



Betriebs- und Gestaltungskonzept Trin Dorf

Gemeinde Trin

21.12.2022

Auftraggeber

Gemeinde Trin
Via Principala 59
7014 Trin

Auftragnehmer

Schneiter Verkehrsplanung AG
Aeugstenstrasse 5
8755 Ennenda

STW AG für Raumplanung
Gäuggelistrasse 7
7000 Chur

Begleitet durch

Martin Reich, Schneiter Verkehrsplanung AG
Samuel Keller, STW AG für Raumplanung

Inhalt

	Zusammenfassung.....	5
1	Ausgangslage.....	6
1.1	Aufgabenstellung.....	6
1.2	Perimeter.....	6
1.3	Produkte.....	6
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	7
3	Analyse.....	8
3.1	Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	9
3.2	Fussverkehr.....	9
3.3	Veloverkehr.....	9
3.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	9
3.5	Hauszugänge, Vorzonen.....	11
3.6	Aktivitäten, Veranstaltungen.....	11
3.7	Werte und Konflikte.....	11
3.8	Handlungsbedarf.....	11
3.9	Empfehlungen aufgrund Analyse.....	12
4	Ziele.....	13
5	Konzeption.....	14
5.1	Betriebskonzept.....	14
5.2	Begegnungsfälle.....	15
5.3	Variantenstudium.....	17
5.3.1	Abschnitt Ortseingang West – Schulhaus – Portalavanda.....	17
5.3.2	Abschnitt Portalavanda – Dorfplatz.....	18
5.3.3	Abschnitt Dorfplatz.....	19
5.3.4	Abschnitt Dorfplatz – Baurca.....	20
5.3.5	Abschnitt Einmündung Baurca.....	21
5.3.6	Abschnitt Baurca – Engstelle – Quadris.....	22
5.3.7	Abschnitt Quadris – Ortseingang Ost.....	22
5.4	Umsetzungsschritte / Varianten.....	25
5.4.1	Sofortmassnahmen (Variante 1).....	25
5.4.2	Zielzustand (Variante 2).....	25
5.5	Würdigung der Varianten.....	26
5.6	Nachweise und Hinweise zum Betrieb.....	27
5.6.1	Geschwindigkeit.....	27
5.6.2	Knotenregime.....	27
5.6.3	Sichtweiten und Schleppkurven.....	27
5.6.4	Anlieferung und Parkierung.....	30
5.6.5	Hindernisfreiheit.....	30

5.6.6	Betriebsablauf ÖV.....	31
5.6.7	Störfälle und ausserordentliche Situationen.....	31
5.6.8	Schneeräumung.....	31
5.7	Hinweise zur Ausgestaltung.....	32
5.7.1	Gestaltung, Randabschlüsse, Materialien, Oberflächen	32
5.7.2	Ausstattung und Vegetation.....	32
5.7.3	Denkmalpflege, Ortsbildschutz	33
5.7.4	Bushaltestellen	34
5.7.5	Beleuchtung.....	34
5.7.6	Werkleitungen, Entwässerung	34
5.7.7	Signaletik, Informations- und Wegleitungssystem.....	34
5.7.8	Mobilitätshubs, E-Mobilität.....	34
5.8	Grobkostenschätzung	35
6	Empfehlungen	37
6.1	Handlungsempfehlungen.....	37
6.2	Abstimmung mit weiteren Projekten	37
6.2.1	Ortsplanung.....	37
6.2.2	Dorfplatz.....	37
7	Planungsprozess.....	39
7.1	Beteiligte	39
7.2	Sitzungen und Besprechungen	39
7.3	Information und Mitwirkung	39
	Glossar	40
	Beilagen	41

Zusammenfassung

Aktuell ist das Erscheinungsbild der Hauptstrasse durch Trin Dorf noch geprägt von ihrer früheren Funktion als Kantonsstrasse. Mit dem Bau des Umfahrungstunnels im Jahr 1994 konnte Trin vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Trennung des Strassenraums in eine Fahrbahn und (schmale) Aufenthalts- und Gehbereiche für den Fussverkehr blieb jedoch bestehen. Heute sieht sich die Gemeinde entlang der Ortsdurchfahrt mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. So gibt es beispielsweise Probleme bei der Fussverkehrsführung, insbesondere im Bereich der Strasseneinmündungen und Hauszugänge.

Mit dem vorliegenden BGK soll die Hauptstrasse zur Dorfstrasse weiterentwickelt werden. Einerseits sollen die Strasse und der Dorfplatz ihre wichtige Funktion als Raum für Begegnungen wieder erfüllen können. Andererseits soll insbesondere die Situation des Fussverkehrs aufgewertet werden und eine durchgehende Fussverkehrsführung ermöglicht werden. Dies wird erzielt über eine Reduktion der Geschwindigkeiten und Raumaufteilungen im künftigen Strassenraum. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen Bushaltestellen hindernisfrei ausgestaltet werden. Das BGK nimmt diese Anforderungen auf und zeigt Lösungen, wie der öffentliche Verkehr (ÖV) für alle zugänglich gemacht werden kann und damit an Attraktivität gewinnt.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept beinhaltet zwei Umsetzungsschritte bzw. Varianten. Während in der Varianten „Sofortmassnahmen“ der Fokus auf rasch umsetzbare Massnahmen gelegt wird, zeigt Variante 2 den „Zielzustand“. Um die Zielsetzungen optimal zu erreichen, wird im Bericht festgehalten, dass mittelfristig der Zielzustand anzustreben ist. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Gemeinde Trin scheint eine Realisierung nur in mehreren Teilschritten realistisch. Andererseits erscheint es wünschbar, einen substanziellen Teil des Konzepts möglichst rasch zu realisieren. Es wurde deshalb eine dritte Variante (Mittelweg) erarbeitet. Diese setzt sich zusammen aus Elementen der Varianten 1 und 2.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept weist Abhängigkeiten zu weiteren Projekten auf. Seitens der Gemeinde ist in erster Linie das Projekt zur Dorfplatzentwicklung zu nennen. Ein wichtiges Anliegen des BGK ist zudem die Abstimmung mit Bauvorhaben und Arealentwicklungen privater Grundeigentümer. In gemeinsamen Planungsprozessen lassen sich Synergien nutzen, welche sowohl den Interessen der öffentlichen Hand als auch der privaten Eigentümer dienen.

1 Ausgangslage

Mit dem Bau des Umfahrungstunnels konnte Trin ab 1994 vom Durchgangsverkehr entlastet und die ehemalige Kantonsstrasse in das Eigentum der Gemeinde überführt werden. Die funktionale Trennung in eine Fahrbahn und (schmale) Aufenthalts- und Gehbereiche für den Fussverkehr wurde jedoch beibehalten. Vor über 10 Jahren wurde beinahe im gesamten Gemeindegebiet Tempo-30 eingeführt, davon ausgenommen wurde die Hauptstrasse / Via Principala durch Trin Dorf. Auslöser für das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) waren in erster Linie Fragen zur Fussverkehrsführung und zur Verkehrssicherheit.

1.1 Aufgabenstellung

Es soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das den gesamten Strassenzug der Ortsdurchfahrt Trin Dorf mit einer Länge von rund einem Kilometer umfasst. Der vorliegende Bericht beinhaltet folgenden Elementen:

- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (Strassenraum)
- Etappierungsvorschlag resp. Vorschlag betreffend Sofortmassnahmen und weiterem Vorgehen
- Ableiten von Stossrichtungen betreffend Platzgestaltung (Dorfplatz)
- Beratung bezüglich des weiteren Vorgehens für die nächsten Planungsschritte

1.2 Perimeter

Der Perimeter erstreckt sich vom Ortseingang im Westen (Ortstafel, Seite Flims) bis zum Ortseingang im Osten (Ortstafel, Seite Chur).



Abbildung 1: Perimeter von Ortstafel zu Ortstafel

1.3 Produkte

Dokumentation mittels Projektdossier:

- Bestandesplan 1:500 (STW/Schneiter)
- Werte und Konfliktekarte (STW, 2020/2021)
- Grundeigentümerplan 1:500 (STW)
- Betriebskonzept, schematisch Format A3 (Schneiter)
- Situationsplan von zwei bis drei Varianten 1:500 (Schneiter)

- Relevante Querschnitte und Detailpläne (Schneiter)
- Erläuternder Bericht mit Analysen, Variantenstudium, Evaluation, Empfehlungen, Kostenschätzung, weiteres Vorgehen / Terminplan, Etappierungsvorschlag (STW / Schneiter)

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Es liegen folgende Grundlagen vor:

- Analysebericht Ortsdurchfahrt, STW AG für Raumplanung, 2021
- Verkehrserhebungen, Ghielmetti Ingenieur- und Planungsbüro, 2007
- Verkehrserhebungen, Verkehrsingenieure, 2021
- Ergänzende Verkehrserhebung, Standort Quadris, Schneiter Verkehrsplanung AG, 2022
- Kommunales räumliches Leitbild (KRL), 2020
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Struktur- und Dorfbildanalyse, STW AG für Raumplanung, Stand 20. Juni 2022 (konsolidierte Fassung)
- Ortsplanung inkl. Generellem Erschliessungsplan (GEP), derzeit in Revision
- Richtlinie «Kantonale Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts» des Kantons Graubünden
- Strassengesetz des Kantons Graubünden
- Weitere Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen
- Vorprojekt Neugestaltung Vorzone Scola Trin, Auer Architekten AG, 2021
- Angaben zur Anzahl Ein- und Aussteiger ÖV, Amt für Energie und Verkehr AEV und Postauto, 2018

Der Analysebericht aus dem Jahr 2021 stellt zusammen mit den Verkehrserhebungen aus den Jahren 2021 und 2022 wichtige Grundlagen für die Erarbeitung des BGK dar.

Nach Abschluss des KRL im Jahr 2020 wird derzeit die Revision der Nutzungsplanung erarbeitet. In diesem Zusammenhang besteht die Möglichkeit, Rückkoppelungen aus dem BGK einfließen zu lassen.

Es ist vorgesehen, nach Abschluss der Nutzungsplanung und des BGK ein separates Projekt zur Entwicklung des Dorfplatzes zu starten.

3 Analyse

Die Gemeinde liess deshalb in den Jahren 2020 und 2021 ein Fachgutachten erarbeiten, in welchem die Situation analysiert wird sowie die verschiedene Handlungsoptionen aufgezeigt werden. Die wichtigsten Ergebnisse des Fachgutachtens werden nachfolgend dargelegt und mit aktuellen Informationen ergänzt.

Die Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse, Via Principala) wurde für eine erste Analyse in vier Abschnitte gegliedert¹:

- Abschnitt 1: Der Dorfeingang West ist geprägt von der Schule. Einzelne gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen (Arzt). Unterschiedliche Gebäudealter, wenige Gebäude nehmen Bezug zur Strasse, Erweiterungsbau der Schule / Mehrzweckanlage von Strasse weg orientiert.
- Abschnitt 2: Das Dorfzentrum geprägt von öffentlichen Freiräumen und Nutzungen. Sanierungsbedarf eher tief. Neuere Bauten nehmen kaum Bezug zur Strasse, teilweise schirmen sie sich geradezu von ihr ab (beispielsweise Bauten gegenüber Gemeindehaus)
- Abschnitt 3: Der Abschnitt mit der grössten Steigung resp. dem grössten Gefälle ist geprägt von der historischen Bausubstanz entlang der Strasse. Wohnnutzungen und gastronomische / touristische / kulturelle Nutzungen. Relativ viel historische Bausubstanz, Erhaltungszustand von aussen gut.
- Abschnitt 4: Der Dorfeingang Ost ist geprägt von gewerblichen Nutzungen und enger Bebauung entlang der Strasse. Ältere Bausubstanz mit hohem Sanierungsbedarf. Die Bebauung fasst die Strasse und ist auf diese ausgerichtet.
- Bemerkung: Die weitere Bearbeitung zeigte, dass der Perimeter für das Betriebs- und Gestaltungskonzept um den Abschnitt Quadris – Ortseingang Ost erweitert werden muss (siehe auch Kap. 1.2).



Abbildung 2: Nutzungen. Die verschiedenen Abschnitte sind durch die grünen Kennzeichnungen grob abgegrenzt.

¹ STW AG (2021), Ortsdurchfahrt Trin Dorf, Bericht.

3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Buslinie Chur - Flims - Laax bedient die drei Haltestellen im Perimeter in einem Halbstundentakt. Alle Haltestellen erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht.

Ab Fahrplanwechsel 2022 verkehren die Postautokurse nach Flims/Laax nicht mehr via Tamins Oberdorf. Der Engpass in Tamins entfällt damit und es können auch grössere Fahrzeuge eingesetzt werden. Künftig sollen auf der Linie Chur – Flims – Laax zudem Busse mit Niederflureinstieg eingesetzt werden. Bereits heute verkehren teilweise Doppelstockbusse mit einer Länge von 13.8 m. Der Einsatz von Gelenkbussen wäre theoretisch denkbar, gemäss heutigem Planungsstand aber nicht vorgesehen.

3.2 Fussverkehr

Wichtige Zielorte für den Fussverkehr sind die Bushaltestellen, das Dorfzentrum und die Schule. Die Fussgängerführung längs der Hauptstrasse besteht lediglich aus bruchstückhaften, sehr knapp dimensionierten Angeboten. Das Sicherheitsempfinden der Zufussgehenden ist stark beeinträchtigt. Insbesondere Schulkinder nutzen deshalb die rückwärtigen Verbindungen nördlich der Hauptstrasse. Die Fussgängerquerungen entsprechend den heutigen Anforderungen nicht mehr. Sie befinden sich im Einmündungsbereich von Strassen und es sind keine normgerechte, baulich abgegrenzte Annäherungsbereiche vorhanden.

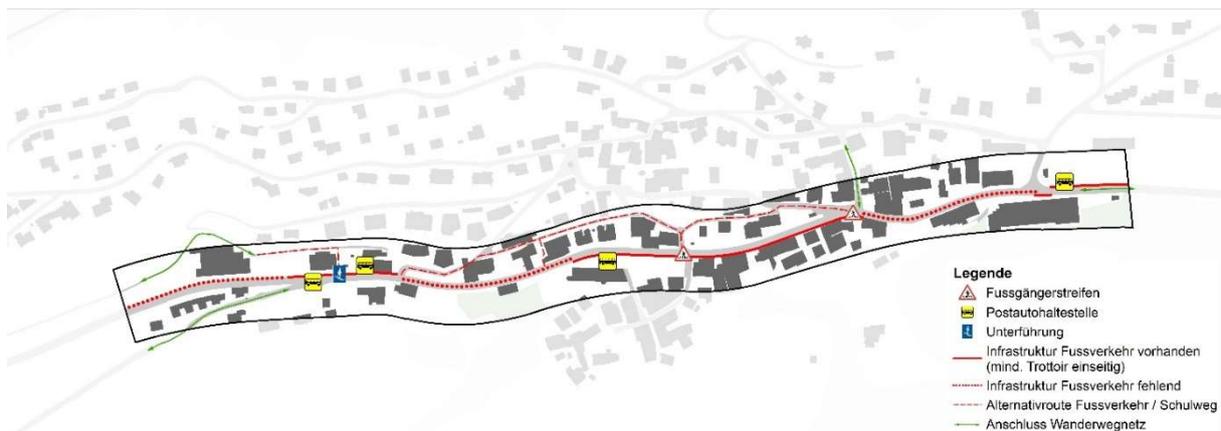


Abbildung 3: Übersicht Fussverkehr inklusive Verortung Bushaltestellen

3.3 Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird die regionale Anbindung immer wichtiger, insbesondere mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes. Die Kantonsstrasse Tamins – Flims wird schrittweise ausgebaut und Radstreifen werden markiert. Die Hauptstrasse / Via Principala wird im Sachplan Velo des Kantons Graubünden als Alltagsroute «Netzschliessung» festgelegt. Den Schulkindern wird derzeit empfohlen, die rückwärtigen Verbindungen zu nutzen. Infrastruktur für das Abstellen von Velos ist keine vorhanden. Gemäss Angaben der Gemeinde soll beim Dorfplatz eine Ladestation für E-Bikes eingerichtet werden.

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt beträgt derzeit auf den meisten Abschnitten etwas mehr als 6 m. Auffallend ist, dass auch in den Engstellen Fahrbahnbreiten von 5.8 bis 6 m erreicht werden. Dies ist jedoch nur auf Kosten des Fussverkehrs möglich, für welchen in den Engstellen keine Flächen zur Verfügung stehen. Es ist festzuhalten, dass insbesondere der Begegnungsfall LKW / LKW (resp.

Bus / Bus) aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht an allen Stellen möglich, resp. problemlos möglich ist.



Abbildung 4: Strassenbreiten gemäss Amtlicher Vermessung (gemessen auf Bodenbedeckung Strasse exkl. Trottoir und Kunstbauten). Die Standorte der Geschwindigkeitsmessungen 2021 sind gelb eingetragen.

Bei der Verkehrserhebung im Juni 2021 wurde beim Schulhaus ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von ca. 1'500 Fahrzeugen gemessen. Beim Dorfplatz wurden ca. 1'200 und bei der Einmündung Baurca rund 1'300 Fahrzeuge erhoben (DTV). Derzeit ist auf der Ortsdurchfahrt Tempo 50 signalisiert. Gemäss der im Juni 2021 vorgenommenen Verkehrserhebung wies die Zählstelle beim Schulhaus am meisten Geschwindigkeitsübertretungen auf, insbesondere in Fahrtrichtung Flims. Dabei wurden teilweise sehr hohe Geschwindigkeiten von bis zu 90 km/h erreicht.

	Schulhaus (Zählstelle 3)	Dorfplatz (Zählstelle 2)	Baurca (Zählstelle 1)
V_d	38	28	27
V_{85}	48	36	35
V_{max}	90	74	58

Tabelle 1: Durchschnittliche Geschwindigkeit (v_d), der Wert v_{85} sowie die maximal gemessenen Geschwindigkeiten (v_{max}) für die drei Zählstellen. Der Wert v_{85} bezeichnet jene Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuglenkenden eingehalten wird.

Im Perimeter münden an fünf Stellen Sammel- und Erschliessungsstrassen in die Hauptstrasse ein. Die meisten Einmündungen sind bezüglich Sichtweiten und Platzverhältnisse als kritisch einzustufen. Die Grundstückszufahrten sind teilweise nur unbefriedigend gelöst. Auch die Anlieferung der lokalen Gewerbebetriebe ist teilweise erschwert.

3.5 Hauszugänge, Vorzonen

Die älteren Bauten sind oft zur Strasse orientiert. Entsprechend führen die Hauszugänge dieser Gebäude teilweise direkt auf die Fahrbahn oder auf die schmalen Trottoirs. Mit dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen vor dem Bau des Umfahrungstunnels wurden bei zahlreichen Bauten neue, von der Strasse abgewandte Hauszugänge angelegt. Die ehemaligen Hauszugänge sind folglich heute nicht mehr genutzt.

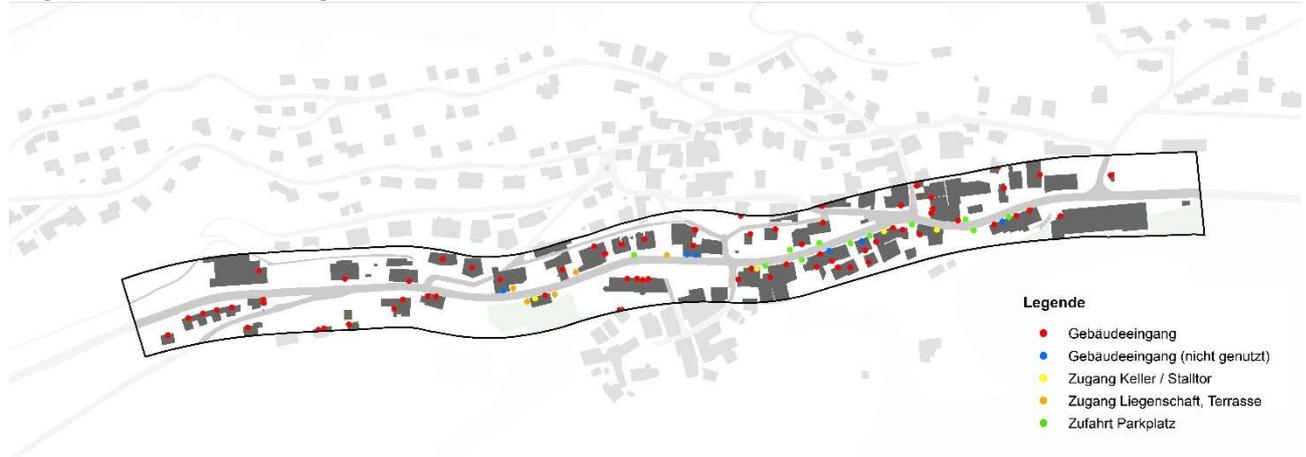


Abbildung 5: Hauszugänge

3.6 Aktivitäten, Veranstaltungen

Auf dem Dorfplatz finden in der warmen Jahreszeit verschiedene Aktivitäten und Angebote statt (Kaffi Dorfplatz, Gemeinschaftsgarten, etc). Der Trinser Markt findet jeweils im Oktober statt, die Strasse wird jedoch freigehalten.

3.7 Werte und Konflikte

Die Werte- und Konfliktekarte ist im Anhang verfügbar.

3.8 Handlungsbedarf

Basierend auf der Situationsanalyse wurden Qualitäten / Potenziale und Defizite / Konflikte identifiziert (vgl. separate Planbeilage). Der Handlungsbedarf wurde in folgenden Punkten zusammengefasst:

- Hauptstrasse und Dorfplatz als Raum für Begegnungen fördern und aufwerten (sozialräumlicher Aspekt)
- Aufteilung Fahrbahn MIV und Flächen für den Fussverkehr überdenken -> mehr Flächen dem Fussverkehr zur Verfügung stellen, möglichst durchgehendes Angebot für den Fussverkehr anbieten, gleichzeitig Interessen ÖV / Anlieferung / Schneeräumung berücksichtigen (Reparatur der Hauptstrasse)
- MIV verträglich abwickeln (angepasstes Tempo, etc.)

3.9 Empfehlungen aufgrund Analyse

Basierend auf einem kurzen Variantenstudium wurden im Jahr 2021 unter anderem folgende Empfehlungen formuliert.

- Aktuelle Initiativen wie bspw. das Kaffi Dorfplatz unterstützen und fördern.
- Es soll schrittweise darauf hingearbeitet werden, dass die Ortsdurchfahrt wieder als attraktiver Strassenraum wahrgenommen wird. Bei Neu- und Umbauten ist darauf hinzuwirken, dass diese am Strassenraum partizipieren. Gespräch mit Eigentümern und Bauherrschaften suchen und für diese Themen sensibilisieren. In Revision der Ortsplanung einfließen lassen.
- Die Hauptstrasse soll zur Dorfstrasse weiterentwickelt werden.
- Die Bedingungen für den Fussverkehr sind durch geeignete Massnahmen zu verbessern (geänderte Flächenaufteilung Fussverkehr / MIV)
- Die Verkehrssicherheit soll im gesamten Siedlungsbereich erhöht werden. Eine Temporeduktion trägt wesentlich dazu bei, da beispielsweise die Sichtweiten besser gewährleistet werden können.
- Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK)

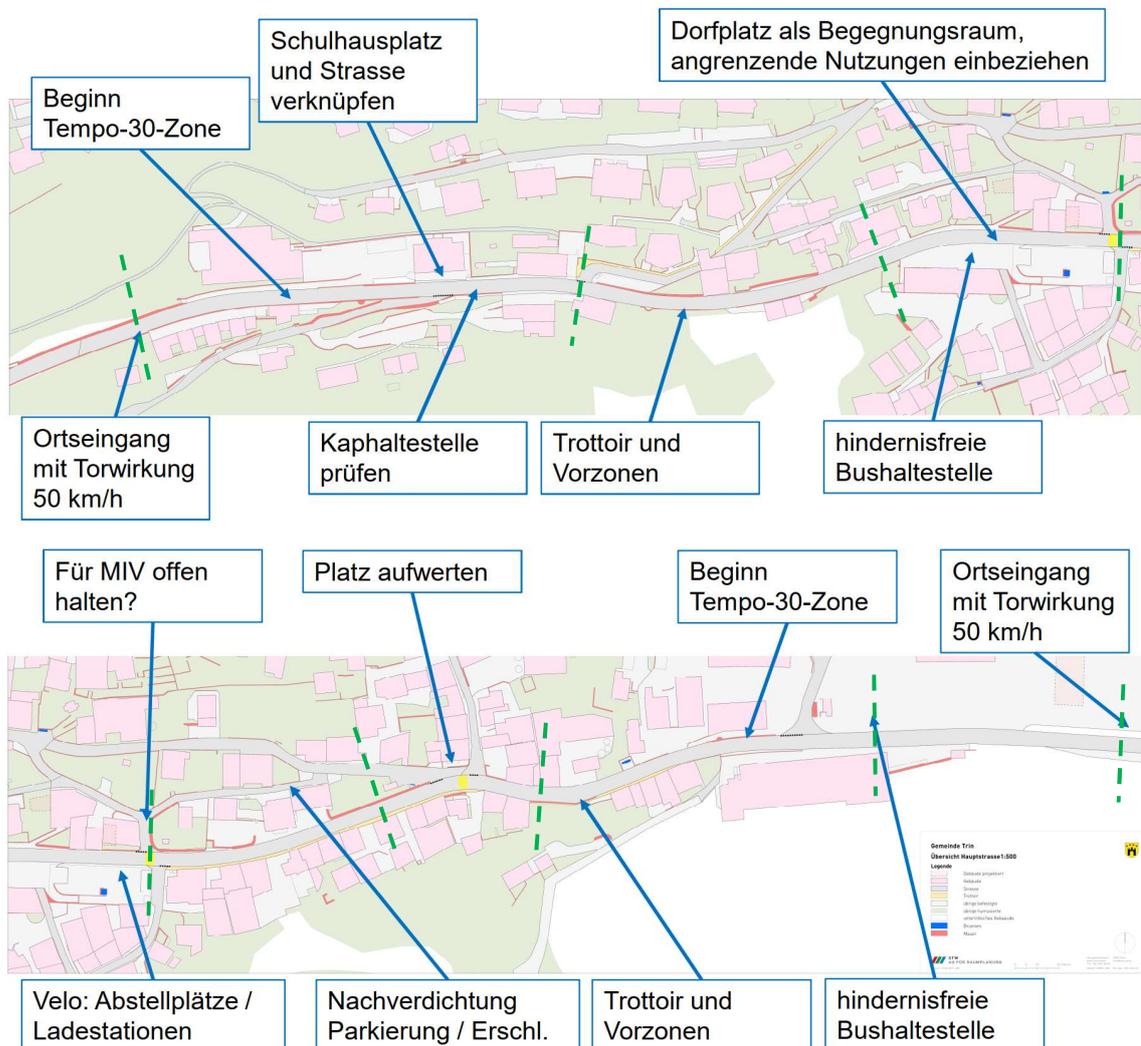


Abbildung 6: Hinweise für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Abschnittsbildung kann aufgrund der Analyse weiter differenziert werden (grün).

4 Ziele

Basierend auf den Vorarbeiten aus den Jahren 2020 / 2021 werden für das Betriebs- und Gestaltungskonzept Trin Dorf folgende Ziele und Kriterien definiert:

Hauptziele	Kriterien
Siedlungsraum entlang der Ortsdurchfahrt qualitativ voll weiterentwickeln	Nutzungsdurchmischung Qualität der Bausubstanz / Sanierungen Orientierung der Bauten zur Strasse
Hauptstrasse als Raum für Begegnungen und zur Dorfstrasse entwickeln	Aufenthaltsqualität im Strassenraum Platzsituationen, Ausstattung, Bepflanzung Integration der (privaten/halbprivaten) Vorzonen
Erreichbarkeit / Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	Qualität des Angebots längs und quer Hindernisfreie Bushaltestellen Abstellplätze Velo / E-Bikes
Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fussverkehr (Schulwegsicherheit)	Strassenquerschnitt Temporeduktion Sichtweiten / Knotensichtweiten / Grundstückszufahrten Längsparkierung
MIV verträglich abwickeln	Temporeduktion Geschwindigkeitsmessungen (Nachkontrollen)
Funktionsfähigkeit erhalten (ÖV, MIV, Anlieferung)	Zufahrten Liegenschaften, Anlieferung Fahrzeiten ÖV Leistungsfähigkeit, wenn Tunnel gesperrt ist Schneeräumung / Unterhalt

Tabelle 2: Hauptziele und Kriterien

5 Konzeption

5.1 Betriebskonzept

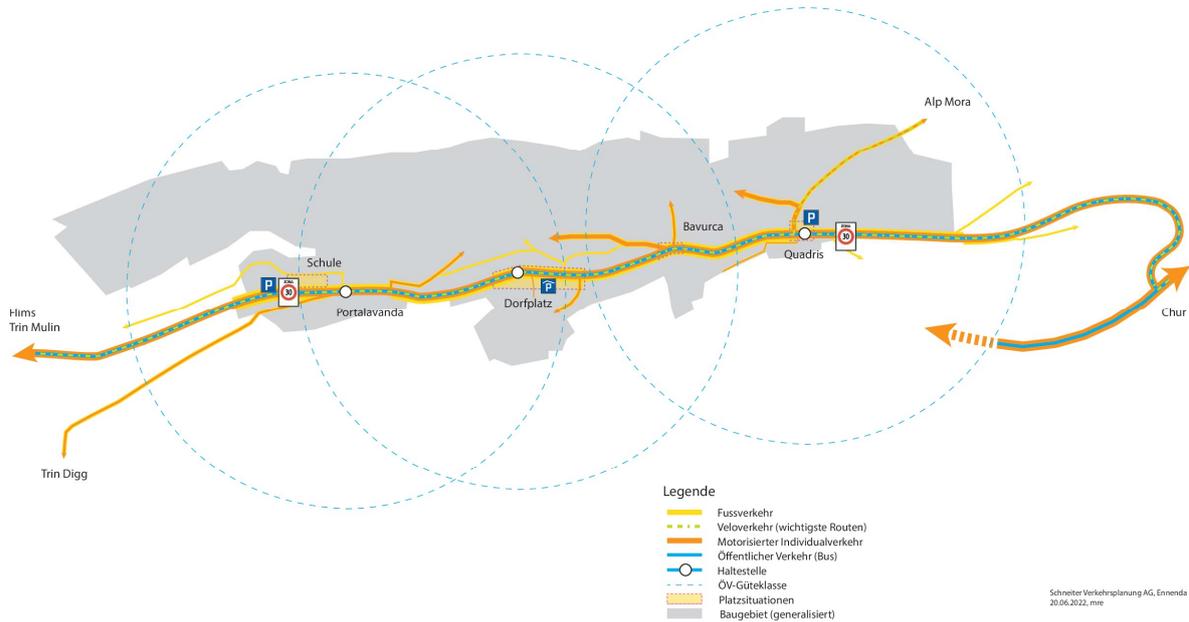


Abbildung 7: Betriebskonzept

Die Hauptstrasse durch Trin Dorf wird zur Dorfstrasse weiterentwickelt. In ihrer Funktion als Sammelstrasse sammelt sie den Verkehr aus den Quartieren und leitet ihn auf das übergeordnete Strassennetz. Die übergeordnete Hauptachse (Kantonsstrasse) führt durch den Tunnel, und nicht durch Trin Dorf. Mit der heutigen Lage der ÖV-Haltestellen kann das Siedlungsgebiet relativ gut erschlossen werden. Die Linienführung und die Lage der Haltestellen bleibt deshalb unverändert. Durch die behindertengerechte Ausgestaltung der drei Haltestellen Portalavanda, Dorf und Quadris wird die Zugänglichkeit und Attraktivität des ÖV deutlich verbessert.

Die Führung des Fussverkehrs ergibt sich aufgrund der Topografie und der baulichen Gegebenheiten und erfolgt aufgrund der Platzverhältnisse meist einseitig:

- Ortseingang West bis Schulhaus hauptsächlich talseitig
- Schulhaus bis Portalavanda: hauptsächlich bergseitig
- Portalavanda bis Bauruca: hauptsächlich talseitig, beim Dorfplatz beidseitig
- Bauruca bis Quadris: beidseitig
- Quadris bis Ortseingang Ost: hauptsächlich bergseitig

Der Veloverkehr bewegt sich im Mischprinzip mit dem MIV, was aufgrund der Verkehrsbelastungen, der angepassten Gestaltung und der Dimensionierung auf Tempo 30 (siehe nachfolgend) als verträglich bezeichnet werden kann.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird grundsätzlich auf Tempo-30 dimensioniert. Es ist vorgesehen, den Abschnitt Schulhaus bis Quadris entsprechend zu signalisieren. In Tempo-30-Zonen werden grundsätzlich keine Fussgängerstreifen markiert. Zudem werden die Knoten in der Regel als Rechtsvortritt betrieben. Vom Prinzip des Rechtsvortritts wird im vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept teilweise abgewichen, da auch bei Tempo-30 die Sichtweiten nur knapp oder nicht eingehalten werden können.

Die Parkierung für den MIV erfolgt hauptsächlich ausserhalb des Strassenraums auf den Privatparzellen. Die öffentlichen Parkplätze bei der Schule (für Lehrpersonen), beim Dorfplatz (Tiefgarage) und am Standort Quadris werden grösstenteils erhalten. Auf die oberirdischen Parkplätze beim Dorfplatz soll zugunsten der Platznutzungen, der Platzgestaltung und der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr und der Bushaltestelle verzichtet werden. Das Konzept sieht beim Dorfplatz gut zugängliche oberirdische Veloabstellplätze vor.

5.2 Begegnungsfälle

Als Standardquerschnitt wird der Begegnungsfall Auto / Auto betrachtet, Fahrbahnbreite ca. 5m. Dies hat zur Folge, dass in den Begegnungsfällen Bus/Bus teilweise auch die Flächen für den Fussverkehr beansprucht werden müssen. Damit das Sicherheitsempfinden der Zufussgehenden nicht dauerhaft negativ beeinträchtigt wird, sollen die Querschnitte situativ optimiert werden. Dies bedeutet, dass abschnittsweise Fahrbahnbreiten > 5m angeboten werden. An sensiblen Stellen sollen die Fussverkehrsflächen durch hohe Randsteine und weitere bauliche Eingriffe besonders geschützt werden.

Für den Fussverkehr sollen im Grundsatz mind. 1.5 bis 2.0 m angeboten werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in den gewachsenen baulichen Strukturen kann dies jedoch nicht überall gewährleistet werden.

Es gilt darauf zu achten, dass in den Engstellen und Kaphaltestellen für den Fall von Schwer-/Sondertransporten keine unnötigen, fest installierten Hindernisse geschaffen werden.

Abschnitt	Minimale Fahrbahnbreite	Begegnungsfälle
Kaphaltestelle	3.5 m	keine Überholmanöver
Standard	5 m	PW / PW bei Tempo 30
leichte Aufweitung	5.5 m	PW / LKW bei Tempo 30
Aufweitung, Übergangsbereich bei Ortseinfahrt	> 6 m	LKW / LKW bei Tempo 20 resp. 30

Tabelle 3: Typische Querschnitte, Fahrbahnbreiten und dazugehörige Begegnungsfälle. Es ist zu beachten, dass die Fahrzeuge tendenziell grösser werden.

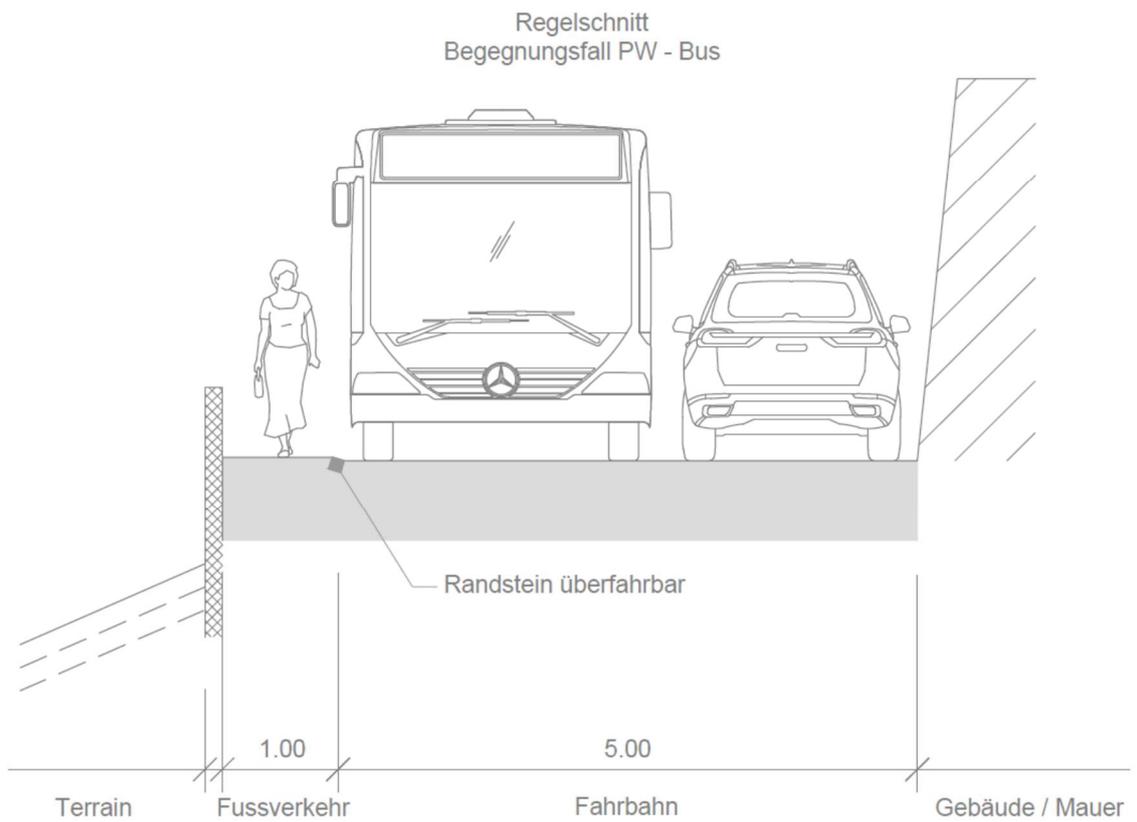
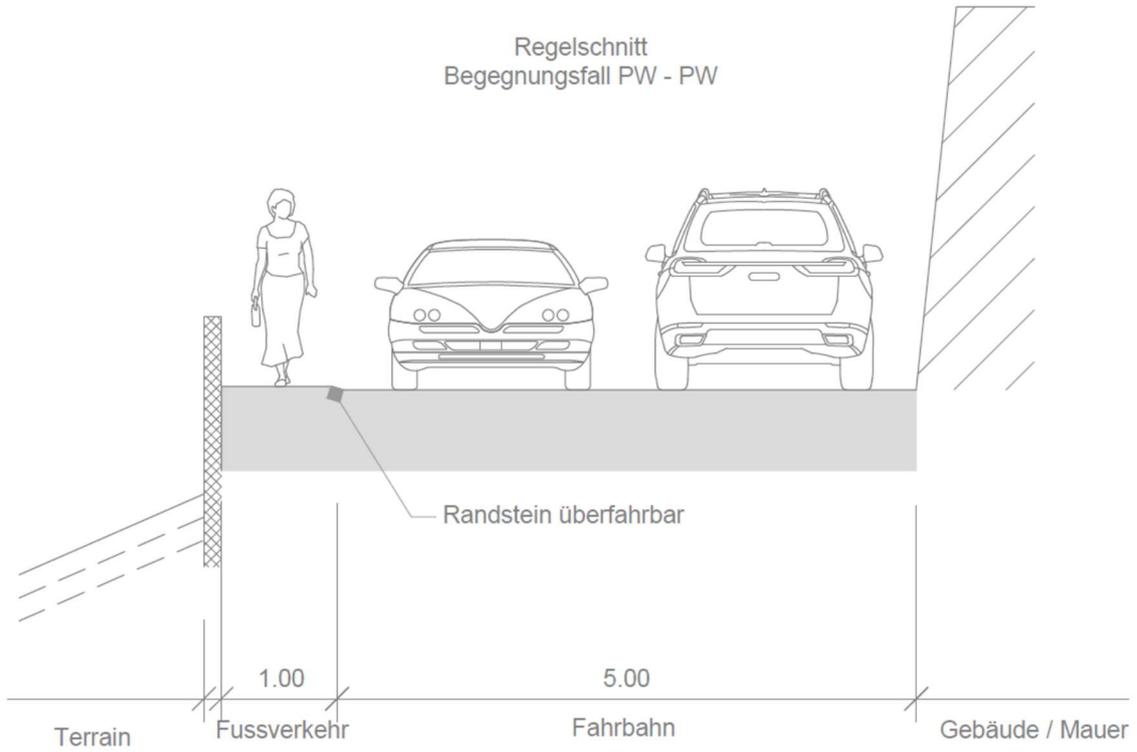


Abbildung 8: Bei einer Fahrbahnbreite von 5.0 m kann der Begegnungsfall PW/PW bei Tempo 30 km/h abgedeckt werden. Der Begegnungsfall PW/Bus kann knapp erfüllt werden (bei Tempo 20 km/h resp. Schritttempo).

5.3 Variantenstudium

Für die Erarbeitung der verschiedenen Varianten wurde ein morphologischer Kasten beigezogen. Nachfolgend werden die wichtigsten Überlegungen aus dem Variantenstudium dokumentiert, in das die Begleitgruppe an mehreren Sitzungen involviert war.

5.3.1 Abschnitt Ortseingang West – Schulhaus – Portalavanda

Schlüsselstellen in diesen Abschnitt sind der Ortseingang, die Engstelle bei Parz. Nr. 1386 (gelbes Gebäude) sowie die Bushaltestelle. Bereits in den Vorarbeiten in den Jahren 2020 / 2021 zeigte sich, dass die Ausgestaltung einer hindernisfreien Bushaltestelle eine Herausforderung darstellt. Das Variantenstudium ergab, dass aufgrund der Platzverhältnisse und der Topografie eine Kaphaltestelle zu empfehlen ist. Es ist zu erwarten, dass diese auch dazu beiträgt, das Geschwindigkeitsniveau des MIV zu senken.

Aufgrund des Variantenstudiums wurden in der Begleitgruppe folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- Ortseingang West klar definieren (Torwirkung), Einengung der Fahrbahn bei der Ortstafel
- Angebot für den Fussverkehr zwischen Ortseingang West und Schulhaus optimieren
- Einengung der Fahrbahn bei Parz. Nr. 1386 (gelbes Haus, Spritzerhaus), dient als Querungshilfe für den Fussverkehr
- Grösstenteils bergseitige Führung des Fussverkehrs zwischen Schulhaus bis Portalavanda
- Einmündung Via Muntegn weiterhin vortrittsbelastet (kein Rechtsvortritt)
- BehiG-konforme Bushaltestelle in Form einer Kaphaltestelle, Abstimmung Bushaltestelle und Drittprojekt «hindernisfreier Zugang Schulhausplatz» sicherstellen
- Leichte Verbreiterung des Trottoirs im Bereich der Parzelle 3243 (Arztpraxis)

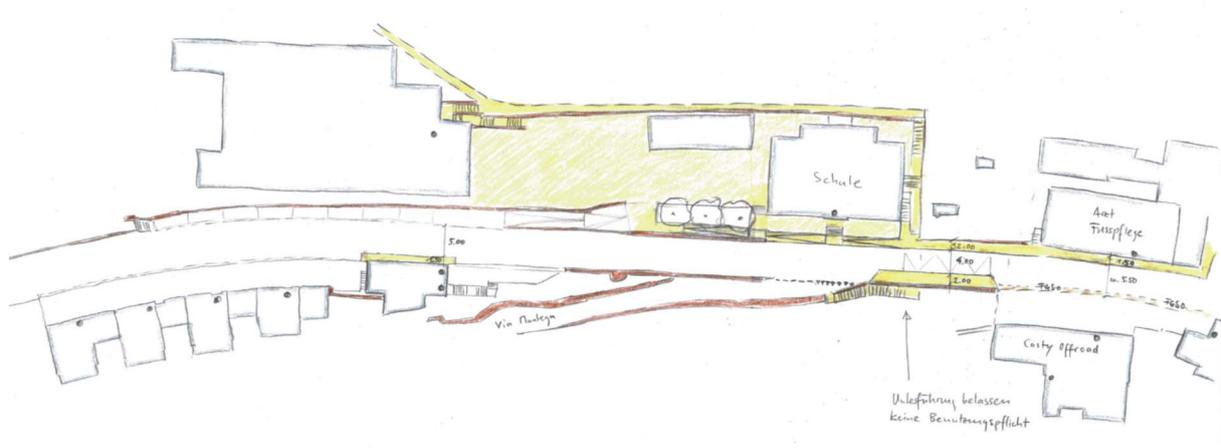


Abbildung 9: Auszug aus dem Variantenstudium mit Kaphaltestelle. Alternative Ausprägungen der Bushaltestelle würden aufgrund der erforderlichen Warteflächen und allfälligen Querungshilfe zusätzliche Flächen beanspruchen.

Gemäss den Anforderungen der Kantonspolizei darf eine Kaphaltestelle eine Durchfahrtsbreite von max. 3.5 m aufweisen, damit Überholmanöver ausgeschlossen werden können (Verkehrssicherheit). Gleichzeitig muss die Begegnung von Bus/Bus resp. Bus/LKW auch im Bereich Portalavanda sichergestellt werden können. Eine Einengung der gesamten Kaphaltestelle ist aus dieser Optik problematisch, da dadurch die Begegnung grösserer Fahrzeuge stark erschwert bis verunmöglicht wird. Das BGK sieht deshalb eine Kaphaltestelle mit «Trichterform» vor, bei welcher die Durchfahrtsbreite nur auf der Westseite auf 3.5 m eingengt ist. Die exakte Ausgestaltung der Kaphaltestelle ist in den nachfolgenden Projektstufen zu vertiefen. In jedem Fall ist eine Überprüfung mit Fahrversuchen zu empfehlen. Die Kaphaltestelle mit Durchfahrtsbreite 4.5 m ist im Sinne einer «Rückfallebene» im vorliegenden Bericht ebenfalls abgebildet.

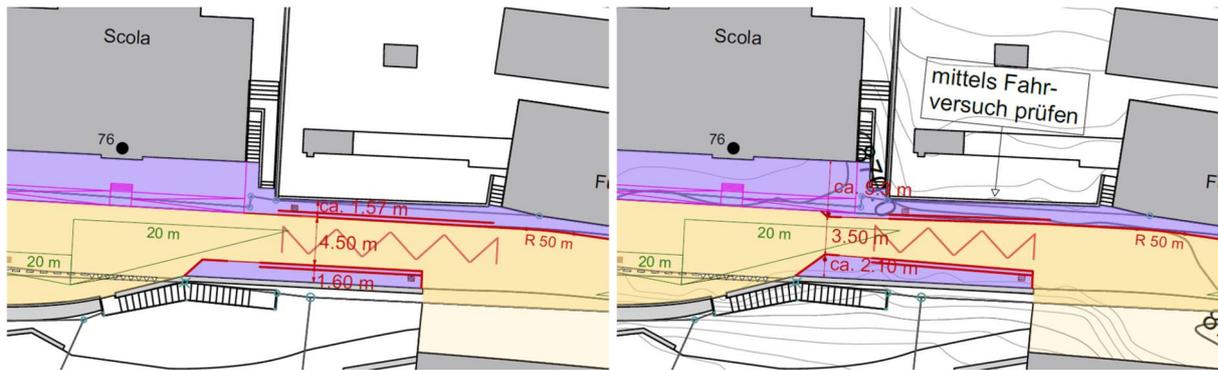


Abbildung 10: Untervarianten zur Ausgestaltung der Kaphaltestelle Portalavanda. In jedem Fall ist eine Überprüfung mittels Fahrversuchen zu empfehlen.

5.3.2 Abschnitt Portalavanda – Dorfplatz

Eine der wichtigsten Fragestellungen im Abschnitt zwischen Portalavanda und Dorfplatz betrifft die Fussgängerführung. Das Variantenstudium zeigte, dass der Fussverkehr grundsätzlich auf der Talseite geführt werden soll. Begründung: Besseres Sicherheitsempfinden auf der Kurvenaussenseite, Ausblicke ins Tal möglich.

Es wurden in der Begleitgruppe verschiedene Varianten der Fussgängerführung betrachtet:

- Einsatz von farblich gestalteten Strassenoberflächen (FGSO), einseitiges breites Band am Fahrbahnrand, Engstellen gesichert
- Fussgängerführung mit an die bestehende Stützmauer angehängtem Steg
- Durchgehendes Trottoir mit überfahrbaren Randstein, Engstellen gesichert

Die Abklärungen zeigten, dass der Einsatz von FGSO als schnell umsetzbare Sofortmassnahme denkbar ist (vgl. Variante 1). Langfristig soll ein durchgehendes Trottoir mit überfahrbaren Randsteinen angestrebt werden (vgl. Variante 2). Das Kosten-Nutzenverhältnis eines Stegs wurde negativ beurteilt, insbesondere da ein Steg nur auf Teilstücken umsetzbar wäre.

Im Bereich der Einmündung Portalavanda ist auch die Fussverkehrsquerung von der Nord- auf die Südseite sicherzustellen. Eine Inanspruchnahme der Parz. Nr. 3622 (Abfallentsorgung und privat vermietete Parkplätze) wird aufgrund des Grundeigentums und der Nutzungen als Pflichtparkplätze der angrenzenden Bebauung nicht weiterverfolgt.

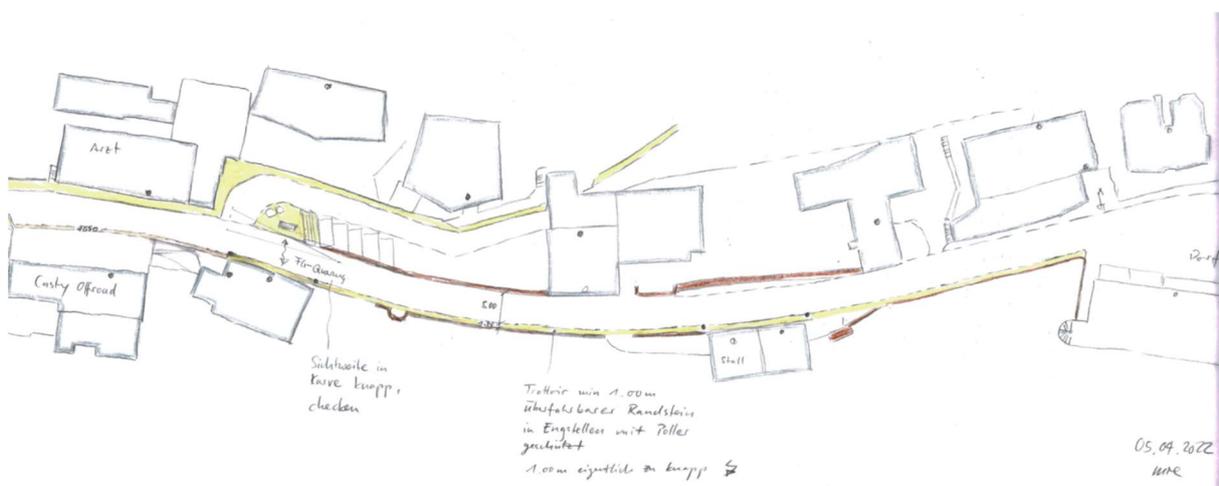


Abbildung 11: Auszug aus dem Variantenstudium mit talseitigem Fussverkehrsbereich (gelb). Der hier abgebildete Einbezug der Parz. Nr. 3622 wird nicht weiterverfolgt.

5.3.3 Abschnitt Dorfplatz

Im Bereich des Dorfplatzes besteht die Absicht der Gemeinde, zu einem späteren Zeitpunkt ein Projekt zur Entwicklung des Dorfplatzes und der Nutzung der angrenzenden Liegenschaften zu starten. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollen die Eingriffe auf das Notwendige beschränkt werden, um die Handlungsspielräume eines künftigen Projektes Dorfplatz nicht zu stark zu beschneiden. Im Zuge des Variantenstudiums zeigte sich, dass folgende Aspekte im BGK zu behandeln sind:

- BehiG-konforme Bushaltestelle, im westlichen Teil des Dorfplatzes (geringes Längsgefälle). Mit einer Haltekante auf der Nordseite der Fahrbahn lassen sich in Fahrtrichtung Flims die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gut erfüllen. Dafür ist der Einbezug der angrenzenden Grundeigentümern erforderlich. Eine Anordnungen der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Flims südlich der Fahrbahn wäre in BehiG-konformer Ausführung sehr platzintensiv, für die Betriebsabläufe des ÖV eher nachteilig und aufgrund der Schleppkurven problematisch.
- Schaffung eines Bereiches für den Fussverkehr auf der Nordseite des Platzes: Zugang zur Bushaltestelle, verbesserte Zugänglichkeit der Liegenschaften auf der Nordseite.
- Der bestehende Fussgängerstreifen erfüllt die Anforderungen gemäss den geltenden Normen nicht. So können beispielsweise im Einmündungsbereich der Via Visura keine gesicherten Annäherungsbereiche gemäss VSS-Norm 40 241 angeboten werden. Zudem werden in Tempo-30-Zonen in der Regel keine Fussgängerstreifen markiert. Auch aus dieser Optik sind Alternativen für die Fussverkehrsquerung zu prüfen.
- Kurzfristig muss die Via Visura als Zufahrt zu einem Landwirtschaftsbetrieb an der Via Mirada offengehalten werden. Mittelfristig scheint eine Sperrung der Via Visura für den MIV zweckmässig.

In der Erarbeitung des BGK wurden die genannten Aspekte aufgegriffen. Die wichtigsten Elemente sind:

- BehiG-konforme Bushaltestelle, Fahrbahnhofstelle
- Bereich für den Fussverkehr auf der Nordseite des Dorfplatzes
- Integration des Vorplatzes beim Volg in die Gestaltung des Dorfplatzes, Mischverkehrsfläche
- Ausbildung der Einmündungen der Via Visura und der Via Visut als Trottoirüberfahrten

In der Begleitgruppe wurde eingehend diskutiert, ob die Bushaltestelle am Dorfplatz überholbar ausgestaltet werden kann. Dies ist aufgrund der Vorgaben bezüglich Verkehrssicherheit nur in Kombination mit einer Begegnungszone (Tempo 20km/h) denkbar.

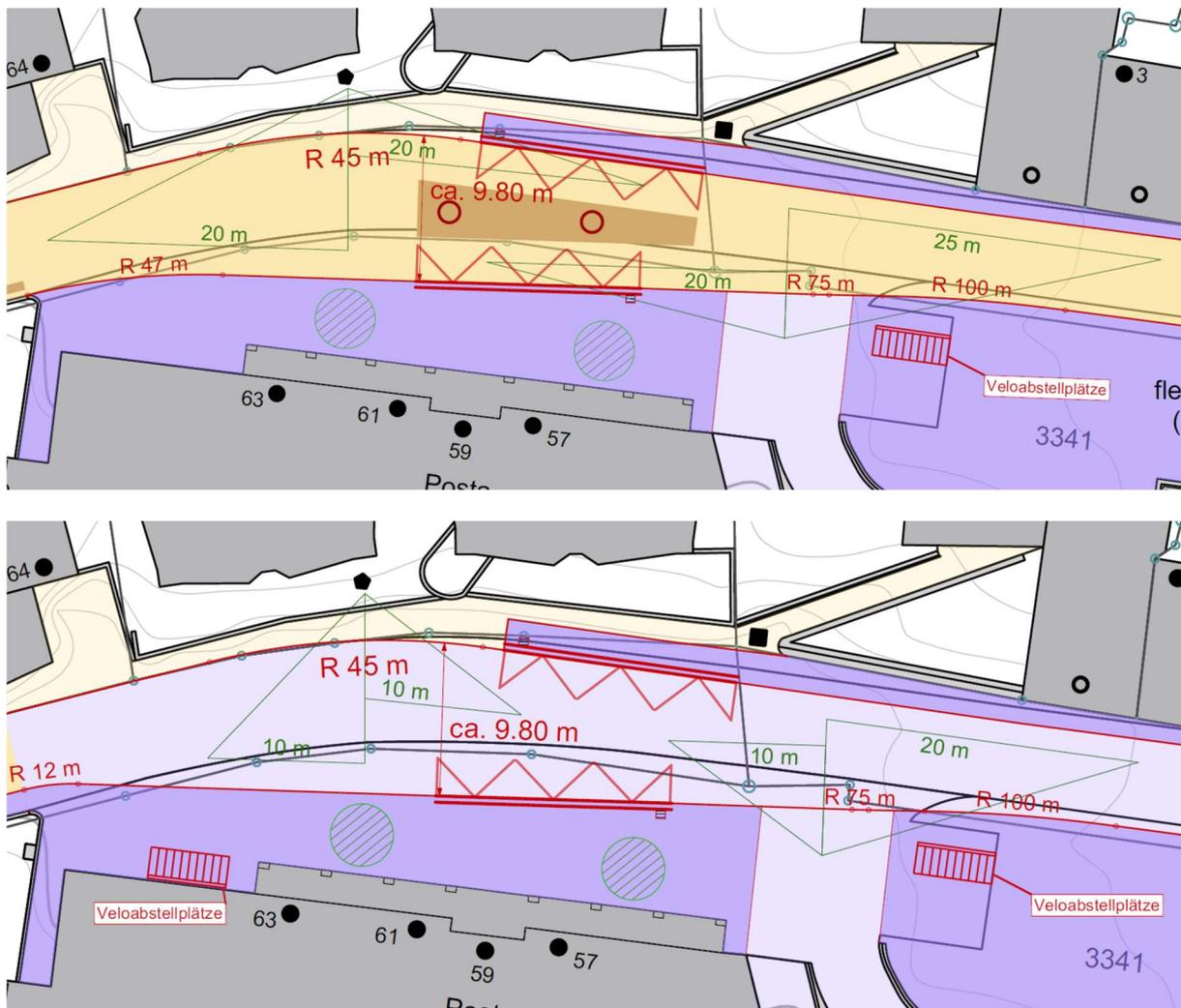


Abbildung 12: Untervarianten zur Ausgestaltung der Bushaltestelle Dorfplatz. In einer Tempo-30-Zone (Abbildung oben) kann die Bushaltestelle aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht überholbar ausgestaltet werden. In einer Begegnungszone (Abbildung unten) ist dies möglich, sofern die Sichtweiten eingehalten werden können.

Aspekte, welche in den weiteren Bearbeitungsschritten zu klären sind:

- Begegnungszone, überholbare Bushaltestelle
- Gespräche mit angrenzenden Grundeigentümern: Flächenverfügbarkeit, Parkplätze, Liegenschaftszugang
- Evtl. grosszügigere Ausgestaltung der Bereiche für den Fussverkehr auf der Nordseite des Dorfplatzes; bedingt eine vertiefte Abklärungen bezüglich Befahrbarkeit der Tiefgarage
- Ladezone, oberirdische PP westlich der Gemeindeverwaltung prüfen
- Abstimmung mit Projekt Dorfplatz. Weitere Ausführungen siehe Kapitel 6.2.2.

5.3.4 Abschnitt Dorfplatz – Bavurca

Die Fussverkehrsführung erfolgt derzeit auf der Südseite (talseitig). Im Variantenstudium wurde davon ausgegangen, dass dies beibehalten werden soll. Die diskutierten Varianten unterschieden sich vor allem bezüglich der Querschnittsaufteilung (Breite Fahrbahn und Fussverkehrsflächen) und der konkreten Ausgestaltung (überfahrbare Randstein, Pflasterung, etc.). In der Diskussion wurde festgehalten, dass allfällige punktuelle, nicht befahrbare Einengungen für die Fahrzeuglenker deutlich erkennbar sein sollen.

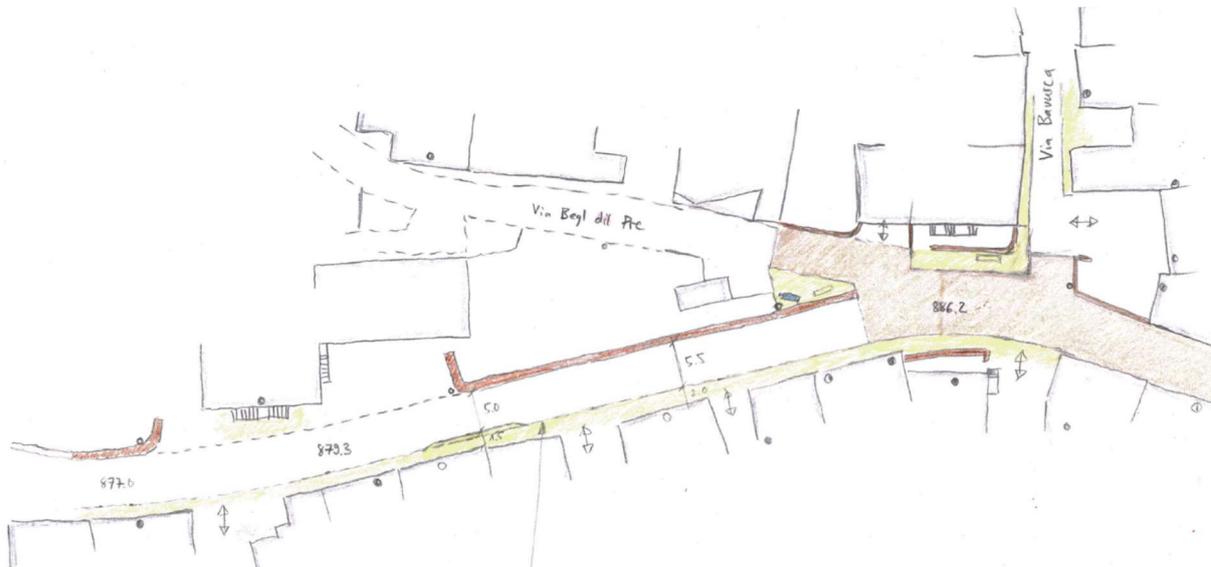


Abbildung 13: Auszug aus dem Variantenstudium mit Fussverkehrsfläche talseitig.

5.3.5 Abschnitt Einmündung Baurca

Zu Beginn der Diskussionen wurde in der Begleitgruppe nochmals festgehalten, dass auf Verbindung Via Baurca – Via Begl dil Pre ein wichtiger Schulweg verläuft. Wird Tempo-30 signalisiert, wird der Fussgängerstreifen grundsätzlich aufgehoben. Bei der Einmündung der Via Baurca sind die Sichtweiten in Richtung Chur ungenügend.

Für die Ausgestaltung des Knotens Baurca standen verschiedene Varianten zur Diskussion:

- Flächige Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Flächige Gestaltung mit Vorzonen für den Fussverkehr
- Einbezug Brunnen in Platzgestaltung, Orientierung des Brunnenplatzes in Richtung Platz, zusätzliche Querungsangebote für Fussverkehr
- Kurzfristig umsetzbare Lösung mit flächiger FGSO

Aufgrund des Variantenstudiums wurden in der Begleitgruppe folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- Eine Platzgestaltung im Bereich des Knotens Baurca mit Einbezug des Brunnenplatzes wird begrüsst.
- Fussgängerfläche im Süden soweit als möglich Richtung Engstelle fortführen
- Aus ortsbaulicher Sicht ist eine zurückhaltende Gestaltung anzustreben. Pflasterung in der Via Baurca als gelungenes Gestaltungsmerkmal aufnehmen und bei den Vorzonen für den Fussverkehr weiterführen.
- Ersatz Fussgängerstreifen kurzfristig durch flächige FGSO, langfristig mit spezieller Materialisierung im Platzbereich (z.B. aufgehellter Belag).



Abbildung 14: Auszug aus dem Variantenstudium. Einbezug des Brunnenplatzes in die Platzgestaltung.

5.3.6 Abschnitt Baurca – Engstelle – Quadris

Im Abschnitt Baurca – Quadris benutzen Fussgänger:innen beide Strassenseite; es ist keine klare Präferenz für eine Strassenseite zu erkennen. Die Platzverhältnisse sind aufgrund der Bebauung teilweise sehr beengt. In der Begleitgruppe wurden verschiedene Ausgestaltungen diskutiert:

- Einsatz von FGSO, beidseitig breite Bänder am Fahrbandrand
- Aufnahme des Gestaltungselements des Pflasterung aus dem Knoten Baurca, beidseitig durch die Engstelle weiterziehen.

Der bestehende Brunnen (Parz. Nr. 3410) soll in die Strassenraumgestaltung einbezogen werden (Pflasterung in Strassenraum hineinziehen, Verzahnung Fahrband und Vorzonen). Vor den Bauten auf den Parz. Nrn. 3413 und 3414 soll das Angebot für den Fussverkehr gestärkt werden.

Während der Bearbeitung des BGK zeigte sich, dass im Areal Erni (Parz. Nr. 3394, 3395, etc.) Entwicklungsabsichten bestehen. Aus Sicht der Gemeinde ist anzustreben, entlang des Strassenraums zusätzliche Flächen zugunsten des Fussverkehrs zu sichern.

Die Via Coma dient als Sammelstrasse in die nördlichen Quartiere. Das erste Teilstück ab der Hauptachse soll deshalb mit einem Trottoir ergänzt werden.

5.3.7 Abschnitt Quadris – Ortseingang Ost

Bei der Einmündung der Via Coma wurden verschiedene Varianten zur BehiG-konformen Ausgestaltung der Bushaltestelle geprüft:

- Fahrbandhaltestelle mit Schutzinsel als Querungshilfe für den Fussverkehr, östlich der Einmündung Via Coma
- Fahrbandhaltestelle westlich der Einmündung Via Coma (Längsgefälle problematisch!)
- Anordnung nördlich der Fahrband im Bereich der heutigen Haltestelle / Parkplätze
- Kaphaltestelle östlich Via Coma

Es sind verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen resp. anzustreben:

- hindernisfreier Zugang, hohe Haltekante
- sichere Fussgängerquerung

- genügende Durchfahrtsbreiten und Gewährleistung der Schleppkurven für den Schwerverkehr der angrenzenden Gewerbenutzungen, der Forstwirtschaft, etc.
- Anlieferung Fleischrocknerei
- Zufahrt Parkplätze

Die in Abbildung 15 abgebildete Fahrbahnhaltestelle ist nur in der dargestellten Form nur unter Einbezug privater Grundeigentümer möglich. Das Variantenstudium betreffend Bushaltestelle zeigte, dass für eine gute Lösung die Komplexität der Situation nach Möglichkeit reduziert werden sollte. So könnte beispielsweise mittelfristig die Erschließung der Parkplätze rückwärtig ab der Via Coma erfolgen. Dies bedingt jedoch eine Abstimmung mit den Entwicklungsabsichten der umliegenden Areale. Es wird empfohlen, die mittel- bis längerfristigen Entwicklungen in den umliegenden Arealen vertieft abzuklären und die Anordnung der Haltestelle darauf abzustimmen.



Abbildung 15: Bushaltestelle Quadris. Die links abgebildete Untervariante mit einer Kaphaltestelle wurde aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt (Gewerbe- und Forstverkehr, Schleppkurven). Die rechts abgebildete Fahrbahnhaltestelle ist nur in der dargestellten Form nur unter Einbezug privater Grundeigentümer möglich, weitere Abklärungen und eine Abstimmung auf die Entwicklung der umliegenden Areale ist erforderlich.

Die Fussverkehrsführung Quadris bis Ortseingang Ost wurde ebenfalls thematisiert. Varianten:

- Führung des Fussverkehrs südlich der Fahrbahn. Damit könnte der Weg zur Burgruine Canaschal und die bestehenden Parkplätze angebunden werden. Die Flächen südlich der Fahrbahn sind jedoch dem Wald zugeordnet, für eine Umsetzung wären also waldrechtliche Voraussetzungen zu klären.
- Führung des Fussverkehrs nördlich der Fahrbahn. Erscheint mit einer Anpassung der Fahrbahnbreite und evtl. dem Einbezug der angrenzenden Parzellen möglich. Ermöglicht die Anbindung des Fussweges Richtung Acla. Bietet das Potenzial, das Arbeitsgebiet gut anzubinden.

In den Beratungen zeigte sich, dass die Führung des Fussverkehrs nördlich der Fahrbahn weiterverfolgt werden soll, Querung von der Nordseite auf die Südseite beim Fussweg Richtung Acla.

Es ist zu beachten, dass sich die Arbeitszone am östlichen Dorfeingang in den nächsten Jahren voraussichtlich weiterentwickeln wird. In diesem Zusammenhang ist die Schaffung eines durchgehenden Fussverkehrsangebots bis zum Ortseingang von Relevanz. Bei der Einmündung der Via Coma ist zudem das Potenzial für einen Mobilitätshub erkennbar, welcher Mobilitätsbedürfnisse für Arbeitnehmende, Anwohner, Besucher und Touristen (Ausgangspunkt Alp Mora / Gletschermühlen) abdecken könnte.

Arealentwicklung Erni
Schrittweise Umnutzung,
Quartierplanung

Mobilitätshub
Mobilitätsangebote und Parkierung für:
- Gewerbebetriebe
- Besucher / Touristen (Alp Mora)
- Sharing (SpontiCar, etc.)
- Besucher / Anwohner
- CargoBike, etc.

Gewerbegebiet
schrittweise Weiterentwicklung,
intensivere Nutzung



Abbildung 16: Im Gebiet Quadris ist in den nächsten Jahren eine Entwicklung absehbar. Die Strassenraumgestaltung soll darauf abgestimmt werden. Im Rahmen des BGK werden die wichtigsten öffentlichen Interessen aus Sicht des Strassenraums formuliert.

5.4 Umsetzungsschritte / Varianten

Basierend auf dem Variantenstudium wurden zwei Umsetzungsschritte (Varianten) abgeleitet. Während sich Variante 1 auf die wichtigsten Massnahmen und schnell umsetzbare Sofortmassnahmen konzentriert, stellt Variante 2 den anzustrebenden Endzustand dar. Um für die weitere Umsetzung die erforderliche Flexibilität zu erhalten, werden für ausgewählte Situationen Untervarianten aufgezeigt.

5.4.1 Sofortmassnahmen (Variante 1)

Die Sofortmassnahmen (Variante 1) fokussiert auf die wichtigsten Elemente und auf rasch umsetzbare Massnahmen. In besonders sensiblen Bereichen soll die Situation für den Fussverkehr zeitnah aufgewertet werden.

Kernelemente:

- Die Vorzonen in den Engstellen werden mit der Anpassung des Fahrbahnrandes (Randstein versetzen) und weiteren baulichen Massnahmen wie beispielsweise Poller gesichert.
- Dazwischen werden breite Bänder am Fahrbahnrand markiert (FGSO). Dies trägt dazu bei, die Präsenz des Fussverkehrs im Strassenraum zu verdeutlichen.
- Tempo-30 wird vom Schulhaus (Spritzenhaus, Parz. Nr. 1386) bis Quadris (ungefähr auf Höhe der Parz. Nr. 3493) signalisiert. In den Übergangsbereichen bis zu den Ortstafeln gilt Tempo 50.
- Die bestehenden Fussgängerstreifen entfallen. Durch geeignete Massnahmen (z.B. flächige FGSO im Knoten Bauruca) sind die Stellen mit besonderen Querungsbedürfnissen des Fussverkehrs weiterhin erkennbar.
- BehiG-konformer Umbau der Bushaltestellen.

5.4.2 Zielzustand (Variante 2)

Der Zielzustand (Variante 2) enthält im Vergleich zu Variante 1 folgende Weiterentwicklungen:

- Durchgehendes Trottoir im Abschnitt Portalavanda bis Dorfplatz vor (mit überfahrbarem Randstein).
- Auch im Abschnitt Dorfplatz bis Bauruca wird das Trottoir neu erstellt und verbreitert.
- Der Knoten Bauruca wird baulich neu gestaltet und der Brunnenplatz in die Gestaltung integriert. Die Pflasterbänder werden durch die Engstelle weitergeführt. Die Knotensituation kann durch den Einsatz eines aufgehellten Asphaltbelages besonders hervorgehoben werden.
- Im Bereich Quadris werden weitere Flächen baulich dem Fussverkehr zugeordnet.
- Die Fusswegverbindung Quadris bis Ortseingang Ost wird vollständig ausgebaut.

5.5 Würdigung der Varianten

Ziele	Kriterien	V1	V2	Bemerkungen
Siedlungsraum entlang der Ortsdurchfahrt qualitativ weiterentwickeln	Nutzungsdurchmischung Qualität der Bausubstanz / Sanierungen Orientierung der Bauten zur Strasse	o	+	Zielsetzung hat einen längerfristigen Horizont. Insbesondere Variante 2 schafft günstige Voraussetzung, um das Ziel zusammen mit angrenzenden Grundeigentümern und der Bevölkerung zu erreichen.
Hauptstrasse als Raum für Begegnungen und zur Dorfstrasse entwickeln	Aufenthaltsqualität im Strassenraum Platzsituationen, Ausstattung, Bepflanzung Integration der (privaten/halbprivaten) Vorzonen	+	++	Platzsituation Dorfplatz, Bavurca, Quadris (?) aufgewertet; Integration Vorzonen v.a. bei baulichen Eingriffen möglich (Var. 2)
Erreichbarkeit / Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	Qualität des Angebots längs und quer Hindernisfreie Bushaltestellen Abstellplätze Velo / E-Bikes	+	++	Insbesondere Qualität für den Fussverkehr wird mit Variante 2 nochmals gesteigert
Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fussverkehr (Schulwegsicherheit)	Strassenquerschnitt Temporeduktion Sichtweiten / Knotensichtweiten / Grundstückszufahrten Längsparkierung	+	++	
MIV verträglich abwickeln	Temporeduktion Geschwindigkeitsmessungen (Nachkontrollen)	+	++	Variante 2 mit baulichen Massnahmen als dauerhafte Lösung
Funktionsfähigkeit erhalten (ÖV, MIV, Anlieferung)	Zufahrten Liegenschaften, Anlieferung Fahrzeiten ÖV Leistungsfähigkeit, wenn Tunnel gesperrt ist Schneeräumung / Unterhalt	+	+	

Tabelle 4: Bewertung der Varianten

5.6 Nachweise und Hinweise zum Betrieb

5.6.1 Geschwindigkeit

Mit der angepassten Gestaltung und Einführung von Tempo-30 kann das Geschwindigkeitsniveau der verschiedenen Verkehrsteilnehmer angeglichen und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fallen Unfallfolgen in der Regel geringer aus. Weiter kann das Verkehrsaufkommen mit schmaleren Fahrbahnquerschnitten abgewickelt werden. Die nachzuweisenden Sichtweiten bei Einmündungen und Grundstückszufahrten liegen tiefer, wobei diesbezüglich auch weitere Faktoren wie beispielsweise die Topografie zu berücksichtigen sind. Ein stetigeres Geschwindigkeitsniveau führt zudem zu geringeren Schadstoff- und Lärmemissionen.

Für die Einführung von Tempo-30 war bislang ein Gutachten erforderlich. Ab dem 01.01.2023 werden die rechtlichen Grundlagen so angepasst, dass bei nicht verkehrsorientierten (d.h. siedlungsorientierten) Strassen grundsätzlich auf ein Gutachten verzichtet werden kann.

5.6.2 Knotenregime

In Tempo-30-Zonen gilt im Grundsatz Rechtsvortritt. Gemäss der Richtlinie «Verkehrsberuhigung innerorts» des Kantons Graubünden sind Abweichungen nur zulässig, wenn dies die Sicherheit erfordert. Wichtige Kriterien für den Betrieb als Knoten mit Rechtsvortritt sind gemäss VSS-Norm 40 273a die Wahrnehmbarkeit und die Bedeutung der einmündenden Strassen, d.h. die Verkehrsbelastungen der Zufahrten des Knotens sollen nicht zu stark abweichen.

Aus diesen Gründen wird bei folgenden Knoten vom Prinzip des Rechtsvortritts abgewichen:

- Via Muntegn (Sichtweiten aufgrund Topografie eingeschränkt)
- Via Portalavanda (knappe Sichtweiten, eingeschränkte Wahrnehmbarkeit)
- Via Visut (Trottoirüberfahrt)
- Via Visura (Trottoirüberfahrt, Einmündung langfristig für MIV aufheben)
- Via Begl dil Pre und Via Bavurca (fehlende Sichtweiten)

5.6.3 Sichtweiten und Schleppkurven

Die relevanten Sichtweiten und Schleppkurven sind in den Planunterlagen verzeichnet. Nachfolgend sind ausgewählte Situationen dokumentiert:

Portalavanda

Vor den Bauten auf Parz. Nr. 3243 (Arztpraxis) und der Parz. Nr. 3257 (Wohngebäude südlich der Strasse) sollen gesicherte Bereiche für den Fussverkehr entstehen. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass das Kreuzen zweier grösserer Fahrzeuge wie bspw. Postauto und LKW bei der Parz. Nr. 3492 (Casty) möglich bleibt. Idealerweise warten die Fahrzeuglenker grösserer Fahrzeuge jedoch ab, bis das entgegenkommende Fahrzeug die Engstelle bei Parz. Nr. 3275 passiert hat. Um dies zu verdeutlichen, wird die Fahrbahn auf der Bergseite zusätzlich geringfügig eingengt.



Abbildung 17: Begegnungsfall Bus / Bus (15m) im Bereich der Parz. Nr. 3243. Dieser Begegnungsfall ist nur knapp möglich. Es ist anzustreben, dass der vom Dorfplatz kommende LKW vor der Einmündung Portalavanda die Abfahrt des Postautos abwartet (Sichtbeziehung möglich). Die Einengung bei Parz. Nr. 3622 macht darauf aufmerksam.



Abbildung 18: Ein- und Ausfahrt mit PW (5.1m Länge) in der Einmündung Portalavanda (aus Richtung Flims). Die Manöver sind unter Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn und mit Einschlagen der Räder im Stand möglich.

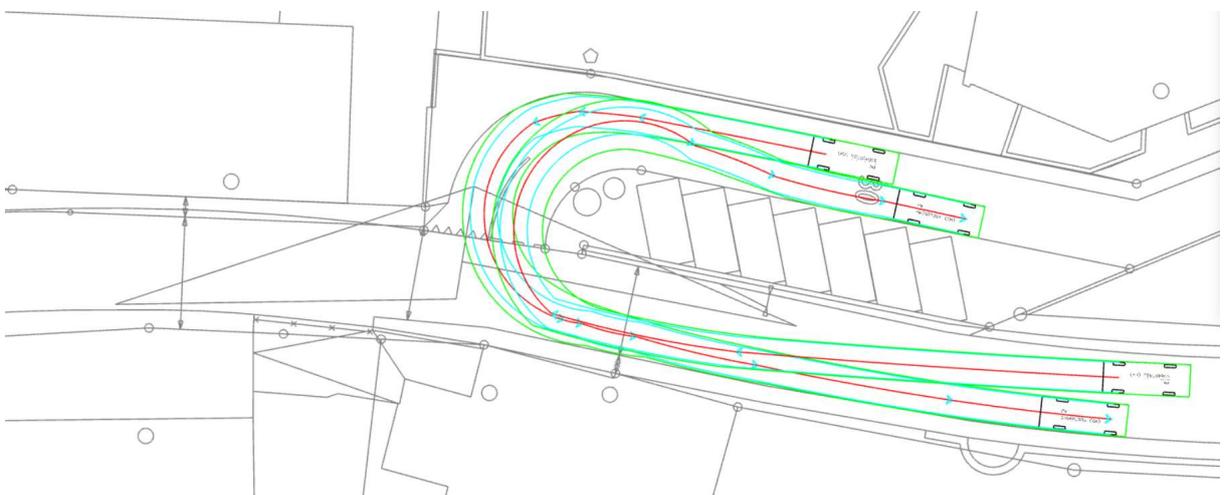


Abbildung 19: Ein- und Ausfahrt mit PW (5.1m Länge) in der Einmündung Portalavanda (aus Richtung Dorfplatz). Die Manöver sind unter Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn und mit Einschlagen der Räder im Stand möglich.

Dorfplatz

Die Schleppkurven für die Bushaltestellen auf dem Dorfplatz können Abbildung 20 entnommen werden. Es sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen:

- möglichst gerades Heranfahen an die erhöhte Haltekante
- Ausfahrten aus den Parkierungen / Tiefgaragen nördlich und südlich der Fahrbahn (Sichtweiten sind abhängig vom Tempo- resp. Verkehrsregime)
- Topografische Verhältnisse (westlicher Teil des Platzes relativ flach, grösseres Gefälle im östlichen Teil des Platzes)
- Grundeigentum, Zugang / Zufahrt zu Parz. Nr. 3333



Abbildung 20: Schleppkurven Bushaltestelle Dorfplatz (Bus dreiachsig VIF 2005, 15m)

Bavurca

Die Sichtweiten der Einmündung Via Bavurca können aufgrund der bestehenden Mauer auch bei Tempo-30 nicht gewährleistet werden. Im Minimum ist daher die Einfahrt in die Ortsdurchfahrt weiterhin vortrittsbelastet zu belassen. Damit das Verkehrsregime einfach verständlich bleibt, soll dasselbe Vortrittsregime auch für die Via Begl dil Pre angewendet werden. Weitere Massnahmen können in der weiteren Projektbearbeitung geprüft werden:

- Einbahnregelung auf der Via Bavurca einführen, nur Fahrten bergwärts gestatten, keine Einfahrten aus der Via Bavurca in die Ortsdurchfahrt zulassen
- Pflasterband / Trottoirüberfahrt
- Zulässige Geschwindigkeit auf Tempo-20 reduzieren (Begegnungszone)

Quadris

Mit der Ausbildung einer BehiG-konformen Bushaltestelle am Standort Quadris sind verschiedene Fahrbeziehungen zu prüfen. Durch die Verschiebung der Fahrbahn nach Norden (aufgrund Bushaltestelle mit Schutzinsel), ist insbesondere die Einfahrt von grossen Fahrzeugen in die Via Coma problematisch. In den weiteren Bearbeitungsschritten ist zu klären, für welche Fahrzeuge die Befahrbarkeit gewährleistet werden muss.

Auch die Ein- und Ausfahrt in die Parkieranlage kann nicht in allen Fällen gewährleistet werden, eine rückwärtige Anbindung der Parkieranlage ist zu prüfen.

Die Einfahrt in die Via Lieptga aus Fahrtrichtung Dorf durch die Bushaltestelle auf der Nordseite verunmöglicht. Mögliche Alternative: Zufahrt über Via Coma.

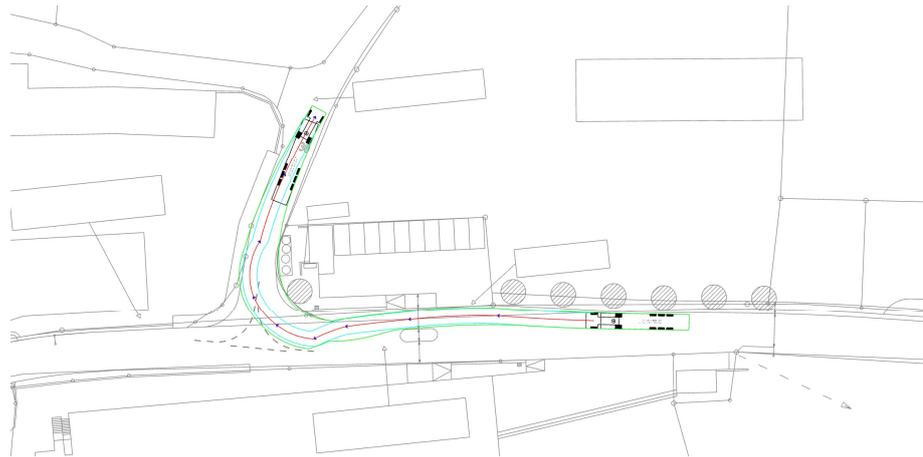


Abbildung 21: Die Einfahrt für grössere Fahrzeuge in die Via Coma ist in den nächsten Bearbeitungsschritten vertieft zu prüfen. Dargestellt ist die Schleppkurve eines Sattelschleppers (VIF Luzern, 2005, Rm = 10m).



Abbildung 22: Ein- und Ausfahrt Via Liebtga. Die Einfahrt aus Fahrtrichtung Dorf ist bereits heute nur unter Inanspruchnahme der Bushaltestelle möglich. Dieses Manöver wäre künftig aufgrund der erhöhten Haltekante nicht mehr möglich.

5.6.4 Anlieferung und Parkierung

Die Anlieferung des Volgs erfolgt südlich des Gebäudes. Die Anlieferung wird aufgrund des Betriebs- und Gestaltungskonzepts nicht verändert. Optimierungen der Anlieferung wären in Zusammenhang mit einem konkreten Bauvorhaben zu prüfen.

Die Anlieferung für die Gewerbebetriebe bleibt im Grundsatz unverändert möglich (z.B. Casty Offroad oder Fleischtrocknerei).

5.6.5 Hindernisfreiheit

Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden berücksichtigt. Insbesondere die BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen mit hohen Haltekanten stellt einen wichtigen Beitrag zur Hindernisfreiheit dar.

Durch den Einsatz niedriger Randsteine wird sichergestellt, dass der Fahrbahnrand für Sehbehinderte ertastbar bleibt. Die taktile Führung von Sehbehinderten ist in den weiteren Bearbeitungsschritten detailliert auszuarbeiten.

5.6.6 Betriebsablauf ÖV

Gemäss dem neuen Fahrplankonzept sind keine regelmässigen Kreuzungen der Postautos im Siedlungsgebiet Trin vorgesehen. Die Einrichtung von Kaphaltestelle hat geringen Einfluss auf den Betriebsablauf des ÖV, die Betriebsstabilität bleibt erhalten. Die Begegnung zweier Postautos bleibt an verschiedenen Stellen entlang der Ortsdurchfahrt möglich, allenfalls muss dazu der Fussgängerbereich befahren werden. Absprachen zwischen den Chauffeuren bleiben weiterhin zweckmässig.

5.6.7 Störfälle und ausserordentliche Situationen

Muss der Tunnel aufgrund von Störfällen, Unterhalt oder Tunnelreinigungen gesperrt werden, ist die Gemeinde gemäss Art. 14 Strassengesetz verpflichtet, eine geeignete Umfahrungsroute zur Verfügung zu stellen. Der Einsatz von überfahrbaren Randsteinen an den meisten Stellen stellt sicher, dass das Verkehrsaufkommen auch im Störfall abgewickelt werden kann.

5.6.8 Schneeräumung

Die Schneeräumung bleibt weiterhin möglich. Der Räumung der Fussverkehrsflächen soll eine hohe Priorität eingeräumt werden.

5.7 Hinweise zur Ausgestaltung

5.7.1 Gestaltung, Randabschlüsse, Materialien, Oberflächen

Die Gestaltung soll nach folgenden Grundsätzen erfolgen:

- Fahrbahn und Fussverkehrsflächen in Asphalt, Einsatz von überfahrbaren niedrigen Randsteinen (z.B. 4 cm schräg)
- Sicherung der für den Fussverkehr sensiblen Stellen (z.B. Engstellen) durch den Einsatz von hohen Randsteinen (z.B. 6 – 10 cm) und / oder Pollern / Wehrsteine
- Pflasterung in Platzbereichen, Engstellen und gestalterisch markanten Punkten
- Bei für den Fussverkehr knappen Platzverhältnissen ist darauf zu achten, dass die Breiten auch im Bereich von Pollern / Wehrsteinen erhalten bleiben
- Hindernisse in der Fahrbahn möglichst zurückhaltend einsetzen



Abbildung 23: Referenzbild Domat/Ems. Überfahrbare Randsteine, Einsatz von Pflasterungen auf kurzen Strecken, Verzahnung der Vorzonen mit dem Strassenraum

5.7.2 Ausstattung und Vegetation

Die Aufenthaltsqualität soll durch die Umsetzung des BGK erhöht werden. Ein besonderer Fokus ist auf die Platzsituationen zu legen, die durch gezielte Massnahmen aufgewertet werden können:

- Platzierung von zusätzlichen Sitzbänke (z.B. Dorfplatz, Bauruca, Quadris)
- Einbezug der Brunnen in den Strassenraum (Bauruca)
- Wenn möglich Flächen in den Platzbereichen entsiegeln (z.B. Brunnenplatz Bauruca)

Verkehrsorientierte Elemente sollen nach Möglichkeit aus dem Strassenraum entfernt werden. So soll beispielweise geprüft werden, ob die Leitplanke im Abschnitt Portalavanda – Dorfplatz durch eine siedlungsverträglichere Absturzsicherung ersetzt werden kann.

Heute existieren im Strassenraum praktisch keine Bäume. Die Bäume beim Schulhaus sind in einem schlechten Gesundheitszustand und werden voraussichtlich im Rahmen des Projektes «Vorprojekt Neugestaltung Vorzone Scola Trin» ersetzt. Weitere Baumstandorte sind an folgenden Standorten denkbar:

- Dorfplatz, vor dem Gemeindehaus (Untergrund prüfen)
- Bushaltestelle Quadris
- Abschnitt Quadris – Ortseingang Ost
- evtl. Platz Bauruca



Abbildung 24: Referenzbild Oberalpstrasse / Rheinstrasse Chur. Durch kleine Massnahmen kann der Strassenraum aufgewertet und eine Verweilmöglichkeit geschaffen werden.

5.7.3 Denkmalpflege, Ortsbildschutz

Die Ortsdurchfahrt ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als national bedeutend eingestuft, wobei innerhalb des Siedlungsgebiet keine historische Substanz mehr vorhanden ist. Das Dorf Trin ist weiter im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als regional bedeutsam eingestuft. Dazu gehört auch eine Teil der Bebauung entlang der Hauptstrasse, insbesondere der Ortsteil mit der Kirche sowie die Bebauung entlang der Hauptstrasse bis Bauruca / Engstelle (substanziell erhaltenswert, Erhaltungsziel A).

Das BGK unterstützt die Zielsetzungen des Ortsbildschutzes. Durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird es wieder attraktiver, am Strassenraum zu partizipieren. Hauszugänge sollen vermehrt wieder auf die Dorfstrasse ausgerichtet werden. Für Eigentümer der strassenbegleitenden Liegenschaften wird es attraktiver, die bestehende Bausubstanz zu sanieren.

In der Struktur- und Dorfbildanalyse (2022) werden die Bedeutung der Strassenraumgestaltung im Allgemeinen, der Platzsituationen und der Dorfeingänge betont. Das BGK nimmt die genannten Aspekte auf und sieht eine Stärkung der Eingangstore sowie der Platzsituationen entlang der Ortsdurchfahrt vor. Insbesondere die Aufwertung der Platzsituationen kann einen wertvollen Beitrag fürs Ortsbild und für das Dorfleben leisten.

Es wird vorgeschlagen, bereits im Dorfbild etablierte Gestaltungselemente wie z.B. Pflasterbänder (bereits vorzufinden in der Via Bauruca und der Via Portalavanda) aufzugreifen und auch entlang der Ortsdurchfahrt punktuell einzusetzen. Es ist in der weiteren Projektbearbeitung vertieft abzuklären, ob und in welcher Form sich die Denkmalpflege an gestalterischen Massnahmen beteiligen kann.

5.7.4 Bushaltestellen

Für die Erstellung BehiG-konformer Bushaltestellen können bis Ende 2023 kantonale Beiträge von bis zu 60% gesprochen werden. Der Beitragssatz nach 2023 ist noch nicht festgesetzt.

5.7.5 Beleuchtung

Die Beleuchtung ist in der weiteren Projektbearbeitung zu optimieren und an neuralgischen Stellen zu ergänzen. Die Beleuchtung soll im Grundsatz bis zu den Ortseingängen weitergeführt werden.

5.7.6 Werkleitungen, Entwässerung

Gemäss Angaben der Werkbetriebe ist der Zustand der Strasse und der Werkleitungen derzeit relativ gut (Stand Dez. 2022). Es ist kein dringender Erneuerungsbedarf vorhanden.

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht an zahlreichen Stellen Veränderungen in der Aufteilung der Fahrbahn zwischen Fuss- und Veloverkehr vor. Dementsprechend sind die auch die Randabschlüsse neu zu errichten. In der Weiterbearbeitung ist dies insbesondere die Rückkoppelungen auf die Entwässerung aufzuarbeiten.

5.7.7 Signaletik, Informations- und Wegleitungssystem

Der Kanton Graubünden stellt einen Leitfaden zur Signalisation von Zielen für den Fussverkehr innerorts zur Verfügung² (Bestandteil des Online-Handbuches Langsamverkehr). Informations- und Wegleitungssysteme können aus fünf Elementen bestehen:

- Orientierungspunkte (Informationsstellen, Infos zu Ortschaft, Angeboten)
- Zielpunkte (Sehenswürdigkeiten, Anlagen, Einrichtungen)
- Beschriftung von touristischen Attraktionen (Kirchen, Museen, etc.)
- Zielwegweiser
- Begrüssungstafeln (bei Ortseingängen)

Werden die Signalisationen in der geforderten Qualität angefertigt, kann der Kanton Beiträge an die Materialkosten leisten (bis zu 50%). Eine Vertiefung im Bereich Signaletik kann in der weiteren Bearbeitung ins Auge gefasst werden. Die Koordination mit den bereits vorhandenen Signalisationen steht noch aus.

5.7.8 Mobilitätshubs, E-Mobilität

Die Standorte Dorfplatz und Quadris eignen sich zur Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote wie beispielsweise Sharingangebote (Sponticar, am Standort Quadris bereits vorhanden; Bike; Cargobike) und neue Angebote im Bereich der E-Mobilität.

² https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/dokumentation/hblv/xy/hb-lv-wegweisung_diverse_wegweiser+schilder.pdf

5.8 Grobkostenschätzung

Für die beiden Varianten wurde eine Grobkostenschätzung erstellt (Genauigkeit +/- 30%). Für Variante 1 (Sofortmassnahmen) sind gemäss Kostenschätzung rund 2.15 Mio. CHF und für Variante 2 (Zielzustand) rund 5.86 Mio. CHF erforderlich.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Gemeinde Trin scheint eine Realisierung nur in mehreren Teilschritten realistisch. Andererseits erscheint es wünschbar, einen substanziellen Teil des Konzepts möglichst rasch zu realisieren. Es wurde deshalb eine dritte Variante (Mittelweg) erarbeitet. Diese setzt sich zusammen aus Elementen der Varianten 1 und 2.

In Variante 3 enthalten Massnahmen:

- Bushaltestellen Portalavanda und Dorfplatz
- bauliche Eingriffe zugunsten Fussgängersicherheit, bauliche Eingriffe vor allem westlich des Dorfplatzes
- FGSO-Massnahmen im gesamten Strassenzug
- Eingangstore, Einführung Tempo-30

Nicht enthalten sind im Variante 3:

- Bushaltestelle Quadris abwarten (mit Arealentwicklungen koordinieren)
- Verbreiterung Trottoir Dorfplatz – Baurca
- Platzgestaltung Baurca
- Trottoir / Fussweg Quadris – Ortseingang Ost (mit Arealentwicklungen koordinieren)

Für Variante 3 (Mittelweg) ist von Kosten in der Höhe von rund 3.01 Mio. CHF auszugehen.

	Sofortmassnahmen (V1)	Zielzustand (V2)	Mittelweg (V3)	Bemerkungen
Ortseingang West – Dorfplatz	0.53	1.54	1.54	V3 = V2, inkl. Ortseingang und Bushaltestelle, Anpassungen Fussverkehr und FGSO
Dorfplatz	1.23	1.23	1.23	alle drei Varianten identisch, inkl. Bushaltestelle
Dorfplatz – Baurca	0.00	0.55	0.00	V3 = V1, keine baulichen Eingriffe, nur kleine Markierungsanpassungen
Baurca	0.03	0.30	0.03	V3 = V1, FGSO
Baurca – Quadris	0.04	0.68	0.04	V3 = V1, FGSO
Quadris – Ortseingang Ost	0.33	1.57	0.18	V3 = V1, ohne Bushaltestelle
Total	2.15	5.86	3.01	

Tabelle 5: Kostenschätzung (+/- 30%, in Mio. CHF)

Berücksichtigt in den Kostenschätzung sind:

- Baustelleneinrichtung, Rückbau / Abbruch / Entsorgung, Markierung und Signalisation, Bauliche Massnahmen, Planungskosten, Nebenkosten, Gebühren, Unvorhergesehenes, Kommunikation

Nicht berücksichtigt in der Kostenschätzung sind:

- Tiefbauwerke, Werkleitungsarbeiten, Landerwerb, Honorarkosten Bauerstellerseite, Beleuchtung
- Anpassung Absturzsicherung, Dorfplatz (Tiefgarage, etc.), Platzgestaltung Baurca, Trottoir Via Coma, Platzgestaltung Quadris

Teilweise können kantonale Beiträge beantragt werden (z.B. bei den Bushaltestellen, vgl. Kap. 5.7.4).

Hinweis: Kosten in Zusammenhang mit Markierungen können teilweise wiederholt anfallen (z.B. Nachmarkierungen von FGSO).

6 Empfehlungen

6.1 Handlungsempfehlungen

Das BGK soll gemäss den obenstehenden Ausführungen zu einem Vorprojekt und anschliessend zu einem Bau- resp. Ausführungsprojekt weiterentwickelt werden.

Aufgrund der Zielsetzungen (vgl. Kap. 4) ist klar festzuhalten, dass mittelfristig der Zielzustand (Variante 2) anzustreben ist.

Um die Situation rasch aufzuwerten, ist zu empfehlen, bereits in einem ersten Umsetzungsschritt die wichtigsten Massnahmen umzusetzen. Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt mindestens Variante 3 (Mittelweg) anzustreben. Diese Variante fokussiert auf die Stellen mit dem grössten Handlungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Eingangssituationen (Torwirkung), die Einführung von Tempo-30, die BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen Dorfplatz und Portalavanda (Erschliessung wichtiger öffentlicher Orte) sowie bauliche Massnahmen für den Fussverkehr (Schwerpunkt westlich des Dorfplatzes). Im gesamten Strassenraum ist in Variante 3 der Einsatz von FGSO vorgesehen. Im Gebiet Quadris / Ortseingang Ost soll vor der Umsetzung von baulichen Massnahmen zuerst die Abstimmung mit den Entwicklungsabsichten der angrenzenden Areale gesucht werden.

Aus der Konzeptarbeit ergeben sich verschiedene Prüfaufträge für die weitere Projektbearbeitung. Hervorzuheben sind insbesondere:

- Portalavanda: Ausgestaltung der Kaphaltestelle (Durchfahrtsbreite), Überprüfung mittels Fahrversuch.
- Dorfplatz: Vertiefung Bushaltestelle, Koordination mit Grundeigentümern, Abstimmung mit Projekt Dorfplatz, Bezug Landschaftsarchitekt (vgl. Kap. 6.2.2)
- Areale Erni / Quadris / Ortseingang Ost: Koordination mit Entwicklung der angrenzenden Areale, Verringerung der Komplexität im Bereich der Bushaltestelle (z.B. rückwärtige Anbindung der Parkierungsanlage prüfen).
- Aspekte Beleuchtung, Entwässerung, etc. vertiefen

6.2 Abstimmung mit weiteren Projekten

6.2.1 Ortsplanung

Die Koordination mit der Gesamtrevision der Ortsplanung wurde im Projekt durch die Gemeinde und Ortsplaner Samuel Keller sichergestellt. Im Sinne der Ziele des BGK wurde insbesondere folgende Anpassungen der Ortsplanungen angeregt:

- Ortsdurchfahrt im Generellen Erschliessungsplan (GEP) als Sammelstrasse klassieren
- Klassierung der Zufahrten überprüfen und anpassen (Abklassierung Zufahrt Via Visura)
- Gestaltungsanforderungen zur Ausrichtung der Bebauung auf den Strassenraum im Generellen Gestaltungsplan (GGP)
- Sicherung einer gesamtheitlichen Planung mit erhöhten Qualitätsanforderung mittels Quartierplanpflicht für bestimmte Areale (Areal Erni, Areal Bauruca Ost, Dorfplatz inkl. südliche Bebauung)

6.2.2 Dorfplatz

Für die Weiterentwicklung des Dorfplatzes soll ein separates Projekt gestartet werden. Die Eingriffe beim Dorfplatz sind einerseits so auszurichten, dass für ein nachgelagertes Projekt zur

Dorfplatzentwicklung möglichst grosse Spielräume erhalten bleiben. Andererseits ist der zeitliche Horizont der Dorfplatzentwicklung derzeit noch unklar. Es wird empfohlen, die baulichen Massnahmen so auszurichten, dass eine Einrichtung einer Begegnungszone möglich ist.

Im BGK wird in Bezug auf den Dorfplatz eine Gliederung in kurz-, mittel- und langfristige Elemente vorgenommen.

Kurzfristige Elemente:

- BehiG-konforme Bushaltestelle inkl. Wartebereichen im Westteil des Platzes
- Aufwertung der Platzgestaltung im westlichen Bereich vor der Gemeindeverwaltung. Es wird der Beizug eines Landschaftsarchitekten / Spezialisten für Aussenraumgestaltung empfohlen.
- Veloabstellplätze, E-Mobilität (Ladestationen)

Kurz- bis mittelfristige Elemente:

- Einführung Begegnungszone
- Anpassung der Strassenoberfläche (Fahrbahn, Fussverkehrsflächen, Trottoirüberfahrten) im östlichen Bereich des Dorfplatzes, Entfernung resp. Ersatz bestehende Absperrerelemente
- Einmündung Via Visur nur noch für Fuss- und Veloverkehr

Langfristige Elemente

- Entwicklung der Nutzungen rund um den Dorfplatz klären (wenn möglich öffentliche Nutzungen am Dorfplatz anordnen, Dorfplatz als zentraler Treffpunkt und Begegnungsort)
- Erschliessung Tiefgarage und Gebiet Visut gesamthaft klären
- Umbau oder Neubau Tiefgarage, auf Bebauung südlich des Dorfplatzes abstimmen
- Weiterentwicklung der Tiefgarage zu einem Mobilitätshub mit Sharing-Angeboten und Ladestationen für die E-Mobilität
- Neugestaltung des östlichen Teil des Dorfplatzes

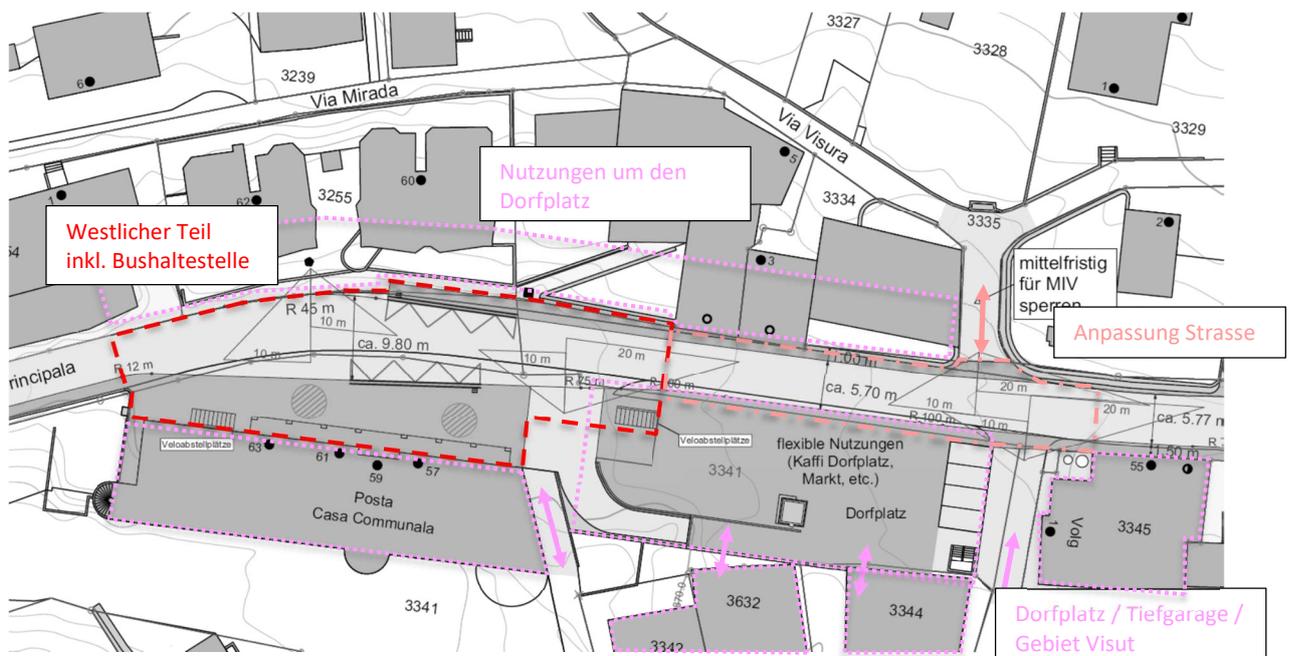


Abbildung 25: Bausteine zur Entwicklung des Dorfplatzes, gegliedert in kurzfristige Elemente (rot, im Rahmen BGK weiter konkretisieren und umsetzen), kurz- bis mittelfristige Elemente (hellrot) und langfristige Elemente (hellviolett).

7 Planungsprozess

7.1 Beteiligte

Begleitgruppe

- Maurus Caflisch, Gemeindepräsident / Politik
- Silvia Capatt, Gemeindevorstand, Schule / Elternschaft
- Hans Jakob Telli, Gemeindevorstand, Landwirtschaft
- Simon Eyer, Vertreter Anwohner
- Stefan Cahenzli, Vertreter Gewerbe

Technische Begleitgruppe

- Curdegn Wasescha, Marco Lang, Kantonspolizei Graubünden
- Patrick Bargetzi, Peter Oberholzer, Tiefbauamt Graubünden TBA
- Anna Tina Flepp, Thomas Ingold, Denkmalpflege Graubünden
- Daniel Caduff, Amt für Energie und Verkehr AEV
- Roman Brazerol, Fachstelle Hindernisfreies Bauen, Pro Infirmis Graubünden
- Gian Spreiter, Werkbetriebe Trin

7.2 Sitzungen und Besprechungen

Es fanden folgende Sitzungen statt.

- 13.01.2022: Startsitzen
- 14.03.2022: Begleitgruppe
- 11.04.2022: Begleitgruppe
- 09.05.2022: Begleitgruppe
- 21.06.2022: Präsentation des Entwurf in der technischen Begleitgruppe
- Möglichkeit zur Mitwirkung durch die technische Begleitgruppe
- 21.09.2022: Arbeitssitzung AEV und Kantonspolizei betreffend Bushaltestellen
- 28.11.2022: Begleitgruppe (Auswirkung Mitwirkung)
- ab Jan. 2023: Verabschiedung Gemeindevorstand
- xx.xx.2023: Informationsveranstaltung

7.3 Information und Mitwirkung

Wird noch ergänzt

Glossar

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FGSO	Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

Beilagen

Situationspläne BGK 1:500, 21.12.2022

Bestandespläne 1:500, 21.12.2022

Werte- und Konfliktekarte, 12.04.2021

Grundeigentümerplan 1:500, 25.01.2022

Betriebskonzept (A3), 20.06.2022

Auswertung Vernehmlassung technische Begleitgruppe, 25.08.2022