

MACU

Modellvorhaben Agglomeration Chur und Umgebung

Verkehrskonzept

August 2006

Impressum

Auftraggeber

Bundesamt für Raumentwicklung / seco
Amt für Raumentwicklung GR (Projektleitung)
Amt für Raumentwicklung SG
Regionalplanungsgruppe Bündner Rheintal
Regionalplanungsgruppe Sarganserland-Walensee
Pro Prättigau
Pro Schanfigg
Regionalverband Mittelbünden
RegioViamala
Gemeindeverband Surselva
Stadt Chur

Arbeitsgruppe Verkehr

Amt für Raumentwicklung GR
Amt für Raumentwicklung SG
Tiefbauamt GR
Tiefbauamt SG
Fachstelle ÖV GR
Fachstelle ÖV SG
Amt für Natur und Umwelt GR
Tiefbau- und Vermessungsamt Chur
Stadtbus Chur AG
Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur
STW AG für Raumplanung, Chur

Auftragnehmer

Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur
STW AG für Raumplanung, Chur

Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Das heutige Verkehrsgeschehen im MACU Raum	1
2.1 Verkehrsverhalten der Bewohner	1
2.2 Der Pendlerverkehr	2
2.3 Der Einkaufsverkehr	4
2.4 Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene	4
2.5 Wichtigste Problembereiche	6
2.6 Die Verkehrspotenziale und ihre Auswirkungen	10
2.7 Zusammenfassende Erkenntnisse	10
3. Verkehrsplanerische Ziele und Strategien	12
3.1 Verkehrsplanerische Ziele	12
3.2 Verkehrsplanerische Strategie	13
4. Verkehrskonzept MACU	15
4.1 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr und Parkierung	17
4.1.1 Kurzfristige Massnahmen	17
4.1.2 Mittelfristige Massnahmen	18
4.1.3 Langfristige Massnahmen	18
4.2 Teilkonzept Öffentlicher Verkehr	20
4.2.1 Angebote Fernverkehr der Bahnen	20
4.2.2 Angebote Regionalverkehr der Bahnen	20
4.2.3 Angebote regionaler Busverkehr	21
4.2.4 Kurzfristige Massnahmen	21
4.2.5 Mittelfristige Massnahmen	22
4.2.6 Langfristige Massnahmen	22
4.3 Teilkonzept Langsamverkehr	24
4.3.1 Grundsätze für den Langsamverkehr innerhalb der Siedlungen	24
4.3.2 Bestehendes Radwegnetz im MACU Raum	25
4.3.3 Ausbau bestehender und Realisierung neuer Verbindungen	26
4.3.4 Velabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen	27
4.3.5 Aktive Förderung des Langsamverkehrs	27
4.4 Details zu den kurzfristigen Massnahmen (bis ca. 2012)	29

Anhang

1. Ausgangslage

Das in diesem Bericht beschriebene und in verschiedenen Darstellungen und Anhängen illustrierte Verkehrskonzept für die Agglomeration Chur und Umgebung ist das Resultat der Planungsarbeiten im Rahmen des „Modellvorhabens Agglomeration Chur und Umgebung“ (MACU) und deren Diskussion in den begleitenden Gremien, dem Projektteam und der Arbeitsgruppe Verkehr. Das vorliegende Verkehrskonzept „erfindet das Rad nicht neu“, sondern es ist im Wesentlichen eine für den MACU Raum koordinierte Gesamtsicht und Prioritätensetzung von vorhandenen Planungsmitteln und Konzeptüberlegungen. Die wichtigsten Grundlagen sind die folgenden:

- Die aktuellen kantonalen Richtpläne der Kantone Graubünden und St. Gallen
- Das aktuelle 14. Strassenbauprogramm des Kantons St. Gallen
- Die gültigen regionalen Richtpläne der betroffenen sieben Raumplanungsregionen
- Der Sachplan Strasse des ASTRA
- Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Chur und weitere örtliche Verkehrskonzepte
- Die Auswertung der „verdichteten Befragung Graubünden“ des Mikrozensus CH 2000
- Auswertungen des Pendlerverkehrs der Volkszählung 2000 der Kantone GR und SG
- Die aktualisierte Fassung des kantonalen Verkehrsmodells des ANU Graubünden
- Aktuelle Untersuchungen zum Freizeit- und Tourismusverkehr in Graubünden
- Zahlreiche weitere Verkehrsstatistiken von Bund, Kantonen und Gemeinden

2. Das heutige Verkehrsgeschehen im MACU Raum

2.1 Verkehrsverhalten der Bewohner

Gemäss der Auswertung der „verdichteten Befragung Graubünden“ des Mikrozensus 2000 unterscheiden sich die Bewohner des MACU Raums in ihrem Verkehrsverhalten nur unwesentlich von den übrigen Schweizern. Wichtige Erkenntnisse sind die folgenden:

- Für fast zwei Drittel der täglichen Distanzen und für mehr als ein Drittel der täglichen Unterwegszeit wird, trotz grundsätzlich gutem ÖV Angebot nach und vom Zentrum von Chur (neues Bahn- und Busangebot „TransReno“), das Privatauto verwendet.
- Die Hälfte aller Autofahrten sind so kurz, dass der betreffende Weg auch problemlos mit dem Velo oder gar zu Fuss zurückgelegt werden könnte: fast 40% der Autofahrten sind kürzer als 3 km, fast 20% kürzer als 2 km und jede sechste gar kürzer als 1 km.
- Die Personenwagen sind schlecht besetzt. Im Arbeitsverkehr sitzen im Mittel nicht einmal 1.3 Personen im Auto, d.h die allermeisten Autos sind nur mit dem Fahrer unterwegs. Im Freizeitverkehr sitzen immerhin 2.1 Personen im Auto.
- Der Freizeitverkehr ist, auch ohne den von den Gästen verursachte Verkehr, von übertragender Bedeutung. Mehr als 40% der täglichen Distanz und über 50% der täglichen Unterwegszeit dienen Freizeit Zwecken. Mit deutlichem Abstand folgen an zweiter und dritter Stelle die Arbeit sowie Einkäufe und Besorgungen.

- Die Hälfte aller Beschäftigten benützt für den Arbeitsweg das Auto, während der öffentliche Verkehr, d.h. Bahn, Postauto und Bus, mit 6% eine fast marginale Rolle spielt.
- Der reservierte Parkplatz am Arbeitsort spielt eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. So benützen 90% der Erwerbstätigen mit einem reservierten Parkplatz das Auto für ihren Arbeitsweg, bei jenen ohne reservierten Parkplatz sind es deutlich weniger als 50%. Es verfügen fast 50% der Erwerbstätigen über einen reservierten Parkplatz am Arbeitsort, der zu über 80% erst noch gratis ist.
- Im Einkaufsverkehr wird mit über 54% der weitaus grösste Anteil der Wege zu Fuss zurückgelegt. Mit dem Auto hingegen werden "lediglich" 34% der Einkäufe getätigt.
- Die wichtigsten von den Einheimischen ausgeübten Freizeitaktivitäten, die eine Ortsveränderung bedingen, sind mit je etwas über 20% die Gastronomie und nicht sportliche Aussenaktivitäten. Deutlich zurück liegen Besuche von Verwandten und Bekannten, Kulturveranstaltungen und Besuche von Freizeitanlagen sowie der Sport.
- Bezogen auf die zurückgelegten Distanzen werden im Freizeitverkehr zu zwei Drittel das Auto und lediglich zu einem Drittel die übrigen Verkehrsmittel verwendet.

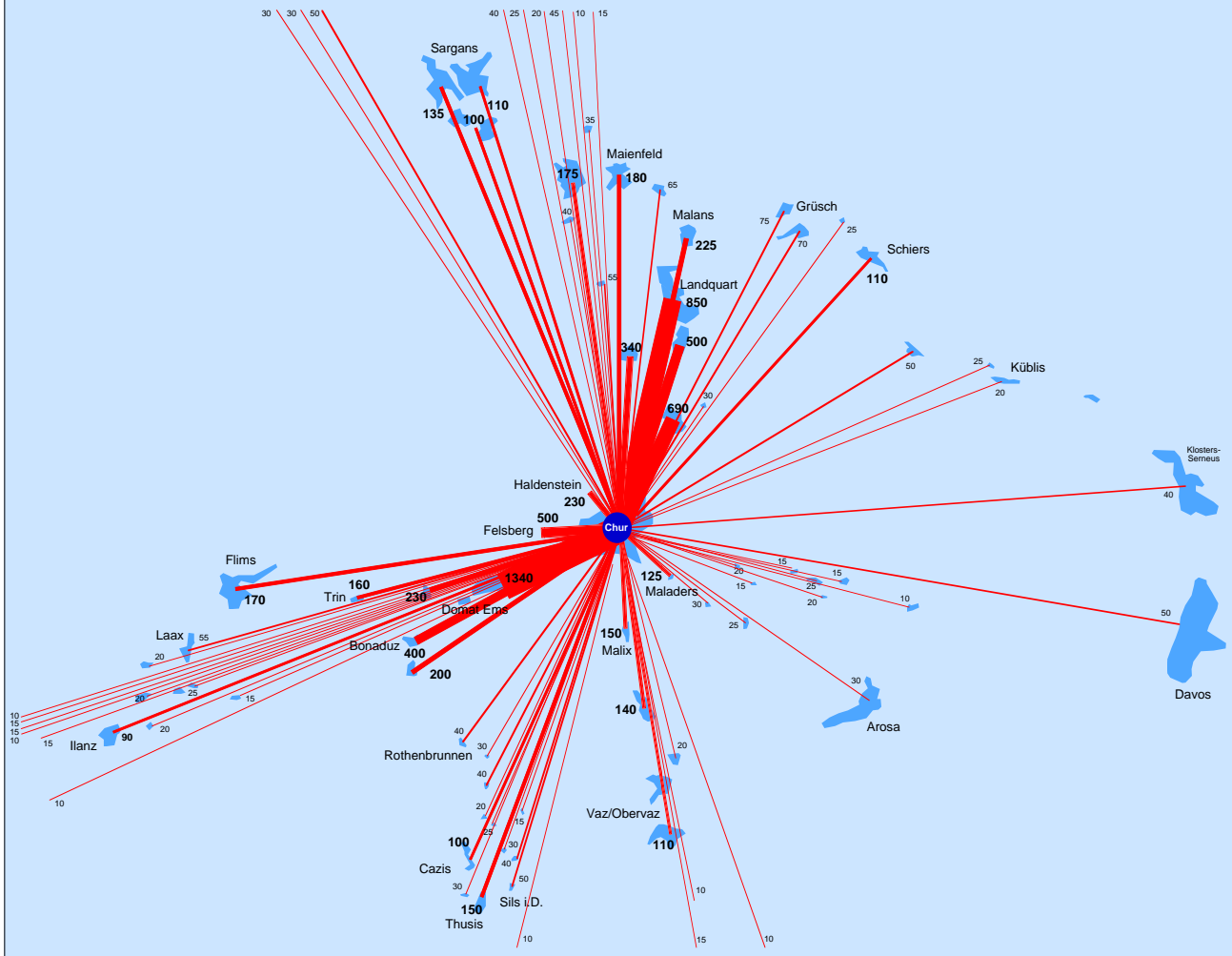
Die Details zu obigen Feststellungen zum Verkehrsverhalten der Bewohner des MACU Raums sind in den Anhängen 1-4 zusammengestellt.

2.2 Der Pendlerverkehr

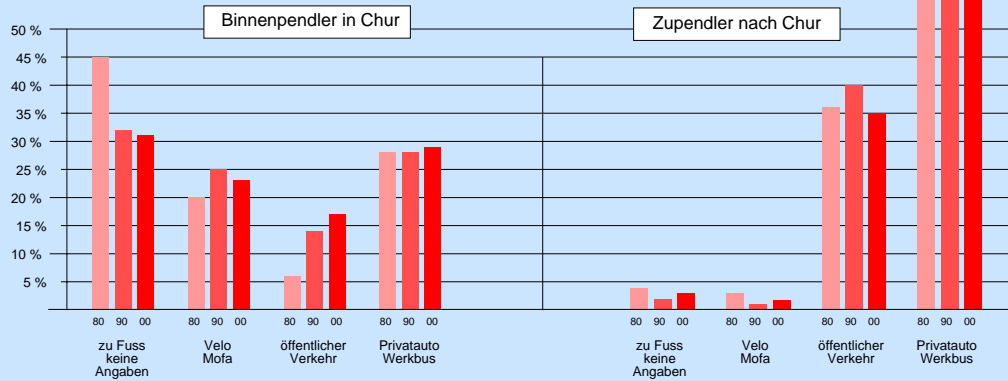
- Chur hat als wichtigstes kantonales Pendlerzentrum seine überragende Bedeutung weiter ausgebaut. Sowohl die Zupendler als auch die Wegpendler haben zwischen 1990 und 2000 nochmals stark zugenommen. Von den in Chur arbeitenden Erwerbstätigen wohnten im Jahr 2000 40% ausserhalb der Stadt. Die meisten Zupendler nach Chur, nämlich ca. 5'200 (53%) der insgesamt 9'700, wohnen im Bündner Rheintal zwischen Bonaduz und Igis. Von den ca. 2'700 Wegpendlern aus Chur arbeiten ca. 1'300 (46%) im Bündner Rheintal. 130 Wegpendler aus Chur arbeiten in der Stadt Zürich.
- Die in der Stadt Chur wohnenden und arbeitenden Erwerbstätigen (Binnenpendler) benützen heute den Stadtbus mehr als früher. Während es 1980 noch 6% aller Binnenpendler waren, sind es heute schon 17%, die mit dem Bus zur Arbeit fahren. Allerdings, mit dem Privatauto fahren immer noch deutlich mehr zur Arbeit, nämlich 28% aller Binnenpendler. Die Buspendler nahmen nicht zulasten der Autopendler, sondern zulasten der Fussgänger und Zweiradfahrer zu. Bei den Zupendlern von ausserhalb der Stadt dominiert das Privatauto ebenfalls mehr als früher. Im Jahr 2000 benützten 60% aller Zupendler das Privatauto und „lediglich“ 35% die öffentlichen Verkehrsmittel.
- In den regionalen Pendlerzentren hat die Zahl der Zupendler zwischen 1980 und 2000 ebenfalls stark zugenommen. Die wichtigsten Pendlerzentren im MACU Raum mit den meisten Zupendlern im Jahr 2000 sind: Domat/Ems, Igis, Sargans/Mels, Bonaduz, Trimmis, Thusis, Ilanz, Maienfeld, Obervaz, Grusch, Schiers.

Die Pendlerverhältnisse 2000 in Chur sind auf Seite 3 und Angaben zu den wichtigsten regionalen Pendlerzentren im Anhang 5 zusammengestellt.

Zupendler nach Chur 2000 (Gemeinden mit 10 und mehr Wegpendlern nach Chur)



Verkehrsmittel der Pendler in Chur (Binnenpendler und Zupendler 1980 - 2000)



2.3 Der Einkaufsverkehr

- Gemäss Nummernerhebungen auf den Parkplätzen der wichtigsten Einkaufszentren in Chur, Landquart, Ilanz und Mels/Sargans können die Geschäfte in Chur von einem ausserordentlich grossen Einzugsgebiet profitieren, das ganz Nordbünden sowie beträchtliche Teile des St. Galler Oberlands und des Fürstentums Liechtenstein umfasst. Demgegenüber werden die Geschäfte der regionalen Zentren Landquart und Ilanz vorab von in ihrer näheren Umgebung wohnenden Kunden besucht.
- Auch das wichtige überregionale Einkaufszentrum Mels/Sargans profitiert von einem sehr grossen Einzugsgebiet, das bis ins nördliche Rheintal sowie in den Raum March/Glarus reicht. In Graubünden bzw. in Chur allerdings wird der Besuch der Einkaufszentren im Raum Mels/Sargans durch Kundschaft aus Graubünden sehr oft überschätzt. Von deren Kunden stammen weniger als 20% aus dem Kanton Graubünden.

Wichtige Angaben zum Einkaufsverkehr im MACU Raum sind in den Anhängen 6 und 7 zusammengestellt.

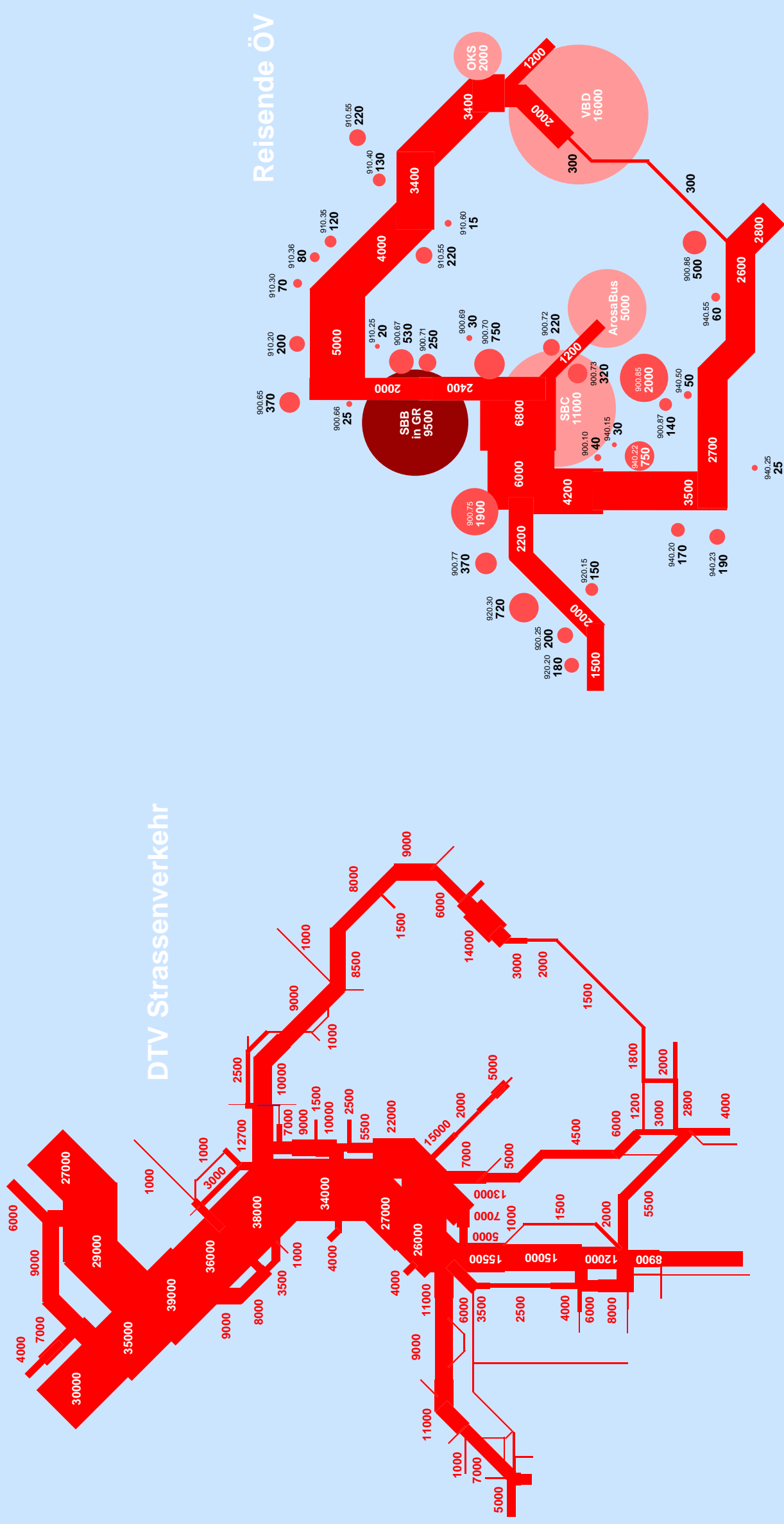
2.4 Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene

- Das resultierende durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Strassennetz und beim öffentlichen Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Darstellung auf Seite 5 zeigt den DTV 2001 auf der Strasse sowie die durchschnittliche Anzahl Reisenden beim öffentlichen Verkehr (Schiene und Strasse).
- Im zentralen Bereich der Agglomeration Chur und Umgebung, d.h. auf der A13 im Querschnitt Bad Ragaz / Maienfeld, hat sich das Verkehrsaufkommen seit 1980 in etwa verdoppelt, und eine Abschwächung im Verkehrszuwachs ist nicht erkennbar.
- Die Pendlerdaten, die Ergebnisse der Abklärungen zum Einkaufsverkehr sowie die Ergebnisse des Mikrozensus GR 2000 zeigen, dass der allergrösste Teil des Verkehrsaufkommens im MACU Raum „hausgemacht“ ist, d.h. insbesondere Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr darstellt.

Wichtige Kennwerte des Verkehrsaufkommens auf der A13 und Angaben zum „hausgemachten Verkehr“ im MACU Raum sind in den Anhängen 8 und 9 zusammengestellt.

DTV 2001 im Strassennetz

Anzahl Reisende pro Tag im öffentlichen Verkehr



Quellen Strasse: permanente Strassenverkehrsählung TBA, aktualisiertes Verkehrsmodell Graubünden des ANU und Einzelerhebungen
 DTV Strasse: „Durchschnittlicher Täglicher Verkehr auf der Strasse von 00-24 Uhr in beiden Fahrtrichtungen
 Quellen öffentlicher Verkehr: Betriebsstatistiken SBB, RhB, Postauto Graubünden und kommunale Busbetriebe
 Reisende ÖV: durchschnittliche Anzahl Personalfahrten pro Tag (SBB: alle in GR; RhB: alle nach Strecken; Bus: alle im Netz bzw. auf der Linie)

2.5 Wichtigste Problembereiche

Die wichtigsten heutigen Problembereiche im Verkehrssystem des MACU Raums betreffen insbesondere die teilweise ungenügenden Verkehrsinfrastrukturen, teilzeitliche lokale Überlastungen im Strassennetz und auf der Schiene sowie die systembedingten „Brüche“ zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsmitteln. Im Weiteren ist die grossräumige Anbindung mit dem öV in quantitativer und qualitativer Hinsicht in und aus den Richtungen Rheintal / St. Gallen, Vorarlberg / Süddeutschland sowie Zürich / Flughafen Unique unbefriedigend.

Auf der A13 sind die Teilstrecken Sargans - Landquart, Chur West – Domat/Ems sowie Isla Bella – Domleschg regelmässig überlastet, was u.a. auch entsprechenden Ausweichverkehr durch die an der A13 liegenden Siedlungen zur Folge hat. Die Überlastungen treten vor allem an schönen Winterwochenenden, zu Beginn und am Ende der Ferienzeiten sowie an verlängerten Wochenenden auf.

Im Raum Sargans haben Lücken im Strassennetz und fehlende Autobahnanschlüsse Überlastungen im innerörtlichen Strassennetz durch regionalen Einkaufs- und Schwerverkehr zur Folge und behindern einen effizienten Betrieb des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse.

In der Stadt Chur überlagern sich der städtische Binnenverkehr, der regionale Einkaufs- und Pendlerverkehr sowie der grossräumige Freizeit- und Tourismusverkehr. Der Einkaufs- und Pendlerverkehr führt werktags und an Samstagen zu Überlastungen auf den städtischen Hauptachsen (Masanser- und Kasernenstrasse) sowie um den Entwicklungsschwerpunkt Chur – West. Der Freizeit und Tourismusverkehr führt insbesondere auf den Zufahrtsachsen aus Richtung Lenzerheide und Flims-Laax an den Wochenenden während der Wintersaison zu Überlastungen. Diese Überlastungen behindern auch den städtischen und regionalen Busverkehr. Diesbezüglich besonders problematisch ist die Anbindung der Zentren Lenzerheide und Flims-Laax, welche mit dem öffentlichen Verkehr nur auf der Strasse erreichbar sind, und bei denen die Stausituationen in den Tourismuszentren und in der Stadt Chur zunehmend die Anschlusssicherheit am Bahnhof Chur beeinträchtigen. Dadurch wird der öV auf den grossräumigen Verbindungen zwischen den Ballungsräumen des Mittellandes und den Tourismuszentren gegenüber dem mIV zunehmend unattraktiv. Das grosse Verkehrsaufkommen in Chur führt lokal auch zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität, besonders die Anbindung nach Arosa führt mit mehreren Engpässen durch sensible Gebiete entlang der Altstadt.

Im Bündner Rheintal und im Prättigau überlagern sich mehrere Zugverbindungen im RhB-Netz. Dies führt auf Abschnitten mit einspurigen Geleisen zunehmend zu angebotsseitigen Engpässen.

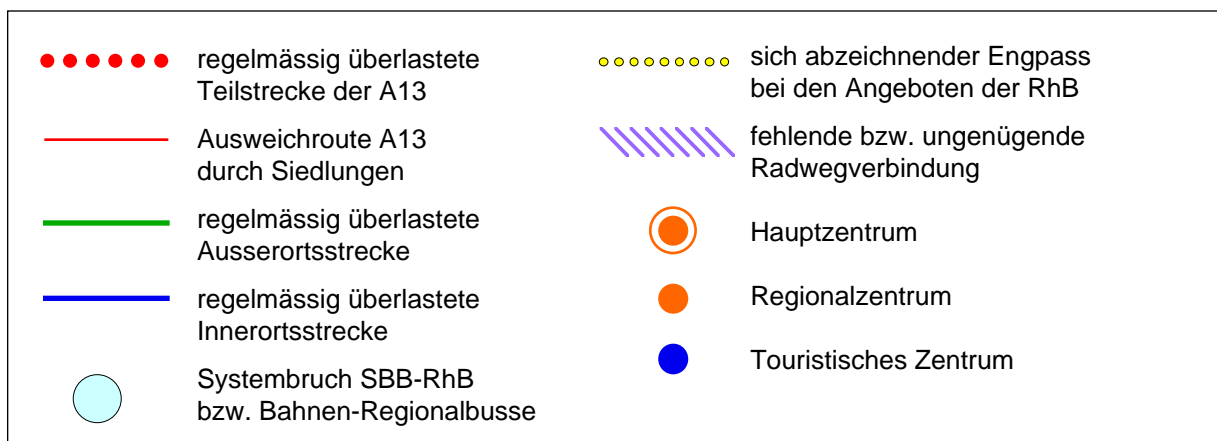
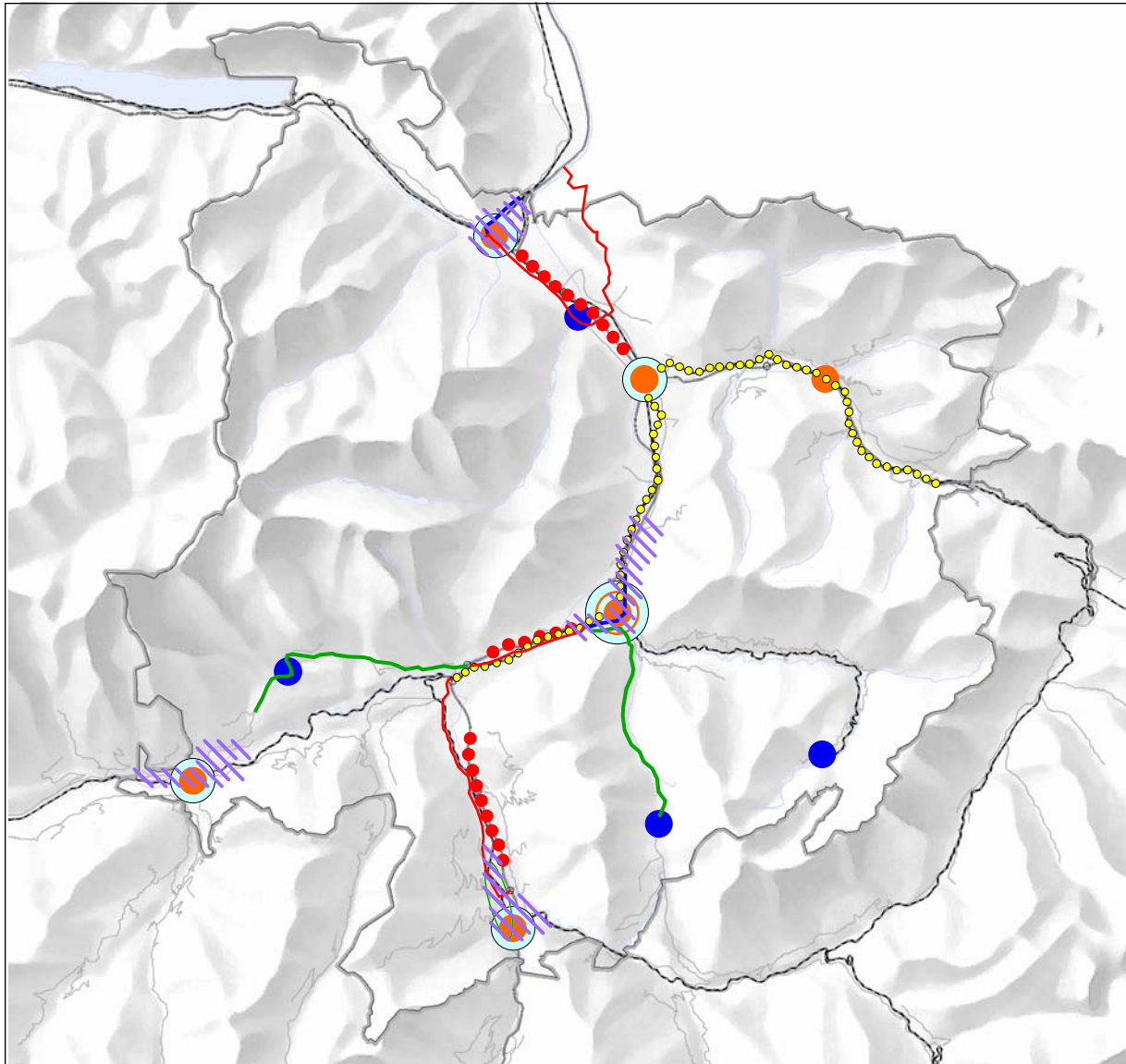
Beim öffentlichen Verkehr haben zudem die verschiedenen „Systembrüche“ unattraktives Umsteigen und längere Reisezeiten zur Folge, was vor allem aus der Sicht des mit Gepäck und Freizeitausrüstung reisenden Ferien- und Tagesgast unbefriedigend ist. Die wichtigen Systembrüche finden zwischen der SBB und der RhB in Landquart und Chur

sowie zwischen den Bahnen und den regionalen Buslinien in Sargans, Chur, Thusis und Ilanz statt.

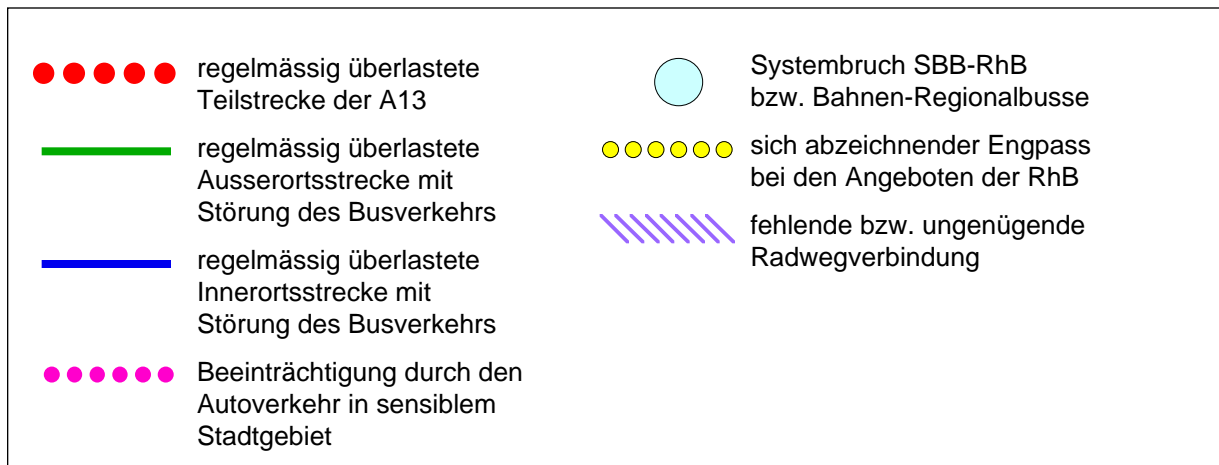
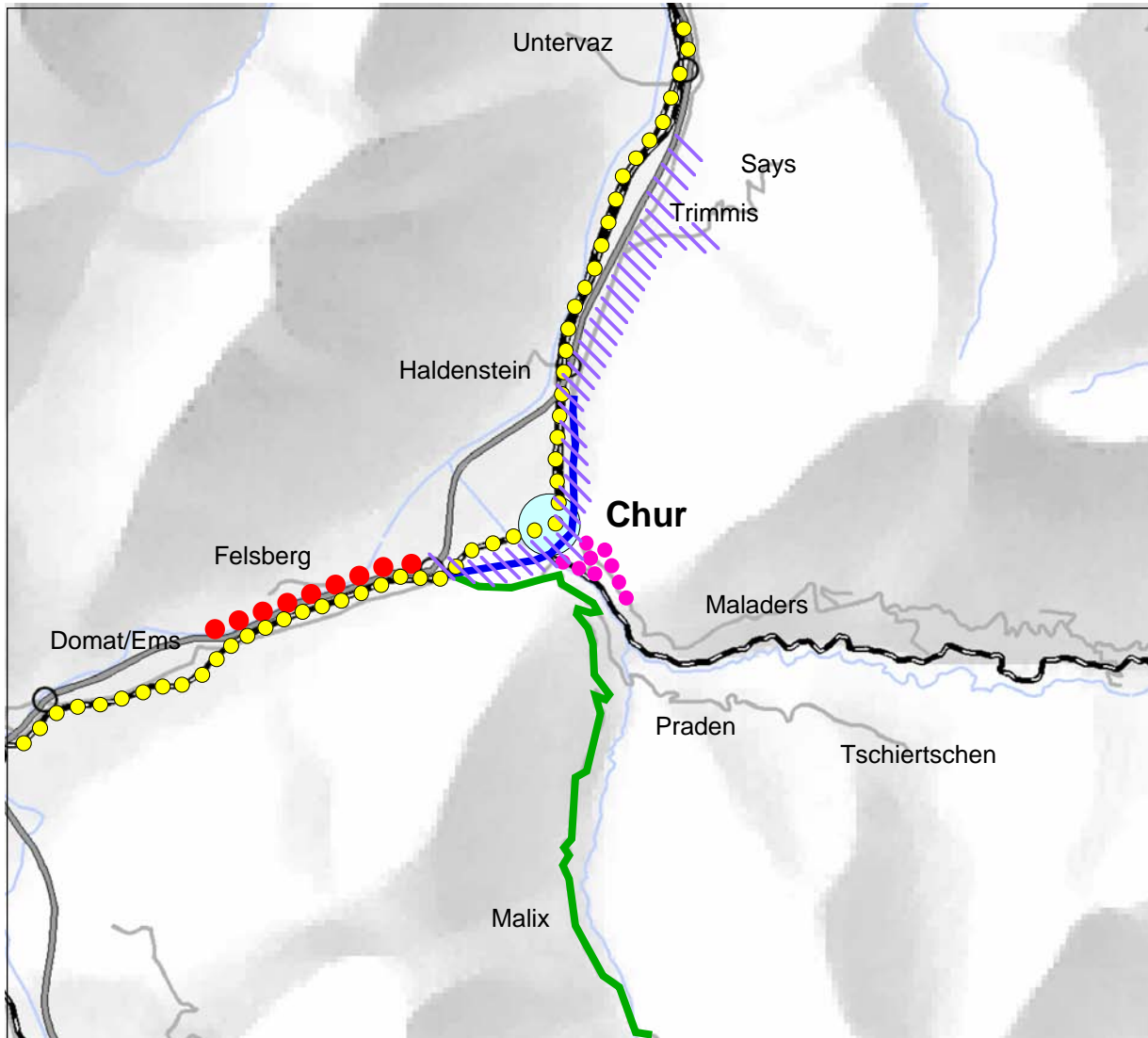
Dem Langsamverkehr, und hier insbesondere dem Veloverkehr, stehen vor allem im Nahbereich von Chur sowie in der Umgebung regionaler Zentren zu wenige vom übrigen Strassenverkehr getrennte Verbindungen zur Verfügung. Dies hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und führt bei sich überlagernden Busspuren und Velostreifen zu zusätzlichen Behinderungen des Busverkehrs, insbesondere auf den Einfallachsen von Chur.

Die wichtigsten Problembereiche im Verkehrssystem des MACU Raums sind auf den Seiten 8 und 9 dargestellt.

Wichtigste Problembereiche ganzer MACU Raum



Wichtigste Problembereiche Stadt Chur und Umgebung



2.6 Die Verkehrspotenziale und ihre Auswirkungen

Die für das Verkehrskonzept massgebenden Verkehrspotenziale innerhalb des MACU Raums setzen sich in erster Linie aus den grossen Wohngebieten (Quellorte der Fahrten) einerseits sowie den Arbeitsplatzkonzentrationen und besonders viel Verkehr verursachenden Nutzungen bzw. Anlagen (Zielorte der Fahrten) andererseits zusammen.

Die grossen Verkehrspotenziale im MACU Raum sind im Anhang 10 dargestellt. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen und Direktverbindungen für den MACU Raum (nur Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr) sowie die Wichtigkeit von Direktverbindungen zeigen, anhand des Pendlerverkehrs, die Darstellungen in den Anhängen 11 und 12.

Ändert sich das Verkehrsverhalten sowohl der Bewohner und Besucher des MACU Raums als auch der Durchreisenden grundsätzlich nicht, und werden keine oder nur ungenügende Massnahmen getroffen, hat dies schwerwiegende Auswirkungen zur Folge. Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen infolge der beträchtlichen Potenziale und des überproportional wachsenden Freizeitverkehrs werden die Verkehrsverhältnisse im MACU Raum bis ins Jahr 2020 wesentlich verschlechtern.

Die Zeiten mit Staus auf der A13 und die Länge der Staus werden stark zunehmen und sich entsprechen negativ auf die Umwelt im Allgemeinen und die Verkehrssituation in den Dörfern an der A13 im Besonderen auswirken.

Im Raum Sargans sowie insbesondere in der Stadt Chur führt eine weitere Verkehrszunahme auf der Strasse zu kaum mehr tolerierbaren Behinderungen des städtischen und regionalen Busverkehrs, zu vermehrtem Schleichwegverkehr durch die an den Einfallachsen liegenden Wohnquartiere und zu einer deutlichen Verschlechterung der Umweltsituation.

Die Verkehrszunahme auf den Zufahrtsachsen nach den touristischen Zentren verschlechtert die Erreichbarkeit dieser Zentren für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr, was sich wiederum negativ auf deren Konkurrenzfähigkeit im stark umkämpften Tourismusmarkt, und damit auch auf die gesamte Wirtschaft im MACU Raum, auswirkt.

2.7 Zusammenfassende Erkenntnisse

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse der beigezogenen Grundlagen und Daten über das heutige Verkehrsgeschehen und die heutigen Verkehrsprobleme im MACU Raum lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Das Verkehrsaufkommen im MACU Raum ist zum allergrössten Teil „hausgemacht“. Es stellt insbesondere Binnenverkehr innerhalb des MACU Raums sowie Ziel- und Quellverkehr nach und vom MACU Raum dar.
- Die Anbindung des MACU Raums als Ganzes an schweizerische und europäische Ballungsräume und an den Flughafen Unique befriedigen quantitativ und qualitativ nicht.

- Einzelne Teilgebiete im MACU Raum sind für den Ziel- und Quellverkehr von/nach ausen ungenügend erschlossen. Dies trifft insbesondere auf das Entwicklungsgebiet Chur West sowie auf die grossen Tourismusdestinationen Flims/Laax und Lenzerheide zu.
- Die Vernetzung wichtiger Teilgebiete des MACU Raums für den Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration ist teils ungenügend. Dies betrifft insbesondere Binnenbeziehungen über Chur hinaus sowie zwischen dem Bündner Rheintal und dem Prättigau.
- An Spitzentagen wird der MACU Raum von Durchgangsverkehr auf der Strasse, d.h. von alpinem Transitverkehr sowie von Transitfahrten nach und von Restbünden, stark belastet.
- Das Privatauto wird sehr oft auch für Beziehungen mit guten öffentlichen Verkehrsverbindungen, beispielsweise nach und von den regionalen Zentren sowie innerhalb von Chur, benützt.
- Das Auto wird in sehr vielen Fällen ineffizient genutzt. Es dient oft Kurz- und Kürzestfahrten von bester Velo/Fuss Distanz, und der Besetzungsgrad der Autos ist schlecht.
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs im MACU Raum genügen zwar grossteils quantitativ (z.B TransReno), sie weisen z.T. jedoch beträchtliche qualitative Mängel auf.
- Die Angebote für den Langsamverkehr, d.h. insbesondere die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, genügen vielerorts sowohl quantitativ als auch qualitativ nicht.

3. Verkehrsplanerische Ziele und Strategien

Aus raumplanerischer Sicht ist eine Abstimmung des Verkehrskonzepts auf die angestrebte Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung. Die folgenden Ziele und Strategien werden dieser Anforderung gerecht.

3.1 Verkehrsplanerische Ziele

Im Hinblick auf die strategische Ausrichtung und Festlegung von Massnahmen wird unterschieden zwischen Zielen zu den Verkehrsbeziehungen, Zielen zur grundsätzlichen Angebotsgestaltung von Bahn und Bus und weiteren Zielen zu den einzelnen Verkehrsträgern.

Verkehrsbeziehungen

- Für Fahrten innerhalb des MACU-Raums (Binnenverkehr) werden in vermehrtem Masse die Angebote des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs benützt.
- Die wichtigen Teilgebiete bzw. Zielorte im MACU-Raum sind aus der übrigen Schweiz und dem Ausland mit dem ÖV quantitativ und qualitative besser erreichbar.
- Für Fahrten nach und von Orten ausserhalb des MACU-Raums (Ziel- und Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr) wird vermehrt der öffentliche Verkehr benützt.

Grundsätzliche Angebotsgestaltung von Bahn und Bus

- Die SBB Angebote des Fernverkehrs (IC und IR) sowie des Regional- und Ortsverkehrs innerhalb des MACU-Raums werden ausgebaut und aufeinander abgestimmt.
- Der Systemknoten Sargans mit entsprechender Abstimmung des Fern- und Regionalverkehrs der Bahnen wird realisiert.
- Die Schnellzugs- und Regionalzugsangebote der RhB werden ausgebaut und auf die Angebote des Fern- und Regionalverkehrs der SBB abgestimmt.
- Die regionalen und lokalen Busangebote innerhalb des MACU-Raums werden ausgebaut und auf die Angebote von SBB und RhB abgestimmt (Weiterführung der Transportketten).

Weitere Zielsetzungen

- Der bauliche und betriebliche Zugang zu den Angeboten des öffentlichen Schienenverkehrs wird in allen Belangen verbessert und attraktiver gestaltet.
- Für den regionalen und kommunalen öffentlichen Verkehr auf der Strasse werden bestmögliche Betriebsbedingungen geschaffen.
- Für den Langsamverkehr innerhalb der Siedlungen wie auch zwischen den Siedlungen und Gemeinden des MACU-Raums werden optimale Voraussetzungen geschaffen.
- Die Koordination zwischen dem öffentlichen Verkehr einerseits sowie dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr andererseits wird optimiert.

- Bei der Förderung der Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs nutzen der Kanton und die Gemeinden ihre eigenen Möglichkeiten konsequent aus.
- Bei der Überwälzung der Kosten für den Betrieb des Gesamtverkehrssystems wird dem Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit vermehrt Rechnung getragen.
- Denkbare langfristige Alternativen zu den heutigen Verkehrsträgern bzw. Verkehrssystemen werden durch die getroffenen Massnahmen nicht präjudiziert.

3.2 Verkehrsplanerische Strategie

Die strategische Ausrichtung des Verkehrskonzepts leitet sich direkt von den gesetzten Zielsetzungen gemäss Kapitel 3.1 ab.

Verkehrsbeziehungen

- Es werden mehr und direktere Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den wichtigsten Quell- und Zielorten im MACU-Raum angeboten.
- Es werden mehr und direktere Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen der übrigen Schweiz bzw. dem Ausland und wichtigen MACU-Gebieten angeboten.
- Die dem Transitverkehr und dem übrigen Durchgangsverkehr dienenden Angebote des öffentlichen Verkehrs werden quantitativ und qualitativ verbessert.
- Die Transportketten im öffentlichen Verkehr und deren Vernetzung, d.h. die fahrplanmässige Koordination der Angebote von SBB, RhB und Bus werden optimiert.
- Die Angebote für den Langsamverkehr werden sowohl für Fahrten im Nahbereich als auch für Fernfahrten quantitativ und qualitativ verbessert.
- Der Ausbaustandard und die Kapazitäten der wichtigsten Strassenverbindungen werden auf die „parallelen“ Angebote des öffentlichen Verkehrs abgestimmt.

Anzustrebende Bahnangebote nach und vom MACU-Raum

Fernverkehr:

- Richtung Zürich: 3 Züge je h mit Durchbindung nach Basel / Mittelland / Flughafen Zürich Unique.
- Richtung Rheintal: 2 Züge je h mit Durchbindung nach St. Gallen / Konstanz / Bregenz.
- Richtung Feldkirch: 1 Zug je h mit Durchbindung nach dem Arlberg.
- Systemknoten Bahnhof Sargans: IC Zürich – Sargans – Chur und REX St. Gallen – Sargans – Chur.

Regionalverkehr:

- Regionalzug Ems – Chur – Landquart – Sargans – Ziegelbrücke (1h Takt).
- Regionalzug Ems – Chur – Landquart – Sargans – Feldkirch (1 h Takt).
- Koordination für 1/2 h Takt zwischen Ems und Sargans.

Übrige strategische Ausrichtung

- Die Infrastrukturen von SBB und RhB (Strecken, Haltestellen, Sicherungsanlagen etc.) werden ausgebaut und auf den neusten Stand der Technik gebracht.
- Das ungehinderte Verkehren des regionalen und kommunalen Busverkehrs und die fahrplanmässigen Anschlüsse der Kurse nach und von der Bahn werden sichergestellt.
- Das Rollmaterial von SBB und RhB sowie die Fahrzeuge der Busbetriebe werden soweit nötig erneuert, sodass sie bezüglich der Sicherheit sowie komfort- und umweltmässig den Ansprüchen genügen.
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden, von der Fahrgastinformation über den Empfang bis zur Betreuung unterwegs, kundenfreundlicher gestaltet.
- Die regionale und überregionale Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet der Tarife und des Inkassos wird verbessert.
- Es wird ein möglichst dichtes Netz an direkten, sicheren und attraktiven Fuss- und Radwegverbindungen innerhalb des MACU-Raums angeboten.
- Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe und Haltestellen wird verbessert, und es werden gute Bedingungen für das Umsteigen vom Velo und Auto auf den öffentlichen Verkehr geschaffen.
- Bei Nutzungen mit viel Besucher- und Kundenverkehr werden die Benützer des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gegenüber den Autofahrern bevorzugt.
- Der Kanton, die Gemeinden und Private fördern mit Anreizen die Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch ihre Angestellten und Besucher.
- Das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird beschränkt und die Parkplätze werden umfassend und kostendeckend bewirtschaftet.

4. Verkehrskonzept MACU

Abgesehen von den in Kapitel 3 zusammengestellten verkehrsplanerischen Zielen und Strategien waren bei der Festlegung der Massnahmen des Verkehrskonzepts folgende Grundsätze von Bedeutung:

- Mobilität stellt keinen Selbstzweck dar, alle Ortsveränderungen dienen einem bestimmten Zweck. Die Festlegung von Verkehrsmassnahmen hat somit im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu erfolgen.
- Das Verkehrskonzept und die Siedlungsentwicklung im MACU-Raum (Prognosen bzw. Annahmen bis 2020) werden aufeinander abgestimmt.
- Das Verkehrskonzept deckt den gesamten MACU-Raum ab, d.h. es befasst sich (zumindest mit Grundsätzen) mit dem Verkehr bis in die Quartiere hinein.
- Das Verkehrskonzept berücksichtigt alle Verkehrsträger auf dem Land und alle Verkehrsarten nach Fahrtzweck (Pendlerverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr etc).
- Das Verkehrskonzept berücksichtigt die für den teilweise touristischen MACU-Raum typische Verteilung des Verkehrs über die Zeit (Saison-, Wochenend-, Spitzentagverkehr).
- Das Verkehrskonzept legt eine etappenweise Umsetzung der Massnahmen fest: kurzfristig (bis 2012), mittelfristig (bis 2020), langfristig (ab 2020).
- Die Auswahl der Massnahmen und deren Zusammenbau zu einem Konzept basiert auf einer Reihe klar definierter Kriterien.
- Im Vordergrund stehen kurz- und mittelfristige Massnahmen. Langfristige „Visionen“ werden durch Konzeptmassnahmen nicht präjudiziert.

Denkbare Einzelmassnahmen, die für das Verkehrskonzept ins Auge gefasst wurden, sind mit klar definierten und gewichteten Indikatoren auf ihre Wirksamkeit bzw. Zielerfüllung hin überprüft und bewertet worden. Bei der Wahl der Indikatoren für die Bewertung wurden neben allgemeinen verkehrsplanerischen Erfordernissen insbesondere die vorliegenden Kriterien für die künftigen Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr des ARE, die festgelegten Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA) des ASTRA sowie die in den Workshops der 1. Phase des MACU Projektes erarbeiteten Kriterien berücksichtigt.

Die verwendeten Indikatoren sind im Anhang 13 und die durch Mitglieder der Arbeitsgruppe Verkehr durchgeführte Gewichtung der Indikatoren und Bewertung denkbarer Einzelmassnahmen im Anhang 14 zusammengestellt.

Das ab Seite 17 beschriebene und dargestellte Verkehrskonzept für den MACU-Raum stellt die Grundlage dar für die Projektierung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen im Rahmen der neuen Agglomerationspolitik von Bund und Kantonen. In den drei Teilkonzepten motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr wird un-

terschieden zwischen kurzfristigen (bis ca. 2012), mittelfristigen (zwischen ca. 2012 und ca. 2020) und längerfristigen (nach ca. 2020) Massnahmen.

Bei den kurzfristigen Massnahmen (bis ca. 2012), handelt es sich fast ausschliesslich um Massnahmen, deren Dringlichkeit, wie es die durchgeführte Grobbewertung bestätigt, weitgehend unbestritten ist. Die kurzfristigen Massnahmen erfüllen teilweise oder ganz mehrere bis alle der folgenden Kriterien:

- Die Massnahme ist auf kantonaler, regionaler und/oder kommunaler Ebene planerisch festgelegt und mit anderen Vorhaben koordiniert.
- Die Realisierung der Massnahme ist in den nächsten Jahren vorgesehen und finanziell gesichert bzw. verkraftbar.
- Die Massnahme ist sowohl investitions- als auch betriebsmässig kostengünstig.
- Die Massnahme weist bei tiefen Kosten ein sehr gutes Kosten/Nutzen Verhältnis auf.
- Die Massnahme stellt für die Umsetzung anderer, mittel- bis langfristig vorgesehener Massnahmen eine Voraussetzung dar.
- Die Massnahme hat im Zusammenspiel mit anderen vorgesehenen Massnahmen einen zusätzlichen positiven Effekt zur Folge.

Zu den mittelfristigen Massnahmen (Realisierung zwischen ca. 2012 und ca. 2020) gehören insbesondere Massnahmen, die grundsätzlich von ähnlicher Dringlichkeit sind wie die kurzfristigen Massnahmen. Ihre Realisierung ist jedoch aus politischen, planerischen und/oder finanziellen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Die langfristigen Massnahmen (Realisierung nach ca. 2020) sind grundsätzlich wünschbar. Ihre Realisierung bedingt jedoch eine vertiefte politische Willensbildung und/oder umfangreiche planerische Abklärungen. Zusätzlich sind die meisten von ihnen mit ausserordentlich hohen Realisierungskosten verbunden.

Gemeindeautonomie

Soweit die Gemeinden alleine oder in überwiegender Masse für die Vorbereitung und Umsetzung von festgelegten Massnahmen verantwortliche sind (z.B. Parkierung, Langsamverkehr, Verkehrsberuhigung u.a.) werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms vor allem entsprechende Richtlinien und/oder überkommunale Konzepte erarbeitet sowie Koordinationsaufgaben wahrgenommen.

Monitoring

Mit einem insbesondere auf die Wirkung der Massnahmen ausgerichteten Monitoring wird periodisch festgestellt, wie sich die umgesetzten Massnahmen auf das regionale und kommunale Verkehrsaufkommen und das Verkehrsverhalten auswirken. Dabei wird das „Monitoring Aggloverkehr“ mit anderen laufenden Monitorings zur Raumentwicklung verknüpft bzw. mit diesen koordiniert.

4.1 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Die folgenden dem Teilkonzept zugrunde gelegten Massnahmen sind planlich auf Seite 19 dargestellt. In Kapitel 4.4 sind die kurzfristigen Massnahmen zudem im Detail erläutert.

4.1.1 Kurzfristige Massnahmen (bis ca. 2012)

- Um- und Ausbau der Anschlüsse Untervaz/Zizers und Chur Süd der A13 mit Anpassung des umliegenden untergeordneten Strassennetzes.
- Verlegung der Nordspur der A13 im Raum Trimmis an die bestehende Südspur.
- Bau der Umfahrung Küblis der A28 im Prättigau.
- Korrekturen und Neugestaltung von Kantonsstrassen in den Zentren von Sargans, Bad Ragaz, Mels und Vilters-Wangs (erste Teilprojekte).
- Zusätzliche Erschliessung des Stadtzentrums Chur ab der Südumfahrung (Linksabbiegen beim Rosenhügel) mit ergänzenden Massnahmen am Obertor und im Welschdörfli.
- Verbesserte Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Chur-West an das übergeordnete Hauptstrassennetz und an die A13
- Ausbau der Verbindung Plessurquai - Sandstrasse in Chur.
- Bau der St. Luzibrücke (Araschgerrank-Brandacker) zur direkten Anbindung des Schanfiggs an die Südumfahrung Chur bzw. an die A13.
- Lokale Sanierungen und Ausbauten der Julierstrasse ab Chur (erste Teilprojekte).
- Bau der Westumfahrung Ilanz zur direkten Anbindung von Vals, Lugnez und Obersaxen an die H19.
- Bau einer regionalen Park and Ride Anlage Bahnhof Landquart westlich des Bahnhofs mit direkten Perronzugängen.
- Beibehaltung bzw. Ausbau regionaler Park and Ride Anlagen bei den Bahnstationen Sargans, Bad Ragaz, Untervaz, Schiers, Reichenau, Thusis und Ilanz (erste Projekte).
- Bei Bedarf Betrieb eines Parkleitsystems im Zentrum von Chur und in Chur West unter Einbezug aller grösseren öffentlich zugänglichen Parkieranlagen auf öffentlichem und privatem Grund.
- Bei Bedarf Betrieb von Parkleitsystemen in regionalen Zentren (z.B. Sargans und/oder Landquart) unter Einbezug aller grösseren öffentlich zugänglichen Parkieranlagen auf öffentlichem und privatem Grund.
- Bei Bedarf Betrieb von Parkleitsystemen in den touristischen Zentren Lenzerheide und Flims/Laax unter Einbezug aller grösseren öffentlich zugänglichen Parkieranlagen auf öffentlichem und privatem Grund.

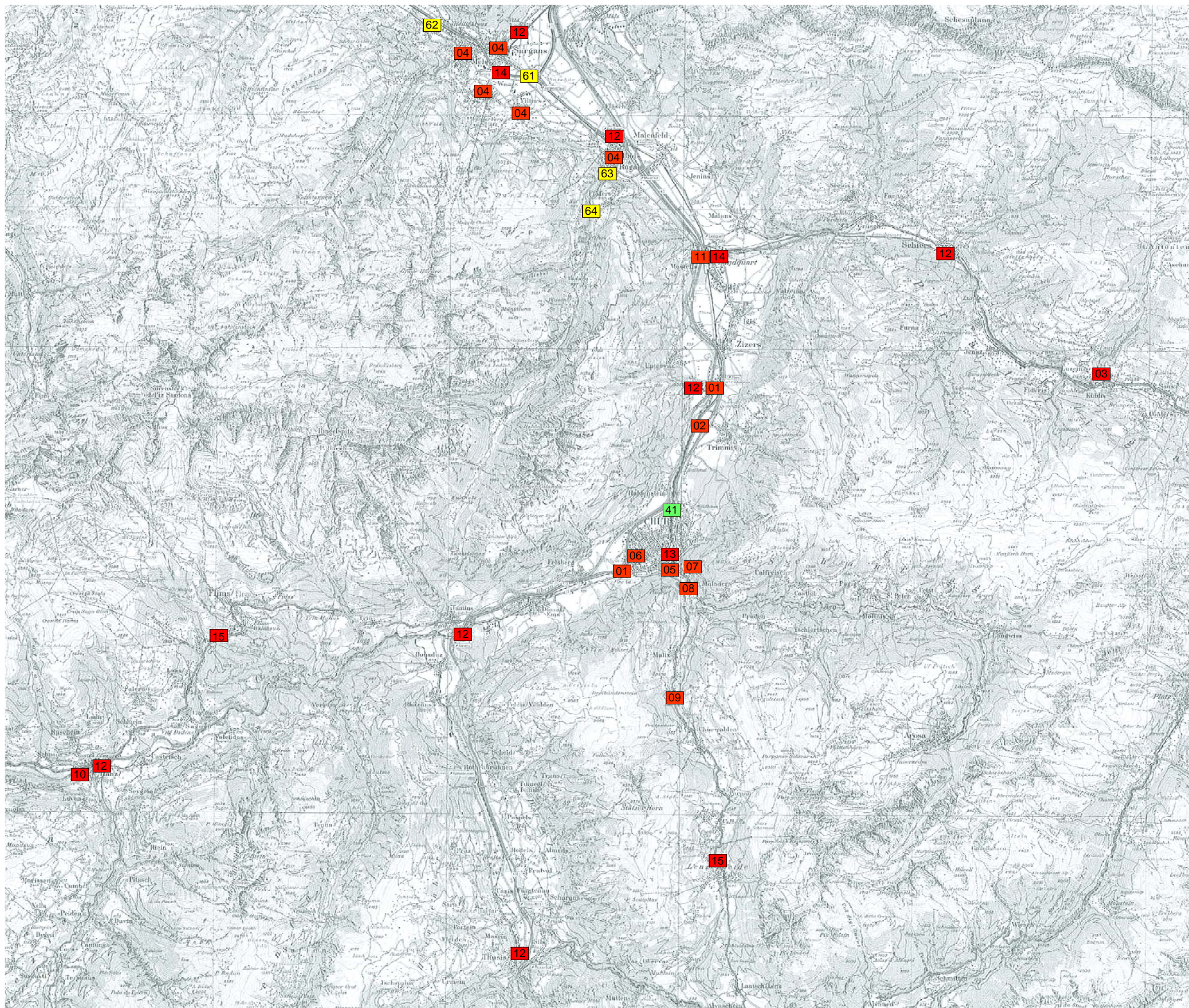
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze der öffentlichen Hand in allen Gemeinden des MACU Raums.
- Regionale Koordination der Parkplatzbewirtschaftung in den Gemeinden bezüglich Bewirtschaftungsart und Gebührenhöhen.
- Erweiterte zweckgebundene Verwendung der durch die öffentliche Hand eingenommenen Mitteln aus der Parkplatzbewirtschaftung für die Erstellung sowie den Betrieb und Unterhalt von öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, den lokalen/regionalen öffentlichen Verkehr sowie den lokalen/regionalen Langsamverkehr.

4.1.2 Mittelfristige Massnahmen (zwischen ca. 2012 und ca. 2020)

- Korrekturen und Neugestaltung von Kantonsstrassen in den Zentren von Sargans, Bad Ragaz, Mels und Vilters-Wangs (Fortsetzung kurzfristiger Massnahmen).
- Lokale Sanierungen und Ausbauten der Julierstrasse ab Chur (Fortsetzung der kurzfristigen Massnahmen).
- Bau einer Park and Ride Anlage Chur Nord gemäss dem im Entwurf vorliegenden städtischen Generellen Erschliessungsplan.
- Ausbau regionaler Park and Ride Anlagen in den Regionalzentren (Fortsetzung kurzfristiger Massnahmen).
- Betrieb von Parkleitsystemen in regionalen und touristischen Zentren (Fortsetzung kurzfristiger Massnahmen).
- Gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkplätze für die Angestellten grösserer privater Arbeitsgeber (auf der Grundlage von Vereinbarungen mit den Gemeinden).
- Gebührenpflichtige Parkplatzbewirtschaftung bei den besonders viel Verkehr erzeugenden Nutzungen im MACU Raum. Dazu gehören insbesondere die grösseren Einkaufsläden und Zentren, publikumsintensive Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bergbahnen etc.

4.1.3 Langfristige Massnahmen (nach ca. 2020)

- Ausbau des Anschlusses Sargans der A3 bzw. Bau eines zusätzlichen Anschlusses von A3 und A13 beim Verzweigungsbauwerk der beiden Nationalstrassen mit Anpassung des Hauptstrassennetzes im Raum Sargans / Mels / Vilters an das korrigierte Anschlusskonzept oder Bau eines zusätzlichen Anschlusses der A3 Mels-West (Erschliessung Industriegebiet).
- Entlastung des Dorfkerns Bad Ragaz mittels einer Neuerschliessung von Pfäfers/Valens.
- Bau einer Brücke zur Verbindung von Pfäfers mit Valens.



Verkehrskonzept MACU

Teilkonzept Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Kurzfristige Massnahmen (bis 2012)

- 01** Ausbau von Anschlüssen A13
- 02** Verlegung Nordspur der A13
- 03** Bau der Umfahrung Küblis der A28
- 04** Strassenraumgestaltung Zentren
- 05** Anschluss Chur Südumfahrung
- 06** bessere Anbindung Chur-West
- 07** Ausbau Plessurquai-Sandstrasse
- 08** St. Luzibrücke ab Araschgerrank
- 09** Ausbau Julierstrasse Lenzerheide
- 10** Bau Westumfahrung Ilanz H19
- 11** Park and Ride Bahnhof Landquart
- 12** Park and Ride Regionalzentren
- 13** Parkleitsystem Chur
- 14** Parkleitsystem Regionalzentren
- 15** Parkleitsystem Tourismuszentren
- 16** *Parkplatzbewirtschaftung*
- 16** *Koordination PP Bewirtschaftung*
- 16** *Verwendung Parkierungsgebühren*

Mittelfristige Massnahmen (bis 2020)

- 04** Strassenraumgestaltung Zentren
- 08** Ausbau Julierstrasse Lenzerheide
- 51** Park and Ride Chur Nord
- 11** Park and Ride Regionalzentren
- 13** Parkleitsystem Regionalzentren
- 14** Parkleitsystem Tourismuszentren
- 15** *Parkplatzbewirtschaftung*

Langfristige Massnahmen (ab 2020)

- 61** neuer Anschluss Sargans A3/13
- 62** neuer Anschluss A3 Mels West
- 63** Entlastung Dorfkern Bad Ragaz
- 64** Brücke Pfäfers - Valens

kursiv beschriebene Massnahmen sind planlich nicht festgehalten

4.2 Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Das Konzept für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im MACU Raum basiert auf der angestrebten Angebotsstruktur für den Fern- und Regionalverkehr der Bahnen und der wichtigsten regionalen Busverbindungen (Weiterführung der Transportketten) gemäss den folgenden Ausführungen. Die entsprechenden dem Teilkonzept zugrunde gelegten Massnahmen sind planlich auf Seite 23 dargestellt. In Kapitel 4.4 sind die kurzfristigen Massnahmen zudem im Detail erläutert. Eine vertiefte Beurteilung von Wirtschaftlichkeit und Nachfragewirkung der folgenden Angebote muss in einem nächsten Schritt erfolgen.

4.2.1 Angebote Fernverkehr der Bahnen

Die Angebote im Fernverkehr sind insbesondere für die Dimensionierung der Verkehrsinfrastrukturen im MACU-Raum relevant. Dem Verkehrskonzept sind folgende zum heutigen Zeitpunkt bei den Kantonen weitgehend unbestrittene Verbindungen zugrunde gelegt:

- Richtung Zürich: 3 Züge je h mit Durchbindungen nach und von Basel / Mittelland.
- Richtung Rheintal / Bodensee: 2 Züge je Stunde mit Durchbindungen nach und von St.Gallen / Konstanz / Bregenz.
- Richtung Feldkirch: 1 Zug pro Stunde mit Durchbindung Richtung Arlberg.
- Systemknoten Sargans: IC Zürich – Sargans – Chur und REX St. Gallen – Sargans – Chur inklusive IC Halten in Sargans.
- Schnellzüge Landquart – Schiers – Klosters – Davos (1 h Takt).
- Schnellzüge Landquart – Küblis – Klosters – Scuol um 30' versetzt (1 h Takt).
- Schnellzüge Chur – Thusis – Tiefencastel – Filisur – Samedan - St.Moritz (1 h Takt).
- Schnellzüge Chur – Ilanz – Disentis mit Halt an allen Stationen ab Ilanz (1 h Takt).

4.2.2 Angebote Regionalverkehr der Bahnen

- Regionalzüge EmsWerk – Chur – Landquart – Sargans – Ziegelbrücke (1 h Takt).
- Regionalzüge EmsWerk – Chur – Landquart – Sargans – Feldkirch (1 h Takt).
- Fahrplankoordination mit 1/2 h Takt zwischen EmsWerke und Sargans und Abstimmung auf das Regionalzugsangebot Sargans – Buchs – Feldkirch.
- Regionalzüge Ilanz – Chur – Landquart – Küblis mit Halt an allen Stationen (1 h Takt).
- Regionalzüge Thusis – Chur – Landquart – Küblis um 30' versetzt mit Halt an allen Stationen (1 h Takt).
- Regionalzüge Ilanz – Reichenau und Thusis – Reichenau (1 h Takt) mit gegenseitigen Anschlüssen in Reichenau.
- Regionalzüge Chur – Arosa mit Halt an allen Stationen (1/2 h Takt in Spitzenzeiten)

4.2.3 Angebote regionaler Busverkehr

Auf den wichtigsten Buslinien nach den grossen Tourismuszentren werden folgende auf die bereinigten Fahrpläne von SBB und RhB abgestimmten Angebote zugrunde gelegt:

- Schnellbusse Chur – Flims – Laax mit zu bestimmenden Halteorten (saisonal 1 h Takt).
- Regionalbusse Chur – Domat/Ems – Flims – Laax mit Halt an allen Orten (1/2 h Takt).
- Schnellbusse Chur – Lenzerheide mit zu bestimmenden Halteorten (saisonal 1 h Takt).
- Regionalbusse Chur – Lenzerheide mit Halt an allen Orten (1/2 h Takt).

4.2.4 Kurzfristige Massnahmen (bis ca. 2012)

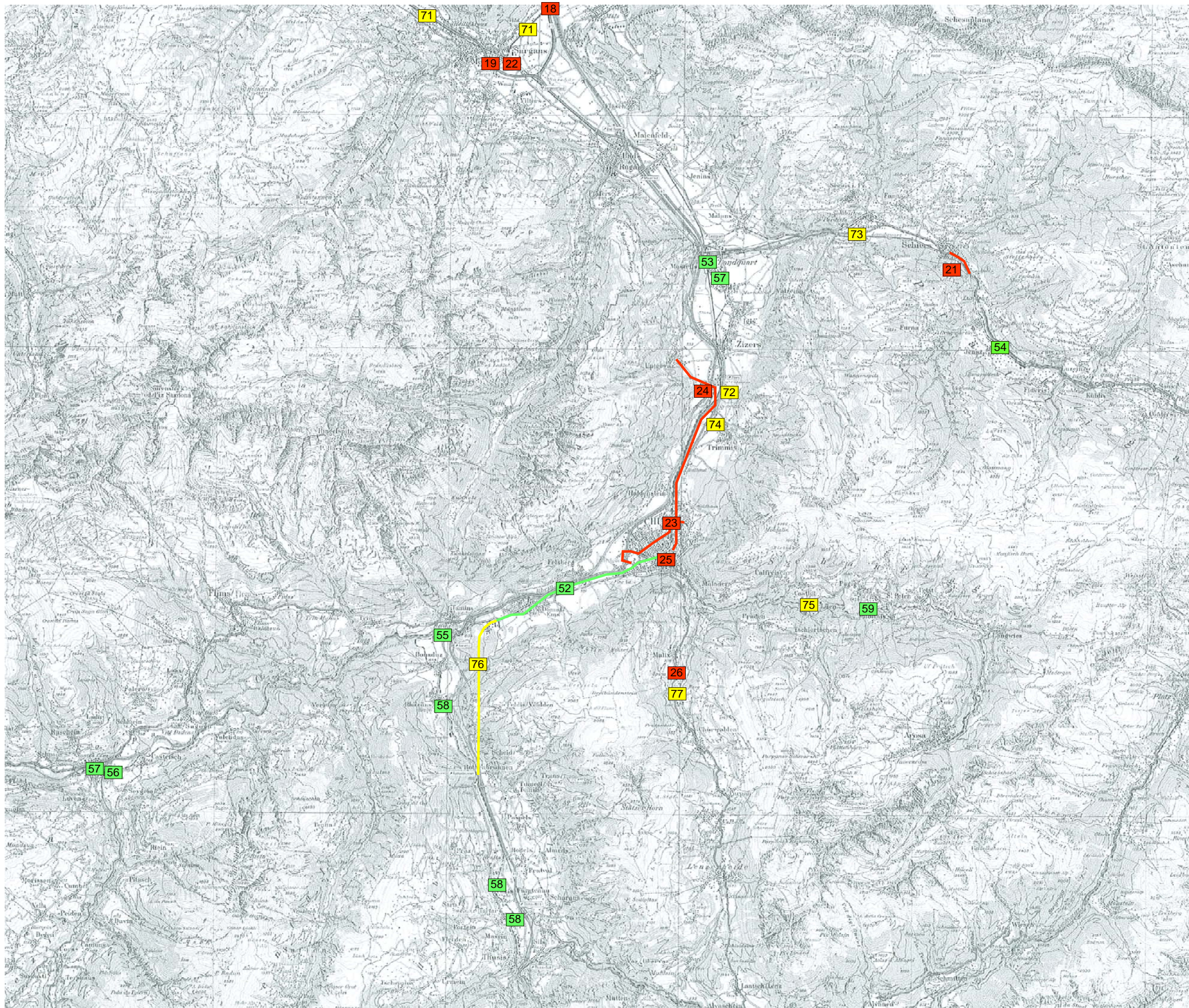
- Bereinigung der wichtigsten Tarifkonflikte im öffentlichen Verkehr und bei Bedarf Weiterentwicklung zu einem integralen Tarifverbund.
- Ausbau der Rheintallinie St. Margrethen – Sargans als Bestandteil des HGV Anschlusses der Ostschweiz (Doppelspurabschnitte, Bahnhofausbauten und höheres v_{\max}).
- Ausbau des Bahnhofs Sargans auf Seite Rheintal (Gleis- und Perronanlagen).
- Doppelspurausbauten auf der Strecke Sargans – Buchs (Achse Chur - Buchs) für geplante FV- und RV-Angebote (Trilaterale S-Bahn).
- Schliessen der Doppelspurlücke Mühlehorn-Tiefenwinkel.
- Bau einer Doppelspur Schiers Ost zwischen Schiers und dem Tunnel Fuchsenwinkel.
- Neuer Bushof Sargans mit neuer Busführung im Einzugsgebiet von Sargans.
- Bau einer RhB Haltestelle Chur Nord und Führung einer neuen städtischen Tangentialbuslinie Spitäler – RhB Chur Nord - Ringstrasse – RhB Chur West - Chur West.
- Optimierte Busführung Untervaz – Chur im Raum Bahnhof Untervaz und Führung von Eilkursen für Pendler über die A13 nach/von Chur.
- Beschleunigung des Busverkehrs auf dem Stadtgebiet von Chur (insbesondere in der Innenstadt und in der Masanserstrasse) mittels geeigneten baulichen und verkehrsorganisatorischen Vorkehrungen.
- Machbarkeitsabklärungen für eine strassenunabhängige ÖV-Verbindung Chur – Raum Lenzerheide (Monorail oder anderes alternatives System).

4.2.5 Mittelfristige Massnahmen (zwischen ca. 2012 und ca. 2020)

- Bau eines doppelspurigen Dreischienengleises auf der RhB Strecke Chur – Ems Werke mit SBB Halten Chur West, Felsberg, Domat/Ems, Ems Werke (Endbahnhof mit Wendort) und entsprechende Normalspur-Bahnangebote bis Ems Werke.
- Ausbau des Bahnhofs Landquart mit besserem Umsteigen SBB/RhB.
- Verbesserte Linienführung der RhB zwischen Fideris und Küblis mit Doppelspur.
- Bau eines Doppelspurabschnitts Reichenau West zwischen dem Bahnhof Reichenau und der Verzweigung von Albulalinie und Oberländerlinie.
- Ausbau des Bahnhofs Ilanz mit Mittelperron und besserem Umsteigen RhB/Postauto sowie Doppelspur Ilanz - Castrisch.
- Ausbau des Güterumschlags in Landquart und Ilanz als Folge der Massnahmen für den Personenverkehr.
- Bau von neuen RhB Haltestellen Rhäzüns LRF, Cazis Nord (anstelle der heutigen Haltestelle Rodels/Realta) und Thusis Caznerwiesen.
- Bau von neuen Kreuzungsstellen und Streckenbegradigungen zwischen Chur und Arosa für den 1/2 h Takt.

4.2.6 Langfristige Massnahmen (nach ca. 2020)

- Bau von neuen Haltestellen der SBB in den Räumen Walenstadt – Sargans und Sargans - Buchs
- Bau von neuen Haltestellen der SBB in den Räumen Zizers/Untervaz/Trimmis und Masans/Haldenstein.
- Bau einer grossteils durchgehenden Doppelspur Landquart - Küblis
- Überprüfung der Haltestellenstruktur der RhB (Siedlungsnähe) insbesondere zwischen Chur und Landquart.
- Streckenbegradigungen zwischen Chur und Arosa
- Bau einer neuen direkten Bahnverbindung Domat/Ems – Rothenbrunnen (Normalspurnormalien).
- Bau einer strassenunabhängigen ÖV-Verbindung Chur – Raum Lenzerheide (Monorail oder anderes alternatives System) mit allfälliger Weiterführung nach Arosa / Davos und Tiefencastel.



Verkehrskonzept MACU

Teilkonzept öffentlicher Verkehr

Kurzfristige Massnahmen (bis 2012)

- 17** *Bereinigung Tarifkonflikte ÖV*
- 18** Ausbau Rheintalinie
- 19** Ausbau Bahnhof Sargans
- 20** *Doppelspurlücke Mühlehorn*
- 21** Doppelspur Schiers Ost
- 22** Neuer Bushof Sargans
- 23** Haltestelle Chur Nord RhB und Tangentialbuslinie Chur
- 24** Busführung Untervaz-Chur
- 25** Busbeschleunigung Stadt Chur
- 26** Machbarkeit Monorail Lenzerheide

Mittelfristige Massnahmen (bis 2020)

- 52** Dreischiengleis Chur-Ems
- 53** Ausbau Bahnhof Landquart
- 54** Begradigung Fideris-Küblis
- 55** Doppelspur Reichenau West
- 56** Ausbau Bahnhof Ilanz
- 57** Ausbau Güterumschlag
- 58** Neue RhB Halte im Domleschg
- 59** Ausbau Strecke Chur-Arosa

Langfristige Massnahmen (ab 2020)

- 71** SBB Halte Walenstadt - Buchs
- 72** SBB Halte Chur-Landquart
- 73** Doppelspur Landquart - Küblis
- 74** Neutrassierung der Strecke Chur-Landquart der RhB
- 75** Begradigung Chur-Arosa Linie
- 76** Neutrassierung Ems-Domleschg (Normalspur bis Thusis)
- 77** neuer ÖV Chur-Lenzerheide

kursiv beschriebene Massnahmen sind planlich nicht festgehalten

4.3 Teilkonzept Langsamverkehr

Der Konzeptvorschlag baut auf den bestehenden Netzen und Vorstellungen für deren Ausbau auf und berücksichtigt die wichtigsten Anforderungen des Langsamverkehrs hinsichtlich der Konzeption und Ausgestaltung der Verbindungen und Netze. Die wichtigsten Elemente des Teilkonzepts Langsamverkehr sind:

- Grundsätze für den Langsamverkehr innerhalb und ausserhalb der Siedlungen: Fussverkehr, Veloverkehr, fährzeugähnliche Geräte (FäGs), Verkehrsberuhigung.
- Das Netz bestehender Radwegverbindungen für den Nahverkehr und den Fernverkehr mit Anforderungen an die Führung und Ausgestaltung der Verbindungen.
- Ausbau bestehender und Realisierung neuer Verbindungen bzw. Verbindungsteile für den Langsamverkehr.
- Lage und Gestaltung von Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und bei wichtigen Bushaltestellen (Bike and Ride).
- Massnahmen zur aktiven Förderung des Langsamverkehrs.

Die auf dem Teilkonzept basierenden Massnahmen werden grossteils kurzfristig, d.h. bis 2012, umgesetzt. Die bestehenden Netze und die Massnahmen sind planlich auf Seite 28 dargestellt.

4.3.1 Grundsätze für den Langsamverkehr

Die folgenden Grundsätze für den Langsamverkehr in den Siedlungen basieren im Wesentlichen auf dem „Leitbild Langsamverkehr“ des UVEK. Demnach gewährleisten der Bund, die Kantone und Dritte eine Grundversorgung an Langsamverkehrs-Infrastrukturen und –Dienstleistungen. Dazu gehören Wege und Wegnetze, optimierte Umsteigeanlagen zu den privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Einsatz moderner Informations- und Kommunikationsmittel zur Nutzung der Langsamverkehrs-Angebote.

- Die Langsamverkehrs-Infrastrukturen sind attraktiv und sicher ausgestaltet und sowohl auf die Nutzung im Alltag als auch in der Freizeit ausgerichtet.
- Innerhalb der Siedlungen werden dichte und lückenlose Fuss- und Radwegnetze angeboten, welche die wichtigsten Anforderungen ihrer Benutzer erfüllen: sichere Verbindungen, direkte Verbindungen, komfortable Verbindungen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf optimale Anknüpfung an die Bahnhöfe von SBB und RhB sowie an wichtige Haltestellen der regionalen Buslinien gelegt.
- Die Verbindungen für den Nahverkehr erfüllen grundsätzlich auch ausserhalb der Siedlungen obige Anforderungen. Sie sind insbesondere von genügender Breite und asphaltiert.

- Die Verbindungen des Fernverkehrs sind möglichst attraktiv angelegt und erschliessen die an ihnen gelegenen schönen Landschaften, sehenswerten Siedlungen und berühmten Kulturstätten.
- Die Verbindungen für den Nahverkehr und die ergänzenden Netze innerhalb der Siedlungen erfüllen auch die Anforderungen der Benutzer der sog. fahrzeugähnlichen Geräte FäGs (Inline Skates, Trottinets, Kick Bords etc.)
- In sämtlichen grösseren Siedlungen im MACU Raum wird abseits der Hauptstrassen möglichst flächendeckend Tempo 30 eingeführt.
- An geeigneten Örtlichkeiten in den Siedlungen (Ortszentren, besondere Quartierstrassen) werden Begegnungszonen und/oder Fussgängerzonen eingerichtet.
- Die Gemeinden fördern den Langsamverkehr mit besonderen Aktionen und Informationsmitteln. Dabei koordinieren sie ihre Anstrengungen untereinander.

4.3.2 Bestehendes Radwegnetz im MACU Raum

im überkommunalen Veloverkehr wird unterschieden zwischen Radwegverbindungen für den Nahverkehr und Verbindungen für den Fernverkehr. Im engeren MACU Raum sind diese bezüglich den benützten Strassen und Wege allerdings oft deckungsgleich. Verbindungen für den Nahverkehr dienen insbesondere dem täglichen Velogebruch für den Arbeits- und Schulweg, den Einkauf, Besuche etc. sowie für kürzere Freizeitfahrten. Sie haben die Anforderungen ihrer Benutzer bezüglich Sicherheit, Direktheit und Komfort in besonderem Masse zu erfüllen. Verbindungen für den Nahverkehr sind grundsätzlich immer asphaltiert und im Innerortsbereich gut ausgeleuchtet. Massnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Verbindungen sind im Zuge der Projektierung zu prüfen. Im Vordergrund stehen insbesondere folgende Massnahmen:

- Separate Radwege bzw. kombinierte Rad- und Fusswege abseits der Fahrbahn.
- Signalisierte Führung in verkehrsarmen Strassen ohne besondere Massnahmen.
- Radwege auf Trottoirs von genügender Breite und mit wenig Fussgängerkehr.
- Radstreifen beidseits der üblicherweise zweispurig markierten Fahrbahn.
- Einseitige Radstreifen (in Richtung aufwärts) bei mangelnder Breite für zwei Streifen.
- Kernfahrbahnen mit beidseitigen Radstreifen und ohne markierte Mittellinie.
- Zulassung des Veloverkehrs gegen die erlaubte Fahrtrichtung in Einbahnstrassen.
- Gesicherte Querungen für die Velofahrer an verkehrsreichen Strassen.

Die Radwegverbindungen für den Fernverkehr dienen insbesondere touristischen Fernfahrten, der Erschliessung grosser Tourismuszentren ab den nationalen Routen, sowie ausgedehnten Freizeitfahrten seitens der einheimischen Bevölkerung und der Feriengäste. Die Radwegverbindungen für den Fernverkehr bestehen zwar bevorzugterweise aus möglichst abseits von Hauptstrassen geführten Verbindungen, sie umfassen aber auch die wichtigsten Verbindungen in Hauptstrassen. Das Netz der Radwegverbindungen für den Fernverkehr besteht aus folgenden Typen und Arten von Verbindungen:

Typen von Verbindungen:

- Nationale Verbindungen 2 (Rhein-Route), 6 (Graubünden-Route) und 9 (Seen-Route) gemäss Veloland Schweiz.
- Kantonale / regionale Verbindungen zur Ergänzung der nationalen Routen und Erschliessung der grossen Tourismuszentren.

Arten von Verbindungen:

- Verbindungen in baulich angepassten Hauptstrassen (neue Querschnittsgestaltung ausserorts mit beidseitigen Radstreifen und Kernfahrbahnen innerorts).
- Verbindungen in wenig befahrenen Strassen und wenig steilen Fahrwegen mit vorwiegend Naturbelag.
- Verbindungen in wenig ausgebauten und steilen Wegen (geeignet für Mountain Bikes).

4.3.3 Ausbau bestehender und Realisierung neuer Verbindungen

Die folgenden konkreten Aus- und Neubauten von Verbindungen für den Langsamverkehr dienen insbesondere dem Nahverkehr im Einzugsgebiet der Stadt Chur sowie in der Umgebung regionaler Zentren. Sie sind zum Teil noch mit anderen Nutzungsansprüchen abzustimmen und werden kurzfristig bis 2012 realisiert. Die Massnahmen im Raum Chur entsprechen dem Stadtentwicklungskonzept von 2003.

- abseits der Kasernenstrasse geführte Verbindung zwischen Chur West und dem Stadtzentrum mit Verknüpfung mit dem Radweg Chur – Felsberg und separater Querung der Plessur im Raum Obertor.
- weitgehend separat geführte Verbindung zwischen dem Raum Obere Au und dem Stadtzentrum mit Verknüpfung mit der nationalen Radwegverbindung 2 (Rhein-Route) im Raum Obere Au.
- direkte Verbindung zwischen Trimmis und dem Stadtzentrum von Chur mit separater Wegführung über die Witenen und den Raum Waisenhaus mit Weiterführung durch die Cadonau- und Loéstrasse.
- weitgehend separat geführte Verbindung zwischen Masans und dem Stadtzentrum mit Verknüpfung mit der nationalen Route 2 (Rhein-Route) im Raum Haldenstein.
- durchgehende Asphaltierung der nationalen Veloroute 2 (Rhein-Route) zwischen Landquart und Chur Masans für optimale Verhältnisse für den Nahverkehr.
- neue Radwegverbindung Trimmis – Zizers – Igis am Hangfuss als direkte Verbindung zur Entlastung der Verbindung entlang dem Rhein.
- Gesamterneuerung der Querverbindung Untervaz mit beidseitigen Radstreifen.
- neue Linienführung der nationalen Veloroute 2 (Rhein-Route) im Raum Rossboden.

- teilweise neuer Radweg Rhäzüns – Bonaduz – Plazzas – Rheinbrücke – Polenweg als Verbindung zur nationalen Veloroute 6 (Graubünden-Route).
- neuer Radweg bzw. Radstreifen über die Rheinbrücke Tamins als Fortsetzung des Radwegs Domat/Ems – Vial.
- Ausbau der Velo- und Bikeverbindung Tamins – Trin abseits der Kantonsstrasse.
- weitgehend separat Verbindung zwischen Cazis und dem Ortszentrum von Thusis.

4.3.4 Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (Bike + Ride)

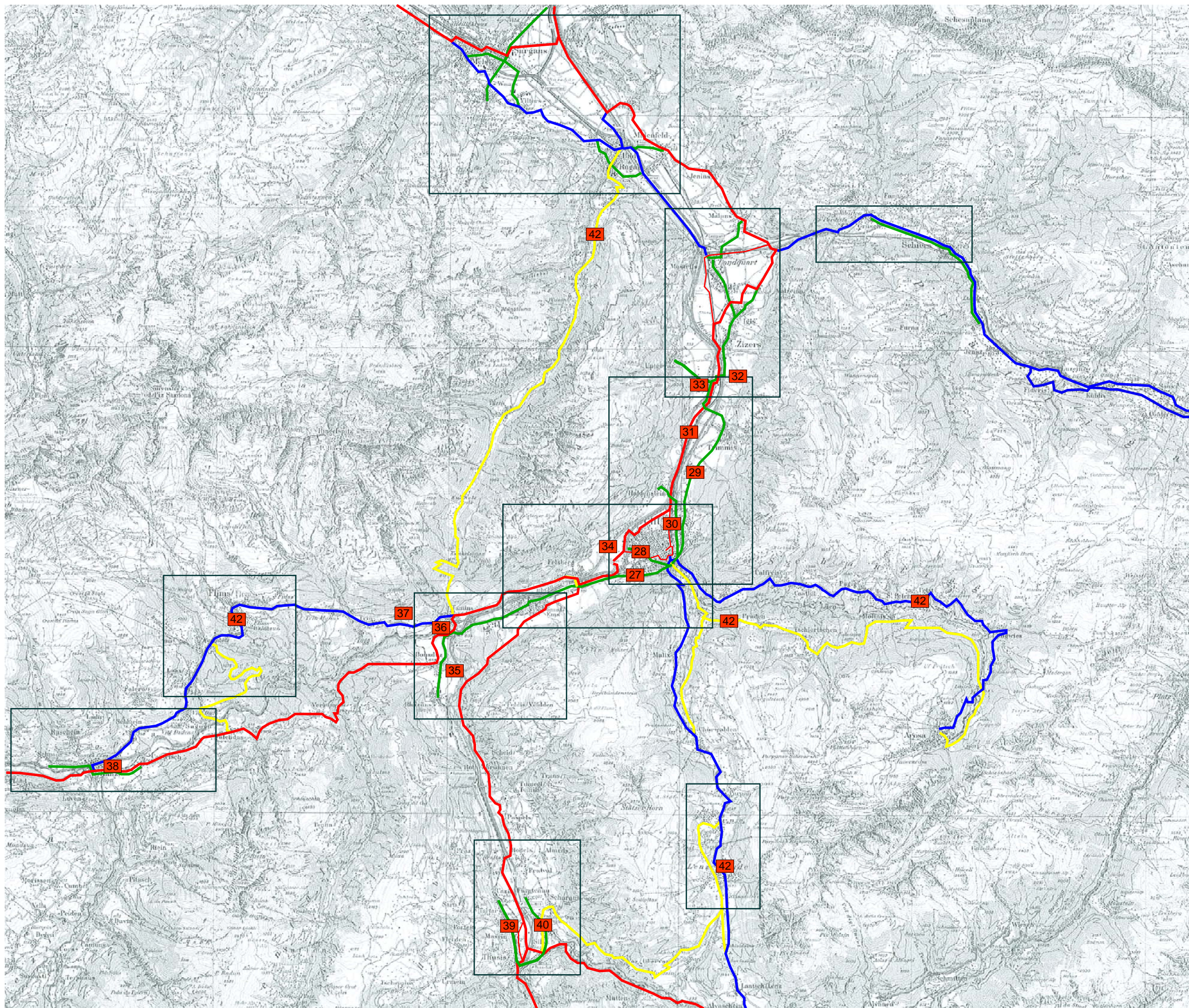
An sämtlichen Bahnhöfen und Stationen von SBB und RhB sowie an wichtigen Haltestellen regionaler Buslinien werden Abstellplätze für Velos in genügender Anzahl bereitgestellt und unterhalten. Dabei genügen die Veloabstellanlagen folgenden Anforderungen.

- die Veloabstellplätze, die dem Bike and Ride dienen, sind an guter Lage in unmittelbarer Perron- bzw. Haltestellennähe platziert.
- zumindest zwei Drittel der angebotenen Abstellplätze sind überdacht.
- zumindest ein Drittel der Abstellplätze in den regionalen Zentren bestehen entweder aus mietbaren und abschliessbaren Einzelboxen oder werden in überwachten Anlagen bereitgestellt.
- sämtliche Abstellplätze sind mit Velohalterungen ausgerüstet, die ein problemloses Abstellen der Velos erlauben.
- zumindest die Hälfte der Abstellplätze sind mit Velohalterungen ausgerüstet, die ein direktes Befestigen der Velos an der Halterung erlauben.
- die Anzahl der angebotenen Abstellplätze wird jährlich überprüft, und bei Bedarf werden zusätzliche Abstellplätze realisiert.

4.3.5 Aktive Förderung des Langsamverkehrs

Die Kantone Graubünden und St. Gallen sowie die im MACU Raum liegenden Gemeinden betreiben eine aktive Förderung des Langsamverkehrs. Massgebende treibende Kräfte sind dabei die beiden kantonalen Fachstellen für den Langsamverkehr, die für sämtliche Belange des langsamen und „halblangsamen“ Verkehrs zuständig sind: Veloverkehr, Fussverkehr, Wanderwege, fahrzeugähnliche Geräte, Elektrovers und andere Elektrofahrzeuge etc. Typische Förderungsmassnahmen sind:

- Schaffung der Voraussetzungen für den Velogebruch durch Angestellte der öffentlichen Hand: Veloabstellmöglichkeiten, Umkleideräume mit Duschen, finanzielle Anreize.
- Vereinbarungen mit privaten Arbeitgebern zur Schaffung ähnlicher Voraussetzungen.
- Werbekampagnen und besondere Aktionen zur Förderung des Langsamverkehrs.
- Velotransport mit regionalen Bussen ausserhalb des Winters mittels geeigneten Anhängern und kostengünstigem Selbstverlad auf den Linien Bad Ragaz-Vättis, Chur-Flims/Laax, Chur-Lenzerheide, Chur-Tschiertschen und Chur-Peist.



Verkehrskonzept MACU

Teilkonzept Langsamverkehr

Bestehendes und geplantes Radwegnetz MACU

- Nationale Velorouten
- Kantonale/regionale Veloverbindungen bzw. Velorouten
- Kantonale/regionale Bikerouten
- Veloverbindungen Nahverkehr (ergänzende Verbindungen)
- Raum Velo-Nahverkehr

Ausbau Verbindungen

- 27 Chur West - Stadtzentrum
- 28 Obere Au - Stadtzentrum
- 29 Trimmis - Stadtzentrum
- 30 Masans - Stadtzentrum
- 31 Landquart - Chur (Asphaltieren)
- 32 Trimmis - Zizers - Igis
- 33 Querverbindung Untervaz
- 34 neue Linienführung Route 2 im Raum Rossboden
- 35 Rhäzüns - Bonaduz - Polenweg
- 36 Massnahmen Rheinbrücke Tamins
- 37 Tamins - Trin
- 38 Ilanz - Castrisch / Schluain
- 39 Cazis - Thusis
- 40 Thusis - Sils - Fürstenau

Andere Massnahmen

- 41 *Bike and Ride an öV Haltestellen*
- 42 Velotransporte in Regionalbussen
- 43 *Fusswegnetze in den Gemeinden*
- 44 *Erschliessung Bahnhöfe/Stationen*
- 45 *Tempo 30 in den Siedlungen*
- 46 *Aktionen pro Langsamverkehr*
- 47 *Veloförderung Verwaltungen*
- 48 *Veloförderung private Firmen*
- 49 *Kernfahrbahnen innerorts*
- 50 *Normalprofil Kantonsstrassen*

Die meisten Massnahmen lassen sich kurzfristig (bis 2012) realisieren oder sind längerdauernde Aufgaben, die schrittweise umgesetzt werden.

kursiv beschriebene Massnahmen sind planlich nicht festgehalten.

4.4 Details zu den kurzfristigen Massnahmen (bis ca. 2012)

Massnahme 01: Ausbau der Anschlüsse Zizers/Untervaz und Chur West der A13

Ziele / Massnahmen: Der Ausbau der Anschlüsse Zizers/Untervaz und Chur West der A13 dient in erster Linie einer Anpassung der bestehenden Anschlüsse an das gesteigerte Verkehrsaufkommen und an neue Erschliessungsbedürfnisse. Beim Anschluss Untervaz/Zizers stehen bessere Abbiegebeziehungen im Brückenbereich, inklusive einer besseren Anbindung des Gewerbegebiets von Trimmis, sowie eine Bushaltestelle für das Umsteigen zwischen den Buslinien Chur – Trimmis – Untervaz und Untervaz – Zizers – Igis – Landquart im Vordergrund. Beim Anschluss Chur West geht es darum, den neuen städtischen Schwerpunkt Chur West besser an die A13 anzubinden und die äussere Kasernenstrasse zu entlasten.

Beteiligte: Bund, Kanton, betroffene Gemeinden.

Vorgehen / Fristen:

- Ausarbeiten und Bereinigen von entsprechenden Projekten durch den Kanton bis Ende 2007.
- Vorbereiten und Realisieren der Umbauten der Anschlüsse im Rahmen des Nationalstrassen-Bauprogramms im Zeitraum 2008 bis 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 02: Verlegung der Nordspur A13 im Raum Trimmis

Ziele / Massnahmen: Eine Verlegung der Nordspur der A13 an die Südspur im Raum Trimmis dient einerseits der Modernisierung der sanierungsbedürftigen A13, die heute in diesem Abschnitt über keinen Standstreifen verfügt, steile Rufenübergänge aufweist und mit Tempo 100 belegt ist. Andererseits werden mit der Verlegung der Nordspur die Anforderungen an einen genügenden Lärmschutz gegenüber den nahen Siedlungsteilen von Trimmis erfüllt.

Beteiligte: Bund, Kanton, Gemeinde Trimmis.

Vorgehen / Fristen:

- Das Bauprojekt für die Verlegung der Nordspur wurde im Jahr 2003 erarbeitet und der benötigte UVB wurde erstellt.
- Vorbereiten und Realisieren der Verlegung der Nordspur im Rahmen des Nationalstrassen-Bauprogramms bis 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 03: Bau der Umfahrung Küblis der A28

Ziele / Massnahmen: Mit dem Bau einer Umfahrung Küblis der A28 wird einerseits das Dorf Küblis vom Durchgangsverkehr nach und von den Räumen Klosters/Davos und Unterengadin/Münstertal (via Flüelapass und Vereina) befreit und werden andererseits die Reisezeiten auf der A28 verkürzt. Die zum grössten Teil im Tunnel geführte Umfahrung Küblis beginnt östlich des Siedlungsteils Dalvazza und endet im unteren Teil der Rampe nach Saas.

Beteiligte: Bund, Kanton, Gemeinde Küblis

Vorgehen / Fristen:

- Vorbereitungsarbeiten für den Bau der Umfahrung Küblis ab 2008
- Beginn Tunnelarbeiten ab 2010
- Fertigstellung der Umfahrung bis 2017

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 04: Neugestaltung von Strassenräumen in Ortszentren SG

Ziele / Massnahmen: Mit entsprechenden Korrekturen und der teilweisen Neugestaltung von Abschnitten von Strassen in den Ortszentren von Sargans, Mels, Bad Ragaz und Vilters-Wangs wird eine städtebauliche Aufwertung dieser Strassenräume angestrebt, die sowohl einer höheren Aufenthaltsqualität als auch einer grösseren Verkehrssicherheit dient. Denkbare Massnahmen reichen von einer guten Torgestaltung eingangs der betroffenen Strassenabschnitte über punktuelle Verkehrsberuhigungselemente bis hin zu Tempo 30 Zonen oder Begegnungszonen.

Beteiligte: Kanton St. Gallen, betroffene Gemeinden.

Vorgehen / Fristen:

- Ausarbeiten und Bereinigen entsprechender Konzepte mit Zeitplan für die Neugestaltung der Strassenräume durch die betroffenen Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton ab sofort bis Ende 2008.
- Vorbereitung und etappenweise Realisierung der Konzeptmassnahmen entsprechend dem festgelegten Zeitplan. Teile der Massnahmen werden mittelfristig, d.h. im Zeitraum von ca. 2010 bis ca. 2020, umgesetzt.

Abhängigkeiten: Mit Ausnahme von Sargans bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen. In Sargans sind die Massnahmen mit den Resultaten des 2005/06 durchgeführten Ideenwettbewerbs für ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Raum zwischen Bahnhof und Schwefelbadplatz zu koordinieren.

Massnahme 05: Anschluss des Stadtzentrums Chur an die Südumfahrung

Ziele / Massnahmen: Mit dem Bau eine Linksabbiegemöglichkeit in der Südumfahrung von Chur beim Rosenhügel sowie einer entsprechenden Anpassung von Strassenraum und Verkehrsregime im Grossraum Obertor und Umgebung wird der Zielverkehr aus Richtung Westen nach dem Stadtzentrum von Chur vermehrt auf die Südumfahrung verlagert und die Kasernenstrasse von regionalem Verkehr entlastet. Damit dient die Massnahme auch der Beschleunigung des städtischen und regionalen Busverkehrs sowie der Sicherheit des Veloverkehrs in der Kasernenstrasse.

Beteiligte: Kanton, Stadt Chur.

Vorgehen / Fristen:

- Ein Konzept für die Ausgestaltung der neuen Verkehrsführung wurde in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Chur und dem Kanton erarbeitet.
- Bereinigen und Realisieren des erarbeiteten Konzepts durch den Kanton und die Stadt Chur bis 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen zeitliche Abhängigkeiten mit entsprechendem Koordinationsbedarf mit der Massnahme 06: Ausbau von Plessurquai – Sandstrasse.

Massnahme 06: Anbindung von Chur-West an das übergeordnete Strassennetz

Ziele / Massnahmen: Der städtische Entwicklungsschwerpunkt Chur-West muss besser an das übergeordnete Strassennetz sowie an das städtische Busnetz angebunden werden. Dazu werden u.a. ein neuer Zubringer ab dem Anschluss Chur West der A13 sowie zwei Kreisel zur Verflüssigung des Verkehrs und für eine optimale Führung der neuen städtischen Tangentialbuslinie (Massnahme 23) benötigt.

Beteiligte: Stadt Chur, Kanton.

Vorgehen / Fristen:

- Ausarbeiten und Bereinigen der benötigten Projekte durch die Stadt Chur bis Ende 2007.
- Vorbereiten und Realisieren der Projekte abgestimmt auf den Umbau des Anschlusses Chur West der A13 im Zeitraum 2008 - 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen direkte Zusammenhänge mit den Massnahmen 01: Ausbau des Anschlusses Chur West der A13 und 23: städtische Tangentialbuslinie.

Massnahme 07: Ausbau Plessurquai - Sandstrasse in Chur

- Ziele / Massnahmen:** Mit dem Ausbau des Plessurquais und der Sandstrasse in Chur wird neben der notwendigen baulichen Sanierung (Erneuerung auskragendes Trottoir) insbesondere die erforderliche Gesamtbreite des Strassenraums für ein problemloses Kreuzen von Arosabahn und Lastwagen realisiert.
- Beteiligte:** Stadt Chur, Kanton, RhB
- Vorgehen / Fristen:**
- Erarbeiten und Bereinigen eines Projekts durch die Stadt Chur (2005 geschehen).
 - Realisierung neues Trottoir, Strassensanierung mit ev. Gleisverschiebung und ev. neuer Baumallee bis 2007.
- Abhängigkeiten:** Es bestehen zeitliche Abhängigkeiten mit entsprechendem Koordinationsbedarf mit der Massnahme 05: Anschluss des Stadtzentrums Chur an die Südumfahrung.
-

Massnahme 08: Bau der St. Luzibrücke (Araschgerrank – Brandacker)

- Ziele / Massnahmen:** Mit dem Bau einer St. Luzibrücke zwischen dem Araschgerrank an der Strasse Chur – Lenzerheide und der Schanfiggerstrasse unterhalb von Maladers wird in erster Linie das Schanfigg, und damit auch das Tourismuszentrum Arosa, direkt mit dem Anschluss Chur West der A13 verbunden. Die heutigen Autofahrten nach und vom Schanfigg durch die Innenstadt von Chur und über die enge und unübersichtliche Verbindung zwischen dem Obertor und der Kantonsschule entfallen. Wird die St. Luzibrücke nicht gebaut, muss die Verbindung Obertor – Kantonsschule – Maladers ausgebaut werden, was nicht nur mit hohen Kosten, sondern auch mit massiven Eingriffen in das Stadt- und Landschaftsbild verbunden wäre.
- Beteiligte:** Kanton, Stadt Chur.
- Vorgehen / Fristen:**
- Aufbereiten der Planungsgrundlagen und Erstellen eines Vorprojektes durch das kantonale Tiefbauamt bis Herbst 2006.
 - Vernehmlassung und Baubeschluss bis Ende 2007
 - Bau der St. Luzibrücke bis 2010 anstreben, spätestens aber bis zum Zeitpunkt fälliger Ausbauarbeiten an der Verbindung Sand – Kantonsschule – Maladers.
- Abhängigkeiten:** Der Bau der St. Luzibrücke stellt einen wichtigen Bestandteil des Gesamtpakets zur Verbesserung der Erschliessung der Stadt Chur und Umgebung dar (Ausbau Anschluss Chur West A13, Anschluss Chur Südumfahrung, Sanierung Arosabahn auf Stadtgebiet) dar.
-

Massnahme 09: Lokale Ausbauten längs der Julierstrasse ab Chur

Ziele / Massnahmen: Mit lokalen Ausbauten längs der Julierstrasse ab Chur werden vor allem Engpässe beseitigt und die Strasse an die Erfordernisse des zunehmenden Verkehrsaufkommens im Allgemeinen und des Schwer- und Busverkehrs im Besonderen angepasst. Im Vordergrund stehen der Ausbau ungenügender Haarnadelkurven, die Aufweitung lokaler Engpässe sowie die Begradigung kurvenreicher Abschnitte. Eine durchgehende Verbreiterung der Fahrbahn für eine höhere Leistungsfähigkeit ist nicht vorgesehen. Den Anforderungen der Velofahrer wird vor allem mittels Kernfahrbahnen im Innerortsbereich und einem angepassten Normalprofil (Massnahmen 40) Rechnung getragen.

Beteiligte: Kanton, betroffene Gemeinden.

Vorgehen / Fristen: • Etappenweise Realisierung im Rahmen des kantonalen Strassenbauprogramms. Einzelne Massnahmen werden erst mittelfristig, d.h. im Zeitraum von ca. 2012 bis ca. 2020, realisiert.

Abhängigkeiten: Der Ausbau der Julierstrasse berücksichtigt die Anliegen der Massnahmen 49: Kernfahrbahnen im Innerortsbereich und neue Normalprofile für Hauptstrassen.

Massnahme 10: Bau der Westumfahrung Ilanz der H19

Ziele / Massnahmen: Mit dem Bau der Westumfahrung Ilanz wird einerseits die Stadt Ilanz vom Durchgangsverkehr nach und von den Räumen Obersaxen/Lugnez und Valsertal befreit und werden andererseits die Fahrzeiten nach und von diesen Räumen verkürzt sowie das Warten an der Bahnbarriere südlich der Rheinbrücke eliminiert. Die Umfahrung führt ab der H19 westlich von Ilanz über das Bahntrasse der RhB und den Vorderrhein in die Lugnezerstrasse oberhalb des Gewerbegebiets California.

Beteiligte: Kanton, Stadt Ilanz

Vorgehen / Fristen: • Baubeginn im Zeitraum 2010 - 2013

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 11: Regionale Park and Ride Anlage Bahnhof Landquart

Ziele / Massnahmen: Mit einer zwischen dem Bahnhof Landquart und der A13 gelegenen regionalen Park and Ride Anlage wird das Angebot an Park and Ride Parkplätzen am Bahnhof Landquart für die umliegenden Gemeinden und Talchaften in erheblicher Masse erhöht und können die heutigen Park and Ride Parkplätze auf der Ostseite des Bahnhofs aufgehoben werden. Dank der direkten Erschliessung der Park and Ride Anlage über die neue Industriefahrt Tardis wird die Bahnhofstrasse Landquart von heutigem Verkehr entlastet. Ab der neuen Park and Ride Anlage können die Perrons von SBB und RhB über die zwei bestehenden Personenunterführungen direkt erreicht werden. Eine gewisse Doppelnutzung der Park and Ride Parkplätze mit Parkplätzen für eine andere Nutzung im Raum Tardis ist möglich und anzustreben.

Beteiligte: RhB, Gemeinde Igis, ev. Private.

Vorgehen / Fristen:

- Planen und Projektieren der Park and Ride Anlage durch die RhB in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Igis und allfälligen Privaten bis Ende 2007.
- Vorbereiten und Realisieren der Park and Ride Anlage bis Ende 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 12: Ausbau Park and Ride Anlagen in Regionalzentren

Ziele / Massnahmen: Mit an den Bahnhöfen regionaler Zentren gelegenen Park and Ride Anlagen werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Bahnangebote auch für Fahrten nach und von Siedlungen benützt werden können, die entweder abseits öffentlicher Verkehrsverbindungen liegen oder durch bestehende Busangebote in Randzeiten nicht bedient werden. Im Vordergrund stehen der Erhalt bzw. der Ausbau bestehender Park and Ride Anlagen in den Zentren bzw. Bahnhöfen: Sargans, Bad Ragaz, Untervaz, Schiers, Reichenau, Thusis, Ilanz.

Beteiligte: SBB bzw. RhB, betroffene Gemeinden, ev. Private.

Vorgehen / Fristen:

- Planen und Projektieren der Ausbauten der Park and Ride Anlagen durch die SBB bzw. RhB in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und allfälligen Privaten.
- Vorbereiten und Realisieren der Ausbauten bis Ende 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 13: Parkleitsystem Chur
Massnahme 14: Parkleitsystem Regionalzentren
Massnahme 15: Parkleitsystem touristische Zentren

Ziele / Massnahmen: Mit der Realisierung und dem Betrieb eines Parkleitsystems wird der Verkehr nach den angebotenen Parkierungsmöglichkeiten optimal geführt. Parkplatzsuchende wissen schon bei der Anfahrt über die aktuelle Parkierungssituation Bescheid und können so auf kürzestem Weg zu den noch Platz bietenden Anlagen fahren. Dies reduziert insbesondere während den Spitzenzeiten den Parksuchverkehr und entlastet damit das Strassennetz von Verkehr und die Umwelt von Lärm und Abgasen. In Frage kommen neben der Stadt Chur insbesondere die regionalen Zentren Sagans und Landquart sowie die Tourismusräume Flims/Laax und Lenzerheide.

Beteiligte: Betroffene Gemeinden.

Vorgehen / Fristen:

- Planen und Projektieren der Parkleitsysteme durch die Gemeinden.
- Vorbereiten und Realisieren der Systeme bis Ende 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 16: Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund
Regionale Koordination der Parkplatzbewirtschaftung
Zweckgebundene Verwendung der Parkierungsgebühren

Ziele / Massnahmen: Mit der (üblicherweise gebührenpflichtigen) Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze auf öffentlichem Grund in allen Gemeinden im MACU Raum wird einerseits ein Anreiz für den Autoverzicht insbesondere für Kurzstrecken geschaffen und andererseits ein Beitrag an die Umsetzung des Verursacherprinzips und die Verbesserung der Kostenwahrheit im Verkehr geleistet. Die Art der Parkplatzbewirtschaftung und die Höhe der Gebühren in Abhängigkeit von der Zweckbestimmung und Lage der Parkplätze wird zwischen den Gemeinden koordiniert. In entsprechenden kommunalen Reglementen wird die Verwendung der Einnahmen aus den Parkierungsgebühren im ganzen MACU Raum ähnlich geregelt, wobei eine erweiterte zweckgebundene Verwendung der Einnahmen für die Erstellung und den Betrieb / Unterhalt von öffentlichen Parkplätzen auf der einen Seite sowie für Massnahmen zugunsten des lokalen/regionalen öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs auf der anderen Seite zum Tragen kommt.

Beteiligte: Alle Gemeinden im MACU Raum.

Vorgehen / Fristen:

- Ausarbeiten und Bereinigen eines Konzepts für die Bewirtschaftung der Parkplätze, die Koordination der Bewirtschaftungsart und die Formulierung von kommunalen Gebührenreglementen durch die Vorstände der Regionalorganisationen im MACU Raum bis Ende 2008.

- Bereinigen und Umsetzen der Massnahmen durch die Gemeinden bis 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen direkte Abhängigkeiten zwischen den drei Massnahmen aber keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen und einschlägige Bundesgerichtsentscheide (Luftreinhaltung) sind zu berücksichtigen.

Massnahme 17: Bereinigung wichtiger Tarifkonflikte im öffentlichen Verkehr

Ziele / Massnahmen: Eine Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden im Frühjahr 2006 hat gezeigt, dass die Akzeptanz für eine direkte Einführung eines integralen Tarifverbunds in Graubünden zur Zeit nicht gegeben ist. Stattdessen wird vorerst die schrittweise Bereinigung der bestehenden Tarifkonflikte und die Optimierung der Tarifangebote auf der Basis einer breiten Auslegung angestrebt. Die Frage eines integralen Tarifverbunds wird zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden.

Beteiligte: Kanton GR (Fachstelle öffentlicher Verkehr), betroffene öV-Betriebe, betroffene Gemeinden.

Vorgehen / Fristen:

- Erstellen einer Übersicht der zurzeit bestehenden Tarifangebote und Tarifkonflikte.
- Kurzfristige Optimierung der Tarife aufgrund der identifizierten Tarifkonflikte für den Raum Nordbünden bis Dezember 2007 (Einführung IVT Ostwind).
- Klärung mittel- bis langfristiger Tarifmassnahmen im ganzen Kanton Graubünden.
- Weiterentwicklung der Idee eines Tarifverbunds bei positiver Bewertung in der Gesamtschau.

Abhängigkeiten: Es bestehen Abhängigkeiten mit der Einführung des integralen Tarifverbunds (IVT) Ostwind. Die im Grenzbereich neu entstehenden Tarifkonflikte sind zu minimieren.

Die Integration von oder die Abstimmung mit anderen Tarifverbunden sowie die Abstimmung mit lokalen Tariflösungen erfordern eine frühzeitige Koordination namentlich mit Chur, Davos, Klosters-Serneus und Arosa.

Massnahme 18: Ausbau der Rheintallinie Sargans – St. Margrethen (HGV)

Ziele / Massnahmen: Sargans ist ein Verkehrsknoten von nationaler und internationaler Bedeutung (Schnittpunkt Ost/West und Nord/Süd Achsen). Damit der Schienenverkehr seine Aufgabe erfüllen kann, muss der Systemknoten Sargans zu einem Vollknoten mit guten Anschlüssen in und aus allen Richtungen ausgebaut werden. Erforderlich ist neben dem Ausbau des Bahnhofs Sargans auf Seite Rheintal (Massnahme 19) insbesondere eine entsprechende Beschleunigung des Bahnverkehrs zwischen Sargans und St.Gallen mittels zusätzlichen Kreuzungsstellen und Doppelspurabschnitten.

Beteiligte: SBB, Kantone St. Gallen und Graubünden, Bund

Vorgehen / Fristen: • HGV Gesetz im 1. Quartal 2005.

Abhängigkeiten: Ein direkter Zusammenhang besteht mit der Massnahme 19: Ausbau des Bahnhofs Sargans auf Seite Rheintal.

Massnahme 19: Ausbau des Bahnhofs Sargans auf Seite Rheintal

Ziele / Massnahmen: Mit dem Ausbau des Bahnhofs Sargans werden in erster Linie die angestrebten Kreuzungen der IC-Züge Zürich – Sargans – Chur und des REX St. Gallen – Sargans – Chur mit IC-Halten in Sargans (Systemknoten Sargans) ermöglicht. Zusammen mit weiteren Anpassungen und dem neuen Bushof auf der Westseite des Bahnhofs (Massnahme 22) wird der Verkehrsknoten Bahnhof Sargans wesentlich attraktiver gestaltet.

Beteiligte: SBB, Gemeinde Sargans.

Vorgehen / Fristen: • Ausarbeiten und Bereinigen eines Projektes durch die SBB bis Ende 2007.

• Vorbereiten und Realisieren der Bauten bis zum Fahrplanwechsel 2009.

Abhängigkeiten: Ein direkter Zusammenhang besteht mit der Massnahme 18: Ausbau der Rheintallinie. Indirekte Zusammenhänge bestehen mit der Massnahme 22: Neuer Bushof Sargans sowie mit dem 2005/06 durchgeführten Ideenwettbewerb der Gemeinde Sargans für ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Raum Bahnhof – Schwefelbadplatz (Busführung).

Massnahme 20: Schliessen der Doppelspurlücke Mühlehorn - Tiefenwinkel

Ziele / Massnahmen: Mit der Schliessung der ca. 2.5 km langen Doppelspurlücke im Raum Mühlehorn wird einerseits die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Sargans – Zürich erhöht und werden die Fahrplanstabilität sowie der Reisekomfort verbessert. Mit den damit verbundenen Gleiskorrekturen verkürzt sich überdies die Fahrzeit.

Beteiligte: SBB, Kantone St. Gallen und Glarus, Gemeinde Mühlehorn.

Vorgehen / Fristen: • Ausarbeiten und Bereinigen eines entsprechenden Projektes durch die SBB bis Ende 2007.
• Vorbereitung und Ausführung der Bauten bis zum Fahrplanwechsel 2009.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 21: Doppelspur RhB Schiers Ost

Ziele / Massnahmen: Mit dem Bau einer Doppelspur Schiers Ost zwischen dem Bahnhof Schiers und dem Tunnel Fuchsenwinkel wird in erster Linie die Leistungsfähigkeit der RhB Strecke im Prättigau erhöht und die Fahrplanstabilität auf den RhB Linien Landquart – Davos und Landquart – Vereina – Scuol verbessert.

Beteiligte: RhB, Gemeinde Schiers.

Vorgehen / Fristen: • Erarbeiten und Bereinigen eines Projekts durch die RhB bis Ende 2006.
• Bau der Doppelspur bis zum Fahrplanwechsel 2008.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 22: Neuer Bushof Sargans

- Ziele / Massnahmen:** Mit einem neuen Bushof beim Bahnhof Sargans mit direkten Perronzugängen werden die Voraussetzungen geschaffen für die bessere Verknüpfung der Bahnen mit den regionalen Buslinien im Raum Sargans. Im Weiteren werden mit einem neuen Bushof die betrieblichen Bedürfnisse besser abgedeckt und die Kundenfreundlichkeit erhöht.
- Beteiligte:** Postauto, Gemeinden Sargans, Mels und Vilters-Wangs, Kanton St. Gallen, SBB, LBA .
- Vorgehen / Fristen:**
- Erarbeiten eines Projektes auf der Grundlage des 2005/06 durchgeführten Ideenwettbewerbs zur städtebaulichen Gestaltung des Raums Bahnhof Sargans und Umgebung bis 2007.
 - Baubeginn 2008. Fertigstellen der Bauten bis zum Fahrplanwechsel 2009.
- Abhängigkeiten:** Zusammenhänge bestehen mit der Massnahme 19: Ausbau des Bahnhofs Sargans sowie mit dem 2005/06 durchgeführten Ideenwettbewerb zur städtebaulichen Gestaltung des Raums Bahnhof Sargans und Umgebung.
-

Massnahme 23: Haltestelle Chur Nord RhB und städtische Tangentialbuslinie Spitäler – RhB Chur Nord – Ringstrasse – RhB Chur West - Chur West

- Ziele / Massnahmen:** Mit einer RhB Haltestelle Chur Nord/Wiesental mit ergänzender städtischer Tangentialbuslinie Spitäler – RhB Chur Nord – Ringstrasse – RhB Chur West - Chur West werden direktere und kürzere Busverbindungen innerhalb der Stadt sowie direktere und kürzere öV-Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden nördlich von Chur und den Spitälern bzw. dem Rheinquartier in Chur geschaffen. Mit einer entsprechenden fahrplanmässigen Koordination von RhB und neuer Tangentialbuslinie an der Haltestelle Chur Nord/Wiesental ergeben sich kurze Umsteigebeziehungen aus und in alle angebotenen Richtungen.
- Beteiligte:** Stadt Chur, Kanton Graubünden (Fachstelle öffentlicher Verkehr), RhB
- Vorgehen / Fristen:**
- Bau der projektierten RhB Haltestelle Chur Nord durch die RhB bis 2007.
 - Einführen der Tangentialbuslinie auf den Fahrplanwechsel 2008.
- Abhängigkeiten:** Die vor der Realisierung stehende RhB Haltestelle Chur Nord und die Tangentialbuslinie Spitäler – RhB Chur Nord – Ringstrasse – Chur West sind direkt voneinander abhängig. Die eine Massnahme macht ohne die andere nur beschränkt Sinn und umgekehrt.
-

Massnahme 24: Optimierung der Busführung Untervaz - Chur

- Ziele / Massnahmen:** Mit dem Bau einer Bushaltestelle an der Verbindungsstrasse nach Untervaz auf der Höhe Bahnhof Untervaz / Tennishalle mit direktem Zugang zum Bahnhof werden die Fahrzeiten mit dem Bus zwischen Untervaz und Chur im Allgemeinen und für die Pendler im Besonderen verkürzt und wird dadurch die Fahrt mit dem Bus attraktiver gestaltet. Mit der Führung von Eilkursen für die Pendler nach und von Chur über die A13 (entsprechend den bestehenden Eilkursen Igis-Zizers-A13-Chur) entfällt der Umweg über Trimmis und wird das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr attraktiver.
- Beteiligte:** Kanton, Gemeinden Untervaz und Trimmis, Postauto Graubünden, RhB.
- Vorgehen / Fristen:**
- Ausarbeiten und Bereinigen eines Projekts für die Bushaltestelle mit Zugang zum Bahnhof Untervaz durch den Kanton bis Ende 2006.
 - Vorbereiten und Ausführen der Bauten bis zum und Führung der Eilkurse ab dem Fahrplanwechsel 2007.
- Abhängigkeiten:** Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.
-

Massnahme 25: Busbeschleunigung auf dem Stadtgebiet Chur

- Ziele / Massnahmen:** Mit Massnahmen wie Busspuren, dem Verzicht auf Busbuchten und anderen Sonderregelungen werden die Störungen des Busbetriebs minimiert und den Fahrzeugen des städtischen und der regionalen Busbetriebe eine möglichst unbehinderte Fahrt auf Stadtgebiet ermöglicht.
- Beteiligte:** Stadt Chur, betroffene Busbetriebe.
- Vorgehen / Fristen:**
- Ausarbeiten und Bereinigen eines Konzepts mit Zeitplan für die Busbeschleunigung auf Stadtgebiet durch die Stadt Chur bis Ende 2007.
 - Schrittweise Realisierung der Massnahmen gemäss dem festgelegten Zeitplan.
- Abhängigkeiten:** Entsprechende Massnahmen in der Ringstrasse sind abhängig von der Realisierung der Massnahme 23: RhB Haltestelle Chur Nord und städtische Tangentialbuslinie Spitäler – RhB Chur Nord – Ringstrasse – RhB Chur West - Chur West.
-

Massnahme 26: Machbarkeitsstudie alternative öffentliche Verkehrserschliessung Chur - Lenzerheide

- Ziele / Massnahmen:** In einer vorliegenden Studie wird die Möglichkeit einer alternativen öffentlichen Verkehrserschliessung der Lenzerheide ab der Stadt Chur mit einem Monorail aufgezeigt. Eine weiterführende Machbarkeitsstudie soll die Frage einer möglichen alternativen öffentlichen Verkehrserschliessung der Lenzerheide (Monorail oder ein anderes System) im Detail aufzeigen und dabei insbesondere die Fragen der Systemwahl, der Linienführung und Haltestellenanordnung in der Stadt Chur, der Linienführung und Haltestellenanordnung auf der Lenzerheide, einer allfälligen Weiterführung der Verbindung über Arosa bis Davos sowie die Kostenfolgen klären.
- Beteiligte:** Kanton (Fachstelle öffentlicher Verkehr), Regionen Nordbünden und Mittelbünden, Stadt Chur und betroffene Gemeinden.
- Vorgehen / Fristen:**
- Definition der in der Machbarkeitsstudie zu klärenden Fragen und zu berücksichtigenden Randbedingungen bis 2007.
 - Durchführung der Machbarkeitsstudie im Zeitraum 2007 - 2008.
- Abhängigkeiten:** Es bestehen keine direkten Abhängigkeiten mit anderen Massnahmen.
-

Massnahmen 27-40: Ausbau von Verbindungen des Langsamverkehrs

- Ziele / Massnahmen:** Der Ausbau und teilweise Neubau von Verbindungen des Langsamverkehrs im direkten Einzugsgebiet der Stadt Chur und von verschiedenen Regionalzentren dient vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit (weitgehende Trennung vom Autoverkehr) sowie der Verbesserung des Komforts und der Attraktivität für deren Benutzer. Wo dank neuen Verbindungen Strassen mit öffentlichem Busverkehr vom Langsamverkehr entlastet werden, profitiert auch der öffentliche Verkehr von der jeweiligen Massnahme.
- Beteiligte:** Stadt Chur, betroffene Gemeinden, Kanton (Fachstelle Langsamverkehr)
- Vorgehen / Fristen:**
- schrittweise Projektierung und Umsetzung der in Kapitel 4.3.3 beschriebenen Massnahmen bis 2012.
- Abhängigkeiten:** In Chur bestehen teilweise Zusammenhänge mit der Massnahme 25: Busbeschleunigung auf dem Stadtgebiet Chur.
-

Massnahme 41: Bike and Ride an den Stationen des öffentlichen Verkehrs

Ziele / Massnahmen: Mit geeigneten Veloabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen von SBB und RhB und an wichtigen Haltestellen regionaler Buslinien werden die Voraussetzungen geschaffen für ein attraktives Bike and Ride innerhalb des MACU Raums. Die wichtigsten Anforderungen an die Bike and Ride Anlagen sind im Detail unter Pkt. 4.3.4 zusammengestellt. Angestrebt wird eine möglichst einheitliche Grundkonzeption für die Bike and Ride Anlagen mit einheitlicher Ausstattung und gleiches Design.

Beteiligte: Betroffene Gemeinden, Kantone, Bahn- und Busbetriebe.

Vorgehen / Fristen:

- Erarbeiten und Bereinigen von Grundkonzeption und Design für Bike and Ride Anlagen Typ MACU durch die Kantone (Fachstellen für den Langsamverkehr) in Zusammenarbeit mit den Bahn- und Busbetrieben bis Ende 2007.
- Etappenweise Realisierung der Bike and Ride Anlagen durch die Bahn- und Busbetriebe in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden im Zeitraum 2008 – 2010.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 42: Vereinfachter Velotransport in Regionalbussen

Ziele / Massnahmen: Ein einfacher und leistungsfähiger Velotransport auf regionalen Buslinien ermöglicht es Velofahrern, ihr Velo im Sommer im Normalfall jederzeit und ohne Voranmeldung (ausgenommen Gruppen) über kürzere oder längere Distanzen in kostengünstigem Selbstverlad im Regionalbus mitzunehmen. Das dazu benötigte System kann ein Busanhänger oder eine Anhängervorrichtung hinten am Fahrzeug sein. Besonders geeignete Linien sind: Bad Ragaz – Vättis, Chur – Flims/Laax, Chur – Lenzerheide, Chur – Peist.

Beteiligte: Postauto Graubünden und St. Galler Oberland.

Vorgehen / Fristen:

- Entwerfen und Herstellen bzw. Anschaffen der notwendigen Anhänger bzw. Anhängervorrichtung durch Postauto Graubünden und St. Galler Oberland bis Ende 2007.
- Angebot des Velotransports ab Sommer 2008.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 43: Ausbau Fusswegnetze in den Gemeinden
Massnahme 44: Erschliessung Bahnhöfe und Bushalte für den Langsamverkehr

Ziele / Massnahmen: Mit dem Angebot von dichten und lückenlosen Fuss- und Radwegnetzen in den Siedlungen werden die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen für die vermehrte Förderung des Langsamverkehrs. Die Netze werden sicher angelegt und komfortabel ausgestattet und sowohl auf die Nutzung im Alltag als auch in der Freizeit ausgerichtet. Besonderes Augenmerk wird auf optimale Verbindungen und Zugänge nach den Bahnhöfen von SBB/RhB und nach wichtigen Haltestellen regionaler Buslinien gelegt. Wichtige Grundsätze für den Langsamverkehr in den Siedlungen sind unter Pkt. 4.3.1 aufgeführt.

Beteiligte: Betroffene Gemeinden, Kantone.

Vorgehen / Fristen:

- Planen und Realisieren der Netze durch die betroffenen Gemeinden in Absprache mit den Kantonen und in Abstimmung auf die übergeordneten Netze von regionaler/kantonalen Bedeutung im Zeitraum 2006 - 2010.
- Unterstützung der Gemeinden durch die kantonalen Fachstellen für den Langsamverkehr und Mitfinanzierung von Verbindungen von überkommunaler Bedeutung durch die Kantone.

Abhängigkeiten: Die kommunalen Radwegnetze sind mit dem Ausbau der Radwegnetze für den Nahverkehr zu koordinieren.

Massnahme 45: Tempo 30 in den Siedlungen

Ziele / Massnahmen: Mit der Einführung von grossflächigem Tempo 30 in den Siedlungen wird die Verkehrssicherheit im MACU Raum wesentlich erhöht und ein Beitrag an die Reduktion des Verkehrslärms und der Luftschadstoffe geleistet. Von den Vorteilen von Tempo 30 profitieren sämtliche Einwohner aller betroffenen Gemeinden. Die Massnahme ist kostengünstig und weist ein ausserordentlich gutes Kosten/Nutzen Verhältnis auf. Bei der Einführung von Tempo 30 sind die einschlägigen Bundesvorschriften und die entsprechenden kantonalen Richtlinien zu beachten und die Anliegen des öffentlichen Busverkehrs nach möglichst störungsfreier Fahrt zu berücksichtigen.

Beteiligte: Betroffene Gemeinden, Kantone.

Vorgehen / Fristen:

- Die Gemeinden entscheiden über die Einführung von Tempo 30 in ihrem Siedlungsgebiet. Sie erarbeiten im Zeitraum 2006-2008 Vorschläge über die Einführung von Tempo 30 und unterbreiten ihre Vorschläge den zuständigen Stellen der Kantone.
- Prüfen der Anträge der Gemeinden und Genehmigung der Tempo 30 Zonen mit den allfällig notwendigen Auflagen durch die Kantone.

- Realisieren der Tempo 30 Zonen durch die Gemeinden spätestens ein halbes Jahr nach der Genehmigung durch den Kanton und Durchführung der (obligatorischen) Nachkontrolle innert einem Jahr.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 46: Aktionen zur Förderung des Langsamverkehrs
Massnahme 47: Förderung der Velobenützung durch die Verwaltungen
Massnahme 48: Förderung der Velobenützung durch grössere Privatfirmen

Ziele / Massnahmen: Mit gezielten und koordinierten Massnahmen und Aktionen seitens der Kantone und der Gemeinden im MACU Raum wird das Velofahren und das zu Fuss gehen aktiv gefördert. Beispielhafte Massnahmen dazu sind beispielsweise: die Schaffung optimaler Voraussetzungen für den Velogebrauch durch die kantonalen und kommunalen Angestellten (attraktive Veloabstellmöglichkeiten, Umkleideräume mit Duschen, finanzielle Anreize etc.), Vereinbarungen mit grösseren Privatfirmen zur Schaffung ähnlicher Voraussetzungen sowie Kampagnen und besondere Werbeaktionen zugunsten des Langsamverkehrs (Langsamverkehrstage, Wettbewerbe etc.).

Beteiligte: Kantone, Gemeinden, grössere Privatfirmen.

Vorgehen / Fristen:

- Erarbeiten von Vorschlägen und deren Diskussion und Bereinigung mit den Gemeinden und Privaten durch die zuständigen Fachstellen für den Langsamverkehr der Kantone Graubünden und St. Gallen.
- Umsetzen der Massnahmen und Aktionen durch die Kantone, Gemeinden und beteiligten Privatfirmen unter Federführung der kantonalen Fachstellen für den Langsamverkehr.

Abhängigkeiten: Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.

Massnahme 49: Kernfahrbahnen im Innerortsbereich
Massnahme 50: Normalprofil Kantonsstrassen

Ziele / Massnahmen: Mit der Markierung von Kernfahrbahnen in den Innerortsbereichen der Ortsdurchfahrten und wichtigen kommunalen Strassen kann die Sicherheit zugunsten der Velofahrer erhöht und der Komfort beim Velofahren verbessert werden. Voraussetzung für die Umsetzung der Massnahmen ist die Ausarbeitung von klaren Kriterien für die Wahl der geeigneten Strassenabschnitte und die Festlegung der anzuwendenden Masse von Fahrbahn und Radstreifen. Mit einer Anpassung der Normalprofile für Kantonsstrassen (angepasste Strassenentwässerung) wird dem Velofahrer ein sichereres Fahren am Strassenrand ermöglicht.

Beteiligte:	Kantone, betroffene Gemeinden.
Vorgehen / Fristen:	<ul style="list-style-type: none">• Erarbeiten und Bereinigen von Kriterien für die Festlegung von Kernfahrbahnen und der anzuwendenden Masse sowie der neuen Normalprofile für Kantonsstrassen durch die Kantone bis Ende 2007.• Etappenweise Realisierung der Kernfahrbahnen in den Ortsdurchfahrten und wichtigen kommunalen Strassen durch die Kantone und Gemeinden im Zeitraum 2008 – 2009.• Anwendung der neuen Normalprofile bei sämtlichen Sanierungen und Ausbauten von Kantonsstrassen ab 2008.
Abhängigkeiten:	Es bestehen keine direkten Zusammenhänge mit anderen Massnahmen.
