

Regionaler Richtplan Davos

4 Tourismus


Beschluss des Grossen Landrats vom 19. April 2012



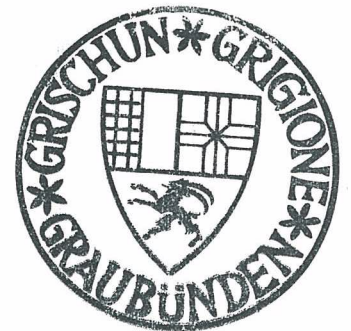
Der Landammann



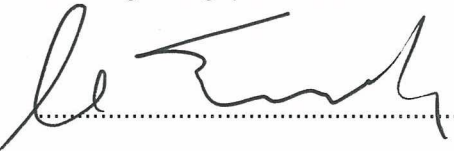
Der Landschreiber



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 29 vom: 15.1.2013



Der Regierungspräsident:



Der Kanzleidirektor



A. Ausgangslage

Der Tourismus bildet das regionalwirtschaftliche Fundament für die Region Davos. Dies aufgrund der grossen Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkung sowie der Entwicklungsimpulse, welche vom Tourismus ausgehen. Das touristische Angebot in Davos wurde - auch als Reaktion auf die zunehmende Internationalisierung des Wettbewerbs - kontinuierlich ausgebaut, modernisiert und diversifiziert. Zu den wichtigen touristischen Angebotssegmenten von Davos zählen der Wintersporttourismus (Skisport, Langlauf), der Geschäftstourismus (Kongresse), der Gesundheitstourismus (Kuren, Wellness), der Sommersporttourismus (Wandern, Mountainbike, Golf) sowie der Eventtourismus (Spengler-Cup, int. Sportwettkämpfe). Trotz dieses breiten Angebots unterliegt die Nachfrage noch immer ausgeprägten saisonalen Schwankungen, da viele touristische Produkte an eine spezifische Jahreszeit gebunden sind.

Das touristische Angebot in Davos gilt es nachhaltig weiterzuentwickeln. Dies bedingt einerseits die Aufrechterhaltung und Schaffung leistungsfähiger Infrastrukturen und qualitativ hochstehender Angebote mit einer möglichst hohen Wertschöpfung für die Region. Andererseits sind insbesondere die endogenen Potenziale der Region, namentlich die erlebbareren Qualitäten der Landschaft gleichermassen zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Aus regionalplanerischer Sicht gilt es daher, die wichtigsten Potenzialgebiete für den Tourismus frühzeitig zu sichern, und diese mit der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung abzustimmen. Ein regionaler Richtplan zum Thema Tourismus liegt bisher noch nicht vor. Behandelt werden folgende Themen mit Bezug zur Tourismusinfrastruktur:

- Intensiverholungsgebiete
- Skigebietsverbindungen
- Neue Zubringeranlage
- Langlaufloipen
- Markierte Variantenabfahrten
- Potenzialgebiete Tourismus (vgl. regionaler Richtplan Siedlung)

Infrastrukturen zur technischen Beschneigung sowie die Beschneigungsflächen werden im Fall von Davos nicht im regionalen Richtplan, sondern in einem separaten Gesamtkonzept behandelt. Der regionale Richtplan bezeichnet einzig die Intensiverholungsgebiete, in welchen die technischen Anlagen erstellt werden können. Zur Verständlichkeit werden im Richtplan die Transportanlagen hinweisend dargestellt.

A.1 Intensiverholungsgebiete

Intensiverholungsgebiete sind Gebiete, welche im Winter und vermehrt auch im Sommer intensiv zur Ausübung von Freizeitaktivitäten und zur Erholung genutzt werden, und zu diesem Zweck mit touristischen Transportanlagen und weiteren Freizeitanlagen ausgestattet sind. Der kantonale Richtplan sieht in erster Priorität vor, die Intensiverholungsgebiete bezüglich Angebot, Betrieb und Komfort zu optimieren und möglichst auf eine Ganzjahresnutzung auszurichten. Weiter nennt der kantonale Richtplan die Möglichkeit von Erweiterungen oder Verbindungen von Intensiverholungsgebieten und nennt deren Voraussetzungen (Wirtschaftlichkeit und regionalwirtschaftlicher Nutzen, natürliche Eignung des Geländes, keine überwiegenden Schutzinteressen betroffen, räumliche Abstimmung, touristisches Erschliessungskonzept).

Davos weist eine Vielzahl an Intensiverholungsgebieten auf, die sich auf dem (Winter-) Markt unterschiedlich positionieren, z.B. als Nostalgie-Skigebiet (Schatzalp), als Freeridegebiet (Pischa) oder als Freeski und Snowboard-Resort (Jakobshorn). In Bezug auf die Beförderungskapazität und Ersteintritte ist das regionsübergreifende Intensiverholungsgebiet Parsenn-Gotschna führend (vgl. H.2). Neben den heute bestehenden Intensiverholungsgebieten (Koordinationsstand Ausgangslage) wurden im kantonalen Richtplan in der Region Davos folgende Erweiterungsvorhaben aufgenommen (Stand 2003):

- Jakobshorn: Erweiterung im Gebiet Stadlerberg/Stadleralpen um rund 200 ha. Koordinationsstand Vororientierung (08.FS.10).
- Rinerhorn: Erweiterung im Gebiet Sältenüeb um rund 155 ha. Koordinationsstand Vororientierung (08.FS.10).
- Pischa: Erweiterung im Gebiet Mattjischtäli um rund 220 ha. Koordinationsstand Vororientierung (08.FS.10).

Seit der Genehmigung des kantonalen Richtplans wurden diese Erweiterungsvorhaben basierend auf Machbarkeits- und Bedarfsüberlegungen weiterverfolgt und konkretisiert (Rinerhorn, Jakobshorn), durch neue Vorhaben ergänzt (Verbindung Rinerhorn - Jakobshorn) oder teilweise sistiert (Pischa). Die Erweiterungsflächen konnten dadurch weiter präzisiert werden. Gemäss heutigem Stand wird insgesamt eine kleinere Erweiterungsfläche erforderlich als im kantonalen Richtplan noch vorgesehen (vgl. Informationen zu den einzelnen Vorhaben, D2).

Im Rahmen des regionalen Richtplans werden die effektiven Erweiterungsflächen nun präzisiert und mit der Nutzungsplanung abgestimmt. Damit verbunden ist auch die Aufhebung der heute nicht mehr präparierten und künftig nicht mehr beanspruchten Talabfahrten (Jakobshorn: Abzweiger bei Gämpa; Schatzalp: Talabfahrt Chilcher Bannwald), sowie die Ergänzung mit neuen Talabfahrten nach Davos Wolfgang.

A.2 Skigebietsverbindungen

Die Ansprüche in Bezug auf Ausstattung und Grösse der Wintersportgebiete haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten grundlegend verändert. Um international konkurrenzfähig zu bleiben bedarf es heute grosser und landschaftlich attraktiver Skigebiete mit modernen und komfortablen Transportanlagen, schneesicherer und einwandfrei präparierter Pisten sowie verschiedener Nebenanlagen (Gastronomie, Fun-Parks, Halfpipe etc.). Der Zusammenschluss zweier oder mehrerer Skigebiete bietet eine Möglichkeit zur Aufwertung des Gesamtangebots, die den bestehenden Bedürfnissen nach einem vielseitigen und umfassenden Pistenangebot gerecht werden.

Davos weist zwar insgesamt fünf Skigebiete mit einer Vielzahl an kontinuierlich modernisierten touristischen Transportanlagen auf. Mit Ausnahme des regionsübergreifenden Skigebietes Parsenn-Gotschna (Zusammenschluss 1961) sind die anderen einzelnen Skigebiete im Vergleich mit anderen Top-Destinationen klein. Vor diesem Hintergrund planen die Davos Klosters Bergbahnen AG die Skigebiete Rinerhorn und Jakobshorn zu verbinden.

Ferner und in zweiter Priorität steht eine (früher einst bestehende) Verbindung der Skigebiete Parsenn und Schatzalp zur Diskussion. Die entsprechende Planung hat, da die Verbindung über die Nachbarregion führt, in enger Koordination mit der Region Nordbünden zu erfolgen.

A.3 Neue Zubringeranlage

Die Bergbahnen Davos haben im Rahmen der öffentlichen Auflage des regionalen Richtplans die Aufnahme einer Zubringeranlage ab Davos Wolfgang ins Skigebiet Parsenn-Gotschna in den Richtplan beantragt. Die neue Zubringermöglichkeit soll zur Entlastung der beiden Stammlinien Davos Dorf-Weissfluhjoch und Klosters-Gotschnagrät beitragen. Folgende Argumente sprechen für Davos Wolfgang als Standort einer neuen Zubringerbahn:

- Der Standort Wolfgang ist gut mit dem öffentlichen Verkehr (RhB, VBD) erschlossen.
- Ein Zubringer ab Wolfgang führt zu einer Entschärfung der Verkehrssituation innerorts von Davos, da die Tagesgäste aus dem Raum Prättigau / Unterland mit Ziel Parsenn bereits vorher abgefangen werden.
- Mit der Realisierung einer entsprechenden Parkplatzkapazität am Standort Wolfgang wird ein Beitrag zur Entschärfung der Parkierungssituation innerhalb Klosters, v.a. im Raum Bahnhof / Gotschna-Talstation geleistet.
- Aus betrieblicher Sicht führt die Zubringerbahn zu einer Aufwertung der heute wenig frequentierten Beschäftigungsanlage im Meierhoftäli. Neu würde dieser Anlage auch eine Funktion als zweite Sektion der Zubringerachse zukommen.

- Umweltseitig bestehen keine Ausschlussgründe, die ein solches Vorhaben verunmöglichen würden. Es sind weder Landschafts- / Natur- noch Wildschutzgebiete durch das Vorhaben betroffen. Hingegen ist eine Rodung von Wald mit besonderer Schutzfunktion entlang des Anlagenkorridors erforderlich. Das Gebiet ist skitechnisch bereits erschlossen (Talabfahrt Meierhoftäli, ohne Rückführungsanlage), das Pistenangebot in diesem Gebiet wird nicht angepasst.
- Mit der Realisierung einer Zubringerbahn entsteht ein grosses Nutzungspotenzial für die Entwicklung der Kurbetriebszone Wolfgang (potenzieller Resortstandort 08.SW.14, siehe Kapitel 5.3).

Aufgrund der guten Eignung aus verkehrs- und erschliessungstechnischer Sicht, der bereits vorhandenen skitechnischen Erschliessung des Gebiets und der Attraktivitätssteigerung des Potenzialgebiets in der Kurbetriebszone Wolfgang wird der Zubringer Wolfgang - Meierhoftäli im Koordinationsstand Vororientierung in den Richtplan aufgenommen. Für eine Festsetzung sind vertiefte Abklärungen erforderlich (Touristisches Erschliessungskonzept, vgl. D1 Begriffserläuterungen).

A.4 Langlaufloipen

Davos verfügt über ein sehr gut ausgebautes und attraktives Langlaufnetz mit einer Gesamtlänge von gegen 80 km. Das Langlaufnetz umfasst Breitensportstrecken, FIS-Rennstrecken, eine Nachtloipe und eine beschneite Loipe. Die Hauptloipe führt von Davos Glaris über Frauenkirch und via Bolgen nach Bünza und bis zum Wolfgangpass. Für das Angebot wichtig sind auch die Loipen ins Dischma- und ins Sertigtal, sowie die Rennloipe im Flüelatal. Rein angebotsmässig ist die Loipe in Davos Wiesen weniger wichtig, sie stellt aber räumlich eine wichtige Ergänzung dar.

Das Loipennetz ist weitestgehend in der Nutzungsplanung bereits gesichert (genereller Erschliessungsplan) und erscheint daher im Richtplan als Ausgangslage. Ebenfalls bezeichnet werden die wichtigsten Zutritte (ÖV, Parkplätze). Im Richtplan festgelegt wird einzig eine Netzergänzung.

A.5 Markierte Variantenabfahrten

Markierte Variantenabfahrten sind im offiziellen Pistenplan bezeichnete, und im Gelände signalisierte Talabfahrten, die weder präpariert noch kontrolliert werden. Sie tragen zu einer Lenkung von Schneesportlern bei, welche eine Talabfahrt abseits der präparierten Pisten suchen. Individuelle Fahrten durch Wildeinstandsgebiete oder lawinengefährdete Expositionen können zumindest teilweise vermieden werden, dies zeigen die Erfahrungen in den letzten Jahren. Die markierten Variantenabfahrten werden im Richtplan festgelegt, in der Richtplankarte werden diese mit einer spezifischen Signatur dargestellt.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Das touristische Angebot wird unter Berücksichtigung der regionalen Potenziale und Eigenheiten gezielt und bedarfsgerecht weiterentwickelt. Die Weiterentwicklung zielt auf eine höhere Angebotsqualität, eine verbesserte Auslastung der Infrastrukturen und eine Erhöhung der regionalen Wertschöpfungswirkung. Insgesamt tragen die Investitionen in die Tourismusinfrastruktur zur Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit bei.

Grundsätze

- a. Die touristischen Teilangebote werden organisatorisch gebündelt und die touristischen Infrastrukturen soweit regionalwirtschaftlich vorteilhaft räumlich miteinander vernetzt.
- b. Touristische Infrastrukturanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt konzentrieren sich auf die Intensiverholungsgebiete und den Siedlungsraum. Insgesamt ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen intensiv und extensiv genutzten Gebieten anzustreben.
- c. Die Entwicklung der Intensiverholungsgebiete zielt auf eine optimierte Winter- und Sommernutzung. Die Bedürfnisse der Sommernutzer (Wanderer, Mountainbike u.a.) sind bei der Konzeptionierung von Neuanlagen frühzeitig zu berücksichtigen.
- d. Die wichtigen Zutritte zu den Intensiverholungsgebieten (Zubringeranlagen) sind an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden. Ebenso die Hauptzutritte zu den Langlaufloipen, sofern das Personenaufkommen dort räumlich und zeitlich konzentriert anfällt.
- e. Das bestehende Loipennetz wird in seiner Angebotsstruktur erhalten und optimiert, und die Hauptloipen werden durchgängig geführt. Engpässe und Sicherheitslücken, insbesondere bei Strassenquerungen werden durch organisatorische oder bauliche Massnahmen beseitigt..
- f. Touristische Infrastrukturanlagen (Transportanlagen, Nebenanlagen, weitere Freizeitanlagen) sind landschaftlich gut einzuordnen. Das umfasst zum einen die Standortwahl (Linienführung, Standort Masten, Standort Stationen, Baustandort generell) und zum anderen die Gestaltung der Bauten und Anlagen.
- g. Markierte Variantenabfahrten werden weder präpariert noch beschneit. Die Signalisation dieser Routen zielt auf die Sicherung vor Naturgefahren und die Lenkung der Abfahrenden.

C. Verantwortungsbereiche

Der Kanton, die Gemeinde oder die Interessierten (Unternehmungen) treffen folgende Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan:

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese an. Sie sorgt für die Durchführung der erforderlichen Verfahren (UVP, Rodung, BAB u.a.).

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Erarbeitung von Grundlagen durch die Interessierten (Grobkonzept Vorhaben [geplante Anlagen, Kapazität, Erschliessung, Etappierung], Nachweis Geländeeignung [Topographie, Bodenbeschaffenheit, Naturgefahren, Schneeverhältnisse, Konflikte mit Natur und Landschaft, Einfluss auf das Wild], Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, Verkehrsauswirkungen).
- b. Bei UVP-Pflicht erarbeitet die Unternehmung eine Voruntersuchung.
- c. Bei regionsübergreifenden Vorhaben erfolgt Koordination mit den Nachbarregionen.
- d. Nach der Festsetzung im regionalen Richtplan Vorgehen gemäss C1.

C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan (sofern Gegenstand des kantonalen Richtplans).
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

D. Erläuterungen und weitere Informationen

D.1 Begriffserläuterungen

- Intensiverholungsgebiet:* *Intensiverholungsgebiete sind gemäss Terminologie des kantonalen Richtplans intensiv genutzte Erholungsgebiete, die mit leistungsfähigen und einem breiteren Kundenkreis zugänglichen Transportanlagen ausgestattet sind. Im Winter werden diese Gebiete insbesondere für den Wintersport beansprucht, von Bedeutung sind jedoch auch andere Freizeitaktivitäten (z.B. Events, Gastronomie, Paragliding). Die Intensiverholungsgebiete werden jedoch zunehmend auch auf die Nutzung während der Sommersaison ausgerichtet (Wanderwege, Mountainbike Routen, spezielle Freizeitanlagen u.a.).*
- Touristisches Erschliessungskonzept gemäss RIP 2000* *Der kantonale Richtplan setzt bei Erweiterungen und Verbindungen von Intensiverholungsgebieten eine Impact-Studie resp. ein sogenanntes „touristisches Erschliessungskonzept“ voraus. Dieses umfasst Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, Eignungsanalysen sowie Aussagen zur Verkehrserzeugung und -erschliessung, zur Konflikträchtigkeit (Natur- und Landschaftsschutz) und zu geplanten Nebenanlagen. Ein detailliertes Konzept ist eine notwendige Basis für die Beurteilung von touristischen Transportanlagen im Rahmen des Konzessions- und Plangenehmigungsverfahrens des Bundes.*
- Für eine richtplanerische Festsetzung ist nur die grundsätzliche Machbarkeit (Eignung, Wirtschaftlichkeit, Vereinbarkeit mit Natur- und Landschaftsschutz) aufzuzeigen. Ein höherer Detaillierungsgrad ist im Sinne der Stufengerechtigkeit im Rahmen des Nutzungsplan- resp. des Konzessionsverfahrens erforderlich. Gemäss UVP-Verordnung sind die touristische Erschliessung neuer Geländekammern in bestehenden Skigebieten sowie der Zusammenschluss von Skigebieten UVP-pflichtig.*
- Planung von Beschneigungsflächen:* *Beschneigungsanlagen sind zulässig, sofern sie bei Skigebieten innerhalb eines richtplanerisch bezeichneten Intensiverholungsgebietes zu liegen kommen. Von dieser Voraussetzung ausgenommen sind kleinflächige Beschneigungen sowie Beschneigungen spezieller Anlagen wie Schlittelwege oder Eisplätze. Gemäss der Wegleitung für Beschneigungsanlagen vom Amt für Raumentwicklung Graubünden müssen Beschneigungsanlagen entweder auf einem Gesamtkonzept oder einem regionalen Richtplan basieren. Gesamtkonzept oder Richtplan haben aufzuzeigen, welche Anlagen/Pisten/Loipen innerhalb des Intensiverholungsgebiets technisch beschneit werden, welches Wasservolumen dazu erforderlich ist und wie dieses bereitgestellt werden kann.*
- Je nach Umfang der beschneiten Pistenfläche sind verschiedene Verfahren massgeblich. Bei grossflächigen Beschneigungen ab 15-20 ha besteht eine Nutzungsplanpflicht. Kleinere Flächen können über eine BAB-Bewilligung genehmigt werden. Beschneigungsanlagen mit einer Beschneigungsfläche von mehr als 5 ha bedürfen einer förmlichen UVP gemäss Art. 9 USG. (Weitergehende Informationen siehe Wegleitung ARE.)*

D.2 Informationen zu den einzelnen Vorhaben

Erweiterung IEG Jakobshorn
(08.FS.10)

Bedarf:

Das Skigebiet Jakobshorn ist beliebt (Lage, Gelände, Gastronomie- und Unterhaltungsangebot), stösst jedoch während der Hochsaison an seine Kapazitätsgrenzen. Mit einer Erweiterung kann das Pistenangebot ergänzt, die Kapazität erhöht und das Angebot an die heutigen Ansprüche angepasst werden.

Vorhaben:

Das Erweiterungsgebiet Stadlerberg /Stadleralpen liegt in dem durch den RB Nr. 2551 vom 23.12.1997 sistierten Wintersportgebiet. Im kantonalen Richtplan ist dieses Erweiterungsgebiet mit einer Fläche von 200 ha als Vororientierung enthalten.

Gemäss Vorprojekt umfasst die geplante Erweiterungsfläche noch rund 115 ha. Im Erweiterungsgebiet vorgesehen sind eine Beschäftigungsanlage (kuppelbare 4er-Sesselbahn) sowie eine Rückführungsanlage (4er Sesselbahn), welche die Schneesportler zurück zur Jatz-Hütte bringt (vgl. Abbildung 1). Die Beschäftigungsanlage weist eine schräge Länge von 1'120 m und eine Transportkapazität von 2'400 P/h auf, die Rückführungsanlage eine Länge von 450 m. Insgesamt sind drei Pistenabschnitte vorgesehen, welche technisch beschneit werden sollen. Ein Pistenabschnitt führt von der Bergstation des Jatz Quattro zur Talstation der Rückführungsanlage und von dort weiter zur Beschäftigungsanlage. Die Beschäftigungspiste verläuft südöstlich der neuen Beschäftigungsanlage. Der dritte Pistenabschnitt verläuft von der Bergstation der Beschäftigungsanlage zurück zur Talstation der Rückführungsanlage.

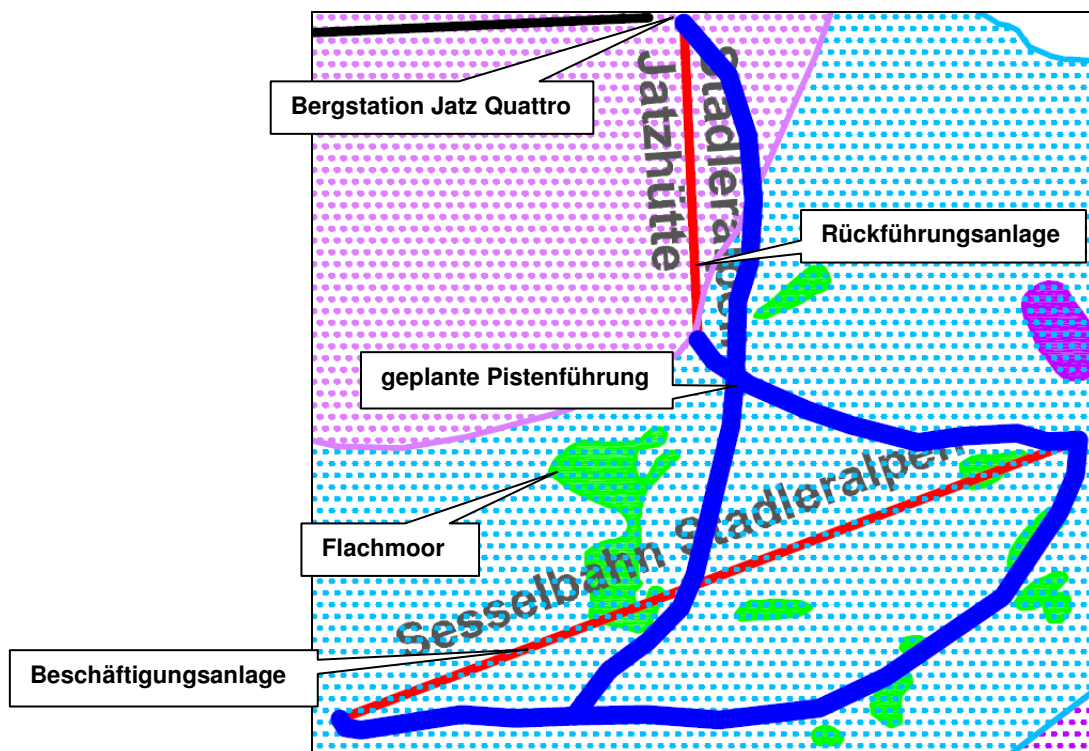


Abbildung 1: Geplante Anlagen und Pistenführung im Erweiterungsgebiet Jakobshorn.

Konflikte:

Das geplante Erweiterungsgebiet liegt in resp. am Rand einer inventarisierten Landschaft von regionaler Bedeutung (Nr. 812), welche wie folgt beschrieben wird: „Ausgedehnte Gebirgslandschaft mit urwüchsigen Arvenbeständen sowie zahlreichen Flachmooren“. Landschaftsschutzgebiete sind jedoch durch das Vorhaben nicht betroffen. Ebenfalls nicht betroffen ist Wald, da sich das Erweiterungsgebiet oberhalb der Waldgrenze befindet.

Im Erweiterungsgebiet befinden sich mehrere Flachmoore von regionaler und lokaler Bedeutung sowie mehrere Oberflächengewässer, welche im Rahmen der Projektplanung der Transport- und Beschneiungsanlagen zu berücksichtigen sind (Optimierung Linienführung, evtl. Ersatzmassnahmen). Lösungen für die Konflikte mit dem Biotop- und Gewässerschutz sind für eine Festsetzung der Skigebietsenerweiterung aufzuzeigen.

In Bezug auf mögliche Naturgefahren (Lawinen, Steinschlag) handelt es sich um unproblematisches Gelände für Bahnanlagen und Pisten.

Weitere Informationen:

- UVB Voruntersuchung (Beschneiungsanlagen, inkl. Vegetationskartierung und Pflichtenheft für Hauptuntersuchung)
- Gefahrengutachten Büro Tur, Davos

Erweiterung IEG Rinerhorn
(08.FS.10)

Bedarf:

Das Skigebiet Rinerhorn verzeichnet tendenziell einen Rückgang der Frequenzen, dies auch als Folge der geringen Grösse und relativ alten Anlagen. Mit einer Erweiterung kann das Pistenangebot ergänzt, die Kapazität erhöht und das Angebot an die heutigen Ansprüche angepasst werden.

Vorhaben:

Im kantonalen Richtplan ist die Erweiterung des Intensiverholungsgebietes Sältenüeb mit einer Fläche von 155 ha als Vororientierung enthalten. Gemäss Bedarfsüberlegungen seitens der Davos Klosters Bergbahnen umfasst das vorgesehene Erweiterungsgebiet heute noch 125 ha. Aufgrund der Hanglage (nach Nordosten abfallend) ist eine flächendeckende technische Beschneigung nicht erforderlich. Im Erweiterungsgebiet vorgesehen sind zwei Sesselbahnen mit insgesamt 4 Pistenabschnitten (vgl. Abbildung 2).

Konflikte:

Das geplante Erweiterungsgebiet liegt teilweise in einer inventarisierten Landschaft von regionaler Bedeutung, welche wie folgt beschrieben wird: „Ausgedehnte Gebirgslandschaft mit urwüchsigen Arvenbeständen sowie zahlreichen Flachmooren“. Landschaftsschutzgebiete sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Ebenfalls nicht betroffen ist Wald, da sich das Erweiterungsgebiet oberhalb der Waldgrenze befindet.

Im Erweiterungsgebiet befindet sich ein Flachmoor von nationaler Bedeutung (FM-438) und ein Trockenstandort von nationaler Bedeutung. Die erforderlichen Eingriffe für den Bau und Betrieb der Transportanlagen können jedoch gemäss Vorstudie und Gefahrengutachten so erfolgen, dass diese ökologisch sensiblen Lebensräume nicht tangiert werden. Das Flachmoor und der Trockenstandort werden von der vorgesehenen Transportanlage auf einer Länge von ca. 220 m überspannt. Die Masten

könnten jeweils ca. 15 m vom Rand des Flachmoors bzw. des Trockenstandortes entfernt errichtet werden. Die geplante Pistenführung verläuft ausserhalb des Flachmoors und des Trockenstandorts (vgl. Abbildung 2). Die Verbindung Jakobshorn - Rinerhorn ist nicht direkt mit den Erweiterungsvorhaben am Rinerhorn und Jakobshorn verknüpft, die vorgesehenen Stationsstandorte befinden sich im bestehenden Intensiverholungsgebiet und sind grundsätzlich auf keine Neuanlagen angewiesen. Die Verbindungsbahn kann auch unabhängig von den Erweiterungsvorhaben realisiert werden. Falls sich in Zukunft herausstellen wird, dass eine Ski-gebietsverbindung aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen nur mit einer gleichzeitigen Erweiterung erfolgen kann, sind diese Teilvorhaben gemeinsam zu beurteilen.

Weitere Informationen

- Gefahrengutachten Büro Tur, Davos

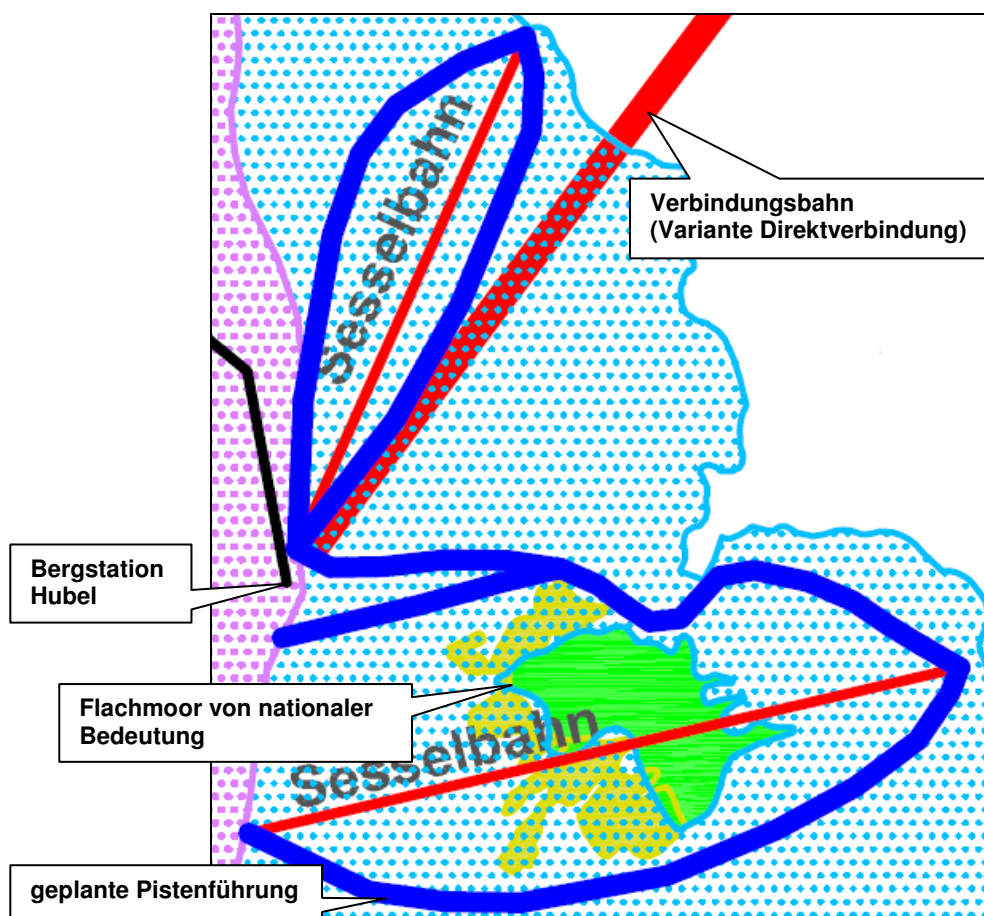


Abbildung 2: Geplante Anlagen und Pistenführung im Erweiterungsgebiet Rinerhorn.

Erweiterung IEG Pischa
(08.FS.10)

Die Erweiterung des Intensiverholungsgebietes um 220 ha im Gebiet Mattjischtäli ist im kantonalen Richtplan als Vororientierung enthalten. Für die Davos Klosters Bergbahnen ist ein Ausbau des Skigebiets Pischa keine Option. Der Betrieb des Skigebiets erfolgt seit dem Winter 06/07 nur noch eingeschränkt, d.h. die Pisten werden nur teilweise präpariert (zwei Pisten sowie Rennstrecke). Der Betrieb soll in dieser Form langfristig aufrechterhalten werden. Auf die im kantonalen Richtplan vorgesehene Erweiterung wird verzichtet.

Verbindung Jakobshorn –
Rinerhorn

Bedarf:

Die Skigebiete Jakobshorn und Rinerhorn sind relativ klein, ein Zusammenschluss beider Gebiete würde die Attraktivität massiv steigern und Davos im internationalen Wettbewerb besser positionieren.

Vorhaben:

Eine Planungsvariante sieht eine Verbindung der Skigebiete Rinerhorn und Jakobshorn mit einer das Sertigtal überspannenden Pendelbahn (125 Personen, 1040 P/h) vor. Der vorgesehene Standort für die Station am Jakobshorn befindet sich in der Nähe der Talstation Jatz Quattro (2'141 m.ü.M.), die Station auf Seite des Rinerhorns ist bei der Bergstation des heutigen Skilifts Hubel vorgesehen (2'290 m.ü.M.). Auf jeder Tal-seite ist eine Stütze vorgesehen. Die schräge Länge beträgt rund 2'600 m, die maximale Höhe über dem Sertigtal ca. 350 m (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht - Voruntersuchung). Weitere Planungsvarianten sehen die Erstellung einer Talstation im Gebiet Mühli oder im Gebiet Gämpi vor (vgl. Richtplankarte). Diese beiden Varianten haben den Vorteil, dass gleichzeitig neue Abfahrtsgelegenheiten geschaffen würden.

Konflikte bei Planungsvariante mit talüberspannender Pendelbahn:

Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind durch das Verbindungs-Vorhaben nicht direkt betroffen. Ebenfalls nicht betroffen ist Waldareal. Die Anlage wird jedoch gut einsehbar sein, insbesondere die Trag- und Zugseile sowie die Masten werden im Landschaftsbild deutlich in Erscheinung treten. Die Landschaft rund um die Hauptsiedlung ist jedoch geprägt durch touristische Infrastrukturbauten, die Verbindungsbahn stellt aufgrund dieser visuellen Vorbelastung keinen unzumutbaren Eingriff in das Landschaftsbild dar. Die vorgesehenen Standorte für die Stützen sind in Bezug auf die Gefahrensituation unproblematisch.

Die Verkehrssituation würde sich durch die Verbindung in der Bilanz eher verbessern, da weniger Fahrten von Davos zur Rinerhornbahn (Zubringer) erforderlich wären, und der Freizeitverkehr aus dem unteren Landwassertal teilweise bereits bei der Rinerhornbahn abgefangen werden könnte, da Gäste, welche das Skigebiet Jakobshorn besuchen möchten, den Zubringer beim Rinerhorn benutzen könnten.

Alternativen:

Beim geplanten Vorhaben werden keine neuen Abfahrtsmöglichkeiten für den Gast geschaffen. Nicht optimal ist daher der Mehrnutzen dieser Investition. Eine Alternative in dieser Hinsicht ist die Realisierung einer Verbindung mittels zwei Sektionen und einer Talstation und entsprechenden Abfahrten zu dieser. Zwei Alternativen stehen hier zur Diskussion:

- Alternative A: Talstation Jatz Quattro – Bergstation Skilift Hubel mit Talstation im Gebiet Mühle.
- Alternative B: Talstation Clavadeler-Alp - Bergstation Skilift Hubel mit Talstation im Gebiet Gämpi.

Diese Alternativen sind noch nicht gleichermassen auf deren Umsetzbarkeit geprüft worden wie die Variante Verbindungsbahn, es fehlen die Voruntersuchungen zur Umweltverträglichkeitsberichterstattung. Im Richtplan wird die Verbindung der beiden Skigebiete als ein Objekt mit Untervarianten im Koordinationsstand Zwischenergebnis festgelegt. Eine Festsetzung kann frühestens nach dem Variantenentscheid erfolgen.

Weitere Informationen:

- Voruntersuchung UVB
- Gefahrengutachten Büro Tur, Davos

**Verbindung Schatzalp –
Weissfluhgipfel**

Die Skigebiete Parsenn und Schatzalp waren in der Vergangenheit bereits verbunden. Mit der vorübergehenden Stilllegung des Gebiets Schatzalp wurde auch die Verbindungsbahn eingestellt. Die Konzession für die Verbindungsbahn Strela - Hauptertäli ist inzwischen abgelaufen und müsste neu beantragt werden. Seitens der Gemeinde besteht ein grosses Interesse daran, die Verbindung in absehbarer Zeit wiederherzustellen. Dies mithilfe einer direkten Verbindungsbahn, welche den Strelapass über das Hauptertäli mit dem Weissfluhgipfel verbindet, und die beiden bestehenden Transportanlagen im Hauptertäli ersetzt (vgl. Abb 3).

Konflikte:

Die vorgesehene Anlage tangiert keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete. Das Landschaftsbild wird durch die Ersatzanlage nicht stärker belastet, sofern die bestehenden Anlagen zurückgebaut werden.

Koordination mit Region Nordbünden:

Das vorgesehene Gebiet für eine Verbindungsbahn befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Langwies (Region Nordbünden), und ist entsprechend im regionalen Richtplan Nordbünden zu behandeln.

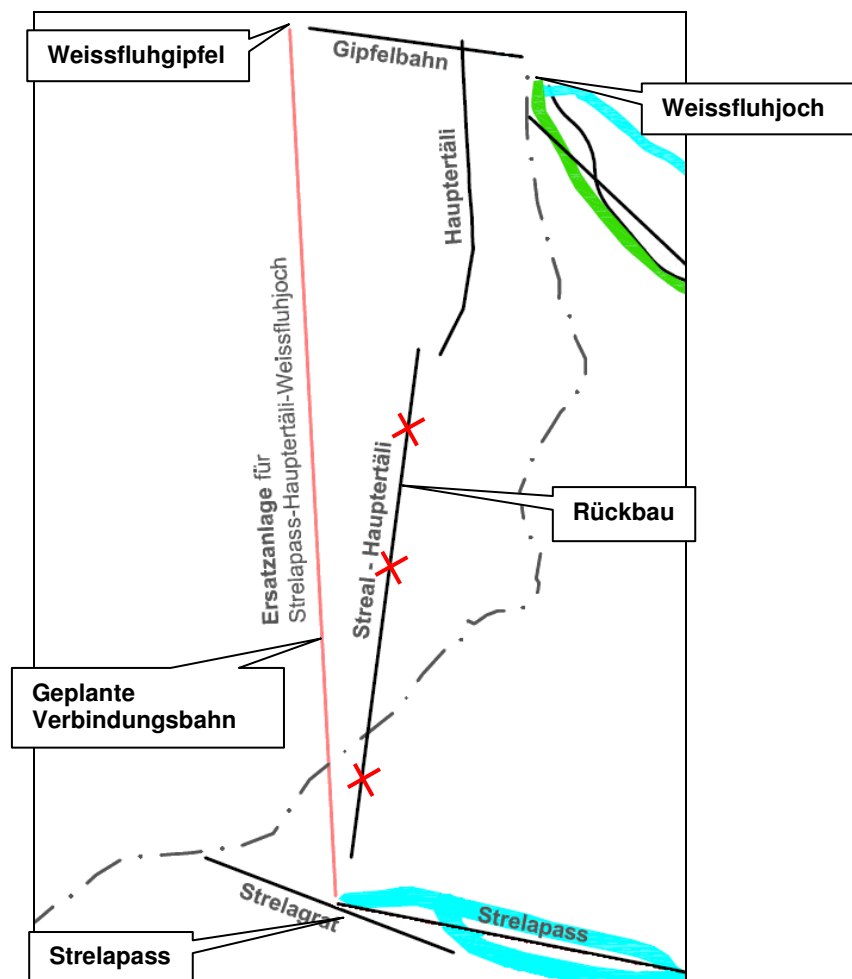
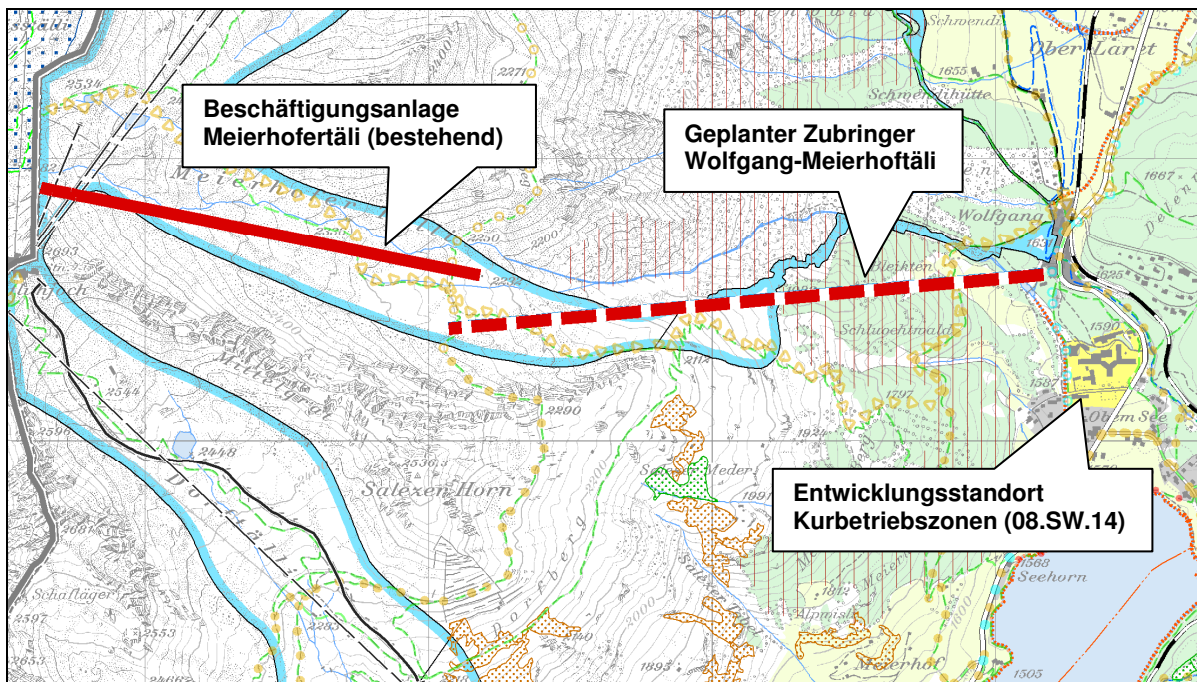


Abbildung 3: Geplante Anlagen Verbindung Schatzalp - Weissfluhgipfel.

Zubringerbahn Wolfgang -
Meierhoftäli

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe zum regionalen Richtplan haben die Bergbahnen Davos die Aufnahme einer neuen Zubringeranlage ab Davos Wolfgang bis Meierhoftäli in den Richtplan beantragt.

Diese Zubringervariante war bereits im Richtplanentwurf 1997 und 1999 im Zusammenhang mit der damals dringend notwendigen Verstärkung der Zubringerleistung vorgesehen. Mit der Erneuerung der Parsennbahn und der in diesem Zusammenhang erfolgten Kapazitätsvergrößerung wurde diese Variante wieder verworfen. Für eine Festsetzung wurde damals ein Rodungsvorentscheid vorausgesetzt. In der Vorprüfung 1997 wurde die Variante Wolfgang - Weissfluhjoch aus landschaftlicher Sicht als „schwerwiegender Eingriff, dessen Realisierung erheblicher Widerstand entgegensteht“ eingeordnet.



Anpassung IEG Parsenn,
Talabfahrt Schwarzseealp
(08.FS.10)

Bedarf:

Heute besteht keine direkte Abfahrtsmöglichkeit von der Talstation der Schwarzseealp in Richtung Wolfgang. Nach Davos Wolfgang gelangt man über die Gruobenalp. Die Rückführung der Wintersportler aus dem Gebiet Schwarzsee nach Davos Klosters ist insbesondere bei Sturm oder bei Lawinengefahr problematisch.

Vorhaben:

Zur Ermöglichung einer Talabfahrt aus dem Raum Schwarzseealp ist eine Verbindung zum Wolfgangpass vorgesehen. Die Talabfahrt soll auf der geplanten forstlichen Erschliessungsstrasse geführt werden. Die forstliche Erschliessungsstrasse ist bereits im generellen Erschliessungsplan enthalten. Bei der Planung wird die zur maschinellen Präparierung der Talabfahrt erforderliche Trassebreite berücksichtigt. Um eine Talabfahrt auch für schwächere Skifahrer zu ermöglichen, sind gemäss Bergbahnen allfällige Anpassungen an die „Verkehrssicherheitspflicht für Skipisten“ möglich.

Konflikte:

Die vorgesehene Talabfahrt verläuft entlang der oberen Grenze des Wildruhegebiets Dürrwald. Um das Variantenfahren durch dieses Gebiet (Wildruhezone, Auerhuhnlebensraum) zu verhindern sind entsprechende Signalisationen und Absperrungen vorzusehen. Für eine Pistenbreite von über 3.5 m ist eine Rodungsbewilligung erforderlich.

Das Vorhaben wird als Zwischenergebnis eingestuft, da die Anforderungen an die Benutzung der Forststrasse vonseiten der Bergbahnen noch nicht effektiv geklärt wurden (Breite, Rodungsfläche), und auch Konflikte mit dem Wildschutz möglich sind.

Anpassung IEG Schatzalp-
Strela, Abfahrt Chilcher
Bannwald

Das Skigebiet Schatzalp-Strela wurde im Winter 09/10 nach sieben Jahren wieder eröffnet. Die Talabfahrt führt heute auf der Schatzalpstrasse nach Davos. Die ehemalige Abfahrt im Gebiet Chilcher Bannwald wird nicht mehr benutzt und soll auch künftig nicht reaktiviert werden. Formell wird daher der Abfahrtsabschnitt aus dem Intensiverholungsgebiet entlassen.

Hingegen soll die bereits als Intensiverholungsgebiet ausgeschiedene ehemalige Talabfahrt im Gebiet Chämpfenwald reaktiviert werden. Diese Talabfahrt liegt in einem bestehenden Intensiverholungsgebiet, wurde aber während den letzten Jahren nicht mehr präpariert und ist dadurch teilweise eingewachsen. Für eine Reaktivierung dieser Talabfahrt sind Rodungen erforderlich. Auf Stufe Richtplan sind jedoch keine Festlegung erforderlich.

E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen, Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig
Ausgangslage A	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt
Rot	=	Änderungen des Koordinationsstandes

Erweiterung Intensiverholungsgebiet

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet, Objekt	Hinweise Massnahmen	Koordinationsstand bisher	Koordinationsstand neu
08.FS.10	08.FS.10.1	Jakobshorn; Erweiterungen im Gebiet Stadlerberg / Stadleralpen	Reduktion, Erweiterung noch rund 115 ha Vorprojekt und Voruntersuchung UVB liegen vor, C2 Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Abstimmung Wildschutz (aufzeigen Auswirkungen, Massnahmen) – Abstimmung Biotop- und Gewässerschutz	V	Z
08.FS.10	08.FS.10.2	Rinerhorn; Erweiterungen in Gebiet Sältenüeb	Reduktion, Erweiterung noch rund 125 ha, C2 Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Abstimmung Wildschutz (Aufzeigen Auswirkungen, Massnahmen) – Abstimmung nationale Schutzobjekte (Flachmoor, Trockenwiese); Schutzzielkonformität des Vorhabens aufzeigen	V	Z
08.FS.10	08.FS.10	Aufhebung Erweiterung im Gebiet Mattjischtäli	Verzicht auf Erweiterung (bisher als Vororientierung, aus Kantonalem Richtplan zu entlassen).	V	-

Skigebietsverbindungen

	08.FVe.1	Skigebietsverbindung Jakobshorn -Rinerhorn	<p>Drei Verbindungsvarianten, C2:</p> <p>A. Pendelbahn (direkt) Vorprojekt und Voruntersuchung UVB vorhanden</p> <p>B. Talstation Mühle (zwei TA) Talstation Jatz Quattro – Bergstation Skilift Hubel</p> <p>C. Talstation Gämpi (zwei TA) Talstation Clavadeler-Alp - Bergstation Skilift Hubel.</p> <p>Hinweise Pendenzen/Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundlagen zur Beurteilung der Varianten (Landschafts- und Ortsbildschutz, Wirtschaftlichkeit) 	-	Z
	08.FVe.2	Skigebietsverbindung Schatzalp - Parsenn	<p>Verbindungsbahn, C3</p> <p>Hinweise Pendenzen/Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rückbau der Anlagen bei definitivem Verzicht auf die Anlagen. – Koordination mit Region Nordbünden sicherstellen. 	-	V

Neue Zubringeranlage

08.FS.10	08.FS.10.3	Zubringer Parsenn ab Davos Wolfgang	<p>neue Zubringerbahn Wolfgang - Meierhofertäli, C3</p> <p>Hinweise Pendenzen/Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wald mit besonderer Schutzfunktion betroffen – Nutzungspotenzial im Zusammenhang mit Entwicklungsstandort Kurbetriebszone (08.SW.14 Wolfgangklinik, potenzieller Resortstandort) 	-	V
----------	------------	-------------------------------------	--	---	---

Talabfahrten aus Intensiverholungsgebieten

08.FS.10	08.FA.1	Parsenn; Schwarzseealp - Wolfgang	neue Talabfahrt auf geplantem Forstweg, C1 Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Rodungsfläche (erforderliche Pistenbreite) – Abstimmung Wildschutz	-	Z
08.FS.10	-	Schatzalp; Talabfahrt Chilcher Bannwald	Aufhebung Talabfahrt, C1 Anpassung Zonenplan	A	-
08.FS.10	08.FA.2	Jakobshorn; Talabfahrt Gämpen - Bolgen	veränderte Linienführung im untersten Abschnitt, C1 Umsetzung im Zonenplan	A	F
08.FS.10	08.FA.3	Jakobshorn; Talabfahrt Innerisch - Bolgen	Veränderte Linienführung im unteren Abschnitt. Ersatz für die bestehenden Talabfahrten Mattawald (unterer Bereich bis Bolgen und lange Talabfahrt über Forstweg aus Sicherheitsgründen);C2 Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Vorteile gegenüber heutiger Linienführung aufzeigen – Rodungsbewilligung	-	Z
08.FS.10	08.FA.4	Jakobshorn; Talabfahrt Usserisch – Carjol (Bolgen)	neu;C2 Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Vorteile gegenüber heutiger Linienführung aufzeigen. – Rodungsbewilligung	-	Z

Markierte Variantenabfahrten

	08.FAv.1	Jakobshorn; Stadlerberg /Stadleralpen - Mühle	gesicherte und markierte Variantenabfahrt; C1	-	A
	08.FAv.2	Jakobshorn - Teufi (Dischmatal)	gesicherte und markierte Variantenabfahrt; C1 formelle Aufhebung Intensiverholungsgebiet	-	A

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund.
- Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).

G. Grundlagen

- Umweltverträglichkeitsbericht Verbindungsbahn Jakobshorn - Rinerhorn. Voruntersuchung. Ingenieur- und Planungsbüro Monsch, 19.5.2011.
- Machbarkeitsstudie zur Richtplanung Erweiterungen und Verbindung Bergbahnen Jakobshorn und Rinerhorn. Tur gmbh Davos, 31.8.2010.
- Umweltverträglichkeitsbericht Erweiterung Intensiverholungsgebiet Stadleralpen / Stadlerberg. Voruntersuchung. Ingenieur- und Planungsbüro Monsch, 19.5.2011.
- Kantonaler Richtplan 2000, Kapitel 4 Tourismus.
- Amt für Raumentwicklung: Wegleitung Beschneiungsanlagen 2007.
- Gesamtkonzept „Bahnen und Beschneigung“. Ingenieur- und Planungsbüro Monsch. Stand Vorprüfung.

H. Anhang

H.1 Kennzahlen Skigebiete Davos

Gebiet	Fläche [ha]	Kapazität alle Anlagen [P/h]	Kapazität Zubringer [P/h]	Gäste Spitzen- und Normaltag [P]
Parsenn-Gotschna ¹⁾	750	21160	2280	11500 / 9000
Pischa	452	4800	750	4500 / 3000
Jakobshorn	420	8790	1770	7000 / 3000
Rinerhorn	487	7200	1200	4000 / 2500
Schatzalp	186	3200	1100	2700 / 1800
Total	2295	45150	7100	29700 / 19300

1) regionsübergreifendes Skigebiet

H.2 Überblick touristische Transportanlagen

Skigebiet / Anlage	bestehend	geplant	Bemerkung
Parsenn-Gotschnagrät			
Gipfelbahn	X		
Parsennhüttenbahn	X		
Totalp	X		
Rapid	X		
Meierhoftäli	X		
Hauptertäli	X		
Jochexpress	X		
Furka I + II	X		
Kreuzweg	X		
Seetäli	X		
Projekt Neuanlage		X	Ersatz für Seetäli
Gruoben - Totalp		X	Verbindung zwischen Teilgebieten
Parsennmäder	X		
Schwarzseealp	X		
Projekt Neuanlage		X	Ersatz für Parsennmäder u. Schwarzseealp
Gruobenalp	X		
Wasserscheidi – Weissfluhgipfel		X	Zur Entlastung Weissfluhjoch
Pischa			
Pischabahn	X		
Mitteltäli 1 + 2	X		
Flüelamäder	X		
Mittelgrat	X		ausser Betrieb

Brämabüel-Jakobshorn			
Jakobshornbahn: Ischalp-Jakobshorn	X		
Güggelibahn	X		
Brämabüel	X		Ersatz durch Sesselbahn
Clavadeler Bubble	X		
Jatz Quattro	X		
Usser Isch	X		
Jatz Junior	X	X	Verlängerung um ca. 200 m
Erweiterung Stadlerberg		X	SB Stadleralpen
Erweiterung Stadlerberg		X	SB Rückbringer Stadleralpen - Jatzhütte
Verbindung Jakobshorn-Rinerhorn		X	Pendelbahn in Planung
Rinerhorn			
Rinerhornbahn	X		
Juonli I+II	X		evtl. Ersatz durch Sesselbahn
Nüllisch I+II	X		evtl. Ersatz durch Sesselbahn
Trainer	X		
Hubel	X		
Erweiterung Säldenüeb		X	zwei Sesselbahnen vorgesehen
Schatzalp-Strela			
Schatzalp-Strelaalp	X		
Strelapass	X		
Strelagrat	X		Totalrevision geplant
Strela-Hauptertäli		X	Neukonzessionierung geplant
Schatzalp-Melchboden-Strelapass		X	Bodenunabhängige Ersatzanlage geplant, Ersatz für Schatzalp-Strelaalp und Strelapass
Verbindung Strelapass-Weissfluhgipfel		X	Bodenunabhängige Ersatzanlage geplant
Strela Junior Übungslift		X	
Skischul-Übungsgelände			
Bolgen	X		
Geissloch	X		
Bünda	X		