



Betriebs- und Gestaltungskonzept Trin Dorf

Ergebnisse der Mitwirkung

26.03.2025

Inhalt

Zusammenfassung.....	2
Planungsprozess	2
Ergebnisse der Mitwirkung	3

Zusammenfassung

Die Hauptstraße in Trin Dorf ist weiterhin von ihrer früheren Funktion als Kantonsstraße geprägt, obwohl der Bau des Umfahrungstunnels 1994 den Durchgangsverkehr reduziert hat. Herausforderungen bestehen insbesondere in der Führung des Fußverkehrs sowie in der Gestaltung des öffentlichen Raums. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zielt darauf ab, die Hauptstraße zur Dorfstraße weiterzuentwickeln, Begegnungsräume zu schaffen und die Fußgängersituation zu verbessern. Dies soll durch Geschwindigkeitsreduktionen und eine optimierte Raumaufteilung erreicht werden. Zudem müssen Bushaltestellen gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) barrierefrei gestaltet werden.

Das Konzept umfasst drei Varianten: kurzfristige Sofortmaßnahmen, einen langfristigen Zielzustand und eine Zwischenlösung. Die Umsetzung wird schrittweise erfolgen, abhängig von den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde. Das BGK ist zudem mit anderen Projekten, insbesondere der Dorfplatzentwicklung und privaten Bauvorhaben, abgestimmt, um Synergien optimal zu nutzen.

Am 30. Oktober 2024 hat ein Informationsanlass stattgefunden, um das BGK der interessierten Bevölkerung vorzustellen. Vom 1. November bis 1. Dezember 2024 waren zudem Interessierte eingeladen am Konzept mitzuwirken. Die Auswertung der Mitwirkungsphase wird im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

Planungsprozess

Bis zur Mitwirkung der breiten Bevölkerung wurde das BGK von einer Begleitgruppe erarbeitet, die vom Gemeindevorstand eingesetzt wurde. Technische Einwände sowie die grundsätzliche Machbarkeit wurden durch eine technische Begleitgruppe geprüft und eingebracht.

Am 30. Oktober 2024 lud der Gemeindevorstand die Bevölkerung zu einer Informationsveranstaltung ein, bei der die Grundzüge des Betriebs- und Gestaltungskonzepts vorgestellt wurden. Die Teilnehmenden hatten bereits die Gelegenheit, grundlegende Fragen zu stellen und Unklarheiten zu klären.

Anschließend waren Interessierte eingeladen, sich vom 1. November bis zum 1. Dezember 2024 aktiv einzubringen. Von dieser Möglichkeit machten 19 Personen oder Institutionen Gebrauch und reichten insgesamt 55 Mitwirkungseingaben ein. Im folgenden Abschnitt werden diese Eingaben sowie die dazugehörigen Antworten zusammenfassend dargestellt.

Ergebnisse der Mitwirkung

Eingabe	Antwort	Anzahl Anträge
Anpassung des Konzepts der Haltestelle Dorf: Eine zweiseitige Haltekannte in der Mitte soll für beide Haltestellen genutzt werden. Die Haltestelle für Busse in Richtung Chur soll auf der Fahrbahn und die Haltestelle für Busse in Richtung Flims auf dem Platz vor dem Gemeindehaus positioniert werden.	Für das Vorprojekt der Haltestelle Dorf wurde eine Variante in Auftrag gegeben, die das Konzept einer zweiseitigen Haltekannte in der Mitte nochmals detailliert prüft. Eine endgültige Entscheidung kann jedoch erst getroffen werden, wenn die Machbarkeit dieser Variante vorliegt.	7
Beibehalten des Fussgängerstreifens beim Übergang Via Visura - Via Visut und/oder Baurca.	Gemäss den bfu-Richtlinien sollte in Tempo-30-Zonen in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet werden. Die Gesetzgebung erlaubt sie jedoch bei "besonderen Vortrittsbedürfnissen". Eine detaillierte Prüfung der Situation wurde auf Konzeptstufe noch nicht durchgeführt. Dieser Hinweis wird jedoch in die weitere Planung zur Signalisation von Tempo 30 sowie den begleitenden Massnahmen eingebracht.	6
Einrichtung fehlender Veloabstellplätze an der Haltestelle Quadris.	Der Hinweis auf die Einrichtung fehlender Veloabstellplätze an der Haltestelle Quadris wird in die weitere Planung aufgenommen.	3
Gezielter Einsatz von Pflästerungen.	Die verschiedenen Platzgestaltungen wurden auf Konzeptstufe noch nicht weiter vertieft. Die Erwähnung von Pflastersteinen als Gestaltungselement versteht sich daher als eine mögliche Idee. Dieser Hinweis wird in die weitere Planung aufgenommen.	3
Gezielter und sinnvoller Einsatz der finanziellen Mittel der Gemeinde.	Die Umsetzung des BGK in Etappen erlaubt es der Gemeinde, die nötigen Prioritäten zu setzen. Einige Massnahmen können ohne grossen finanziellen Aufwand umgesetzt werden, während andere, wenn möglich, in Synergie mit Strassen- oder Werksanierungen realisiert werden. So wird der Mehraufwand für die Umsetzung gemäss Konzept minimiert. Durch diese Etappierung und die für einige Massnahmen vorgesehenen Beiträge von Bund und Kanton sollte der finanzielle Aufwand der Gemeinde in einem guten Verhältnis zum Nutzen stehen.	3
Erhalt der Parkplätze und Ladezonen vor dem Gemeindehaus.	Diese Anforderung wurde an den Verkehrsplaner weitergegeben, um sie in die Vorprojekte einfließen zu lassen. Die Parkplätze und/oder Ladezonen vor dem Gemeindehaus sollen, wo immer möglich, erhalten bleiben.	3

Verbesserung der Situation für den Fussverkehr in Porclis.	Wir nehmen diesen Hinweis gerne auf und werden die Situation in Porclis erneut analysieren lassen. Aus den Diskussionen sind einige Ideen hervorgegangen, die unseres Wissens nach noch nicht vertieft geprüft wurden. Möglicherweise ergibt sich daraus eine Verbesserung der Situation.	3
Anpassung des Konzepts der Haltestelle Portalavanda: Vermeidung einer Kaphaltestelle durch bergseitige Ausdehnung und/oder talseitige Auskragung.	Diese Variante wurde bereits in der Kommission ausführlich diskutiert. Die erforderlichen Platzverhältnisse würden jedoch eine erheblichen Beanspruchung von privatem Land nach sich ziehen. Zudem wären umfangreiche Kunstbauten notwendig, die das Kosten-/Nutzenverhältniss negativ beeinflussen. Aus diesem Grund wurde diese Variante bewusst nicht weiterverfolgt.	2
Bereitstellung geschützter Sitzgelegenheiten bei den Haltestellen.	Diese Anforderung wurde an den Verkehrsplaner weitergegeben, um sie in die Vorprojekte einfliessen zu lassen. Auf Konzeptstufe wurde jedoch auf die Platzierung dieser Elemente verzichtet.	2
Verzicht auf die Einführung einer Begegnungszone im Bereich des Dorfplatzes/Gemeindehauses.	Wenn die Haltestelle Dorf als Fahrbahnhaltestelle mit der Möglichkeit zum Überholen stehender Postautos gestaltet werden soll, erfordern die Vorschriften die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20. Bei Tempo 30 wäre eine Mittelinsel erforderlich, die das Überholen verhindert. Aufgrund anderer Eingaben wird eine alternative Variante für die Haltestelle Dorf ausgearbeitet, die, sofern machbar, auch bei Tempo 30 das Überholen nicht verhindert. Das Anliegen wird somit indirekt im Zuge des Vorprojekts berücksichtigt.	2
Die Einfahrt Muntegn soll weiterhin für grosse Gesellschaftswagen und Lastwagen befahrbar bleiben.	Diese Anforderung wurde an den Verkehrsplaner weitergegeben um in die Planung der Vorprojekte einzubeziehen und sicherzustellen, dass die Befahrbarkeit für grosse Gesellschaftswagen und Lastwagen gewährleistet bleibt.	1
Zusätzliche Sicherung des Zauns an der Einfahrt Muntegn mit Maschendraht.	Der Hinweis zur zusätzlichen Sicherung des Zauns an der Einfahrt Muntegn mit Maschendraht wurde bereits nach einer Begehung mit einem Verkehrsplaner an uns herangetragen. Der Auftrag für die zusätzliche Absicherung wurde bereits erteilt.	1
Anpassung des Konzepts der Haltestelle Quadris: Eine zweiseitige Haltekante in der Mitte soll für beide Haltestellen genutzt werden. Die Haltestelle für Busse in Richtung Flims soll auf der Fahrbahn und die Haltestelle für Busse in Richtung Chur auf dem bestehenden Platz platziert werden.	Die Platzverhältnisse erlauben eine Anordnung der Haltestelle in Richtung Flims nur unter erheblichem Eingriff in privates Land, um die Anfahrt zur erhöhten Haltekante zu ermöglichen. Dies ist nicht im Interesse der Gemeinde, daher wurde diese Konzeptvariante nicht weiterverfolgt.	1

Keine Verwendung von farbigem Belag.	Das Konzept sieht vor, bestimmte Flächen, die primär dem Langsamverkehr dienen, in einer Versuchsphase mit farblichen Markierungen hervorzuheben. Dabei handelt es sich nicht um eingefärbten Belag, sondern um aufgebrachte Markierungen. Sollten die Erfahrungen positiv ausfallen, werden diese Markierungen im Endausbau durch eine Abgrenzung mittels Belagswechsel oder überfahrbarer Randsteine ersetzt.	1
Berücksichtigung der Perspektive von Kindern und Jugendlichen bei der Planung und Umsetzung der Massnahmen.	Das BGK folgt in wesentlichen Punkten den einschlägigen Gesetze sowie den Richtlinien der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) und den relevanten Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Alle diese Rahmenbedingungen haben zum Ziel, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen, insbesondere zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Da dies auch den Zielen des Gemeindevorstands und der Kommission entspricht, haben wir ein Konzept entwickelt, das diesen Vorgaben strikt folgt.	1
Reduzierung der Anzahl Haltestellen, die behindertengerecht ausgebaut werden.	Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist jede Haltestelle behindertengerecht auszugestalten. Auf Konzeptstufe wurden deshalb Lösungen entwickelt, um dieser Anforderung gerecht zu werden.	1
Sicherstellung, dass Posthaltestellen den Strassenverkehr nicht behindern.	Das BGK verfolgt das Ziel, eine funktionierende Strassenverbindung zu erhalten. Im Vergleich zur alltäglichen Nutzung stellt der Notfall eine zeitlich begrenzte Ausnahmesituation dar, auf die der Strassenraum nicht zwingend ausgelegt werden muss. Dennoch wurden in der Kommission bereits mögliche Massnahmen, wie etwa eine Verkehrsregelung im Siedlungsgebiet oder der Einsatz mobiler Ampelanlagen, für den Fall längerer Ausfälle des Tunnels diskutiert.	1
Problematische Rechtsvortritte bei Tempo 30: Reduktion auf Tempo 40 oder Beibehaltung von Tempo 50.	Gemäss den bfu-Richtlinien gilt in Gebieten mit Tempo 30 in der Regel Rechtsvortritt. Abweichungen sind jedoch gemäss Verordnung möglich, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert, etwa bei geringen Sichtweiten. Diese Abweichungen sind im Konzept an bestimmten Stellen bereits vorgesehen. Bezüglich einer Reduktion auf Tempo 40 gibt es kaum Nachweise, dass damit die Ziele des BGK erreicht werden können. Aus den bisherigen Diskussionen und Rückmeldungen geht hervor, dass die Reduktion auf Tempo 30 breit akzeptiert wird und mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen sicher umsetzbar ist.	1

Markierung eines einseitigen Streifens von Quadris bis Porclis für die Fussverkehrsführung.	Der Abschnitt Schulhaus bis Porclis ist nicht Bestandteil des BGK. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist die Idee kaum umzusetzen, da die Siedlungsstruktur entlang der Strasse, die vorhandenen Platzverhältnisse und bestehende Infrastruktur wechsel- oder beidseitigen Fussgängerverkehr erfordern. Wichtiger erscheint die Erfüllung des Ziels einer durchgehenden Fussgängerverkehrsverbindung entlang der gesamten Via Principala.	1
Beschränkung auf die Mindestmasse bei Haltestellen.	Es ist im Interesse der Gemeinde, dass diese Elemente auf das notwendige Minimum beschränkt werden.	1
Gestaltung von Fussverkehrsflächen ausschliessliche durch farbige Markierung.	Im Konzept ist vorgesehen, für die Fussverkehrsflächen überfahrbare niedrige Randsteine einzusetzen. Erfahrungen aus anderen Gemeinden zeigen, dass diese Lösung sowohl für die Schneeräumung als auch für Begegnungsfälle von Fahrzeugen gut funktioniert.	1
Klärung der genauen Kostenfolgen für die Gemeinde.	Die Grobkostenschätzung des Konzepts liegt im Bereich von 3 - 5 Millionen Franken. Darin sind keine Beiträge von Bund und Kanton enthalten. Die Kosten verteilen sich auf die kommenden Jahre. Einzelne grössere Massnahmen werden weiter detailliert und konkretisiert um sie später einer Gemeindeversammlung zur Genehmigung vorzulegen.	1
Markierung von Velostreifen ab Porclis bzw. Abzweigung A19 bis zum Dorfeingang.	Wir nehmen diesen Hinweis gerne auf und werden das Anliegen bei Gelegenheit prüfen. Für den Abschnitt Porclis bis zum Dorfeingang werden wir das Thema an das Tiefbauamt (TBA) des Kantons Graubünden weiterleiten.	1
Verzicht auf Fussgängerverkehrsflächen entlang der Hauptstrasse.	Ein zentrales Ziel des BGK ist die qualitative Aufwertung der Via Principala. Dazu gehört die Verbesserung der Erreichbarkeit und Verntzung für den Langsamverkehr, also für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr. Der gemessene durchschnittliche Verkehr ermöglicht es, diese Ziele zu verfolgen, wobei die Funktionsfähigkeit der Strasse weiterhin gewährleistet bleibt. Die Kommisson und der Gemeindevorstand sind überzeugt, dass dies umsetzbar ist.	1
Anstreben einer konstanteren Fahrbahnbreite und klarere Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir.	Den Hinweis zur konstanten Fahrbahnbreite nehmen wir gerne für die Folgeplanung auf. Eine klarere, nicht überfahrbare Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir steht jedoch im Widerspruch zum Ziel einer funktionierenden Strasse, da bei einer konstanten Fahrbahnbreite gewisse Begegnungsfälle kaum noch möglich sind.	1

Durchgehende und verbundene Langsamverkehrsflächen mit Trottoirüberfahrten in Mündungsbereichen.	Dieses Ziel wurde im BGK verfolgt. Die verschiedenen Elemente sind teils den gewachsenen Strukturen und den vielfältigen Anforderungen des Strassenraums geschuldet. Andererseits wurde auf Konzeptstufe keine Optimierungen in dieser Hinsicht vorgenommen. Den Hinweis nehmen wir gerne für eine Folgeplanung auf.	1
Verbesserung der Fussverkehrsführung im Bereich Ost.	Die Fussgängerführung im Bereich der Engstelle Baurca gestaltet sich sehr schwierig. Durch den Einsatz von farblicher Markierungen in einem ersten Schritt kann beobachtet werden, wie der Fussverkehr diese Massnahme annimmt, was für den Endausbau wertvolle Erkenntnisse liefert. Weiter östlich ist eine Abstimmung mit der Arealentwicklung des angrenzenden Baugeschäfts erforderlich.	1
Fehlender Einbezug des Dorfplatzes.	Dieser Entscheid wurde bewusst getroffen um das Konzept auf den Strassenraum zu fokussieren. Eine wichtige Randbedingung war jedoch, dass die Strassenraumgestaltung den Spielraum für den Dorfplatz nicht einengen darf. Aufgrund anderer Eingaben wird eine alternative Variante für die Haltestelle Dorf ausgearbeitet, die, sofern machbar, ohne Begegnungszone auskommt und somit den Dorfplatz noch weiter unberührt lässt.	1
Wunsch nach einer qualitätsvollen Gestaltung des Platzes Baurca durch die Erweiterung des Fussgängerbereichs, Platzierung einer Sitzbank und Pflanzung eines schattenspendendem Baums.	Die detaillierte Platzgestaltung wurde auf Konzeptstufe noch nicht abgeschlossen. Den Wunsch nach einer qualitätsvollen Gestaltung des Platzes Baurca, einschliesslich der Erweiterung des Fussgängerbereichs, der Platzierung einer Sitzbank und der Pflanzung eines schattenspendenden Baums, nehmen wir gerne für die Folgeplanung auf.	1
Optimierung der Beleuchtung durch Erneuerung, Dimmung oder Ergänzung.	Die Erneuerung der alten Beleuchtung durch moderne, energieeffiziente Leuchtmittel ist unabhängig vom BGK bereits für das gesamte Gemeindegebiet vorgesehen. Die Umsetzung erfordert jedoch erhebliche planerische und finanzielle Mittel, sodass sie voraussichtlich noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Mit dem Einsatz dieser Leuchtmittel können unter anderem auch die Lichtemissionen durch Dimmung reduziert werden.	1

<p>Generelle Zurückweisung des Arbeitsinstrumentes des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.</p>	<p>Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ist ein Arbeitsinstrument des Gemeindevorstandes, das sich im vorliegenden Fall mit der Aufwertung der Via Principala befasst.</p> <p>Es handelt sich dabei nicht um ein behörden- oder eigentümerverbindliches Instrument wie die Gesamtrevision der Ortsplanung und hat daher keine direkten einschränkenden Auswirkungen auf private Parzellen. Vielmehr dient es dazu, einen möglichen Zielzustand zur Verfolgung bestimmter Ziele aufzuzeigen.</p> <p>Wie korrekt festgestellt wurde, ist im Bereich der erwähnten Parzellen eine Abstimmung und Koordination erforderlich, die vor der weiteren Bearbeitung möglicher Massnahmen erfolgen muss. Dass die Gemeinde ein BGK erarbeitet und gewisse Flächen der Bauunternehmung Erni AG dafür vorsehen könnte wurde bereits im Zuge des Verfahrens zur Ortsplanung zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die kritischen Hinweise zu Massnahmen in Bezug auf die erwähnten Parzellen nehmen wir zur Kenntnis.</p>	<p>1</p>
--	---	----------