

Die Regierung
des Kantons Graubünden

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

La regenza
dal chantun Grischun



Sitzung vom

22. Oktober 2002

Mitgeteilt den

23. Oktober 2002

Protokoll Nr.

1475

A.

Die Stimmberechtigten der Gemeinde **St. Moritz** beschlossen an der Urnenabstimmung vom 2. Juni 2002 eine Teilrevision der Ortsplanung vom 29. Februar 2000. Die Teilrevision betrifft das Teilgebiet Serletta und ist in folgenden Planungsmitteln dargestellt:

- Zonenplan Bereich Siedlung 1:2'500, Teilrevision Serletta Süd (Parzelle Nr. 1808)
- Genereller Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000
- Genereller Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000
- Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd

Ein Planungs- und Mitwirkungsbericht im Sinne von Art. 47 der eidgenössischen Verordnung über die Raumplanung (RPV) liegt vor. Zusätzlich wurden folgende Unterlagen bereitgestellt:

- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Parkhaus Serletta, Auswirkungen auf Lärm und Luft während des Baus und des Betriebs der Parkieranlage vom 5.2.2002,
- Ergänzungsbericht zum UVB vom 24.6.2002,
- Bericht betreffend Beurteilung des Parkhauses Serletta in Bezug auf das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde St. Moritz vom 28.2.2002,
- Untersuchungsbericht betreffend Baugrund im Gebiet Serletta vom 28.3.2002,

- ~~Unterlagen zum Grobprojekt Parkhaus Serletta (Plangrundlagen 1:500 und Leistungsbeschreibung).~~

Bezüglich der Teilrevision wurde kein Vorprüfungsverfahren durchgeführt.

Die öffentliche Bekanntgabe des Gemeindebeschlusses vom 2. Juni 2002 gemäss Art. 37a des kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG) erfolgte am 6. Juni 2002. Es ging eine Beschwerde ein. Diese wurde mit Verfügung des Departementes des Innern und der Volkswirtschaft (DIV) vom 29. August 2002 zufolge Rückzuges abgeschrieben.

Mit Schreiben vom 17. Juni 2002 ersuchte der Gemeindevorstand St. Moritz um Genehmigung der Teilrevision im Rahmen von Art. 37 KRG.

B.

Übereinstimmung mit der Richtplanung

Die Realisierung von grösseren Parkieranlagen bedarf einer Abstimmung auf Stufe Nutzungsplanung (Zonenplan, Genereller Erschliessungsplan, Genereller Gestaltungsplan, Baugesetz) sowie abschliessend einer kommunalen Baubewilligung. Eine förmliche Richtplanpflicht für Parkieranlagen besteht nicht. Grössere Parkieranlagen sind zweckmässigerweise in ein kommunales Verkehrskonzept einzubetten. Ein solches kommunales Gesamtverkehrskonzept wurde von der Gemeinde St. Moritz erarbeitet und soll etappenweise realisiert werden. Die Parkieranlage Serletta ist Teil dieses Gesamtverkehrskonzeptes und verhilft diesem in verschiedenen Belangen zum Durchbruch. Konkret wird nach Realisierung des Vorhabens das Parkplatzangebot im zentrumsnahen Gebiet zweckmässig erhöht, werden neue attraktive Fusswegverbindungen zwischen Dorfkern und Bahnhof, bzw. Dorfkern und See geschaffen und wird die Attraktivität des verkehrsfreien Fussgängerbereiches im Kerngebiet ganz allgemein gesteigert.

C.

Stand rechtskräftige Ortsplanung

Die Stimmberechtigten der Gemeinde St. Moritz verabschiedeten anlässlich der Urnenabstimmung vom 14. März 1999 eine Totalrevision der Ortsplanung, beinhaltend ein neues Baugesetz, Zonenpläne, Generelle Erschliessungspläne und Generelle Gestaltungspläne. Im Generellen Erschliessungsplan Verkehr 1:2'500 sind die konzeptionellen Festlegungen bezüglich dem ruhenden und dem fahrenden Verkehr getroffen worden. So wurden Strassen unterschiedlicher Kategorie, Rad-, Fuss- sowie Wanderwege, touristische Transportanlagen und weiteres bezeichnet. Festgelegt wurden auch Standorte von bestehenden und geplanten Parkieranlagen sowie Perimeter für Gemeinschaftsparkieranlagen. Im Baugesetz wurden entsprechende Bestimmungen aufgenommen.

In der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung werden diese konzeptionellen Vorgaben für den Teilbereich Serletta bzw. für den Bereich zwischen Bahnhof St. Moritz und dem Kerngebiet St. Moritz-Dorf konkretisiert. Der Anschluss der Parkieranlage soll an die Via Grevas, eine kantonale Hauptstrasse, erfolgen. Die Verkehrsbewegungen vom und zum Parkhaus konzentrieren sich somit zweckmässigerweise auf die bereits bestehende Hauptverkehrsverbindung. Die Parkieranlage liegt in Bezug auf die intensiv genutzten Bereiche Dorfkern, Post und Bahnhof zentral und in Bezug auf die Wohnnutzungen dennoch perifer. Die Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr und die Fusswegverbindungen zum Dorfkern und zum See als Naherholungsgebiet werden gewährleistet. Der Standort der Parkieranlage, die geplante Zu- und Wegfahrt und die weiteren Infrastrukturanlagen sind aus raumplanerischer Sicht zweckmässig geplant worden. Mit flankierenden Massnahmen wie zielgerichteter Verkehrsberuhigung (verkehrsfreier Ortskern, etc.), Parkverbotszonen im Dorfkern, Förderung des öffentlichen Verkehrs durch geeignete attraktive Anschlüsse, ein kommunales Parkleitsystem, attraktive Verbindungen für Fussgänger und angepasste Gestaltung der Parkieranlage und der Erschliessungen kann das Vorhaben weitergehend optimiert werden.

Die Überbauung und die Aussenraumgestaltung der ausgeschiedenen Baubereiche resp. des von Bauten freizuhaltenden Umgeländes sollte in dieser zentralen Lage höchsten Anforderungen gerecht werden. Es wäre zweckmässig und aufgrund der ortsbaulichen Bedeutung wünschenswert, für die Detailplanung dieser Überbauungen und die allgemeine Aussenraumgestaltung des gesamten Bereiches, ähnlich wie im Bereich Serletta Nord, geeignete, stufengerechte Wettbewerbsverfahren durchzuführen.

D.

Zonenplan Bereich Siedlung 1:2'500, Teilrevision Serletta Süd (Parz. Nr. 1808)

Die Teilrevision des Zonenplanes 1:2'500, dargestellt im Planausschnitt Teilrevision Serletta Süd 1:2'500 (Parzelle Nr. 1808), umfasst einzig die Umzonung der Parzelle Nr. 1808 von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in die Spezialzone Serletta sowie die Ausdehnung des Perimeters des Generellen Gestaltungsplanes Serletta Süd über die Parzelle Nr. 1808.

Alle weiteren Planinhalte des vorliegenden Planausschnittes 1:2'500 bilden nicht Gegenstand der Teilrevision des Zonenplanes 1:2'500 vom 14. März 1999. Dieser Hinweis ist wichtig, weil allfällige Abweichungen gegenüber diesem rechtskräftigen Zonenplan 1:2'500 vom 14. März 1999 (wie z.B. der Verzicht auf die Bezeichnung der Lärmvorbelastung entlang der Via Grevas) so auch nicht Gegenstand der Urnenabstimmung und des vorliegenden regierungsrätlichen Genehmigungsbeschlusses bilden.

Die Teilrevision vom 2. Juni 2002 des Zonenplanes 1:2'500 Bereich Siedlung vom 14. März 1999 gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass; sie kann genehmigt werden.

E.

Genereller Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000

Genereller Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000

Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd

1. Formelles

In Art. 2 der Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd (nachfolgend Vorschriften Serletta) werden die Planungsinstrumente, für welche die Vorschriften Serletta gelten, mit Datum der Erstellung aufgeführt. Im Sinne einer Präzisierung ist festzuhalten, dass nicht das jeweilige Erstellungsdatum der einzelnen Planungsinstrumente, sondern das Datum der beschlussfassenden Urnenabstimmung vom 2. Juni 2002 massgeblich ist.

Im Generellen Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000 (nachfolgend GGP Serletta Süd) ist im westlichen Bereich des Perimeters eine Baulinie bezeichnet, welche den äussersten Baubereich für die Fussgängerverbindungen Via Grevas – Grossparkierungsanlage – Via Serlas bezeichnet (vgl. dazu Ziffer 1.1 Absatz 5 der Vorschriften Serletta). In der Legende des GGP Serletta ist diese Planfestlegung nicht gekennzeichnet. Dieser Mangel ist zu beheben. Das Amt für Raumplanung ist folglich zu beauftragen, die Legende des GGP Serletta Süd mit einer entsprechenden Legendenposition zu ergänzen.

2. Nutzungsreserven

Im Rahmen der Totalrevision der Ortsplanung der Gemeinde St. Moritz vom 14. März 1999 äusserte sich die Regierung im Beschluss Nr. 326 vom 29. Februar 2000, Kapitel E Ziffer 1 (Seite 9 ff.) zu den Flächenreserven und zu den Nutzungsreserven in den Wohnbauzonen. Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung im Gebiet Serletta werden sowohl die Flächenkapazitäten als auch die Nutzungskapazitäten für Wohnnutzungen und Dienstleistungsbetriebe erweitert. Konkret können durch die Umzonung der Parzelle Nr. 1808 von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in die

Spezialzone Serletta nach Berechnungen der Gemeinde zusätzlich rund 3'500 – 6'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) geschaffen werden. Diese Zunahme der Nutzungsmöglichkeiten im Baubereich I, in Ergänzung zu den im GGP Serletta für den Baubereich II festgelegten 6'600 m² BGF, ist aus raumplanerischer Sicht in dieser Zentrums- lage grundsätzlich nicht zu beanstanden, sofern eine solche Verdichtung in einer entsprechend hohen städtebaulichen Qualität umgesetzt wird. In diesem Sinne wäre es empfehlenswert, wenn die Überbauung und Gestaltung dieses Bereiches im Rahmen von Wettbewerbsverfahren geplant würden.

3. Uferschutzzonenplan

Der südliche Teil des Perimeters Serletta liegt im Einflussbereich der Uferschutzverordnung vom 26. September 1954, welche auf dem Vertrag zum Schutz des St. Moritzersees vom 1. Oktober 1950 basiert. Diesbezüglich ist auf den rechtskräftigen Generellen Gestaltungsplan 1:2'500 (Bereich Siedlung) vom 14. März 1999, genehmigt mit RB Nr. 326 vom 29. Februar 2000 (insbesondere Ziffer 3 lit. e Dispositiv), hinzuweisen. Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung wird diese Verordnung nicht ausser Kraft gesetzt, sondern behält nach wie vor ihre Gültigkeit.

4. Schützenswerter Aussichtspunkt

Im Generellen Gestaltungsplan 1:2'500 Bereich Siedlung vom 14. März 1999 ist auf dem ehemaligen PTT Gebäude ein Signet „schützenswerter Aussichtspunkt“ enthalten. Die Bedeutung dieses Aussichtspunktes ist allgemein unbestritten; er soll sowohl bei Beibehaltung und Umnutzung des bestehenden PTT-Gebäudes als auch bei einer allfälligen Neuüberbauung grundsätzlich erhalten werden. Auch wenn die Gemeinde im Planungs- und Mitwirkungsbericht auf diesen Aussichtspunkt nicht Bezug genommen hat und dieser im neu beschlossenen GGP Serletta Süd nicht bezeichnet wurde, ist davon auszugehen, dass der Generelle Gestaltungsplan 1:2'500 vom 14. März 1999 diesbezüglich Gültigkeit behält.

5. Anschluss der Parkierungsanlage an die Kantonsstrasse

Der Anschluss der Zufahrt zur Parkierungsanlage ist konzeptionell richtig und kann genehmigt werden. Das Detailprojekt bedarf jedoch zu gegebener Zeit gestützt auf die Strassengesetzgebung noch der Bewilligung des kantonalen Tiefbauamtes.

6. Öffentlicher Verkehr

Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (ÖV) erfordern ein zweckmässiges Streckennetz, genügend und zweckmässig lokalisierte Haltestellen insbesondere bei den publikumsintensiven Nutzungen, möglichst grosse Bevorzugung auf stark frequentierten Verkehrsachsen sowie eine attraktive Tarifgestaltung. Im Bereich der Einmündung der Via Serlas in die Via Grevas sicherte die bestehende Lichtsignalanlage eine eigentliche Bevorzugung des ÖV zu. An diesem verkehrstechnisch neuralgischen Punkt, welcher die Zu- und Wegfahrt ab Bahnhof St. Moritz Richtung Hauptverkehrsachse und ab Hauptverkehrsachse Richtung Dorfkern St. Moritz bildet, soll neu eine Kreiselanlage erstellt werden. Dadurch werden nach Erfahrungen bei anderen Kreiselanlagen die Bedürfnisse des ÖV in der Regel nicht optimal abgedeckt; oft werden die Rahmenbedingungen für einen fliessenden ÖV eher verschlechtert. Demzufolge ist bei der Detailplanung und der Realisierung des neuen Anschlusses ab Kantonsstrasse an die Via Serlas und die neu geplante Parkierungsanlage Serletta den Bedürfnissen des ÖV entsprechend Rechnung zu tragen.

Der Generelle Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000, der Generelle Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000 und die Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd, alles beschlossen an der Urnenabstimmung vom 2. Juni 2002, geben zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass und können im Sinne der Erwägungen genehmigt werden.

F.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

1. Erfordernis UVP und massgebliches Verfahren

Gemäss Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unterliegt die geplante Parkierungsanlage als Anlagetyp 11.4 der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG). Massgebliches Verfahren im Sinne der UVPV ist gemäss Anhang zur Kantonalen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KUVPV) das Nutzungsplangenehmigungsverfahren nach Art. 37 KRG. Zuständige Behörde ist somit die Regierung, welcher der Genehmigungsentscheid obliegt (Art. 37 Abs. 3 KRG).

2. Koordination mit anderen Bewilligungen

Bei UVP-pflichtigen Vorhaben besteht aufgrund von Art. 21 (und 22 UVPV) eine Koordinationspflicht mit anderen Bewilligungen (sowie mit Subventionsentscheiden). Für die geplante Parkierungsanlage sind keine der in Art. 21 Abs. 1 UVPV aufgeführten Spezialbewilligungen erforderlich. Ebensowenig bedarf es für dieses Vorhaben der Koordination mit einem Subventionsentscheid (Art. 22 UVPV).

3. Gegenstand der UVP

Gegenstand der Beurteilung durch die Fachstellen und die Regierung ist der im Auftrag der Gemeinde St. Moritz vom Ingenieurbüro Tuffli & Partner AG, Chur, erstellte Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 5. Februar 2002 mit dem Ergänzungsbericht zum UVB vom 24. Juni 2002 als integrierendem Bestandteil.

4. Inhalt der UVP

Inhalt der UVP bildet einerseits die Prüfung, ob die im UVB enthaltenen Angaben im Hinblick auf die Vornahme der Umweltverträglichkeitsprüfung vollständig und richtig sind (Art. 13 Abs. 1 UVPV). Es geht also darum zu prüfen, ob die Angaben im UVB genügen, um beurteilen zu können, ob das zu prüfende Projekt den Vorschriften entspricht und ob die im jetzigen Projektierungsstadium und nach heutigem Wissensstand absehbaren und dem Projekt zurechenbaren direkten und indirekten Umweltauswirkungen sowohl einzeln und gesamthaft als auch in ihrem Zusammenwirken korrekt ermittelt und bewertet worden sind (Art. 8 USG).

Andererseits bildet Inhalt der UVP die Prüfung, ob bei der Anlage die Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich eingehalten werden (Art. 13 Abs. 3 UVPV), ob also das Projekt voraussichtlich mit den geltenden Vorschriften zum Schutz der Umwelt verträglich ist (Art. 13 Abs. 3 UVPV). Dabei werden nicht sämtliche ökologischen Folgen des Projekts beurteilt, sondern dessen Umweltrechtskonformität, wobei zu betonen ist, dass der UVB und dessen Beurteilung im wesentlichen lediglich Prognosen bezüglich Einhaltung der Umweltschutzvorschriften während dem Bau und nach Inbetriebnahme der Anlage darstellen. Massnahmen, die sich aus der Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften über den Umweltschutz ergeben, bleiben vorbehalten.

Sowohl bei der UVB-Vollständigkeitsprüfung als auch bei der eigentlichen Umweltverträglichkeitsprüfung stützt sich die Regierung weitgehend auf den Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 24. September 2002 ab.

5. Beurteilung des UVB in Bezug auf Vollständigkeit und Richtigkeit

Der vom Büro Tuffli & Partner AG Ingenieure und Planer, Chur, erstellte UVB vom 5. Februar 2002, mit Ergänzungsbericht vom 24. Juni 2002, betreffend den Bau und den Betrieb der Parkieranlage im Gebiet Serletta (inkl. die eingangs erwähnten Zusatzberichte) zeigt die zum heutigen Zeitpunkt absehbaren Konfliktpunkte mit den in Art. 3 Abs. 1 UVPV aufgeführten Umweltrechtsbereichen auf. Die Richtigkeit der An-

gaben im UVB ist prinzipiell unbestritten. Eine Beurteilung der grundsätzlichen Machbarkeit der geplanten Parkierungsanlage aus umweltrechtlicher Sicht ist gestützt auf die vorliegenden Unterlagen möglich.

6. Beurteilung der materiellen Umweltverträglichkeit

Gestützt auf den UVB sowie die Stellungnahmen der beigezogenen Fachstellen werden in den nachfolgenden Abschnitten die nach dem heutigen Wissensstand erkannten und dem Projekt zurechenbaren direkten und indirekten Umweltauswirkungen beim Bau und beim Betrieb der Parkierungsanlage bezüglich Gesetzeskonformität beurteilt.

6.1 Lufthygiene

a) Bauphase

Der UVB enthält, dem Projektierungsstand entsprechend, keine quantitativen Angaben zu den Emissionen während der Bauphase. Laut UVB ist während der Aushubphase mit bis zu 470 Lastwagen-Fahrten (LKW) pro Tag zu rechnen. Im UVB werden verschiedene Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffemissionen vorgeschlagen, u.a. Radwaschanlage bei der Ausfahrt, Befeuchtung von unbefestigten Pisten, Befeuchtung des Aushubmaterials, Optimierung der Transportlogistik und der Sprengungen u.s.w.. Laut UVB wurden als weitergehende Massnahme zur Verminderung der Transportemissionen auch alternative Transportkonzepte (Bahn) geprüft. Der Bahntransport für die Massengüter wird im UVB jedoch aus verschiedenen Gründen abgelehnt.

Gemäss Anhang 2 Ziff. 88 der eidg. Luftreinhalteverordnung (LRV) müssen bei Baustellen und ähnlichen Anlagen die Emissionen bei den eingesetzten Maschinen und Geräten sowie durch geeignete Betriebsabläufe soweit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Maschinenseitig ist heutzutage der Einbau von Partikelfiltern bei Baumaschinen und Dumpfern mit über 18 kW Leistung Stand der Technik. Bezüglich der Betriebsabläufe enthält der UVB keine substantiellen Massnahmen, wobei die im UVB genannten Ausschlussgründe für den

Bahntransport der Massengüter nicht eindeutig überzeugen. Ein klarer Ausschlussgrund wäre z.B. die ungenügende Transportkapazität der Rhätischen Bahn. Zumindest als Unternehmervariante darf der Bahntransport somit nicht a priori ausgeschlossen werden.

In diesem Sinne ist die Genehmigung des Vorhabens gestützt auf Art. 1 Abs. 1, Art. 11 Abs. 1 und 2 sowie Art. 12 Abs. 1 lit. b USG i.V.m. Anhang 2 Ziff. 88 LRV mit der Auflage zu verbinden, dass Baumaschinen und Dumper mit über 18 kW Leistung mit Partikelfilter auszurüsten sind und dass für den Zu- und Wegtransport von Massengütern während der Bauphase der Bahntransport nochmals geprüft wird.

b) Betriebsphase

Gemäss den lufthygienischen Untersuchungen des Amtes für Umwelt (AfU, Bericht über das 14. Messjahr, vom April 2002) liegen die NO₂-Immissionen in St. Moritz im Ausgangszustand im Jahresdurchschnitt bei rund 23 µg/m³ und damit deutlich unter dem entsprechenden Immissionsgrenzwert gemäss LRV. Bezüglich der feindispersen Schwebstoffe mit einer Sinkgeschwindigkeit von weniger als 10 cm/s (PM10) liegen für St. Moritz keine Messwerte vor. Aus vergleichbaren Messungen in Davos ist jedoch zu schliessen, dass zumindest im Jahresmittel der entsprechende Immissionsgrenzwert für PM10 eingehalten ist. Gemäss den Berechnungen im UVB verursacht der Betrieb des Parkhaus Serletta See unter den getroffenen Annahmen, bezogen auf die Gesamtemissionen in der Gemeinde St. Moritz, eine Erhöhung der NO_x- und VOC-Emissionen um 1-1.5% und bei den Parametern SO₂ und PM10 von < 1%. Einzig beim Parameter CO ist mit einer wesentlichen projektbedingten Emissionszunahme von 12% zu rechnen.

In der Beurteilung ist somit unter den im UVB getroffenen Annahmen davon auszugehen, dass der projektbedingte Mehrverkehr und die Lüftung des Parkhauses zu keiner Überschreitung von NO₂-Immissionsgrenzwerten nach LRV führen und auch keinen messbaren Einfluss auf die Ozonbelastungssituation verursachen werden. Bezüglich Feinstaub ist festzuhalten, dass der projektbedingte Mehrverkehr auch ausserhalb des Untersuchungsperimeters zur PM10-Belastungssituation beitragen wird, was zwar grundsätzlich unerwünscht ist, jedoch nur durch Massnahmen, welche ausserhalb des Einflussbereichs des vorliegenden Bauprojekts liegen, kompensiert werden kann. Zu-

sammenfassend kann festgehalten werden, dass die gesetzlichen Mindestanforderungen an eine Neuanlage, nämlich die Einhaltung der Emissions- und Immissionsgrenzwerte nach LRV, erfüllt werden können.

Gemäss Art. 1 und 11 f. USG ist die Bauherrschaft dennoch verpflichtet, im Rahmen der Vorsorge die technisch und betrieblich machbaren und wirtschaftlich tragbaren emissionsmindernden Massnahmen zu treffen. Übliche Massnahmen stellen die kompensatorische Aufhebung von oberirdischen öffentlichen Parkplätzen ausserhalb des unmittelbaren Projektperimeters sowie Massnahmen zur Vermeidung von Suchfahrten (Parkleitsystem) dar. Laut UVB ist vorgesehen, im Bereich der Via Serlas und der Via Maistra 160 Parkplätze aufzuheben. Im UVB wird zudem auf den Massnahmenplan Lufthygiene hingewiesen, wonach im Hinblick auf den Betrieb des Parkhauses Serletta u.a. eine Parkraumbewirtschaftung sowie die Einbindung der Parkieranlage in ein Parkleitsystem zu realisieren sind. In der Botschaft des Gemeinderates zu Handen der Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 wird wohl auf den Massnahmenplan hingewiesen. Konkrete Angaben zur Umsetzung fehlen jedoch.

In diesem Sinne ist die Gemeinde gestützt auf Art. 1 Abs. 1, Art. 11 Abs. 1 und 2 sowie Art. 12 Abs. 1 lit. c USG zu verpflichten, bis zur Inbetriebnahme des Parkhauses Serletta See ein Parkleitsystem zu installieren, das Parkhaus Serletta See in dieses System einzubinden und die öffentlichen Parkplätze zu bewirtschaften. Bezüglich Parkplatzbewirtschaftung ist folgendes zu beachten: Gemäss Bundesgerichtsentcheid vom 3. März 1999 in Sachen COOP Bern, Einkaufszentrum Belp, muss die Gebührenerhebung ab der ersten Minute der Parkplatzbelegung erfolgen, da eine verzögerte Gebührenerhebung den erwarteten lufthygienischen Nutzen der Parkplatzbewirtschaftung wieder aufheben würde. Insbesondere aufgrund der relativ hohen projektbedingten Zunahme der CO-Emissionen wird es als besonders wichtig erachtet, dass Massnahmen gegen sogenannte „Bagatellfahrten“ getroffen werden. Dies kann z.B. mit einer besonderen Belastung der ersten Parkierungsstunde erreicht werden. In diesem Sinne ist die Gemeinde gestützt auf Art. 12 Abs. 1 lit. c USG anzuhalten, die Parkgebühren entsprechend auszugestalten.

6.2 Lärmschutz

a) Bauphase

Laut UVB ist während der rund 18-monatigen Bauphase mit rund 130 Fahrten im Tagesdurchschnitt und während der ca. 6-monatigen Aushubphase mit bis zu 470 LKW-Fahrten pro Tag zu rechnen. Aufgrund der relativ langen Dauer der „lärmigen“ Bauphase und der Lärmempfindlichkeit der vom Baulärm betroffenen Gebiete sind laut UVB Massnahmen der Stufe B gemäss Baulärm-Richtlinie des BUWAL zu treffen. Für die Bautransporte sind laut UVB Massnahmen der Stufe A erforderlich. Konkret sind gemäss UVB folgende Massnahmen vorgesehen: Einsatz von vorfabrizierten Elementen, von Grossflächenschalungen, von provisorischen Abschirmungen, von Transportfahrzeugen/Maschinen/Geräten mit „Normalausrüstung“ und in „einwandfreiem Zustand“ sowie verschiedene organisatorische Massnahmen.

Die im UVB vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen während der Bauphase werden im Sinne von Minimalanforderungen begrüsst. Hinsichtlich der Lärmauswirkungen bessere Alternativen zu der im Projekt enthaltenen Transportroute können in Übereinstimmung mit den Erläuterungen im UVB nicht vorgeschlagen werden. Aufgrund der hohen Lärmvorbelastung im Bereich der Via Serlas und der Via Grevas, der Lärmempfindlichkeit der Umgebung sowie der relativ langen Bauphase wird es aber als zumindest sehr empfehlenswert betrachtet, wenn für die Baumaschinen und Geräte die nach dem Stand der Technik möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen getroffen werden. In diesem Sinne ist der Gemeinde zu empfehlen, Schalldämpfer für Baumaschinen und Dumper als Zuschlagskriterium in die Submissionsunterlagen aufzunehmen.

b) Betriebsphase

Gemäss UVB sind im Ist-Zustand u.a. entlang der Via Serlas und der Via Grevas die Immissionsgrenzwerte und an einzelnen Orten sogar die Alarmwerte überschritten. Die Hauptzufahrtsroute zum Parkhaus Serletta See stellt somit eine sanierungsbedürftige Anlage dar. Gemäss den Bestimmungen in Art. 9 der eidg. Lärmschutzverordnung

nung (LSV) dürfen durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage keine wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen entstehen. Der projektbedingte Mehrverkehr verursacht laut UVB entlang der Zufahrtsrouten eine Lärm-mehrbelastung von $<1 \text{ dB(A)}$, was als nicht wahrnehmbar gilt. Die Fachstellen teilen die Beurteilung im UVB, wonach die massgeblichen Bestimmungen über die Mehrbelastung von Verkehrsanlagen (Art. 9 LSV) eingehalten werden können. Gemäss den Bestimmungen in Art. 1 und 11 USG ist eine Bauherrschaft jedoch ungeachtet der bestehenden Umweltbelastung verpflichtet, die Emissionen im Rahmen der technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten soweit als möglich zu begrenzen. Anerkannte betriebliche Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung stellen die im Kapitel Lufthygiene schon beantragten Massnahmen für die Betriebsphase dar.

Die Einstellhalle selbst gilt als neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 2 Abs. 1 LSV, welche gemäss den Bestimmungen in Art. 7 LSV die Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm nach Anhang 6 LSV einzuhalten hat. Als Emissionsquellen sind das Portal sowie eine allfällige Lüftungsanlage zu beachten. Die Lärmimmissionen der Lüftungsanlage betragen laut UVB beim nächst gelegenen lärmrelevanten Punkt unter den getroffenen Annahmen rund 50 dB(A) . Im UVB wird dennoch empfohlen, für die Lüftung einen Schalldämpfer vorzusehen. Die Fachstellen teilen die Beurteilung im UVB, wonach die von der Parkierungsanlage via Lüftung verursachten Lärmimmissionen (Art. 7 LSV) die Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm nach Anhang 6 LSV einzuhalten vermögen, vor allem wenn ein Schalldämpfer für die Lüftungsanlage ins Projekt aufgenommen wird. Unter Berücksichtigung des Projektierungsstadiums wird es als ausreichend erachtet, wenn im jetzigen Zeitpunkt Eckdaten für die Projektierung zu Handen der Submission festgelegt werden, mit denen sichergestellt ist, dass die Planungswerte der ES II nach LSV bei den am nächsten gelegenen Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen in jedem Fall eingehalten sind. Gestützt auf Art. 1, Art. 11 Abs. 1 und 2 sowie Art. 12 Abs. 1 lit. a USG ist der Gemeinde demnach zu empfehlen, den maximalen Emissionspegel für die Lüftungsanlage auf $\text{Leq} \leq 50 \text{ dB(A)}$ festzulegen und als Garantiewert in die Submissionsunterlagen zu übernehmen.

Bezüglich der Lärmemissionen aus dem Portalbereich kann aufgrund der Erfahrungen mit vergleichbaren Anlagen mit genügender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die von der Parkierungsanlage allein verursachten Lärmimmissionen zu keinen

projektausschliessenden Lärmkonflikten führen werden. Gestützt auf Art. 1, Art. 11 Abs. 1 und 2 sowie Art. 12 Abs. 1 lit. b USG ist der Gemeinde zu empfehlen, emissionsmindernde Massnahmen für den Portalbereich (Ausstattung der Wände und Decken der Einfahrten mit schallabsorbierenden Materialien) zu verlangen.

6.3 Erschütterungen

Gemäss UVB sind Lockerungssprengungen im anstehenden Fels unumgänglich. Laut UVB sind die dadurch verursachten Erschütterungsimmissionen vor allem bei der Richtstrahlanlage der Swisscom im benachbarten Postgebäude zu beachten. Laut UVB ist denn auch vorgesehen, dass maximale Belastungswerte mit der Swisscom vereinbart werden. Es ist davon auszugehen, dass bei Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Sprengtechnik keine schädlichen Erschütterungen durch die Sprengungen verursacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Sorgfaltspflicht die Lademengen bei Sprengungen jeweils genau abgemessen sind und in einem Betriebsjournal auch protokolliert werden. Dementsprechend ist der Gemeinde zu empfehlen, für das vorliegende Bauvorhaben die Richtwerte für Erschütterungen auf Bauwerke in der Schweizer Norm SN 640312a als verbindlich zu erklären, die Einhaltung dieser Richtwerte im Bereich der Minimalabstände zu den am nächsten gelegenen Bauten und Anlagen mittels Messungen zu überprüfen sowie ein Rissprotokoll zwecks Beweissicherung aufnehmen zu lassen.

6.4 Abfallbewirtschaftung

Gemäss UVB fallen aus dem vorliegenden Bauprojekt rund 140'000 m³ Aushubmaterial im festen Zustand an. Das Aushubmaterial setzt sich laut UVB aus Bauabfällen (Abbruchmaterial vom ehemaligen Grand-Hotel), Moräne und Fels zusammen. Das Felsmaterial kann laut UVB grösstenteils zu Fundations- und Schüttmaterial aufbereitet und im Projekt wiederverwendet werden. Der übrige Moränen- und Felsaushub wird gemäss UVB der Inertstoffdeponie Bos-chetta Plauna in S-chanf zugeführt. Laut UVB ist aufgrund der Baugrunduntersuchungen davon auszugehen, dass lokal mit Erdöl verschmutztes Aushubmaterial anfallen wird. Dieses Material soll gemäss UVB je nach Verschmutzungsgrad in der Reaktordeponie Sass Grand, Bever, oder in der Zementfabrik Untervaz entsorgt werden. Alle übrigen anfallenden Bauabfälle sollen

gemäss der Weisung des Amtes für Umwelt über die Bewirtschaftung von Bauabfällen entsorgt werden.

Aus Sicht der Fachstellen kann dem Entsorgungskonzept im UVB mit gewissen Vorbehalten zugestimmt werden. Ein erster Vorbehalt betrifft die Entsorgung von Moränen- und Felsmaterial in der Inertstoffdeponie Bos-chetta Plauna in S-chanf. Es wird davon ausgegangen, dass nur der nicht verwertbare Anteil aus der Aushubaufbereitung deponiert wird. Überschüssiges verwertbares Aushubmaterial muss aufgrund der geltenden Bestimmungen von Art. 30 Abs. 2 USG einer bewilligten Verwertung andernorts (z.B. Kieswerk) zugeführt werden. Ein zweiter Vorbehalt betrifft die Altablagerung: Dieses Material ist entweder vor Ort zu triagieren oder sonst einem bewilligten Sammel- und Sortierplatz für Bauabfälle zuzuführen. Der dritte Vorbehalt betrifft das möglicherweise anfallende ölbelastete Erdmaterial: Falls solches Material zu Tage treten sollte, ist dieses in Absprache mit dem Amt für Umwelt und nach dessen Anordnungen zu entsorgen. In diesem Sinne ist die Gemeinde gestützt auf Art. 39 des kantonalen Umweltschutzgesetzes (KUSG) und Art 16 Abs. 1 der kantonalen Umweltschutzverordnung (KUSV) anzuhalten, dafür zu sorgen, dass dem Amt für Umwelt vor Baubeginn ein Entsorgungsnachweis in Form einer Entsorgungserklärung für Bauabfälle zugestellt wird.

6.5 Gewässerschutz

Gemäss kantonomer Gewässerschutzkarte 1:25'000 liegt der Baustandort im Gewässerschutzbereich Zone A. Aus den Baugrunduntersuchungen geht laut UVB jedoch hervor, dass im Projektgebiet kein zusammenhängender Hangwasserspiegel vorhanden ist.

Oberflächengewässer werden gemäss UVB nicht tangiert. Das Entwässerungskonzept im UVB sieht vor, dass das aus den WC-Anlagen und den Parkierungs- und Verkehrsflächen anfallende verschmutzte Abwasser, nach entsprechender Vorbehandlung, in die Kanalisation und das aus den Fussgängerflächen anfallende unverschmutzte Abwasser via Meteorwasserleitung in den See eingeleitet wird.

In der Beurteilung der Fachstellen besteht, eine sorgfältige Bauweise vorausgesetzt, hinreichend Gewähr, dass das vorliegende Bauprojekt keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser verursachen wird. In diesem Sinne werden die gewässerschutztechnischen Voraussetzungen für die Erteilung von Baubewilligungen gemäss Art. 17 GSchG als erfüllt betrachtet, wenn das oben beschriebene Entwässerungskonzept im Bauprojekt entsprechend umgesetzt wird.

6.6 Übrige Umweltbereiche

Bezüglich der Aspekte des Bodenschutzes, des Katastrophenschutzes, des Schutzes vor nicht ionisierenden Strahlen, des Oberflächengewässerschutzes, der Fischerei, des Natur- und Heimatschutzes, des Landschaftsschutzes, des Waldes sowie des Bereichs Nutzungen (Landwirtschaft; Wanderwege) ist festzuhalten, dass diese Belange vom Parkhausprojekt Serletta See nicht oder zumindest nicht in relevantem Masse berührt werden.

7. Schlussfolgerung

In der Gesamtbeurteilung gelangen die beteiligten Amtsstellen und in Übereinstimmung dazu die Regierung zum Schluss, dass:

- der im Auftrag der Gemeinde St. Moritz vom Ingenieurbüro Tuffli&Partner, Chur, erstellte UVB vom 5. Februar 2002 betreffend das Projekt Parkhaus Serletta See (inkl. Ergänzungsbericht vom 24. Juni 2002) eine genügende Grundlage für die Beurteilung der Umweltrechtskonformität dieses Vorhabens auf Stufe Nutzungsplanung darstellt;
- und dass das Projekt Parkhaus Serletta See, unter Auflagen, als den bundesrechtlichen und kantonalen Vorschriften über den Schutz der Umwelt entsprechend beurteilt werden kann.

8. Abschliessend erforderliche Bewilligungsverfahren

Im Anschluss an die vorliegende Genehmigung des Zonenplanes Bereich Siedlung 1:2'500 Teilrevision Serletta Süd (Parzelle Nr. 1808), des Generellen Gestaltungsplanes Serletta Süd 1:1'000, des Generellen Erschliessungsplans Serletta Süd 1:1'000 und der Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd bedarf es zur Realisierung der vorgesehenen Parkierungsanlage noch der Baubewilligung der Standortgemeinde nach Art. 5 Abs. 1 KRG und zur Realisierung des Anschlusses an die Kantonsstrasse der Bewilligung des kantonalen Tiefbauamtes nach Strassengesetzgebung.

Gestützt auf Art. 37 Abs. 3 KRG und Art. 9 USG

beschliesst die Regierung:

1. Der **Zonenplan Bereich Siedlung 1:2'500 Teilrevision Serletta Süd (Parzelle Nr. 1808)** vom 2. Juni 2002 wird hinsichtlich der Umzonung der Parzelle Nr. 1808 von der ZöBA in die Spezialzone Serletta sowie hinsichtlich des Einbezuges der Parzelle Nr. 1808 in den Perimeter „GGP Serletta Süd“ genehmigt.
2. Der **Generelle Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000**, der **Generelle Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000** und die **Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd**, alles beschlossen an der Urnenabstimmung vom 2. Juni 2002, werden im Sinne der Erwägungen mit folgender formeller Korrektur und folgenden Anliegen und Hinweisen genehmigt:

- a) Die Legende des Generellen Gestaltungsplanes Serletta Süd 1:1'000 wird mit der Signatur für die Baulinie ergänzt.
 - b) Die Gemeinde wird darauf hingewiesen, dass der Generelle Gestaltungsplan 1:2'500 (Bereich Siedlung) vom 14. März 1999 im Bereich der Parzelle Nr. 1808 (ehemaliges PTT-Gebäude) ein Signet „Aussichtspunkt“ enthält.
 - c) Die Gemeinde und die Grundeigentümerin werden in Würdigung der städtebaulichen Bedeutung des Teilgebietes Serletta Süd ersucht, eine qualitativ hochstehende Überbauung und Aussenraumgestaltung anzustreben und zu diesem Zweck nach Möglichkeit stufengerechte Wettbewerbsverfahren durchzuführen.
 - d) Der Anschluss der Parkierungsanlage an die Kantonsstrasse bedarf zu gegebener Zeit der Bewilligung des kantonalen Tiefbauamtes.
 - e) Die Gemeinde wird ersucht, bei der Detailplanung und Realisierung des neuen Anschlusses an die Kantonsstrasse die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs bestmöglich zu berücksichtigen.
3. Es wird gestützt auf den in den Erwägungen erwähnten Umweltverträglichkeitsbericht vom 5. Februar 2002 mit Ergänzungsbericht vom 24. Juni 2002, gestützt auf den dazu erstellten Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 24. September 2002 sowie unter den nachstehend aufgeführten zusätzlichen Auflagen **festgestellt**, dass die in der Spezialnutzungsplanung Serletta Süd (Zonenplan Bereich Siedlung 1:2'500 Teilrevision Serletta Süd Parzelle Nr. 1808; Genereller Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000; Genereller Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000; Vorschriften zum Zonenplan, Generellen Gestaltungsplan und Generellen Erschliessungsplan Serletta Süd) vom 2. Juni 2002 vorgesehene Parkierungsanlage Serletta See **umweltverträglich** errichtet und betrieben werden kann:
- a) Die im UVB vom 5. Februar 2002 mit Ergänzungsbericht vom 24. Juni 2002 vorgeschlagenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt sind zu realisieren resp. umzusetzen;

- b) Für den Einsatz von Baumaschinen und Dumper mit über 18 kW Leistung sind emissionsmindernde Massnahmen (Partikelfilter, Schalldämpfer) vorzusehen. Die Gemeinde wird angewiesen, diese Pflicht als Zuschlagskriterium in die Submissionsunterlagen aufzunehmen;
- c) Für den Zu- und Abtransport von Massengütern während der Bauphase sind (auch) Bahnvarianten zu prüfen. Die Gemeinde wird ersucht, den Bahntransport im Rahmen der Submission wenigstens als Unternehmervariante offerieren zu lassen;
- d) Bis zur Inbetriebnahme des Parkhauses Serletta See ist ein Parkleitsystem zu installieren und das Parkhaus Serletta See in dieses System einzubinden;
- e) Die öffentlichen Parkplätze sind zu bewirtschaften, und die Parkgebühren sind im Sinne der Erwägungen auszugestalten;
- f) Es wird empfohlen, den maximalen Emissionspegel für die Lüftungsanlage auf $L_{eq} \leq 50 \text{ dB(A)}$ festzulegen und als Garantiewert in die Submissionsunterlagen zu übernehmen;
- g) Es wird empfohlen, emissionsmindernde Massnahmen für den Portalbereich (Ausstattung der Wände und Decken der Ein- und Ausfahrten mit schallabsorbierenden Materialien) vorzusehen;
- h) Die Bauherrschaft hat innert 60 Tagen seit Erhalt der Baubewilligung dem Amt für Umwelt via Gemeinde eine Emissionserklärung mit Kaminhöhenberechnung einzureichen;

- i) Es wird empfohlen, für die zu erwartenden Lockerungssprengungen die Richtwerte für Erschütterungen auf Bauwerke in der Schweizer Norm SN 640312a als verbindlich zu erklären, die Einhaltung dieser Richtwerte im Bereich der Minimalabstände zu den am nächsten gelegenen Bauten und Anlagen mittels Messungen überprüfen sowie ein Rissprotokoll zwecks Beweissicherung aufnehmen zu lassen;
 - j) Dem Amt für Umwelt ist vor Baubeginn ein Entsorgungsnachweis in Form einer Entsorgungserklärung für Bauabfälle zuzustellen;
4. Die im Anschluss an das vorliegende Genehmigungsverfahren erforderliche Bewilligung für einen Anschluss an die Kantonsstrasse kann gestützt auf die Strassengesetzgebung in grundsätzlicher Hinsicht als in Aussicht gestellt betrachtet werden.
5. Die am 2. Juni 2002 beschlossenen Planungsinstrumente (Zonenplan Bereich Siedlung 1:2'500 Teilrevision Serletta Süd Parzelle Nr. 1808; Genereller Gestaltungsplan Serletta Süd 1:1'000; Genereller Erschliessungsplan Serletta Süd 1:1'000; Vorschriften), der Umweltverträglichkeitsbericht vom 5. Februar 2002 mit Ergänzungsbericht vom 24. Juni 2002 sowie der vorliegende Regierungsbeschluss können ab öffentlicher Bekanntgabe im Kantonsamtsblatt während 20 Tagen beim Amt für Raumplanung, Grabenstrasse 1, Ausstellungsraum, 5. Stock, 7000 Chur, eingesehen werden (Auflage nach Art. 20 UVPV).
6. Gegen den vorliegenden Beschluss kann innert 20 Tagen Rekurs an das Verwaltungsgericht erhoben werden. Sofern die Gemeinde eine Verletzung ihrer Gemeindeautonomie geltend machen möchte, bleibt ihr nur die staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht offen.
7. Das Amt für Raumplanung (ARP) wird beauftragt, die aufgrund dieses Beschlusses nötigen Kennzeichnungen in den entsprechenden Planungsmitteln vorzunehmen. Die Gemeinde stellt zu diesem Zweck dem ARP ihre Originalexemplare der rechtskräftigen Ortsplanung vom 14. März 1999 zur Verfügung.

8. Soweit für die Verwirklichung der Planung Bewilligungen irgendwelcher Art notwendig sind, bleibt der Bewilligungsentscheid der zuständigen Behörde oder Amtsstelle vorbehalten.
9. Die Kosten für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung werden nach Massgabe der Beanspruchung der am Verfahren beteiligten Behörden der Gemeinde St. Moritz auferlegt. Der Gemeinde bleibt es vorbehalten, die Kosten anteilmässig auf die Gesuchsteller, namentlich [REDACTED] d [REDACTED], aufzuteilen. Die Kosten werden in einer separaten Verfügung des Departements des Innern und der Volkswirtschaft eröffnet.
10. Mitteilung an [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Namens der Regierung
Der Präsident:

Claudio Lardi
Claudio Lardi

Der Kanzleidirektor:

Kiesen
Dr. C. Riesen