

# **Richtplanung Graubünden Raumplanerischer Bericht**

## ***raststätte*Viamala**

# Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	1
2	Der Standort Rheinau in Thusis	1
2.1	Lage	1
2.2	Standortevaluation	1
2.3	Verhältnis zu anderen Nutzungen / Nutzungskonflikte	1
3	Werdegang der <i>raststätte</i> Viamala	2
4	Sicht der <i>regio</i> Viamala	3
5	Weitere Schritte in der Richtplanung / Raumplanung	4
Anhang 1: Ergebnis des Standortvergleichs		

# 1 Das Wichtigste in Kürze

Der beschlossene kantonale Richtplan beinhaltet den Standort Cazis für die Realisierung einer Raststätte. Aufgrund einer im letzten Jahr erfolgten Praxisänderung des Bundes können Raststätten auch in der unmittelbaren Umgebung von Ausfahrten realisiert werden. Diese Praxisänderung führte zu einer erneuten Standortevaluation für eine Raststätte im Raum Domleschg / Schams. Deshalb ist im kantonalen Richtplan auch eine entsprechende Bemerkung angebracht. Diese Arbeiten wurden in enger Zusammenarbeit von Kanton und Region durchgeführt. Aus dieser Standortevaluation (vgl. Anhang 1) ging der Standort Thusis (Rheinau) als der Bestgeeignete hervor.

Eine der Voraussetzungen für die Realisierung einer Autobahnraststätte in der Umgebung einer Ausfahrt ist u.a. deren Aufnahme in den kantonalen Richtplan. Die vorliegenden Richtplananpassungen dienen zur Aufnahme des Standortes Thusis für eine Raststätte in den regionalen und in den kantonalen Richtplan. Die Anpassung des kantonalen Richtplans (KRIP) beinhaltet die Richtplankarte Massstab 1:100'000 und die Objektliste 3.T1. Die Anpassung des regionalen Richtplans (RRIP) beinhaltet die Richtplankarte 1:25'000, auf der auch die von der Gemeinde Thusis zugestimmten Rahmenbedingungen dokumentiert sind. Der raumplanerische Bericht dient für RRIP und KRIP.

## 2 Der Standort Rheinau in Thusis

### 2.1 Lage

Der Standort der Raststätte liegt unmittelbar südlich der Querverbindung Fürstenu, zwischen Nationalstrasse und dem Nollakanal. Die Fläche des Areals beträgt rund 24'000 m<sup>2</sup>. Der Querverbindungsgraben im Norden, die südliche Einfahrt zur A13 im Osten, die vorhandene Böschung im Westen sowie der Schutzwald gegen den Rhein, gewährleisten einen guten Lärm- und Sichtschutz gegen die Siedlungen Caznerwiesen und Fürstenubruck. Das Areal wird heute landwirtschaftlich genutzt.

### 2.2 Standortevaluation

Im Rahmen dieser Standortevaluation wurden die Standorte Zillis, Sils i.D., Thusis, Cazis und Rodels verglichen. Der Standort Thusis ist als der Bestgeeignete daraus hervorgegangen.

Für die Standortevaluation wurden zuerst die Kriterien und deren Gewichtung festgelegt. Dabei wurde ein umfassender und gesamtheitlicher Ansatz gewählt (techn. Machbarkeit, ökonomische, gesellschaftliche und ökologische Kriterien). Die kantonale Verwaltung wurde bei der Erarbeitung der Kriterien miteinbezogen. Erst anschliessend erfolgte die Beurteilung der einzelnen Standorte nach den Kriterien und der Gewichtung. Basis dazu war ein Bericht, in dem bei allen fünf Standorten die Qualität in Bezug auf ein Kriterium beschrieben wurde (Bericht Dörnenburg). Dies ermöglichte die vergleichende Beurteilung der einzelnen Standorte pro Kriterium. In Anhang 1 ist der Standortvergleich aufgeführt.

Mit der detaillierten Beschreibung der Standorte im Bericht Dörnenburg wurden ausreichende Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, die eine Beurteilung des Standortes auf Stufe Festsetzung im KRIP ermöglichen (Entscheidungsgrundlagen auf Stufe Voruntersuchung UVB).

Im Rahmen von Sensitivitätsüberlegungen (was passiert, wenn die Gewichtung der Kriterien leicht verändert wird; was passiert, wenn die Bewertung leicht verändert wird) wurde überprüft wie „stabil“ der Standortvergleich ist. Es konnte festgestellt werden, dass beim vorliegenden Standortvergleich bei einer leichten Veränderung von Gewichtung oder der Bewertung sich das Ergebnis nicht verändert.

### 2.3 Verhältnis zu anderen Nutzungen / Nutzungskonflikte

Im rechtskräftigen Zonenplan der Gemeinde Thusis ist das für die Raststätte vorgesehene Areal in der Landwirtschaftszone, überlagert von Fruchtfolgeflächen.

Wald: es ist kein Waldareal betroffen

Landwirtschaft: Fruchtfolgefläche, Wiesland, mittlerer landwirtschaftlicher Wert (aufgeschwemmtes Land, im Rahmen Autobahnbau wurde Bodenqualität verbessert)

Natur (Flora, Fauna):	leichte Beeinträchtigung der ansonsten relativ abgeschirmten Landschaftskammer, möglichst Erhalt der Baumreihe entlang Feldweg
Lärm:	keine spürbare Veränderung der Lärmemissionen bei bewohnten Gebieten, keine Lärmschutzmassnahmen notwendig
Landschaft:	abgeschlossene Geländekammer mit gewissem landschaftlichem Eigenwert, von bewohnten Gebieten aus nicht einsehbar
Grundwasser:	Gewässerschutzzone A im Zustrombereich eine Brauchwasserfassung in ca. 1 km Distanz, keine Bauten im Grundwasser
Schutzobjekte:	keine inventarisierten Schutzobjekte; Nähe zum Auengebiet, aber durch Autobahn davon abgetrennt
Naherholung:	Velo- und Wanderweg in der Rheinau direkt angrenzend, Landschaftskammer abgesehen vom Schiessstand bisher kaum berührt, mittlere Beeinträchtigung
Luftqualität:	Raststätte dürfte minim höhere Auswirkungen auf Luftschadstoffemissionen haben, mit leichtem Zuwachs von Verkehr aus der Region ist zu rechnen
Raumbedarf Fliessgewässer:	keine potenzielle Ausgleichsfläche für das Flussgebiet
Zersiedelung:	isolierte Lage in nicht überbautem Gebiet, angrenzend an Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplan

### 3 Werdegang der raststätteViamala

Wann	Was
1996/97	Entwicklungskonzept
1996	Marketingstudie Frau E.von Navarini im Zuge des EKII
1997	Die EKII – Kurzfassung wird in allen Haushaltungen verteilt
MV 1997	Abstimmung an der a.o. MV vom 27.10.97
MV 1997	Wirtschaftsf./Tourismus wegen Arbeitslosigkeit
1998/99	Eine von der Region eingesetzte Gruppe setzt sich intensiv mit der Problematik auseinander: Kommunikation mit Grundeigenümerin Domäne Realta, Gemeinde(n), Gemeindepräsidenten, Gewerbe, Zeitung etc.
1999	Plakat der regioViamalaHinweis in allen Gemeinden
MV1999	Im Jahresbericht 1998 erwähnte Raststätte Viamala
MV 1999	Auch im Tätigkeitsprogramm 1999-2002 Kredit
MV2000	Orientierung und Kredit für Richtplanung
Mai 2000	Im Zusammenhang mit dem Projekt RIP GR 2000 erfolgt die Gründung der Task-Force „Raststättenplanung RegioViamala“
Juni 2000	Einfließen lassen in den Richtplan KRIP 2000 in Absprache mit dem ARP GR
Juli 2000	Standortvergleich der Standorte Cazis, Rodels, Zillis
Sept. 2000	Entscheidungsgrundlage Standortvergleich Sigmaplan 2000 Standortevaluation Vereinigter Vorstand: Bestimmung Reihenfolge Cazis, Rodels, Zillis
Oktober 2000	Vernehmlassungsverfahren zum Standortvergleich (Studie Dörnenburg), Rangierung: 1: Cazis, 2. Rodels, 3. Zillis
Januar 2001	Gemeinden erhielten einige Informationen
Januar-März 2001	Regionsinterne Vernehmlassung über Standort inkl. 9 Bedingungen der RegioViamala
Mai-Juli 2001	Öffentliche Auflage RIP2000 mit Standort Cazis als Festsetzung
Mitte 2001	Komitee für eine Region Viamala ohne Autobahnraststätte gibt rund 100 Einwendungen ein (Sammelbrief) und verfasst eine Petition mit über 2000 Unterschriften
Frühjahr 2002	Bereinigungsrunde RIP2000 mit Regionen, Entscheid für Cazis als Festsetzung
<b>24. Juni 2002</b>	<b>Praxisänderung des Bundes, Raststätten sind ab sofort auch an Autobahnausfahrten möglich</b>
Sommer 2002	Ausarbeitung Projekt Plattis

Juli 2002	Abmachung an einer Sitzung mit RegioViamala, Gemeinden Sils i.D., Thusis, Cazis und Kanton, dass auch andere Gemeinden in der regioViamala sich aufgrund der neuen Situation bewerben können. Abmachung, dass Cazis im Richtplan bleiben soll aber mit Hinweis auf erneute Standortevaluation aufgrund Praxisänderung des Bundes
Ab Juli bis Ende Jahr	Bewerbungen, Projektausarbeitungen
19.11.02	Regierung erlässt RIP2000 mit Standort Cazis als Festsetzung und Hinweis, dass erneute Standortevaluation aufgrund der Praxisänderung des Bundes im Gange ist
6. Jan. 2003	Vorstellung der Projekte in Thusis, Teilnahme von TBA, AfU, ANL, AWT, ARP, Diskussion über Art und Weise des Standortvergleichs, Einigung auf eine Methode, Bildung spezieller AG in der Region aus Regionspräsidenten, 5 betroffenen Gde.-Präsidenten und Sekretäre
Jan./Feb. 2003	Vernehmlassung der Projekte von Sils i.D., Thusis, Cazis, Rodels, Zillis in der Verwaltung
Februar 2003	Diskussion über Kriterienkatalog für Standortvergleich, Vorgehensweise / Besonderheiten zwischen TBA, ANL, ARP, (AfU) mit Beauftragtem der Region (Dörnenburg)
März 2003	Region einigt sich auf Kriterien und deren Gewichtung, Verabschiedung durch die Region
25. März 2003	Kriterienkatalog und Gewichtung wird an Teilnehmer der Besprechung vom 6. Januar 2003 verschickt
März – Mai 2003	Gewichtung der Kriterien in der speziellen AG der Region, Grundlage dazu: Bericht Dörnenburg
6. Mai 2003	regioViamala entscheidet sich für einen Standort und folgende Prioritätenordnung: 1. Thusis, 2. Sils, 3. Cazis, 4. Rodels, 5. Zillis
3. Sept. 2003	Abstimmung der Gemeindeversammlung Thusis 145 ja / 13 nein
9. Sept. 2002	Augenschein Regionalforsting. Lukas Kobler mit Marco Valsecchi Aktennotiz: Aus forstlicher Sicht keine Waldflächen betroffen.
10./11. Sept. 2003	Standortgemeinde Thusis, regioViamala und ARP GR setzen das erste weitere Vorgehen fest. Der Verfahrensplan mit Massnahmen, Terminen und Zuständigkeiten entsteht.
Sept. 2003	Interne Aufarbeitung Gemeinde, Region und Kanton
2. Okt. 2003 – 2. Dez. 2003	Öffentliche Auflage

## 4 Sicht der regioViamala

Die regioViamala ist zweifach involviert:

1. Die regioViamala hat den Auftrag beizutragen, dass es allen Einwohnerinnen und Einwohnern möglichst gut geht. Dazu gehört nebst einem angenehmen Zusammenleben und einer schönen Landschaft auch wirtschaftliche Stärke. Bereits im EKII wurde eine Raststätte an der A13 in unserer Region als Wirtschaftsfaktor mit erster Priorität aufgeführt. In der Folge hat die regioViamala die Suche nach einem Standort lanciert. Die A13 hat für die regioViamala nicht nur negative Aspekte (A13 kann stinken, lärmern und gefährlich sein und sie zerschneidet unser Tal). Die A13 hat für die Region aber auch klare Vorteile: Unsere Erreichbarkeit, die Lage an einer europäischen Transitachse und nicht zuletzt: die Umfahrung von Cazis und Thusis, etc.  
Wir finden, wir müssen die A13 besser bewirtschaften, wir glauben, dass die Vorteile - macht man es richtig! - gegenüber den Nachteilen überwiegen.
2. Projekte wie die *raststätteViamala* an der A13 müssen in den Kantonalen Richtplan, per kantonalem Raumplanungsgesetz laufen solche Verfahren über Regionen in diesem Fall über die regioViamala. Zur Zeit entscheidet der Bund über den Kantonalen Richtplan Graubünden, von uns aus ist bis jetzt Cazis festgesetzt mit dem Vermerk: „Andere Standorte werden wegen veränderter Rechtslage geprüft“, das Tor ist also noch offen. Eine andere Rechtslage kam seit dem 24. Juni 2002 dazu: „Autobahnraststätten können über bestehende Zufahrten und Querverbindungen erschlossen werden.“ Die regioViamala musste das Verfahren nochmals aufgreifen. Sie will die *raststätteViamala*, dies am bestmöglichen Standort. Verschiedenste Parameter zählen, z.B. Finanzierungsmöglichkeit, Eingriff in die Landschaft, Sicherheit, Attraktivität, etc. Und es ist klar: nur der geeignetste Standort rechtfertigt (oder ermöglicht) die beträchtliche Investition!

## **5 Weitere Schritte in der Richtplanung / Raumplanung**

1. Öffentliche Auflage RRIP und KRIP mit den Evaluationsgrundlagen in Thusis und in Chur (60 Tage). Parallel dazu Vorprüfung KRIP beim Bund, kantonale Amtsstellen äussern sich ebenfalls zu RRIP und KRIP.
2. Auswertung der Einwendungen und die Vorprüfung des KRIP durch den Bund ca. 3 Monate, anschliessend Bereinigung der Vorlage
3. Beschlussfassung der Region und der Regierung GR, KRIP zur Genehmigung an den Bundesrat einreichen
4. Genehmigung KRIP durch den Bundesrat im Frühjahr / Sommer 2004
5. Die Anpassung des kommunalen Zonenplans und die Ausarbeitung des Projektes nach Nationalstrassenrecht soll parallel erfolgen. Diese Arbeiten sollen nach Möglichkeit nach der Auswertung der öffentlichen Planaufgabe von RRIP und KRIP und dem Vorliegen der Vorprüfung des Bundes in Angriff genommen werden.

# Anhang 1: Ergebnis des Standortvergleichs

## RA13: Standortvergleich

Punktevergabe: 1 bis 5

	In %	100	Cazis	Rodels	Zillis	Sils i.D.	Thusis
	Punkteanzahl		20,4	19,0	17,2	21,1	22,4
			38650	35975	32675	39975	42525
<b>A: Technische Rahmenbedingungen</b>	Gewicht	<b>20</b>	<b>22,5</b>	<b>18,0</b>	<b>16,6</b>	<b>19,9</b>	<b>23,0</b>
	Sub		400	320	295	355	410
A1: Verkehrstechnische Machbarkeit	20		4	4	4	3	3
A2: Verkehrstechnische Abläufe	25		4	3	3	2	4
A3: Baukosten	30		4	3	3	4	5
A4: Flächenbeanspruchung	25		4	3	2	5	4
	100						
<b>B: Regionalwirtschaft</b>	Gewicht	<b>15</b>	<b>21,9</b>	<b>21,9</b>	<b>15,3</b>	<b>20,4</b>	<b>20,4</b>
	Sub		430	430	300	400	400
B1: Beschäftigung/Einkommen	25		4	4	3	4	4
B2: Synergie Regionalgewerbe	15		4	4	3	4	4
B3: Konkurrenz Regionalgewerbe	15		5	5	4	3	3
B4: Werbeeinflüsse f. Region	15		4	4	2	4	4
B5: Einnahmen Gemeinde	15		5	5	3	5	5
B6: Einnahmen Kanton	15		4	4	3	4	4
	100						
<b>C: Betriebswirtschaftliche Rahmenbed.</b>	Gewicht	<b>30</b>	<b>19,4</b>	<b>19,4</b>	<b>16,8</b>	<b>20,9</b>	<b>23,6</b>
	Sub		370	370	320	400	450
C1: Nettokosten für Betreiber	40		3	3	3	4	5
C2: Verkehrsfrequenzen	30		4	4	3	5	4
C3: Regionales Kundenpotential	10		4	4	3	5	5
C4: Leistung Stao-Gemeinden/Region	0		0	0	0	0	0
C5: Attraktivität für Kunden	10		4	4	3	2	3
C6: Erweiterungsmöglichkeiten	10		5	5	5	2	5
	100						
<b>D: Gesellschaftspolitische Rahmenbed.</b>	Gewicht	<b>10</b>	<b>20,2</b>	<b>18,2</b>	<b>19,2</b>	<b>20,2</b>	<b>22,2</b>
	Sub		400	360	380	400	440
D1: Lokale Akzeptanz	40		5	4	4	5	5
D2: Regionale Akzeptanz	20		4	4	5	4	4
D3: Verfügbarkeit Boden	20		4	4	4	3	4
D4: Beschwerdeanfälligkeit	20		2	2	2	3	4
	100						
<b>E: Umweltaspekte</b>	Gewicht	<b>25</b>	<b>19,1</b>	<b>17,7</b>	<b>18,6</b>	<b>22,8</b>	<b>21,9</b>
	Sub		364	337	355	435	417
E1: Flächenverbrauch Wald	9		4	2	4	5	5
E2: Flächenverbrauch Landwirtschaft	9		3	4	2	5	4
E3: Natur (Flora, Fauna)	9		4	4	3	5	4
E4: Lärm	9		5	4	4	2	5
E5: Landschaft	9		3	4	2	4	4
E6: Grundwasser	9		3	3	4	5	4
E7: Schutzobjekte	9		4	3	4	5	5
E8: Naherholung	9		4	3	5	4	3
E9: Luft	10		4	4	4	3	3
E10: Raumbedarf Fließgewässer	9		3	3	4	5	5
E11: Zersiedelung	9		3	3	3	5	4
	100						
Ref. Teilbereiche		<b>100</b>					

<b>Bewertung</b>	Ideal	<b>5</b>
	Gut	<b>4</b>
	Gerade erfüllt	<b>3</b>
	Schlecht	<b>2</b>
	Ungeeignet	<b>1</b>