

Kanton Graubünden
Gemeinde Samedan



Arealplan Bahnhof
Mitwirkungsauflage

Planungs- und
Mitwirkungsbericht

Impressum

Projekt
Samedan, Arealplan Bahnhof
Projektnummer: 25138
Dokument: Planungs- und Mitwirkungsbericht

Auftraggeber
Gemeinde Samedan / Hochbauamt Graubünden

Bearbeitungsstand
Stand: Mitwirkungsaufgabe
Bearbeitungsdatum: 10. August 2018

Bearbeitung
STW AG für Raumplanung, Chur (Christoph Zindel, Jonas Grubenmann)

z:\gemeinde\samedan\25138_ap_bahnhof\01_rap\02_resultate\03_pmb\20180810_pmb.docx



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Vorhaben	5
1.1	Machbarkeitsstudie	5
1.2	Fragestellung	8
1.3	Zielsetzung des Arealplans	8
1.4	Standortwahl	9
2.	Übergeordnetes Recht und übergeordnete Planungen	9
2.1	Raumplanungsgesetzgebung des Bundes	9
2.1.1	Planungsgrundsätze	9
2.1.2	Kriterien für die Zuweisung von Land in eine Bauzone	11
2.2	Regionalpolitik des Bundes	13
2.3	Raumkonzept Schweiz (RK CH)	13
2.4	Raumkonzept Graubünden (RK GR)	14
2.4.1	Veränderungen der Mobilität (vgl. RK GR S. 9)	14
2.4.2	Ziele und Strategien für die Regionalzentren (vgl. RK GR S. 19)	15
2.5	Kantonaler Richtplan (KRIP)	15
2.5.1	Zentrenstruktur (vgl. KRIP Kap. 5.1)	15
2.5.2	Siedlungsentwicklung nach innen und Abstimmung Verkehr (vgl. KRIP Kap. 5.1.2)	15
2.5.3	Gestaltung und Baukultur (vgl. KRIP Kap. 5.1.3)	16
2.5.4	Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) (vgl. KRIP Kap. 5.2.2)	16
2.5.5	Arbeitsgebiete (vgl. KRIP Kap. 5.2.3)	16
2.6	Regionaler Richtplan Oberengadin (RRIP OE)	17
2.6.1	Entwicklungsstandorte Bahnhofareale (vgl. RRIP OE Kap. 5.3)	17
2.6.2	Regionale Arbeitsstandorte (vgl. RRIP OE Kap. 5.3)	18
2.7	UNESCO-Welterbe	18
2.8	Ortsbildschutz (ISOS)	20
2.9	Lärm	21
2.10	Nichtionisierende Strahlung	23
3.	Verkehr	25
3.1	Kantonales Verkehrsmodell	25
3.2	Zumutbare Verkehrsbelastung	27
3.3	Empfehlungen und Massnahmen	27
4.	Interessensabwägung	29



5.	Erhaltenswerte Substanz des Güterschuppens mit Güterrampe	30
6.	Vorgaben der Nutzungsplanung	32
6.1	Zonenplan und Zonenvorschrift (Art. 58 BauG)	32
6.2	Genereller Gestaltungsplan	36
6.3	Genereller Erschliessungsplan	36
7.	Arealplan	38
7.1	Nutzung	38
7.2	Gestaltung	39
7.3	Erschliessung	40
8.	Verfahren	42
8.1	Vorprüfung	42
8.2	Mitwirkungsaufgabe	42
8.3	Beschluss und Genehmigung	42



1. Ausgangslage und Vorhaben

Das kantonale Hochbauamt beabsichtigt im Bahnhofgebiet Samedan ein weiteres regionales Dienstleistungszentrum für Dienststellen des Kantons sowie die Grenzwatcht zu realisieren. Dieses Vorhaben entspricht der langjährigen Strategie des Kantons zur Konzentration der regionalen Dienstleistungsangebote in regionalen Zentren.

Die Gemeinde Samedan ist als regionale Zentrumsgemeinde interessiert an der Realisierung eines solchen Bauvorhabens und am Betrieb.

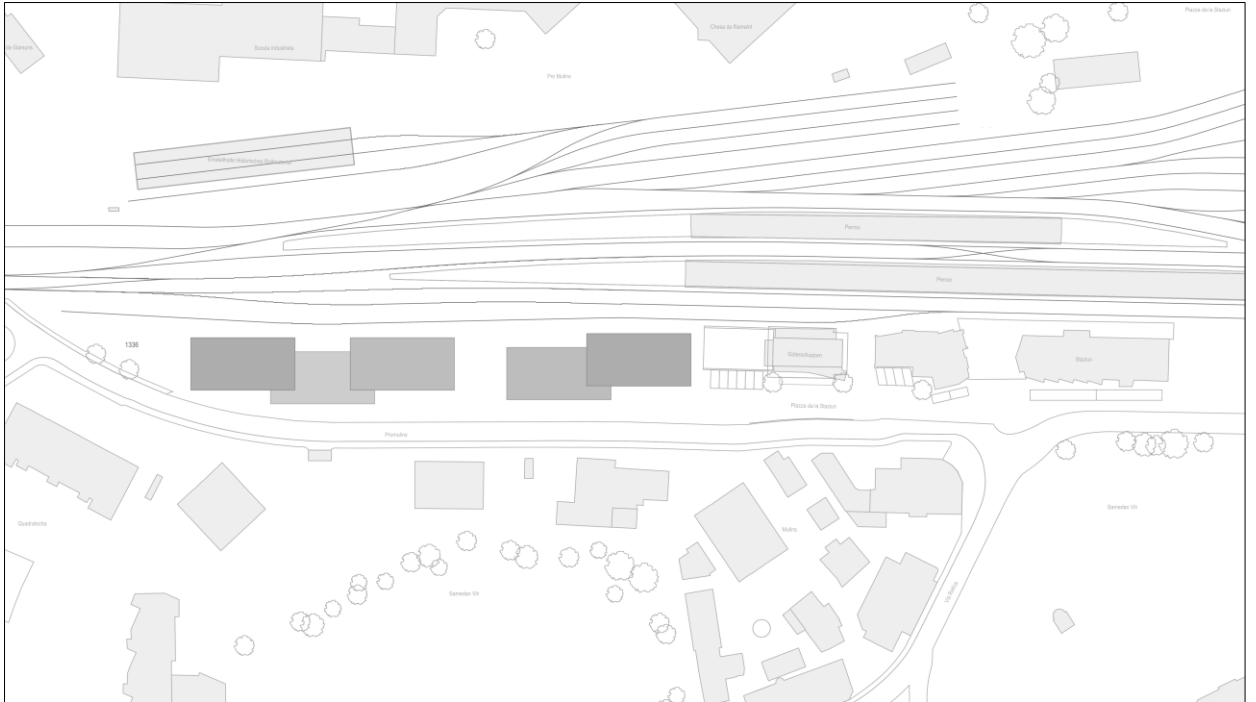
Die Rhätische Bahn ist bereit Land im Bereich nordwestlich des Bahnhofs Samedan für die Realisierung eines solchen Dienstleistungszentrums zur Verfügung zu stellen.

1.1 Machbarkeitsstudie

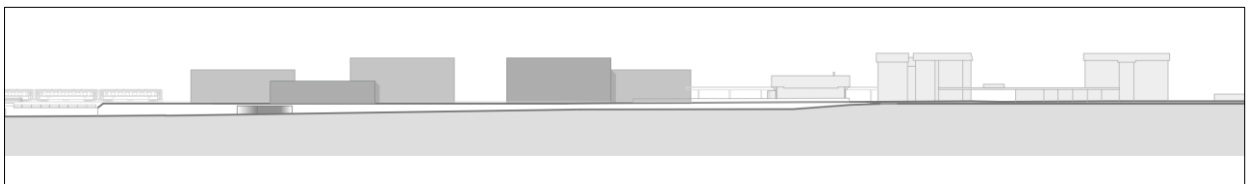
Das kantonale Hochbauamt liess für das vorgesehene regionale Dienstleistungszentrum eine Machbarkeitsstudie durch das Architekturbüro Liesch Ott Architekten erstellen. Die Machbarkeitsstudie sieht zwei Bauten vor, welche jeweils in der Situation versetzt und in der Höhe gestaffelt sind (zwei bis vier Geschosse).

Das oberirdische Volumen beträgt beim Gebäude 1 etwa 12'000 m³, beim Gebäude 2 ca. 9'500 m³. Das Gebäude 1 ist für die kantonale Verwaltung vorgesehen, das Gebäude 2 für einen Investor. Die Geschossfläche beträgt beim Gebäude 1 3'742 m², beim Gebäude 2 2'919 m².

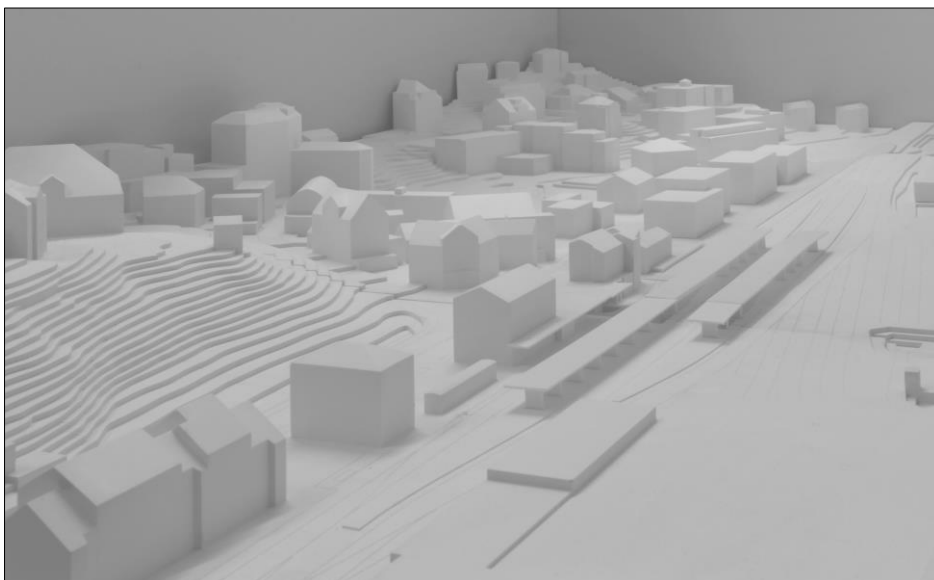
In der Tiefgarage sind in den zwei Untergeschossen 134 Parkplätze vorgesehen, wovon 84 für die kantonale Verwaltung erstellt werden sollen.



Situationsplan, Machbarkeitsstudie Variante 9 (nicht massstäblich), Liesch Ott Architekten



Ansicht Nord, Machbarkeitsstudie Variante 9 (nicht massstäblich), Liesch Ott Architekten



Modell, Machbarkeitsstudie Variante 9, Liesch Ott Architekten



1.2 Fragestellung

Eine Umsetzung des Vorhabens im Rahmen der Regelbauweise ist aufgrund der vorgesehenen Gebäudelänge nicht möglich. Des Weiteren ist in der Bahnhofzone gemäss Baugesetz Samedan für bahnfremde Nutzungen ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept notwendig. Die notwendigen planerischen Festlegungen erfolgen im Arealplanverfahren. Der Arealplan bietet die Möglichkeit die Rahmenbedingungen in den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Erschliessung detailliert festzulegen.

1.3 Zielsetzung des Arealplans

Der Arealplan verfolgt folgende Ziele:

- Festlegung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts
- Sicherstellung einer ortsbaulich guten Bebauung (Berücksichtigung UNESCO-Welterbe, ISOS)
- Sicherstellung der Erschliessung
- Rahmenbedingungen für den Projektwettbewerb verbindlich festsetzen
- Eckwerte für den Projektwettbewerb definieren

Auch wenn im konkret geplanten Projekt ausschliesslich Nutzflächen für das regionale Dienstleistungszentrum vorgesehen sind, so soll die zulässige Nutzung im Arealplan doch nicht derart eng umschrieben werden. Dies, weil der vorliegende Arealplan nicht bloss für die nächsten paar wenigen Jahre Gültigkeit hat, und darum eine vernünftige Nutzung der zur realisierenden Bausubstanz auch möglich sein muss, wenn dereinst seitens der Kantons ein geringerer Raumbedarf bestehen sollte. Überdies erscheint es sinnvoll, das Arealplangebiet nicht auf den Bereich des geplanten Dienstleistungszentrums zu beschränken, sondern auch die beiden bestehenden Gebäude südwestlich des geplanten Dienstleistungszentrums miteinzubeziehen (im Arealplan als Gewerbe- und Wohnbereich bezeichnet). Dies, weil die Flächen der besagten Gebäude bereits heute überwiegend bahnfremd genutzt werden und weil damit die Nutzung, die Erneuerung und die Erschliessung des



ganzen bahnfremd genutzten Teils im Nordwesten der Bahnhofzone koordiniert geregelt werden kann.

1.4 Standortwahl

Bereits die übergeordnete Planung zeigt deutlich auf, dass der Standort am Bahnhof der richtige für ein Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum ist. Im Arbeitsgebiet Cho d'Punt bestehen zwar noch Reserven, diese sind jedoch für andere Nutzungen reserviert, welche nicht in oder im direkten Umfeld von den Wohn-, Misch- oder Zentrumszonen (WMZ) realisiert werden können. Der Standort direkt am Bahnhof Samedan ist insbesondere aufgrund der guten ÖV-Anbindung bestens für ein Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum geeignet.

2. Übergeordnetes Recht und übergeordnete Planungen

2.1 Raumplanungsgesetzgebung des Bundes

Am 15. Juni 2012 beschlossen die Eidgenössischen Räte eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG 1) als indirekten Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative). In der Referendumsabstimmung vom 3. März 2013 wurde die Revision angenommen. Der Bundesrat beschloss, das revidierte Raumplanungsgesetz und die revidierte Raumplanungsverordnung auf den 1. Mai 2014 in Kraft zu setzen. Die revidierte Raumplanungsgesetzgebung sieht Massnahmen gegen die Zersiedlung vor, lockert die Bedingungen zur Errichtung von Solaranlagen und präzisiert die Bestimmungen zur Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone. Im Folgenden wird auf die Massnahmen gegen die Zersiedlung eingegangen. Nachfolgend werden die für das Vorhaben wichtigsten Inhalte des Raumplanungsgesetzes erläutert.

2.1.1 Planungsgrundsätze

Das Raumplanungsgesetz definiert in Art. 3 Abs. 3 unter anderem folgende Planungsgrundsätze bezüglich der Siedlungen:

- Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die



auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. (lit. a.)

- Es sollen Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche. (lit. a^{bis}.)
- Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden. (lit. b.)
- Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein. (lit. d.)

Art. 3 Abs. 4 des Raumplanungsgesetzes definiert zudem unter anderem folgende Planungsgrundsätze für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen:

- Die regionalen Bedürfnisse sollen berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut werden. (lit. a)
- Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste müssen für die Bevölkerung gut erreichbar sein. (lit. b)

Mit der geltenden regionalen Richtplanung, der geltenden Nutzungsplanung und in konkretisierender Form mit dem vorliegenden Arealplan werden diese Planungsgrundsätze planerisch umgesetzt, damit die Gemeinde Samedan ihre Funktion als regionales Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum wahrnehmen kann.

Zweckmässige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten (lit. a.)

Der Arealplan beabsichtigt das regionale Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum an einem sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Ort anzusiedeln.

Nutzung von ungenügend genutzten Flächen

Das für das regionale Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum vorgesehene Areal wird zurzeit als Parkplatz und Lagerfläche verwendet. Das Gebiet wird heute deutlich unternutzt und das Potential des Standorts nicht ausgeschöpft.



Schutz der Wohngebiete

Die geplante Bebauung bietet dem Dorf einen zusätzlichen Schutz vor störenden Immissionen durch den Bahnverkehr, insbesondere Lärm.

Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen

Die Gemeinde Samedan ist ein Regionalzentrum der Region Maloja. Der vorliegende Arealplan sichert den Standort für die Versorgung mit Dienstleistungen, insbesondere der Verwaltung des Kantons Graubünden.

Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse

Die Versorgung mit Dienstleistungen der Verwaltung des Kantons Graubünden ist von grosser Wichtigkeit für die Region Maloja. Aufgrund der Entfernung zum Hauptzentrum Chur ist die Bereitstellung der Dienstleistungen der Verwaltung des Kantons Graubünden in der Region Maloja zwingend. Diese wird nach dem Konzept des Kantons dezentral sichergestellt mittels Regionalzentren.

Gute Erreichbarkeit

Der vorgesehene Standort am Bahnhof Samedan ist bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und daher sowohl für die Arbeitnehmer als auch für die Besucher sehr gut erreichbar.

2.1.2 Kriterien für die Zuweisung von Land in eine Bauzone

Das betroffene Land befindet sich zwar bereits in einer Bauzone, jedoch sind mit dem vorliegenden Arealplan die Nutzung, die Gestaltung und die Erschliessung zu präzisieren. Daher wird die Einhaltung der Kriterien für die Zuweisung von Land in eine Bauzone gemäss Raumplanungsgesetz ebenfalls untersucht.

Im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 15 Abs. 4 RPG) sind folgende Kriterien für die Zuweisung von Land in eine Bauzone definiert:

- Das Land muss für die Nutzung geeignet sein
- Der Bedarf ist unter Berücksichtigung der inneren Reserven nachgewiesen



- Kulturland wird nicht zerstückelt
- Die Verfügbarkeit ist sichergestellt
- Vorgaben des Richtplanes (Kantonaler Richtplan, Regionaler Richtplan Oberengadin) werden umgesetzt

Der für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum vorgesehene Standort befindet sich bereits in einer Bauzone (Bahnhofszone). Die Bahnhofszone ist als Zentrumszone mit vorrangiger Bahnhofsnutzung definiert.

Das Land muss für die Nutzung geeignet sein

Der Standort ist bestens für ein Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum geeignet. Die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist sowohl für die Kunden/Besucher als auch für die Angestellten von grossem Wert.

Der Bedarf ist unter Berücksichtigung der inneren Reserven gegeben

Der vorliegende Arealplan bezweckt die Nutzung einer inneren Reserve (unternutzte Fläche).

Kulturland wird nicht zerstückelt

Der vorliegende Arealplan betrifft kein Kulturland.

Die Verfügbarkeit ist sichergestellt

Grundeigentümerin der für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum benötigten Flächen ist die Rhätische Bahn (RhB). Die Verhandlungen mit dem Hochbauamt Graubünden (HBA) betreffend die Begründung eines Baurechts laufen bereits.

Vorgaben des Richtplanes (Kantonaler Richtplan, Regionaler Richtplan Oberengadin) werden umgesetzt

Die Umsetzung der Vorgaben des kantonalen und des regionalen Richtplans werden in Kapitel 2.5 und 2.6 erläutert.



2.2 Regionalpolitik des Bundes

Am 15. März 2007 trat das Bundesgesetz über Regionalpolitik in Kraft. Gemäss Art. 2 lit. c bilden die regionalen Zentren die Entwicklungsmotoren für die Regionen. Somit ist die Gemeinde Samedan als Entwicklungsmotor der Region Maloja anzusehen. Als Entwicklungsmotor der Region Maloja benötigt die Gemeinde Samedan auch entsprechende Flächen für die Entwicklungsträger (Dienstleistungen und Verwaltung).

2.3 Raumkonzept Schweiz (RK CH)

Im Raumkonzept Schweiz sind folgende fünf Ziele definiert:

- Ziel 1: Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern
- Ziel 2: Natürliche Ressourcen sichern
- Ziel 3: Mobilität steuern
- Ziel 4: Projektwettbewerbsfähigkeit stärken
- Ziel 5: Solidarität leben

Aus diesen fünf Zielen wurden folgende Strategien abgeleitet:

- Strategie 1: Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken
- Strategie 2: Siedlungen und Landschaften aufwerten
- Strategie 3: Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen

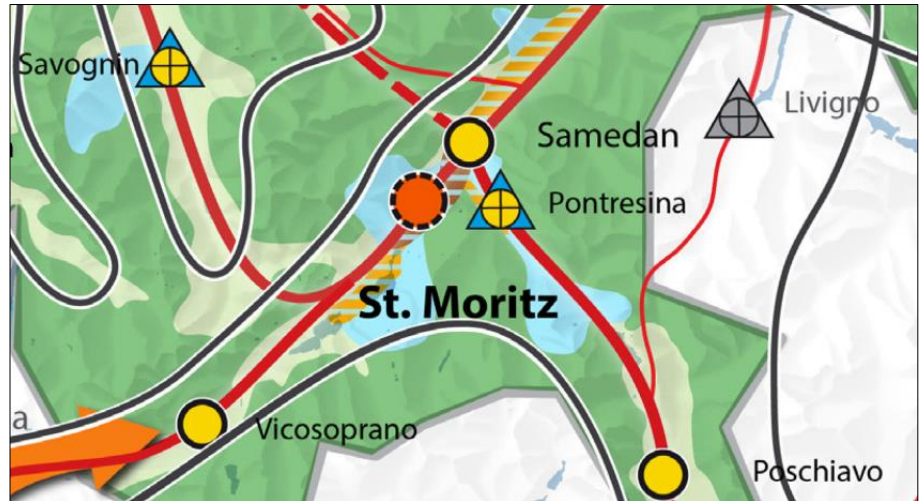
Gemäss Raumkonzept Schweiz ist die Förderung der polyzentrischen Raumentwicklung ein schweizweit gültiger Handlungsansatz. Die polyzentrische Raumentwicklung bedingt die Förderung sowohl der grossen als auch der kleinen Zentren. Die polyzentrische Raumentwicklung betrifft auch das Angebot der kantonalen Dienstleistungen abseits des Hauptzentrums.

Ein weiterer Handlungsansatz ist die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen. Das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum ist von grosser Bedeutung für den gesamten funktionalen Raum Oberengadin.



2.4 Raumkonzept Graubünden (RK GR)

Im Raumkonzept Graubünden ist Samedan als Regionalzentrum ausgewiesen. Samedan liegt sowohl im urbanen Raum, als auch im touristischen Intensiverholungsraum.



Ausschnitt Raumkonzept Graubünden (nicht massstäblich)

Nachfolgend werden die für das Vorhaben bedeutendsten Inhalte des Raumkonzepts Graubünden erläutert.

2.4.1 Veränderungen der Mobilität (vgl. RK GR S. 9)

Die Zunahme der Mobilität stösst mittlerweile an ihre Grenzen. Zukünftig ist mit steigenden Kosten und einer zunehmenden Regulierung des Verkehrs zu rechnen, wodurch das Arbeitsplatzangebot ausserhalb der grossen Zentren stark an Bedeutung gewinnt. Dies betrifft auch das Regionalzentrum Samedan. Die Verringerung der Pendlerwege ist auch umweltpolitisch zu begrüssen und kann nur durch ein angemessenes Angebot an Flächen für die Verwaltung und Dienstleistungen in den Regionalzentren erreicht werden. Die Ansiedlung des Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum an einer mit dem ÖV gut erschlossenen Lage fördert zudem den Umstieg vom MIV auf den ÖV und wirkt sich daher verkehrs- und umweltpolitisch zusätzlich positiv aus.



2.4.2 Ziele und Strategien für die Regionalzentren (vgl. RK GR S. 19)

Die Regionalzentren sollen als Versorgungsknoten und regionale Schwerpunkte für das Wohnen und Arbeiten dynamisch weiterentwickelt werden. Insbesondere soll der Kanton Massnahmen zur Stabilisierung und Stärkung eines breiteren Arbeitsplatzangebotes in den Regionalzentren fördern. Mit der Erstellung eines Verwaltungs- und Dienstleistungszentrums werden genau diese Ziele und Strategien verfolgt an einem mit dem ÖV bestens erschlossenen Standort.

2.5 Kantonaler Richtplan (KRIP)

Der Kantonale Richtplan Graubünden erfährt in den Bereichen Raumordnungspolitik und Siedlung zurzeit grössere Anpassungen in Folge der Umsetzung der revidierten Raumplanungsgesetzgebung des Bundes. Nachfolgend werden die für das Vorhaben wichtigsten Inhalte erläutert.

Der Kantonale Richtplan beinhaltet auch Aussagen zum UNESCO-Welt-erbe. Diese werden in Kap. 2.7 dargelegt.

2.5.1 Zentrenstruktur (vgl. KRIP Kap. 5.1)

Die Regionalzentren sollen als regionale Schwerpunkte für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung weiterentwickelt werden. Die Gemeinde Samedan ist daher als Standort für ein Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum bestens geeignet.

2.5.2 Siedlungsentwicklung nach innen und Abstimmung Verkehr (vgl. KRIP Kap. 5.1.2)

Der für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum vorgesehene Standort ist heute deutlich unternutzt (Parkplatz und Lagerflächen), befindet sich jedoch mitten im Siedlungsgebiet. Eine bauliche Nutzung an diesem Standort und damit eine bauliche Verdichtung des Gebiets ist, insbesondere aufgrund der Lage direkt am Bahnhof, ein logischer Schritt. Die geforderten Dichten können, soweit unter Berücksichtigung der Aspekte Ortsbildschutz und UNESCO-Welterbe-Kernzone möglich, erreicht werden.



2.5.3 Gestaltung und Baukultur (vgl. KRIP Kap. 5.1.3)

Der vorgesehene Standort ist aufgrund seiner Lage in der Kernzone des UNESCO-Welterbes bezüglich Gestaltung und Baukultur mit besonderer Vorsicht zu entwickeln. Entsprechend werden frühzeitig die Denkmalpflege und der Fachausschuss Bahn UNESCO beigezogen. Für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum wird die Pflicht zur Durchführung eines Projektwettbewerbs festgesetzt. Die Mitwirkung des Fachausschuss Bahn UNESCO im Rahmen des Projektwettbewerbs wird mit dem Arealplan sichergestellt. Für die übrigen Baustandorte gilt ebenfalls die Pflicht zum Beizug des Fachausschuss Bahn UNESCO. (siehe auch Kap. 2.7)

2.5.4 Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) (vgl. KRIP Kap. 5.2.2)

Der Arealplanperimeter liegt, abgesehen von den Verkehrsflächen, vollständig in der Bahnhofszone, welche den Zentrumszonen zuzuordnen ist. Die Bahnhofszone der Gemeinde Samedan liegt zentral und umfasst den näheren Umkreis des Bahnhofs. Es ist offensichtlich, dass diese Zentrumszone am richtigen Ort liegt. Die Gemeinde Samedan wird gemäss aktuellem Datenblatt (20. März 2018) als Gemeinde mit mutmasslich knapp dimensionierter WMZ eingestuft. Es sind daher in Samedan voraussichtlich keine Auszonungen notwendig, die Überprüfung des Datenblatts steht allerdings noch aus.

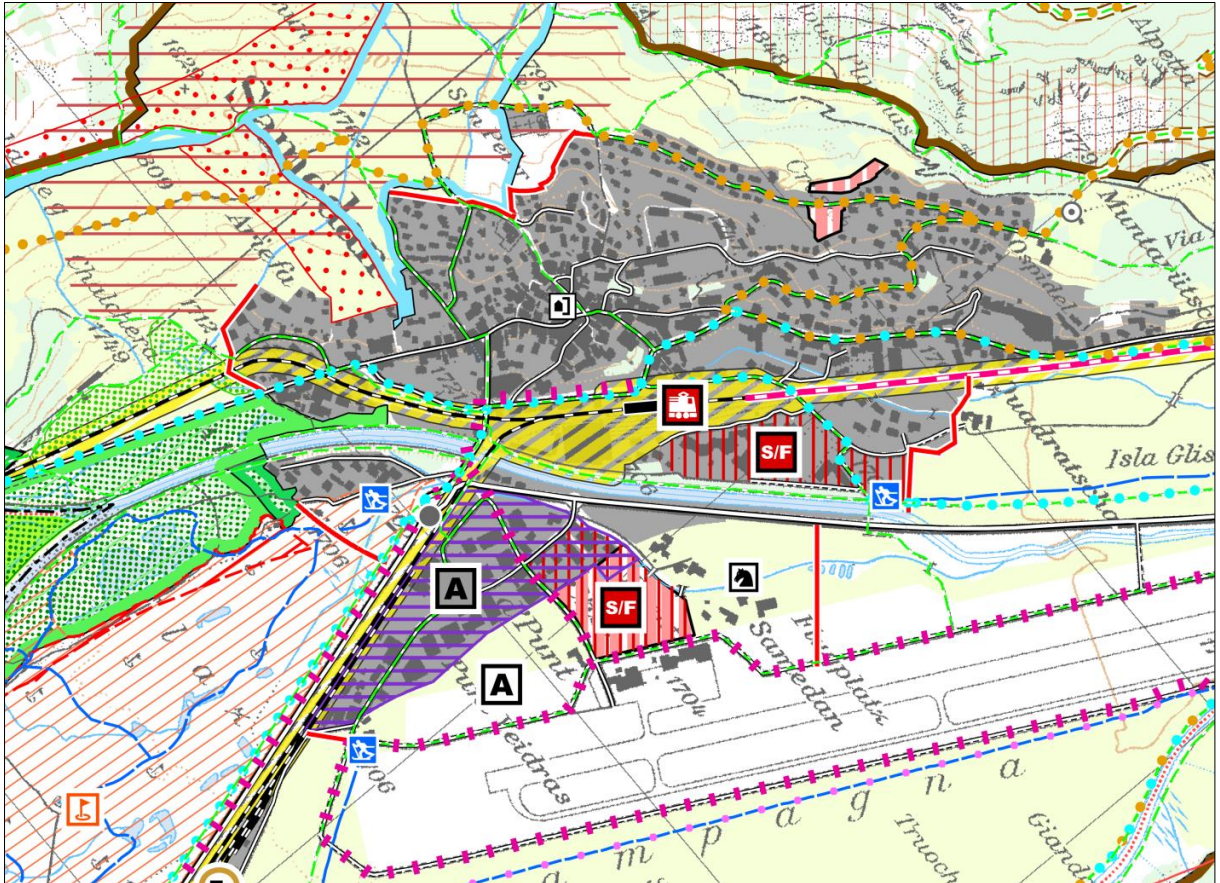
2.5.5 Arbeitsgebiete (vgl. KRIP Kap. 5.2.3)

Die Arbeitsgebiete gemäss Kantonalem Richtplan sind für Nutzungen vorgesehen, die aufgrund nutzungsmässiger Anforderungen, dem Flächenbedarf, den Erschliessungsanforderungen oder der potentiellen Konflikträchtigkeit nicht in einer Wohn-, Misch- oder Zentrumszone (WMZ) untergebracht werden können. Damit sind die Arbeitsgebiete gemäss Kantonalem Richtplan primär für verarbeitendes Gewerbe, Industrie sowie spezielle Dienstleistungen bestimmt. Das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum lässt sich jedoch ohne Probleme in einer Wohn-, Misch- und Zentrumszone realisieren und ein Arbeitsgebiet ist daher nicht der richtige Standort.



2.6 Regionaler Richtplan Oberengadin (RRIP OE)

Die für das Vorhaben wichtigsten Inhalte des regionalen Richtplans Oberengadin werden im nachfolgenden erläutert. Die Berücksichtigung der UNESCO-Welterbe-Kernzone wird in Kap. 2.7 erläutert.



Ausschnitt Regionaler Richtplan Oberengadin (nicht massstäblich)

2.6.1 Entwicklungsstandorte Bahnhofareale (vgl. RRIP OE Kap. 5.3)

Im Kapitel 5.3 des Regionalen Richtplans Oberengadin wird im Rahmen der Ausgangslage (A.1.3) ausgeführt, dass die Bahnhofareale die am besten mit dem ÖV erschlossenen Standorte der Region sind, insbesondere trifft dies auf die Bahnhöfe mit den besten Umsteigebeziehungen zu. Insbesondere der Bahnhof Samedan gehört bezüglich der Umsteigebeziehungen zu den besten der Region. Die Bahnhofareale sind für arbeitsplatzintensive Nutzungen wie Büronutzungen, kundenorientierte Einrichtungen (Bildung, Gesundheit, Verwaltung) oder andere Einrichtungen mit einem erhöhten Besucher- und Kundenaufkommen zu reservieren und planerisch hierfür aufzuarbeiten.



In den Leitüberlegungen (B) ist definiert, dass die im Regionalen Richtplan bezeichneten Standorte entsprechend ihrer Potentiale genutzt werden können. Dies soll mittels der Schaffung entsprechender planerischer und rechtlicher Grundlagen sichergestellt werden. Für die Bahnhofareale ist als spezifischer Grundsatz festgesetzt, dass dort ein Nutzungsmix anzustreben ist, welcher zu einer ganzjährigen Belebung der Standorte führt. Die Bahnhofareale dienen vorrangig publikumsintensiveren Nutzungen der Versorgung, Dienstleistungen und Wohnen sowie öffentlichen Einrichtungen (Bildung, Gesundheit, Verwaltung).

In den Objekten (E3) ist der Standort Bahnhof Samedan konkret als Entwicklungsstandort Bahnhofareal festgesetzt. Das Standortprofil umfasst als mögliche Nutzungen publikumsintensivere Versorgungs- und Verkaufseinrichtungen, Dienstleistungen und Einrichtungen der Bildung.

Der Regionale Richtplan Oberengadin stützt somit klar das Bahnhofareal als Standort für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum.

2.6.2 Regionale Arbeitsstandorte (vgl. RRIP OE Kap. 5.3)

Die Regionalen Arbeitsstandorte sind für flächenintensive und/oder emissionslastige Nutzungen vorgesehen. Zu diesen regionalen Arbeitsstandorten gehört auch das Gebiet Cho d'Punt. Gemäss Standortprofil zum Gebiet Cho d'Punt sind auch grössere publikumsintensivere Einrichtungen möglich, damit sind jedoch solche gemeint, welche aufgrund anderer Eigenschaften nicht in den Ortskern passen (bspw. aufgrund eines hohen Flächenbedarfs oder aufgrund störender Emissionen). Für ein Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum ist der Standort hingegen nicht geeignet, da die Nähe zum Ortskern fehlt sowie die ÖV-Erschliessung bei weitem nicht so gut ist wie beim Bahnhofareal.

2.7 UNESCO-Welterbe

Der Standort für das vorgesehene Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum liegt in der Kernzone des UNESCO-Welterbes Rhätische Bahn. Dementsprechend ist sicherzustellen, dass das Vorhaben das UNESCO-Welterbe nicht beeinträchtigt.



Die Kernzone umfasst eigentlich die Bahninfrastruktur und Bahnbauten. Der Standort für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum liegt in einem heute durch die Bahn genutzten Bereich, welcher jedoch für eine Bebauung freigegeben werden soll. Auch mit der neuen Nutzung des Gebiets bleibt die Kernzone bestehen. Für die Planung des Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum sind daher im Rahmen des Arealplans wirksame Mechanismen festzusetzen, dass eine qualitätsvolle Bebauung sichergestellt werden kann und das UNESCO-Welterbe durch den Neubau nicht beeinträchtigt wird.

Im Arealplan wird deshalb für das Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum die Pflicht zur Durchführung eines Projektwettbewerbs vorgeschrieben. Zusätzlich wird festgesetzt, dass der Beizug des Fachausschusses UNESCO zwingend ist für den Projektwettbewerb.

Der bestehende historische Güterschuppen sowie die Güterrampe (ohne nachträgliche Erweiterung) sind zu erhalten. Der Güterschuppen ist gemäss der Objektdokumentation und Bewertung der RhB-Hochbauten betreffend ihrer eisenbahn- / und bauhistorischen Bedeutung (nachfolgend Inventar RhB) als erhaltenswert (Bedeutung Objekt: B) eingestuft. Die Strecke ist gemäss Inventar RhB als schützenswert (Bedeutung Strecke: A (Unesco)) eingestuft. Der Erhalt wird ebenfalls mit dem Arealplan sichergestellt und jegliche Bauvorhaben unterliegen der Zustimmung des Fachausschuss Bahn UNESCO. Die Ermittlung der zu erhaltenden Substanz des Güterschuppens und der Güterrampe wird in Kap. 0 erläutert.

Auch für die weiteren Bauten ist der Beizug des Fachausschuss Bahn UNESCO zwingend.

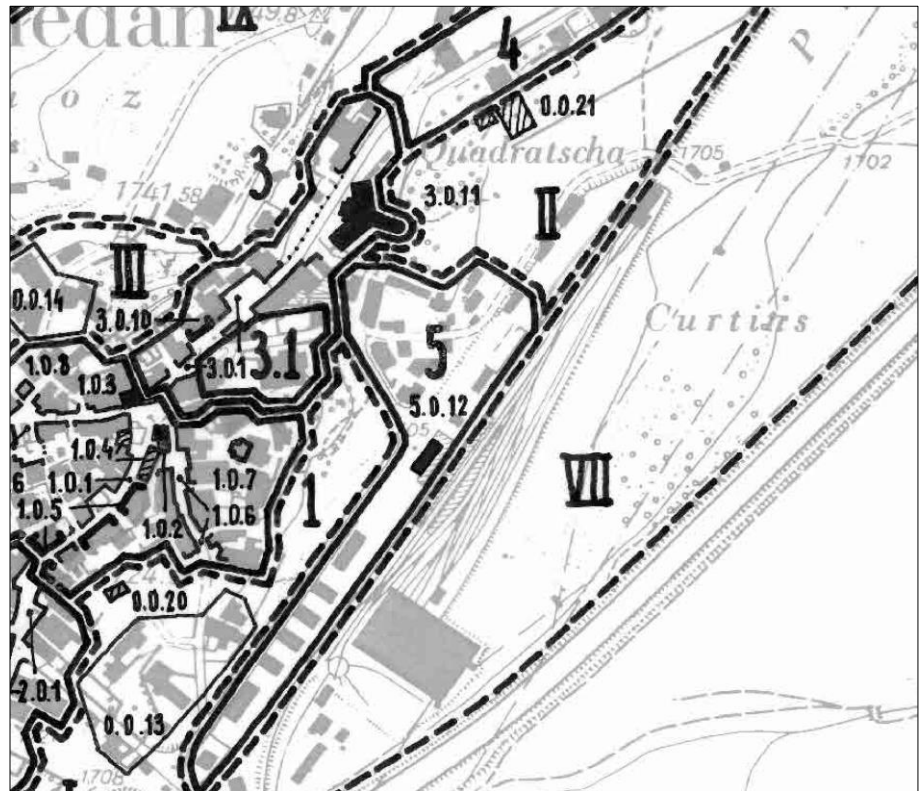


Ausschnitt Kantonalen Richtplan UNESCO, rot = Kernzone (nicht massstäblich)



2.8 Ortsbildschutz (ISOS)

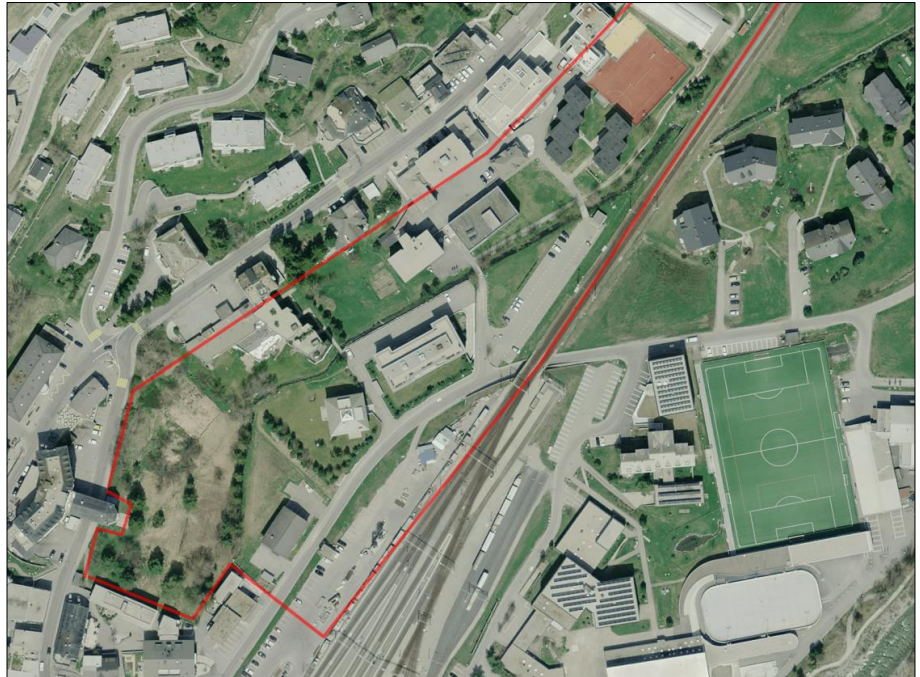
Zusätzlich zum UNESCO-Welterbe ist auch das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) zu beachten. Der Arealplanperimeter liegt im Bahnhofquartier (Gebiet 5) sowie in der Umgebungszone II.



Ausschnitt Plan ISOS Samedan (nicht massstäblich)

Für das Bahnhofquartier gilt Erhaltungsziel B, das heisst, die Struktur ist zu erhalten. Die Struktur im Bahnhofquartier wird durch den Arealplan nicht verändert, sondern soll sinnvoll ergänzt werden. Die ortsbau-liche Eingliederung wird mittels des Projektwettbewerbs sichergestellt.

Für die Umgebungszone II gilt Erhaltungsziel a. Das heisst, die Umgebungszone II hätte nie überbaut werden dürfen. In der Umgebungszone II wurden allerdings zwischenzeitlich einige neue Bauten erstellt und der Charakter dadurch längst verändert. Die Freihaltung des Arealplangebiets hätte daher keine Wirkung mehr. Das Ortsbild wird von einer qualitativ hochstehenden Bebauung wesentlich mehr profitieren.



Skizze Umgebungszone II auf Luftbild (nicht massstäblich)

Die Erhaltungsziele, insbesondere für die Umgebungszone II, stimmen aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten baulichen Massnahmen nicht mehr. Insofern ist eine Berücksichtigung des ISOS nur noch bedingt möglich respektive sinnvoll.

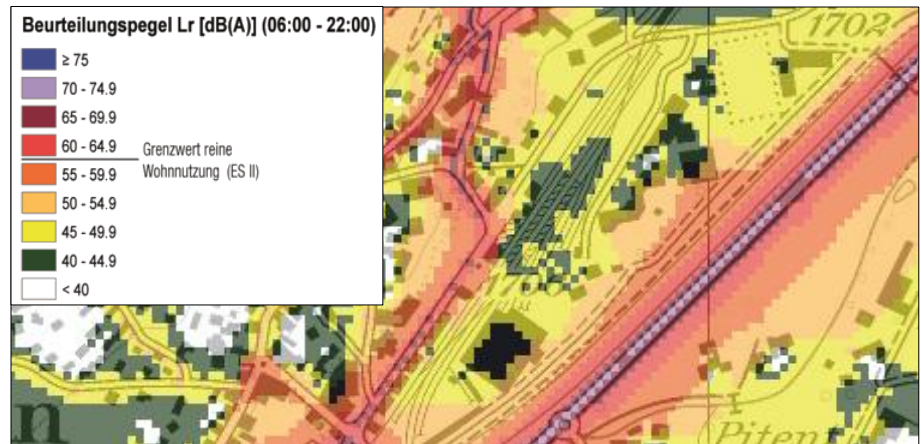
Die ortsbaulich gute Eingliederung ist aufgrund der prominenten Lage in jedem Fall sicherzustellen. Die ortsbaulich gute Eingliederung wird im Rahmen des Projektwettbewerbs, welcher gemäss den Arealplanvorschriften verlangt wird, sichergestellt. Der Fachausschuss Bahn UNESCO wird im Rahmen des Projektwettbewerbs beigezogen, namentlich wird er dazu berechtigt, ein Mitglied des Beurteilungsgremiums zu stellen.

2.9 Lärm

Das Arealplangebiet liegt zwischen den Strassen Via Retica und Promulins sowie den Bahngleisen der RhB. Demzufolge sind im Arealplan sowohl der Strassenverkehrslärm als auch der Eisenbahnlärm zu berücksichtigen. Gemäss den GIS-Lärmdatenbanken sonBASE des Bundesamts für Umwelt (BAFU) wird voraussichtlich der Eisenbahnlärm die grössere Problematik als der Strassenverkehrslärm.



Für den Arealplan ist durch einen Fachspezialisten ein Lärmgutachten erstellen zu lassen. Zu berücksichtigen sind dabei der bestehende Strassenverkehrs- und Eisenbahnlärm sowie der Strassenverkehrslärm durch den Mehrverkehr und die Lärmemissionen der Tiefgarageneinfahrt. Das Lärmgutachten wird auf Grundlage der Machbarkeitsstudien (vgl. 1.1) erarbeitet.



Ausschnitt GIS-Lärmdatenbank sonBASE, Strassenverkehrslärm Tag (BAFU, nicht massstäblich)



Ausschnitt GIS-Lärmdatenbank sonBASE, Eisenbahnlärm Tag (BAFU, nicht massstäblich)

Gemäss dem durch das Büro Tuffli Partner erarbeiteten Lärmschutznachweis (vgl. Lärmschutznachweis (Machbarkeitsstudie)) können die Anforderungen eingehalten werden. Einzig bei der Erstellung der Parkierungsanlage sind Massnahmen zur Lärminderung notwendig.

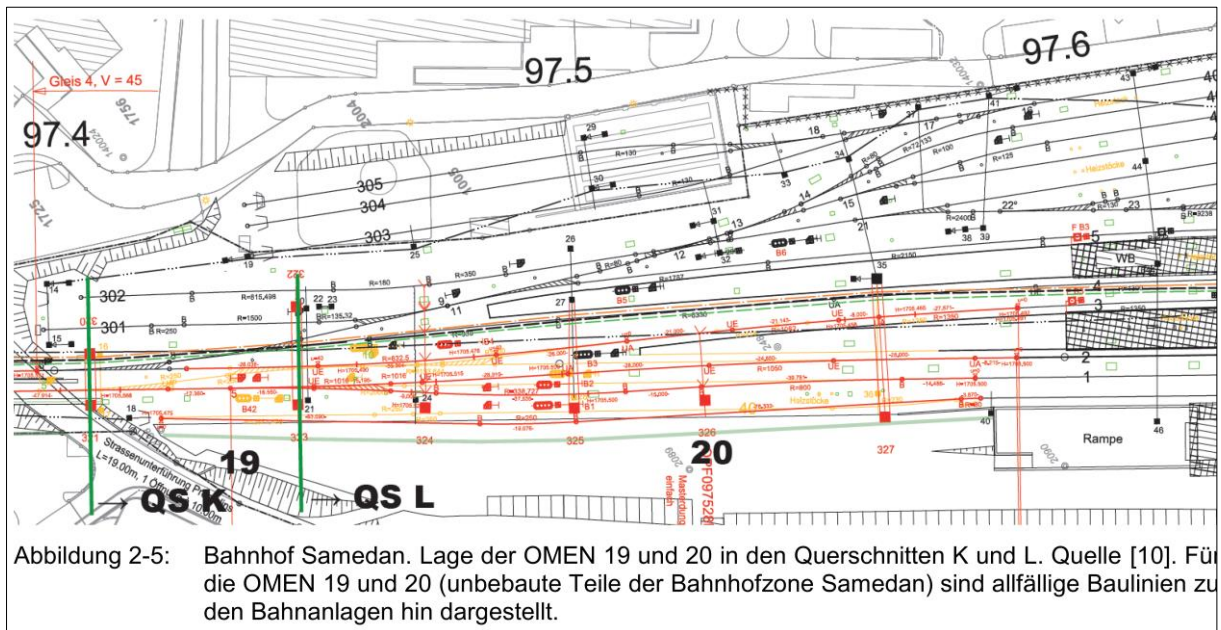


2.10 Nichtionisierende Strahlung

Für das Plangenehmigungsverfahren für den Umbau des Bahnhofs Bever untersuchte die ENOTRAC AG im Auftrag der Rhätischen Bahn (RhB) die Belastung durch nichtionisierende Strahlung (NIS) entlang der Strecke Bever nach Samedan. Untersucht wurden sowohl die Fahrleitungen als auch die 66-kV-Übertragungsleitung.

Die Ergebnisse wurden im Bericht „NISV Untersuchung Bever und Doppelspur nach Samedan - Fahrleitungsanlage und 66-kV-Freileitung“ festgehalten.

Gemäss der NIS-Untersuchung schränken die Anforderungen der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) an den beiden Referenzstandorten für Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN 19 und OMEN 20) die Minimaldistanz für Bauten nicht ein.



Situationsplan Bahnhof Samedan mit Lage der OMEN 19 und 20 (NISV Untersuchung Bever und Doppelspur nach Samedan - Fahrleitungsanlage und 66-kV-Freileitung, ENOTRAC AG), nicht massstäblich



4.19 OMEN 19

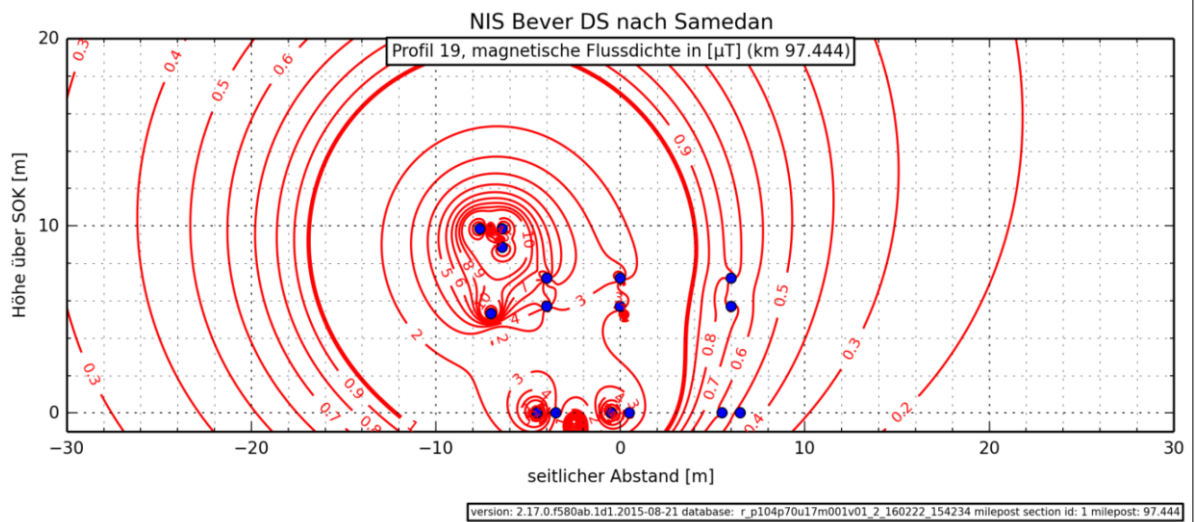


Abbildung 4-27: Linien konstanter magnetischer Flussdichte bei km 97.444 (OMEN 19), verursacht durch die Fahrleitungsanlage.

Ergebnis für OMEN 19 (NISV Untersuchung Bever und Doppelspur nach Samedan - Fahrleitungsanlage und 66-kV-Freileitung, ENOTRAC AG), nicht massstäblich

4.20 OMEN 20

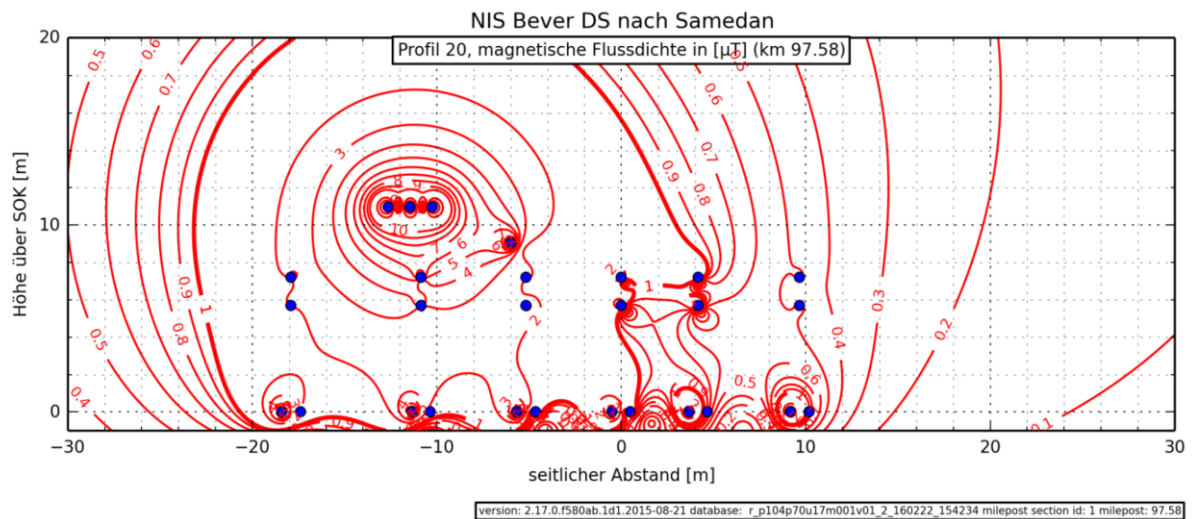


Abbildung 4-28: Linien konstanter magnetischer Flussdichte bei km 97.58 (OMEN 20), verursacht durch die Fahrleitungsanlage.

Ergebnis für OMEN 20 (NISV Untersuchung Bever und Doppelspur nach Samedan - Fahrleitungsanlage und 66-kV-Freileitung, ENOTRAC AG), nicht massstäblich



3. Verkehr

3.1 Kantonales Verkehrsmodell

Für einen ausreichenden Lärmschutznachweis (Bericht Tuffli & Partner AG, 31.01.2017) wird u.a. der zusätzlich generierte Mehrverkehr, der durch das regionale Verwaltungszentrum entsteht, miteinbezogen.

Auf Basis des kantonalen Verkehrsmodells (2010) sowie Abschätzungen bzgl. Fahrzeugbewegungen und Parkierungsvorgängen zum geplanten Verwaltungszentrum (Machbarkeitsstudie Stand Juni 2016) wurden die Verkehrszahlen für das Jahr 2020 ermittelt.

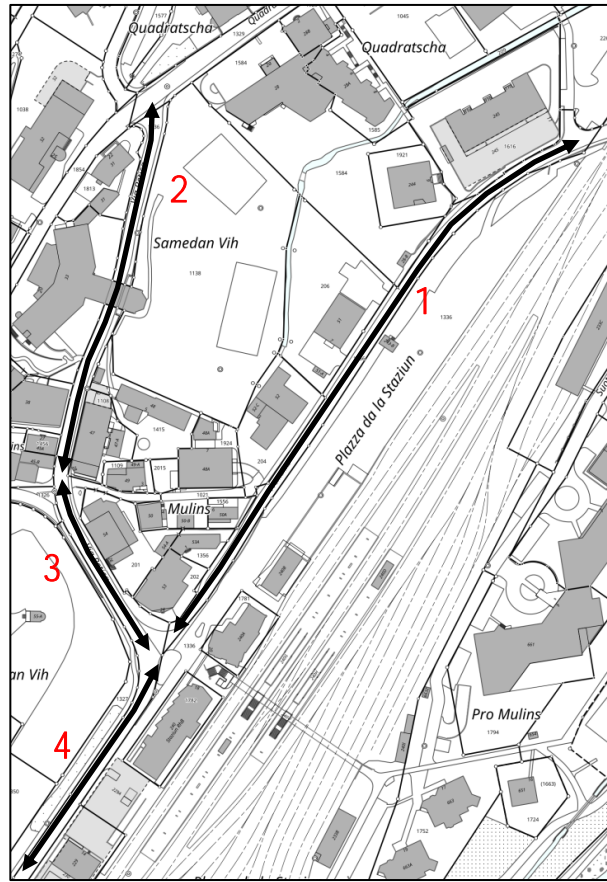
Das kantonale Verkehrsmodell GR modelliert das Verkehrsaufkommen für einen durchschnittlichen Tag (DTV) im Jahr 2010. Das Modell arbeitet mit vereinfachten Bedingungen, die resultierenden Verkehrszahlen sind dennoch gute Richtwerte. Die vom Mehrverkehr betroffenen Strassenabschnitte sind in der nachfolgenden Tabelle und Abbildung ersichtlich.

Für das Jahr der geplanten Inbetriebnahme des regionalen Verwaltungszentrums (2020) kann das Verkehrsaufkommen unter bestimmten Annahmen hochgerechnet werden. Beispielsweise wird angenommen, dass der Verkehr jährlich um 1% zunimmt.

Abschnitt (Nummer)	DTV 2010 [Fz/Tag]		DTV 2020 [Fz/Tag]
Via Retica – Unterführung RhB (1)	ca. 900	+ 1% jährlich	ca. 1000
Mulins – Plazzet/Quadratscha (2)	ca. 1850		ca. 2050
Promulins – Mulins (3)	ca. 2000		ca. 2250
Crappun – Promulins (4)	ca. 2700		ca. 3000

Hochrechnung des DTV für das Jahr 2020

Auf Basis der Hochrechnung des Verkehrsaufkommens im Jahre 2020 kann der zu erwartende Mehrverkehr, verursacht durch das regionale Verwaltungszentrum, berechnet werden.



Für die Betrachtung relevanten Strassenabschnitte

Abschnitt (Nummer)	DTV 2020 [Fz/Tag]	Mehrverkehr durch RVZ [Fz/Tag]	DTV 2020 [Fz/Tag]
Via Retica – Unterführung Rhb (1)	ca. 1000	ca. 440	ca. 1440
Mulins – Plazzet/Quadratscha (2)	ca. 2050	ca. 190	ca. 2240
Promulins – Mulins (3)	ca. 2250	ca. 190	ca. 2440
Crappun – Promulins (4)	ca. 3000	ca. 250	ca. 3250

Zu erwartender Mehrverkehr, generiert durch das geplante Verwaltungszentrum

Der Lärmschutznachweis basiert auf der Machbarkeitsstudie des Architekturbüros Liesch Ott Architekten mit Stand Juni 2016. Hierbei wurde die Variante mit 156 Parkfeldern für die Berechnung des Mehrverkehrs verwendet. Die überarbeitete Machbarkeitsstudie mit Stand 17.05.2017 weist einen Bedarf von max. 134 Parkplätzen aus. Die im Lärmschutznachweis berechneten Werte sind also eher zu hoch angesetzt.



3.2 Zumutbare Verkehrsbelastung

Die IST-Situation kann neben den berechneten Verkehrsbelastungen auch anhand der vorhandenen Infrastruktur betrachtet werden.

Aus den entsprechenden VSS-Normen können Richtwerte für die maximale Belastbarkeit von Haupt-, Sammel- und Erschliessungsstrassen abgeleitet werden, welche neben der rein technisch möglichen maximalen Kapazität auch weitere Aspekte berücksichtigen (Umweltaspekte, Emissionen, etc.). Die zumutbare Belastung für Mensch und Umwelt liegt jedoch deutlich tiefer als die maximal mögliche Kapazität. Die Funktion der Strasse bestimmt hierbei die maximale Belastbarkeit.

Gemäss dem Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde Samedan ist der Abschnitt Promulins (Via Retica – Unterführung RhB) einer Sammelstrasse, die Abschnitte der Via Retica einer Hauptstrasse zugewiesen.

Gemäss VSS-Norm liegt die maximale Belastbarkeit einer Hauptstrasse bei 800 Fz/h, die einer Sammelstrasse bei 500 Fz/h. Dies entspricht einem DTV [Fz/Tag] von ca. 8000-9000 Fz/Tag resp. ca. 5000-5500 Fz/Tag. Vergleicht man nun diese Werte mit den errechneten Verkehrszahlen aus Kapitel 3.1 liegen die zu erwartenden Verkehrszahlen deutlich unter der maximalen Belastbarkeit.

3.3 Empfehlungen und Massnahmen

Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie des regionalen Verwaltungszentrums wurde seitens STW AG eine Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Situation im Bahnhofgebiet und dem angrenzenden Arbeitsgebiet Cho d'Punt vorgenommen (Bericht, Dez. 2017).

Aufgrund der Analyse des heutigen Zustands, sowie den zu erwartenden künftigen Entwicklungen wurden Empfehlungen und Massnahmen abgeleitet.

Im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung des regionalen Verwaltungszentrums sind die Verkehrsführung und die Parkierung auf der Verbindung Promulins neu zu organisieren. In diesem Zusammenhang ist auch die heute wenig attraktive Ausgestaltung des Bahnhofplatzes mit der Bushaltestelle zu überprüfen. Die Anbindung des Gebietes



Promulins südlich des Bahnhofs erfolgt über die Unterführung Promulins, die Bahnhofunterführung [Fussverkehr] und die Verbindung entlang der Hauptstrasse Richtung Pontresina. Die Anbindungen des Gebiets Promulins für den Langsamverkehr sollten attraktiver ausgestaltet werden, zumal sich im Gebiet Promulins zahlreiche öffentliche Nutzungen befinden.

Handlungsbedarf Bahnhofplatz

Aufwertung des Bahnhofplatzes zum zentralen Mobilitätsknotenpunkt, attraktivere Gestaltung des zentralen Umsteigepunktes im Dorf Samedan:

- Platzartige Gestaltung mit einer geringeren Dominanz des MIV prüfen
- BehiG-konforme Bushaltestelle
- Zugang Unterführung für Velos verbessern (Rampe)
- Abstellplätze für Velos optimieren und zentraler positionieren
- Bepflanzung und Beleuchtung nach einem gesamtheitlichen Konzept erneuern

Handlungsbedarf Promulins (Via Retica – Unterführung RhB)

Attraktive Ausgestaltung der Verbindung Promulins – Unterführung RhB in Zusammenhang mit der Realisierung des regionalen Verwaltungszentrums:

- Führung des Langsamverkehrs an die Strasse Promulins verlegen
- Attraktive Flächen für den Langsamverkehr beidseitig der Strassenverbindung schaffen
- Tempo 30 beibehalten, flächige Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung des BehiG prüfen (unter Einbezug der Topographie)



Aufwertungspotenzial Promulins (Unterführung RhB)

Aufwertung der Unterführung Promulins:

- Verbreiterung Unterführung prüfen (z.B. bei Sanierung)
- Evtl. Anpassung der Niveauhöhen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

4. Interessensabwägung

Die übergeordnete Planung zeigt deutlich auf, dass der Standort am Bahnhof bestens für ein regionales Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum geeignet ist. Insbesondere die gute ÖV-Anbindung (RhB, Bus) spricht klar für den Standort.

Ein regionales Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum entspricht den Zielsetzungen des Bundes für eine dezentrale Besiedlung. Es ist nicht nur für die Gemeinde Samedan von Bedeutung, sondern für das ganze Oberengadin. Es ist wichtig für die gesamte Region dass Samedan ihre Rolle als Regionalzentrum wahrnimmt.

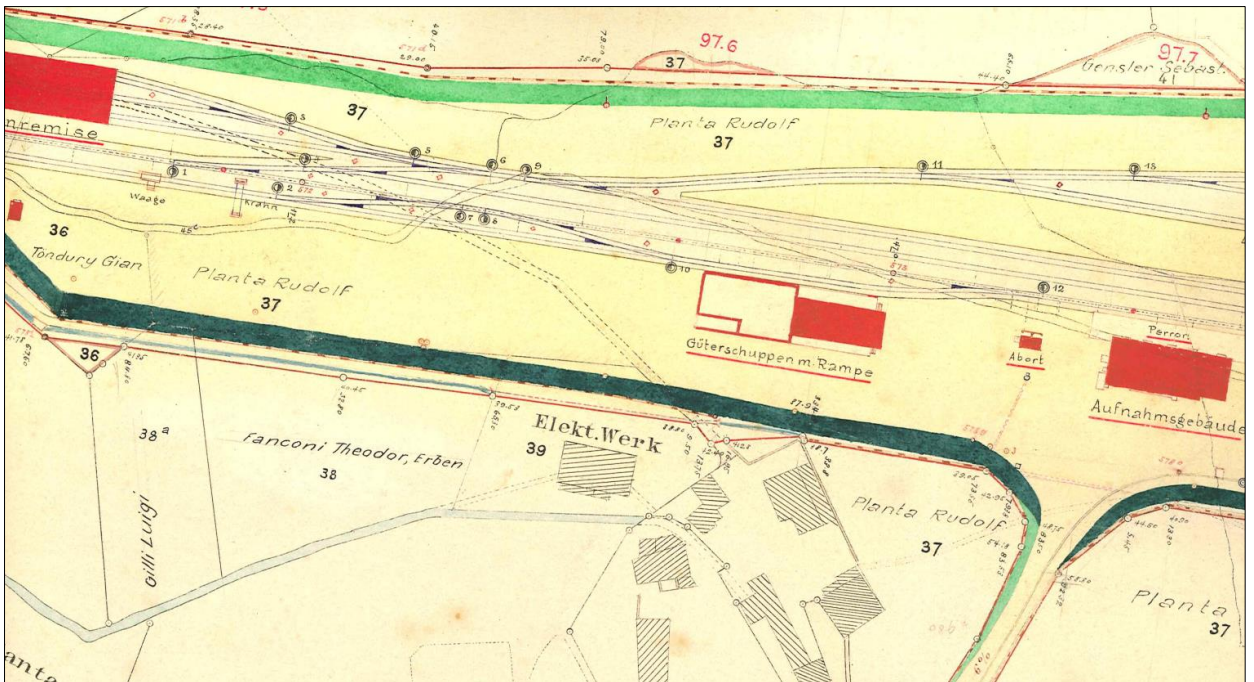
Die heutige Situation nördlich des Bahnhofs ist aus ortsbaulicher Sicht unbefriedigend und bedarf einer Überarbeitung. Mit dem regionalen Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum wird die heute schwach genutzte Fläche entsprechend ihrem Potential genutzt und ortsbaulich aufgewertet. Aufgrund der für das Ortsbild und das UNESCO-Welterbe sensiblen Lage sind eine gute Gestaltung sowie die ortsbauliche Einbettung zwingend. Die gute Gestaltung und die ortsbauliche Einbettung werden mit dem Projektwettbewerb sichergestellt. Somit entsteht auch ortsbaulich ein Mehrwert.

Die bereits erfolgten Abklärungen betreffend Lärm und nichtionisierender Strahlen (NIS) zeigen, dass auch diesbezüglich dem Vorhaben nichts im Weg steht.



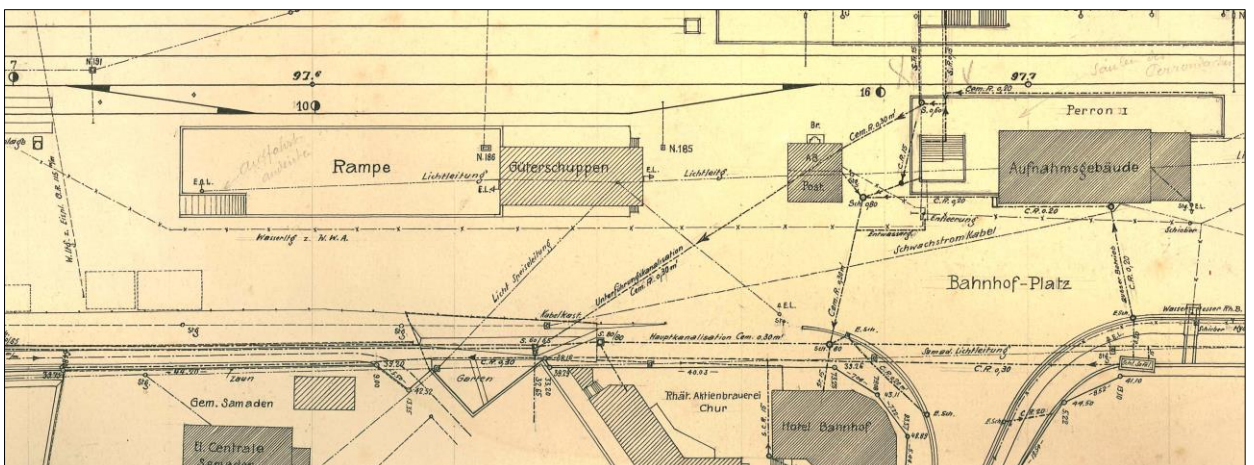
5. Erhaltenswerte Substanz des Güterschuppens mit Güterrampe

Der historische Güterschuppen wurde im Jahr 1901 vom Schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt. Er wurde in der gleichen Grösse wie dazumal die Güterschuppen der Bahnhöfe in Bever und St. Moritz erstellt.



Planauszug Bahnhof Samedan 1901 (Archiv RhB), nicht massstäblich

Im Jahr 1907 genehmigte der Verwaltungsrat der RhB die Verlängerung der Güterrampe. Die Güterrampe wurde in Folge um über 20 m verlängert.



Planauszug Bahnhof Samedan 1918 (Archiv RhB), nicht massstäblich



Die Erhaltenswerte Substanz der Güterrampe beschränkt sich auf die ursprüngliche Güterrampe vor der nachträglichen Verlängerung. Die Verlängerung der Güterrampe von 1907 muss daher nicht erhalten werden.

Der Güterschuppen wurde auf der Nordostseite um einen Anbau erweitert. Dieser Anbau ist ebenfalls nicht original und wirkt sich sogar störend auf das Erscheinungsbild des historischen Güterschuppens aus. Dieser Anbau ist daher nicht Teil des erhaltenswerten Güterschuppens.



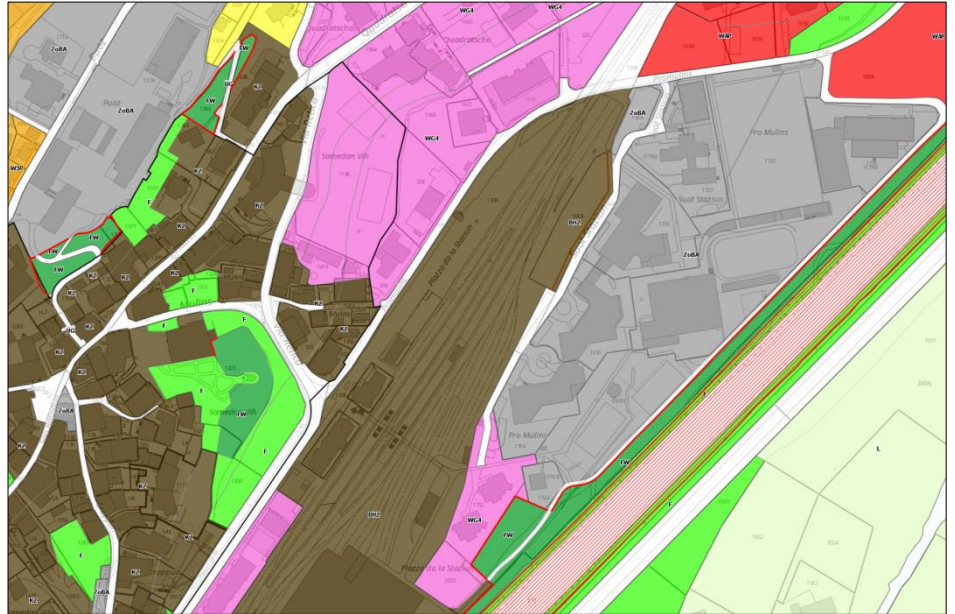
Güterschuppen Samedan, Ansicht Ost (Google Street View)



6. Vorgaben der Nutzungsplanung

6.1 Zonenplan und Zonenvorschrift (Art. 58 BauG)

Das Arealplangebiet liegt mehrheitlich in der Bahnhofzone:



Ausschnitt Zonenplan (nicht massstäblich)

Teile des Arealplangebiets befinden sich ausserdem in der Kernzone sowie Gewerbe- und Wohnzone 4. Dies betrifft jedoch nur kleine Teilflächen, welche durch das Trottoir der Strasse Promulins belegt werden.

Im BauG Samedan finden sich zur Bahnhofzone folgende Regelungen:

Zonenvorschrift in Art. 58 BauG:

Art. 58 BauG - Bahnhofzone

- 1 Es gelten die Vorschriften gemäss Zonenschema. Für bahneigene Anlagen gilt das Eisenbahngesetz. Sämtliche anderen Bauten und Anlagen unterstehen dem kommunalen und dem übergeordneten Recht.
- 2 Baubewilligungen für nicht dem Eisenbahnrecht unterstellte Bauten und Anlagen dürfen nur erteilt werden, wenn ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept vorliegt.



Regelbauweise in Art. 45 BauG:

- Max. Gebäudehöhe	13.00 m
- Max. Firsthöhe ab Gebäudehöhe	3.00 m
- Max. Gebäudelänge	30 m

Die Zonenvorschrift von Art. 58 BauG unterscheidet zwischen "bahneigenen Anlagen" - für welche das Eisenbahngesetz gilt - sowie "anderen Bauten und Anlagen", welche dem kommunalen und übergeordneten Recht unterstehen (Absatz 1). Für diese "anderen Bauten und Anlagen" dürfen Baubewilligungen nur aufgrund eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts erteilt werden (Absatz 2).

Diese Zweiteilung entspricht der Regelung im Eisenbahngesetz, wonach Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), im Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz bewilligt werden (Art. 18 Eisenbahngesetz), während die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen auf Eisenbahngrundstücken, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb dem kantonalen Recht unterstehen (Art. 18m Abs. 1 Eisenbahngesetz).

Das BauG schränkt die Nutzungen - welche unter dem Titel bahnfremde "andere Bauten und Anlagen" im Sinne von Art. 58 Abs. 1 Satz 3 BauG realisiert werden dürfen - in materieller Hinsicht nicht ein. Zulässig sind darum - wie im Folgenden zu begründen sein wird - sowohl Wohn-, Dienstleistungs- als auch Produktionsflächen:

- Gesetzeswortlaut: Innerhalb der Schranken, welche der Gesetzgeber über die Nutzung des Grundeigentums erlassen hat, besteht kraft Eigentumsgarantie grundsätzlich Baufreiheit. Wie eingangs erwähnt, schränkt Art. 58 BauG die Art der Nutzung der dem kommunalen Recht unterstellten "anderen Bauten und Anlagen" nicht ein. Gemäss Gesetzeswortlaut sind mithin grundsätzlich sowohl Wohn-, Dienstleistungs- als auch Produktionsflächen zulässig.



- Gesetzssystematik: Die Zulässigkeit von bahnfremden Wohn-, Dienstleistungs- und Produktionsflächen in der Bahnhofzone bestätigt die Gesetzssystematik in zweifacher Hinsicht:
 - Der Gesetzgeber definiert im Zonenschema die Regelbauweise für (bahnfremde) "andere Bauten und Anlagen" mit maximal 13 m Gebäudehöhe und maximal 30 m Gebäudelänge; für bahnfremde Bauten sind mithin grosse Bauvolumen zulässig. Deutlich ist diese Gesetzssystematik darum, weil die bahneigenen Anlagen dieser Regelbauweise nicht unterstehen, sondern abschliessend im Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. Eisenbahngesetz bewilligt werden, was auch der kommunale Gesetzgeber in Art. 58 Abs. 1 Satz 2 BauG ausdrücklich erwähnt. Mit anderen Worten: Die Festlegung einer Regelbauweise für grossvolumige bahnfremde Bauten macht nur Sinn, wenn darin auch tatsächlich bahnfremde Nutzungen realisiert werden dürfen.
 - Die Zulässigkeit (bahnfremder) Wohn-, Dienstleistungs- und Produktionsflächen ergibt sich auch unmissverständlich aus dem in Art. 58 Abs. 2 BauG geforderten "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" für (bahnfremde) "anderen Bauten und Anlagen". Dies, weil das Erfordernis eines "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" für bloss untergeordnet bahnfremde Nutzungen offenkundig völlig unsinnig wäre und für bahneigene Anlagen ausdrücklich kein "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" gefordert wird. Mit anderen Worten: Das Erfordernis eines "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" für bahnfremde "andere Bauten und Anlagen" zeigt, dass gemäss der Konzeption von Art. 58 BauG grössere (bahnfremde) Wohn-, Dienstleistungs- und Produktionsflächen zonenkonform sind.
 - Bei Planerlass vorbestehendes Bauvolumen: Die in den 80er-Jahren in der heutigen Bahnhofzone realisierten Gebäude Via Retica 18 und 20 enthalten und enthielten überwiegend bahnfremde Wohnflächen: Im Gebäude Via Retica



18 dient bloss das Erdgeschoss der Bahnnutzung (Aufnahmehalle/Schalter), währenddem die drei Obergeschosse bahnfremd genutzt werden (an Dritte vermietete Wohnungen). Im Gebäude Via Retica 20 findet sich im Erdgeschoss eine bahnahe Nebennutzung (Valora), und die Wohnungen in den drei Obergeschossen sind wiederum vermietet, teilweise an Bahnpersonal und teilweise an Dritte. Auch dieser Umstand zeigt, dass das Gesetz offensichtlich von der Zulässigkeit einer (bahnfremden) Wohnnutzung in der Bahnhofzone ausgeht, zumal nicht anzunehmen ist, dass der Gesetzgeber betreffend die bereits in den 80er-Jahren realisierten Gebäude mit der Planrevision 1996/97 (Schaffung der neuen Bahnhofzone) einen zonenwidrigen Zustand schaffen wollte. Dies gilt umso mehr, als es sich andernfalls angeboten hätte, die südwestlich angrenzende Gewerbe- und Wohnzone auf diese beiden Gebäude auszudehnen.

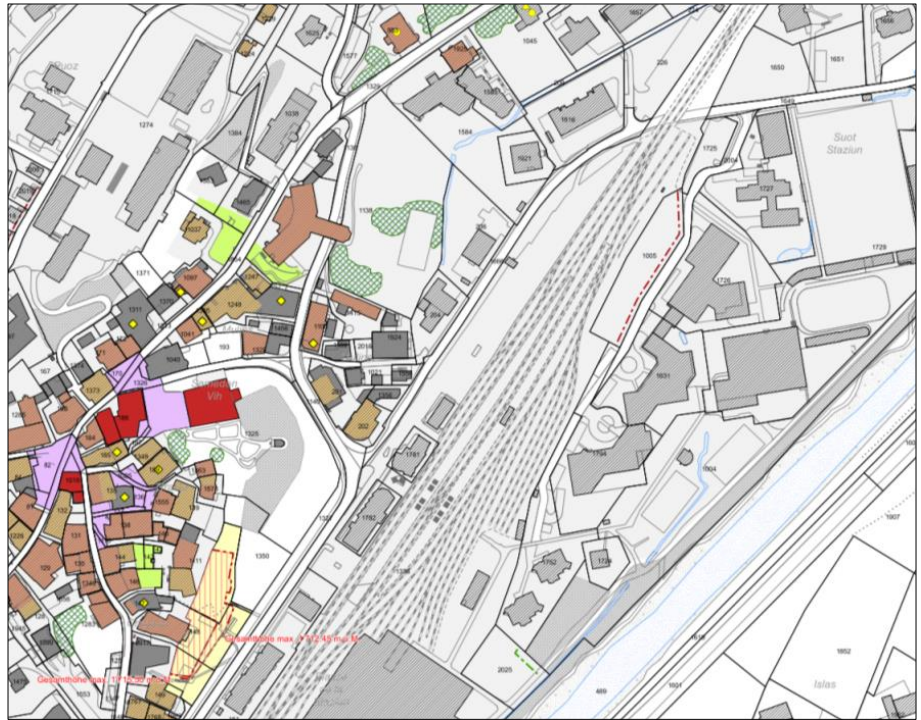
Fazit: Namentlich aus dem Gesetzeswortlaut und einer gesetzessystematischen Betrachtung ergibt sich, dass - wie eingangs erwähnt - in der Bahnhofzone von Samedan (Art. 58 BauG) unter dem Titel "anderen Bauten und Anlagen" bahnfremde Wohn-, Dienstleistungs- und Produktionsflächen realisiert werden dürfen.

Eine andere Frage ist, was unter dem in Art. 58 Abs. 2 BauG erwähnten "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" als Voraussetzung für bahnfremde "andere Bauten und Anlagen" zu verstehen ist. Letztlich kann diese Frage offen gelassen werden, weil mit dem gewählten Arealplanverfahren das geforderte "Nutzungs- und Gestaltungskonzept" auf Stufe Grundordnung - also der höchst möglichen Planungsstufe - umgesetzt wird, ohne dass das Baugesetz dies so verlangen würde.



6.2 Genereller Gestaltungsplan

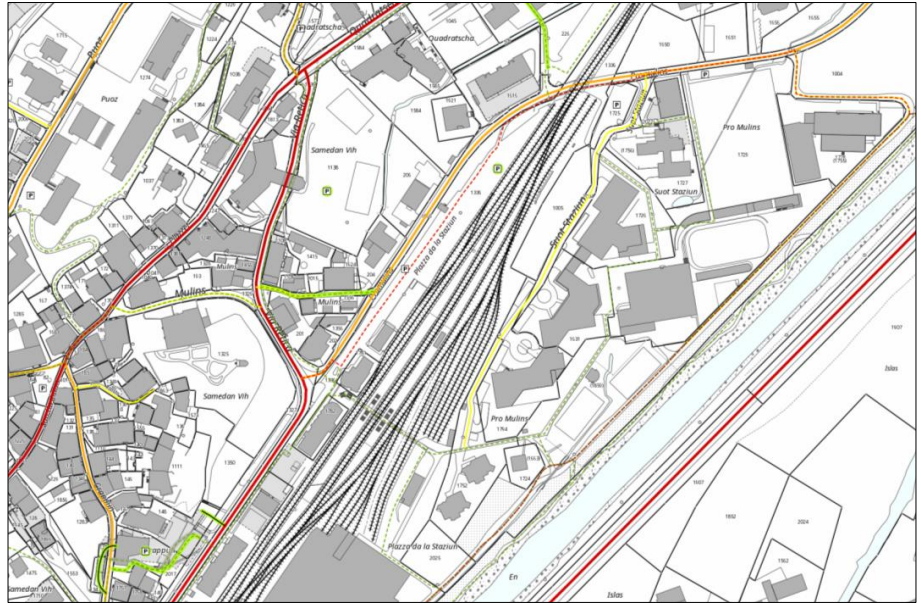
Der Generelle Gestaltungsplan beinhaltet keine, für das Vorhaben relevanten Inhalte. Im näheren Umkreis befinden sich jedoch mehrere wertvolle Bauten (geschützte, schützenswerte und erhaltenswerte Bauten). Aufgrund der ortsbaulich sensiblen Lage muss der Neubau erhöhten gestalterischen Anforderungen genügen.



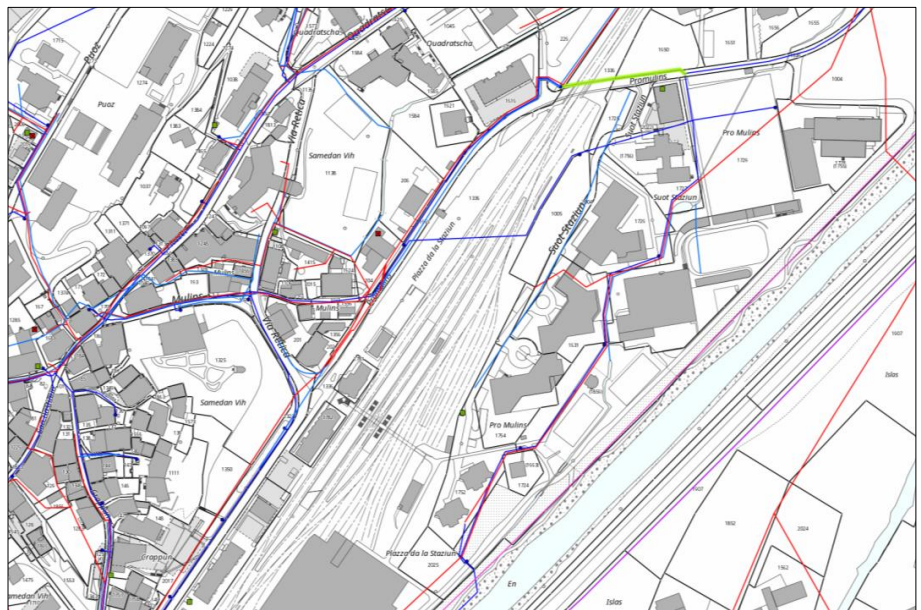
Ausschnitt Genereller Gestaltungsplan (nicht massstäblich)

6.3 Genereller Erschliessungsplan

Der Generelle Erschliessungsplan beinhaltet Festlegungen, welche im Rahmen beziehungsweise aufgrund des durchzuführenden Projektwettbewerbs konkretisiert werden müssen (vgl. Art. 6 Abs. 2 und Art. 9 bis 12 APV), und zwar entsprechend den Vorgaben im Arealplan 1:500 (vgl. Erschliessungsbereich Langsamverkehr) sowie entsprechend den Vorgaben in Art. 9 bis 12 APV. Bei diesen projektabhängigen Konkretisierungen handelt es sich um zulässige geringfügige Abweichungen gemäss Art. 45 Abs. 4 KRG, jedenfalls aber um zulässige Abweichungen gemäss Art. 46 Abs. 2 KRG (vgl. hierzu namentlich auch BVR, Wegleitung zum Arealplan, S. 20)



Ausschnitt Genereller Erschliessungsplan Verkehr (nicht massstäblich)



Ausschnitt Genereller Erschliessungsplan Ver- und Entsorgung (nicht massstäblich)



7. Arealplan

Der Arealplan Bahnhof umfasst folgende Bestandteile:

Rechtsverbindliche Mittel

- Arealplanvorschriften
- Bestandesplan 1:500
- Arealplan 1:500

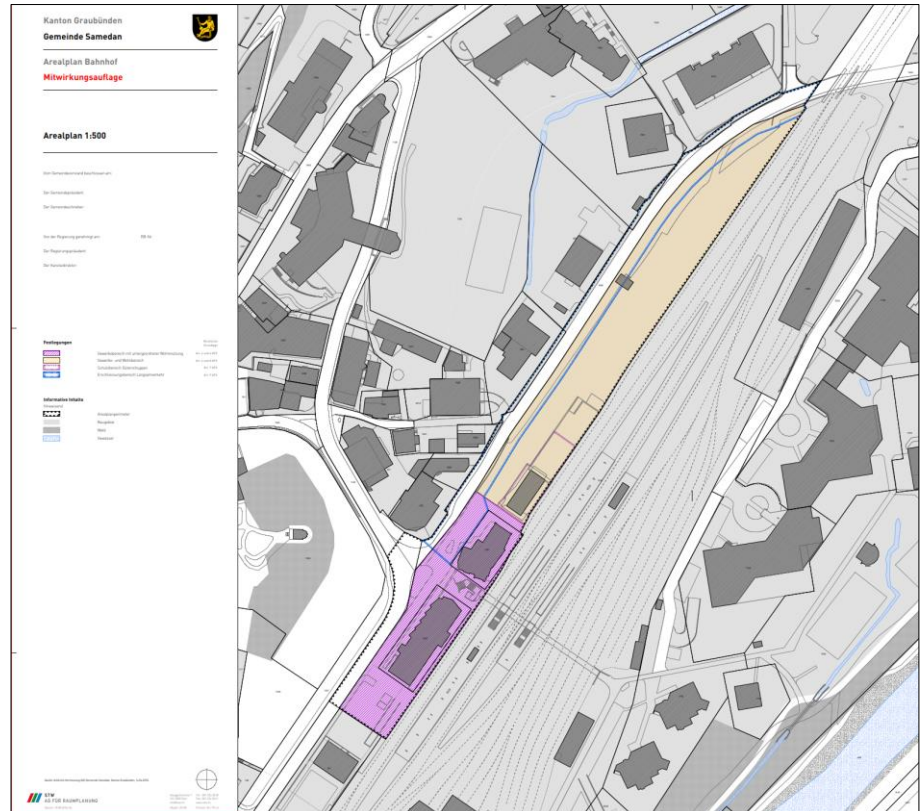
Informative Mittel

- Planungs- und Mitwirkungsbericht
- Plan Erschliessung 1:500 (Informationsplan)
- Lärmschutznachweis (Machbarkeitsstudie)
- Aktennotiz betreffend Bahnhofzone (Art. 58 BauG-Samedan) – Zulässigkeit bahnfremder Nutzungen

7.1 Nutzung

Der Arealplan 1:500 gliedert die Bahnhofzone innerhalb des Arealplanperimeters in zwei Bereiche. Den Gewerbebereich und den Wohn- und Gewerbebereich. Nutzungen, welche dem Betrieb der Eisenbahn dienen, sind in allen Bereichen uneingeschränkt zulässig.

Innerhalb des Gewerbebereiches wird ein Schutzperimeter definiert. Für diesen und die darin bezeichneten Schutzobjekte gelten dieselben Nutzungsbestimmungen wie für den Gewerbebereich.



Arealplan 1:500 (rosa = Wohn- und Gewerbebereich, blau = Gewerbebereich, rot umrandet = Schutzperimeter), nicht massstäblich

7.2 Gestaltung

Für die Gestaltungsvorschriften gelten dieselben Bereiche wie für die Nutzung (vgl. Arealplan 1:500).

Für den Gewerbebereich wird eine Pflicht zur Durchführung eines qualitätssichernden Varianzverfahren (= Projektwettbewerb) festgesetzt. Insbesondere wird geregelt, dass der Fachausschuss Bahn UNESCO beigezogen werden muss und dass dieser berechtigt ist, eine Fachperson in das Beurteilungsgremium zum Wettbewerbsverfahren zu delegieren. Die Gebäudelängen, der Zusammenbau mehrerer Baukörper sowie die Grenz- und Gebäudeabstände innerhalb des Arealplanperimeters sind nach architektonischen Kriterien frei bestimmbar, sofern eine gute Gestaltung und ortsbauliche Eingliederung erreicht werden, dabei ist besonders unter die Einfügung der Schutzobjekte zu beachten. Wichtig ist ebenso der konzeptuelle und möglichst auch funktionale Be-



zug zum zu erhaltenden Güterschuppen, insbesondere was die Massstäblichkeit, Gliederung und Gestaltung allfälliger Neubauten im Gewerbebereich anbelangt.

Mit dem regionalen Dienstleistungszentrum soll auch aus ortsbaulicher Sicht ein Mehrwert geschaffen werden. Es wird bewusst auf strenge gestalterische Vorgaben verzichtet. Die überdurchschnittliche Gestaltung und gute Eingliederung in das Ortsbild wird durch den Projektwettbewerb sichergestellt werden. Der Arealplan definiert die qualitätssichernden Prozesse, die zu behandelnden Inhalte sowie die Rahmenbedingungen. Man möchte damit verhindern, dass ein gutes Projekt aufgrund voreilig festgelegter Masse nicht realisierbar ist.

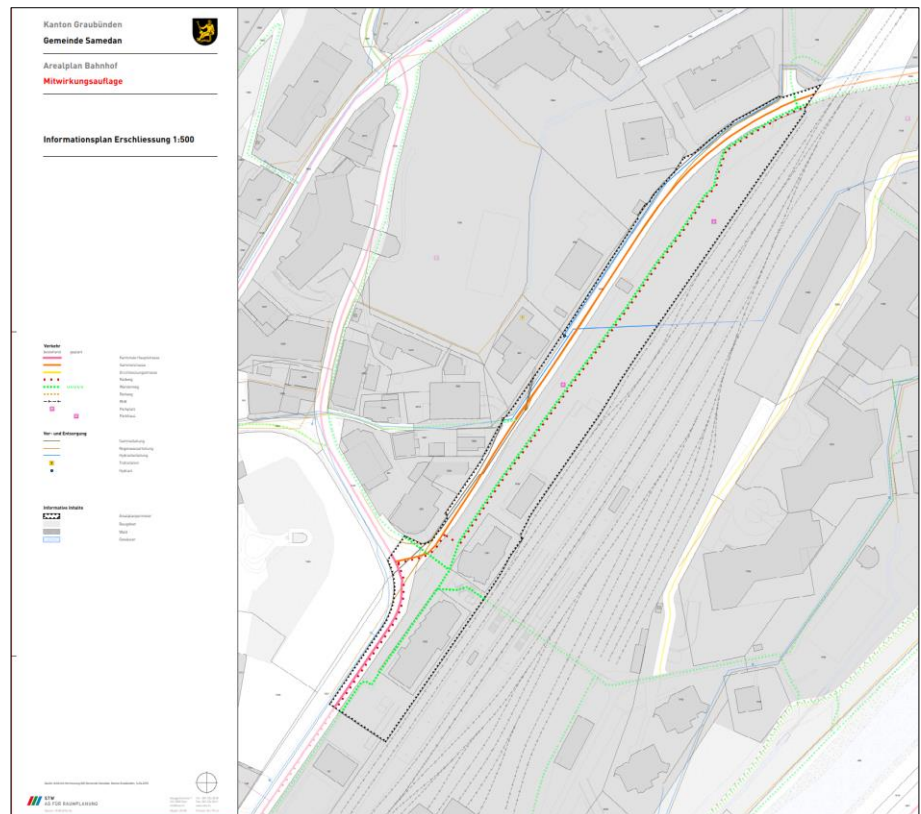
Im Gewerbebereich wird ein Schutzperimeter definiert, welcher die bezeichneten Schutzobjekte und deren unmittelbare Umgebung umfasst. Der Schutzperimeter dient einerseits zur Wahrung des Freiraumes um die Schutzobjekte und andererseits zur Erhaltung der bezeichneten Schutzobjekte. Diese, namentlich der Güterschuppen und die original erhaltene Güterrampe sind in ihrer wesentlichen Substanz zu erhalten. Für Bauvorhaben an den Schutzobjekten ist in jedem Fall eine Stellungnahme des Fachausschusses Bahn UNESCO einzuholen.

Im Wohn- und Gewerbebereich gilt die Regelbauweise gemäss Baugesetz Samedan. Die Einholung einer Stellungnahme des Fachausschusses Bahn UNESCO ist zwingend, ausser bei unwesentlichen Sanierungsarbeiten. Damit wird sichergestellt, dass das Bahnhofsgelände nicht durch Umbauten beeinträchtigt wird. Abbruch und Wiederaufbau sind am bisherigen Standort im bisherigen Bauvolumen möglich. Sollen Standort oder Bauvolumen verändert werden, so gilt analog dem Gewerbebereich eine Projektwettbewerbspflicht mit den gleichen Möglichkeiten zur Abweichung von der Regelbauweise.

7.3 Erschliessung

Grundsätzlich gelten die Festlegungen des Generellen Erschliessungsplans. Abweichungen vom Generellen Erschliessungsplan werden mit dem Arealplan bezüglich Lage der Erschliessungselemente erlaubt, jedoch ist der Netzcharakter zwingend beizubehalten. Die notwendigen

Verlegungen der Erschliessungselemente können zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden. Diese sind direkt vom Projektwettbewerbsergebnis abhängig. Betreffend die Erschliessung werden deshalb keine spezifischen Aussagen in den Plänen gemacht. Verlegungen werden insbesondere bei der Langsamverkehrsverbindung (Radweg und Fuss- und Wanderweg), welche heute mitten durch den Gewerbebereich führt sowie bei der Wasserhauptleitung, welche den Gewerbebereich mittig quert, erwartet. Um eine Verlegung des Fuss- und Wanderwegs auf das bestehende Trottoir zu ermöglichen, wurde das Trottoir (teilweise auf privaten Grundstücken) ebenfalls in den Arealplanperimeter hinein genommen.



Informationsplan Erschliessung 1:500 (Inhalte Genereller Erschliessungsplan), nicht massstäblich



8. Verfahren

8.1 Vorprüfung

Die Vorlage bestehend aus folgenden Unterlagen:

- Arealplanvorschriften
- Arealplan 1:500
- Bestandesplan 1:500
- Planungs- und Mitwirkungsbericht
- Lärmgutachten

wurde am 3. Mai 2018 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Der Vorprüfungsbericht datiert vom 23. Juli 2018. Die Anmerkungen und Hinweise wurden gemäss der Tabelle Auswertung Vorprüfungsbericht (siehe Beilage) berücksichtigt.

8.2 Mitwirkungsaufgabe

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe fand vom xxx bis zum xxx statt.

8.3 Beschluss und Genehmigung

Chur, 10. August 2018 / Christoph Zindel, Jonas Grubenmann