

Anpassung kantonalen Richtplan Siedlung, Umsetzung des regionalen Richtplans der Region Imboden  
Regionaler Richtplan Teil Siedlung (und Teil Verkehr)

Zusammenstellung und Auswertung der Einwendungen und Eingaben

Öffentliche Mitwirkungsaufgabe vom 01. November 2024 bis 02. Dezember 2024

Stand:12. März 2025



Amt für Raumentwicklung Graubünden  
Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun  
Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div><div></div>Berücksichtigung</div> <div><div></div>Teilweise Berücksichtigung</div> <div><div></div>Nicht-Berücksichtigung</div> <div><div></div>Kenntniserhebung</div>
1	1	Siedlungsgrenze (Tamins)	Die Siedlungsgrenze der Gemeinde Tamins ist durch das Gebiet Quadera verlaufen zu lassen.	Durch die festgesetzte Siedlungsgrenze hat die Gemeinde Tamins auch nach der Umsetzung des Verdichtungsgebots und der Baulandmobilisierung keine Möglichkeit, weiteres Land in Bauzone zuzuführen. Die Gemeinde Tamins stellt durch ihre ausgesprochen gute ÖV-Erschliessung und ihre zentrale Lage, ein Wachstumsgebiet dar. Mit der dargestellten Siedlungsgrenze wird eine mögliche Erweiterung der Bauzone verunmöglicht, womit wir nicht einverstanden sind.	<b>Berücksichtigung</b> Das Gebiet liegt in der ÖV-Güteklasse D und erreicht damit die minimalen Anforderungen an die Erschliessbarkeit durch den öffentlichen Verkehr (suburbaner Raum). Es grenzt an die bestehende Wohnzone W2 und ergänzt diese zweckmässig. Von einer Entwicklung sind weder Fruchtfolgeflächen noch Natur- und Landschaftsinteressen oder Wald tangiert. Das Gebiet ist nicht durch Naturgefahren gefährdet. Dem Antrag kann insofern zugestimmt werden, als dass zur Kompensation auf die vormalig geplante Siedlungsgebietsverweiterung "Tumels" (0.6 ha) verzichtet wird.
2	1	Aktualisierung der Zonen im Richtplan (Tamins)	Der im regionalen Richtplan Imboden befindliche Zonenplan der Gemeinde Tamins ist durch den aktuellen Zonenplan der Gemeinde zu hinterlegen.	Der im regionalen Richtplan Imboden befindliche Zonenplan der Gemeinde Tamins entspricht nicht jenem, der in der künftigen Nutzungsordnung vorgesehen ist. So zum Beispiel werden voraussichtlich mehrere Mischzonen (Reichenauerstrasse und Ried) der reinen Wohnzone zugeführt. Im Richtplan werden die Bauzonen bei den verbindlichen Planinhalten aufgeführt, weswegen der aktuelle Zonenplan hinterlegt werden sollte.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Bauzonen sind kein Beschlussinhalt des regionalen Richtplans, sondern lediglich um eine Grundlage mit hinweisendem Charakter (vgl. Richtplankarte). Die Bauzonen werden aus Gründen der Rechtsverbindlichkeit gemäss ihrem rechtskräftigen Zustand dargestellt. Um Missverständnisse zu vermeiden wird die Legende dahingehend präzisiert.
30	2	Aufnahme Wanderweg (Bonaduz)	Die Gemeinde beantragt, den Abschnitt im Gebiet «Uaul Punt Veder», südlich des Vorderrheins, als regionalen Wanderweg in der Richtplankarte Fuss- und Veloverkehr sowie im Richtplan Ruinaulta aufzunehmen.	Es handelt sich um einen bereits bestehenden Weg, der in Richtung der Rheinschlucht verläuft, jedoch nicht als Wanderweg klassiert ist. Die Gemeinde legt diesen Weg im Rahmen der Revision der Ortsplanung respektive des generellen Erschliessungsplans (GEP) definitiv als Wanderweg fest.	<b>Berücksichtigung</b>
31	2	Aufnahme neue Querverbindungsstrasse (Bonaduz)	Die Gemeinde beantragt, die neue Querverbindungsstrasse zwischen der Versamer- und der Sculmserstrasse im Regionalen Richtplan Teil Verkehr aufzunehmen.	Im Gebiet Tuleu Sut im Westen des Hauptsiedlungsgebiets von Bonaduz befinden sich Industrie- und Gewerbebauten sowie Sport- und Freizeitanlagen. Das Gebiet soll neu über eine Querverbindung zwischen der Versamerstrasse nördlich des Gebiets und der Sculmserstrasse südlich des Gebiets erschlossen werden. Dies bietet die Chance, den Industrie- und Gewerbeverkehr vom Freizeitverkehr zum Waldspielplatz, Pumtrack, Jugendraum, Eisplatz und Lag zu entflechten. Damit soll die Verkehrssicherheit einer Vielzahl von Kindern und Jugendlichen gesteigert werden und bisher ungenügend erschlossene Bauzonen erschlossen werden.	<b>Berücksichtigung</b> Die Querverbindung wird im regionalen Richtplan Verkehr (Teil Strassennetz) mit groben Richtungspfeilen verortet. Die konkrete Festlegung erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanung.
32	3	Reduktion des Siedlungsgebiets (Films)	Folgende drei Varianten werden zur Reduktion des Siedlungsraums im Bereich Cangina (Vitg Pign) in Films vorgeschlagen: 1. Verzicht auf Erweiterung des Siedlungsraums im Bereich Cangina (Vitg Pign) 2. Reduktion der Fläche für die Erweiterung auf ca. die Hälfte 3. Geringfügige Reduktion des Siedlungsraums im wesentlichen um die Parzelle 3891	Auf eine Erweiterung des Siedlungsraums sollte verzichtet werden, weil es bereits Flächen im Siedlungsraum hat, die für den Zweck Hotel und Resort geeignet sind. Die Neueinzonung in diesem Gebiet ist zudem nicht mit den Zielen der ISOS-Aufnahme vereinbar. Zu beachten ist auch, dass sich heute im Gebiet Cangina (Vitg Pign) ein Gleitschirmlandeplatz befindet. Alternativ kann die sogenannte Skiwiese als Siedlungserweiterung genutzt werden. Bei der aktuellen Planung haben wir eine Abgabe für einen fiktiven Mehrwert zu entrichten, der tatsächlich für uns ein Minderwert ist. Die Kombination aus Mehrwertabgabe, Grundstückgewinnsteuer und Handänderungssteuer führt zu einer konfiskatorischen Belastung von 47 % bis 62 % je nach Haltedauer. Damit nicht genug, wir werden gezwungen, einen grossen Teil unserer Parzelle innerhalb kurzer Zeit zu verkaufen, weil wir innerhalb von 8 Jahren kein eigenes Resort realisieren können. Weder von der Finanzierung noch von der Umsetzung ist das realistisch möglich.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Der Raum "Cangina"/"Vitg Pign" wurde im Rahmen der räumlichen Strategie vom 1. Januar 2022 der Gemeinde Films als Gebiet für die Konzentration und Weiterentwicklung touristischer Nutzungen definiert. Konkret sollen touristische Nutzungen bei der Talstation konzentriert und weiterentwickelt sowie das Dorf besser und attraktiver an die Bahnen und das Stenna Center angebunden werden. Unter anderem besteht die Vision der Realisierung eines UNESCO Besucherzentrums. Als touristischer Ort mit Stützfunktion (vgl. kantonalen Richtplan, Kap. 5.1.1) ist Films auf künftige Erweiterungsmöglichkeiten bzw. auf genügend Flächen für den Tourismus angewiesen, um seinen Stellenwert als beliebter Tourismusort langfristig zu erhalten und zu stärken. Die Fläche ist insbesondere von strategischer Bedeutung und wurde daher langfristig im kommunalen räumlichen Leitbild (KRL) gesichert. Dieses wurde der Bevölkerung im Rahmen der Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 2023 ausführlich vorgestellt und von dieser zur Kenntnis genommen. Aufgrund dessen wurde das Gebiet nun als Siedlungserweiterungsgebiet in den regionalen Richtplan überführt, sodass die raumplanerischen Rahmenbedingungen für eine allfällige Entwicklung geschaffen werden können. Der Standort grenzt an bestehende touristische Anlagen (Bergbahnen, Stenna), der Zusammenhang zum Tourismus ist daher bereits vorgestuft. Er eignet sich auch aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklasse C) und weil keine Fruchtfolgeflächen betroffen sind.  Der regionale Richtplan ist lediglich ein behördenverbindliches Instrument. Die grundeigentümerverbindliche, parzellenscharfe Festlegung respektive Ausdehnung (also eine allfällige Einzonung) erfolgt erst im Rahmen der Ortsplanung, mit entsprechender Einsprache- und Beschwerdemöglichkeit (Rechtsmittel) für die betroffene Bevölkerung.

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div><div></div> Berücksichtigung</div> <div><div></div> Teilweise Berücksichtigung</div> <div><div></div> Nicht-Berücksichtigung</div> <div><div></div> Kenntnisnahme</div>
33	4	Reduktion des Siedlungsgebiets (Domat/Ems)	Es sei weniger Land als Siedlungsfläche einzuzonen. Insbesondere, es sei auf die Gebiete «Giralia Ost» in Domat/Ems zu verzichten.	Im Gebiet Giralia Ost soll eine Fläche von 7.3 ha als Siedlungsgebiet eingezont werden. Zusätzlich zum hohen Verdichtungspotenzial in der Gemeinde Domat/Ems steht diese Fläche im Konflikt mit der Fruchtfolgefläche und dem Objekt des BLN-Inventars Nr. 1911. Darüber hinaus erfüllt diese Fläche nicht die Mindestkriterien für die Anbindung an den öffentlichen Verkehr (öV-Güteklasse D). Auf die Einzonung dieses Gebiets ist daher zu verzichten.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Domat/Ems soll als gut erschlossener urbaner und suburbaner Raum das Hauptwachstum in der Region Imboden bis 2040/2045 aufnehmen. Der regionale Bedarf an zusätzlichen WMZ-Flächen bis 2045 für Domat/Ems beläuft sich auf rund 8 ha (siehe Richtplandtext, Kap. 3.2.1). Mit der beabsichtigten Erweiterung Giraglia Ost kann dieser Bedarf grösstenteils abgedeckt werden. Raumplanerisch macht die Erweiterung Sinn. Es wird eine geeignete, stabile Siedlungsgrenze erreicht bzw. der Siedlungskörper zweckmässig abgegrenzt. Zudem entspricht die Erweiterung dem KRL der Gemeinde. Betreffend die ÖV-Erschliessung sind im Rahmen des regionalen Richtplans Teil Verkehr entsprechend Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angedacht, welche gegenwärtig vom AEV geprüft werden. Aus Sicht der Region und der Gemeinde gibt es - in dieser Grössenordnung - keinen besser geeigneten Alternativstandort für künftig benötigten Wohnraum.  Das BLN-Objekt wird durch die Erweiterung nicht geschmälert. Einerseits ist das Gebiet durch den Golfplatz ohnehin anthropogen (vor-)geprägt. Andererseits sind die Tumas das primäre Schutzziel des BLN-Objekts, welche von der beabsichtigten Erweiterung nicht tangiert werden. Der Region sowie der Gemeinde ist bewusst, dass bei einer Einzonung entsprechende Abklärungen mit dem BAUF/ENHK notwendig sind.
34	4	Reduktion des Siedlungsgebiets (Rhäzüns)	Es sei weniger Land als Siedlungsfläche einzuzonen. Insbesondere, sei auf das Gebiet «Quadra» in Rhäzüns zu verzichten.	Laut die Verdichtungsstudie Siedlungsgebiet S-1 von März 2020 von STW AG für Raumplanung liegt die Dichte der Wohnzone in Rhäzüns bei 0,25 bis 0,40, was viel zu niedrig ist, da das Ziel mindestens 0,80 ist. Zudem gibt es innerhalb der Wohnzone mehrere baureife Parzellen, die noch nicht bebaut sind. Die Zone „Quadra“ befindet sich hinter dem Industriegebiet und steht im Konflikt mit der Fruchtfolgefläche. Daher sollte auf die Einzonung des Gebiets "Quadra" verzichtet werden und man sollte sich auf die Bebauung der verfügbaren Grundstücke und die Verdichtung konzentrieren.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Gemeinde Rhäzüns benötigt bis ins Jahr 2040 gemäss regionalem Bedarfsnachweis rund 1.9 ha an zusätzlichen Flächen für das Wohnen (WMZ). Bestehende Reserven sind darin bereits abgezogen. Die Erweiterung "Quadra" soll einen gewissen Teil dieses Bedarfs decken und resultiert aus der Verlagerung von potenziellen Erweiterungsflächen vom westlichen an den östlichen Dorfrand. Dies wurde im Kommunal Räumlichen Leitbild (KRL) der Gemeinde festgelegt. Für den Standort spricht insbesondere die hohe ÖV-Erschliessungsqualität. Zudem werden Fruchtfolgeflächen - wenn überhaupt - nur in sehr geringem Umfang beansprucht. Mittlerweile ist die Erweiterung auf kommunaler Stufe in Form einer "Zone für künftige bauliche Nutzungen" (ZkbN) im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung von der Bevölkerung am 9. März 2023 beschlossen worden und somit legitimiert.
35	4	Reduktion des Siedlungsgebiets (Tamins)	Es sei weniger Land als Siedlungsfläche einzuzonen. Insbesondere, sei auf das Gebiet «Zum Ried/Camediarlas /Rascheuhalde» und «Tumels» in Tamins zu verzichten.	Beide Gebiete sind derzeit bebaute landwirtschaftliche Flächen. Die bestehenden Landwirtschaftsbetriebe sind nicht auf eine Bauzone angewiesen, da Bauen innerhalb der LWZ für Landwirtschaftsbetriebe erlaubt ist. Die nicht bebauten Bereiche sind vernachlässigbar klein und werden nicht viel Bauzone hergeben. Auf die Einzonung dieser Gebiete ist daher zu verzichten.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Auf die Erweiterung "Tumels" wird verzichtet. Diese wird auf das Gebiet "Quadera" umgelegt (vgl. Antrag Nr. 1). Am Siedlungserweiterungsgebiet "Zum Ried/Camediarlas/Rascheuhalde" wird hingegen festgehalten.
36	4	Siedlungsflächen (Allgemein)	Die überbauten und nicht überbauten Arbeitsgebiete seien konsequenter zu mobilisieren.	Laut Bericht seien WMZ-Reserven für 1'700 Einwohner und Beschäftigte zu schaffen. Bei einer konsequenten Mobilisierung kann ein grosser Teil dieses Bedarfs bereits gedeckt werden. Bei einer theoretischen Mobilisierung von 100% wäre gar Wohnraum für mehr als 600 weitere Einwohner vorhanden. Da die Bevölkerungsperspektive über dem höchsten Szenario liegt, sind die Wohnraumreserven mehr als ausreichend. Die Region errechnet jedoch einen Bedarf von weiteren 18 ha Bauland an WMZ. Dieser Bedarf ist, wenn man obige Berechnung anschaut, viel zu gross.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Obschon konsequente Massnahmen zur Baulandmobilisierung vorgesehen sind, ist davon auszugehen, dass nicht alle vorhandenen Reserven im Betrachtungshorizont bis 2040/2045 mobilisiert werden können. Bei den unbebauten, rechtskräftigen WMZ wird von einer Mobilisierung von 90% ausgegangen, was realistisch ist, da den Gemeinden seit der Revision des KRG verbesserte Möglichkeiten zur Baulandmobilisierung zur Verfügung stehen. Eine Mobilisierung von 100% über die ganze Region scheint jedoch eher unrealistisch (Altlasten, lokale/regionale Infrastruktur, etc.). Insbesondere die Mobilisierung von Reserven in den bereits überbauten Standorten gestaltet sich als sehr schwierig. Ein Mobilisierungsgrad von über 20% für überbaute (unternutzte) Parzellen auf Stufe der regionalen Richtplanung scheint der Region eher unwahrscheinlich. Besonders in den Gemeinden Flims, Trin und Tamins dürften beispielsweise steile topographische Verhältnisse bzw. Hanglagen (18-30°) eine Mobilisierung von potenziellen überbauten, aber unternutzten Standorten erschweren.
38	4	Regelung der Kompensation von FFF (Allgemein)	Die Details der Kompensationen der Fruchtfolgeflächen müssen im Rahmen des Richtplans geregelt werden.	Der Kanton und die Region haben eine Strategie und klare Ziele zur Verdichtung der bestehenden Arbeitsgebiete auszuarbeiten.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Gemäss Merkblatt zur Kompensation von Fruchtfolgeflächen (April, 2024) hat die FFF-Kompensation bzw. die rechtliche Sicherung derselben im gleichen Verfahren wie die den FFF-Verbrauch verursachende Planung zu erfolgen (Nutzungsplanverfahren; Verfahren nach Strassengesetz; Verfahren nach Meliorationsgesetz o.a.). Der regionale Richtplan ist vorliegend nicht die den FFF-Verbrauch verursachende Planung (behördenverbindlich), da lediglich Siedlungserweiterungsgebiete festgelegt werden. Es ist dies das Verfahren zur tatsächlichen Einzonung der FFF, respektive das Nutzungsplanverfahren. Auch aus strategischer Sicht wäre eine Priorisierung allfälliger Kompensationsflächen zum heutigen Zeitpunkt, Jahre vor der eigentlichen Einzonung, möglicherweise sodann aufgrund neuer Gegebenheiten wieder falsch bzw. veraltet und daher nicht zweckmässig.

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
39	4	Reduktion des Siedlungsgebiets (Allgemein)	Auf Erweiterungen des Siedlungsgebietes in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebieten ist zu verzichten (wo nicht ganzjährig mindestens Güteklasse C gegeben ist).	Gemäss dem Regionalen Richtplan, soll die Region bei Erweiterungen und Verlagerungen des Siedlungsgebietes die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Mindestanforderungen gemäss KRIP (Dichte, ÖV-Erschliessung etc.) berücksichtigen. Dies ist bei den meisten neu einzozonten Siedlungsgebieten nicht der Fall, da keines die ÖV-Güteklasse C erreicht (Trin, Felsberg, Domat/Ems, Tamins, Bonaduz). Auf diese Zonen sollte verzichtet werden.	<b>Kenntnisnahme</b> Massgebend für den regionalen Richtplan sind die ÖV-Güteklassen des Kantons GR (Hauptsaison 2023). Diese unterscheiden sich von den ÖV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE-CH). So kann es sein, dass gewisse Erweiterungsgebiete (Trin, Felsberg, Domat/Ems, Tamins und Bonaduz) zwar nicht die Güteklasse C gemäss Einstufung ARE-CH erreichen, jedoch die erforderliche ÖV-Güteklasse gemäss ÖV-Güteklassen des Kantons GR aufweisen. Die Einhaltung der Mindestanforderungen gemäss KRIP wird aber jedenfalls im Rahmen einer Einzonung zum gegebenen Zeitpunkt konkret noch zu prüfen sein.
40	4	Erweiterung des Siedlungsgebiets (Allgemein)	Wo sowohl ein gutes ÖV-Angebot als auch eine fussläufige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gegeben ist, können zusätzliche bzw. grössere Verdichtungsgebiete festgelegt werden.		<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Siedlungsentwicklung soll primär dort stattfinden, wo dies aus verkehrlichen, ortsbaulichen und landschaftlichen Gründen sinnvoll ist. Die Region Imboden zeichnet sich durch zahlreiche Ortschaften aus, welche dem ISOS angehören. Die meist gut erhaltenen, historischen Dorfkerns sowie die kulturhistorisch wertvollen Bauten und Freiraumstrukturen tragen wesentlich zum Charme der Gemeinden sowie zur Identität der gesamten Region bei. Grossflächige bzw. zusätzliche Verdichtungen führen zum einem undifferenzierten "Siedlungsbrei" ohne Identität und Qualität, was die Region unbedingt vermeiden will. Die Verdichtung soll daher siedlungsverträglich, sorgfältig abgestimmt auf die Raumtypen gemäss Raumkonzept stattfinden und nicht allein davon abhängig sein, wie gut das Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist.
41	4	Ausbau Sammelstrassen (Allgemein)	Auf zusätzliche bzw. ausgebauten Sammelstrassen ist zu verzichten (Ausnahme Anschluss Staderas).	Durch die nicht-Notwendigkeit zur Einzonung von weiteren Siedlungsgebieten, ist auch keine Notwendigkeit für den Neu- und Ausbau von Sammelstrassen gegeben. Es soll somit auf den Aus- bzw. Neubau von weiteren Sammelstrassen verzichtet werden. Der Sammelstrasse «Anschluss Staderas» haben wir grundsätzlich nichts entgegenzuwenden, solange der Wildtierkorridor berücksichtigt wird.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Es kann nicht im Grundsatz auf den Neubau oder Ausbau von Sammelstrassen verzichtet werden. Die verschiedenen vorliegenden Interessen sind abzuwägen, wodurch die verkehrlichen, städtebaulichen sowie umweltbezogenen Aspekte zu berücksichtigen sind. Um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu gewährleisten, sind unter Berücksichtigung sämtlicher Interessen auch punktuelle Massnahmen an der Strasseninfrastruktur notwendig.
42	4	Bearbeitung V-Strategie (Allgemein)	Die drei Ebenen der V-Strategie seien zwingend gleichzeitig zu bearbeiten.		<b>Kenntnisnahme</b> Die im Richtplan festgelegten Handlungsanweisungen stellen sicher, dass die drei Ebenen der V-Strategien gleichzeitig berücksichtigt werden.
43	4	Ergänzung Sharing-Angebot (Allgemein)	Das Sharing-Angebot sei auch auf weitere Mobilitätsmöglichkeiten wie z.B. Velos zu ergänzen. Entsprechende Standorte seien in der Karte aufzunehmen.	In der Stadt Chur ist das Bikesharing-Angebot „Mooinz“ nach einem Pilotversuch erfolgreich eingerichtet worden. Es hat das Potenzial, die Attraktivität des Alltagsveloverkehrs auch in den Regionen wirksam zu fördern.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Im Richtplantext Teil Verkehr Kapitel 2.1.2 werden potenzielle Massnahmen aufgezählt, um das Verkehrsverhalten zu ändern. Neben dem Carsharing ist beim Mobilitätsmanagement auch Velosharing als Massnahme denkbar. In der Beispielaufzählung wird neben dem Carsharing deshalb Velosharing ergänzt. Die Bezeichnung von zusätzlichen Bikesharing-Standorten hingegen ist nicht stufengerecht. Bei grösseren regionalen Gebieten wird bereits ein gesamtheitliches Mobilitätsmanagement verlangt.
44	4	Förderung Veloverkehr (Allgemein)	Die Ziele und Leitsätze im Kapitel 2.1.2 seien mit folgendem Ziel zu ergänzen: „Förderung Veloverkehr durch ein durchgängiges und attraktives, für alle Nutzergruppen sicheres Netz an Velorouten innerorts und zwischen den Siedlungen“.	Im Kapitel Mobilitätsmanagement fehlt aus unserer Sicht die Förderung der Velorouten.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Das Ziel für ein durchgängiges, attraktives und sicheres Velowegnetz ist im Kapitel 2.4.2 festgelegt. Die Zuständigkeit für ein solches Velowegnetz zwischen Ziel- und Quellgebieten liegt bei den Gemeinden respektive beim Kanton.  Im Kapitel 2.1.2 geht es um das Thema Mobilitätsmanagement. Diese werden von den Unternehmen respektive von der Bauherrschaft/Eigentümerschaft erstellt. Darin sollen Push- und Pull-Massnahmen am Zielgebiet definiert werden, um die Einstellung zur Mobilität zu ändern. Da die Bauherrschaft/Eigentümerschaft auf öffentlichen Strassen keine Veloinfrastrukturen planen kann, ist die Festlegung eines solchen Ziels im Kapitel 2.1.2 nicht zweckmässig.
45	4	Förderung Intermobilität (Allgemein)	Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel für ganze Wege sei in der Förderung der Intermobilität im Kapitel 2.3.2 zu ergänzen.	Eine zeitgemässe Interpretation der Intermodalität fördert jedoch nicht nur das direkte und unkomplizierte Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln, sondern auch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel für ganze Wege. Dazu ist die Mitnahme des Velos mit Bus und Bahn durch die Schaffung von entsprechender Transportkapazität zu fördern; der heutige Stand ist vielversprechend und besser als in anderen Regionen und Kantonen. Mit der auch im vorliegenden RRIP vorgesehenen Förderung des Veloverkehrs ist jedoch eine weitere, gezielt unter Erfassung der Bedürfnisse vorgenommene Erhöhung der Transportkapazitäten nötig.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Für die Erhöhung der Transportkapazitäten mit dem Velo bei Bahn und Bus müssten Zugwaggons oder Busse umgerüstet werden. Eine solche Anpassung ist auf Stufe Region nicht stufengerecht und hat grössere Auswirkungen und Änderungen zur Folge. Die Zuständigkeit liegt dabei bei der RbB/SBB oder beim Busbetreiber.
46	4	Anpassung Richtplantext (Allgemein)	Die Wildtierkorridore seien in die Ziel- und Leitsätze beim Strassenneu- und Ausbau aufzunehmen. Es sei festzuhalten, dass die Wildtierkorridore nicht beeinträchtigt werden dürfen und bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu verbessern sind.		<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehenden Wildtierkorridore bei der Projektierung von Strassenneu- und Ausbauten aufgrund der übergeordneten gesetzlichen Grundlagen und Richtlinien ohnehin zu berücksichtigen sind. Eine zusätzliche Erwähnung im regionalen Richtplan ist nicht notwendig und würde lediglich zu Doppelspurigkeiten führen.

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div> <div></div> Berücksichtigung <div></div> Teilweise Berücksichtigung <div></div> Nicht-Berücksichtigung <div></div> Kenntnisnahme </div>
47	4	Anforderung Alltagsveloroute (Allgemein)	Die Anforderung für die Alltagsvelorouten «Die Route ist durchgehend zu asphaltieren» sei aus dem Richtplan zu streichen. Die Streckengestaltung sei situationsbezogen auszuführen.	Es ist klar, dass die Alltagsvelorouten gut befahrbar sein müssen, damit die Sicherheit garantiert werden kann, jedoch ist dafür keine Asphaltierung notwendig. Bei geraden Strecken reicht eine Kiesstrasse völlig aus, auch für E-Bikes. Die bestehende Bodenversiegelung ist bereits heute ein grosses Problem für die Biodiversität und dessen Vernetzung und wird durch zusätzliche Versiegelungen noch bestärkt. Die Streckengestaltung soll somit situationsbezogen ausgeführt werden und nicht generell festgelegt werden.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Für eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ist eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur erforderlich. Das Ziel ist es, eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, um der Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen entgegenzuwirken. Dafür braucht es eine sichere und durchgängig ausgebaute Veloinfrastruktur, auf der auch E-Bikes bei jeder Witterung und zu jeder Jahreszeit fahren können. Chaussierte Wege genügen dem nicht. Allerdings kommen neben einer klassischen Asphaltierung auch andere bituminöse Gemische in Betracht, weshalb der Begriff "bituminöser Belag" verwendet wird.
48	4	Mountainbikeangebot Ruinaulta	Die Aussage im Leitsatz im regionalen Velonetz zum Thema Ruinaulta/Rheinschlucht sei folgendermassen zu bereinigen: - Die Aufwertung und Ergänzung vom bestehenden Bikeverbot sei aus dem Richtplan zu streichen. - Die Aussage «Bei Nutzungskonflikten ist eine Entflechtung anzustreben» sei zu streichen.	In der Ruinaulta besteht bereits jetzt ein hohes Besucheraufkommen, wenn die Ruinaulta nun auch noch für Biker attraktiver gestaltet werden soll, wird die Nutzung ansteigen und Konflikte vergrössern sich. Solche Konflikte lassen sich nicht lösen, ausser die Schutzziele werden verletzt. Dies widerspricht jedoch der Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler. Der Richtplan muss solche Konflikte bereits jetzt behandeln und somit den Fokus auf Fussgänger und nicht Bikerinnen setzen.	<b>Berücksichtigung</b>
49	4	Aus- und Neubauten regionales Velonetz (Trin-Tamins und Realta-Rhazüns)	Beim regionalen Velonetz seien bei den geplanten Aus- und Neubauten die bestehenden Natur- und Landschaftsinventare zu berücksichtigen. Aus- und Neubauten sind nur möglich, wenn diese die Schutzziele der jeweiligen Inventare nicht verletzen. Dies gilt insbesondere für folgende zwei Verbindungen: - Verbindung zwischen Trin und Tamins - Verbindung zwischen Realta und Rhazüns	Die Route der Velowegverbindung Trin und Tamins Neubauten führt durch teilweise hoch sensible Gebiete (u.a. Pruls, Lurez, Planezzis), wo sich nationale und regionale TWW-Inventare, Naturobjekte und regionale und lokale Landschaften befinden. Ein Aus- bzw. Neubau von Velowegen ist in diesen Gebieten nur beschränkt möglich. Die Velowegverbindung zwischen Realta und Rhazüns führt durch die nationale Aue "Rhazünser Rheinauen" sowie durch das BLN-Objekt Nr. 1903. Ein Ausbau ist hier nur möglich, sofern die Schutzziele dieser beiden Inventare nicht verletzt werden.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Das regionale Velowegnetz verläuft vereinzelt durch Natur- und Landschaftsschutzinventare sowie durch BLN Gebiete. Im Rahmen der weiteren Planung des Velowegnetzes (kommunale Ebene) muss eine Interessensabwägung der einzelnen Inventare und Schutzgebiete durchgeführt werden.
50	4	Streichung Wanderwegverbindung (Films)	Die geplante Wanderwegverbindung im Gebiet Ault la Runca sei zu streichen. Es sei ein Hinweis bzgl. dem Schutz der TWW für die geplante Wanderwegverbindung im Gebiet Val la Rosa aufzunehmen.	In diesem Gebiet gibt es bereits viele bestehende Wege, welche ausserdem durch ein nationales und ein regionales Trockenwiesen und -weidengebiet (TWW) führen. Die Inventare sind bereits heute stark in Mitleidenschaft aufgrund der Biketrails gezogen. Ein Ausbau der Wanderwege oder evtl. sogar ein Neubau eines Wanderwegs ist in diesem Gebiet komplett ausgeschlossen, da dies der TWW-Verordnung widerspricht.	<b>Berücksichtigung</b>
51	4	Einführung Geschwindigkeitsregime (Allgemein)	Wo Hauptverkehrsstrassen durch oder direkt entlang von Wohn- und Zentrumsgebieten führen, ist ein siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsregime vorzusehen.		<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Im Richtplantext Verkehr Kapitel 2.2.2 ist als Ziel die Umgestaltung und Aufwertung der Hauptstrassen durch die Siedlungsgebiete formuliert. Der Fokus liegt dabei allerdings auf einer siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraumes, anstatt des Geschwindigkeitsregimes. Die Umgestaltung des Strassenraums trägt zu einem attraktiveren Dorfbild bei, steigert das Sicherheitsempfinden der Bewohnenden und erhöht die Aufenthaltsqualität. Zudem führt dies grundsätzlich zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung ist aber auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen.
57	5	Aktualisierung Richtplantext und -karte (Allgemein)	An verschiedenen Orten sind die Richtplan-Texte wie auch die Richtplankarten auf den aktuellen Stand Ende 2024 zu bringen. Die Aktualisierung soll gemäss beiliegendem TBA für Sommer 2024 vollzogen werden.	Es laufen diverse Test und Pilotprojekte, beispielsweise S.19 "Verkehrslenkung".	<b>Berücksichtigung</b>
58	5	Angebotsausbauten ÖV (Allgemein)	Die zwischenzeitlich durchgeführten Angebotsausbauten sind als Ausgangslage darzustellen.	Angebotsausbauten: Neukonzept Transreno seit Fahrplanwechsel Dezember 2022 mit u.a. Einführung Buslinie Südquartier Domat/Ems, Verlängerung Buslinie 90.012 im Südquartier Domat/Ems ab 15.12.2024 siehe Beilage bzw. neue Haltestellen Quadras/Altersheim und Marchesa/Kreuzung Via Carrerra/Emser Maiensässe. Ebenso werden bereits ab 15.12.2024 stündlich zwei schnelle Verbindungen ab Graubünden nach St.Gallen angeboten und die Einführung des integralen IC-Halbstundentakts Chur- Zürich erfolgt am 14.12.2025 (seit Fahrplan 2023 bereits Halbstundentakt am Wochenende).	<b>Berücksichtigung</b>
59	5	Ausbau A13 (Allgemein)	Der Abschnitt bezüglich des Ausbaus A13 auf S.37 bzw. die in der Richtplankarte vorgesehene "Spuraddition auf 4 Spuren" ist allgemeiner zu formulieren, da auch die Bestvariante des ASTRA-Berichts kaum ernsthafte Inbetriebnahmekancen vor 2050 hat. Infolgedessen muss die ebenfalls im Richtplantext S.37 erwähnte erhöhte Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses infolge des geplanten Ausbaus der Industriezone Vial schon vorher erfolgen.	Das ASTRA hat unterdessen eine ausführliche Studie erarbeitet. Für den Ausbau fehlt schon grundsätzlich die Genehmigungsfähigkeit wegen Durchquerung des BLN-Gebiets. Die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses infolge des geplanten Ausbaus der Industriezone Vial schon eher erfolgen, da sonst der Verkehr nicht bewältigt werden kann und auch der Linienbus negativ beeinträchtigt werden würde.	<b>Berücksichtigung</b>
60	5	Massnahmen Linienbus (Allgemein)	Bei den umfangreichen Ausführungen zur Strassenraumgestaltung/T30 Zonen ist der Hinweis aufzunehmen, dass zugunsten des Linienbusses gezielte flankierende Massnahmen notwendig sind.	Die flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die Attraktivität des Busverkehrs nicht einzuschränken und Mehrkosten im Betrieb durch zusätzliche Kursfahrzeuge zu vermeiden.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Beurteilung, ob flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Linienbus erforderlich sind, ist situationsbezogen im Rahmen der Einführung der Tempo-30-Zone festzulegen.

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div> <div></div> Berücksichtigung <div></div> Teilweise Berücksichtigung <div></div> Nicht-Berücksichtigung <div></div> Kenntnisnahme </div>
61	5	Anforderungen ÖV bei Siedlungserweiterungen (Allgemein/Bonaduz)	Bei Siedlungserweiterungen, wie beispielsweise im Westen von Bonaduz ist darauf hinzuweisen, dass bei einer Siedlungsentwicklung die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklasse) berücksichtigt werden müssen.	Im Westen Bonaduz ist eine Siedlungserweiterung vorgesehen. Gleichzeitig möchte die Gemeinde die Buslinie 18 nicht mehr durch dieses Gebiet führen. Das AEV hat dieses Anliegen aufgenommen und wird den Antrag im Rahmen des nächsten Fahrplanverfahrens berücksichtigen.	<b>Kenntnisnahme</b>
62	5	Symbole bei Umsteigepunkten (Allgemein)	Die Bahnhöfe Domat/Ems, Bonaduz und Rhäzüns sind mit den entsprechenden Symbolen für Umsteigepunkte, Bahnhofsentwicklung, Bike Sharing zu versehen. Zudem sollte statt den geforderten Kiss & Ride Plätzen, die Errichtung von Velo-Verleihstationen (Bike Sharing, analog Projekt Mooninz (Nextbike) in Chur zu fördern, um die Abdeckung der letzten Meile zu verbessern.	Rhäzüns ist schon heute ein wichtiger Umsteigepunkt Bahn/Postauto in Richtung Domleschg. Für die geforderten Kiss&Ride Plätze braucht es keine gesonderten Flächen.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Gemäss dem Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation sind für die Bahnhöfe Domat/Ems (multimodale Drehscheibe) und Bonaduz (Bahnhofsentwicklung) gezielte Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen. Für die übrigen Bahnhöfe in der Region sind keine grösseren Umgestaltungen geplant, weshalb auf zusätzliche Symbole wie Umsteigepunkte, Bahnhofsentwicklung und Bike Sharing verzichtet wird.
63	5	Strassenraumgestaltung (Trin)	Die Strassenraumgestaltung Trin Dorf ist weiter nach Osten zuziehen; die Bushaltestelle Quadris soll beibehalten werden, die BehiG-Umbauten der Bushaltestelle ist mit der Strassenraumgestaltung und Siedlungsentwicklung abzustimmen.		<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Im östlichen Bereich liegt die Gewebezone und eine Aufwertung des Strassenraums steht nicht im Vordergrund. Der BehiG Umbau der Bushaltestelle "Quadris" kann unabhängig von der Strassenraumgestaltung realisiert werden.
64	5	Veloabstellanlagen (Allgemein)	Bei Bahnhöfen sind Veloabstellanlagen oder mind. der Bestand an Veloabstellanlagen einzutragen.		<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Der Antrag ist nicht stufengerecht. Die Bezeichnung von Veloabstellanlagen bei Bahnhöfen ist nicht richtplanrelevant.
65	5	Modal-Split (Allgemein)	Ein klares Modalsplit-Ziel ist nicht definiert resp. quantifiziert.	Die Zielerreichung kann nicht überprüft werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
66	5	Buspriorisierungsmassnahmen (Allgemein)	Der Begriff "Elektronische Busbeschleunigungsstreifen" (S.22) ist wie folgt zu formulieren: Buspriorisierungsmassnahmen sind umzusetzen (baulich/elektronisch)	Der Begriff "Elektronische Busbeschleunigungsstreifen" (S. 22) ist nicht korrekt.	<b>Berücksichtigung</b>
67	5	Pflichtparkplätze (Allgemein)	Im Rahmen von Mobilitätskonzepten (S. 24) sollte ermöglicht werden, die Anzahl Pflichtparkplätze zu reduzieren.	Dieser Grundsatz fehlt resp. kommt nicht genügend zur Geltung.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> In der Ausgangslage im Kapitel 2.1.2 wird ein Hinweis bezüglich der Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze aufgenommen.
68	5	Velowegnetze (Allgemein)	Es sind ergänzende, zusammenhängende Velowegnetze für den Alltagsverkehr (S.29) festzulegen.	Im Bericht wird nur die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erwähnt.	<b>Berücksichtigung</b>
69	5	Kantonsstrassen (Allgemein)	Die Klammerbemerkung (S. 33) bei Kantonsstrassen ist zu korrigieren.	Das TBA unterscheidet zwischen Hauptstrassen und Verbindungsstrassen.	<b>Berücksichtigung</b>
70	5	BGK (Allgemein)	Die zu berücksichtigenden Punkte eines BGKs (S. 42) sind detailliert aufzuzählen: Die Bedürfnisse des ÖVs sind zu berücksichtigen; die attraktive Ausgestaltung von ÖV-Haltestellen an belebten und zentralen Orten ist anzustreben; es ist auf direkte, kurze Fusswegzugänge mit hoher Aufenthaltsqualität bei Haltestellen zu achten.		<b>Berücksichtigung</b> In der Aufzählungen wird der Punkt 'attraktive Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen' ergänzt.
71	5	ÖV-Ausgangslage (Allgemein)	Die Aussage zur ÖV-Ausgangslage (S. 51) "die Bahnhöfe oftmals Mängel aufweisen im Bereich Fuss- und Veloverkehr" ist mindestens zu relativieren. Auch die nächsten beiden Sätze sind nicht richtig und können gestrichen werden ("Die Umsteigeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind unattraktiv. Im Weiteren weisen sie aufgrund einer ungenügenden Gestaltungsqualität häufig nur wenig Aufenthaltsqualität auf").	Die Erschliessung wird neben RhB und Postauto auch zu einem wesentlichen Teil durch Bus und PostAuto sichergestellt. Transportketten aus der Region Imboden nach Süden gibt es auch direkt, nicht nur via Chur. Es gibt an allen Bahnhöfen neue gedeckte Veloabstellanlagen und ein gutes Fusswegnetz zu den Bahnhöfen. Mit der attraktiven Neugestaltung der RhB-Stationen Rhäzüns, Bonaduz, Domat/Ems und Felsberg sind diese Aussagen nicht haltbar. Richtig ist lediglich der Hinweis, dass Bahnhöfe wichtig sind als Visitenkarte einer Gemeinde und zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Führung des Veloverkehrs zum Bahnhof erfolgt vielfach ohne geeignete Veloinfrastruktur. Am Bahnhof fehlt derweil eine klare Verkehrsführung bzw. -lenkung für den Fuss- und Veloverkehr. Häufig führen Strassen (Veloverkehr im Mischverkehr) und Gehwege auf asphaltierte Flächen. Diese werden sowohl vom motorisierten Individualverkehr, Fussverkehr und Veloverkehr, sowie teilweise vom öffentlichen Verkehr genutzt. Eine Entflechtung der Verkehrsströme findet selten statt. Zudem fehlen an Bahnhöfen oftmals Grünflächen, Brunnen oder Wasserspiele sowie attraktive Sitzmöglichkeiten. Der Bereich um den Bahnhof wirkt vielfach grau, was auf eine unzureichende Gestaltungsqualität deutet.
72	5	Taktausbau Zürich (Allgemein)	Der Abschnitt bezüglich des Taktausbaus nach Zürich (S. 52) ist durch die Angebotsverbesserungen Transreno 2023/ SBB-Richtung SG und ZH ab Fahrplan 2025 bzw. 2026 zu ersetzen.	Es wird nie "eine schnelle Direktverbindung nach ZH Flughafen" geben. Geplant ist die Verlängerung des langsameren IR 35 Chur-ZH an den Flughafen ab ca. 2030. Der IC 3 wird in ZH HB nach Basel aus verschiedensten Gründen durchgebunden.	<b>Berücksichtigung</b>
73	5	Attraktive Ausgestaltung von Bahnhöfen (Allgemein)	Die Aufführung einer attraktiven Ausgestaltung von Bahnhöfen ist unter den Leitsätzen (S. 52) zu begrüssen.		<b>Kenntnisnahme</b>
74	5	Intermodalität (Bonaduz/Rhäzüns)	Neben Domat/Ems können weitere Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben (S. 54ff.) definiert werden (Bonaduz, Rhäzüns).		vgl. Antrag Nr. 62
75	5	Bewirtschaftung Parkflächen (Allgemein)	Anstelle von Kiss&Ride Parkflächen ist auf die Bewirtschaftung aller Parkflächen (mit Vorzugstarifen für P&R-Kund:innen mit ÖV-Abos) zu achten.	Die heutigen Vorfahrtsflächen der Kiss&Ride Parkplätzen reichen aus.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Der Antrag ist nicht stufengerecht. Die Bewirtschaftung von Parkflächen ist nicht Sache der regionalen Richtplanung.
76	5	Bushaltestelle Tamins Unterdorf	Der Text zur Bushaltestelle Tamins Unterdorf (S. 58ff.) ist zu aktualisieren.	Die Bushaltestelle Tamins Unterdorf ist unterdessen umgebaut und attraktiv gestaltet worden.	<b>Berücksichtigung</b>
77	5	Verweis auf Anforderungen Bushaltestellen (Allgemein)	Auf S. 42 ist ein Verweis auf das Kapitel 2.3.3 Busverkehr (S.58 ff.) zu machen.	Die Anforderungen können auch doppelt aufgelistet werden, es soll jedoch klar ersichtlich sein.	<b>Kenntnisnahme</b>
78	5	Verbesserung ÖV-Angebot (Allgemein)	Die Gemeinden sorgen in Zusammenarbeit mit dem Kanton für Verbesserungen des ÖV-Angebots.	Regionalverkehrslinien sind grundsätzlich Sache von Bund/Kanton und werden von diesen in der Regel auch zu 100% finanziert.	<b>Kenntnisnahme</b>

Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
79	5	Fussverkehr Unterdorf-Oberdorf (Tamins)	Eine attraktive direkte Verbindung Unterdorf-Oberdorf in Tamins ist nicht nur zur Förderung des Fussverkehrs von hoher Bedeutung, sondern auch zur besseren Erschliessung der Bus-Drehscheibe Tamins Unterdorf.	Dies ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt Bus- und Postautolinien mit wesentlich attraktiverem Angebot als die Haltestelle Tamins Oberdorf.	<b>Berücksichtigung</b>
80	6	Gebiet Farsch (Bonaduz)	Eine qualitätsvolle Entwicklung des Gebiets Farsch, welche auch touristische und landschaftliche Mehrwerte mit sich bringt, setzt zwingend voraus, dass der bestehende Sammel- und Sortierplatz aufgehoben und an einen dafür geeigneteren Standort verlegt wird. Diese Rahmenbedingung ist im Richtplan aufzuführen.	Es wird erwähnt, dass das Gebiet Farsch für touristische Nutzungen prädestiniert ist. Allerdings steht die heutige Nutzung des Gebiets als Sammel- und Sortierplatz für Bauabfälle im Widerspruch zu den in der Ausgangslage beschriebenen Potenzialen. Das Werkareal der Calanda Gruppe mit bis 15 m hohen Türmen aus Bauschutt und Betonabbruch stellt eine grosse Belastung für die Landschaft dar und bietet nicht die gewünschte Visitenkarte für den Einstieg in einer der spektakulärsten Landschaften der Schweiz.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Es wird ein Hinweis auf den bestehenden Sammel- und Sortierplatz im Steckbrief/Standortbeschreibung (vgl. Richtplante, Anhang) ergänzt. Der konkrete Umgang mit dem Sammel- und Sortierplatz ist hingegen im Rahmen des Masterplans zu thematisieren.
81	6	Rheinschlucht	Die Rheinschlucht gehört nicht zu den Stätten des UNESCO-Welterbes. Dies ist in der Ausgangslage entsprechend zu korrigieren.	Die Rheinschlucht umfasst zahlreiche Schutzgüter von teilweise nationaler Bedeutung (BLN, Auen, Flach-moore, Trockenwiesen und -weiden). Aufgrund des Vorkommens verschiedener gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sowie besonderer Lebensräume ist sie auch ein Smaragd-Gebiet gemäss Berner Konvention. Allerdings gehört sie, entgegen der Aussage im Richtplante, nicht zu den Stätten des UNESCO-Welterbes.	<b>Berücksichtigung</b>
82	6	Mountainbikeangebot Rheinschlucht	Auf Festlegungen der Entwicklung des Mountainbike Angebots im Gebiet Rheinschlucht/Ruinaulta im Kapitel 2.4.2 (regionales Velonetz) ist ersatzlos zu verzichten. Stattdessen soll auf die laufende Arbeit bzw. die erforderliche Abstimmung mit dem Regionalen Richtplan Ruinaulta verwiesen werden.	Die konkreten Festlegungen in Bezug auf die Entwicklung des Mountainbike Angebots sind nicht mit den aktuellen Arbeiten am Richtplan Ruinaulta abgestimmt. Das Vorgehen der Region entspricht nicht der im Jahr 2005 verabschiedeten Ruinaulta-Charta, wonach der Richtplan Ruinaulta das Wegnetz, die Anlagen und die Infrastruktur sowie die zu treffenden Massnahmen zur Umsetzung der Schutzziele in sensiblen Gebieten regelt. Die zitierten Ziele, Leitsätze und Handlungsanweisungen suggerieren, dass das Bikeangebot rund um die Ruinaulta gefördert, erweitert und ergänzt werden sollen. Diese Aussagen erachten wir als problematisch, da sie nicht der aktuell diskutierten Stossrichtung für die Entwicklung des Mountainbike Angebots in der Ruinaulta entsprechen. Das Ziel besteht heute darin, Mountainbiker:innen möglichst von der Schlucht fernzuhalten bzw. so zu lenken, dass sie nur während der Randzeiten in der Schlucht unterwegs sind. Damit sollen Konflikte zwischen Wanderern und Mountainbikern möglichst vermieden werden.	<b>Berücksichtigung</b>
83	7	Siedlungserweiterungsgebiet Caschners (Bonaduz)	Die Aufnahme des Gebiet Caschners als Wohnzone wird erfreulich zur Kenntnis genommen. Die Bürgergemeinde bietet Gewähr, dass darauf bezahlbarer Wohnraum in verdichteter Form für junge Familien geschaffen wird. Die Bürgergemeinde setzt allfällige Gewinne aus diesen Bauzonen wieder zum Wohle der gesamten Dorf- und Regionsbevölkerung ein.		<b>Kenntnisnahme</b>
84	8	Aufnahme Bauland (Bonaduz)	Ein Teil der Parzelle 1648 in Bonaduz sei als zusätzliches Bauland in den kantonalen Richtplan, Region Imboden, aufzunehmen.	Die Parzelle 1648 erfüllt alle Voraussetzungen zur Einzonung gemäss Eidg. Raumplanungsgesetz, und zwar vor den anderen Parzellen, die bereits aufgenommen wurden oder noch aufgenommen werden sollen. Die Parz. 1648 ist keine Fruchtfolgefläche und müsste vor allen anderen Parzellen eingezont werden (siehe Beilage 2). Bei allen anderen Parzellen handelt es sich hingegen um Fruchtfolgeflächen, die gem. RPV Art. 30 (siehe Beilage 3), gesichert werden müssen. Die Parz. 1648 liegt am nächsten zum Bahnhof. Wie auf S. 25 des KRL dargelegt wird, befindet sich Caschners weit ausserhalb der Güteklasse D. Die Parz. 1648 liegt am nächsten zum Dorfkern.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Gemäss kantonaalem Richtplan Graubünden kann das Siedlungsgebiet bis 2040 um maximal 100 ha erweitert werden. Dieser kantonale "Topf" an Erweiterungen gilt für alle Regionen und ist nicht verhandelbar. Zum Siedlungsgebiet zählen sowohl Zonen für das Wohnen als auch für das Arbeiten. Bonaduz beansprucht durch die beabsichtigten Erweiterungen Farsch und Hamilton bereits über 7 ha an zusätzlichem Siedlungsgebiet. Hinzu kommen 0.6 ha an Erweiterungen für das Wohnen im Gebiet Caschners, welches Bestandteil des kommunalen räumlichen Leitbildes ist. Mit rund 7.7 ha an gesamthaften Erweiterungsgebieten beansprucht Bonaduz damit am meisten zusätzliche Siedlungsfläche aller Regionsgemeinden. Als Ganzes belaufen sich die Erweiterungsgebiete in der Region auf rund 24 ha. Mit mehr als einem Fünftel des kantonalen Kontingents an Erweiterungen ist der Anteil am "Topf" bereits ausgereizt.  Die Region sowie die Gemeinde Bonaduz erachten die Parzelle Nr. 1648 nicht als besser geeignet für eine Erweiterung als das Gebiet Caschners, weil diese ebenfalls nicht innerhalb der ÖV-Güteklassen (Hauptsaison 2023) gemäss Amt für Raumentwicklung Graubünden liegt. Die Erweiterung Caschners ist allerdings im kommunalen räumlichen Leitbild (KRL) der Gemeinde verankert und hat damit eine legitime Grundlage.  Es wird darauf hingewiesen, dass Siedlungserweiterungen von $\leq 1$ ha keine Festlegung im regionalen und kantonalen Richtplan bedürfen, sondern auf Stufe Ortsplanung festgelegt werden können, sofern der Bedarf ausgewiesen ist. Damit ist eine Erweiterung an diesem Standort nicht per se ausgeschlossen.
85	9	Kenntnisnahme (Allgemein)	Das Amt für Jagd und Fischerei hat keine Einwände oder Ergänzungen.		<b>Kenntnisnahme</b>



Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div> <div></div> Berücksichtigung <div></div> Teilweise Berücksichtigung <div></div> Nicht-Berücksichtigung <div></div> Kenntnisnahme </div>
86	10	Alternativstandorte zur Erweiterung des Siedlungsgebiets (Tamins)	Von der geplanten Siedlungserweiterung (Wohn-, Misch- und Zentrumszone) in den Gebieten "Zum Ried/Camediarlas/Rascheuhalde" und "Tumels" in Tamins sind drei aktive Landwirtschaftsbetriebe betroffen. Aus Sicht des Amts für Landwirtschaft und Geoinformation sollten zeitlichgleich mit der Siedlungserweiterung Alternativstandorte aufgezeigt werden.	Die Suche nach Alternativstandorten ist anspruchsvoll und erfordert sehr viel Zeit.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Auf die Erweiterung "Tumels" wird verzichtet. Diese wird auf das Gebiet "Quadera" umgelegt (vgl. Antrag Nr. 1). Am Siedlungserweiterungsgebiet "Zum Ried/Camediarlas/Rascheuhalde" wird hingegen festgehalten. Alternativstandorte für die bestehenden Landwirtschaftsbetriebe sind erst bei einer Einzonung aufzuzeigen, auf Stufe der Ortsplanung. Im Rahmen des RRIP ist dies nicht stufengerecht. Zudem könnten Alternativstandorte zum Zeitpunkt der Einzonung (langfristiger Zeithorizont) bereits wieder falsch sein.
87	10	Kompensationsfläche FFF (Allgemein)	Gemäss Art. 30 Abs. 1 <sup>bis</sup> der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) ist aufzuzeigen, dass die Erweiterung der Siedlungsfläche ohne Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann. Falls FFF beansprucht wird, sollte aus Sicht des ALG die mögliche Kompensationsfläche zeitgleich mit der Siedlungserweiterung aufgezeigt werden.	Ein sehr grosser Teil der Erweiterung des Siedlungsgebiets in der Region Imboden ist auf Fruchtfolgefläche (FFF) vorgesehen, v. a. in den Gebieten Farsch, Caschners und Ginellas in Bonaduz, im Gebiet Gassa Casti in Rhäzüns, in den Gebieten In da Losa und Säss in Felsberg und in den Gebieten Giraglia Ost, Piazz Cumpogna und Plong Muling in Domat/Ems.	vgl. Antrag Nr. 38
88	11	FAT (Allgemein)	Konflikte betreffend erforderlichen Mindestabstände gemäss Empfehlungen zu Tierhaltungsanlagen (FAT-Bericht) sind bereits auf Stufe RRIP zu eliminieren.	Gemäss erwähnter Tabelle sind die erforderlichen Mindestabstände gemäss Empfehlungen zu Tierhaltungsanlagen (FAT-Bericht) stufengerecht im Rahmen der Ortsplanung zu berücksichtigen. Das ANU teilt diese Ansicht nur bedingt. Erfolgt eine Ausscheidung einer bewohnten Zone in zu geringer Distanz zu einem Stall, wird dieser sanierungspflichtig oder könnte allenfalls nicht mehr im gewünschten Mass genutzt werden.	<b>Teilweise Berücksichtigung</b> Die Angaben zur Tierhaltung und zu den erforderlichen Mindestabständen werden in den Steckbriefen/Standortbeschrieben (Anhang C) ergänzt. Die Konflikte sind allerdings im Rahmen der Einzonung zu bereinigen.
89	11	Verweilzeit Grundwasser (Tamins)	Bei einer allfälligen Einzonung im Bereich der summarischen Schutzzonen (Zum Ried/Camediarlas/ Rascheuhalde) ist mittels hydrogeologischen Untersuchungen (Färbversuche) nachzuweisen, dass die Verweilzeit des Grundwassers vom Standort der geplanten Siedlungserweiterung bis zu den Riedquellen mehr als 10 Tage beträgt, d.h. die Siedlungserweiterung ausserhalb einer Zone S2 liegt. Das ANU beantragt, den bereits in der Vorprüfung aufgeführten Hinweis aufzunehmen.	Dieser Hinweis wurde nach der kantonale Vorprüfung nicht aufgenommen; er ist u.E. für das Genehmigungsverfahren wichtig, da eine (uneingeschränkte Nutzbarkeit des Gebiets zur Zeit nicht sichergestellt ist.	<b>Berücksichtigung</b> Der Hinweis wird im Steckbrief / Standortbeschrieb ergänzt.
90	11	Aufhebung Schutzzone für das Pumpwerk "Islas" (Domat/Ems)	Das ANU wird die Aufhebung der Schutzzone für das Pumpwerk «Islas» in der kantonalen Gewässerschutzkarte zusammen mit der Genehmigung der Schutzzonen für das neue Pumpwerk «Plarenga» vornehmen.	Im Rahmen der Vorprüfung wies das ANU darauf hin, dass die Siedlungserweiterung «Isla» teilweise die in der Gewässerschutzkarte des Kantons Graubünden noch dargestellten rechtskräftigen Schutzzonen für das Pumpwerk «Islas» (welches nicht mehr in Betrieb ist) tangiere und führte aus, dass die raumplanungsrechtliche Grundwasser- und die Quellschutzzone zwar bereits aufgehoben sei, jedoch nicht die gewässerschutzrechtliche Schutzzone «Isla» in der Gewässerschutzkarte des Kantons.	<b>Kenntnisnahme</b>
91	12	weitere Planungsschritte (Allgemein)	Es wird empfohlen, für die weiteren Planungsschritte bei Vorhaben im Bereich von Waldareal und in Bezug auf Naturgefahren frühzeitig den zuständigen Regionalforstingenieur zu kontaktieren.	Die geplante Verkehrsentwicklung befindet sich zum Teil auch im Waldareal, insbesondere der Teil "Fuss- und Veloverkehr". Grundsätzlich sollen für den Ausbau des Fuss- und Velonetzes bestehende Wege berücksichtigt werden. Im Rahmen von Folgeverfahren (OP, BAB) wird sich das Amt für Wald und Naturgefahren verbindlich zu allfälligen forstrechtlichen Regelungen, Auflagen und Einwänden äussern. Für die weiteren Planungsschritte sollen die vorhandenen Gefahregrundlagen wie Gefahrenzonen und Gefahrenkarten berücksichtigt werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
93	12	Bikewege Ruinaulta	Hinweis: Zwischen Trin und Bonaduz werden beidseitig der Ruinaulta Bikewege dargestellt. Es dürfte sich jedoch um den "Perimeter Ruinaulta" handeln.		<b>Berücksichtigung</b>
94	13	Beschäftigungsentwicklung (Domat/Ems)	Der erwartete Anstieg der Beschäftigten in der Region um gut 1800 Personen, auf 8600 Beschäftigte (VZÄ) ist aufgrund der Entwicklungen der Unternehmen auf dem IP Vial als konservativ einzuschätzen.		<b>Kenntnisnahme</b>
95	13	Kenntnisnahme	Die Absicht im Gebiet Farsch und Islas, grössere und zusammenhängende Flächen einzuzonen, wird begrüsst. Ebenfalls begrüssenswert ist die Sicherstellung von Expansionsmöglichkeiten für die Firma Hamilton in Bonaduz.		<b>Kenntnisnahme</b>
96	13	Arbeitsgebiete (Allgemein)	Es ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Flächen in Rhäzüns, Felsberg und Domat/Ems Plarenga (total 3,2 ha) der Zone Islas hinzugefügt werden können und dadurch eine Fläche von rund 5,8 ha erschlossen werden kann.	Nicht nur führt das zu einer höheren Attraktivität dieses Standortes, durch die Konzentration auf ein Gebiet können Skaleneffekte in der Erschliessung erzielt werden. Eine Zerstückelung der verfügbaren Flächen wäre in jedem Fall zu vermeiden.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Aus Sicht der Region ist die geplante Erweiterung Isla mit rund 2.7 ha richtig dimensioniert. Eine Vergrösserung des Erweiterungsgebiets um weitere 3.2 ha würde den Grüngürtel zwischen Isla und dem Siedlungsgebiet stark beeinträchtigen. Für dessen Erhaltung hat sich die Bevölkerung von Domat/Ems grundsätzlich ausgesprochen. Die vorgesehene Dimensionierung orientiert sich am kommunalen räumlichen Leitbild der Gemeinde Domat/Ems vom Dezember 2020.

Antrag Nr. Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
				<div> <div></div> Berücksichtigung <div></div> Teilweise Berücksichtigung <div></div> Nicht-Berücksichtigung <div></div> Kenntnisnahme </div>
97	13	Arbeitsgebiet Vial (Domat/Ems)	Die Aussage (S.40), dass das Gebiet Vial "eher für überregionale, exportorientiertes Gewerbe reserviert ist", soll durch "für exportorientierte Produktions- und Dienstleistungsbetriebe mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte bestimmt" ersetzt werden, welches die exakte Definition gemäss Art. 29 Baugesetz wiedergibt.	Berücksichtigung
98	13	Mobilitätsmanagement (Allgemein)	Eine proaktive Vorgehensweise zur frühzeitigen Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ist grundsätzlich zu begrüssen.	Kenntnisnahme
99	13	Mobilitätsmanagement (Allgemein)	Bei der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes sowie Einführung eines Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotenzial ist in jedem Fall auf eine ausgewogene Berücksichtigung bzw. Interessenabwägung der Anliegen sowohl der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, als auch einer wirtschaftlichen Unternehmensführung sowie der Bedürfnisse der Arbeitnehmer vorzunehmen. Insbesondere soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass der motorisierte Individualverkehr - wenn auch mit alternativen Antriebsformen - auch weiterhin eine zentrale Rolle einnehmen wird.	Kenntnisnahme
100	13	Erschliessung Arbeitsgebiet Vial (Domat/Ems)	Dem festgestellten Handlungsbedarf zur optimalen Erschliessung des IP Vial ist aus Sicht der wirtschaftlichen Entwicklungen Nachdruck zu verleihen.	Kenntnisnahme
101	14	Kenntnisnahme	Der Archäologische Dienst stellt zum Beurteilungszeitpunkt keine Beeinträchtigungen bekannter archäologischen Fundstellen fest. Wir nehmen die Anpassungen folglich zur Kenntnis und haben keine prinzipiellen Einwände oder Auflagen vorzubringen.	Kenntnisnahme
102	15	Gebiet Farsch (Bonaduz)	Es besteht das öffentliche Interesse des Ortsbildschutzes, welches bei der weiteren Entwicklung für das Gebiet Farsch zu berücksichtigen ist.	Berücksichtigung
103	15	IVS	Beim Strassenbau und Veloverkehr bestehen erfahrungsgemäss mehr Interessenskonflikte bezüglich des IVS. Diese sind zu berücksichtigen. Das IVS ist bei der Nutzungsplanung zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
104	16	Reduktion von Erweiterungen der Siedlungsgebiete (Allgemein)	Die Region Imboden hat zu prüfen, ob die Erweiterungen des Siedlungsgebiets noch weiter reduziert werden können.	Teilweise Berücksichtigung
105	17	Kantonsstrasse (Allgemein)	Massnahmen im Bereich von Kantonsstrassen bedürfen einer Bewilligung des Tiefbauamtes Graubünden.	Kenntnisnahme



Antrag Nr.	Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
					<div> <div></div> Berücksichtigung <div></div> Teilweise Berücksichtigung <div></div> Nicht-Berücksichtigung <div></div> Kenntnisnahme </div>
106	17	Gebiet Farsch (Bonaduz)	Die für die Verkehrserschliessung des Gewerbegebiets nach Beurteilung des Tiefbauamtes Graubünden zu favorisierende Erschliessungsvariante bedarf einer Neutrassierung der H13 Italienische Strasse. Diese Neutrassierung bedingt eine Abstimmung des Arbeitsplatzgebiets und der Verkehrserschliessung, welche in der Richtplanung festzulegen ist.	Die vorgesehene Einrichtung des Arbeitsplatzgebiets im Gebiet Farsch verursacht einen erheblichen Mehrverkehr und bedingt somit den Ausbau der Verkehrsanlagen. Eine den Anforderungen der künftigen Nutzung genügende Verkehrserschliessung des Gebiets Farsch ist sicherzustellen. Nach der Festlegung in der Richtplanung ist die künftige Verkehrserschliessung folglich in einem Detaillierungsgrad auszuarbeiten, welcher die notwendige verbindliche Sicherung der erforderlichen Trassen mittels Baulinien im Generellen Erschliessungsplan ermöglicht.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Verkehrserschliessung wurde als Zwischenergebnis definiert. Eine Potenzialanalyse für das Gebiet zeigt mögliche Erschliessungslösungen auf, jedoch liegen keine vertieften Projekte wie eine Machbarkeitsstudien, oder ein Vorprojekt vor. Eine detailliertere Festlegung im Richtplan ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweckmässig.
107	17	Gebiet Farsch (Bonaduz)	Für die Zu- und Wegfahrt des Arbeitsplatzgebiets Farsch ist der Schwerverkehr von und nach Süden gezwungen, den Anschluss Reichenau der A13 und die Taminserstrasse durch das Siedlungsgebiet von Tamins zu nutzen.	Beim Anschluss Bonaduz der Nationalstrasse A13 handelt es sich lediglich um einen Halbankschluss. Die historische Rheinbrücke Reichenau der H13 Italienische Strasse ist konstruktionsbedingt mit einer Beschränkung des Höchstgewichts auf 7 Tonnen belegt.	<b>Kenntnisnahme</b>
108	17	Anschluss Staderas (Films)	Die im Regionalen Richtplan, Teil Verkehr, vorgesehene Erweiterung des Anschlusses Staderas ist kritisch zu hinterfragen.	Das Auflageprojekt für die Umfahrung Films der H19 Oberalpstrasse beinhaltete ursprünglich einen Vollanschluss im Gebiet Staderas. Aufgrund diverser Eingaben im Rahmen der öffentlichen Projektauflage wurde das Projekt, insbesondere aus landschaftlichen Gründen, redimensioniert und lediglich ein Halbankschluss genehmigt. Die in der Folge realisierte und im Jahr 2007 dem Verkehr übergebene Verkehrsanlage mit einem Halbankschluss hat sich bewährt.	<b>Kenntnisnahme (siehe auch Antrag 109)</b> Die Gemeinde Films ist stark vom motorisierten Individualverkehr belastet. Insbesondere in den Wintermonaten kommt es zu erheblichen Verkehrsproblemen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Bergbahn FlemXpress hat das Verkehrsaufkommen zusätzlich zugenommen. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, ist der Anschluss Staderas aus verkehrsplanerischer Sicht unverzichtbar. Im Rahmen der weiteren Planung ist eine Interessensabwägung vorzunehmen, die sämtliche Aspekte aus den Bereichen Raumordnung, Umwelt und Landschaft berücksichtigt.
109	17	Anschluss Staderas (Films)	Die Planung und Bauausführung des Vollanschlusses des Gebiets Staderas hat durch die Gemeinde Films auf Grundlage der einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) sowie der Projektierungsgrundlagen und der Ausführungsvorschriften des Tiefbauamtes Graubünden zu erfolgen.	Die bestehende Anbindung der Ortschaft Films an das kantonale Strassennetz entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Der geplante Vollanschluss Staderas dient folglich lediglich einer komfortableren Anbindung einer kommunalen Sammelstrasse an das übergeordnete Hauptstrassennetz, womit die Planung, Bauausführung und Finanzierung des Vollanschlusses nicht Sache des Tiefbauamtes Graubünden ist.	<b>Kenntnisnahme</b>
110	17	Kenntnisnahme (Domat/Ems)	Das Tiefbauamt Graubünden begrüsst die Aufnahme einer Neuerschliessung des strategischen Arbeitsplatzgebiets Ems Chemie mittels Erstellung einer Unterführung ausdrücklich.	Die Zufahrt zum strategischen Arbeitsplatzgebiet Industrie, Teilgebiet Ems Chemie, verfügt über einen lediglich ca. 47 m langen Wartebereich zwischen dem Bahnübergang und der Hauptstrasse, was regelmässig zu Rückstau in die Kreisverkehrsanlage der Hauptstrasse führt. Dieser Rückstau beeinträchtigt den Verkehrsfluss auf der Hauptstrasse und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.	<b>Kenntnisnahme</b>
111	17	Bezeichnung Kantonsstrasse (Allgemein)	Wir weisen darauf hin, dass die korrekte Bezeichnung der Kantonsstrasse "H13 Italienische Strasse" und nicht "Reichenauerstrasse" lautet.		<b>Berücksichtigung</b>
112	17	Erschliessung Rhäzüns Ost (Rhäzüns)	Der regionale Beschlussinhalt "Gestaltung Ortseingang" am nördlichen Siedlungsrand ist durch den regionalen Beschlussinhalt "Neubau Knoten" zu ersetzen.	Die geplante Sammelstrasse östlich der Bahnlinie bedingt für den Anschluss an das übergeordnete kantonale Strassennetz den Neubau eines Verkehrsknotens.	<b>Berücksichtigung</b>
113	17	Siedlungerweiterung (Rhäzüns)	Aus Sicht der Verkehrserschliessung wäre es naheliegender, das Siedlungsgebiet entlang der erwähnten Sammel- und Erschliessungsstrassen zu erweitern, welche über Kapazitätsreserven verfügen und bereits optimal an das kantonale Strassennetz angebunden sind, als das Siedlungsgebiet östlich der Bahnlinie zu erweitern.	Die vorgesehene Erweiterung östlich der Bahnlinie bedingt die Neuerstellung einer Sammelstrasse mit einer aufwendigen Querung der Bahnlinie mittels Neubau einer Unter- oder Überführung sowie eines neuen Anschlusses an die Hauptstrasse, welcher aufgrund der eingeschränkten Raumverhältnisse zwischen Bahntrasse und Strasse eine nicht zu unterschätzende Herausforderung darstellt. Die vom Siedlungsrand westlich der Kantonsstrasse abschliessenden kommunalen Sammelstrassen Via Suigs, Via Puleras sowie die kommunalen Erschliessungsstrassen Denter Ers und Via Plauncas sind nur einseitig bebaut. Aus Sicht der Verkehrserschliessung wäre es naheliegend, das Siedlungsgebiet entlang der erwähnten Sammel- und Erschliessungsstrassen zu erweitern, welche über Kapazitätsreserven verfügen und bereits optimal an das kantonale Strassennetz angebunden sind.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Erweiterung "Quadra" resultiert aus der Verlagerung von potenziellen Erweiterungsflächen vom westlichen an den östlichen Dorfrand. Dies wurde im Kommunal Räumlichen Leitbild (KRL) der Gemeinde festgelegt. Für das Gebiet "Quadra" spricht insbesondere die gegenüber dem Standort am westlichen Siedlungsrand hohe ÖV-Erschliessungsqualität. Zudem werden Fruchtfolgeflächen - wenn überhaupt - nur in sehr geringem Umfang beansprucht. Mittlerweile ist die Erweiterung auf kommunaler Stufe in Form einer "Zone für künftige bauliche Nutzungen" (ZkBN) im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung von der Bevölkerung am 9. März 2023 beschlossen worden und somit legitimiert.
114	17	Aufwertung Bushaltestelle (Rhäzüns)	Die Aufwertung der Bushaltestelle Rhäzüns, Luftseilbahn LRF ist im Regionalen Richtplan, Teil Verkehr, aufzulisten.	Für das Tiefbauamt Graubünden ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Aufwertung der Bushaltestelle Rhäzüns, Dorfplatz, im Regionalen Richtplan, Teil Verkehr, gelistet ist, diejenige der Bushaltestelle Rhäzüns, Luftseilbahn LRF, hingegen nicht.	<b>Berücksichtigung</b>
115	17	Nationalstrasse A13 (Allgemein)	Eine Beurteilung, ob die im Richtplan vorgesehene Linienführung eines Vierspurausbaus der Nationalstrasse A13 zwischen Domat/Ems und Rothenbrunnen standhält, ist nicht möglich.	Die Linienführung eines möglichen Vierspurausbaus der Nationalstrasse A13 zwischen Domat/Ems und Rothenbrunnen ist noch in der Evaluationsphase. Eine Beurteilung der Linienführung ist folglich noch nicht möglich.	<b>Kenntnisnahme</b>

Antrag Nr. Einwender Nr.	Thema	Antrag/Anliegen (sinngemäss/zusammengefasst)	Begründung/Beschreibung (sinngemäss/zusammengefasst)	Art der Berücksichtigung
116	17 Nationalstrasse A13 (Allgemein)	Folgende Ausführungen zum A13- Vierspurausbau im Richtplantext Kapitel 2.2.1 (D Erläuterungen und weitere Informationen) sind unvollständig und zu korrigieren: - "Zwischen dem Isla-Bella-Tunnel und dem Anschluss Reichenau besteht auf der Autobahn A13 nur je ein Fahrstreifen pro Richtung." Es ist die Formulierung "Zwischen dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels und dem Anschluss Reichenau..." zu verwenden. - "Der Bundesrat hat darum im STEP (Realisierungshorizont 2040) auf dem entsprechenden Abschnitt..." Es ist darauf einzugehen, dass der Realisierungshorizont des Bundes nach 2040 ist. - "In diesem Zusammenhang soll auch die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Reichenau erhöht werden. " Die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Reichenau wird unabhängig von einem zukünftigen Vierspurausbau der Nationalstrasse erhöht.	- Die Einstreifigkeit inkludiert den Isla-Bella-Tunnel  - Der Realisierungshorizont des Bundes ist nicht 2040, sondern nach 2040  - In einer ersten Phase soll der gesamte Knotenbereich mit einer LSA ausgerüstet werden. Mit der LSA wird die Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsfluss verbessert. Mittelfristig sind grössere Umbauarbeiten am Anschluss angedacht.	<b>Berücksichtigung</b>
117	17 Darstellung Unfallschwerpunkte (Allgemein)	Die Darstellung von konkreten Unfallschwerpunkten in der Richtplanung ist nicht sinnvoll.	Aufgrund der jährlichen Neubeurteilung der USP ist es falsch, Unfallschwerpunkte und Unfallhäufigkeitsstellen in einem Richtplan abzubilden. Die seit der Datenerhebung vorgenommenen Ausbautätigkeiten wie auch USP-Sanierungen werden dabei nämlich zwangsläufig nicht berücksichtigt.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Die Darstellung der Unfallschwerpunkte ist lediglich hinweisend und spiegelt die aktuelle Ausgangslage wider, wie es auch bei anderen Themenbereichen der Fall ist.
118	17 Darstellung Unfallschwerpunkte (Allgemein)	Die Handlungsanweisung im Richtplantext "Die Region führt eine Liste der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen sowie Stellen mit vermehrten Tierunfällen und aktualisiert diese jährlich" verursacht eine Redundanz.	Das Bundesamt für Strassen ASTRA ist für das Unfallschwerpunkt-Management der Nationalstrassen und das Tiefbauamt Graubünden für dasjenige der Kantonsstrassen verantwortlich.	<b>Berücksichtigung</b> Auf die Handlungsanweisung wird verzichtet.
119	17 Mobilitätsmanagement (Allgemein)	Es wird empfohlen, dass die Region die Gemeinden bei Marketing-Massnahmen für tägliche Mobilitätsentscheide der Bevölkerung koordinierend unterstützt und dies in den Zielen und Leitsätzen des Richtplans festgehalten wird.	In Ergänzung zur Infrastruktur sind auch Marketing-Massnahmen erforderlich, um die täglichen Mobilitätsentscheide der Bevölkerung zu beeinflussen.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Das Thema Marketing in diesem Sinne, ist im regionalen Richtplan nicht themengerecht und wird daher nicht berücksichtigt. Die Region unterstützt die Gemeinden in sämtlichen Fragestellungen auch in Bezug zu Marketingthemen.
120	17 Bikewege Ruinaulta	Vom Ausbau des Bike-Angebots in der Ruinaulta ist abzusehen.	Die Platzverhältnisse sind begrenzt und die gelebte Koexistenz zwischen Wandernden und Bikenden soll in der Ruinaulta bewahrt werden.	<b>Berücksichtigung</b>
121	17 Sachplan Velo (Allgemein)	Die Aufnahme neuer Routen in den Sachplan Velo erfordern einen Regierungsbeschluss.		<b>Kenntnisnahme</b>
122	17 Veloabstellanlagen (Allgemein)	Die Gemeinden sind anzuweisen, in ihren Baugesetzen die Mindestanzahl an Veloabstellplätzen vorzugeben.	Liegenschaften sind fast immer Ziel- oder Quellorte des Veloverkehrs. Durch Schaffung eines an-gemessenen Angebots können günstige Verhältnisse zur Förderung des Veloverkehrs bewirkt werden.	<b>Nicht-Berücksichtigung</b> Das Raumplanungsgesetz des Kantons Graubünden (KRG) legt fest, dass die Bereitstellung von Abstellplätzen in den Baugesetzen der Gemeinden geregelt werden muss. Eine Anweisung für die Gemeinden die Mindestanzahl von Veloabstellplätzen festzulegen ist nicht stufengerecht und nicht Bestandteil des Richtplans.
123	17 Velonetz Alltag (Allgemein)	Mehrere Abschnitte wurden als Alltagsnetz klassifiziert, obwohl sie die Bedingungen für eine Alltagsverbindung (direkte Linienführung, befestigte Oberfläche) nicht erfüllen und auch künftig nicht erfüllen werden, insbesondere die Verbindung durch den Flimser Wald oder die Via Sursilvana.	Als Teil des Veloroutennetzes Freizeit wäre die Verbindung durch den Flimser Wald oder die Via Sursilvana jedoch denkbar.	<b>Nicht-Berücksichtigung'</b> Der regionale Richtplan Imboden verfolgt insbesondere das Ziel, den Modal Split zugunsten des Veloverkehrs zu verlagern, wofür eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur erforderlich ist. Die Gemeinden Flims und Trin sind gemäss Sachplan Velo derzeit lediglich über die Hauptstrasse mit der Klassierung Netzschiessung an die umliegenden Gemeinden Tamins, Domat/Ems, Bonaduz angebunden. Diese Erschliessung wird für die Förderung des Veloverkehrs als unzureichend erachtet. Daher sieht der regionale Richtplan neben der Führung über die Hauptstrasse auch den Weg "Via Sursilvana" als sichere Alternative vor und nimmt beide Verbindungen im Alltags-Ergänzungsnetz auf.
124	17 Velonetz Alltag (Allgemein)	Das in der Richtplankarte abgebildete Grund- und Ergänzungsnetz Alltag stimmt teilweise nicht mit dem kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz aus dem Sachplan Velo überein.		<b>Berücksichtigung'</b> Die Linienführungen des Grund- und Ergänzungsnetz Alltag stimmt mit dem kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz überein. Ausnahme bildet die Alltagsveloverkehrsrouten. Verläuft das Grundnetz direkt neben der Alltagsveloverkehrsrouten z.B. im Bereich Autobahnanschluss Reichenau wird das Grundnetz gemäss Sachplan Velo durch die Alltagsveloverkehrsrouten abgelöst.
125	17 Velonetz Freizeit (Allgemein)	Das Velonetz Freizeit stellt die bestehenden SchweizMobil-Routen in der Richtplankarte nicht vollständig dar. Im Sinne der gemeindeübergreifenden Abstimmung sind diese darzustellen.	Mehrere lokale, regionale und nationale Mountainbike- und Wanderrouten fehlen gänzlich (z.B. Wanderoute Nr. 43) oder weisen Lücken auf (z.B. Bikeroute Nr. 90, Velorouten Nr. 2 und 6).	<b>Berücksichtigung'</b>
126	17 Alltagsvelopenderroute (Allgemein)	Die abgebildete Linienführung der Alltagsvelopenderroute befindet sich in der kantonsinternen Vernehmlassung und wird aus Sicht des Tiefbauamtes Graubünden abschnittsweise als kritisch eingestuft.	Insbesondere zwischen Reichenau und Tamins wird die Alltagsvelopenderroute als kritisch eingestuft. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Vernehmlassung, welche gemäss unserer Information bis Ende 2024 abgeschlossen sein und danach den betroffenen Gemeinden zugestellt wird.	<b>Kenntnisnahme</b>