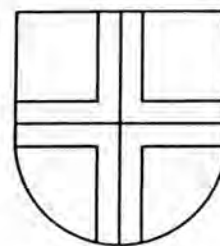


(X)

KANTON GRAUBÜNDEN



LANDSCHAFT DAVOS

**GENERELLER
ERSCHLIESSUNGSPLAN**

TEIL VERKEHR UND TOURISMUS

Bericht

INHALTSVERZEICHNIS

1. Zusammenfassung	1
2. Verhältnis zum Zonenplan	1
3. Planstruktur	2
4. Elemente des Generellen Erschliessungsplanes "Verkehr und Tourismus"	3
4.1 Kantonsstrassen	3
4.2 Gemeindestrassen	3
4.3 Privatstrassen	3
4.4 Land- und Forstwirtschaftswege	3
4.5 Radwege	4
4.6 Fuss-, Wander- und Bergwanderwege	4
4.7 Abfahrtsrouten	4
4.8 Langlaufloipen	5
4.9 Transportanlagen	6
4.10 Beschneigung	10
4.10.1 Grundlagen	10
4.10.2 Skigebiete	11
4.10.3 Langlauf-Loipen	13
4.11 Parkieranlagen für Motorfahrzeuge	14
4.12 Davosersee	15
4.12.1 Ausgangslage	15
4.12.2 Elemente der Spezialplanung Davosersee	16
4.12.3 Vorprüfung und Beschlussfassung	17
5. Vorprüfung	18
6. Öffentliche Auflage, Mitwirkungsverfahren	24
7. Beschlussfassung	26

8. Anhänge

- A. Ausbau und Beschneigung der Davoser Langlaufloipen
- B. Beschneigung / Klimadaten
- C. Beschneigungsprojekte: Lärmbelastung
- D. Beschneigungsprojekte: Wasserbezug
- E. Protokoll Mitwirkung
- F. Amtsbericht

1. Zusammenfassung

Der Generelle Erschliessungsplan ist Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung; er steht auf derselben Stufe wie das Baugesetz, die Zonenpläne und die Generellen Gestaltungspläne (Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden KRG Art. 18). Mit dem Generellen Erschliessungsplan ordnet die Gemeinde die Erschliessung des Gemeindegebietes mit Verkehrs- und Versorgungsanlagen (KRG Art. 19).

Das Baugesetz der Landschaft Davos sieht vor, den Generellen Erschliessungsplan in den Strassenplan und den Versorgungsplan zu gliedern. Der Begriff "Strassenplan" vermag freilich den stark gestiegenen Anforderungen an den Inhalt des Planes nicht mehr zu genügen. Dieser Teilplan heisst neu "Verkehr und Tourismus".

Der Teilplan Verkehr und Tourismus ist mit dem Zonenplan in mehrfacher Hinsicht eng verknüpft und er bildet die Rechtsgrundlage zur Realisierung der Bewilligung von anstehenden Projekten, beispielsweise von Verkehrsverbindungen für Fussgänger und Radfahrer oder von Ausbauvorhaben für touristische Anlagen.

Der Teilplan Versorgung ist demgegenüber weniger dringlich. Weil die Versorgungsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, besteht hier weniger unmittelbarer Handlungsbedarf. Die Bearbeitung dieses Teilplanes ist dementsprechend vorläufig zurückgestellt worden.

2. Verhältnis zum Zonenplan

Der Generelle Erschliessungsplan, insbesondere der Teilplan Verkehr und Tourismus bildet mit dem Zonenplan eine Einheit: Der sachliche Zusammenhang ist stets durch das Verhältnis zwischen Nutzung und Erschliessung gegeben; in besonderen Fällen, wie beispielsweise bezüglich Abfahrtsrouten und Beschneiungsflächen sind die Informationen beider Pläne untrennbar miteinander verknüpft und bei den Langlaufloipen wäre der eine Plan ohne den andern überhaupt weder lesbar noch anwendbar. Das ergibt sich daraus, dass die Loipen als zusammenhängendes Netzwerk konzipiert und festgelegt werden. In der Regel sind die Langlaufloipen linearer Natur und somit Gegenstand des Generellen Erschliessungsplanes. In Ausnahmefällen sind sie aber in flächigen Wintersportzonen integriert und deshalb im Zonenplan dargestellt. Das trifft überall dort zu, wo die Linienführung der Loipen flexibel an die jeweils herrschenden Verhältnisse oder an variable Bedürfnisse angepasst werden kann; mit der Wintersportzone wird dann die Fläche begrenzt, innerhalb derer die Linienführung der Loipen anzulegen ist.

3. Planstruktur

Der Geltungsbereich des Generellen Erschliessungsplanes umfasst das gesamte Territorium der Landschaft Davos - mitsamt dem Baugebiet.

Planeinteilung und Planmassstäbe stimmen überein mit dem Zonenplan für den Teil Landschaft.

Der Generelle Gestaltungsplan besteht aus 10 Einzelplänen, nämlich

Parsenn	
Davos	
Flüela	Massstab 1:10'000
Rhinerhorn	Grundlage: Kantonaler Übersichtsplan
Dischma	mit entsprechender Blatteinteilung
Monsteiner Alpen	
Scaletta	
Wolfgang - Laret	Massstab 1:5'000
Dorf - Platz	Grundlage: Amtliche Vermessung/
Unterschnitt und Monstein	LIS Davos

Es ist beabsichtigt, den Generellen Gestaltungsplan im LIS-Davos zu führen; die Übernahme ab den Papierplan-Entwürfen soll baldmöglichst stattfinden.

Der Generelle Gestaltungsplan muss infolge der sehr hohen Informationsdichte in zwei Teilpläne aufgegliedert werden, nämlich in den Teilplan "Verkehr und Tourismus" und den Teilplan "Versorgung". Die Aufteilung folgt der Vorgabe von Art. 28 des Baugesetzes der Landschaft Davos vom 4. Dezember 1977.

Die Bearbeitung des Teilplanes "Versorgung" ist vorläufig zurückgestellt worden. Die Begründung dafür liegt darin, dass die Anlagen für die Wasserversorgung und für die Abwasserbeseitigung gebaut sind. Geplant ist, den Teilplan zu erstellen, wenn die sehr zahlreichen Privat-Wasserversorgungen erhoben und analysiert (ein entsprechender Kataster befindet sich in Bearbeitung) und die sich daraus ergebenden raumplanerischen bzw. gesetzgeberischen Bedürfnisse geklärt sind, und wenn die Überprüfung der Abwasserbeseitigung, die im Rahmen eines Generellen Entwässerungsprojektes durchgeführt wird, mit dem sich daraus ergebenden Handlungsbedarf vorliegt.

Die Zurückstellung des Teilplanes "Versorgung" hat zur Konsequenz, dass in den folgenden Abschnitten dieses Berichtes ausschliesslich der Teilplan "Verkehr und Tourismus" zu behandeln ist.

4. Elemente des Generellen Erschliessungsplanes "Verkehr und Tourismus"

4.1 Kantonsstrassen

Unter dem Begriff "Kantonsstrassen" sind die dem Kanton Graubünden gehörenden Strassen, unterteilt in Hauptstrassen und Verbindungsstrassen, eingetragen. Es handelt sich ausschliesslich um bestehende Strassenzüge.

4.2 Gemeindestrassen

Die Klassifikation der Strassen im Generellen Erschliessungsplan erfolgt nach dem Prinzip der Werkeigentümer.

Gemeindestrassen sind demzufolge alle im Eigentum der Landschaft Davos Gemeinde befindlichen Strassen, die der internen Erschliessung der Siedlungsgebiete oder ihrer Verbindung untereinander dienen.

Eine weitere Unterteilung, beispielsweise nach verkehrstechnischen Grundsätzen (Hauptverkehrs-/Sammel-/Erschliessungsstrassen) ist nicht vorgesehen.

Zur Erschliessung des Siedlungsgebietes genügt das bestehende Netz von öffentlichen und privaten Strassen. Neue, zusätzliche Strassen sind nicht vorgesehen.

4.3 Privatstrassen

Das Strassennetz setzt sich - vor allem im Siedlungsgebiet von Davos-Dorf und -Platz - aus einem hohen Anteil von Strassen zusammen, die nicht öffentliches Eigentum sind, sondern privaten Personen bzw. Personengemeinschaften gehören. Im Generellen Erschliessungsplan sind lediglich diejenigen Privat-Strassen besonders bezeichnet, für welche die öffentlichen Fahrrechte bisher gesetzlich geregelt waren; es handelt sich um die Grünenstrasse in Davos Platz und die Bahnhofstrasse von Davos Monstein. Alle übrigen Privatstrassen sind im Plan als Private Erschliessungsstrassen klassiert.

4.4 Land- und Forstwirtschaftswege

Als Land- und Forstwirtschaftswege fasst der Generelle Erschliessungsplan alle Wirtschaftswege zusammen, die der Erschliessung von Höfen, Alpen, Wäldern und Landwirtschaftsgebieten dienen. Im Gegensatz zu den Strassen (siehe 4.1 - 4.3) sind die Eigentumsverhältnisse kein Klassifikationskriterium - auch die Finanzierungsart der Erstellung nicht. Demzufolge kann der Plan nicht zur Regelung der Benützungsrechte herangezogen werden, und er dient auch nicht der Bezeichnung derjenigen Wirtschaftswege, deren Benützung im Sinne des Waldgesetzes (WaG Art. 15) beschränkt ist.

Als Basis für die Festlegung des land- und forstwirtschaftlichen Wegernetzes ist der Entwurf zum generellen forstlichen Erschliessungsprojekt, der vom Kreisforstamt 18 erarbeitet wurde, zugrunde gelegt worden. Dieses Netz ist sodann mit den land- und alpwirtschaftlichen Wegen ergänzt worden.

Die weitaus überwiegende Zahl der Wege wird traditionell und auch in Zukunft multifunktional genutzt. Wenn dies zusätzlich zur land- und forstwirtschaftlichen Nutzung noch weitere, beispielsweise touristische Benutzung betrifft, so ist dies aus dem Generellen Erschliessungsplan ersichtlich.

4.5 Radwege

Der Generelle Erschliessungsplan bestimmt diejenigen Strassen und Wege, welche der Öffentlichkeit für das Radfahren zugänglich sein müssen.

Das Radwegnetz ist abgestützt auf das Kantonale Radweg-Konzept und auf das Generelle Erschliessungskonzept vom April 1996. Letzteres ist im Rahmen der Davoser Richtplanung Verkehr entwickelt worden; es verwendet das Radwegkonzept Februar 1992 als Grundlage.

4.6 Fuss-, Wander- und Bergwanderwege

Grundsätzlich bilden die Fuss-, Wander- und Bergwanderwege ein zusammenhängendes, integriertes Wegnetz.

Die Unterteilung in Fuss- und Wanderwege im Plan folgt den Definitionen im Bundesgesetz über die Wanderwege, mit welchem die Wege innerhalb der Siedlungsräume als Fuss- und jene ausserhalb als Wanderwege bezeichnet werden. Sie unterscheiden sich hauptsächlich durch die Ausgestaltung ihrer Oberflächen.

Die Unterteilung in Wander- und Bergwanderwege erfolgt auf Empfehlung der Bündner Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege BAW; sie nimmt Bezug auf die unterschiedlichen Sicherheits- bzw. Komfort-Anforderungen.

Quelle für das Fusswegnetz ist das Generelle Erschliessungskonzept April 1996 und das als Grundlage verwendete Fusswegkonzept Juni 1992.

Die Grundlagen für die Wander- und Bergwanderwege sind von der BAW zur Verfügung gestellt und von Davos Tourismus, entsprechend der inzwischen ausgeführten Signalisierung im Gelände, ergänzt worden.

4.7 Abfahrtsrouten

Als Abfahrtsrouten bezeichnet der Generelle Erschliessungsplan traditionelle, seit Jahrzehnten befahrene Skiabfahrten, die aus den Skigebieten, die im Zonenplan als Wintersportzonen bezeichnet sind, hinunter bis in die Talböden führen. Es handelt sich ausdrücklich nicht um Abfahrtspisten, die dem grossen Publikum offen stehen; sie werden nicht maschinell präpariert und sind deshalb nur von geübten und ortskundigen Touristen befahrbar. Um dem Variantenfahren entgegen zu wirken, sollen sie markiert werden dürfen.

Abfahrtsrouten sind keine präparierbaren Skipisten und deshalb nur beschränkt benutzbar. Damit unterscheiden sie sich in wesentlichen Punkten von Skipisten in Wintersportzonen, und die differenzierte rechtliche Behandlung ist deshalb durchaus folgerichtig.

4.8 Langlaufloipen

Festsetzungen: Der Generelle Erschliessungsplan setzt die Linienführung der Langlaufloipen fest soweit sie nicht innerhalb der Wintersportzonen liegen. Es werden keine neuen Loipen geplant - alle im Plan verzeichneten Linienführungen sind grundsätzlich bestehend; ihre Gesamtlänge beträgt 75 km. Für die Abschnitte Zentrumsloipe (Nachtloipe), Aebi-Waldji (Flüelatal) und Bündaschlaufe wird eine Regelbreite von 4 m und für die Aebischlaufe im Flüelatal eine Regelbreite von 5 m festgesetzt.

Planungsziel: Der nordische Skilauf hat sich in Davos zu einem sehr bedeutenden Faktor der Fremdenverkehrsbranche entwickelt. Alljährlich findet eine beachtliche Zahl von Wettkämpfen mit nationaler und internationaler Beteiligung statt. Naturgemäss wird der Langlaufsport fast ausschliesslich in den Talböden ausgeübt, in dem Gebiet also, wo das Konfliktpotential von gegenläufigen Landnutzungsinteressen besonders gross ist. Somit ist es eine prioritäre Aufgabe der Nutzungsplanung, für ein zusammenhängendes, lückenloses Loipennetz zu sorgen.

Zur Sicherung der Loipen-Linienführungen dient in erster Linie der Generelle Erschliessungsplan. In besonderen Fällen ist jedoch die Wintersportzone des Zonenplanes das bessere und zweckmässigere Instrument. Dies trifft überall dort zu, wo die Loipen durch ein bestimmtes Gebiet führen müssen aber nicht an eine planmässig festgelegte Trassierung gebunden sind. In diesen Gebieten kann und darf die Linienführung innerhalb der durch die Wintersportzone bezeichneten Fläche variiert und damit allenfalls wechselnden Bedingungen und Anforderungen angepasst werden. Das Verfahren für die jeweilige Festlegung von konkreten Linienführungen richtet sich hier nach den Bestimmungen von Art. 110 des Baugesetzes; es schliesst die Mitsprache von betroffenen Grundeigentümern mit ein.

Auch bei Loipen, die im Generellen Erschliessungsplan festgelegt sind, ist die Verschiebung der Linienführung möglich und zulässig. Der eigens hierfür geschaffene Art. 28a des Baugesetzes schafft hierüber wie auch über das jeweilige Vorgehen unmissverständlich Klarheit.

Konzept für Betrieb und Ausbau: Ein Gesamtkonzept für den Betrieb der Langlaufloipen liegt vor. Es ist von der im Herbst 1995 durch Davos Tourismus eingesetzten Kommission "Loipenausbau" erarbeitet und im April 1996 abgeliefert worden. Es geht davon aus, dass die Loipe Bünnda-Flüelatal, auf welcher international besetzte Sportanlässe durchgeführt werden, so ausgebaut werden muss, dass die FIS-Standards erfüllt werden. Alle anderen Loipen werden als "touristische Loipen" eingestuft, für die keine wettkampfmässige Herrichtung erforderlich ist, die aber den aktuellen Ansprüchen der Breitensportler genügen sollen. Das Konzept gibt eine Übersicht über die hierzu erforderlichen Ausbaumassnahmen, die sich aus Vorgaben für den Betrieb ableiten lassen. Dabei handelt es sich um die Behebung von Engpässen, die Beseitigung von Konflikten mit anderen Verkehrsträgern, um Verbreiterungen einzelner Streckenabschnitte (siehe vorerwähnte Regelbreiten) und vor allem um Beschneigungsanlagen.

Letztere dienen der Sicherstellung des Saisonbeginns auf der siedlungsnahen Zentrumsloipe und der Rennloipe Flüelatal (vgl. hierzu Kapitel 4.10). Das Gesamtkonzept erfordert für die Umsetzung Investitionen von ca. Fr. 6 Mio. Dem entsprechenden Kreditbegehren hat der Davoser Souverän in der Landschaftsabstimmung vom 23. November 1997 zugestimmt.

Das Gesamtkonzept wird im Amtsbericht zur Landschaftsabstimmung vorgestellt und erläutert. Der entsprechende Auszug ist diesem Bericht im Anhang 1 beigegeben.

Beanspruchung von Wald: Der Ausbau der Langlaufloipen sieht über längere Streckenabschnitte Verbreiterungen vor. Überall wo diese im Wald verlaufen, sind Rodungsbewilligungen erforderlich. Entsprechende Gesuche um Vorentscheide sind im Rahmen der Regionalen Richtplanung vorbereitet und eingereicht worden. Das Gesuch betr. Ausbau Rennloipe Flüelatal bezieht sich auf 3'600 m² temporäre und 6'900 m² permanente Rodungen; dasjenige für den Ausbau der touristischen Loipen auf 1'665 m² temporäre und 2'730 m² permanente Rodungen.

Zum Gesuch Flüelatal hat die Eidg. Forstdirektion am 18. Juni 1998 einen zustimmenden Entscheid in Aussicht gestellt.

4.9 Transportanlagen

Unter dem Begriff Transportanlagen fasst der Generelle Erschliessungsplan alle Anlagen zur touristischen Personenbeförderung zusammen, wie beispielsweise Stand- und Luftseilbahnen, Sessel- und Skilifte. Nicht unter diesen Begriff fallen die Anlagen der Rhätischen Bahn; diese sind im Plan nicht besonders bezeichnet, was sich aus der eisenbahnrechtlichen Regelung des Bewilligungsverfahrens ableitet.

Der Touristik-, Sport- und Kurort Davos befindet sich in zunehmend akzentuiertem Wettbewerb mit ebenso bekannten schweizerischen, europäischen und überseeischen Stationen. Die Bergbahnunternehmen sind dabei an vorderster Front. Der Konkurrenzdruck verlangt gebieterisch nach Erneuerung und Ausbau der Transportanlagen, führt aber auch zur Neuorganisation der gesamten Dienstleistungsangebote, wie teilweise auch zum Reengineering der Unternehmensstrukturen.

Die Planung der betrieblichen Infrastrukturen ist in den letzten Jahren von einer ausserordentlichen Dynamik erfasst worden. Jede der Davoser Bergbahnunternehmen hat Pläne zur Erneuerung ihrer Anlagen ausgearbeitet und befasst sich mit Erweiterungs- und Ausbauprojekten. Der Zeithorizont für die Realisierung dürfte dabei unterschiedlich sein, und vor allem durch die Finanzierbarkeit bestimmt werden.

Festsetzungen: Der Generelle Erschliessungsplan enthält alle bestehenden und alle geplanten Anlagen zur touristischen Personenbeförderung.

Eine Übersicht über die bestehenden Transportanlagen, mit Angaben über Art der Anlagen, Kapazitäten und Frequenzen sowie ihrer Funktion im jeweiligen Skigebiet findet sich im Bericht zum Regionalen Teilrichtplan Fremdenverkehr, Entwurf September 1998.

Als geplante Transportanlagen werden im Generellen Erschliessungsplan alle Projekte aufgeführt, die zur Zeit hinsichtlich der Standorte genügend genau konkretisiert sind. Sie sind im Folgenden kurz kommentiert - geordnet nach Skigebieten:

Parsenn

Die Kapazität der Zubringerbahnen (Davos Dorf - Weissfluhjoch und Klosters - Gotschnagrat) beläuft sich auf 2'300 Personen/Stunde. Der Engpass ist angesichts der Skigebietsgrösse, die 11'500 Personen aufnehmen kann, offensichtlich. Aus zahlreichen Studien zur Verbesserung der Situation und zur Lösung des Problems der überalterten Standseilbahn ist durch Abklärungen über technische, rechtliche und ökonomische Machbarkeit schliesslich folgende Variante herauskristallisiert worden:

Erneuerung der Standseilbahn 1. Sektion, mit Erhöhung der Kapazität auf 1'500 Personen/Stunde; Ersatz 2. Sektion durch Umlaufbahn; Neubau einer Umlaufbahn Wolfgang-Meierhofertälli mit Kapazität 1'200 bzw. 1'700 Personen/Stunde. Eine Direktverbindung von der Talsohle auf Weissfluhjoch wird es folglich auch in Zukunft nicht geben. Der vollständige Ersatz der Standseilbahn durch eine Neuanlage wäre in dieser Hinsicht wohl interessanter, aber aus rechtlichen und finanziellen Gründen (inkl. Abgeltungen für Durchleitungsrechte) innert nützlicher Frist kaum realisierbar.

Festzuhalten ist, dass das Konzept den beiden Umlaufbahnen erhebliche Repetier- (Sekundär-) Funktionen zuweist. Die Sektion Höhenweg - Weissfluhjoch ersetzt nicht allein die Standseilbahn - sie übernimmt auch die Funktion des Dorftälli-Skiliftes. Die neue Anlage Wolfgang - Meierhofertälli erschliesst die entsprechende Abfahrt, womit das festgestellte Defizit von Abfahrtpisten mit höherem Schwierigkeitsgrad gemildert wird.

Im Plan ist eine weitere Anlage als Planung aufgenommen. Es handelt sich um die Verbindung Gruoben - Totalp. Sie bringt unter anderem eine bessere Verknüpfung der bestehenden Pisten- und Transportangebote.

Pischa

Die Kapazität der bislang einzigen Zubringeranlage ist gemessen an derjenigen des bisher erschlossenen Gebietes absolut ungenügend. Zur Behebung dieses Mangels sowie zur Erhöhung der Talfahrt-Leistung ist die Erstellung einer Sesselbahn Pischa/Dörfji-Flüelameder vorgesehen. Die Planung schliesst den Ersatz des Schleppliftes "Meder" sowie die Einrichtung der Beschneiungsanlage (siehe folgenden Abschnitt 4.10) mit ein.

Das Projekt berührt Waldareal. Zur Klärung der Rodungsfrage haben die Sportbahnen Pischa AG anfangs Februar 1998 ein Rodungsgesuch eingereicht. Am 6. April hat das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden den Vorentscheid mitgeteilt, wonach eine positive Beurteilung des Rodungsgesuches in Aussicht gestellt wird.

Im Zonenplan (Beschluss 1.12.1996) ist eine Wintersportzone zur Erweiterung des Skigebietes ins angrenzende Mattjischtälli enthalten. Im Generellen Erschliessungsplan ist nun die zugehörige Beförderungsanlage enthalten. Es handelt sich um eine reine Repetier-(Sekundär-) Anlage. Die Anlage verläuft auf der ganzen Länge in der Mulde des Mattjischtälli; die obere Station befindet sich ca. 200 Höhenmeter unterhalb des Grates am Pischahorn - die untere Station am Flüelaberg auf knapp 2'300 m Höhe. Die Anlage soll etwa parallel zum bestehenden Skilift "Mittelgrat", im Abstand von rund 600 m (Zum Vergleich: Abstand der benachbarten Lifte "Meder" und "Mitteltälli" ca. 1'200 m).

Für das Erweiterungsgebiet ist eine Eignungskartierung durchgeführt worden (Verfasser: Forstingenieurbüro B. Teufen, Davos, 5.2.1998). Daraus geht hervor, dass das Mattjischtälli im mittleren Teil sehr gute skitechnische Eignung aufweist; die Eignung der seitlichen Einhänge dagegen lediglich als geeignet, teilweise als nicht geeignet beurteilt werden. Die geplante Sesselbahn und die Abfahrtspisten sind daher in erster Priorität im sehr geeigneten Geländeabschnitt anzulegen. Die Eignungskarte zeigt 4 mögliche Varianten auf, die sich freilich hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den Raum kaum unterscheiden. Im Plan wird nur die Hauptvariante dargestellt.

Aus der Eignungskarte ist ferner ersichtlich, dass kein Wald, keine Flachmoore und keine schützenswerte Naturobjekte im Beurteilungssperimeter liegen, sowie dass das Gebiet nahtlos an das erschlossene Skigebiet angrenzt. Es wird weder durch Gefahrengelände noch durch skitechnisch ungeeignetes Gelände abgetrennt.

Eignungskarte siehe umstehende Seite.

Brämbüel-Jakobshorn

In diesem Skigebiet sind lediglich zwei Beförderungsanlagen als geplant verzeichnet. Zum einen handelt es sich um die Anlage Clavadeleralp - Jakobshorn (Clavadelerberg), mit welcher der bestehende Skilift mit derselben Trassierung ersetzt werden soll. Zum andern betrifft es eine Neuanlage von ca. 250 m Länge auf Usser Isch/Ischmäder.

Die Planung für die Erweiterung des Skigebietes in den Stadleralpen ist zur Zeit noch wenig konkretisiert und eine Eignungskartierung ist noch nicht durchgeführt worden. Der Generelle Erschliessungsplan enthält demzufolge noch keine Angaben hierüber.

Rinerhorn

Im Skigebiet Rinerhorn gibt es im gegebenen Zeitpunkt keine Planungen für Beförderungsanlagen in genügend konkretisiertem Mass. In nächster Zukunft werden die verfügbaren Mittel voraussichtlich zur Verbesserung bestehender Anlagen eingesetzt. Dazu sind unter anderem der sukzessive Ersatz von Skiliften durch Sessellifte zu zählen. Infolgedessen liegen die Planungen für die Erschliessung des Erweiterungsgebietes Sältenüeb zur Zeit noch zu wenig konkret vor, als dass sie in den Generellen Erschliessungsplan aufzunehmen wären.

Schatzalp Strela

Vor etwas mehr als Jahresfrist haben die Schatzalpbetriebe einschneidende Änderungen der Eigentumsverhältnisse erfahren. Wie deren Zukunft gestaltet werden soll, ist zur Zeit offiziell noch unklar. Die Landschaft Davos beschränkt sich deshalb darauf, die bestehenden touristischen Beförderungsanlagen sowie das konzessionierte Erneuerungsprojekt in den Generellen Erschliessungsplan aufzunehmen - mit Einschluss der Standseilbahn Davos Platz - Schatzalp.

4.10 Beschneigung

4.10.1 Grundlagen

Die Hypothesen zur globalen Klimaveränderung, welche während den letzten Jahren entwickelt worden sind, müssen die Wintersportdestinationen zur Prüfung ihrer Situation veranlassen. Das soeben abgeschlossene Nationale Forschungsprogramm zum Thema liefert hiezu freilich wenig aussagekräftiges Beurteilungsmaterial. Nur soviel scheint gesichert: Die globale Erwärmung wird von vermehrten Niederschlägen, vor allem im Winterhalbjahr, begleitet sein.

Unter diesem Aspekt und in sehr langfristiger Beurteilung dürften Beschneigungen im Alpengebiet und in der Höhenlage von Davos allenfalls als Übergangsmassnahmen, als Behelfe zur Überbrückung von noch niederschlagsarmen Wintern, betrachtet werden. Bis dahin behalten die Erfahrungen der letzten Wintersaisons, die

durch kalte aber niederschlagsarme Witterung geprägt waren, ihre Gültigkeit: Beschneiungsanlagen sind unabdingbare Ausstattungen, wenn das Ausbleiben der Gäste und damit wirtschaftliche Einbrüche vermieden werden wollen. Dieses Erkenntnis steht selbstverständlich im Zusammenhang mit der Wandlung des Fremdenverkehrs von Anbieter- zu Nachfragermärkten.

Einrichtung und Betrieb von Beschneiungsanlagen stehen somit durchaus im Gesamtinteresse der Wintersportdestination. Die Anstrengungen der Bergbahnunternehmen zur Verbesserung der Angebote und der Wettbewerbsfähigkeit sind deshalb nicht nur im Allgemeinen sondern im Besonderen auch bezüglich Beschneigung unterstützungswürdig.

Gleichzeitig gilt es freilich aus mehreren guten Gründen, Beschneiungsanlagen auf das erforderliche Mindestmass zu beschränken. Die "Wegleitung für Schneesportanlagen im Kanton Graubünden" vom 30. Mai 1988/RB Nr. 1420 ist hierfür massgebend. Die im Generellen Erschliessungsplan aufgenommenen Anlagen erfüllen die entsprechenden Anforderungen, namentlich bezüglich Übereinstimmung mit den Grundsätzen, Bedürfnis, Angemessenheit und Energie - die Prüfung der Umweltverträglichkeit bleibt dem Spezialverfahren vorbehalten.

4.10.2 Skigebiete

Die Gesamtheit der Beschneiungsflächen (inklusive der im Plan enthaltenen punktuellen Beschneiungsflächen) umfasst ca. 70 ha; sie beträgt somit 3% der erschlossenen Skigebietsfläche. Zum Vergleich: gemäss konsolidierter Genehmigungspraxis der Regierung sollen Beschneiskonzepte sich im Rahmen von 5% des gegenwärtigen regionalen Pistenangebotes bewegen.

Im Generellen Erschliessungsplan sind bestehende und geplante Flächenbeschneigungen aufgenommen. Ebenso sind die bestehenden punktuellen Beschneiungsflächen dargestellt.

Die Zielsetzungen "Sicherstellung des Angebotes wichtiger Pistenabschnitte auf Saisonbeginn" (vgl. Anhang Beschneigung/Klimadaten) und "Sicherung von Passagen, die bei Schneemangel Gefährdungen bewirken" gelten für alle Beschneigungsprojekte gemeinsam.

Die Beschneiungsflächen sind wie folgt auf die einzelnen Skigebiete verteilt:

Parsenn:

Talabfahrt Höhenweg - Palüdastrasse, Fläche 7.4 ha; Bauprojekt und Bericht zur Umweltverträglichkeit vorhanden. Baugesuch eingereicht.

Zusätzliches Ziel: Gesicherte Talabfahrt zur Sicherstellung der zeitgerechten Entleerung des Skigebietes (zu knappe Kapazität der Bergbahn).

Dorftälli, 4 Einzelflächen zu je max. 0.45 ha

Chlein Wasserscheidi/Totalpsee - Parsennhütte, 5 Einzelflächen zu je max. 0.5 ha.

Pischa:

Talabfahrt Flüelamäder - Dörfji, Gesamtfläche 6.5 ha; Umweltverträglichkeitsbericht in Bearbeitung.

Zusätzliches Ziel: Sicherung enger vielbefahrener Stellen in der Talabfahrt zur Ergänzung der Transportleistungen bei der Entleerung des Skigebietes, sowie im untersten Teil der Abfahrtspisten bei der Talstation des Skiliftes (Projekt:Sesselbahn) Flüelamäder.

Brämabüel - Jakobshorn:

Hier ist zu unterscheiden zwischen

- a) bestehende Beschneiungsanlagen:
Inner Isch, ca. 0.9 ha oberhalb Mittelstation.
Usser Isch - Clavadelerberg - Clavadeler Alpen, 10 Einzelflächen wovon die grössten 0.45 ha messen.
- b) Zusammenfassende Flächenbeschneigung: Gegenwärtig wird ein Projekt ausgearbeitet zur Zusammenfassung aller unter a) aufgeführten Einzelflächen; gleichzeitig sollen die beschneibaren Flächen entsprechend den Forderungen der Landwirtschaft (Clavadeler Alpgenossenschaft) erweitert werden. Die Wasserbeschaffung erfolgt von den bisher genutzten Quellen und der saisonale Ausgleich ist mit einem Speichersee (Inhalt ca. 38'000 m³) geplant. Die Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichtes ist in Auftrag gegeben worden. Die bestehenden und die geplanten Beschneigungen weisen gesamthaft folgende Flächen auf:
Inner Isch ca. 0.9 ha
Brämabüel ca. 4.6 ha
Usser Isch/Clavadelerberg ca. 25.5 ha

Rinerhorn:

Dieser Teil ist übernommen aus: Genereller Erschliessungsplan 1:5000, Teil "Verkehr und Tourismus" (Beschneiungsanlage Rinerhorn, Planausschnitt Jatzmäder/Juonlimäder/Rinerhorn); von der Regierung mit Beschluss vom 8. Juli 1997/Protokoll Nr. 1615 genehmigt.

Die im RB verfügte Planänderung betr. Leitungsführung im unteren Teil der Nüllischpiste ist berücksichtigt und mit übernommen.

Die Gesamtfläche beträgt ca. 9.3 ha; sie umfasst die Pisten entlang des Juonliliftes bis zum Schieberschacht auf 2070 m.ü.M., die Pisten zwischen Juonlilift und Traierlift, die Pistenverbindung Juonlilift - Nüllischlift und den untersten Teil der Nüllischpiste.

Schatzalp - Strela:

Die Beschneiungsabsichten sind von der früheren Direktion der Schatzalpbetriebe entwickelt worden; vollständige Projekte liegen jedoch nicht vor. Im Skigebiet basieren sie auf beobachteten Schwachstellen der Schneedecke und zielen auf die Behebung der daraus entstehenden Gefährdungen ab.

Schatzalp, eine punktuelle Beschneiungsstelle mit ca. 0.5 ha Fläche

Strelaalp, je eine Beschneiungsfläche von ca. 0.6 ha und 1.5 ha

Schlittelbahn Schatzalp - Chilcher Bannwald - Hohe Promenade durchgehend (Ziel ist die Sicherstellung des Betriebes zum Saisonbeginn)

Bolgen/Geissloch und Bünda:

Die beiden siedlungsnahen Gebiete sind Übungsgelände; die Skischule nutzt sie intensiv.

Bünda, gesamte Abfahrtspiste mit Verzweigung, Gesamtlänge ca. 1'000 m, Fläche ca. 2 ha. Das Projekt steht nicht in direktem Zusammenhang mit demjenigen der benachbarten Langlaufloipenbeschneigung, benützt aber dieselben Versorgungsanlagen. Bauherrschaft ist die Schweizer Skischule Davos Platz.

Bolgen, Ablösung des befristet bewilligten Beschneigungsversuches durch Installation einer definitiven mechanischen Anlage; Gesamtlänge 1'600 m, Fläche ca. 4.9 ha. Bauherrschaft BBBJ AG.

Carjöl und Loipe, zusätzlich zur Beschneigungsanlage Bolgen-Geissloch, und betrieblich mit dieser zusammenhängend ist die Beschneigung des westlich von Bolgen gelegenen Übungshanges Carjöl auf einer Breite von ca. 30 m und der Langlaufloipe von der Mattastrasse bis zur Hofstrasse auf einer Breite von ca. 15 m geplant. Die dadurch entstehende Erweiterung der Beschneigungsfläche Bolgen-Geissloch beträgt 4.9 ha. Wasser- und Energieversorgung bleiben durch die Erweiterung unverändert, lediglich die Betriebsdauer wird verlängert.

Das Erweiterungsprojekt ist durch die BBBJ AG initiiert worden, die auch die Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichtes in Auftrag gegeben hat.

4.10.3 Langlauf-Loipen

Zur Beschneigung vorgeschlagen sind die Zentrumsloipe im Abschnitt Matte - Duchli und die Rennloipe Bünden - Oberhöfji mit angrenzenden Abschnitten im Wald und mit dem Start-/Ziel-Gelände auf Bünden. Ziel ist in beiden Fällen die Sicherstellung des Saisonbeginns.

Teile der Rennloipe sind bisher schon mit befristeten, provisorischen Bewilligungen beschneit worden. Mit gutem Erfolg - denn die Gewissheit, dass langfristig festgelegte Renntermine tatsächlich eingehalten werden können, bedeutet erstens kaum abschätzbare Werbewirkung und Prestigegewinne für den ganzen Veranstaltungsort, und zweitens den Aufbau eines verlässlichen Tourismuszweiges mit beachtlichem Wachstumspotential.

Die Projektierung der definitiven Anlagen und die Sicherung der Finanzierung sind seit 1996 im Gange (siehe Anhang A: Ausbau und Beschneigung der Davoser Langlauf-Loipen, Auszug aus Amtsbericht). Die Kreditvorlage ist in der Landschaftsabstimmung vom 23. November 1997 mit grossem Mehr angenommen worden.

Das technische Konzept für die Beschneigung der Rennloipe sieht eine Kombination vor von festen Einrichtungen zur flächenhaften Beschneigung und von Schneeproduktionsplätzen, ab denen der Schnee auf die Loipentrassen transportiert und verteilt wird. Die letztere Beschneigungsart soll vor allem in den Waldpartien angewendet werden.

Die Zentrumsloipe Waldhaus - Duchli soll gemäss Projekt vom Juli 1997 auf eine Länge von ca. 1.5 km bei einer Breite von 10 m beschneit werden; für den Einsatz von 2 Propelleraggregaten sind 8 Zapfstellen vorgesehen.

Für die Rennloipe Bündä - Camping - Pulverhäuser liegt ebenfalls ein Beschneiungsprojekt Juli 1997 vor. Die zu beschneidende Loipenlänge im Abschnitt Bündä - Camping (Oberhöfji) beträgt ca. 1.1 km (Breite 10 m), wofür 7 Zapfstellen und der Einsatz von 2 Propelleraggregaten geplant sind. An dieser Stelle ist anzumerken, dass die Beschneiung des Skischulgeländes Bündä als Erweiterung der Loipenbeschneigungsanlage konzipiert ist, welche an dieselbe Wasserfassung, Pumpstation und Zuleitung angeschlossen wird. Bei den Pulverhäusern soll Schnee auf Depot produziert werden, so dass die Menge ausreicht für Verteilung und Einbringen auf fallweise zu bestimmende Loipenabschnitte von max. 5 m Breite und ca. 1 km Gesamtlänge.

Die Beschneiung der Loipe Mattastrasse - Hofstrasse ist nicht Gegenstand der von Davos-Tourismus betreuten Projekte; sie ist im vorstehenden Abschnitt 4.10.2 behandelt.

Anmerkung

Einzelheiten zu den einzelnen Beschneiungsprojekten, vor allem Angaben zur Wasserbeschaffung sind im Anhang D zusammengefasst.

Grundlagen zur Beurteilung der zu erwartenden Lärmemissionen, sowie zu allfälligerweise anzuordnenden Betriebsbeschränkungen finden sich im Anhang C.

4.11 Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge

Im Entwurf zum Zonenplan war ein besonderer Zonentyp vorgesehen zur Bezeichnung von Parkplätzen, die sich ausserhalb von Bauzonen befinden. Auf Empfehlung des Amtes für Raumplanung in der Vorprüfung wurde darauf verzichtet. Damit die Nutzungsart dieser Flächen unmissverständlich festgelegt werden kann, sind sie nun im Generellen Erschliessungsplan zu bezeichnen.

Der Generelle Erschliessungsplan enthält somit alle grösseren Parkierungsanlagen innerhalb und ausserhalb der Bauzonen. Er hält die Standorte fest - sowohl von bestehenden wie auch von geplanten Anlagen - sagt aber über deren Grösse nichts aus. Bei bestehenden Parkplätzen innerhalb von Bauzonen ist jedoch von der Regel auszugehen, dass ihre Grösse fest ist und Erweiterungen infolge der Raumverhältnisse nicht möglich sind.

Die Festsetzungen des Generellen Erschliessungsplanes sind somit als Übergangsregelung zu betrachten. Zusätzliche Parkierungsflächen können erst dann in den Plan aufgenommen werden, wenn die Grundlagen hierzu in einem Optimierungsprozess aufgearbeitet sind; dieser wird die Nachfrage- und Angebotspotentiale, sowie die Einbindung der Parkplätze in das Verkehrssystem und ihre Verknüpfung mit dem öffentlichen Busverkehr umfassen. Wie bei allen städtischen Verkehrsproblemen werden hierzu umfangreiche Abklärungen und politische Vorentscheide zu treffen sein. Diese Planungs- und Entscheidungsprozesse können infolge ihrer Komplexität nicht im Nutzungsplanungsverfahren ablaufen. Hiefür ist die Vorstufe der Richtplanung das zweckmässigere Mittel.

Zu erwähnen ist, dass der Generelle Erschliessungsplan einzelne Abstellflächen bezeichnet, die mit Sanitäreinrichtungen versehen sind. Damit werden Standplätze für Camping-Fahrzeuge angeboten, die mit autonomer Wasser- und Abwassereinrichtung ausgerüstet sind. Durch die Einweisung dieser Fahrzeuge in die bezeichneten Plätze soll der Campingplatz im Färich (Campingzone), in welchem äusserst knappe Platzverhältnisse herrschen, entlastet werden können.

4.12 Davosersee

4.12.1 Ausgangslage

Der Davosersee ist für den Davoser Sommertourismus von grosser Bedeutung: baden, segeln, surfen, spazieren oder Ruhe geniessen. Demgegenüber beschränkt sich die touristische Winternutzung auf's promenieren und bei allenfalls schwarzgefrorenem See auf's schlittschuhlaufen.

Die Bündner Kraftwerke nutzen das Wasser zur Stromproduktion. Der Wasserspiegel des Sees sinkt bis ins Frühjahr jeweils stark ab. Bis zum Beginn der Sommersaison muss der See jedoch wieder aufgefüllt sein.

Der Zonenplan vom 1. Dezember 1996 trägt der besonderen Bedeutung des Davosersees Rechnung mit der Schaffung einer Seeuferzone, und verlangt eine Sondernutzungsplanung im Rahmen der generellen Erschliessungsplanung.

Die Gemeinde beabsichtigt den Bau von zwei WC-Anlagen zur Ergänzung der Infrastruktur am Davosersee. Mit vorliegender Sondernutzungsplanung zusammen mit der in Zonenplan und Baugesetz definierten Seeuferzone sollen die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden.

Die den Davosersee umschliessende Seeuferzone wird im Baugesetz der Landschaft Davos wie folgt geregelt:

"Seeuferzone (Art. 109^{quater})

Die Seeuferzone dient der Erhaltung und der geordneten Erschliessung des den Davosersee umgebenden Naherholungsgebietes.

Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen, die mit dem Zonenzweck unvereinbar sind, sind nicht zulässig.

Die Erschliessung wird in einem Generellen Erschliessungsplan festgelegt."

Für die Erstellung des Generellen Erschliessungsplanes "Davosersee" sind insbesondere folgende Unterlagen verwendet worden:

- Darnuzer Ingenieurbüro Davos Platz, 1995, Situationsplan 1:5000
- Fridolin Beglinger, Beglinger Söhne AG, 8753 Mollis, Januar 1983: Davosersee, Bericht zur Erhaltung und Nutzung von See, Ufer und näherer Umgebung
- Reto Westermann, ETH Zürich, Januar 1997: Nutzungsanalyse Davosersee, eine Betrachtung über die zukünftige Nutzung des Sees und der Strandbadanlage. Freie Semesterarbeit am Lehrstuhl Prof. A. Henz, ETH Zürich.

4.12.2 Elemente der Spezialplanung Davosersee

Privatstrassen / Radwege / Langlaufloipe / Rhätische Bahn

Diese Elemente liegen im Randbereich des Generellen Erschliessungsplanes "Davosersee", und sind abgestimmt auf die angrenzenden Pläne 1:10'000/5'000.

Fuss-, Wander- und Bergwanderwege

Die verschiedenen Wegtypen entsprechen denjenigen des Generellen Erschliessungsplanes Tourismus und Verkehr im Massstab 1:10'000/5'000.

Fusswege: Im Siedlungsgebiet Höhwald. Am Rand von Davos-Dorf

Wanderweg: Rundweg um den Davosersee. Verbindungen zwischen den Siedlungen

Bergwanderwege: Zweigen von den Wanderwegen ab und führen in höher gelegene Landschaftsteile

Der um den See führende Wanderweg bildet Teil der Grunderschliessung für die touristische Nutzung des Sees.

Parkieranlagen für Motorfahrzeuge

Am Südennde des Sees bestehen 2 Parkieranlagen nur ca. 250 m voneinander entfernt. Besucher des neuen Strandbades Davosersee haben die Möglichkeit, auf einem der beiden Plätze ihr Fahrzeug abzustellen.

Ein weiterer Parkplatz liegt auf der gegenüberliegenden Seite beim Restaurant Höhwald.

Anlagen für den Boots-, Segler- und Surfbetrieb

Hiefür stehen ein Bootshaus, ein Boots-Starterhaus, verschiedene Bootsstege sowie Räume für Segler und Surfer im Strandbad Davosersee zur Verfügung. Weitere Anlagen sind zur Zeit nicht vorgesehen.

Anlagen für den Badebetrieb

Das neue Strandbad deckt die Bedürfnisse für den Badebetrieb mit Garderoben, Liegewiese, Badesteg, WC-Anlage und Restaurant ab. Der Plan zeigt weitere Baderestellen mit geringerem Angebot an Badeinfrastrukturen, und jeweils ohne Garderobe.

WC-Anlage

Zur Zeit steht nur eine WC-Anlage beim Strandbad der Öffentlichkeit zur Verfügung. Geplant ist ein Toilettenhäuschen bei der Kantonsstrassen-Galerie und ein weiteres seegegenüberliegend. Damit ist eine gute geographische Verteilung sichergestellt. Der Einordnung der Anlage bei der "Hawai-Bucht" in die Landschaft ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

4.12.3 Vorprüfung und Beschlussfassung

Der Entwurf zum Generellen Erschliessungsplan "Davosersee" ist am 6. Juni 1997 dem Amt für Raumplanung Graubünden zur Vorprüfung übergeben worden. Die Vorprüfung erfolgte gestützt auf Art. 26 des Bundesgesetzes über die Raumplanung und Art. 37 des Kantonalen Raumplanungsgesetzes sowie die einschlägige Beitragszusicherung des Departementes des Innern und der Volkswirtschaft.

Das Ergebnis der Vorprüfung wurde am 15. Juli 1997 mitgeteilt. Darin wird insbesondere auf die geplanten Standorte für zwei neue WC-Anlagen hingewiesen, die mit übergeordnetem Recht unverträglich sind, bzw. bezüglich Einordnung in die Landschaft zu optimieren sind. Beide Hinweise wurden an der gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Kant. Amtes und der Landschaft Davos vertieft erörtert und es konnten einvernehmliche Lösungen zur Standortverbesserung gefunden werden. Diese sind in der aufgelegten Version des Generellen Erschliessungsplanes berücksichtigt.

Nach durchgeführter Vorprüfung ist die Generelle Erschliessungsplanung "Davosersee" in das Beschlussfassungsverfahren für den Generellen Erschliessungsplan Landschaft Davos integriert worden.

Das Mitwirkungsverfahren ist dementsprechend mit der öffentlichen Auflage am 10. Dezember 1997 eröffnet und die Beschlussfassung am 19. Mai 1998 eingeleitet worden; für nähere Angaben hiezu sei auf Kapitel 6 und 7 verwiesen.

5. Vorprüfung

Der Entwurf zum Generellen Erschliessungsplan ist durch die Kantonale Verwaltung einer Vorprüfung unterzogen worden. Die Unterlagen hiezu wurden am 22. Januar 1997 dem Amt für Raumplanung Graubünden eingereicht, das für dieses Verfahren zuständig und federführend ist. Die Vorprüfung wird gestützt auf Art. 26 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) und Art. 37 des Kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG) durchgeführt. An diesem verwaltungsinternen Verfahren sind 25 Stellen beteiligt gewesen. Die Ergebnisse sind durch das Amt für Raumplanung zusammengefasst und am 20. Mai 1997 im 15seitigen Vorprüfungsbericht mitgeteilt worden.

Daraufhin ist die Vorlage unter der Leitung der Arbeitsgruppe Raumplanung und mit Unterstützung der Gemeindeverwaltung der Landschaft Davos grundlegend überarbeitet worden. Die nachfolgende Übersicht gibt Aufschluss darüber, in welcher Weise die Ergebnisse der Vorprüfung dabei verarbeitet worden sind; die Hinweise auf Kapitel und Seitenzahlen beziehen sich auf den Vorprüfungsbericht vom 20.5.1997:

a) Allgemeines

1.1 Vollständigkeit/Seite 2: Der Teil "Versorgung" des Generellen Erschliessungsplanes liegt aus den in Kap. 2 (Seite 2) hievordargelegten Gründen nicht vor. Es erscheint wenig zweckmässig, einen solchen Plan zu erstellen und der aufwendigen Beschluss- und Genehmigungsprozedur zu unterziehen, wenn er nur gerade gebaute, bzw. bestehende Anlagen zum Inhalt hat. Voraussichtlich wird die Bearbeitung innert Jahresfrist beginnen können.

1.2 Darstellung/Seite 2, 3: Orts- und Flurnamen sind nachgetragen. Parzellennummern jedoch nicht; sie werden mit der Überführung in den Digitalen Erschliessungsplan jedoch ausdrückbar. Die Planlegenden sind der Empfehlung entsprechend geändert worden, ebenso die auf Nachbarpläne verweisenden Anschriften und die Farbgebung für die Abfahrtsrouten. Der vorliegende Planungsbericht trägt den Empfehlungen soweit als möglich Rechnung, indem alle verfügbaren Informationen darin aufgenommen sind; insbesondere sind hierfür die Anhänge hinzugefügt worden.

b) Richtplanung

2.2 Regionale Richtplanung/Seite 4: Die Landschaft Davos will der Anforderung an die Kongruenz der Nutzungsplanung mit der Richtplanung gerecht werden. Die im konkreten Fall zeitlich nachfolgende Überarbeitung des Regionalen Teilrichtplanes Fremdenverkehr erfolgt gemäss dem Grundsatz der Übereinstimmung.

2.3 Kantonale Richtplanung/Seite 4: Der Kleine Landrat hat am 7. November 1997 eine Anfrage des Departementes des Innern und der Volkswirtschaft zum Vorhaben 8.3 "Entlastungsstrasse Davos" dahingehend beantwortet, dass die Landschaft Davos das Projekt nicht weiter verfolgen könne, und dass er die Streichung des Richtplanvorhabens beantrage.

c) Baugesetz

BG Art. 28/Seite 4: Neuformulierung gemäss Empfehlung liegt vor.

Finanzierungsregeln/Seite 3,4: Die Finanzierung von Erschliessungsinvestitionen und von Erneuerungsprojekten soll der Spezialgesetzgebung vorbehalten bleiben. Der Generelle Erschliessungsplan braucht keine diesbezüglichen Vorgaben zu enthalten. Diese Vorgehensweise ist in engem Zusammenhang mit der in Davos traditionell vorherrschenden Privaterschliessung zu sehen.

d) Abgrenzung des Generellen Erschliessungsplanes

Unterschied zur Zonenplanabgrenzung/Seite 5: Die Behörden der Landschaft Davos erachten die das ganze Territorium umfassende Erstellung des Generellen Erschliessungsplanes - insbesondere ohne Zurückstellung des Siedlungsgebietes - für zweckmässig. Die Koordination mit der Nutzungsplanung im Siedlungsgebiet stellt dementsprechende Anforderungen an die Entwurfsarbeit, wobei die inzwischen begonnene Revision der Zonenplanung Baugebiet diesbezüglich gute Prognosen zulässt.

e) Kreuzungen von Verkehrswegen mit der Rhätischen Bahn

5.1.1 a. Kreuzungsbauwerke/Seite 5: Der Generelle Erschliessungsplan Davos enthält im allgemeinen, seinem Bestimmungszweck (KRG Art. 32, Abs. 2) entsprechend, die Konfiguration der Erschliessungsnetze. Über die Ausgestaltung der hierfür zu erstellenden Bauwerke kann er nur Informationen vermitteln soweit solche bereits erarbeitet worden sind - was in den angesprochenen Fällen noch nicht zutrifft.

f) Kantonsstrassen

5.1.2 Verbindungsstück Flüelastrasse/Seite 6: Fehler behoben.

Verbindungsstrassen: Die Bezeichnung von Kantonalen Verbindungsstrassen im Generellen Erschliessungsplan ist den inzwischen (nach der Vorprüfung) getroffenen Vereinbarungen angepasst worden.

Unterscheidung der Erschliessungsstrassen nach Funktion/Seite 6: siehe lit. c) hievor, wonach der Generelle Erschliessungsplan keine Grundlagen zu liefern hat für die Beitragsbemessung.

g) Land- und Forstwirtschaftswege

5.1.3 a. Generelles forstliches Erschliessungsprojekt/Seite 6, 7: Die zur Zeit der Vorprüfung noch ausstehenden Beurteilungen konnten inzwischen vollzogen werden, u.a. mit Besprechungen und Augenschein am 5. November 1997 vor Ort, mit nachfolgenden Ergebnissen (vgl. Bemerkungen/Seite 7):

Dürwald: Konflikt mit Fm-15575 bereinigt durch Verschiebung der Weg-Achse; nach Fertigstellung der neuen Waldstrasse, was innert 5 - 10 Jahren der Fall sein dürfte, ist der bestehende (dann nicht mehr zu befahrende) Weg zurückzubauen bzw. zu renaturieren.

Drussatschawald: Die Planung der Walderschliessung hat sich hier (W-571) grundsätzlich auf den Ausbau bzw. Neubau von Wegen in bestehenden Trassées zu beschränken. Ausnahmen hievon bildet ein kurzes Wegstück, das zur Verbesserung der Längsgefälleverhältnis leicht hangaufwärts zu verschieben ist, sowie der neu zu erstellende Weg Wolfgang - Höhwald, dessen Anschluss in unmittelbarer Nachbarschaft zu überbautem Gebiet, und damit ganz am Rand von W-571 zu liegen kommt; dieser Weg wird die Basis bilden zur Pflege und Bewirtschaftung von ca. 1 km² Waldareal.

Büelenwald: Der geplante Weg quert das Flachmoor Fm-2219 an seiner schmalsten Stelle. Anlässlich der Begehung wurde festgestellt, dass die Verlegung des Weges ausserhalb der ausgedehnten Moorfläche, aus betrieblichen, finanziellen und vor allem aus landschaftlichen Gründen nicht in Frage kommt, dass auf den Weg aber auch nicht verzichtet werden kann. Daraus hat sich ergeben, dass die geplante Linienführung unverändert bleibt. Im Sinne von Kompensationsmassnahmen ist die Moorpflege - insbesondere periodische Reutungen - vorzusehen, und für die Bauausführung sind Massnahmen zur Vermeidung der Moor-Entwässerung zu ergreifen.

Sertig, linke Talflanke: Das ausgedehnte Waldareal verfügt über keinerlei forstliche Erschliessung. Geplant ist eine einzige Wegachse, was einen Eingriff in die inventarisierte Landschaft L-812 bewirkt. Das Erfordernis für die minimale Walderschliessung wird anlässlich des Augenscheines anerkannt. Sie wird nicht nur die Pflege des Schutzwaldes sicherstellen, sondern auch Entlastungen der Kant. Verbindungsstrasse mitsamt den angrenzenden Wiesen im Sertigtal bewirken (Wegfall von Seiltransporten). Baugesetz und Zonenplan lassen in der Landschaftsschutzzone die Erstellung notwendiger Bewirtschaftungswege zu.

Witalp: Das Wegtrassé wird derart verlegt, dass die Flachmoore des Inventarobjektes Fm 15540 nicht mehr berührt werden.

Stadleralpen: Die vor Ort vorgenommene Abwägung der Interessen an der kombinierten Erschliessung von Wald, weiträumigen Alpgebieten, in denen u.a. auch Magerwiesen und -weiden eingeschlossen sind, zum Zweck der Sicherstellung der Bewirtschaftung, sowie von Erhaltungs- und Pflegemassnahmen gegenüber dem uneingeschränkten Schutz der Landschaft L-812 hat hier zu einem mit "Sertig-Linke Talflanke" vergleichbaren Ergebnis geführt: Der Weg bleibt Inhalt des Generellen Erschliessungsplanes.

Büschenwald: Am Augenschein haben sich die Vertreter der Kant. Amtsstellen und der Landschaft Davos anhand der im Gelände verpflockten Wegachse vergewissert, dass das Projekt am unteren Rand des Flachmoores Fm-443 entlang geplant ist, ohne in dessen Fläche einzugreifen. Jedoch ist an dieser Stelle festzuhalten, dass bei der Bauausführung mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen ist, dass das Moor durch Unter- und Oberbau des Wegkörpers nicht drainiert wird.

Seehornwald: Es ist festzustellen, dass der Weg im Gebiet der Hochmoore Hm 1800 und 1801 gebaut ist, und dass die geplante Fortsetzung so trassiert worden ist, dass der Weg weit oberhalb des Flachmoores Fm-15579 verlaufen wird. Aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes ist darauf zu achten, dass nach der Fertigstellung dieses Wegabschnittes die Verlegung der Langlaufloipe auf das Wegtrassée geprüft wird - analog zur Lösung längs Hm 1800.

h) Parkieranlagen

Zusammenhängendes Parkieranzept/Seite 7, 8: Die Empfehlung zur Ausarbeitung eines zusammenhängenden Parkieranzeptes im Sinne der Provisorischen Wegleitung ARP "Kommunale Parkraumpianung", Ausgabe Februar 1998 ist positiv aufgenommen worden. Wie in Abschnitt 4.11 hievordargelegt wird, ist die Aufgabe indes zu komplex und daher zu zeitaufwendig, als dass sie im Rahmen der vorliegenden Nutzungsplanung gelöst werden könnte. Sie soll vorerst in den Rahmen der laufenden Richtplanung integriert werden.

Wolfgang/Seite 8: Die Absicht zur Erstellung einer Parkieranlage auf Wolfgang, die im Zusammenhang mit den touristischen Beförderungsanlagen zu sehen ist, wurde nach gründlicher Prüfung gestrichen. Hier soll künftig voll auf öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Busbetrieb, Bedarfstaxi) gesetzt werden.

i) Touristische Transportanlagen

Vollständigkeit/Seite 8: Die ursprüngliche Absicht der Davoser Planungsbehörde bestand darin, im Bereich der touristischen Transportanlagen den Planinhalt sinngemäss auf die Groberschliessung zu beschränken, in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Kant. Raumplanungsgesetzes (KRG); zusätzlich sollten Neubauten aufgenommen werden, soweit genügend genaue Projektspezifikationen vorliegen, zum Zweck der Vereinfachung bevorstehender Bewilligungsverfahren. Diese Absicht ist nun auf Grund der Vorprüfungsergebnisse fallen gelassen worden: Der Plan enthält neu sämtliche Anlagen - die bestehenden, die geplanten mitsamt den zu ersetzenden - soweit sie bekannt sind.

Die Anpassung des Generellen Erschliessungsplanes hat zur Folge, dass einzelne Projekte darin enthalten sind, welche die Baueingabereife noch nicht erlangt haben. Das wiederum bewirkt, dass mit Änderungen im Zuge der Projektbearbeitung gerechnet werden muss. In diesen Fällen kann erfahrungsgemäss die Forderung nach Teilrevision des Planes entstehen. Damit nun nicht für jede solche Teilrevision das aufwendige Verfahren der Volksabstimmung durchgeführt werden muss, will die Landschaft Davos von der Kompetenz gemäss KRG Art. 37 Gebrauch machen, wonach das Parlament für den Generellen Erschliessungsplan oder Teile davon für zuständig erklärt wird (siehe Revision Baugesetz Art. 28).

Parsenn-Weissfluhjoch/Seite 8: Das Erneuerungskonzept ist seit der Vorprüfung gesamthaft überarbeitet worden (siehe Kap. 4.9, Seite 7 hievord). Damit entfallen auch der Konflikt mit Wald und die Rodungsgesuche.

Pischa-Mattjischtälli/Seite 8, 9: Die Landschaft Davos ist der Ansicht, dass das Mattjischtälli Teil der erschlossenen Talflanke ist, dass es sich hier um die relativ geringfügige Erweiterung des Skigebietes handelt und nicht um eine im Vorprüfungsbericht erwähnte Erschliessung einer neuen Geländekammer, womit wohl auch der Hinweis auf die Umweltverträglichkeitsprüfung entfallen dürfte. Als Folge dieser Beurteilung ist die Planung einer Transportanlage in den Generellen Erschliessungsplan aufgenommen worden. Damit wird u.a. deutlich gemacht, dass das Mattjischtälli keine zusätzliche Basiserschliessung nach sich zieht, und keine Konflikte mit dem tiefergelegenen Inventarobjekt W-570, Schindelbodenwald entstehen können.

Pischa-Flüelamäder/Seite 9: Die Pistenführungen auf Flüelamäder sind koordiniert mit dem Beschneiungsprojekt so geändert worden, dass Kreuzungen mit Flachmooren (Fm-15581 bis 15584) vermieden werden. Die Landschaft Davos hat sich ausserdem dafür verwendet, dass der Vorentscheid zum Rodungsvorhaben für das Bahnprojekt Dörfji - Flüelamäder rechtzeitig vorliegt.

Plankorrekturen/Seite 9: Die erwähnten Anlagen sind auf den aktuellen Stand der Bau- und Bewilligungsverfahren gebracht worden.

k) Langlaufloipen

Allgemeines/Seite 9, 10: In der Folge des Vorprüfverfahrens ist die Projektierung für die Rennloipe Bünnda-Camping-Pulverhäuser energisch vorangetrieben worden. Dabei hat sich im Einzelfall eine Trasséverschiebung ergeben, was die Bezeichnung als "geplante Loipe" zur Folge hat. Das Projekt liefert neu genügend genaue Unterlagen zur Erstellung eines Rodungsgesuches. Aus den Gründen, die anlässlich der Begehung mit mehreren beteiligten Amtsstellen am 3. September 1997 erörtert wurden, ist das Gesuch zum Vorentscheid vorgelegt worden (vgl. Abschnitt 4.8, Seite 6). Nebst der Bauherrschaft (Davos Tourismus) hat sich die Landschaft Davos in die Realisierung des Projektes eingeschaltet - siehe hiezu Anhang A.

Werkhof/Seite 10: Ein Konflikt der Loipenführung mit den Neubauten für die Werkhöfe für den Forstdienst und Bezirkstiefbauamt 5 war nie beabsichtigt. Die vom Hochbauamt zutreffend festgestellte Ungenauigkeit im Generellen Erschliessungsplan ist behoben worden.

Sertig Dörfli/Seite 10: Anlässlich des Augenscheines am 3. September 1997 sind die Loipenführungen in diesem Gebiet nahe des Inventarobjektes A 1808 in Zusammenarbeit mit dem Loipendienst von Davos Tourismus neu festgelegt worden. Dementsprechend ist der Generelle Erschliessungsplan angepasst worden, und der Betrieb wird bereits seit der Saison 97/98 auf den neuen Linienführungen durchgeführt.

Waldfriedhof/Seite 10: Die Loipenführung ist bereits vor mehreren Jahren so geändert worden, dass weder der Tümpel noch seine zum Biotop gehörende Umgebung berührt werden. Ein allfälliger Konflikt mit dem Inventarobjekt Fm-15565 besteht deshalb de facto nicht.

l) Beschneigung

Planinhalt/Seite 10, 11, 12: Die Dokumentation der Beschneiungsanlagen ist gesamthaft im Sinne des Vorprüfungsergebnisses - sowohl in den Plänen als auch im Berichtsteil - erheblich ausgebaut und ergänzt worden. Hiefür haben die Bergbahnunternehmen wie auch Davos Tourismus mit der zeitgerechten Bereitstellung geforderter Unterlagen wesentliches beigetragen.

Die Ergänzungen betreffen die Darstellung in den Plänen, Angaben zu Pump- und Trafostationen sowie zu den Wasserentnahmestellen im Anhang D zum Bericht, Nachweise zu den Wasserbezügen ebenfalls im Anhang D; Ziele der Beschneigung und Beschreibung der natürlichen Schneesituation im Bericht Anhang B (für Loipen zusätzlich im Anhang A), Flächenangaben im Bericht Kap. 4 hievor, Hinweise auf indirekte Auswirkungen und die Bodenbeschaffenheit im Anhang D, Grundlagen zur Beurteilung der Lärmemissionen von Beschneiungsanlagen im Anhang C.

Für das grossflächige (mehr als 5 ha) Projekt Höhenweg-Palüda ist die Ausarbeitung eines Umweltverträglichkeitsberichtes parallel zu den Projektierungsarbeiten in Auftrag gegeben worden. Ebenso für die Projekte Clavadeler Alpen, Geissloch/Bolgen/Carjöl und Flüelamäder-Dörfji.

m) Abfahrtsrouten

Die Empfehlung im Abschnitt 5.2.4/Seite 12 ist verdankenswert und wurde vollumfänglich umgesetzt: Die Talabfahrten von den Stadleralpen und von Sältenüeb sind als Abfahrtsrouten in den Generellen Erschliessungsplan aufgenommen worden.

n) Davosersee

Der Generelle Erschliessungsplan Davosersee ist inzwischen entworfen, vorgeprüft und bereinigt worden. Er kann gleichzeitig mit dem Generellen Erschliessungsplan über die ganze Landschaft öffentlich aufgelegt, beschlossen und genehmigt werden.

o) Infrastrukturen für öffentlichen Verkehr

Bushaltstellen, Wartehäuschen und ähnliches sind bauliche Einzelanlagen, die den inhaltlichen Rahmen eines Generellen Erschliessungsplanes sprengen würden, bezüglich Dauerhaftigkeit mit dem Erfordernis der Planbeständigkeit in Konflikt geraten könnten, und im Prinzip zur Entscheidungsbefugnis der Verkehrsbetriebe - mit Einschluss der Verkehrspolizei - gehören. Die Landschaft Davos würde deshalb der Empfehlung aus dem Vorprüfungsverfahren lieber nicht folgen.

p) Schlittelbahnen

Die beiden bestehenden Schlittelbahnen sind mittels Wintersportzonen in den Zonenplan aufgenommen worden. Obwohl es sich dabei um sog. Linienelemente handelt, sind sie deshalb im Generellen Erschliessungsplan nicht mehr speziell erwähnt.

6. Öffentliche Auflage, Mitwirkungsverfahren

Zur Überarbeitung der Vorlage nach der Vorprüfung sind mehrere Sitzungen und Begehungen mit verschiedenen Kantonalen Verwaltungsstellen notwendig gewesen. Die letzte davon ist am 5. November 1997 durchgeführt worden.

Bereits am 2. Dezember 1997 hat der Kleine Landrat der Landschaft Davos die vollständig überarbeitete Vorlage zu Händen der öffentlichen Auflage verabschiedet, und die parlamentarische Raumplanungskommission am 9. Dezember darüber orientiert.

Die öffentliche Auflage dauerte vom 10. Dezember 1997 bis zum 6. Januar 1998. Sie wurde im Rathaus durchgeführt. An drei Nachmittagen standen Mitglieder der Arbeitsgruppe zur Erteilung von Auskünften am Auflageort zur Verfügung.

Die öffentliche Auflage hat 51 Eingaben gezeitigt, in denen 108 Anträge, Wünsche oder Anregungen gemacht werden. Davon konnten 41 konkrete Anträge so gutgeheissen werden, dass sie zu Änderungen der Planvorlage - in vielen Fällen sogar zu echten Verbesserungen - geführt haben.

Die wichtigsten davon betreffen

- das neue Beschneungskonzept im Skigebiet Brämabüel-Jakobshorn (siehe Abschnitt 4.10.2 Skigebiet Brämabüel-Jakobshorn lit. b, Seite 12).
- die Ergänzung des Beschneungskonzeptes Bolgen mit Carjöl und Loipe (siehe Abschnitt 4.10.2 Übungsgelände, Seite 13).
- Langlaufloipen betr. Streichung der Schlaufen Wildboden/Sandäcker, Islen und Verkleinerung der Schlaufenzahl bei Sertig Dörfli, und betr. Ergänzung der bestehenden Loipe im Wald ob Bünda.
- Aufnahme der Parkplätze beim Langlaufzentrum, Duchli, Frauenkirch Sand und an der Mühlestrasse in den Plan.
- die koordinierte Linienführung des geplanten Radweges mit der geplanten Forstwirtschaftsstrasse mit zusammengelegter RhB-Unterführung in Ober-Laret.
- zahlreiche Korrekturen bzw. Ergänzungen des Wander- und Fusswegnetzes.
- den Wanderweg längs des Golfplatzes, der ausdrücklich als Winterwanderweg bezeichnet wird.

23 Eingaben betreffen die Langlaufloipen. Sie sind alle von Landwirten eingereicht worden. Eine davon, die Eingabe der eigens in diesem Zusammenhang gegründeten "Interessengemeinschaft Langlaufbetroffener Landwirtschaftlicher Grundbesitzer, Davos" vertritt die Interessen von 43 Personen bzw. Personengemeinschaften. In diesen Eingaben wird die Streichung der Langlaufloipen aus dem Generellen Erschliessungsplan gefordert, sowie das Begehren gestellt, dass die Gemeinde keinerlei entsprechenden rechtlichen Regelungen trifft. In verschiedenen Verhandlungen, die zur Zeit noch nicht definitiv abgeschlossen sind, ist eine Übereinkunft gefunden worden. Sie sieht vor, dass die Langlaufloipen grundsätzlich Gegenstand des Generellen Erschliessungsplanes bleiben sollen, und dass im Gegenzug das Baugesetz mit dem Artikel 28a ergänzt wird. Dieser Artikel legt das Mitspracherecht

der Eigentümer bei der Festlegung der detaillierten Loipenführung fest, und er postuliert den Abschluss von Verträgen zwischen den Grundeigentümern und dem Loipenbetreiber, welche die Benützung von Grundeigentum durch den Langlauf regeln. In diesem Sinne haben die erwähnten 23 Eingaben zwar keine direkten Planänderungen zur Folge, aber sie haben zur wesentlichen Weiterentwicklung und Verbesserung der Vorlage geführt.

In verdankenswerter Weise sind zahlreiche Anregungen eingereicht worden, welche die Ausgestaltung des Generellen Erschliessungsplanes nicht direkt betreffen, sondern eher auf polizeiliche Massnahmen abzielen. Auf andere konnte zur gegebenen Zeit nicht eingegangen werden, weil sie umfangreiche Vorarbeiten bedingen und so zu unerwünscht grossen Verzögerungen geführt hätten. Zu diesen zählen die Vorstösse zur Berücksichtigung von Mountainbike-Routen, Reit-, Trekking- und Kutschenfahrwegen.

Zur Klärung und Bereinigung der Eingaben hat die Arbeitsgruppe Raumplanung mit über 15 Einzelpersonen und mit 5 Institutionen Besprechungen durchgeführt.

Das Protokoll über das Mitwirkungsverfahren umfasst 28 Seiten. Es listet die Einsprecher, die Begehren und die Ergebnisse der Behandlung in Kurzform tabellarisch auf. Für die Belange der Regierungsgenehmigung wird es diesem Bericht im Anhang E beigelegt.

7. Beschlussfassung

Der Kleine Landrat hat die anhand des Mitwirkungsverfahrens durchgeführte Bereinigung der Vorlage in seiner Sitzung vom 19. Mai 1998 fertig beraten und mitsamt der "Botschaft zur Beschlussfassung über den Generellen Erschliessungsplan (Teil Verkehr und Tourismus)" an den Grossen Landrat geleitet.

Die Vorberatung der Vorlage durch die Raumplanungskommission des Grossen Landrates zeitigte die Aufnahme eines zusätzlichen Fusswegprojektes, das in einer Quartierplanung im Gebiet Grüeni vorgesehen war, und sie konnte bereits am 9. Juni abgeschlossen werden.

Der Grosse Landrat verabschiedete die Vorlage ohne Änderungen in seiner Sitzung vom 25. Juni zu Handen der Urnenabstimmung.

Die Landschaftsabstimmung ist auf den 27. September 1998 angesetzt. Im Vorfeld der Abstimmung sind öffentliche Orientierungsanlässe durchgeführt worden, nämlich 31. August im Landhaus in Frauenkirch und am 3. September in der Aula der SAMD in Davos Platz. Nach der Präsentation - unterstützt mit Diavorführung - und Erläuterung der Vorlage durch den Landammann und die Beauftragten (Juristen und Planer) verblieb der allgemeinen Diskussion viel Raum.

Die Botschaft zur Landschaftsabstimmung - der Amtsbericht - ist im Anhang F dokumentiert.

Die Landschaftsabstimmung vom 27. September 1998 hat Zustimmung zum Generellen Erschliessungsplan (GEP), Teil Verkehr und Tourismus, samt Nachtrag V zum Baugesetz ergeben, mit 1'809 Ja-Stimmen (78%) gegen 506 Nein-Stimmen (22%).

Chur und Davos, 28. September 1998

Der Planungsbeauftragte:



Richard Arioli

Schneider Ingenieure AG