

Kommunales räumliches Leitbild

Bericht zu den Wünschen und Anträgen der Mitwirkung

1. Februar 2021

Teil 1: Übersicht der wichtigsten Themen der Mitwirkung

Thema	Anträge (sinngemäss)	Anzahl Nennungen	J/N	Beantwortung (Entwurf)
A) Bevölkerungswachstum	Das Wachstum der Gemeinde soll zwischen 0.2% – 0.8% pro Jahr betragen. Das Wachstum in den letzten 20 Jahren war zu schnell, es soll nun eine Konsolidierungsphase mit geringerem Wachstum folgen.	5	J	<p>Das Bundesamt für Statistik hat Ende Mai 2020 die neuen Bevölkerungsszenarien veröffentlicht. Für den Kanton Graubünden ist eine stagnierende Bevölkerung bis 2050 prognostiziert.</p> <p>Während in vielen Regionen von einer Abnahme oder Stagnation der Bevölkerungszahl auszugehen ist, sind die Regionen Landquart und Imboden die am stärksten wachsenden Regionen im Kanton. Ziel des kommunalen räumlichen Leitbildes ist es, auf diese Herausforderung angemessen zu reagieren. Von einem deutlich niedrigeren Wachstum als 1% pro Jahr auszugehen birgt das erhebliche Risiko, dass die Planung im Bereich Siedlung, Schule, Infrastruktur etc. nicht auf ein höheres Wachstum vorbereitet ist und unkoordiniert verläuft. Die Gemeinde beabsichtigt, das Wachstum mit geeigneten Massnahmen wie Etappierungen bei der Freigabe von Bauland usw. zu steuern, soweit dies mit der Planung möglich ist. Dennoch kann nicht negiert werden, dass Domat/Ems zu einer starken Wachstumsregion gehört. Dies bedingt entsprechende räumliche Strategien, um nicht von der tatsächlichen Entwicklung eingeholt zu werden.</p> <p>Aufgrund der Rückmeldungen in den Arbeitsgruppen und der öffentlichen Mitwirkung wird das Wachstumsziel dahingehend angepasst, dass ein Wachstum zwischen 0.5% – maximal 1% pro Jahr angestrebt wird. Dies zur Klärung, dass ein Wachstum von 1% klar die Obergrenze darstellt und auch ein geringeres Wachstum der Entwicklungsvorstellung entspricht.</p>
B) Süderschliessung	Die Süderschliessung und das bisher in der Ortsplanung bezeichnete Erweiterungsgebiet (Zone künftige bauliche Nutzung) sollen in das KRL integriert werden. Regelmässig wird das hohe Verkehrsaufkommen im Zentrum von der Anwohnerschaft kritisiert. Die Süderschliessung würde hier eine Entlastung bringen. Eine Bebauung entlang der neuen Verkehrsachse macht Sinn.	10	N	<p>Der Gemeindevorstand und die Fachkommission haben sich unter Miteinbezug des externen Verkehrsplanungsbüros im Rahmen der Erarbeitung des KRL auch mit dieser Thematik vertieft auseinandergesetzt. Im Wesentlichen wurden folgende Feststellungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Domat/Ems ist Ziel- und Quellverkehr, d.h. Fahrten mit Start- oder Zielpunkt innerhalb von Domat/Ems. Das Dorf hat daher aus verkehrsplanerischer Sicht kein Problem mit Durchgangsverkehr, da dieser nur einen Bruchteil des Gesamtverkehrs ausmacht. Eine Umfahrung (unabhängig der genauen Linienführung) weist ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf bzw. generiert keine wesentlichen Vorteile. - Der IST-Zustand funktioniert grundsätzlich, es besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf. - Die ursprüngliche Idee, zwischen der Süderschliessung und der bestehenden Bebauung (Zone künftige bauliche Nutzung) eine Erweiterung des Einfamilienhausquartiers vorzunehmen, ist in dieser Form nicht mehr mit dem übergeordneten Recht vereinbar. Unter anderem gilt bei Neueinzonungen eine Mindestdichte entsprechend einer Ausnützungsziffer von 0.8, was beispielsweise einer drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhausüberbauung entspricht. Eine solche Bebauung ist an diesem Siedlungsrand nicht zweckmässig. - Das Gebiet liegt in der Fruchtfolgefläche, was mit strengen Vorgaben hinsichtlich einer baulichen Nutzung verbunden ist. - Im Hinblick auf die längerfristige Siedlungsentwicklung bestehen geeignetere Gebiete. - Es handelt sich um ein wichtiges Naherholungsgebiet für das angrenzende Siedlungsgebiet. Dieses würde durch eine Süderschliessung beeinträchtigt. <p>Aufgrund der Erkenntnisse wird die Süderschliessung nicht ins KRL aufgenommen. Vorbehalten bleibt das Ergebnis einer allfälligen Initiative (im KRL vermerkt).</p>

Thema	Anträge (sinngemäss)	Anzahl Nennungen	J/N	Beantwortung (Entwurf)
C) Erschliessung Tardels	Auf einen Anschluss «Ems West» soll verzichtet werden. Der Bedarf ist nicht ausgewiesen.	6	N	<p>Der Ausbau der Erschliessung Tardels ist in verschiedener Hinsicht von strategischer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hapterschliessung der künftigen Siedlungsentwicklung Tardels/Caschnés mit Anbindung an den Anschluss Reichenau. - Verbesserung der Arealerschliessung der EMS CHEMIE - Markierung des Siedlungsrandes und Übergangsbereich zwischen Siedlungsgebiet und Erholungsgebiet. Dies mit entsprechenden Anforderungen an die Strassenraumgestaltung. - Korridor für die Fortsetzung der angestrebten Buserschliessung der Südquartiere Richtung Arbeitsgebiet Vial <p>Aus diesen Gründen wird der Ausbau der Erschliessung Tardels im kommunalen räumlichen Leitbild belassen.</p>
D) Siedlungsentwicklung Tardels/Caschnés	Der Entscheid für eine Siedlungsentwicklung in Tardels ist aufzuzeigen. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, welche Varianten geprüft wurden.	3	-	<p>Der Entscheid für eine Siedlungsentwicklung im Gebiet Tardels/Caschnés erfolgte aus folgenden Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Generelle Haltung:</u> Im Vordergrund steht die Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Bauzone. D.h. Massnahmen zur baulichen Verdichtung und Mobilisierung bestehender Nutzungsreserven gemäss den Festlegungen im KRL. Trotz innerer Nutzungsreserven kann das Bevölkerungswachstum bis 2030 bzw. 2040 nicht vollständig innerhalb der bestehenden Siedlung aufgenommen werden. Es sind Siedlungserweiterungen zu prüfen. - <u>Variante Vial:</u> Es wurde geprüft, einen Teil der öffentlichen Zone an der Via Lagher für Wohnzwecke vorzusehen. Aufgrund der Konflikte mit der Sport- und Erholungsnutzung und der Aufweichung dieses wichtigen Übergangsbereiches zwischen Wohnnutzung und Industriepark wurde auf diese Option verzichtet. - <u>Variante Süderschliessung:</u> (siehe B) - <u>Variante Entwicklung Richtung Osten:</u> Eine solche Erweiterung würde nebst den Konflikten mit Fruchtfolgefächern auch zu Konflikten mit dem Grundwasserschutz (Schutzareal) führen. Ebenso wäre diese Erweiterung peripher und eine Eingliederung in den Siedlungskörper kaum möglich. - <u>Weitere Optionen:</u> Infolge der räumlichen Gegebenheiten (Autobahn, Industrieareale, Erholungsnutzung) bestehen keine weiteren Optionen für Siedlungserweiterungen.
E) Anträge zu weiteren KRL-Themen	Fuss- und Veloverkehr, Entwicklungsgebiete, Anschluss Reichenau, Sport- und Freizeitnutzung Vial, Versorgungsangebote, usw.	25		<i>Individuelle Beantwortung, siehe Teil 2</i>
F) Anträge zuhanden der nachfolgenden Planungen	Einführung Tempo 30, , Ausbaustandard von Strassen und Wegen, Grün- und Freiraumplanungen, konkrete Zonenzuweisungen, Sanierungsplanungen usw.	19		Die Anträge betreffen die Nutzungsplanung und/oder andere konkrete Planungen der Gemeinde und können nicht im KRL abgebildet werden.
Total Anträge		68		

Teil 2: Einzelanträge (Detailbeantwortung)

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
1	A	1) Wachstum	<p>Die Gemeinde soll in den nächsten Jahren eine Konsolidierungsphase einläuten und anschliessend ein moderates Wachstum in einer Bandbreite von 0.2 bis 0.4% anstreben. In der Bevölkerung ist vielerorts zu hören, dass die Gemeinde in den letzten 20 Jahren zu schnell gewachsen sei. Der Druck auf die Infrastruktur darf nicht höher werden, ob weitere Ausbauten von der Stimmbevölkerung unterstützt werden, ist fraglich.</p>	J (teilweise)	<p>Das Bundesamt für Statistik hat Ende Mai 2020 die neuen Bevölkerungsszenarien veröffentlicht. Für den Kanton Graubünden ist eine stagnierende Bevölkerung bis 2050 prognostiziert. Während in vielen Regionen von einer Abnahme oder Stagnation der Bevölkerungszahl auszugehen ist, sind die Regionen Landquart und Imboden die am stärksten wachsenden Regionen im Kanton. Ziel des kommunalen räumlichen Leitbildes ist es, auf diese Herausforderung angemessen zu reagieren. Von einem deutlich niedrigeren Wachstum als 1% pro Jahr auszugehen birgt das erhebliche Risiko, dass die Planung im Bereich Siedlung, Schule, Infrastruktur etc. nicht auf ein höheres Wachstum vorbereitet ist und unkoordiniert verläuft. Die Gemeinde beabsichtigt, das Wachstum mit geeigneten Massnahmen wie Etappierungen bei der Freigabe von Bauland usw. zu steuern, soweit dies mit der Planung möglich ist. Dennoch kann nicht negiert werden, dass Domat/Ems zu einer starken Wachstumsregion gehört. Dies bedingt entsprechende räumliche Strategien, um nicht von der tatsächlichen Entwicklung eingeholt zu werden.</p> <p>Aufgrund der Rückmeldungen in den Arbeitsgruppen und der öffentlichen Mitwirkung wird das Wachstumsziel dahingehend angepasst, dass ein Wachstum zwischen 0.5% – maximal 1% pro Jahr angestrebt wird. Dies zur Klärung, dass ein Wachstum von 1% klar die Obergrenze darstellt und auch ein geringeres Wachstum der Entwicklungsvorstellung entspricht.</p>
		2) Erschliessung	<p>Die geplante Süderschliessung soll in das KRL integriert werden. Regelmässig wird das hohe Verkehrsaufkommen im Zentrum von der Anwohnerschaft kritisiert. Die Süderschliessung würde hier eine Entlastung bringen und die Pendlerströme solidarisch aufteilen.</p>	N	<p>Der Gemeindevorstand und die Fachkommission haben sich unter Miteinbezug des externen Verkehrsplanungsbüros im Rahmen der Erarbeitung des KRL auch mit dieser Thematik vertieft auseinandergesetzt. Im Wesentlichen wurden folgende Feststellungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Domat/Ems ist Ziel- und Quellverkehr, d.h. Fahrten mit Start- oder Zielpunkt innerhalb von Domat/Ems. Das Dorf hat daher aus verkehrsplanerischer Sicht kein Problem mit Durchgangsverkehr, da dieser nur einen Bruchteil des Gesamtverkehrs ausmacht. Eine Umfahrung (unabhängig der genauen Linienführung) weist ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf bzw. generiert keine wesentlichen Vorteile. - Der IST-Zustand funktioniert grundsätzlich, es besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf. - Die ursprüngliche Idee, zwischen der Süderschliessung und der bestehenden Bebauung (Zone künftige bauliche Nutzung) eine Erweiterung des Einfamilienhausquartiers vorzunehmen, ist in dieser Form nicht mehr mit dem übergeordneten Recht vereinbar. Unter anderem gilt bei Neueinzonungen eine Mindestdichte entsprechend einer Ausnützungsziffer von 0.8, was beispielsweise einer drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhausüberbauung entspricht. Eine solche Bebauung ist an diesem Siedlungsrand nicht zweckmässig. - Das Gebiet liegt in der Fruchtfolgefäche, was mit strengen Vorgaben hinsichtlich einer baulichen Nutzung verbunden ist. - Im Hinblick auf die längerfristige Siedlungsentwicklung bestehen geeignetere Gebiete (Tardels, Caschnés). - Es handelt sich um ein wichtiges Naherholungsgebiet für das angrenzende Siedlungsgebiet. Dieses würde durch eine Süderschliessung beeinträchtigt. <p>Aufgrund der Erkenntnisse wird die Süderschliessung nicht ins KRL aufgenommen. Vorbehalten bleibt das Ergebnis einer allfälligen Initiative (im KRL vermerkt).</p>

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
		3) Umzonung / Landwirtschaft	Allfällige Neueinzonungen seien im südlichen und östlichen Gemeindegebiet zu verteilen und namentlich beidseitig der geplanten Süderschliessung auszuschneiden. Auf eine Unterführung Ems West soll verzichtet werden. Das Gebiet «Giraglia / Tardels» ist heute Landwirtschaftszone. Neuerschliessungen erhöhen den Druck auf die Gemeinde, die Unterführung Ems West zu realisieren. Diese dient in erster Linie der Ems Chemie zur Arealerschliessung. Zudem das Gebiet ist als Fruchtfolgefläche besonders geschützt und grundsätzlich für die landwirtschaftliche Produktion bestimmt (KRL S.15). Wahrscheinlich wäre es sinnvoll, die geplanten Neuerschliessungsgebiete am Dorfrand zu verteilen, dies würde auch die Etappierung erleichtern.	N	<p>Siehe Antwort 1.2</p> <p>Der Ausbau der Erschliessung Tardels/Caschnés ist in verschiedener Hinsicht von strategischer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haupterschliessung der künftigen Siedlungsentwicklung Tardela/Caschnés mit Anbindung an den Anschluss Reichenau. - Verbesserung der Arealerschliessung der EMS CHEMIE - Markierung des Siedlungsrandes und Übergangsbereich zwischen Siedlungsgebiet und Erholungsgebiet. Dies mit entsprechenden Anforderungen an die Strassenraumgestaltung. - Korridor für die Fortsetzung der angestrebten Buserschliessung der Südquartiere Richtung Arbeitsgebiet Vial <p>Aus diesen Gründen wird der Ausbau der Erschliessung Tardels im kommunalen räumlichen Leitbild belassen.</p>
		4) Weitere Themen	Weitere strategische Themen sind im KRL-Entwurf noch zu wenig klar umschrieben, wie z.B. Langsamverkehr innerhalb des Dorfs, Entwicklung Gebiet Bahnhof (Barrieren / Untertagelegung), Schulwege etc.	J (teilweise)	<p>Das Thema Langsamverkehr wurde im Rahmen der Erarbeitung des KRL untersucht und analysiert. Insgesamt bestehen wenig Defizite. Wo dennoch solche bestehen und von strategischer Bedeutung sind, wurden diese in das KRL aufgenommen (Fusswegverbindungen).</p> <p>Infolge der Rückweisung der ursprünglich geplanten Unterführung im Bereich des Bahnhofes anlässlich der Urnenabstimmung vom 25.11.2018 wird im KRL nicht von einer kombinierten Unterführungslösung für den motorisierten Verkehr und den Langsamverkehr ausgegangen. Dennoch kann das Bedürfnis nach einer verbesserten Langsamverkehrsverbindung im Bereich des Bahnhofes nachvollzogen werden. Im KRL wird daher eine zusätzliche Festlegung zur Verbesserung der Querung für Fuss- und Veloverkehr (z.B. in Form einer Langsamverkehrsunterführung) aufgenommen.</p>
2	B	Zone künftige bauliche Nutzung und Sammelstrasse	<p>1) Hauptantrag: Die im Zonenplan 2012 eingetragene Zone für künftige bauliche Nutzung (ZkbN) sowie die im GEP 2012 eingetragene geplante Sammelstrasse (Süderschliessung) soll in das KRL aufgenommen werden.</p> <p>2) Eventualantrag: Sofern dem Hauptantrag wider Erwarten nicht stattgegeben werden kann, soll wenigstens der vorgesehene «langfristig stabile Siedlungsrand» (KRL S. 19) im Bereich der ursprünglich geplanten Süderschliessung so südwärts verschoben werden, dass dieser dem Verlauf der im rechtskräftigen GEP 2012 eingetragenen Sammelstrasse folgt. Dies insbesondere im Hinblick darauf, dass sich die Gemeinde Domat / Ems im Falle eines zukünftigen Bedarfs die Möglichkeit für eine Süderschliessung und allenfalls für eine Einzonung nicht verbaut und sich damit diese Option offenhalten kann.</p>	N	Siehe Antwort 1.2
				N	Die rechtsverbindliche Festlegung des Siedlungsrandes erfolgt im Rahmen des regionalen Richtplanes (in Arbeit bei der Region) auf Basis der Strategien im KRL. Eine Siedlungserweiterung ist hier nicht vorgesehen, weshalb sich der Siedlungsrand an der bestehenden Bebauung orientiert.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
3	C	1) Verkehrsberuhigung / Tempo 30	Auf den Strassen Via Musel – Via da Munt – Via Tardels (bis Höhe Wohnzone) sei sofort Tempo 30 einzuführen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse hat zu mehr Umfahrvverkehr geführt. Die Einführung von Tempo 30 südlich entlang der Bahnlinie wurde in mehreren Vorstössen gefordert. Mit dem zunehmenden Langsamverkehr kommt es auf den betreffenden Strassen vermehrt zu heiklen Situationen. Bei Staus auf der A13 wird diese Situation durch den Ausweichverkehr, welcher durch die Quartierstrassen fährt, verstärkt.	-	Das kommunale räumliche Leitbild entspricht einer Siedlungsentwicklungsstrategie. Die «Flughöhe» der Strategien ist dementsprechend relativ hoch. Das Anliegen zur Einführung von Tempo 30 entspricht bereits einer konkreten Massnahme. Für das vorliegende KRL ist dies jedoch nicht stufengerecht. Daher kann auf dieses Anliegen in diesem Rahmen nicht eingetreten werden. Selbstverständlich steht es jedoch offen, dieses Begehren ausserhalb der KRL-Erarbeitung einzubringen.
		1) Kreisel Autobahnanschluss Reichenau	Die Sanierung des Autobahnanschlusses Reichenau mit einem Kreisel soll massiv forciert und prioritär umgesetzt werden. Auf den Kanton und ASTRA ist entsprechend Einfluss zu nehmen. Der Industriepark Vial soll am westlichsten Punkt direkt ab Kreisel erschlossen werden. So gelangen LKWs und Mitarbeiter direkt in den Industriepark. Diese Massnahmen seien vor neuen Einzonungen umzusetzen und im kommunalen räumlichen Leitbild entsprechend zu erscheinen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es regelmässig vor, dass Fahrzeuge nicht in den Verkehr einordnen können. Beide Autobahneinfahrten sind zudem sehr unübersichtlich. Dies führt dazu, dass Auswärtige (Mitarbeiter EMS Chemie, Hamilton, Golfer) durch die Quartierstrassen fahren. Mit zunehmender Ansiedlung neuer Firmen im Industriepark Vial wird sich dieser Trend exponentiell beschleunigen.	J	Der Ausbau des Anschlusses Reichenau ist ein Anliegen der Gemeinde und ist im KRL entsprechend festgehalten. In welcher Form (baulich und betrieblich) dieser Ausbau erfolgt, wird im KRL noch nicht festgelegt. Der Ausbau des Anschlusses Reichenau wird im Rahmen der Regionalen Richtplanung mit hoher Priorität verfolgt. Dem Anliegen kann daher zugestimmt werden. Eine Anpassung des KRL ist diesbezüglich nicht erforderlich.
		3) Nutzung bestehende Bahn-Unterquerung Industriepark Vial	Wir beantragen die bestehende Bahn-Unterquerung Industriepark Vial als LKW-Zufahrt für die EMS-Chemie zu nutzen und dies ins kommunale räumliche Leitbild aufzunehmen. Es besteht kein Kapazitätsproblem welches zwingend eine Unterquerung der RhB-Linie im Bereich der EMS-Chemie notwendig macht. Es macht viel mehr Sinn die bestehende Bahn-Unterquerung Industriepark Vial als LKW-Zufahrt für die EMS-Chemie nutzbar zu machen.	N	<i>Siehe Antwort 1.3</i> Die technische Machbarkeit einer entsprechenden Unterquerung wurde 2015/2016 vorgenommen. Rein technisch wäre eine bauliche Anpassung grundsätzlich machbar. Diese führt jedoch zu Konflikten mit dem Werkareal der EMS-Chemie und wurde aus diesem Grund damals nicht mehr weiterverfolgt. In jedem Fall würde diese Lösung keine Verbesserung für die Siedlungsentwicklung der Gemeinde, sondern eine rein betriebliche Lösung darstellen.
4	D	Via Musel und Via da Munt / Geh- und Veloweg	Damit die Sicherheit für alle Langsamverkehrs-Teilnehmer beim Geh- und Veloweg entlang der Via Musel und Via da Munt verbessert werden kann, wäre eine Tempo 30-Zone zu begrüssen. Der Weg wird rege von Fussgängern und Rollstuhlfahrern sowie älteren Personen genutzt. Um gefährliche Situationen zu verhindern, weichen immer mehr Radfahrer auf die Strasse aus. Dies kann dazu führen, dass es unerfreuliche Situationen zwischen dem Zweirad- und Autoverkehr geben kann.	-	<i>Siehe Antwort 3.1</i>
5	E	Gebiet Tircal (KRL S.20)	1) Die bereits jetzt erfolgte Festlegung, dass nur in der ersten Bautiefe eine höhere bauliche Nutzung angestrebt werden soll, ist vorgegriffen, da zurzeit ja kein bauliches Gesamtkonzept Tircal vorliegt. Zuerst soll ein Gesamtkonzept für das ganze Quartier Tircal erarbeitet werden – dieses erst gibt Aufschluss darüber, wo eine höhere bauliche Nutzung Sinn macht, wahrscheinlich nämlich überall, nicht nur an der vordersten Front.	J	Aus Sicht der Gemeinde ist die Gesamtbetrachtung des Quartiers Tircal wichtig, um eine geordnete und langfristige Entwicklung dieses Gebietes voranzutreiben. Die Dichte der ersten Bautiefe ist von besonderer Bedeutung, da diese das Gegenüber der Bahnhofsentwicklung darstellt. Die Feststellung, wonach die Dichte des übrigen Gebietes nicht vorweggenommen werden kann ist richtig. Die Formulierung im KRL wird daher angepasst.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
			<p>2) Mittels eines transparenten Verfahrens (Testplanung, Wettbewerbsverfahren) soll ein Gesamtkonzept für das Gebiet Tircal erarbeitet werden. Eine Gesamtkonzeption soll auch die Qualität der Fussgängerbindung sowie deren Einbindung in eine Raumfolge sicherstellen. Insgesamt muss das Gesamtkonzept Tircal auf die neu zu bildenden Aussenräume fokussieren.</p> <p>3) Für Tircal sowie die «repräsentative» Bahnhoffront ist es zentral, den richtigen Zonentyp zu finden: Ermöglichung öffentliche EG-Nutzungen in der neuen Bebauung zur Bildung Bahnhofplatz. Dies mit adäquaten Raumhöhen, sowie wie dies für das Bahnhofsgebäude mit der neu implementierten Kernzone E umgesetzt wurde.</p> <p>4) Das Gleiche gilt auch für den Umgang mit den Dachgeschossen – wie beim Bahnhofsgebäude sollen Flachdächer möglich werden, z.B. mit der Auflage von Silhouettenbildung. Heutige Wohnnutzungen erfordern andere private Aussenräume als die Zeit, auf welche sich die heutigen Kernzonendefinitionen formal beziehen (ehemals Kaldächer, Estrich).</p>	<p>J</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Das geschilderte Vorgehen, wonach arealbezogene Planungen und Konzepte erforderlich sind, kann unterstützt werden. Ob dies ein Konkurrenzverfahren oder andere geeignete Formen der Arealentwicklung sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch offenbleiben.</p> <p>Das kommunale räumliche Leitbild entspricht einer Siedlungsentwicklungsstrategie. Die «Flughöhe» der Strategien ist dementsprechend relativ hoch und lässt den erforderlichen Umsetzungsspielraum auf der Ebene der Nutzungsplanung oder Folgeplanungen. In rechtlicher Hinsicht bildet das KRL einen Orientierungsrahmen für die Planungsbehörde, es entfaltet jedoch keine grundeigentümerverbindliche Bedeutung. Sobald das ortsbauliche Konzept für das Quartier Tircal vorliegt, werden auf der Stufe Nutzungsplanung entsprechende Umsetzungen erfolgen. Wie diese planerische Umsetzung im Detail erfolgt, kann im KRL jedoch noch nicht festgelegt werden.</p> <p>Siehe Antwort 5.3</p>
6	F	Strassenverbindung Via da Sid – Vai Musel	Die Strassenverbindung zwischen der Via da Sid und der Via Musel ist als Verkehrsbelastung des östlichen Dorfteils sowie die Zone für künftige bauliche Nutzung, als Siedlungserweiterung ins neue Leitbild aufzunehmen. Seit Jahren kämpft das Gebiet Calundis / Ardisla gegen den laufend zunehmenden Durchgangsverkehr. Der Bau des seit langem geplanten kurzen Strassenstücks zwischen der Via Sid und der Via Musel entlang der Zone für künftige bauliche Nutzung würde das Verkehrsproblem auf lange Sicht lösen.	N	Siehe Antwort 1.2
7	G	1) Mitwirkung	Alle Mitwirkenden werden mittels eines Mitwirkungsberichts über die Resultate der Mitwirkung informiert. Es wird bedauert, dass die Gemeinde sich bei diesem wichtigen Thema der Gemeindeentwicklung bezüglich Partizipation auf die Mindestanforderungen gemäss Wegleitung KRL beschränkt hat. Gerne hätte man an Werkstattveranstaltungen, Zukunftskonferenzen oder World-Cafés verschiedene Entwicklungsvarianten studiert und mit der Bevölkerung Ziele diskutiert. Die Informationsveranstaltung war interessant und hat einen guten Überblick über das KRL gegeben.	J	Die Aussage, wonach sich die Gemeinde auf das Minimum an Partizipation beschränkt hat, ist nicht zutreffend. Für die Erarbeitung des KRL wurde eine eigene vorparlamentarische Fachkommission eingesetzt. Bei der Zusammensetzung der Fachkommission wurde auf eine breite Vertretung verschiedener Interessengruppen geachtet. Die Fachkommission hat das KRL an verschiedenen Sitzungen und Workshops diskutiert und weiterentwickelt. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden in geeigneter Weise festgehalten und kommuniziert.
		2) Allgemeines	1) Es sind konkrete und massgeschneiderte Ziele und Konzeptinhalte als Basis für ein gemeinsames Handeln zu vereinbaren. Die Strategien werden sehr allgemein formuliert und sind nicht spezifisch auf Quartiere oder Fragestellungen abgestimmt (Ausnahme Tircal / Bahnhof, KRL S. 28). Vieles wird als gegeben erachtet und es sind kaum Ansätze zu finden, ob und wie solche Gegebenheiten beeinflusst werden sollen.	N	Bezüglich der zitierten Wegleitung gilt festzuhalten, dass es sich dabei um eine unverbindliche Arbeitshilfe handelt. Sie zeigt verschiedene Möglichkeiten und Beispiele für die Erarbeitung eines KRL auf. Bei der konkreten Ausgestaltung der räumlichen Leitbilder kommt der Gemeinde jedoch ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Die Form des KRL ist dabei weniger entscheidend als die gewonnenen Erkenntnisse zu den Entwicklungspotenzialen der Gemeinde.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
			<p>2) Für jedes Schlüsselthema und Schlüsselgebiet sind konkrete Handlungsanweisungen zu erarbeiten. In der Wegleitung des Kantons heisst es zudem: «Im Hinblick auf die Umsetzung der Leitbildinhalte ist es von grosser Bedeutung, dass insbesondere für Schlüsselthemen und Schlüsselgebiete Handlungsanweisungen definiert werden, d.h. dass in kurzer Form aufgezeigt wird, was und wann zu tun und wer dafür zuständig ist.» Diese Handlungsanweisungen mit zeitlichen Angaben und entsprechenden Zuständigkeiten fehlen (Ausnahme Gebiet Tircal).</p>		<p>Das kommunale räumliche Leitbild entspricht einer Siedlungsentwicklungsstrategie. Die «Flughöhe» der Strategien ist dementsprechend relativ hoch und lässt den erforderlichen Umsetzungsspielraum auf der Ebene der Nutzungsplanung oder Folgeplanungen. In rechtlicher Hinsicht bildet das KRL einen Orientierungsrahmen für die Planungsbehörde, es entfaltet jedoch keine grundeigentümergebundene Bedeutung. Daher bestehen im Rahmen des Erlasses des KRL durch den Gemeindevorstand auch keine Rechtsmittel.</p> <p>Der Gemeinde ist es ein Anliegen, mit dem KRL eine Stossrichtung vorzugeben, ohne jedoch den erforderlichen Handlungsspielraum für die nachfolgenden Planungen zu sehr einzuschränken. Bei der parzellengenauen Umsetzung soll die Mitsprache der Betroffenen gewahrt bleiben und nicht durch eine zu detaillierte Festlegung im KRL bereits zu stark vorweggenommen werden.</p> <p>Dennoch kann festgestellt werden, dass in den Strategien auch konkrete Handlungsanweisungen an das weitere Vorgehen festgelegt sind (z.B. Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes). Da es sich um die kommunale Planung handelt, ist hier auch die Gemeinde jeweils federführend.</p>
		3) Bevölkerungsentwicklung	<p>Die Gemeinde strebt ein durchschnittliches Wachstum von maximal 0.8% pro Jahr an. An der Informationsveranstaltung war die Rede von maximal, resp. höchstens 1%. In den letzten 20 Jahren wuchs die Gemeindebevölkerung im Schnitt 0.8%, kaum jemand in der Gemeinde würde dies als ein moderates Wachstum bezeichnen.</p>	J (teilweise)	Siehe Antwort 1.1
		4) Strategie historischer Siedlungsteil und Zentrum	<p>1) Es ist eine vollständige Analyse im Sinne der Wegleitung des Kantons für den historischen Teil / das Zentrum vorzunehmen.</p> <p>2) Das KRL ist mit Handlungsanweisungen für den historischen Siedlungsteil und das Zentrum zu ergänzen.</p> <p>3) Bestehende und neue Frei- und Grünräume sind zu bezeichnen und im Plan zu verorten. Wir denken hier an grüne Begegnungszonen, grüne Routen und Korridore für Fussgänger und Velofahrer, Grünflächen für Gärten / Wiesen sowie Spielplätze.</p> <p>4) Ein Teil der nicht überbauten Zentrumsreserven von 1.2 ha sind als Frei- und Grünräume auszuscheiden und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.</p> <p>5) Im Inventar des kantonalen Amtes für Kultur heisst es: «Die rückseitigen Freiräume sind für das Ortsbild von hoher Bedeutung.» Die Erhaltung dieser kulturhistorisch wichtigen Freiräume (Innenhöfe) ist im KRL zu verankern.</p>	-	Das historische Siedlungsgebiet mit den zugehörigen Strategien ist im KRL aufgezeigt. Die Bezeichnung von Grün- und Freiräumen, schutzwürdigen Einzelobjekten auf Basis von Inventaren oder die Festlegung neuer Fusswegverbindungen bedingt eine detaillierte und parzellengenaue Auseinandersetzung. Dies ist eine wichtige Grundlage für ortsplannerische Festlegungen und im Hinblick auf die Umsetzung in der Nutzungsplanung relevant. Im Rahmen des vorliegenden KRL wird auf entsprechende Festlegungen verzichtet.
		5) Siedlungsentwicklung Wohnen	<p>1) Dem ISOS ist Folge zu leisten, das Gebiet «A» auszonieren und eine neue geeignete öffentliche Nutzung festzulegen.</p> <p>2) Für jedes Gemeindequartier sei ein Quartiersteckbrief mit Beschreibung, Charakteristik, Leit-sätzen und Handlungsanweisungen zu erarbeiten.</p> <p>3) Für das Gebiet Tardels / Caschnés sei eine Variantenplanung mit Auflistung der jeweiligen Vor- und Nachteile von Alternativgebieten zu entwerfen.</p>	N	1) Der historische Ortskern von Domat/Ems ist von regionaler Bedeutung und daher nicht Bestandteil des Inventars der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung. Ebenso ist festzustellen, dass die ISOS-Bestandesaufnahmen aus den 1980-er Jahren stammen und nur noch sehr bedingt mit der heutigen Situation übereinstimmen. Aus Sicht der Gemeinde kann aufgrund dieser Grundlagen keine Auszonung rechtskräftiger, erschlossener Bauzone begründet werden.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
					<p>2) Das Aufzeigen von Quartiersteckbriefen ist eine mögliche Darstellungsform für räumliche Leitbilder. Das KRL Domat/Ems stellt die Strategien themenbezogen und über das gesamte Gemeindegebiet dar. Auf Quartiersteckbriefe wird verzichtet.</p> <p>3) Der Entscheid für eine Siedlungsentwicklung im Gebiet Tardels/Caschnés erfolgte aus folgenden Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Generelle Haltung:</u> Im Vordergrund steht die Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Bauzone. D.h. Massnahmen zur baulichen Verdichtung und Mobilisierung bestehender Nutzungsreserven gemäss den Festlegungen im KRL. Trotz innerer Nutzungsreserven kann das Bevölkerungswachstum bis 2030 bzw. 2040 nicht vollständig innerhalb der bestehenden Siedlung aufgenommen werden. Es sind Siedlungserweiterungen zu prüfen. - <u>Variante Via!</u>: Es wurde geprüft, einen Teil der öffentlichen Zone an der Via Lagher für Wohnzwecke vorzusehen. Aufgrund der Konflikte mit der Sport- und Erholungsnutzung und der Aufweichung dieses wichtigen Übergangsbereiches zwischen Wohnnutzung und Industriepark wurde auf diese Option verzichtet. - <u>Variante Süderschliessung:</u> (siehe Antwort 1.2) - <u>Variante Entwicklung Richtung Osten:</u> Eine solche Erweiterung würde nebst den Konflikten mit Fruchtfolgefächern auch zu Konflikten mit dem Grundwasserschutz (Schutzareal) führen. Ebenso wäre diese Erweiterung peripher und eine Eingliederung in den Siedlungskörper kaum möglich. - <u>Weitere Optionen:</u> Infolge der räumlichen Gegebenheiten (Autobahn, Industrieareale, Erholungsnutzung) bestehen keine weiteren Optionen für Siedlungserweiterungen.
		6) Siedlungsentwicklung Abstimmung Siedlung und Verkehr	<p>1) Beim Ausbau der Via Tardels (Anschluss West) ist die Strasse «Schöpfe Caschnés – Golfrestaurant» mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr zu belegen.</p> <p>2) Das Strategieziel «Führung der Regionalbuslinie 81» über die A13 ist aus dem KRL zu streichen. Die Gemeinde muss sich mit Nachdruck für die Führung der Postautolinie Chur-Flims durch die Gemeinde Domat / Ems einsetzen.</p> <p>3) Alle geplanten siedlungsinternen Fusswegverbindungen und diejenigen zum Naherholungsgebiet sind auch als Veloverbindungen auszugestalten.</p> <p>4) Die Verbindung zwischen der Kantonsstrasse und der Bahnquerung Caguils ist insbesondere bei der Einmündung Sut Rieven velotauglich auszubauen.</p> <p>5) Die Verbindung Bahnhof – Via Haidel (Senda) ist velotauglich auszubauen.</p> <p>6) Die öffentlichen Parkplätze im Siedlungsgebiet sind in den Plänen festzuhalten.</p> <p>7) Für das gesamte Dorfgebiet ist das Regime Tempo 30 umzusetzen.</p>	J (teilweise)	<p>1) Einer Aufhebung der angesprochenen Strassenverbindung kann im Zuge des Ausbaus der Via Tardels zugestimmt werden. Das KRL wird in diesem Punkt ergänzt. Die konkrete Massnahme (Signalisation etc.) kann im KRL noch nicht festgelegt werden.</p> <p>2) Die Aussage wird im KRL angepasst. Das Buskonzept ist noch nicht abschliessend bekannt.</p> <p>3) Die Nutzung und der Ausbaustandard der siedlungsinternen Wege kann auf Stufe des KRL noch nicht abschliessend festgelegt werden.</p> <p>4) Die Nutzung und der Ausbaustandard der siedlungsinternen Wege kann auf Stufe des KRL noch nicht abschliessend festgelegt werden.</p> <p>5) Die Nutzung und der Ausbaustandard der siedlungsinternen Wege kann auf Stufe des KRL noch nicht abschliessend festgelegt werden.</p> <p>6) Die öffentlichen Parkplätze sind im erst kürzlich dahingehend angepassten Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde festgelegt.</p> <p>7) Siehe Antwort 3.1</p>

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
		7) Siedlungsentwicklung Arbeiten	Auf die Erweiterung des Arbeitsplatzgebiets im Bereich Sorts di Lagher ist zu verzichten. Die Erweiterung wird abgelehnt. Der Aussage im KRL auf S. 14 wird zugestimmt: Das Gebiet Sorts di Lagher erfüllt eine wichtige Funktion als Übergangs- und Pufferbereich zwischen dem Wohngebiet 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.»	N	Für die Entwicklung des Freizeit- und Erholungsgebietes Vial wird eine separate Arbeitsgruppe eingesetzt. Aufgrund der Erkenntnisse der Arbeitsgruppe wird anschliessend das weitere Vorgehen für die Entwicklung dieses Gebietes bestimmt. Die Option einer auch gewerblichen Nutzung wird daher im KRL belassen. Allenfalls ergeben sich im Rahmen der vertieften Auseinandersetzung andere Erkenntnisse.
		8) Siedlungsentwicklung Bildungs-, Sport- und Erholungsinfrastrukturen	1) Die Sport- und Freizeitzone soll in der vollen Ausdehnung erhalten bleiben und nicht durch verschiedenste andersartige Nutzungen eingeschränkt werden. 2) Eine verbesserte Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Tumas ist anzustreben. 3) im KRL ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen die Wohnqualität im Wohngebiet gesteigert werden kann.	J (teilweise)	1) <i>Siehe Antwort 7.7</i> 2) Dies ist auch aus Sicht der Gemeinde anzustreben. Im KRL wird eine entsprechende Präzisierung vorgenommen. 3) Aufwertungsmassnahmen können insbesondere im Rahmen von Arealentwicklungen erreicht werden. Es handelt sich somit um gebietsbezogene Massnahmen (beispielsweise Aussenraumgestaltung/Freiraumkonzepte) in Folgeplanungen. Im Allgemeinen tragen die Naherholungsgebiete und Freizeitflächen erheblich zur Wohnqualität in Domat/Ems bei. Diese sind im KRL thematisiert.
8	H	1) bis 3): Verkehr	1) Die Strassenverbindung Via Sid bis Via Musel ist in das kommunale räumliche Leitbild aufzunehmen.	N	<i>Siehe Antwort 1.2</i>
			2) Auf die von der Dorfbevölkerung in der Zukunftskonferenz erarbeiteten und im Verkehrskonzept 2010 beschlossenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den dichtbesiedelten Quartieren Caguils / Calundis und Ardisla wird nicht eingegangen. Zudem wird die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und sichere Schulwege im Besonderen völlig vernachlässigt. Die Via Calundis sowie Via Faveras sind häufig durch Kindergärtner und Schüler frequentierte Strassen, deren Sicherheitsaspekt im neuen KRL ausser Acht gelassen wird.	N	Siehe Antwort 3.1 Die Schulwege wurden anlässlich der Erarbeitung des KRL diskutiert. Es hat sich gezeigt, dass keine systematischen Schwachstellen bestehen. Insgesamt besteht ein sicheres Schulwegnetz. Dies schliesst nicht aus, dass bei Bedarf punktuell Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen werden.
			3) Ein neu vorgesehener Anschluss (Ems West) (KRL, S. 23) wird aus zwei Gründen nicht die gewünschte Entlastung bringen: 1) Regelmässige Staus auf der A13 führt zu einer Verlagerung auf Ausweichrouten wie der Kantonsstrasse und der Via Calundis in Richtung Chur. 2) Der Dorfverkehr ist stark nach Chur ausgerichtet, womit ein Anschluss «Ems West» wenig attraktiv erscheint	N	<i>Siehe Antwort 1.3</i> Im Zeitpunkt des Ausbaus der Erschliessung werden auch weitere flankierende Massnahmen, wie Massnahmen zur Verkehrslenkung zu prüfen sein.
		4) Siedlungsentwicklung	Die Siedlungsentwicklung im KRL entspricht in keiner Weise der Stossrichtung des neuen kantonalen Richtplans, da bestes Landwirtschaftsland mit Fruchtfolgeflächen tangiert wird. Was die Überlegungen für mittel- und langfristige Siedlungserweiterungsgebiete Tardels / Caschnés sind, lässt sich nicht nachvollziehen und ist ebenfalls zu Gunsten der Baulandreserve südlich von Ardisla zu korrigieren.	N	<i>Siehe Antwort 7.5</i>

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
9	I	Verkehr / Entwicklung Wohnen	1) Wohnqualität und Naherholungsgebiet der Gemeinde aufrechterhalten. Domat / Ems ist eine attraktive Wohngemeinde. Bevor die Hauptverkehrsprobleme Anschluss Reichenau und die Stausituation Verbindung Chur nicht gelöst sind, sollte die Gemeinde nicht so schnell wachsen. Für die nächsten 10 Jahre reicht ein Wachstum in Folge von Verdichtung des Dorfkerns aus. Mit dem angestrebtem 1%-Wachstum verschlechtert sich die Wohnqualität erheblich.	N	Siehe Antwort 1.1
			2) Lösung Verkehrsproblem – Rückstau beim Kreisel EMS Chemie. Das Problem wird einzig durch die LKW der EMS Chemie verursacht. Dafür gäbe es drei kostengünstige und schnell realisierbare Varianten: 1. Beipass (LKW-Spur) zur Kantonsstrasse (seitlich an PP EMS Chemie – Entfernung Staudenband) – vgl. Beilage 1. 2. Zusätzliche Warteraumerweiterung für LKW EMS Chemie hinter der Bushaltestelle (EMS Chemie) – vgl. Beilage 2. 3. Nutzung der bereits vorhandenen Unterführung (Schiene und Strasse) – wurde bereits realisiert - vgl. Beilage 3. Deshalb erübrigt sich vorläufig der Ausbau und die Optimierung eines neuen Kreisels Anschluss Reichenau.	-	Siehe Antwort 1.3 Die vorgeschlagenen Massnahmen betreffen konkrete Umsetzungsvorschläge. Diese können an dieser Stelle nicht abschliessend beurteilt werden. Insgesamt erachtet die Gemeinde jedoch ein Weiterverfolgen eines Ausbaus Tardels langfristig als zweckmässigste Massnahme.
			3) Einführung Lastwagenfahrverbot durch Domat / Ems (ausgenommen Zulieferer).	-	Dies betrifft eine konkrete Verkehrsordnung. Diese kann im Rahmen des vorliegenden KRL nicht behandelt bzw. festgelegt werden.
			4) Einführung Tempo 30 im ganzen Gemeindegebiet. Damit die Verkehrsbelastung für alle Bewohner gleich wird, wären flächendeckende Tempovorgaben sinnvoll. So würden keine überlastete Verkehrszonen entstehen.	-	Siehe Antwort 3.1
			5) Alternative zu Verkehrsberuhigungsschwellen. Die vorhandenen Verkehrsberuhigungsschwellen verursachen Schäden an Fahrzeugen und sind extreme Lärmverursacher. Weiter sind Schwellen suboptimal für die Schneeräumung. Anstelle der Schwellen könnte nur eine sanfte Welle im Asphalt integriert werden, welche nur bei hohem Tempo Wirkung zeigt. → Siehe Planbeilagen für sämtliche Anträge 1 – 5	-	Dies betrifft eine konkrete Massnahme der Verkehrsberuhigung, welche nicht im Zusammenhang mit dem vorliegenden KRL behandelt werden kann.
10	J	1) Aktuelle Verkehrssituation Via Crusch, Via Faveras, Via Calundis und Via Ardisla 2) Sammelstrasse (Süderschliessung) 3) Siedlungsentwicklung Wohnen	Um die Lebensqualität und die Sicherheit in den Wohngebieten entlang der Via Crusch, Via Faveras, Via Calundis und Via Ardisla zu erhöhen, soll so schnell wie möglich Tempo 30 eingeführt werden. Seit der Realisierung der Quartiere Quadras und vor allem Marchesa hat der Verkehr auf der Via Crusch, der Via Faveras, und der Via Calundis markant zugenommen. Sehr viele Einwohner dieser Quartiere fahren täglich über diese Strasse nach Chur und zurück.	-	Siehe Antwort 3.1
			Die im Zonenplan 2012 eingetragene Zone für künftige bauliche Nutzung (Zkbn) sowie die im GEP 2012 eingetragene geplante Sammelstrasse (Süderschliessung) soll in das KRL aufgenommen werden und mittelfristig auch realisiert werden.	N	Siehe Antwort 1.2

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
			<p>Der vorgesehene «langfristig stabile Siedlungsrand» (KRL, S. 19) im Bereich der ursprünglich geplanten Süderschliessung soll südwärts verschoben werden, dass dieser dem Verlauf der im rechtskräftigen GEP 2012 eingetragenen Sammelstrasse folgt.</p>	N	Siehe Antwort 2.2
			<p>Die Siedlungserweiterung soll anstatt im Gebiet Tardels / Caschnés entlang der im GEP aufgeführten Süderschliessung erfolgen. Entsprechend soll auf die Erweiterung im Gebiet Tardels / Caschnés verzichtet werden.</p>	N	Siehe Antwort 1.3 und 7.5
11	K	1) Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen	<p>Domat / Ems verfügt über das Energiestadt-Label. Das beinhaltet auch Auflage zur Förderung der Biodiversität. Diese sollte auch in den Wohngebieten zwingend möglich sein durch naturnahe Flächen und unbebauten Boden. Grüne Oasen im Dorf vermindern den (oft motorisierten) Verkehr zu Naherholungsgebieten für Spaziergänge mit und ohne Hund, Sport etc.</p> <p>Gebiet Tircal (B): Erhöhung der baulichen Dichte Bäume, Gärten und Wiesen sollten auch im Zentrum möglich sein. In anderen Städten und Agglomerationen beobachtet man einen Trend zu «Urban Gardening». Der Zeithorizont zur Überbauung sollte so gesteckt werden, dass auch langfristige Bauprojekte Platz haben. Der Trend zur Überbauung ist offensichtlich vorhanden.</p> <p>Gebiet Caguils (F): Umnutzung zu Wohnzwecken nach Aufgabe der Gartennutzung Die Gartenbenutzer werden wohl kaum ihre mit Leidenschaft gepflegten Gärten freiwillig aufgeben. Gerade in einem Gebiet mit Hochhäusern wie Caguils und z.T. auch Calundis, besteht das Bedürfnis nach einer nahen Grünfläche für Gemüseanbau, Grillieren etc. Die Gärten sind zentral, gut zu Fuss erreichbar und generieren eine hohe Biodiversität für Insekten und Kleintiere. Eine Verlagerung hat mehr motorisierten Verkehr zur Folge (Distanz).</p>	N	<p>Der Einbezug der Thematik Grün- und Freiräume in die Planung ist ein wichtiges Anliegen. Dies wird primär in den arealbezogenen Entwicklungen, beispielsweise den aufgezeigten Entwicklungsgebieten im KRL, eine wichtige Rolle spielen.</p> <p>Das Gebiet Caguils kommt aufgrund seiner Lage inmitten des Siedlungsgebietes mittelfristig auch für eine Überbauung in Frage. Die dauernde Offenhaltung zwecks Schrebergartennutzung ist aus Sicht der Gemeinde nicht mit der Zielsetzung einer Siedlungsentwicklung nach innen vereinbar. Für die Grünflächen wird entsprechender Ersatz vorzusehen sein.</p>
		2) Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr	<p>Neuer Anschluss «Ems West»</p> <p>Mit dem Ausbau der Via Tardels wird der motorisierte Verkehr zunehmen. Ein grosses Augenmerk sollte dabei auf die Situation des Langsamverkehrs gerichtet werden, welcher auf dieser Strasse rege vorkommt (Familien, Kinder, Jogger, Bewohner Altersheim etc.). Deshalb sollte zwingend eine durch einen Grünstreifen, evtl. auch mit Hecke als Sicht- und Lärmschutz getrennte Strasse für den Langsamverkehr eingeplant werden.</p> <p>Ergänzungen im Langsamverkehr</p> <p>Eine zusätzliche Fussgängerverbindung vom Bahnhof zum Gemeindehaus erscheint unsinnig und unnötig in Anbetracht der bestehenden Möglichkeiten auf Trottoirs entlang der Gassa surò und Gassa sutò, die ja auch noch zu Tempo 30-Zone werden sollen.</p>	N	<p>Die Feststellung wird geteilt. Mit der Funktion als Übergang zwischen Siedlungsgebiet und Naherholungsgebiet ist auf die Ausgestaltung der Strasse besonderes Augenmerk zu legen. Der konkrete Ausbaustandard ist im Rahmen des dannzumaligen Projektes festzulegen.</p> <p>Im Rahmen einer Gesamtplanung Tircal macht es Sinn, auch eine öffentliche Wegverbindung Richtung Zentrum zu prüfen.</p>
12	L	1) Bevölkerungswachstum	<p>Das Bevölkerungswachstum ist auf 0.5% / Jahr zu begrenzen. Bevor die freien Innenflächen nicht genutzt sind, ist kein neues Bauland zu erschliessen. Das Wachstum der Bevölkerung steht dem Bestreben, unverbautes Bauland zu erhalten, im Widerspruch. Man sollte sich jetzt auf die Verdichtung des Dorfkerns konzentrieren.</p>	J (teilweise)	Siehe Antwort 1.1

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
		2) Aufwerten des Dorfkerns	<p>Entfernung Häuserzeile Via Nova 64 – 68. Es ist in der Bevölkerung unbestritten, dass diese Häuserzeile an der Hauptstrasse und der Nähe zur Kirche keine gute Visitenkarte für die Gemeinde darstellt. Das Problem sollte umgehend von der Gemeinde in Angriff genommen und als Pendenz gelistet werden (Sanierung oder Abriss und Neubau). Die weiteren Häuser an der Hauptstrasse (Nrn. 67, 71, 79, 83) sind ebenfalls wenig von Vorteil.</p> <p>Aufwertung des Dorfplatzes Sentupada. Der schöne Platz wird von der Bevölkerung zu wenig genutzt. Was könnte verbessert werden? Ein Café- oder Restaurantbetrieb installieren, wie es auf vielen Plätzen in Chur oder anderen Orten der Fall ist, mit Tischen und Sonnenschirmen. Entweder die Infrastruktur der Sentupada nutzen oder in den benachbarten Häuserzeilen ein Café installieren.</p>	-	<p>Das kommunale räumliche Leitbild entspricht einer Siedlungsentwicklungsstrategie. Die «Flughöhe» der Strategien ist dementsprechend relativ hoch und lässt den erforderlichen Umsetzungsspielraum auf der Ebene der Nutzungsplanung oder Folgeplanungen. In rechtlicher Hinsicht bildet das KRL einen Orientierungsrahmen für die Planungsbehörde, es entfaltet jedoch keine grundeigentümerverbindliche Bedeutung. Die Sanierung von Liegenschaften kann daher im Rahmen des KRL nicht festgelegt werden. Das Anliegen betreffend Erhalt und Aufwertung im Bereich des Dorfkerns ist im KRL im Rahmen der Strategien zum Dorfkern festgehalten.</p> <p>Die vorgebrachten Anliegen können im Rahmen des vorliegenden KRL nicht behandelt werden, da es sich um konkrete Massnahmen an öffentlichen und privaten Liegenschaften handelt.</p>
		3) Verkehrsberuhigte Gebiete	<p>Tempo 30 im Südtrevier. Durch den Ausbau der Wohngebiete (Falveng / Quatras, Marchesa, Platz Compagna, Ardisla), das Altersheim und die Fahrten zur EMS Chemie sind die zentralen Strassen des Südtreviers stark belastet. In der Strategie der Gemeinde «Energistadt Domat / Ems» sind die verkehrsberuhigten Gebiete vorgesehen und im Oberdorf realisiert. Im Sinne der Gleichbehandlung ist Tempo 30 im Südtrevier einzuführen, dies ist den Autofahrern auf der kurzen Wegstrecke durchs Wohngebiet zuzumuten.</p> <p>Strategie Siedlungserweiterung Wohnen. Falls die Wohngebiete im Süden (Tardels / Caschnés) realisiert werden, ergibt sich folgende Situation: Der Druck der Autopendler nach Chur nimmt in den exponierten Strassen im Süden zu. 80% der Pendler nimmt die kürzere Wegstrecke durchs Wohngebiet. Des Weiteren wird damit ein schönes Erholungsgebiet aufgegeben. Die «Golfplatzrunde» ist in der Bevölkerung ein Begriff geworden und wird intensiv genutzt. Es wäre angezeigt, auch dort Tempo 30 einzuführen. Bevor die Siedlungserweiterung Tardels / Caschnés durchgeführt wird, müsste die Südumfahrung als kleineres Übel realisiert werden. Die Südumfahrung war in früheren Zonenplänen bereits enthalten, ich empfehle die Südumfahrung wieder in das KRL aufzunehmen.</p>	-	<i>Siehe Antworten 3.1 und 1.2</i>
13	M	1) Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr	<p>Die vorgesehene Buslinie macht als Erschliessung für die Südquartiere in oder aus Richtung Chur nur Sinn, wenn sie auch wirklich im Sinne der optionalen Lösung über die Via Faveras / Via Musel durch diese Quartiere führt. Die Buslinie ist nicht über ein Quartier zu führen, welches bereits mit der RhB bestens erschlossen ist. Nicht zu eruieren ist auch ein Umsteigebedarf: Personen, welche zwischen der Surselva und Chur reisen, reisen entweder mit der Bahn oder dem Bus, jedoch ohne Umsteigebedarf in Domat / Ems. Die Linienführung über die Via Rezia ist auch aus anderen Gründen ungeeignet. Diese ist eine schmale Quartierstrasse ohne Trottoir und ohne Kreuzungsmöglichkeit (auch nicht im Abschnitt mit Gegenverkehr). Ein Strassenausbau ist ohne massive Eingriffe in die Liegenschaften nicht möglich. Zudem würde eine Busverbindung die bestehende Lärmsituation (Bahn / Strassenverkehr) verstärken.</p>	-	<p>Das Hauptanliegen besteht in der Erschliessung der Südquartiere mit dem Bus. Die genaue Linienführung ist im Rahmen der weiteren Planung noch zu konkretisieren, das KRL zeigt zwei Optionen. Es entspricht jedoch auch der Strategie, den Bahnhof Domat/Ems verstärkt auch als Multimodale Drehscheibe mit entsprechenden Umsteigebeziehungen weiterzuentwickeln. Je nach Umsetzung des Angebotskonzeptes Retica 30 macht auch die Führung einer Buslinie zum Bahnhof Sinn. Diese Option soll daher offengehalten werden.</p>
		2) Südumfahrung	<p>Die Südumfahrung ist seit Jahrzehnten in den Verkehrsplänen enthalten, bisher ist nur Stückwerk davon realisiert. Im Falle einer Realisierung des Anschlusses «Ems West» wäre die logische Fortsetzung der weitere Ausbau der Südumfahrung Richtung Osten. Damit könnten die Südquartiere und der Dorfkern wirksam entlastet werden. Davon ist aber nirgends die Rede, wenn nicht alles täuscht, soll der östliche Teil der Südumfahrung unverständlicherweise aus den Plänen entfernt werden.</p>	N	<i>Siehe Antwort 1.2</i>

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
14	N	1) Wohnformen	Das Gebiet mit den Liegenschaften Gassa Sutò (Term Bel) in der heutigen Kernzone / Wohnzone 2 ist als allfällige Variante für altersgerechtes Wohnen zu prüfen. Als künftiges Potential einer zentrumsnahe Alterssiedlung wäre eine Aufzoning in Wohnzone 4 angemessen. Im Rahmen des geplanten Bevölkerungswachstums soll aber immer auch genügend attraktiver Wohnraum für jüngere Menschen durch Verdichtung geschaffen werden. Die Absicht der Gemeinde das Gebiet Tuma Casté (Entwicklungsgebiet C) als Gebiet für Geschosswohnungen zu nutzen wird unterstützt. Das vorliegende KRL wird unterstützt und man ist gerne bereit, weitere Details zur Nutzung des Gebiets Gassa Sutò mit der Gemeinde persönlich zu besprechen.	-	Die Zustimmung zu den KRL-Strategien wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Anliegen zu einzelnen Liegenschaften werden separat zu prüfen sein.
		2) Zonierung	Wir möchten die Wichtigkeit betonen, dass die Liegenschaften unserer Pensionskasse in den Gebieten Frassen, Barnaus Sut, Caguils und Burgaisa mindestens in der Wohnzone 4 verbleiben.	-	Die Zonenzuweisung wird im KRL nicht festgelegt.
15	O	1) Ausbau Via Tardels mit Kreiselsel und Unterführung	Der Ausbau der Via Tardels mit Kreiselsel und Unterführung sowie die neue Werkzufahrt wird abgelehnt. Diese Absicht steht mit den Wachstumsplänen der EMS Chemie AG im Widerspruch. Als zukünftige Option für einen vermehrten LKW-Verkehr im Rahmen späterer Ausbauten des Werks ist es wichtig, dass die Bahnunterführung zum ehemaligen Stallinger Gelände offen bleibt. Die Absicht, im Rahmen des wachsenden Industriegebiets Vial den Anschluss Reichenau A13 auszubauen und zu optimieren, wird begrüsst.	N	<i>Siehe Antwort 1.3</i> Der Ausbau der Via Tardels ist auch auf die Bedürfnisse des Werkareals abgestimmt.
		2) Siedlungsentwicklung allgemein	Die Siedlungsentwicklung, Naherholung und die Weiterführung von Industrieaktivitäten in der Zone A, müssen aufeinander abgestimmt sein. Daher ist ein grosszügiger Abstand zwischen Werkplatz und Siedlungsgebiet ratsam. Mit der im KRL vorgesehenen Entwicklung der Gebiete Tardéls / Caschnés wird dieser Abstand kleiner. Die Entwicklung neuer attraktiver Wohngebiete wird begrüsst, in diesem Zusammenhang wäre auch ein attraktives Wohngebiet entlang des Rheins (Gebiet Barnaus) anzudenken.	N	Die Ansprüche des Industrieareals werden bei konkreten planerischen Massnahmen im Rahmen der Interessenabwägung einzubeziehen sein. Auch nach einer allfälligen Siedlungserweiterung verbleibt ein grosszügiger Abstand von rund 500 m zum Wohngebiet. Die Entwicklung eines Wohngebietes in Barnaus ist kaum realistisch, da kein Siedlungszusammenhang besteht, das Gebiet grösstenteils im Gewässerraum und der Fruchtfolgefläche liegt, eine hohe Lärmbelastung aufweist (A13) sowie aufgrund der peripheren Lage die Richtplananforderungen an eine Einzonung nicht erfüllen würde.
		3) Entwicklung Gewerbegebiete	Um die Bedeutung von Domat / Ems als Wirtschaftsstandort weiter zu stärken, sehen wir den Bedarf von weiterem Gewerbegebiet (Wachstum / Attraktivität für Gemeinde). Aufgrund der optimalen Verkehrserschliessung (Autobahn, Kantonsstrasse) sowie zur Entlastung des Dorfs von Gewerbeverkehr, bietet sich das Gebiet Sorts / Zups an.	N	Die Entwicklung von Gewerbegebieten ist regional abzustimmen. Dennoch sind im KRL mögliche Erweiterungsgebiete für gewerbliche Nutzungen thematisiert. Eine grössere Erweiterung in den genannten Gebieten wird nicht beabsichtigt bzw. es sind dafür die Rahmenbedingungen nicht gegeben. Geprüft wird auch die Nutzung eines Teilgebietes bei Vial entlang der Autobahn für eine gewerbliche Nutzung.
16	P	1) Wachstum / Entwicklung Wohnen	Der zur Überbauung / Verdichtung vorgesehene Boden, soll in mehreren kleineren Etappen nacheinander freigegeben werden. Bevor eine Folgeetappe freigegeben wird, muss mindestens 80% der vorgängigen Etappe genutzt werden. Als Anwohner des Gebiets Platz Cumpogna habe ich miterlebt, wie die Quartiere Quadras, Marchesa und die Überbauung Ardisla mit unheimlicher Geschwindigkeit entstanden sind. Für das künftige Wachstum ist eine Steuerung notwendig.	-	Ein möglichst stetiges Wachstum entspricht der Zielsetzung im KRL. Die konkreten planerischen Massnahmen werden im Rahmen der Nutzungsplanung zu klären sein. Die vorgeschlagene Etappierung oder ähnliche Massnahmen werden dabei ebenfalls zu prüfen sein. Im Rahmen des KRL können diesbezüglich noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
		2) Verdichtetes Bauen / Alterswohnungen	Durch Sondergenehmigungen soll möglich sein, auch ausserhalb der bezeichneten Verdichtungsgebiet und über das bestehende Baugesetz hinaus, verdichtet zu bauen. Es sei eine zusätzliche Fläche (ZöBA) zur Erstellung von Alterswohnungen auszuscheiden. Der Boden sei im Baurecht an eine entsprechende Genossenschaft zur Erstellung von Alterswohnungen abzutreten. Der Genossenschaft sei folgende Auflage zu machen: Die Alterswohnungen seien prioritär Personen über 60 Jahren, mit mehrjährigem Wohnsitz in Domat / Ems, welche ihre Liegenschaften in Domat / Ems jungen Familien überlassen, zugänglich zu machen.	-	Die baugesetzlichen Vorgaben an Überbauungen sowie Zonenzuweisungen haben im Rahmen des nachfolgenden Nutzungsplanverfahrens zu erfolgen. Besondere Bestimmungen für Verdichtungsmassnahmen erfordern dabei ebenfalls eine gesetzliche Grundlage (z.B. Bonus im Rahmen von Quartierplänen). Die Umsetzung genossenschaftlicher Wohnformen wird projektbezogen zu erfolgen haben und kann nicht in der Nutzungsplanung festgelegt werden.
17	Q	1) Strategie Siedlungsentwicklung Wohnen	Aufnahme Ergänzungen ins KRL: Im zukünftigen Siedlungserweiterungsgebiet H ist eine mögliche Kurvenstreckung der RhB-Linie und der damit verbundene Landbedarf zu berücksichtigen.	-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dies wird im Zeitpunkt der Siedlungserweiterung konkret zu prüfen sein (Nutzungsplanverfahren).
		2) Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr	Aufnahme Ergänzungen ins KRL: Die neue Buslinie Domat / Ems Zentrum – Erschliessung Industriepark ist bis zum Bahnhof Reichenau-Tamins (Gemeinde Domat / Ems) zu verlängern. Dadurch entsteht in Reichenau-Tamins ein Umsteigeknoten vom Industriepark / Ems Werk in Richtung Surselva und Engadin und umgekehrt. Ein Grossteil der Bevölkerung von Domat / Ems profitiert dann ebenso von schlanken Anschlüssen vom Bus in Reichenau-Tamins auf die Surselva- und Albulalinie der RhB.	J	Die Option einer entsprechenden Verlängerung bzw. Fortsetzung der Buslinie wird im KRL entsprechend ergänzt.
18	R	Zusätzliche Versorgungsangebote für Güter des täglichen Bedarfs	Der KRL-Eintrag, gemäss welchem im Bereich der heutigen kommunalen Freizeitanlage (FZA) Vial und Kunstrassenanlage des FC Ems «zusätzliche Versorgungsangebote für Güter des täglichen Bedarfs» anzustreben seien, erscheint wenig schlüssig. Der Gemeindevorstand wird gebeten, diesen Eintrag zu überprüfen, weil er u.a. den schon seit Jahren bestehenden und auch in das vorliegende KRL aufgenommenen Bestrebungen zur Stärkung des Ortskerns, bzw. zur Steigerung der Attraktivität des neu verkehrsberuhigten Zentrums zuwiderläuft.	N	Die Synergien zwischen den Infrastrukturen der Freizeitnutzung und der Schaffung eines Angebotes für den Verkauf von Gütern des täglichen Bedarfs sind aus Sicht der Gemeinde sinnvoll. Die entsprechende Festlegung wird daher im KRL belassen.
19	S	1) Strategie historischer Siedlungsteil und Zentrum	<u>Hinweis:</u> Die schraffierte Fläche «zusätzliche Versorgungsangebote für Güter des täglichen Bedarfs für das Oberdorf anstreben» hat im Strategiepunkt A nicht den richtigen Platz, sondern gehört unter Punkt D. <u>Grund:</u> Weder bezieht sich dieser Punkt auf den historischen Siedlungsteil noch auf das Zentrum.	J	Die Thematik Versorgungsangebote wird im KRL neu zugewiesen.
		2) Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr	<u>Unterführung Ems West</u> Auf eine Unterführung Ems West soll verzichtet werden. Der Bedarf ist nicht ausgewiesen und die erwarteten Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Wäre die Ems Chemie AG auf eine Unterführung für die Erschliessung des Werkareals angewiesen, hätte sie immer noch die Möglichkeit die bestehende RhB-Unterführung zur Industriezone Vial baulich anzupassen und zu nutzen.	N	Siehe Antwort 1.3

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
			<p><u>Sanierung Autobahnanschluss Reichenau</u></p> <p>Die Sanierung des Autobahnanschlusses Reichenau mit einem Kreisell soll massiv forciert und prioritär umgesetzt werden. Auf den Kanton und ASTRA ist entsprechend Einfluss zu nehmen. Der Industriepark Vial soll am westlichsten Punkt direkt ab Kreisell erschlossen werden. So gelangen LKWs und Mitarbeiter direkt in den Industriepark. Diese Massnahmen seien vor neuen Einzonungen umzusetzen und im kommunalen räumlichen Leitbild entsprechend zu erscheinen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es regelmässig vor, dass Fahrzeuge nicht in den Verkehr einordnen können. Beide Autobahneinfahrten sind zudem sehr unübersichtlich. Dies führt dazu, dass Auswärtige (Mitarbeiter EMS Chemie, Hamilton, Golfer) durch die Quartierstrassen fahren. Mit zunehmender Ansiedlung neuer Firmen im Industriepark Vial wird sich dieser Trend exponentiell beschleunigen.</p> <p><u>Verkehrsaufkommen im Dorf</u></p> <p>Ein LKW-Durchfahrverbot sollte endlich umgesetzt werden, mit dem Ziel, dass das Verbot insbesondere auf Navigationsgeräten ersichtlich ist.</p>		<p><i>Siehe Antwort 3.2</i></p> <p>Dies betrifft eine konkrete Verkehrsanordnung, welche nicht im Rahmen des vorliegenden KRL behandelt werden kann.</p>
		3) Strategie Siedlungsentwicklung Arbeiten	<p>Die Fläche mit der bedarfsgerechten Erweiterung der Arbeitsplatzgebiete soll im Gebiet westlich der Kuoni AG Richtung Dorf erweitert werden, mit dem Ziel, die Ansiedlung von KMU zu ermöglichen. Dabei sollen die Flächen prioritär dem Handwerk und Dienstleistern und nicht dem Handel zur Verfügung gestellt werden. Die Weiterentwicklung der Gewerbebetriebe (KMU) war in den letzten Jahren marginal im Gebiet Plong Muling und etwas ausgeprägter im Gebiet Hofstättle möglich. Aufgrund der fehlenden Flächen für KMU, welche das Strategiepapier aufzeigt, ist eine Entwicklung der KMU nicht mehr möglich. Die frei verfügbare Fläche ist lediglich im Industriegebiet Vial vorhanden, beschränkt auf exportorientierte und wertschöpfungsstarke Firmen.</p>	N	<i>Siehe Antwort 15.3</i>
20	T	1) Verdichtung	Das Grundstück Tircal 10 ist ein Familiengrundstück und die daran erschlossene leere Fläche ist in diesem Sinne auch gedacht und vorgeplant, für die nächste Generation unserer Familie. Verdichtung findet von alleine statt und muss nicht erzwungen werden.	N	Im Rahmen der Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen ist es die Aufgabe der Gemeinde, Entwicklungspotenziale innerhalb der Bauzone zu ermitteln und planerische Massnahmen zu prüfen. Das Gebiet Tircal ist eines dieser Entwicklungspotenziale und daher im KRL entsprechend bezeichnet. Die konkreten planerischen Massnahmen werden in der nachfolgenden Ortsplanungsrevision zu definieren sein. Eine konkrete Aussage zu einer Einzelparzelle kann daher noch nicht gemacht werden.
		2) Verkehr / Fussweg	Aus Sicht der kommunalen und räumlichen Erscheinung muss klar darauf hingewiesen werden, dass die Gassa Sutò und Gassa Surò beide Tempo 30-Zonen sind und beide bereits ausreichend Trottoir aufweisen, um Fussgänger vom Bahnhof ins Zentrum von Domat / Ems zu führen. Ein neuer Fussgängerweg zwischen zwei Fussgängerzonen, die nur 180 Meter voneinander entfernt sind, macht aus räumlicher Sicht kaum Sinn. Wenn dies zudem durch bestehende Gärten, Gebäude und private Grundstücke führt und diese auch direkt beeinträchtigt würden, verschlimmert sich ein, kurzgefasst, bedenklicher Weg umso mehr für die Anwohner des Quartiers.	N	Im Rahmen einer Gesamtplanung Tircal macht es Sinn, auch eine öffentliche Wegverbindung Richtung Zentrum zu prüfen. Es handelt sich somit nicht um eine isolierte Massnahme, sondern um einen Bestandteil der längerfristigen Gesamtplanung für dieses Gebiet.

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
		3) Freiraum	Es ist schade, dass man versucht auch noch eine der letzten Grünflächen des Dorfkerns zu bebauen. Die Situation im Quartier und der bestehenden Anwohner muss ebenso betrachtet werden.	-	Auch im Rahmen einer baulichen Verdichtung sind die Ansprüche an eine angemessene Wohnqualität zu berücksichtigen (Art. 1 Abs. 2 Bst. a ^{bis} RPG). Dies wird auch im Rahmen der weiteren Planung für das Gebiet Tircal zu berücksichtigen sein. Ziel ist eine hochwertige Siedlungsentwicklung zur Schaffung neuer Qualitäten.
21	U	1) Zusätzliche Wohnzonen nahe Bahnhof	Es soll kurzzeitig eine Besiedlung in der Nähe der Bahnhöfe Felsberg und Reichenau ermöglicht werden. Bei beiden Orten ist eine exklusive Wohnlage in Hanglage möglich, welche einzigartige unverbaubare Aussicht gewährt. Wieso weiter gutes Ackerland verbauen, wenn attraktives Bauland in Hanglage in der Nähe dieser beiden Bahnhöfe vorhanden ist?	N	An die Festlegung neuer Wohngebiete bestehen verschiedene übergeordnete Vorgaben bezüglich baulicher Dichte, Erschliessung, Erreichbarkeit etc. Die Entwicklung von Wohngebieten ausserhalb des Hauptsiedlungsgebietes an peripherer Lage wird diese Anforderungen kaum erfüllen. Daher wird auf eine entsprechende Ergänzung des KRL verzichtet.
		2) Hochspannungsleitung	Hochspannungsleitungen können unterirdisch geführt werden. Damit dies in naher Zukunft realisiert werden kann, soll dies auch im Leitbild erwähnt werden. Im Leitbild der Gemeinde Domleschg wird diese Massnahme explizit erwähnt!	N	Die Siedlungsstrategien im KRL haben keine unmittelbaren Berührungspunkte mit dem Hochspannungsnetz mehr. Die letzte Mittelspannungsleitung im Bereich Vial wurde erst kürzlich verkabelt. Auf diesbezügliche Aussagen im KRL wird daher verzichtet.
		3) Lärmschutzwände	Die südlichen Lärmschutzwände an der Autobahn können auf dem ganzen Gemeindegebiet massiv erhöht werden, sodass eine teilweise Überdeckung der Autobahn entsteht. Der Energiestadt Domat / Ems würde es anstehen, diese Erhöhung teilweise mit Solarpanels zu realisieren. Der Lärmschutz in Graubünden kann in Bezug auf Effizienz nicht mit demjenigen im Tessin verglichen werden.	-	Es handelt sich um eine technische Massnahme. Diese kann nicht im Rahmen des vorliegenden KRL vertieft werden, sondern müsste projektbezogen geprüft werden.
22	V	Prüfung einer Langsamverkehrsverbindung	Der Gemeindevorstand wird gebeten, entsprechende Varianten in das KRL aufzunehmen, welche eine barrierefreie (ohne Bahnbarrieren) und sichere Verbindung für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) zwischen dem Süd- und dem Nordquartier ermöglicht. Die Anbindung der Südquartiere für den Langsamverkehr erfolgt heute im Bereich des Zentrums über die beiden Bahnübergänge Gassa Sutò / Riel und Gassa Surò / Via da Munt. Diese beiden Verbindungen sind sicherheitsmässig Schwachpunkte für den Langsam- und Bahnverkehr. Die Schule im Zentrum Tircal sowie die Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitaktivitäten verlangen nach einer sicheren Verbindung zwischen den nördlich und südlich der RhB-Gleise gelegenen Gebieten im Bereich des Bahnhofs. Dies gilt umso mehr, wenn sich der Zugverkehr intensivieren wird.	J	<i>Siehe Antwort 1.4</i>
23	W	Tempo 30 Via Musel – Via da Munt – Via Tardels	Auf den Strassen Via Musel – Via da Munt – Via Tardels (bis Höhe Wohnzone) sei sofort Tempo 30 einzuführen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse hat zu mehr Umfahrvverkehr geführt. Die Einführung von Tempo 30 südlich der Bahnlinie wurde in mehreren Vorstössen gefordert. Mit dem zunehmenden Langsamverkehr kommt es auf den betreffenden Strassen vermehrt zu heiklen Situationen. Bei Staus auf der A13 wird diese Situation durch den Ausweichverkehr, welcher durch die Quartierstrassen fährt, verstärkt.	-	<i>Siehe Antwort 3.1</i>

Nr.	Antragsteller/-in	Betroffenes Gebiet / Thema	Antrag (und Begründung)	J/N	Beantwortung
24	X	1) Sportzone Vial	Der CVP erscheint wichtig, dass man sich im Rahmen der Planung Sportzone Vial der grossen Bedeutung zeitgemässer, attraktiver und grosszügiger Sport- und Freizeitanlagen für eine Gemeinde wie Domat / Ems bewusst ist, dies auch unter dem Blickwinkel der Standortförderung.	-	Der Hinweis wird zuhanden der Weiterentwicklung der Planung Vial entgegengenommen.
		2) Barrierefreie Verbindung im Gebiet neuer Bahnhof	Im KRL fehlt im Raum des neuen Bahnhofs eine barrierefreie Verbindung für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) zwischen den südlichen Wohnquartieren und den nördlich der Bahnlinie gelegenen Dorfgebiet, wo sich die zentralörtlichen Einrichtungen wie Schulhaus Tircaal, Gemeindehaus, Sentupada, Banken, Bibliothek, Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Kirche Bahnhof etc. befinden.	J	Siehe Antwort 1.4
		3) Begründung für Siedlungserweiterung Tardel / Caschnés (Wohnen)	Das KRL sollte eine Begründung enthalten, weshalb für die künftige Wohnsiedlungserweiterung plötzlich das Gebiet Tardel / Caschnés ins Auge gefasst wird. Nach der rechtskräftigen Ortsplanung, die aus den Jahren 2012 / 2013 stammt und somit noch relativ jung ist, war für eine Wohnzonenerweiterung noch das Gebiet Ems Süd vorgesehen. Es mag vielleicht gute Gründe für eine solche nicht unerhebliche Neuorientierung geben; aber diese Gründe müssten im KRL im Interesse der Transparenz namhaft gemacht werden.	J	Siehe Antwort 7.5
25	Y	1) Bevölkerungswachstum	Das angestrebte Wachstum ist bei max. 0.5% anzusetzen. Damit würde die Bevölkerungszahl unserer Gemeinde dennoch in den nächsten 20 Jahren um über 1000 Personen ansteigen. Ein solches Wachstum würde es ermöglichen, die nächsten Entwicklungsschritte nachhaltig mitzugestalten. Hier spielt sicher die noch frische Erinnerung an die (zu) rasche Erschliessung der Quartiere Marchesa und Ardisla mit. Damit wäre u. E. auch sichergestellt, dass die kommunale Infrastruktur (Schule, Altersheim etc.) nicht zusätzlich unter Druck gerät.	J (teilweise)	Siehe Antwort 1.1
		2) Süderschliessung	Im KRL-Entwurf fehlt ein verbindlicher Hinweis auf die im Generellen Erschliessungsplan aufgeführte sogenannte Süderschliessung. Ihre baldige Realisierung würde es ermöglichen, das (selbst gemachte) Verkehrsproblem zu entschärfen, da bekanntlich der Grossteil der Einwohnerschaft Richtung Chur orientiert ist. Die heute stark betroffenen Quartiere (Faveras, Calundis) würden entlastet. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Ungleichbehandlung unseres Dorfes bezüglich Tempo 30 hinzuweisen. Es wäre an der Zeit, dieses Verkehrsregime auch südlich des Dorfes umzusetzen.	N	Siehe Antwort 1.2