

## 6 Verkehr

---

6.1	Gesamtverkehr	6.1-1
6.2	Strassenverkehr	6.2-1
6.3	Öffentlicher Personenverkehr	6.3-1
6.4	Fuss- und Veloverkehr	6.4-1
6.5	Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme	6.5-1
6.6	Güterverkehr	6.6-1
6.7	Flugverkehr	6.7-1







# 6 Verkehr

## 6.1 Gesamtverkehr

### Ausgangslage

Die Verkehrspolitik ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des alpinen Wirtschaftsraumes im nationalen und internationalen Umfeld. Sie gewährleistet die Mobilität der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Rahmen der verfügbaren Mittel. In Graubünden sind vier spezielle Charakteristika zu berücksichtigen:

Mikrozensus  
Mobilität und  
Verkehr Graubünden 2015  
[s. Erläuterungen](#)

- | die Besonderheiten aufgrund der Randlage innerhalb der Schweiz mitten im Alpenbogen
- | die Topographie, geprägt durch Berge und 150 Talschaften, welche die Struktur der Verkehrsnetze beeinflusst
- | die mit der Topographie einhergehende dezentrale Besiedlung und geringe Bevölkerungsdichte
- | der hohe Anteil des Tourismusverkehrs

Diese Rahmenbedingungen sind u.a. verantwortlich für die im schweizweiten Vergleich überdurchschnittliche Motorisierung der Haushalte und den damit verbundenen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr.

Art. 3 Abs. 3 RPG  
Verkehrssystem  
[s. Erläuterungen](#)

Die Abstimmung der Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung ist ein zentrales Postulat des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG). Dazu zählen die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie der Rad- und Fusswege, der Schutz der Wohngebiete vor schädlichen Einwirkungen sowie die Sicherstellung der Versorgung mit Gütern (Logistik) und Dienstleistungen. Aufgrund des Klimawandels ist die Reduktion des durch den Verkehr verursachten CO<sub>2</sub> Ausstosses ebenso ein wichtiges Ziel. Der Kanton Graubünden strebt hierzu – u.a. zur Verhinderung von unnötigem MIV – eine Siedlungsentwicklung nach innen mit guter ÖV-Erschliessung sowie sicheren und möglichst umwegfreien Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr an. Die kantonalen Infrastrukturplanungen gemäss den Richtplankapiteln für die Strasse ([Kap. 6.2](#)), den ÖV auf Strasse und Schiene ([Kap. 6.3](#)), den Fuss- und Veloverkehr ([Kap. 6.4](#)), den Agglomerationsverkehr ([Kap. 6.5](#)) und für den Güterverkehr ([Kap. 6.6](#)) sind nach dieser Zielsetzung ausgerichtet.

Siedlungsentwicklung nach innen  
s. Kap. 5.1.2  
Art. 82 Abs. 3 KV-GR

Gemäss kantonomer Verfassung sorgen Kanton und Gemeinden im Kanton Graubünden für eine bedarfsgerechte, umweltschonende und wirtschaftliche Verkehrsordnung sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Stossrichtungen aus dem Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Programm, Schiene, Strasse, Luftfahrt ([Kap. 6.7](#)) und Schifffahrt, sind zu berücksichtigen. Die Infrastrukturplanung und angestrebte Erreichbarkeit richten sich nach der kantonalen Siedlungsstrategie.

Sachplan Verkehr  
[s. Erläuterungen](#)

Richtplan Kap. 5.1

Multimodalität;  
firmeninterne  
Mobilitätskon-  
zepte

[s. Erläuterungen](#)

Der bisher praktizierte nachfrageorientierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stösst aus verschiedenen Gründen an seine Grenzen. In Zukunft ist der Fokus vermehrt auf eine Vermeidung von (zusätzlicher) Mobilität, auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie auf eine Lenkung des Verkehrsaufkommens zu legen. Durch Multimodalität im Personen- und Güterverkehr (z.B. Park+Ride-Anlagen, kombinierter Verkehr) sowie mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Digitalisierung,  
Verkehrsnach-  
frage

[s. Erläuterungen](#)

Mit den mutmasslichen Entwicklungen im Bereich Digitalisierung in den nächsten Jahren ergeben sich neue Möglichkeiten, die verschiedenen Verkehrssysteme und deren Infrastruktur volkswirtschaftlich effizienter zu nutzen und zu bewirtschaften. Die Digitalisierung kann zum Beispiel zu einem besseren Verkehrsmanagement, einer zielgerichteten Nutzung des öffentlichen Verkehrs, einer besseren Kommunikation und Vernetzung der Verkehrsteilnehmer sowie einer Reduktion der Mobilitätskosten beitragen. Die digitale Entwicklung verändert aber auch die Verkehrsnachfrage. Zum Beispiel reduziert der Online-Handel mit Heimlieferung den Personenverkehr (weniger Fahrten zu den Geschäften), im Gegenzug kommt es zu einer Zunahme im Güterverkehr.

IVS

[s. Erläuterungen](#)

Graubünden verfügt, u.a. aufgrund der alpenquerenden Passübergänge, über ein reiches Inventar an historischen Verkehrswegen. Diese sind landschaftlich oft prägend und tragen zur touristischen Attraktivität des Kantons bei.

## Ziele und Leitsätze

### Zielsetzung

Verkehrsträger

[s. Erläuterungen](#)

Der Kanton verfolgt eine ausgewogene Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätsplanung im Spannungsfeld zwischen zuverlässiger Erschliessung mit allen relevanten Verkehrsträgern, finanziellen Mitteln und optimierter Einbettung der Infrastrukturen in Siedlung und Landschaft. Unter der Prämisse, dass Mobilität möglichst minimiert werden soll, setzt sich die kantonale Verkehrspolitik die folgenden Prioritäten:

1. Priorität: Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur (baulich und betrieblich) im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr)
2. Priorität: Erhöhen des Anteils des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen
3. Priorität: Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität.

### Leitsätze

**Eine angemessene Erreichbarkeit mit geeigneten Verkehrsmitteln als Basis für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen.**

Raumkonzept  
Graubünden  
[s. Kapitel 2.2](#)

Zur Steigerung der Attraktivität des Kantons Graubünden als Wohn-, Arbeits- und Tourismusort stellt die kantonale Verkehrspolitik die Erschliessung des



Kantonsgebiets durch einen effizienten Betrieb des Verkehrssystems und eine funktionsfähige Infrastruktur sicher. Die Grundsätze des Raumkonzepts Graubünden fliessen in die Verkehrspolitik ein, um eine angemessene Erreichbarkeit zu definieren. Je nach Raumtyp lassen sich Stossrichtungen wie folgt definieren:

- | In den **urbanen und suburbanen Räumen** wird eine Verdichtung des ÖV- und Fuss- und Veloverkehr (FVV)-Netzes angestrebt. In den urbanen Räumen erhält der Umgang mit saisonalen bzw. täglichen Nachfragespitzen eine grössere Bedeutung.
- | In den **touristischen Intensiverholungsräumen** wird eine nachfragegerechte Erschliessung angeboten. Die saisonale Nachfrageschwankung wird durch saisonale Differenzierung der Angebote des öffentlichen Verkehrs aufgefangen.
- | In den **ländlichen Räumen** wird die Grundversorgung mit angemessen leistungsfähigen Strassen und einem bedarfsgerechten Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt.
- | In den **Naturräumen** steht der nichtmotorisierte Verkehr im Vordergrund, der motorisierte Verkehr dient vorwiegend dem land- und forstwirtschaftlichen Zweck.

### Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gewährleisten

Die kantonale Verkehrspolitik priorisiert die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur vor ihrem Ausbau. Durch die Förderung der Multimodalität im Personen- und Güterverkehr werden attraktive Mobilitäts- und Logistikketten geschaffen. Beim Pendlerverkehr wird ein bewussteres Mobilitätsverhalten durch ein Mobilitätsmanagement unterstützt. Der Kanton nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung, um das Verkehrssystem effizienter zu betreiben.

### Das Verkehrssystem mit der angestrebten Siedlungsentwicklung abstimmen

Die Teilplanungen der unterschiedlichen Verkehrsträger (ÖV, MIV und FVV) fokussieren auf eine Siedlungsentwicklung nach innen. Die Verkehrsinfrastruktur innerhalb des verdichteten Siedlungsraums wird verträglich gestaltet, indem die durch den Strassenverkehr bedingten Immissionen und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. MIV/ÖV, MIV/FVV) so weit wie möglich reduziert werden.

Siedlungsentwicklung nach innen  
s. Kap. 5.1.2

## Handlungsanweisungen

Verkehrsangebot  
[s. Erläuterungen](#)

Die verschiedenen Sektoralplanungen (Strassen-, Schienen-, Fuss- und Veloverkehr, Güterverkehr) werden auf die Ziele und Leitsätze des Gesamtverkehrs abgestimmt. Bei der Planung des Verkehrsangebotes sowie bei der Infrastruktur wird die Zusammenarbeit zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden sowie dem Bund gewährleistet.

Federführung: Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Mobilitätsmanagement,  
betriebliche  
Mobilitätskonzepte  
[s. Erläuterungen](#)

Der Kanton fördert durch aktive Beratung von Gemeinden und Unternehmen die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Verkehrsmanagement  
[s. Erläuterungen](#)

In urbanen und suburbanen Räumen betreibt der Kanton ein Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der Kanton strebt mit seiner Verkehrspolitik möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Immissionen für die Bevölkerung.

Federführung: Tiefbauamt oder Amt für Energie und Verkehr (abhängig vom Verkehrsmittel)

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs wird mit geeigneten Massnahmen gesteigert und somit deren Anteil am Gesamtverkehr erhöht.

Federführung: Tiefbauamt oder Amt für Energie und Verkehr (abhängig vom Verkehrsmittel)

Park+Ride,  
kombinierte  
Mobilität  
[s. Erläuterung](#)

An Bahnhöfen sowie in angepasster bzw. reduzierter Form an wichtigen Knoten des Bussystems wird die kombinierte Mobilität mit einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen sowie Kiss+Ride und Carsharing-Parkplätzen gefördert. Park+Ride wird an Bahnhöfen vorgesehen, die sich in Bezug auf Zufahrt und Einzugsgebiet eignen.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr sowie Gemeinden



## Erläuterungen

### Verkehrssystem, Verkehrsträger, Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage:

- | Das **Verkehrssystem** umfasst alle Komponenten, die eine Ortsveränderung von Personen und Gütern ermöglichen, wie z.B. Infrastruktur, Verkehrsmittel, Transportprozesse etc.
- | Mit dem Begriff **Verkehrsträger** werden in der Regel technische Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen, Schiene, Wasserwege oder Flugkorridore bezeichnet. Die darauf verkehrenden Fahrzeugtypen werden als **Verkehrsmittel** (Auto, Bus, Bahn, Velo etc.) bezeichnet.
- | Das **Verkehrsangebot** umfasst die den Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur (Strassen, ÖV-Haltestellen, Parkieranlagen, Verladeeinrichtungen etc.) sowie Informationen zum Fahrplan sowie zum Vertrieb (Tarif- und Preissystem).
- | Die **Verkehrsnachfrage** ist das Ergebnis des individuellen Mobilitätsverhaltens über alle Menschen und Güter, die innerhalb eines bestimmten Raums unterwegs sind. Gemessen wird die Nachfrage über die Anzahl Ortsveränderungen (Wege oder Fahrzeugfahrten) oder über die Summe der zurückgelegten Wegstrecken von Personen und Gütern (Verkehrsleistung). Die Verkehrsnachfrage wird häufig je Verkehrsmittel differenziert.

**Mikrozensus Mobilität und Verkehr Graubünden 2015:** Über 80% aller bündnerischen Haushalte besitzen ein Auto und in fast 30% der Haushalte im Kanton Graubünden sind zwei oder mehr Autos vorhanden. Gleichzeitig liegt auch die Verfügbarkeit an Velos über dem schweizerischen Mittel: Trotz den besonderen topographischen Verhältnissen besitzen in Graubünden 70% aller Haushalte zumindest ein Velo. Zudem besitzt deutlich über die Hälfte aller im Kanton Graubünden wohnhaften Personen zumindest ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel sind die Prioritäten der Bündner eindeutig. Etwas mehr als zwei Drittel der Tagesdistanz wird mit dem Privatauto zurückgelegt, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 23% und dem Fuss- und Veloverkehr mit knapp 7%.

Mit Abstand am meisten Fahrten werden für den Freizeit Zweck durchgeführt, ca. die Hälfte der Tagesdistanz entfällt auf diesen Zweck. An zweiter Stelle folgt mit etwa 20% der Tagesdistanz die Arbeit und an dritter Stelle der Einkauf.

**Minimierung von Mobilität:** Mobilität entsteht durch die Verknüpfung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit usw.). Eine Minimierung von Mobilität entsteht durch eine gute Anordnung dieser Funktionen und die Ermöglichung kurzer Wege. Diese Handlungsanweisungen sind Gegenstand anderer Kapitel im Richtplan (z.B. Siedlung, Tourismus).

**Sachplan Verkehr des Bundes:** Der Sachplan Verkehr enthält Festlegungen über Ziele, Grundsätze und Prioritäten in einzelnen Sachbereichen der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik des Bundes (Schiene, Strasse, Luftfahrt und Schifffahrt). **Der Teil Programm** (verabschiedet am 20.10.2021) stellt die Gesamtsicht der Verkehrspolitik des Bundes in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben.

Die Umsetzung des Teils Programm erfolgt anhand vier Teilen Infrastruktur. Sie bestehen aus einem Konzeptteil und Objektblättern:

- | **Der Teil Infrastruktur Schiene (SIS)** befasst sich mit den Infrastrukturen für den Schienenverkehr, die sich im Kompetenzbereich des Bundes befinden.
- | **Der Teil Infrastruktur Strassen (SIN)** befasst sich mit der langfristigen Entwicklung der Nationalstrassen.
- | **Der Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)** behandelt alle dem zivilen Betrieb den Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen: Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenutzte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Gebirgslandeplätze und Flugsicherungsanlagen.
- | **Der Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF)** koordiniert die Schifffahrtsinfrastrukturen, die im Kompetenzbereich des Bundes liegen. Dies betrifft im Wesentlichen die für die Grossschifffahrt nutzbaren Gewässer (Wasserstrassen). Für Graubünden ergibt sich diesbezüglich keinen Handlungsbedarf.

In jeweiligen Teilkapiteln werden die Objektblätter aufgeführt, welche der Kanton Graubünden betreffen.

**Multimodaler Verkehr:** Mit dem Begriff Multimodalität wird im Verkehr die Nutzung von mehreren unterschiedlichen Verkehrsträgern oder -mitteln für eine einzige Ortsveränderung von Personen oder Gütern bezeichnet. Die Ortsveränderung wird dabei mit mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern oder -mitteln vollzogen. Im Gegensatz zum Direktverkehr wird beim multimodalen Verkehr die Transportkette mindestens einmal durchbrochen, z.B. an Umsteigeknoten oder Auto- bzw. Güterverlad.

Mit dem Begriff **kombinierte Mobilität** wird der multimodale Verkehr beim Personenverkehr bezeichnet. Ein Beispiel für kombinierte Mobilität sind P+R- oder B+R-Anlagen. P+R-Anlagen (englisch: park = «parken» und ride = «fahren») sind Parkplätze bei wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs (beispielsweise Bahnhöfe oder Bushaltestellen). Mit B+R (bike and ride) werden analog dazu Veloabstellanlagen an wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs bezeichnet. Solche Knoten werden zunehmend zu intermodalen Mobilitätshubs entwickelt, um heutige und zukünftige Mobilitätsangebote auf der digitalen und physischen Ebene zu verknüpfen und den reibungslosen Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.



Der **kombinierte bzw. intermodale Verkehr** besteht darin, dass Container oder Fahrzeuge (z.B. ein Lastwagen) mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Schiene) befördert wird. Beim Güterverkehr wird zwischen begleitetem und unbegleitetem kombinierten Verkehr unterschieden (vgl. Kap. 6.6).

**Mobilitätsmanagement** zielt darauf ab, MIV-Verkehr durch die Beeinflussung des Verhaltens zu reduzieren. Dazu zählen die Schaffung von Anreizen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs (z.B. finanzieller Beitrag an ÖV-Abonnement), die Förderung von Fahrgemeinschaften (Carpooling) und Veloverkehr (z.B. Angebot an genügend Veloabstellplätzen), die Parkplatzbewirtschaftung sowie das Angebot von Firmenautos für geschäftliche Fahrten. Mobilitätsmanagement wird vornehmlich bei Betrieben, aber auch bei Wohnbauten, vor allem im urbanen Umfeld angewendet. Hervorzuheben ist, dass die monetäre Parkraumbewirtschaftung eine zentrale Voraussetzung des Mobilitätsmanagements ist.

**Betriebliche Mobilitätskonzepte:** Mit Mobilitätskonzepten wird die firmeninterne Mobilität durch Unternehmen bewusst analysiert und beeinflusst. Damit soll einerseits eine umweltbewusstere Mobilität angestrebt werden, häufig können aber auch betriebliche Kosten gesenkt werden (z.B. durch Reduktion der Fahrzeugflotte oder des Parkplatzangebotes).

**Verkehrsmanagement:** Unter dem Begriff Verkehrsmanagement sind alle Massnahmen zusammengefasst, die den gesamten Verkehr mittels Einrichtungen der Signalisation, der Steuerung sowie der Verkehrsinformation möglichst gleichmässig, ruhig, emissionsarm und sicher fliessen lassen. Die Massnahmen können National-, Kantons- und Gemeindestrassen betreffen, sie sind insbesondere in Räumen mit Verkehrsüberlastungen vorzusehen. Auch die Verkehrslenkung über die Steuerung des Parkplatzangebotes gehört dazu.

**Digitalisierung:** Die Digitalisierung ermöglicht eine schnelle und zuverlässige Datenverarbeitung und hat dadurch auch Auswirkungen auf die Verkehrssysteme. In der Schweiz werden bereits seit mehreren Jahren vermehrt Lösungsansätze eingesetzt, die auf digitale Technologien zurückgreifen, z.B.:

- | Das Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen umfasst technische Signalisations- und Steuerungsmassnahmen, welche mit einer zentralen Steuerung verknüpft werden und damit für einen sicheren und flüssigen Verkehr auf den Nationalstrassen sorgen. Dazu gehört z.B. die Information der Verkehrsteilnehmer (z.B. Verkehrslage oder Fahrzeitprognosen in Echtzeit) und das Lenken des Verkehrs (z.B. Routenempfehlungen) über digitale Kanäle. Die Kommunikationstechnologie vernetzt die Verkehrsteilnehmenden untereinander und führt zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit. Kritische Situationen können oft schon im Vorfeld erkannt und durch ein vorausschauendes Verkehrsverhalten entschärft werden.

- | Im öffentlichen Personenverkehr sorgen Applikationen für Mobilgeräte für eine verbesserte Kundeninformation und -beratung sowie für eine unkomplizierte Abwicklung beim Billettkauf. Die durch Echtzeit-Kommunikation und mobile Digitalisierung gestützte Vernetzung führt zu einer wirtschaftlich effizienteren Nutzung der Infrastruktur und einer Optimierung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Die Digitalisierung des Schienenverkehrs (z.B. mit Leitsystemen) erlaubt dichtere Zugfolgen und damit eine bessere Auslastung der Infrastruktur.
- | In einigen städtischen und ländlichen Räumen in der Schweiz werden vermehrt selbstfahrende Kleinbusse getestet.
- | In der Luftfahrt tragen satellitengestützte Geräte zu reibungslosen An- und Abflügen bei.

Solche technischen Lösungen werden mit zunehmender Digitalisierung noch mehr an Bedeutung gewinnen.

**IVS:** Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) stellt für Kanton und Gemeinden eine wertvolle Grundlage dar und steht als Entscheidungshilfe zur Verfügung. Das IVS umfasst eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz. Es beinhaltet nebst Festlegungen von nationaler und regionaler (= kantonaler) Bedeutung auch Angaben zu historischen Verkehrswegen von kommunaler Bedeutung. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist ein Bundesinventar, welches in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (Art. 5 und 6, NHG) im Auftrag des BUWAL entstand. Seit Mitte 1999 zeichnet das Bundesamt für Strassen ASTRA als Auftraggeber.

## Objekte

Keine



## 6.2 Strassenverkehr

### Ausgangslage

Das Strassennetz von kantonaler Bedeutung besteht aus dem Nationalstrassennetz des Bundes sowie aus dem Kantonsstrassennetz.

Erweiterung des  
Nationalstrassen-  
netzes  
[s. Erläuterungen](#)

Ab 2020 betreibt der Bund auf dem Gebiet des Kantons Graubünden ein Nationalstrassennetz von ca. 220 km Länge (N13, N28 und N29). Das Nationalstrassennetz besteht aus einem Grundnetz und einem Ergänzungsnetz. Dieses übergeordnete Strassennetz erschliesst den Kanton Graubünden grossräumig von Norden und Süden her und bindet dabei insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete im Bündner Rheintal sowie die touristischen Schwerpunkte im Engadin, im Prättigau und um Davos an.

Grundlage Kanton  
[s. Erläuterungen](#)

Der Bund gibt der optimalen Nutzung seiner bestehenden Infrastrukturen Vorrang vor dem Bau oder Ausbau neuer Achsen. Massnahmen des Verkehrsmanagements sollen die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes optimieren. Beim Bau oder Ausbau von Infrastrukturen ist nachzuweisen, dass:

Verkehrsma-  
nagement  
[s. Erläuterungen](#)  
[Kap. 6.1](#)

- | die vorhandenen Kapazitäten mit Massnahmen des Verkehrsmanagements ausgeschöpft sind,
- | die Möglichkeiten der Entlastung durch andere Infrastrukturen oder Verkehrsmittel nicht den erhofften Beitrag liefern können,
- | die Ausbauten zur angestrebten Raumentwicklung beitragen und den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entsprechen.

Sachplan  
Verkehr, Teil  
Programm,  
2006, Entwick-  
lungsstrategien  
S2.1, S2.2, S7.1.  
[s. Erläuterungen](#)

Für eine funktionsfähige und zuverlässige Erschliessung der zahlreichen Talschaften ist darüber hinaus ein gemessen an der Bevölkerung dichtes Kantonsstrassennetz von ca. 540 Kilometer Hauptstrassen und 820 Kilometer Verbindungsstrassen erforderlich. Das Verkehrsaufkommen hat auf Teilen dieses Netzes in den vergangenen 30 Jahren stark zugenommen. Weil gleichzeitig auch der Verkehr auf den Nationalstrassen zugenommen hat, kommt es auf den Hauptachsen (Regionen Imboden, Landquart, Plessur, Prättigau – Davos, Viamala, untere Surselva) während täglichen oder saisonalen Spitzen zu Überlastungen und teilweise auch zu Ausweichverkehr von den Nationalstrassen auf das untergeordnete Netz.

Die Haupt- und Verbindungsstrassen bilden insbesondere in den vielen kleineren Gemeinden und Fraktionen der Talschaften oft die einzige durchgehende Strassenverbindung durch das Siedlungsgebiet. Entsprechend müssen die Kantonsstrassen insbesondere innerorts neben dem motorisierten Individualverkehr auch anderen Verkehrsarten dienen (öffentlicher Busverkehr, Fuss- und Veloverkehr, Güterverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr). Zudem sollen sie angrenzende Nutzungen nicht beeinträchtigen und möglichst keine trennende Wirkung innerhalb des Siedlungskörpers ausüben.

Die verschiedenen Strassenzüge des kantonalen Strassennetzes wurden in ihren Grundzügen im 19. Jahrhundert gebaut. Das alpine Klima, die Topografie und mögliche Naturgefahren (beispielsweise Lawinen, Steinschläge, Rutschungen oder Murgänge) erschweren die Rahmenbedingungen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des

s. Strassenbau-  
programm auf  
Website des  
Tiefbauamtes  
Graubünden

Strassennetzes. Der Fokus muss deshalb in Zukunft noch stärker darauf liegen, das bestehende Strassennetz situationsgerecht und ausgewogen auf die verschiedenen verkehrlichen und raumplanerischen Anforderungen auszurichten.

## Zielsetzung

### Zielsetzung

Es wird ein funktionsfähiges kantonales Strassennetz betrieben, welches die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, der damit verbundenen Nutzungen sowie der angrenzenden Siedlungsstrukturen möglichst ausgewogen berücksichtigt. Der vielfältigen und dezentralen Besiedlung Graubündens wird dabei ein besonderes Augenmerk geschenkt. Das Netz wird möglichst effizient betrieben und, falls zwingend erforderlich, massvoll ausgebaut.

Die kantonale Strassenverkehrspolitik orientiert sich grundsätzlich an den folgenden Prioritäten in absteigender Reihenfolge:

1. Den Betrieb des Strassennetzes sicherstellen
2. Die bestehende Infrastruktur erhalten
3. Das bestehende Strassennetz optimieren
4. Zweckmässige Verkehrsentslastungen (z.B. Ortsumfahrungen) sowie Grossprojekte realisieren

### Leitsätze

#### **Das Kantonsgebiet für den Strassenverkehr erschliessen und vernetzen**

Für den Verkehr von und nach Graubünden, das heisst für die direkte Anbindung der bündnerischen Wirtschafts- und Tourismuszentren an das nationale und internationale Strassennetz sowie für den Transitverkehr, dienen die Nationalstrassen als sichere und leistungsfähige Strassenverbindungen.

Die urbanen, urban-touristischen und die suburbanen sowie suburban-touristischen Räume werden mit sicheren und ausreichend leistungsfähigen Strassenverbindungen untereinander vernetzt und mit der Kantonshauptstadt Chur verbunden.

Die ländlichen Räume sowie die ländlich-touristischen Räume bleiben über das Kantonsstrassennetz im Sinne einer guten Erreichbarkeit an die kantonalen, regionalen Zentren und Orte mit Stützfunktion sowie an die Hauptachsen angebunden.

Grossprojekte  
s. [Erläuterungen](#)

Raumkonzept  
Graubünden  
s. Kap.2.2

Massnahmen  
nach Raumtyp  
s. [6.1](#)



### Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

Um Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen zu schützen, werden Strassen möglichst flächenschonend gebaut, die gesetzlichen Grenzwerte der Lärm- und Schadstoffimmissionen eingehalten und die Strassen innerorts wo möglich siedlungsverträglich gestaltet und integriert. Dabei ist zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen zu unterscheiden. Beim Ausbau von Innerortsstrecken wird auf die gewachsene Siedlungsstruktur Rücksicht genommen. Anzustreben ist ein Geschwindigkeitsniveau, das sowohl Sicherheits- und Umweltaspekte als auch die Kapazitätssituation berücksichtigt.

Siedlungsverträglichkeit, verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen  
[s. Erläuterungen](#)

### Den Spitzenstundenverkehr verträglich bewältigen

Wo sich zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere des Pendler-, Tourismus- und Freizeitverkehrs Kapazitätsprobleme ergeben, gelten bei der Festlegung von Massnahmen die folgenden Leitüberlegungen:

«Massgebende Kriterien»  
[s. Erläuterung](#)

- | Sind Siedlungsgebiete direkt betroffen, werden die öffentlichen Verkehrsmittel soweit möglich verstärkt bzw. bevorzugt, der Fuss- und Veloverkehr gefördert und gleichzeitig aktive Verkehrslenkungsmassnahmen wie z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Massnahmen zur Temporeduktion und Verkehrsmanagement getroffen.
- | Sind Siedlungsgebiete nicht direkt betroffen, wird allfälliger Ausweichverkehr durch die angrenzenden Siedlungen möglichst unterbunden, als Ergänzung zu den Massnahmen zur Stärkung bzw. Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

### Dem öffentlichen Strassenverkehr optimale Bedingungen bieten

Die Anforderungen seitens des öffentlichen Strassenverkehrs (Bus) hinsichtlich einer optimalen Erschliessung der Siedlungen und eines störungsfreien Betriebs werden berücksichtigt (z.B. durch Massnahmen zur Stärkung und Bevorzugung).

«Optimale Bedingungen»  
[s. Erläuterungen](#)

### Bedarf an Abstellplätzen an spezifischen Standorten prüfen und ortsplanerisch umsetzen

Im Umfeld wichtiger Knoten des Strassenverkehrs (Kreuzungen, Gabelungen und Ausfahrten des Nationalstrassennetzes, so z.B. Domat/Ems und Landquart) besteht ein Bedarf an Autoabstellplätzen für Fahrgemeinschaften (Carpooling). An einzelnen Standorten im ländlichen Raum und im Naturraum wird aufgrund fehlender oder ungenügender Abstellmöglichkeiten gehäuft wild parkiert (z.B. Skitourismus entlang von Passstrassen). An diesen spezifischen Standorten sind geeignete Massnahmen – so die Schaffung von Abstellplätzen – zu prüfen und planerisch umsetzen.

## Handlungsanweisungen

Der Kanton berücksichtigt beim Betrieb, bei der Erhaltung und beim Ausbau seines Strassennetzes die unterschiedlichen Funktionen der betroffenen Verbindungen und die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden ausgewogen.

Federführung: Tiefbauamt

Flankierende  
Massnahmen  
[s. Erläuterungen](#)

Der Ausweichverkehr durch die Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.

Federführung: Kantonspolizei

An stark befahrenen Strassen werden wo sinnvoll machbar zugunsten des öffentlichen Verkehrs bauliche und technische Massnahmen des Verkehrsmanagements, beispielsweise Lichtsignalanlagen und Bussspuren, realisiert. Die Massnahmen dienen gleichzeitig auch einer Optimierung des Verkehrsflusses für den MIV.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Strassenraum-  
gestaltung  
[s. Erläuterungen](#)

Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen werden entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich gestaltet und die durch den Strassenverkehr bedingten Immissionen auf die gesetzlichen Grenzwerte reduziert.

Federführung: Tiefbauamt

Sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (z.B. hoher Anteil Durchgangsverkehr gegenüber Quell-/Ziel-Verkehr, schwierige ortsbauliche Verhältnisse), kann bei hohem Verkehrsaufkommen und stark belasteten Siedlungsgebieten der Bau von Verkehrsentlastungen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Betracht gezogen werden. Die Planung und Umsetzung von Verkehrsentlastungen (z.B. Ortsumfahrungen) erfolgt anhand einer Priorisierung im Strassenbauprogramm. Damit wird gewährleistet, dass die finanziellen Mittel zielgerichtet und optimiert bei Orten mit grossem Handlungsbedarf und hoher erwarteter Entlastungswirkung eingesetzt werden.

Federführung: Tiefbauamt

Die Gemeinden im Umfeld wichtiger Knoten des Strassenverkehrs (Kreuzungen, Gabelungen und Anschlüsse an das Nationalstrassennetz) klären überkommunal, mindestens innerhalb eines Abstandes von 3 km Radius zum betreffenden Knoten

den Bedarf und mögliche Standorte für Parkplätze von Fahrgemeinschaften ab. Die Umsetzung erfolgt in der Ortsplanung.

Federführung: Gemeinden

Sofern keine Alternativen mit dem öffentlichen Verkehr möglich sind und der Eingriff in Natur und Landschaft vertretbar bleibt, wird an spezifischen, stark frequentierten Standorten im ländlichen bzw. Naturraum ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten geschaffen, damit das Parkieren auf ungeeigneten Flächen unterbunden werden kann. Der Bedarfsnachweis ist überkommunal zu erbringen. Die Umsetzung kann (sofern ausserhalb Siedlungsgebiet) im Rahmen eines Projektverfahrens, des Generellen Erschliessungsplans und im anschliessend durchzuführenden BAB-Verfahren erfolgen.

Federführung: Gemeinden oder für das Projektverfahren zuständige Behörde

## Erläuterungen

**Grundlagen Kanton:** Der Kanton ist für die Haupt- und Verbindungsstrassen verantwortlich (Art. 4 StrG). Massgebend für die Planung, die Projektierung, den Unterhalt und die Finanzierung der Haupt- und Verbindungsstrassen sind das kantonale Strassengesetz und die kantonale Strassenverordnung sowie das Strassenbauprogramm. Die Gemeindestrassen sowie die land- und forstwirtschaftlichen Strassen obliegen den Gemeinden.

**Erweiterung des Nationalstrassennetzes:** Mit der Annahme des Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) am 12.02.2017 durch Volk und Stände wurden schweizweit per 1.1.2020 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Im Kanton Graubünden wurde die Strecke Thusis – Silvaplana als N29 aufklassiert (rund 56 km).

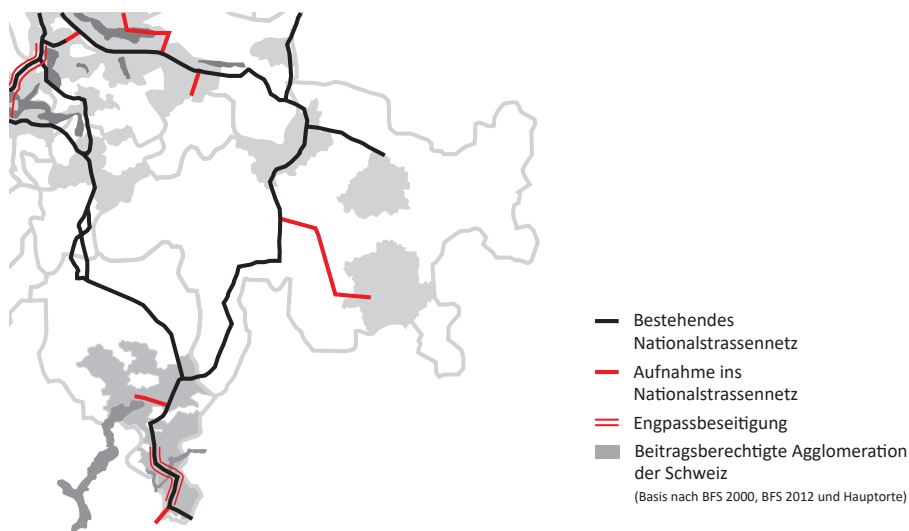


Abbildung 6.1:  
Ausschnitt Karte  
Nationalstrassen-  
netz mit den Kan-  
tonen Graubün-  
den und Tessin  
nach Aufnahme  
der N29



**Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse (SIN):** Eine ausführliche Erläuterung des Sachplans Verkehr des Bundes ist im Kap. 6.1 enthalten. Relevant für den Kanton Graubünden ist das Objektblatt OB 12.1, Netzfertigstellung N28 Landquart – Klosters Selfranga mit der Wildtierquerung N28 Fanas; Grüşch – Schiers (GR6). Dieses SIN-Objekt OB12.1 wurde mit identischen Koordinationsständen als Objekt 07.TS.02 in den kantonalen Richtplan übernommen (siehe Kapitel E – Objekte).

**Grossprojekte:** Unter dem Begriff Grossprojekte werden Projekte verstanden, welche massgeblich teurer sind als ein normaler Neubau oder Ausbau des bestehenden Trassees. Die bestehende Umfahrung Flims mit zwei Tunnels Flimserstein und Prau Pulté ist ein typisches Beispiel für ein Grossprojekt. Hier wäre eine offene Neutrassierung oder ein Ausbau auf dem bestehenden Trassees wesentlich günstiger zu realisieren gewesen.

**Optimale Bedingungen:** Damit sind u. a. spezielle Massnahmen für den Busverkehr gemeint (z. B. Busspuren, verkehrspolizeiliche und signaltechnische Regelungen usw.). Diese Massnahmen entfalten ihre Wirkung nur, wenn sie orts- und situationsgerecht entworfen und umgesetzt werden.

**Siedlungsverträglichkeit:** Eine hohe Verträglichkeit bedeutet, dass die Bevölkerung in dicht besiedelten Siedlungsgebieten vor negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastungen geschützt ist (z.B. vor starken Lärmimmissionen oder Luftverschmutzung). Des Weiteren geht es um die Erhaltung der Wohnattraktivität durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

**Verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen:** Die Normen SN 640 040b «Projektierung, Grundlagen» sowie SN 640 210 «Entwurf des Strassenraums» unterscheiden bei Strassen im Siedlungsgebiet zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen. Verkehrsorientierte Strassen sind vorrangig auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Solche Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Siedlungsorientierte Strassen stehen allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung, weshalb eine Dominanz des motorisierten Verkehrs zu vermeiden und auch soziale Aspekte (z.B. Begegnungsraum) zu berücksichtigen sind. Das kantonale Strassengesetz (StrG) hält in Art. 15 Abs. 2 fest, dass Kantonsstrassen grundsätzlich verkehrsorientiert sind. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und Radfahrer sowie von Menschen mit Behinderung sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.

**Strassenraumgestaltung:** Der Strassenraum auf siedlungsorientierten Strassen kann so gestaltet werden, dass die Ansprüche und Bedürfnisse von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (z. B. Autofahrer, Velofahrer oder Fussgänger) sowie von den Anwohnern berücksichtigt werden. Wichtige Elemente sind die Dimensionierung der Fahrbahnen, Radstreifen und Radwege oder Trottoire. Als Basis für die Bestimmung der zielgerichteten, ausgewogenen Strassenraumgestaltung innerhalb von Ortschaften dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte. Ausserhalb von Siedlungen kann die Strasse

an sich (und ihre Linienführung) gestalterischen Prinzipien unterliegen, insbesondere in Gebieten, die einen touristischen Erlebnischarakter haben (z.B. Passstrassen).

**Flankierende Massnahmen** umfassen z. B. Schwerverkehrskontrollplätze, Polizeikontrollen, organisatorische Massnahmen zur Betriebssicherheit, Verhinderung von Schleichwegfahrten abseits des übergeordneten Strassennetzes der Hauptachsen usw.

**Verkehrsmanagement:** Unter dem Begriff Verkehrsmanagement sind alle Massnahmen zusammengefasst, die den gesamten Verkehr mittels Einrichtungen der Signalisation, der Steuerung sowie der Verkehrsinformation möglichst gleichmässig, ruhig, emissionsarm und sicher fliessen lassen.

## Objekte

Hinweis 1: Vorhaben, welchen ein richtplanrelevanter Beschluss der Regierung des Kantons Graubünden zugrunde liegt, sind behördenverbindlich und werden in der Objektliste farbig hinterlegt. Vorhaben, die Gegenstand eines Sachplans des Bundes sind, sind ebenfalls behördenverbindlich, beruhen jedoch auf einem Bundesratsbeschluss. Diese Vorhaben sind in der untenstehenden Objektliste als Information aufgenommen und werden deshalb nicht farbig hinterlegt.

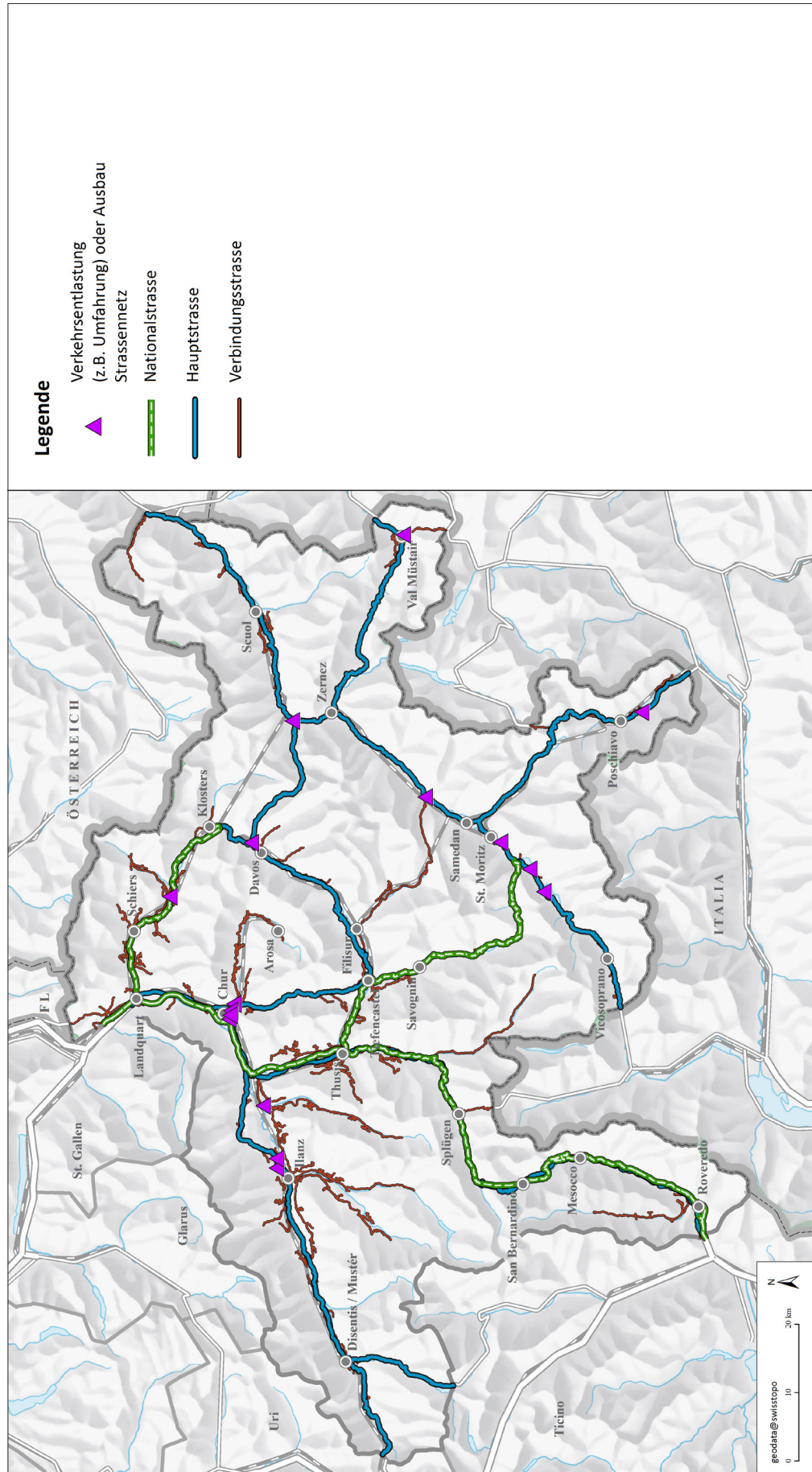
Hinweis 2: Bei allen Objekten, die den Koordinationsstand «Festsetzung» erhalten, ist vorgängig die Betroffenheit von Inventaren des Natur- und Heimatschutzes abzuklären. Ebenso sind sie hinsichtlich der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes und anderes mehr (Jagd, Landwirtschaft, Energie, etc.) zu überprüfen. Die diesbezügliche Verträglichkeit bzw. das höher zu gewichtende Interesse ist mittels einer Interessenabwägung nachzuweisen. Dies kann in Form einer Voruntersuchung (projektausschliessende Konflikte) im Richtplanverfahren und abschliessend (vertiefte Abklärung) im Plangenehmigungsverfahren erfolgen. Auf einen Hinweis pro Objekt (in der Spalte Bemerkung/Verweis) wird verzichtet.

Strassen Kategorie	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Nationalstrasse	07.TS.02	nein	N28 Nationalstrasse Prättigauerstrasse	Vororientierung	Ausbau, Abschnitt Fideris Station – Küblis Dalvazza	Sachplaninhalt, entspricht Sachplan Verkehr SIN-Objekt Nr. OB 12.1 Netzfertigstellung N28 Landquart - Klosters Selfranga (Trassee Jenaz-Dalvazza)
Hauptstrasse	01.TS.06	nein	H3a Julierstrasse	Festsetzung	Ausbau, Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung (Rosenhügel)	Nr. Agglomerationsprogramm: MIV4.1
Ergänzung Strassen-netz	01.TS.08	nein	Chur-West	Festsetzung	Aus- und Neubau, Bessere Erschliessung von Chur West	
Ergänzung Strassen-netz	27.TS.01	nein	Chur, Kasernenstrasse	Zwischenergebnis	Ausbau oder Neutrassierung, Verbesserung Verkehrssituation Welschdörfli	
Hauptstrasse	11.TS.02	nein	H3b Malojastrasse	Zwischenergebnis	Ausbau, Abschnitt Sils i. E. – Plaun di Lej (mit Radweg/-streifen)	
Hauptstrasse	11.TS.02	nein	H3b Malojastrasse	Zwischenergebnis	Ausbau, Abschnitt Silvaplana – Sils i.E. (mit Radweg/-streifen)	
Hauptstrasse	29.TS.01	nein	H19 Oberalpstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung, Umfahrung Schluein	



Strassen Kategorie	Nr. Kan- ton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordina- tion	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Haupt- strasse	10.TS.01	nein	H28c Ofen- bergstrasse	Festsetzung	Verkehrsentslas- tung Sta. Maria	siehe erläuternder Bericht zur Richtplanan- passung vom März 2025 inkl. Grundlagen Varian- tenevaluation. Festlegungen z.Hd. der Folgeverfahren: - Prüfung Reduktion der oberirdisch in Erscheinung tretenden Abschnitte der Umfah- rungsstrasse bzw. einer Verlängerung des Umfah- rungstunnels in Richtung Westen (Federführung: Tiefbauamt) - Sicherstellung optimale Gestaltung und land- schaftliche Einbettung der Umfahrungsstrasse (Federführung: Tiefbau- amt) - Durchführung quali- tätssichernder Verfahren für die architektonische Gestaltung der Portal- bereiche (Federführung: Tiefbauamt) - Sicherung und Umset- zung von flankieren- den Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt von Sta. Maria zwecks Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung Aufent- haltsqualität (Feder- führung: Gemeinde Val Müstair) - Kontinuierliches Monito- ring der Verkehrssituation während der Offenhal- tung des Umbrailpasses nach Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse (Federführung: Tiefbau- amt) - Kompensation Fruchtfol- geflächen im Rahmen des Auflageprojekts (Feder- führung: Tiefbauamt) - Abstimmung mit Wild- tierkorridor GR33 (Feder- führung: Tiefbauamt)

Strassen Kategorie	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Hauptstrasse	11.TS.03	nein	H27 Engadinsstrasse	Ausgangslage	Neutrassierung, Umfahrung La Punt Chamues-ch	- Umsetzung von Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt von La Punt zwecks Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Federführung: Gemeinde La Punt Chamues-ch) - siehe erläuternder Bericht zur Richtplananpassung vom März 2021
Hauptstrasse	11.TS.04	nein	H27 Engadinsstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung, Umfahrung Susch (2 Varianten)	
Hauptstrasse	11.TS.05	nein	H27 Engadinsstrasse	Vororientierung	Ausbau, Verkehrsentlastung St. Moritz	
Hauptstrasse	06.TS.01	nein	H3a Julierstrasse	Festsetzung	Anschluss Schanfiggerstrasse, Neutrassierung, St. Luzibrücke	
Hauptstrasse	28.TS.02	nein	H28b Flüelastrasse	Vororientierung	Anschluss Flüelastrasse Stilli	
Strada principale	21.TS.01	no	H29 Strada del Bernina	Informazioni preliminari	Alleggerimento all'interno dell'abitato di Le Prese	
Verbindungsstrasse	23.TS.01	nein	745.00 Rechtsrheinische Oberländerstrasse	Vororientierung	Ausbau Ruinaulta Abschnitt Zault-Spitg	
Verbindungsstrasse	29.TS.01	nein	723.11 Sagognenstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung Erschliessung Sagogn	







12 C

C 11

11-11



## 6.3 Öffentlicher Personenverkehr

### Ausgangslage

Der Kanton Graubünden und die Gemeinden sorgen in Übereinstimmung mit den übergeordneten Stossrichtungen des Bundes für die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons mit öffentlichen Verkehrsmitteln und fördern deren Benützung. Der Kanton plant, bestellt und finanziert in Zusammenarbeit mit dem Bund das Grundangebot im öffentlichen Regionalverkehr und leistet den Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds. Die Gemeinden planen, bestellen und finanzieren den Ortsverkehr.

Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kt. Graubünden (GöV)

Attraktive, durchgehende und ganztags verfügbare Transportketten im öffentlichen Verkehr sind von hoher Bedeutung. Dazu zählen gut abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln, kurze und bequeme Umsteigewege, verkehrsmittelübergreifende Tarif- und Informationssysteme sowie benutzerfreundlich ausgestaltete intermodale Schnittstellen zum Individual- sowie zum Fuss- und Veloverkehr. Der Kanton koordiniert die verschiedenen Akteure und ihre Planungen, um ein optimal abgestimmtes ÖV-Angebot zu gewährleisten.

Die übergeordnete Einbindung Graubündens in die überregionalen und internationalen Verkehrsnetze erfolgt zu einem beträchtlichen Teil über die SBB-Strecke Chur – Zürich und die Rheintal–Achse. Weitere kantons- bzw. landesübergreifende Bahnangebote gibt es zwischen Disentis und Andermatt sowie zwischen St. Moritz und Tirano. Die übrigen grenzüberschreitenden Verbindungen werden heute mit Buslinien sichergestellt.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs in Graubünden besteht aus den Eisenbahnlinien der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Rhätischen Bahn (RhB) und der Matherhorn – Gotthard Bahn (MGB) sowie zahlreichen Buslinien, der Seilbahn Rhäzüns – Feldis und dem Kursschiff auf dem Silsersee. Das ÖV-Netz hat insbesondere für den Tourismus eine grosse Bedeutung.

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Kantons sind die SBB-Strecke Chur – Maienfeld sowie das rund 400 Kilometer lange Meterspurnetz der RhB und der MGB, die durch Buslinien von überregionaler Bedeutung ergänzt werden. Dieses Netz verbindet Zentren in den urbanen und suburbanen Räumen sowie ländlichen Räumen und touristische Orte und erschliesst die Handlungsräume. Massgebend für den weiteren Ausbau sind die STEP-Ausbauschritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.

STEP  
[s. Erläuterungen](#)

Retica 30+  
[s. Erläuterungen](#)

Erreichbarkeits-  
verbesserungen  
[s. Erläuterungen](#)

Gesamtperspek-  
tive Ostschweiz  
[s. Erläuterungen](#)

Die topographischen Eigenheiten und die räumliche Ausdehnung des Kantons Graubünden bestimmen die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs massgeblich mit. Die Erschliessung der oft relativ dünn besiedelten Talschaften und Regionen erfolgt deshalb zu einem grossen Teil mittels Busverkehr auf der Strasse. Die Bündner Tourismusgebiete fokussieren sich auf die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Metropolitanräume und den internationalen Markt. Der öffentliche Verkehr im Kanton Graubünden nimmt eine bedeutende Rolle bei der Beförderung dieser Gäste ein. Rund 3/4 der Transporte im öffentlichen Personenverkehr sind dem Tourismus- und Freizeitverkehr zuzuordnen.

Ein dichtes Netz an Buslinien durchzieht den Kanton und stellt insbesondere die Erschliessung von Ortschaften und touristischen Zielen sowie deren Anbindung an die Eisenbahn und die Zentren sicher. In urbanen und suburbanen Gebieten sowie in den

touristischen Orten stellen Angebote des Ortsverkehrs die Feinerschliessung und die Anbindung ans übergeordnete Netz sicher.

Fernbuslinien ergänzen das internationale und in Einzelfällen auch das nationale Bahnangebot insbesondere dort, wo schnellere Transportketten möglich sind. Sie wirken komplementär zu den bestehenden ÖV-Angeboten.

Der Grossraum Chur, das Oberengadin, die Destination Davos/Klosters sowie das Misox/Calancatal sind Teil regionaler bzw. interkantonalen Tarifverbünde. Mit dem Bündner GA besteht ein ÖV-Abonnement für das gesamte Kantonsgebiet.

Infrastrukturen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr liegen in der Verantwortung der Gemeinden, der Kanton leistet Beiträge.

## Ziele und Leitsätze

### Zielsetzung

Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist attraktiv und bedarfsgerecht. Die Benützung des öffentlichen Verkehrs wird gefördert. Das Angebot richtet sich nach den Strategien des Raumkonzepts Graubünden, unterstützt die angestrebte räumliche Entwicklung und erfüllt die unterschiedlichen Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs möglichst umfassend. Strategischer Schwerpunkt

### Leitsätze

#### Ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitstellen

Das Angebot im öffentlichen Verkehr richtet sich nach den Raumtypen des Raumkonzepts Graubünden, nach den kantonalen Angebotsgrundsätzen sowie nach der erwarteten Nachfrage auf den verschiedenen Beziehungen zu den Zentren. Es wird wie folgt auf die Raumtypen abgestimmt:

- | Innerhalb der **urbanen Räume** wird ein dichtes Angebot im öffentlichen Verkehr angeboten (10-Minuten-Takt bis 30-Minuten-Takt). Wichtige Ziele sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, die Reiseketten sind ganztags zu gewährleisten.
- | Die Vernetzung der **suburbanen Räume** mit ihren Zentren wird verbessert. Wichtige Ziele in und um die Zentren sollen möglichst direkt und häufig (möglichst Halbstundentakt oder öfter) mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein.
- | Die Anbindung der **touristischen Intensiverholungsräume** an ausserkantonale Zentren und an die Metropolitanräume wird verbessert, wobei vor allem komfortable und attraktive Reiseketten im Halbstundentakt im Fokus stehen. Innerhalb der touristischen Räume wird während der touristischen Saison das ÖV-Angebot erweitert.
- | Im **ländlichen Raum** wird ein Grundangebot im öffentlichen Verkehr ange-

Angebotsgrundsätze  
s. Erläuterungen

Raumkonzept  
Graubünden  
s. Kap. 2.2

boten (Stundentakt, Lücken bei sehr schwacher Nachfrage möglich). Es stellt die Anbindung an Regionalzentren, an Orte mit Stützfunktion und an wichtige Verbindungsachsen sicher.

| **Regionalzentren und Zentren mit internationaler Ausstrahlung** werden mit attraktiven öffentlichen Verkehrsverbindungen vernetzt und in der Regel direkt mit dem Hauptzentrum Chur oder dem nächstgelegenen wichtigen ausserkantonalen Zentrum verbunden.

Unter Beachtung der nationalen Entwicklung werden attraktive Tarifverbünde geschaffen bzw. bestehende weiterentwickelt.

Die Erschliessungsgüte wird mittels ÖV-Güteklassen gemessen. Diese bilden die Grundlage für raumplanerische Massnahmen und die zukünftige Gestaltung des ÖV-Angebots und somit für die enge Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

ÖV-Güteklassen,  
s. Erläuterungen  
Kapitel 5.1.2

### **Die ÖV-Verbindungen von und nach Graubünden verbessern**

Die überregionalen und internationalen Verbindungen werden gefördert. Dazu zählen:

- | IC-Halbstundentakt nach Zürich
- | Beschleunigung der SBB-Strecke Chur – Zürich
- | schnelle Direktverbindungen zum Flughafen Zürich
- | «Bahn-Y» Chur – St. Gallen/Konstanz mit Anschluss nach München
- | attraktive Transportketten zu den wichtigsten in- und ausländischen Metropolen (Zürich, Mailand und München)
- | direkter Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz
- | zusätzliche internationale Fernverkehrszüge von und nach Chur
- | Erhalt der Option einer Anbindung des Misox an das TILO-Netz
- | Angebotsoptimierung Valposchiavo – Tirano (– Milano)

### **Das Angebotskonzept «Retica 30+» umsetzen und weiterentwickeln**

Das Angebotskonzept «Retica 30+» für den Schienen- und Busverkehr wird umgesetzt. Die kantonalen Interessen werden im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) des Bundes für die Realisierung der dafür notwendigen Bahninfrastrukturen wahrgenommen. Ebenso werden in eigener Verantwortung liegende Infrastrukturausbauten realisiert. In Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen sind die Angebotskonzepte auf geänderte Rahmenbedingungen anzupassen und weiterzuentwickeln, wobei eine Ausdehnung des Halbstundentakts auf weitere Linien im Vordergrund steht.

Retica 30+  
s. Erläuterungen

STEP  
s. Erläuterungen



### **Das Schienennetz und die Businfrastruktur neuen Erfordernissen anpassen**

Das Schienennetz, die Einrichtungen zur Zugsicherung sowie die Anlagen zur Energieversorgung von SBB, RhB und MGB werden laufend neuen Erkenntnissen hinsichtlich Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Fahrzeitreduktion und Fahrkomfort angepasst. Niveauübergänge mit dem Haupt- und Verbindungsstrassennetz werden zugunsten niveaufreier Übergänge aufgehoben. Bahnhöfe und Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut, sofern die Verhältnismässigkeit gegeben ist. Wo notwendig, werden im Bahn- und Busnetz Massnahmen zur Fahrplanstabilität umgesetzt.

### **Attraktive Transportketten schaffen**

Es werden attraktive Transportketten mit optimaler Fahrplankoordination und mit kurzen Umsteigewegen in den Verkehrsknoten geschaffen (multimodale Drehscheiben). Durch die Optimierung und den Ausbau der Randstundenangebote sollen – im Rahmen der verfügbaren Mittel – möglichst viele Reiseketten auch abends und am Wochenende angeboten werden. Für den Freizeitverkehr wird ein attraktiver Personen- und Gepäcktransport zwischen auswärtigem Wohnort und bündnerischem Feriendomizil angeboten.

Eine sinnvolle Ergänzung des Schienenfernverkehrs durch nationale und internationale Fernbusangebote wird durch die Bereitstellung von geeigneten Haltestellen gefördert. Diese Fernbusangebote sollen idealerweise komplementär zum bestehenden ÖV-Angebot wirken und für die ÖV-Nutzer Mehrwerte schaffen, u.a. indem Angebotslücken geschlossen werden.

## **Handlungsanweisungen**

Der Kanton setzt sich für die notwendigen Infrastrukturausbauten für den Angebotsausbau ein und stimmt die Funktionen von Bahn und Bus mit Betriebskonzepten und einer gemeinsamen Infrastrukturplanung aufeinander ab. Die Planung von ÖV-Ausbauten erfolgt im Planungs-dreieck von Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial.

Der Kanton entwickelt die Angebots- und Betriebskonzepte des regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit dem Bund, den benachbarten Kantonen und ausländischen Regionen sowie den Transportunternehmen bis hin zur Umsetzung weiter. Er achtet dabei auf einen bedarfsgerechten Angebotsausbau und einen effizienten Mitteleinsatz. Die Angebote werden im Hinblick auf möglichst optimale Transportketten koordiniert. Der Kanton prüft die Möglichkeiten zur Schaffung, Weiterentwicklung und Abstimmung attraktiver Tarifverbünde.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Raumkonzept  
Graubünden,  
s. Kap. 2.2

Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden beachten bei der Angebots- und Infrastrukturplanung des öffentlichen Verkehrs die Anforderungen aus dem Raumkonzept Graubünden. Für die einzelnen Handlungsräume gelten folgende Festlegungen:

- | Im Handlungsraum **Nordbünden** wird das ÖV-Angebot bedarfsgerecht gestaltet. Die Funktionen der verschiedenen Verkehrsmittel werden geklärt. Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB werden systematisiert und regionsübergreifend optimal aufeinander abgestimmt.
- | Im Handlungsraum **Surselva** wird das ÖV-Angebot auf der Achse Chur – Disentis – Andermatt bedarfsgerecht ausgebaut.
- | Im Handlungsraum **Davos – Klosters** wird die ÖV-Erreichbarkeit durch Massnahmen auf der Achse Landquart – Davos erhöht.
- | Im Handlungsraum **Engiadina Bassa – Val Müstair** werden die ÖV-Anbindungen aus dem Raum Scuol nach Landeck – Innsbruck und aus dem Raum Zernez – Val Müstair ins Vinschgau optimiert.
- | Im Handlungsraum **Oberengadin – Valposchiavo – Bregaglia** wird die Attraktivität der ÖV-Verbindungen zwischen der Lombardei und dem Oberengadin durch abgestimmte Anschlüsse erhöht.
- | Im Handlungsraum **Albula** wird die Erreichbarkeit aus den übergeordneten Zentren erhöht und die Verbindungen innerhalb des Handlungsraums sowie nach Chur und ins Engadin werden verbessert.
- | Im Handlungsraum **Viamala** wird der öffentliche Verkehr im Sinne der räumlichen Weiterentwicklung im Raum Thusis – Domleschg ausgebaut.
- | Im Handlungsraum **Moesano** wird die ÖV-Verbindung auf der Achse zwischen Bellinzona und Chur verbessert sowie die Planung der TILO-Verlängerung nach Roveredo bzw. Grono in Zusammenarbeit mit der Region Moesano und dem Kanton Tessin vorangetrieben.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der Kanton, die Regionen und Gemeinden unterstützen die Einführung alternativer Betriebsformen wie Bedarfsbusbetriebe, Rufbusse, Sammeltaxis, autonome Shuttles und weitere. Sie prüfen bei Bedarf besondere Betriebsformen zur Ergänzung bestehender Angebote während den Randzeiten sowie zur Abklärung allfälliger Verkehrsbedürfnisse in noch nicht erschlossenen Gebieten.

Federführung: Fallweise Amt für Energie und Verkehr, Gemeinden oder Regionen

#### Ortsverkehr

##### [s. Erläuterungen](#)

Die Gemeinden und interessierte private Trägerschaften fördern den Ausbau bestehender und die Einführung neuer Ortsbusangebote. Sie sorgen für eine optimale Koordination solcher Angebote mit den regionalen und überregionalen Bahn- und Busangeboten.

Die Gemeinden integrieren Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs in ihre kommunalen Nutzungsplanungen.

Federführung: Gemeinden

Der Kanton setzt sich ein für die zeitgerechte Erstellung der notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des Konzepts «Retica 30+», der Angebotskonzepte der nationalen Ausbauschritte 2025 und 2035 sowie den Anschluss von Graubünden an das europäische Hochgeschwindigkeitssnetz.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der Kanton setzt sich für die Einführung von Fernbuslinien, die das Angebot vervollständigen, und die Bereitstellung von Fernbushaltestellen an geeigneten Lagen mit gutem ÖV-Anschluss ein.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Die Gemeinden passen bis Ende 2023 die Bushaltestellen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit an. Ebenso prüfen Gemeinden in geeigneter Lage die Bereitstellung von Fernbus-Haltestellen und deren (Teil-)Finanzierung durch die öffentliche Hand.

Federführung: Gemeinden

Der Kanton unterstützt die Bestrebungen zur Optimierung, zur Beschleunigung und zum Ausbau der Bahn- und Busverbindungen nach Zürich, nach St.Gallen/Konstanz («Bahn-Y») sowie nach München (Anschluss St. Margrethen), im Rätischen Dreieck (Dreiländereck Österreich – Schweiz – Italien), zwischen dem Misox und dem Tessin bzw. dem Grossraum Milano und in Richtung Uri – Wallis. Die Möglichkeit für die Verlängerung der S-Bahn von Castione (Bellinzona) nach Roveredo/Grono wird offengehalten.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der Kanton beobachtet die Weiterentwicklung der Tariflandschaft Schweiz und zieht daraus die nötigen organisatorischen und finanziellen Konsequenzen für notwendige Massnahmen.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der Kanton unterstützt die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB. Er sichert in diesem Rahmen die Flächen für Abstell- und Güterverkehrsanlagen als Ersatz für die bestehenden Anlagen im Zentrum von Chur.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

## Erläuterungen

**Sachplan Verkehr:** Eine ausführliche Erläuterung des Sachplans Verkehr des Bundes ist im [Kap. 6.1](#) enthalten. Massgebend für den Kanton Graubünden sind die Objektblätter OB 12.2 - 12.4. Sie sind in der Objektliste als Information aufgeführt.

**Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP):** Mit dem strategischen Entwicklungsprogramm koordiniert der Bund den Ausbau der Bahninfrastruktur inklusive des zugrundeliegenden Angebots. Ungefähr alle 5 Jahre stellen die in Planungsregionen zusammengeschlossenen Kantone Anträge für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur (Unterhalt und Erweiterung) beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV bewertet die einzelnen Module nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Bundesrat stellt ein Paket von Ausbaumassnahmen mit guten Kosten-Nutzen-Verhältnissen für den nächsten Ausbauschritt zusammen und unterbreitet dieses in einer Botschaft der Bundesversammlung.

Der Ausbauschritt 2025 befindet sich zurzeit in der Umsetzung. Er beinhaltet Kapazitätssteigerungen auf den Achsen Zürich – Chur und St. Gallen – Chur sowie Leistungssteigerungen z.B. auf der Strecke Landquart – Vereina – St. Moritz.

Der Ausbauschritt 2035 wurde vom Bund zusammengestellt. Gemäss Faktenblatt Projekte und Nutzen des Ausbauschritts 2035 (Stand 21.06.2019) werden die Massnahmen b15 und d13 auf dem Gebiet des Kantons Graubünden vorgesehen (siehe Objektliste).

**Retica 30+:** Im Konzept «Retica 30+» sind die mittelfristigen Angebotsvorstellungen des Kantons Graubünden für Bahnverkehr festgehalten. Kernelement von «Retica 30+» ist der Ausbau der Halbstundentakte im Bahn- und Busnetz mit Anschluss auf den halbstündlichen IC Zürich – Chur. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Halbstundentakten sind RhB-Halbstundentakte zwischen Landquart und Davos bzw. dem Engadin, zwischen Chur und Disentis, zwischen Chur und Thusis, im S-Bahn-Verkehr Rhäzüns – Chur – Schiers, im Engadin zwischen Zuoz und St. Moritz sowie saisonal auf der Arosa- und der Berninalinie vorgesehen. Die wichtigsten Buslinien sollen ebenfalls einen auf Bahnanschlüsse ausgerichteten Halbstundentakt erhalten.

**Erreichbarkeitsverbesserungen durch den ÖV-Ausbau:** Die im Rahmen der Programme STEP und Retica 30+ vorgesehenen Erreichbarkeitsverbesserungen erfolgen vorwiegend durch Ausbauten und Optimierungen am bestehenden Schienennetz, wie Streckenbegradigungen, Erweiterungen von Kurvenradien sowie Doppelspurabschnitte. Diese haben als generelles Ziel die Verbesserung der Erreichbarkeit der touristischen, urbanen und suburbanen Räume Graubündens. So zielen die Ausbauten in den Regionen Albula und Viamala insbesondere auf eine verbesserte Erreichbarkeit der touristischen Hot-Spots des Oberengadins, während jene im Prättigau Erreichbarkeitsverbesserung des Raumes Davos sowie des Unterengadins als Hauptziel haben. Gegebenenfalls ergeben sich dadurch ebenfalls punktuelle Erreichbarkeitsverbesserungen in ländlichen Räumen als willkommene «Mitnahmeeffekte».

**Gesamtperspektive Ostschweiz:** Die Gesamtperspektive Ostschweiz ist ein Arbeitsprogramm der SBB und der Kantone Graubünden, St.Gallen, Thurgau und Schaffhausen. Es enthält gemeinsam festgelegte Stossrichtungen in den Bereichen Angebot (Personen- und Güterverkehr), Eisenbahninfrastruktur und Arealentwicklung.

**Kantonale Angebotsgrundsätze (Stand August 2020):** Bei der Ausgestaltung des ÖV-Angebots richtet sich der Kanton Graubünden unter anderem nach den folgenden Grundsätzen:

- | Die ÖV-Erschliessung ist für Ortschaften/Fraktionen mit mindestens 60 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen sowie mit zusammenhängendem Siedlungsgebiet zu gewährleisten. Kleinere Siedlungsgebiete sind zu erschliessen, wenn es die Linienstruktur mit geringem Aufwand und ohne unzumutbare Umwege zulässt. Arbeitsplatzschwerpunkte, zentrale Einrichtungen (z.B. Versorgung) sowie touristisch genutzte Gebiete sind zu berücksichtigen.
- | Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Gehdistanz zum nächsten Haltepunkt nicht mehr als 500 m (Bus) bzw. 1000 m (Bahn) beträgt.
- | Die Angebotsgestaltung soll im Sinne eines wirtschaftlichen ÖV-Angebots der betrieblichen Umlaufoptimierung Rechnung tragen.
- | Angebote und Fahrpläne im Gesamtsystem ÖV sind aufeinander abzustimmen. In den Knotenbahnhöfen sind kurze, zuverlässige Anschlüsse Bahn/Bahn und Bahn/Bus sicherzustellen. Es werden regelmässige Intervalle (Takt) angestrebt.
- | Buslinien sind an Bahnhöfen oder Bus-Terminals unter sich zu vernetzen und möglichst direkt zu führen.

**Ortsverkehr:** Linien innerhalb einer Ortschaft zählen zum Ortsverkehr. Linien zwischen Ortszentrum und einer Fraktion zählen zum Regionalverkehr, sofern die Siedlungen örtlich auseinanderliegen und die Fraktion mehr als 60 Einwohner zählt.



**Multimodale Drehscheibe:** Unter «multimodalen Drehscheiben» werden Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zwischen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs verstanden. Multimodale Drehscheiben mit Bahnknoten sind darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrales Element sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Bus-Haltekanten, Velo-Abstellanlagen und Bahnperrons. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die ÖV-Transportkette zur attraktiven Alternative zum eigenen PW. Die multimodalen Drehscheiben sind in das Fuss- und Velonetz eingebunden.

**Rhätische Bahn (RhB):** 1889 wurde die Bahnlinie Landquart – Klosters eröffnet. Nur ein Vierteljahrhundert später war fast das ganze Streckennetz der Rhätischen Bahn gebaut. 1999 wurde als letzte Streckenerweiterung der Vereinatunnel eröffnet. Das Streckennetz der Rhätischen Bahn ist rund 384 Kilometer lang und ist auf einzigartige Weise in die Landschaft eingebettet. Ein Drittel zählt zum UNESCO Welterbe RhB (siehe auch KRIP Kapitel 8). Rund ein Fünftel des Streckennetzes befindet sich auf oder in Kunstbauten. Durch ihren stark prägenden, historischen Einfluss auf die touristische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Kantons kann die Rhätische Bahn als bedeutendes Kulturgut für Graubünden bezeichnet werden. Im ganzen Kanton sind zahlreiche qualitätsvolle Hoch- und Kunstbauten der Eisenbahn vorzufinden.

## Objekte

Hinweis 1: Vorhaben, welchen ein richtplanrelevanter Beschluss der Regierung des Kantons Graubünden zugrunde liegt, sind behördenverbindlich und werden in der Objektliste farbig hinterlegt. Vorhaben, die Gegenstand eines Sachplans des Bundes sind, sind ebenfalls behördenverbindlich, beruhen jedoch auf einem Bundesratsbeschluss. Diese Vorhaben sind in der untenstehenden Objektliste als Information aufgenommen und werden deshalb nicht farbig hinterlegt, ebenso wie die Objekte, die auf den Sachplänen vorgelagerten Entwicklungsprogrammen beruhen (z.B. STEP).

Hinweis 2: Bei allen Objekten, die den Koordinationsstand «Festsetzung» erhalten, ist vorgängig die Betroffenheit von Inventaren des Natur- und Heimatschutzes abzuklären. Ebenso sind sie hinsichtlich der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes und anderes mehr (Jagd, Landwirtschaft, Energie, etc.) zu überprüfen. Die diesbezügliche Verträglichkeit bzw. das höher zu gewichtende Interesse ist mittels einer Interessenabwägung nachzuweisen. Dies kann in Form einer Voruntersuchung (projektausschliessende Konflikte) im Richtplanverfahren und abschliessend (vertiefte Abklärung) im Plangenehmigungsverfahren erfolgen. Auf einen Hinweis pro Objekt (in der Spalte Bemerkung/Verweis) wird verzichtet.

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Albula	20.TB.01	nein	Systematisierung Albualinie, Massnahmen zur Fahrzeitreduktion zwischen Thusis und St. Moritz	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee
Bernina	21.TB.01	no	Nuovo punto d'incrocio "Li Foppi" lungo la linea del Bernina, ulteriori accelerazioni del tracciato	Risultati intermedi	Aumento della capacità della rete ferroviaria	Misura b15 in PROS-SIF 2035 Stato: Progetto preliminare
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.01	nein	Bahnverbindung Scuol-Landeck	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.02	nein	Bahnverbindung Mals - (Val Müstair) - Bormio	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.03	nein	Bahnverbindung Scuol - (Unterengadin - Val Müstair) - Mals	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.04	nein	Umspuranlage (Normalspur zu Schmalspur) im Bahnhof Scuol	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Imboden	01.TB.10	nein	Zweites Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee
Imboden	03.TB.04	nein	Neue RhB-Haltestelle Talstation Luftseilbahn Rhäzüns – Feldis	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Imboden	23.TB.01	nein	Freiverladestandort Domat/Ems	Vororientierung	Infrastruktur Güterverkehr	Status: Projektidee
Landquart	01.TB.05	nein	Ausbau Bahnhof Landquart	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Erstellung eines gemeinsamen Perrons und weitere damit verbundene Massnahmen; Massnahme b15 im STEP 2035 Nr. Agglomerationsprogramm: üMÖV4.1, ÖV4.1 (Multimodale Drehscheibe)
Landquart	01.TB.07	nein	Ausbau Annahmegleise für neues Güterumschlagszentrum neben Unterhaltszentrum RhB (evtl. SBB) mit Gleisanschluss an die Normalspur	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Massnahme d13 STEP 2035  Vorhaben steht in direkter Abhängigkeit zu Objekt 01.TB.05 bzw. Massnahme b15 im STEP 2035: Der bisherige Standort des Güterumschlags wird für die Erstellung des gemeinsamen Perrons verwendet und der Güterumschlag wird verschoben.
Landquart	01.TB.11	nein	Bau von neuen Haltestellen der SBB und RhB in den Räumen Zizers/Untervaz – Trimmis und Masans	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektidee
Landquart	07.TB.01	nein	Doppelspurabschnitt im Raum Chlus und Neutrassierung RhB entlang der A28 im Raum Grösch RhB	Zwischenergebnis	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz	Status: Planungsstudie

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Landquart	24.TB.01	nein	Umspuranlage (Normalspur zu Schmalspur) im Bahnhof Landquart	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee, vorgesehen für Step 2040
Landquart	24.TB.02	nein	Abstellanlage "Heurüenen", Trimmis	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Landquart	24.TB.03	nein	Doppelspurausbau und Leistungssteigerung RhB Landquart - Chur	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Maloja	11.TB.01	nein	RhB Haltestelle Celerina Marguns (Bergbahnen)	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Planungsstudie
Maloja	11.TB.02	nein	Haltestelle S-chanf – Flab Lager	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status Projekt
Maloja	11.TB.03.1	nein	Umfahrung Bever	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.4 Status: Projektstudie
Maloja	11.TB.04	nein	Leistungssteigerung RhB Unterengadinerlinie (Bever - Scuol-Tarasp)	Zwischenergebnis	Leistungssteigerung Bahnnetz	Doppelspurabschnitt S-chanf - Zuoz Status: Projektstudie
Maloja	11.TB.06	nein	Bahnverlängerung St.Moritz - St.Moritz Bad	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Maloja	25.TB.01	nein	Verlängerung Chantarella-Bahn bis St. Moritz Bahnhof	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektidee
Maloja	25.TB.02	nein	"Tramtrain" St. Moritz-Bad - Maloja	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektidee
Maloja	25.TB.03	nein	Doppelspurabschnitte zwischen Celerina und St. Moritz	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektstudie
Moesa	26.TB.01	no	Collegamento ferroviario Castione (TI) - San Vittore - Roveredo	Informazioni preliminari	ampliamento rete ferroviaria, orizzonte d'implementazione a lungo termine	Compresa la copertura della zona industriale regionale di San Vittore Stato: idea di progetto

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Plessur	05.TB.02	nein	Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Raum Lenzerheide	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektstudie
Plessur	06.TB.01	nein	Leistungssteigerung Chur-Arosa RhB	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Bau von Kreuzungsstellen und Streckenbegradigung Chur – Arosa RhB, insb. Massnahmen zur Fahrzeitreduktion auf den Abschnitten Chur - Depot Sand und Depot Sand - Lünen-Castiel Status: Projektstudie
Plessur	27.TB.02	nein	Personenbahnhof SBB Militärrampe Chur West nach Normalspurnormalien	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektidee
Plessur	27.TB.03	nein	Personenbahnhof Chur West, Verschiebung zu Raschärenstrasse	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Vorprojekt Nr. Agglomerationsprogramm: üMÖV4.2, ÖV 4.3 (Multimodale Drehscheibe)
Prattigau/Davos	07.TB.02	nein	Streckenbegradigung bzw. Neutrassierung Fideris – Luzein	Festsetzung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.2, Beschluss vom 14.09.2020 Massnahme b15 im STEP 2035 Status: Vorprojekt
Prattigau/Davos	07.TB.03	nein	Doppelspurausbau Klosters Dorf – Klosters Platz	Festsetzung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.2, Beschluss vom 17.08.2015 Status: PGV-Phase
Prattigau/Davos	08.TB.01	nein	Neue RhB Linienführung Klosters/Selfranga - Davos (Wolfgangtunnel)	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.3 Status: Planungsstudie Status: Projektstudie
Prattigau/Davos	08.TB.02	nein	RhB Haltestelle Davos Seewiese	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie



Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Prattigau/Davos	28.TB.02	nein	Verschiebung Bahnhof Davos Dorf Richtung Parsennbahn	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Prattigau/Davos	08.TB.03	nein	RhB Haltestelle Davos Kongresszentrum bzw. Eisstadion	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Prattigau/Davos	28.TB.01	nein	Doppelspurabschnitte zwischen Landquart und Klosters.	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektstudie
Surselva	02.TB.01	nein	Haltestelle «Porta Alpina Sedrun» im Gotthard-Basistunnel	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Surselva	02.TB.04	nein	Surselvalinie RhB, Doppelspurabschnitte Raum Castries; weitere Doppelspurabschnitte, diverse Streckenbeschleunigungen (Reichenau-Tamins – Disentis/ Mustér)	Zwischenergebnis	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz	Status: Projektidee
Viamala	01.TB.12	nein	Bau einer neuen direkten Bahnverbindung Domat/Ems – Rothenbrunnen mit Normalspurnormalien bis Thusis	Vororientierung	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Viamala	30.TB.01	nein	Bau einer neuen Bahnverbindung Thusis - Chiavenna (Splügentunnel)	Vororientierung	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Viamala	30.TB.02	nein	Massnahmen zur Taktverdichtung und Fahrzeitreduktion Reichenau-Tamins - Thusis	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee

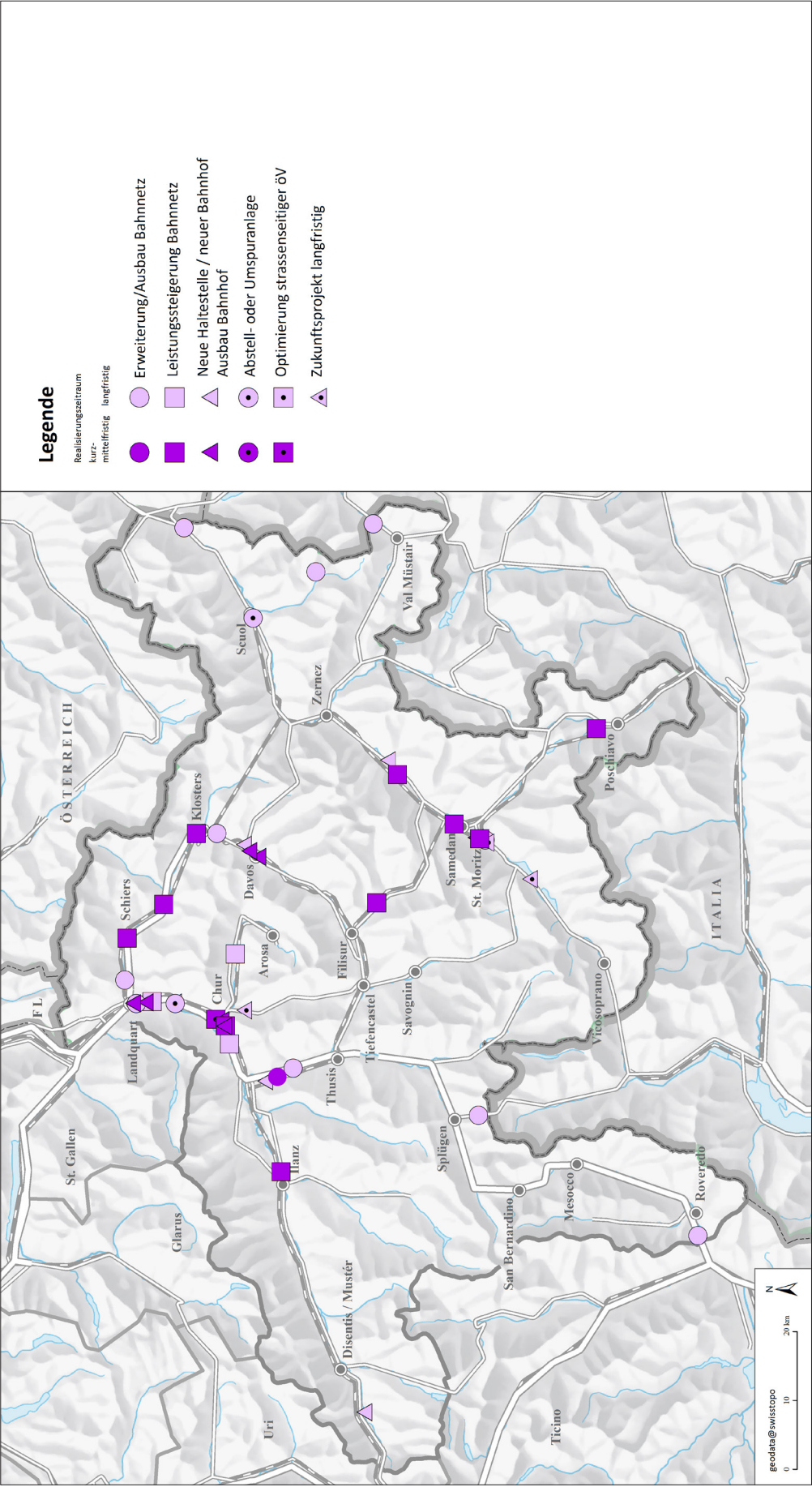


Abbildung 6.3:  
Übersicht Infra-  
strukturvorha-  
ben öffentlicher  
Verkehr







## 6.4 Fuss- und Veloverkehr

### Ausgangslage

Seit der Annahme des «Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» im September 2018 werden Velowege in der Bundesverfassung rechtlich gleichbehandelt wie Fuss- und Wanderwege. Die Bundesverfassung gibt dem Bund damit die Verantwortung, Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze festzulegen. Der Bund kann zudem Massnahmen der Kantone im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Wandern unterstützen und koordinieren. Zuständig für die Realisierung und den Unterhalt der Fuss- und Velowegnetze sind weiterhin die Kantone bzw. die Gemeinden. Sie definieren und unterhalten gefahrlose und begehbbare Netze und signalisieren sie zweckmässig. Sie koordinieren die Netze mit denjenigen der Nachbarkantone und Länder sowie mit den raumwirksamen Tätigkeiten der Kantone und des Bundes.

Art. 88 BV

Art. 6 FWG  
Art. 6 Abs. 2-3  
StrG

Das Interesse und die Bedeutung des Fuss- und insbesondere des Veloverkehrs hat im Kanton Graubünden in den letzten Jahren zugenommen. Die beiden Verkehrsarten beanspruchen verglichen mit den motorisierten, privaten oder öffentlichen Verkehrsmitteln weniger Raum, verursachen kaum Schadstoffe, erzeugen kaum Lärm und fördern die Gesundheit. Im Alltagsverkehr erreichen Velofahrende auf kurzen Distanzen attraktive Reisezeiten. Der Veloverkehr kann in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr auch Bestandteil von längeren Reisen sein. Im Kanton Graubünden haben das Wandern und der Veloverkehr eine erhebliche touristische Bedeutung.

Unterscheidung  
Alltag- und  
Freizeitverkehr  
sowie kantona-  
les Velo- Fuss-  
und Wander-  
wegnetz  
[s. Erläuterungen](#)

Gemäss dem Raumkonzept Graubünden soll der Fuss- und Veloverkehr insbesondere in den urbanen und suburbanen Räumen gefördert werden. Wenn Verkehrsteilnehmende vermehrt zu Fuss gehen und das Velo nutzen, werden Überlastungen im örtlichen Strassensystem sowie Emissionen reduziert. Davon profitiert die ganze Bevölkerung. Dazu braucht es ein gut ausgebautes Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr und ein attraktives Fuss- und Wanderwegnetz. Darüber hinaus sind Massnahmen zur Information und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung notwendig.

Für die Velofahrenden im Alltagsverkehr ist ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz mit direkten Wegen zu den regionalen Zentren von grosser Bedeutung. Das dazu erforderliche Netz ist im kantonalen Sachplan Velo definiert. Das kantonale Freizeitverkehrsnetz entspricht den im Netzwerk SchweizMobil definierten Routen. Das Netz ist bereits gut ausgebaut und die Infrastruktur weist eine hohe Qualität auf.

Sachplan Velo  
[s. Erläuterungen](#)

SchweizMobil  
[s. Erläuterungen](#)

Der Kanton legt das signalisierte Wanderwegnetz in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Regionen fest. Insgesamt umfasst das Wanderwegnetz rund 11'000 Kilometer, davon sind etwa 2'100 Kilometer in Doppelnutzung für Wandern und Velofahren/Mountainbiken. Auf diesen Strecken ist die Weiterentwicklung des Wanderwegnetzes bzw. Mountainbikeroutennetzes mit den Bedürfnissen des Velo- und Mountainbikeverkehrs abzustimmen.

Die Gemeinden legen die in der Regel nicht signalisierten Fusswegnetze im Siedlungsgebiet im Rahmen der Nutzungsplanung fest. Überschneidungen mit dem signalisierten Wanderwegnetz sind möglich.

Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen sowie grössere Höhendifferenzen attraktiver. Insbesondere für ältere Personen attraktiviert die elektrische Unterstützung die Nutzung des Veloverkehrs, indem weiter oder höher gelegene Ziele ohne übergrosse Anstrengung erreicht werden können. E-Bikes sollen grundsätzlich die gleichen Infrastrukturen nutzen können wie die übrigen Velofahrenden. Diese Herausforderungen sind bei der Realisierung des Netzes sowie bei technischen Vorgaben zu berücksichtigen.

## Ziele und Leitsätze

### Zielsetzung

Der Anteil des Veloverkehrs an der Alltagsmobilität soll im Kanton Graubünden erhöht werden. Die Benutzung des Alltags- und Freizeitangebots für Velos und Mountainbikes wird gefördert und es werden optimale Rahmenbedingungen geschaffen. Der Veloverkehr trägt zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Tourismus und des Alltagsverkehrs bei.

Ein benutzergerechtes, sicheres und attraktives Wegnetz stärkt den Fussverkehr im Alltag als umweltfreundliche Verkehrsart und wird der Bedeutung des Wanderns für den Tourismus im Kanton Graubünden gerecht.

### Leitsätze

#### **Attraktives, zusammenhängendes und sicheres Velonetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr erstellen und unterhalten**

Das Netz des Alltags- und Freizeitverkehrs wird weiter optimiert. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden hat eine hohe Priorität. Deshalb sollen Lücken im Netz geschlossen und die Schwachstellen eliminiert werden. Das kantonale Velonetz wird grenzüberschreitend koordiniert sowie durch kommunale Netze zweckmässig ergänzt. Die Veloparkierung wird in die Planung miteinbezogen. Die Velowege sind möglichst einheitlich und nutzergerecht signalisiert und werden auf Web-Portalen publiziert.

#### **Attraktive und sichere Fusswegnetze im Siedlungsgebiet bereitstellen**

Die Fusswege werden attraktiv, direkt und sicher gestaltet. Durch eine vermehrt siedlungsorientierte Gestaltung des Verkehrsraumes wird innerorts die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsträgern und der Aufenthaltsqualität erhöht.

#### **Qualitativ hochwertiges Wanderwegnetz bereitstellen**

Das bestehende Wanderwegnetz wird hinsichtlich der Qualität und der Nutzungshäufigkeit laufend überprüft und optimiert. Das Netz ist lückenlos, wird regelmässig unterhalten und ist zweckmässig signalisiert.

#### **Günstige Rahmenbedingungen für den Veloverkehr schaffen**

Es werden gute Rahmenbedingungen für den Veloverkehr sowie Anreize zur vermehrten Nutzung des Velos im Alltags- und Freizeitverkehr geschaffen. Es



werden Massnahmen gefördert, welche das Umsteigen auf das Velo und dessen Benützung erleichtern.

#### **Koexistenz des Velo- und touristischen Fussverkehrs sicherstellen**

Die Konflikte zwischen dem Velo- und Fussverkehr auf dem Wanderwegnetz werden analysiert und Massnahmen zur Lösung definiert. Die Konflikte werden mit der Förderung der Koexistenz oder mit einer Entflechtung der unterschiedlichen Nutzerkategorien gelöst, insbesondere zwischen Mountainbikenden und Wandernden.

#### **Das Alltagsvelonetz mit dem öffentlichen Verkehr verbinden**

Die Verbindungen des Veloverkehrs werden mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs optimal verknüpft. Bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stehen sichere und komfortable Veloabstellplätze in genügender Anzahl zur Verfügung. Der ÖV-Velotransport wird erleichtert.

## **Handlungsanweisungen**

Der Kanton legt die kantonalen Velo- und Wanderwegnetze von SchweizMobil fest und führt sie regelmässig nach. Die Gemeinden und Regionen werden dabei angemessen einbezogen. Er publiziert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die definierten Netze auf Portalen einheitlich und unterstützt die Gemeinden bei der Signalisation.

Federführung: Tiefbauamt

Der Kanton plant, projiziert, betreibt und unterhält die Radstreifen entlang von Kantonsstrassen. Bei Ausbauten der Kantonsstrassen wird geprüft, ob eine Veloinfrastruktur (Radstreifen bzw. Radweg) auf oder entlang der Kantonsstrasse notwendig ist.

Federführung: Tiefbauamt

Die Regionen berücksichtigen die überkommunalen Aspekte des kantonalen Velonetzes gemäss Sachplan Velo in den regionalen Verkehrskonzepten und Richtplänen und verfeinern es nach Bedarf. Der Sachplan wird gemäss den Genehmigungsbeschlüssen zum regionalen Richtplan durch das Tiefbauamt formell nachgeführt.

Federführung: Regionen

Die Gemeinden projektieren, erstellen und unterhalten das kantonale Velonetz sowie dessen Signalisation gemäss den übergeordneten Vorgaben.

Sie berücksichtigen zudem dieses Netz in ihren kommunalen Planungsinstrumenten und verfeinern es nach Bedarf. Der Sachplan wird gemäss den Genehmigungsbeschlüssen zur Ortsplanung durch das Tiefbauamt formell nachgeführt.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden bieten an Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität an.

Federführung: Gemeinden

Der Kanton unterstützt die Gemeinden finanziell sowie fachlich bei der Erstellung von Radweganlagen gemäss den Vorgaben im Sachplan Velo. Zudem unterstützt er die Gemeinden bei der Koordination und Abstimmung der Netze untereinander und mit Nachbarkantonen und Ländern.

Federführung: Tiefbauamt

Die Gemeinden planen, projektieren, bauen und betreiben die Netze für den Fussverkehr und die Wanderwege. Unter Berücksichtigung der übergeordneten Pläne nehmen sie es zudem in die Erschliessungspläne auf und koordinieren es gemeindeübergreifend. Der Kanton hilft mit, die aus kantonaler oder regionaler Sicht erforderlichen Netzergänzungen zu realisieren und unterstützt die Koordination mit den Nachbarkantonen und Ländern.

Federführung: Gemeinden

Die Regionen zeigen das überkommunale Wanderwegnetz unter Berücksichtigung der übergeordneten Pläne im regionalen Richtplan auf und koordinieren es regionsübergreifend.

Federführung: Regionen

Die Gemeinden prüfen bei Netzanpassungen, ob dadurch Konflikte mit anderen Verkehrsträgern entstehen. Sie analysieren und lösen allfällige Konflikte während der Netzdefinition, noch vor Einrichtung und Publikation. Die Gemeinden beziehen hierzu die betroffenen Stakeholder mit ein (z.B. Nachbargemeinden, Tourismusorganisationen, kantonale Verwaltung).

Federführung: Gemeinden

## Erläuterungen

**Unterschied Alltags- und Freizeitnetz:** Unter dem **Alltagsverkehr** wird der gesamte Veloverkehr verstanden, welcher zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse erfolgt. Unter dem Begriff Alltagsverkehr werden demnach Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufswege, aber auch Fahrten zu Freizeiteinrichtungen (Hallenbad, Fussballplatz, Bikepark, Bergbahnen, etc.) verstanden. Eine Alltagsveloverbindung soll primär «den Weg zum Ziel» ermöglichen und ist daher möglichst direkt zu führen.

Unter dem **Freizeitverkehr** wird der Freizeit- und Tourismusveloverkehr verstanden. Hier steht der «Weg als Ziel» im Vordergrund. Das Freizeitnetz soll daher vorwiegend landschaftlich attraktiv (Umfeldqualität) und komfortabel (geringe Verkehrsbelastung, keine Gefahrenstellen) sein.

**Sachplan Velo:** Das Velonetz wird gemäss Art. 5 StrV gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes in einem Sachplan festgehalten. Dieser wird von der Regierung genehmigt, periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst. Im Sachplan Velo sind die Grundlagen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur sowie zur Festlegung der kantonalen Beiträge für den Alltags- und Freizeitverkehr geregelt. Die regionale Richtplanung berücksichtigt die Festlegungen des Sachplans Velo. Bei Differenzen wird eine Bereinigung vorgenommen.

**Netzwerk SchweizMobil:** SchweizMobil ist ein nationales Netzwerk für den Langsamverkehr. SchweizMobil wird von der gleichnamigen Stiftung getragen. Sie hat zum Ziel, den Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus in der Schweiz zu fördern und die Routen untereinander zu koordinieren.

**Kantonales Velonetz:** Das kantonale Velonetz besteht aus den kantonalen Alltagsverbindungen sowie den Freizeitrouten gemäss dem Sachplan Velo. Die kantonalen Freizeitrouten entsprechen den nationalen, regionalen und lokalen SchweizMobil-Routen. Das kantonale Velonetz kann im Geoportal der kantonalen Verwaltung eingesehen werden. Das Velonetz des Freizeitverkehrs ist zudem im Netzwerk SchweizMobil publiziert

**Fusswegnetze** sind gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) klar definierte Verkehrsverbindungen für Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet. Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen. Die Netze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden. Ein lückenloses und sicheres Fusswegnetz erhöht die Siedlungsqualität. Fusswege sind in der Regel mit einem Hartbelag zu erstellen.

**Wanderwegnetze** dienen gemäss Art. 3 FWG vorwiegend der Erholung. Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen. Historische Wegstrecken (IVS) sind nach Möglichkeit einzubeziehen. Wanderwegnetze erschliessen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen. Wanderwege haben in der Regel keine befestigten Wegoberflächen.

## Objekte

Keine

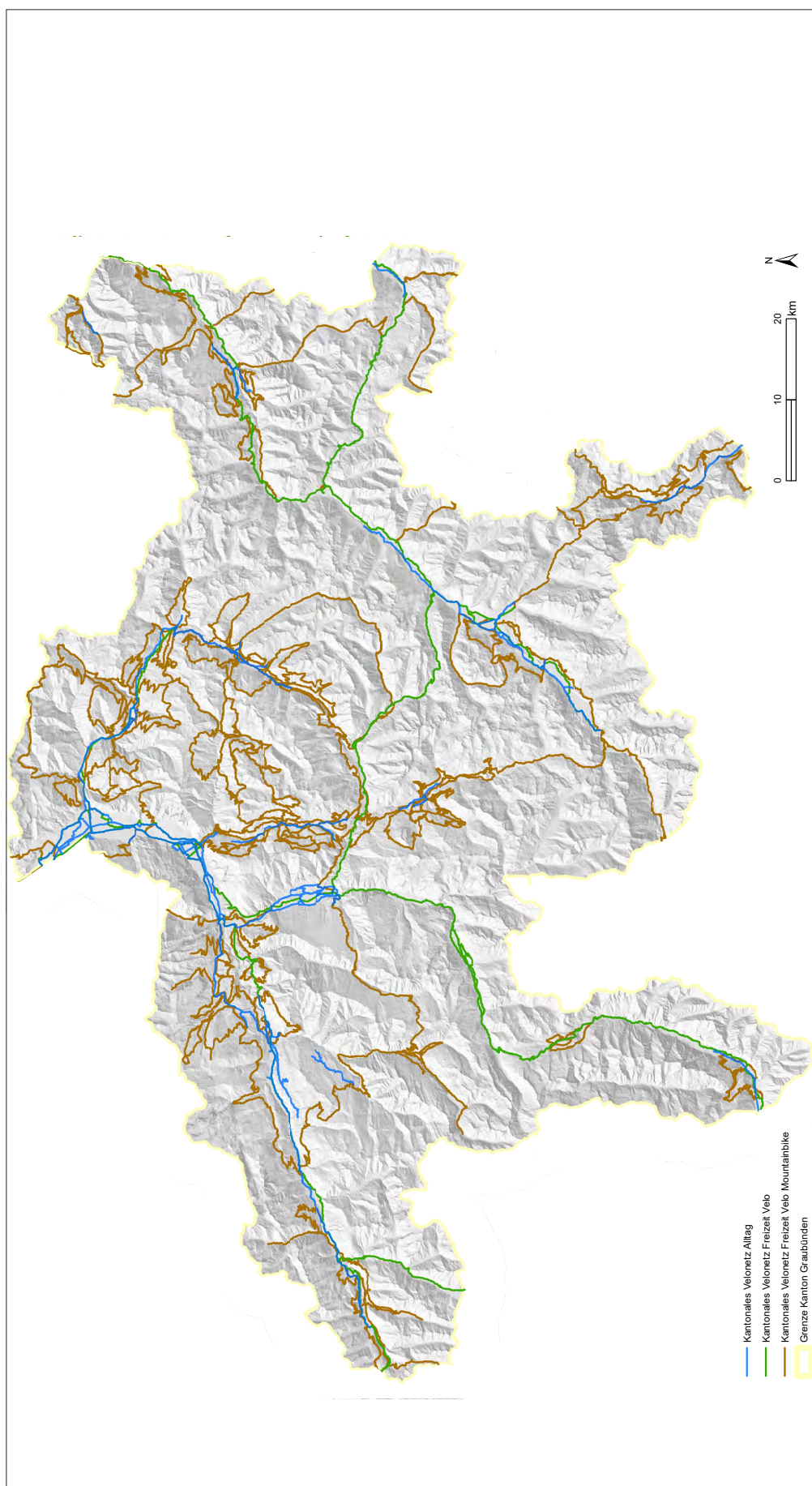


Abbildung 6.4:  
Übersicht Weg-  
netze, Sachplan  
Velo Graubünden







## 6.5 Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationspolitik des Bundes ist ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten. Agglomerationen, die im Rahmen von Agglomerationsprogrammen ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung aufeinander abstimmen, profitieren von Bundesbeiträgen.

«Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund»  
[s. Erläuterungen](#)

In Graubünden zählen die Stadt Chur und Umgebung sowie die Stadt Davos und St. Moritz mit Umgebung zu den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen. Sie erhalten damit die Möglichkeit, ein Agglomerationsprogramm zu erarbeiten. Die Gemeinde San Vittore liegt im Perimeter der Agglomeration Bellinzona (TI).

«Agglomerationsdefinition»  
[s. Erläuterungen](#)

Die Erarbeitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme sowie die Freigabe der Bundesmittel erfolgen alle vier Jahre. Der Bund verwendet dafür den Begriff «Generation». Die Stadt Davos sowie die Agglomerationen St. Moritz und Bellinzona verzichteten auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms der 4. Generation.

### 6.5.1 Agglomeration Chur und Umgebung

#### Ausgangslage

Das Agglomerationsprogramm Chur der 1. Generation basiert auf einem Raumkonzept, welches die Agglomeration Chur und die weitere Umgebung bis hin zu den angrenzenden Regional- und Tourismuszentren umfasst. Im Agglomerationsprogramm Chur der 2. Generation wurde als Weiterentwicklung gegenüber der 1. Generation eine vertiefte Analyse für den Talboden des Bündner Rheintals durchgeführt. Auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramm Chur der 3. Generation wurde verzichtet, da der Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen aus der 1. und 2. Generation gesetzt wurde.

Das Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation (AP 4G) bezieht sich auf einen Bearbeitungsperimeter von insgesamt 19 Gemeinden. Dieser entspricht den drei Regionen Landquart, Plessur und Imboden.

«Beitragsperimeter und Bearbeitungsperimeter»  
[s. Erläuterungen](#)

Das AP 4G konkretisiert die Themen Siedlungsentwicklung nach innen, Siedlungsqualität sowie Freiraumgestaltung und Naherholung. Im Bereich Verkehr fokussiert das AP 4G auf siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung, die Optimierung von multimodalen Drehscheiben, Angeboten im ÖV, Netze für Fuss- und Veloverkehr sowie Verkehrssicherheit. Als Grundlagen für die Erarbeitung dienen die aktuellen Planungen von Kanton, Regionen und Gemeinden. Das AP 4G vertieft zudem die Inhalte des kantonalen Richtplans und der regionalen Raumkonzepte und entwickelt sie spezifisch weiter.

Die Trägerschaft ist das Leitungsgremium des Agglomerationsprogramms Chur. Es setzt sich aus Vertretern der Gemeinden, Regionen sowie des Kantons zusammen. Es fällt die wegweisenden Entscheide und verabschiedet das Agglomerationsprogramm zuhanden des Bundes. Der Kanton vertritt die Trägerschaft gegenüber dem Bund. Die

«Organisation Trägerschaft»  
[s. Erläuterungen](#)

Erarbeitung wird durch das Departement für Volkswirtschaft und Soziales und das Amt für Raumentwicklung, die Umsetzung durch das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität und das Tiefbauamt koordiniert, welches auch das Controlling durchführt.

## Ziele und Leitsätze

### Zielsetzung

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Chur werden eng aufeinander abgestimmt, um Voraussetzungen zur Verkehrsreduktion zu schaffen. Der verbleibende Verkehr wird möglichst umweltfreundlich und siedlungsverträglich abgewickelt. Die Aufwertung von Siedlungs- und Landschaftsqualität mit Fokus auf Naherholung verbessert die Standortattraktivität und Lebensqualität innerhalb der Agglomeration.

### Leitsätze

#### Siedlungen qualitätsvoll nach Innen entwickeln

Das Agglomerationsprogramm trägt dem Grundsatz einer qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen Rechnung und sorgt für eine optimale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. An gut erschlossenen Lagen werden Entwicklungsschwerpunkte mit angemessen hohen Dichten und guter städtebaulicher Qualität realisiert.

#### Freiräume und Naherholung fördern, Nutzungskonflikte reduzieren

Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet sowie die umliegenden Landschaftsräume tragen zu einer hohen Lebensqualität und Standortattraktivität bei. Wo geeignet dienen sie als Naherholungsgebiete. Vernetzte Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie ökologische Infrastrukturen sichern das langfristige Überleben von seltenen Arten und Lebensgemeinschaften. Nutzungskonflikte werden reduziert.

#### Siedlungen von negativen Auswirkungen des Verkehrs entlasten

Durch ein übergeordnetes Verkehrs- sowie überkommunal abgestimmtes Parkierungs- und Mobilitätsmanagement wird der MIV reduziert und auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert. Durch betriebliche und gestalterische Massnahmen wird der Verkehr möglichst siedlungsverträglich abgewickelt. Ein punktueller Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgt, wenn der zusätzliche MIV durch die oben genannten Massnahmen nicht verhindert oder umgelagert werden kann.

#### Öffentlichen Verkehr stärken, Intermodalität optimieren

Die Bahnverbindungen bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und werden durch ein leistungsfähiges Bussystem ergänzt. Multimodale Drehscheiben bilden die Angelpunkte für eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

5.1.2, 6.1

«Entwicklungsschwerpunkte»  
s. Erläuterungen

6.1, 6.3

6.3

### **Attraktivität des alltäglichen Fuss- und Veloverkehrs erhöhen**

Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz (FVV) in Bezug auf Sicherheit, Vollständigkeit und Umwegfreiheit werden behoben. Das Netz wird auf die multimodalen Drehscheiben sowie die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt und überkommunal verbunden (Alltagsveloverkehrsrouten). Damit wird der Anteil des FVV am Modal Split erhöht.

6.4

«Alltagsveloverkehrsrouten»

[s. Erläuterungen](#)

## **Handlungsanweisungen**

Der Kanton vertritt die Trägerschaft und unterzeichnet die Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

Federführung: Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

«Organisation Trägerschaft»

[s. Erläuterungen](#)

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Chur wird zuhanden der Trägerschaft durch den Kanton koordiniert. Dabei berücksichtigt er die Vorgaben des Bundes und stellt die Abstimmung mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen sicher.

Federführung: Amt für Raumentwicklung

Der Kanton koordiniert die Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund und führt das periodische Controlling durch.

Federführung: Tiefbauamt

Die als federführend bezeichneten Stellen von Kanton, Regionen und Gemeinden setzen die sie betreffenden Massnahmen gemäss den Vorgaben im Agglomerationsprogramm um.

Federführung: Im Agglomerationsprogramm bezeichnete Stellen (Kanton, Regionen, Gemeinden)

«Tabelle Massnahmenübersicht»

[s. Erläuterungen](#)

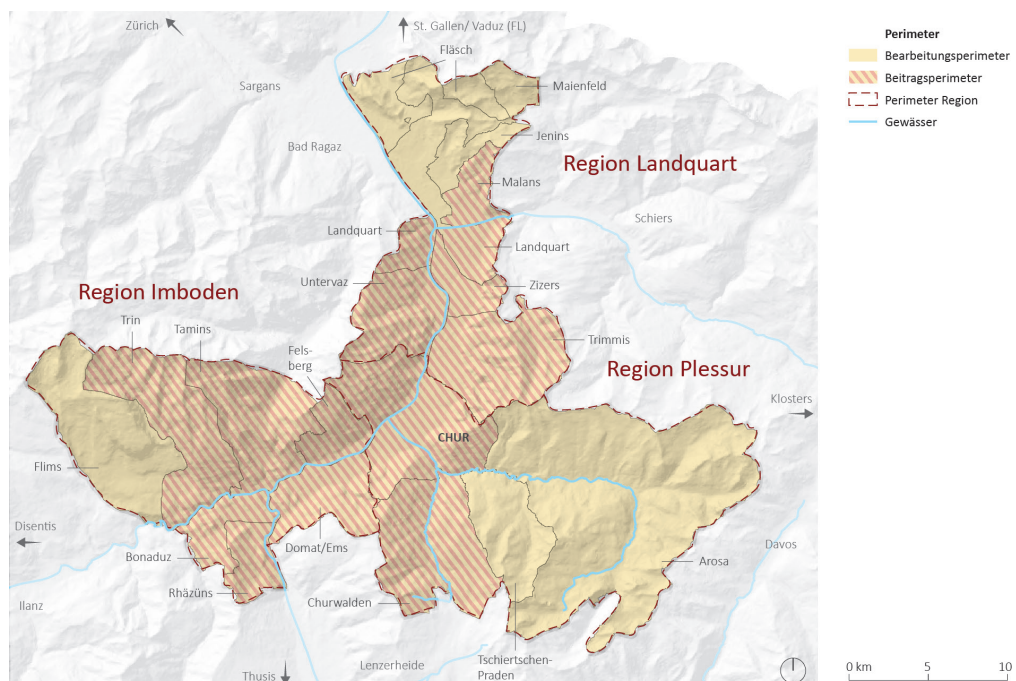
## Erläuterungen

**Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund:** Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Der Bund beteiligt sich mit maximal 50% an Verkehrsinfrastrukturen.

**Agglomerationsdefinition:** Agglomerationen sind nach Definition des Bundesamtes für Statistik Ansammlungen von Gemeinden mit städtischem Charakter mit insgesamt mehr als 20 000 Einwohnern/-innen (inklusive Äquivalenten aus Logiernächten). Sie bestehen aus einem dichten Kern und haben im Regelfall einen Gürtel. Für die Abgrenzung der Gürtel werden Daten zur Intensität der Pendlerverflechtung verwendet.

**Beitragsperimeter und Bearbeitungsperimeter:** Für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation sind die beitragsberechtigten Gemeinden in Art. 19 sowie im Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) aufgeführt (siehe auch <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html>). Dies sind die Gemeinden Chur, Churwalden, Trimmis, Untervaz, Zizers, Malans, Landquart, Bonaduz, Domat/Ems, Rhäzüns, Felsberg, Tamins und Trin. Der Bearbeitungsperimeter des AP Chur 4G umfasst dagegen alle Gemeinden der drei Regionen Landquart, Plessur und Imboden – und damit auch die nicht beitragsberechtigten Gemeinden Arosa, Tschierschen-Praden, Fläsch, Jenins, Maienfeld und Flims.

Abbildung 1:  
Beitrags- und  
Bearbeitungs-  
perimeter des  
Agglomerations-  
programms Chur  
4G  
(Quelle: Agglomerationsprogramm  
Chur 4G, EBP)





**Organisation Trägerschaft:** Die Trägerschaft des AP 4G wird durch den Kanton Graubünden und die drei beteiligten Regionen und deren Gemeinden gebildet. Sie übernimmt die in den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV, ARE CH, 2020) für eine Trägerschaft definierten Aufgaben und Verantwortungen (Festlegung des Bearbeitungssperimeters, Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Agglomerationsprogramms, Festlegung der Zielwerte für MOCA-Indikatoren, Abschluss Leistungsvereinbarung mit Bund, Ansprechpartner gegenüber Bund). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms bis zur Leistungsvereinbarung mit dem Bund ist das ARE zuständig. Die Koordination der Umsetzung ab Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung obliegt dem Tiefbauamt (Finanzierungsvereinbarungen und Controlling). Das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität vertritt die Trägerschaft gegenüber dem Bund.

**Entwicklungsschwerpunkte:** Im Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation werden verschiedene Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohnen / Dienstleistung und ESP Arbeiten) definiert. In diesen Gebieten soll sich das künftige Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten konzentrieren. Es bestehen daher erhöhte Anforderungen an eine optimale Erschliessung, vor allem durch den ÖV und FVV.

**Alltagsveloverkehrsrouten (AP Nr. FVV4.3):** Die Alltagsveloverkehrsrouten verbindet die Zentren der Agglomeration Chur, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete sowie die bestehenden und geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander und gewährleistet für den Veloverkehr auf dieser Achse entlang des Rheintals einen hohen Standard. Sie ergänzt das Grund- und das Ergänzungsnetz für den Velo-Alltagsverkehr gemäss Sachplan Velo; dieses Alltagsnetz von kantonalem Interesse deckt die wichtigsten Wunschlinien in der Agglomeration ab. Die Alltagsveloverkehrsrouten sind hauptsächlich für Pendler vorgesehen, soll aber auch dem Freizeitverkehr dienen. Damit profitiert die einheimische Bevölkerung von einer attraktiven Freizeitverbindung, zudem fördert es den nachhaltigen Tourismus.

#### **Tabelle 1: Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation und Umsetzung im kantonalen Richtplan**

Die angegebenen Prioritäten (Prio.) entsprechen dem Prüfbericht des Bundes vom 22. Februar 2023: Massnahmen der Priorität A müssen vier Jahre nach dem Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr der 4. Generation ausführungsfähig sein; Massnahmen der Priorität B innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der nächsten Generation.

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
<b>Teilbereich Siedlung</b>				
S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	A	Regionen	Handlungsanweisung Kap. 5.2.1, Umsetzung in RRIP
S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	A	Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP
S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	A	Stadt Chur	Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	A	Stadt Chur, Gemeinden Maienfeld, Malans	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung langfristig	B	Stadt Chur	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	A	Gemeinden	Kap. 5.2.3 Arbeitsgebiete, Obj.nr. 23.SW.01, 24.SW.01, 27.SW.01
S4.7	Kriterien Einzonungen	A	Gemeinden	Kap. 5.2.2, Anwendung und Kontrolle im Rahmen NUP
S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	A	Region Landquart	Umsetzung in separater Richtplananpassung (über Region)
S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktbereichen Tourismus	A	Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims, Tschierschen-Praden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	A	Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems, Flims, Arosa	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
<b>Teilbereich Landschaft</b>				
L4.1	Erlebbarer Flussraum	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.2	Siedlungsnahe Erholungsgebiete	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	A	Kanton (ANU)	Konzept
<b>Teilbereich Verkehr</b>				
üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil		BAV	STEP 2035, KRIP Obj.nr. 01.TB.05
üMÖV4.2	Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil		RhB	Obj.nr. 27.TB.03
ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A	Gemeinde Landquart	Obj.nr. 01.TB.05 und Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Unter- vaz-Trimmis	A	Gemeinde Trimmis	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	A	Stadt Chur (TBD)	Obj.nr. 27.TB.03 und Handlungsanweisung Kap. 6.5

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	A	Gemeinde Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	A	Gemeinde Bonaduz	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	A	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.7	Tangentialbuslinie, Stadt Chur		Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5 Massnahme wurde vom Bund als «nicht programmrelevant» klassiert.
ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.9	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	B	Gemeinde Trimmis	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	C	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	B	Gemeinde Malans	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.12	E-Mobilität Busse	B	Kanton (AEV)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	A	Gemeinden Trimmis und Zizers	Handlungsanweisung Kap. 6.5
üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart		ASTRA	
üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur A28 Richtung Davos		ASTRA	
GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A	Kanton (TBA)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.2	Parkraummanagement	A	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	A/B	Kanton (AEV)	Handlungsanweisung Kap. 6.1 und Kap. 6.5
GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.1 und Kap. 6.5
GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.6	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	B	Stadt Chur	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	A	Gemeinden	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	A	Gemeinde Zizers	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	C	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	A	Kanton (TBA)	Obj.nr. 01.TS.06 und Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	B	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	C	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	C	Gemeinde Bonaduz	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	A	Gemeinden	Leitsatz und Handlungsanweisung zu Fuss- und Veloverkehrsnetz Kap. 6.4
FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	B	Gemeinden	Leitsatz und Handlungsanweisung zu Fuss- und Veloverkehrsnetz Kap. 6.4
FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	A	Gemeinden	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.5	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen	A	Stadt Chur, Gemeinde Maienfeld	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A	Kanton (TBA)	Umsetzung Massnahmen im Rahmen der Unterhaltsplanung
VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	C	Gemeinde Untervaz	Handlungsanweisung Kap. 6.5
VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	A	Gemeinde Landquart	Umsetzung auf kommunaler Ebene

## Objekte

Siehe Kapitel 6.2, Abschnitt E (Strassenverkehr)

Siehe Kapitel 6.3, Abschnitt E (Öffentlicher Personenverkehr)

## 6.6 Güterverkehr

### Ausgangslage

Unter Güterverkehr ist die Gesamtheit aller Gütertransporte ausserhalb eines einzelnen Betriebs zu verstehen, wobei der einzelne Gütertransport die Ortsveränderung eines materiellen Gutes mit Verkehrsmitteln beschreibt. Im Kanton Graubünden erfolgt der Güterverkehr hauptsächlich auf Schiene und Strasse.

Strassen- und Schienengüterverkehr  
[s. Erläuterungen](#)

Zum Schutz des Alpengebiets und aufgrund von Kapazitätsengpässen auf den Transitstrassen fordert die Bundesverfassung eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Der internationale Transitgüterverkehr, der alpenquerende Güterschwerverkehr und der Güterverkehr über längere Distanzen soll auf der Schiene erfolgen. Der Bund sieht als Verlagerungsziel maximal 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr auf Schweizer Alpen transitstrassen vor. Der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse hat sich zwar gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) seit Anfang des Jahrtausends um ein Drittel reduziert, liegt jedoch immer noch klar über dem Verlagerungsziel. Im Kanton Graubünden befindet sich mit der N13 (San Bernardino-Route) eine wichtige Nord–Süd–Verbindung. Die Achse wird neben dem Tourismusverkehr auch stark vom internationalen Transitgüterverkehr befahren. Im nationalen Kontext verkehrte im Jahr 2018 ca. 17% des gesamten alpenquerenden Transitgüterverkehrs über die N13. Damit das Verlagerungsziel des Bundes eingehalten werden kann und die San Bernardino-Route auch künftig dem Bündner Tourismus und der lokalen Bevölkerung nützt, sollte der alpenquerende Güterverkehr noch stärker auf die Schiene verlagert werden.

Art. 84 BV Sachplan Verkehr  
Teil Programm, 2006, Strategien 1.1; 1.2

Der Güterverkehr in Graubünden ist geprägt von einer weitläufigen Siedlungsstruktur sowie oft dezentral angeordneten Industrie- und Gewerbebetrieben. Die grössten Quell- und Zielorte befinden sich im Churer Rheintal, im Oberengadin und Prättigau sowie in den Ortschaften Davos, Ilanz und Thusis. Die Transportinfrastruktur ist ausserhalb des Bündner Rheintals stark vom alpinen Raum geprägt und auf die Hauptachsen und grösseren Talverläufe beschränkt. Obwohl die Schieneninfrastruktur im Kanton gut ausgebaut ist, wird ein Grossteil der transportierten Güter (ohne Transitverkehr) von der Strasse abgedeckt. Der Binnenverkehr, also Transporte welche innerhalb des Kantons durchgeführt werden, ist mit Abstand die grösste Verkehrsart im kantonalen Güterverkehrsmengengerüst.

Kantonales Güterverkehrskonzept  
[s. Erläuterungen](#)

In den letzten Jahren hat sich der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) stark entwickelt. Die Logistikkette im Wechselbehältersystem zeichnet sich aus durch kurze Strassentransporte im Vor- und Nachlauf und der langen Transportstrecke auf der Bahn. Diese Bahntransporte werden häufig in der Nacht ausgeführt, so dass am Abend vom Lieferanten verladene Güter am nächsten Morgen beim Kunden ausgeliefert werden können. Dadurch werden Strassen entlastet und vorhandene Kapazitäten der Bahn genutzt. Der Bund strebt die Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs an (Bahnhöfe und Freiverlade). Dazu hat der Bund das Konzept Schienengüterverkehr beschlossen. Die bestehenden Anlagen sind zu erhalten und in ihrer Funktion und Ausgestaltung nicht einzuschränken. Im Gegensatz zum Direktverkehr von Versendern zu Empfängern auf der Strasse kommt es beim kombinierten Verkehr zu einem mehrmaligen Umschlagen der Güter. Die Förderung des unbegleiteten Güterverkehrs bedingt eine Verbesserung der Rahmenbedingungen

Kombinierter Verkehr  
[s. Erläuterungen](#)

Konzept Schienengüterverkehr des Bundes  
[s. Erläuterungen](#)

[vgl. Kap. 6.2](#)



im Vor- und Nachlauf für den UKV, z.B. Aufhebung des Anhängerverbots, Aufhebung der Tonnagebeschränkungen und genügend Abstellplätze für Lastwagenanhänger.

## Ziele und Leitsätze

### Zielsetzung

Zur langfristigen Sicherstellung der Versorgungssicherheit des gesamten Kantons mit Gütern wird eine funktionsfähige Güterverkehrsinfrastruktur mit hoher Abdeckung des Kantonsgebietes gewährleistet. Die Gütertransporte sollen dabei sicher und möglichst umweltverträglich abgewickelt werden.

### Leitsätze

#### **Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene erhöhen**

Die Gütertransporte werden soweit sinnvoll von der Strasse auf die Schiene verlagert. Mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene werden Voraussetzungen für einen ökologischen und wirtschaftlich attraktiven Güterverkehr geschaffen. Personen- und Güterverkehr werden gleichberechtigt behandelt und ihre Weiterentwicklung aufeinander abgestimmt. Die Verlagerung des strassengebundenen Gütertransitverkehrs in Graubünden erfolgt koordiniert mit der schweizerischen Verkehrspolitik.

#### **Den Güterumschlag optimieren**

Der Güterumschlag zwischen SBB und RhB sowie zwischen SBB und dem Strassengüterverkehr wird im Bündner Rheintal zwischen Landquart und Domat/Ems konzentriert und kapazitätsmässig sowie betrieblich den zukünftigen Bedürfnissen angepasst. Der Güterumschlag zwischen der RhB und dem Strassengüterverkehr auf regionaler Ebene findet in entsprechend ausgebauten bzw. ausgerüsteten Güterumschlagszentren statt.

#### **Den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr kantonsweit fördern**

Um Strasse und Schiene für den Gütertransport effektiv und sinnvoll zu ergänzen, wird der positive Trend beim unbegleiteten kombinierten Verkehr weiter unterstützt und nach Möglichkeit verstärkt. Dafür werden die Regionalzentren bahnseitig mit Güterverkehrsangeboten erschlossen und in peripheren Regionen innovative Transportkonzepte zur Sicherung des Gütertransports unterstützt.

#### **Voraussetzungen für einen effizienten Strassengüterverkehr schaffen**

Der Strassengüterverkehr erfolgt komplementär, insbesondere an Orten, wo die Versorgung durch den Schienengüterverkehr nicht möglich oder sinnvoll ist. Die Effizienz des Strassengüterverkehrs wird durch logistische und bauliche Massnahmen gesteigert.

## Handlungsanweisungen

Der Kanton schafft die Rahmenbedingungen für die langfristige Sicherstellung des Bahngüterverkehrs. Er fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über grosse Distanzen.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Die notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des kantonalen Güterverkehrskonzepts, insbesondere die Unterstützung neuer Anschlussgleise sowie der Ausbau und die Förderung bestehender Umschlaganlagen (Erschliessung und Verladeinfrastruktur) werden in Zusammenarbeit mit dem Bund rechtzeitig realisiert.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Der unbegleitete kombinierte Verkehr und die Benützung von Wechselbehältern im Waretransport wird konsequent gefördert.

Federführung: Amt für Energie und Verkehr

Zur Optimierung der Effizienz des Güterverkehrs auf der Strasse stellen die Gemeinden adäquate Erschliessungen (z.B. zu wichtigen Arbeitsgebieten) sicher und klären im Umfeld wichtiger Knoten des Strassenverkehrs (Kreuzungen, Gabelungen und Anschlüsse an das Nationalstrassennetz) überkommunal, mindestens innerhalb eines Abstandes von 3 km Radius zum betreffenden Knoten, den Bedarf und mögliche Standorte für Abstellplätze von Lastwagenanhängern ab.

Federführung: Gemeinden

## Erläuterungen

**Strassengüterverkehr:** Beim Strassengüterverkehr wird die Transportleistung durch motorisierte Fahrzeuge auf den öffentlichen Strassen vollzogen. Die Transportgefässe weisen dabei unterschiedliche Grössen auf. Grundsätzlich unterschieden werden leichte Motorwagen (<3.5 t) und schwere Motorwagen (>3.5 t). Das zugelassene Maximalgewicht für Normaltransporte beträgt in der Schweiz 40 t, wobei im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Güterverkehrs (UKV) 44 t zulässig sind. Im Kanton Graubünden sind noch zahlreiche Strecken vorhanden, welche nicht für Fahrzeuge mit einem Gewicht von 40 t freigegeben bzw. erschlossen sind.

**Schienengüterverkehr:** Der Schienengüterverkehr als Teil des Eisenbahnverkehrs untersteht der Eisenbahngesetzgebung. Der Transport auf der Schiene erfolgt je nach Grösse der Sendung entweder als Stückgut, Wagenladung oder Ganzzug.

**Kombinierter Verkehr (KV):** Das Bundesamt für Verkehr unterscheidet zwischen dem begleiteten und dem unbegleiteten kombinierten Verkehr. Der begleitete kombinierte Verkehr ist die Beförderung eines von seinem Fahrer begleiteten Motorfahrzeugs mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Bahn oder Fähre). Im alpenquerenden Verkehr wird darunter der Bahnverlad von ganzen Lastwagen und Sattelschleppern verstanden, bei denen der Fahrer/die Fahrerin in einem separaten Begleitwagen mitreist (Rollende Landstrasse; Rola).

Der **unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV)** ist die Beförderung eines von seinem Fahrer nicht begleiteten Motorfahrzeugs mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Fähre oder Bahn) oder die Beförderung von Containern und Wechselbehältern mit mehreren Verkehrsträgern (z.B. Strasse-Schiene oder Rheinschiff-Schiene).

**Konzept für den Güterverkehr auf der Schiene des Bundes:** Der Bundesrat hat am 20. Dezember 2017 mit dem Konzept für den Güterverkehr auf der Schiene Grundlagen für die langfristige Entwicklung der verschiedenen Anlagen des Schienengüterverkehrs festgelegt. Im Vordergrund steht die Abstimmung mit der Planung des Ausbaus und des Erhalts der Bahninfrastruktur. Im Anhang zu diesem Konzept sind die Anlagen für den Schienenverkehr aufgeführt und können dort nachgeschlagen werden. Für den Kanton Graubünden relevant sind die Freiverlade, die bedeutenden KV-Umschlagsanlagen und die privaten KV-Umschlagsanlagen.

**Kantonales Güterverkehrskonzept Graubünden:** Seit dem Jahr 2018 liegt das Güterverkehrskonzept des Kantons Graubündens vor. Im Rahmen des Konzeptes wurden ein Zielsystem sowie mögliche Massnahmen erarbeitet. Die folgenden drei Massnahmen sind der ersten Prioritätsstufe zur Umsetzung zugeordnet: Unterstützung neuer Anschlussgleise, Ausbau/Förderung bestehender Umschlaganlagen (Erschliessung und Verladeinfrastruktur), Initiierung runder Tisch und anschliessende Organisation UKV Graubünden.

## Objekte

Hinweis 1: Vorhaben, welchen ein richtplanrelevanter Beschluss der Regierung des Kantons Graubünden zugrunde liegt, sind behördenverbindlich und werden in der Objektliste farbig hinterlegt. Vorhaben, die Gegenstand eines Sachplans des Bundes sind, sind ebenfalls behördenverbindlich, beruhen jedoch auf einem Bundesratsbeschluss. Diese Vorhaben sind in der untenstehenden Objektliste als Information aufgenommen und werden deshalb nicht farbig hinterlegt, ebenso wie die Objekte, die auf den Sachplänen vorgelagerten Entwicklungsprogrammen beruhen (z.B. STEP).

Hinweis 2: Bei allen Objekten, die den Koordinationsstand «Festsetzung» erhalten, ist vorgängig die Betroffenheit von Inventaren des Natur- und Heimatschutzes abzuklären. Ebenso sind sie hinsichtlich der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes und anderes mehr (Jagd, Landwirtschaft, Energie, etc.) zu überprüfen. Die diesbezügliche Verträglichkeit bzw. das höher zu gewichtende Interesse ist mittels einer Interessenabwägung nachzuweisen. Dies kann in Form einer Voruntersuchung (projektausschliessende Konflikte) im Richtplanverfahren und abschliessend (vertiefte Abklärung) im Plangenehmigungsverfahren erfolgen. Auf einen Hinweis pro Objekt (in der Spalte Bemerkung/Verweis) wird verzichtet.

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Landquart	24.TG.01	nein	Güterum-schlagszentrum neben Unter-haltszentrum RhB	Vororientierung	Infrastruktur Bahngüterverkehr	Vorhaben steht in direkter Abhän-gigkeit zu den Objekten 01.TB.05 und 01.TB.07 bzw. Massnahme b15 im STEP 2035
Imboden	23.TG.01	nein	Freiverla-destandort Domat/Ems	Vororientierung	Infrastruktur Bahngüterverkehr	Status: Projekt-idee
Maloja	25.TG.01	nein	Güterum-schlagszentrum Samedan	Ausgangslage	Infrastruktur Bahngüterverkehr	
Surselva	29.TG.01	nein	Güterum-schlagszentrum Schnaus-Strada	Ausgangslage	Infrastruktur Bahngüterverkehr	



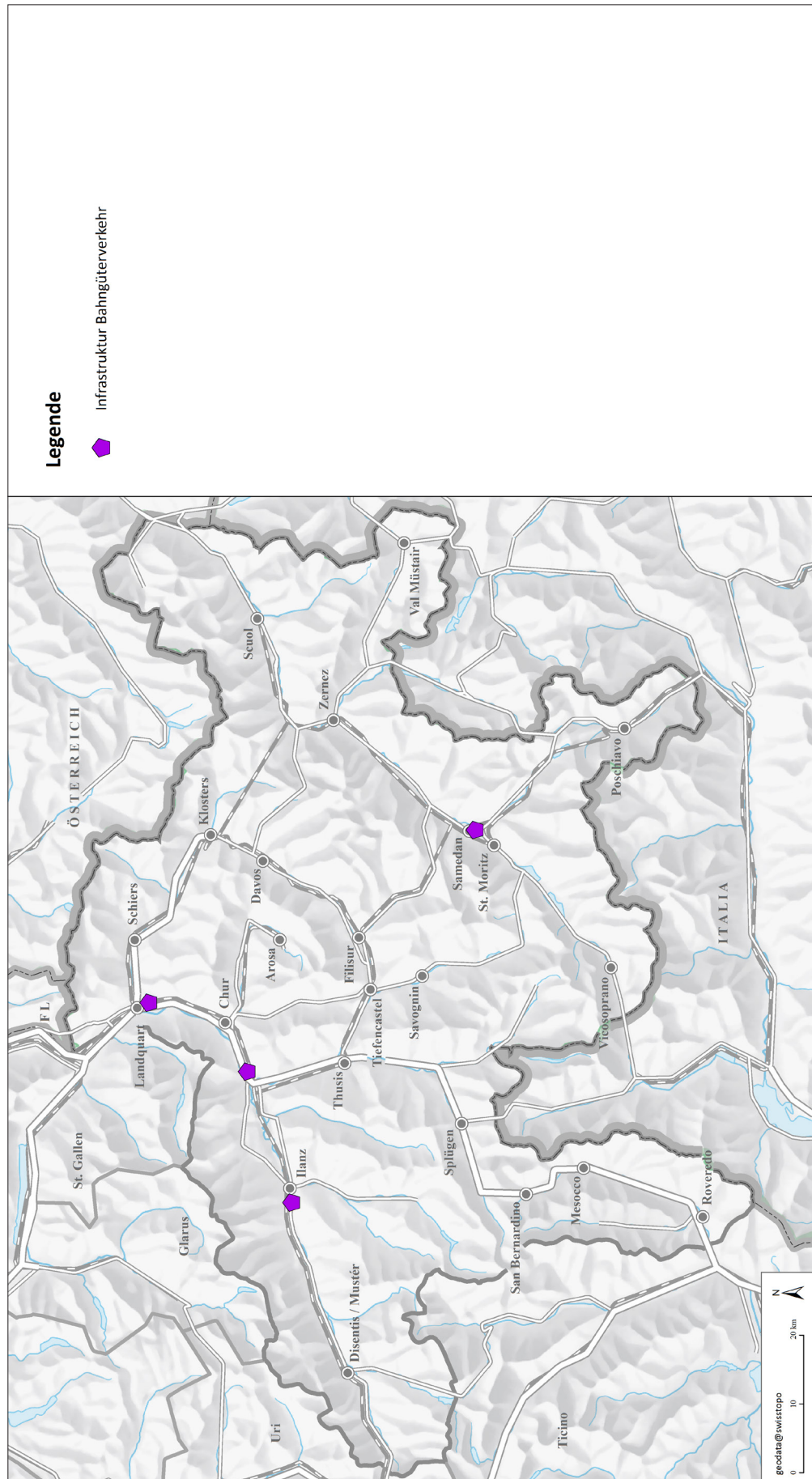


Abbildung 6.5:  
Übersicht Güter-  
verkehr

## 6.7 Flugverkehr

### Ausgangslage

Die Luftfahrtinfrastruktur leistet im Gebirgs- und Tourismuskanton Graubünden einen unverzichtbaren Beitrag an die Wettbewerbsfähigkeit und Marktkompetenz. Gleichzeitig sind aber auch Einschränkungen im Bereich der Zivilluftfahrt – namentlich aus Gründen des Lärmschutzes und des Natur- und Landschaftsschutzes – sinnvoll und notwendig.

Massgebend für Infrastrukturen der Luftfahrt ist der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes. Der SIL ist ein eigenständiger Sachplan, gilt aber als Bestandteil des Sachplans Verkehr des Bundes. Heute verfügt der Kanton Graubünden über einen Regionalflughafen (Samedan), fünf Heliports, neun Gebirgslandeplätze und zwei Flugsicherungsanlagen für den Luftverkehr. Der Bedarf an Helikopterflugfeldern und Gebirgslandeplätzen auf dem Kantonsgebiet ist im vom Bundesrat im Februar 2020 beschlossenen SIL, Teilnetz Heliports, berücksichtigt. Das Netz mit den Gebirgslandeplätzen hat der Bundesrat mit Beschluss vom 21.10.2015 auf 40 Landestellen reduziert. Für den Kanton Graubünden bleibt Zahl und Verteilung der Gebirgslandeplätze unverändert. Für den Regionalflughafen Samedan, der Bestandteil des festgesetzten Netzes der Regionalflugplätze ist, sind seit Ende 2019 auch Charterflüge möglich. Basierend auf einem Koordinationsprozess, bei welchem alle beteiligten Partner involviert waren, wurde das SIL-Objektblatt angepasst und am 13.9.2019 vom Bundesrat beschlossen. Ende 2019 erfolgte zudem die Bewilligung für das Flugverfahren nach Instrumentenflugregeln. Die räumliche Abstimmung zwischen den einzelnen Luftfahrtanlagen und den übrigen Nutzungen erfolgt fortlaufend in weiteren Etappen des SIL.

«SIL»  
[s. Erläuterungen](#)

### Ziele und Leitsätze

#### Zielsetzung

Das gesamte Kantonsgebiet wird mit den notwendigen Infrastrukturen für die zivile Luftfahrt bedarfsgerecht versorgt. Die Infrastrukturanlagen der Luftfahrt werden auf die übrigen Nutzungen abgestimmt und an das übrige Verkehrsnetz angeschlossen.

#### Leitsätze

##### **Graubünden an das Netz des öffentlichen Linienflugverkehrs anschliessen**

Der Regionalflughafen Samedan weist als einzige Luftfahrtanlage im Kanton das Potenzial für die Anbindung an das Netz des öffentlichen Linienflugverkehrs auf. Dieses Potenzial wird möglichst schonend genutzt. Dabei wird eine optimale Vernetzung mit dem landseitigen öffentlichen Verkehr angestrebt.

### Unerwünschte Entwicklungen und Auswirkungen minimieren

- | Mit raumplanerischen Instrumenten werden die benötigten An- und Abflugkorridore freigehalten bzw. das Heranwachsen von Siedlungsgebieten an Flugplätze bzw. Helibasen verhindert (Lärmbelastungskurven, Hindernisbegrenzung und Flugplatzperimeter).
- | Die Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Flugbetrieb werden mittels angepasster betrieblicher Auflagen beschränkt.
- | Die Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsgebieten sowie der Lebensräume von Tieren durch den Flugbetrieb wird minimiert.

## Handlungsanweisungen

«Interessen des Kantons»  
s. [Erläuterungen](#)

Die Weiterentwicklung und Änderung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wird in Zusammenarbeit mit dem Bund verfolgt. Der Kanton setzt sich für die Berücksichtigung seiner Interessen ein.

Federführung: Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

## Erläuterungen

**SIL:** Eine ausführliche Erläuterung des Sachplans Verkehr des Bundes ist im [Kap. 6.1](#) enthalten. Die Abbildung «Luftfahrtinfrastruktur gemäss SIL im Kanton Graubünden» zeigt einen Ausschnitt der Übersichtskarte des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bzw. des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). Das Netz der Gebirgslandeplätze wurde im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) mit Beschluss vom Bundesrat vom 21.10.2015 festgelegt.

Die **wichtigsten Interessen des Kantons** im Bereich der Luftfahrt sind:

- | Weiterbetrieb und Ausbau des Regionalflughafen Samedan und dessen optimale Erschliessung durch das übrige Verkehrsnetz
- | Versorgung des Kantons mit den notwendigen Helibasen gemäss aktuellem SIL-Konzept
- | Versorgung des Kantons mit den notwendigen Gebirgslandeplätzen gemäss dem aktuellen SIL-Konzept

- | Beschränkung der Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb mittels betrieblicher Auflagen (einzuhaltende Flugwege und Flughöhen, maximal zulässige jährliche Flugbewegungen, zulässige Betriebszeiten, etc.)
- | Keine zusätzlichen Gebirgslandeplätze für Heliskiing und Helibiking

## Objekte

Hinweis: Vorhaben, welchen ein richtplanrelevanter Beschluss der Regierung des Kantons Graubünden zugrunde liegt, sind behördenverbindlich und werden in der Objektliste farbig hinterlegt. Vorhaben, die Gegenstand eines Sachplans des Bundes sind, sind ebenfalls behördenverbindlich, beruhen jedoch auf einem Bundesratsbeschluss. Diese Vorhaben sind in der untenstehenden Objektliste als Information aufgenommen und werden deshalb nicht farbig hinterlegt

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Engiadina Bassa/ Val Müstair	09.TL.01	nein	Gebirgslandeplatz Alp Trida Samnaun	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Landquart	01.TL.02	nein	Heliport Unter- vaz	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.01	nein	Regionalflugplatz Samedan	Festsetzung	Weiterentwicklung	Sachplaninhalt, Koordinationsstand differenziert, je nach Thema/Aspekt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.02	nein	Heliport St. Moritz	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.03	nein	Gebirgslandeplatz Fuorcla Chamuotsch, Silvaplana	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.04	nein	Gebirgslandeplatz Fuorcla Grischia, Celerina	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.05	nein	Gebirgslandeplatz Vadret dal Corvatsch, Samedan	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.06	nein	Gebirgslandeplatz Vadret Pers, Pontresina	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.07	nein	Flugfunkanlage Corvatsch, Samedan	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Moesa	14.TL.01	no	Eliporto di San Vittore	Dati acquisiti	Mantenimento dell'esercizio	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Plessur	06.TL.01	nein	Gebirgslandeplatz Arosa	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Prattigau/ Davos	08.TL.01	nein	Heliport Davos	Zwischenergebnis	Neubau, Standort offen	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)



Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Prattigau/ Davos	07.TL.01	nein	Gebirgs- landeplatz Madrisahorn, Klosters	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.01	nein	Heliport Tavanasa, Breil/ Brigels	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.02	nein	Gebirgslande- platz Crap Sogn Gion, Falera	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.03	nein	Gebirgslande- platz Vorabglet- scher, Elm (GL), Laax	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.04	nein	Flugsicherungs- radar Lukma- nier, Medel	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)

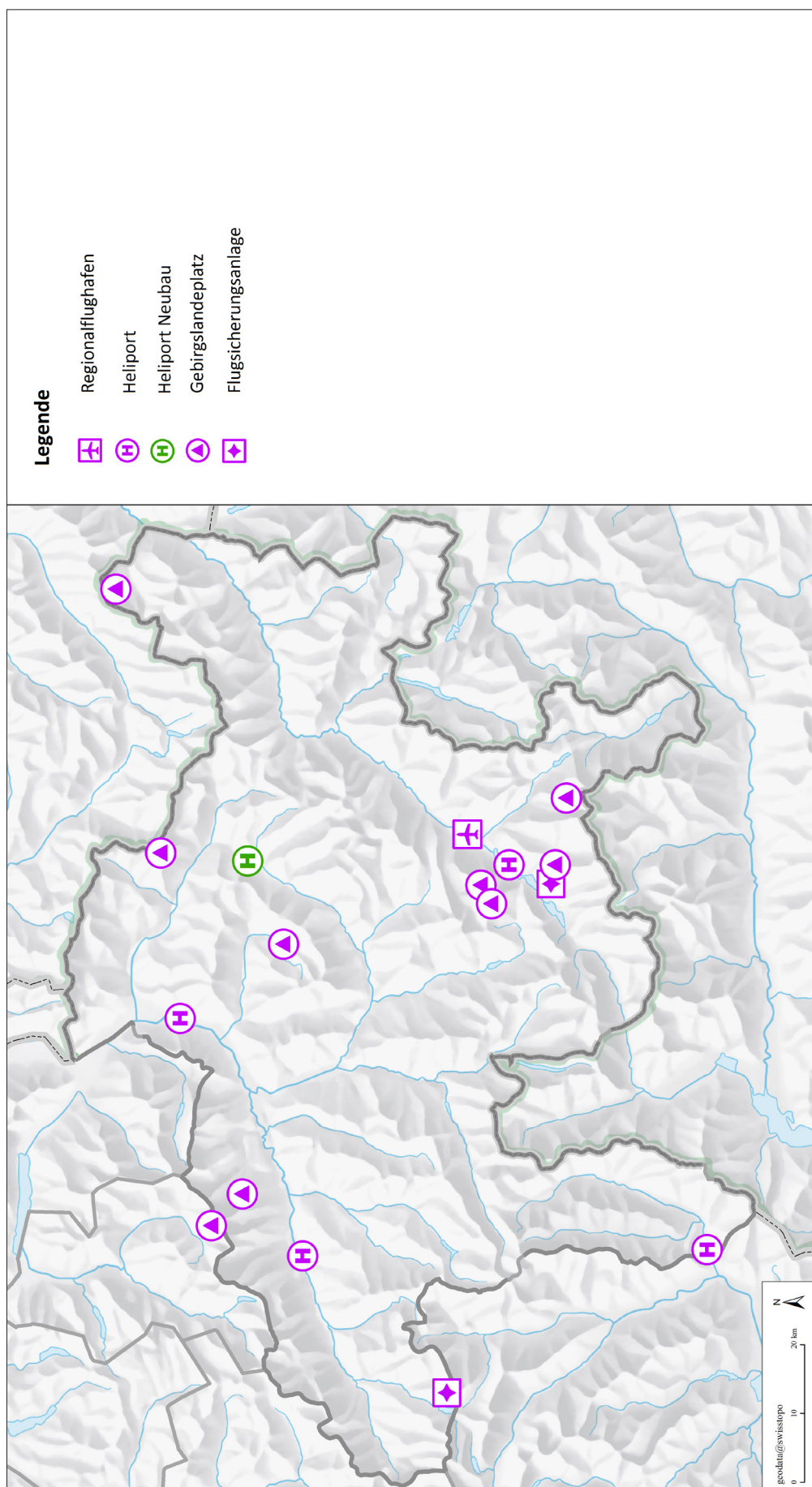


Abbildung 6.6:  
Luftfahrtinfra-  
struktur gemäss  
SIL im Kanton  
Graubünden