

Kanton Graubünden Gemeinde Klosters-Serneus



Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof Klosters Dorf

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Impressum

Projekt

Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof Klosters Dorf

Projektnummer: 30009

Dokument: Planungs- und Mitwirkungsbericht

Auftraggeber

Gemeinde Klosters-Serneus

Bearbeitungsstand

Stand: Genehmigung

Bearbeitungsdatum: 07.07.2020

Bearbeitung

STW AG für Raumplanung, Chur (Benjamin Aebli) unter Mitwirkung von RA Duri Pally

z:\gemeinde\klosters_serneus\30012_optr_bahnhof_dorf\01_rap\02_resultate\04_pmb\20200525_pmb_bahnhof-Klosters Dorf_vp.doc



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Organisation	6
3.	Übergeordnetes Recht	6
3.1	Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG	6
3.2	Raumkonzept Graubünden (RK GR)	6
3.3	Kantonaler Richtplan (KRIP)	7
3.4	Regionales Raumkonzept Prättigau-Davos (RRK)	9
3.5	Regionaler Richtplan (RRIP)	10
4.	Projekt (Art. 97 Abs. 1 Ziff. 3 KRG)	10
5.	Interessenabwägung	12
6.	Anpassung der Nutzungsplanung	14
6.1	Zonenplan	14
6.2	Genereller Erschliessungsplan (GEP)	15
6.2.1	Teilbereich Verkehr	15
6.2.2	Teilbereich Ver- und Entsorgung	16
6.3	Landerwerbsplan mit Rechtserwerbstabelle (formelle Enteignung, [Art. 97 Abs. 1 und 2 KRG])	17
7.	Verfahren und Ablauf der Planung	23
7.1	Verfahren	23
7.2	Vorprüfung	23
7.3	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	23
7.4	Verabschiedung zuhanden Gemeinderat bzw. Urnenabstimmung / Urnenabstimmung / Genehmigung	23
	Anhänge / Beilagen	25



1. Ausgangslage

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hält fest, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) in der Schweiz bis spätestens Ende 2023 den Bedürfnissen der behinderten und altersbedingt eingeschränkten Reisenden entsprechen muss. Gleichzeitig sollen die Bahnhöfe in Klosters im Halbstundentakt angefahren werden können.

Die Bahnhöfe in Klosters Platz und Klosters Dorf befinden sich zurzeit im Umbau. Der Bahnhof in Klosters Dorf weist heute zwei Gleise mit einer Kreuzungslänge von 218 m auf. Künftig sollen Züge mit grösseren Kompositionen von Landquart über Klosters nach Davos verkehren, weshalb eine Perronlänge von mindesten 300 m notwendig ist.

Der unterhalb der Bahnlinie gelegene Bereich wird heute über die beiden Schrankenübergänge «Bisträssli» und «Bahnhofstrasse» erschlossen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gleisanlagen werden diese beiden Übergänge aufgehoben und durch eine neue, zentralgelegene Strassenunterführung ersetzt. Die neue Unterführung kann talseitig in die Böschung integriert werden. Bergseitig ist eine rund 60 m lange Rampe mit beidseitigen Stützmauern erforderlich.¹ Gleichzeitig wird auf der oberen, nördlichen Seite der Bahngleise eine neue Busspur ab der Landstrasse in Richtung Bahnhof Dorf führen.

Für die Einmündung der neuen Bahnhoferunterführung in die Landstrasse und die neue Busspur ist die Gemeinde auf die Grundstücke Nr. 1707, 887 und 888 angewiesen. Es zeichnet sich ab, dass mit einem Grundeigentümer keine Einigung erzielt werden kann. Die mit der vorliegenden Planung verbundene formelle Enteignung ist notwendig geworden, weil ein privatrechtlicher Rechtserwerb daran gescheitert ist, dass einzelne Betroffene überrissene Entschädigungsforderungen geltend gemacht haben. Damit der aufgelegte Fahrplan eingehalten werden und der Bahnhof Klosters Dorf bis im Jahr 2023 umgebaut werden kann, soll zeitnah eine Teilrevision der Ortsplanung durchgeführt werden, welche die planerische Grundlage für das Projekt sicherstellt.

¹ Technischer Bericht Bahnhofumbau Klosters Dorf (Büro EWP und Pöyry)

Grundordnung

Die rechtsgültige Ortsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus wurde mit Beschluss vom 04.07.1995 durch die Regierung genehmigt. In der Folge wurden bis heute 21 Teilrevisionen der Ortsplanung durchgeführt.

Das Bahnhofareal von Klosters Dorf befindet sich vorwiegend in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) oder im übrigen Gemeindegebiet (ÜG). Die Parzellen Nr. 1707, 887 und 888 befinden sich in der Kernzone.



Abb. 1: Zonenplanausschnitt Bahnhof Klosters Dorf (massstabslos, Quelle: GeoGR)

Die Gemeinde befindet sich aktuell in der Totalrevision der Ortsplanung. Die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung muss zufolge Dringlichkeit (vgl. Ziff. 5 Absatz 1) vorgezogen werden. Die Anpassungen fliessen anschliessend in die Totalrevision der Ortsplanung ein (Planbeständigkeit).



2. Organisation

Die STW AG für Raumplanung wurde durch die Gemeinde Klosters-Serneus mit der Teilrevision der Ortsplanung beauftragt.

Von Seiten der STW AG für Raumplanung wird die Projektleitung von Benjamin Aebli (Raumplaner) und stellvertretend durch Christoph Zindel (Präsident Verwaltungsrat / Vorsitz Geschäftsleitung STW AG für Raumplanung) übernommen. Im Hintergrund werden verschiedene Fachpersonen als Sachbearbeiter eingesetzt (bspw. Geoinformatiker, Raumplaner).

Für die juristische Begleitung wird Dr. iur. Duri Pally (Rechtsanwalt und Notar) eingesetzt.

Für das Detailprojekt zuständig sind die Büros EWP, Chur und Pöyry Schweiz AG.

3. Übergeordnetes Recht

3.1 Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002 müssen bestehende Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs - also namentlich Bahnhöfe und Bushaltestellen - bis 1. Januar 2024 behindertengerecht sein (Art. 22 BehiG).

Um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen, erlässt der Bundesrat für die konzessionierten Unternehmen Vorschriften über die Gestaltung unter anderem für Bahnhöfe und Haltestellen sowie der Flugplätze.

3.2 Raumkonzept Graubünden (RK GR)

Gemäss dem Raumkonzept Graubünden (RK GR) von 2014 befindet sich die Gemeinde Klosters-Serneus im touristischen Intensiverhorgungsraum und tritt als Ort mit touristischer Stützfunktion auf und liegt an einer wichtigen Verbindungsachse. Touristische Orte mit Stützfunktion tragen durch die vorhandene Anhäufung an Versorgungseinrichtungen, teilweise ergänzt durch eine touristische Ausstat-



tung, und den vorhandenen Arbeitsplätzen zur Aufrechterhaltung einer dezentralen Besiedlung bei.

Die Zunahme der Mobilität stösst an Grenzen. Vor dem Hintergrund steigender Kosten und einer zunehmend staatlich regulierten Mobilität ist mit Veränderungen beim Mobilitätsverhalten zu rechnen. Auch deshalb ist es wichtig, dass sich Graubünden nicht nur auf die Metropolitanräume ausrichtet.

Mit dem Ausbau der Bahnhöfe in Klosters kann das ÖV-Angebot verbessert werden. Dies bedeutet einen Mehrwert für die Bevölkerung aber auch für die touristische Nutzung. Gleichzeitig werden die mit dem Individualverkehr befahrenen Strassen aber auch andere Achsen, welche mit dem öffentlichen Verkehr intensiver genutzt werden, entlastet. Indirekt wird damit auch zum Klimawandel beigetragen.

Die Gemeinde Klosters-Serneus befindet sich gemäss dem RK GR im Handlungsraum Davos-Klosters. Eine der wichtigsten Stossrichtungen für diesen Handlungsraum ist die Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit auf der Achse Landquart-Davos.

Das Vorhaben beim Bahnhof Klosters Dorf entspricht vollumfänglich den Stossrichtungen gemäss dem RK GR.

3.3 Kantonaler Richtplan (KRIP)

Der kantonale Richtplan (KRIP) gibt den Gemeinden vor, die Siedlungsentwicklung nach innen zu richten. Dies bedeutet, dass vorhandene Nutzungsreserven mobilisiert und Verdichtungen angestrebt werden sollen. Dabei spielt die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle. Auch wenn für die ländlich geprägte Gemeinde Klosters-Serneus nicht primär eine Verdichtung in Frage kommt, sollen gut erschlossene Lagen in der Gemeinde besser genutzt werden. Die Bahnhöfe in Klosters dienen der Bevölkerung und den Gästen auch als Ankunftsorte und Treffpunkte.

Mit dem zu Grunde liegenden Projekt müssen gewisse Wohnnutzungen aufgehoben werden. Dafür wird mit der Verbesserung der Erschliessung im ÖV-Bereich ein grosses Potential für intensivere Nutzungen im Gebiet geschaffen.



Da keine anderweitige Lösung in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis realisiert werden kann, welche dem BehiG entspricht, wird den übergeordneten Rahmenbedingungen mit dem Vorhaben vollumfänglich Rechnung getragen.

Nachfolgend werden die Leitüberlegungen und Zielsetzungen aus dem KRIP Verkehr aufgeführt und im Zusammenhang mit dem Vorhaben in Klosters Dorf beurteilt.

Ziel zum Themabereich «Verkehr» gemäss Kap. 6 KRIP ist es, dass Bevölkerungsgruppen und Kantonsteile sowie alle Gäste ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und zu tragbaren Kosten befriedigen können. Dabei ist dem Grundsatz der Nachhaltigkeit bei den zur Verfügung gestellten Verkehrssystemen Rechnung zu tragen. Die Erreichbarkeit von Graubünden und somit auch von Klosters-Serneus auf Strasse und Schiene wird verbessert. Die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur und der dafür nötige Unterhalt werden gewährleistet.

Das geplante Vorhaben beim Bahnhof in Klosters Dorf stellt eine vollständige Entflechtung zwischen dem Schienenverkehr und dem übrigen Verkehr sicher. Der Schienenverkehr kann dabei uneingeschränkt resp. eigenständig funktionieren. Mit der Aufhebung der Bahnübergänge wird allgemein die Sicherheit verbessert.

Es soll ein funktionsfähiges kantonales Strassennetz gewährleistet werden, das die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ausgewogen berücksichtigt und die Anliegen einer dezentralen Besiedlung unterstützt.

Die Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof- Dorf tangiert die Landstrasse (Kantonsstrasse) im Bereich der Abzweigung in Richtung Bahnhof Dorf. Mit dem Abbruch der Liegenschaft «Restaurant Bahnhofli» und einer «Therapiepraxis» sowie durch die Neuorganisation und Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer werden die Übersichtlichkeit verbessert und die Sicherheit erhöht. Gemeinden werden gemäss dem RIP im Bereich des Strassennetzes keine Verantwortungsbereiche zugeteilt. Das Tiefbauamt des Kantons Graubünden wurde in das Vorhaben eng miteinbezogen.



Die Planung und Projektierung der strassenseitigen Erschliessung von Anlagen und Nutzungen mit bedeutendem überkommunalem Verkehrsaufkommen wird mit dem Kanton koordiniert.

Der Bahnhof in Klosters Dorf kann als überkommunal bedeutend betrachtet werden. Er dient der Hupterschliessung des bekannten Ski-gebiets Madrisa mit dem öffentlichen Verkehr. Die relevanten Amtsstellen des Kantons Graubünden wurden in das Vorhaben involviert.

Die Gemeinden und interessierte private Trägerschaften fördern den Ausbau bestehender und die Einführung neuer Ortsbusbetriebe und lokaler bzw. regionaler touristischer Verbindungen. Sie sorgen für eine optimale Koordination solcher Angebote mit den regionalen und überregionalen Bahn- und Busangeboten.

Mit dem Vorhaben wird das Busangebot nicht ausgebaut aber optimiert. Die Haltestelle an der Landstrasse wird aufgehoben und zum Bahnhof verschoben. Die Zufahrt wird über eine neue, separate Busspur sichergestellt.

3.4 Regionales Raumkonzept Prättigau-Davos (RRK)

Das regionale Raumkonzept Prättigau-Davos (RRK) befindet sich zurzeit in Erarbeitung. Der Entwurf des RRK wurde den Gemeinden in der Region im September 2019 zur Vernehmlassung zugestellt.

Gemäss Entwurf des RRK werden die Inhalte des RK GR resp. des KRIP wiedergeben und präzisiert. Die Gemeinde Klosters-Serneus wurde als wichtiger Standort vorwiegend für die Nutzungen «Einkauf», «Sport» und «Kultur» aufgenommen.

Die Gemeinde Klosters-Serneus hat von der Mitwirkung Gebrauch gemacht und Rückmeldungen dazu platziert. Die Region wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Klosters-Serneus mindestens auch als wichtiger Standort für Arbeitsplatznutzungen (regionale Bedeutung) aufgenommen werden soll.



3.5 Regionaler Richtplan (RRIP)

Die für das Vorhaben relevanten Themen im Regionalen Richtplan (RRIP) Prättigau-Davos sind inzwischen etwas überholt. Die übrigen übergeordneten Grundlagen auf Stufe Kanton sind aktueller.

Der RRIP Prättigau Öffentlicher Verkehr wurde am 09. August 2011 durch die Regierung genehmigt. Der RRIP Prättigau Siedlung und Ausstattung wurde am 22. April 2014 durch die Regierung genehmigt.

Die Bahnhöfe Schiers, Küblis und Klosters Platz wurden als Knotenpunkte definiert. Die RhB soll diese Knotenpunkte zukünftig im Halbstundentakt bedienen. Zudem sind die Anschlüsse des regionalen Busverkehrs hinsichtlich Fahrplans und Infrastruktur der RhB zu optimieren. Inzwischen gilt, dass auch beispielsweise beim Bahnhof Klosters Dorf einen Halbstundentakt eingeführt werden soll.

Weiter heisst es, dass die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten gemeinsam mit der Region den Betrieb von bedarfsgerechten subregionalen Busverbindungen mit optimierten Anschlüssen und Umsteigemöglichkeiten an den Knotenpunkten (Verdichtung Angebot öffentlicher Verkehr) fördern.

Das Vorhaben beim Bahnhof Klosters Dorf entspricht den Inhalten des RRIP.

4. Projekt (Art. 97 Abs. 1 Ziff. 3 KRG)

Grundlage der vorliegenden Teilrevision Ortsplanung Bahnhof Klosters Dorf bildet betreffend Strassenführung und Busspur

- das Ausführungsprojekt «Klosters Dorf, Strassenunterführung Bisträssli km 30.630, Situation Strassenbau 1:250» vom 10.3.2020 (Beilage A), und
- der «Technische Bericht» vom Dezember 2019 (Anhang A).

Wie einleitend erwähnt soll das Perron auf eine Länge von 300 Meter ausgebaut werden. Die zwei Bahnübergänge «Bisträssli» und «Bahnhofstrasse» werden aufgehoben. Dafür soll an zentraler Position eine neue Bahnhofunterführung geschaffen werden. Damit verbunden wird die Bedeutung der bisher bestandenen Strassen bei den Bahnüberführungen verändert. Künftig wird der motorisierte Verkehr auf der neuen

Bahnhofunterführung konzentriert. Umso wichtiger ist deshalb, dass die übergeordneten Rahmenbedingungen und Normen zum Strassenverkehr eingehalten werden können. Dazu gehört bspw. die Einhaltung der Strassengefälle, der Kurvenradien sowie der Verkehrssicherheit (Übersichtlichkeit und klare Entflechtung der Verkehrsströme). Im Übergangsbereich «Landstrasse» und «Bahnhofstrasse» wird aus diesem Grund eine separate Busspur erstellt und auch der Anschluss von der neuen Bahnhofunterführung in die «Landstrasse» wird neu und Normen-konform gebaut.

Im Zuge der Umbauarbeiten müssen auch Werkleitungen umgelegt werden, damit die Unterführung erstellt werden kann.

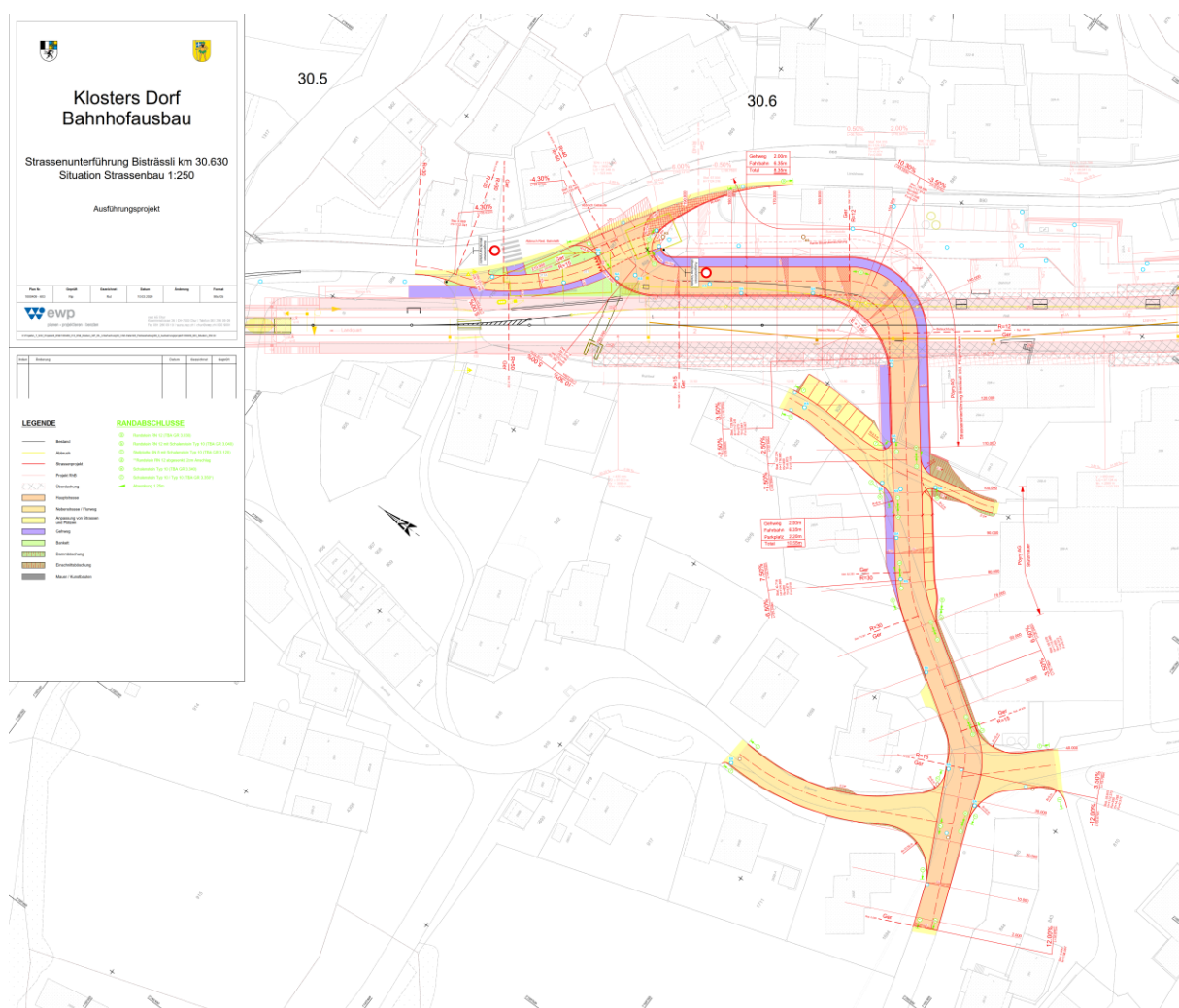


Abb. 2: Übersicht Ausführungsprojekt gemäss Beilage A (massstabslos, Quelle: EWP)

5. Interessenabwägung

Die RhB wird auf dieser Strecke künftig Züge mit einer Länge bis zu 300 Metern einsetzen, welche am Bahnhof Klosters Dorf aufgrund der heute vorhandenen Perronlänge nicht halten dürfen. Kernstück des der vorliegenden Planung zugrundeliegenden Bahnhofsausbaus bildet die entsprechende Verlängerung des Perrons. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass der Bahnhof der vorgesehenen Systemzuglänge im Personalverkehr gerecht zu werden vermag und damit auch in Zukunft die Möglichkeit besteht, hier einen bedienten Halt anzubieten. Für dieses Projekt sprechen mithin - da Klosters Dorf andernfalls teilweise vom Bahnverkehr abgeschnitten wird - ausserordentlich hohe öffentliche Interessen.

Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) schreibt vor, dass bestehende Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr bis 1. Januar 2024 behindertengerecht umgebaut werden müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Mit dem der vorliegenden Planung zugrundeliegenden Projekt wird betreffend Bahnhof Klosters Dorf dieser Gesetzesauftrag umgesetzt. Dieser im BehiG definierte Auftrag hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG). Es versteht sich, dass auch dieser Auftrag ein ausserordentlich hohes öffentliches Interesse am vorliegenden Bahnhofausbau und -umbau begründet.

Die in Art. 22 Abs. 1 BehiG definierte Pflicht, Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs behindertengerecht umzubauen, gilt auch für die heute bestehende Bushaltestelle direkt an der Landstrasse, welche eher einem Provisorium gleicht, gefährlich ist und nicht ansatzweise die Anforderungen des BehiG erfüllt:





Mit der eingangs erwähnten Perronverlängerung muss der heutige Bahnübergang Bisträssli - weil das neue Perron über diesen Bahnübergang hinaus verlängert werden muss - aufgehoben werden. Der Bahnhofumbau hat mithin zwingend zur Folge, dass die heute bestehende Strassenführung geändert werden muss. Mit anderen Worten: Der behindertengerechte Bahnhofausbau Klosters Dorf ist untrennbar mit einer Neukonzeption der Strassen-, Bus- und Fusswegführung verbunden. Die eingangs erwähnten, für den Bahnhofausbau sprechenden öffentlichen Interessen (Aufrechterhaltung ÖV-Anschluss Klosters Dorf; behindertengerechte Umgestaltung) erfassen mithin auch die übrigen Teilelemente dieses Projekts, also die Neukonzeption des Strassen- und Fussverkehrs sowie der Bushaltestelle und der Busspur.

Das vorliegende Projekt führt darüber hinaus ganz allgemein zu einer (im öffentlichen Interessen liegenden) besseren Situation. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Zug und Bus) wird verbessert. Einerseits wird der Bahnhof mit einer höheren Frequenz bedient (Halbstundentakt im Zusammenhang mit dem Busverkehr), andererseits können künftig mehr Personen transportiert werden (Kapazität). Die Rhätische Bahn wird gemäss den Angebotskonzepten «Retica 30» und «Retica 30+» am Bahnhof Klosters Dorf weiterhin nur stündlich halten. Der Bahnhof Klosters Dorf wird für handicapierte Menschen hindernisfrei und gerecht gebaut. Durch die Erstellung der Bahnhofunterführung kann der motorisierte Individualverkehr vom öffentlichen Verkehr unabhängig geführt werden. Die mit der Bahnhofunterführung zusammenhängenden Aufhebungen der zwei bestehenden Bahnüberführungen werden dazu führen, dass der Verkehr künftig auf der geplanten Strasse in einem unsensiblen, sprich von praktisch keinen Drittpersonen betroffenen Abschnitt, konzentriert werden kann. Die Belastungen der Anwohner in den Abschnitten des «Bisträssli» und «Dörfjistrasse» sowie «untere Landstrasse» wird bemerkbar zurückgehen (weniger Verkehr, weniger Abgase und weniger Lärm aufgrund des MIV und aufgrund der Strassenüberführung / Barriere).

Mit den vorgesehenen Massnahmen können die Übersichtlichkeit und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.



Fazit: Für das der vorliegenden Planung zugrundeliegende Bahnhofprojekt sprechen all die vorerwähnten, ausserordentlich gewichtigen öffentlichen Interessen. Gegen diese Planung sprechen private (Eigentums-)Interessen der Eigentümer der Parzellen Nrn. 1707 und 887, deren Gebäude für die Realisierung dieses Projekts abgebrochen und mithin enteignet werden müssen. Wägt man diese Interessen gegeneinander ab, so überwiegen nach Überzeugung der Gemeinde die für die vorliegende Planung sprechenden öffentlichen Interessen bei Weitem.

6. Anpassung der Nutzungsplanung

Die Teilrevision der Ortsplanung «Bahnhof-Dorf» umfasst folgende verbindlichen Bestandteile:

- Zonenplan 1:1000
- Genereller Erschliessungsplan Verkehr 1:1000
- Genereller Erschliessungsplan Ver- und Entsorgung 1:1000
- Landerwerbsplan 1:1000 und Rechtserwerbstabelle (formelle Enteignung)

6.1 Zonenplan

Der Zonenplan wird aufgrund des vorliegenden Projekts der künftigen Situation angepasst. Die Verkehrsflächen werden ins übrige Gemeindegebiet überführt. Dies bedeutet, dass die Parzellen Nr. 1707, 887 und 888 aus der Kernzone und Teile der Parzelle Nr. 904 und 934 (beide Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) sowie 932 (Dorfzone) ausgezont werden. Damit verbunden werden zudem Teilflächen der Parzelle Nr. 916 ausgezont und von der Wohnzone 0.8 ins übrige Gemeindegebiet überführt.



Abb. 3 Ausschnitt Zonen-Änderungsplan: rote Fläche wird neu dem übrigen Gemeindegebiet zugewiesen (massstabslos)

Der Zonenplan befindet sich in der Beilage.

6.2 Genereller Erschliessungsplan (GEP)

6.2.1 Teilbereich Verkehr

Die beiden Bahnübergänge «Bisträssli» und «Bahnhofstrasse / Dörfjistrasse» werden aufgehoben. Die «Dörfjistrasse» und ein Abschnitt der «alten Landstrasse» werden von einer Sammelstrasse in eine Erschliessungsstrasse umklassiert. Von der Verzweigung «Bisträssli» / «alte Landstrasse» bis zum Anschluss in die «Landstrasse» (Kantonsstrasse) führt die neue Strasse durch die geplante Bahnhofunterführung. Diese Strasse wird als geplante Sammelstrasse im GEP Verkehr aufgenommen. Damit verbundene Anpassungen der GEP-Inhalte werden vorgenommen (Verschiebung Parkplatzstandorte, neue Linienführung Strassen, Wege, Bushaltestellen etc.).



Abb. 4 Ausschnitt GEP Verkehr, Änderungsplan (massstabslos)

Der GEP Verkehr befindet sich in der Beilage.

6.2.2 Teilbereich Ver- und Entsorgung

Im GEP Ver- und Entsorgung werden die Werkleitungen (Wasserleitungen, Abwasserleitungen) gestützt auf das vorliegende Projekt angepasst.



Abb. 5 Ausschnitt GEP Ver- und Entsorgung, Änderungen integriert in rechtskräftigem Stand (massstabslos)

Der GEP Ver- und Entsorgung befindet sich in der Beilage.

6.3 Landerwerbsplan mit Rechtserwerbstabelle (formelle Enteignung, [Art. 97 Abs. 1 und 2 KRG])

Mit Genehmigung der Grundordnung wird der Gemeinde vorliegend das Enteignungsrecht erteilt für die im Landerwerbsplan mit Rechtserwerbstabelle definierten dinglichen und obligatorischen Rechte (Art. 97 Abs. 2 KRG). Der Landerwerbsplan hält fest, welche Grundstücke vom Projekt beansprucht werden, und die Rechtserwerbstabelle enthält ein Verzeichnis der Betroffenen mit der Angabe der Rechte, die erworben werden sollen (Art. 11 Abs. 3 und 4 StrV analog).

Die vorliegende formelle Enteignung ist notwendig, weil ein privatrechtlicher Rechtserwerb daran gescheitert ist, dass einzelne Betroffene überrassene Entschädigungsforderungen geltend gemacht haben. Mit jenen Betroffenen, mit welchen eine (zwischenzeitlich zufolge Fristablaufs) dahingefallene privatrechtliche Vereinbarung abgeschlossen wurde, wird selbstverständlich erneut – soweit möglich – eine gütliche Einigung angestrebt.



Jeder Eingriff des Gemeinwesens in ein Grundrecht - wozu u.a. die Eigentumsgarantie gehört (Art. 26 BV) - bedarf gemäss Art. 36 BV (1) einer genügenden gesetzlichen Grundlage, muss (2) im öffentlichen Interesse liegen und muss (3) verhältnismässig sein. Der letzterwähnte Grundsatz der Verhältnismässigkeit umfasst drei Elemente, welche kumulativ erfüllt sein müssen. Die Massnahme muss zum einen geeignet sein, das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Die Massnahme muss weiter im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein, d.h. sie hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreicht. Und schliesslich müssen die mit der Massnahme angestrebten öffentlichen Interessen die durch den Eingriff beeinträchtigten privaten Interessen überwiegen (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

(1) Gesetzliche Grundlage

Art. 97 Abs. 1 Ziff. 2 und 3 KRG

(2) Öffentliches Interesse

Betreffend das ausgewiesene öffentliche Interesse kann auf Kap. 5 vorstehend verwiesen werden.

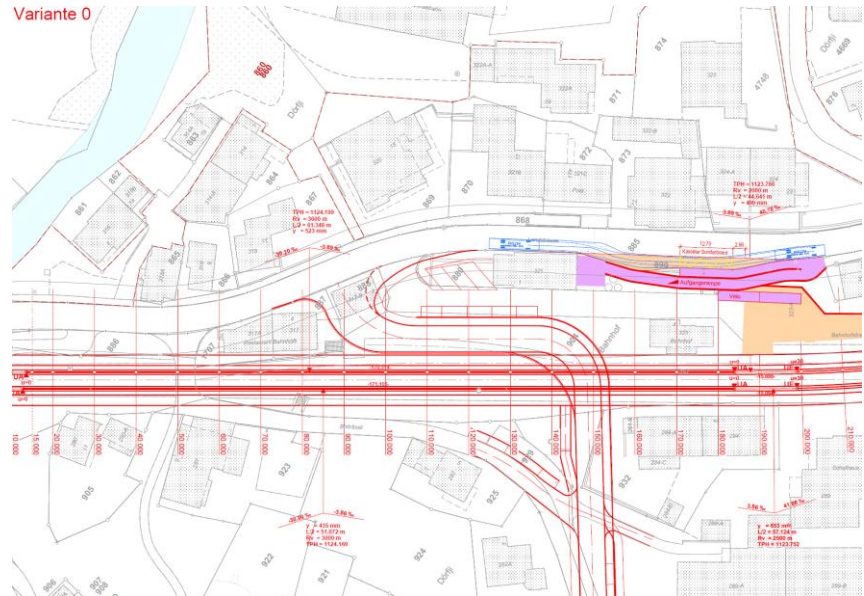
(3) Verhältnismässigkeit

(3.1) Eignung: Die Enteignung der im Landerwerbsplan mit Rechtserwerbstabelle vorgesehenen dinglichen und obligatorischen Rechte ist geeignet, das Ziel - nämlich die Realisierung des projektierten Bahnhofumbaus mit der daraus resultierenden Neuordnung der Erschliessung - zu erreichen.

(3.2) Erforderlichkeit: Der geplante behindertengerechte Bahnhofausbau mit der damit untrennbar verbundenen Neukonzeption der Strassen-, Bus- und Fusswegführung kann ohne die vorgesehenen Enteignungen nicht zweckmässig umgesetzt werden. Es ist mit anderen Worten nicht möglich, ein Gesamtprojekt ohne diese Enteignungen zu realisieren, welches zweckmässig ist, den betrieblichen Anforderungen der RhB genügt und die gesetzlichen

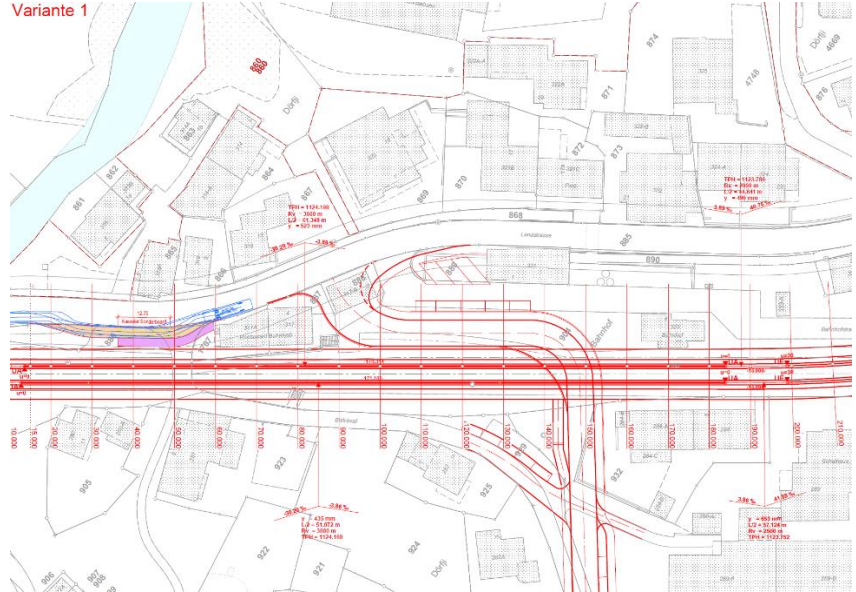
Vorgaben betreffend Behindertengleichstellung und Verkehrssicherheit erfüllt.

Die Erforderlichkeit der Enteignung der Grundstücke Nr. 1707 und Nr. 887 zeigen namentlich folgende geprüften Varianten, welche allesamt aus unterschiedlichen Gründen nicht bewilligungsfähig sind:



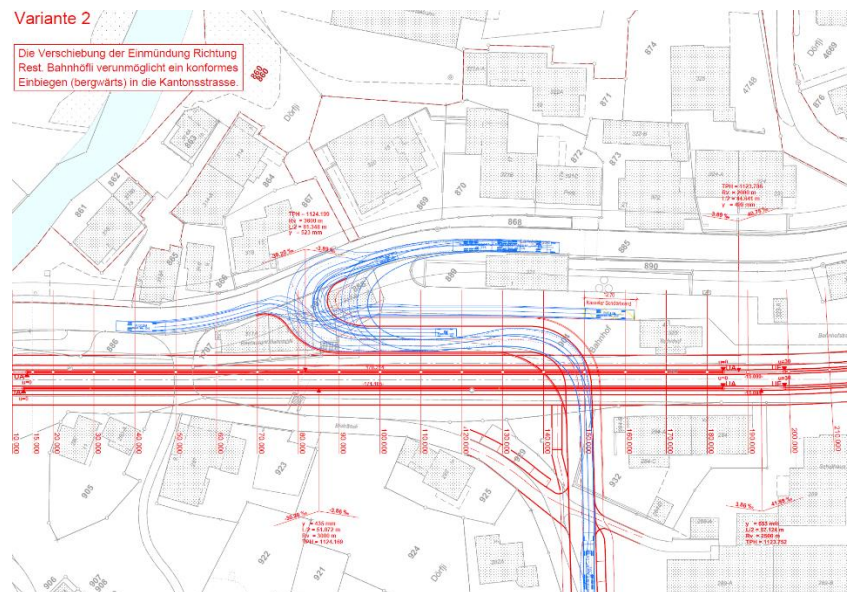
Diese Variante 0 mit der Bushaltestelle an der Kantonsstrasse wurde von der Kantonspolizei und vom Amt für Energie und Verkehr (AEV) als nicht bewilligungsfähig eingestuft. Dies, weil im Falle eines Bahnersatzverkehrs die Busse hintereinander auf der Kantonsstrasse stehen und sowohl den Verkehr als auch Blaulichtorganisationen massiv einschränken würden.

Variante 1



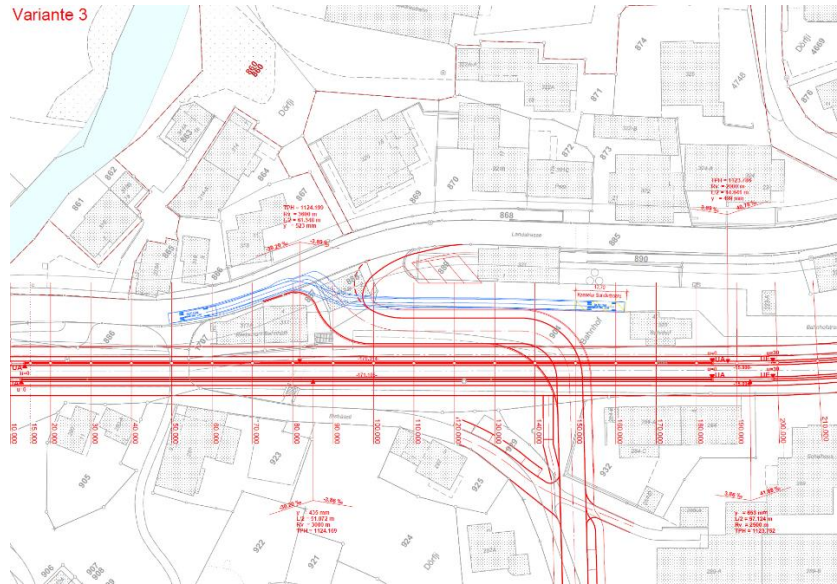
Diese Variante 1 ist nach Rücksprache mit dem Tiefbauamt (TBA), dem AEV und der Pro Infirmis nicht bewilligungsfähig. Es ist nicht genügend Platz vorhanden, um die Bushaltestelle entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auszugestalten.

Variante 2



Diese Variante 2 ist aus mehreren Gründen nicht bewilligungsfähig. Die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen minimalen Sichtverhältnisse können nicht eingehalten werden. Das Queren des Busses über den Einmündungsbereich der neuen Unterführungsstrasse in die Kantonsstrasse ist gemäss Angaben des TBA aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht bewilligungsfähig. Aufgrund ungenügender Kurvenradien können Sattelschlepper

nicht nach Osten auf die Kantonsstrasse abbiegen. Damit ergäben sich namentlich für das südwestlich des Bahnhofs ansässige Baugewerbe und zur ARA nur eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten.



Diese Variante 3 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht bewilligungsfähig. Zum einen können die erforderlichen minimalen Sichtverhältnisse nicht eingehalten werden; zum anderen darf der Bus nicht den Einmündungsbereich der neuen Unterführungsstrasse in die Kantonsstrasse queren (vgl. auch vorstehend Variante 2).

Fazit: Eine zweckmässige Realisierung des Bahnhofprojekts inkl. neue Strassen-, Bus- und Fusswegführung ist nur mit dem der vorliegenden Planung zugrundeliegenden Projekt und damit nur mit den vorgesehenen Enteignungen der Parzellen Nr. 1707 und Nr. 887 möglich. Ist ein zweckmässiges und bewilligungsfähiges Bahnhofprojekt ohne besagte Enteignung nicht realisierbar, so ist auch das für die Enteignung erforderliche Tatbestandsmerkmal der «Erforderlichkeit» erfüllt.

[3.3] Verhältnismässigkeit im engeren Sinne: Wie eingangs erwähnt, müssen die mit der Massnahme angestrebten öffentlichen Interessen die durch den Eingriff beeinträchtigten privaten Interessen überwiegen.



Vorliegend sprechen ausserordentlich gewichtige öffentliche Interessen für die Realisierung des der vorliegenden Planung zugrundeliegenden Bahnhofprojekts (Aufrechterhaltung der bestehenden ÖV-Verbindung, indem auch die neuen künftigen 300-Meter-Züge in Klosters Dorf halten können; Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowohl für den Bahnhof als auch die Bushaltestelle; Ausbau des ÖV-Angebots; Optimierung aller Verkehrsflüsse etc.). Diese öffentlichen Interessen überwiegen die gegenläufigen privaten Interessen der zu enteignenden privaten Grundeigentümer und Pächter der Parzellen Nr. 1707 und Nr. 887 bei Weitem. Betreffend die Details kann auf das in Ziff. 5 Ausgeführte verwiesen werden.

Der Landerwerbsplan mit Rechtserwerbstabelle (formelle Enteignung gemäss Art. 97 Abs. 1 und 2 KRG) befindet sich in der Beilage.



7. Verfahren und Ablauf der Planung

7.1 Verfahren

Die Teilrevision der Ortsplanung richtet sich nach Art. 47 bis 48 gemäss dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) resp. Art. 12 bis 15 gemäss Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) in Verbindung mit Art. 97 Abs. 3 (KRG) und Art. 11 gemäss Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV).

7.2 Vorprüfung

Die Unterlagen der Teilrevision der Ortsplanung wurden am 31. März 2020 durch den Gemeindevorstand Klosters-Serneus behandelt und anschliessend dem Amt für Raumentwicklung zuhanden der Vorprüfung durch den Kanton eingereicht. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 14. Mai 2020. Die Teilrevision der Ortsplanung wurde gemäss dem Vorprüfungsbericht angepasst. Kleinere Anpassungen gemäss «Auswertungstabelle zum Vorprüfungsbericht» sind direkt in die Planungsunterlagen eingeflossen und müssen an dieser Stelle nicht speziell erwähnt werden.

Die Auswertungstabelle zum Vorprüfungsbericht befindet sich im Anhang C.

7.3 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

Parallel zur Vorprüfung wurden die Unterlagen der Teilrevision der Ortsplanung gestützt auf Art. 13 KRVO vom 04. April 2020 bis am 04. Mai 2020 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. **Es sind keine Mitwirkungseingaben eingegangen.**

7.4 Verabschiedung zuhanden Gemeinderat bzw. Urnenabstimmung / Urnenabstimmung / Genehmigung

Der Gemeindevorstand hat die Unterlagen der Teilrevision der Ortsplanung an seiner Sitzung vom 28. Juli 2020 zuhanden des Gemeinderats und dieser am 22. Juni (Vorinformation) und 12. August 2020 zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet.



Die Teilrevision der Ortsplanung wurde an der Urnenabstimmung vom 27. September 2020 mit xxx zu xxx Stimmen angenommen und anschliessend dem Amt für Raumentwicklung, welches die Vorlage zuhanden der Kantonsregierung zur Genehmigung vorbereitet, eingereicht.

Die Beschwerdeauflage fand vom xx.xx.2020 bis zum xx.xx.2020 statt. Es sind keine Beschwerden eingegangen.



Anhänge / Beilagen

Anhang A	Technischer Bericht Bahnhofumbau (Dez. 2019)
Anhang B	Vorprüfungsbericht
Anhang C	Auswertungstabelle zum Vorprüfungsbericht
Beilage A	Ausführungsprojekt «Klosters Dorf, Strassenunterführung Bisträssli km 30.630, Situation Strassenbau 1:250» vom 10.3.2020
Beilage B	Zonenplan 1: 1'000
Beilage C	Genereller Erschliessungsplan 1: 1'000 Verkehr
Beilage D	Genereller Erschliessungsplan 1: 1'000 Ver- und Entsorgung
Beilage E	Formelle Enteignung (Art. 97 Abs. 1 und 2 KRG), Landerwerbsplan 1: 1'000 und Rechtserwerbsta- belle



Klosters Dorf Bahnhofausbau

Technischer Bericht

Auflageprojekt

Chur, Dezember 2019



Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Klosters-Serneus	
Auftragnehmer	ewp AG Chur	Pöyry Schweiz AG
Geschäftsbereich	Tief- und Strassenbau	
Projektleitung	Patrick Riedlechner	Fabian Heinzle
	Telefon 081 286 09 09	Telefon 081 255 71 71
	Mobile 078 850 08 48	Mobile 078 643 26 24
	patrick.riedlechner@ewp.ch	fabian.heinzle@poyry.com
Auftragsnummer	10000457	
Version	V1.0	

K:\Projekte_T_S\02_Projekte\6_RhB\1000409_012_RhB_Klosters_AfP_WL_Unterfuehrung\40_Projektierung\44_Berichte-KV\441_Berichte\1000409_Gde_Strassenunterfuehrung_TB01.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Grundlagen	5
3	Geologie	5
4	Abbruch von Liegenschaften	6
5	Werkleitungsumlegung	6
	5.1 Abwasserleitung	6
	5.2 Werkleitungen	6
6	Provisorische Fahrleitungsmasten	6
7	Hilfssperron	7
8	Strassenunterführung	7
	8.1 Gestalterische Aspekte	7
	8.2 Bauwerkskonzept	7
	8.3 Rahmenkonstruktion	7
	8.4 Normalquerschnitt	8
	8.5 Stützmauern	9
	8.6 Ausrüstung Unterführung	9
	8.7 Abdichtung Unterführung	9
9	Strassenbau	10
	9.1 Situation	10
	9.2 Längenprofil	10
	9.3 Querschnittsgestaltung / Normalprofile	11
	9.4 Anpassungen Zufahrten, Vorplätze	11
	9.5 Strassenentwässerung	11
10	Bauablauf	12
11	Kostenschätzung	12
12	Fazit	13

Anhänge:

1 Einleitung

Seit 130 Jahren ist Klosters an die Bahnstrecke Landquart – Davos Platz der Rhätischen Bahn (RhB) angeschlossen. Die Anlagen sind jedoch in die Jahre gekommen und entsprechen in vielerlei Hinsicht nicht mehr den aktuellen Anforderungen.

Die Anlage in Klosters Dorf weist heute zwei Gleise mit einer Kreuzungslänge von 218 m auf. Es sind ein Hausperron, sowie ein schmales Zwischenperron vorhanden, welche beide nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen und für die Zuglängen gemäss Angebotskonzept Retica 30 deutlich zu kurz sind. Künftig sollen Züge mit grösseren Kompositionen von Landquart über Klosters nach Davos verkehren, weshalb eine Perronlänge von mindestens 300 m notwendig ist. Da oberhalb und unterhalb des heutigen Bahnhofes enge Kurvenradien folgen, ist zur Einhaltung der neuen Perronlänge eine grössere Anpassung der Geometrie notwendig.

Der unterhalb der Bahnlinie Landquart – Klosters gelegene Teil von Klosters Dorf wird heute über die beiden Schrankenübergänge Bisträssli und Bahnhofstrasse erschlossen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gleisanlagen in der Station Klosters Dorf werden diese beiden Übergänge aufgehoben und durch eine neue, zentralgelegene Strassenunterführung ersetzt.

Mit dem Bau eines neuen Strassenabschnittes auf einer Länge von ca. 205 m und einer zugehörigen Unterführung der RhB Trasse kann eine Entflechtung des Bahn- und des Strassenverkehrs mit einem wesentlichen Mehrwert für beide Infrastrukturbetreiber erreicht werden.

Die neue Unterführung kann talseitig gut in die Böschung integriert werden. Bergseitig ist eine rund 60 m lange Rampe mit beidseitigen Stützmauern erforderlich.

2 Grundlagen

- AV- und LK-Daten
- Aufnahmen Darnutzer AG
- PGV Projekt RhB
- Projektunterlagen Strassenunterführung, Pöyry AG
- Besprechung mit Frau Cornelia Voltz (Gemeinde Klosters-Serneus) und Manfred Rüdiger (RhB)
- SIA - Normen
- VSS - Normen
- Diverse Fachliteratur

3 Geologie

Das Büro CSD Ingenieure AG hat die Baugrunduntersuchungen im Bereich der Strassenunterführung durchgeführt und die Resultate im Bericht Baugrunduntersuchung vom 4. Oktober 2018 festgehalten. Der Baugrund wurde mittels zweier Baggerschlitze von 5 m Tiefe und einer Kernbohrung von 8.0 m Tiefe auf der Bergseite der geplanten Unterführung erkundet. Er besteht aus tragfähigen Bachschuttschichten von mitteldichter Lagerung. Der Grundwasserstand ist nicht projektrelevant und liegt unterhalb der Tiefe der Kernbohrung.

Das Bauwerk befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. Das Meteorwasser der Unterführung wird gefasst und in die Kanalisation eingeleitet.

4 Abbruch von Liegenschaften

Der Abbruch des Hauses Läser und des Bahnhöflis sind nicht Bestandteil dieses Berichtes und sind gemeindeseitig zu bewerkstelligen.

5 Werkleitungsumlegung

Im Zuge der Neuerstellung der Strassenunterführung müssen im Vorfeld einige Leitungen umgelegt werden, um die Unterführung realisieren zu können. Bei den umzulegenden Leitungen handelt es sich um Abwasserhauptleitungen, an welchen bestehende Liegenschaften wie die Molkerei und das Bahnhofgebäude angeschlossen sind.

5.1 Abwasserleitung

Im Zuge der Erstellung der Strassenunterführung ist die bestehende Mischabwasserleitung im Bereich KS 7657 bis KS 30433 ausser Betrieb zu nehmen. Neu wird eine Leitung Polypropylen (PP) DN 200 von Schacht 7657 ostwärts Richtung Kantonsstrasse geführt, wo sie dann parallel entlang der Bahnlinie Richtung Bahnhofplatz erstellt wird. Der Zusammenschluss mit dem Bestand findet bei KS 30433 statt.

5.2 Werkleitungen

Im Strassenunterführungsperimeter sind diverse Werkleitungen vorhanden, welche vorgängig umgelegt werden. Dennoch gilt bei den Grabarbeiten zur Strassenentwässerung, wie auch bei den Arbeiten der Stützkonstruktion, darauf zu achten, dass die bestehenden Leitungen gesichert und geschützt werden.

Die Betreiber der Drittwerke sollten baldigst orientiert werden. Allfällige Ausbauinteressen könnten noch integriert werden.

6 Provisorische Fahrleitungsmasten

Zu den geplanten Vorarbeiten gehört auch die Erstellung von zwei Fundamenten für provisorische Fahrleitungsmasten. Sie stellen den Betrieb während dem Neubau der Strassenunterführung sicher. Die Lage wurde durch die RhB bestimmt.

Die Fundamente werden gemäss Normblatt der RhB ausgeführt.

7 **Hilfsperron**

Um die neue Strassenunterführung erstellen zu können, müssen eine Gleishilfsbrücke und zwei Perronhilfsbrücken (nur eine begehbar) vor den Bauarbeiten eingeschoben werden. Vor dem Einbau wird das Gleisstrasse um 15 cm erhöht. Um den Passagieren Ein- und Aussteigen während der Bauzeit zu ermöglichen, ist der bestehende Perron um die Differenz anzuheben.

8 **Strassenunterführung**

Das Projekt der Kunstbauten beinhaltet die eigentliche Strassenunterführung und die beidseitigen Stützmauern auf der Nordseite. Auf der Südseite sind nur noch niedrige Differenzmauern entlang des Strassenrandes notwendig, die in etwa die Abmessungen der bisherigen Natursteinmauer auf der Ostseite übernehmen. Der talseitige Abschluss des Bahndammes erfolgt über Stützwände, welche parallel zur Gleisachse verlaufen.

8.1 **Gestalterische Aspekte**

Unterführungen werden heutzutage zumeist als monolithische Rahmenkonstruktionen in Stahl- oder Spannbeton hergestellt. Die Spannweiten sind eher klein, so dass normalerweise Stahlbetonkonstruktionen im Vordergrund stehen. Auch diese technisch eher einfachen Konstruktionen stellen hohe Anforderungen in Bezug auf die Ästhetik und die Einpassung in die Umgebung. Damit sich der Benutzer nicht eingeeengt fühlt, sind sie möglichst hell und offen zu gestalten.

Im Auftrag der Rhätischen Bahn hat die Kohler Landschaftsarchitektur GmbH, Bad Ragaz, ein Gestaltungskonzept über die ganze Station Klosters Dorf erarbeitet. Es basiert darauf, dass als oberer Abschluss ein helles Band in Form eines Ortbetonkonsolkopfes über die ganze Anlage durchgezogen wird. Die grossen Ansichtsflächen der Stützwände werden durch die Verwendung von leicht eingefärbtem Waschbeton visuell etwas dunkler ausgebildet. Die Rahmenkonstruktion auf der Südseite wird gegenüber den Stützwänden mit einer Bordüre markiert und klar als Portalbauwerk markiert.

8.2 **Bauwerkskonzept**

Die neue Strassenunterführung besteht aus einer geschlossenen, monolithischen Rahmenkonstruktion mit einem stark variablen Grundriss. Auf der oberen Seite beträgt die lichte Weite 20.74 m. Sie verjüngt sich zur unteren Seite auf 8.875 m. Die Breite der Unterführung beträgt 13.20 m.

8.3 **Rahmenkonstruktion**

Die Unterführung besteht aus einem geschlossenen, monolithischen Rahmen in vorgespanntem Beton. Die Höhe der Decke wurde zu Gunsten einer moderaten Steigung der Strassenachse minimiert. Sie hat eine variable Höhe von 65 cm in Feldmitte und 50 cm in den Rahmenecken. Die Schlankheit beträgt 1/17 bei einer Referenzspannweite von 12.80 m in der Mittelachse. Sie erreicht im Extremfall unter der nördlichen Perronkante 1/27.5 der Spannweite. Diese Schlankheit zeigt, dass eine Minimierung der Deckenstärke angestrebt wurde.

Bei dieser Deckenschlankheit ist der Einsatz von Spannbeton notwendig. Die Vorspannung besteht aus 14 Spannkabeln mit Spannkraften $P_0 = 1'365 \text{ kN}$. Unter der Hilfsbrücke ist der Platzbedarf für die Spannpressen zu gering. Deshalb werden in diesem Bereich keine Spannkabel verlegt. Links und rechts dieser Zone werden als Kompensation Spannkabel mit etwas höheren Spannkraften $P_0 = 2'340 \text{ kN}$ eingesetzt. Der gegenseitige Abstand der Spannkabel ist variabel und beträgt entsprechend der Spannweite 0.50 m bis 1.15 m. Die mittlere zentrische Betonspannung aus der Vorspannungswirkung beträgt $\sigma_c = 3.2 \text{ N/mm}^2$ (Kabelabstand 75 cm, Deckenstärke 57.5 cm). Sie liegt somit im üblichen Bereich von Spannbetonbauwerken.

Die Rahmenstiele sind 60 cm dick, womit auch konstruktiv eine volle Einspannung in der Rahmenecke entsteht. Die Bodenplatte kann im Mittelbereich mit 40 cm etwas schlanker ausgebildet werden. Die für den Abtrag der Vertikallasten höher beanspruchten Randbereiche werden in Form von 60 cm hohen Unterzügen verstärkt.

Mit diesen Abmessungen ist das Bauwerk statisch – konstruktiv einwandfrei ausgebildet und bietet Gewähr für eine hohe Dauerhaftigkeit und eine einwandfreie Gebrauchstauglichkeit.

Die Rahmenstiele werden am Fuss mit einer Sickerleitung entwässert. Die Hinterfüllung erfolgt vollständig mit Geröll, da der schmale Schlitz zwischen der Baugrubensicherung und den Stielen ohnehin nicht richtig verdichtet werden kann. Zur Vermeidung von Setzungen des Bahntrassees in den Übergangszonen zwischen Damm und Brücke wird die Unterführung mit kurzen Schleppplatten ausgerüstet.

8.4 Normalquerschnitt

Der Rahmenriegel besteht aus einer Massivplatte in Spannbeton mit zwei seitlichen Kragarmen. Die Gesamtbreite der Konstruktion beträgt 13.20 m. Im Bereich des Schottertrog, auf einer Länge von 7.20 m, ist der Riegel als Vollplatte mit einer variablen Höhe von 0.5 m bis 0.65 m Höhe (Dachgefälle) ausgebildet. Die Kragarme haben Längen von rund 2.85 m und sind 50 cm dick. Sie werden seitlich nach oben geführt und mit einem Konsolkopf abgeschlossen. Auf der Oberseite (nur bergseitig) ist genügend Platz für die Bahnsteige mit den integrierten Kabelanlagen vorhanden. Die Konsolköpfe bilden den seitlichen Abschluss und dienen als Abstellbasis für die Geländer.

Die Abmessungen des Schottertrog wurden auf Basis des Reglements RTE 22'540 «Fahrbahnpraxis Meter- und Spezialspur» gewählt. Der Gleisabstand beträgt 4.0 m und die Perronabstände betragen talseitig 1.55 m und bergseitig 1.65 m. Das bergseitige Gleis 1 ist gleichzeitig das Vereindienstgleis und hat deshalb einen grösseren Perronabstand.

Durch die Hochführung der Kragarme (talseitig) ergibt sich die Möglichkeit, die Konsolköpfe niedriger zu gestalten. Dies hat ästhetische Gründe. Einerseits erscheint die Konstruktion schlanker und andererseits kann die Unterführung ins Gestaltungskonzept der Gesamtanlage integriert werden. Wie auf der Visualisierung in Bild 4 sichtbar, läuft das Schotterbett in der Ansicht ganz selbstverständlich und ohne Unterbrüche über die Unterführung weiter. Das Bauwerk kann dadurch viel besser in die Umgebung eingebunden werden.

8.5 Stützmauern

Die Stützwände werden als Winkelstützmauern mit einer maximalen Höhe von rund 7 m ausgebildet. Sie sind am Kopf 40 cm breit und haben auf der Rückseite einen Anzug von 1:10. Über dem Fundament ergibt sich eine Breite von 95 cm. Die Fundamente werden aus Platzgründen gegen die Strassenseite ausgebildet. Dadurch lässt sich die Aushubkubatur minimieren und die Baugrubenabschlüsse können in minimalem Abstand zur Rückwand ausgebildet werden.

Aus gestalterischen Gründen wird die vertikale Vorderseite in Waschbeton mit gebrochenem, dunklem Zuschlagskorn ausgebildet. Eine Bewehrung ist nur auf der Rückseite erforderlich. Auf der Luftseite kann sie weggelassen werden. Dieses Konzept wird im Kanton Graubünden seit einiger Zeit so umgesetzt. Damit besteht nie die Gefahr, dass die Bewehrung in den Bereich von Chlorid kontaminiertem Beton zu liegen kommt.

Die Stützwände werden mit durchlässigem Material hinterfüllt und oberhalb des Fundamentes mit einer Sickerleitung versehen.

8.6 Ausrüstung Unterführung

Für die Entwässerung der Unterführung muss die Deckenplatte in Längsrichtung mit einem künstlichen Dachgefälle von 1.5% ausgebildet werden. Das Meteorwasser fliesst im Schottertrog zu den beiden Rahmenenden und wird über die sickerfähige Hinterfüllung in den Sickerleitungen am Fuss der Rahmenstiele gefasst und in die Kanalisation eingeleitet.

Die Brückengeländer sind als Staketengeländer ausgebildet und werden auf den Konsolköpfen montiert.

Die Rahmenkonstruktion und die Geländer über der Unterführung werden bahngeerdet. Die Stützmauern liegen ausserhalb des Bahnspannungsbereiches und werden deshalb nicht geerdet.

8.7 Abdichtung Unterführung

Die Deckenplatte, die Rahmenstiele und die Bodenplatte werden vollflächig abgedichtet.

Auf der Deckenplatte kommt ein Dünnschichtsystem $t = 5$ mm, bestehend aus einem 2-K-Epoxyd-/Polyurethansystem mit Quarzsandabstreuerung (SikaCor Elastomastic TF) zur Anwendung. Dieses Produkt kann auf Bahnschottertrögen ohne zusätzliche Schutzschicht eingebaut werden und hat eine Zulassung der Deutschen Bahn. Dieses Abdichtungssystem wird seit 2004 für Schottertröge bei der Rhätischen Bahn eingesetzt.

Die Abdichtung der Bodenplatte erfolgt konventionell mit Polymerbitumenbahnen und Kunststofffügenbändern als Randabschluss. Die Rahmenstiele werden mit Kunststoffbahnen und Randfügenbändern abgedichtet.

9 Strassenbau

Es ist ein kompletter Neubau (Foundation, Randsteine und Belag) vorgesehen. Die beengten Verhältnisse in der Situation auf der Nordseite erfordern eine stark variable Geometrie des Strassenprojektes. Die neue Strasse wird auf v30 ausgebaut.

Das Strassenprojekt mit der integrierten neuen Unterführung beginnt auf der Nordseite 25 m westlich der bisherigen Abzweigung zur Station Klosters Dorf. In der Situation ist die neue Strasse parallel zur Gleisachse trassiert. Kurz vor dem Ende der Rampe folgt eine enge Rechtskurve und die Strasse unterquert das Bahntrasseee rechtwinklig. Die eigentliche Strassenunterführung ist 13.20 m lang und weist eine lichte Höhe von 4.70 m auf. Auf der Südseite trifft die neue Strasse auf das Trasseee der bisherigen Strasse.

9.1 Situation

Die neue Linienführung ist das Resultat eines Variantenstudiums. Die Linienführung wird durch die topographischen und bahntechnischen Randbedingungen geprägt.

Elemente der horizontalen Linienführung:

- Länge der Ausbaustrecke: ca. 205 m
- Max. Querneigung: 7 %
- Min. Querneigung: 3 %

Der Projektierung lagen zudem folgende Zwangspunkte zugrunde, die in das neue Strassenprojekt integriert wurden:

- Bestehende Ein- und Ausfahrten
- Gleisanlage RhB
- Busspur

9.2 Längenprofil

Die Längsneigungen der projektierten Strasse wurden optimiert und jeglicher Spielraum ausgeschöpft, um die geforderte Durchfahrtshöhe von 4.65 bis 4.70 m unter der Bahnlinie einzuhalten.

Die Längsneigung variiert zwischen 2.50 % und 12.00 % bei Ausrundungsradien von 120 m bis 800 m.

Die Anforderungen an die Sicht können teilweise eingehalten werden.

9.3 Querschnittsgestaltung / Normalprofile

Die Querschnittsgestaltung entspricht dem durch die Gemeinde festgelegten Ausbaustandart. Die Fahrbahnbreite beträgt 6.35 m und die Gehwegbreite 2.0 m. Die Kurvenverbreiterungen werden berücksichtigt. Die Fahrbahn ist mit einseitiger Querneigung zwischen 3 % bis 7% projektiert.

Der Strassenoberbau weist eine Gesamtstärke von min. 0.77 m auf.

Folgender Aufbau ist vorgesehen:

Strasse / Trottoir:

Deckbelag	AC 8 N	3.0 cm
Tragschicht	AC T 22 N	9.0 cm
Fundationsschicht	UG 0/45	20.0 cm
Fundationsschicht	UG 0/45	45.0 cm
Total Oberbau		min. 77.0 cm

Kunstabauten:

Deckbelag	AC 8 N ¹⁾	3.0 cm
Tragschicht	AC T 16 N	6.0 cm
Schutz-Tragschicht	AC T 16 N ²⁾	5.0 cm
Abdichtung		1.0 cm
Total		15.0 cm

Bindemittel: ¹⁾ B70/100

²⁾ PmB-E 90/150-60

9.4 Anpassungen Zufahrten, Vorplätze

Entlang des Projektperimeters sind diverse Zufahrt, die an das Projekt angepasst werden müssen. Es gilt die Prämisse, dass weder der Komfort, noch die Sichtverhältnisse eine Verschlechterung erfahren dürfen.

9.5 Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung wurde neu konzipiert und nach Möglichkeit an die vorhandenen Leitungen angeschlossen.

10 Bauablauf

Die Ausführung der Arbeiten für die neue Strassenunterführung Bisträssli erfolgt von Mitte März bis Mitte November 2020. Die Bauarbeiten werden unter voller Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs durchgeführt. Einige Arbeiten müssen aus Sicherheits- und/oder Zeitgründen in die Nachtbetriebspause verlegt werden. Die Nachtbetriebspause dauert von 23.30 – 05.20 Uhr. Für den Ein- und Ausbau der Hilfsbrücke ist eine Verlängerung der Nachtbetriebspause vorgesehen. Die Nachtbetriebspause dauert dann von 22.30 – 05.20 Uhr.

Um mit den Arbeiten an der Strassenunterführung beginnen zu können, müssen folgende Arbeiten bis dahin erledigt sein; sind also im Winter 2019/2020 auszuführen:

- Abbruch von Liegenschaften
- Werkleitungsumlegung
- Provisorische Fahrleitungsmasten
- Hilfsperron

11 Kostenschätzung

Die vorliegenden Kosten entspringen der Kostenvereinbarung zwischen der Gemeinde und der RhB.

Brücke Strassenunterführung inkl. Stützmauern	2'550'000.-
Strassenbau Einlenker Kt-Strasse bis Schulhaus	800'000.-
Werkleitungsumlegung	100'000.-
Provisorische Fahrleitungsmasten	30'000.-
Hilfsperron	70'000.-

Die Gesamtkosten für vorgenannte Leistungen belaufen sich auf **Fr. 3'550'000.-** (Preisbasis 2019, exkl. MwSt). In dieser Summe sind keine Aufwendungen für den Landerwerb und Abbruch der Liegenschaften enthalten. Die Kosten für die Projektbearbeitung und die Bauleitung sind integriert.

12 **Fazit**

Mit den vorgesehenen Massnahmen wird in die Zukunft von Kusters-Serneus investiert.

Das Projekt Strassenunterführung liegt in einem preislich vernünftigen Rahmen und wird dennoch hochwertig realisiert. Gleichzeitig wird die Verbindung von Unterdorf zum Oberdorf angenehmer.

Abschliessend bedanken wir uns bei der Gemeinde Klosters-Serneus für den interessanten Auftrag und das uns entgegengebrachte Vertrauen. Wir freuen uns auf eine weitere angenehme Zusammenarbeit.

ewp AG Chur
Chur, Dezember 2019



Patrick Riedlechner
Projektleiter

Pöyry Schweiz AG



Fabian Heinze
Projektleiter



Amt für Raumentwicklung Graubünden
Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun
Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni

Telefon +41 (0)81 257 23 23, Telefax +41 (0)81 257 21 42, Internet: www.are.gr.ch, E-Mail: info@are.gr.ch

Kopie

EINGEGANGEN 19. Mai 2020

Amt für Raumentwicklung GR, Grabenstrasse 1, 7001 Chur

A-Post

Gemeindevorstand Klosters-Serneus
Rathaus
Rathausgasse 2
7250 Klosters

Chur, 14. Mai 2020

OP 2020/0162

Gemeinde Klosters-Serneus Teilrevision der Ortsplanung Anpassung der Nutzungsplanung im Gebiet "Bahnhof Klosters-Dorf" Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. März 2020 hat uns die in Chur ansässige STW AG für Raumplanung in Ihrem Auftrag die folgenden Unterlagen zur Vornahme des kantonalen Vorprüfungsverfahrens im Sinne von Art. 12 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) zugesandt:

- Zonenplan 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" vom 20. März 2020.
- Genereller Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" vom 27. März 2020.
- Genereller Erschliessungsplan "Ver- und Entsorgung" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" vom 20. März 2020.
- Landerwerbsplan 1:1'000 und Rechtserwerbstabelle "Bahnhof-Dorf" vom 20. / 23. März 2020
- Ausführungsprojekt "Bahnhofausbau Klosters Dorf": Strassenunterführung "Bisträssli km 30.630" – Situation "Strassenbau" 1:250 vom 10. März 2020.
- Planungs- und Mitwirkungsbericht (PMB) zur Teilrevision der Ortsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus hinsichtlich Gebiet "Bahnhof Klosters-Dorf" vom 18. März 2020 samt Anhang A: Technischer Bericht "Bahnhofausbau Klosters-Dorf" vom Dezember 2019.
- Kopie des Protokolls Nr. 172 vom 2. April 2020 hinsichtlich Beschluss des Vorstandes der Gemeinde Klosters-Serneus vom 31. März 2020.

Die vorliegend vorzuprüfende Anpassung der Nutzungsplanung für das Gebiet "Bahnhof Klosters-Dorf" steht in Zusammenhang mit dem vorgesehenen Um- respektive Ausbau des Bahnhofs Klosters Dorf. Dieser Um- / Ausbau macht es notwendig, dass die zwei bestehenden Übergänge "Bisträssli" und "Bahnhofstrasse" über die Gleise der Rhätischen Bahn (RhB) aufgehoben werden müssen und durch eine neue, ungefähr in der Mitte der vorerwähnten zwei Bahnübergänge zu liegenden kommende Strassenunterführung ersetzt werden. Die Aufhebung der besagten zwei Bahnübergänge erweist sich als unumgänglich, weil die Perrons der RhB verlängert werden müssen, damit die auf der Bahnstrecke "Landquart – Klosters-Platz" zukünftig zum Einsatz gelangenden Züge mit einer Länge von bis zu 300 m die Möglichkeit haben, auch im Bahnhof "Klosters-Dorf" anzuhalten. Zudem gebietet sich der geplante Bahnhofum- respektive -ausbau mitsamt der damit in Zusammenhang stehenden Neukonzeption der Strassen-, Bus- und Fusswegführungen auch basierend auf das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BehiG).

Im Hinblick auf die Realisierung des Um- und Ausbauprojektes "Bahnhof Klosters-Dorf", namentlich aufgrund der in diesem Zusammenhang geplanten neuen Führung der Busspur und der Sammelstrasse, werden unter anderen die laut der bislang rechtsgültigen Nutzungsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus der Kernzone angehörenden Grundstücke Nr. 887, Nr. 888 und Nr. 1707 beansprucht. Die auf den erwähnten Parzellen gelegenen Gebäude müssen den besagten Strassenneuführungen weichen.

Entsprechend den Vorgaben der für den Aus- und Umbau des Bahnhofs "Klosters Dorf" vorliegenden Projektes wird die Nutzungsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus wie folgt angepasst:

- *Zonenplan: Umzonung von Bauzonen in die Zone "Übriges Gemeindegebiet"*
Davon betroffen ist eine Gesamtfläche von 1'467 m². Diese setzt sich zusammen aus 540 m² der bisherigen Kernzone, 53 m² der bisherigen Dorfzone und 875 m² der bisherigen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA). Die genannten Zonenanpassungen sind im Zonenplan 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" dargestellt,
- *Genereller Erschliessungsplan "Verkehr": Festlegung der sich verändernden Verkehrsinfrastrukturen*
Zentrale Elemente des zur Vorprüfung eingereichten Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" bilden einerseits die Aufhebungen der Sammel- respektive der Erschliessungsstrasse für die Teilbereiche der heute bestehenden Bahnübergänge sowie die Festlegung der neu geplanten Linienführung der Sammelstrasse samt neuer Bahnhofunterführung. Inhalt des besagten Nutzungsplanes bilden andererseits auch Anpassungen von Bushaltestellen und Parkplätzen sowie die Herabstufung von Teilen einer Sammelstrasse zu einer Erschliessungsstrasse.
- *Genereller Erschliessungsplan "Ver- und Entsorgung": Ergänzung mit bestehenden Versorgungsanlagen*
Inhalt des Generellen Erschliessungsplan "Ver- und Entsorgung" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" bildet die Festlegung von neuen Abwassersammelleitungen im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs "Klosters-Dorf".

Betreffend verschiedener Parzellen möchte die Gemeinde Klosters-Serneus auf Grundlage der hier zur Debatte stehenden Anpassung der Nutzungsplanung ein Enteignungsrecht erlangen. Im Landerwerbsplan 1:1'000 und Rechtserwerbstabelle "Bahnhof Dorf" sind die einzelnen dinglichen und obligatorischen Rechte festgehalten, welche zur Ausführung des Strassenunterführungsprojektes "Bahnhof Klosters-Dorf", benötigt werden. Der Landerwerbsplan hält fest, welche Grundstücke von Projekt beansprucht werden, und die Rechtserwerbstabelle beinhaltet ein Verzeichnis der Betroffenen mit der Angabe der Rechte, die erworben werden sollen. Die formelle Enteignung wird notwendig, weil ein privatrechtlicher

Rechtserwerb daran gescheitert ist, dass einzelne Betroffene überrissene Entschädigungsforderungen geltend gemacht haben.

Im Rahmen einer verwaltungsinternen Auflage erhielten die folgenden kantonalen Stellen im Zeitraum zwischen dem 2. April 2020 und dem 1. Mai 2020 Gelegenheit, sich zur Vorlage zu äussern:

- PostAuto Schweiz AG, Region "Graubünden".
- Rhätische Bahn (RhB).
- Departement für Volkswirtschaft und Soziales (DVS).
- Amt für Energie und Verkehr (AEV).
- Amt für Natur und Umwelt (ANU).
- Kantonspolizei, Abteilung "Verkehrspolizei" (KAPO).
- Tiefbauamt (TBA).

Die letzte Stellungnahme traf beim Amt für Raumentwicklung (ARE) am 27. April 2020 ein. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der einbezogenen kantonalen Stellen und der Vernehmlassungsantwort der RhB sowie basierend auf unsere eigene Beurteilung ergeben sich zur Vorlage die nachfolgenden Ausführungen:

1. Kantonaler Richtplan

Unter Ziffer 3.3 auf Seite 7 f. thematisiert der vorliegende PMB die kantonale Richtplanung. Die diesbezüglichen Ausführungen im PMB sind korrekt. Sie erscheinen uns aber nicht vollständig, respektive sie greifen zu kurz. Namentlich vermissen wir eine Auseinandersetzung mit der Thematik "Öffentlicher Verkehr" (vgl. Ziffer 6.4 des kantonalen Richtplans Graubünden). Immerhin bilden die Aspekte des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus samt Anbindung ans Madrisabahngelände) die zentralen Inhalte der vorliegend vorzuprüfenden Nutzungsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus.

2. Zonenabgrenzungen

Gemäss dem zur Vorprüfung eingereichten Landerwerbsplan 1:1'000 und Rechtserwerbstabelle "Bahnhof-Dorf" sind unter anderem auch auf den Parzellen Nr. 889, Nr. 1694 und Nr. 1698 dingliche und obligatorische Rechte zu erwerben. Wir gehen davon aus, dass an diesen Stellen im Anschluss an den Erwerb der genannten Rechte auch die Parzellengrenzen entsprechend angepasst werden. In der Folge erscheint es uns zweckmässig, wenn im Rahmen der vorliegenden Revision der Nutzungsplanung diesbezüglich auch gerade die Zonierungen angepasst werden, indem die betroffenen kleinen Flächen von der Kernzone respektive der Wohnzone 0.8 ebenfalls in die Zone "Übriges Gemeindegebiet" umgezont werden. Zumindest im Bereich der Parzellen Nr. 1694 und Nr. 1711 soll eine solche Zonenbereinigung durchgehend in Abstimmung mit dem Strassenprojekt (vgl. Ausführungsprojekt "Bahnhofausbau Klosters Dorf": Strassenunterführung "Bisträssli km 30.630" – Situation "Strassenbau" 1:250 vom 10. März 2020) erfolgen.

3. Formelle Enteignung

Vorweg können wir die Ansicht der Gemeinde Klosters-Serneus teilen, dass vorliegend die Voraussetzungen für eine formelle Enteignung gegeben sind. Das Bedürfnis und das öffentlichen Interesse sowie die übrigen Enteignungsvoraussetzungen erachten wir als erfüllt.

Nach Art. 97 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG) kann mit der Genehmigung der Grundordnung einer Gemeinde das Enteignungsrecht für folgende Zonenausscheidungen sowie in einem Generellen Erschliessungsplan enthaltenen Festlegungen erteilt werden:

1. Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA).
2. Flächen oder Flächenanteile in anderen Bauzonen für öffentliche oder öffentliche Interessen dienende Bauten und Anlagen.
3. Projektierte und für die Enteignung vorgesehene Strassen und Wege.

Aus der Bestimmung von Art. 97 Abs. 1 KRG geht somit einerseits hervor, dass das Enteignungsrecht eine Festsetzung der unter Ziffer 1 und 2 vorstehend erwähnten Bauzonen sowie Strassen und Wege in der Grundordnung bedingt. Instrumente der Grundordnung bilden nach Art. 22 KRG das Baugesetz, der Zonenplan, der Generelle Gestaltungsplan, der Generelle Erschliessungsplan sowie – für Teilgebiete – ein Arealplan.

Im vorliegenden Fall geht es bei den in der Grundordnung (vgl. Zonenplan 1:1'000 "Bahnhof-Dorf") festgelegten Zonen, für welche aus Sicht der Gemeinde mit deren Genehmigung das Enteignungsrecht erteilt werden soll, indes vorwiegend um Nichtbauzonen (Zonen "Übriges Gemeindegebiet"). Daher ist dafür eine Anwendung von Art. 97 Abs. 1 Ziffer 2 KRG, wie dies die Gemeinde vorsieht (vgl. Ziffer 6.3, Seite 15 f. des PMB) nach unserem Dafürhalten nicht möglich.

Vielmehr ist vorliegend in erster Linie auf Art. 97 Abs. 1 Ziffer 3 KRG zurückzugreifen. Diese Bestimmung sieht ein Enteignungsrecht für den Erwerb von Grundstücken oder Rechten vor, welche erforderlich sind, damit im Generellen Erschliessungsplan festzulegende Strassen und Wege erstellt werden können. Voraussetzung dafür bildet es, dass für die betreffende Verkehrsanlage ein konkretes Projekt vorliegt und dass die von der Enteignung betroffene Anlage im Generellen Erschliessungsplan auch als solche besonders gekennzeichnet ist. Im vorliegenden Fall existiert ein konkretes Projekt (vgl. Ausführungsprojekt "Bahnhofausbau Klosters Dorf": Strassenunterführung "Bisträssli km 30.630" – Situation "Strassenbau" 1:250 vom 10. März 2020). Diese Bedingung ist somit erfüllt. Zusätzlich muss die von der Enteignung betroffene Anlage im Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" noch als solche speziell gekennzeichnet werden. Entsprechend empfehlen wir der Gemeinde, bei den Legendenfeldern "geplante Busspur" und "geplante Sammelstrasse" des betreffenden Nutzungsplanes einen Verweis auf den Landerwerbsplan 1:1'000 und Rechtserwerbstabelle "Bahnhof-Dorf" anzubringen.

4. Parkierungsfestlegungen

Im diesbezüglich rechtskräftigen Generellen Erschliessungsplan 1:2'500 "Klosters-Dorf, Schlappin" vom 28. November 1993 sind nordwestlich des Bahnhofgebäudes bestehende Parkplätze festgelegt. Diese Parkierungsanlage muss aufgrund des vorliegend zur Debatte stehenden Projektes aufgehoben werden. Entsprechend ist die besagte Festlegung im vorgenannten Generellen Erschliessungsplan im Rahmen der laufenden Teilrevision der Ortsplanung aufzuheben. Der vorliegende Generelle Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" wird entsprechend zu ergänzen sein.

Der rechtskräftige Generelle Erschliessungsplan 1:2'500 "Klosters-Dorf, Schlappin" vom 28. November 1993 beinhaltet im Bereich der Parzelle Nr. 929 ebenfalls bereits Parkplätze. Auf deren erneute Festlegung im Rahmen der laufenden Revision kann darum verzichtet werden. Entsprechend kann die bestehende Parkierung aus dem Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" entfernt werden.

5. Festlegung einer Bushaltestelle

Heute existieren im Bereich des Bahnhofs "Klosters-Dorf" auf der Kantonsstrasse Fahrbahnhaltstellen für den Bus. In den rechtsgültigen Generellen Erschliessungsplänen sind diese Haltestellen nicht festgelegt. Im Zuge der Realisierung des vorliegend zur Debatte stehenden Projektes "Um- respektive Ausbau Bahnhof Klosters" kann die heute auf der Kantonsstrasse bestehende Bushaltestelle in Fahrtrichtung "Klosters-Platz" aufgrund des zukünftigen Fahrregimes des Busses über den Bahnhof "Klosters-Dorf" ersatzlos aufgehoben werden. Dagegen ist eine Haltestelle in Fahrtrichtung "Klosters-Serneus" entlang der Kantonsstrasse auch in Zukunft notwendig. Eine Möglichkeit für die Verschiebung der existierenden Haltestelle respektive für die Einrichtung einer neuen, mit den Bestimmungen des BehiG konformen Haltestelle besteht unmittelbar nordöstlich der Rampe der bestehenden, unter der Kantonsstrasse durchführenden Fussgängerunterführung. Dieser Standort wurde laut dem Angaben der KAPO offensichtlich anlässlich eines Augenscheins, an welchem unter anderem auch die Gemeinde vertreten war, besprochen. Entsprechend soll im Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" an dieser Stelle eine geplante Bushaltestelle neu festgelegt werden. Die Detailplanung der besagten Bushaltestelle hat in Anwendung von Art. 44a lit. d des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG) im Benehmen mit der Strassenbaupolizei des TBA zu erfolgen. Das entsprechende Projekt ist dem TBA rechtzeitig zur Vorprüfung vorzulegen.

6. Projektbezogene Ausführungen ohne Auswirkungen auf Inhalte der Grundordnung

Aufgrund ihres zukünftigen Fahrregimes werden die Busse in Richtung Klosters-Platz neu nicht mehr direkt ab Kantonsstrasse sondern vom Bahnhof her in die im Gebiet "Rufinis" existierende Busbucht hineinfahren. Dadurch verändert sich die Fahrgeometrie der Fahrzeuge hinsichtlich der besagten Busbucht. Die Situation muss daher diesbezüglich in Anwendung von Art. 44a lit. d StrG im Benehmen mit der Strassenbaupolizei des TBA überprüft werden. Die aufgrund dieser Überprüfung allenfalls erforderlich werdenden baulichen Anpassungen an der betroffenen Busbucht wären vorzunehmen, und das entsprechende Projekt wäre dem TBA frühzeitig zur Vorprüfung vorzulegen.

Im Übrigen kann betreffend Zufahrten, Fussgängerübergängen, Signalisation und weiteres Vorgehen in Bezug auf das Projekt "Umbau Bahnhof Klosters-Dorf" auf die Feststellungen in der Stellungnahme des TBA vom 27. Januar 2020 verwiesen werden.

7. Präzisierungen von Aussagen im Planungs- und Mitwirkungsbericht (PMB)

Unter Ziffer 5 wird im Abschnitt 1 auf Seite 10 des PMB die geplante Verlängerung der Perrons der RhB auf dem Bahnhof "Klosters-Dorf" damit begründet, dass zukünftig alle Züge auf diesem Bahnhof halten können. Diese Aussage könnte falsch interpretiert werden, da es gemäss heutigem Angebotskonzept der RhB nicht vorgesehen ist, dass alle verkehrenden Züge zwischen Landquart und Klosters Platz am Bahnhof "Klosters-Dorf" halten werden. Vielmehr sollen mit dem Ausbau der Perronanlagen in Klosters-Dorf die Voraussetzungen geschaffen werden, damit der Bahnhof der vorgesehenen Systemzuglänge im Personalverkehr gerecht zu werden vermag und damit auch in Zukunft die Möglichkeit besteht, hier einen bedienten Halt anzubieten. Die Aussage im PMB soll entsprechend präzisiert werden.

Auf den Seiten 11 und 12 des PMB ist im fünften Abschnitt unter Ziffer 5 festgehalten, dass die Frequenz am Bahnhof "Klosters Dorf" mit dem Halbstundentakt erhöht werden kann. Auch diese Aussage im PMB sollte präzisiert werden. Die RhB wird gemäss den Angebotskonzepten "Retica 30" und "Retica 30+" am Bahnhof "Klosters Dorf" weiterhin nur stündlich halten. Sofern der Halbstundentakt zusammen mit dem Busverkehr zu verstehen ist, sollte dies im PMB entsprechend konkretisiert werden.

8. Formelles

In formeller Hinsicht ergeben sich zu den zur Vorprüfung eingereichten Unterlagen der Nutzungsplanung "Bahnhof-Dorf" die folgenden Bemerkungen:

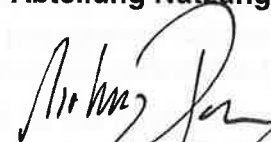
- Im Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" kann das Legendenfeld "Erschliessungsstrasse geplant" gestrichen werden, da der Plan keinen solchen Inhalt umfasst.
- Die Legende des Informationsplanes zum Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" ist mit einem Legendenfeld "Anschlusspunkt" zu ergänzen. Der rechtskräftige Generelle Erschliessungsplan 1:2'500 "Klosters-Dorf, Schlappin" vom 28. November 1993 enthält im Gebiet "Rufinis" im Bereich der Parzelle Nr. 896 einen solchen Anschlusspunkt für eine Erschliessungsstrasse. Der besagte Anschlusspunkt ist im Übrigen auch im vorliegenden Informationsplan zum Generellen Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" dargestellt.
- Die Bezeichnungen für die bestehenden Parkplätze sind in den Legenden des Generellen Erschliessungsplanes "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf" sowie des dazugehörigen Informationsplanes 1:1'000 zu vereinheitlichen.
- Unter Ziffer 7.4 auf Seite 21 des PMB ist ausgeführt, dass die Teilrevision der Ortsplanung im Anschluss an die Urnenabstimmung dem ARE zur Genehmigung einzureichen sei. Nach Art. 49 KRG ist indes die Kantonsregierung für die Genehmigung der vorliegenden Anpassung der Nutzungsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus zuständig. Der Gemeinde wird daher empfohlen, die Ausführungen auf Seite 21 des PMB entsprechend anzupassen.
- Beim Durchlesen des PMB sind uns namentlich im dritten und vierten Abschnitt von Ziffer 3.2 sowie im zweiten Abschnitt von Ziffer 4 einige Tippfehler aufgefallen. Diese können noch korrigiert werden.

Gerne hoffen wir, dass Ihnen der vorliegende Vorprüfungsbericht dazu dient, die zwecks Umsetzung des Um- respektive Ausbauprojektes "Bahnhof Klosters Dorf" in die Wege geleitete Teilrevision der Ortsplanung Ihrer Gemeinde noch anpassen respektive ergänzen zu können. Anschliessend sind die weiteren notwendigen raumplanungsrechtlichen Verfahrensschritte abzuwickeln. Auf diesem Weg wünschen wir Ihnen möglichst wenige Probleme und Verzögerungen, so dass das Vorhaben schon bald in die Realisierungsphase gelangen kann.

Für Fragen, eine Besprechung des vorliegenden Vorprüfungsberichtes sowie selbstredend auch für Ihre weitergehenden oder anderweitigen Planungsfragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.

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

Abteilung Nutzungsplanung



Markus Peng, Kreisplaner

Beilagen:

- Zonenplan 1:1'000 "Bahnhof-Dorf"
- Genereller Erschliessungsplan "Verkehr" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf"
- Genereller Erschliessungsplan "Ver- und Entsorgung" 1:1'000 "Bahnhof-Dorf"
- Landerwerbsplan 1:1'000 und Rechtserwerbstabelle "Bahnhof-Dorf"
- Ausführungsprojekt "Bahnhofausbau Klosters Dorf: Strassenunterführung "Bisträssli km 30.630" – Situation "Strassenbau" 1:250
- Planungs- und Mitwirkungsbericht zur Teilrevision der Ortsplanung der Gemeinde Klosters-Serneus hinsichtlich Gebiet "Bahnhof Klosters-Dorf" samt Anhang A: Technischer Bericht "Bahnhofausbau Klosters-Dorf"
- Kopie des Protokolls Nr. 172 hinsichtlich Beschluss des Vorstandes der Gemeinde Klosters-Serneus vom 31. März 2020

Kopie (samt Beilagen):

STW AG für Raumplanung, Herr Benjamin Aebli, Gäuggelistrasse 7, 7000 Chur

Kopie (via e-mail; ohne Beilagen):

- PostAuto Schweiz AG
- Rhätische Bahn
- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Amt für Energie und Verkehr
- Amt für Natur und Umwelt
- Kantonspolizei, Abteilung "Verkehrspolizei"
- Tiefbauamt

Gemeinde Klosters-Serneus: Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof Dorf

Vorprüfung

Auswertung Vorprüfungsbericht ARE GR vom 14. Mai 2020

Nr.	Thema	Beurteilung/Antrag ARE/Fachstellen	Bedeutung nach Beurteilung ARE GR	Zuständigkeit	Stand	weitere Hinweise ARE/Fachstellen (Anregungen und Empfehlungen)	Behandlung Gemeinde/Planer
1	PMB (KRIP)	Auseinandersetzung mit der Thematik "öffentlicher Verkehr" (Ziffer 6.4 KRIP).	Empfehlung	STW AG	erledigt		
2	Zonenplan	Anpassung der Zonengrenze (Auszonung) im Bereich der Parzellen Nr. 1694 und 1711.	Pflicht	Technik STW AG	erledigt		
3	Genereller Erschliessungsplan	Verweis in Legende auf den Landerwerbsplan und Rechtserwerbstabelle (geplante Busspur und geplante Sammelstrasse).	Empfehlung	Technik STW AG	erledigt		
4	Genereller Erschliessungsplan	Die heute bestehenden Parkplätze beim Bahnhof, welche aufgehoben werden, müssen mit dem GEP aufgehoben werden.	Pflicht	Technik STW AG	erledigt		Das bestehende Parkplatz-Symbol wurde stellvertretend für sämtliche Parkplätze beim Bahnhof verstanden (also auch die PP auf der gegenüberliegenden Seite der aufzuhebenden PP). Es werden ein neuer bestehender PP und ein PP "aufheben" im Plan aufgenommen.
5	Genereller Erschliessungsplan	Bestehendes PP-Symbol bei der Parzelle Nr. 929. Keine zusätzlichen Festlegungen notwendig.	Pflicht	Technik STW AG	erledigt		Das PP-Symbol wurde gelöscht.
6	Genereller Erschliessungsplan	Es soll eine Bushaltestelle nördlich der Fussgängerunterführung im GEP aufgenommen werden. Detailprojektierung unter Anwendung der Strassengesetzgebung und frühzeitige Vorprüfung durch das TBA GR notwendig.	Pflicht (GEP-Eintrag)	Technik STW AG	erledigt	Die Gemeinde ist in Kontakt mit dem Tiefbauamt Graubünden und wird diesen Punkt unabhängig der Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof Dorf klären.	Die Bushaltestelle besteht und hat keinen Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau. Aus diesem Grund soll die bestehende Bushaltestelle vorerst an der heutigen Position aufgenommen werden. Vorgehen wird von Seiten der Gemeinde zur Kenntnis genommen.
7	Genereller Erschliessungsplan	Überprüfung Busbucht im Gebiet "Rufinis" aufgrund des Busbetriebs (Radien, Geometrien). Allfällige Anpassungen wären frühzeitig dem TBA GR zur Vorprüfung vorzulegen.	Pflicht (GEP-Eintrag)	Gemeinde	erledigt	Die Gemeinde ist in Kontakt mit dem Tiefbauamt Graubünden	Vorgehen wird von Seiten der Gemeinde zur Kenntnis genommen. Zuständigkeit Gemeinde Klosters-Serneus.
8	Erschliessung	Betreffend Zufahrten, Fussgängerübergänge, Signalisation und weiteres Vorgehen in Bezug auf das Projekt kann auf die Stellungnahme des TBA GR vom 27.01.2020 verwiesen werden.	Hinweis	Gemeinde / STW AG	erledigt	Die Gemeinde ist in Kontakt mit dem Tiefbauamt Graubünden	Inhalte sind für die Teilrevision der Ortsplanung nicht direkt relevant. Die geforderten Nachweise sind möglichst zeitnah zu erbringen.
9	PMB (redaktionelle Anpassungen)	Voraussetzung Systemzugänge (Ziffer 5 Abs 1, S. 10) und Halbstundentakt in Bezug auf den Busverkehr (Ziffer 5 Abs 5, S.11/12) gemäss VP-Bericht.	Empfehlung	STW AG	erledigt		
10	Formelles	Anpassungen PMB und GEP gemäss VP-Bericht.	Empfehlung	STW AG und Technik STW AG	erledigt		

Legende:

Hinweis	offen
Nachweis	Entwurf
Empfehlung	erledigt
Pflicht	

Legende:

Hinweis	offen
Nachweis	Entwurf
Empfehlung	erledigt
Pflicht	

Abkürzungen:

- ARE GR

Amt für Raumentwicklung Graubünden
- KRIP

Kantonaler Richtplan
- PMB

Planungs- und Mitwirkungsbericht
- TBA GR

Tiefbauamt Graubünden
- VP

Vorprüfung
- ZP

Zonenplan
- GEP

Genereller Erschliessungsplan

STW AG für Raumplanung, Chur, 07.07.2020

Z:\GemeindeKlosters_Serneus\30012_OPTR_Bahnhof_Dorf\01_RAP\02_Resultate\07_Verfahrenskoordinat\01_Vorpruefungsbericht_und_Auswertung\20200707_Auswertung_Vorpruefungsbericht.kslpyp