

**BOTSCHAFTEN FÜR DIE GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 21. JANUAR 2024**

- OBJEKTKREDIT  
«NEUBAU STRASSENVERBINDUNG SÜD-OST»**
  
- OBJEKTKREDIT  
«ENERGETISCHE UND BAULICHE SANIERUNG  
SCHULHAUS- UND TURNHALLENTRAKT 1948 MIT  
ERWEITERUNG KINDERGARTEN 1983 TIRCAL»**



**BOTSCHAFT FÜR DIE GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 21. JANUAR 2024**

**OBJEKTKREDIT  
«NEUBAU STRASSENVERBINDUNG SÜD-OST»**

Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Hiermit unterbreiten wir Ihnen die folgende Botschaft

## **Objektkredit «Neubau Strassenverbindung Süd-Ost»**

---

### **1. Das Wichtigste in Kürze**

Nachdem die Stimmberechtigten der Gemeinde Domat/Ems die Initiative «für den Bau einer Strassenverbindung Süd-Ost» am 27. November 2022 angenommen haben, wird den Stimmberechtigten als nächster Schritt die Gelegenheit geboten, über den Baukredit für die Strasse abzustimmen.

Aufgrund der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten wird der Gemeindevorstand in der laufenden Revision der Ortsplanung die Strassenverbindung Süd-Ost im Generellen Erschliessungsplan belassen.

Dennoch sieht sich der Gemeinderat aus heutiger Sicht veranlasst, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Ablehnung des Baukredits für die Strasse zu beantragen.

Sofern das Volk dem Kredit zustimmt, ist für die Strasse abschliessend noch eine Baubewilligung der Gemeinde erforderlich. Da die Strasse ausserhalb der Bauzone verläuft, ist zusätzlich eine BAB-Bewilligung seitens des Kantons einzuholen. Voraussetzung für die BAB-Bewilligung ist unter anderem das Vorliegen eines Verkehrsgutachtens mit einem Bedarfsnachweis für die neue Strasse.

Der Gemeindevorstand hat das erforderliche Verkehrsgutachten aus Transparenzgründen bereits jetzt im Rahmen der Erarbeitung der Kreditvorlage in Auftrag gegeben, damit der Gemeinderat und das Stimmvolk in Kenntnis des Ergebnisses des Verkehrsgutachtens über den Strassenkredit abstimmen können.

Das Verkehrsgutachten kommt zum Schluss, dass aus heutiger Sicht der Bedarf an einer neuen Strassenverbindung Süd-Ost nicht gegeben ist, dies mit folgender Begründung:

- Aufgrund der aktuell durchgeführten Verkehrszählungen liegen die heutigen Belastungen auf den Strassen Via Ardisla, Via Calundis und Via Faveras deutlich unter ihren Belastungsgrenzen.
- Mit einer Strassenverbindung Süd-Ost würde der heutige Verkehr auf den erwähnten Strassen um ca. 28% abnehmen, was angesichts des neuen Tempo-30 Regimes zu einer kaum wahrnehmbaren Reduktion des Verkehrslärms führen würde.

- Die prognostizierte Verkehrsmenge auf der geplanten Strassenverbindung Süd-Ost würde in absoluten Zahlen bei lediglich ca. 1'100 Fahrzeugen pro Tag (DTV) liegen, was keinen Strassenneubau und keine Beanspruchung von Kulturland rechtfertigt.

Hinzu kommt, dass die geplante Strassenverbindung Süd-Ost mit einem Verlust von wertvollem Kulturland und Fruchtfolgeflächen (Ackerland) verbunden wäre, was aus Sicht der Landwirtschaft und aus rechtlicher Optik kritisch beurteilt werden muss. Schliesslich soll auch die beliebte Naherholungszone südlich der Via Sid nicht durch den motorisierten Individualverkehr beeinträchtigt werden.

Der Gemeinderat empfiehlt daher aus heutiger Sicht, den Baukredit für die neue Strassenverbindung Süd-Ost von CHF 2.4 Mio. aufgrund des derzeit fehlenden Bedarfs für eine neue Strasse und damit des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses abzulehnen.

Sollte sich die Situation dereinst ändern, beispielsweise wenn künftig im Gebiet südlich der Bahnlinie namhafte Siedlungserweiterungen oder –verdichtungen erfolgen sollten, welche zusätzlichen motorisierten Individualverkehr nach sich ziehen, könnte die Realisierung einer neuen entlastenden Strassenverbindung nochmals geprüft werden.

## **2. Ausgangslage**

Am 6. April 2021 reichte ein Initiativkomitee bei der Gemeinde gestützt auf Art. 15 ff. der Gemeindeverfassung (GV) die 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 in-  
nert der in der Verfassung vorgegebenen Frist eine entsprechende Abstimmungsvor-  
lage mit dem erforderlichen Kreditantrag unterbreitet wird."*

Anlässlich der Volksabstimmung vom 27. November 2022 konnten die Stimmberechtigten über die Initiative befinden. Mit 1'267 zu 1'168 Stimmen wurde dem Begehren des Initiativkomitees zugestimmt.

Wird eine Initiative in einer Volksabstimmung angenommen, muss der Gemeindevorstand, sofern die Zuständigkeit zum Entscheid wie im vorliegenden Fall bei der Urnengemeinde liegt, einen entsprechenden Bau- und Kreditbeschluss ausarbeiten und diesen nach Vorberatung durch den Gemeinderat dem Volk zur erneuten Abstimmung unterbreiten (Art. 20 Abs. 3 GV).

Entsprechend hat der Gemeindevorstand die notwendigen Schritte für die Erarbeitung der Grundlagen für die Bau- und Kreditvorlage in die Wege geleitet.

Ein Ingenieurbüro hat das Bauprojekt für die Strassenverbindung Süd-Ost ausgearbeitet und die Baukosten berechnet (KV  $\pm 10\%$ ). Im Weiteren wurde ein Verkehrsgutachten zur genaueren Abklärung des Bedarfs einer neuen Strassenverbindung Süd-Ost bestellt. Ferner wurden im Sinne einer Vorabklärung die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer über das Strassenprojekt informiert und über ihre Bereitschaft zur Landabtretung befragt.

### **3. Verkehrsgutachten**

Im Rahmen der seinerzeitigen Genehmigung des Generellen Erschliessungsplans 1:2'000 Verkehr hatte die Regierung mit Beschluss Nr. 299 vom 9. April 2013 festgehalten, dass die zur Diskussion stehende Strassenverbindung Süd-Ost (sofern sie nicht in Verbindung mit einer angrenzenden Neueinzonung erstellt werde) einer BAB-Bewilligung bedürfe und dass im BAB-Verfahren mittels eines Gutachtens eines Verkehrsplaners ein entsprechender Bedarf nachgewiesen werden müsse.

Der Gemeindevorstand erachtete es als angezeigt, das erforderliche Verkehrsgutachten aus Transparenzgründen bereits jetzt im Rahmen der Erarbeitung der Kreditvorlage in Auftrag zu geben, damit der Gemeinderat und das Stimmvolk über den Strassenkredit in Kenntnis des Ergebnisses des Verkehrsgutachtens abstimmen können.

In Absprache mit dem Initiativkomitee wurde der Auftrag für die Erstellung des Verkehrsgutachtens an die Hartmann & Monsch AG, Parpan, erteilt.

Während jeweils einer Woche vor und nach den Sommerferien 2023 wurden an verschiedenen Standorten Verkehrszählungen durchgeführt. Aus diesen Zahlen wurde der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV/Fahrzeuge pro Tag) abgeleitet. Im Weiteren wurden die Auswirkungen der geplanten Strassenverbindung Süd-Ost auf die Verkehrsmengen in den betroffenen Strassen untersucht.

## Ergebnis Verkehrszählungen und Auswirkungen der geplanten Strassenverbindung

Auszug aus dem Verkehrsgutachten der Hartmann & Monsch AG:

Strasse	DTV heute [Fahrzeuge pro Tag]	Zu-/Abnahme DTV mit neuer Strassenverbindung [Fahrzeuge pro Tag]	DTV neu [Fahrzeuge pro Tag]	Auslastung heute – neu [%]**
Via Ardisla	4'052	-1'132 (-28%)	2'920	81 - 58
Via Calundis Ost	2'606	-728 (-28%)	1'878	52 - 38
Via Calundis West	968	-270 (-28%)	698	19 - 14
Via Faveras	945	-264 (-28%)	681	19 - 14
Via Sid	50	+1'132 (+2'260%)	1'182	1 - 24
Süderschliessung Ost	0	+1'082	1'082	0 - 22

\*\* Die Auslastung bezieht sich auf die Kapazität von Quartiersammelstrassen, welche bei einem DTV von ca. 5'000 Fahrzeugen liegt.

Laut Verkehrsgutachten würden die Via Ardisla, Via Calundis und Via Faveras durch die geplante Strassenverbindung Süd-Ost eine Verkehrsreduktion von ca. 28% erfahren.

Die Verkehrsreduktion in absoluten Zahlen zeigt, dass lediglich die Via Calundis Ost und die Via Ardisla um mehr als 1'100 bzw. 700 Fahrten entlastet würden. Die Via Calundis West und die Via Faveras hingegen erfahren lediglich eine Entlastung von täglich ca. 300 Fahrten. Im Gegensatz dazu erfährt die Via Sid eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um ein ca. 20-faches, allerdings immer noch auf einem tiefen absoluten Niveau.

Laut Gutachten bewegen sich die absoluten Verkehrszahlen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) sowohl heute als auch nach einer Realisierung der Strassenverbindung Süd-Ost auf nicht allzu hohem Niveau und liegen deutlich unter der Belastbarkeitsgrenze für Quartiersammelstrassen (ca. 5'000 Fahrzeuge pro Tag).

In Bezug auf die Sicherheit hält das Gutachten fest, dass alle Strassen südlich der Bahnlinie mit einer Tempo 30-Zone belegt sind und dass die Via Ardisla, Via Calundis und Via Faveras fast durchgehend beidseitig ein Trottoir aufweisen. Dies entspreche den Anforderungen an eine Sammelstrasse gemäss VSS Norm Nr. 40 044.

Auf der geplanten Sammelstrasse Süd-Ost wird gemäss Gutachten ein Verkehrsaufkommen von täglich ca. 1'100 Fahrten erwartet. Dies entspricht einer Auslastung

(Belastbarkeit) der Strasse von ca. 22%. Damit würde die Belastbarkeitsgrenze einer Sammelstrasse bei weitem nicht erreicht, so dass sich die Frage stelle, ob die geplante Verbindungsstrasse in einem akzeptablen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehe. Die im Gutachten vorgenommenen Berechnungen des Strassenverkehrslärms zeigen, dass die geplante Strassenverbindung Süd-Ost auf der Via Ardisla, Via Calundis Ost, Via Calundis West und Via Faveras zu einer Reduktion des Beurteilungspegels von ca. 1-3 dB(A) führt. Eine Veränderung des Beurteilungspegels von 1-2 dB(A) ist für das menschliche Gehör kaum wahrnehmbar. Der Beurteilungspegel an der Via Sid wird hingegen deutlich steigen, bleibt aber weiterhin weit unter den geltenden Grenzwerten.

Im Gutachten wird sodann festgehalten, dass im Falle von eventuellen zukünftigen Neueinzonungen südlich der Bahnlinie (beispielsweise im Gebiet Caschnés/Tardels) die Funktion einer Strassenverbindung Süd-Ost an Bedeutung zunehmen könnte.

### **Fazit Verkehrsgutachten**

- Die heutigen Belastungen auf der Via Ardisla, Via Calundis und Via Faveras liegen deutlich unter den Belastbarkeitsgrenzen für Quartiersammelstrassen.
- Der Ausbaustandard (Trottoire, Geschwindigkeitsregime) dieser Strassen entspricht den Anforderungen an eine Sammelstrasse nach entsprechender VSS Norm.
- Die prognostizierte Verkehrsmenge auf der geplanten Strassenverbindung Süd-Ost liegt mit lediglich ca. 1'100 täglichen Fahrten ebenfalls weit unter der Belastbarkeitsgrenze einer Sammelstrasse.
- Zudem handelt es sich beim Strassenverkehr auf den Strassen südlich der Bahnlinie fast ausschliesslich um Ziel- und Quellverkehr und nicht um Durchgangsverkehr.

**Zusammenfassend ergibt sich in der Beurteilung des Verkehrsexperten kein Bedarf für eine neue Strassenverbindung Süd-Ost.**

### **4. Strassenprojekt**

Die geplante Strassenverbindung im Südosten des Dorfrands soll die Lücke zwischen der Via Musel und der Via Sid, respektive der Via la Val schliessen. Der neue Strassenabschnitt mit einer Länge von 540 m und die Via Sid sollen dabei als Sammelstrasse gebaut resp. ausgebaut werden.



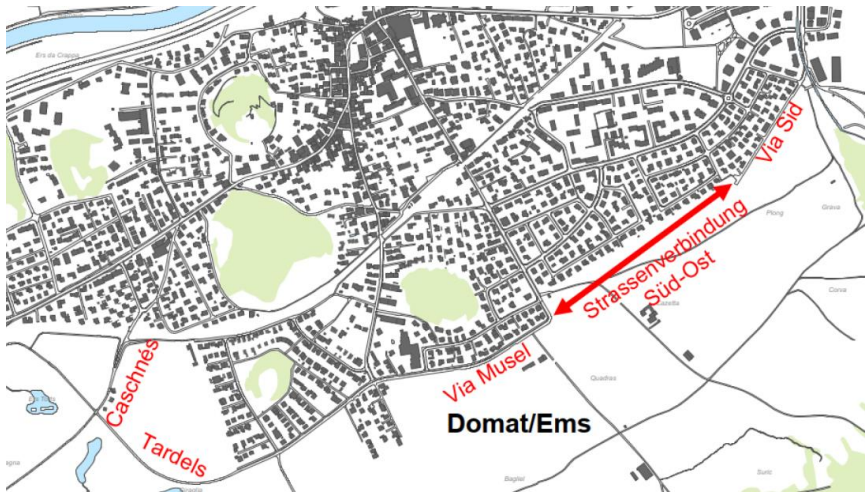


Abbildung 1: Geplante, neue Verbindungsstrasse Süd-Ost im Südquartier in rot dargestellt

### Abschnitt im freien Feld

Die Strassenverbindung Süd-Ost würde mit einer Fahrbahnbreite von 5.2 m realisiert werden. Im freien Feld würde der Gehweg, welcher nördlich der Strassenverbindung angelegt wird, aus einem 2.0 m breiten Trottoir und einem 1.0 m breiten Trenn- und Grüntreifen bestehen. Auf dem Grüntreifen, welcher die Funktion einer Retentionsfläche für die Strassenentwässerung haben soll, ist zur weiteren Aufwertung die Pflanzung einer lockeren Baumreihe vorgesehen.

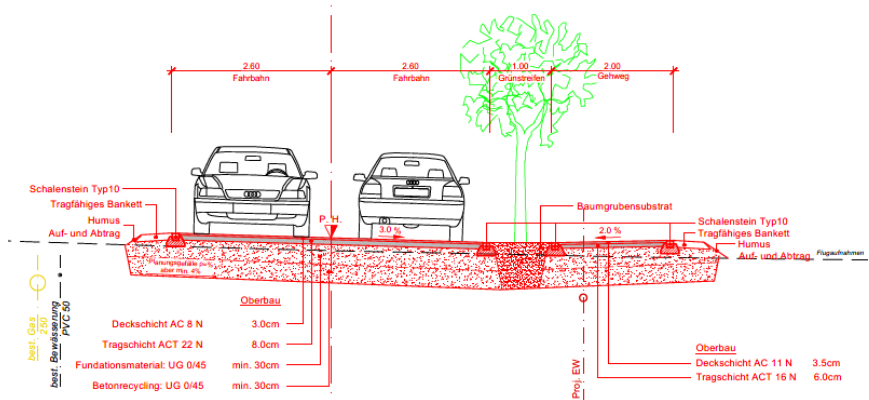


Abbildung 2: Strassenquerschnitt Fortsetzung Via Musel «über's Feld», Grünenfelder und Partner AG

### Abschnitt im Bereich Via Sid

Die Via Sid wurde vor 15 Jahren als Erschliessungsstrasse des südlichsten Teils des Quartierplans Ardisla mit einer Gesamtbreite von 4.7 m erstellt. Die Via Sid ist heute eine Sackgasse mit Wendepplatz am Strassenende und ohne Trottoir. Die Betonbrücke über den Bach La Val wurde mit der Quartierserschliessung Ardisla bereits für eine Sammelstrasse mit der erforderlichen Kurvenverbreiterung gebaut. Die Fahrbahn beträgt hier 6.0 m und auf der Nordseite liegt das 2.0 m breite Trottoir.

Neu soll die gesamte Süderschliessung Ost durchgehend eine Strassenbreite von 5.2 m aufweisen. Der überfahrbare Gehweg entlang der Häuser mit ihren Hausvorfahrten wird mit einer Breite von 3.0 m geplant, wobei eine Baumreihe am Gehwegrand gegen die Fahrbahn hin den 275 m langen Strassenbereich aufwerten und beschatten soll. Der genaue Standort der Bäume wird im Detailprojekt festgelegt werden.

Die Fahrbahnbreite gilt bereits als verkehrsberuhigt und ermöglicht im Begegnungsfall das Kreuzen eines zubringenden Lastkraftwagens mit einem Auto.

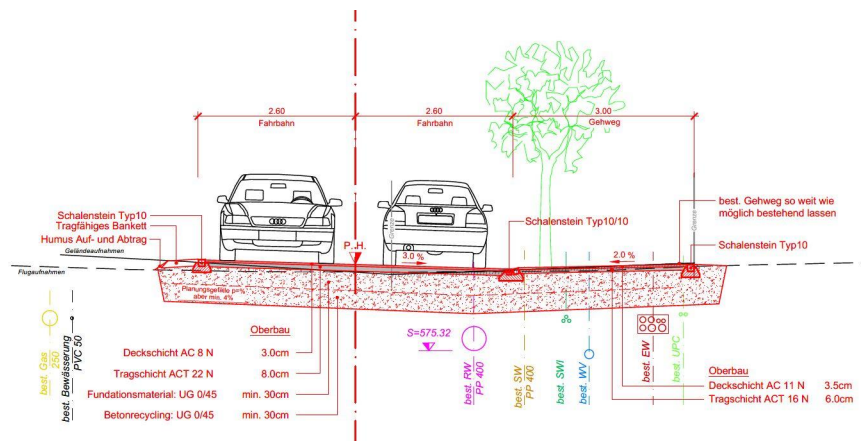


Abbildung 3: Strassenquerschnitt Verbreiterung Via Sid, Grünenfelder und Partner AG

Der schräg verlaufende Güterweg Via Muling wird im Gebiet zwischen der Siedlung und der neuen Süderschliessung Ost aufgehoben und für die Landwirtschaft zurückgebaut. Im Gegenzug wird das östliche Trottoir der Via Crusch verlängert.

## 5. Landerwerb

Für den Strassenneubau würden rund 6'050 m<sup>2</sup> Kulturland endgültig verloren gehen. Es handelt sich um Intensivlandwirtschaftsland, welches als Fruchtfolgeflechte (FFF) gilt. Weitere rund 3'000 m<sup>2</sup> Kulturland würden vorübergehend (während der Bau-phase) beansprucht und wieder rekultiviert werden.

Eine im Sommer 2023 bei den 40 betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern durchgeführte Voranfrage betreffend der Landabtretung für den Strassenbau gegen eine Entschädigung von CHF 12.-/m<sup>2</sup> (marktübliche Abgeltung für gutes Landwirtschaftsland) hat keine klare Zustimmung ergeben. Zum einen wird die Zerstückelung der Parzellen als sehr ungünstig beurteilt, zum anderen wird die tiefe Entschädigung moniert. Es muss davon ausgegangen werden, dass nicht alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einer freiwilligen Landabtretung zum vorgeschlagenen Quadratmeterpreis zustimmen werden. Es ist daher mit Enteignungsverfahren mit ungewissem Ausgang in der Grundsatzfrage und bezüglich Höhe der Entschädigung zu rechnen. Entsprechend kann es sich bei der Position Landerwerb im Kostenvoranschlag (Ziffer 8 nachstehend) lediglich um eine Schätzung handeln.

## **6. Raumplanung**

Im Rahmen der Erarbeitung des Kommunalen Räumlichen Leitbildes Domat/Ems (KRL) wurde die räumliche Entwicklung von Domat/Ems aufgezeigt. In der laufenden Ortsplanrevision werden diese Inhalte konkretisiert.

Die Eckpunkte können wie folgt zusammengefasst werden:

- Nach neuem Raumplanungsrecht haben die Gemeinden ihr Innenverdichtungspotential zu aktivieren und Bauland zu mobilisieren, weshalb in der kommenden Ortsplanrevision, welche 10 bis 15 Jahre Gültigkeit hat, keine Einzonungen vorgenommen werden können.
- Allfällige Neueinzonungen in einer zukünftigen (übernächsten) Planungsperiode wären gemäss der regionalen Richtplanung Siedlung der Region Imboden denkbar und würden laut KRL im Gebiet Caschnés/Tardels stattfinden.
- Der Landstreifen zwischen der geplanten Strassenverbindung Süd-Ost und dem Siedlungsrand Cuschas wird nicht für eine Einzonung vorgesehen werden, da Neueinzonungen nach RPG1 eine Mindestdichte aufweisen müssen. Eine dichte und höhere Bebauung am Siedlungsrand kann angesichts der schmalen Form des Landstreifens nicht sinnvoll umgesetzt werden und würde auch bezüglich des Ortsbildes kritisch beurteilt.
- Für die neue Strassenverbindung würden Fruchtfolgeflächen (FFF) vernichtet werden. 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 dürfen 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». Ob die neue Strasse ein wichtiges kantonales Ziel darstellt, das die Beanspruchung von FFF rechtfertigen würde, wird im abschliessenden Baubewilligungsverfahren resp. BAB-Verfahren zu beurteilen sein.

- Sofern eine Beanspruchung als zulässig betrachtet werden sollte, müsste die Gemeinde im BAB-Verfahren aufzeigen, wie sie diese Fruchtfolgeflächen kompensieren kann.
- Mit der guten Anbindung der Südquartiere an den öffentlichen Verkehr wird das Umsteigen auf den Bus attraktiver, was sich positiv auf den Verkehr in den Quartieren (Reduktion) auswirken wird.

## 7. Baubewilligungsverfahren

Wird der Objektkredit an der Volksabstimmung angenommen, sind abschliessend das Baubewilligungs- und BAB-Verfahren durchzuführen und der Landerwerb zu klären.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist, wie erwähnt, mittels einer Verkehrsexpertise der Bedarf für die neue Strasse nachzuweisen. Diese Forderung seitens des Kantons wurde bereits anlässlich der letzten Ortsplanrevision 2008 – 2012, Genereller Erschliessungsplan Verkehr (GEP), an die Gemeinde gerichtet. Das Verkehrsgutachten liegt bereits vor; es stellt den Bedarf in Frage. Der Ausgang des BAB-Verfahrens und von allfälligen daran anknüpfenden Gerichtsverfahren muss daher als ergebnisoffen betrachtet werden.

Bezüglich Landerwerb bedarf es eines Enteignungsverfahrens, sofern betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht bereit sind, ihr Land freiwillig abzutreten. Dies hat zur Folge, dass die Kosten für den Landerwerb in der Kreditbotschaft lediglich approximativ angegeben werden können.

## 8. Kostenvoranschlag (KV)

Die Gesamtkosten (Bruttokredit) belaufen sich auf rund CHF 2.4 Mio. (inkl. MWST). Genauigkeit KV +/- 10 %, Index Kostenstand 10. August 2023

Die Kosten gliedern sich nach folgenden Positionen (NPK):

1	Projektierung und Bauleitung	CHF	185'000
2	Landerwerb/Ertragsausfälle/Verträge*	CHF	125'000
31	Vorbereitungsarbeiten	CHF	200'000
32	Strassenbau	CHF	1'585'000
33	Nebenarbeiten, Markierungen	CHF	65'000
8	Pflanzarbeiten	CHF	120'000
9	Anpassungen und Reserve	CHF	<u>120'000</u>
<b>Gesamtkosten (Objektkredit)</b>		<b>CHF</b>	<b><u>2'400'000</u></b>

*\*Allfällige Enteignungsverfahren können einen Einfluss auf die Höhe der Kosten für den Landerwerb haben. Die hier ausgewiesenen Kosten beruhen auf einem Quadratmeterpreis von CHF 12.-.*

## **9. Ausstandsregeln**

Die einschlägigen Regelungen für den Ausstand von Behördenmitgliedern werden umgesetzt. Gemeinderats- und Vorstandsmitglieder, welche an der Via Sid wohnen, haben bei der Erarbeitung der Vorlage nicht mitgewirkt und über die Vorlage auch nicht mitentschieden.

Ein juristisches Gutachten hat im Übrigen ergeben, dass der Gemeindepräsident beim vorliegenden Geschäft nicht in den Ausstand treten muss.

## **10. Haltung des Gemeindevorstandes**

Aufgrund der am 27. November 2022 erfolgten Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten wird der Gemeindevorstand in der laufenden Revision der Ortsplanung die Strassenverbindung Süd-Ost im Generellen Erschliessungsplan belassen.

Dennoch sah sich der Gemeindevorstand veranlasst, dem Gemeinderat aus heutiger Sicht die Ablehnung des Baukredits von rund CHF 2.4 Mio. für die Strasse zu beantragen, nachdem die Verkehrsexpertise ergeben hat, dass aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung auf der Via Ardisla, Via Calundis und Via Faveras (noch) kein Bedarf für eine Entlastungsstrasse ausgewiesen ist.

Sollte sich die Situation dereinst ändern, beispielsweise aufgrund von Siedlungserweiterungen oder –verdichtungen mit namhaftem zusätzlichem motorisierten Individualverkehr im Gebiet südlich der Bahnlinie, könnte die Realisierung einer neuen entlastenden Süderschliessungsstrasse auch aus Sicht des Gemeindevorstandes geprüft werden.

## **11. Verhandlungen im Gemeinderat**

Der Gemeinderat hat den Objektkredit an der Sitzung vom 13. November 2023 mit 13:1 Stimmen abgelehnt.

## **12. Antrag**

Der Gemeinderat stellt Ihnen, liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, folgenden Antrag:

**Der Objektkredit «Neubau Strassenverbindung Süd-Ost» über CHF 2.4 Mio. sei abzulehnen.**

### **GEMEINDERAT DOMAT/EMS**

Der Präsident:  
Stephan Schwager

Der Aktuar:  
Lucas Collenberg

**BOTSCHAFT FÜR DIE GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 21. JANUAR 2024**

**OBJEKTKREDIT**

**«ENERGETISCHE UND BAULICHE SANIERUNG  
SCHULHAUS- UND TURNHALLETRAKT 1948 MIT  
ERWEITERUNG KINDERGARTEN 1983 TIRCAL»**

Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

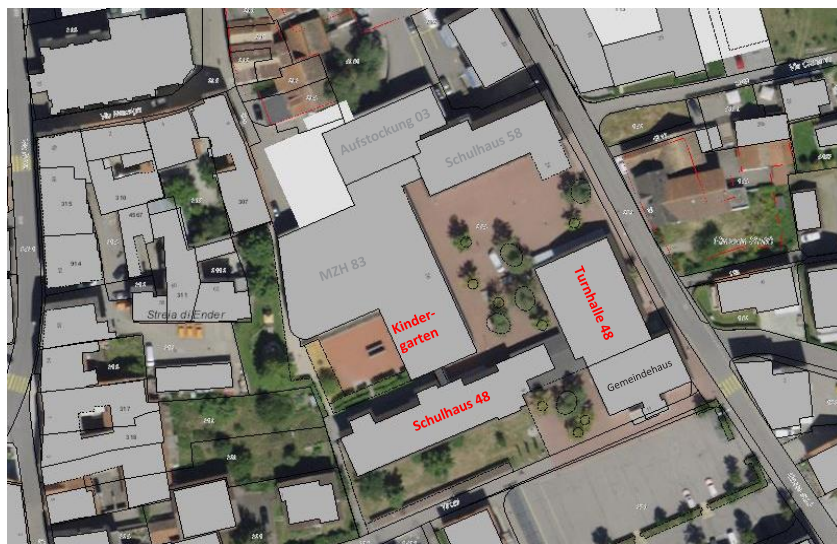
Hiermit unterbreiten wir Ihnen die folgende Botschaft

## **Objektkredit «Energetische und bauliche Sanierung Schulhaus- und Turnhal- lenstrakt 1948 mit Erweiterung Kindergarten 1983 Tircal»**

---

### **1. Ausgangslage**

Das Oberstufenzentrum Tircal (OSZ) besteht aus fünf Gebäuden, welche um den roten Schulhof angeordnet sind. Der Gebäudekomplex ist den Bedürfnissen entsprechend gewachsen, weshalb die Bauten aus unterschiedlichen Zeitperioden stammen.



*Abbildung 1: Blick auf die Schulanlage Tircal, mit Oberstufenzentrum, Kindergarten und Mehrzweckhalle (Baujahr)*

Gegen Süden ausgerichtet befinden sich der älteste Schulhausstrakt aus dem Jahre 1948 und die am Gemeindehaus angebaute kleine Turnhalle. Diese zwei Bauten entsprechen mit Ausnahme der Ausbauten im Sanitärbereich der ursprünglichen Bauweise, sogar die Fenster sind noch im Originalzustand.

Der Schutz vor Hitze und Kälte ist in diesen Gebäuden kaum vorhanden, sie genügen den heutigen energetischen und betrieblichen Anforderungen nicht mehr. Des Weiteren



ren ist die gesamte Oberstufenschulanlage nur bedingt hindernisfrei. Ein einziger behindertengerechter Lift befindet sich im nördlichsten Schulhastrakt 1958, via Korridore in mindestens 80 m Entfernung zum Schulhastrakt 1948.

In der Turnhalle befinden sich noch eingebaute Turngeräte aus der Erbauerzeit, welche heutigen Sicherheitsanforderungen kaum noch genügen.

Im Mehrzweckgebäude, dem zweigeschossigen Mitteltrakt aus dem Jahre 1983 mit Flachdach und am bräunlichen Sichtmauerwerk sowie an den roten Fenstern erkennbar, befindet sich im Erdgeschoss der Doppelkindergarten. Die symmetrische Innenraumorganisation ist zweckmässig aufgeteilt. Hingegen hat sich der Hauptzugang vom Hinterhof (Spielbereich) nicht bewährt. Auch der teilüberdachte Aussenbereich gegen den Spielhof ist nur bedingt für den Unterricht nutzbar. Neben dem Klassen-/Spielzimmer fehlen den zwei Kindergärten die zugehörigen Gruppenräume, da der Mittelbereich als Korridor und Garderobe dient. Weiter gibt es keinen gesonderten Unterrichtsraum für die Heilpädagogik.

Der Mehrzweckhallentrakt als solches erfüllt mit Ausnahme der grossen Fensterfronten die energetischen Mindestanforderungen. Das Flachdach (Dachhaut) musste vor gut 10 Jahren saniert werden, die Dämmung wurde damals mitsaniert. Für den zeitgemässen Schulbetrieb in Kleingruppen sind im Inneren (Obergeschoss) einige bauliche Anpassungen nötig.

Beim nördlichen Schulgebäude aus dem Jahre 1958, mit den türkisfarbenen Fassaden- und Dachelementen, sind sämtliche Fenster und Storen zu ersetzen. Innen wurde das Gebäude mit Lifteinbau in den 90er Jahren saniert.

## **2. Aufgabenstellung**

Die verschiedenen Gebäude des Oberstufenzentrums sollen in Etappen über die nächsten vier Jahre, unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen der Schule und der Baukunde, energetisch und betrieblich modernisiert werden. Mit sorgfältigen und pragmatischen baulichen Massnahmen soll der Gebäudekomplex nachhaltig für die nächste Generation werterhaltend saniert werden.

Machbarkeitsstudien haben gezeigt, dass innerhalb der bestehenden Schulhausstrukturen Verbesserungen und Modernisierungen möglich sind und somit ein Totalabbruch mit Neubau aus wirtschaftlichen Gründen nicht zur Diskussion steht. Neben der Wirtschaftlichkeit soll auch die Ökologie berücksichtigt werden. Die oberste Devise lautet auch beim Gebäudepark «Abfallvermeidung», also Erhalten – Umnutzen – Umbauen, weshalb ökologische Aspekte stark gewichtet wurden. Abbruch ist die Strategie für unlösbare Aufgaben, wo Ressourcen- und Energievernichtung in Kauf genommen werden müssen.

Die gesamte Heizanlage Tircal unter der Turnhalle wurde mit dem Fernwärmeanschluss im Jahre 2022 bereits CO<sub>2</sub>-neutral erneuert und beliefert sämtliche Gebäude des Oberstufenzentrums mit Wärme und Warmwasser.

### 3. Projektteile 1. Etappe

#### 3.1 Sanierung Schulhaus und Turnhalle 1948

Die massive Schulhausstruktur entspricht, mit Ausnahme kleinerer Einschränkungen in der Zimmergrösse sowie des fehlenden Aufzugs, den schulischen Anforderungen. Nach dem erfolgten Einbau der Wandtafel-Displays für den interaktiven Unterricht diesen Sommer sind bautechnische Modernisierungen wie z.B. die Erneuerungen der Beleuchtung in LED und bedarfsgerechte Sanierungen für den Schulunterricht vorgesehen.

Für die Verbesserung des Raumklimas werden neue Fensterfronten eingebaut, welche das Entweichen der Wärme im Winter verhindern und im Sommer zusammen mit einer neuen Beschattung zu angenehmen Temperaturen im Gebäude beitragen. Auch das Fensterlüften soll verbessert werden. Die Kellerdecke und der Estrichboden werden ergänzend nachgedämmt. Ein Liftanbau erschliesst den südlichen Teil des OSZ über die zwei Geschosse.

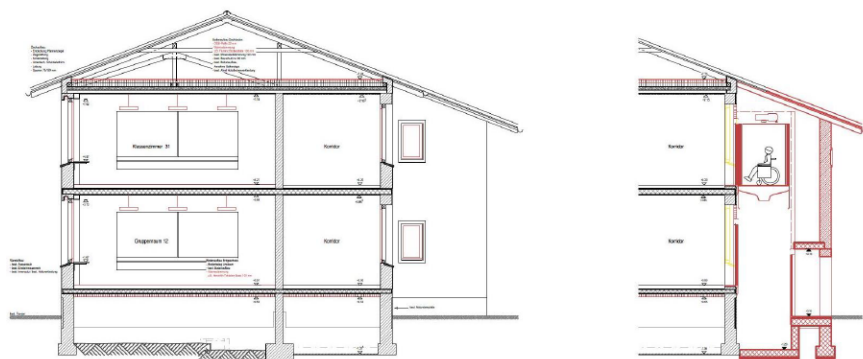


Abbildung 2: Gebäudeschnitte Schulhausstrakt 48 (Erneuerung rot), Marcel Liesch Architekten

Die Turnhalle ist in der Grösse etwas kleiner als die heutigen Turnhallen, wie zum Beispiel die Turnhalle Caguils. Eine Verlängerung wäre möglich, die Spielfeldproportion würde dadurch jedoch verschlechtert. Zudem hätte eine Erweiterung unverhältnismässig hohe Baukosten zur Folge. Die Benützung durch die Kindergärten und Vereine erfordert keine Vergrößerung, respektive keinen Neubau.

So soll auch beim Turnhallentrakt die Gebäudehülle energetisch verbessert und gleichzeitig die grosse abstrahlende Fensterfläche reduziert werden. Die Beleuchtung wird, auf die erforderlichen LUX Werte abgestimmt, erneuert. Die alten, eingebauten

«Ertüchtigungsgeräte» werden durch neue Sportgeräte ersetzt. Auch die Innenakustik wird verbessert.

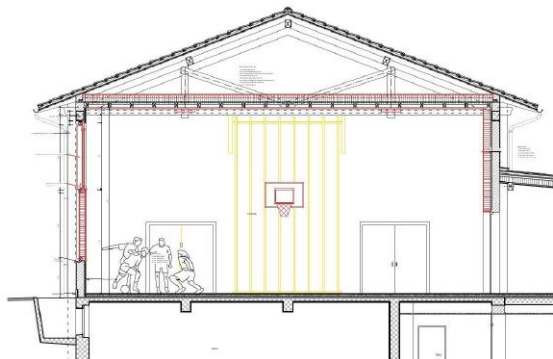


Abbildung 3: Gebäudeschnitt Turnhallentrakt 48 (Erneuerung rot), Marcel Liesch Architekten

### 3.2 Erweiterung Doppelkindergarten

Mit dem Wechsel des Kindergartenzugangs von der Westseite (Spielplatzhof) an die Ostseite (Schulhausplatz) wird die Auffindbarkeit verbessert und gleichzeitig kann die gewonnene Fläche im Innenhof für eine Schulraumerweiterung (Anbau) genutzt werden. Es werden dadurch zwei verglaste aber auch beheizte Gruppenräume von je rund  $16 \text{ m}^2$  erstellt. Diese neuen Räume können je nach Bedarf auch zu einem grossen Schulraum geöffnet werden. Der grosse und lange Mittelbereich dient zum einen weiterhin als Garderobe und zum anderen im hinteren Bereich als Mehrfachnutzung und Ausgang zum Spielplatz.

Da der Kindergartenbesuch heute nicht mit dem Oberstufenstundenplan übereinstimmt, sondern später beginnt und früher endet, sollten mit dem neuen Kindertoreingang Friktionen zwischen unterschiedlichen Altersstufen auf dem roten Schulhausplatz weiterhin vermieden werden können.



Abbildung 4: Ansicht Doppelkindergarten mit neuem Haupteingang in rot, Marcel Liesch Architekten

#### 4. Kosten

Die Gesamtkosten (Bruttokredit) belaufen sich auf rund 3.8 Mio. Franken (inkl. MWST).

Genauigkeit KV +/- 15 %, Index Kostenstand, September 2023

Die Kosten gliedern sich nach Baukostenplan (BKP) wie folgt:

##### *Schulhaus und Turnhalle*

1	Vorbereitungsarbeiten / Rückbau	CHF 160'000.-
2	Gebäude	CHF 2'480'000.-
4	Umgebung	CHF 75'000.-
5	Baunebenkosten, Gebühren, Versicherung	CHF 75'000.-
6	Anpassungen und Reserve	CHF <u>110'000.-</u>

**Kostenanteil Schulhaus und Turnhalle** **CHF 2'900'000.-**

##### *Kindergarten*

1	Vorbereitungsarbeiten / Rückbau	CHF 50'000.-
2	Gebäudeumbau/-ausbau	CHF 740'000.-
4	Umgebung	CHF 20'000.-
5	Baunebenkosten, Gebühren, Versicherung	CHF 10'000.-
6	Anpassungen und Reserve	CHF 40'000.-
9	Ausstattung / Möblierung	CHF <u>20'000.-</u>

**Kostenanteil Kindergarten** **CHF 880'000.-**

**Gesamtkosten (Objektkredit)** **CHF 3'780'000.-**

In der Investitionsrechnung 2024 sind CHF 700'000.- für die Kindergartenerweiterung veranschlagt worden. Bei den zusätzlichen CHF 180'000.- handelt es sich um bauliche Vorarbeiten, welche bei der Sanierung des Mehrzweckgebäudes nicht mehr anfallen werden. Für die energetische Sanierung des Schulhaus- und Turnhallentrakts 1948 sollen im Jahre 2025 die entsprechenden 2.9 Mio. Franken budgetiert werden.

#### 5. Bauablauf

##### 5.1 Termine

Der Kindergartenumbau ist im Sommer 2024 geplant, mit dem Ziel der Fertigstellung bis zu den Herbstferien. Ob ein kurzzeitiger Umzug in das Provisorium Rieven nötig ist, wird die Ausführungsplanung zeigen.

Mit den ersten Sanierungsarbeiten am Schulhaus und an der Turnhalle soll im Winter 2024/2025 gestartet werden. Das Ziel ist, bis zum Schulstart Mitte August 2025 die

Arbeiten abzuschliessen und den Schulbetrieb, mit Ausnahme der Turnhalle, wieder ordentlich aufzunehmen.

## **5.2 Weitere Sanierungsetappe**

In einer zweiten Etappe ist in den Jahren 2026 und 2027 die Sanierung des Schulhauses 1958 und des Mehrzweckgebäudes 1983 inkl. Werkräume und Schulareal geplant. Die Kosten hierfür betragen gemäss heute vorliegender Kostenschätzung rund 4.1 Mio. Franken. Der entsprechende Objektkredit ist im Investitionsprogramm 2025 – 2028 berücksichtigt worden und wird zu einem späteren Zeitpunkt beantragt werden.

## **6. Verhandlungen im Gemeinderat**

Der Gemeinderat hat die Vorlage an der Sitzung vom 13. November 2023 mit 15:0 Stimmen zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet. Ausserdem wurde der Gemeindevorstand ermächtigt, im Rahmen des Objektkredites kleinere bauliche Veränderungen am Projekt vorzunehmen, wenn sich dies aus der Bearbeitung des Ausführungsprojektes aufdrängt oder wenn betriebliche, wirtschaftliche oder architektonische Gründe es erfordern.

## **7. Antrag**

Der Gemeinderat stellt Ihnen, liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, folgenden Antrag:

**Dem Objektkredit «Energetische und bauliche Sanierung Schulhaus- und Turnhal-  
lentrakt 1948 mit Erweiterung Kindergarten 1983 Tircal» über CHF 3.78 Mio. sei zu-  
zustimmen.**

### **GEMEINDERAT DOMAT/EMS**

Der Präsident:  
Stephan Schwager

Der Aktuar:  
Lucas Collenberg





