



Kanton Graubünden
Gemeinde Schiers

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Berichterstattung nach Art. 47 RPV

Teilrevision Nutzungsplanung Bahnhof Schiers

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Schiers, 7220 Schiers

Kontaktperson

Ueli Thöny, Gemeindepräsident

+41 81 300 21 13

ueli.thoeny@schiers.ch

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG

Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur

www.stauffer-studach.ch

Martin Zahner, Projektleitung

+41 81 258 34 49

m.zahner@stauffer-studach.ch

Erstellung

Dezember 2022

Bearbeitungsstand

7. August 2023

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Anlass zur Planung	3
1.2	Ziele und Inhalt der Revision	4
1.3	Bezug zur Gesamtrevision	5
2	Organisation und Verfahren	5
2.1	Organisation des Planungsträgers	5
2.2	Ablauf / Termine	5
2.3	Kantonale Vorprüfung nach Art. 12 KRVO	5
2.4	Mitwirkung der Bevölkerung	6
2.5	Beschlussfassung gemäss Art. 48 KRG	6
2.6	Beschwerdeaufgabe	6
3	Konzept Neubau Bahnhof Schiers	7
3.1	Richtprojekt	7
3.2	Nutzungen	7
3.3	Bushaltestelle und Verkehrsführung	8
3.4	Parkierung Bahnhofgebäude	8
3.5	Zweiradparkierung, Park and Ride, Kiss and Ride	9
3.6	Aussenraumgestaltung	10
4	Wesentliche Grundlagen für die vorliegende Teilrevision	10
4.1	Kantonaler Richtplan	10
4.2	Regionaler Richtplan	10
4.3	Regionales Raumkonzept	11
4.4	Kommunales räumliches Leitbild	11
4.5	Rechtskräftige Nutzungsplanung	11
4.6	Qualitätsvolle Innenentwicklung	12
5	Planungsmittel	12
5.1	Zonenplan	12
5.2	Genereller Gestaltungsplan	12
5.3	Baugesetz	13
5.4	Ausgleich planungsbedingter Vor- und Nachteile	13
5.5	Einhaltung Mindestdichte	13
5.6	Erhöhung Kapazitätsreserve WMZ	13
6	Folgeplanung	14
6.1	Workshopverfahren	14

1 Einleitung

1.1 Anlass zur Planung

Ausgangslage bis Sommer 2021

Die Gemeinde Schiers leitete im Jahr 2018 einen Entwicklungsprozess ein, um das Bahnhofareal Schiers gesamthaft weiterzuentwickeln und in funktionaler, räumlicher und gestalterischer Hinsicht aufzuwerten. In diesen Prozess involviert waren neben der Gemeinde die tangierten Grundeigentümerschaften, die Rhätische Bahn, die Post sowie der Busbetreiber (Postauto).

Aus diesem Prozess resultierten im Wesentlichen folgende Erkenntnisse und Anforderungen:

- Gebäudesetzung Liegenschaft Rhätikon, Post und Bahnhof sind ortsbaulich und gestalterisch wichtig und stehend zueinander in Bezug.
- Busführung und Anordnung der Haltekanten sind festzulegen.
- Die Parkierung ist zu klären. Eine angestrebte unterirdische Parkierung lässt sich kaum realisieren, da der Strassenkörper benötigt würde, in welchem diverse Leitungen auf unterschiedlichen Niveaus verlaufen und zudem zwei Fernwärmeleitungen in Planung stehen.

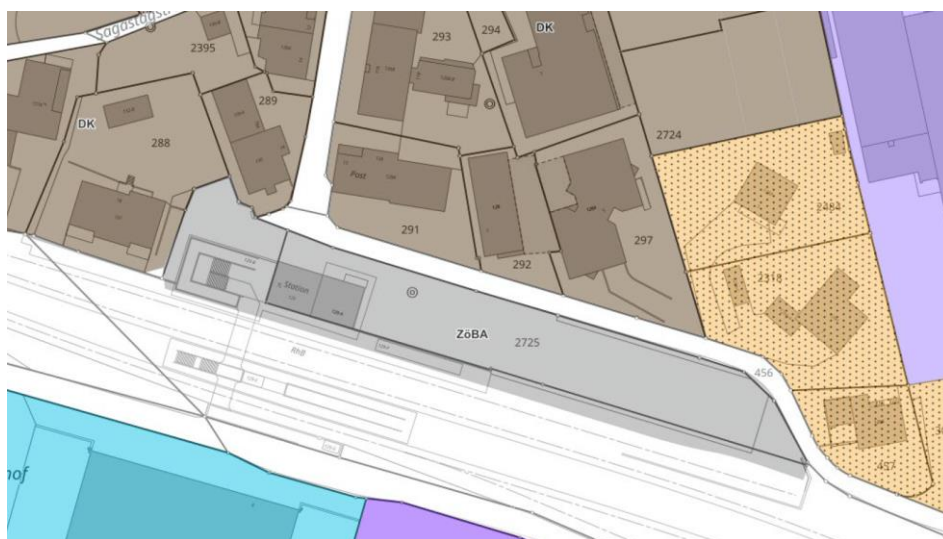


Abb. 1: Auszug rechtskräftiger Zonenplan

Im Jahr 2020 zeigte sich, dass einerseits die Liegenschaft Rätikon unabhängig von einer allfälligen Gesamtplanung Bahnhof entwickelt werden kann. Andererseits ging die Liegenschaft Post in das Eigentum der Gemeinde über. Schliesslich wurde das Neubauprojekt Bahnhof Schiers von der Rhätischen Bahn in der Priorisierung zurückgestellt. Aus den genannten Gründen wurde das Vorhaben der Bahnhofsentwicklung zum damaligen Zeitpunkt sistiert.

Veränderte Ausgangslage Sommer 2021

Durch ein Brandereignis am 3. August 2021 wurde der Bahnhof und der Güterschuppen stark beschädigt (vgl. Abb. 2–4). Die in der Folge vorgenommenen Abklärungen zeigen, dass eine Sanierung nicht zielführend ist. Nach ersten temporären Massnahmen gelangte die RhB Immobilien AG an die Gemeinde, um einen Ersatzneubau wiederum prioritär zu initiieren. Dies aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs Schiers als öV-Drehscheibe (inkl. Handlungsbedarf Massnahmen Behindertengleichstellungsgesetz Bushaltestelle), des brachliegenden Potenzials und der Chancen einer neuen, attraktiven Gesamtlösung («Visitenkarte Bahnhofareal»), im Interesse der RhB und der Gemeinde Schiers.

Im November 2021 beantragte die RhB Immobilien AG schliesslich die Umzonung der Parzelle Nr. 2725 im Rahmen der Totalrevision der Ortsplanung. Aufgrund der beabsichtigten raschen Entwicklung und des hohen öffentlichen Interesses am Bahnhof soll aus Sicht der Gemeinde die Umzonung im Rahmen einer vorgezogenen Teilrevision der Ortsplanung erfolgen.



Abb. 2–4: Fotos Situation Dezember 2022, Architetta Schiers AG

Für die Gemeinde Schiers und die Rhätische Bahn weist das Vorhaben eine hohe Dringlichkeit auf. Die gegenwärtige Situation mit einer Brandruine ist für die Bahn- und Busnutzenden, die Bevölkerung wie auch die Mitarbeitenden der Anbieter des öffentlichen Verkehrs unbefriedigend. Demnach wünscht die Gemeinde eine rasche Behandlung der vorliegenden Teilrevision, damit anschliessend die Detailprojektierung angegangen und der neue Bahnhof möglichst zeitnah eröffnet werden kann.

1.2 Ziele und Inhalt der Revision

Die RhB Immobilien AG beabsichtigt die zeitnahe Realisierung eines Ersatzneubaus des Bahnhofs Schiers mit zeitgemässen, publikumsorientierten Nutzungen. Der beabsichtigte Nutzungsmix ist in der ZöBA nicht zulässig, aus diesem Grund wird für die Neugestaltung des Areals eine Umzonung in eine spezielle Bahnhofzone («Kernzone Bahnhof») angestrebt. Diese Zone schliesst sich an die existierende Dorfkernzone an und soll den speziellen Gegebenheiten am Bahnhof (z.B. überhohes Erdgeschoss zur Sicherstellung überdachte Perronkante für Busse) Rechnung tragen. Ziel der Revision bildet somit die Schaffung der nutzungsplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung eines Bahnhofneubaus Schiers.

1.3 Bezug zur Gesamtrevision

Die Gemeinde erarbeitet gegenwärtig eine gesamthafte Revision der Ortsplanung. Dabei erfolgen einerseits Aktualisierungen und Anpassungen allgemeiner Art, andererseits werden die Vorgaben der revidierten übergeordneten Erlasse (eidgenössisches und kantonales Raumplanungsrecht, kantonaler Richtplan Siedlung) kommunal umgesetzt.

Bei der vorliegenden Teilrevision handelt es sich um eine vorzuziehende Umzonung, welche aufgrund des schwerwiegenden Brandereignisses und Totalschadens des Bahnhofgebäudes eine hohe Dringlichkeit aufweist. Die vorliegende Anpassung wird mit der laufenden Gesamtrevision koordiniert und in diese integriert.

Massgebende Auswirkungen auf die Gesamtrevision hat die Anpassung keine, namentlich erfolgt keine Erweiterung der Bauzone. Demgegenüber wird technisch mit der Umzonung die Kapazitätsreserve der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) vergrössert. Im Zusammenhang mit der bereits zur Vorprüfung eingereichten Gesamtrevision wird aufgezeigt, dass die Reserven dem erwarteten Bedarf entsprechen (vgl. Kap. 5.6).

2 Organisation und Verfahren

2.1 Organisation des Planungsträgers

Die Teilrevision der Ortsplanung wird durch den Gemeindevorstand auf Antrag der Baukommission erarbeitet.

Für die fachliche Begleitung hat die Gemeinde Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur, beauftragt.

2.2 Ablauf / Termine

Grundlagen- und Analysephase	Frühjahr 2022
Vororientierung Amt für Raumentwicklung	16. Februar 2022
Erarbeitung Richtprojekt	Bis Herbst 2022
Erarbeitung Entwurf Planungsmittel	Herbst 2022
Gemeindeversammlung Bushaltestelle Hinterdorf	7. Oktober 2022
Kantonale Vorprüfung	Ab 19. Januar 2023
Mitwirkungsaufgabe	3. März – 2. April 2023 (30 Tg.)
Orientierungsversammlung	17. März 2023
Beschlussfassung Gemeindeversammlung	23. Juni 2023
Beschwerdeaufgabe	7. Juli – 5. August 2023

2.3 Kantonale Vorprüfung nach Art. 12 KRVO

Eine erste Vorbesprechung mit dem ARE fand am 16. Februar 2022 statt. Grundsätzlich ist aus Sicht des Kantons eine separate Teilrevision der Ortsplanung mit den aufgezeigten Eckpunkten umsetzbar.

Der Entwurf der vorliegenden Teilrevision wie auch das Richtprojekt wurden dem ARE am 16. Dezember 2022 vorgestellt. Anschliessend wurde die Revision dem Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) im Januar 2023 zur Vorprüfung eingereicht. Die Mitwirkungsaufgabe erfolgt parallel zur noch laufenden Vorprüfung. Mit Schreiben vom 20. April 2023 hat der Kanton folgende Anträge unterbreitet:

Antrag Kanton	Entscheid Gemeinde
Die neu geschaffenen Kapazitätsreserven seien im Rahmen der Totalrevision zu berücksichtigen.	Der PMB wird entsprechend ergänzt (Kap.5.6).
Das Baugesetz sei bezüglich der Umsetzung der Mehrwertabgabe zu ergänzen.	Das Baugesetz wird entsprechend ergänzt (Art. 52a Abs. 8)
Die vorgesehene Überbauungsfrist sei im Baugesetz und/oder im Zonenplan ergänzt.	Der Zonenplan wird entsprechend ergänzt (Frist von 3 Jahren)
Ein Kapitel «Ortsbildschutz/qualitätsvolle Innentwicklung» sei im PMB zu ergänzen.	Der PMB wird entsprechend ergänzt (Kap. 4.6)
Zum Zwecke der Qualitätssicherung sei ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren vorzusehen, eine entsprechende Festlegung in der Nutzungsplanung sei zu ergänzen.	Die Gemeinde verzichtet auf eine nutzungsplanerische Festlegung eines expliziten Verfahrens. Von Seiten der RhB wird ein Workshopverfahren mit Begleitgremium vorgesehen (vgl. Kap. 6.1)

2.4 Mitwirkung der Bevölkerung

Die Mitwirkungsaufgabe dient der Orientierung der Betroffenen und Interessierten über die vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen. Damit wird ein Teil der in Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) verlangten Information der Bevölkerung und ihrer Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Teilrevision der Ortsplanung erfüllt. Während der Mitwirkungsaufgabe vom 3. März bis 2. April 2023 konnten Grundeigentümer und andere Interessierte schriftlich Abänderungs- oder Ergänzungswünsche an den Gemeindevorstand richten. Es sind keine Eingaben eingegangen.

Interessierte wurden zudem anlässlich einer Informationsversammlung am 17. März 2023 in Schiers über das Vorhaben, den aktuellen Projektstand sowie die beabsichtigte Teilrevision der Ortsplanung orientiert.

2.5 Beschlussfassung gemäss Art. 48 KRG

Die Gemeindeversammlung hat die vorliegende Teilrevision am 23. Juni 2023 beschlossen.

2.6 Beschwerdeauflage

Die Beschwerdeauflage erfolgte vom 7. Juli bis 5. August 2023, es sind keine Beschwerden eingegangen.

3 Konzept Neubau Bahnhof Schiers

3.1 Richtprojekt

Das durch das Architekturbüro Architetta Schiers AG, Schiers im Auftrag der RhB Immobilien AG erarbeitete Richtprojekt sieht eine viergeschossige Baute von ca. 58 Metern Länge vor (vgl. Anhang A). Die Baute beansprucht den westlichen Teil der Parzelle Nr. 2725 (anschliessend an die bestehende Unterführung im Westen) sowie eine Teilfläche der Parzelle Nr. 442. Zur Veranschaulichung liegt zudem ein Modell vor (vgl. Anhang B).



Abb. 5: Visualisierung des Bahnhofgebäudes (Richtprojekt, November 2022, Architetta Schiers AG)

3.2 Nutzungen

Während die oberen drei Geschosse primär für Wohnnutzungen vorgesehen sind, sind im überhöhen Erdgeschoss mehrheitlich öffentlich zugängliche Nutzungen angedacht. Nebst dem Bahnschalter sind weitere Gewerbe- und Verkaufsräumlichkeiten eingeplant. Zudem verbindet das Gebäude das Perron des Gleis 1 mit den Bushaltestellen an der Bündtistrasse. Auf der Seite der Bushaltekanten ist eine Überdachung vorgesehen. Sofern bahntechnisch bewilligungsfähig soll ein Teil des Perron 1 ebenfalls überdacht werden. Im Untergeschoss werden die Nebenräume (abgesehen vom Veloraum im Erdgeschoss) angeordnet.



Abb. 6: Ansicht des Bahnhofgebäudes (Seite Dorf) mit den vorgesehenen Nutzungen im EG (OG grundsätzlich Wohnen), (Richtprojekt, November 2022, Architetta Schiers AG)

3.3 Bushaltestelle und Verkehrsführung

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde, der Postauto AG sowie der RhB Immobilien AG wurde durch Hartmann & Monsch Verkehrsplanung, Parpan, und Casutt Wyrsh Zwicky, Chur, die Linienführung der einzelnen Postautokurse überprüft (vgl. Anhang C).

Es zeigt sich, dass mit einer angepassten Kursführung vier Haltekanten entlang des geplanten Bahnhofneubaus und zwei Haltekanten beim Postgebäude notwendig werden. Nicht mehr notwendig ist der bisherige Wendeplatz östlich des Bahnhofgebäudes, da sämtliche Postautokurse (dank der neu konzipierten Haltstelle «Hinterdorf» beim Primarschulhaus) künftig ohne Wendemanöver verkehren können.

Die Haltekanten werden gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und nach Vorgabe der Postauto AG und des Verkehrsplaners realisiert und sind im Bereich des Bahnhofneubaus überdacht. Dies erfordert eine entsprechende Überhöhe im Erdgeschoss und eine Gebäudehöhe, welche ein Mehrmass gegenüber der Gebäudehöhe in der Dorfkernzone erfordert.

3.4 Parkierung Bahnhofgebäude

Bis zur Rechtskraft des revidierten Baugesetzes beurteilt die Baubehörde Bauvorhaben grundsätzlich nach dem bisherigen rechtskräftigen Baugesetz, wobei das Vorhaben den neu vorgesehenen Regelungen nicht widersprechen darf.

Prüfung Tiefgarage

Laut dem Entwurf des künftigen Baugesetzes sind bei Gebäuden mit vier und mehr Wohneinheiten 2/3 der notwendigen Motorwagen-Abstellplätze unterirdisch oder im Innern des Gebäudes zu erstellen.

Die vorgenommenen Abklärungen zeigen, dass sich auf der Parzelle der RhB Immobilien diese Vorgabe nicht erfüllen lässt. Dies daher, da für eine sinnvolle Parkierung der Strassenkörper der Bündtistrasse benötigt würde. In diesem verlaufen jedoch diverse Leitungen (bestehend und geplant) auf unterschiedlichen Höhenniveaus, welche einer unterirdischen Parkierung im Wege stehen. Eine unterirdische Parkierung auf der Parzelle der RhB Immobilien AG wurde ebenfalls geprüft. Hier können die notwendigen Parkplätze nicht auf einem Untergeschoss angeordnet werden. Die Aufwendungen für ein zweites Untergeschoss wie auch der notwendige Landverbrauch für die Zufahrtsrampe sind einzeln und auf die Gesamtinvestitionen unverhältnismässig. Dies würde zu einem negativen Landwert führen. Schliesslich fielen dadurch diverse oberirdische Parkplätze weg (vgl. Anhang D).

Parkierungskonzept

Im Rahmen des Richtprojektes ist ein Parkierungskonzept erarbeitet worden (vgl. Anhang A). Das Konzept wird in der Phase Bauprojekt verfeinert und falls notwendig angepasst.

Entlang des Gleis 1 werden das bestehende Carsharing Angebot sowie total 14 überdachte Parkplätze für die Wohnungen angeordnet. Diese 15 Parkplätze sind fix vergeben und privat (für die Wohnungen des geplanten Neubaus). Entlang der Bündtistrasse sind total 8 Parkplätze für Besucher, Einkauf, Gastgewerbe, Bahnschalter etc. vorgesehen. Diese Parkplätze werden bewirtschaftet und sind tagsüber als Kurzzeitparkplätze konzipiert. Auf die Ausscheidung von spezifischen Personalparkplätzen für die Gewerbeflächen im Erdgeschoss wird verzichtet. Zum einen ist der Arbeitsort mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen, zum anderen können bei Bedarf die Park & Ride Parkplätze individuell benutzt werden.

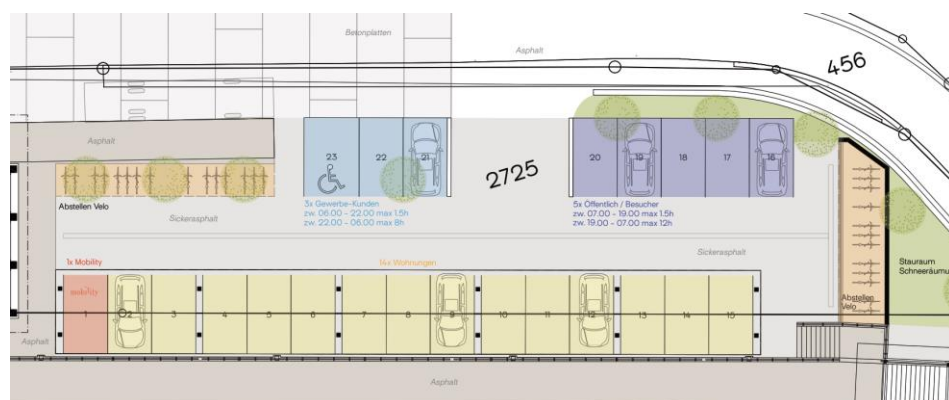


Abb. 7: Situationsplan Parkierung Bahnhofgebäude, (Richtprojekt, Nov. 2022, Architetta Schiers AG)

Mobilitätskonzept

Gemäss dem Entwurf des Baugesetzes wie auch dem rechtskräftigen Baugesetz kann die Baubehörde in ausserordentlichen Fällen die Anzahl Motorwagen-Abstellplätze gegen Revers herabsetzen.

Schliesslich wird in den Regelungen zur Kernzone Bahnhof vorgesehen, dass die Baubehörde bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge weiter reduzieren kann. Diese Möglichkeit wird aufgrund der optimalen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, den Zweiradabstellflächen, dem Carsharing Angebot (Mobility) sowie dem Wunsch nach Wohnformen ohne Automobil geschaffen.

Im Rahmen des Baugesuchverfahrens sind die notwendigen Unterlagen einzureichen, aus welchen hervorgeht, dass die Parkierung den nutzungsplanerischen Vorgaben entspricht.

3.5 Zweiradparkierung, Park and Ride, Kiss and Ride

Die bestehende Anzahl Zweiradabstellplätze wird wiederum vorgesehen. Einerseits direkt anschliessend an das Bahnhofgebäude bei der Bus-Haltekante (offen), andererseits beim Zugang zur Unterführung taleinwärts (überdacht) und wie bis anhin bei der Rampe zur Unterführung talauswärts (offen).

Das existierende Angebot an Park and Ride-Flächen südlich des Bahnhofs kann ausgebaut werden. Gemäss Konzept sind 20 Parkplätze entlang der Industriestrasse möglich. Diese Plätze dienen als Ersatz für die bisherigen Park and Ride-Flächen auf dem bestehenden Parkplatz auf der Parzelle Nr. 2725.

Schliesslich sind direkt bei der Unterführung talauswärts Seite Dorf drei Kiss and Ride-Parkplätze vorgesehen. Diese dienen v.a. am Morgen und Abend (bei reduziertem Busbetrieb) dazu, Fahrgäste von der Bahn mit dem Auto abzuholen.

3.6 Aussenraumgestaltung

Die Gemeinde wird in Abstimmung auf den Bahnhofneubau auch die Bünditstrasse sanieren. Gleichzeitig ist ein Neubauvorhaben auf Parzelle Nr. 289 (Liegenschaft Rätikon) in Arbeit.

Wie im Situationsplan des Richtprojekts (vgl. Anhang A) aufgezeigt, wird eine abgestimmte, attraktive Aussenraumgestaltung angestrebt. Dies kann etwa mittels eines einheitlichen Bodenbelags, Begrünung, Beleuchtung, Bäumen, Sitzgelegenheiten etc. erreicht werden. Die einzelnen Projekte sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren auch in diesem Punkt aufeinander abzustimmen.

4 Wesentliche Grundlagen für die vorliegende Teilrevision

4.1 Kantonaler Richtplan

Das Dorfgebiet von Schiers ist im Richtplan dem suburbanen Raum zugewiesen. Gemäss dem Leitsatz des Kapitels Siedlungsstrategie zur Siedlungsentwicklung nach innen und Abstimmung Verkehr (Richtplan Kapitel 5.1.2) sollen im suburbanen Raum an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen vorhandene Nutzungspotentiale prioritär sowie mit hoher baulicher Dichte entwickelt werden. Die Umgebung des Bahnhof Schiers erfüllt diese Voraussetzung. Mit dem Bahnhofneubau wird ein längerer Baukörper realisiert, welcher diesen Aspekt berücksichtigt.

Weiter sollen mit der Siedlungsentwicklung nach innen belebte Ortskerne geschaffen werden. Dazu zählen öffentliche Einrichtungen oder der Einkauf, wie er mit dem Bahnhofneubau mindestens im Erdgeschoss vorgesehen ist.

Durch die verdichtete Nutzung (vgl. Kap. 5.5) des bisherigen Bahnhofareals werden die Vorgaben des kantonalen Richtplans somit umgesetzt.

4.2 Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan Verkehr ist Schiers als Knoten für den regionalen öffentlichen Verkehr bezeichnet. Ziel ist die Optimierung des Umstiegs vom Bahn- auf den Busverkehr verbunden mit einer Verdichtung des Angebots und einem Ausbau der Langsamverkehrs-Infrastruktur.

Mit dem Bahnhofneubau wird die Umsteigebeziehung Bus - Bahn durch die Neuordnung der Bushaltekanten wie auch das (unabhängige, 2022 ausgeführte) Projekt der Verlängerung der Perrons inkl. zweiter Unterführung taleinwärts optimiert und aufgewertet.

Der bestehende Parkplatz wird durch das Projekt leicht redimensioniert und die Park and Ride Anlage neu angeordnet. Laut dem regionalen Richtplan sind am Bahnhof Schiers Park and Ride-Anlagen für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr zu schaffen bzw. zu optimieren.

Aus Sicht der Gemeinde wird dem regionalen Richtplan somit entsprochen.

4.3 Regionales Raumkonzept

Die Region Prättigau/Davos hat 2020 ein regionales Raumkonzept erarbeitet. Bezüglich Verkehr wird für das Regionalzentrum Schiers ebenfalls die Bedeutung der Umsteigebeziehung von der Bahn auf den Bus hervorgehoben.

Das regionale Raumkonzept wird demnach berücksichtigt.

4.4 Kommunales räumliches Leitbild

Gemäss dem kommunalen räumlichen Leitbild (KRL) der Gemeinde Schiers vom März 2020 sind für das Bahnhofgebiet Schiers namentlich die Massnahme Nr. 2 («Positionierung Bahnhof») sowie untergeordnet die Massnahmen Nr. 1 («Stärkung Dorfzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität. Aufwertung und Belebung Plätze und Dorf-/Bahnhofstrasse») und Nr. 9 («Entlastung Dorfkern durch Massnahmen Verkehrskonzept») massgebend.

Der im KRL vorgesehenen Anordnung der Langzeitparkierung in unterirdischen Parkieranlagen (und offenen Kurzzeitparkplätzen) wird insofern entsprochen, dass eine Reduktion der Pflichtparkplätze angestrebt wird und die Kurzzeitparkplätze variabel genutzt werden können. Bezüglich der unterirdischen Parkierung vgl. Kap. 3.4.

Die projektbezogene Umsetzung des neuen Bahnhofgebäudes sowie die Optimierung der Busführung entsprechen somit den Vorstellungen im KRL. Im Zuge der Detailprojektierung (Baugesuch) ist aufzuzeigen, wie die Anbindung des Bahnhofgebäudes an die Bahnhofstrasse erfolgt und die Platzgestaltung realisiert werden kann.

4.5 Rechtskräftige Nutzungsplanung

Die rechtskräftige Nutzungsplanung der Gemeinde Schiers stammt im Wesentlichen aus dem Jahre 2000. In der Folge wurden diverse Teilrevisionen vorgenommen. Wie vorstehend erwähnt, ist die Gesamtrevision im Gange.

Gegenwärtig ist die Parzelle vollumfänglich der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen. Im Zuge der Gesamtrevision ist eine Umzonung einer Teilfläche in die Dorfkernzone geplant, welche mit der vorliegenden Teilrevision nun abgelöst wird. Die laufende Gesamtrevision ist demzufolge auf die Teilrevision abzustimmen.

4.6 Qualitätsvolle Innenentwicklung

Bereits im KRL (vgl. Kap. 4.4) wird als übergeordnete Strategie die Stärkung des Dorfkerns und der Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof Schiers festgehalten. Ziel der Gemeinde wie auch der Rhätischen Bahn ist, den Bahnhof Schiers als künftige «Visitenkarte» und Empfangsort zu entwickeln. Der Neubau soll bewusst auch als Gebäude wahrgenommen werden, das einen Beitrag zu den öffentlichen Nutzen leistet. Die Baute wird somit über die nächsten Jahrzehnte das Gesicht der Gemeinde mitprägen. Die Sicherung erfolgt im Rahmen der Folgeplanung (vgl. Kap. 6).

5 Planungsmittel

5.1 Zonenplan

Die gesamte Parzelle Nr. 2725 und einige Teilflächen der Parzelle Nr. 442 werden der Kernzone Bahnhof (Art. 52a des Baugesetzes) zugewiesen.

Diese neu der Kernzone Bahnhof zugewiesene Fläche wird mit einer gesetzlichen Sicherstellung der Verfügbarkeit von Bauzonen nach Art. 19g des kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG) versehen. Abgestimmt auf den Entwurf des gesamtrevidierten Baugesetzes (Stand Vorprüfung) wird die Frist auf 3 Jahre nach Rechtskraft der Planung festgelegt. Nach Art. 19c Abs. 4 KRG gilt bezüglich Fristeinhaltung der Baubeginn.

5.2 Genereller Gestaltungsplan

Im westlichen Bereich wird die Kernzone Bahnhof mit einem Baufeld mit unbeschränkter Gebäudelänge- und Breite versehen, wobei die Baulinie gleichzeitig auf die Parzellengrenze gelegt wird und damit kein Näher- bzw. Grenzbaurecht mehr einzuholen ist.

Die Gebäudehöhe wird über eine Höhenkote in m ü. M. (gemäss Baugesetz) basierend auf dem Richtprojekt festgelegt.

Zur Sicherung der Haltekanten der Busse wird ein Bereich für die Haltekanten festgelegt. Dieser ist von Hochbauten freizuhalten bzw. darf nur ab einer Höhe von min. 3.8 m über Strassenniveau überbaut werden.

Im östlichen Bereich wird die Kernzone Bahnhof mit einem Baufeld «Parkierungsbe- reich» überlagert. Hier ist neben einer offenen Parkierung auch eine Überdachung von Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge und Velos mit maximal fünf Meter hohen Bauten zulässig. Diese haben, sofern mit den Nachbareigentümern keine

Vereinbarung getroffen wird, einen Grenzabstand von 2.5 m einzuhalten, wobei im Bereich der geplanten Veloabstellanlage eine Baulinie vorgesehen wird.

5.3 Baugesetz

Das Baugesetz wird um einen Artikel zur Kernzone Bahnhof ergänzt. In diesem Baugesetzartikel werden die Rahmenbedingungen für den Bahnhofneubau projektbezogen festgelegt.

5.4 Ausgleich planungsbedingter Vor- und Nachteile

Bei der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung erfolgt eine Umzonung im Umfang von insgesamt 2068 m² (1829 m² Parzelle Nr. 2725 und 239 m² Parzelle Nr. 442) in die Kernzone Bahnhof. Diese Zone wird teilweise von einem Baufeld mit unbeschränkter Gebäudelänge und -breite (Baufeld für die Hochbaute) von 998 m² sowie einem Baufeld Parkierungsbereich (Baufeld für die Parkplätze im Bereich des bisherigen Parkplatzes) von 990 m² überlagert. Gemäss dem Entwurf des neuen Baugesetzes unterliegen Umzonungen von einer Bauzone zu einer anderen Bauzone grundsätzlich einer Mehrwertabgabe von 30% des Mehrwerts.

Die Gemeinde sieht vor, diese Abgabe im Sinne von Art. 17 Abs. 3 BauG-Entwurf bzw. Art. 35i der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) mit der RhB Immobilien AG vertraglich zu vereinbaren. Die Vereinbarung soll im Sinne einer «Win-Win-Lösung» alle Mehrwerte (u.A. Umzonung, Erhöhung Gebäudeabmessungen), Interessenlagen (öffentliches Erdgeschoss, neue Wohnnutzungen etc.) sowie Abgeltungen (Fuss- und Fahrrechte, Landabtretung etc.) im Areal Bahnhof Schiers Seitens RhB und der Gemeinde Schiers berücksichtigen.

5.5 Einhaltung Mindestdichte

Mit dem vorgesehenen Richtprojekt resultiert eine Ausnützungsziffer von rund 1.15 (über die gesamte umzuzonende Fläche). Unter Annahme einer einzuhaltenden Mindestdichte von 80% gemäss kantonalem Richtplan Siedlung (5.2-11) entspricht dies einer Ausnützungsziffer von annähernd 1.45. Damit wird die bei Um- oder Aufzonen vorzusehende Mindestdichte (im suburbanen Raum bei einer öV-Gütekategorie C) von 0.8 klar erzielt. Somit kann aufgezeigt werden, dass die richtplanerischen Vorgaben bezüglich der Umzonung eingehalten werden können. Aufgrund der rechtskräftigen Planungszone ist die Gemeinde angehalten, die entsprechende Mindestdichte auch einzufordern. Dementsprechend wird vorliegend auch mit der Konzentration des Bauvolumens auf die westliche Parzellenhälfte eine haushälterische Bodennutzung umgesetzt.

5.6 Erhöhung Kapazitätsreserve WMZ

Mit einer Erweiterung der anrechenbaren Geschossfläche von rund 2300 m² resultiert eine Erhöhung der Kapazitätsreserve von (theoretisch) 38 Einwohnern. Diese

Zahl reduziert sich, da das Erdgeschoss nicht für Wohnzwecke zur Verfügung steht, auf noch rund 32 Personen. Das entspricht einer Belegung der geplanten Wohnungen von 2.1 Personen – dies entspricht wiederum in etwa dem Schnitt der Wohnungsbelegung in Schiers und ist somit plausibel.

Aus Sicht der Gemeinde ist diese Erhöhung der Einwohnerkapazität aufgrund des effektiven Bedarfs wie auch der Entwicklung der letzten Jahre (bezüglich Bebauung aber auch Bevölkerungswachstum, vgl. dazu die Ausführungen im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung) eine vernachlässigbare Erweiterung der Reserven. Im Rahmen der Totalrevision der Ortsplanung sind die neu generierten Reserven dennoch in den Kapazitätsreserven zu berücksichtigen.

Wichtiger ist jedoch die Tatsache, dass es sich vorliegend um eine ideale Lage der Innenentwicklung handelt, was auch durch die Vorgaben im kantonalen und regionalen Richtplan sowie im kommunalen räumlichen Leitbild untermauert wird. Eine Verdichtung am Bahnhof ist vorzusehen und damit auch unabhängig von einer allfälligen (geringfügigen) Erweiterung der Kapazitätsreserve umzusetzen. Zudem liegt ein konkretes Richtprojekt vor, die Bebauungsabsicht (auf einer bereits heute zum Siedlungsgebiet zugehörigen teilweise bebauten und vollumfänglich genutzten Parzelle) ist vorhanden und es besteht ein dringender Bedarf und eine Notwendigkeit, einen Bahnhofneubau zu realisieren.

6 Folgeplanung

6.1 Workshopverfahren

Der neue Bahnhof wird die Ankunftssituation für Reisende mit dem öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren prägen. Der Positionierung der Bahnhofbaute in funktionaler, räumlicher und architektonischer Hinsicht kommt daher eine hohe Bedeutung zu.

Die Rhätische Bahn ist bei allen Neubauprojekten bestrebt, einen Bahnhofsbau mit einer hohen Qualität zu realisieren, welcher die vielfältigen Bedürfnisse und Ansprüche zu erfüllen vermag. Zur Qualitätssicherung wird von Seiten der Rhätischen Bahn daher ein Workshopverfahren implementiert. Zusammen mit dem Projektverfasser des Richtprojekts soll im Rahmen von Workshops das Richtprojekt in gestalterischer, architektonischer, ortsbaulicher und aussenräumlichen Aspekten bis zur Baueingabereife weiterentwickelt werden. Dafür wird ein Begleitgremium eingesetzt, in dem die Gemeinde, die Rhätische Bahn und drei unabhängige Fachpersonen Einsitz nehmen. Die Entscheidungsfreiheit der Gemeinde im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird davon nicht tangiert.