

Kanton Graubünden Gemeinde Klosters



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

Bearbeitungsstand

Stand: Genehmigung

Bearbeitungsdatum: 28. September 2020

Bearbeitung

STW AG für Raumplanung, Chur

z:\4_Klosters\2020-311_optr bahnhof dorf\01_rap\02_resultate\04_pmb\20200812_pmb_bahnhof-klosters-dorf.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 überrassene 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 [REDACTED]

Grundordnung

Die rechtsgültige Ortsplanung der Gemeinde Klosters 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 mit der Teilrevision der Ortsplanung beauftragt.

Von Seiten der STW AG für Raumplanung wird die Projektleitung von [REDACTED] und stellvertretend durch [REDACTED] übernommen. Im Hintergrund werden verschiedene Fachpersonen als Sachbearbeiter eingesetzt (bspw. Geoinformatiker, Raumplaner).

Für die juristische Begleitung wird [REDACTED] eingesetzt.

Für das Detailprojekt zuständig sind die Büros [REDACTED]

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 im touristischen Intensiverholungsraum 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 Ausstattung, und den vor-



handenen 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 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 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 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 Haupteerschliessung 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 wurde als wichtiger Standort vorwiegend für die Nutzungen «Einkauf», «Sport» und «Kultur» aufgenommen.

Die Gemeinde Klosters hat von der Mitwirkung Gebrauch gemacht und Rückmeldungen dazu platziert. Die Region wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Klosters 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

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 handicaperte 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.

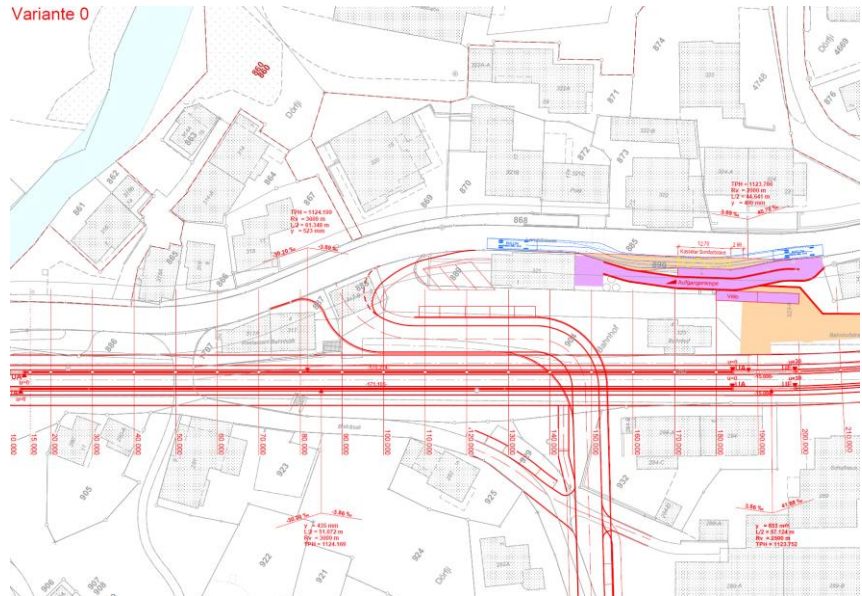
(3) Verhältnismässigkeit

(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

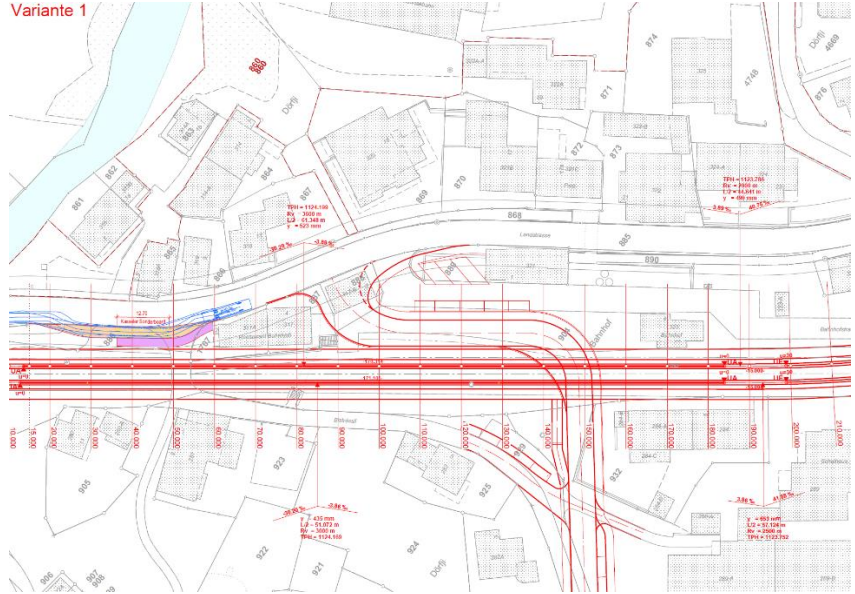
Vorgaben betreffend Behindertengleichstellung und Verkehrssicherheit erfüllt.

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



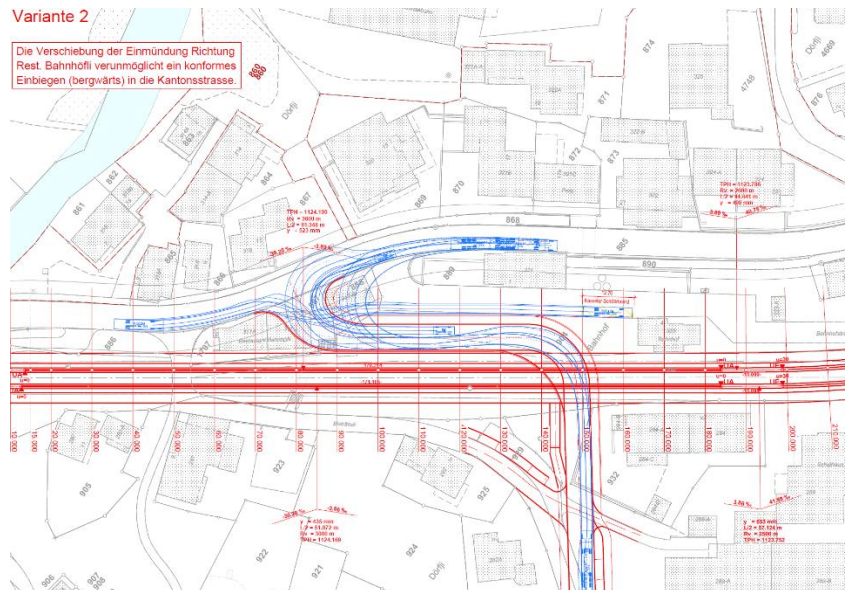
Diese Variante 0 mit der Bushaltestelle an der Kantonsstrasse wurde von der Kantonspolizei und vom Amt für Energie und Verkehr (AEV) als nicht bewilligungsfähig eingestuft. Dies, weil im Falle eines Bahnersatzverkehrs die Busse hintereinander auf der Kantonsstrasse stehen und sowohl den Verkehr als auch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

Variante 1



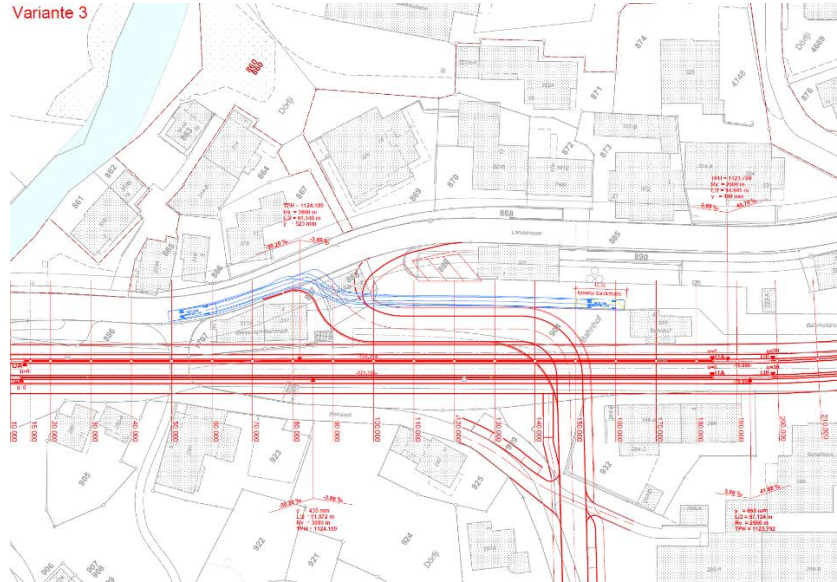
Diese Variante 1 ist nach Rücksprache mit dem Tiefbauamt (TBA), dem AEV und der Pro Infirmis nicht bewilligungsfähig. Es ist nicht genügend Platz vorhanden, um die Bushaltestelle entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auszugestalten.

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 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.



Der Gemeinderat hat die Teilrevision der Ortsplanung Bahnhof an seiner Sitzung vom 12. August 2020 mit 13:0 Stimmen zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet.

Die Teilrevision der Ortsplanung wurde an der Urnenabstimmung vom 27. September 2020 mit 1'588 zu 293 Stimmen angenommen und anschliessend dem Amt für Raumentwicklung, welches die Vorlage zuhanden der Kantonsregierung zur Genehmigung vorbereitet, eingereicht.

Die Beschwerdeauflage fand vom 02. Oktober 2020 bis zum 02. November 2020 statt. Es sind keine Beschwerden eingegangen.