

Richtplantext

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr

Öffentliche Auflage

R+K

Die Raumplaner.

**R+K Büro für
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

Von der Präsidentenkonferenz beschlossen am:

Der Vorsitzende der Präsidentenkonferenz:

Der Leiter Geschäftsstelle:

Von der Regierung genehmigt am:

Protokoll Nr.:

Der Regierungspräsident:

Der Kanzleidirektor:

Impressum

Auftrag	Regionaler Richtplan, Teil Verkehr, Richtplantext		
Auftraggeber	Region Imboden Plaz 7 7013 Domat/Ems		
Auftragnehmer	R+K Büro für Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Büro für Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Büro für Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Michael Ruffner, Jan Braun		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Anlass und Aufgabe	4
1.2 Zweck	5
1.3 Inhalt und Verbindlichkeit	6
1.4 Aufbau und Gliederung	6
1.5 Wesentliche Planungsgrundlagen	8
1.5.1 Kantonaler Richtplan Teil Verkehr	8
1.5.2 Sachplan Velo	9
1.5.3 Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation	10
1.5.4 Regionaler Richtplan Langsamverkehr	10
1.5.5 Regionales Gesamtverkehrskonzept	11
1.5.6 Weitere Grundlagen	11
1.6 Verwendung vorhandener Grundlagenarbeiten	12
1.7 Planungsprotokoll	12
1.7.1 Organisation	12
1.7.2 Planungsablauf	13
1.7.3 Vernehmlassung Standortgemeinden	13
1.7.4 Kantonale Vorprüfung	13
1.7.5 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	13
1.7.6 Beschluss durch die Präsidentenkonferenz	14
1.7.7 Genehmigung durch die Regierung	14
2. Verkehr	15
2.1 Gesamtverkehr	15
2.1.1 Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement	19
2.1.2 Mobilitätsmanagement	23
2.1.3 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme	27
2.1.4 Künftige Antriebsformen	31
2.2 Strassennetz	33
2.2.1 Strassenneubau / -ausbau	33
2.2.2 Strassenaufwertung	40
2.2.3 Behebung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen	47
2.3 Öffentlicher Personenverkehr	51
2.3.1 Bahnverkehr	51
2.3.2 Intermodalität	54
2.3.3 Busverkehr	57
2.4 Fuss- und Veloverkehr	62
2.4.1 Alltagsvelopendlerroute	62
2.4.2 Regionales Velonetz	67
2.4.3 Veloabstellanlagen	73
2.4.4 Regionaler Fussverkehr	77

1. Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabe

Revision RPG verlangt
Abstimmung Siedlung und
Verkehr

Am 1. Mai 2014 trat das überarbeitete eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) zusammen mit der revidierten Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV, SR 700.1) in Kraft. Die revidierte gesetzliche Grundlage führte zu massgeblichen Veränderungen in der Raumentwicklung. Das Hauptanliegen des überarbeiteten RPG ist die Siedlungsentwicklung nach innen.

Mit der geforderten Siedlungsentwicklung nach innen wird einerseits die Ressource Boden haushälterischer genutzt, andererseits erhöhen sich damit allerdings die Anforderungen an die kommunalen Infrastrukturen, insbesondere im Bereich Verkehr. Um die Funktionsfähigkeit der Strassensysteme bestmöglich zu nutzen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie die Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität zu steigern, ist eine Abstimmung und Koordination zwischen Siedlung und Verkehr notwendig. Die künftige Siedlungsentwicklung soll primär an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen stattfinden und das zusätzliche Verkehrsaufkommen möglichst gut durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) abgewickelt werden.

Kantonaler Richtplan verlangt
regionales Raumkonzept

Mit dem Erlass durch die Regierung am 20. März 2018 und der Genehmigung durch den Bundesrat am 10. April 2019 trat der neue Richtplan des Kantons Graubünden (Bereiche Raumordnungspolitik und Siedlung) (KRIP-S), welcher die Vorgaben gemäss dem revidierten Raumplanungsgesetz auf kantonaler Stufe umsetzt, in Kraft.

Der kantonale Richtplan verpflichtet die Regionen, innerhalb von zwei Jahren nach Erlass des KRIP-S ein Raumkonzept auszuarbeiten. Im Rahmen des Raumkonzepts haben die Regionen die Grundzüge ihrer räumlichen Entwicklung für die nächsten 20-30 Jahre zu definieren und insbesondere ihre Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen.

Die Umsetzung des regionalen Raumkonzepts in der regionalen Richtplanung erfolgt innerhalb von fünf Jahren nach Erlass des KRIP-S, also bis im Frühjahr 2023.

Regionales Raumkonzept und
Gesamtverkehrskonzept
Imboden

Die Region Imboden hat im Frühjahr 2017 mit der Erarbeitung des regionalen Raumkonzeptes begonnen. Neben dem regionalen Raumkonzept entschied sich die Region Imboden dazu, parallel ein regionales Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Das regionale Gesamtverkehrskonzept, von der Präsidentenkonferenz der Region Imboden beschlossen am 10. Februar 2021, bietet einen auf

das regionale Raumkonzept abgestimmten Massnahmenkatalog für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage in der Region Imboden und ihren acht Standortgemeinden. Mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept besteht eine Grundlage, welche der Bewältigung der künftigen Verkehrsentwicklung dient.

Regionaler Richtplan,
Teil Verkehr (RRIP-V)

Der regionale Richtplan, Teil Verkehr (RRIP-V) konkretisiert die Inhalte des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes und zeigt deren behördenverbindliche Umsetzung auf. Der RRIP-V bewerkstelligt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und wird in enger Koordination mit dem RRIP-S erarbeitet. Die Koordination zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist sicherzustellen. Dabei sind die wichtigsten übergeordneten Verkehrsengpässe zu bezeichnen, der Durchgangsverkehr durch die Ortszentren zu reduzieren und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs voranzutreiben.

1.2 Zweck

Zweck Der regionale Richtplan, Teil Verkehr bezweckt:

- Konkretisierung, Aktualisierung und behördenverbindliche Umsetzung der wesentlichen Inhalte des Gesamtverkehrskonzeptes vom 10. Februar 2021, soweit auf Stufe Region möglich
- Verankerung und Umsetzung der Inhalte des Agglomerationsprogramms Chur (4. Generation), soweit auf Stufe Region möglich
- Räumliche Verortung von Zielen und Handlungsanweisungen
- Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Berücksichtigung regionales Raumkonzept und Koordination mit dem RRIP-S)
- Koordination der Infrastrukturmassnahmen im funktionalen Raum
- Instrument zur Kommunikation und Führung sowie zur Ausübung der raumrelevanten Tätigkeiten
- Instrument zur regional koordinierten Bewältigung der Verkehrsnachfrage
- Konkretisierung und Ergänzung der im kantonalen Richtplan an die Region delegierten Aufgaben

1.3 Inhalt und Verbindlichkeit

Inhalt Der Aufbau des RRIP-V erfolgt in Anlehnung an den kantonalen Richtplan, um die Lesbarkeit zu vereinfachen. Der RRIP-V setzt als Ergänzung zu den kantonalen Festlegungen die Verkehrsstrategie der Region Imboden um.

Der RRIP-V dient als behördenverbindliches Instrument für die Ausübung der verkehrs- und raumrelevanten Tätigkeiten in der Region.

Genehmigung, Änderungen, Fortschreibungen und Verbindlichkeit Der Erlass sowie Änderungen des regionalen Richtplans bedürfen der Genehmigung durch die Regierung. Mit der Genehmigung durch die Regierung wird der regionale Richtplan für die Behörden des Kantons, der Region und der beteiligten Gemeinden verbindlich. Fortschreibungen sind ebenfalls Sache der Präsidendenkonferenz und bedürfen eine Genehmigung durch die Regierung.

Der RRIP-V dient als Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung und die kommunale Nutzungsplanung, insb. für die Erschliessungsplanung.

1.4 Aufbau und Gliederung

Aufbau und Gliederung, Teil Verkehr Der RRIP-V umfasst das Thema Verkehr. Die Region Imboden verfügt derzeit noch über keinen umfassenden Verkehrsrichtplan. Im Rahmen des vorliegenden Richtplans wird die Verkehrsthematik der Region gesamthaft betrachtet und umfasst den Gesamtverkehr, den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr.

Der RRIP-V ersetzt für die Region Imboden den regionalen Richtplan Langsamverkehr der Region Nordbünden, Subregion Bündner Rheintal, welcher am 14. September 2010 von der Regierung genehmigt wurde.

Bestandteile Der RRIP-V besteht aus:

- Richtplankarte, Strassennetz, Mst. 1:15'000, dat. 01. Mai 2023
- Richtplankarte, Öffentlicher Personenverkehr, Mst. 1:15'000, dat. 01. Mai 2023
- Richtplankarte, Fuss- und Veloverkehr, Mst. 1:15'000, dat. 01. Mai 2023
- Richtplantext (Beschlussinhalte sind grau hinterlegt), dat. 01. Mai 2023

Inhaltlich ist der RRIP-V aufgeteilt in:

- Gesamtverkehr
- Strassenverkehr
- Öffentlicher Personenverkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Der Richtplantext gliedert sich einheitlich in:

- A Ausgangslage
- B Ziele und Leitsätze
- C Handlungsanweisungen (mit Federführung)
- D Erläuterungen und weitere Informationen
- E Objekte

Weitere Teilbereiche Weitere Teilbereiche der Richtplanung werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen von separaten regionalen Richtplänen (beispielsweise Teilbereiche Tourismus/Freizeit, Teilbereich Landschaft, Teilbereich übrige Raumnutzungen und weitere Infrastrukturen) behandelt.

Für verschiedene Teilbereiche bestehen in der Region Imboden bereits regionale Richtpläne. Es sind dies unter anderem:

- Regionaler Richtplan Skigebiet Flims – Laax, Regionen Surselva und Imboden, von der Regierung genehmigt am 21. September 2021
- Regionaler Richtplan Erneuerbare Energien (Schwerpunkt Wind- und Solar-energie), Regionen Landquart, Plessur und Imboden, von der Regierung genehmigt am 7. April 2020
- Regionaler Richtplan Regionalpark Objekt 02.LR.01 Naturmonument Ruinaulta / Rheinschlucht, Region Surselva und Region Imboden, von der Regierung genehmigt am 15. März 2016
- Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Region Nordbünden, Subregion Bündner Rheintal, von der Regierung genehmigt am 14. September 2010
- Regionaler Richtplan Bündner Rheintal, Richtplanvorhaben 1.301.22 Steinbruch Felsberg «Zafrinis», Festsetzung, von der Regierung genehmigt am 3. März 1998
- Regionaler Richtplan Bündner Rheintal, Richtplanvorhaben Materialabbau, Materialablagerungen und Deponien, von der Regierung genehmigt am 11. Februar 1997
- Regionaler Richtplan Bündner Rheintal, Teilrichtplan Fremdenverkehr, Golfplatz, von der Regierung genehmigt am 25. Oktober 1994

1.5 Wesentliche Planungsgrundlagen

1.5.1 Kantonaler Richtplan Teil Verkehr

Kantonaler Richtplan, Bereich Verkehr	Der kantonale Richtplan Teil Verkehr wurde überarbeitet, am 29. Juni 2021 durch die Regierung des Kantons Graubünden beschlossen und am 14. April 2022 durch den Bund (UVEK) genehmigt. Zudem wurde eine Teilanpassung im Bereich Verkehr zum Kapitel Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme vorgenommen. Dieses wurde am 20. Oktober 2023 durch den Bund (UVEK) genehmigt.
	Der kantonale Richtplan, insbesondere der Teil Verkehr, legt die generellen Zielsetzungen und Grundsätze für den RRIP-V fest. In den folgenden Abschnitten werden die relevantesten Aussagen der Ziele und Grundsätze zusammengefasst.
Gesamtverkehr	Im Gesamtverkehr wird unter der Prämisse der Mobilitätsminimierung, die vorhandene Infrastruktur erhalten, optimiert und dessen Ausbau im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlichen Mobilität durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen. Zudem wird an Bahnhöfen die kombinierte Mobilität gefördert.
Strassenverkehr	Für den Strassenverkehr steht neben dem Betrieb des Strassennetzes, die optimale Nutzung der Strasseninfrastruktur im Vordergrund. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur ist langfristig zu sichern. Die Bevölkerung und Umwelt sind vor negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen und der Verkehr verträglich zu bewältigen. Der Ausweichverkehr durch die Siedlungen soll, mittels flankierender Massnahmen, minimiert werden. Für den öffentlichen Strassenverkehr sollen optimale Bedingungen geboten werden. An stark befahrenen Strassen werden, wo sinnvoll machbar, zu dessen Gunsten bauliche und technische Massnahmen des Verkehrsmanagements realisiert.
Öffentlicher Personenverkehr	Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden und das Angebot hat die angestrebte räumliche Entwicklung zu unterstützen. Die ÖV-Verbindungen von und nach Graubünden werden verbessert sowie überregionale und internationale Verbindungen gefördert. Das Angebotskonzept «Retica 30+» und das strategische Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) soll für den Schienen- und Busverkehr umgesetzt werden. Alternative Betriebsformen (Bsp. Rufbusse, autonome Shuttles etc.) werden vom Kanton, den Regionen und Gemeinden unterstützt.

Fuss- und Veloverkehr	Der Anteil des Veloverkehrs an der Alltagsmobilität soll im Kanton Graubünden erhöht werden. Für den Alltags- und Freizeitverkehr wird daher ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Alltagsnetz erstellt und unterhalten, sowie das Alltagsvelonetz mit dem ÖV verbunden. Zudem soll die Koexistenz zwischen touristischem Velo- und Fussverkehr sichergestellt und ein hochwertiges Wandernetz bereitgestellt werden.
Agglomerationsverkehr / -programme	Durch Optimierung der Siedlungsstruktur soll der Verkehr reduziert und möglichst umweltfreundlich wie auch siedlungsverträglich abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr soll gestärkt und die Intermodalität optimiert werden. Multimodale Drehscheiben sorgen für eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Neben Bahn- und Busverbindungen, soll auch das Fuss- und Velonetz auf diese Drehscheiben und Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt und überkommunal verbunden werden (vgl. auch Kapitel 1.5.3).

1.5.2 Sachplan Velo

Sachplan Velo, Kanton Graubünden	Der Sachplan Velo wurde von der Kantonsregierung am 2. Juli 2019 beschlossen. Er definiert das kantonale Velonetz und dient als Grundlage für die regionalen Richtplanungen und lokalen Nutzungsplanungen. Basierend auf den RRIP-V soll das Netz des Sachplans Velo aktualisiert werden. Der Sachplan Velo definiert folgende Inhalte, wobei diese auf dessen Aktualität sowie die Konformität der veränderten Rahmenbedingungen resp. Grundlagen überprüft und allfällige Abweichungen berücksichtigt werden:
-------------------------------------	---

Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es muss ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz zur Verfügung stehen. Dies ist die zentrale Grundlage, um den Veloverkehrsanteil zu erhöhen. Nur wo ein Angebot besteht, kann dieses auch gestärkt werden. ■ Es muss ein spezielles Augenmerk auf das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung gelegt werden. Dazu gehört sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden. ■ Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Das Velo bietet damit ein grosses Potential für die Bewältigung eines Teils des Alltagsverkehrs. Zukünftig ist daher mit einem weiteren Wachstum in diesem Distanzbereich (Alltagsverkehr) zu rechnen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Infrastrukturen, höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und gesteigerte Attraktivität des Veloverkehrs. ■ Höhere Veloverkehrsanteile am gesamten Alltags- und Freizeitverkehr.

Der Sachplan Velo unterteilt das Velonetz in ein Alltags- und Freizeitnetz sowie in ein Grund- und Ergänzungsnetz. Er bezeichnet auf seinem Velonetz ausserdem Schwachstellen.

1.5.3 Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation

Agglomerationsprogramm Chur	Eine weitere wesentliche Basis für den RRIP-V stellt das Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation dar. Mitte September 2021 wurde das Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation (AP 4G) beim Bund zur Prüfung eingereicht. Mit Bundesbeschluss vom 22. Februar 2023 wurden die Bundesgelder für die Agglomerationsmassnahmen 4. Generation freigegeben. Für den RRIP-V relevant sind dabei insbesondere diejenigen Inhalte, welche in der Kompetenz der Region oder der Standortgemeinden liegen. Das Agglomerationsprogramm definiert Teilstrategien, welche folgende Ziele verfolgen:
Teilstrategie Gesamt- und Strassenverkehr	Der motorisierte Individualverkehr soll auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und der Strassenverkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit ist spezifisch zu berücksichtigen.
Teilstrategie öffentlicher und kombinierter Verkehr	Im Bereich öffentlichen Verkehr soll die S-Bahn als dessen Rückgrat gestärkt und der Busverkehr als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausgebaut werden. Zudem sollen multimodale Drehscheiben gestärkt und die Intermodalität gefördert werden.
Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	Für den Fuss- und Veloverkehr soll ein lückenloses und sicheres Netz geschaffen und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Siedlungsnaher Erholungsgebiete sollen an das regionale Velonetz angebunden und attraktive Veloabstellanlagen geschaffen werden.
Massnahmen	Die Gemeinden der Region Imboden sind bei 18 Massnahmen zuständig. Neben dem Verkehrsmanagement und dem Mobilitätsmanagement bildet die Alltagsvelopendlerroute die Hauptmassnahme in der Region.

1.5.4 Regionaler Richtplan Langsamverkehr

Der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden wurde von der Regierung am 14. September 2010 genehmigt. Der regionale Richtplan Nordbünden definiert das Fuss- und Velonetz im Bündner Rheintal. Das Fuss- und Velonetz ist nicht mehr aktuell und steht teilweise im Widerspruch zum Sachplan Velo. Aufgrund dessen wird der regionale Richtplan Langsamverkehr Bündner Rheintal im vorliegenden Verfahren aufgehoben und durch den regionalen Richtplan Imboden, Teil Verkehr ersetzt.

1.5.5 Regionales Gesamtverkehrskonzept

Das regionale Gesamtverkehrskonzept wurde am 10. Februar 2021 von der Präsidentenkonferenz beschlossen. Es soll zusammen mit dem regionalen Raumkonzept eine möglichst optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr sichern. Es bildet zudem eine wesentliche Basis für den RRIP-V. Das regionale Gesamtverkehrskonzept beinhaltet Ziele, ein Zukunftsbild und einen Massnahmenkatalog. Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts, welche in der Zuständigkeit des ASTRA liegen, werden nicht als eigentliche Beschlussinhalte im RRIP-V aufgenommen, jedoch als hinweisende oder erläuternde Inhalte im RRIP-V aufgezeigt.

Regionale Ziele	Das Gesamtverkehrskonzept der Region Imboden hat zum Ziel, die Verkehrsmittelwahl des Gesamtverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs zu verbessern. Zudem soll der ortsfremde Verkehr auf die leistungsfähigen Hauptachsen gebündelt werden. Die Ortszentren sind vom Verkehr zu entlasten sowie verkehrsberuhigt zu gestalten. Somit soll die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren steigen.
Änderungen	Seit der Beschlussfassung des Gesamtverkehrskonzepts durch die Präsidentenkonferenz der Region Imboden haben sich allerdings verschiedene Rahmenbedingungen und Grundlagen geändert. Bei der Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts in den RRIP-V ist die Kompatibilität mit den angepassten, übergeordneten Rahmenbedingungen und Grundlagen zu prüfen und zu berücksichtigen.

1.5.6 Weitere Grundlagen

Folgende weitere Grundlagen sind für die Erarbeitung des regionalen Richtplans Teil Verkehr massgebend:

- Strassengesetz des Kantons Graubünden, StrG, vom 01.09.2005;
- Kantonaler Richtplan Siedlung, 10. April 2019, Amt für Raumentwicklung Graubünden;
- Regionaler Richtplan, Region Surselva Naturmonument Ruinaulta/Rheinschlucht, genehmigt am 15.03.2016
- Regionales Raumkonzept Region Imboden, beschlossen am 10. Februar 2021
- Regionaler Richtplan Teil Siedlung, Region Imboden, Stand Mitwirkung 28. August 2024, parallele Erarbeitung
- Masterplan Langsamverkehr, Konzept für die Weiterentwicklung des touristischen Langsamverkehrs in der Destination Flims Laax Falera, Stand Mai 2022
- Kommunale räumliche Leitbilder (KRL) der Standortgemeinden

- kommunale Gesamtverkehrskonzepte der Standortgemeinden
- VSS-Normen

1.6 Verwendung vorhandener Grundlagenarbeiten

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation wurden diverse Grundlagenarbeiten durchgeführt und Analysen erstellt. Das Agglomerationsprogramm stammt aus dem Jahr 2021, wodurch die Grundlagen und Analysen aktuell sind. Die Grundlagenanalysen aus dem Agglomerationsprogramm wurden bei der Erstellung des RRIP-V beigezogen. Ebenfalls wurden im Zusammenhang mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Analysen zu den Themen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie ruhender Verkehr ausgearbeitet. Diese Grundlagen wurden, soweit sie noch aktuell sind, ebenfalls beigezogen.

1.7 Planungsprotokoll

1.7.1 Organisation

Arbeitsgruppe	Die Erarbeitung des vorliegenden Richtplans erfolgte mit der Präsidentenkonferenz der Region Imboden.
Technische Begleitung	Die technische und fachliche Ausarbeitung wurde begleitet durch R+K, Büro für Raumplanung AG, Aeuli 3, 7304 Maienfeld.
Präsidentenkonferenz	Für den Beschluss des regionalen Richtplans ist die Präsidentenkonferenz der Region Imboden zuständig.
Standortgemeinden	Die Standortgemeinden wurden zwischen dem 9. November 2022 und 13. Januar 2023 in Form einer Vernehmlassung zum Entwurf in den Planungsprozess miteinbezogen. Des Weiteren haben die Regionsgemeinden im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe nochmals die Möglichkeit, Anträge zu stellen.
Regierung	Der Erlass des regionalen Richtplan bedarf der Genehmigung durch die Regierung des Kantons Graubünden.

1.7.2 Planungsablauf

Zeitplan	Verfahrensschritte
Ende 2021 / Anfang 2022	Erarbeitung und Vertiefung der Grundlagen
Februar – Oktober 2022	Erarbeitung Entwurf regionaler Richtplan, Teil Verkehr
Anfangs November 2022 – Mitte Januar 2023	Vernehmlassung in den Standortgemeinden
Mitte Januar 2023 – Ende April 2023	Überarbeitung des Entwurfs aufgrund der Stellungnahmen der Standortgemeinden
Mai 2023 – Februar 2024	Kantonale Vorprüfung
Februar 2024 – September 2024	Überarbeitung Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr aufgrund der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung
1. November 2024 – 2. Dezember 2024	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe während 30 Tagen
(noch offen)	Bereinigung Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr aufgrund der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe
(noch offen)	Festsetzung (Beschluss) des regionalen Richtplans, Teil Verkehr durch die Präsidentenkonferenz
(noch offen)	Genehmigung durch die Regierung

1.7.3 Vernehmlassung Standortgemeinden

Mitte November 2022 – Januar 2023
 Der Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr wurde an der Präsidentenkonferenz vom 09.11.2022 zuhanden der Vernehmlassung in den Standortgemeinden verabschiedet.

Im Rahmen der Vernehmlassung konnten die Gemeinden bei der Region Imboden erste Rückmeldungen und Änderungsanträge zum Entwurf des regionalen Richtplans anbringen. Der Entwurf des regionalen Richtplans wurde entsprechend den Rückmeldungen der Gemeinden überarbeitet.

1.7.4 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom 2. Februar 2024
 Der Entwurf des RRIP-V wurde am 5. Mai 2023 dem ARE zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Am 10. Mai 2023 wurde die verwaltungsinterne Vernehmlassung beim Kanton gestartet. Die interessierten kantonalen Stellen hatten bis zum 12. Juni 2023 Gelegenheit, die Unterlagen einzusehen und Stellung zu nehmen. Schriftlich geäußert haben sich:

- Tiefbauamt
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Energie und Verkehr
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation

- Amt für Wirtschaft und Tourismus
- Amt für Wald und Naturgefahren
- Amt für Jagd und Fischerei
- Denkmalpflege
- Archäologischer Dienst
- Regionen Surselva, Viamala

Das Wichtigste in Kürze

Gemäss des kantonalen Vorprüfungsberichts weisen die Unterlagen einen guten Bearbeitungsstand auf. Der Richtplan ist konzeptionell weitgehend überzeugend und weist einen guten Bearbeitungsstand auf. In formeller Hinsicht entsprechen die Unterlagen weitgehend den gängigen Anforderungen. Insgesamt sind im RRIP-V gute Ansätze enthalten, die dazu beitragen, den Verkehr in der Region Imboden sicherer, effizienter und siedlungsverträglicher zu gestalten. Aufgrund der Vorprüfung wurden insbesondere die Themen Unfälle, Buslinienführungen/Bushaltestellen und Agglomerationsverkehr überprüft und überarbeitet.

1.7.5 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

(noch offen) Ergebnis

1.7.6 Beschluss durch die Präsidentenkonferenz

(noch offen) Ergebnis

1.7.7 Genehmigung durch die Regierung

(noch offen) Ergebnis

2. Verkehr

2.1 Gesamtverkehr

A Ausgangslage

Künftige Verkehrsentwicklung
Region Imboden

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Imboden erfolgt basierend auf der 3-V-Strategie und dem Achsen-Kammern-Prinzip. Dabei wird auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr geachtet. Die Prinzipien der 3-V-Strategie sowie des Achsen-Kammern-Prinzips werden im Kapitel D Erläuterungen und weiteren Informationen beschrieben.

Nebst der Vermeidung des Durchgangsverkehrs können mit dem Achsen-Kammer-Prinzip weitere positive Effekte wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Reduktion der Umweltbelastung sowie die Verringerung des Flächenverbrauchs erreicht werden.

Erhöhung
Verkehrssicherheit

Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz regelt in Art. 6a, dass Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung tragen. Weiter wird in den kantonalen und kommunalen Gesetzen die Verkehrssicherheit detaillierter geregelt.

Abstimmung
Siedlung und Verkehr

Themen der Siedlung und des Verkehrs stehen in starker Abhängigkeit zueinander. So gehen das Bevölkerungswachstum und die höheren Dichten im Siedlungsgebiet einher mit einer intensiveren Nutzung aller Verkehrsträger. Umgekehrt können Massnahmen im Bereich Verkehr Spielräume und Chancen in der Siedlungsentwicklung mit sich bringen.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

- Die Region Imboden strebt eine nachhaltige Verkehrspolitik im Sinne des Drei-Säulen-Modells der nachhaltigen Entwicklung (Berücksichtigung der drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) an.
- Die Region Imboden stellt sicher, dass die inner- und ausserregionale sowie die inner- und ausserkantonale Erreichbarkeit mindestens auf dem heutigen Niveau erhalten bleibt. Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Region wird verbessert.
- Die Region Imboden berücksichtigt bei ihrer Verkehrsentwicklung die Sicherheit und die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden.
- Der Energie- und Ressourcenverbrauch wird optimiert und die verkehrsbedingte Belastung von Menschen und natürlicher Umwelt auf das Minimum reduziert.

Leitsätze

3-V-Strategie

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Imboden richtet sich nach der 3-V-Strategie. Diese umfasst die nachfolgenden drei Kernelemente:

■ **Verkehr vermeiden**

Durch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird der (motorisierte) Verkehr (Besitz von privaten Fahrzeugen, Anzahl und Länge von motorisierten Fahrten) möglichst reduziert und unnötiges Verkehrsaufkommen vermieden.

■ **Verkehr verlagern**

Der (motorisierte) Verkehr, welcher sich nicht vermeiden lässt, wird durch Push- und Pull-Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert.

■ **Verkehr verträglicher gestalten**

Der (motorisierte) Verkehr, welcher sich weder vermeiden noch verlagern lässt, wird so gestaltet, dass die Belastung von Menschen und natürlicher Umwelt möglichst auf ein Minimum reduziert werden. Dabei sind auch neue Erschliessungsvarianten zu prüfen.

Achsen-Kammern-Prinzip

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Imboden verfolgt das Achsen-Kammern-Prinzip. Damit werden die nachfolgenden Ansätze verfolgt:

- Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptachsen/Hauptverbindungen
- Schaffung verkehrsberuhigter Gebiete (Vermeidung quartierfremde Verkehr / Durchgangsverkehr)
- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr

Erhöhung Verkehrssicherheit

In der Region Imboden wird bei der künftigen Verkehrsentwicklung den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung getragen. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist das Ziel sämtlicher Tätigkeiten im Bereich Verkehr.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Imboden wird mit dem Ziel, negative Auswirkungen und starke Emissionen durch den Verkehr zu reduzieren, wird optimal aufeinander abgestimmt.

C Handlungsanweisungen

Die Region und die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen und die Leitsätze bei ihren Verkehrsplanungen respektive bei Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden.

Federführung: Region, Gemeinden

Die Region überprüft regelmässig ihren regionalen Richtplan, Teil Verkehr und passt diesen unter Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinden an.

Federführung: Region

Die Region und die Gemeinden stimmen ihre Tätigkeiten im Bereich Verkehr von regionaler Bedeutung sorgfältig aufeinander ab.

Federführung: Region, Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

3-V-Strategie Die «drei V» der 3-V-Strategie stehen für «**V**ermeiden», «**V**erlagern» und «**V**erträglich gestalten». Die Vermeidung eines weiteren Verkehrswachstums soll

durch eine optimale Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung gewährleistet werden. Zudem soll der Verkehr vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden. Das verbleibende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich (umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur) abgewickelt werden.

Achsen-Kammern-Prinzip

Die Idee des Achsen-Kammern-Prinzips ist einerseits die Bildung von Achsen, welche den ortsfremden motorisierten Individualverkehr (Durchgangsverkehr) auf leistungsfähige Verbindungen bündeln bzw. verlagern. Andererseits werden sogenannte Kammern gebildet, welche durch entsprechende Massnahmen von Durchgangsverkehr freigehalten und damit verkehrsberuhigt werden. Entsprechende Massnahmen können auf dem Niedriggeschwindigkeitsansatz, bei welchem die Geschwindigkeiten auf ein siedlungsverträgliches Mass reduziert werden, auf dem Integrationsansatz oder auf dem Koexistenzprinzip basieren. Durch die Bildung von Achsen von unterschiedlicher Bedeutung entsteht eine klare Netzstruktur und -hierarchie.

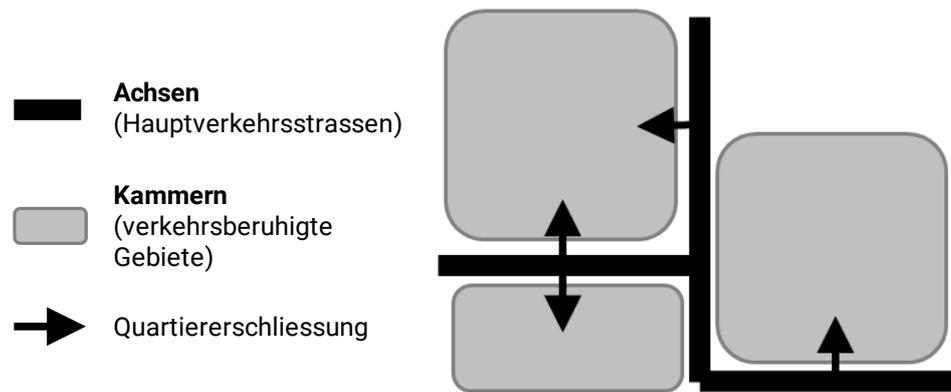


Abb. 1: Achsen-Kammern-Prinzip; Quelle: Eigene Darstellung, R+K

E Objekte

Keine.

2.1.1 Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement

A Ausgangslage

Stau Autobahn A13	Die Nationalstrasse A13 ist die zweitwichtigste, internationale Nord-Süd-Transitachse der Schweiz und wird immer häufiger als Alternativ-Route bei Engpässen und Staus am Gotthard genutzt. Das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation zeigt auf, dass zwischen den Jahren 2015 und 2019 das Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse A13 um 7.6 % zugenommen hat.
An Wochenenden sowie zu Ferienzeiten oder über die Feiertage ist die A13 regelmässig überlastet. Der Stau ist grossräumig von Viamala bis ins Rheintal und betrifft somit die Region Imboden stark. Die Stausituationen treten im Sommer wie auch im Winter auf. Im Sommer wird der Verkehr hauptsächlich von Reisenden in Richtung Süden sowie vom Sommertourismus im Kanton Graubünden verursacht. Im Winter ist es grösstenteils der Wintertourismus der grossen Tourismusregionen, welcher den Verkehr erzeugt. Neben Verkehrslenkungsmassnahmen wird auch zwischen dem Isla-Bella-Tunnel und dem Anschluss Reichenau eine Spuraddition von zwei auf vier Spuren geplant (vgl. Kapitel 2.2.1).	
Ausweichverkehr aufgrund Stau Autobahn A13	Durch die Stausituationen auf der Autobahn A13 weichen die Fahrzeuglenkenden auf die Hauptverkehrsstrasse aus. Die alternative Routenführung hat oftmals einen Zusammenhang mit den Navigationsgeräten. Die Hauptverkehrsstrasse verläuft vielfach zentral durch die angrenzenden Dörfer. Die historischen Dorfkern mit ihren typischen, dichten Bebauungen und teilweise engen Fahrbahnverhältnissen sind nicht auf solche Verkehrsbelastungen ausgelegt. Der Ausweichverkehr führt auf den Hauptverkehrsstrassen sehr schnell zu Stausituationen und Verkehrschaos. Die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum sinkt dadurch stark. Dabei werden auch der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie sämtliche Blaulichtorganisationen behindert respektive deren Einsatz verunmöglicht.
Geschwindigkeitsharmonisierung Autobahn A13 (Hinweis)	Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Autobahn A13 prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Autobahn.
Massnahme Umfahrung Stau Autobahn A13 (Hinweis)	Zur Verhinderung des Ausweichverkehrs durch die Dörfer prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusammen mit dem Kanton Graubünden und den betroffenen Regionen sowie Gemeinden aktuell verschiedene Massnahmen wie z. B. die temporäre Schliessung von Autobahnausfahrten. Im Jahr 2022 und 2023 laufen hierfür verschiedene Tests und Pilotprojekte.
Stau Werktagsverkehr Gemeinde Domat/Ems	In der Gemeinde Domat/Ems liegen mit der Ems-Chemie und dem Industriepark Vial zwei der grössten Arbeitsplatzgebiete im Kanton Graubünden. Der

Industriepark Vial ist ein 21.5 Hektar grosses Arbeitsplatzgebiet, welches eingezont, aber noch mehrheitlich unbebaut ist. Es ist die grösste unbebaute Arbeitszone im Kanton Graubünden. Erste Schätzungen gemäss Gesamtverkehrskonzept der Region Imboden zeigen, dass durch das Arbeitsplatzgebiet mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 10'000 – 15'000 Fahrzeugen¹ pro Tag zu rechnen ist. Die Ems-Chemie beschäftigt heute rund 1'000 Mitarbeitende auf einer Fläche von 36 Hektaren. Weitere 24 Hektare sind eingezont und als Erweiterung der Ems-Chemie vorgesehen.

Mit der zukünftigen Verkehrszunahme aus den beiden Arbeitsplatzgebieten sind die Verkehrsinfrastrukturen rund um den Autobahnanschluss Reichenau überlastet. Auch die Ortsdurchfahrt von Domat/Ems wird durch die Verkehrszunahme betroffen sein.

Stau Werktagsverkehr
Gemeinde Bonaduz

In der Gemeinde Bonaduz liegt die Firma Hamilton mit rund 1'000 Mitarbeitenden. Hinzu kommen rund 600 weitere Arbeitsplätze durch anderweitige Firmen. Darüber hinaus fahren Bewohnende und Arbeitende der Gemeinde Rhäzüns durch die Gemeinde Bonaduz. Dies führt in Spitzenzeiten zu hohen Verkehrsbelastungen auf der Hauptstrasse.

Massnahmen

Grössere Strassenausbauten sind in absehbarer Zeit kaum zu realisieren. Zudem werden sie als nicht zielführend erachtet. Daher müssen die bestehenden Strassen besser ausgenutzt werden. Dies kann mit überregional abgestimmten Verkehrslenkungsmassnahmen und Verkehrsmanagementmassnahmen erreicht werden. Das Verkehrsangebot soll optimiert und die Verkehrsnachfrage gezielt geleitet werden. Allerdings reichen Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht aus, um die Stauproblematiken zu beheben. Die Massnahme muss abgestimmt auf das Mobilitätsmanagement sowie das Parkraummanagement erfolgen. Zudem müssen die Massnahmen der Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement in die regionale Verkehrsstrategie eingegliedert werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die bestehende Strasseninfrastruktur in der Region Imboden wird besser genutzt, deren Leistungsfähigkeit möglichst hochgehalten und der Verkehrsfluss optimiert.

Ausweichverkehr (ortsfremder Verkehr) durch die Siedlungsgebiete, insbesondere durch die wertvollen/historischen Ortskerne, wird verhindert und die Siedlungsqualität dadurch gesteigert.

¹ Das zusätzliche Verkehrsaufkommen resp. die Anzahl Fahrzeuge ist stark abhängig von den angesiedelten Betrieben.

Leitsätze

Den Verkehr zweckmässig lenken und die bestehende Strasseninfrastruktur effizienter nutzen

Der Verkehr wird mittels Massnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und möglichst gleichmässig, ruhig, emissionsarm und sicher geführt (Verflüssigung des Verkehrs). Die bestehende Strasseninfrastruktur wird dadurch effizienter genutzt (Erhöhung Leistungsfähigkeit) und Staubil- dungen werden reduziert. Die Region hat nur bedingt Einfluss auf die Si- tuation auf der Autobahn A13 (Kompetenz ASTRA). Zusammen mit dem Kanton sind jedoch auf Gemeindeebene verschiedene Massnahmen wie bspw. Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) geplant, welche den Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet verhindern respektive reduzie- ren.

Siedlungsgebiet vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schüt- zen

Die Siedlungsgebiete, insbesondere die wertvollen/historischen Orts- kerne, werden vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt, indem der Ausweichverkehr (ortsfremder Verkehr) durch die Dörfer ver- hindert wird. Insbesondere kann dadurch die Aufenthaltsqualität im Sied- lingsgebiet erhalten respektive erhöht, die Zuverlässigkeit sowie die Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet und der un- gehinderte Einsatz von Blaulichtorganisationen sichergestellt werden.

C Handlungsanweisungen

Die Region Imboden setzt sich beim ASTRA und beim Tiefbauamt des Kantons Graubünden für kurz- bis mittelfristige Massnahmen der Ver- kehrslenkung resp. des Verkehrsmanagements auf dem Nationalstras- sennetz ein (beispielsweise Sperrung der Autobahnausfahrten, Pannen- streifennutzung, Geschwindigkeitsharmonisierung) und befürwortet de- ren Umsetzung.

Federführung: Region

Die Region Imboden setzt sich dafür ein, dass auch die Verkehrs- und Stauproblematiken an Werktagen durch geeignete Massnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement, vgl. Kapitel 2.1.2) reduziert werden können.

Federführung: Region

Die Region Imboden prüft mittelfristig mit dem Tiefbauamt des Kantons Graubünden und den betroffenen Gemeinden weitere Verkehrslenkungs- resp. Verkehrsmanagementmassnahmen auf Haupt- und Verbindungsstrassen. Dabei sind folgende Massnahmen zu prüfen.

- Errichten von Pfortneranlagen (Lichtsignalanlagen)
- Errichten von intelligenten verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerungen
- ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen
- Elektronische Busbeschleunigungsstreifen
- Massnahmen zur Temporeduktion

Bei der Auswahl der Massnahmen wird auf eine möglichst kurzfristige Umsetzbarkeit geachtet und ein möglichst optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis angestrebt.

Federführung: Region, Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.1.2 Mobilitätsmanagement

A Ausgangslage

Bestehende Verkehrsinfrastrukturen stossen an ihre Grenzen

Die bestehenden Verkehrssysteme sind aufgrund des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens zum Teil bereits heute überlastet. Neben der allgemeinen Verkehrszunahme ist aufgrund von künftigen Siedlungsentwicklungen eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen stossen zunehmend an ihre Grenzen.

Mobilitätsmanagement

Eine zentrale Aufgabe ist es daher die Mobilität zu «managen». Das Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, den motorisierten Individualverkehr durch die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zu reduzieren. Die Verhaltensänderung wird beispielsweise durch die Schaffung von Anreizen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs oder von Car-Sharing-Angeboten herbeigeführt. Ziel ist es dabei, die werktäglichen Spitzen des motorisierten Individualverkehrs mit hochwertigen Fuss- und Veloinfrastrukturen, insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, als attraktives Verkehrsmittel zu dämpfen. Massnahmen des Mobilitätsmanagements haben abgestimmt auf das Verkehrsmanagement und das Parkraummanagement zu erfolgen.

Das Mobilitätsmanagement kann sowohl bei Unternehmen als auch bei Wohnbauten angewendet werden. Eine wesentliche Rolle spielen dabei die Grundeigentümerschaften/Bewirtschafter und die Unternehmen. Diese können mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme leisten.

Mobilitätsmanagement bei künftigen Entwicklungen

Es ist zweckmässig, das Verkehrsverhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl von Bevölkerung und Beschäftigten möglichst frühzeitig zu beeinflussen. Aus diesem Grund sind entsprechende Massnahmen des Mobilitätsmanagements bereits zu Beginn von grösseren Siedlungsentwicklungen oder in Gebieten mit erhöhtem Publikums-/Verkehrsaufkommen aufzuzeigen.

Mobilitätsmanagement in bestehenden Unternehmen oder bestehenden Wohnsiedlungen

Auch bestehende Unternehmen oder bestehende Wohnsiedlungen können ein Mobilitätsmanagement einführen. Die Unternehmen oder Grundeigentümerschaften von Wohnsiedlungen können ihre Mitarbeitenden/Bewohnenden beispielsweise dazu motivieren, zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr ihre Wege zurückzulegen. Hierfür haben sie einerseits die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen (bspw. attraktive Fuss- und Veloverbindungen, Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen). Andererseits können sie mit entsprechenden Anreizen wie beispielsweise die Mitfinanzierung von ÖV-Abonnements, das Anbieten von Car-Sharing-Angeboten, eine Verteuerung oder Reduktion der Parkplätze (Parkplatzbewirtschaftung), die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Bei der Einführung eines entsprechenden Mobilitätsmanagements

wird empfohlen, die Arbeitnehmenden oder die Bewohnenden aktiv in den Prozess einzubeziehen.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Verkehrsnachfrage sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und der Beschäftigten wird zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verlagert.

Leitsätze

Beeinflussung Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Mittels Massnahmen des Mobilitätsmanagements in Form von Push- und Pull-Massnahmen am Ziel- und Quellort werden Bevölkerung und Beschäftigte darin unterstützt, ihre Einstellung zur Mobilität zu verändern und ihre Mobilität effizient, umwelt- sowie sozialverträglich abzuwickeln.

Mögliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind:

- Förderung öffentlicher Verkehr durch die Schaffung von Anreizen (z.B. durch ÖV-Gutscheine, Beteiligung an ÖV-Abonnement etc.)
- Förderung Veloverkehr durch das Anbieten von attraktiven, gedeckten, abschliessbaren Veloabstellanlagen (mit Lademöglichkeit), Velowerkstatt, Duschen etc.
- Förderung Fussverkehr durch attraktive Wegführungen
- Erhöhung des Besetzungsgrads von Personenwagen durch zur Verfügungstellung einer Mitfahrzentrale
- Förderung von Sharing-Mobility, E-Mobilität und Mikromobilität
- (Monetäre) Parkraumbewirtschaftung (Vermeidung hohes Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde)
- Vergabekriterien für Parkfelder
- Zweckmässige Information, Kommunikation und Sensibilisierung

Verlagerung des Verkehrs und Reduktion der negativen Auswirkungen

Durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wird der Verkehr auf den bestehenden Strasseninfrastrukturen verflüssigt und das Verkehrsaufkommen zu Spitzenstunden gedämpft. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements helfen langfristig mit, die anhaltende Verkehrszunahme aufzufangen und zu begrenzen.

Erarbeitung Mobilitätskonzept und Einführung Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential

Bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential oder mit erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen wie

beispielsweise Entwicklungsschwerpunkte, Einzonzonen $\geq 5'000 \text{ m}^2$, bedeutende Siedlungsverdichtungsgebiete, Arbeitsgebiete im urbanen/suburbanen Raum, grössere Freizeiteinrichtungen etc. ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

Information, Beratung und Unterstützung von Grundeigentümerschaften/Bewirtschafter von Wohnsiedlungen und bestehenden Unternehmen

Grundeigentümer/Bewirtschafter von Wohnsiedlungen sowie bestehende Unternehmen werden von den Gemeinden mittels Information und Beratung zur Einführung eines eigenen (betrieblichen) Mobilitätsmanagements und zur Bereitstellung einer geeigneten Mobilitätsinfrastruktur motiviert.

C Handlungsanweisungen

Die Region unterstützt die Gemeinden mit Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential in geeigneter Art und Weise bei den Planungsarbeiten im Bereich des Mobilitätsmanagements.

Federführung: Region

Die Gemeinden stellen in ihrer Nutzungsplanung für Gebiete mit bedeutendem Entwicklungspotential, mit erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen oder bei Bedarf für weitere Gebiete die Pflicht für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sicher.

Federführung: Gemeinden

Das Mobilitätskonzept wird von den Unternehmen respektive Bauherrschaft/Eigentümerschaft erstellt. Das Mobilitätskonzept sollte darauf ausgerichtet sein, den Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu verändern.

Federführung: -

D Erläuterungen und weitere Informationen

Inhalt Mobilitätsmanagement Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts sind unter anderem nachfolgende Themen zu behandeln bzw. nachzuweisen:

- Optimaler Anschluss an den öffentlichen Verkehr
- Attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr
- Nachweis der minimal benötigten Anzahl Parkfelder
- Zweckmässige Bewirtschaftung (monetär/zeitlich) der Parkfelder
- Darlegung von Massnahmen

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Massnahmen Mobilitätsmanagement					
23.MM.01	-	Kantonales/strategisches Arbeitsplatzgebiet Vial	Gemeinde Domat/Ems	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F
23.MM.02	-	Kantonales/strategisches Arbeitsplatzgebiet Ems/Chemie	Gemeinde Domat/Ems	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F
23.MM.03	-	Arbeitsplatzgebiet Farsch	Gemeinde Bonaduz	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F
23.MM.04	-	Arbeitsplatzgebiet Hamilton	Gemeinde Bonaduz	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F
23.MM.05	-	Tourismusgebiet	Gemeinde Flims	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.1.3 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme

A Ausgangslage

Agglomerationsprogramme Im Rahmen von Agglomerationsprogrammen beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von den Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Agglomerationsprogramme Chur, 1. und 2. Generation Für die Agglomeration Chur wurde 2007 das Agglomerationsprogramm der 1. Generation und 2010 das Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet. Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde ein Raumkonzept, welches die Agglomeration Chur und die weitere Umgebung bis hin zu den angrenzenden Regional- und Tourismuszentren umfasst, ausgearbeitet. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde das Raumkonzept erweitert und insbesondere eine vertiefte Analyse für den Talboden des Bündner Rheintals durchgeführt. Beide Agglomerationsprogramme wurden vom Bund zu je 40 % unterstützt. Für die beiden Agglomerationsprogramme wurde vom Bund ein Beitrag von rund 22 Millionen Franken zugesprochen.

Auf die Erarbeitung der 3. Generation wurde damals verzichtet, da die Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation noch im Gange war.

Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation Im Jahr 2020 wurde durch den Kanton, die Regierung sowie die Gemeinden entschieden, ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation auszuarbeiten. Der Bearbeitungssperimeter des Agglomerationsprogramms der 4. Generation umfasst die Regionen Landquart, Plessur und Imboden. Die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation beschränkt sich in der Region Imboden allerdings auf den Beitragsperimeter, zu welchem die Gemeinde Flims nicht angehört. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation fokussiert sich im Bereich Verkehr auf die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen, auf eine Optimierung von Bahnhöfen, auf ein verbessertes ÖV-Angebot, auf attraktive Fuss- und Veloverbindungen sowie auf eine erhöhte Verkehrssicherheit.

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation eingereicht und werden vom Bund mitfinanziert (siehe nachfolgende Tabelle). Die angegebenen Prioritäten entsprechen dem Prüfbericht des Bundes vom 22. Februar 2023. Massnahmen der Priorität A müssen zwischen den Jahren 2024 und 2028, Massnahmen der Priorität B zwischen den Jahren 2028 und 2032 realisiert werden.

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Priorität	Federführung
ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	A	Gemeinde Domat/Ems
ÖV4.12	E-Mobilität Busse	B	Kanton (AEV)
GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A	Kanton (TBA)
GV4.2	Parkraummanagement	A	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)
GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	A/B	Kanton (AEV)
GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/Ems
GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	A	Gemeinden
MIV 4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	C	Gemeinde Bonaduz
MIV 4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/Ems
FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	A	Gemeinden
FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	A	Gemeinden
FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	A	Gemeinden
VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A	Kanton (TBA)

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

In der Region Imboden, als Teil der Agglomeration Chur, werden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sorgfältig aufeinander abgestimmt. Insbesondere wird in den wertvollen (Dorf-) Kerngebieten und den sensiblen Wohnquartieren der motorisierte Individualverkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Die Dörfer profitieren von einem attraktiven ÖV-Angebot. Zudem verfügt die Region über direkte und durchgängige Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

Leitsätze

Siedlung von negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs entlasten

Das Verkehrsaufkommen in der Region Imboden wird zu Spitzenzeiten durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen reduziert. Der nicht vermeidbare Verkehr wird durch betriebliche und gestalterische Massnahmen möglichst siedlungsverträglich abgewickelt. Mit punktuellen Strassenausbauten werden die Siedlungsgebiete weiter vor negativen Verkehrsbelastungen entlastet und der motorisierte Individualverkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet.

Öffentlicher Verkehr stärken / Intermodalität fördern und optimieren

Der öffentliche Verkehr in der Region Imboden wird mittels attraktiver Buslinien und Bushaltestellen gestärkt. Zentrales Element dabei ist die Förderung der Intermodalität. Durch die Schaffung von attraktiven Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen der Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtert und attraktiviert.

Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

Der Fuss- und Veloverkehrsanteil in der Region Imboden wird durch das Zurverfügungstellen eines attraktiven, sicheren und durchgehenden Velonetzes erhöht. Bestehende Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz in Bezug auf die Verkehrssicherheit, Attraktivität, Dimensionierung und Umwege werden behoben. Attraktive und grosszügig dimensionierte Veloabstellanlagen tragen ebenfalls zur Förderung des Veloverkehrs bei.

C Handlungsanweisungen

Die Region Imboden ist Teil der Trägerschaft Agglomeration Chur und trägt damit zur (überregionalen) Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei. Sie setzt sich für die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen ein und sorgt dafür, dass die Interessen der Region Imboden sowie der einzelnen Regionsgemeinden angemessen in die Agglomerationsprogramme einfließen.

Federführung: Region

Die Region treibt die Umsetzung der (planerischen) Massnahmen auf Regionsgebiet Imboden voran und unterstützt die Gemeinden (und den Kanton) in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung der Massnahmen.

Federführung: Region

Die Gemeinden verankern, wo zweckmässig, die gemäss Agglomerationsprogrammen vorgesehenen Massnahmen in ihrer Siedlungs- und Verkehrsplanung (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept, Nutzungsplanung etc.).

Die Gemeinden setzen die Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm fristgerecht um.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.1.4 Künftige Antriebsformen

A Ausgangslage

Mobilität heute und morgen

Gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 Schweiz des UVEK (Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) wächst der Verkehr in den kommenden Jahren aufgrund der aktuellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends weniger stark als die Bevölkerung. Nichtsdestotrotz nimmt der Verkehr in Zukunft weiterhin zu. Rund ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehrssektor und knapp 72 % der CO₂-Emissionen sind auf den Personenverkehr (Personenwagen) zurückzuführen. In Zeiten des Klimawandels und unter Berücksichtigung der energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes, welche gemäss Energiestrategie 2050 eine Senkung des Energieverbrauchs, eine Erhöhung der Energieeffizienz und die Förderung von nachhaltigen Energien vorsehen, stellt sich vermehrt die Frage nach der künftigen Mobilität.

Die künftige Vermeidung von (motorisiertem) Verkehr trägt wesentlich zur Reduktion der Umweltbelastung respektive des Energieverbrauchs bei. Dies kann unter anderem durch einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erreicht werden. Im Weiteren trägt auch eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen ASTRA dürften mittelfristig auch Elektrofahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten. Das ASTRA fördert aus diesem Grund die Nutzung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen.

Alternative Antriebsformen

Neben den klassischen Antriebsformen wie Verbrennungsmotoren (Benzin / Diesel) oder Elektroantrieb liegen auf dem Markt bereits verschiedene, weitere Technologien für alternative, umweltfreundlichere und ressourcenschonende Antriebsformen vor. Dies sind beispielsweise Hybridantriebe, Wasserstoff-/ Brennstoffzellenantriebe, Elektroantriebe mit Batterie, Erdgas-/Autogasantriebe oder Antriebe mit Bioethanol, Biodiesel, Pflanzenöl etc.

Innovative Mobilität

Neben den herkömmlichen Mobilitätsformen und den alternativen Antriebsformen kommen vermehrt auch neue Mobilitätsformen zum Einsatz. Dazu gehört beispielsweise das autonome Fahren. Ein selbst fahrendes Fahrzeug kann beispielsweise kostengünstig als Shuttle auf wichtigen Quell- und Zielverbindungen eingesetzt werden. Zu den weiteren neuen Mobilitätsformen zählt die Mikromobilität (E-Trottinett, Hoverboard, Segway etc.). Sie kann insbesondere gemeindeintern dazu beitragen, auf das Fahrzeug zu verzichten und auf anderweitigen Verkehrsmitteln der Mikromobilität zurückzugreifen. Auch die

zunehmende Digitalisierung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Möglichkeiten und die Struktur der künftigen Mobilität (z. B. Smartcity).

Energiestädte Region Imboden

In der Region Imboden tragen mehrere Gemeinden das Label «Energiestadt». Eine «Energiestadt» ist eine Gemeinde, die sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz und erneuerbaren Energien sowie umweltverträgliche Mobilität einsetzt.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

In der Region Imboden wird eine nachhaltige, klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität gefördert. Die alternativen und innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen leisten dabei einen wichtigen Beitrag.

Die Region Imboden und die Gemeinden richten ihre Raum- und Verkehrsplanung derart aus, dass sie die Bedürfnisse der alternativen, innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen nach Möglichkeit berücksichtigen.

Leitsätze

Berücksichtigung und Förderung zukunftsorientierte, innovative Mobilitäts- und Antriebsformen

Die Region Imboden ist offen gegenüber neuen, innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen und berücksichtigt deren Möglichkeiten in ihren räumlichen Tätigkeiten.

C Handlungsanweisungen

Keine.

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.2 Strassennetz

2.2.1 Strassenneubau / -ausbau

A Ausgangslage

Bestehendes Strassennetz
Region Imboden

Das Strassennetz in der Region Imboden besteht aus den Nationalstrassen des Bundes, den Kantonsstrassen (Hauptverkehrsstrassen/Verbindungsstrassen) sowie den Gemeindestrassen (Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen). Die Erschliessungsstrassen haben dabei lediglich kommunale Bedeutung und werden im vorliegenden regionalen Richtplan Teil Verkehr nicht weiter behandelt.

Das Verkehrsaufkommen wird durch das bestehende Strassennetz in der Region Imboden über den Tag betrachtet weitgehend flüssig abgewickelt. Neben den Stausituationen an Wochenenden oder zu Ferienzeiten auf der Autobahn A13 und den damit einhergehenden Verkehrsbelastungen in den umliegenden Dörfern, stossen vereinzelt zur Spitzenstunde (Morgen und Abend) auch die Strasseninfrastrukturen rund um den Autobahnanschluss Domat/Ems an ihre Leistungsgrenzen. Durch den Industriepark Vial und die Ems-Chemie wird in diesem Bereich das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter stark zunehmen. Die Verkehrsinfrastrukturen werden dann ihre Leistungsgrenzen überschreiten.

Effiziente Nutzung vor
Ausbau/Neubau

Grundsätzlich werden in der Region Imboden eine Optimierung und bessere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturen sowie eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der verkehrorientierten Strassenräume durch Siedlungsgebiete gegenüber einem Ausbau oder Neubau des Strassennetzes priorisiert. In der Region Imboden sind folgende Strassenneubauten vorgesehen, welche aber nicht im Kompetenzbereich der Region oder der Gemeinde liegen (sie werden als hinweisend dargestellt):

- Neubau Hochleistungsstrasse (Abschnitt Bonaduz bis Domat/Ems)

Neue Strasseninfrastrukturen

Der Neubau von Strasseninfrastrukturen ist zu prüfen, wenn die Kapazitäten mit Massnahmen des Verkehrsmanagements oder anderweitigen Massnahmen zur effizienteren Nutzung des bestehenden Strassennetzes ausgeschöpft sind oder starke negative Beeinträchtigungen von Siedlungsgebieten bestehen. Zudem sind sie notwendig, sobald die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. In der Region Imboden sind folgende Strassenneubauten vorgesehen:

- Strassenunterführung Ems-Chemie
- Erschliessung Rhäzüns Ost
- Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Farsch
- Erweiterung Anschluss Staderas Flims

- Ausbau Strasseninfrastrukturen Strassenausbauten sind dann vorzusehen, wenn eine Strasse ungenügend ausgebaut oder die Verkehrssicherheit mangelhaft ist. Insbesondere in der Nähe von Entwicklungsgebieten, müssen aufgrund vom höheren Verkehrsaufkommen (motorisierter Individualverkehr aber auch Fuss- und Veloverkehr) bestehende Strasseninfrastrukturen ausgebaut werden. In der Region Imboden sind folgende Strassenausbauten oder Strassenerneuerungen vorgesehen:
- Ausbau Via Tardels, Domat/Ems
- Knoten Neubau/Umbau Knoten sind wichtige Elemente im Strassennetz. Einerseits treffen dort wichtige Verkehrsströme für den motorisierten Individualverkehr zusammen, andererseits sind sie auch für den Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung. Knoten müssen daher eine hohe Verkehrssicherheit aufweisen und zweckmässig sowie verständlich für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet werden. Neue Knoten oder Knotenumbauten sollen eine zweckmässige Knotenform aufweisen, die erforderlichen Sichtweiten einhalten sowie den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigen. Knotenneubauten werden bei Anschlüssen von neuen Strasseninfrastrukturen auf das bestehende Strassennetz geplant. Umgestaltungen sind aufgrund von Leistungsgpässen oder mangelnder Verkehrssicherheit notwendig. Folgende Knotenneubauten bzw -umbauten sind vorgesehen:
- Neubau Knoten Via Tardels

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Imboden verfügt über ein funktions- und leistungsfähiges Strassennetz, welches optimal an das kantonale und nationale Strassennetz angeschlossen ist. Die Anschlüsse ans Nationalstrassennetz und die Knoten auf den Hauptverkehrsstrassen werden auf das zukünftige Verkehrsaufkommen ausgelegt. Regelmässigen Verkehrsüberlastungen auf dem Strassennetz wird entgegengewirkt.

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst schnell und direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet und die Hauptverkehrsströme werden nach Möglichkeit um das Siedlungsgebiet gelenkt. Führen die Hauptverkehrsströme durch das Siedlungsgebiet, wird der Verkehr möglichst siedlungsverträglich abgewickelt (vgl. Zielsetzungen Kapitel 2.2.2).

Leitsätze

Erhalt und effiziente Nutzung des bestehenden Strassennetzes vor Aus- und Neubauten

Für die Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens in der Region Imboden wird prioritär das bestehende Strassennetz genutzt. Hierfür wird das Strassennetz erhalten, laufend unterhalten und, falls notwendig, so optimiert, dass es den gegenwärtigen, verkehrstechnischen Anforderungen entspricht. Können die verkehrstechnischen Anforderungen,

insbesondere die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, nicht erfüllt werden, sind Strassenumgestaltungen oder Strassenausbauten des bestehenden Strassennetzes zu prüfen. Zur Verbesserung der Funktionalität und der Leistungsfähigkeit sind punktuelle Optimierungen des bestehenden Strassennetzes zu prüfen. Werden Siedlungsgebiete, insbesondere Ortskerne, aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens übermässig stark belastet und/oder ist die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet, sind Verkehrsentslastungsstrassen respektive Strassenneubauten und neue Erschliessungen in Betracht zu ziehen.

Anforderungen an Strassenausbauten und -neubauten

Sind die Voraussetzungen für einen Strassenaus- oder Strassenneubau gegeben, so haben diese mindestens die nachfolgenden Anforderungen zu erfüllen:

Grundsätzliche Anforderungen:

- Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit
- Abstimmung/Ausrichtung der Strasseninfrastruktur auf die künftige Siedlungsentwicklung; Auslegung Strassendimension auf künftiges Verkehrsaufkommen
- Schaffung von Raum für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sowie Berücksichtigung deren Bedürfnisse
- Anschluss der Strasseninfrastruktur mittels zweckmässigen Knoten an das bestehende Strassennetz
- Auf die Ortseingänge ist ein spezielles Augenmerk zu legen
- Naturnahe und biodiversitätsfördernde Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrinseln, Böschungen)

Verkehrstechnische Anforderungen:

- Ausgestaltung Strasse unter Berücksichtigung des bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommens, der Strassenhierarchie sowie des umliegenden Strassennetzes
- Detaillierte Prüfung der Fahrbahnbreite und des massgebenden Begegnungsfalls; unerwünscht hohe Fahrgeschwindigkeiten sind zu verhindern
- Fahrbahnbreiten sind auf das notwendige Minimum zu reduzieren
- Sicherstellung Kurvenverbreiterungen in Kurven
- Realisierung zweckmässiger Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Fahrbahn
- Einhaltung der VSS-Normen (Sichtweiten, Anhaltesichtweiten insbesondere bei Wannern, Unterführungen und Kuppen)

Anforderungen an Knotenausbauten und -umbauten

Sind die Voraussetzungen für einen Knotenausbau oder -umbau gegeben, so haben diese mindestens die nachfolgenden Anforderungen zu erfüllen:

Grundsätzliche Anforderungen:

- Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit

- Abstimmung/Ausrichtung der Strasseninfrastruktur auf die künftige Siedlungsentwicklung; Auslegung Knotendimension auf künftiges Verkehrsaufkommen
- Schaffung von Raum für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sowie Berücksichtigung deren Bedürfnisse
- Infrastrukturen im Bereich von Ortseingängen sind mit diesen in geeigneter Art und Weise abzustimmen
- Naturnahe und biodiversitätsfördernde Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrinseln, Böschungen)

Verkehrstechnische Anforderungen:

- Festlegung der geeigneten Knotenform unter Berücksichtigung des bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommens, der Strassenhierarchie sowie des umliegenden Strassennetzes
- Realisierung von attraktiven Fuss- und Veloquerungen in Form von Fussgängerquerungen/Fussgängerstreifen und Abbiegehilfen für den Veloverkehr, Einhaltung der Sichtweiten
- Detaillierte Prüfung der Veloverkehrsführung insbesondere bei Kreiselanlagen

C Handlungsanweisungen

Die Region Imboden setzt sich für die Verbesserung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit ihres Strassennetzes ein.

Federführung: Region

Auf Antrag einer Gemeinde prüft die Region die Aufnahme von Aus- oder Neubauten des regionalen Strassennetzes im regionalen Richtplan, Teil Verkehr.

Federführung: Region

Die Gemeinde nehmen die geplanten Neu-/Ausbauten des Strassennetzes in ihrer kommunalen Verkehrsplanung auf und sichern diese im Rahmen der Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Grundlage bestehendes
Strassennetz

Das bestehende Strassennetz basiert auf den generellen Erschliessungsplänen der jeweiligen Gemeinden.

Neue Strasseninfrastruktur hinweisend (Kompetenz ASTRA/Kanton)

Neubau Hochleistungsstrasse
(Hinweis) Zwischen dem Isla-Bella-Tunnel und dem Anschluss Reichenau besteht auf der Autobahn A13 nur je ein Fahrstreifen pro Richtung. Dies führt regelmässig zu Rückstaus auf der Autobahn und verhindert einen homogenen Verkehrsfluss. Zudem ist eine einspurige Führung auf Nationalstrassen mit Gegenverkehr sicherheitstechnisch problematisch. Der Bundesrat hat darum im STEP (Realisierungshorizont 2040) auf dem entsprechenden Abschnitt eine Spuraddition von zwei auf vier Spuren aufgenommen. In diesem Zusammenhang soll auch die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Reichenau erhöht werden.

Neue Strasseninfrastruktur

Strassenunterführung
Ems-Chemie Die Ems-Chemie ist heute über den Kreisel Reichenaustrasse an das übrige Strassennetz angeschlossen. Die Erschliessung erfolgt über einen Bahnübergang. Bei geschlossener Barriere entsteht Rückstau bis auf die Kantonsstrasse (Reichenaustrasse). Dabei ist die Zufahrt von Blaulichtorganisationen auf das Areal der Ems-Chemie erschwert bzw. nicht möglich. Im Fall einer baulichen Erweiterung der Ems-Chemie würden sich die Problematiken weiter verschärfen. Die Sicherheit ist gefährdet. Mit einer neuen Strassenunterführung soll die Problemstelle behoben werden.

Die Strassenunterführung könnte gemäss Beurteilung des Bundes das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) beeinträchtigen. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Projektes ist eine umfassende Interessensabwägung vorzunehmen, die neben den Raum- und Umweltfaktoren auch die Bundesinventare sowie die übergeordneten Gesetze und Planungsgrundsätze vollumfänglich berücksichtigt.

Erschliessung Rhäzüns Ost Das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Rhäzüns nimmt künftig, insbesondere mit den Erweiterungen des Siedlungsgebietes innerhalb der Gemeinde, weiter zu. Die Strassen im Dorfzentrum sind schmal und unübersichtlich. Zur Erschliessung der neuen Wohnsiedlungen östlich der Bahngleise, soll eine neue Erschliessungsstrasse realisiert werden.

Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Farsch Das Gebiet Farsch liegt im nördlichen Teil des Gemeindegebietes Bonaduz, nahe dem Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein. Es wird davon ausgegangen, dass das Areal Farsch grosses Entwicklungspotenzial in den Bereichen Wirtschaft und Tourismus birgt. Gemäss Potenzialanalyse (Phase 1), Gebiet Farsch, der STW AG für Raumplanung vom 9. November 2020 wurden verschiedene Abklärungen bezüglich Erschliessung des Gebietes vorgenommen. Der Bericht hält fest, dass die bestehende Hauptstrasse so durch das Gebiet geführt werden soll, dass die Nutzung durch Gewerbe und Tourismus so wenig wie möglich eingeschränkt wird und trotzdem eine sichere und direkte übergeordnete Strassenverbindung gewährleistet werden kann. Zudem wird

beabsichtigt, die Kreuzungen der Hauptstrasse und des Autobahnzubringers als Kreisverkehr auszuführen.

Erweiterung Anschluss Staderas Flims

Seit dem Jahr 2007 besteht die Umfahrungsstrasse Flims. Die Gemeinde verfügt über zwei Teilanschlüsse an die Umfahrung. Voraussichtlich fahren gemäss Angaben der Bergbahnen rund 80 % der mit dem motorisierten Individualverkehr anreisenden Gäste über den Anschluss Vallorca (östlich Gemeinde Flims). Dadurch kommt es an besucherstarken Wintersporttagen in Flims Dorf zu erheblichen Verkehrsproblemen. Mit der neuen Bergbahn FlemXpress, welche voraussichtlich in der Wintersaison 2024/2025 eröffnet wird, wird ein noch höheres Verkehrsaufkommen erwartet. Aufgrund dessen möchte die Gemeinde Flims den Anschluss Staderas (westlich Gemeinde Flims) umbauen. Der Anschluss soll mit einer Einfahrt in Richtung Chur ergänzt werden. Dadurch soll der ausgehende Tourismusverkehr nicht mehr durch das Dorfzentrum, sondern via Promenada über den Anschluss Staderas Richtung Chur abliessen. Der Vollanschluss Staderas dient gemäss Tiefbauamt des Kantons Graubünden lediglich einer komfortableren Anbindung einer kommunalen Sammelstrasse an das übergeordnete Strassennetz. Die Planung, die Bauausführung und die Finanzierung des Vollanschlusses müssen deshalb gemäss Aussagen des Tiefbauamts des Kantons Graubünden von der Gemeinde vorgenommen werden.

Ausbau Strasseninfrastruktur

Ausbau Via Tardels

Um das geplante Entwicklungsgebiet «Tardels/Caschnés» hinreichend zu erschliessen, ist die Via Tardels auszubauen. Mit diesem Ausbau kann zudem das ÖV-Angebot aufgrund einer neuen Linienführung (vgl. Kapitel 2.3.3) verbessert werden. Der Ausbau steht in engen Zusammenhang mit dem Projekt Strassenunterführung Ems-Chemie.

Weitere Thematiken hinweisend

Lärmbelastung Ortsdurchfahrt Tamins (Hinweise)

Zwischen den Jahren 1960 und 1970 wurde die Umfahrungsstrasse Tamins gebaut. Der Dorfkern befand sich wie heute nördlich der Umfahrungsstrasse. Einzelne Häuser lagen aber bereits damals südlich der neuen Umfahrungsstrasse. Vor allem der südliche Bereich ist seither stark gewachsen. Die Umfahrungsstrasse teilt daher das Siedlungsgebiet von Tamins. Neben der Zerschneidung ist auch die Lärmbelastung ein zunehmendes Problem, vor allem auch wegen des steigenden Verkehrsaufkommens. Eine Verminderung der Lärmbelastung auf der Umfahrungsstrasse ist ein grosses Bedürfnis der Gemeinde Tamins.

Lärmbelastung Autobahn Felsberg (Hinweise)

Die Gemeinde Felsberg liegt direkt nördlich der Autobahn A13. Für einen Teilabschnitt besteht eine Lärmschutzwand. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens nimmt die Lärmbelastung stetig zu. Für die Gemeinde Felsberg ist es ein Anliegen, dass das ASTRA die Verlängerung der Lärmschutzwand prüft.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Strassenneubau					
23.NS.01	-	Neubau Strassenunterführung Ems/Chemie	Gemeinde Domat/Ems	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
23.NS.02	-	Erschliessung Rhäzüns Ost	Gemeinde Rhäzüns		Z
23.NS.03	-	Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Farsch	Gemeinde Bonaduz		Z
23.NS.04	-	Erweiterung Anschluss Staderas Flims	Gemeinde Flims		Z
Strassenausbau					
23.AS.01	-	Ausbau Via Tardels	Gemeinde Domat/Ems	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
Neubau Knoten					
23.KN.01	-	Neubau Knoten Via Tardels	Gemeinde Domat/Ems	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.2.2 Strassenaufwertung

A Ausgangslage

Hauptverkehrsstrassen
innerhalb Siedlungsgebiets

In der Region Imboden führen diverse Hauptverkehrsstrassen durch die Dörfer. Umfahrungsstrassen, welche den Verkehr um die Dörfer leiten würden, sind oftmals weder zweck- noch verhältnismässig und darum nicht vorhanden. Die Hauptverkehrsstrassen sind somit häufig verkehrorientiert und haben eine starke Trennwirkung innerhalb des Siedlungsgebietes. Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen teilweise aufgrund von fehlenden Strassenraumgestaltungen nicht der örtlichen Situation. Die Siedlungsgebiete, insbesondere die empfindlichen Wohngebiete, entlang der Hauptstrassen sind von Lärmemissionen und Luftverschmutzungen betroffen und leiden unter der daraus resultierenden Abnahme der Wohnqualität.

Ortsdurchfahrt Domat/Ems

Die Gemeinde Domat/Ems hat im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes bereits diverse Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit auf der Hauptstrasse im Dorfkern umgesetzt. Mit der künftigen Entwicklung der kantonalen Arbeitsplatzgebiete Ems-Chemie und Vial im Westen der Gemeinde ist mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen. Der Autobahnanschluss Reichenau wird voraussichtlich an seine Kapazitätsgrenzen stossen. Um Ausweichverkehr durch die Gemeinde Domat/Ems zu verhindern sind neben dem bereits umgesetzten und den geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzepten weitergehende Massnahmen notwendig.

Ortsdurchfahrt Flims

Das im Jahr 2018 eröffnete Parkhaus Stenna bietet Platz für rund 1'150 Fahrzeuge. Am Abend fahren die Fahrzeuge mehrheitlich gleichzeitig aus dem Parkhaus. Um das Stenna Center herum sowie auf der Hauptverkehrsstrasse entsteht ein Verkehrschaos. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Anschlusses Staderas (vgl. Kapitel 2.2.1), dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Via Nova sowie einer zweckmässigen Verkehrslenkung beim Stenna Center soll das Verkehrsaufkommen insbesondere an Spitzentagen durch das Dorfzentrum Flims reduziert werden.

Untergeordnete Strassen
(Wohngebiete / Schulen)

Strassen, welche Wohngebiete, Schulhäuser, Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten und weitere Zielorte innerhalb des Siedlungsgebietes erschliessen, werden häufig auch vom Fuss- und Veloverkehr genutzt. Vielfach sind diese Strassen jedoch schmal und unübersichtlich, besitzen kaum Aufenthaltsqualität und sind darum, insbesondere für den Fussverkehr, unattraktiv.

In Tempo-30-Zonen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer. Das Sichtfeld ist gegenüber höheren Geschwindigkeiten grösser, wodurch der Strassenrand mit dem Fuss- und Veloverkehr besser wahrgenommen werden kann. Die Wahrscheinlichkeit, dass Gefahrensituationen im Randbereich früher erkannt werden, steigt dadurch deutlich. Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen kann

die Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie für den Fuss- und Veloverkehr, im Speziellen auch für die Schulkinder, erhöht werden. Im Weiteren verbessert sich durch das ruhigere Fahrverhalten und die reduzierten Verkehrsemissionen auch die Wohnqualität massgeblich.

Die Gemeinden der Region Imboden haben in ihren Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten vielfach bereits flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt. Einzelne Strassen oder Gebiete sind jedoch noch mit generell 50 km/h signalisiert.

Ortseingänge Die heutigen Ortseingänge in den Gemeinden der Region Imboden sind vielfach nicht klar erkennbar und/oder schlecht gestaltet. Dies wirkt sich negativ auf die Geschwindigkeitsdämpfung aus. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeuglenkenden zu schnell ins Siedlungsgebiet fahren und ihr Fahrzeug ausrollen lassen.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Der Mensch, die natürliche Umwelt und die wertvollen/historischen Ortskerne werden von den negativen Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr bewahrt.

Innerhalb der Siedlungsgebiete der Gemeinden wird der motorisierte Individualverkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr werden erhöht.

Leitsätze

Umgestaltung und Aufwertung Ortsdurchfahrten (Hauptverkehrsstrassen)

Zum Schutz von Mensch, der natürlichen Umwelt und der wertvollen/historischen Ortskerne (Baukultur) werden Ortsdurchfahrten (Hauptverkehrsstrassen) grundsätzlich siedlungsorientiert/-verträglich gestaltet. In den Gemeinden der Region sind aus diesem Grund auf mehreren Strassen eine Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes vorgesehen.

Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden Massnahmen zur Zielerreichung der Strassenraumumgestaltung und -aufwertung festgelegt und die Standards, die in Bezug auf die Gestaltung angestrebt werden müssen, definiert. Ziel der Umgestaltung ist die Reduktion/Verminderung von Durchgangsverkehr, die Verflüssigung des Verkehrs und gleichzeitig die Aufwertung des Strassenraums, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Gestaltung und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Die Strassenräume sind dabei so auszugestalten, dass diese

den Ansprüchen und den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden sowie denjenigen der Anwohnenden entsprechen.

Neben den oben genannten Zielsetzungen ist bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf Ortsdurchfahrten (Hauptverkehrsstrassen) folgendes zu berücksichtigen und – sofern Kantonsstrassen betroffen sind – mit dem Kanton Graubünden zu koordinieren:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, bestehende Verkehrssicherheitsdefizite sind zu beseitigen
- Erhöhung Durchfahrtswiderstand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf ein Minimum, es ist eine Strassenraumaufteilung von 50 % Fahrbahn / 50 % Randbereiche für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben
- Prüfung von flexiblen Querschnitten bei (zu)schmalen Strassenraumverhältnissen
- Förderung Koexistenz-Prinzip in Form von temporeduzierten Zonen
- Schaffung von attraktiven und grosszügig dimensionierten Trottoirs, Engstellen sind möglichst zu vermeiden
- Fussgängerstreifen oder Querungshilfen sind, wenn möglich und zweckmässig, mit einer 2.0 m breiten Mittelinsel auszubilden
- Für den Veloverkehr ist eine Veloinfrastruktur vorzusehen (Ausnahme Tempo-30)
- Prüfung einer Neuorganisation von Parkplätzen mit Parkierungskonzept
- Gestaltung von Eingangstoren bzw. Schaffung klarer Torwirkung in den Eingangsbereichen
- Strassenraumgestaltung in Zentrumslagen erfolgt Fassade zu Fassade (Einbezug von privaten Vorbereichen); Einbezug von angrenzenden Plätzen/Freiräumen in die Strassenraumgestaltung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Sitzgelegenheiten oder andere Gestaltungselemente
- Der Strassenraum ist, wo es die Platzverhältnisse und die Knotensichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273a zulassen, durch Bäume, Sträucher und Wiesen zu begrünen
- Bei geschützten Ortsbildern erfolgt der Ausbaustandard respektive die Gestaltung der Strassenräume in Abstimmung mit deren Schutzzielen

Schutz Ortsdurchfahrt

Das Siedlungsgebiet resp. die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Domat/Ems wird vor den negativen Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens aufgrund der Entwicklung der kantonalen Arbeitsplatzgebiete Ems-Chemie und Vial geschützt, indem der Ausweichverkehr (ortsfremder Verkehr) durch das Dorf verhindert und dieser direkt auf den Autobahnanschluss Reichenau geleitet wird.

Siedlungsverträgliche Geschwindigkeitsregimes (untergeordnete Strassen)

Auf sämtlichen untergeordneten Strassen im Siedlungsgebiet, insbesondere in sensiblen Wohngebieten oder Gebieten mit hohem Schüleraufkommen, werden die Strassenräume siedlungsverträglich gestaltet. Hierfür sind flächendeckend temporeduzierte Zonen wie Tempo-30-Zonen anzustreben.

Bei der Einführung und Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen sind mindestens nachfolgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sicherstellung von deutlich erkennbaren, gut gestalteten Übergängen vom übrigen Strassennetz in die Tempo-30-Zonen, Schaffung einer Torwirkung; einheitliche Gestaltung der Zoneneingänge innerhalb einer Gemeinde
- Rechtsvortritt als massgebende Vortrittsregelung
- Attraktive Gestaltung der Strassenräume mit Grünelementen, Sitzgelegenheiten und weiteren Gestaltungselementen
- Prüfung von baulichen Massnahmen beim Vorliegen von gefahrenen Geschwindigkeiten ≥ 45 km/h

Klar erkennbare und attraktive Gestaltung der Ortseingänge

Die Ortseingänge (Übergang T80/T60 in T50) in die einzelnen Ortschaften sind klar erkennbar und attraktiv zu gestalten. Durch gut wahrnehmbare Tore mit identitätsstiftenden Merkmalen werden überhöhte Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs im Siedlungsgebiet vermieden und attraktive Empfangssituationen geschaffen. Bei den Ortseingängen ist ein Verschwenk sowie eine Torwirkung zu prüfen. Für die Torwirkung eignen sich vorzugsweise Grünelemente.

C Handlungsanweisungen

Auf Antrag einer Gemeinde prüft die Region die Aufnahme von Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes oder von siedlungsverträglichen Geschwindigkeitsregimes im regionalen Richtplan, Teil Verkehr.

Federführung: Region

Die Gemeinden setzen sich für die Aufwertung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrten (Hauptverkehrsstrassen) und die Umsetzung von siedlungsverträglichen Geschwindigkeitsregimes zur Förderung einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung ein.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden prüfen eine Aufnahme der geplanten Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes in ihrer kommunalen Verkehrsplanung.

Die Gemeinden erarbeiten für die vorgesehenen Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes Betriebs- und Gestaltungskonzepte und setzen diese zeitnah um. Sofern Kantonsstrassen betroffen, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinde Domat/Ems prüft parallel zur Entwicklung der kantonalen Arbeitsplatzgebiete Ems-Chemie und Vial Massnahmen zum Schutz ihres Siedlungsgebietes resp. ihrer Ortsdurchfahrt.

Federführung: Gemeinde Domat/Ems

Die Gemeinden prüfen innerhalb ihres Siedlungsgebietes, insbesondere in sensiblen Wohngebieten oder Gebieten mit hohem Schüleraufkommen, die Einführung von temporeduzierten Zonen wie Tempo-30-Zonen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für klar erkennbare und attraktiv gestaltete Ortsgänge. Sofern Kantonsstrassen betroffen, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Umgestaltung / Aufwertung Strassenraum					
23.US.01	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse, Versamerstrasse und Dorfplatz	Gemeinde Bonaduz	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
23.US.02	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Via Nova	Gemeinde Rhäzüns	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
23.US.03	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Reichenauerstrasse Ost	Gemeinde Domat/Ems	Hauptschwerpunkt liegt auf Verbesserungsmassnahmen in Bezug auf die Verkehrssicherheit	Z
23.US.04	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Reichenauerstrasse West	Gemeinde Domat/Ems	Gestaltung um Verkehr von Ems/Chemie und Industriepark Vial auf den Autobahnanschluss Reichenau zu leiten.	F
23.US.05	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Trin Dorf	Gemeinde Trin	-	F
23.US.06	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Via Nova	Gemeinde Flims	-	F
23.US.07	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Promenada	Gemeinde Flims	-	Z
Siedlungsverträgliches Verkehrsregime					
23.SG.01	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Felsberg	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.02	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Domat/Ems	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.03	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Tamins	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.04	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Trin	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.05	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Bonaduz	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.06	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Rhäzüns	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
23.SG.07	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Flims	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F

Gestaltung Ortseingang

23.GO.01	-	Gestaltung Ortseingang Via Nova Süd	Gemeinde Rhäzüns	-	F
23.GO.02	-	Gestaltung Ortseingang Via Nova Nord	Gemeinde Rhäzüns	-	F
23.GO.03	-	Gestaltung Ortseingang Hauptstrasse Süd	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.GO.04	-	Gestaltung Ortseingang Hauptstrasse Nord	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.GO.05	-	Gestaltung Ortseingang Versamerstrasse	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.GO.06	-	Gestaltung Ortseingang Reichenauerstrasse West	Gemeinde Domat/Ems	-	F
23.GO.07	-	Gestaltung Ortseingang Promenada	Gemeinde Flims	-	F
23.GO.08	-	Gestaltung Ortseingang Via Nova	Gemeinde Flims	-	F

Schutz Ortsdurchfahrt

23.SO.01	-	Massnahmen Schutz Ortsdurchfahrt	Gemeinde Domat/Ems	Verkehrsaufkommen aus kantonalen Arbeitsplatzgebiete «Ems-Chemie» und «Vial»	F
23.SO.02	-	Massnahmen Schutz Ortsdurchfahrt	Gemeinde Flims	Verkehrsaufkommen aus Parkhaus Stenna	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.2.3 Behebung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen

A Ausgangslage

Unfallgeschehen	Das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation (vgl. Kapitel 1.5.3) zeigt das Unfallgeschehen in der Agglomeration Chur und der Region Imboden auf. Die Unfallstatistiken zeigen über die Jahre 2011 bis 2018 tendenziell einen Rückgang der Anzahl Unfälle mit Personenschäden pro Jahr. Dabei nahm die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten ab, die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Toten tendenziell hingegen zu. Die Anzahl Unfälle mit Fussgänger- und Velobeteiligung ist in etwa konstant geblieben.
Unfallschwerpunkte/ Unfallhäufungsstellen	Anhand einer umfassenden Untersuchung des Unfallgeschehens sämtlicher Verkehrsteilnehmenden zwischen den Jahren 2016 und 2018 wurden im Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation die Unfallschwerpunkte sowie die Unfallhäufungsstellen ausgewiesen. Die Unfallschwerpunkte wurden dabei der jährlichen durch das ASTRA herausgegebenen Übersicht der Unfallschwerpunkte entnommen. Die Unfallhäufungsstellen wurden gemäss agglomerationspezifischer Definition ausgewiesen. Bei der Betrachtung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen zeigt sich, dass die Unfallstellen in der Region Imboden hauptsächlich auf dem übergeordneten Strassennetz liegen (Kantons- und Nationalstrassen). Eine Analyse der streckenbezogenen Unfalldichte gemäss Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation nach fahrleistungsbasierter Methodik zeigt, dass auch auf weiteren Streckenabschnitten der Via Nova in der Gemeinde Domat/Ems Unfallgefahren bestehen. Aufgrund der jährlichen Neubewertung der Unfälle und ihrer kontinuierlichen Veränderung werden die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen (punktuell/linear) lediglich hinweisend dargestellt.
Tierunfälle	In der Region Imboden, primär auf den Hauptverkehrsstrassen ausserorts, wurden in den letzten Jahren diverse Tierunfälle registriert. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass bei den Gemeinden Bonaduz und Rhäzüns ein überregionaler Wildtierkorridor besteht.
Unfallübersicht	Zurzeit (Stand Jahr 2024) liegen folgende Unfallschwerpunkte / Unfallhäufungsstellen oder Stellen mit vermehrten Tierunfällen ausserhalb der Nationalstrassen vor (siehe nachfolgende Tabelle).

Unfallart	Gemeinde	Standort	Bemerkungen
Unfallschwerpunkt (punktuell)	Gemeinde Trin	Oberalpstrasse	An der östlichen Gemeindegrenze von Trin
Unfallhäufungsstelle (punktuell)	Gemeinde Tamins	Oberalpstrasse	Knoten Bergstrasse/Oberalpstrasse

Unfallhäufungsstelle (punktuell)	Gemeinde Domat/Ems	Via Nova	Knoten Via Nova/ Gassa Suto
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Domat/Ems	Via Nova/ Churerstrasse	Zwischen Kreisel Churerstrasse/Via la Val und Knoten Via Nova/Sut Tuma
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Domat/Ems	Churerstrasse	Im Bereich Kreisel Churerstrasse/Fels- bergstrasse
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Flims	Via Alpsu/Pro- menada	Im Bereich Tunnel- portalwest bis Ge- meindegrenze Laax
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Flims	Via da flem	Bereich Marcau
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Flims	Via Alpsu	Bereich Auas Spar- sas
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Bonaduz	Bonaduzerstutz	
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Bonaduz	Versamerstrasse	
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Bonaduz	Italienische Strasse	
Behebung von Tier- unfällen	Gemeinde Domat/Ems	Churerstrasse	Bereich Plarenga

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Auf dem Strassennetz in der Region Imboden wird eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmende angestrebt. Künftigen Unfällen auf dem Strassennetz der Region Imboden wird möglichst entgegengewirkt.

Leitsätze

Erhöhung Verkehrssicherheit

Mit sämtlichen Massnahmen (wie z.B. Realisierung von Fuss- und Veloinfrastrukturen, Verbesserung von Strassenquerungen, Umgestaltungen von Knoten) ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen.

Behebung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

Die Unfallschwerpunkte auf dem regionalen Strassennetz sind zu beheben. In einem ersten Schritt sind die Unfallschwerpunkte, die Unfallhäufungsstellen und Streckenabschnitte mit hoher Unfalldichte mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten des Bundes (ISSI) detaillierter zu analysieren. In einem zweiten Schritt sind auf Basis der Analyse zweckmässige Massnahmen zur Reduktion des Unfallgeschehens vorzuschlagen. Bei Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungen ist ein Unfallschwerpunkt-Management (BSM) durchzuführen. Bei Streckenabschnitten mit hoher Unfalldichte ist ein Road Safety Inspection (RSI) vorzusehen.

Vermeidung von Wildtierunfällen

Tierunfälle auf dem regionalen Strassennetz sind mittels geeigneter Massnahmen wie Wildwarnanlagen zu vermeiden respektive zu reduzieren.

Führung aktualisierbare Liste

Eine jährlich zu aktualisierende Liste soll einen Überblick über alle Stellen mit zu vielen Unfällen geben. Anhand der Liste wird aufgezeigt, wie mit den Stellen umgegangen wird und was für weitere Schritte geplant sind. Insbesondere auf Stellen, welche über Jahre zu viele Unfälle aufweisen, ist ein besonderes Augenmerk zu legen.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Behebung von Unfallschwerpunkten, Unfallhäufungsstellen (inkl. Vermeidung Tierunfälle) sowie eine allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.

Federführung: Region

Die Region führt eine Liste der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen sowie Stellen mit vermehrten Tierunfällen und aktualisiert diese jährlich. In der Liste ist aufzuzeigen, wie mit den Problemstellungen umgegangen wird (z.B. Vorschlag Durchführung RSI, BSM etc.). Dies wird mit dem Kanton koordiniert.

Federführung: Region

Die Gemeinden prüfen in Zusammenarbeit mit dem Kanton auf ihrem Gemeindegebiet die Behebung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstelle (inkl. Vermeidung Tierunfälle). Im Weiteren sind auf Streckenabschnitten mit hoher Unfalldichte Massnahmen vorzusehen. Für die Analyse sowie zur Definition von Massnahmen sind die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) des Bundes zu verwenden.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

- ISSI Im Rahmen von Via sicura hat das Parlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug dieser anspruchsvollen Aufgaben angemessen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt.

- BSM Zählt zu den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten. Es wird dort eingesetzt, wo an einer Stelle Defizite in der Strasseninfrastruktur wiederholt zu Unfällen geführt haben (Unfallschwerpunktmanagement).
- RSI Zählt zu den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten. Es wird eingesetzt, um Sicherheitsdefizite bei bestehenden Verkehrsanlagen zu beseitigen. Durch das Beheben dieser Defizite sollen zukünftige Unfälle vermieden oder die Schwere ihrer Folgen reduziert werden (Road Safety Inspection).

E Objekte

Keine.

2.3 Öffentlicher Personenverkehr

2.3.1 Bahnverkehr

A Ausgangslage

ÖV-Netz Region Imboden	Die Region Imboden ist weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Grosse Teile werden durch das Bahnliniennetz der Rhätischen Bahn (RhB) abgedeckt. Weitere Gebiete sind mit dem Postauto erschlossen. Die Verbindungen sind auf die Stadt Chur ausgelegt. Von dort bestehen überregionale Anbindungen in Richtung Zürich und St. Gallen, aber auch in Richtung Süden.
Bahnhöfe / Bahnhofsgebiete	In der Region Imboden bestehen sieben Bahnhöfe. Diese liegen in den Gemeinden Domat/Ems (Ortskern und Domat/Ems Werk), Tamins, Trin, Bonaduz und Rhäzüns. Die Bahnhöfe weisen oftmals Mängel im Bereich Fuss- und Veloverkehr auf. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind unattraktiv. Im Weiteren weisen sie aufgrund einer ungenügenden Gestaltung häufig nur wenig Aufenthaltsqualität auf. Den Bahnhöfen kommt einerseits als Ankunftsart einer Gemeinde (Aushängeschild/Visitenkarte), andererseits als wichtiges Verknüpfungsglied zwischen den einzelnen Verkehrsträgern grosse Wichtigkeit zu. Insbesondere der Bahnhof «Domat/Ems Werk» wird mit der weiteren Entwicklung des Industrieparks Vial in Zukunft an Bedeutung gewinnen.
Grundlagen ÖV-Ausbau	Massgebend für den Ausbau der Bahninfrastruktur sind die STEP-Ausbau-schritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Imboden verfügt über ein attraktives und bedarfsgerechtes Bahnangebot mit guten Anbindungen an das Nah- und Fernverkehrsnetz der SBB und RhB, insbesondere an das Hauptzentrum Chur.

In der Region Imboden wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch des Bahnverkehrs, gefördert. Der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird damit erhöht.

In den Gemeinden der Region Imboden wird eine attraktive Gestaltung des Bahnhofsgebiets mit hoher Aufenthaltsqualität gefördert.

Leitsätze

Verbesserung interkantonalen und interregionalen Bahnverkehrs

Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs gemäss Angebotskonzept «Retica 30+» und STEP Ausbauschnitte 2025 und 2035 des Bundes wird das Bahnangebot in der Region Imboden optimiert. Die Region profitiert insbesondere von den Verbesserungen der Fernverbindungen ab Chur. Namentlich sind dies der Taktausbau nach Zürich, die Beschleunigung der SBB Strecke Chur-Zürich sowie eine schnelle Direktverbindung zum Flughafen Zürich.

Attraktive Gestaltung der Bahnhofgebiete

Die Bahnhöfe in der Region Imboden bilden als Ankunftsort die Visitenkarte der Gemeinden. Die Bahnhofgebiete sind attraktiv gestaltet und laden zum Verweilen ein. Bei der Neugestaltung und Aufwertung der Bahnhofgebiete sind mindestens folgende Anforderungen zu prüfen:

- Identitätsstiftende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität; Schaffung von identitätsstiftenden Akzenten für den Ankunftsbereich
- Schaffung von attraktiven Wartebereichen, Anordnung von (witterungsgeschützten) Sitzgelegenheiten
- Förderung Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden
- Lenkung Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierter Individualverkehr mit zweckmässigen Elementen (z.B. Bäumen)
- Klimaangepasster Bahnhofbereich mit Grünstrukturen und Grünelementen, allenfalls Anordnung eines Wasserspiels oder Brunnens
- Flächen werden weitgehend begrünt, grosse Hartbelagsflächen werden mit sickerungsfähigem Belag ausgestaltet (Vermeidung von Hitzeinseln, positiver Effekt für das Klima schaffen)
- Allfällige Neuorganisation/Zusammenfassung von bestehenden Parkfeldern
- Koordination mit Massnahmen zur Förderung der Intermodalität (vgl. Kapitel 2.3.2)

C Handlungsanweisungen

Die Gemeinden verankern die Neugestaltung bzw. die Aufwertung ihres Bahnhofgebietes in ihren kommunalen Planungen und stellen in ihrer Nutzungsplanung eine qualitätsvolle Entwicklung gemäss den regionalen/kommunalen Leitsätzen sicher. Hierfür prüfen sie im Rahmen ihrer Nutzungsplanung nachfolgende Massnahmen:

- Überprüfung der bestehenden Zonierungen rund um Bahnhofsgelände
- Festlegung von Folgeplanungen mit klaren Entwicklungszielen (Richtlinien)
- Information und Sensibilisierung der Grundeigentümerschaften

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinde Bonaduz setzt die Bahnhofentwicklung Bonaduz in Anlehnung an das Agglomerationsprojekt Massnahme ÖV 4.5 sowie gemäss den Vorgaben des regionalen Richtplans, Teil Verkehr um.

Sie schafft hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definiert die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinde Bonaduz

D Erläuterungen und weitere Informationen

STEP Im strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) wird der Ausbau des Schweizer Bahnnetzes bis ins Jahr 2025 respektive ins Jahr 2035 aufgezeigt.

«Retica 30+» Im Konzept Retica 30+ werden die Ausbauschritte der Rhätischen Bahn aufgezeigt.

Gesamtperspektive Ostschweiz Die Gesamtperspektive Ostschweiz ist ein Arbeitsprogramm zwischen den vier Kantonen Graubünden, Schaffhausen, St.Gallen und Thurgau sowie der SBB mit Planungshorizont 2030/2035. Darin werden Zielformulierungen zur Weiterentwicklung der Region definiert.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Bahnhofentwicklung					
23.BE.01	-	Bahnhofentwicklung Bonaduz	Gemeinde Bonaduz	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.3.2 Intermodalität

A Ausgangslage

Kombination von verschiedenen Verkehrsmittel

Für die Bewältigung eines Weges von A nach B werden oftmals unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt und miteinander kombiniert (Intermodalität). Oftmals handelt es sich um die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Fuss- oder Veloverkehr oder mit dem motorisierten Individualverkehr.

Durch das Bereitstellen von optimalen Rahmenbedingungen kann ein attraktiver Übergang zwischen den oben genannten Verkehrsmitteln ermöglicht und gefördert werden.

Förderung Intermodalität

Zur Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist insbesondere an Bahnhöfen oder an wichtigen Bushaltestellen die Intermodalität zu fördern. Ein zentrales Element ist dabei die Gewährleistung von kurzen und komfortablen Umsteigewegen. Im Weiteren sind attraktive Anlagen wie Veloabstellanlagen, Bike- und Car-Sharing-Angebote von Bedeutung. Für den Umstieg zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr spielen Park and Ride-Anlagen (P+R) und Kiss and Ride-Anlagen (K+R) eine wichtige Rolle.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (sowie des Fuss- und Veloverkehrs) und für dessen Erhöhung am Modalsplit werden in der Region Imboden die Intermodalität bzw. die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln gefördert.

Leitsätze

Multimodale Drehscheibe Bahnhof Domat/Ems

Der Bahnhof Domat/Ems (Ortskern) wird als multimodale Drehscheibe ausgestaltet. Es sind dabei mindestens folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Gewährleistung von schnellen, direkten und attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden
- Realisierung einer attraktiven, vor der Witterung geschützten und diebstahlsicheren Veloabstellanlage
- Realisierung einer attraktiven, behindertengerechten und überdachten Bushaltestelle
- Zweckmässige Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd (Bäume, Grünelemente, identitätsstiftende Elemente wie z.B. Brunnen)
- Bereitstellen von Kiss and Ride Parkplätzen (K+R)

Intermodulare Gestaltung von ÖV-Haltestellen

An Bahnhöfen und weiteren wichtigen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs von regionaler Bedeutung werden die Verkehrsteilnehmenden durch eine intermodulare Gestaltung und die Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern miteinander vernetzt. Durch die Intermodalität wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert und der Modalsplit-Anteil der oben genannten Verkehrsmittel erhöht.

Die konkrete Gestaltung und Ausstattung der ÖV-Haltestellen sind abhängig von deren Lage (Bushaltestelle, Bahnhof). Grundsätzlich werden mit einer intermodularen Gestaltung im Wesentlichen nachfolgende Zielsetzungen verfolgt:

- Schaffung von kurzen Umsteigewegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss - und Veloverkehr (verständliche, hindernisfreie Zugänge)
- Verbesserung des Angebots an attraktiven, witterungsgeschützten und komfortablen Veloabstellanlagen
- Erstellen Kiss and Ride Parkplätzen (K+R) und Kurzzeitparkplätze
- Zur Verfügung stellen von Taxi- und Mobility-Abstellplätzen
- Schaffung von komfortablen (witterungsgeschützten) Wartebereichen
- Attraktive Gestaltung der Umgebung; Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Wasserspiele und Sitzmöglichkeiten

C Handlungsanweisungen

Die Gemeinden fördern an Bahnhöfen und weiteren wichtigen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs die Intermodalität. Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinde Domat/Ems setzt die multimodale Drehscheibe in Anlehnung an das Agglomerationsprojekt Massnahme ÖV 4.4 sowie gemäss den Vorgaben des regionalen Richtplans, Teil Verkehr um.

Sie schafft hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinde Domat/Ems

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Multimodale Drehscheibe					
23.MD.01	-	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems	Gemeinde Domat/Ems	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.3.3 Busverkehr

A Ausgangslage

Busnetz Region Imboden	Die Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs erfolgt in der Region Imboden über fünf Buslinien. Die Buslinien B10, B11 und B12 erschliessen die Gemeinden Domat/Ems, Felsberg und Tamins mit Chur und verkehren mindestens in einem 30-Minuten-Takt. Zwischen Rhäzüns/Bonaduz und Chur verkehrt keine direkte Buslinie. Die Buslinie B18 verkehrt zwischen Rhäzüns und Domat/Ems in einem Stundentakt. Pendelnde in Richtung Chur müssen in Tamins Unterdorf umsteigen. Die Buslinie B81 verkehrt zwischen Flims und Chur. Das Busnetz ist systematisch aufgebaut und weitgehend flächendeckend. Mit den vorliegenden Buslinien werden alle Ortschaften in der Region bedient. Der bestehende Taktraster ist verglichen mit den erschlossenen Einwohnerzahlen zweck- und verhältnismässig. In der Gemeinde Rhäzüns verkehren zusätzlich noch die Buslinien 511 und 512. Diese beiden Buslinien verbinden die Gemeinde Rhäzüns mit der Gemeinde Thusis.
ÖV-Güteklasse	Der Bahnhof Domat/Ems sowie der Bahnhof Reichenau-Tamins weisen mit der ÖV-Güteklasse B die beste ÖV-Güteklasse in der Region Imboden auf. Die Gemeinden Bonaduz, Rhäzüns und Flims sind mit der ÖV-Güteklasse C mittelmässig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. In den Gemeinden Trin und Felsberg besteht mit der ÖV-Güteklasse D eine genügende Erschliessung. In den Randgebieten der Region sind vereinzelt keine ÖV-Güteklassen und somit keine hinreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorhanden.
Potential öffentlicher Verkehr	<p>In der Region Imboden liegen verschiedene Gebiete mit grossem Entwicklungspotential. Das grösste Gebiet ist dabei der Industriepark Vial mit einer Fläche von rund 21.5 ha, wovon ein Grossteil noch unbebaut ist. Als kantonales Arbeitsplatzgebiet von strategischer Bedeutung sind an diesem Ort hochwertige Nutzungen mit hoher Arbeitsplatzdichte vorgesehen.</p> <p>Ein weiteres grosses Potenzial liegt in der Gemeinde Domat/Ems beim zukünftigen Entwicklungsgebiet Tardels/Caschnés. Das Gebiet ist noch ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Amt für Energie und Verkehr prüft zurzeit verschiedene Varianten für eine bessere Erschliessung. Im Zusammenhang mit dem Strassenausbau Via Tardels und der Strassenunterführung der Ems-Chemie können weitere Anpassungen der Buslinienführungen erreicht werden.</p> <p>Weiteres Entwicklungspotential befindet sich im Gebiet Farsch. Angrenzend an die heute rechtskräftige Bauzone ist ein Siedlungserweiterungsgebiet von rund 6.2 ha vorgesehen. Aufgrund der Lage des Gebietes sind an diesem Standort einerseits gewerbliche Nutzungen, andererseits touristische Nutzungen und ebenso kombinierte Nutzungen vorgesehen.</p>

In der Gemeinde Bonaduz plant die Firma Hamilton AG ihr Angebot zu erweitern, d.h. mittelfristig werden mehr Personen in Bonaduz arbeiten. Der Ausbau und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs sind von zentraler Bedeutung.

Bei den oben genannten Gebieten handelt es sich um wichtige Zielorte. Sie weisen damit ein grosses Potenzial für den öffentlichen Verkehr auf. Aufgrund der Grösse kann ein genügender Kostendeckungsgrad für neue Buslinien erreicht werden.

Randbereiche mit ungenügendem ÖV	Am Siedlungsrand liegen einzelne Erschliessungslücken vor, welche mit zweckmässigen Massnahmen behoben werden sollen. In diesen Gebieten sollen darum die Fusswege zur Bushaltestelle optimiert werden, wobei möglichst direkte Linienführungen anzustreben sind. Nach Möglichkeit sollen zudem die Buslinienführungen optimiert werden.
Bestehende Bushaltestellen	In der Region Imboden bestehen diverse Bushaltestellen. Davon sind viele noch nicht behindertengerecht ausgestaltet. Im Zusammenhang mit der behindertengerechten Umgestaltung gemäss Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sollen die Bushaltestellen, insbesondere bei Bahnhöfen oder wichtigen Bushaltestellen, aufgewertet werden.
Umsteigepunkt Tamins	Die Bushaltestelle Tamins Unterdorf hat mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2022 stark an Bedeutung zugenommen, da sie als wichtige Umsteigehaltestelle fungiert. Die Bushaltestelle soll umgestaltet werden. Nach der Umgestaltung soll sie ein neues Verkehrsregime mit drei Standorten mit Bushaltekanten erhalten. Aufgrund der Bedeutung sind an der Bushaltestelle grosszügige, überdachte Wartebereiche sowie sichere und attraktive Fussgängerführungen zentral. Dazu gehören sichere und attraktive Verbindungen zwischen den einzelnen Haltekanten für den Fussverkehr.
Neue Bushaltestellen	Auf neuen Linienführungen sind an zweckmässiger Lage und mit rund 500 m Abstand zueinander zusätzliche Bushaltestellen zu realisieren. Sämtliche neuen Bushaltestellen haben den Anforderungen und Vorgaben des BehiG zu entsprechen und sind attraktiv und auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt zu gestalten.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Imboden verfügt über ein (über-)regionales, qualitativ hochwertiges und direktes Busnetz, welches sowohl attraktive Verbindungen innerhalb der Region (zwischen den einzelnen Gemeinden) als auch über die Regionsgrenzen hinaus anbietet.

Mit einem attraktiven und kundenfreundlichen Angebot sowie attraktiven Bushaltestellen wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs gefördert und der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht.

Leitsätze

Schliessung von Netzlücken

Zur Gewährleistung eines attraktiven, flächendeckenden Busnetzes werden bestehende Netzlücken mittels zusätzlichen (ergänzenden) oder neuen (anderen) Linienführungen geschlossen.

Optimale Erschliessung von Gebieten mit erhöhtem ÖV-Potential

Gebiete, welche aufgrund ihres grossen Entwicklungspotentials ein erhöhtes ÖV-Potential aufweisen (bspw. bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete oder regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete) werden optimal mit dem (strassengebundenen) öffentlichen Verkehr erschlossen.

Bessere Erschliessung der Randgebiete (Verbesserung ÖV-Angebot)

In den Randgebieten wird die Erschliessung durch den (strassengebundenen) öffentlichen Verkehr verbessert. In Gebieten, in welchen Erschliessungslücken vorliegen, welche jedoch in unmittelbarer Nähe zu bereits erschlossenen Gebieten liegen, kann eine Verbesserung des ÖV-Angebots durch leichte Anpassungen der Linienführung vom bestehenden Busnetz erzielt werden. In Gebieten, in welchen aufgrund von schmalen Strassenverhältnissen Anpassungen des Busnetzes nicht möglich sind, sind die (bestehenden) Fusswege zur Bushaltestelle zu optimieren. Damit die Distanz zur Bushaltestelle verkürzt wird.

Gestaltung von bestehenden und neuen Bushaltestellen

Die Bushaltestellen in der Region Imboden befinden sich an zweckmässiger Lage, sind gut sowie auf möglichst direkten Wegen erreichbar und liegen im Siedlungsgebiet in einer Entfernung von rund 500 m zueinander. Sämtliche Bushaltestellen haben den Anforderungen und Vorgaben des BehiG zu entsprechen und sind attraktiv, funktionsgerecht und auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt zu gestalten.

Werden neue Bushaltestellen erstellt oder bestehende Bushaltestellen erneuert oder aufgewertet haben sie mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Grundsätzlich Haltekante von 22 cm (BehiG)
- Digitale Fahrgastinformation
- Überdachter Wartebereich
- Sitzmöglichkeiten
- Beleuchtung

- Abfalleimer
- Identitätsstiftendes Merkmal
- Nach Bedarf Veloabstellplätze (Intermodalität)

C Handlungsanweisungen

Die Gemeinden sorgen in Gebieten, welche aufgrund ihres grossen Entwicklungspotentials ein erhöhtes ÖV-Potential aufweisen, für eine Verbesserung des ÖV-Angebots.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen in Randgebieten für eine Verbesserung des ÖV-Angebots.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden prüfen ihre Bushaltestellen auf deren Konformität mit den Vorgaben des BehiG, deren Lage und Erreichbarkeit sowie deren Ausgestaltung und optimieren diese, falls notwendig, gemäss den Leitsätzen sowie den Vorgaben des BehiG (Arbeitshilfe „Hindernisfreie Bushaltestellen im Kanton Graubünden“). Wo im Zusammenhang mit neuen (zusätzlichen oder anderen) Linienführungen des Busnetzes notwendig, erstellen sie neue Bushaltestellen.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die Festlegung der Güteklassen erfolgt aufgrund der verfügbaren Verkehrsmittel, deren Takt und der Distanz zur Haltestelle. Der Kanton Graubünden unterscheidet sechs Güteklassen (A-F), wobei A die beste und F die schlechteste Güteklasse ist.

Transreno Mit dem ÖV-Konzept Transreno wurden die grundlegenden konzeptionellen Überlegungen im Bereich Busverkehr für die verschiedenen Räume und Korridore im Kanton Graubünden entwickelt und dargestellt. Dazu wurden Stossrichtungen und Massnahmen erarbeitet.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Umsteigepunkt					
23.UP.01	-	Umgestaltung Bushaltestelle Tamins, Unterdorf	Gemeinde Tamins	In Zukunft wichtige Umsteigehaltestelle mit mehreren Haltekanten	F
Aufwertung Bushaltestellen					
23.AH.01	-	Aufwertung Bushaltestelle «Alte Post», Bonaduz	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.AH.02	-	Aufwertung Bushaltestelle Tamins Dorfplatz	Gemeinde Tamins	-	F
23.AH.03	-	Aufwertung Bushaltestelle Dorfplatz, Rhäzüns	Gemeinde Rhäzüns	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
23.AH.05	-	Aufwertung Bushaltestelle Flims Dorf, Bergbahnen	Gemeinde Flims	-	F
23.AH.06	-	Aufwertung Bushaltestelle Flims Dorf, Post	Gemeinde Flims	-	F
23.AH.07	-	Aufwertung Bushaltestelle Fidaz Pinut	Gemeinde Flims	-	F
23.AH.08	-	Aufwertung Bushaltestelle Flims Waldhaus, Caumasee	Gemeinde Flims	-	F
Gebiet mit erhöhtem ÖV-Potential					
23.ÖV.01	-	Erhöhtes ÖV-Potential kantonales Arbeitsplatzgebiet «Ems Chemie» und «Industriepark Vial»	Gemeinde Domat/Ems	Prüfung Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen.	F
23.ÖV.02	-	Erhöhtes ÖV-Potential Entwicklungsgebiet Tardels/Caschnés	Gemeinde Domat/Ems	Prüfung Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen. Verschiedene Variantenführungen sind in Prüfung durch AEV	Z
23.ÖV.03	-	Erhöhtes ÖV-Potential regionales Arbeitsplatzgebiet Hamilton	Gemeinde Bonaduz	Prüfung Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen.	F
23.ÖV.04	-	Erhöhtes ÖV-Potential Arbeitsplatzgebiet Farsch	Gemeinde Bonaduz	Prüfung Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen.	F

Verbesserung ÖV-Angebot / Erschliessung

23.VÖ.01	-	Trin Mulin, Süd	Gemeinde Trin	-	F
23.VÖ.02	-	Trin, Digg	Gemeinde Trin	-	F
23.VÖ.03	-	Trin, Narvels	Gemeinde Trin	-	F
23.VÖ.04	-	Tamins, Tumels/Camediarlas	Gemeinde Tamins	-	F
23.VÖ.05	-	Bonaduz, Viauls	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.VÖ.06	-	Bonaduz, Caschners	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.VÖ.07	-	Bonaduz, Salens	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.VÖ.08	-	Domat/Ems, Nord	Gemeinde Domat/Ems	-	F
23.VÖ.09	-	Felsberg, Pfruondwis	Gemeinde Felsberg	-	F
23.VÖ.10		Rhäzüns, Via Nova Nord	Gemeinde Rhäzüns	Prüfung neue Bushaltestelle Via Nova Nord	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.4 Fuss- und Veloverkehr

2.4.1 Alltagsvelopendlerroute

A Ausgangslage

Grosses Potential im Veloverkehr

Zur Attraktivierung des Veloverkehrs und für dessen Erhöhung am Modalsplit ist ein zusammenhängendes und sicheres Velonetz unabdingbar. Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Der Kanton Graubünden hat für den Sachplan Velo eine Potenzialkarte Veloverkehr erarbeitet. Diese geht in der Region Imboden von einem hohen Veloverkehrspotenzial aus. Insbesondere die Verbindung von Rhäzüns nach Chur ist von hoher Bedeutung.

Alltagsvelopendlerroute

Gemäss dem Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation ist das ausgewiesene Potential voraussichtlich gar noch höher. Um dieses Potenzial auszunutzen und wichtige Zielorte in der Region mit dem Veloverkehr zu erschliessen, ist von Rhäzüns über Chur bis nach Maienfeld eine Alltagsvelopendlerroute vorgesehen. Mit der Alltagsvelopendlerroute wird ein möglichst hoher Nutzen sowohl für den Pendlerverkehr als auch für den Freizeitverkehr bezweckt.

Anschlüsse
Alltagsvelopendleroute

Das Potenzial der Alltagsvelopendleroute kann nur vollumfänglich ausgeschöpft werden, wenn die Alltagsvelopendleroute von den wesentlichen Quellorten (insb. Wohngebieten) durch attraktive Anschlüsse möglichst direkt erreicht werden kann. In der Region Imboden liegen mit Bahngleisen, Gewässern (Rhein), Autobahn oder stark befahrenen Hauptstrassen verschiedene Elemente mit starker Trennwirkung vor. Diese Elemente verhindern, ohne zweckmässige Veloinfrastruktur, den Anschluss an die Alltagsvelopendleroute.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Imboden verfügt über eine direkte Veloroute, welche die Ortschaften von Rhäzüns bis Chur, deren wichtigen Ziel- und Quellorte wie bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, Arbeitsplatzgebiete im urbanen/suburbanen Raum direkt und attraktiv miteinander verbindet. Die Nutzung der Veloroute wird aktiv gefördert.

Durch die Alltagsvelopendleroute wird dem Veloverkehr in der Region Imboden ein spürbar höherer Stellenwert gegeben. Der Anteil der Velonutzenden, insbesondere im Bereich des Pendlerverkehrs, wird erhöht und der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verlagert.

Leitsätze

Durchgängige, sichere und attraktive Alltagsvelopendleroute

In der Region Imboden wird eine durchgängige, sichere und attraktive Alltagsveloverkehrsrouten zur Verfügung gestellt. Die Alltagsvelopendleroute ist Bestandteil des regionalen Velonetzes. Sie erschliesst sämtliche Ortschaften zwischen Rhäzüns und Chur sowie deren wichtigen Ziel- und Quellorte. Zur Erhöhung der Attraktivität und zur Sicherstellung einer möglichst hohen Verkehrssicherheit verläuft die Alltagsvelopendleroute abseits des Hauptstrassennetzes. Wo möglich wird sie auf bestehenden Nebenstrassen und Wegen geführt. Fehlen geeignete Nebenstrassen oder Wege, ist eine neue Veloinfrastruktur vorzusehen. Umwegfahrten werden, wenn immer möglich, vermieden.

Die Alltagsvelopendleroute hat mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Die Route ist durchgehend zu asphaltieren. Eine ebene Oberfläche mit guter Haftung ist zentral
- Ist eine Route resp. ein Teilabschnitt als reiner Veloweg vorgesehen, hat dieser eine Mindestbreite von 3.0 m aufzuweisen
- Ist auf einer Route resp. einem Teilabschnitt Mischverkehr (zusammen mit dem Fussverkehr) vorgesehen, ist dessen Breite im Einzelfall – in Abhängigkeit des jeweiligen Fussgängeraufkommens – zu definieren. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Alltagsvelopendleroute auch von E-Bikes mit erhöhten Geschwindigkeiten befahren wird

- Die Sichtweiten bei Knoten sowie die Anhaltesichtweiten auf Strecken sind stets auf E-Bikes auszulegen
- Die Streckenführung erfolgt möglichst gradlinig, da starke Kurven, bei welchen die Velofahrenden stark abbremsen müssen, unattraktiv sind und die Verkehrssicherheit gefährden.

Gewährleistung von optimalen Zugängen an die Alltagsvelopendlerroute

Zur Erhöhung der Attraktivität ist die Alltagsvelopendlerroute von den Ziel- und Quellorten möglichst direkt und sicher erreichbar. Hierfür werden optimale Zugänge und Anschlüsse, welche möglichst gradlinig an die Veloroute führen, geschaffen. Die Anschlüsse an die Alltagsvelopendlerroute haben im Übrigen dieselben Anforderungen wie die Alltagsvelopendlerroute selbst zu erfüllen.

Information Bevölkerung

Die Bevölkerung der Region Imboden wird mittels einer regional koordinierten Informationskampagne auf die Alltagsvelopendlerroute aufmerksam gemacht. Ziel der Kampagne ist die Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Alltagsvelopendlerroute und das zur Verfügung stellen von weitergehenden Informationen (bspw. Routenführung, wichtige Anschlüsse, Veloabstellanlagen etc.). Mittels verschiedener Informationskanäle (Medienmitteilungen, Homepage der Region und der Gemeinden, Zeitungsartikel, Flyer in die Haushalte, Social Media etc.) werden möglichst viele unterschiedliche Personen- und Nutzergruppen angesprochen.

C Handlungsanweisungen

Die Region Imboden setzt sich für die Umsetzung der Alltagsvelopendlerroute ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Region Imboden lanciert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine breit angelegte Informationskampagne zur Alltagsvelopendlerroute. Sie koordiniert diese bei Bedarf mit der Region Plessur und Region Landquart.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen die Alltagsvelopendlerroute sowie die Zugänge zur Veloroute in ihren kommunalen Planungen auf (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept etc.) und sichern diese im Rahmen ihrer Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Die Gemeinden setzen die Alltagsvelopendleroute und die Zugänge zur Veloroute gemäss den Leitsätzen sowie in Anlehnung an das Agglomerationsprojekt, Massnahme FVV 4.3 zeitnah um.

Federführung: Gemeinden

Zur Sicherstellung einer überkommunal/regional aufeinander abgestimmten Routenführung arbeiten die Gemeinden bei der Ausführungsplanung respektive der Umsetzung der Alltagsvelopendleroute im Bereich von Schnittstellen (Gemeindegrenzen) eng zusammen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Alltagsvelopendlerroute					
23.AV.01	-	Alltagsvelopendler- route	Gemeinden Rhäzüns, Bonaduz, Tamins, Do- mat/Ems	-	F
Alltagsvelopendlerroute (Anbindungen)					
23.AN.01	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Dorfzentrum Bona- duz	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.AN.02	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Farsch	Gemeinde Bonaduz	-	F
23.AN.03	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung In- dustriepark Vial, West	Gemeinde Do- mat/Ems	-	F
23.AN.04	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung In- dustriepark Vial, Mitte	Gemeinde Do- mat/Ems	-	F
23.AN.05	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung In- dustriepark Vial, Ost	Gemeinde Do- mat/Ems	-	F
23.AN.06	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Dorfzentrum Do- mat/Ems	Gemeinde Do- mat/Ems	-	F
23.AN.07	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Ar- beitsplatzgebiet Isla	Gemeinde Do- mat/Ems	-	F
23.AN.08	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Felsberg	Gemeinde Felsberg	-	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.4.2 Regionales Velonetz

A Ausgangslage

Regionales Velonetz	Basis des regionalen Velonetzes bildet das Velonetz gemäss Sachplan Velo des Kantons Graubünden und das Velonetz gemäss Gesamtverkehrskonzept Region Imboden. Aufgrund von neuen Erkenntnissen im Zusammenhang mit dem Veloverkehr wurden jedoch verschiedene Anpassungen am bereits definierten Velonetz vorgenommen.
Netzgliederung	Analog zum Sachplan Velo gliedert der regionale Richtplan das Velonetz in ein Alltagsverkehrsnetz und ein Freizeitverkehrsnetz und dieses wiederum in ein Grund- und Ergänzungsnetz.
Alltagsverkehr	Unter dem Alltagsverkehr wird der gesamte Veloverkehr verstanden, welcher im Rahmen des Alltags erfolgt. Es handelt sich dabei um Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr, aber auch um Fahrten zu Freizeiteinrichtungen (Regelmässige Hobbys). Das Alltagsnetz bezweckt eine möglichst direkte Verbindung zwischen Quell- und Zielort. Es verläuft daher vielfach innerhalb des Siedlungsgebiets und verbindet zwei Gemeinden auf direktem Weg.
Freizeitverkehr	Unter dem Freizeitverkehr wird der Veloverkehr verstanden, welcher ausserhalb des Alltags entsteht. Das Freizeitnetz dient dem Freizeit- und Tourismusverkehr. Für den Freizeit- und Tourismusverkehr steht nicht die Direktheit der Wege im Vordergrund, sondern viel mehr eine möglichst hohe Umfeldqualität sowie ein hoher (Fahr-)Komfort. Das touristische Erlebnis in einer intakten Kulturlandschaft und der Besuch von Sehenswürdigkeiten spielen eine wichtige Rolle. Das Freizeitnetz verläuft aus diesem Grund vielfach abseits von stark befahrenen Strassen respektive an ruhigeren Lagen.
Grundnetz	Das Grundnetz besteht in der Region Imboden aus zwei Längsachsen. Die erste Achse bildet die Alltagsvelopendleroute von Rhäzüns nach Chur. Die zweite Achse verläuft mehrheitlich parallel zur Alltagsvelopendleroute. Zwischen den beiden parallelen Achsen verlaufen verschiedene Querverbindungen. Im Weiteren gehören wichtige Anschlüsse von den Siedlungsgebieten an die Alltagsvelopendleroute zum Grundnetz.
Ergänzungsnetz	Das Ergänzungsnetz verläuft zwischen Flims und Tamins. Weiter verläuft das Netz als Alltags- und Freizeitroute nördlich des Rheins von Tamins nach Felsberg. Das Ergänzungsnetz erweitert und verdichtet das Grundnetz.
Schwachstellen	Sowohl das Grundnetz als auch das Ergänzungsnetz weisen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept der Region Imboden sowie dem Sachplan Velo verschiedene Mängel auf. So fehlen auf dem Velonetz teilweise Veloinfrastrukturen. Dies kann sowohl linear (z.B. auf Strassen) als auch punktuell (z.B. an Knoten)

auftreten. Im Weiteren liegt zwar oftmals eine Veloinfrastruktur vor, diese ist allerdings ungenügend und stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dazu gehören beispielsweise zu schmale Velostreifen oder zu schmal kombinierte Fuss- und Veloinfrastrukturen.

Verbindung Flims-Tamins

Um von Flims nach Tamins oder umgekehrt mit dem Velo zu gelangen, muss die Oberalpstrasse benutzt werden. Die Strasse ist vielerorts mit einem Velostreifen ausgebaut. Trotzdem ist das Fahren auf der Hauptstrasse bei den hohen Geschwindigkeiten und dem hohen Verkehrsaufkommen unattraktiv. Im Zusammenhang mit der Alltagsvelopendleroute zwischen Rhäzüns und Chur soll eine zusätzliche Linienführung zwischen Flims und Tamins geprüft werden. Eine Möglichkeit bildet der Ausbau des Wanderweges Senda Sursilvana. In einer Machbarkeitsstudie soll die Velowegführung detaillierter untersucht werden.

Bikewege Rheinschlucht /
Ruinaulta

Die Ruinaulta in Graubünden ist eine der vielfältigsten Landschaften der Alpen. Eine wilde Schlucht mit einem ungebändigten Fluss, weissen Steilwänden und vielfältigen Wäldern prägen die Landschaft. Das Gebiet ist bei Bikern sehr beliebt. Im Gebiet liegen diverse Bikerouten in allen Schwierigkeitsgraden. Die Rheinschlucht ist ein UNESCO Welterbe. Das Gebiet ist von regionaler und überregionaler Bedeutung, wodurch auch die grösseren Bikewege von regionaler Bedeutung sind.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird in der Region Imboden erhöht und die Benützung des Velos im Alltag und in der Freizeit mittels der Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen gefördert.

Mit einem durchgängigen, sicheren und attraktiven Velonetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr wird der Veloverkehr sowie dessen Bedeutung als umweltfreundliche Mobilitätsform gestärkt.

Die Region Imboden verfügt im Gebiet Ruinaulta/Rheinschlucht über attraktive Bikewege für sämtliche Schwierigkeitsgrade.

Leitsätze

Durchgängiges/lückenfreies, flächendeckendes, sicheres und attraktives regionales Velonetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr

In der Region Imboden wird ein durchgängiges/lückenfreies, flächendeckendes, sicheres und attraktives Velonetz, welches sämtliche wichtigen Quell- und Zielorte erschliesst, zur Verfügung gestellt.

■ **Durchgängig/lückenfrei:**

Das Velonetz ist durchgängig und weist weder lineare noch punktuelle Netzlücken noch anderweitige Schwachstellen auf.

■ **Flächendeckend:**

Mittels verschiedenen Längs- und Querverbindungen, die das Grund- und Ergänzungsnetz bilden, wird ein möglichst flächendeckendes Velonetz sichergestellt.

■ **Sicher:**

Das Velonetz birgt eine geringe Unfallgefahr und vermittelt ein hohes Sicherheitsempfinden (subjektiv und objektiv) bei den Nutzenden. Die Infrastruktur ist eindeutig und einfach verständlich.

■ **Attraktiv:**

Das Velonetz berücksichtigt die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen. Das Velonetz zeichnet sich durch eine gute und homogene Führung des Veloverkehrs und einen hohen Verkehrsfluss aus. Das Netz verfügt über einen hohen Komfort (geeignete Infrastruktur, möglichst wenig resp. geringe Steigungen, wenig Behinderungen, ebene Oberfläche etc.).

Das Velonetz gliedert sich in das Alltags- und das Freizeitnetz:

■ **Alltagsnetz:**

Beim Alltagsnetz liegt eine möglichst direkte und sichere Wegführung im Vordergrund. Umwege, unbegründete Niveaudifferenzen und Fahrunterbrüche werden beim Alltagsnetz möglichst vermieden.

■ **Freizeitnetz:**

Beim Freizeitnetz liegen die Umfeldqualität und das Fahrerlebnis im Vordergrund. Das Freizeitnetz wird entsprechend abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Zur Entflechtung des Verkehrs und zur Reduktion von allfälligen Konflikten zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr haben die Veloinfrastrukturen (Neubau/Ausbau) mindestens nachfolgende Anforderungen (Ausbaustandard) zu erfüllen:

- Innerorts auf Hauptverkehrsstrassen sind bei nicht temporeduzierten Zonen Velostreifen oder Velowege vorzusehen. Velostreifen haben dabei eine Breite von mindestens 1.50 m aufzuweisen.
- In Bereich von Tempo-30-Zonen kann der Veloverkehr im Mischverkehr zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr geführt werden. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses für den Veloverkehr können auch Velostrassen eingeführt werden.
- Ausserorts sind nach Möglichkeit separat geführte Velowege zu realisieren. Velostreifen sind ausserorts nur in Ausnahmefällen zu

realisieren. Werden ausserorts Velostreifen realisiert, haben diese eine Breite von mindestens 1.80 m aufzuweisen.

- Bei Knoten auf stark befahrenen Strassen sind Abbiegehilfen oder Querungshilfen für den Veloverkehr vorzusehen.

Bestehendes Bikeangebot in der Ruinaulta/Rheinschlucht beibehalten, aufwerten und allenfalls ergänzen

Das bestehende attraktive Bikeangebot in der Ruinaulta/Rheinschlucht soll beibehalten werden. Werden Abschnitte von Wanderern und Velofahrenden gemeinsam genutzt, kann es zu Konflikten kommen. Bei Nutzungskonflikten ist eine Entflechtung anzustreben. Die gegenseitige Nutzungsverträglichkeit ist zu prüfen. Bei grosser Nachfrage können Erweiterungen der Bikewege vorgesehen werden.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Gewährleistung ein durchgängiges/lückenfreies, flächendeckendes, sicheres und attraktives regionales Velonetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr sowie für attraktive Bikewege in der Ruinaulta/Rheinschlucht ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Mit der Genehmigung des regionalen Richtplans, Teil Verkehr beantragt die Region beim Tiefbauamt des Kantons Graubünden die Anpassung sowie die Aktualisierung des Sachplans Velo basierend auf dem regionalen Richtplan.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen das regionale Velo- und Bikenetz in ihren kommunalen Planungen auf (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept etc.) und sichern dieses im Rahmen ihrer Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Die Gemeinden setzen das regionale Velo- und Bikenetz gemäss den Leitsätzen zeitnah um.

Federführung: Gemeinden

Zur Sicherstellung einer überkommunal/regional aufeinander abgestimmten Routenführung arbeiten die Gemeinden bei der Ausführungsplanung respektive der Umsetzung des regionalen Velonetzes im Bereich von Schnittstellen (Gemeindegrenzen) eng zusammen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Das dargelegte Bikewegnetz koordiniert die unterschiedlichen Planungen und stellt die Anschlüsse in der Region Imboden sicher. Die Bikewege wurden aufgrund folgender Planungen festgelegt:

- Sachplan Velo, Kanton Graubünden, genehmigte am 23. Januar 2024
- Masterplan Langsamverkehr, Konzept für die Weiterentwicklung des touristischen Langsamverkehrs in der Destination Flims Laax Falera, Stand Mai 2022
- Regionaler Richtplan Regionalpark Objekt 02.LR.01 Naturmonument Ruinaulta / Rheinschlucht, Region Sursevla und Region Imboden, von der Regierung genehmigt am 15. März 2016

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Regionales Velonetz (bestehende Infrastruktur)					
23.RV.01	-	Grundnetz, bestehende Infrastruktur	Region Imboden	Alltag und Freizeit	F
23.RV.02	-	Ergänzungsnetz, bestehende Infrastruktur	Region Imboden	Alltag und Freizeit	F
23.RV.03	-	Grundnetz, bestehende Infrastruktur	Region Imboden	Alltag	F
23.R.04	-	Ergänzungsnetz, bestehende Infrastruktur	Region Imboden	Alltag	F
23.RV.05	-	Freizeitnetz, bestehende Infrastruktur	Region Imboden	Freizeit	F
Regionales Velonetz (Neubau Infrastruktur)					
23.RN.01	-	Grundnetz, Neubau Infrastruktur	Region Imboden	Alltag	F
23.RN.02	-	Ergänzungsnetz, Neubau Infrastruktur	Region Imboden	Alltag	F
23.RN.03	-	Freizeitnetz, Neubau Infrastruktur	Region Imboden	Freizeit	F

Regionales Velonetz (Ausbau Infrastruktur – linear)

23.RA.01	-	Grundnetz, Ausbau Infrastruktur, linear	Region Imboden	Alltag	F
23.RA.02	-	Ergänzungsnetz, Ausbau Infrastruktur, linear	Region Imboden	Alltag	F

Regionales Velonetz (Ausbau Infrastruktur – punktuell)

23.RP.01	-	Grundnetz, Ausbau Infrastruktur, punktuell	Region Imboden	Alltag	F
23.RP.02	-	Ergänzungsnetz, Ausbau Infrastruktur, punktuell	Region Imboden	Alltag	F

Mountainbike-Netz

23.BW.01	-	Bikewege	Region Imboden	Freizeit	F
23.BW.02	-	Bike- und Wanderwege	Region Imboden	Freizeit	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.4.3 Veloabstellanlagen

A Ausgangslage

Veloabstellanlagen Neben einem durchgängigen/lückenfreien, flächendeckenden, sicheren und attraktiven regionalen Velonetz bilden auch attraktive Veloabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Velos als Verkehrsmittel. Nur wenn das Velo vor und nach der Fahrt sicher und geschützt deponiert werden kann, wird dieses gerne genutzt.

Aus diesem Grund sind an den wesentlichen Ziel- und Quellorten der Nachfrage entsprechend genügend attraktive Veloabstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Insbesondere an Bahnhöfen sowie wichtigen Bahn- und Bushaltestellen als bedeutende Ziel-/Quellorte sind ausreichend Veloabstellplätze anzubieten. Dabei ist der kombinierten Mobilität (Bike and Ride) ausreichend Rechnung zu tragen (vgl. Kapitel 2.3.2).

Ausgestaltung
Veloabstellanlagen Damit die Veloabstellanlagen von den Velofahrenden gerne genutzt werden, sind diese nutzer- und velofreundlich auszugestalten. So sind die Veloabstellanlagen an möglichst zentraler, gut zugänglicher Lage zu erstellen und von Diebstahl und Witterung zu schützen. Der Trend des E-Bikes kann mit der Errichtung von E-Bike-Ladestationen weitergeführt werden.

Bikesharing Mit der Etablierung von Bikesharing kann die Förderung des Velos als umweltfreundliche Mobilitätsform weiter gefördert werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Mit einem nachfrageorientierten Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten wird die Attraktivität des Veloverkehrs in der Region Imboden gestärkt.

Die Anzahl und Qualität von öffentlichen und privaten Veloabstellanlagen wird erhöht und die Kombinationsmöglichkeiten von Velo und ÖV optimiert.

Leitsätze

Zielorientiertes Angebot an Veloabstellanlagen

An regional wichtigen Ziel- und Quellorten mit hohem Personen-/Verkehrsaufkommen werden genügend attraktive Veloabstellanlagen erstellt. Wichtige Ziel- und Quellorte sind insbesondere die Bahnhöfe, wichtige Bahn- und Bushaltestellen, bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete, regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete. An diesen

Orten ist die Erstellung von Veloabstellanlagen von hoher Qualität zwingend.

Im Weiteren ist bei (bestehenden) grösseren Wohnbauten, öffentlichen Einrichtungen, Freizeitanlagen oder Ähnlichem die Erstellung von Veloabstellanlagen von hoher Qualität zu prüfen. Die Gemeinden übernehmen bei gemeindeeigenen Bauten/Liegenschaften eine Vorreiterrolle.

Bestehende Veloabstellanlagen sind bei Bedarf zu erweitern und/oder aufzuwerten.

Ausbaustandard der Veloabstellanlagen

Die Veloabstellanlagen an regional wichtigen Ziel- und Quellorten haben mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Es sind genügend Veloabstellplätze vorzusehen. Die Anzahl der Veloabstellplätze ist gemäss der VSS Norm 40 065 festzulegen.
- Die Veloabstellanlage befindet sich an zentraler und für den Veloverkehr gut zugänglicher Lage. Die Zu- und Wegfahrt ist gut auffindbar und sicher
- Die Veloabstellanlage ist gut einsehbar
- Die Veloabstellanlage ist vor Witterung und Diebstahl geschützt. Das Dach der Veloabstellanlage deckt sowohl die Velos als auch den Bereich zum Anbringen/Abschliessen des Velos
- Grössere Veloabstellanlagen sind zu überwachen
- Es sind geeignete Parkiersysteme abgestimmt auf die Nutzung und den vorliegenden Platzverhältnissen zu bestimmen
- Es sind Ladestationen für E-Velos vorzusehen
- Es sind Abstellplätze für Spezialvelos (z.B. Anhängervelos, Tandems etc.) vorzusehen
- Die Veloabstellanlagen ist bei Bedarf mit einer Velowerkstatt auszustatten

Förderung Bikesharing

Für die weitergehende Nutzung des Veloverkehrs werden in der Region Imboden Bikesharing-Angebote gefördert. Allfällige Bikesharing-Angebote sind überkommunal/regional nutzbar und möglichst im Bereich der Bahnhöfe resp. entlang der Alltagsvelopendlerroute anzubieten.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Gewährleistung eines ausreichenden Angebots an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Gemeinden sorgen für die Schaffung eines ausreichenden Angebots an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten.

Die Gemeinden sichern im Rahmen der Nutzungsplanung die Schaffung von entsprechenden Veloabstellanlagen an den regional wichtigen Ziel- und Quellorten. Es sind dabei die Anforderungen an Veloabstellanlagen gemäss den Leitsätzen zu berücksichtigen.

Die Gemeinden überprüfen die Grösse (Anzahl Abstellplätze) und den Ausbaustandard ihrer bestehenden Veloabstellanlagen und optimieren diese bei Bedarf.

Die Gemeinden prüfen die Realisierung von neuen Veloabstellanlagen, beispielsweise bei grösseren Wohnbauten, öffentlichen Einrichtungen, Freizeitanlagen oder Ähnlichem. Sie prüfen hierfür beispielsweise nachfolgende Massnahmen:

- Aufnahme in der Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan, Folgeplanungen etc.)
- Öffentlich-rechtliche Verträge
- Eigentümergespräche, Sensibilisierung und Information Grundeigentümerschaften

Die Gemeinden stellen bei gemeindeeigenen Bauten/Liegenschaften ausreichend attraktive Veloabstellanlagen vor Verfügung.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden fördern attraktive Bikesharing-Angebote. Hierfür prüfen sie innerhalb ihrer Gemeinde die Zweckmässigkeit und die Möglichkeiten zur Einführung eines Bikesharing-Angebotes. Für die Sicherstellung eines überkommunal/regional koordinierten Angebots arbeiten die Gemeinden eng zusammen.

Federführung: Gemeinden/Region

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Veloabstellanlagen					
23.VA.01	-	Veloabstellanlagen Industriepark Vial	Gemeinde Domat/Ems	Die Gemeinde unterstützt die Unternehmen in geeig- neter Art und Weise. Die Umsetzung erfolgt durch die Unternehmen.	F
23.VA.02	-	Veloabstellanlagen Ems/Chemie	Gemeinde Domat/Ems	Die Gemeinde unterstützt die Unternehmen in geeig- neter Art und Weise. Die Umsetzung erfolgt durch die Unternehmen.	F
23.VA.03	-	Veloabstellanlagen Hamilton	Gemeinde Bonaduz	Die Gemeinde unterstützt die Unternehmen in geeig- neter Art und Weise. Die Umsetzung erfolgt durch die Unternehmen.	F
23.VA.04	-	Veloabstellanlagen Arbeitsplatzgebiet Farsch	Gemeine Bonaduz	-	F
23.VA.05	-	Veloabstellanlage Bahnhof Reichenau- Tamins	Gemeinde Domat/Ems	-	F
23.VA.06	-	Veloabstellanlagen Sportanlage Vial	Gemeinde Domat/Ems	-	F
23.VA.07	-	Veloabstellanlage Bahnhof Felsberg	Gemeinde Felsberg	-	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.4.4 Regionaler Fussverkehr

A Ausgangslage

Bedeutung Fussverkehr	Der Fussverkehr hat als Verkehrsmittel eine sehr hohe Bedeutung, da für gewöhnlich alle mobilen Personen zumindest für eine Etappe als zu Fuss Gehende unterwegs sind. Demnach ist ein zusammenhängendes, direktes und attraktives Fusswegnetz unabdingbar. Der Fussverkehr weist grösstenteils lokale Bedeutung auf. Von hoher Wichtigkeit ist die Anbindung des Fussverkehrs an die wichtigen Zielorte wie an den Bahnhof an Bushaltestellen, an Schulhäusern, an Freizeitanlagen und Einkaufsmöglichkeiten.
Fussverkehrsrouten	Bei starker Trennung der Siedlungsgebiete sind sichere, direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Ortsteilen vorzusehen. Diese Wegverbindungen haben regionale Bedeutung.
Verbindung Bonaduz - Rhäzüns	Der Feldweg Ratiras zwischen Bonaduz und Rhäzüns bildet für den Fussverkehr eine wichtige und attraktive Verbindung.
Verbindung Ober- Unterdorf Tamins	Die Gemeinde Tamins ist stark gekennzeichnet von einer Teilung zwischen Ober- und Unterdorf. Einerseits ist dies auf die Topografie zurückzuführen, andererseits auf die Umfahrungsstrasse, welche eine starke Trennwirkung hat. Für eine mögliche Wegführung zwischen diesen beiden Ortschaften hat die Gemeinde Tamins eine Machbarkeitsstudie von der Firma Fanzun AG vom 19.11.2020 ausarbeiten lassen. Eine Verbindung zwischen Unter- und Oberdorf ist zur Förderung des Fussverkehrs von hoher Bedeutung.
Hängebrücke Val la Rosa Runcahöhe	Mit einer möglichen Hängebrücke kann ein Wegabschnitt von rund 3 km und 120 Höhenmeter zwischen Falera und Flims umgangen werden, für den zu Fuss 50 Minuten Wegzeit benötigt wird. Die Wegverbindung auf dem Panoramaweg Falera – Laax – Flims kann dadurch gestärkt werden. Für die Realisierung der Hängebrücke sind noch weitere vertiefte Abklärungen bezüglich Machbarkeit zu treffen
Wanderwege Rheinschlucht / Ruinaulta	Das Gebiet Ruinaulta ist bei Wanderern sehr beliebt. Die Wanderwege führen zu schönen Aussichtsplattformen, zu Waldseen und bilden ein einzigartiges Naturerlebnis. Die Rheinschlucht ist ein UNESCO Welterbe. Das Gebiet ist von regionaler und überregionaler Bedeutung, wodurch die grösseren Wanderwege von regionaler Bedeutung sind. In diesem Bereich wird der bestehende Richtplan Ruinaulta zurzeit überarbeitet. In diesem werden Grillstellen, Rastplätze, Aussichtsplattformen etc. im Gebiet der Rheinschlucht gesichert.
Weitere Regionale Verbindungen	Als weitere wichtige regionale Wegverbindung liegt die Fussverkehrsroute «Senda Sursilvana» (Schweizmobil) in der Region Imboden. Im Bereich

zwischen Tamins und Flims soll in Zukunft auf dem Weg ein kombinierter Velo- und Wanderweg geprüft werden.

Erschliessung von regionalen Zielorten

Der öffentliche Verkehr funktioniert nur, wenn die Erreichbarkeit der Ausgangsstation und die Feinverteilung am Zielort für den Fussverkehr gewährleistet sind. Der Fussverkehr bzw. die Fussinfrastruktur ist dabei von grundlegender Bedeutung. Regional bedeutende Zielorte (bspw. bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete oder regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete) sollen auch mittels Fussverkehr gut erschlossen sein.

Schulwege

Schulwege sind mehr als eine Strecke von A nach B. Hier schliessen Kinder Freundschaften, entdecken die Welt, werden selbstständig und beweglich. Schülerinnen und Schüler als besonders sensible Nutzergruppe sind beim Thema Verkehrssicherheit speziell zu berücksichtigen. Fussinfrastrukturen, welche als Schulwege benutzt werden, sind grosszügig zu dimensionieren. Bei Querungen der Fahrbahn sind Querungshilfen anzubieten. Das Einführen von verkehrsberuhigten Bereichen (vgl. Kapitel 2.2.2) fördert die Schulwegsicherheit.

Insbesondere in der Gemeinde Felsberg liegt im Bereich der Kreuzung Felsbergstrasse, Via Zups, Via Paleu Sura eine ungenügende Sicherheit für den Fussverkehr insbesondere auch für die Schulkinder vor. In diesem Bereich liegt die Bushaltestelle «Domat/Ems, Abzweiger Felsberg». Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, wird auf der westlichen Seite der Felsbergstrasse ein Trottoir vorgesehen.

Historische Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das Fusswegnetz verläuft teilweise auf Wege, welche im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) bezeichnet sind. Im Rahmen der weiteren Planung des Fusswegnetzes muss eine Interessensabwägung der Ziele der Bundesinventare sowie der weiteren übergeordneten Gesetze und Planungsgrundsätze vorgenommen werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Imboden verfügt über gut ausgebaute und höchst attraktive Wanderwege.

Die direkt aneinandergrenzenden Siedlungsgebiete der einzelnen Gemeinden der Region Imboden sind untereinander mit einem attraktiven Fussweg verbunden (regionale Fussverkehrsrouten). Eine wichtige Rolle übernimmt dabei der Wanderweg «Senda Sursilvana».

Regional bedeutende Zielorte werden, insbesondere von den ÖV-Haltestellen und dem nahegelegenen Siedlungsgebiet, mit dem Fussverkehr gut erschlossen.

In den Gemeinden der Region Imboden wird eine hohe Schulwegsicherheit gewährleistet.

Leitsätze

Regionale Wanderwege

Die regionalen Wanderwege bilden eine attraktive Naherholungsmöglichkeit. Entlang der Wege befinden sich Sitzgelegenheiten, nach Möglichkeit mit Schatten- und Sonnenplätzen. Zudem werden attraktive Aussichtsplattformen angeboten.

Attraktive Erschliessung der regional bedeutenden Zielorte durch den Fussverkehr

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs werden regional bedeutende Zielorte in der Region Imboden wie bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und Arbeitsplatzgebiete im urbanen/suburbanen Raum oder regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete direkt und attraktiv mit dem Fussverkehr erschlossen. Dabei sind insbesondere attraktive Verbindungen zu den Bahnhöfen, Bushaltestellen und zum nahegelegenen Siedlungsgebiet zu gewährleisten.

Die Infrastrukturen für den Fussverkehr haben mindestens nachfolgenden Anforderungen zu erfüllen:

- Im Bereich von Tempo-30-Zonen kann der Fussverkehr bei geringem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt werden
- Im Bereich von Tempo-30-Zonen mit höherem Verkehrsaufkommen ist ein Trottoir mit einer Breite von mindestens 2.0 m zu realisieren
- Entlang von übergeordneten Strassen ist ein Trottoir mit einer Breite von 2.50 m mit Grünelementen wie bspw. Bäumen, mindestens jedoch von 2.0 m zu realisieren
- Hauptfusserschliessungen zu regional bedeutenden Zielorten sind nicht mit dem Veloverkehr zu kombinieren, sondern separat zu führen
- Separat geführte Fusswege weisen eine Breite von mindestens 2.0 m auf
- Zur Förderung der Aufenthaltsqualität der Fusswege und um dem immer wärmerem Stadtklima entgegenzuwirken, sind entlang von Fussinfrastrukturen Grünelemente wie Bäume oder Hecken vorzusehen

Sichere und attraktive Schulwege

Kinder unterliegen im Strassenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Besondere Aufmerksamkeit ist denjenigen Strassenabschnitten zu widmen, welche Schülerinnen und Schüler als Schulweg dienen. Die

Schulwege in der Region Imboden sind darum sicher und attraktiv zu gestalten.

Im Rahmen eines Schulwegsicherheitskonzept je Gemeinde sind die für die Schülerinnen und Schüler gefährlichen Stellen im Strassennetz zu erfassen und geeignete Massnahmen für deren Behebung aufzuzeigen.

Im Schulwegsicherheitskonzept sind mindestens folgende Inhalte abzuhandeln:

- Analyse der Schulwege unter Einbezug der Schüler, Aufzeichnung von Problemen (Begehung vor Ort)
- Definition Schulwegrouten (Abseits von Hauptverkehrsstrassen)
- Massnahmen zur gezielten Optimierung und Verbesserung der Schulwege
- Informationskampagne für Eltern (und Kinder)

C Handlungsanweisungen

Die Region Imboden setzt sich für die Gewährleistung der Wanderwege sowie der wichtigen Fussverkehrsrouten ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen die Wanderwege und Fussverkehrsrouten in ihren kommunalen Planungen auf (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept etc.) und sichern dieses im Rahmen ihrer Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen dafür, dass regional bedeutende Zielorte gut mit dem Fussverkehr erschlossen werden.

Die Gemeinden sichern im Rahmen der Nutzungsplanung die zweckmässige Erschliessung der regional bedeutenden Ziel- und Quellorte gemäss den Leitsätzen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für eine hohe Schulwegsicherheit. Hierfür erarbeiten sie bei Bedarf ein Schulwegsicherheitskonzept. Sofern Kantonsstrassen betroffen, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Neubau/Ausbau Fusswege					
23.NF.01	-	Hängebrücke Val la Rosa Runcahöhe	Gemeinde Flims	Neubau	Z
23.NF.02	-	Fussverbindung Tamins Oberdorf – Unterdorf	Gemeinde Tamins	Neubau	F
23.NF.03	-	Fussverbindung Bonaduz - Rhäzüns	Gemeinde Bonaduz, Rhäzüns	Ausbau	F
23.NF.04	-	Fuss- und Veloverbindung Rheinbrücke	Gemeinde Domat/Ems, Felsberg	Neubau Fuss- und Veloverkehrsbrücke	F
Regionaler Wanderweg					
23.RW.01	-	Wanderwege	Ruinaulta/Rheinschlucht	-	F
Schulwegsicherheit					
23.SW.01	-	Erhöhung Schulwegsicherheit im Bereich Felsbergstrasse	Gemeinde Felsberg	-	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung