseits und der Vertretung der Davos Klosters Bergbahnen AG andererseits sei zur Kenntnis zu nehmen.

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

3. Der in die Zuständigkeit des Grossen Landrates fallende Generelle Erschliessungsplan Bauperimeter Bergbahnen Jakobshorn 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

Aktenauflage
- Zonenplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
- Genereller Gestaltungsplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
- Genereller Erschliessungsplan "Bauperimeter Bergbahnen Parsenn / Jakobshorn"
- Vereinbarung
- weitere Berichte