

Kanton Graubünden

Region Prättigau



Regionaler Richtplan

Öffentlicher Verkehr

Von der Delegiertenversammlung beschlossen:

Küblis, 16. November 2010

Der Präsident:

[Handwritten signature]

Der Geschäftsführer:

[Handwritten signature]

Beschluss der Regierung:

Chur, 9.8.2011, RB 732

Der Regierungspräsident:

[Handwritten signature]

Der Kanzleidirektor:

[Handwritten signature]



Datum: 16. November 2010

Objekt: 18004

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1	Aufbau und Gliederung	3
1.2	Planungsablauf	3
1.2.1	Organisation	3
1.2.2	Planungsablauf	4
1.2.3	Mitwirkungsverfahren	5
1.2.4	Ergebnis der kantonalen Vorprüfung	5
1.2.5	Ergebnis der öffentlichen Auflage	6
1.2.6	Beschluss Regionalversammlung und Genehmigungsverfahren	7
2.	Regionaler Richtplan Öffentlicher Verkehr	7
	Anhang	15

1. Einleitung

1.1 Aufbau und Gliederung

Der regionale Richtplan Öffentlicher Verkehr (RRIP ÖV) umfasst:

- Richtplantext mit Erläuterungen (Beschlussinhalte sind mit einem Raster hinterlegt)
- Richtplankarte 1:100'000

Der Richtplantext gliedert sich in:

- A. Ausgangslage
- B. Leitüberlegungen
- C. Verantwortungsbereiche
- D. Weitere Informationen
- E. Objekte/Standorte

1.2 Planungsablauf

1.2.1 Organisation

Die Kommission Regionale Richtplanung Prättigau hat zusammen mit der STW AG für Raumplanung (Christoph Zindel, Regionalplaner der Region Pro Prättigau) den regionalen Richtplan entworfen. Mitglieder des Ausschusses sind Angelo Rizzi (Präsident, Luzein), Johannes Berry (Luzein), Hans-Ulrich Gansner (Fanas), Lorenz Casutt (Grüsch), Markus Haltiner (Klosters-Serneus) und Jürg Guyan (Klosters-Serneus, Delegierter des Vorstandes Pro Prättigau). Zudem wirkte Arne Hegland, Geschäftsführer des Regionalverbandes Pro Prättigau, mit.

Für den Beschluss des regionalen Richtplans ist die Delegiertenversammlung des Regionalverbands Pro Prättigau zuständig.

1.2.2 Planungsablauf

September 2008: Ausarbeitung Arbeitsprogramm.

15. Oktober 2008: Beschluss des Vorstands des Regionalverbands Pro Prättigau zur Ausarbeitung des regionalen Richtplans Öffentlicher Verkehr (ÖV).

26. November 2008: Beschluss der Regionalversammlung bezüglich des Arbeitsprogramms für den regionalen Richtplan ÖV und Ausweitung des Auftrags auf den touristischen Verkehr.

April-Juni 2009: Vorbereitungsarbeiten, Bearbeitung Grundlagen, Recherchen. Durchführung Interviews.

28. Mai 2009: Vorstellung Zwischenergebnisse an der Kommissionssitzung. Besprechung weiteres Vorgehen.

Juli 2009: Bearbeitung Richtplan: Auswertung der Interviewergebnisse.

20. August 2009: Vorstellung Ergebnisse Interviews an der Kommissionssitzung. Besprechung des weiteren Vorgehens.

September 2009: Kontakt RhB über Massnahmen und Möglichkeiten an den Bahnhöfen der Subzentren.

September 2009: Ausarbeitung Richtplantext.

05. Oktober 2009: Sitzung Planungskommission, Vorstellung Richtplangentwurf

Oktober 2009: grobe Abklärungen zum Flächenangebot im Bereich der Bahnhöfe Schiers, Küblis, Klosters-Platz für Park + Ride Anlagen.

Oktober 2009: Einreichung der Unterlagen beim ARE zur Vorprüfung.

November 2009: Einreichung der Unterlagen zur Vorprüfung beim Amt für Raumentwicklung Graubünden. Parallel dazu Einleitung des Mitwirkungsverfahrens bei den Gemeinden.

Januar 2010: Erhalt des Vorprüfungsberichts des ARE.

Februar 2010: Bearbeitung der Ergebnisse der Mitwirkung und der Vorprüfung. Besprechung der Ergebnisse mit der Region Pro Prättigau.

März 2010: Besprechung mit der RhB. Klärung der in der Vorprüfung aufgeworfenen Fragen/Anregungen des Amts für Verkehr und Energie, Fachbereich Öffentlicher Verkehr.

12. März 2010 bis 12. April 2010: Öffentliche Auflage in der Region (Auflagestandorte Grüşch, Schiers, Küblis, Klosters). Verabschiedung des RRIP ÖV durch Planungskommission und Vorstand zuhanden der Regionalversammlung vom November 2010.

16. November 2010

Die Delegierten des Regionalverbands Pro Prättigau beschlossen anlässlich der Regionalversammlung vom 16. November 2010 den Regionalen Richtplan Langsamverkehr.

1.2.3 Mitwirkungsverfahren

Während dem Mitwirkungsverfahren vom 13. November 2009 bis 12. Dezember 2009 gingen von den Gemeinden des Prättigaus zahlreiche Stellungnahmen bei der STW AG für Raumplanung ein. Einzelne Gemeinden reichten keine Stellungnahme ein. In Rücksprache mit der Region Pro Prättigau wurden nicht eingereichte Stellungnahmen als grundsätzliche Zustimmung zum RRIP gewertet.

Die Gemeinden sind mit dem Regionalen Richtplan ÖV einverstanden. Allgemein wird die Buserschliessung ab den Knotenpunkten als immer wichtiger und damit auch verbesserungsbedürftig erachtet. Die Gemeinde Fideris fordert „Halt auf Verlangen“ an allen Bahnstationen im Prättigau. Dies ist schwierig umsetzbar und weitestgehend von den betrieblichen Möglichkeiten der RhB abhängig. Die Gemeinden Schiers und Saas fordern einen eigenen Fahrplanpräsidenten für das Prättigau. und die Gemeinde Klosters-Serneus erachtet die Umsetzung von Park + Ride Fläche sowie von Infrastrukturen für den Langsamverkehr als lokale Aufgabe. Zudem wünscht die Gemeinde Klosters-Serneus eine Abgleichung der Interessen mit der Region Davos.

1.2.4 Ergebnis der kantonalen Vorprüfung

Im kantonalen Vorprüfungsbericht des ARE vom 27. Januar 2010 wird vorwiegend auf formelle Bereinigungen hingewiesen.

Materiell erscheint es dem ARE aus Kostengründen sinnvoller, den Dialog mit dem Fahrplanpräsidenten der Region Davos zu suchen als einen eigenen Fahrplanpräsidenten für das Prättigau zu bestimmen.

Aus Sicht des ARE sind namentlich zwei aus wirtschaftlicher Sicht potenziellreiche Standorte im vorliegenden Richtplanentwurf nicht erwähnt. Grüşch mit seinen Arbeitszonen und dem Anschluss ins Tourismusgebiet Danusa sowie die Talkammer bei Fideris-Jenaz mit seiner Bedeutung als Wohn- und Arbeitsplatzraum.

Aus konzeptioneller Sicht sind im Richtplan als Zwischenergebnis vorgesehene Standorte für Park und Ride unbestritten. Aus Sicht des ARE steht einer Einstufung als Festsetzung nichts entgegen.

Beurteilung Region

An der Kommissionssitzung der Region Pro Prättigau vom 19. Februar 2010 wurden die Ergebnisse der Vorprüfung besprochen. Aus Sicht der Region gilt es folgendes festzuhalten:

- Die Region Pro Prättigau will ihre Interessen mit einem eigenen Fahrplanpräsidenten vertreten.
- Grüşch wird nicht als Knotenpunkt ausgewiesen. Eine optimale Anbindung von Grüşch ist heute durch die bestehenden Busverbindungen gewährleistet.
- Die Region hält am Zwischenergebnis für die Park + Ride Anlagen fest, weil zwar der Bedarf ausgewiesen, jedoch die konkreten Standorte in den betroffenen Gemeinden Schiers, Küblis und Klosters-Platz heute noch nicht bekannt sind.

1.2.5 Ergebnis der öffentlichen Auflage

Während der öffentlichen Auflage in der Zeit vom 12. März – 12. April 2010 gingen keine schriftlichen Vorschläge und Einwände an den Auflagestandorten Grüşch, Schiers, Küblis und Klosters ein.

1.2.6 Beschluss Regionalversammlung und Genehmigungsverfahren

Am 16. November 2010 beschlossen die Delegierten des Regionalverbands Pro Prättigau den Regionalen Richtplan Öffentlicher Verkehr. Dieser wurde Ende November 2010 zur Genehmigung an die Regierung eingereicht.

2. Regionaler Richtplan Öffentlicher Verkehr

A Ausgangslage

Im Kantonalen Richtplan (RIP 2000) wird in Kapitel 6.3 Öffentlicher Verkehr die Bereitstellung von einem öffentlichen Verkehrsangebot als Zielsetzung definiert, das die Anforderungen der unterschiedlichen Benutzer in jeder Hinsicht möglichst umfassend erfüllt und die Anliegen einer dezentralen Besiedlung unterstützt.

Gemäss RIP 2000 ist das Kantonsgebiet mit dem öffentlichen Verkehr we-
sensgerecht zu erschliessen:

- Die ländlichen Räume werden mit einem Grundangebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen erschlossen und an die regionalen Zentren und Hauptachsen angebunden.
- Die regionalen Zentren werden mit attraktiven öffentlichen Verkehrsverbindungen vernetzt und mit der Kantonshauptstadt Chur verbunden.
- Die Erschliessung der städtischen Räume / Agglomerationen und touristischen Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird, vor allem in organisatorischer und betrieblicher Hinsicht, verbessert.

Der innerkantonale und regionale öffentliche Verkehr im Prättigau wird durch die Rhätische Bahn, die Postautos und örtliche Ortsbusbetriebe abgedeckt. Vor allem die RhB dient der Basiserschliessung im Talboden, an deren Bahnhöfe die Zusatzerschliessung (Feinerschliessung) in die Seitentäler und Bergflanken anschliesst. Die Gemeinden haben Anspruch auf eine angemessene Basis- und Zusatzerschliessung, welche die Anliegen der dezentralen Besiedlung unterstützt.

Ausschlaggebend für die Ausarbeitung eines Regionalen Richtplans ÖV sind verschiedene Beweggründe. Der Anteil Pendlerverkehr am ÖV ist im Prättigau relativ schwach ausgeprägt, da oftmals eine mangelnde Anbindung oder ein fehlendes Angebot nach Landquart und das überregionale

Zentrum Chur dessen Attraktivität enge Grenzen setzt. Dies gilt vor allem für das mittlere und obere Prättigau. Der Streckenabschnitt Landquart Schiers ist Bestandteil des RhB S-Bahnnetzes und wird doppelt so stark bedient (Halbstunden-Takt). Defizite bestehen teilweise bei der Anbindung von peripheren Gebieten an die regionalen Knoten Schiers, Küblis und Klosters sowie im Bahnersatz, bzw. bei Nachtbusverbindungen, die nur von Chur nach Schiers und von Davos nach Küblis existieren.

Für einen ideal funktionierenden ÖV in der Region Prättigau ist neben der Optimierung der Basis- und Zusatzererschliessung die Bereitstellung von Park+Ride-Anlagen in der Nähe der Bahnhöfe der regionalen Knotenpunkte Schiers, Küblis, Klosters-Platz sowie eine optimierte Anbindeung des Langsamverkehrs an die Knotenpunkte als Zielsetzung notwendig. Aufgrund der Topographie und den Streusiedlungen an den Berghängen und in den Seitentälern ist es nicht möglich, überall einen direkten Anschluss an den ÖV sicherzustellen und für die Anbieter effizient und kostendeckend zu gestalten. Deshalb soll der Umstieg vom privaten motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr an den Knotenpunkten auf den öffentlichen Verkehr mittels Park+Ride-Anlagen und Abstellplätzen für alle Verkehrsmittel optimiert werden. Die Gemeinden Schiers, Küblis und Klosters-Serneus richten ihre Ortsplanungen auf diese Zielsetzung aus.

Die Region Prättigau verfügt über keinen eigenen Fahrplanpräsidenten, sondern ist der Region Davos angegliedert. Da die Region Davos in erster Linie an einer möglichst schnellen Verbindung von und nach Landquart interessiert ist, in deren Richtung auch die Vorhaben der RhB abzielen, will die Region Prättigau künftig ihre Interessen mit einem eigenen Fahrplanpräsidenten vertreten.

B Leitüberlegungen

Folgende Leitüberlegungen bilden Gegenstand des RRIP ÖV:

- Die Region und die Gemeinden anerkennen die 3 Knoten für den ÖV bei den Bahnhöfen Schiers, Küblis, Klosters-Platz.
- Die Standortgemeinden anerkennen den Bedarf nach Park+Ride-Anlagen an den erwähnten Knoten, stellen den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr zur Verfügung, resp. richten ihre Ortsplanungen gezielt auf die Bereitstellung solcher P+R-Anlagen aus.

- Der Regionale Richtplan ÖV wird mit den weiteren Regionalen Richtplänen, insbesondere mit den RRIP Siedlung und Ausstattung sowie Langsamverkehr, koordiniert (Arbeitsplatzstandorte, Pendlerbewegungen). Die Anbindung des Langsamverkehrs an die Knoten wird soweit möglich optimiert.
- Die Region Prättigau etablieren in Zusammenarbeit mit den Gemeinden einen eigenen Fahrplanpräsidenten. Dieser Fahrplanpräsident vertritt die Interessen der arbeitstätigen Weg- und Zupendler und setzt sich für eine Optimierung des Tourismusverkehrs im Prättigau ein.
- Die Region setzt sich für eine Verbesserung der Fahrradtransportmöglichkeiten im ÖV ein, weil dies sowohl für den Pendlerverkehr als auch für den touristischen Verkehr eine wesentliche Attraktivitätssteigerung bringt. Der Langsamverkehr wird bestmöglich an die Knoten des ÖV angebunden.

C Verantwortungsbereiche

Die Standortgemeinden treffen folgende weitere Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 –C2 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Umsetzung von Festsetzungen gemäss regionalem Richtplan

- a) Schiers, Küblis und Klosters-Platz sind die regionalen Knotenpunkte für den öffentlichen Verkehr. Die RhB soll diese Knotenpunkte zukünftig im Halbstundentakt bedienen. Zudem sind die Anschlüsse des regionalen Busverkehrs hinsichtlich Fahrplan und Infrastruktur der RhB zu optimieren.
- b) Die Gemeinden fördern im Rahmen ihrer Möglichkeiten gemeinsam mit der Region den Betrieb von bedarfsgerechten subregionalen Busverbindungen mit optimierten Anschlüssen und Umstiegsmöglichkeiten an den Knotenpunkten (Verdichtung Angebot öffentlicher Verkehr).
- c) Im Regionalen Richtplan Langsamverkehr wird das Rad- und Fusswegnetz für den Langsamverkehr bestimmt. Die Gemeinden optimieren die Infrastrukturanlagen (wie gedeckte Abstellräume etc.) für den Langsamverkehr an den Knotenpunkten.

- d) Die Gemeinden bestimmen zusammen mit der Region einen regionalen Fahrplanpräsidenten, welcher die regionsspezifischen Interessen des öffentlichen und des touristischen Verkehrs im Prättigau vertritt.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung)

- a) Die Standortgemeinden schaffen auf Stufe Ortsplanung die Voraussetzungen für Park+Ride-Anlagen für den motorisierten und den nicht motorisierten Individualverkehr insbesondere an den regionalen Knotenpunkten der RhB Haltestellen in Schiers, Küblis und Klosters-Platz. Das Angebot ist für die Pendler sowohl hinsichtlich Standorten und Ausstattung als auch betreffend Kostenstruktur möglichst attraktiv auszugestalten.
- b) Für die erforderlichen Park+Ride-Anlagen sind in der Ortsplanung geeignete Nutzungszonen auszuscheiden sowie geeignete Erschliessungsmassnahmen oder weitere Festlegungen zu treffen.

D Weitere Informationen

Zur Abklärung der Bedürfnisse der Region Prättigau und der einzelnen Gemeinden wurde beim Projektstart eine Analyse des ÖV-Angebots, der ÖV Bedürfnisse und verschiedener Grundlagendaten zu Bevölkerung, Pendlerverhalten, Erreichbarkeiten, etc. durchgeführt. In der Analyse wurden einzelne Problemstellungen (Anbindung an den ÖV, Frequenzen, Umstiegsmöglichkeiten, etc.) generell untersucht, sowie die einzelnen Gemeinden und das Pendlerverhalten der Bevölkerung näher betrachtet. Zudem wurden die Stossrichtung und Ausbauvorhaben von der RhB und von Postauto Graubünden im Prättigau analysiert.

In einem weiteren Projektschritt wurde das Projekt CARlos in die Analyse miteinbezogen. CARlos ist ein System zur Verbesserung der Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten, welches auf dem individuellen, privaten, motorisierten Verkehr aufbaut. Carlos ist eine abgewandelte Art des „Autostops“ resp. des „Stoptaxis“. Das Projekt zielt auf eine bessere Auslastung freier Kapazitäten des motorisierten Individualverkehrs und ist als Ergänzung zu den fahrplanmässigen Bus- und Bahnangeboten gedacht. CARlos funktioniert als Vermittlungsplattform für

Autofahrten in Privatfahrzeugen. Die Vermittlung dieser Autofahrten erfolgt an festgelegten und markierten Strassenpunkten (sog. Haltepunkte). An diesen Haltepunkten können mitfahrwillige Personen an fest installierten Haltesäulen mit integriertem Automaten und Touchscreen nach Bezahlung eines Benutzungsbeitrags den gewünschten Zielort eingeben. Die möglichen Zielorte sind auf die Region beschränkt und fix vorgegeben. Der ausgewählte Zielort erscheint für den Autolenker gut sichtbar auf einem Leuchtdisplay oben an der Säule. Der Autolenker kann sich aufgrund dieser Information spontan entscheiden, ob er die wartende Person mitnehmen will oder nicht. Für seine Dienstleistung kann der Lenker an einer zentralen Stelle Entschädigung einfordern. Es können zusätzliche Dienstleistungen zur erhöhten Sicherheit und Reisegarantie (Taxi) angeboten werden. Der Projektansatz CARlos ist aus Sicht der Region zwar interessant für das Prättigau, ist aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisierbar. Als kritisch werden die zu erwartenden Investitionskosten beurteilt.

Um die konkreten Bedürfnisse der Region und der Gemeinden zu erheben und die Vorhaben und Anliegen der Akteure im ÖV in den Richtplanprozess bestmöglich mit einzubeziehen, wurden mehrere Befragungen mit den folgend aufgeführten Vertretern durchgeführt:

- Christoph Jaag, Touristiker, neu Gemeindepräsident Schiers
- Toni Hartmann, Gemeindepräsident Küblis
- Daniel Wegmüller, Vorstandsmitglied Klosters Tourismus
- Markus Vogt, Ortsbus Klosters Serneus
- Christian Kindschi und Kurt Willi, Postauto Graubünden
- Werner Glünkin und Paul Stopper, Amt für Energie und Verkehr, Bereich Verkehr
- Christian Florin und Thomas Rüdiger, Rhätische Bahn

Die Ergebnisse der Interviews bestätigten teilweise die Ergebnisse aus den Grundlagenarbeiten, andererseits lieferten sie aber auch weitere Resultate sowie neue Gedankenansätze und konkrete Inputs. Klarerweise soll auch in Zukunft die Basiserschliessung über die RhB erfolgen und die Feinverteilung an den einzelnen Knoten oder Haltestellen über Busbetriebe sichergestellt werden.

Die Verbindungen der RhB zwischen Landquart und Schiers werden als gut bezeichnet, ab Schiers bis Klosters-Platz aber als ungenügend. Die RhB will in den nächsten Jahren das Angebot im Prättigau verbessern, ist primär aber an einer möglichst schnellen Verbindung von Landquart nach Davos oder ins Engadin interessiert. Dies will sie mit einzelnen Ausbauten auf Doppelspur aber auch einer Anpassung an den SBB Fahrplan im Jahre 2011 erreichen. Daher ist es für das Prättigau wichtig, einen eigenen Fahrplanpräsidenten zu bestimmen, der diese Situation im Auge behält und die regionalen Interessen vertritt. Diese Aufgabe kann der Fahrplanpräsident der Region Davos, welchem das Prättigau bisher angegliedert wurde, infolge von Interessenkonflikten kaum wahrnehmen.

Als Voraussetzung für einen gut funktionierenden ÖV wird in der Region die Schaffung von Park+Ride-Anlagen bei allen Bahnhöfen generell und den Knoten Schiers, Küblis und Klosters-Serneus im Speziellen erachtet. Grüşch ist heute bereits durch gut funktionierende Busverbindungen ausreichend erschlossen. Aufgrund grober Abklärungen und Kontakten mit der Rhätischen Bahn bestehen bei allen drei Knotenpunkten Möglichkeiten für einen solchen P+R-Betrieb. In Klosters-Platz, wo prima vista die knappsten Platzverhältnisse vorherrschen, könnte über die Zentrumsplanung Montana, ein entsprechendes Angebot geschaffen werden.

Auf Anregung des Amtes für Energie und Verkehr im Rahmen der Vorprüfung und in Rücksprache mit der Planungskommission der Region Pro Prättigau wurde mit der RhB eine zweite Besprechung durchgeführt.

Das Amt für Energie und Verkehr warf im Rahmen der Vorprüfung folgende Fragenstellungen auf:

- Ist und bleibt es weiterhin sinnvoll, die Regio-Züge nur bis Schiers verkehren zu lassen, oder könnte den (wichtigen) überregionalen Zügen ein S-Bahn-ähnliches Angebot zwischen Landquart und Klosters überlagert werden?

Die Marktabschätzung der RhB zeigen, dass die S-Bahn bis Schiers ein Potential hat, weiter nicht. Die RhB will langfristig die S-Bahn halbstündlich von Thusis nach Schiers führen.

Durch die Halbstundentakte nach Davos und ins Engadin erhält das Prättigau eine Verdoppelung der Züge (alle mit Anschluss SBB). Das bedeutet,

dass pro Stunde 6 Züge bis nach Schiers und 4 Züge bis nach Küblis und Klosters verkehren. Aus Sicht der RhB ist dies für die Region ein sehr gutes Angebot mit einer guten Erschliessung.

- Befinden sich die heutigen Haltestellen am richtigen Standort oder drängen sich neue Haltestellen auf? Drängt sich eine andere, systematisierte Bedienung der (bestehenden und allenfalls neuen) Haltestellen auf?

Regionale Zentren aus Sicht der RhB sind Schiers, Küblis, Klosters. Gehalten wird noch in Grüşch (2 Halte). Hier besteht als Ergänzung eine gute Verbindung mit dem Bus. Grundsätzlich hat Grüşch nicht das Potential für 4 Halte (Barrierenproblematik). In Klosters-Dorf wird zu bestimmten Zeiten der Davoserzug angehalten. Die restlichen Bahnhöfe werden nicht mehr bedient. Fideris-Furna-Jenaz ist aus Sicht der RhB mit dem Bus zu erschliessen.

Eine systematisierte Bedienung der Haltestellen ist auch im Sinne der RhB, geht aber nur, wenn gewisse Haltestellen nicht mehr bedient werden und ein Busknotenkonzept eingeführt wird. Die heutigen Haltestellen sind sicher nicht alle optimal gelegen. Haltestellenverlegungen machen aber nur dann Sinn, wenn andere positive Effekte erzielt werden können. Die Potentiale sind zu gering, als dass solch grosse Investitionen lediglich mit dem Näherrücken an die Gemeinden begründen werden könnten. Beschleunigungen, Entflechtungen, Umfahrungen (also das Gegenteil!) sind alles Aspekte, die mitberücksichtigt werden müssen. Abgesehen davon sind Lärm, Barrierschliesszeiten und ähnliches bei diesem dichten Fahrplan auch Themen, die eher nicht für eine Erschliessung in die Siedlungen sprechen. Hier gilt es fallweise die Situation genau zu analysieren. Die Frage nach neuen Haltestellen hat sich bis jetzt für die RhB in dieser Region nicht aufgedrängt. Sollte jedoch ein entsprechendes Potential gegeben sein, so ist die RhB daran interessiert dies zu realisieren, sofern der Fahrplan es auch zulässt.

- Bezug zu allfälligen Neubauabschnitten (Grüşch, Fideris-Küblis) und weiteren Doppelspurabschnitten?

Ein zwingendes Neubauprojekt ist der Streckenabschnitt zwischen Küblis und Saas (Streckenabschnitt Prada). In diesem Gebiet ist der Ausbau auf

eine Doppelspur zwingend für die Einführung des Halbstundentakts. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Klosters-Dorf und Klosters-Platz.

Die übrigen Ausbauvorhaben sind nicht zwingend und werden von der RhB zurzeit auch nicht weiter verfolgt, da sie zu teuer sind. Grundsätzlich steht bei den übrigen Ausbauten die Tempobeschleunigung im Vordergrund. Der Fahrplan ist aus Sicht der RhB bereits heute stark ausgereizt. Der Ausbau auf den Halbstundentakt macht die RhB anfälliger auf Verspätungen.

- Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung/Erschliessung der bestehenden/neuen Siedlungsgebiete?

Ab einer Distanz von rund 250-300 m zu einem Siedlungsgebiet oder einem Industrie-/Gewerbestandort sind aus Sicht der RhB keine weiteren Haltestellen einzuplanen. Hier wünscht die RhB besonders eine Zusammenarbeit mit der Region Pro Prättigau. Im Vordergrund steht ein Einbezug am Regionalen Richtplan Siedlung, damit künftige Entwicklungen der Region und der RhB sich nicht gegenseitig behindern sondern Synergien genutzt werden können. Beispielsweise führt die Einführung des Halbstundentakts in Grüşch zu einer Verdoppelung der Züge mit einer Erhöhung der Lärmbelastung um drei Dezibel pro Tag. Die Belastungen (Lärm, NIS) haben bereits heute den Grenzwert nahezu erreicht. Dies sind wichtige Aspekte die im Richtplan Siedlung berücksichtigt werden müssen.

E1 Objekte Knotenpunkte

Nr. Kt	Nr. Reg	Gemeinde/Standort	Hinweise / Massnahmen (siehe Kap. C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
6.3		Schiers	<ul style="list-style-type: none"> - Knotenpunkt Region - Optimierung Umstieg Bahnverkehr auf Busverkehr 		F
6.3		Küblis	<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung Angebot öf- 		F

6.3		Klosters-Platz	öffentlicher Verkehr – Ausbau Infrastruktur Langsamverkehr		F
-----	--	----------------	--	--	---

E2 Objekte Angebot Park + Ride

Nr. Kt	Nr. Reg	Gemeinde/Standort	Hinweise / Massnahmen (siehe Kap. C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
6.3.2		Schiers	Bereitstellung Park + Ride		Z
6.3.2		Küblis			Z
6.3.2		Klosters-Platz			Z

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

Anhang

– Richtplankarte 1: 100'000

Chur, 16. November 2010, Al, Zi