

NEUBAU PARKDECK ST. CATRINA

Umweltverträglichkeitsbericht

BAB-Verfahren

Bergbahnen Disentis AG
Kanton Graubünden
Gemeinde Disentis/Mustér

Parpan, 24. Januar 2020

**Auftrag-
geber** Bergbahnen Disentis AG
Via Acletta 2
7180 Disentis/Mustér

Kontaktperson:
Ursin Venzin (ipz ingenieure + planer ag)

**Bearbeit-
ung** Bürogemeinschaft Hartmann & Monsch / Knüsel
Hartmann & Monsch AG, Alte Landstrasse 7, 7076 Parpan, T 081 382 23 23
Franziska Knüsel Landschaftsplanung, Voa Pas-cheus 20, 7082 Muldain, T 081 356 37 51

Projektleitung und Kontaktperson:
Niccolo Hartmann; Hartmann & Monsch AG
nh@hartmannmonsch.ch

**Leit-
behörde** Gemeinde Disentis/Mustér
Via Cons 2
Postfach 57
7180 Disentis/Mustér

admin@disentis.ch

**Erstel-
lung** 24.01.2020

Inhalt

1	Einleitung	5
2	Verfahren	7
2.1	Massgebliches Verfahren	7
2.2	Erforderliche Spezialbewilligungen	7
3	Standort und Umgebung	9
4	Vorhaben	11
4.1	Beschreibung des Vorhabens	11
4.2	Übereinstimmung mit der Nutzungsplanung	12
4.3	Verkehrsgrundlagen	12
5	Zeitliche und Räumliche Abgrenzung	17
5.1	Zeitliche Abgrenzung	17
5.2	Räumliche Abgrenzung	17
6	Auswirkungen auf die Umwelt	19
6.1	Relevanztabelle	19
6.2	Luftreinhaltung	20
6.3	Lärm	21
6.4	Untergeordnete Umweltbereiche	24
7	Schlussfolgerungen	25

1 EINLEITUNG

Das Büro Hartmann & Monsch AG in Parpan wurde über das Büro ipz ingenieure+planer AG (Herr Ursin Venzin) durch die Bergbahnen Disentis AG beauftragt den Umweltverträglichkeitsbericht zum geplanten Parkdeck St. Catrina auszuarbeiten

Der vorliegende Bericht basiert auf den vorhandenen Projektplänen.

2 VERFAHREN

2.1 Massgebliches Verfahren

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) Anhang 11.4 sind Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen UVP-pflichtig. Das neu geplante Parkdeck beinhaltet 468 Parkplätze und wäre für sich alleine nicht UVP-pflichtig. Dem Resort Catrina stehen davon 111 Parkplätze zur Verfügung, die restlichen Parkplätze sind für Gäste der Bergbahnen vorgesehen. In der bereits bestehenden Tiefgarage stehen dem Resort Catrina bereits 271 Parkplätze zur Verfügung. Da ein Teil (111) der neuen Parkplätze dem Resort Catrina zur Verfügung stehen, besteht zwischen dem neu geplanten Parkdeck und der bereits bestehenden Tiefgarage des Resorts ein Zusammenhang, womit die Summe dieser beiden Parkierungsanlage für die Festlegung der UVP-pflicht massgebend ist.

Nach Art. 2, Ziff. 2, Abs. a UVPV sind Anlagen ebenfalls UVP-pflichtig, wenn sie nach einer Änderung einer Anlage im Anhang der UVPV aufgeführt sind.

In der Summe handelt es sich bei der hier beurteilten Anlage um 739 Parkplätze (neu geplantes Parkdeck und bestehende Tiefgarage Resort).

Damit ist das geplante Parkdeck UVP-pflichtig.

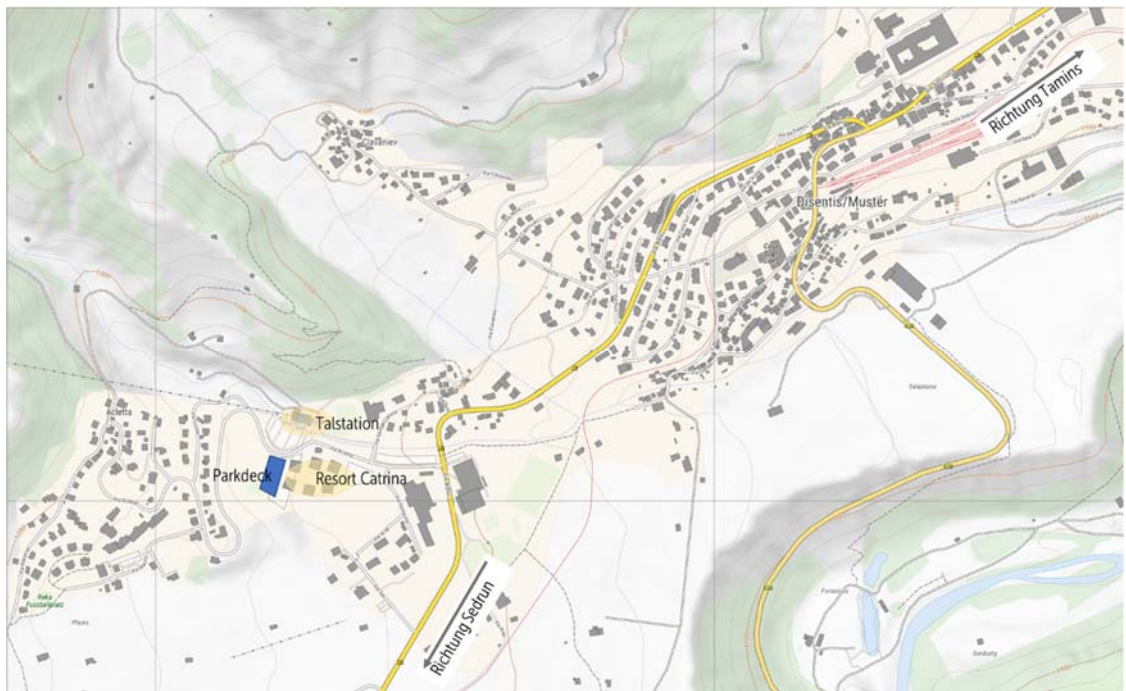
Das massgebliche Verfahren ist das Baubewilligungsverfahren.

2.2 Erforderliche Spezialbewilligungen

Soweit ersichtlich sind für das geplante Parkdeck keine Spezialbewilligungen erforderlich.

3 STANDORT UND UMGEBUNG

An der Via Acletta befinden sich die Talstation der Bergbahnen Disentis, sowie auf der rechten Strassenseite das neue Resort Catrina. Entlang der Strasse gibt es mehrere Parkplätze der Bergbahnen. Das neue Parkdeck soll oberhalb des Resorts Catrina errichtet werden. Der Standort befindet sich in der Spezialzone Catrina und der Parkplatzzone.



4 VORHABEN

4.1 Beschreibung des Vorhabens

Mit dem Bau des Resorts Catrina fielen ca. 140 Parkplätze der Bergbahnen weg. Die für das Resort Catrina gebauten Parkplätze (271) sind für den Betrieb des Resorts nicht ausreichend. Deshalb will man mit dem Bau des Parkdecks die fehlenden Parkplätze schaffen und gleichzeitig die vielen einzelnen Parkplätze der Bergbahnen an der Strasse in einem vereinen. Es sollen 443 Parkplätze auf insgesamt 8'890 m² aufgehoben werden.



Auf drei Ebenen sollen rund 468 Parkplätze entstehen. Das Parkdeck soll auf einer Fläche von rund 4'200 m² gebaut werden, an gleicher Stelle wo 250 bestehende Parkplätze aufgehoben werden. Auf der Ebene 0 sollen davon 111 Parkplätze für das Resort Catrina zur Verfügung stehen, die restliche Parkplätze stehen den Bergbahnen zur Verfügung.

Gegenüber der heutigen Situation erhöht sich die Anzahl Parkplätze im Gebiet Catrina um 25 von 443 auf 468. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 5%.

Die nachfolgenden Beurteilungen basieren auf der Anzahl Parkplätze im neu geplanten Parkdeck.

4.2 Übereinstimmung mit der Nutzungsplanung

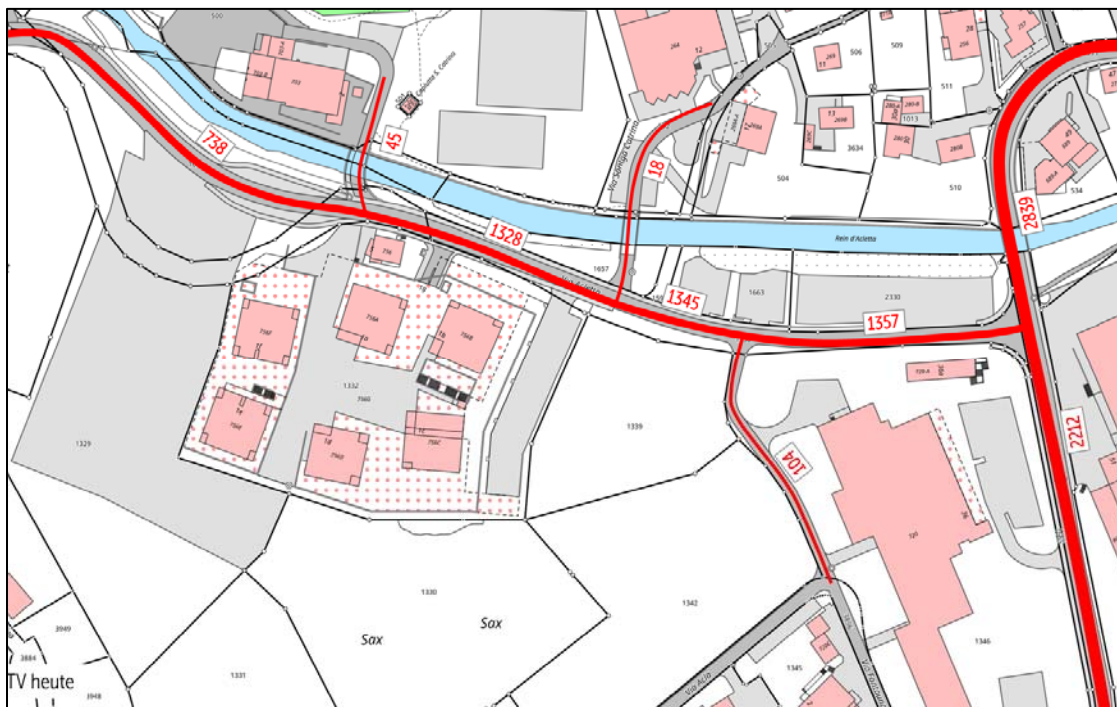
Derzeit läuft beim Amt für Raumentwicklung die Vorprüfung eines Arealplanes, um die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für das geplante Parkdeck zu schaffen.

Sobald dieser Arealplan genehmigt ist, steht dem geplanten Parkdeck aus Sicht der Nutzungsplanung nichts entgegen.

4.3 Verkehrsgrundlagen

4.3.1 Verkehrssituation heute

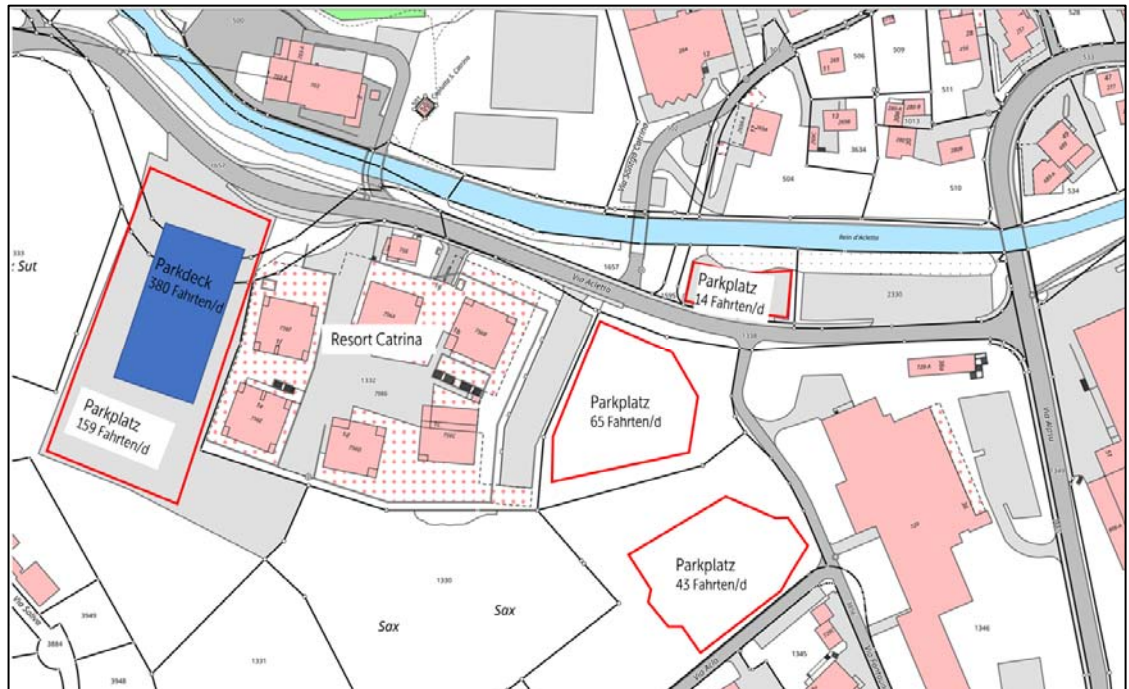
Um die heutige Verkehrsbelastung aufzeigen zu können, musste zuerst der durch das Resort Catrina generierte Verkehr errechnet werden. Dafür wurde das Spezifische Verkehrspotential pro Parkplatz berechnet. Dabei kamen 594 Fahrten pro Tag heraus. Anschliessend musste noch der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) des Parkplatzes errechnet werden, der für den Bau des Resorts Catrina weichen musste. Der DTV betrug 89 Fahrten/Tag. Mit diesen Zahlen und den Zahlen aus dem Verkehrsmodell Graubünden (+4% Steigung seit 2015) konnte die heutige Verkehrsbelastung errechnet werden.



4.3.2 Verkehrssituation mit Parkdeck

Das 3-geschossige Parkdeck soll 468 Parkplätze enthalten. Davon stehen 111 Parkplätze dem Resort Catrina zur Verfügung und somit 357 Parkplätze den Bergbahnen.

Mit dem Bau des Parkdecks werden verschiedene Parkplätze aufgehoben. Diese generieren einen DTV von 281 Fahrten pro Tag. Es werden insgesamt 443 Parkplätze aufgehoben.



Das Verkehrsaufkommen, verursacht durch Parkieranlagen, hängt wesentlich von deren Zweckbestimmung ab. Die Berechnung des durch das Parkdeck generierten DTV basiert auf allgemein gültigen Richtwerten, Erfahrungswerten ähnlicher Nutzungen in Tourismusdestinationen und auf dem «Leitfaden Fahrtenmodell, eine Planungshilfe» der Stadt Zürich (Angaben über Spezifische Verkehrspotentiale, SVP). Auf Grundlage der Zahlen dieses Leitfadens werden die Zahlen für den Tourismusort Disentis abgeschätzt.

Die Zweckbestimmung der geplanten Parkplätze beinhaltet die Bereiche Hotel, Dienstleistung, Angestellte und Bergbahnen. Im Folgenden wird der zu erwartende generierte DTV pro Parkplatz für die verschiedenen Nutzungen hergeleitet.

4.3.2.1 Hotel

Projektvorgaben:

- Anzahl Parkplätze: 55

Annahmen:

- Aufenthaltsdauer: 6 Tage
- Benutzung PW: Ankunft, Abreise, 2 mal während Aufenthalt -> Total 6 Fahrten
- Jahresauslastung: 80 %

Generierter DTV pro Parkplatz: 0.8

4.3.2.2 Dienstleistung

Projektvorgaben:

- Anzahl Parkplätze: 43

Annahmen:

- SVP pro Parkplatz durchschnittliche Nutzung Disentis: 2

Generierter DTV pro Parkplatz: 2

4.3.2.3 Angestellte

Projektvorgaben:

- Anzahl Parkplätze: 13

Annahmen:

- Jahres Auslastung: 80%
- Benutzung PW: täglich -> 2 Fahrten/PP

Generierter DTV pro Parkplatz: 1.6

4.3.2.4 Bergbahnen

Projektvorgaben

- Anzahl Parkplätze: 357

Annahmen:

- Auslastung: 116 Tage (durchgehender Winterbetrieb)
- SVP pro Parkplatz: 2

Generierter DTV pro Parkplatz: 0.64

4.3.2.5 Voraussichtlich generierter DTV durch das Parkdeck

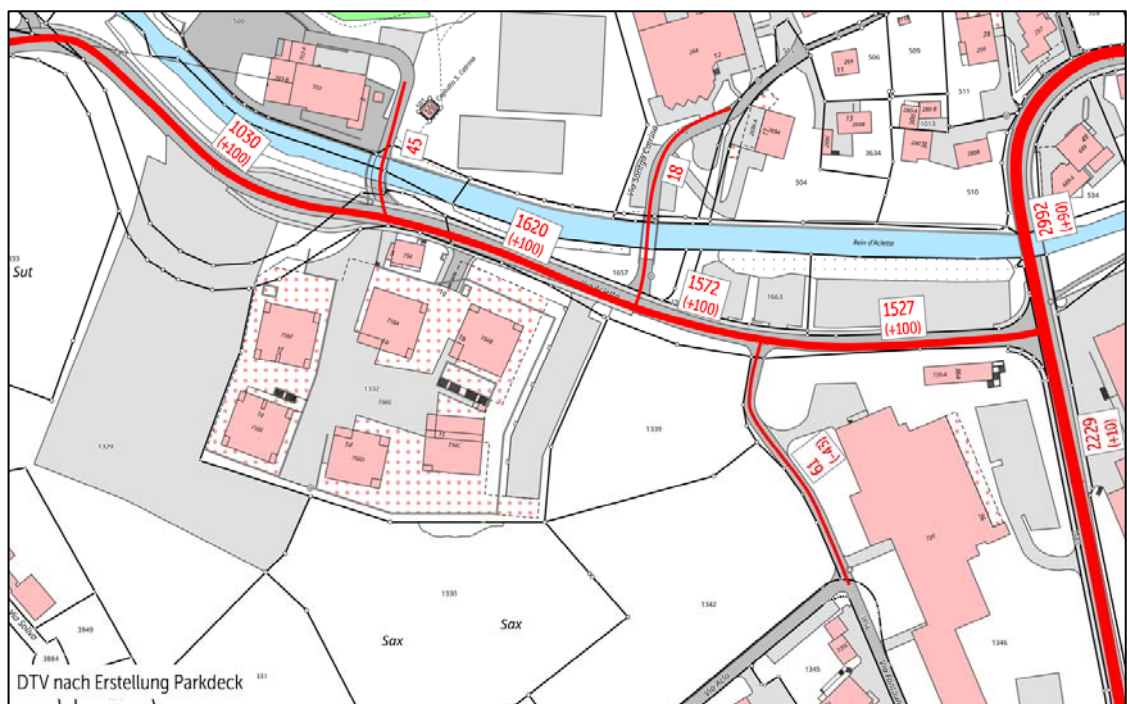
Unter Berücksichtigung obiger Werte und Annahmen wird vom folgenden Verkehr infolge des Parkdecks ausgegangen.

ZWECKBESTIMMUNG	ANZAHL PARKPLÄTZE	SVP	DTV
HOTEL	55	0.8	44
Dienstleistung	43	2	86
Angestellte	13	1.6	21
Bergbahnen	357	0.64	229
TOTAL			380

Gegenüber der heutigen Situation ist durch das neue Parkdeck mit einem täglichen Mehrverkehr von ca. 100 Fahrten zu rechnen.

Als Einzugsgebiet des Parkdecks haben wir das Gebiet zwischen Ilanz und Sedrun angenommen. Dabei haben wir aufgrund des Einzugsgebiets angenommen, dass 90% der Nutzer aus Richtung Ilanz kommen und 10% von Sedrun her.

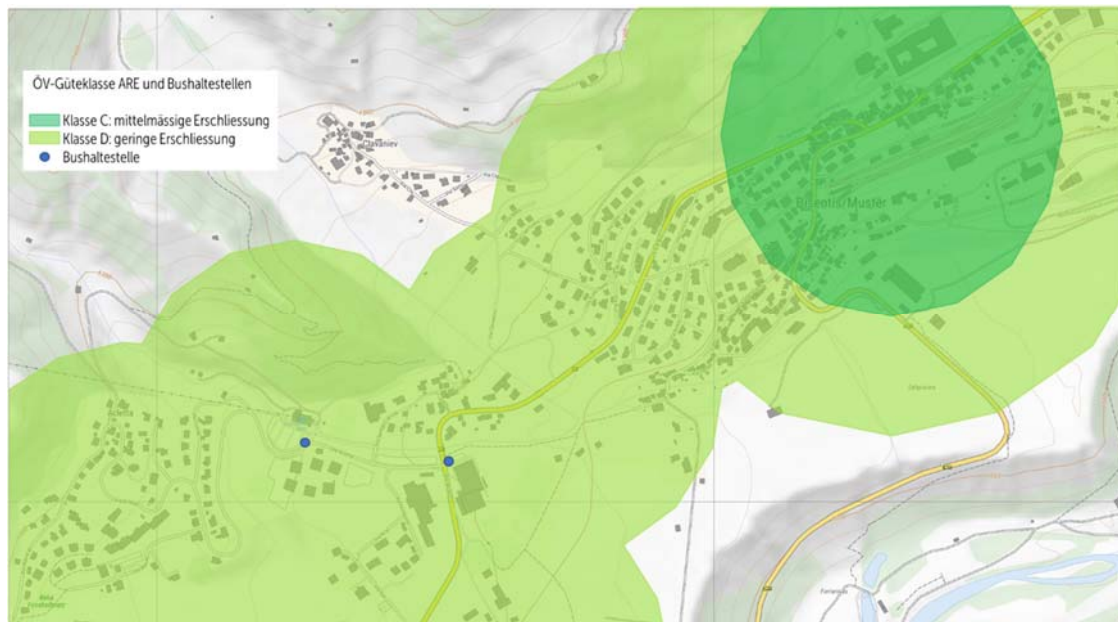
Aufgrund der obigen Annahmen und Daten ergibt sich der folgende Mehrverkehr.



Die Zunahme des DTV durch den Betrieb des Parkdecks liegt zwischen ca. 1 und ca. 10%, je nach Strassenabschnitt.

4.3.3 Öffentlicher Verkehr

Der Bus 491 fährt 5-mal pro Tag die Haltestellen «Center da sport» und «Pendicularas» an. Durch die geringe Taktichte ist auch die öV-Güteklasse nur ein D (geringe Erschliessung). Als ein gut erschlossenes Gebiet zählen Gebiete mit der Güteklasse A oder B.



5 ZEITLICHE UND RÄUMLICHE ABGRENZUNG

5.1 Zeitliche Abgrenzung

Gemäss vorgesehenem Terminplan ergeben sich für den vorliegenden UVB die folgenden Untersuchungszeiträume:

Ausgangslage Winter 2019/20

Bauphase Sommer 2020

Betriebsphase Winter 2020/21

5.2 Räumliche Abgrenzung

Das geplante Vorhaben befindet sich direkt bei der Talstation der Bergbahnen Disentis in der Gemeinde Disentis/Mustér.



Abbildung 1: Übersichtsplan

6 AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

6.1 Relevanztabelle

Umweltbereich / Projektphase	Bauphase	Betriebsphase
Luftreinhaltung		
Lärm		
Erschütterungen		
Nichtionisierende Strahlung		
Grundwasser		
Oberflächengewässer		
Boden		
Altlasten		
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe		
Umweltgefährdende Organismen		
Störfallvorsorge / Katastrophenschutz		
Wald		
Flora		
Fauna		
Landschaft und Ortsbild		
Kulturdenkmäler, archäologische Stätten		

Legende

	Irrelevant, keine Auswirkungen
	Auswirkungen relevant, abschliessende Beurteilung im vorliegenden UVB

6.2 Luftreinhaltung

6.2.1 Ausgangslage

Die heutige Luftbelastung im Gebiet des geplanten Parkdecks kommt im Wesentlichen vom Strassenverkehr auf der Via Acletta.

6.2.2 Auswirkungen der Bauphase auf die Umwelt

Während der Bauphase ist durch den Einsatz von Maschinen und Geräten mit geringen, temporären Luftbelastungen zu rechnen.

Die Eckdaten der Bauphase für das geplante Parkdeck sehen wie folgt aus:

<i>Lage:</i>	Ländliches Gebiet
<i>Bauzeit:</i>	ca. 5-6 Monate
<i>Fläche der Baustelle</i>	Ca. 5'000 m ²
<i>Länge der Zufahrten</i>	Keine neuen Baustellenzufahren nötig

Bei trockener Witterung können durch die Bauarbeiten lokale, temporäre Staubemissionen erfolgen.

6.2.3 Auswirkungen der Betriebsphase auf die Umwelt

Während der Betriebsphase ist – bis auf die Emissionen der Fahrzeuge – mit keinen Luftschadstoffemissionen zu rechnen.

6.2.4 Massnahmen zum Schutz der Umwelt

Während der Bauphase ist in jedem Fall die „Baurichtlinie Luft“ vom 1. September 2002 und die „Bauchrichtlinie Luft – Ostschweizer Vollzugshilfe“ vom 1. Januar 2009 anzuwenden. Aufgrund des vorliegenden Projektes sind keine weitergehenden Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen zu treffen. Es gilt die „Gute Baustellenpraxis“.

6.3 Lärm

6.3.1 Ausgangslage

Die Lärmemissionen beschränken sich heute auf den Strassenverkehrslärm der Via Acletta und den Parkierungslärm der verschiedenen Parkieranlagen.

6.3.2 Auswirkungen der Bauphase auf die Umwelt

Während der Bauphase kommen diverse Geräte und Maschinen zum Einsatz, welche temporär zu erhöhten Lärmbelastungen führen werden.

Die Eckdaten der Bauphase für das geplante Parkdeck sehen wie folgt aus:

<i>Lage:</i>	Ländliches Gebiet
<i>Bauzeit:</i>	ca. 5-6 Monate
<i>Dauer lärmige Phase</i>	ca. 2-3 Monate (> 9 Wochen)
<i>Distanz zu Empfangspunkt</i>	< 300 m

6.3.3 Auswirkungen der Betriebsphase auf die Umwelt

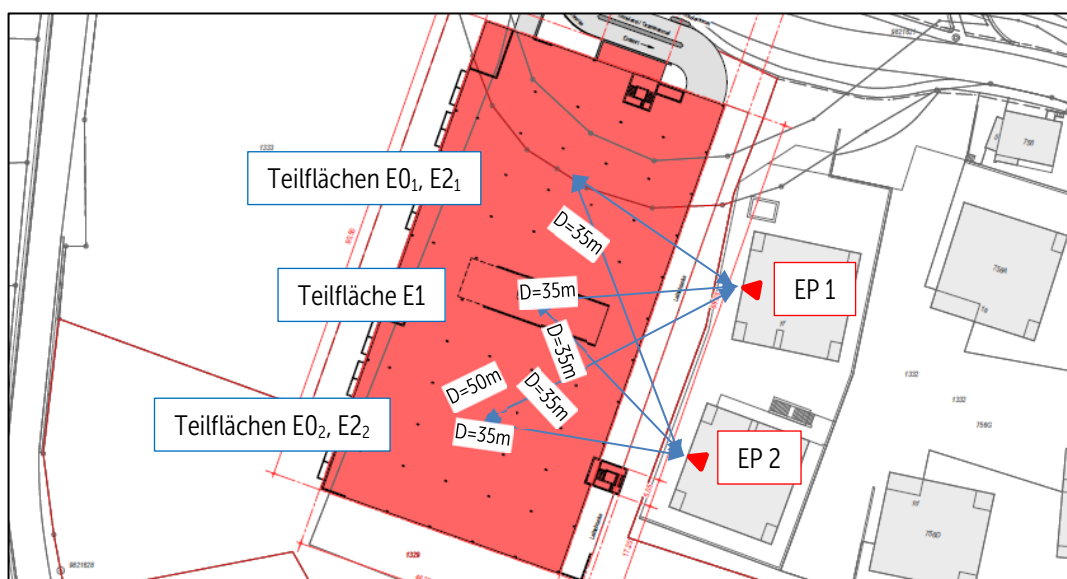
6.3.3.1 Strassenverkehrslärm

Die höchste Zunahme des Strassenverkehrs auf der Via Acletta liegt im Bereich von ca. 10%. Die hat eine Zunahme des Emissionspegels von ca. 0.4 dB(A) zur Folge. Aufgrund dieser geringen Zunahme wird für den Strassenverkehrslärm auf ein Lärmgutachten verzichtet.

6.3.3.2 Parkierungslärm

Eine Parkieranlage generiert durch die Fahrten, das Ein- und Aussteigen und das Türemschliessen einen gewissen Lärm.

Die massgebenden Empfangspunkte der nächstgelegenen Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung werden an den beiden Gebäuden des Resorts Catrina, in der Mitte der dem Parkdeck zugewandten Fassade gesetzt.



Das geplante Parkdeck hat 3 Ebenen E0, E1 und E2. Seitlich sind die Ebenen nicht geschlossen. Für die nachfolgenden Berechnungen wird von 3 offenen Park-Ebenen ausgegangen. Aufgrund der Anzahl Parkplätze pro Ebene ergeben sich die folgenden Anzahl Parkplätze pro Teilfläche:

Teilfläche E0₁: 83.5

Teilfläche E0₂: 83.5

Teilfläche E1: 149

Teilfläche E2₁: 76

Teilfläche E2₂: 76

Das nächstgelegene Gebäude mit Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung liegt in der Spezialzone Catrina, wo die Empfindlichkeitsstufe ES III gilt. Der Parkierungslärm darf somit die Planungswerte der ES III nicht überschreiten: Tag = 60 dB(A), Nacht = 50 dB(A).

Die Berechnung des Parkierungslärms erfolgt gemäss den Vorgaben der VSS Norm SN 640 578.

Das Parkdeck generiert täglich 380 Fahrten. Das entspricht ca. 130 Fahrten pro Parkebene. Ein Parkierungsvorgang beinhaltet die Anfahrt und die Abfahrt. Somit ist pro Parkebene mit täglich ca. 65 Parkierungsvorgängen zu rechnen. Aufgrund der Zweckbestimmung der Parkplätze kann davon ausgegangen werden, dass ca. 75% der Parkvorgänge am Tag und lediglich ca. 25% der Parkvorgänge in der Nacht stattfinden.

Anzahl Parkierungsvorgänge $B_{\text{Tag}} = 0.025$ Parkierungsvorgänge/Stunde/Parkfeld,

Anzahl Parkierungsvorgänge $B_{\text{Nacht}} = 0.008$ Parkierungsvorgänge/Stunde/Parkfeld

Schallleistungspegel $L_{w,PV}$ pro Parkierungsvorgang (Anwohner und Besucher): 67 dB(A)

Empfangspunkt EP 1

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Berechnung des Immissionspegels $L_{i,PV}$ beim EP 1:

Immissionsberechnung Parkdeck EP1	Teilfläche 1 (E0 ₁)		Teilfläche 2 (E0 ₂)		Teilfläche 3 (E1)		Teilfläche 4 (E2 ₁)		Teilfläche 5 (E2 ₂)	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
$L_{w,PV}$	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0
$dM = 10 \cdot \log(B_{\text{Teilflächen}} \cdot n_{\text{Teilflächen}})$	3.2	-1.8	3.2	-1.8	5.7	0.8	2.8	-2.2	2.8	-2.2
$L_{w, \text{Teilfläche}} = L_{w,PV} + dM$	70.2	65.2	70.2	65.2	72.7	67.8	69.8	64.8	69.8	64.8
$dD = 20 \cdot \log(D)$	30.9	30.9	34.0	34.0	30.9	30.9	30.9	30.9	34.0	34.0
$L_{i, \text{Teilfläche}} = L_{w, \text{Teilfläche}} - 8 - dD$	31.3	26.4	28.2	23.3	33.8	28.9	30.9	26.0	27.8	22.9
$L_{i,PV}$ (energetische Addition der $L_{i, \text{Teilflächen}}$)										
$L_{i,PV, \text{Tag}}$	38.0 dB(A)									
$L_{i,PV, \text{Nacht}}$	33.0 dB(A)									

Zur Ermittlung des Beurteilungspegels $L_{r, \text{Tag}}$ wird der Anteil des Suchverkehrs K_p (6.4 dB(A)) und der vorgegebene Pegelzuschlag K_3 von 4 dB(A) zum Immissionspegel $L_{i,PV}$ dazugerechnet. Daraus ergibt sich ein Beurteilungspegel von $L_{r, \text{Tag}}$ von 48.4 dB(A). Der Beurteilungspegel am Tag liegt weit unter dem einzuhaltenden Planungswert von 60 dB(A).

Zur Ermittlung des Beurteilungspegels $L_{r, \text{Nacht}}$ wird der Anteil des Suchverkehrs K_p (6.4 dB(A)) und der vorgegebene Pegelzuschlag K_3 von 4 dB(A) dazugerechnet. Weiter gilt für die Nachtzeit ein genereller Pegelzuschlag von weiteren 5 dB(A). Daraus ergibt sich ein Beurteilungspegel von $L_{r, \text{Nacht}}$ von 48.4 dB(A). Der Beurteilungspegel in der Nacht liegt unter dem einzuhaltenden Planungswert von 50 dB(A).

Empfangspunkt EP 2

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Berechnung des Immissionspegels $L_{i,pv}$ beim EP 2:

Immissionsberechnung Parkdeck EP1	Teilfläche 1 (E0 ₁)		Teilfläche 2 (E0 ₂)		Teilfläche 3 (E1)		Teilfläche 4 (E2 ₁)		Teilfläche 5 (E2 ₁)	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
$L_{w,pv}$	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0	67.0
$dM = 10 \cdot \log(B_{\text{Teilflächen}} \cdot n_{\text{Teilflächen}})$	3.2	-1.8	3.2	-1.8	5.7	0.8	2.8	-2.2	2.8	-2.2
$L_{w, \text{Teilfläche}} = L_{w,pv} + dM$	70.2	65.2	70.2	65.2	72.7	67.8	69.8	64.8	69.8	64.8
$dD = 20 \cdot \log(D)$	34.0	34.0	30.9	30.9	30.9	30.9	34.0	34.0	30.9	30.9
$L_{i, \text{Teilfläche}} = L_{w, \text{Teilfläche}} - 8 - dD$	28.2	23.3	31.3	26.4	33.8	28.9	27.8	22.9	30.9	26.0
$L_{i,pv}$ (energetische Addition der $L_{i, \text{Teilflächen}}$)										
$L_{i,pv}$ Tag	38.0 dB(A)									
$L_{i,pv}$ Nacht	33.0 dB(A)									

Zur Ermittlung des Beurteilungspegels $L_{r, \text{Tag}}$ wird der Anteil des Suchverkehrs K_p (6.4 dB(A)) und der vorgegebene Pegelzuschlag K_3 von 4 dB(A) zum Immissionspegel $L_{i,pv}$ dazugerechnet. Daraus ergibt sich ein Beurteilungspegel von $L_{r, \text{Tag}}$ von 48.4 dB(A). Der Beurteilungspegel am Tag liegt weit unter dem einzuhaltenden Planungswert von 60 dB(A).

Zur Ermittlung des Beurteilungspegels $L_{r, \text{Nacht}}$ wird der Anteil des Suchverkehrs K_p (6.4 dB(A)) und der vorgegebene Pegelzuschlag K_3 von 4 dB(A) dazugerechnet. Weiter gilt für die Nachtzeit ein genereller Pegelzuschlag von weiteren 5 dB(A). Daraus ergibt sich ein Beurteilungspegel von $L_{r, \text{Nacht}}$ von 48.4 dB(A). Der Beurteilungspegel in der Nacht liegt unter dem einzuhaltenden Planungswert von 50 dB(A).

Fazit

Die obigen Berechnungen zeigen, dass der Betrieb des Parkdecks nicht dazu führen, dass die massgebenden Lärmgrenzwerte überschritten werden.

6.3.4 Massnahmen zum Schutz der Umwelt

Bauphase: Gemäss „Baulärm-Richtlinie: Schema zur Festlegung der Massnahmenstufe“ sind während der Bauphase die Massnahmen der Massnahmenstufe B anzuwenden.

Betriebsphase: Die massgebenden Lärmgrenzwerte können durch den Betrieb eingehalten werden. Somit sind keine weitergehenden Massnahmen zu ergreifen.

6.4 Untergeordnete Umweltbereiche

Grundwasser: Das geplante Parkdeck tangiert keine kommunalen Grundwasser- und Quellschutzzonen. Auch werden keine Gewässerschutzbereiche oder -zonen gemäss Gewässerschutzkarte tangiert.

Oberflächengewässer: Es werden keine Oberflächengewässer tangiert.

Boden: Das geplante Parkdeck kommt auf einer Fläche zu liegen, welche bereits heute als Parkplatz genutzt wird.

Flora: Die Fläche, auf welcher das Parkdeck zu liegen kommt ist vegetationsfrei.

Fauna: Die Fläche, auf welcher das Parkdeck zu liegen beherbergt keine Tiere.

Landschaft: Das geplante Parkdeck befindet sich innerhalb der Bauzone und hat somit keine negativen Auswirkungen auf die Landschaft.

Wald: Es wird kein Wald tangiert.

Entwässerung: Das auf dem Parkdeck anfallende Wasser wird in die Kanalisation abgeleitet.

Altlasten: Gemäss dem kantonalen Kataster belasteter Standorte (KbS) befinden sich im Projektperimeter keine belasteten Standorte.

Abfälle, umweltgefährdende Stoffe: Weder während der Bau- noch der Betriebsphase fallen Abfälle oder umweltgefährdende Stoffe an.

Umweltgefährdende Organismen: Im Projektperimeter kommen keine Neophyten vor.

Störfälle / Katastrophenschutz: Das Vorhaben fällt nicht unter die Verordnung über den Schutz vor Störfällen nach Art. 1 StFV.

Erschütterungen: Weder während der Bau- noch der Betriebsphase ist durch das geplante Vorhaben mit Erschütterungen zu rechnen.

Nichtionisierende Strahlung: Weder von den Bauarbeiten noch vom Betrieb gehen nichtionisierende Strahlungen aus.

Kulturdenkmäler, archäologische Stätten: Gemäss dem Inventar historischer Verkehrswege der werden vom geplanten Vorhaben keine inventarisierten Verkehrswege von nationaler Bedeutung tangiert. Es sind keine schützenswerten Kulturgüter vom geplanten Vorhaben betroffen.

7 SCHLUSS- FOLGERUNGEN

Im vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht konnten alle relevanten Umweltbereiche abschliessend beurteilt werden.

Unter Vorbehalt der Genehmigung des Arealplanes steht der Erteilung der Baubewilligung aus umweltrechtlicher und nutzungsplanerischer Sicht nichts entgegen.

Parpan, 24. Oktober 2020



Niccolo Hartmann

Dr. sc. ETH Zürich, dipl. Natw. ETH