



Mitwirkung
Kommunales räumliches Leitbild



Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Domat/Ems

Kontaktperson

Ernst Schild, Leiter Bauamt
+41 81 258 34 44

Bearbeitung

Stauffer & Studach Raumentwicklung
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Erstellung

Juni 2019/ März 2020

Bearbeitungsstand

8. August 2020

Bildnachweise / Datenquellen

Siehe Dokumentende

Inhalt

Einleitung.....	4
Analyse	
Porträt	5
Demografie.....	6
Wirtschaft und Mobilität.....	7
Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung	8
Bauzonenreserven und Bedarf	9
Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung.....	10
Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung.....	11
Räumliche Analyse	13
Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risiken-Analyse	16
Konzept: Ziele, Strategien und Massnahmen	
A Strategie Historischer Siedlungsteil und Zentrum	18
B Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen	19
C Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr	22
D Strategie Siedlungsentwicklung Arbeiten	24
E Strategie Bildungs-, Sport- und Erholungsinfrastrukturen	25
Erläuterungen zum Gebiet Tircal und Bahnhof	28

Einleitung

Anlass

Mit der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) haben sich die raumplanerischen Rahmenbedingungen verändert: Das revidierte RPG verlangt eine Abkehr von der bisherigen Entwicklung der Siedlungen «in die Fläche» hin zur Siedlungsentwicklung nach innen. Im Vordergrund steht dabei das Schaffen von Siedlungen mit einer optimierten baulichen Dichte, dies unter Beibehaltung oder Schaffung neuer räumlicher Qualitäten.

Das vorliegende räumliche Leitbild soll zur Umsetzung dieser Vorgaben des RPG beitragen und ein Zukunftsbild mit den langfristigen planerischen Entwicklungsabsichten der Gemeinde Domat/Ems aufzeigen.

Ziele Leitbild

Die Gemeinde Domat/Ems bestimmt mit diesem räumlichen Leitbild die strategische Ausrichtung ihrer Siedlungsentwicklung mit einem Planungshorizont von rund 20 Jahren und legt die damit verbundenen zentralen Aufgaben fest.

Das Leitbild dient der Gemeinde als Orientierungsrahmen für raumbezogene Entscheidungen sowie als konzeptionelle Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung.

Das Leitbild ermöglicht der Gemeinde Domat/Ems insbesondere ihren Handlungsspielraum im Lichte der kantonalen und regionalen Rahmenbedingungen auszuloten und ihre Ziele und Vorstellungen der angestrebten langfristigen räumlichen Entwicklung aufzuzeigen.

Erarbeitung

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte durch eine «Strategiegruppe» zusammengesetzt aus Vertretern der Gemeindeverwaltung und des Gemeindevorstandes.

Eng in den Erarbeitungsprozess eingebunden war eine «Fachkommission» mit Vertretern von Interessensgruppen aus Gewerbe, Parteien, Landwirtschaft, Vereinen und Umwelt. Der Einbezug der Gemeindebevölkerung erfolgt über einen Informations- und Mitwirkungsanlass sowie eine anschliessende öffentliche Auflage mit Möglichkeit zur Stellungnahme zum KRL.



Porträt

Grosse Entwicklungsdynamik

Die Gemeinde Domat/Ems ist ein bedeutender Wohn- und Wirtschaftsstandort im dynamischen Bündner Rheintal. Mit über 8000 Einwohnern ist Domat/Ems die bezogen auf die Bevölkerungszahl viertgrösste Gemeinde im Kanton Graubünden und die drittgrösste Gemeinde in der Agglomeration Chur. Rund 3000 Beschäftigte gehen in Domat/Ems einer Arbeit nach. Die grosse Anzahl an Zu- und Wegpendlern zeugt von der engen funktionalen Verflechtung innerhalb der Agglomeration Chur.

Aufgrund der grossen Baulandreserven im Bereich der Arbeitsgebiete und der Lage im dynamischen und Technologie-affinen Alpenrheintal ist davon auszugehen, dass Domat/Ems als Wirtschafts- und Industriestandort in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnt. Dies wird durch die jüngsten Ansiedlungen im Industriepark Vial bestätigt (Hamilton und BC-TECH AG). Die Bevölkerungszahl in Domat/Ems bzw. im Rheintal und in der Agglomeration Chur wird aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage im Bereich Wohnen und der positiven Beschäftigungsentwicklung weiter zunehmen.

Diese Entwicklungen stellen die Gemeinde hinsichtlich ihrer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vor grosse Herausforderungen. Eine bewusste Positionierung von Domat/Ems und eine klare Strategie in Bezug auf die Raumplanung sind aus diesem Grund erforderlich.

Räumliche Ausgangslage

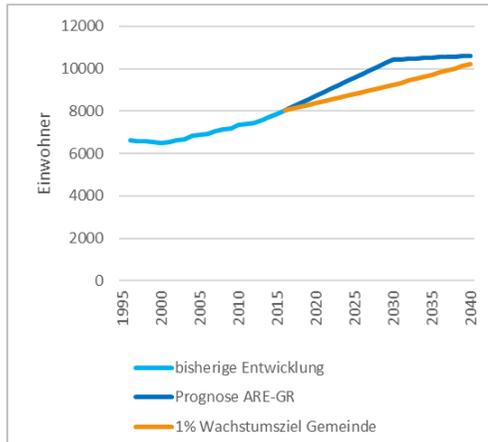
Die Gemeinde Domat/Ems liegt in der Ebene zwischen Chur und Tamins am Rheinufer. Das Siedlungsgebiet gliedert sich in eine Hauptsiedlung sowie die etwas ausserhalb liegenden Arbeitsgebiete beim Industriepark Vial, EMS-Chemie und Paleu-Sura beim Bahnhof Felsberg. Durch die Freizeitanlagen Vial und den Golfplatz wird eine räumliche Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsgebiet gewährleistet. Besondere landschaftliche Qualitäten bieten die ortstypischen «Tumas» sowie die Naherholungsgebiete Golfareal und Val Mulingas.

Zum Gemeindegebiet gehören im Weiteren die Maiensässsiedlungen Richtung Dreibündenstein.



Demografie

Bevölkerungsentwicklung



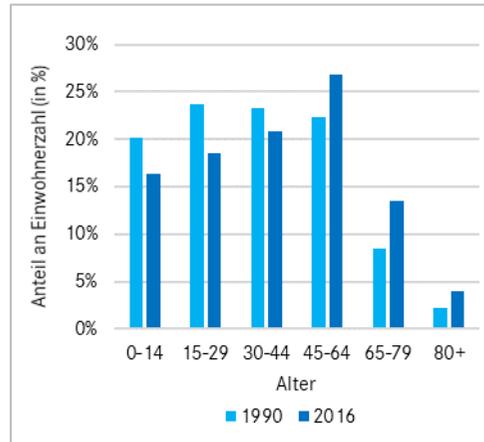
Entwicklung und aktuelle Situation

- Ende 2016 beträgt die Einwohnerzahl von Domat/Ems 8043.
- In den letzten 20 Jahren (1996 – 2016) hat die Einwohnerzahl um rund 1400 zugenommen.
- Durchschnittliche Zunahme pro Jahr +71 EW (knapp 0.8 % pro Jahr).

Ausblick

- Gemäss kantonalen Prognose (Szenario hoch) Zunahme der Bevölkerung bis 2030 auf 10430 EW bzw. bis 2040 auf 10620 EW.
- Die Gemeinde strebt ein moderates Wachstum von durchschnittlich 1% pro Jahr an, was unter der kantonalen Prognose liegt.

Altersstruktur



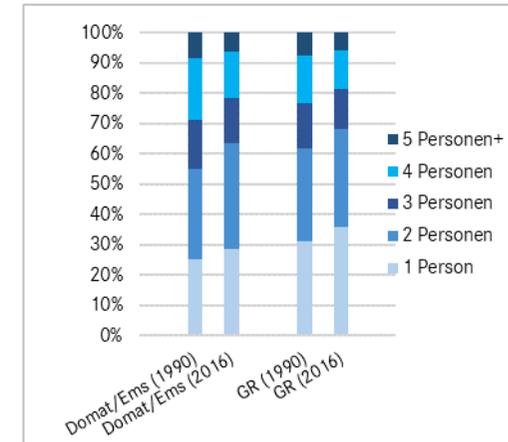
Entwicklung und aktuelle Situation

- Zunahme bei den Altersgruppen der über 45-Jährigen auf heute 44 % der Bevölkerung (GR: 47 %).
- Hingegen Abnahme bei den Altersgruppen der bis 44-Jährigen.
- Trotz Rückgang von 20 % auf 16 % ist der Anteil an Kindern aber noch überdurchschnittlich (GR: 14 %)

Ausblick

- Starke Zunahme bei den über 65-Jährigen, verbunden mit entsprechender Nachfrage nach altersgerechten Wohnformen und Pflegeleistungen.

Haushaltgrösse



Entwicklung und aktuelle Situation

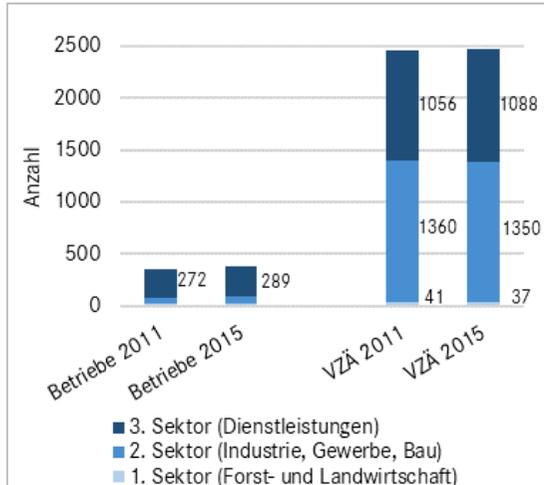
- Abnahme der durchschnittlichen Haushaltgrösse von 2.6 auf 2.4 Personen (GR: von 2.4 auf 2.2 Personen) in den Jahren 1990 – 2016.
- 64 % aller Haushalte sind 1- oder 2- Personenhaushalte (GR: 68 %), mit 41 % der Gesamtbevölkerung in diesen Haushalten.

Ausblick

- Zunehmende Alterung wird den Anteil der 1- und 2-Personenhaushalte weiter steigen lassen.
- Weitere Zunahme des Bedarfs an kleineren und mittleren Wohnungsgrössen.

Wirtschaft und Mobilität

Betriebe / Vollzeitäquivalente (VZÄ)



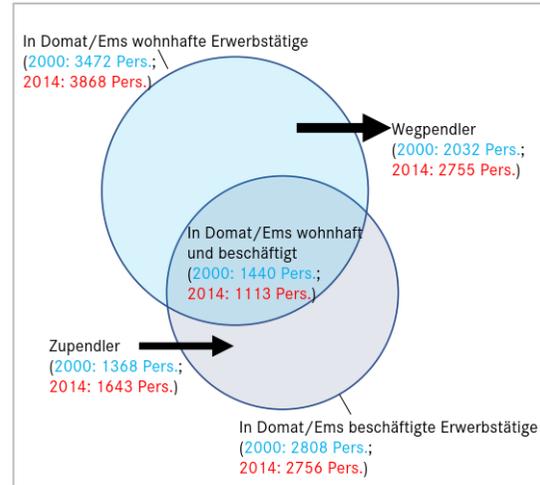
Entwicklung und aktuelle Situation

- Zunahme Betriebszahl in den letzten Jahren auf 378 Betriebe; im Kantonsvergleich überdurchschnittliche Betriebsgrösse (6.5 VZÄ).
- Leichte Zunahme von 2457 auf 2475 VZÄ, vor allem im 3. Sektor (Dienstleistungen).
- Dominanter 2. Sektor mit 55 % der VZÄ (GR: 24 %);
- Neuansiedlungen im Industriepark Vial

Ausblick

- Aufgrund der erfolgreichen ansässigen Unternehmen, der Lage im technologie-affinen Alpenrheintal dürfte der Wirtschaftsstandort Domat/Ems weiter an Bedeutung gewinnen. Dies zeigt sich durch laufende Neuansiedlungen (z.B. Hamilton und BC-TECH AG).

Pendlerverhalten



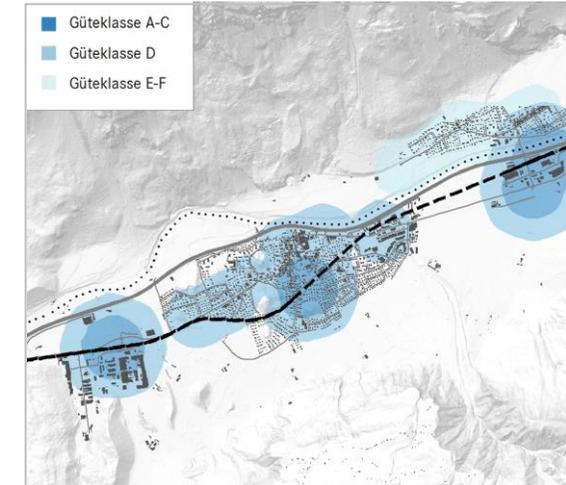
Entwicklung und aktuelle Situation

- Generelle Zunahme des Pendleraufkommens zwischen 2000 und 2014; im Jahr 2014 mehr Weg- als Zupendler.
- Die Wegpendler gehen v.a. Richtung Chur (63 %) und übrige Agglomeration Chur (16 %).
- Die Zupendler kommen v.a. aus Chur (34 %), der übrigen Agglomeration Chur (32 %), der Surselva (9 %) und dem Domleschg (7 %).

Ausblick

- Mit zunehmender Arbeitsmobilität wird das Pendleraufkommen weiter steigen. Die Nachfrage nach guten Verbindungen wird zunehmen.

Verkehr



Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Gute ÖV-Erschliessung in Bahnhofsumgebung (Güteklasse C, in urbaner Qualität), übriges Dorf durch Busverkehr erschlossen.
- Arbeitsgebiete mit guter Erschliessung über Bahnhof Ems Werke bzw. Felsberg.
- Quartiere südlich der Bahnlinie mit vergleichsweise weniger guten Anbindung.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

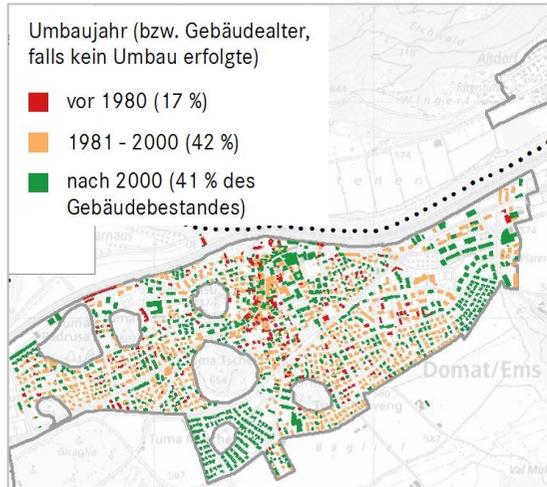
- Gute MIV-Erschliessung mit Anbindung an die Autobahn A13 und an Chur (Kantonsstrasse).

Langsamverkehr (LV)

- Sehr gute Einbindung in das Veloverkehrsnetz Richtung Chur (nationale Route). Ausgeprägtes siedlungsinternes Fusswegnetz mit wenigen Lücken.

Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung

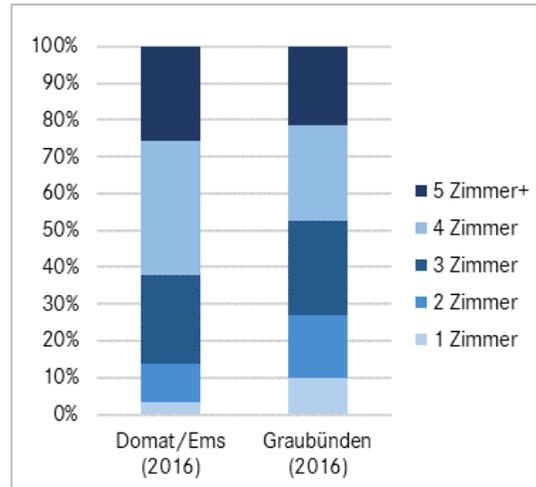
Sanierungsbedarf Gebäudebestand



Erneuerungs-/Sanierungsbedarf des Gebäudebestandes (2016)

- Grossteil des Gebäudebestandes (83%) nach 1980 erbaut bzw. renoviert.
- Siedlungserneuerung und Sanierung v.a. bei Quartieren mit überwiegendem Anteil an Bauten von 1981-2000 relevant.
- Sehr homogene Quartiere hinsichtlich Gebäudealter, insbesondere in den Wohnquartieren.

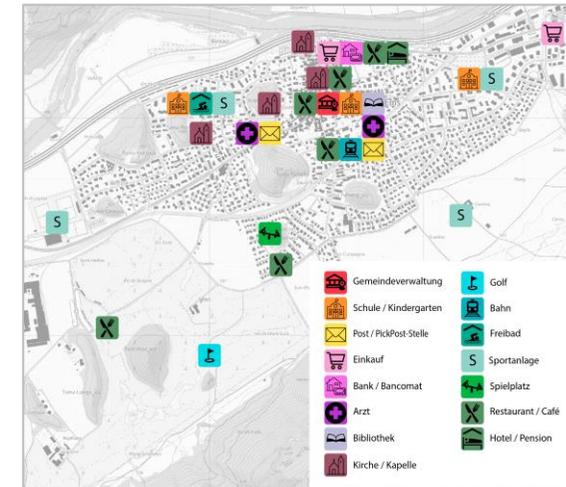
Wohnungsangebot nach Zimmerzahl



Wohnungsangebot

- Gesamtwohnungsbestand umfasst 3728 Wohnungen; insgesamt geringer Leerwohnungsbestand bei Miet- und Eigentumswohnungen.
- Hoher Anteil an grossen Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern (62 % des Wohnungsangebots; GR: 48 %); dafür sehr geringer Anteil an kleineren Wohnungen bis 3.5 Zimmer (38 % des Wohnungsangebots; GR: 52 %).
- Altersstruktur, Haushaltgrösse und Wohnungsangebot stimmen nur bedingt überein.

Soziale Infrastruktur und Versorgung

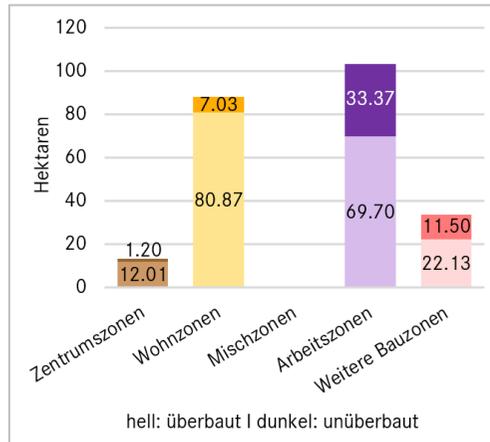


Versorgungsangebot

- Volksschul-Angebot (Kindergarten bis Oberstufe), Angebot Tagesstrukturen und Kinderbetreuung
- Spitex über Region Imboden; Seniorenzentrum Casa Falveng, Allgemeinärzte im Dorf,
- Kirch- und Kulturzentrum Sentupada, mehrere Einkaufseinrichtungen, Freizeitanlage Vial, Golfplatz (Golfclub Domat-Ems).

Bauzonenreserven und Bedarf

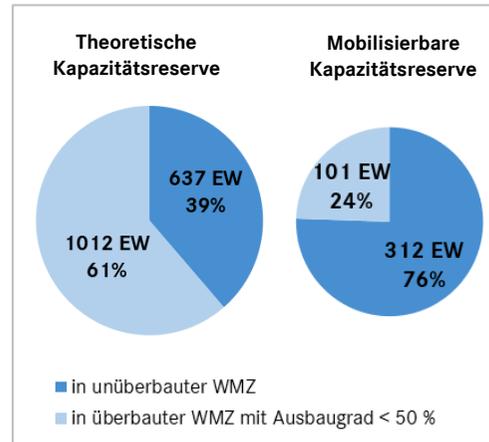
Überbauungsstand 2019



Überbauungsstand

- Insgesamt 8.2 ha nicht überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ)
- WMZ mit hohem Überbauungsgrad von über 90%.
- Relativ tiefer Überbauungsgrad von 70 % bei den Arbeitszonen.
- Grösstes Angebot an nicht überbauten Bauzonen in den Arbeitszonen (33 ha).

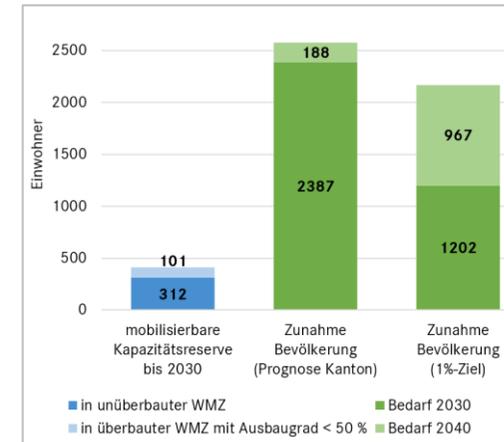
Kapazitätsreserven (WMZ) bis 2030



Kapazitätsreserven bis 2030

- Die theoretischen Reserven innerhalb der bestehenden Bauzone reichen für gesamthaft rund zusätzliche 1649 Einwohner (EW).
- Unter Berücksichtigung einer bis 2030 realistischen Mobilisierung besteht eine Reserve für rund 413 zusätzliche EW, davon rund 312 EW in der unüberbauten Bauzone und 101 EW in der bereits überbauten Bauzone.

Bauzonenreserven und Bedarf



Bedarf 2030 / 2040

- Die gemäss kantonalem Datenblatt mobilisierbaren Reserven liegen deutlich unter dem bis 2030 prognostizierten bzw. von der Gemeinde angestrebten Bevölkerungswachstum.
- Um das bis 2030 bzw. 2040 angestrebte Bevölkerungswachstum aufzufangen, sind eine konsequente Mobilisierung der Bauzonenreserven und Erhöhungen der baulichen Dichte (Verdichtungen) umzusetzen sowie bedarfsgerechte Siedlungserweiterungen zu prüfen.

Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung

Vor 1890



Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Kompakte Strassenbebauung entlang der Hauptverkehrsachse und der Gassa Surò
- Gebäudegruppen beim Tuma Casté und um den Kirchhügel.
- Offene Landschaft mit den charakteristischen Tummas.

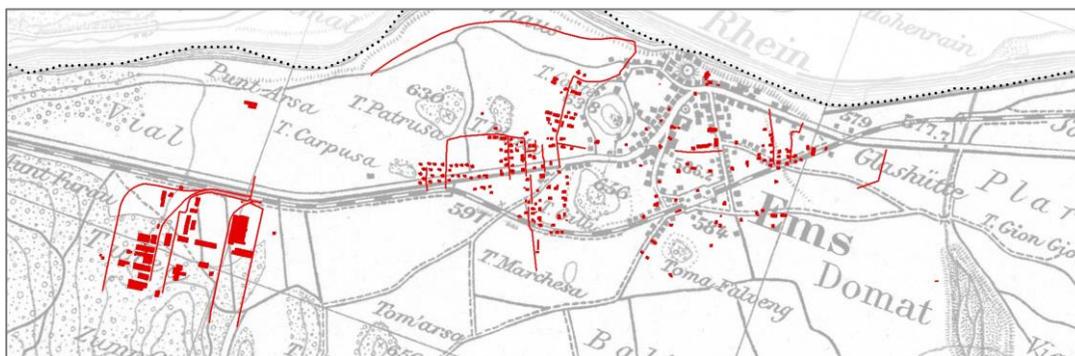
1890 - 1935



Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Entstehung neue Wohnquartiere entlang und südlich der Bahnlinie.
- Neubauten um den Tuma Casté
- Bau der RhB-Linie südlich des Dorfes.
- Entstehung der Erschliessung Sur Rieven und Via Caguils.

1936 - 1960

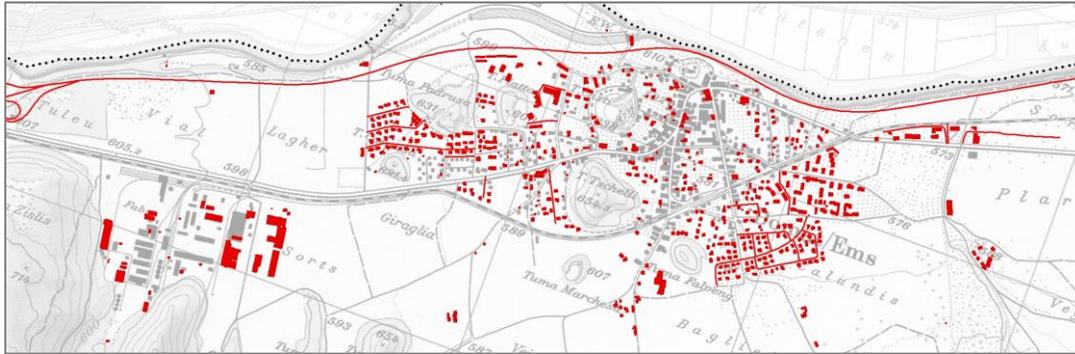


Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Bau der heutigen Ems Chemie und damit verbundene Arbeitersiedlungen am westlichen Dorfrand.
- Erste Überbauungen im Bereich Glashüttenweg.
- Bau des Kraftwerkes bei «Barnaus» mit Ausgleichsbecken und Erschliessungsanlagen.

Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung

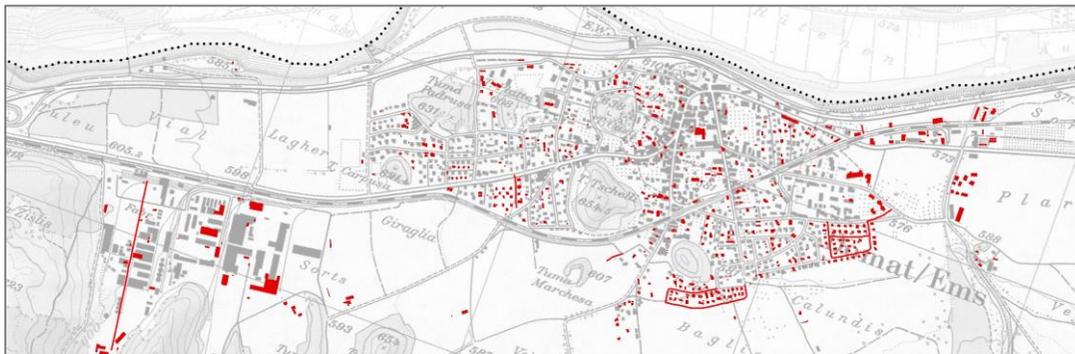
Vor 1961-1980



Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Grossflächige Siedlungserweiterungen südlich der Bahnlinie sowie am westlichen Dorfrand.
- Entstehung Gewerbegebiet Plarenga.
- Bau der Autobahn A13 zwischen dem Siedlungsgebiet und dem Rhein.
- Neubau Schulhäuser und Altersheim.

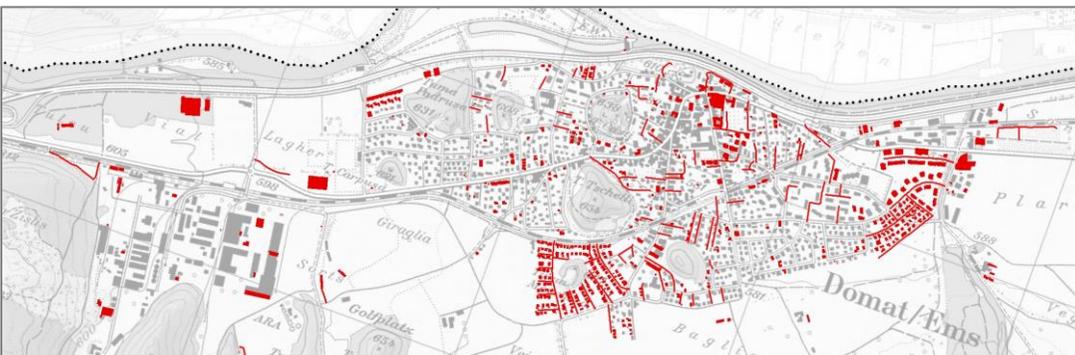
1981-2000



Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Verhältnismässig geringe Siedlungsausdehnung im Vergleich zur Entwicklung der vorangegangenen 20 Jahre.
- Bautätigkeit erfolgt zu einem grossen Teil innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes.
- Stetiger Ausbau des Areals Ems Chemie.

2001 - heute

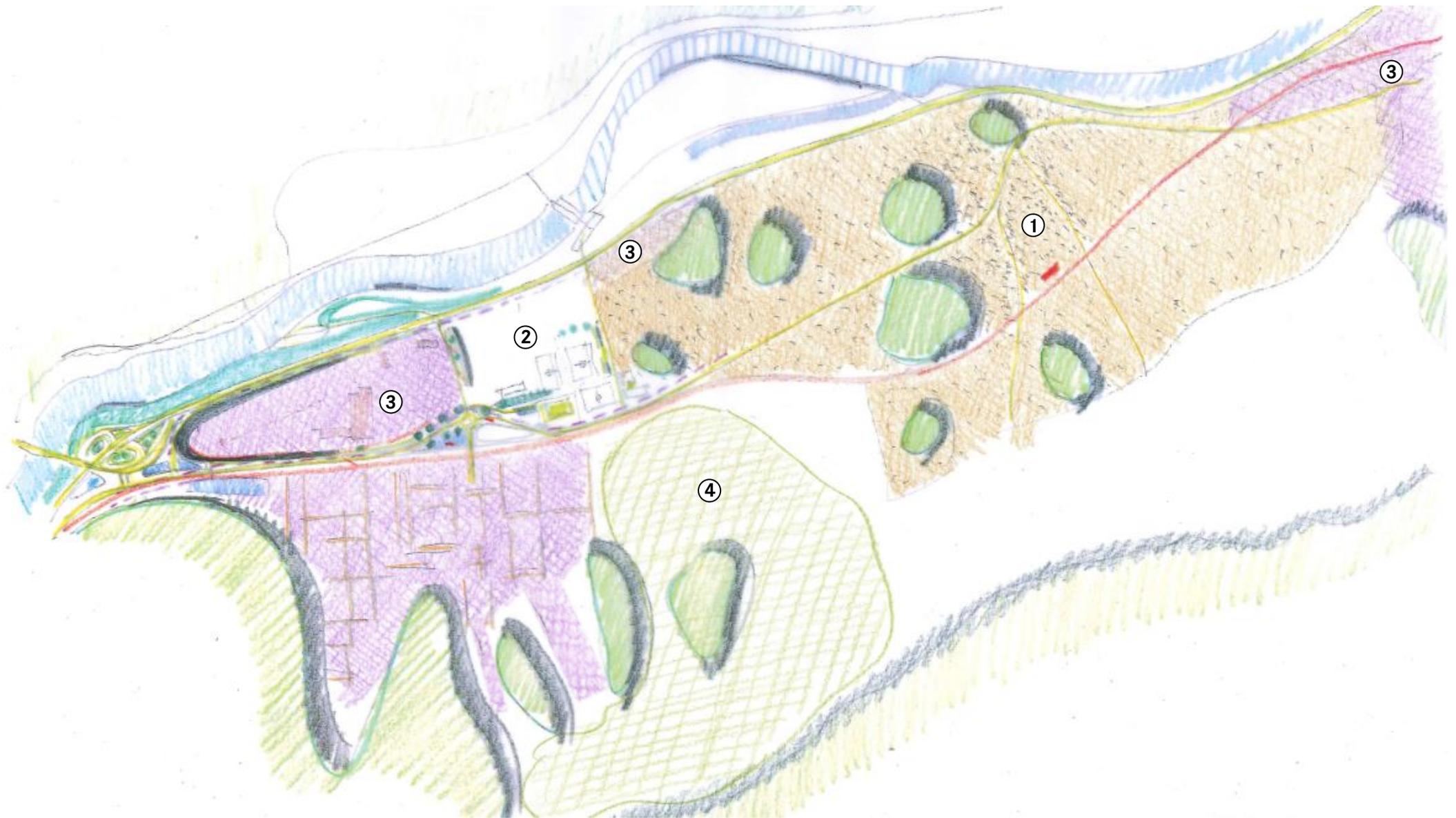


Siedlung, Landschaft und Infrastruktur

- Grossflächige Siedlungserweiterungen rund um den Tuma Marchesa.
- Entstehung Überbauungen Ardisla mit hoher baulicher Dichte.
- Realisierung grossvolumiger Bauten im Zentrum sowie in den Freizeitgebieten.
- Neuansiedlungen im Industriepark Vial.



Räumliche Analyse



Räumliche Analyse

① Hauptsiedlungskörper

Der zusammenhängende Siedlungskörper von Domat/Ems umfasst einerseits den historischen Ortskern mit einer vielfältigen Abfolge von Gassenräumen und Plätzen. Andererseits dominieren die Neubauquartiere, welche ab den 1950er Jahren entstanden und den historischen Ortskern vollständig umschliessen. Die Siedlungsfläche hat ab den 1970er Jahren stark zugenommen. Es handelt sich oft um Einfamilienhausüberbauungen mit verhältnismässig niedriger Dichte. Eine Ausnahme bildet das Quartier Caguils/Calundis, Frassen und Ardisla mit deutlich höherer baulicher Dichte. Das Siedlungsgebiet wird durch die Bahnlinie getrennt. Die Durchlässigkeit zwischen dem nördlichen und südlichen Siedlungsteil ist durch Unterführungen gewährleistet, jedoch durch die langen Schliesszeiten der Bahnübergänge stark eingeschränkt. Durch die Lage des Bahnhofs mitten im Siedlungsgebiet besteht ein nördliches, ausgeprägtes Bahnhofgebiet sowie eine weniger ausgeprägte Südseite an der Via Rezia.

Eine deutliche Zäsur erfährt das Siedlungsgebiet am Siedlungsrand bei Tardels. Die Begrenzung des Siedlungsgebietes orientiert sich hier weder an natürlichen Gegebenheiten noch an Erschliessungsachsen und wirkt zufällig.

Das Dorfzentrum ist geprägt durch die Hauptachse Via Nova und die parallel zueinander laufenden untere und obere Bahnhofstrasse. Der ursprüngliche Freiraum «Tircal», welcher

die Gassenbebauungen an den beiden Bahnhofstrassen ursprünglich voneinander trennte, ist zwischenzeitlich mit verstreut angeordneten Einzelbauten belegt. Auf der nördlichsten Tuma direkt am Rheinufer steht die Kircheanlage St. Johann Baptista, welche durch ihre exponierte Lage ein besonderes Merkmal im Siedlungsgebiet bildet.

② Übergangsbereich Wohnen und Arbeiten

Das Gebiet Sorts di Lagher erfüllt eine wichtige Funktion als Übergangs- und Pufferbereich zwischen dem Wohngebiet von Domat/Ems und den Arbeitsgebieten Vial und EMS-Chemie. Die vorherrschende Nutzung zu Sport- und Freizeitzwecken vermag diesem Anspruch als Zwischenbereich optimal gerecht zu werden.

③ Arbeitsgebiete

Mit den Arbeitsgebieten EMS-Chemie und Industriepark Vial verfügt die Gemeinde über zwei Arbeitsstandorte von kantonaler Bedeutung. Die Standorte sind wertschöpfungsstarken und exportorientierten Unternehmen mit hoher Arbeitsplatzdichte vorbehalten. Die Gebiete tragen wesentlich zum Arbeitsplatzangebot in der Gemeinde und dem Kanton bei.

Das Arbeitsgebiet Plong Muling umfasst überwiegend lokale Gewerbebetriebe sowie Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen. Die Lage des Gebietes ist bezogen auf das Siedlungsgebiet eher peripher, was sich negativ auf

die Erreichbarkeit für den Langsamverkehr auswirkt. Das Arbeitsgebiet Paleu Sura ist aufgrund seiner Lage abseits von bewohnten Gebieten auch für emissionsträchtige Betriebe geeignet. Es umfasst hauptsächlich Betriebe aus Bau, Transport und Produktion. Die differenzierte Ausrichtung der Arbeitsgebiete in Domat/Ems erlaubt die Ansiedlung von Unternehmen verschiedenster Branchen und Betriebsgrössen.

④ Landschaft

Die im Siedlungsgebiet und am Siedlungsrand von Domat/Ems befindlichen «Tumas» bilden ein charakteristisches und identitätsstiftendes Landschaftselement der Gemeinde. Die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Tumas ist jedoch nur teilweise gewährleistet. Der Golfplatz und La Val sind wichtige Naherholungsgebiete mit besonderen landschaftlichen Qualitäten und guter Erreichbarkeit für den Langsamverkehr ab Domat/Ems. Sie tragen wesentlich zur hohen Wohnqualität bei.

Bildungs- und Sportinfrastruktur

Die Bildungseinrichtungen verteilen sich auf die drei Schulstandorte Caguils (Primarschule, Kindergarten), Tuma Platta (Primarschule und Kindergarten) sowie Tircal (Oberstufe und Kindergarten). An sämtlichen Standorten befinden sich Turn- und Mehrzweckhallen. Weitere Sport- und Freizeitinfrastrukturen (Einfachturnhallen, Dreifachturnhalle, Gymnastikraum etc.)

Räumliche Analyse

befinden sich in der Freizeitanlage Vial. Ein Lehrschwimmbad befindet sich beim Schulhaus Tuma Platta. Die Gemeinde verfügt insgesamt über eine gut ausgebaute Bildungs- und Sportinfrastruktur, welche teilweise auch regionale Bedürfnisse abdeckt. Die Verteilung der Schulstandorte erlaubt quartierbezogene Einzugsgebiete mit kurzen Wegen.

Vorranggebiet Landwirtschaft

Das unmittelbar an das Siedlungsgebiet von Domat/Ems angrenzende Landwirtschaftsland weist eine besonders hohe Eignung für den Ackerbau auf. Es ist im Sachplan «Fruchtfolgeflächen» des Bundes bezeichnet. Die Fruchtfolgeflächen sind besonders geschützt und grundsätzlich für die landwirtschaftliche Produktion bestimmt.

Öffentlicher Verkehr

Mit der Rhätischen Bahn, dem Anschluss an das Stadtbusnetz Chur sowie an das Regionalbusnetz verfügt Domat/Ems insgesamt über eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Insbesondere bahnhofsnahe Gebiete sowie entlang der Via Nova ist die Erschliessungsgüte hoch. Die südlichen Wohnquartiere sind aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an das Busnetz im Quervergleich weniger gut erschlossen.

Individualverkehr

Das Siedlungsgebiet von Domat/Ems ist über die Autobahnanschlüsse Chur Süd und Reichenau an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Dies führt zu einer Teilung der Siedlungsinternen Verkehrsströme auf diese beiden Anschlüsse.

Siedlungsintern sind nebst der Kantonsstrasse die beiden Bahnhofstrassen sowie die Via Calundis/Via Ardisla die meistbefahrenen Quartierstrassen.

Der Durchschnittsverkehr auf der Kantonsstrasse Richtung Chur ist rund doppelt so hoch (DTV 2010: 10'800 Fahrten) wie jener auf dem Abschnitt Richtung Reichenau (DTV 2010: 4'600 Fahrten). Dies zeigt einen hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr zwischen Domat/Ems und Chur auf der Churerstrasse.

Die siedlungsinternen Verkehrsbeziehungen zwischen südlichem und nördlichem Dorfteil sind durch Unterführungen und Bahnübergänge gewährleistet.

Langsamverkehr

Durch Domat/Ems verläuft die nationale Veloroute Richtung Chur und Richtung Reichenau. Mit rund 6 km liegt Domat/Ems in Pendlerdistanz zu Chur. Die Erschliessungsgüte mit dem Veloverkehr ist überdurchschnittlich.

Das grossflächige Siedlungsgebiet und die dispers angeordneten wichtigen Ziele des Langsamverkehrs (Schule, Einkauf, öffentlicher Verkehr) lassen den siedlungsinternen Fusswegverbindungen eine besondere Bedeutung zukommen. Solche wichtigen Verbindungen bestehen teilweise (z.B. in den Quartieren Caguils, Ardisla, Scherrat oder im Bereich der Tumas). Defizite bestehen auf der Achse vom Schulhaus Tircal bis zum Bahnhof. Hier besteht keine Fusswegverbindung abseits verkehrsreicher Strassen.

Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risiken-Analyse

	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamischer Wirtschaftsstandort mit breitem Beschäftigungsangebot - Gut entwickelter, diversifizierter Arbeitsstandort mit international tätigen Unternehmen - Breites Versorgungsangebot (z.B. Bildung, Gesundheit, Basisdienstleistungen) - Naherholungsgebiete unmittelbar angrenzend an das Siedlungsgebiet - Gute Verkehrserschliessung (MIV, ÖV, LV) 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unattraktive Ankunftssituation beim Bahnhofareal bzw. fehlendes Bahnhofquartier. - Grosse Siedlungsfläche mit entsprechend hohen Infrastrukturkosten - Teilweise dezentrale Lage wichtiger Versorgungseinrichtungen - Teilweise fehlende siedlungsinterne Fusswegverbindungen.
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prognostiziertes Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft in der Agglomeration Chur - Attraktives Wohnungsangebot in unmittelbarer Nähe zu Chur - Weiterentwicklung des Arbeitsgebietes «Vial» zu einem Technologiezentrum mit wertschöpfungsstarken Unternehmen 	<p>Entwicklungsziele (Stärken-Chancen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Domat/Ems wird als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort gestärkt und weiterentwickelt. - Die Arbeitsgebiete Vial und EMS-Chemie stärken den Standort Domat/Ems als kantonal und überkantonal bedeutenden Industriestandort. - Siedlungsentwicklung und Naherholung werden aufeinander abgestimmt. 	<p>Entwicklungsziele (Schwächen-Chancen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Quartieren mit älterer Bausubstanz wird im Zuge der Quartiererneuerung eine Erhöhung der baulichen Dichte angestrebt. - Die bahnhofnahen Gebiete werden zu einem Zentrumsgebiet mit hoher baulicher Dichte und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. - Wichtige Zielorte des Fussverkehrs werden abseits von verkehrsreichen Strassen zugänglich gemacht.
<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoher Siedlungsdruck führt zu hoher Bautätigkeit und starker Belastung der Infrastrukturen. - Überangebot an Einfamilienhäusern (Klumpenrisiko) - Zunehmende Überalterung der Bevölkerung - Sprunghafte Zunahme der Bevölkerung und damit verbundene Infrastrukturinvestitionen. 	<p>Entwicklungsziele (Stärken-Risiken)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bautätigkeit bzw. das Bevölkerungswachstum wird auf die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen abgestimmt. - Es wird ein ausgeglichenes Wohnungsangebot, insbesondere verstärkt im Bereich Mehrfamilienhäuser gewährleistet. 	<p>Entwicklungsziele (Schwächen-Risiken)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stetige, gleichmässige Bevölkerungszunahme anstreben (Vermeiden von sprunghaften Entwicklungen) - Infrastrukturen entsprechend der angestrebten Bevölkerungsentwicklung bedarfsgerecht ausbauen.



A Strategie Historischer Siedlungsteil und Zentrum

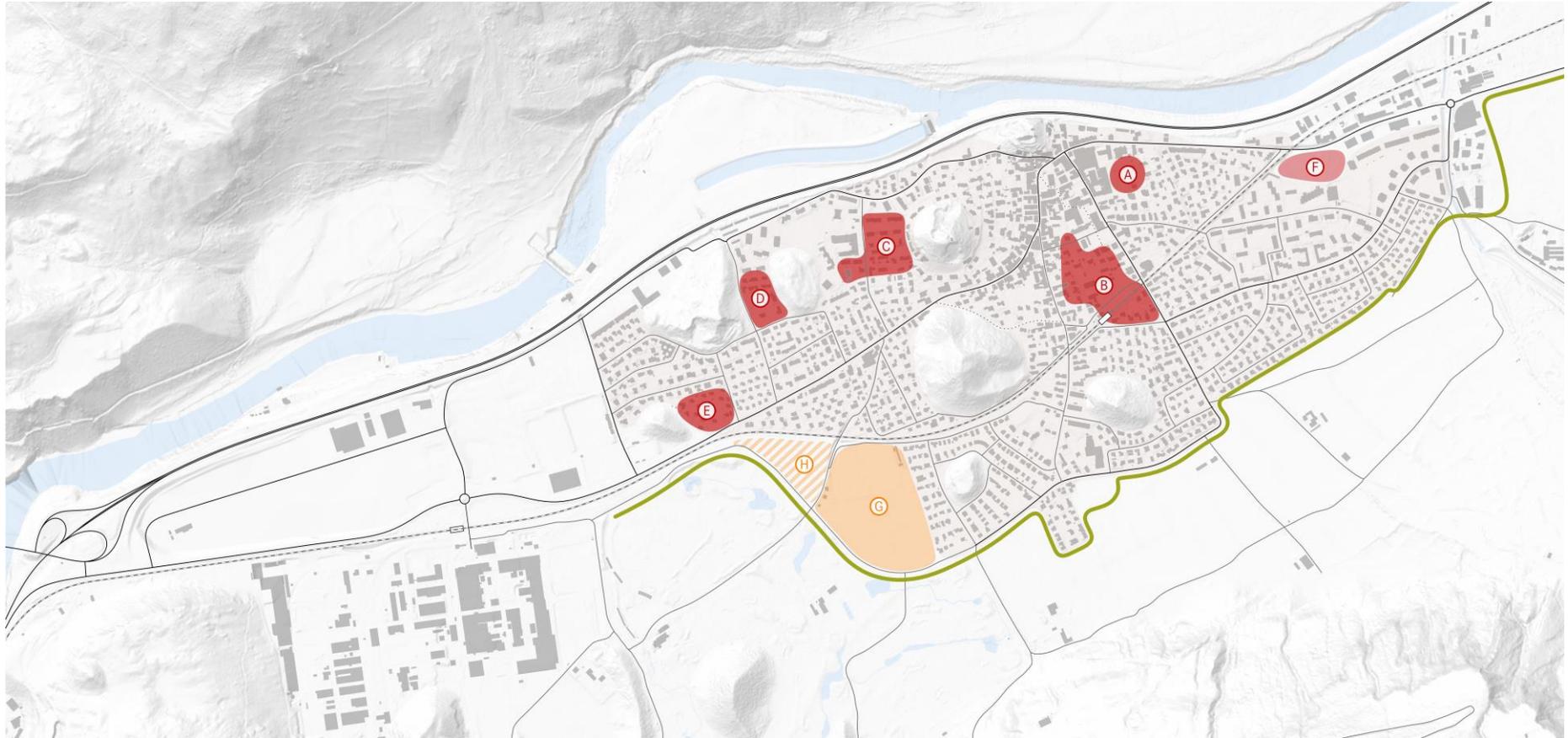


Strategien

-  Dorfzentrum umfasst Versorgungs- und Dienstleistungsnutzungen und wird als Ort der Begegnung mit hoher Aufenthaltsqualität weiterentwickelt. Für die Generation 60+ besteht ein angemessenes Wohnangebot.
-  Historische Substanz, Strukturen und Freiräume entlang der beiden Bahnhofstrassen und im Gebiet Crestas erhalten und weiterentwickeln.
-  Zusätzliche Versorgungsangebote für Güter des täglichen Bedarfs für das Oberdorf anstreben.

Die Struktur und Substanz des historischen Siedlungsgebietes entlang der beiden Bahnhofstrassen sowie am Fusse des Kirchhügel wird erhalten und ergänzt. Das Zentrum erfüllt Versorgungsfunktion und bietet hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

B Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen



Strategien Siedlungsentwicklung nach Innen

- Entwicklungsgebiete Wohnen (1. Priorität)
 - Ⓐ Gebiet Via Cisterna nach einem Gesamtkonzept überbauen (Folgeplanung). Erhöhung der baulichen Nutzung prüfen.
 - Ⓑ Gebiet Tircal / Bahnhof und Rezia: Erhöhung der baulichen Dichte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für die Erschließung und Bebauung.
 - Ⓒ Gebiet Tuma Caste: Umstrukturierung zu einem Gebiet für Geschosswohnungsbauten im Rahmen der Siedlungserneuerung.
 - Ⓓ Gebiet Padrusa: Umstrukturierung zu einem Gebiet für Geschosswohnungsbauten im Rahmen der Siedlungserneuerung (keine neuen Einfamilienhäuser).
 - Ⓔ Gebiet Cunclas: Bauliche Dichte unter Berücksichtigung und in Ergänzung der bestehenden Strukturen erhöhen (im Sinne Quartier Triembel)
- Entwicklungsgebiete Wohnen (2. Priorität)
 - Ⓕ Gebiet Caguils: Umnutzung zu Wohnzwecken nach Aufgabe der Gartennutzung.

Strategien Siedlungserweiterungen Wohnen

- Siedlungserweiterungsgebiete (mittelfristig)
 - Ⓖ Tardels/Caschnés: Siedlungserweiterung im Rahmen Ausbau Via Tardels bis Ems Chemie. Umfassende Interesseneabwägung im Rahmen der Nutzungsplanung (Fruchtfolgefleichen).
- Siedlungserweiterungsgebiete (langfristig)
 - Ⓕ Tardels / Caschnés: Fortsetzung Wohnüberbauung westlich der Via Caschnés.
- Langfristig stabiler Siedlungsrand

B Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen

Die Bevölkerungszunahme bis 2040 wird durch Mobilisierungs- und Verdichtungs-massnahmen in der bestehenden Bauzone sowie durch gezielte Siedlungserweiterungen aufgefangen. Die Massnahmen werden zeitlich etappiert, um eine auf das Entwicklungsziel von einer Zunahme um 1% pro Jahr abgestimmte Bevölkerungsentwicklung zu gewährleisten.

Siedlungsentwicklung im bebauten Gebiet

- Die Siedlungsentwicklung im überbauten Gebiet erfolgt schwerpunktmässig an gut erschlossenen, zentrumsnahen Lagen sowie in Quartieren mit kurz- bis mittelfristigem Erneuerungsbedarf. Es handelt sich um die Gebiete, Via Cisterna (A), Tircal mit angrenzendem Bahnhofareal (B), Tuma Casté (C), Padrusa (D) und Cunclas (E) und Caguils (Schrebergärten, F).
- Das Gebiet Tircal (B) mit angrenzendem Bahnhofareal wird nach einem ortsbaulichen Gesamtkonzept entwickelt. Dieses berücksichtigt eine differenzierte bauliche Dichte und legt ein effizientes Erschliessungskonzept für das Gesamtgebiet fest. Gegenüber dem Bahnhofplatz wird zwecks Schaffung einer repräsentativen Bahnhofüberbauung eine hohe bauliche Dichte entsprechend der Kernbebauung vorgesehen.

- Das Bahnhofareal wird gestalterisch und funktional aufgewertet. Insbesondere wird unter Berücksichtigung der Ansprüche des öffentlichen Verkehrs und einer guten Gesamtgestaltung eine Wohn- und Dienstleistungsnutzung vorgesehen. Die Querungen der RhB-Linie werden für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.
- Im Rahmen von Quartiererneuerungen in den Gebieten Padrusa und Tuma Casté wird eine Erhöhung der baulichen Dichte angestrebt. Die Verdichtung hat auf Basis eines ortsbaulichen Konzeptes zu erfolgen, welches eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleistet.

Mobilisierung der Nutzungsreserven

- Zwecks Mobilisierung der unüberbauten bestehenden Baulandreserven werden im Rahmen der Nutzungsplanung geeignete Massnahmen nach Massgabe der kantonalen Raumplanungsgesetzgebung getroffen (z.B. Überbauungsfristen). Davon betroffen sind grundsätzlich sämtliche selbständig überbaubaren Parzellen und Teilparzellen. Für die nicht überbauten Grundstücken wird von einem Mobilisierungsgrad von 75% bis 2035 ausgegangen.

Siedlungserweiterungen

- Die mobilisierbaren Kapazitätsreserven innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes können den Bedarf bis 2030 bzw. bis 2040 nicht auffangen. In Abstimmung auf die erwünschte bzw. prognostizierte Bevölkerungsentwicklung werden bedarfsgerecht in folgenden Siedlungserweiterungen für Wohnnutzungen in den Gebieten Tardels 7 Caschnés vorgenommen:

Gebiet Tardels / Caschnés

- Die Siedlungserweiterung erfolgt mit dem Ziel einer Ortsrandbildung im Übergangsbereich zum Erholungs- und Landschaftsraum. Die Siedlungserweiterung erfolgt in Abstimmung mit dem Ausbau der Erschliessung Tardels.
- Der Strassenraumgestaltung der Erschliessung Tardels ist besondere Beachtung zu schenken, da diese nebst der Erschliessungsfunktion auch den Übergang von der Siedlung in den Landschaftsraum markiert.

B Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen

Dimensionierung des Siedlungsgebietes

- Massgeblich für die Dimensionierung des Siedlungsgebietes bzw. auch der Bauzone im Bereich der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ist die erwünschte Bevölkerungsentwicklung. Diese beträgt durchschnittlich plus 1% pro Jahr. Bis 2035 entspricht dies eine Bevölkerungszunahme um rund 1650 Einwohner bzw. 2150 Einwohner bis 2040.
- Diesem Ziel der Bevölkerungsentwicklung stehen die heutigen Bauzonenreserven gegenüber. Ausgehend von einem Mobilisierungsgrad von 75% für die nicht überbauten Bauzonen bzw. 10% für die Reserven im überbauten Gebiet ergibt sich eine Kapazitätsreserve im heutigen Bestand von rund 580 Einwohnern.
- Innerhalb der Entwicklungsgebiete innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes wird eine Erhöhung der Ausnützung auf 0.8 – 1.0 angestrebt. Eine Ausnahme bildet das Quartier Cunclas, wo von einer verdichteten Einfamilienhausüberbauung mit einer Ausnützung von 0.6 ausgegangen wird. Aus diesen Verdichtungsmassnahmen ergibt sich eine zusätzliche mobilisierbare Kapazitätsreserve von rund 270 Einwohnern bis 2035.
- In den mittelfristig vorgesehenen Siedlungserweiterungsgebieten (Gebiete G und H) ergibt sich unter Einhaltung der richtplanerisch geforderten Mindestdichte

(mindestens AZ 0.8) eine Kapazität von 825 zusätzlichen Einwohnern (Mobilisierungsgrad 100%):

- Die Gesamtkapazität beträgt somit rund 1680 zusätzliche Einwohner innerhalb des bestehenden und mittelfristig erweiterten Siedlungsgebietes. Dies entspricht der angestrebten Bevölkerungsentwicklung von plus 1% pro Jahr.

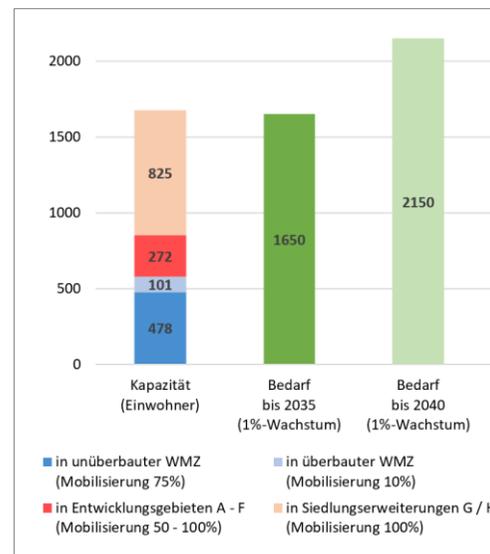
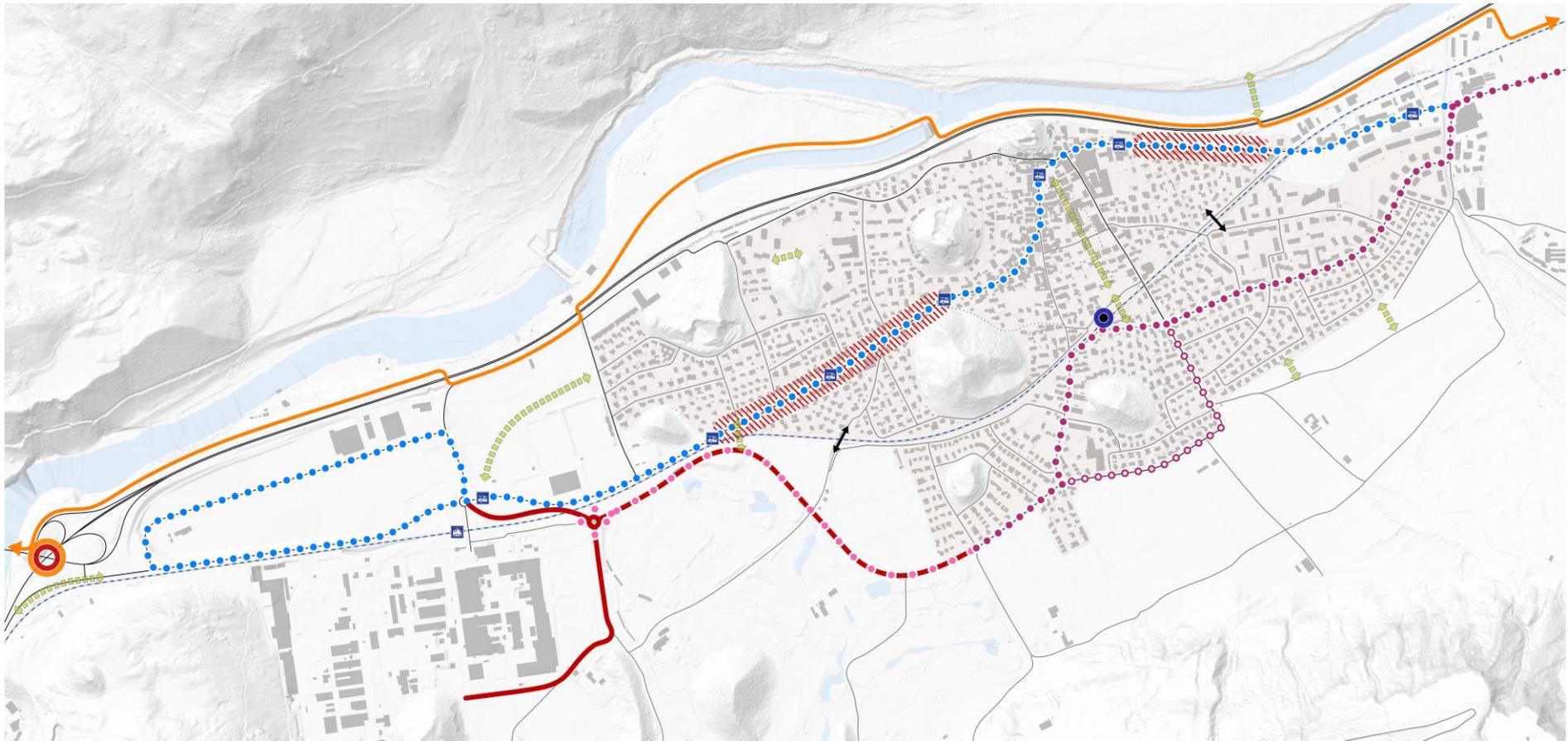


Abb.) Kapazität und Bedarf bis 2035/2040 (Einwohner)

C Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr



Strategien öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Neue Buslinie zwecks Erschliessung Südquartier 1. Etappe (Linie Chur – Plankis + Verlängerung Domat/Ems Süd)
- Optionale Linienführung (ohne Einbindung Bahnhof)
- Neue Buslinie zwecks Erschliessung Südquartier 2. Etappe bis Ems Chemie
- Neue Buslinie Domat/Ems Zentrum mit Option Erschliessung Industriepark Vial (Linie Chur – Ems Werk – Vial via Kantonsstrasse)
- Bahnhof Domat/Ems als multimodale Drehscheibe ausbauen und weiterentwickeln. Mit der kantonale öV-Planung Bahn/Bus (Retica 30+) koordinieren.

Strategien motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Ausbau Via Tardels im Zusammenhang mit der Wohnentwicklung (Anschluss «Ems West»). Kreisel und Unterführung bei Ems Werk zwecks Verbesserung der Erschliessung Industrieareal.
- Ausbau und Optimierung Anschluss Reichenau A13.

Strategien Fussgänger- und Veloverkehr

- ↔ Ergänzung, Ausbau und Optimierung des siedlungsinternen Fusswegnetzes.
- ↔ Bestehende Unterführungen Nord – Süd
- ↔ Umsetzung einer Velo-Schnellroute (Pendleroute) in Abstimmung mit der Region Imboden.
- Optimierung der Velowegführung hinsichtlich Komfort und Sicherheit im Rahmen des Ausbaus des Anschlusses Reichenau.
- ▨ Verbesserungen hinsichtlich Komfort und Sicherheit für Velofahrende auf der Kantonsstrasse.

B Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Siedlungsentwicklung im Innern, die Siedlungserweiterungen sowie die Weiterentwicklung der strategischen Arbeitsgebiete wird mit der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt. Das Verkehrsnetz für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr wird koordiniert und bedarfsgerecht erweitert.

Neuer Anschluss «Ems West»

- Mit einem Ausbau der Via Tardels vom heutigen Siedlungsrand bis zum bestehenden Kreisel «Vial» wird ein neuer Anschluss «Ems West» geschaffen.
- Ein Teil des Quartierverkehrs in den südlich der Bahnlinie gelegenen Gebieten kann über diesen Anschluss abgewickelt werden und entlastet damit das Siedlungsgebiet.
- Gleichzeitig wird die vorgesehene Siedlungserweiterung Tardels / Caschnés über den neuen Anschluss «Ems West» an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Ein erheblicher Mehrverkehr durch bestehende Wohngebiete kann damit vermieden werden.
- Der Anschluss «Ems West» bedingt eine Unterquerung der RhB-Linie im Bereich der EMS-Chemie. Die Arealerschliessung der EMS-Chemie kann in den neuen Anschluss «Ems West» integriert werden. Insbesondere wird dadurch die Querung der RhB-Linie und somit die Arealzufahrt für den

Werkverkehr und Angestellte wesentlich verbessert.

- Der Ausbau der Erschliessung dient auch der der Zufahrt zum Golfareal und Naherholungsgebiet. Die heutige Zufahrt via Areal der EMS-Chemie wird obsolet.

Ergänzungen im Busnetz

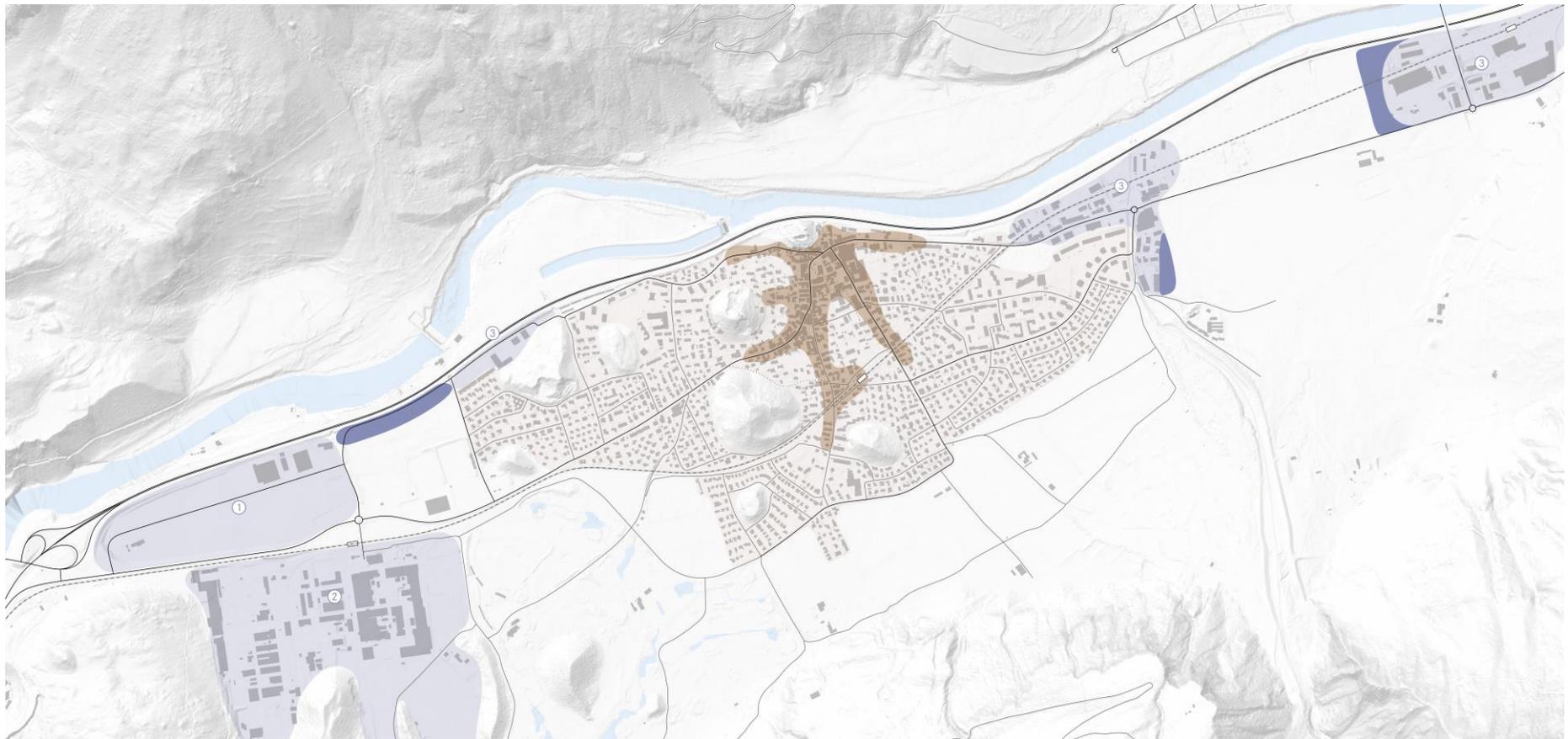
- Durch eine Neuorganisation der Buslinien wird die Einbindung des Südquartiers von Domat/Ems in das Busnetz gewährleistet. Vorgesehen sind zwei Buslinien Richtung Chur, welche in Domat/Ems wenden. Dadurch kann sowohl das Zentrum (entlang Kantonsstrasse bis Vial) als auch das Südquartier (mit Option einer Verlängerung bis EMS Chemie) optimal erschlossen werden. Um optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bus- und Bahnnetz zu gewährleisten, wird eine Buslinie via Bahnhof Domat/Ems angestrebt. Alternativ ist auch eine Route auf der Via Faveras/Via Musel denkbar.
- Der Regionalbus (Linie 81) soll als Eilkurs auf der A13 geführt werden.

Ergänzungen im Langsamverkehrsnetz

- Vom Bahnhof bis zum Dorfplatz / Dorfzentrum wird eine durchgehende, separate Fusswegverbindung angestrebt. Diese gewährt Pendlern, Schülern sowie Gästen eine attraktive Verbindung vom ÖV-Knoten bis zum Zentrum.

- Das Ziel ist eine möglichst direkte und verkehrssichere, siedlungsinterne Fusswegverbindung. Aufgrund der räumlichen Ausgangslage sowie der zum Teil bereits bestehenden Fusswege ist eine Ergänzung des Wegnetzes im Gebiet Tircal vorgesehen.
- Es wird eine regionsübergreifende, möglichst direkte Velo-Pendleroute von Rhäzüns Richtung Chur bis nach Fläsch angestrebt. Dazu sind in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden gezielte Ergänzungen der Veloinfrastruktur vorzunehmen. Die Koordination erfolgt über die Region.

D Strategie Siedlungsentwicklung Arbeiten

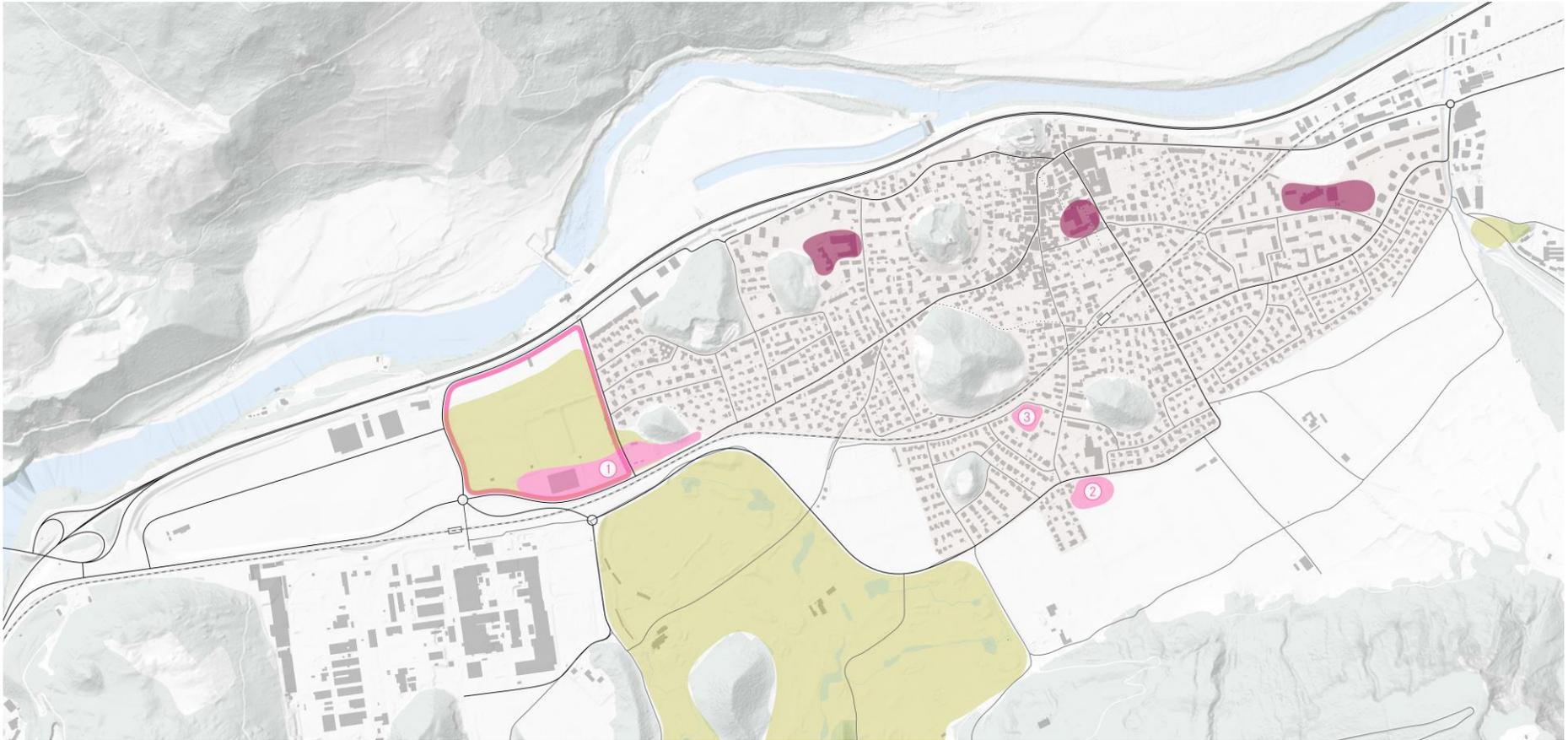


Strategien

- Bestehende Arbeitsgebiete differenziert weiterentwickeln und Mindestdichte sicherstellen
- ① Industriepark Vial für exportorientierte, wertschöpfungsstarke Unternehmen mit hoher Arbeitsplatzdichte vorsehen. Betriebe mit grossem Landbedarf im Verhältnis zur Anzahl Arbeitsplätze ausschliessen.
- ② Areal EMS-Chemie dient der Weiterentwicklung des ansässigen Unternehmens.
- ③ Arbeitsgebiete Hofstättle, Plong Muling und Paleu Sura dienen lokal und regional tätigen Unternehmen. Das Arbeitsgebiet Paleu Sura dient vorwiegend emissionsträchtigen und flächenintensiven Betrieben.
- Bedarfsgerechte Erweiterungen der Arbeitsgebiete prüfen – Im Bereich Sorts dil Lagher ist eine Abstimmung mit der Entwicklung der Freizeitanlage Vial erforderlich (Gesamtkonzept).
- Im historischen Siedlungsgebiet weiterhin eine gemischte Nutzung von Wohnen und Dienstleistung sowie nicht störendem Gewerbe zwecks Belebung des Dorfkerns gewährleisten.

Die Gemeinde Domat/Ems wird als Arbeitsstandort von kantonaler Bedeutung gestärkt und weiterentwickelt. Das Arbeitsplatzangebot trägt zur Attraktivität als Wohngemeinde bei. Nebst exportorientierten Betrieben tragen auch lokal und regional tätige Gewerbebetriebe zum diversifizierten Arbeitsplatzangebot bei.

E Strategie Bildungs-, Sport- und Erholungsinfrastrukturen

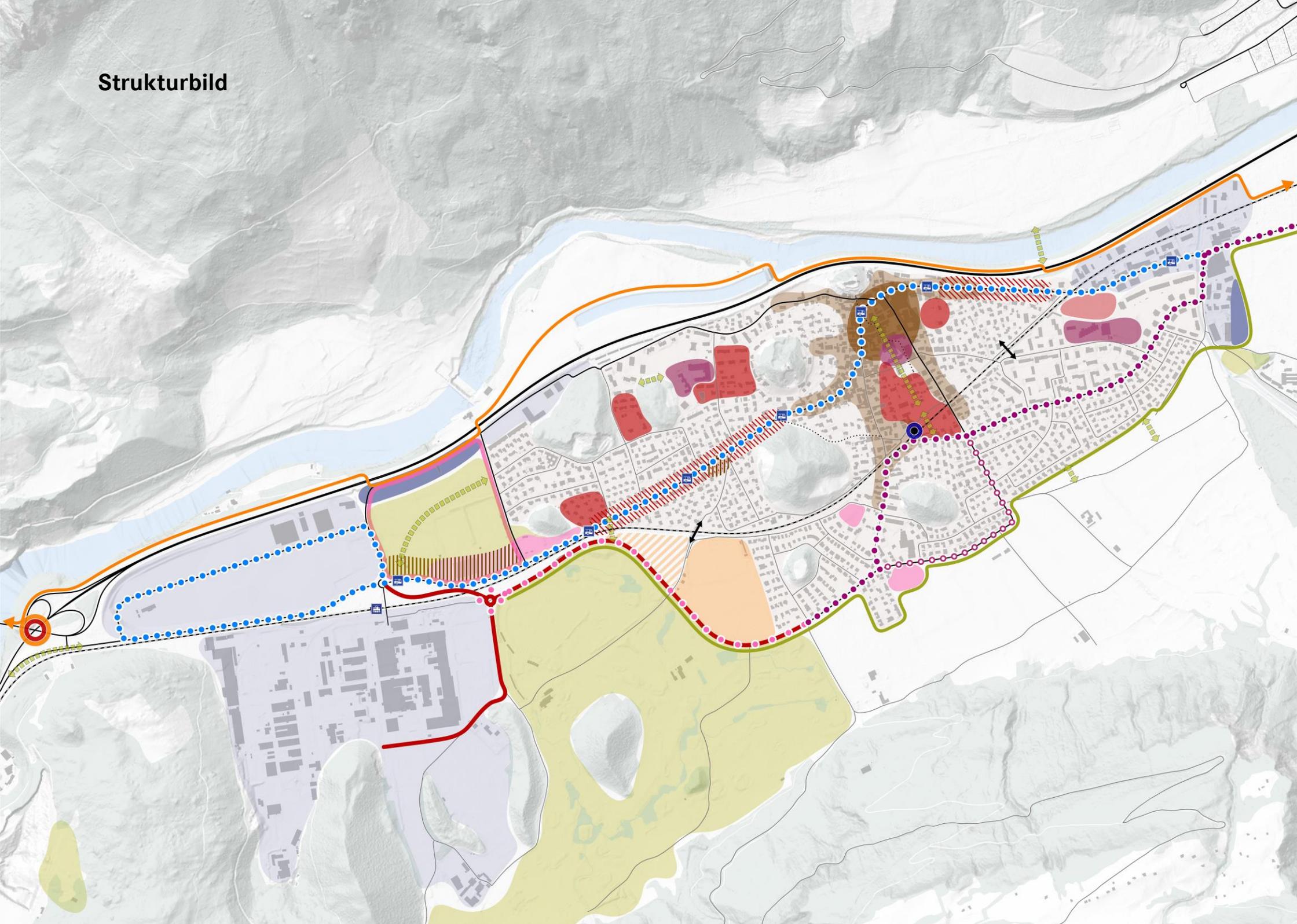


Strategien

- Bestehende Schulstandorte bei gegebenem Bedarf baulich oder betrieblich anpassen und Landbedarf sicherstellen.
- Bestehende Infrastrukturen ergänzen und neue Angebote schaffen
- 1 Sport- und Freizeitanlage Vial als Standort von regionaler Bedeutung stärken und bedarfsgerecht erweitern. Bei der Anordnung von Neu- und Ersatzbauten die angrenzende Wohnentwicklung berücksichtigen.
- 2 Attraktives und zeitgemäßes Angebot im Bereich Pflegedienstleistungen und Alterswohnen durch stetige Weiterentwicklung des bestehenden Standortes Falveng sicherstellen. Bei Bedarf die Voraussetzungen für eine Erweiterung südlich der Via Musel schaffen.
- 3 Areal «altes Schienenlager» als strategische Landreserve der Gemeinde beibehalten.
- Sport- und Naherholungsgebiete erhalten. Sportplätze auf dem Areal Sorts di Lagher in Abstimmung mit der Wohnentwicklung reorganisieren (langfristig im Rahmen Erneuerung).
- Sport- und Freizeitanlage Vial nach einem Gesamtkonzept hinsichtlich Nutzung und Gestaltung entwickeln. Integration von Hotel-, Gewerbe- und Versorgungsnutzungen berücksichtigen.

Die Sport- und Freizeitanlage Vial wird als wichtige öffentliche Infrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt. Sie deckt kommunale und in Teilbereichen auch regionale Bedürfnisse ab. Mit den bestehenden drei Schulstandorten wird eine Schulraumplanung mit quartierbezogenem Einzugsgebiet auf Kindergarten- und Primarstufe gewährleistet.

Strukturbild



Strategien Siedlung

Dorfkern

-  Historische Substanz, Strukturen und Freiräume erhalten und weiterentwickeln
-  Dorfzentrum mit Versorgungs- und Dienstleistungsnutzungen und als Ort der Begegnung
-  Zusätzliche Versorgungsangebote für Güter des täglichen Bedarfs anstreben

Wohnen

-  Siedlungsentwicklung nach Innen - Erhöhung der baulichen Dichte (1. Priorität)
-  Siedlungsentwicklung nach Innen - Überbauung mit hoher Dichte (2. Priorität)
-  Siedlungsgebiet bei gegebenem Bedarf gezielt erweitern (mittelfristig)
-  Siedlungsgebiet bei gegebenem Bedarf gezielt erweitern (langfristig)

Arbeiten

-  Bestehende Arbeitsgebiete differenziert weiterentwickeln und Mindestdichte sicherstellen
-  Bedarfsgerechte Erweiterungen der Arbeitsgebiete prüfen

Öffentliche Nutzungen, Sport- und Freizeit

-  Bestehende Schulstandorte bei gegebenem Bedarf baulich oder betrieblich anpassen
-  Bestehende Infrastrukturen ergänzen und neue Angebote schaffen
-  Sport- und Naherholungsgebiete erhalten
-  Sport- und Freizeitanlage Vial nach einem Gesamtkonzept entwickeln

Siedlungsrand

-  Langfristig stabiler Siedlungsrand

Strategien Verkehr

Öffentlicher Verkehr

-  Neue Buslinie zwecks Erschliessung Südquartier 1. Etappe (Linie Chur - Plankis + Verlängerung Domat/Ems Süd)
-  Neue Buslinie zwecks Erschliessung Südquartier 2. Etappe bis Ems Chemie
-  Neue Buslinie Domat/Ems Zentrum mit Option Erschliessung Industriepark Vial
-  Bahnhof Domat/Ems als multimodale Drehscheibe ausbauen

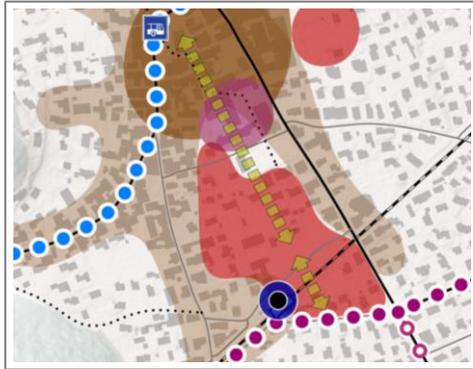
Motorisierter Individualverkehr

-  Ausbau Via Tardels im Zusammenhang mit der Wohnentwicklung (Anschluss «Ems West»).
-  Ausbau und Optimierung Anschluss Reichenau A13

Fussgänger- und Veloverkehr

-  Ergänzung, Ausbau und Optimierung des siedlungsinternen Fusswegnetzes
-  Umsetzung einer Velo-Schnellroute (Pendlerroute) in Abstimmung mit der Region Imboden
-  Optimierung der Velowegführung im Rahmen des Ausbaus des Anschlusses Reichenau
-  Verbesserungen hinsichtlich Komfort und Sicherheit für Velofahrende auf der Kantonsstrasse

Erläuterungen zum Gebiet Tircal und Bahnhof



Ausgangslage

Im Rahmen einer laufenden Planung ist für das Bahnhofareal ein Ersatz des Bahnhofgebäudes mit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen vorgesehen. Für die Fussgänger ist eine separate Personenunterführung im Bereich der bestehenden Unterführung vorgesehen. Die Neugestaltung des Bahnhofareals erfolgt in Koordination mit der Erneuerung der Bahninfrastruktur.

Das Gebiet Tircal ist heute einer zweigeschossigen Zone zugewiesen. Aufgrund der guten Lage hinsichtlich Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Zentrumsnähe ist eine Eignung für eine höhere bauliche Nutzung gegeben.

Die Achse vom Bahnhofplatz via Schulhaus Tircal bis zum Dorfplatz und Kirchhügel bildet eine wichtige siedlungsinterne Fussgängerverbindung für Pendler-, Freizeit- und Schülerverkehr. Das Teilstück zwischen dem Bahnhofplatz bis zum Schulhausplatz Tircal fehlt derzeit noch.

Strategien

Am Bahnhof Domat/Ems wird eine attraktive Ankunftssituation für Pendler, Gäste und Besucher geschaffen. Die Neugestaltung berücksichtigt die heutigen und künftigen Bedürfnisse des Verkehrs (öffentlich, privat, Velo und Fussgänger), der baulichen Nutzung (Wohn- und Dienstleistungsnutzung) sowie einer guten ortsbaulichen Einordnung.

Es wird eine attraktive Querung der Bahnlinie für Fussgänger, Velo und motorisiertem Verkehr gewährleistet.

Das an den Bahnhofplatz angrenzende Gebiet Tircal wird in der ersten Bautiefe gegenüber dem Bahnhofplatz für eine hohe bauliche Dichte entsprechend der übrigen Kernzone vorgesehen. Gegenüber dem Bahnhofplatz wird eine repräsentative Bebauungsfront vorgesehen.

Durch das Gebiet Tircal wird eine durchgehende Fusswegverbindung vom Bahnhofplatz bis zum Schulhausplatz vorgesehen.

Massnahmen

- Realisierung einer Personenunterführung zwischen Bahnhofplatz und Via Rezia
- Schaffen der planerischen Voraussetzungen für Dienstleistungs- und Wohnnutzung im Rahmen eines Ersatzneubaus des Bahnhofgebäudes.
- Abstimmung der Erschliessung mit Überbauung Dreieck Gassa Surò / Bahnhofplatz.
- Zuweisung des Gebietes Tircal zu einer Zone mit höherer baulicher Nutzung mit Folgeplanungspflicht.
- Im Rahmen der Folgeplanung Tircal sind die vorstehenden Strategien umzusetzen.

Bildnachweise / Datenquellen

<i>Porträt (S. 4)</i>	Bundesamt für Kultur (1983): Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
<i>Demografie (S. 5)</i>	Bundesamt für Statistik, BFS (2016): Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) BFS (1990): Eidgenössische Volkszählung 1990
<i>Wirtschaft und Mobilität (S. 6)</i>	BFS (2011, 2015): Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) BFS (2000): Eidgenössische Volkszählung 2000 BFS (2014): Pendlermatrix (STATPOP, AHV, STATENT) ARE (2013): ÖV-Güteklassen 2013, Hauptsaison
<i>Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung (S. 7)</i>	Amt für Immobilienbewertung, AIB (2016): Angabe Umbaujahr aus Mutationen der Gebäudenummer geschätzter Gebäude BFS (2016): Gebäude- und Wohnungsstatistik BFS (2017): Leerwohnungszählung
<i>Bauzonenreserven und Bedarf (S. 8)</i>	ARE (2018): Richtplananpassung in den Bereichen Raumordnungspolitik und Siedlung (KRIP-S), Gemeinde-Datenblatt
<i>Grundlage Zeitschnitte (S. 9, 10)</i>	Bundesamt für Landestopografie swisstopo (1882 / 1933): Siegfriedkarte Bundesamt für Landestopografie swisstopo (1958 / 1979 / 1997 / 2008): Landeskarte 1 : 50 000
<i>Grundlage Räumliche Analyse (S. 13), Strategien (S. 17 - 23) und Strukturbild (S. 25)</i>	Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (2018): Amtliche Vermessung Kanton Graubünden Bundesamt für Kultur (1983): Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
<i>Bilder (S. 3, 16)</i>	Eigene Aufnahmen Stauffer und Studach Raumentwicklung AG
<i>Luftbilder (S. 12, 20)</i>	Amt für Raumentwicklung des Kantons Graubünden (ARE), © Comet Photoshopping GmbH / Dieter Enz

