

<b>Wesentliche Anträge zusammengefasst</b>	<b>Stellungnahme</b>
<p>Es soll eine Totalrevision der Ortsplanung durchgeführt werden, weil der KRIP dies gestützt auf RPG 1 von allen Gemeinden verlangt.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich den Aufgaben aus dem KRIP bewusst. Die Gemeinde stösst den Prozess des Kommunalen Räumlichen Leitbilds (KRL) und die Überprüfung des Datenblatts an. Dies ist aber nur ein Auftrag aus dem KRIP. Ein weiterer Auftrag ist die Siedlungsentwicklung im bebauten Gebiet und in Zentrumslagen. Sodann die minimale Dichte in Zentrumslagen. Das Bahnhofareal ist ohne Zweifel ein Standort in Zentrumslage mit bestem ÖV Angebot. Auch wenn die Gemeinde einen Leitbildprozess anstösst ist bereits heute klar, dass das heute unternutzte Bahnhofareal einer Entwicklung zugeführt werden muss. Dieser Denkansatz ist RPG und KRIP konform und auch im Sinne des Dienstleistungszentrums Samedan.</p> <p>Weil die Bauzonen in der Gemeinde Samedan - entgegen den Ausführungen der Gesuchsteller – nicht überdimensioniert sind und darum auch nicht kurzfristig reduziert werden müssen, und weil gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung «das Inkrafttreten der RPG-Revision vom 15. Juni 2012 für sich allein noch nicht als erhebliche Veränderung der Verhältnisse einzustufen» ist, besteht kein unmittelbarer Bedarf für die Durchführung einer Totalrevision.</p>
<p>Die Arealplanung weiche von der Nutzungsplanung ab. Es sei eine Teilrevision der Ortsplanung durchzuführen.</p>	<p>Das Instrument der Arealplanung, welches seit 2005 im Kantonalen Raumplanungsgesetz verankert ist, ermöglicht geringfügige Abweichungen von der Grundordnung (Baugesetz, Zonenplan, Genereller Gestaltungsplan, Genereller Erschliessungsplan). Der Arealplan wird vom Gemeinderat beschlossen und von der Regierung genehmigt. Im vorliegenden Arealplan betreffen die Abweichungen ausschliesslich die Gebäudelänge. Die maximale Gebäudehöhe wird unverändert gemäss Regelbauweise beibehalten. Die Grenzabstände, die gemäss Regelbauweise 3 m umfassen würden, werden gemäss Arealplan über die bebaubare Fläche auf 5 m oder mehr erhöht. Die Arealplanung stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie ab und bildet den Rahmen für das nachgelagerte Varianzverfahren. Mit dem Arealplan werden somit gleich mehrere Anforderungen aus dem RPG, dem KRIP und der Ortsplanung der Gemeinde Samedan, welche für das besagte Baugebiet lediglich ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept verlangt, stufengerecht erfüllt.</p>
<p>Als Gemeinde mit einer prognostizierten, rückläufigen Bevölkerungsentwicklung muss eine umfassende Überprüfung der Nutzungsplanung durchgeführt werden, insbesondere wenn solch grosse Bauvorhaben wie beim Bahnhof geplant sind.</p>	<p>Gemäss dem neusten, vom Kanton parallel zur KRIP Beschlussfassung veröffentlichtem Gemeindedatenblatt gehört die Gemeinde Samedan zum Gemeindetyp A. Konkret heisst dies, dass die vorhandenen, mobilisierbaren Nutzungsreserven an Wohn-, Misch- und Zentrumsnutzung den erwarteten Bedarf nicht erreichen. Nach dieser Beurteilung könnte die Gemeinde theoretisch Einzonungen von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen oder Verdichtungsmassnahmen die solche Kapazitäten schaffen vornehmen. In der vorliegenden Arealplanung werden de facto keine solchen Zielsetzungen verfolgt und umgesetzt. Die Bahnhofzone und die Nutzungsbereiche gemäss Arealplan zielen, soweit nicht rein bahntechnische Nutzungen vorgesehen sind, auf eine zentrumsnahe Nutzung für Dienstleistungen und Verwaltung. Dies an einem Standort mit bester ÖV Erschliessung. Das Vorhaben ist vollumfänglich KRIP konform und setzt auch aus regionaler Sicht den richtigen Akzent. Samedan ist gemäss RRIP das Regionalzentrum des Oberengadins. Das regionale Verwaltungszentrum ist auch gemäss Strategie der Regierung in Samedan zu platzieren. Die Forderung der Einsprecher, die Gemeinde müsste zwingend eine Totalrevision der Ortsplanung durchführen, bevor solche Vorhaben bewilligt werden könnten zielt ins Leere. Das Vorhaben ist gemäss allen Grundlagen, Strategien und übergeordneten Konzepten, Planungen und Gesetzgebungen von Bund, Kanton und Region in Samedan und am konkreten Standort Bahnhof richtig platziert. Die Arealplanung ist der letzte Schritt der planerischen Konkretisierung der Bebauung und Nutzung dieses Zentrumgebiets. Sie stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie, welche wiederum den Rahmen für das Varianzverfahren definiert. Die Qualität des Vorhabens wird über dieses Varianzverfahren sichergestellt.</p>
<p>Die Gemeinde Samedan verfügt über Auszonungspotenzial.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Gemeinde Samedan gemäss technischer Erhebung über zwei Flächen mit Auszonungspotenzial verfügt. Diese Feststellung sagt aber nichts aus über den Auszonungsbedarf. Die Gemeinde hätte aufgrund der prognostizierten Entwicklung Anspruch auf zusätzliche WMZ-Kapazitäten. Das Vorhaben Dienstleistungszentrum zielt aber gar nicht auf Wohnnutzungen. 60% der möglichen Geschossfläche nach Arealplan werden durch Büroflächen des Kantons beansprucht. Weitere Geschossflächen im Verfügungsrecht der Rhätischen Bahn werden für Ladennutzungen oder Büroflächen genutzt. Die denkbare Wohnnutzung ist völlig untergeordnet. Aus all diesen Begründungen ergibt sich, dass die Arealplanung wie bereits erwähnt alle Zielsetzungen, Konzepte, Planungen und Gesetzmässigkeiten erfüllt und deshalb konform ist mit der Nutzungsplanung.</p>
<p>Das Verkehrsaufkommen erhöhe sich durch das Vorhaben drastisch.</p>	<p>Mit dem geplanten Vorhaben sollen rund 50 bestehende Parkplätze aufgehoben und ersatzweise rund 140 vorwiegend unterirdische Parkplätze neu geschaffen werden. Diese Parkplätze stehen vorwiegend der geplanten Nutzung als Dienstleistungszentrum zur Verfügung. Anhand dieser Werte wurde der erwartete Mehrverkehr nach Bebauung und Nutzung des gesamten Areals im Vergleich zu heute ermittelt. Die Hochrechnung ergibt, dass der Verkehr auf dem Abschnitt Via Retica von heute rund 1'000 Fahrzeugen pro Tag auf ca. 1'400 Fahrzeuge ansteigen wird. Die Via Retica hat die Funktion einer Sammelstrasse / Hauptstrasse (vgl. Genereller Erschliessungsplan der Gemeinde). Sammelstrassen sind gemäss den VSS Normen ausgerichtet für 500 Fz/h. Dies entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 5'000 bis 5'500 Fahrzeugen pro Tag. Vergleicht man nun diese Werte mit den errechneten Verkehrszahlen liegen die zu erwartenden Verkehrszahlen deutlich unter der maximalen Belastbarkeit.</p>

Die Zu- und Ausfahrt sei vom Bereich der bestehenden Bahnhofgebäude (analog der Zufahrt zur Parkierung) vorzusehen.

Zunächst ist klarzustellen, dass es sich bei der Via Retica gemäss Generellem Erschliessungsplan um eine Hauptstrasse und bei der weiterführenden Via Promulins um eine Sammelstrasse handelt. Für beide Strassenkategorien liegt die Belastung - unter Berücksichtigung des zu erwartenden, projektbedingten Mehrverkehrs - weit unter der gemäss VSS-Normen zulässigen Belastbarkeit (vgl. ausführlich Ziff. 3.2 Planungs- und Mitwirkungsbericht). Und auch betreffend Lärmbelastung werden die Vorgaben der eidgenössischen Lärmschutzgesetzgebung eingehalten (vgl. ausführlich Ziff. 2.9 Planungs- und Mitwirkungsbericht). Der Gemeindevorstand hat bewusst darauf verzichtet, die PW-Verkehrerschliessung des Arealplangebiets an das übergeordnete Strassennetz bereits im Arealplan örtlich zu definieren. Dies, weil die PW-Verkehrsführung einerseits von den konkreten Gebäudenutzungen und der konkreten Gebäudekonstruktion beziehungsweise der damit verbundenen arealinternen Verkehrsführung abhängt und weil diese arealinterne Verkehrsführung gleichzeitig sorgfältig mit dem Langsamverkehr, dem Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz und der Gestaltung des Aussenraums koordiniert werden muss. Die PW-Verkehrerschliessung bildet mit anderen Worten Bestandteil eines Gesamtkonzepts, welches gemäss Art. 6 Abs. 2 Arealplanvorschriften im Rahmen des noch durchzuführenden Wettbewerbs erarbeitet wird. Um in diesem Rahmen eine alle massgebenden Interessen optimal berücksichtigenden Lösung finden zu können, erscheint es unzweckmässig, die Lösungsmöglichkeiten vor Durchführung des Wettbewerbs mittels konkreter Festlegung der PW-Verkehrerschliessung unnötig einzuschränken.

Es sei eine Liste der wesentlichen Bestandteile und Regelungen des Arealplans in den Unterlagen zu ergänzen.

Die Abweichungen des Arealplans von der Nutzungsplanung sind im PMB aufgeführt. Eine gewisse Relevanz ergibt sich einzig aus den erhöhten Gebäudelängen und den grösseren, für die Anstösser vorteilhaften Grenzabstände. Im Übrigen sind die Regelbauvorschriften durch die Arealplanung nicht berührt. Diesem Antrag kann darum nicht entsprochen werden, weil nichts der Volksabstimmung entzogen wird beziehungsweise weil sich der vorliegende Arealplan vollumfänglich an die rechtskräftige (vom Volk so beschlossene) Grundordnung hält.

Nr.	Eingabe von	Ort	Thema	Antrag / Frage	Stellungnahme	Behandlung Gemeinde
1	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Grundeigentum	Wer ist aktuell Eigentümer aller, der zur Überbauung vorgesehenen Parzellen?	Hauptparzelle Nr. 1336: Grundeigentümer Rhätische Bahn, Parz. Nr. 1666 (Strasse): Grundeigentümer politische Gemeinde Samedan, Parz. Nr. 1140 (nur konzeptionelle Planung): Grundeigentümer politische Gemeinde Samedan	-
2	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Bauzone	Sind diese Parzellen als Bauland eingezont?	Die betroffenen Parzellen befinden sich rechtskräftig in der Bauzone (Bahnhofzone). Es werden keine Ein- oder Umzonungen vorgenommen.	
3	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Investor	Wer ist der, in der Machbarkeitsstudie regionales Verwaltungszentrum, Samedan, Variante 9 und im Planungs- und Mitwirkungsbericht unter 1.1 Gebäude 2, genannte "Investor"?	Investor im Teilbereich Verwaltungszentrum (ca. 60%): Kanton Graubünden Investor im Teilbereich Wohn- und Geschäftshaus (ca. 40%): Rhätische Bahn AG oder Drittinvestor (offen)	
4	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Bauvorhaben / Begriffe	Es wird einmal festgehalten, dass im konkret geplanten Projekt ausschliesslich Nutzflächen für das regionale Dienstleistungszentrum vorgesehen seien. Weiter wird festgehalten, dass das "Arealplangebiet nicht (...nur) auf den Bereich des geplanten Dienstleistungszentrums zu beschränken sei." Im Bericht in der EP/Posta Ladina vom 18. September 2018 ist aber wörtlich zu lesen: "Ebenfalls als Bauherrin auftreten wird die Grundeigentümerin, die Rhätische Bahn. Sie baut auf dem Bahnhofsareal ein Wohn- und Geschäftshaus."  Was gilt denn jetzt? Soll auf diesem Areal neben dem kantonalen "Dienstleistungszentrum" auch noch ein Wohn- und Geschäftshaus entstehen?	Der Begriff Dienstleistungszentrum beinhaltet das Verwaltungszentrum des Kantons als auch das Wohn- und Geschäftshaus der Rhätischen Bahn.  Das Verwaltungszentrum wird ca. 60% der gesamten Geschossfläche beanspruchen. Das Wohn- und Geschäftshaus wird ca. 40% der gesamten Geschossfläche beanspruchen.	
5	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Nutzung / Konformität	Wenn ich die Unterlagen richtig verstanden habe, darf die Bahn laut einem Bahngesetz auf ihrem Grund nur bahndienliche und bahnotwendige Bauten erstellen. Ich kann aber Wohn und Geschäftslokaltäten nicht als solche einordnen. Ist dies auf besagtem Areal so einfach möglich?	Grundsätzlich gelten die Vorschriften gemäss Baugesetz (Zonenschema) der Gemeinde Samedan. Nur für bahneigene Anlagen gilt das Eisenbahngesetz. Baubewilligungen für nicht dem Eisenbahnrecht unterstellte Bauten und Anlagen dürfen aber nur erteilt werden, wenn ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept vorliegt.	
6	Hansjürg Hermann	7503 Samedan	Nutzung / Konformität	Müsste in einem solchen Fall für besagte Parzelle nicht eine Umzonung in Bauland vorgenommen werden? Dies hätte ja wohl eine Wertsteigerung des Grundstücks und damit eine Mehrwertabgabe bei Ein-, Um- und Aufzonungen zur Folge.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 2	

Nr.	Eingabe von	Ort	Thema	Antrag / Frage	Stellungnahme	Behandlung Gemeinde
7	Lüthi & Lazzarini (Vertretung 7 Personen)	7503 Samedan	Verfahren (Teilrevision der Ortsplanung)	Da sich seit der letzten Totalrevision rechtliche und tatsächliche Verhältnisse wesentlich geändert haben und weil die Gemeinde Samedan als Gemeinde, welche Rückzonen vornehmen muss, eingestuft wurde soll eine Teilrevision der Ortsplanung durchgeführt werden.	Eine Anpassung der Grundordnung drängt sich nicht auf, da die geplanten Nutzungen in der Bahnhofzone zonenkonform sind. Weitere Ausführungen vgl. Einleitende Stellungnahme.	
8	Lüthi & Lazzarini (Vertretung 7 Personen)	7503 Samedan	Verfahren (Teilrevision der Ortsplanung)	Das Überbauungsprojekt verlange Abweichungen von der Ortsplanung. Zudem seien Auswirkungen auf den Verkehr, die Lärm- und Luftbelastung zu erwarten.	Das geplante Vorhaben weicht von der Nutzungsplanung nicht ab. Die zu erwartenden Auswirkungen zufolge Mehrverkehrs wurden geprüft. Sie liegen gemäss geltendem Planungs- und Umweltrecht im Rahmen des Zulässigen.	
9	Lüthi & Lazzarini (Vertretung 7 Personen)	7503 Samedan	Verfahren (Teilrevision der Ortsplanung)	Weil eine grosse Fläche über "mehrere Zonen" beplant wird, weil eine Überbauung mit hoher Ausnützung geplant ist, welche Auswirkungen auf den Verkehr, Luft und Lärm haben und weil Abweichungen von der Regelbauweise vorgesehen seien, sei eine Teilrevision der Ortsplanung durchzuführen, über welche die Bevölkerung die Möglichkeit hat, abzustimmen.	Das geplante Dienstleistungszentrum wird ausschliesslich in der Bahnhofzone erstellt. Von diesem Vorhaben sind keine weiteren Bauzonen betroffen. Im Rahmen des anschliessend an die Arealplanung durchzuführenden Projektwettbewerb sollen Überlegungen zum Verkehrsregime, im Gebiet des Bahnhofs angestellt werden. Weitere Ausführungen vgl. Einleitende Stellungnahme.	
10	Lüthi & Lazzarini (Vertretung 7 Personen)	7503 Samedan	Ergänzung Auflageakten	Eventualiter seien die Unterlagen mit einer Liste, aus welcher sämtliche Anpassungen hervorgehen, den Unterlagen zu ergänzen.	Die Abweichungen des Arealplans von der Nutzungsplanung sind im PMB aufgeführt. Eine gewisse Relevanz ergibt sich einzig aus den erhöhten Gebäudelängen und den grösseren, für die Anstösser vorteilhaften Grenzabstände. Im übrigen sind die Regelbauvorschriften durch die Arealplanung nicht berührt.	
11	Roger Zanoli und Sandra Schwab	5617 Tennwil	Diverses	Die Vorschriften im Baugesetz (Längen, Breiten, Höhen, Grenzabstände, Ausfahrten etc.) sollen eingehalten werden. Das Baugrundstück sei für die Berechnung der Gebäudehöhe künstlich angehoben worden.	In rechtlicher Hinsicht gilt für die vorgesehene Überbauung im Arealplangebiet das heute bestehende Terrain als gewachsenes Terrain und nicht das tiefer liegende Terrain der benachbarten Via Promulins. Das Baugrundstück wurde für die Höhenberechnung der Gebäude nicht künstlich angehoben.	
12	Roger Zanoli und Sandra Schwab	5617 Tennwil	Aussicht, Bergsicht und Besonnung	Der Gebäudeteil ist in der Länge und Höhe zu korrigieren, sodass für sämtliche Bewohner der Liegenschaft Promulins 11 die maximale Aussicht und Besonnung erhalten bleibt.	Das Bahnhofareal von Samedan befindet sich schon seit vielen Jahren in der Bauzone. Zuletzt wurde die Bahnhofszone am 17.02.2004 bestätigt und neu festgesetzt. Aus diesem Grund musste immer davon ausgegangen werden, dass dieses Areal eines Tages überbaut wird. Eine maximale Gewährleistung von Aussicht und Besonnung kann nicht gewährleistet werden. Die definitiven Abstände der geplanten Gebäude ergeben sich aus dem Siegerprojekt des Projektwettbewerbs.	
13	Roger Zanoli und Sandra Schwab	5617 Tennwil	Verkehr / Parkierung	Die Zufahrt zur Tiefgarage soll im Bereich des Bahnhofes erfolgen. Es soll ein geeignetes Konzept für die Führung der Verkehrsströme (Fahrzeuge, Fussgänger) ausgearbeitet werden. Die bestehenden zahlungspflichtigen Parkplätze sollen ersetzt werden.	Der Standort für die Einfahrt in die Einstellhalle wurde noch nicht festgelegt, könnte aber aufgrund der Topografie und aus bautechnischen Gründen durchaus im unteren, nordöstlichen Bereich sinnvoll sein. Weitere Ausführungen vgl. Einleitende Stellungnahme.	
14	Andreas und Claudia Wyrtsch	6206 Neuenkirch	Einpassung in die Umgebung	Es sollen keine kompletten Glasfassaden- oder Sichtbetonbauten entstehen.	Im Projektwettbewerb wird den Teilnehmern die Aufgabe gestellt, die geplanten Gebäude möglichst gut in die bestehende Siedlung zu integrieren. Somit wird dieser Punkt auch ein Beurteilungskriterium darstellen.	
15	Andreas und Claudia Wyrtsch	6206 Neuenkirch	Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll mittig aller gesamten geplanten Überbauungskörper angeordnet werden, zwischen den beiden Baufeldern.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	
16	Andreas und Claudia Wyrtsch	6206 Neuenkirch	Gastgewerbe-betriebe	Gastgewerbebetriebe sollen zwecks Erreichbarkeit für Touristen möglichst nahe des bestehenden Bahnhofgebäudes im südlichen Baufenster gebaute werden.	Die Platzierung von halböffentlichen und öffentlichen Nutzungen nahe des bestehenden Bahnhofgebäudes zu platzieren ist auch im Sinne der Gemeinde und der Auslober. Allerdings soll diesbezüglich der sowohl für die Investoren als auch für die Wettbewerbsteilnehmer des Projektwettbewerbs der diesbezügliche Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum nicht unnötig eingeschränkt werden.	

Nr.	Eingabe von	Ort	Thema	Antrag / Frage	Stellungnahme	Behandlung Gemeinde
17	Andreas und Claudia Wyrsh	6206 Neuenkirch	Bepflanzung	Bäume und Sträucher entlang der Promulins bis zur Unterführung sollen nicht höher als 2.0 Meter wachsen dürfen.	Auf derart detaillierte Einzelregelungen im Arealplan ist nach Auffassung des Gemeindevorstandes zu verzichten. Dies, weil sowohl für die Investoren als auch für die Wettbewerbsteilnehmer des Projektwettbewerbs der diesbezügliche Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum nicht unnötig eingeschränkt werden soll.	
18	Andreas und Claudia Wyrsh	6206 Neuenkirch	Gebäudehöhe	Gebäude inkl. Aufbauten im nördlichen Bau Feld sollen die Kote von 1714.75 m ü.M. nicht überschreiten dürfen.	Das Baugesetz der Gemeinde bestimmt die maximale Gebäudehöhe der geplanten Bauten und Anlagen (13.0m Gebäudehöhe).	
19	Andreas und Claudia Wyrsh	6206 Neuenkirch	Gebäudeabstand / Strassenraum	Der Abstand der geplanten Baukörper im nördlichen Bereich soll zu Gunsten eines offenen Strassenraumes erhöht werden.	Diesem Aspekt wird im Rahmen des Projektwettbewerbs Rechnung getragen. Ausschlaggebend ist auch die Einbettung der geplanten Bauten und Anlagen in die Umgebung.	
20	Alberto Frigerio		Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll beim Bahnhof erstellt werden analog der heutigen Einfahrt auf den Parkplatz und nicht von der Strasse Promulins ausgehen.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	
21	Alberto Frigerio		Betrieb Rhätische Bahn	Es wird beantragt, dass die Rhätische Bahn akustische Platten aus Holz in der Nähe der Gleise verwenden.	Dieses Anliegen betrifft den Betrieb der Rhätischen Bahn, welcher nicht im Rahmen der Arealplanung bestimmt werden kann.	
22	Alberto Frigerio		Betrieb Rhätische Bahn	Es wird beantragt, dass die Rhätische Bahn die Lokomotiven mit Verbrennungsmotor nicht weiterhin benützen.	Dieses Anliegen betrifft den Betrieb der Rhätischen Bahn, welcher nicht im Rahmen der Arealplanung bestimmt werden kann.	
23	Sonja und Norbert Bieler		Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll beim Bahnhof erstellt werden.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	
24	Ruedi Baumberger		Verkehr / Tiefgarage	Der Verkehr soll vom Wohngebiet möglichst ferngehalten werden.	Beim Bahnhof Samedan soll eine möglichst optimale Verkehrserschliessung mit dem ÖV und MIV ermittelt und gewährleistet werden. Eine Verkehrszunahme durch das Vorhaben kann nicht ausgeschlossen werden. Weitere Ausführungen vgl. Einleitende Stellungnahme.	
25	Mirjam Seeger		Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll beim Bahnhof erstellt werden.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	
26	Mirjam Seeger		Positionierung Gebäude	Das Verwaltungszentrum soll am Standort des geplanten Wohn- und Geschäftshauses realisiert werden. Auf das Wohn- und Geschäftshaus sei zu verzichten.	Mit den vorgesehenen Volumen wird unter Berücksichtigung des in Art. 3 Abs. 3 lit. a <sup>bis</sup> RPG definierten Verdichtungsgebots eine für die Lage angemessene, verträgliche und sinnvolle bauliche Dichte angestrebt, welche bei einem Verzicht auf das 'Investorengebäude' nicht mehr gegeben wäre.	
27	Cornelia Lips		Parkierung, P&R	Im Sinne des Umweltschutzes sind die öffentlichen Parkplätze und das P&R-Angebot zu ersetzen.	Hierfür sind seitens RhB die bestehende 22 Parkplätze südwestlich des Bahnhofgebäudes vorgesehen, welche künftig auch derart bewirtschaftet werden sollen. Gleichzeitig soll mit dem geplanten Dienstleistungszentrum die konkrete Nutzung der verbleibenden Parkplätze – anders als heute – gesteuert werden.	
28	Cornelia Lips		Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll beim Bahnhof erstellt werden.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	
29	Cornelia Lips		Flächenbedarf	Das Verwaltungszentrum soll weniger Fläche und Volumen beanspruchen.	Der Kanton beabsichtigt open-space-Büros zu erstellen, welche gewisse Anforderungen an die Fläche und Raumhöhe stellen. Insgesamt kann das Verwaltungszentrum gerade durch die Erstellung eines open-space-Büros sehr flächeneffizient genutzt werden. Neben den im Antrag erwähnten Nutzflächen gilt es auch noch Erschliessungsflächen, Archivflächen, Sanitäreinrichtungen etc. zu berücksichtigen.	
30	Cornelia Lips		Belegung Gaststätten von Samedan	Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der geplanten Gebäuden werden die Gaststätten im Dorf nicht beleben und werden Lunchpakete und Mikrowellenherde im Büro benützen.	Eine Garantie, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der geplanten Nutzungen die Gaststätten besuchen werden besteht nicht (und besteht auch bei keiner anderen Nutzung nicht) aber mit grosser Wahrscheinlichkeit kann dadurch ein Besucherzuwachs erwartet werden.	

Nr.	Eingabe von	Ort	Thema	Antrag / Frage	Stellungnahme	Behandlung Gemeinde
31	Cornelia Lips		Traditionelle Sportanlässe gehen verloren	Heute wird der Bahnhofplatz für traditionelle Sportanlässe genutzt. Ein Entfall der Fläche gefährdet die Durchführung dieser traditionellen Sportanlässen.	Die Gemeinde Samedan ist davon überzeugt dass die Sportanlässe nicht von den geplanten Vorhaben am Bahnhof Samedan abhängig sind und anders organisiert werden können, auch mit einer Weiterführung am Standort Bahnhof Samedan.	
32	Gerd-E. Wagner		Bemessung Gebäudehöhe	Die Gebäudehöhe wurde von der Höhe des Rampenaufbaus gemessen und nicht von der Strasse, welche als natürlicher Boden, auch bei den anliegenden Bauten bestimmt wurde.	Die Gebäudehöhe gemäss Art. 49 Baugesetz wird gemessen vom gewachsenen Boden.	
33	Gerd-E. Wagner		Ein -/ Ausfahrt Tiefgarage	Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage soll beim Bahnhof erstellt werden.	Vgl. Stellungnahme zu Nr. 13	