regioviamala

7430 Thusis
Postfach 88
Tel. 081 651 30 94
Fax 081 651 29 11
www.regioviamala.ch
admin@regioviamala.ch

Amt für Raumplanung
Graubünden
Ufficio cantonale di
pianificazione dei Grigioni
Uffizi da planisaziun dal
chantun Grischun

Grabenstrasse 1
CH-7001 Chur
Telefon +41 (0)81 257 23 23
Fax +41 (0)81 257 21 42
www.arp.gr.ch
E-Mail: info@arp.gr.ch

Richtplanung Graubünden

Bericht über die nicht berücksichtigten Einwändungen

*raststätte*Viamala

19. Januar 2004 / mv / At

Inhaltsverzeichnis

1 Formelles **1**

2 Überblick und Kurzzusammenfassung **1**

3 Wichtigste Punkte aus dem Vernehmlassungsverfahren **1**
3.1 Bedarf ist nicht ausgewiesen **1**
3.2 „Demokratie-Defizit“ / Demokratische Legitimation **1**
3.3 Standortevaluation mit den Schwerpunkten **2**
3.3.1 Ablauf 2
3.3.2 Verkehrstechnische Machbarkeit 2
3.3.3 Verkehrstechnische Abläufe im Areal 3
3.3.4 Wirtschaftliche Aspekte 3
3.3.5 Umweltaspekte 3

Anhang: Detaillierte Auswertung **4**

1 Formelles

Der Entwurf zur Richtplananpassung Raststätte Viamala des regionalen und des kantonalen Richtplans wurde nach erfolgter Standortevaluation und positiver Abstimmung in der Gemeinde Thusis vom 2. Oktober 2003 bis 2. Dezember 2003 öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im kantonalen Amtsblatt (2.10.2003) sowie in der Regionalzeitung (Pöstli vom 2.10.2003). Die Auflagedauer von 60 Tagen ergab sich aus den Statuten der betroffenen Region.

Es wurden alle Regionsgemeinden mit den Unterlagen bedient und zur Stellungnahme eingeladen. Auch direkt betroffene Amtsstellen sowie die Natur- und Heimatschutzkommission Graubünden wurden zur Stellungnahme eingeladen.

Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die Vorprüfung durch den Bund.

2 Überblick und Kurzzusammenfassung

Es gingen total 11 Stellungnahmen von Gemeinden (6), politischen Parteien (2) und Organisationen (3) ein. Aufgrund der positiven Abstimmung in der Standortgemeinde erübrigte sich eine Stellungnahme der Standortgemeinde.

Die in der Nähe zum Standort Thusis gelegenen Gemeinden (Sils, Fürstenau, Pratval, Scharans) sowie die politischen Parteien und die Organisationen äusserten sich insbesondere zu der Standortevaluation und stellten Anträge zu deren Überprüfung, weil der Standort Sils unterbewertet worden sei. Diese Stellungnehmenden äusserten zum Teil ein „Demokratie-Defizit“ bzw. eine mangelnde demokratische Abstützung des Standort-Entscheides.

Eine Organisation stellte den Bedarf an einer Raststätte grundsätzlich in Frage.

Andere Gemeinden (2) begrüssten die Erstellung einer Raststätte in der Region grundsätzlich; äusserten sich nicht zum Standort und wünschten die zügige Fortführung der Arbeiten.

Sämtliche kantonale Fachstellen äusserten sich grundsätzlich positiv zur Richtplan-Anpassung, auch wenn der festgelegte Standort in einem Falle in der spezifischen Fachsicht nicht als der Beste beurteilt wurde.

Der Bund (ARE, Amt für Raumentwicklung) beurteilt die Richtplan-Anpassung positiv und stellt die Genehmigung in Aussicht.

3 Wichtigste Punkte aus dem Vernehmlassungsverfahren

3.1 Bedarf ist nicht ausgewiesen

Der vorgesehene Raum für eine Raststätte entspricht den einschlägigen Richtlinien / Empfehlungen des Bundes. Die Bedarfsfrage wurde weder im Rahmen der gesamthaften Überprüfung des Richtplans (Projekt RIP GR 2000) noch vom Bundesamt für Strassenbau (ASTRA) in Frage gestellt. Die Verhältnisse haben sich nicht geändert, so dass diese Frage überprüft werden müsste. Der Bedarf ist deshalb nach wie vor gegeben.

3.2 „Demokratie-Defizit“ / Demokratische Legitimation

Das Verfahren richtet sich nach dem Eidgenössischen und dem Kantonalen Raumplanungsgesetz. Die gesetzlich vorgegebenen Schritte wurden eingehalten (Auflagefristen, Mitwirkungsverfahren

nach Art. 4 RPG).Die Region ist ein Verein; sie erfüllt die Anforderungen an Regionalverbände im Sinne der neuen Kantonsverfassung nicht (in Kraft getreten am 1. Januar 2004). Die Kantonsverfassung sieht aber eine Übergangsfrist für solche Regionen bis zum 31. Dezember 2006 vor.

Darüber hinaus wurde intensiv Öffentlichkeitsarbeit geleistet und die Regionsgemeinden wurden durch die Region während dem Evaluationsprozess laufend mit den Protokollen aus den Besprechungen dokumentiert.

3.3 Standortevaluation

Bei der Standortevaluation wurden insbesondere der Ablauf der Standortevaluation, die verkehrstechnische Machbarkeit, die Baukosten, wirtschaftliche Aspekte sowie Umweltaspekte kritisiert. Auf die einzelnen Punkte wird in der Folge eingegangen:

3.3.1 Ablauf

Die Region lud im Herbst 2002 alle Gemeinden an der A13 ein, sich zu bewerben. 5 Gemeinden bewarben sich und arbeiteten Projektskizzen aus (Machbarkeitsstudien, Vorprojekte u.ä.). Diese Projektskizzen hatten mit einer Ausnahme vergleichbare Qualitäten. Die Gemeinde Sils i.D. wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass ihre Ideenskizze in der Qualität nicht mit den Projektskizzen der anderen Gemeinden vergleichbar sei. Seitens der Gemeinde wurden keine weiteren Arbeiten ausgeführt. Mit dem Ziel, dass der beste Standort ausgeschieden werden soll und vergleichbare Unterlagen bestehen, hat der Kanton zu Sils vertiefte Abklärungen insbesondere im Bereich der Erschliessung des vorgesehenen Areals und der Abläufe im Areal gemacht.

Zu den Projektskizzen haben sich verschiedene Fachstellen (TBA, ANU (inkl. ehem. AFU / ANL), AJF, AWT, AfW, ALSV) in ihren Fachbereichen geäussert. Diese Äusserungen sind in die Standortbewertung eingeflossen (Bericht Dörnenburg). Die Region hat eine spezielle Arbeitsgruppe für die Standortevaluation einberufen. In dieser Arbeitsgruppe waren die betroffenen Gemeindepräsidenten, die beiden Regionspräsidenten sowie der Regionssekretär vertreten.

Die Arbeitsgruppe hat verschiedenen Kriterien für die Standortevaluation erarbeitet, gewichtet und in einer Liste festgelegt. Die involvierten Fachstellen des Kantons hatten Kenntnis von dieser Liste. Die Liste wurde von der Region überprüft und beschlossen. Gestützt auf diese Liste erfolgte die Bewertung der Standorte nach einem Punktesystem. Die Bewertung wurde von der Region (Vereinigter Vorstand der regioViamala) überprüft und beschlossen. Die involvierten Fachstellen des Kantons hatten vor der Auflage der Richtplan-Anpassung Kenntnis dieser Beurteilung und konnten sich dazu äussern.

3.3.2 Verkehrstechnische Machbarkeit

Die verkehrstechnische Machbarkeit der Standorte Thusis und Sils wurde durch die zuständige Fachstelle überprüft. Bei dieser Überprüfung wurde bestätigt, dass beim Anschluss Thusis Süd (Standort Sils) zwei Kreisel nötig sind (Frequenzen aufgrund Abzweiger in Richtung Schyn) und beim Anschluss Thusis Nord lediglich ein Kreisel nötig ist.
Da diese Infrastruktur durch den Raststätten-Betreiber finanziert werden muss, hat dies Auswirkungen auf die Baukosten und die Rentabilität (Abschreibungen).

Es kommt hinzu, dass beim Standort Sils Sattelschlepper von Süden herkommend aufgrund der geringen möglichen Radien und der grossen Winkel nur mit einer Zusatzschlaufe durch den Kreisel in das Areal einfahren können. Wird dies nicht gemacht, so kann dies die Einfahrt in die Raststätte blockieren bzw. auch die Ausfahrt von Süden Richtung Schyn.

3.3.3 Verkehrstechnische Abläufe im Areal

Die längliche und sich verschmälernde Form des Areals in Sils ermöglicht keine Abläufe, die in Bezug auf Organisation im Areal, Sicherheit, Wege und Kapazität gleichwertig zu den anderen Standorten sind. Dazu wurden seitens des Tiefbauamtes Zusatzabklärungen unternommen (siehe 3.3.1). Das Ergebnis dieser Abklärungen wurde der Gemeinde und der Interessengruppe an einer Besprechung bereits im Sommer 2003 mitgeteilt.

3.3.4 Wirtschaftliche Aspekte

Bei den wirtschaftlichen Aspekten wurden die Baukosten sowie die betriebs- und die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen untersucht. Betreffend der Baukosten/Nettokosten sind insbesondere die Kosten im Bereich der Tiefbau-Infrastruktur für die Unterschiede massgebend (vgl. dazu Ausführungen zu 1.3.2).

Bei den Werbeeffekten für die Region wurden alle Standorte im Domleschg gleich bewertet. Die Werbeeffekte sind von verschiedenen Details abhängig, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht bewertet werden können. Diese Beurteilung erscheint nach nochmaliger Überprüfung sachgerecht.

Bei der Kundenattraktivität wurden die entscheidenden Faktoren bei möglichen Investoren angefragt. Neben der Sichtbarkeit für Kunden (Vorteil für Sils) sind auch andere Faktoren wie Länge und Sicherheit der Wege im Areal, Besonnung (Vorteile für Thusis) massgebend. Die architektonische Gestaltung des Projektes wurde nicht beurteilt, da diese erst mit dem Auflageprojekt bekannt ist. Unter Berücksichtigung dieser Auslegeordnung erscheint die schlechtere Bewertung von Sils um einen Bewertungspunkt bei diesem Kriterium gerechtfertigt (vgl. 3.3.3).

3.3.5 Umweltaspekte

Bezüglich der Umweltaspekte wird insbesondere die Beurteilung der Kriterien Lärm und Zersiedlung kritisiert. In Bezug auf die Zersiedlung wird der Standort Sils besser als Thusis beurteilt. Der Standort Thusis wird bezüglich der Zersiedlung und haushälterischen Bodennutzung besser beurteilt als diejenigen Standorte, die nicht an einer bestehenden Ausfahrt liegen. Diese Beurteilung erscheint auch nach nochmaliger Überprüfung sachgerecht.

Auch die im Vergleich zu Sils schlechtere Beurteilung von Thusis im Bereich der Naherholung erscheint nach nochmaliger Überprüfung sachgerecht.

Bezüglich Lärm wurden die grössten Unterschiede bei den Standorten Sils und Thusis festgestellt. Der Standort Thusis liegt eingebettet zwischen einer Hangterrasse im Westen, der aufgeschütteten Querung der Nationalstrasse im Norden sowie der aufgeschütteten Autobahneinfahrt Richtung San Bernardino im Osten. Gegen Süden ist das Areal offen. Zwischen dem Areal und der nächstgelegenen Siedlung (Gemeinde Fürstenau) befindet sich zudem die Autobahn, der Hinterrhein mit seinen Wuhren sowie Waldareal.
Der Standort Sils ist exponierter und weniger gut eingebettet. Es ist nicht im Detail abgeklärt, ob beim Standort Sils Lärmschutzmassnahmen aus technischer Sicht nötig wären. Erfahrungsgemäss ist das Lärmempfinden der Betroffenen subjektiv sensibler, wenn die Lärmquelle einsehbar ist. Im Falle von Sils ist dies der Fall. Gestützt auf diese qualitativen Überlegungen erfolgte die Bewertung. Im Rahmen von Sensitivitätsüberlegungen beim Kriterium Lärm wurde dem Standort Sils (versuchshalber) die gleiche Punktezahl gegeben wie dem Standort Thusis. Daraus ergibt sich keine Veränderung bei der Rangierung.

Anhang: Detaillierte Auswertung

	Name, Vorname, Absender sowie PLZ/Ort	Antrag	Begründung	Bemerkungen Region / Kanton
1.	Gemeinde-Vorstand, Stadt Fürstenau 7414 Fürstenau	• Zusätzlich zu Standort Thusis, auch Plattis-Sils in RIP aufnehmen, • wenn dies nicht möglich, nur Sils. • In einer Neubeurteilung nochmals gegeneinander abwägen. • Bei einer Neubeurteilung ist die Bevölkerung HD mit-einzubeziehen. • Standortgemeinde ist zu verpflichten, UVB zu erstellen, Betreibergesellschaft diese Massnahmen umzusetzen, insbesondere bei Thusis Lärmschutzwände gegen Fürstenaubruck	• Einbezug der direktbetroffen Gemeinden, allenfalls der Gesamtbevölkerung fehlt. RegioViamala als demokratisch schwach abgestütztes Organ hat rechtlich keine Grundlage, um über ein solches Projekt entscheiden zu dürfen. • Keine regionale Akzeptanz, Fehlen von sachlicher und offener Information, tangierte Fruchtfolgeflächen. Sils in jeder Beziehung besser. • Fürstenau verlangt, die Stellungnahmen des Kantons offen zu legen und in der neuen Standortevaluation zu berücksichtigen. • Mit Betreiberfirmen wurde nicht gesprochen, Standort Thusis ist wenig ersichtlich für die Autobahnbenützer, also verursacht Mehr- oder Minderumsätze. Sils ist diesbezüglich sicher besser. • Sils mit Plattis ist der einzige Standort im Domleschg an der Route Engadin-Tessin. Es kommt nicht nur auf die potentielle Menge der Kunden, sondern auf deren Qualität an. Die einheimische Bevölkerung darf nicht den Dörfern entzogen werden. • Rangierung kam aufgrund Verkehrsfrequenzen zustande. Dabei wurde von falschen Annahmen ausgegangen, die im Rahmen von Modellrechnungen bei der Standortevaluation präzisiert wurden. Fürstenau fordert wegen der Verkehrssicherheit auch einen zweiten Kreisel. Zudem sind bei Thusis jegliche Verkehrskategorien zugelassen, in Sils ist der Langsamverkehr verboten.	• Hinweis auf geltendes kant. Raumplanungsrecht, das genehmigte Statut des Regionalplanungsverbandes und ab 01.01.04 in Rechtskraft getretene Kantonsverfassung • Siehe Abschnitt 3 des Berichts: Alle Regionsgemeinden wurden für die Standortevaluation angefragt. Ab Beginn der Evaluation der Standorte (Start am 6.1.03) wurde immer wieder direkt orientiert. Ab dem 01.01.03 erhielt jede Gemeinde selbst die Protokolle der Vorstandsitzungen zugesandt. Die Fruchtfolgeflächen wurden bei der Evaluation entsprechend berücksichtigt. • Die angesprochenen Aussagen der kantonalen Fachstellen zu einzelnen Themenbereichen waren Grundlagen für die Standortbeurteilung durch die Region. • Mögliche Betreiberfirmen wurden bei der Standortevaluation durch das beauftragte Ingenieurbüro kontaktiert, um deren Kriterien / Überlegungen für einen Standortentscheid und Kundenattraktivität zu ermitteln. Die Sichtbarkeit wurde mitbeurteilt. • Der Standort Sils wurde deshalb in dieser Beziehung bei der Standortbeurteilung auch besser bewertet. • Siehe Abschnitt 3.3. des Berichts. Die Bewertung erfolgte insbesondere aufgrund der verkehrstechnischen Machbarkeit, der nötigen Infrastrukturen und der damit verbundenen Kosten sowie der realisierbaren inneren Abläufe. Bei Sils ermöglicht die Lage sowie die Einbindung in das übergeordnete Verkehrsnetz nur eine äussere Erschliessung mit zwei Kreiseln. Die Form des Areals in Sils ermöglicht keine optimale Abläufe innerhalb des Areals. Diesbezüglich kann beim Standort Sils keine gleichwertige Lösung wie bei den anderen Standorten realisiert werden. Dazu wurden vor der Standortevaluati-

			• Ökologie und Zersiedlungsfrage in Sils besser. • Der Umgang mit dem Kriterium Lärm ist ein Affront gegen Fürstenaubruck. Sils und Thusis muss punkto Lärm gleichbehandelt werden. Weitere Bemerkungen zu Bewertungskriterien A2, B4, C2, C6 und D3 • Die Auswertung ist keine Grundlage, um einen genügend fundierten Standortentscheid zu fällen. Sils bietet in Ökologie und Wirtschaftlichkeit hervorragende Vorteile.	on durch den Kanton vertiefte Abklärungen gemacht, weil die Projektskizze Sils in diesem Bereich unzureichend war. Aufgrund der Ergebnisse der Planauflage erfolgte eine erneute Prüfung, die zu keinen neuen Erkenntnissen führte. Ein zweiter Kreisel ist bei Thusis aus verkehrstechnischer Sicht nicht nötig. In Sils ist der Langsamverkehr aufgrund des Tunnels Richtung Schyn verboten. • Im Bereich Zersiedlung wurde Sils auch besser bewertet. • Siehe Abschnitt 3.3.5 des Berichts. Die Lage, Einsehbarkeit und Exposition der beiden Standorte zum Siedlungsgebiet ist unterschiedlich. Bei Thusis werden geringe Auswirkungen im Bereich Umwelt erwartet, sodass voraussichtlich für den Standort Thusis kein UVB nötig ist. Hinweis auf 8 akzeptierte Bedingungen des regionalen Richtplans seitens der Gemeinde Thusis. • Siehe Abschnitt 3.3 des Berichtes und Ausführungen zur Stellungnahme Sils • Der Standortentscheid erfolgte aufgrund einer intensiven Standortevaluation. Die Situation in Bezug auf die gewählten Kriterien und deren Bewertung hat sich nicht geändert, die Einwände der Stadt Fürstenau ergeben keine neuen Erkenntnisse.
2.	Gemeindevorstand Gemeinde Pratval 7415 Pratval	Die gesamte Region sollte sich zum Standort äussern können und gemeinsam bestimmen. Der Entscheid wird nicht von der Region getragen, weil kein demokratischer Entscheid gefällt wurde.	• Regionalwirtschaft: Die Vorteile von Plattis für Thusis (Thusis als Regionshauptort wahrnehmen, Einkaufsmöglichkeiten und Hotels) wurden nicht berücksichtigt. • Betriebswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen scheinen in Thusis und Sils gleichwertig. • Umweltaspekte zu wenig berücksichtigt. Sils weit besser als Thusis in Bezug auf Kulturland, Raststätte im Grünen, Naherholungsgebiet, Landschaftsbild, Sils und Thusis sind bei Plattis kaum betroffen, anders bei der Rheinau Fürstenaubruck. • Der regioVorstand habe den Entscheid zur Kenntnis nehmen müssen, kein demokratischer Entscheid.	Es wurden alle Gemeinden der Region im Rahmen des Planauflageverfahrens begrüsst. Es wurden auch sämtliche Gemeinden mit den Protokollen aus dem Evaluations-Prozess laufend bedient. Die Bewertung wurde überprüft. Die Betriebswirtschaftlichen Bedingungen sind nicht gleichwertig aufgrund der unterschiedlichen Baukosten. Im Bereich Umwelt wird Sils auch besser beurteilt als Thusis. • Der Regionsvorstand musste den Entscheid nicht "zur Kenntnis" nehmen, er selber hat ihn in intensiven Sitzungen erst erwirkt.
3.	Gemeindevorstand Gemeinde Scharans 7412 Scharans	Es sind Schutzmassnahmen gegen mehr Lärm, zur Erhaltung der Luftqualität und zur Verkehrssicherheit auf der Querverbindung Thusis-Nord	• Es ist mit spürbaren Veränderungen der Lärmimmissionen zu rechnen. Die Raststätte dürfte höhere Auswirkungen auf Luftschadstoff-Immissionen haben, es ist mit Verkehrszuwachs aus	• Seitens der zuständigen Fachstellen werden geringe Umweltauswirkungen erwartet. Die Bedingung 4 der 8 genehmigten Bedingungen deckt Anliegen ab. Wörtlich: Immissionsbekämpfung hat oberste Priorität.“

		zu ergreifen.	der Region zu rechnen. • Durch höhere Frequenzen auf der Querverbindung Thusis-Nord, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. • Scharans bietet eine ausgezeichnete Wohnqualität u.a. in Bezug auf Ruhe und Natur.	• Das Auflageprojekt wird die aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen. • Kenntnisnahme, siehe oben Generell ist die Sorge der Gemeinde Scharans ernst zu nehmen, die genannten Probleme sind indessen technisch lösbar und werden bei der weiteren Projektentwicklung abgeklärt.
4.	Gemeindevorstand Gemeinde Sils i.D. 7411 Sils i.D.	Regierung soll neu beurteilen oder zur Neubeurteilung zurückweisen.	• Ungleiche regionalpolitische Stimmkraft und teilweise ungerechtfertigte Bewertungspraxis. • Der Standort Plattis betr. betriebswirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Gründen optimal. • A2 Verkehrstechnische Abläufe: Ideenskizze hätte genügen müssen. Plattis darf deshalb nicht bestraft werden. • A3 Baukosten: Nicht nur Thusis-Süd, sondern auch Thusis-Nord benötigt einen zweiten Kreisel, den allerdings der Kanton zu übernehmen hat. Der Mehrverkehr Tessin-Engadin-Tessin generiert mindestens Fr .300'000.— mehr Gewinn. Die Baukosten für einen zweiten Kreisel werden dadurch kompensiert. Kein Raststättenbetreiber wurde nach seinen Anforderungen befragt. So ist die Einsehbarkeit von Plattis für den Kunden grösser als Rheinau, Standort Thusis ist wirtschaftlich massiv schlechter. Verschleierung der wesentlichen Elemente der Verkehrsfrequenzen > die Folge ist eine Verzerrung des Resultats. • B4 Werbeeffekte für Region: Vorteil Plattis in Sachen Nähe zum Einkaufszentrum Thusis, Plattis ist der einzige Standort, welcher Kunden ins Regionalzentrum Thusis bringen kann. • C1 Nettokosten für Betreiber: Unter C fehlt das Kriterium „Umsatzerwartung“. Das bei A3 Gesagte gilt auch hier. • C5 Attraktivität für Kunden: Die Note 2 aufgrund der geringen Besonnung ist falsch. Gute Qualitäten bilden Rundsicht ins Tal. Wie Heidiland beweist, ist das nicht relevant. • C6 Erweiterungsmöglichkeiten: Diese sind gar nicht relevant, sie verfälschen aber als unerhebliches Kriterium das Ergebnis von Sils einmal mehr.	• Siehe Bemerkungen zu Fürstenau und Abschnitt 3.2 des Berichts • Siehe Details und Abschnitt 3.3 des Berichts • Mit dem Ziel, dass der beste Standort ausgeschieden werden soll und vergleichbare Unterlagen bestehen, hat der Kanton zu Sils vertiefte Abklärungen insbesondere im Bereich der Erschliessung des Areals und der Abläufe im Areal gemacht. Diese sind in die Beurteilung eingeflossen. • Zu den einzelnen Kriterien wurde jeder Standort beschrieben (Bericht Dörnenburg). Dabei wurden auch mögliche Betreibergesellschaften kontaktiert und deren Kriterien / Überlegungen für Standortentscheide und Kundenattraktivität erfragt. Die Frequenzen und die Erschliessung wurden überprüft. • Siehe Abschnitt 3.3 des Berichts. Siehe Abschnitt 3.3 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau. • Siehe Ausführungen zu A3 • Siehe Abschnitt 3.3 des Berichts. • Kenntnisnahme

			• D2 Regionale Akzeptanz: Zersiedlung der Landschaft, hohe Opposition zu erwarten. Akzeptanz in Sils am grössten, ist Voraussetzung für regionale Trägerschaft. • D3 Verfügbarkeit Boden: Der Bodenbesitzer hat sich mehrfach geäussert, dass er den Boden zu ortsüblichen Preisen veräussert, zudem besteht Enteignungsrecht. • D4 Beschwerdeanfälligkeit: weshalb Thusis mehr Punkte erhielt ist nicht nachvollziehbar. • E2 Flächenverbrauch Landwirtschaft: Völlig falsch gewichtet. • E4 Lärm: Die massive Punktedifferenz ist unbegründet und berücksichtigt die Realität nicht. • Die Bewertungsstabilität wird widerlegt. • Zusammenfassung: Nur Wirtschaftlichkeit und Oekologie ist wichtig, alles andere ist nebensächlich. • Nur Sils ist wirtschaftlich rentabel.	• Siehe Abschnitt 3.3 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau und zur SP Thusis. • Kenntnisnahme; andere Standorte sind Eigentum der öffentlichen Hand oder können durch Tausch diesen Status erlangen. Der Kanton muss Eigentümer des Landes werden (Nationalstrassenrecht). Der Standort Sils ist als Gewerbezone, 2. Nutzungsetappe, eingezont. Ein Punkt Unterschied erscheint deshalb gerechtfertigt, weil die Voraussetzungen für die Verfügbarkeit sachlich unterschiedlich sind. • Ein Punkt Unterschied aufgrund der Lärmsituation in Richtung Sils / Thusis erscheint gerechtfertigt (siehe Abschnitt 3.3.5 des Berichts). • Die Kriterien und deren Gewichtung wurden von der Region beschlossen und erscheinen nach nochmaliger Überprüfung zweckmässig. • Die Punktedifferenz stützt sich auf eine qualitative Überlegung und nicht auf Messungen (Kostengründe). Auch wenn Sils wie Thusis bewertet werden würde, so würde dies an der Rangierung der Standorte nichts ändern (Sensitivität) • Die beigelegte Bewertung stützt sich nicht auf die Fakten gemäss Bewertungsbericht. Diese Fakten wurden überprüft und bestätigt. Die Kriterien und deren Gewichtung wurden von der Region beschlossen und erscheinen nach nochmaliger Überprüfung zweckmässig.
5.	SP Thusis Ortspartei	Richtplanänderung Raststätte Domleschg mit Standort Thusis ablehnen. Standortfrage überprüfen und Projekt Raststätte Viamala regional konzipieren. Bedarfs- und Akzeptanzabklärung unter der Bevölkerung initiieren	• Zuerst Frage der Träger- und Betreiberschaft abklären und dann Standortabklärungen machen. • Die entstehende Siedlungsbrücke ist ein schwerwiegender Eingriff in die Landschaft und fördert die Zersiedelung in hohem Masse. • Alle betroffenen Dörfer sind in den Entscheid miteinzubeziehen. • Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist nicht erwiesen (144 Thusner Stimmen gegen 2000 Stimmen der Petition)	• Es besteht keine direkte sachliche Abhängigkeit zur Standortfrage. • Wurde bei der Beurteilung mitberücksichtigt, auch das ARE stützt den Regionsentscheid. • Siehe Abschnitt 3.2 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau • Es besteht kein sachliche Vergleichbarkeit zwischen der Abstimmung der Gemeinde Thusis und der Petition zum Auflageverfahren des Richtplans aus dem Jahre 2001.
6.	SP Hinterrhein	Richtplan wie vorliegend ablehnen	• Vorbehalte gegen Raststätte im Grünen (Argumente für Raststrasse Thusis) • Demokratiedefizit gewaltig	• Kenntnisnahme • Siehe Abschnitt 3.2 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau

			• Standort „Plattis-Sils i.D. mit klaren Vorteilen: Platzgrösse absolut genügend, Fruchtfolgeflächen existieren nicht, regionalwirtschaftliche Komponente eindeutig vielversprechender. • Auswahlverfahren der regioViamala ist zweifelhaft	• Siehe Abschnitt 3.3 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinden Fürstenau und Sils • Siehe Abschnitt 3 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau
7.	Natur- und Heimatschutzkommission Graubünden , Loestr. 14 7001 Chur	Sicherstellung der Finanzierung des Rückbaus im Misserfolgsfalle.	• Die Kommission empfiehlt der Region dringend ein nochmaliges Zurückkommen auf den Standortentscheid unter erhöhter Beachtung der zu erwartenden Verluste an Natur- und Landschaftswerten. • Klare Ausschlussgründe sieht die Kommission jedoch nicht. • Allfälligen Rückbau via RIP sicherstellen	• Die Standortevaluation wurde nochmals überprüft. Es sind keine neuen Erkenntnisse daraus hervorgegangen. Der Standort Thusis bleibt der Zweitbeste im Bereich der Umweltspekte, ist jedoch bei der verkehrlichen Abwicklung und bei den ökonomischen Aspekten der Beste. • Kenntnisnahme • Die Raststätte wird im Baurecht gebaut (Landeigentümer Kanton). Der Kanton erteilt zudem eine Konzession. Es gilt das Verfahren nach Nationalstrassenrecht. Die Aufnahme Einer Bestimmung bezüglich allfälligem Rückbau in diese Verträge wird geprüft.
8.	VCS, Postfach 183 7004 Chur		• Grosse Vorbehalte gegen Raststätte im Grünen • Keine demokratische Legitimation; Volksabstimmung unverzichtbar. • Schadet der regionalen Zusammenarbeit • Vorteile Sils: Das vorhandene Areal absolut genügend; Sils verträglicher als Thusis; die regionalwirtschaftliche Komponente vielversprechender	• Mit der Anbindung an bestehende Anschlusswerke wird eine haushälterische Bodennutzung angestrebt. • Siehe Abschnitt 3.2 des Berichts sowie Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Fürstenau • Kenntnisnahme • Die Standortevaluation wurde nochmals überprüft, siehe dazu Ausführungen zu den Stellungnahmen Sils und Fürstenau sowie Abschnitt 3.3.
9.	WWF, Oberalpstr. 2 7002 Chur	1. Autobahnraststätte nicht aufnehmen, bzw. streichen, andernfalls Bedarfsnachweis. 2. Standort Thusis nicht in der RIP aufnehmen 3. Evaluation hat mit der Talbevölkerung zu erfolgen 4. Standort Sils nochmals überprüfen und Standort Thusis gegenüberstellen.	• Kein Bedarf einer weiteren Raststätte • Thusis ungeeignet: Entzug von Fruchtfolgeflächen, übergeordnetes Interesse ist nachzuweisen. Tangiert regionales Erholungsgebiet. Die Landschaft wird in erheblichem Masse beeinträchtigt. • Entscheidungsfindung durch die gesamte Regionsbevölkerung, regioViamala nicht dazu legitimiert. • Regionale Produkte können nur mit einer regionalen Trägerschaft vermarktet werden. • Sils beansprucht keine Fruchtfolgeflächen. • Aus Sicht Erholung und Landschaft unproblematischer. Standort Sils liegt näher beim Regionalzentrum. • Die Stellungnahmen der Kant. Ämter sind miteinzubeziehen.	• Bedarf ist durch Richtlinien des Bundes gegeben und wurde bei den vorherigen Verfahren auch nicht angezweifelt • Wurde bei der Standortbeurteilung berücksichtigt • Siehe Abschnitt 3.2 und Ausführungen zur Stellungnahme Fürstenau • Kann im Rahmen von Konzessionsverträgen mit den Betreibern vereinbart werden • Wurde bei der Standortbeurteilung berücksichtigt • Wurde bei der Standortbeurteilung berücksichtigt • Die Äusserungen der verschiedenen Fachstellen im Vorfeld der Standortevaluation waren Grundlagen für die

				Standortbewertung.
10.	Gemeindevorstand Gemeinde Papels 7417 Paspels	Nicht wo die Raststätte entsteht ist letztlich wichtig, sondern dass sie entsteht. Mit Unterstützung der regioViamala muss es sofort weitergehen.		Kenntnisnahme
11.	Gemeindevorstand Gemeinde Tschappina	Begrüsst die Realisierung der Raststätte In diesem Sinne keine Bemerkungen		Kenntnisnahme
12.	ANU, Gürtelstr.89 7001 Chur	Aus Sicht Umwelt nur zweitbester Standort, Sils wäre besser. Keine wesentlichen Mehrbelastungen der Umwelt, deshalb voraussichtlich kein UVB nötig, Entscheid liegt jedoch beim Bund (UVEK). Weitere Projektoptimierungen hinsichtlich Umweltaspekte werden vorausgesetzt.		Kenntnisnahme Bedingung 4 der 8 genehmigten Bedingungen deckt Anliegen ab.
13.	AfW, Loestr. 14 7000 Chur	Der Wald wird weder unmittelbar betroffen noch negativ beeinflusst.		Kenntnisnahme
14.	TBA, Grabenstr. 30 7001 Chur	Die vorliegende Anpassung des Richtplanes *raststätte*Viamala wird unterstützt		Kenntnisnahme
15.	AJF, Loestr. 14 7001 Chur	Vorhaben geprüft und keine Einwände dagegen.		Kenntnisnahme
16.	ARE, Kochergasse 10, 3003 Bern	Positiver Vorprüfungsbericht, Genehmigung der Richtplananpassung wird in Aussicht gestellt.	Es gibt keine problematische Ortsbildsicht, es stehen keine offensichtlichen Interessen der Raumplanung entgegen. Steht weder in einem BLN-Gebiet noch in einem ISOS. Die Abstimmung ist so weit fortgeschritten, dass eine „Festsetzung“ gerechtfertigt ist.	Kenntnisnahme