

Gemeinderatssitzung vom 12. September 2022

Botschaft

Traktandum Nr. 4

Initiative "für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost"

Sehr geehrter Herr Gemeinderatspräsident
Sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte

Der Gemeindevorstand unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag zum Geschäft „Initiative für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost“.

1. Einleitung des Gemeindevorstandes

Der Gemeindevorstand empfiehlt geschlossen, die Initiative "für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost" abzulehnen. Die Investition von rund 2.4 Mio. Franken erachtet er als unverhältnismässig: Pro-Argumente wie die Sicherheit von Fussgängern, die Verkehrsentslastung der Quartiere und eine Ortsplanung von 1988 sind aus heutiger Sicht teils überholt und teils widerlegt.

Die Strassenverbindung wäre aus klimapolitischer, raumplanerischer und finanzieller Perspektive verfehlt und widerspräche unserer Gemeindestrategie.

Die vorliegende Botschaft skizziert die Ausgangslage, beschreibt die aktuelle Situation und bündelt die verschiedenen Argumente in einen Kontext. Sie stützt sich dabei auch auf das Gutachten eines externen Verkehrsplaners. Für einen Überblick verweisen wir auf die Zusammenfassung auf Seite 11.

2. Ausgangslage

Am 6. April 2021 reichte ein Initiativkomitee bei der Gemeinde gestützt auf Art. 15 ff. der Gemeindeverfassung (GV) eine kommunale Volksinitiative "für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost" mit folgendem Begehren ein:

"Zur Verkehrsentslastung im dicht besiedelten südöstlichen Dorfteil soll eine direkte Strassenverbindung für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr zwischen der Via Sid und der Via Musel erstellt werden.

Zu diesem Zweck sorgt der Gemeindevorstand dafür, dass der Stimmbevölkerung innert der in der Verfassung vorgegebenen Frist eine entsprechende Abstimmungsvorlage mit dem erforderlichen Kreditantrag unterbreitet wird."

In einem ersten Schritt erklärte der Gemeindevorstand an seiner Sitzung vom 26. April 2021 die Initiative in Anwendung von Art. 16 GV als mit 1028 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Dieser Beschluss wurde am 30. April 2021 im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde (Ruinaulta) veröffentlicht und trat in der Folge unangefochten in Rechtskraft. Der Beschluss wurde den Initianten mitgeteilt.

In einem zweiten Schritt erklärte der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 21. Juni 2021 die Initiative in Anwendung von Art. 17 GV für rechtlich zulässig. Dabei musste er sich noch nicht inhaltlich mit dem Initiativbegehren auseinandersetzen, sondern lediglich prüfen, ob die Initiative einen widerrechtlichen Inhalt hat. Der Beschluss vom 21. Juni 2021 über die Zulässigkeit der Initiative wurde im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde (Ruinaulta) vom 25. Juni 2021 veröffentlicht und trat in der Folge unangefochten in Rechtskraft. Der Beschluss wurde den Initianten mitgeteilt.

2. Entscheid über den Inhalt der Initiative

Im vorliegenden dritten und wichtigsten Schritt geht es nunmehr darum, die Initiative in Anwendung von Art. 20 GV inhaltlich zu beurteilen.

Bei der vorliegenden Initiative handelt es sich um eine sogenannte allgemeine Anregung. Sie fällt angesichts der mutmasslichen Kosten der geforderten Strassenverbindung (rund 2.4 Mio. Franken, siehe Ziffer 5 nachstehend) in die Zuständigkeit des Stimmvolkes (obligatorische Volksabstimmung).

Würde der Gemeinderat an der heutigen Sitzung der Initiative zustimmen, müsste der Gemeindevorstand gemäss Art. 20 Abs. 1 GV für die Strasse einen entsprechenden Bau- und Kreditbeschluss ausarbeiten und diesen in der Folge – nach Vorberatung durch den Gemeinderat – dem Volk unterbreiten.

Würde hingegen der Gemeinderat an der heutigen Sitzung die Initiative ablehnen, müsste das Initiativbegehren gemäss Art. 20 Abs. 2 GV als allgemeine Anregung dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden, wobei der Gemeinderat seine ablehnende Haltung in der Botschaft zuhanden des Volkes begründen kann. Auch die Initianten selbst erhalten die Möglichkeit, die Initiative in der Botschaft zuhanden des Volkes zu begründen.

3. Begründung der Initianten

Die Initianten führen zur Begründung ihres Begehrens folgendes aus:

„Das Initiativkomitee mit 1028 Mitunterzeichnenden stellte das Begehren einer direkten Strassenverbindung für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr zwischen der Via Sid und der Via Musel. Seit 1988 ist in allen Zonen- und Erschliessungsplänen der Gemeinde diese Verbindungsstrasse vorgesehen. Seither sind weitere Quartiere südwestlich der Bahnlinien entstanden, jedoch wurde die entlastende Strassenverbindung nur teilweise erstellt. Es gibt keine wesentlichen Gründe, um auf das nicht zu Ende geführte Teilstrassenstück zu verzichten, insbesondere wenn gemäss Kommunales Räumliches Leitbild (KRL) andere Gebiete für die Überbauung freigegeben werden sollen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der am Siedlungsrand geführte Verkehr unterbrochen wird (gemäss KRL) und in der Folge durch das dicht besiedelte östliche Gebiet geführt wird. Diese Verkehrsführung entspricht nicht einer wohnfreundlichen Raumgestaltung. Es ist ferner zu bedenken, dass bereits beachtliche Vorinvestitionen für die Strassenverbindung getätigt wurden (Brückenbauwerk La Val - Via Sid).

Wir beabsichtigen folgende Zielsetzung:

- *Angemessenere Verteilung des Dorfverkehrs*
- *Direkter Weg in und aus Richtung Chur*
- *Reduktion der Fahrten durch dicht besiedeltes Wohngebiet*
- *Sicherer Fussweg, besonders für Schülerinnen und Schüler*
- *Direkte Vernetzung der beliebten und viel genutzten Naherholungszonen Golfplatz und Spielplatz La Val, was das gesamte Gebiet aufwertet*

Bereits die Quartiere Quadras und Marchesa wurden wegen des fehlenden Strassenteilstückes aus Sicht der Initianten nicht sachgerecht erschlossen. Und inskünftig soll gemäss KRL mit dem Gebiet Tardels/Caschnés westlich von Marchesa das Siedlungsgebiet grossflächig erweitert werden. Dafür sollen mittelfristig ca. 71'000 Quadratmeter und langfristig weitere ca. 20'000 Quadratmeter Bauland eingezont werden. Im Endausbau soll Raum für über 800 Dorfbewohner und Dorfbewohnerinnen geschaffen werden. Dabei soll die Verkehrserschliessung Richtung Süd-Ost auf dem bestehenden Strassennetz abgewickelt werden. Dieses Vorgehen wollen das Initiativkomitee und die Mitunterzeichnenden verhindern.

Wir wollen keine Verlagerung des Verkehrs, sondern lediglich eine angemessene Verteilung des Verkehrsaufkommens, woraus eine verträgliche Situation für alle resultiert. Das Gebot, haushälterisch und sorgsam mit dem vorhandenen Boden umzugehen, gilt es einzuhalten. Der neue Strassenabschnitt von rund 530 Metern, beansprucht weniger als 5000 Quadratmeter Fläche und entspricht deshalb einem kleinen Landverlust im Verhältnis zum erweiterten Einzonungsgebiet von insgesamt ca. 91'000 Quadratmetern. Wachstum ohne Landverlust ist auch trotz einer hochtechnisierten Welt nicht möglich. Deshalb danken wir allen, die unsere Initiative am Urnengang unterstützen.“

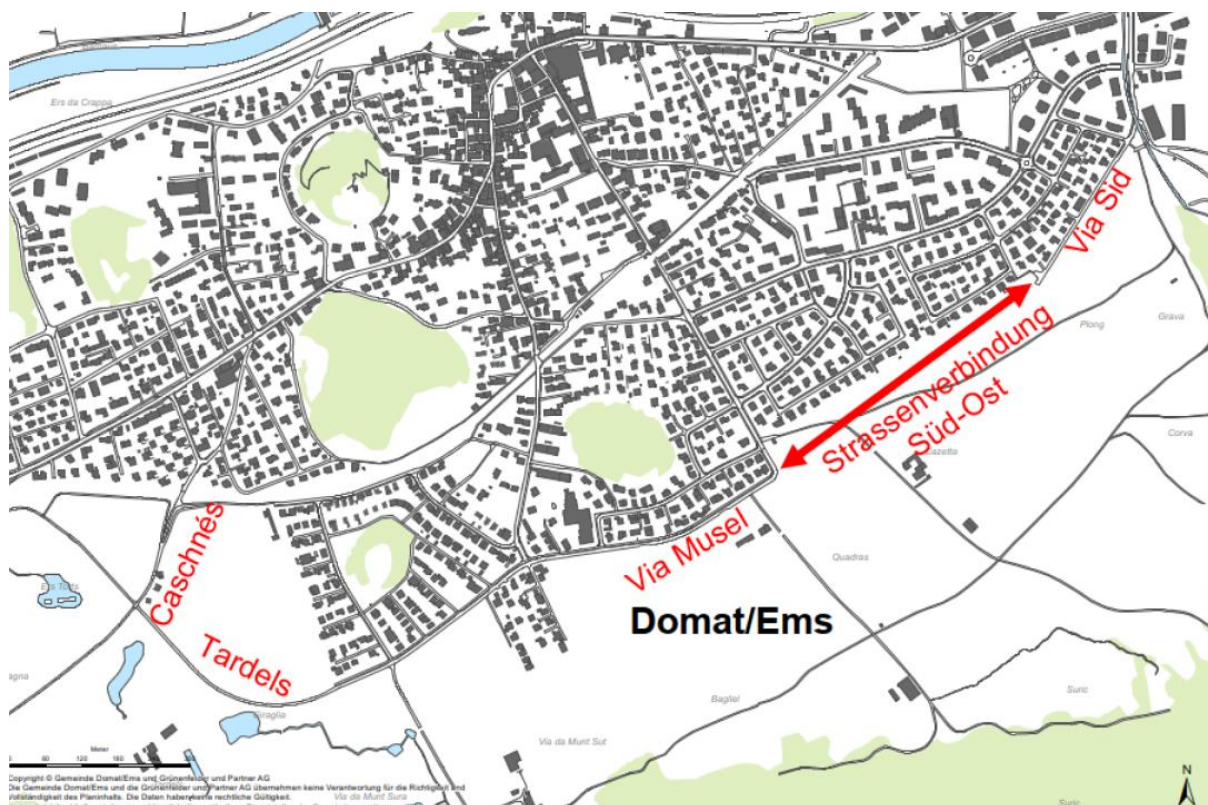


Abbildung 1: Südquartiere mit rot eingezeichnetem Verlauf der Verbindungsstrasse Süd-Ost gemäss Generellem Erschliessungsplan (GEP)

4. Planungsgeschichte der Strassenverbindung Süd-Ost

Eine direkte Strassenverbindung zwischen der heutigen Via Musel im Westen und der heutigen Via Sid im Osten, wie sie mit der Initiative gefordert wird, bildet schon seit dem Jahre 1988 Gegenstand der Ortsplanung der Gemeinde Domat/Ems und sorgt immer wieder für Diskussionsstoff in den südlich der Bahnlinie gelegenen Wohnquartieren. Es wurden in den Jahren 2004 und 2005 Unterschriften für und gegen eine solche Strassenverbindung gesammelt.

Letztmals wurde die umstrittene Strassenfestlegung im Rahmen der Ortsplanungsrevision vom 17. Juni 2012 im Generellen Erschliessungsplan (GEP) 1:2000 Verkehr bestätigt.

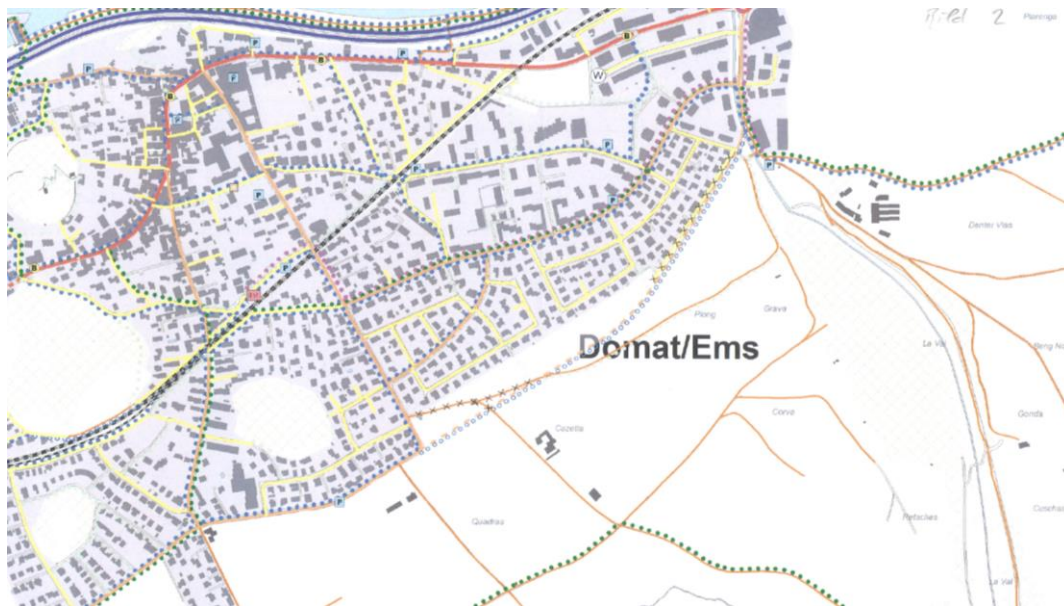


Abbildung 2: Ausschnitt Genereller Erschliessungsplan (GEP) vom 17. Juni 2012

Wichtig ist an dieser Stelle der Hinweis, dass die Festlegung einer direkten Strassenverbindung Süd-Ost im GEP in Verbindung mit der gleichzeitig festgelegten Wohnzonenreserve im Landstreifen zwischen dem Trasse der geplanten Süderschliessungsstrasse und der rechtskräftigen Wohnzone W2 im Bereich der Via Ritschas und der Via Cuschas steht. Man ging also davon aus, dass die fragliche Strasse nebst einer Entlastungsfunktion zu gegebener Zeit auch eine Baulanderschliessungsfunktion erfüllen würde.

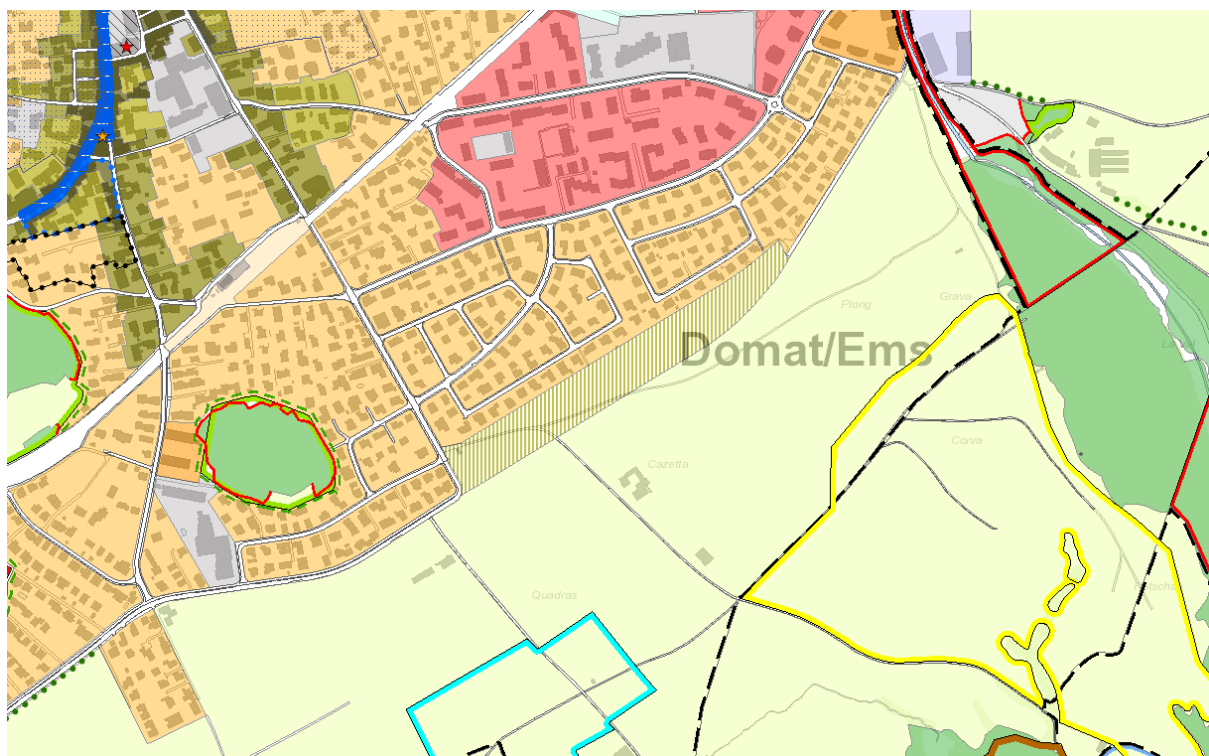


Abbildung 3: Ausschnitt Zonenplan vom 17. Juni 2012

5. Kostenschätzung

Im Hinblick auf die Beurteilung der vorliegenden Initiative durch den Gemeindevorstand, den Gemeinderat und die Stimmberechtigten liess der Gemeindevorstand durch das Büro Grünenfelder und Partner AG auf Vorprojektbasis eine Schätzung der mutmasslichen Kosten der zur Diskussion stehenden Verbindungsstrasse Süd-Ost vornehmen. Die Schätzung wurde unter Zugrundelegung eines Ausbaustandards analog der bestehenden Via Musel (also mit einem von der Fahrbahn abgetrennten Geh- und Fahrradbereich) vorgenommen.



Abbildung 4: Vorprojekt Situation 1:500, Dezember 2021, Grünenfelder und Partner

Gemäss der vorgenommenen Kostenschätzung würden sich die Gesamtkosten der geforderten, rund 840 m langen Strassenverbindung (Projektierung und Bauleitung, Landerwerb sowie Bauausführung) inkl. Mehrwertsteuer auf 2.4 Mio. Franken (+/- 25%) belaufen. Zusätzlich würden wiederkehrende Kosten für den Betrieb der Strasse anfallen (allgemeiner Unterhalt, Reinigung, Schneeräumung, etc.).

6. Beurteilung und Würdigung der Initiative durch den Gemeindevorstand

Der Gemeindevorstand hat sich mit dem Anliegen der Initianten eingehend befasst.

Es trifft zu, dass die von den Initianten geforderte Strassenverbindung in den Ortsplanungen von 1988 und 2012 als "Sammelstrasse geplant" in den Generellen Erschliessungsplan aufgenommen wurde. Es ist daher verständlich, dass sich die Anwohnenden der Via Faveras, Via Crusch, Via Calundis und Via Ardisla mittels der vorliegenden Initiative öffentlich für eine Umsetzung des Strassenprojektes einsetzen, zumal sich der heutige Verkehr auf den erwähnten Strassen teilweise auf die neue Süderschliessungsstrasse verlagern würde, wie eine von der Firma Metron Verkehrsplanung AG im Frühling 2022 durchgeführte Verkehrsmodellierung Domat/Ems ergab.

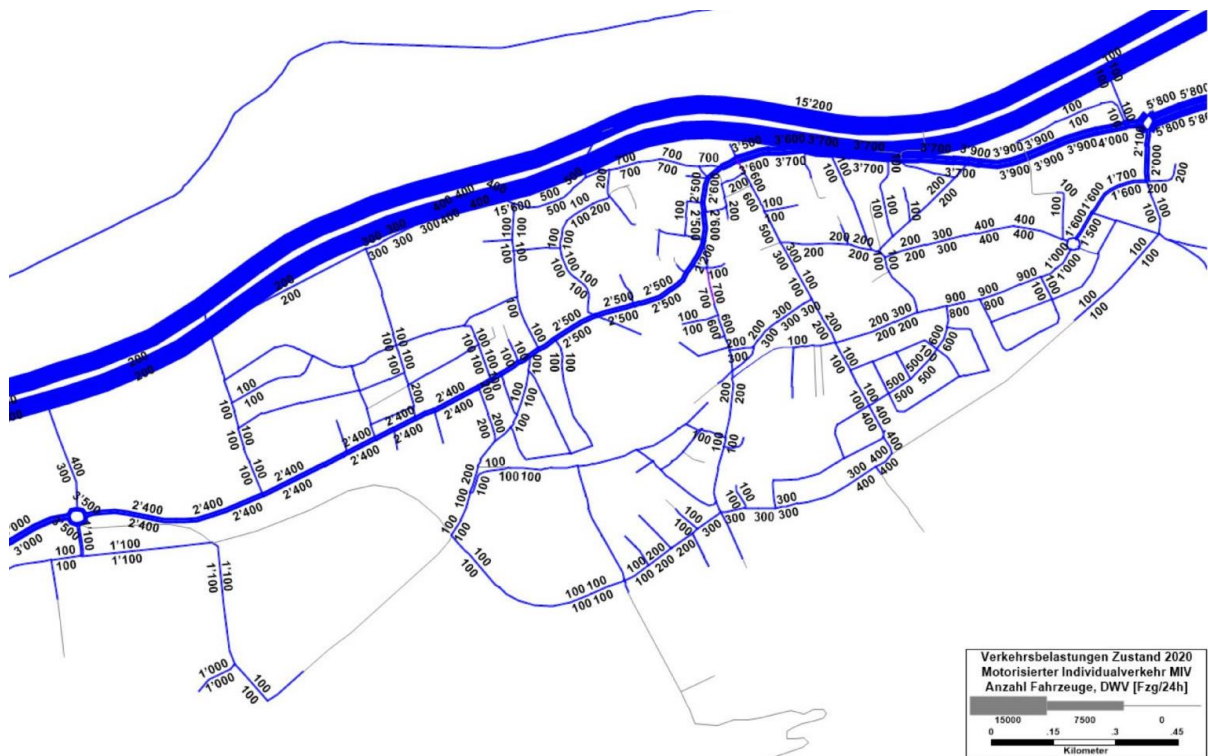


Abbildung 5: Ist-Zustand Verkehrsbelastung 2020 (Anzahl Fahrzeuge an Werktagen/24 Std.)

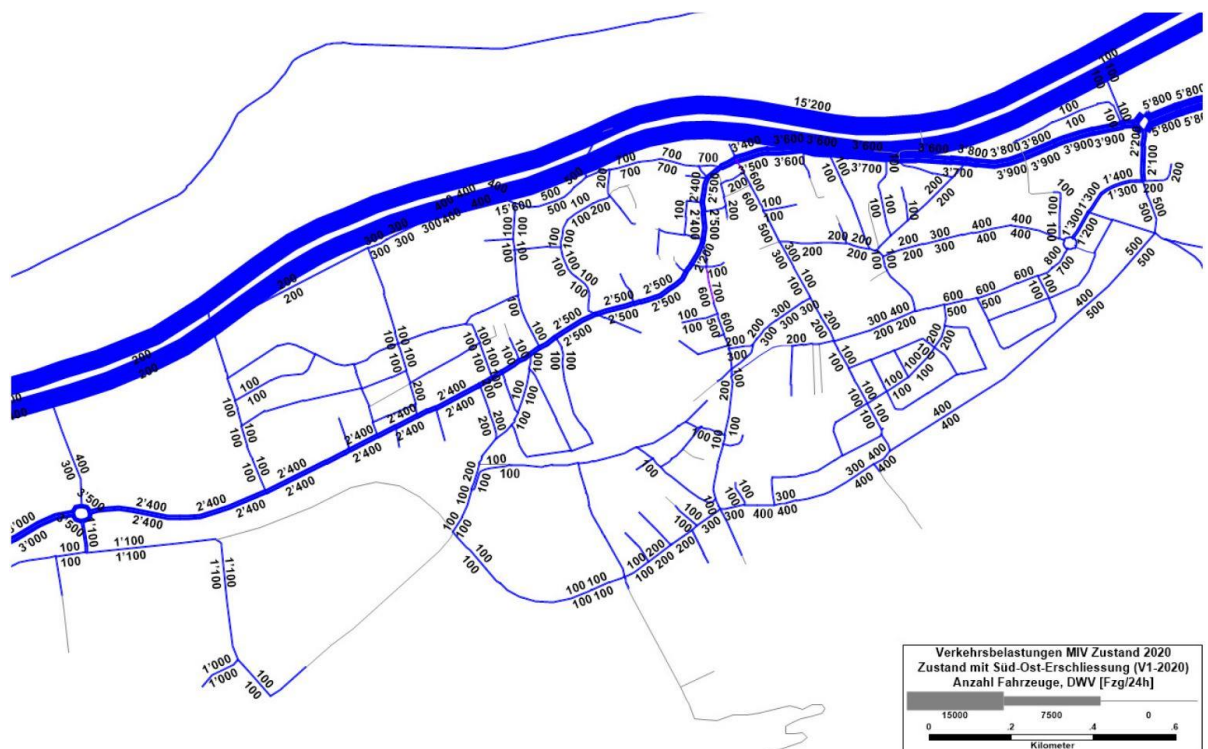


Abbildung 6: IST-Zustand Verkehrsbelastung 2020 mit Süd-Ost-Erschliessung und T30 (Anzahl Fahrzeuge an Werktagen/24 Std.)

Heute müssen sich die Initianten freilich entgegenhalten lassen, dass sich die Verhältnisse und Umstände seit der letztmaligen ortsplanerischen Strassenfestlegung im Jahre 2012 in zahlreichen Bereichen teils erheblich geändert haben, so dass der Bedarf und damit die Verhältnismässigkeit einer neuen Südverbindungsstrasse für geschätzte 2.4 Mio. Franken ernsthaft in Frage gestellt werden müssen.

a) Geänderte raumplanungsrechtliche Vorgaben

Geändert haben sich in der Zwischenzeit zum einen die Raumplanungsgesetzgebung und der Kantonale Richtplan (KRIP).

Wie vorstehend erwähnt, wurde die Süderschliessungsstrasse in der Ortsplanung vom Jahre 2012 in Verbindung mit der gleichzeitigen Ausscheidung einer Reservewohnzone im Landstreifen zwischen dem Trasse der geplanten Strasse und der bestehenden Wohnzone 2 im Gebiet der Via Ritschas und der Via Cuschas festgelegt. Die Absicht war, dass die Süderschliessungsstrasse zwei Funktionen erfüllen sollte, nämlich sowohl eine Verkehrsentslastungs- als auch eine Baulanderschliessungsfunktion. Letztere hätte es ermöglicht, die Strassenkosten zu einem erheblichen Teil im Beitragsverfahren auf die Eigentümer der neu zu erschliessenden Grundstücke abzuwälzen. Nur mit Blick auf eine derartige Doppelfunktion hätten sich die Kosten und auch der Eingriff in das hochwertige Landwirtschaftsland und Naherholungsgebiet einigermaßen rechnen und rechtfertigen lassen. Bereits im Rahmen des seinerzeitigen Verfahrens zur Genehmigung der Ortsplanung 2012 hatte sich die Gemeinde Domat/Ems gegenüber der Bündner Regierung sinngemäss dahingehend geäußert, dass die geplante Strasse nur in Verbindung mit einer gleichzeitigen Baulanderschliessungsfunktion ein Thema sei.

Die Baulanderschliessungsfunktion der fraglichen Strasse ist mittlerweile in weite Ferne gerückt. Aufgrund des im Jahre 2014 in Kraft getretenen geänderten Raumplanungsgesetzes (RPG 1) und des im Jahre 2018 von der Regierung beschlossenen KRIP-Siedlung ist eine Umzonung der Reservewohnzone im erwähnten Landstreifen in eine überbaubare (eigentliche) Wohnzone zumindest vorläufig nicht mehr denkbar. Die Raumplanung verlangt nämlich Verdichtungen des bestehenden Siedlungsgebiets (mehrgeschossige Bauten), weshalb Neueinzonungen auch in Domat/Ems bestenfalls mittelfristig, also in ca. 20-25 Jahren, überhaupt in Frage kommen. Dies ergibt sich auch aus dem neuen Kommunalen Räumlichen Leitbild (KRL).

Ist aber davon auszugehen, dass Neueinzonungen in Domat/Ems in den nächsten 15-20 Jahren kein Thema sind, besteht der Nutzen der fraglichen Süderschliessungsstrasse nur noch in der Entlastung der Anwohnenden der Via Faveras, Via Crusch, Via Calundis und Via Ardisla vom Durchgangsverkehr sowie in der Gewährleistung einer etwas schnelleren Fahrt in Richtung Chur und zurück. Angesichts dieses noch verbleibenden beschränkten „Restnutzens“ erachtet der Gemeindevorstand Kosten von rund 2.4 Mio. Franken als unverhältnismässig, d.h. es fehlt an einem adäquaten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies gilt umso mehr, als es sich beim missliebigen Verkehrsaufkommen grösstenteils um Ziel- und Quellverkehr handelt, d.h. um „hausgemachte“ Fahrten mit Start- und Zielpunkt Südquartiere Domat/Ems.

Bereits aus den erwähnten Gründen ist es nur folgerichtig, dass der Gemeindevorstand im Rahmen des Erlasses des KRL beschlossen hat, die fragliche Südverbindungsstrasse in der anstehenden Ortsplanungsrevision aus dem GEP herauszustreichen.

Eine Streichung der von den Initianten verlangten Süderschliessungsstrasse aus dem GEP würde sich im Übrigen selbst dann aufdrängen, wenn Neueinzonungen in Domat/Ems trotz RPG 1 auch heute noch ein aktuelles Thema wären. Für eine Neueinzonung käme der teils recht schmale Landstreifen zwischen dem Trasse der geplanten Süderschliessungsstrasse und der rechtskräftigen Wohnzone W2 (Einfamilienhäuser) im Gebiet der Via Ritschas und

der Via Cuschas nämlich ohnehin nicht mehr in Betracht, nachdem der KRIP-S vom Jahre 2018 im Kapitel 5.2-8 f. für Einzonungen in urbanen Räumen wie Domat/Ems zwingend eine Ausnützungsziffer (AZ) von mindestens 0.8 verlangt. Dadurch entstünde ein Gebäuderiegel mit drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern, welcher die bestehende Randbebauung erheblich überragen und „eindecken“ würde. Für eine angemessene qualitative Berücksichtigung der hergebrachten Randbebauung böte der schmale Landstreifen zu wenig Handlungsspielraum. Für Überbauungen, die trotz der neuen Dichtevorgaben qualitativ eine gute Gesamtwirkung mit der bestehenden baulichen Umgebung ermöglichen, gibt es in Domat/Ems geeignetere Gebiete als dieser schmale, zwischen Südstrasse und bestehender W2 eingeklemmte Restbereich. Die vom RPG 1 geforderten Verdichtungsvorgaben sind in diesem schmalen Streifen mit anderen Worten nicht gut umsetzbar.

Soweit die Initianten befürchten, dass der Verkehr in den Südquartieren noch weiter zunimmt, wenn dereinst einmal das neue Wohnquartier Tardels/Caschnés gebaut sein wird, kann ihnen nicht gefolgt werden. Gemäss der erwähnten Verkehrsmodellierung der Firma Metron würden sich nämlich rund 80% des durch ein allfälliges Wohnquartier Tardels/Caschnés generierten Zusatzverkehrs nach Westen zur geplanten Süd-West-Erschliessung orientieren.

b) Geändertes Tempo 30-Regime in Domat/Ems

Geändert hat sich inzwischen ferner das Tempo 30-Regime in Domat/Ems. Am 11. Januar 2022 beschloss der Gemeindevorstand gestützt auf ein entsprechendes Postulat des Gemeinderates eine Ausdehnung des Tempo 30-Regimes auf die Gebiete südlich der Bahnlinie. Diese Ausdehnung des Tempo 30-Regimes, welche im August 2022 umgesetzt wurde, führt u.a. auch auf der Achse Via Crusch, Via Faveras, Via Calundis und Via Ardisla zu einer Beruhigung des Verkehrsflusses mit entsprechender tendenzieller Erhöhung der Bereitschaft zum Umstieg auf den öV und entsprechender Verminderung der Unfallgefahr und der Lärmemissionen. Dies kommt letztendlich auch den Initianten entgegen, wodurch sich der Ruf nach einer neuen Süderschliessungsstrasse auch unter diesem Aspekt relativiert.

c) Strengere Anforderungen für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen

Die geforderte Süderschliessungsstrasse käme in wertvolles Landwirtschaftsland zu liegen. Das betreffende Land stellt Fruchtfolgefläche (FFF) dar. Die Anforderungen zur Beanspruchung von FFF für Siedlungszwecke (Bauzonen, Strassen etc.) sind seit der letztmaligen Aufnahme der Südstrasse in den GEP im Jahre 2012 strenger geworden. Am 1. Mai 2014 trat eine Revision der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) in Kraft. Gemäss Art. 30 RPV darf FFF u. a. nur noch beansprucht werden, „wenn ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann“. Die von den Initianten verlangte neue Strasse stellt kein wichtiges kantonales Ziel dar, das die Beanspruchung von FFF rechtfertigen würde. Der Nutzen der Strasse erschöpft sich darin, die Südquartiere vom Strassenverkehr zu entlasten und den Einwohnerinnen und Einwohnern der Quartiere Marchesa und Quadras eine etwas raschere Fahrt nach Chur und zurück zu ermöglichen. Da es sich dabei grösstenteils um Ziel- und Quellverkehr handelt, d.h. um „hausgemachte“ Fahrten mit Start- und Zielpunkt Domat/Ems, kann in der Entlastungsfunktion der Strasse kein wichtiges Ziel, schon gar nicht ein wichtiges kantonales Ziel, erblickt werden.

d) Geänderte klimapolitische Situation

Geändert hat sich seit der letztmaligen Aufnahme der Strassenverbindung Süd-Ost in die Ortsplanung im Jahre 2012 schliesslich auch die klimapolitische Situation. Die Eindämmung des CO₂-Ausstosses, u. a. durch vermehrten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (öV), gehört zum Gebot der Stunde. Die Leute, v. a. Berufspendlerinnen und -pendler, sollen vermehrt vom Auto auf den öV (Bahn oder Bus) umsteigen. Diesem wichtigen klimapolitischen Ziel läuft die Schaffung neuer Strassen ohne ausgewiesenen Bedarf grundsätzlich entgegen. Zusätzliche Strassen steigern in der Tendenz die Attraktivität des MIV und behindern damit den im öffentlichen klimapolitischen Interesse liegenden Umstieg auf den öV. Mehr Strassen ziehen mehr Autos an ("induzierter Verkehr"). Mit dem gegenwärtigen Ausbau des Bahnhofs Domat/Ems inklusive hindernisfreien Perrons und Unterführungen werden die Rahmenbedingungen für die Benützung der Bahn in Richtung Chur und zurück verbessert. Zudem sieht das KRL, das der Gemeindevorstand am 11. Januar 2021 beschlossen hat, eine neue Buslinie durch die südlichen Wohngebiete vor.

e) Interessenabwägung

Die Verhältnisse seit der letztmaligen Aufnahme der Strassenverbindung Süd-Ost in die Ortsplanung im Jahre 2012 haben sich derart geändert, dass ein Festhalten an den früheren Plänen zur Erstellung einer Süderschliessungsstrasse nach Auffassung des Gemeindevorstandes nicht mehr angezeigt ist. Nachdem eine Wohnzonenerweiterung im Bereich des Trassees der Strassenverbindung Süd-Ost wegen der geänderten raumplanerischen Vorgaben mittelfristig realistischerweise kein Thema mehr sein kann, würde die Strasse keine Baulanderschliessungsfunktion mehr erfüllen. Ihr käme nur noch die Funktion einer Entlastungsstrasse zu. Alleinig wegen dieser Entlastungsfunktion erweisen sich Kosten von ca. 2.4 Mio. Franken jedoch als fragwürdig resp. unverhältnismässig. Dies gilt umso mehr, als die Entlastung auf dem Teilstück Ardisla nicht stark ins Gewicht fällt, wie sich aus dem Verkehrsgutachten ergibt (siehe Abbildungen 5 und 6).

Mit anderen Worten: Eine Entlastung der erwähnten Strassen vom Durchgangsverkehr liegt zwar durchaus in einem öffentlichen Interesse, dies vor allem wegen der Erhöhung der Sicherheit für die Schulkinder auf dem Weg zum Schulhaus Caguils und zurück. In der Gesamtinteressenabwägung vermag dieses öffentliche Interesse gegenüber dem öffentlichen Interesse an einem haushälterischen Umgang mit Steuergeld – die neue Strasse würde wie erwähnt rund 2.4 Mio. Franken kosten –, an einer ungeschmälernten Erhaltung des hochwertigen Landwirtschafts- und Naherholungsgebietes im Süden von Domat/Ems sowie an der klimapolitisch gebotenen Vermeidung neuer Strassen zwecks Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den öV nicht aufzukommen. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsaufkommen auf den erwähnten Strassen erstens grösstenteils „hausgemacht“ ist und zweitens keineswegs als derart stark eingestuft werden kann, dass sich eine neue Entlastungsstrasse ohne gleichzeitige Baulanderschliessungsfunktion aufdrängen würde. Selbst im am stärksten belasteten Teilstück der fraglichen Sammelstrassen (Via Ardisla) bewegt sich der Verkehr mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) von rund 2700 Fahrzeugen pro Tag aus Sicht des Fachmannes durchaus in einem für Sammelstrassen normalen und verträglichen Rahmen. Erst bei einem DWV von über 5000 Fahrzeugen pro Tag kann von einer stark befahrenen Sammelstrasse gesprochen werden.

Selbst im Falle einer Wohnzonenerweiterung im Raum Tardels/Caschnés würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Achse Via Faveras-Via Calundis-Via Ardisla nicht erheblich steigern. Aus dem erwähnten Verkehrsmodellierungsbericht der Firma Metron Verkehrsplanung AG ergibt sich nämlich, dass sich der Fahrzeugverkehr aus dem allfälligen neuen Wohngebiet Tardels/Caschnés grösstenteils in Richtung Westen über den geplanten Westanschluss, entladen würde.

7. Zusammenfassung

Die Gründe, welche den Gemeindevorstand dazu bewogen haben, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a) Der Bedarf für eine Verbindungsstrasse Süd-Ost hat sich mittlerweile vermindert. Ursprünglich ging man davon aus, dass der fraglichen Strasse nebst einer Entlastungsfunktion zu gegebener Zeit auch eine Baulanderschliessungsfunktion zu Teil würde. Die letztgenannte Funktion fällt nun weg, dies wegen der geänderten Raumplanungsgesetzgebung, welche eine Verdichtung nach innen statt Neueinzonungen verlangt.
- b) Selbst wenn eine Einzonung im fraglichen Landstreifen immer noch ein Thema wäre, müsste davon gleichwohl abgesehen werden, weil gemäss KRIP-S vom Jahre 2018 bei Neueinzonungen bauliche Dichten von mindestens AZ 0.8 einzuhalten wären, was im fraglichen Landstreifen mit Blick auf die bestehende Ein- und Zweifamilienhausüberbauung im Gebiet der Via Ritschas und Via Cuschas zu einer untragbaren ortsbaulichen Situation für die unmittelbar am Bauzonenrand gelegenen Gebäude führen würde. Eine Ausnahme von dieser Mindestnutzungsziffer von 0.8 ist vorliegend schon deshalb nicht möglich, weil es sich beim betroffenen Boden um Fruchtfolgeflächen handelt.
- c) Angesichts des verminderten Bedarfs einer neuen Strassenverbindung infolge Beschränkung ihrer Funktion auf reine Verkehrsverlagerung erweisen sich Kosten von rund 2.4 Mio. Franken als unverhältnismässig.
- d) Als unverhältnismässig müssen Kosten von rund CHF 2.4 Mio. in der geschilderten Situation (Beschränkung der Strassenfunktion auf reine Verkehrsverlagerung) vor allem deshalb eingestuft werden, weil sich das Verkehrsaufkommen auf den erwähnten Sammelstrassen durchaus in einem für Sammelstrassen verträglichen Rahmen bewegt. Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) liegt auf der Via Ardisla, dem am stärksten belasteten Teilstück, bei rund 2700 Fahrzeugen pro Tag, was auch aus Sicht von Fachleuten normal ist und keinen Handlungsbedarf im Sinne der Initiative auslöst.
- e) Auch unter dem Sicherheitsaspekt (Schulkinder etc.) ist kein zwingender Handlungsbedarf gegeben. Der erwähnte Stassenzug weist Fussgängerstreifen und beidseitige Trottoirs auf und ist kürzlich in das Tempo 30-Regime einbezogen worden, was die Sicherheit zusätzlich erhöht.

- f) Die Befürchtung der Initianten, wonach der Verkehr auf den fraglichen Sammelstrassen mit dem Bau des neuen Wohnquartiers Tardels/Caschnés noch zusätzlich zunehme, ist unbegründet. Zum einen ist ein neues Wohnquartier auch in Raum Tardels/Caschnés wegen der geänderten Raumplanungsgesetzgebung (Verdichtung nach innen statt Neueinzonungen) derzeit kein Thema. Und selbst wenn dieses neue Quartier dereinst einmal realisiert werden sollte, würde sich der Zusatzverkehr gemäss dem erwähnten Bericht der Firma Metron Verkehrsplanung AG grösstenteils in Richtung Westen zum geplanten Westanschluss orientieren.
- g) Gegen die mit der Initiative geforderte Strassenverbindung Süd-Ost spricht in der Interessenabwägung im Weiteren auch das Anliegen zur Erhaltung des wertvollen Landwirtschafts- und Naherholungsgebiets Ems Süd. Die Anforderungen zur Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sind zwischenzeitlich gestiegen.
- h) Soweit die Initianten einwenden, es seien für die Umfahrungsstrasse schon namhafte Vorinvestitionen getätigt worden, bleibt darauf hinzuweisen, dass das bereits bestehende Teilstück der Via Sid zu schmal wäre, um in die Umfahrungsstrasse integriert werden zu können, und dass die Brücke über den Bach La Val bereits wegen der heutigen Via Sid erstellt werden musste.

8. Weiteres Vorgehen je nach Ausgang einer Volksabstimmung

Würde die Initiative in der Volksabstimmung angenommen, müsste der Gemeindevorstand gemäss Art. 20 Abs. 3 GV einen entsprechenden Bau- und Kreditbeschluss ausarbeiten und diesen alls dann – nach Vorberatung durch den Gemeinderat – dem Volk unterbreiten.

Würde die Initiative in der Volksabstimmung demgegenüber abgelehnt, wäre eine Verbindungsstrasse Süd-Ost vorderhand vom Tisch, d.h. der Gemeindevorstand könnte die anstehende Ortsplanungsrevision ohne Erschliessungsstrasse Süd-Ost vorbereiten, so wie er dies im KRL vom 11. Januar 2021 bereits vorgesehen hat.

9. Anträge

Der Gemeindevorstand unterbreitet Ihnen, sehr geehrter Herr Gemeinderatspräsident, sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, aufgrund vorstehender Ausführungen folgende Anträge:

1. Auf die Vorlage sei einzutreten.
2. Die Initiative "für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost" sei abzulehnen und dem Volk entsprechend zur Ablehnung zu empfehlen.

Gemeindevorstand Domat/Ems

Der Präsident

Erich Kohler

Der Gemeindeschreiber

Lucas Collenberg

Domat/Ems, 16. September 2022