



Amt für Raumentwicklung Graubünden  
Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun  
Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni

---

Telefon +41 (0)81 257 23 23, Telefax +41 (0)81 257 21 42, Internet: [www.are.gr.ch](http://www.are.gr.ch), E-Mail: [info@are.gr.ch](mailto:info@are.gr.ch)

## Mitwirkungsbericht

### *Rapporto di compartecipazione*

Öffentliche Auflage Richtplananpassung Kapitel 6 Verkehr (KRIP-V)

*Esposizione pubblica dell'adeguamento del piano direttore, capitolo 6 Traffico (PDC-T)*

Stand 31. Mai 2021

*Stato dell'elaborazione 31 maggio 2021*

## Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Bemerkungen zur öffentlichen Mitwirkungsauflage.....	3	Traffico aereo (capitolo 6.7) .....	36
Considerazioni generali concernenti l'esposizione pubblica.....	4	Rapporto esplicativo.....	37
Zusammenfassung der Ergebnisse .....	6	Entwurf Vorprüfungsbericht des Bundes .....	38
Gesamtverkehr (Kapitel 6.1) .....	7	Beantwortung der einzelnen Anträge .....	45
Strassenverkehr (Kapitel 6.2).....	11	Generelles und Grundsätzliches.....	46
Öffentlicher Personenverkehr (Kapitel 6.3).....	14	Kapitel 6.1 Gesamtverkehr .....	61
Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 6.4) .....	17	Kapitel 6.2 Strassenverkehr .....	80
Agglomerationsverkehr / Agglomerationsprogramme (Kapitel 6.5) ..	18	Kapitel 6.3 Öffentlicher Personenverkehr .....	122
Güterverkehr (Kapitel 6.6) .....	19	Kapitel 6.4 Fuss- und Veloverkehr .....	157
Flugverkehr (Kapitel 6.7) .....	20	Kapitel 6.5 Agglomerationsverkehr / Agglomerationsprogramme .	170
Erläuternder Bericht.....	21	Kapitel 6.6 Güterverkehr .....	175
Riepilogo dei risultati.....	22	Kapitel 6.7 Flugverkehr .....	179
Traffico complessivo (capitolo 6.1) .....	23	Erläuternder Bericht.....	189
Circolazione stradale (capitolo 6.2).....	27	Keine Einwände.....	192
Trasporto pubblico di persone (capitolo 6.3).....	30		
Traffico pedonale e ciclistico (capitolo 6.4) .....	33		
Traffico d'agglomerato / Programmi d'agglomerato (capitolo 6.5) ..	34		
Traffico merci (capitolo 6.6).....	35		

## Allgemeine Bemerkungen zur öffentlichen Mitwirkungsaufgabe

Die öffentliche Auflage und Vernehmlassung zum Richtplankapitel 6 Verkehr dauerte vom 16. Juli bis 18. September 2020 (Publikation im Amtsblatt vom 16. Juli 2020). Parallel dazu fand die Vorprüfung durch den Bund statt. Mit der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung wurden die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 RPG und Art. 7 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) gewährleistet. Die 105 Gemeinden und 11 Regionen des Kantons wurden vom Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE-GR) zu einer Stellungnahme eingeladen. Im Weiteren wurden auch die betroffenen Nachbarkantone und Nachbarregionen, die politischen Parteien des Kantons sowie verschiedene Verbände und Organisationen begrüsst. Insgesamt gingen 49 Stellungnahmen ein (17 Gemeinden; 8 Regionen; 3 Kantone und Länder; 12 Verbände, Organisationen und Firmen; 4 kantonale Fachstellen; 5 Private).

Die Stellungnahmen enthalten zum Teil mehrere Anträge. Sämtliche Anträge wurden durch das ARE-GR in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt (TBA) und dem Amt für Energie und Verkehr (AEV) ausgewertet und behandelt. Es wurden eine Reihe von Anregungen, Hinweisen und Kritikpunkten aufgenommen und bei der Überarbeitung des Richtplankapitels berücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die aus der Mitwirkung hervorgegangenen Grundsatzfragen und Hauptthemen gesamthaft beantwortet. Zudem werden die sich aus der Behandlung der Anträge ergebenden

Anpassungen am Richtplantext kapitelweise aufgelistet. Der zweite Teil des vorliegenden Mitwirkungsberichts besteht aus der Auswertungstabelle, in der die Anträge themenweise gegliedert, wörtlich wiedergegeben und beantwortet werden. Betrifft ein Antrag ein Thema, das bereits im ersten Teil beantwortet wurde, wird darauf verwiesen.

Beantwortung:

P = Positiv, wird berücksichtigt

K = Kenntnisnahme. Löst keinen Änderungsbedarf beim Richtplantext und dem Erläuterungsbericht aus. Kenntnisnahmen erfolgen, wenn:

- Kein konkreter Antrag formuliert ist, sondern z.B. ein Statement gemacht oder eine Meinung (Zustimmung/Ablehnung/genereller Kommentar) kundgetan wird.
- Anträge, die nicht die in Auflage befindliche Richtplananpassung betreffen oder nicht auf der Ebene des kantonalen Richtplans gelöst werden können. Dies betrifft insbesondere Inhalte, welche in Gesetzen geregelt oder zu regeln sind, wo die gesetzlichen Grundlagen für eine Verankerung im Richtplan fehlen oder die Inhalte eines anderen planerischen Instrumentes sind. Die jeweilige Kenntnisnahme wird in einem solchen Falle mit einem Hinweis versehen.

N = Negativ, kann nicht berücksichtigt werden

Hinweis: Viele Anträge konnten nur zur Kenntnis genommen werden, weil sie nicht den KRIP-V an sich, sondern verwandte und untergeordnete Themen betreffen, die nicht auf der Ebene des Richtplans zu behandeln sind oder sich zu Vorhaben äussern, für welche bereits eigene Verfahren im Gange sind und spezifische Anhörungen durchgeführt werden. Damit diese Anträge in Folgeverfahren behandelt und allenfalls berücksichtigt

werden können, wurden die Stellungnahmen dieses Mitwirkungsverfahrens in einer Datenbank aufbereitet und den Fachämtern zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

## Considerazioni generali concernenti l'esposizione pubblica

L'esposizione e la consultazione pubblica riguardante il capitolo 6 «Traffico» del piano direttore si sono svolte tra il 16 luglio ed il 18 settembre 2020 (pubblicazione sulla gazzetta ufficiale del 16 luglio 2020). Parallelamente, è stato svolto l'esame preliminare da parte della Confederazione. Con l'esposizione e la consultazione pubblica sono state garantite l'informazione e la partecipazione della popolazione secondo l'art. 4 LPT e l'art. 7 dell'Ordinanza sulla Pianificazione Territoriale per il Cantone dei Grigioni (OPTC). I 105 comuni e le 11 regioni del cantone sono stati invitati ad esprimersi dall'Ufficio per lo Sviluppo Territoriale dei Grigioni (ARE-GR). Inoltre, sono stati accolti con favore anche i cantoni e le regioni confinanti coinvolti, i partiti politici del cantone, nonché svariate associazioni e organizzazioni. Complessivamente sono pervenute 49 prese di posizione (17 comuni; 8 regioni; 3 cantoni e stati, 12 associazioni, organizzazioni e aziende; 4 uffici cantonali; 5 privati).

Alcune prese di posizione contengono numerose richieste. L'ARE-GR, in collaborazione con l'Ufficio tecnico e l'Ufficio dell'energia e dei trasporti, ha valutato e gestito tutte le richieste. È stata accolta una serie di suggerimenti, indicazioni e punti critici, presi in considerazione durante la revisione del capitolo del piano direttore. Di seguito trovano risposta nella

loro interezza le questioni fondamentali e i temi principali emersi dalla compartecipazione. Inoltre, vengono elencate per capitolo le modifiche apportate al testo del piano direttore derivanti dalla gestione delle richieste. La seconda parte del presente rapporto di compartecipazione è costituita dalla tabella di valutazione in cui le richieste, riportate in modo letterale, sono raggruppate per argomento e ottengono un riscontro. Qualora una richiesta riguardasse un argomento che ha già ricevuto riscontro nella prima parte, si fa riferimento a quest'ultimo.

Riscontro:

P = positivo, viene preso in considerazione

K = presa d'atto. Nessuna necessità di modifica al piano direttore o al rapporto esplicativo. La presa d'atto avviene quando:

- Non è stata formulata alcuna richiesta specifica, ma piuttosto viene fatta una dichiarazione o viene reso noto un parere (approvazione / rifiuto / commento generale).
- Richieste che non riguardano l'attuale adeguamento del piano direttore o che non possono essere risolte a livello del piano direttore cantonale. Ciò vale in particolare per questioni regolamentate o da regolamentare per legge, dove manca la base giuridica per integrarle nel piano direttore o sono oggetto di un altro strumento di pianificazione. In tal caso, la rispettiva presa d'atto deve essere accompagnata da una nota.

N = negativo, non può essere preso in considerazione

Nota: Di molte richieste è solamente stato preso atto perché non riguardano direttamente il PDC-T, ma temi correlati e subordinati che non devono essere trattati a livello di piano direttore cantonale, o perché

commentano progetti per i quali sono già in corso procedure separate e si stanno tenendo consultazioni specifiche. Affinché queste domande possano essere trattate e, se necessario, prese in considerazione nelle procedure successive, le prese di posizioni risultanti dalla procedura di consultazione sono state registrate in una banca dati e verranno messe a disposizione degli uffici specializzati per un futuro utilizzo.

## Zusammenfassung der Ergebnisse

### *Aufbau dieser Zusammenfassung*

Einleitend erfolgt die gesamtheitliche Beurteilung dieser Richtplananpassung aufgrund der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen. Der Umgang mit generellen Fragestellungen, welche in allen Kapiteln aufgeworfen wurden, wird nachfolgend, unter «Allgemeine Bemerkungen, die Anträge in allen Kapiteln betreffen» erläutert. Anschliessend werden themenspezifische Fragestellungen zu den einzelnen Kapiteln 6.1 – 6.7 erörtert und jeweils die wichtigsten Anpassungen am Richtplankapitel sowie die wichtigsten Nicht-Berücksichtigungen aufgeführt.

### *Bemerkungen zum Richtplankapitel als Ganzes*

Bei der öffentlichen Auflage zur Richtplananpassung des Kapitel 6 Verkehr wurde an der Vorlage keine eigentliche Grundsatzkritik geübt. Von der überwiegenden Mehrheit der Stellungnehmenden wurde das Richtplankapitel als schlüssig und klar beurteilt. Hingegen wurden viele Anpassungsanträge gestellt, die Einzelfragen, spezifische Formulierungen oder die Aufnahme oder Streichung von Objekten (räumliche Festlegungen) betreffen.

### *Allgemeine Bemerkungen, die Anträge in allen Kapiteln betreffen*

#### *Flughöhe und Abstraktionsgrad des kantonalen Richtplans*

Der kantonale Richtplan weist eine relativ grosse Flughöhe und einen hohen Abstraktionsgrad auf. Deshalb können zu sehr ins Detail gehende

Anträge für (Um-)Formulierungen oft nicht berücksichtigt werden; sie sind auf der Ebene des Richtplans nicht zielführend. Das gleiche gilt für zu detaillierte sachbezogene Forderungen, z.B. dass an bestimmten Bahnhöfen abschliessbare Veloräume bereitgestellt werden müssten. Um dies umzusetzen, bestehen geeignetere Instrumente als der Kantonale Richtplan, weshalb die entsprechenden Anträge mit Hinweis auf das geeignetere Instrument im Mitwirkungsbericht zur Kenntnis genommen und den zuständigen Stellen zu einer weiteren Bearbeitung (z.B. im Rahmen der Angebotsplanung, des Strassenbauprogramms oder der konkreten Projektbearbeitung) weitergeleitet wurden.

### *Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind (und unter den Zuständigkeitsbereich von ASTRA, BAV oder BAZL fallen)*

Vorhaben des Bundes, wie z.B. Ausbauten bei den Nationalstrassen, gehören meist zu den grösseren Infrastrukturvorhaben des Kantons. Aus Gründen der Übersicht und der Koordination sind in den Objektlisten deshalb nicht nur die Vorhaben des Kantons, sondern auch jene des Bundes, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind, aufgeführt. Die Sachplanobjekte stehen jedoch nicht zur Diskussion; hierzu wurden eigene Verfahren und Anhörungen durch den Bund durchgeführt. Ebenso kann der Kanton bei Sachplaninhalten nicht selbst bestimmen, er kann hierzu nur Anträge stellen. Dies betrifft unter anderem Anträge die neue (wünschbare) Autobahnanschlüsse, bahnseitige Ausbauvorhaben oder auch Gebirgslandeplätze zum Inhalt hatten. Wegen der fehlenden Zuständigkeit wurden diese Anträge im Richtplan zur Kenntnis genommen.

*Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten*

Bei der Planung von jeglichen Infrastrukturvorhaben ist zu überprüfen, ob Inventare des Natur- und Heimatschutzes (ISOS, IVS, NHG-Objekte, BLN-Landschaften etc.) sowie Belange des Gewässer- und Umweltschutzes betroffen sind. Es gibt heute kaum noch grössere Infrastrukturvorhaben, bei welchen obengenannte Inventare oder Belange nicht mit betroffen wären. Bei Richtplanobjekten mit den Koordinationsständen «Vororientierung» oder auch «Zwischenergebnis» ist die definitive Linienführung oder flächenbezogene Ausdehnung vielfach noch nicht abschliessend definiert. Deshalb wird neu jeweils am Anfang der Objektlisten darauf hingewiesen, dass bei jeglichen Vorhaben die Betroffenheit von obengenannten Inventaren und Belangen zu überprüfen ist. Auf eine Nennung in den Bemerkungen zu jedem einzelnen Objekt wird hingegen verzichtet, da dies einen erheblichen Nachführungs- und Aktualisierungsaufwand bei jeder Aktualisierung eines Inventars nach sich ziehen würde. Eine solche Aufzählung der betroffenen Fachthemen ist auch nicht Aufgabe der Richtplanung, sondern der Projektierungsebene. Die Formulierung am Anfang der Objektlisten ist wie folgt:

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

Bei Anträgen hinsichtlich der Betroffenheit von Inventaren des Natur- und Heimatschutzes in der Ausgangslage, den Zielen und Leitsätzen, den Handlungsanweisungen und Erläuterungen der jeweiligen Kapitel wird ebenfalls auf diese Beantwortung verwiesen (vgl. beispielsweise auch Antrag Nr. 28).

## Gesamtverkehr (Kapitel 6.1)

### *Hauptthemen*

#### *Prioritäten in der Zielsetzung*

Unter B «Ziele und Leitsätze» setzt sich die kantonale Verkehrspolitik, unter der Prämisse, dass zusätzliche Mobilität möglichst vermieden werden soll, folgende Prioritäten:

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

Diese Prioritäten wurden von verschiedenen Seiten in die eine und in die andere Richtung in Frage gestellt. So wünschten sich einerseits Pro Natura, WWF, VCS und Natura nostra, dass die Verminderung und Verlagerung des

MIV und des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene anzustreben sei. Auch der Flugverkehr solle vermindert werden. Andere Antragsteller wie beispielsweise die Wirtschaftsverbände argumentieren, dass die Wirtschaft auf eine gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur für den MIV angewiesen sei. Diesem Aspekt würde der Richtplan zu wenig Bedeutung beimessen. Seitens verschiedener Gemeinden und Regionen wird darauf hingewiesen, dass sowohl für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr als auch für den MIV Infrastrukturausbauten erforderlich sein werden. Dies müsse in der Zielsetzung deutlicher zum Ausdruck kommen.

Dass die Anträge zur Priorisierung derart weit auseinander gehen, kann aufgrund der unterschiedlichen Interessenlage der Antragsteller gut nachvollzogen werden. Aufgrund einer Abwägung der unterschiedlichen Interessen, wird auf eine Anpassung der Priorisierung (in die eine oder andere Richtung) verzichtet. Die Priorisierung wird deshalb unverändert belassen. Die in der Zielsetzung gewählte Formulierung orientiert sich an dem für Gesamtverkehrskonzepte durchgehend angewandten Grundsatz «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglicher machen», wobei im Gebirgskanton Graubünden dem Erhalt und der Optimierung der Infrastruktur eine besondere Bedeutung zukommt. Hingegen wird die Prämisse insofern angepasst, dass das Adjektiv «zusätzlich» gestrichen und «vermeiden» durch «minimieren» ersetzt wird. Damit wird den Anträgen der Umweltschutzorganisationen teilweise entsprochen. Der Begriff «Mobilität minimieren» wird zusätzlich in den Erläuterungen erklärt.

#### *Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen*

Seitens der Umweltschutzorganisationen wird kritisiert, dass die Klimaziele im Richtplanentwurf zu wenig Beachtung finden. Unter anderem wird auf

die Klimastrategie des Kantons Graubünden verwiesen, auf welchen stärkeren Bezug genommen werden soll. Insbesondere wird bemängelt, dass die Handlungsschwerpunkte *HS 1: Den Energieverbrauch senken und die Ressourceneffizienz steigern*, *HS 2: Die fossilen Energieträger durch erneuerbare ersetzen* und *HS 9: Die Biodiversität im Anpassungsprozess an den Klimawandel stärken* in den Prioritäten des Gesamtverkehrs zu wenig widerspiegelt seien. Verschiedentlich wird beantragt, dass in sämtlichen Unterkapiteln auf die drei obenerwähnten Strategien der Klimastrategie Bezug genommen werden müsse. Ebenso sollten die meisten Vorhaben, insbesondere die langfristigen, auf die Kompatibilität mit den obenerwähnten Zielen und Strategien überprüft und bei negativem Ergebnis aus den Objektlisten gestrichen werden.

Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel sind in der Tat schweizweit und so auch in Graubünden eine grosse Herausforderung. Dies hat bisher umfangreich in Absichtserklärungen und Konzepten, aber nur teilweise auf der Gesetzesebene seinen Niederschlag gefunden. Was den Richtplan betrifft, so ist anzumerken, dass dieser nicht Gesetzesfunktion übernehmen kann, sondern damit betraut ist, diese Gesetze – bzw. deren räumlichen Belange – auf kantonaler Ebene umzusetzen (siehe z.B. bei den Richtplananpassungen aufgrund der revidierten RPG oder EnG). Bei der Anpassung des Richtplans Verkehr stehen spezifisch nur die Belange zur Diskussion, die mit Raumentwicklung kombiniert mit Verkehr in Beziehung stehen. Dies gilt ebenso in Bezug auf die entsprechenden nationalen und kantonalen Strategien. Dies gilt es bei der untenstehenden Erörterung der Umsetzung der klimaschutzbezogenen Strategien im Richtplan zu beachten.



Wesentliche raumrelevante Strategien zur Senkung des Energieverbrauchs und Steigerung der Ressourceneffizienz (siehe relevantes Handlungsfeld HS 1 der Klimastrategie) sind die Förderung kompakter Siedlungsstrukturen und eines höheren Anteils des ÖV's sowie Fuss- und Veloverkehrs am Modal-Split. Dies sind die Kerninhalte der KRIP-Kapitel 5.1.2 «Siedlungsentwicklung nach Innen und Abstimmung Verkehr» und werden auch im Kapitel 6.1 «Gesamtverkehr» widerspiegelt. Die Umsetzung dieser Strategie ist also bereits im Richtplan enthalten. Sie wird in der Ausgangslage von Kapitel 6.1 weiter verdeutlicht (siehe «Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel» unten).

Der Ersatz der fossilen Energieträger (siehe relevantes Handlungsfeld HS 2 der Klimastrategie) hat im Bereich Verkehr, wie richtig erwähnt, auf der Fahrzeugebene zu geschehen. Hier hat der Richtplan keine Steuerungsfunktion. Auch für eine Steuerung der Entwicklung bezüglich der Ladestationen erachten wir den Richtplan als ungeeignet, da die diesbezügliche Entwicklung bereits im Gange ist und sehr dynamisch durch private und halbprivate Promotoren vorangetrieben wird. Sinnvoll wären hier eher Vorgaben im Rahmen der kommunalen Baugesetzgebung, da der "Engpass" nicht bei der Anzahl und Verteilung der frei zugänglichen Ladestationen liegt, sondern bei der (heute) eingebauten Netzkapazität der grösseren Wohneinheiten, in deren Tiefgaragen die Fahrzeuge stehen (und aufgeladen werden wollen).

Biodiversität stärken (HS 9 der Klimastrategie): Verkehrsbezogen ist, neben Unterhalts- und Betriebsfragen (die nicht im Richtplan behandelt werden können), vor allem die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen biodiversitätsrelevant. Wir verweisen hier auf Kapitel 3.8 «Wildlebensräume und Jagd», insbesondere Kapitel 3.8.3

«Wildtierkorridore», in welchem die entsprechenden Raumsicherungen für Vernetzungen vorgenommen werden.

Die Vorhaben mit kurzem und mittlerem Umsetzungshorizont (Koordinationsstand «Zwischenergebnis» und «Festsetzung») sind überwiegend räumlich beschränkte, eher punktuelle Massnahmen: Beim Strassenverkehr im wesentlichen Verkehrsentslastungen von Ortszentren und beim öffentlichen Personenverkehr angebotsbedingte Optimierungen wie z.B. Doppelspurabschnitte. Die jeweiligen Netzerweiterungen sind also zu gering, als dass ihnen eine signifikante zusätzliche Belastung der Biodiversität nachgesagt werden könnte. Die Optimierungen im ÖV sind zudem für eine Verlagerung des Verkehrs notwendig.

Vorhaben mit langfristigem Umsetzungshorizont sind, so insbesondere bei der Objektliste ÖV, als Optionen anzusehen, deren Umsetzung in weiter Zukunft liegt und deshalb auch (sehr) unsicher ist. Auf diese Vorhaben in Bezug auf deren Klimarelevanz vertieft einzugehen, ergibt zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn.

Den Anträgen, die postulieren, dass in sämtlichen Unterkapiteln auf die drei obenerwähnten Strategien der Klimastrategie Bezug genommen werden soll, kann somit nicht entsprochen werden. Hingegen wird in der Ausgangslage zu Kapitel 6.1 auf die verkehrsbezogene Problematik des Klimawandels hingewiesen und die Prämisse zu den Prioritäten in Bezug auf die Verkehrsminimierung wird schärfer formuliert (siehe auch in "Prioritäten in der Zielsetzung").

#### *Abstimmung mit angrenzenden Regionen*

Im Kapitel 6.1 «Gesamtverkehr» und in den darauffolgenden Kapiteln sprechen die Antragsteller verschiedentlich die Anbindungen an die Nachbarregionen sowie an die Räume Zürich und Milano an. Hierzu ist festzuhalten, dass diese Themen bereits im Kapitel 2.2 «Raumkonzept Graubünden» des Richtplans umfassend thematisiert werden. Dies wird insbesondere auch im Leitgedanken «Antreiben der Entwicklung im Innern durch vielfältige Beziehungen nach aussen» erkennbar. In der Kartendarstellung zu diesem Leitgedanken werden die betreffenden Verbindungen als «übergeordnete Achsen» gekennzeichnet. Im ersten Leitsatz des Kapitels 6.1 «Gesamtverkehr» wird explizit auf das Kapitel 2.2 «Raumkonzept Graubünden» verwiesen.

#### *Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel*

- Ergänzung der Ausgangslage mit Aspekten des Klimawandels (siehe Anträge Nrn. 32, 33, weitere)
- Streichung in der Zielsetzung, erster Absatz: Minimierung von ~~zusätzlicher~~ Mobilität (siehe Antrag Nr. 32)
- Ergänzung eines Abschnittes zum IVS in den Erläuterungen sowie Anpassung der Ausgangslage (siehe Antrag Nr. 56)
- Anpassung der fünften Handlungsanweisung (Verkehrsmittel statt Verkehrsträger, siehe Antrag Nr. 95)

#### *Wichtigste Nicht-Berücksichtigungen*

Die wichtigsten Nicht-Berücksichtigungen betreffen Stellungnahmen mit folgenden Anträgen:

- Zusätzliche Erwähnung der Handlungsstrategien HS1, HS2 und HS9 der Klimastrategie (siehe Antrag Nr. 32)
- Forderung nach einer detaillierteren Aussage zum Schutz wertvoller Siedlungsgebiete, Ortsteile/ -kerne vor Verkehrsbelastung (siehe Antrag Nr. 55) zugunsten eines generellen Hinweises im Vorspann zu den Objektlisten in den Kapiteln 6.2 und 6.3.
- Antrag auf Einfügen eines zusätzlichen Leitsatzes zur Abstimmung des Verkehrssystems mit dem Ortsbild und dem Landschaftsbild (siehe Antrag Nr. 57) zugunsten eines generellen Hinweises im Vorspann zu den Objektlisten in den Kapiteln 6.2 und 6.3.
- Antrag auf Streichung des Satzes «Der Online-Handel mit Heimplieferung führt zu Reduktion bei der Verkehrsnachfrage.» (siehe Anträge Nrn. 58 und 59)
- Antrag auf Umformulierung des Leitsatzes «Der Umgang mit saisonalen bzw. täglichen Nachfragespitzen erhält eine grössere Bedeutung.» (siehe Antrag Nr. 79)
- Anträge auf Anpassung des Leitsatzes «eine angemessene Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln als Basis für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen.» (siehe Anträge Nrn. 80 und 81)

## Strassenverkehr (Kapitel 6.2)

### *Hauptthemen*

#### *Prioritäten / verkehrspolitische Grundsatzausrichtungen*

Seitens der Umweltschutzorganisationen (insbesondere Pro Natura) wird gefordert, dass auf einen weiteren Ausbau des Strassennetzes verzichtet werden soll. Stattdessen soll die bestehende Infrastruktur besser genutzt werden resp. aktiv in Richtung Vermeidung des MIV gearbeitet werden. Auch wird ein Rückbau bestehender Infrastruktur und ein zehnjähriges Moratorium für neue Ortsumfahrungen gefordert. Andere Antragsteller fordern hingegen, eine «adäquate verkehrstechnische Erschliessung» des gesamten Kantons sicherzustellen (Wirtschaftsverbände).

Der Kanton ist der Auffassung, dass einzelne Ausbauten im Hinblick auf ein zukunftsgerichtetes Strassennetz erforderlich sind. Mit den in der Zielsetzung definierten Prioritäten (sowohl in Kapitel 6.1 als auch in Kapitel 6.2) wird klar dargelegt, dass vor einem allfälligen Ausbau alle Möglichkeiten einer optimierten Nutzung der bestehenden Infrastruktur geprüft sein müssen. Die bestehende Liste der Prioritäten unter den Zielsetzungen wird mit Ausnahme des Ersatzes des Begriffs «Umfahrungen» durch «Verkehrsentlastungen (z.B. Ortsumfahrungen)» beibehalten.

#### *Unterscheidung siedlungsorientierte / verkehrsorientierte Strassen*

Mehrmals wird beantragt, auf die Unterscheidung von siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen zu verzichten. Es trifft zwar zu, dass diese Klassierung in der Fachwelt zunehmend hinterfragt wird. Jedoch ist sie immer noch in Normen abgebildet und

auch im kantonalen Strassengesetz (z.B. Art. 15 Abs. 2) und im kantonalen Strassenbauprogramm 2021 – 2024 enthalten. Die Anträge können deshalb nicht berücksichtigt werden.

#### *Tempo-30 auf Hauptachsen*

Bisher wurden Temporeduktionen primär aus Sicht der Verkehrssicherheit angeordnet. Neben der Verkehrssicherheit können jedoch noch andere Kriterien für eine Anordnung von Tempo-30 auf Hauptachsen ausschlaggebend sein. Gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (z.B. Lärm) vermindert werden kann.

Führt Strassenlärm im Innerortsbereich zur Überschreitung der Grenzwerte, ist die Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit vielfach die einzige verhältnismässige Massnahme, da sie wirkungsvoll ist und sich daher zur notwendigen Reduktion der Lärmemissionen eignet. Auch ist diese Massnahmen in den weitaus meisten Fällen zumutbar, da sie kostengünstig ist und andere Interessen (z.B. Vermeidung von Umwegverkehr) insbesondere in kleinräumigen Siedlungsgebieten selten entgegenstehen.

Mehrfach wird beantragt, Tempo-30 auch auf Hauptachsen vermehrt zuzulassen, um Verkehrsemissionen zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen. Die Grundsätze zur Einführung von Tempo-30 sind, wie oben erwähnt, gesetzlich geregelt, die Thematik der Tempolimits kann somit im Richtplan nicht behandelt werden. Die Anträge werden dem TBA und der Kantonspolizei zur Kenntnis weitergeleitet, damit sie für die Bearbeitung von spezifischen Sachgeschäften beigezogen werden können.

### *Überlastungen des Nationalstrassennetzes*

Das Aufgreifen der Thematik der Überlastungen im Strassennetz, resp. des Ausweichverkehrs von den Nationalstrassen auf das untergeordnete Netz wird von verschiedenen Antragstellern begrüsst. Allerdings werden weitergehende Festlegungen und Massnahmen gefordert. Der Kanton ist der Auffassung, dass die Handlungsanweisung «Der Ausweichverkehr durch die Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.» auf Ebene des kantonalen Richtplans ausreicht. Konkrete Massnahmen sind im Einzelfall zu treffen. Dazu ist in der Regel auch eine Koordination mit dem Bund (ASTRA) erforderlich, da auch die Nationalstrassen selbst in die Lösungsfindung einbezogen werden müssen. Der Kanton ist hier Antragsteller beim ASTRA. Die Thematik wird auch im Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation aufgegriffen und behandelt.

### *Ersatz des Begriffs «Umfahrung» durch den Begriff «Verkehrsentlastung (z.B. Ortsumfahrungen)»*

Bei vielen Ortszentren besteht ein dringender Handlungsbedarf in Bezug auf die Verkehrssituation und die dadurch entstehenden Immissionen. Wie die Lösung der jeweiligen Problemstellung erfolgt, ist in vielen Fällen jedoch nicht abschliessend geklärt. Der Begriff «Umfahrung» engt die Lösungsfindung vorzeitig und unnötig ein. Deshalb wird er durch den Begriff «Verkehrsentlastung» ersetzt, der mehr Lösungsmöglichkeiten offen lässt.

### *Anträge zu einzelnen Strassenbauprojekten (Verbindungsstrasse Sagogn, Umfahrung Sta. Maria, etc.)*

In der öffentlichen Anhörung wurde eine Reihe von Anträgen gemacht, die einzelne richtplanrelevante Strassenbauprojekte betreffen. Diese Strassenbauprojekte, so etwa die Verbindungsstrasse Sagogn, sind Inhalt von separaten, projektbezogenen Richtplanverfahren. Darin wird die Koordination sichergestellt und die Interessenabwägung vorgenommen.

Richtplanrelevante Strassenbauvorhaben müssen vom Bund genehmigt sein, damit die entsprechenden Objekte im Richtplan den Koordinationsstand «Festsetzung» erhalten. Der Koordinationsstand «Festsetzung» ist für die Plangenehmigung des jeweiligen konkreten Projektes bzw. Vorhabens zwingend (siehe BGE Schmiten). Die Festsetzung im Richtplan muss somit vorgängig zur Plangenehmigung rechtskräftig sein. Deshalb werden die Anträge zu einzelnen, sich in Richtplanverfahren befindlichen Strassenbauprojekten lediglich zur Kenntnis genommen. Wir verweisen auf die jeweiligen objektbezogenen Richtplananpassungen, bei welchen öffentliche Auflagen stattfinden. Anlässlich dieser Auflagen kann sich jedermann äussern. Das TBA hat Kenntnis von diesen Anträgen.

Hinweis: Nach Genehmigung der projektbezogenen Richtplanverfahren durch den Bund werden diese Vorhaben in die Objektliste des Richtplankapitels 6.2 aufgenommen.

### *Parkplätze im Naturraum und an Knotenpunkten*

Von Seiten der Umweltschutzorganisationen wurde verschiedentlich beantragt, dass die Leitsätze wie auch Handlungsanweisungen, die aussagen, dass an spezifischen, stark frequentierten Standorten im

ländlichen bzw. Naturraum ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten geschaffen werden soll, zu streichen seien, ebenso wie die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften im Umfeld wichtiger Knoten. Im Eventualiter wird beantragt, dass im Richtplan Grundlagen und Bedarfsanalysen durchgeführt werden und die Notwendigkeit solcher Parkplätze vertieft wird.

Von Seiten der Region Engiadina Bassa Val Müstair wird die obengenannte Schaffung von Parkplätzen begrüsst, allerdings wird auch gefordert, dass der Kanton zuständig für die Planung und den Betrieb dieser Parkplätze sein soll.

Die Planung und Umsetzung sowie Bewirtschaftung allfälliger Parkplätze entlang der Kantonsstrasse bleibt in der Zuständigkeit der Standortgemeinden. Für eine Übernahme dieser Aufgabe durch den Kanton fehlen die gesetzlichen Grundlagen.

Der Leitsatz und die Handlungsanweisung zu den Parkplätzen im Naturraum beschränken sich auf spezifische, stark frequentierte Standorte, bei welchen keine Alternativen mit dem öffentlichen Verkehr möglich sind und der Eingriff in Natur und Landschaft vertretbar bleibt. Dies damit das wilde Parkieren auf ungeeigneten Flächen unterbunden wird, die Auswirkungen auf den Naturraum minimiert werden und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt. Die Festlegungen im Richtplan bilden die Grundlage, auf welcher in der Ortsplanung die Umsetzung erfolgen kann (ausserhalb des Siedlungsgebiets im Rahmen eines Projektverfahrens, des Generellen Erschliessungsplans und im anschliessenden BAB-Verfahren). Deshalb wird auf eine Streichung verzichtet. Den Eventualitern wird insofern teilweise entsprochen, als dass festgelegt wird, dass die Bedarfsabklärung überkommunal erfolgen muss.

Bei den Anträgen zu den Parkplätzen an Knotenpunkten gelten die obigen Ausführungen sinngleich.

#### *Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel*

- Ersatz des Begriffs «Ortsumfahrungen» durch den Begriff «Verkehrsentslastungen (z.B. Ortsumfahrungen)», der mehr Lösungsmöglichkeiten beinhaltet (siehe obige Ausführungen, Anträge Nrn. 117, 118, weitere)
- Präzisierung des Leitsatzes zum öffentlichen Strassenverkehr mittels des Einschubes «z.B. durch Massnahmen zur Stärkung und Bevorzugung» (siehe Antrag Nr. 124)
- Ersatz des Begriffs «Carsharing» durch «Carpooling» in Bezug auf Fahrgemeinschaften (siehe Antrag Nr. 139)
- Präzisierung der Handlungsanweisung zu Verkehrsentslastungsprojekten (z.B. Ortsumfahrungen) mit einem Verweis auf «schwierige ortsbauliche Verhältnisse» (siehe Anträge Nrn. 154 und 155)
- Teilweise Berücksichtigung der Eventualiter betreffend Abstellplätze Fahrgemeinschaften sowie Parkplätze im Naturraum (Erfordernis überkommunale Abstimmung) (Anträge Nrn. 158 und 159).
- Der Umgang mit Abstellplätzen für Lastenwagenanhänger wird neu im Kapitel 6.6 Güterverkehr behandelt.
- Entlassung der Wildtierkorridore N28 Fanas; Grusch-Schiers (GR6) aus der Objektliste (siehe Antrag Nr. 168), da diese bereits in der Objektliste des Richtplankapitels 3.8 enthalten sind
- Streichung des Objektes 08.TS.02 Entlastungsstrasse Davos (Talstrasse) weil es sich hier im Wesentlichen um einen

vorgesehenen Abtausch von Strassen zwischen der Gemeinde Davos und dem Kanton handelt. Dies ohne dass signifikante Ausbauten an der (von dem Kanton im Abtausch zur Promenade zu übernehmenden) Talstrasse vorgesehen wären. Ein Abtausch allein ist nicht richtplanrelevant (siehe Antrag 217b).

#### *Wichtigste Nicht-Berücksichtigungen*

Die wichtigsten Nicht-Berücksichtigungen betreffen Stellungnahmen mit folgenden Anträgen:

- Anträge auf Verzicht auf die Unterscheidung von siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen (siehe Antrag Nr. 113 und weitere, Begründung siehe obenstehende allgemeine Beantwortung)
- Anträge betreffend Verzicht auf Ausbau, resp. Rückbau des Strassennetzes, aktive Steuerung des Verkehrs, Rückbau von Strassen sowie Moratorium für Umfahrungen inkl. Anpassung der Handlungsanweisungen (siehe Anträge Nrn. 105, 117, 153 und weitere)
- Antrag auf Streichung der Adjektive «leistungsfähig» und «ausreichend leistungsfähig» im ersten Leitsatz (siehe Antrag Nr. 127)
- Antrag auf Ergänzung des Leitsatzes zum Spitzenstundenverkehr (siehe Antrag Nr. 138)
- Anträge auf Streichungen oder Präzisierungen betreffend Abstellplätze für Lastwagenanhänger und Fahrgemeinschaften sowie Parkplätze im Naturraum (siehe Anträge Nrn. 140, 158ff)

- Verschiedene Anträge auf Ergänzungen in der Objektliste, z.B. Ofenbergstrasse / Tunnel Munt la Schera, Umfahrung Schmitten, Umfahrung Disentis/Mustér, Anschluss Zentrum Flims an Umfahrungsstrasse, Aufnahme Hauptstrasse H416 als wintersichere Verbindung ins Tessin
- Verschiedene Anträge auf Streichungen in der Objektliste, z.B. St. Luzibrücke, Ausbau Ruinaulta Abschnitt Zault-Spitg, Verzicht auf Tunnel bei der Neutrassierung Schluein

### Öffentlicher Personenverkehr (Kapitel 6.3)

#### *Hauptthemen*

#### *Zielsetzung, bedarfsgerechter Ausbau*

Verschiedene Antragssteller fordern den Umstieg vom MIV auf den ÖV. Pro Natura äussert sich jedoch gleichzeitig dahingehend, dass die Förderung des ÖV nicht als «Freipass für ein ungehemmtes Wachstum an neuen Infrastrukturen» führen darf, sondern dass Neubauprojekte des ÖV ebenfalls einer «strikten Nachhaltigkeitsprüfung» unterzogen werden müssen.

Ausbauten der ÖV-Infrastrukturen werden schon heute konsequent auf die Angebotsplanung ausgerichtet. Neubauprojekte werden nur realisiert, wenn Optimierungen der bestehenden Infrastruktur nicht möglich oder zielführend sind. Die Zielsetzung nimmt das Anliegen mit dem Wort «bedarfsgerecht» bereits auf. Somit sind diese Forderungen in der heutigen Praxis in der Zielsetzung weitgehend berücksichtigt. Auf eine Anpassung wird deshalb verzichtet.

*Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder Projektstudie aufgeführt sind*

Von verschiedenen Antragstellern wurde angebracht, dass sich viele Objekte im Status «Projektidee» oder «Projektstudie» befinden und dass deshalb «die Objektliste derzeit eher den Eindruck einer (unseriösen) Wunschliste erwecke». Es wird u.a. bemängelt, dass bei den Vorhaben mit langfristigem Horizont der Koordinationsgedanke des Richtplans zu wenig ersichtlich sei.

In der Tat liegt bei diesen Vorhaben der mögliche/denkbare Umsetzungszeitraum meist am Ende bzw. über dem Richtplanhorizont von 25 Jahren. Ebenso schliessen sich gewisse Vorhaben gegenseitig aus, d.h. es kann nur eines der beiden realisiert werden. Bei diesen sehr langfristigen Vorhaben ist der Zweck des Richtplaneintrages weniger die (abschliessende) Koordination, sondern eine Übersicht über die angedachten Vorhaben im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs zu schaffen. Ebenso soll damit die Option einer möglichen Realisierung in ferner Zukunft offengehalten werden, weshalb eine Erwähnung im Richtplan sinnvoll ist.

*ÖV-Angebot nach Raumtypen*

Gemäss dem ersten Leitsatz ist ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitzustellen. Dieser Leitsatz wurde in Bezug auf den ländlichen Raum mehrmals aufgegriffen. Das ÖV-Angebot solle auch in den ländlichen Räumen ausgebaut und weiterentwickelt werden können. Gemäss der Beurteilung des Kantons impliziert der Begriff «bedarfsgerecht» in der Zielsetzung, dass eine Weiterentwicklung bei entsprechender Nachfrage möglich ist.

*Anbindung an Nachbarregionen*

Die Anbindung an Nachbarregionen ist Inhalt verschiedener Anträge. Oft betrifft dies Busverbindungen. Die Antragssteller wünschen, dass auf diese Thematik explizit hingewiesen wird.

In der Raumentwicklungsstrategie (Kapitel 2 des Richtplans) wird die Bedeutung der Anbindung an die Nachbarregionen behandelt (siehe Leitgedanke «Antreiben der Entwicklung im Innern durch vielfältige Beziehungen nach aussen»). Das Anliegen einer Verbesserung der Anbindung ist unabhängig vom Verkehrsträger. Deshalb wird durchgehend die ÖV-Verbindung erwähnt und auf eine spezifische Erwähnung des Busverkehrs verzichtet.

*Anträge zur Angebotsplanung*

Zahlreiche Anträge beschäftigen sich mit konkreten Anliegen betreffend zusätzliche Kurse, Reduktion der Fahrzeiten, Verbesserung der Anschlüsse, etc. Auch die Taktfrequenzen werden mehrfach angesprochen (Halbstundentakt resp. Stundentakt). Weitere Anliegen betreffen den Fahrzeugeinsatz in Bezug auf die Mitnahme von Velos oder Gepäck. Diese Anliegen betreffen die Angebotsplanung und sind ausserhalb des Richtplans zu lösen. Sie werden dem AEV zur weiteren Verwendung weitergeleitet. Anträge bezüglich Fahrplanangebot sind über das jährlich stattfindende Fahrplanverfahren einzubringen.

*Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel*

- Angepasste Formulierungen in der Ausgangslage (siehe Anträge Nrn. 219, 225)

- Neue Formulierung betreffend Vernetzung der suburbanen Räume mit ihren Zentren: «möglichst Halbstundentakt oder öfter» (siehe Antrag Nr. 231)
- Ergänzung des Leitsatzes «Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern» mit folgendem Aufzählungspunkt: «Angebotsoptimierung Valposchiavo – Tirano (-Milano)» (siehe Antrag Nr. 237). Ersatz des Begriffs «Bahnverbindungen» mit «ÖV-Verbindungen».
- Ergänzung im Leitsatz «Attraktive Transportketten schaffen» mit einem Hinweis auf die verfügbaren Mittel (siehe Antrag Nr. 244)
- Ergänzung der ersten Handlungsanweisung bezüglich Abstimmung attraktiver Tarifverbünde (siehe Antrag Nr. 255)
- Präzisierung der Handlungsanweisungen zu den Handlungsräumen (siehe Anträge Nrn. 260, 262, 263, 264, 268, 269, 272)
- Angepasste Formulierung in der dritten Handlungsanweisung betreffend Bedarfsbusbetriebe, Rufbusse, etc.; «unterstützen» statt «fördern» (siehe Antrag Nr. 273)
- Streichung des letzten Satzes in der Handlungsanweisung zur «zeitgerechten Erstellung der notwendigen Infrastrukturen» (siehe Antrag Nr. 276)
- Angepasste Formulierungen in den Handlungsanweisungen zu den Fernbuslinien (siehe Anträge Nr. 278, 279, Vorprüfung Bund)
- Weitergehende Ausführungen in den Erläuterungen zu den Erreichbarkeitsverbesserungen durch den ÖV-Ausbau aufgrund Vorprüfung Bund
- Bedeutung und Geschichte der RhB wird in den Erläuterungen ausgeführt (Anträge Nr. 222 und 293)
- Ergänzung des Objektes «Personenbahnhof Chur West, Verschiebung zu Raschärenstrasse» mit Koordinationsstand Zwischenergebnis (siehe Antrag Nr. 334), des Objektes «Verschiebung Bahnhof Davos Dorf Richtung Parsennbahn» mit Koordinationsstand Zwischenergebnis (siehe Antrag Nr. 346), des Objektes «Systematisierung Albulalinie, Massnahmen zur Fahrzeitreduktion zwischen Thusis und St. Moritz» mit Koordinationsstand Vororientierung (siehe Antrag Nr. 366) sowie des Objektes «Massnahmen zur Taktverdichtung und Fahrzeitreduktion Reichenau-Tamins – Thusis» mit Koordinationsstand Vororientierung (siehe Antrag Nr. 367)
- Streichung des Objekts «11.TB.05 Bahnverbindung Zuoz/S-chanf nach Livigno» (siehe Antrag Nr. 321)
- Diverse Korrekturen von Objekten in der Objektliste (Präzisierung Ortsbezeichnungen, Anpassung Koordinationsstände, etc.)
- Bezeichnung der Objekte mit langfristigem Umsetzungshorizont im Koordinationsstand «Vororientierung» in der Spalte «Objektspezifische Festlegung/Beschreibung» (siehe Antrag Nr. 297)

#### *Wichtigste Nicht-Berücksichtigungen*

Die wichtigsten Nicht-Berücksichtigungen betreffen Stellungnahmen mit folgenden Anträgen:

- Anträge auf Streichungen in der Ausgangslage (Anträge Nr. 220, 221)
- Anträge zur Anpassung der Zielsetzung und zum bedarfsgerechten Ausbau (siehe Anträge Nr. 226, 227, 258, und



weitere, Beantwortung siehe auch unter «Zielsetzung, bedarfsgerechter Ausbau»)

- Antrag zur Umformulierung des Leitsatzes zum ÖV-Angebot im ländlichen Raum (siehe Antrag Nr. 235, Begründung obenstehend unter «ÖV-Angebot nach Raumtypen»)
- Forderung betreffend Streichung der «schnellen Direktverbindung» zum Flughafen Zürich im Leitsatz «Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern» (siehe Antrag Nr. 238)
- Antrag zur Streichung im Leitsatz «das Angebotskonzept «Retica 30+» umsetzen und weiterentwickeln» (siehe Antrag Nr. 242)
- Antrag zur Textergänzung betreffend (urbane) Seilbahnanlagen (Antrag Nr. 249)
- Anträge auf Streichung oder Anpassung der Formulierung zur Gesamtperspektive Ostschweiz (Anträge Nrn. 283, 284)
- Anträge auf Aufnahme in (z.B. wegen fehlender Richtplanrelevanz) oder Streichungen aus der Objektliste

## Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 6.4)

### *Hauptthemen*

#### *Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs*

Der Kanton Graubünden hat sich in den vergangenen Jahren beispielsweise mit der Ausarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Velo zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bekannt. Diese Grundhaltung nimmt auch das Kapitel Fuss- und Veloverkehr des Richtplans ein. In den Rückmeldungen im Rahmen der öffentlichen Auflage

kommt dazu ebenfalls eine positive Grundhaltung zum Ausdruck. Mehrere Antragsteller äussern sich jedoch dahingehend, dass der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine noch höhere Priorität zugemessen werden soll. Dazu werden auch Vorschläge gemacht, welche nicht im kantonalen Richtplan geregelt werden können, sondern auf gesetzlicher Ebene oder im Sachplan Velo einzubringen sind. Das TBA ist über diese Anträge in Kenntnis gesetzt.

### *Unterscheidung Alltags- und Freizeitverkehr*

Verschiedene Antragsteller beantragen in Bezug auf den Veloverkehr eine konsequente Trennung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr. Im Sachplan Velo ist im Detail definiert, was der Kanton unter Alltags- und Freizeitverkehr versteht und die Routen sind auch separat ausgewiesen. Eine Wiederholung im Richtplan wird aus Gründen der Redundanz als nicht zielführend erachtet (doppelte Regelung in zwei unterschiedlichen Instrumenten).

### *Entflechtung Mountainbike- / Wanderwege*

Mehrmals wurden Anträge gestellt, welche auf eine Entflechtung von Velo- und Fussverkehr, insbesondere Mountainbike- und Wanderwege zielen. Es wird u.a. darauf verwiesen, dass mit dem Aufkommen von E-Bikes die Konflikte zwischen den beiden Nutzergruppen zunehmen. Pro Natura bringt jedoch vor, dass das Wegnetz nicht ausgebaut und im Freizeitverkehr weiterhin das Prinzip «Koexistenz vor Entflechtung» verfolgt werden soll. Gemäss der Beurteilung des Kantons ist dies nach wie vor der Grundsatz. Jedoch soll die Flexibilität der Lösungsfindung nicht schon auf Richtplanstufe eingeschränkt werden. Bei jeder Problemlösung

ist fallweise abzuklären, was unter Berücksichtigung aller Interessen eine adäquate Lösung ist.

#### *Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen*

Zur Erstellung und zum Betrieb des Velonetzes werden verschiedene Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen aufgeworfen. Gleiches gilt für Veloabstellplätze an den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs. Hierzu wird auf die gesetzlichen Grundlagen (Strassengesetz, Gesetz über den öffentlichen Verkehr) sowie auf den Sachplan Velo verwiesen.

#### *Überkommunales Wanderwegnetz*

Im Richtplanentwurf, Stand öffentliche Auflage, war vorgesehen, dass die Regionen das überkommunale Wanderwegnetz im regionalen Raumkonzept aufzeigen. Gemäss dem Leitfaden «Leitfaden regionale Raumkonzepte und Richtpläne Siedlung» sind beim Regionalen Raumkonzept die überkommunalen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, insbesondere Lücken im Netz sowie Optimierungsmöglichkeiten bei den urbanen und suburbanen Räumen grob aufzuzeigen. Die Argumentation, dass dies allein schon aufgrund der Flughöhe und Planungshorizontes bei den Wanderwegnetzen nicht sinnvoll ist, kann jedoch gefolgt werden. Die entsprechende Textstelle wird angepasst.

#### *Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel*

- Differenzierung betreffend Radstreifen und Radwegen (siehe Antrag Nr. 392)
- Verzicht auf die Abbildung des überkommunalen Wanderwegnetzes in den regionalen Raumkonzepten (siehe Anträge Nrn. 402, 403)

#### *Wichtigste Nicht-Berücksichtigungen*

Die wichtigsten Nicht-Berücksichtigungen betreffen Stellungnahmen mit folgenden Anträgen:

- Forderungen nach einer thematischen Gliederung des Richtplankapitels nach Alltags- und Freizeitverkehr (siehe Anträge Nrn. 373, 374, 379a)
- Forderungen betreffend weitergehende Ergänzungen der Leitsätze betreffend Koexistenz bzw. Entflechtung von Mountainbike- / Wanderwegen (siehe Antrag Nr. 390a, Begründung siehe «Entflechtung Mountainbike- / Wanderwege» oben)

#### *Agglomerationsverkehr / Agglomerationsprogramme (Kapitel 6.5)*

##### *Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation*

Das Kapitel Agglomerationsverkehr wurde nicht angepasst. Es wird nach Abschluss des Agglomerationsprogrammes Chur der 4. Generation überarbeitet. Die Anträge zu diesem Kapitel werden in diesem Sinne zur Kenntnis genommen; die Projektleitung des Agglomerationsprogrammes wurde über die Anträge informiert.

## Güterverkehr (Kapitel 6.6)

### *Hauptthemen*

#### *Grundsätzliche Ausrichtung des Güterverkehrs*

Das Kapitel wurde allgemein begrüsst. Die vorgebrachten Anliegen zum Güterverkehr befassen sich mehrheitlich mit der Reduktion des alpenquerenden Güterverkehrs, der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie die Bedeutung des Strassengüterverkehrs generell. Dabei kommt u.a. zum Ausdruck, dass der Strassengüterverkehr im Kanton Graubünden trotz der im Richtplan postulierten Verlagerung auf die Schiene aufgrund der topographischen Verhältnisse zwangsweise weiterhin eine bedeutende Rolle spielen wird. Deshalb wird neu ein Leitsatz zum Strassengüterverkehr in den Richtplan aufgenommen. Es wurde weiter begrüsst, dass das neue Richtplankapitel Bezug auf die Güterverkehrskonzepte des Bundes und des Kantons nimmt und die Zielsetzungen der Güterverkehrspolitik berücksichtigt werden.

#### *Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr*

Verschiedentlich wurde beantragt, im Kapitel Güterverkehr eine Objektliste einzufügen, so z.B. für das Vorhaben Ausbau Annahmegleise für den Güterumschlag mit Gleisanschluss an die Normalspur in Landquart (Objekt Nr. 01.TB.07 bzw. Massnahme d13 STEP 2035), den geplanten Freiverladestandort Domat/Ems, die Güterumschlagszentren Schnaus-Strada, Samedan sowie für verschiedene Standorte für den Holzverlad.

Beim Objekt Nr. 01.TB.07 (bzw. Massnahme d13 STEP 2035) ist der eigentliche «Treiber» für dieses Vorhaben der ÖV, weil die Örtlichkeit des bisherigen Güterumschlags im Bahnhof Landquart für einen gemeinsamen

Perron von SBB und RhB verwendet werden soll (Objekt 01.TB.05 bzw. Massnahme b15 im STEP 2035) und es für den «Umzug» des Güterumschlags in Richtung RhB Unterhaltszentrum somit einen Ausbau der Annahmegleise braucht. Deshalb wird das Objekt Nr. 01.TB.07 in der Objektliste des ÖV belassen und der Beschreibungstext in der Spalte (Gemeinde/Ort/Objekt) präzisiert («Ausbau Annahmegleise für...» statt «neues Güterumschlagszentrum...»). Für das Güterumschlagszentrum wird im Kapitel Güterverkehr ein neues Objekt erstellt. Ebenso wird das Objekt 23.TB.01 Freiverladestandort Domat/Ems in die Objektliste des Güterverkehrs verschoben. Die Güterumschlagszentren Samedan (Objekt Nr. 25.TG.01) und Schnaus-Strada (Objekt Nr. 29.TG.01) werden als Ausgangslage ebenfalls in die Objektliste aufgenommen.

Nachfragen haben ergeben, dass bei den Standorten für den Holzverlad die Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu gering sind, als dass man sie als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt oder anders gesagt als «richtplanrelevant» bezeichnen könnte. Deshalb wird auf die Ergänzung der Objektliste mit diesen Vorhaben verzichtet.

#### *Wichtigste Anpassungen am Richtplankapitel*

- Aufnahme eines Leitsatzes zum Strassengüterverkehr (siehe Antrag Nr. 435)
- Handlungsanweisung betreffend Optimierung der Effizienz des Güterverkehrs auf der Strasse und Abstellplätze für Lastenwagenanhänger
- Verschiebung des Objekts Nr. 23.TB.01 Freiverladestandort Domat/Ems von der Objektliste des öffentlichen

Personenverkehrs in die Objektliste des Güterverkehrs (siehe Antrag XV)

- Neue Objekte: Güterumschlagszentren Landquart neben Unterhaltszentrum RhB, Samedan und Schnaus-Strada (siehe Anträge Nrn. 308, 326, 359, 446 und XV)

#### *Wichtigste Nicht-Berücksichtigung*

Die wichtigste Nicht-Berücksichtigung betrifft Anträge für die Aufnahme von Standorten für den Holzverlad in die Objektliste (siehe Anträge Nrn. 442 und 446).

### Flugverkehr (Kapitel 6.7)

#### *Hauptthemen*

##### *Zielsetzung, Reduktion des Flugverkehrs, Klimaschutz*

Seitens der Umweltschutzorganisationen wird mit Verweis auf den Klimaschutz beantragt, den Flugverkehr nicht zu fördern, resp. zu beschränken. Dazu ist der Richtplan jedoch nicht das geeignete Instrument. Vorgaben jeglicher Art an den Betrieb der Zivilluftfahrt, also auch die geforderten Einschränkungen, sind durch den Gesetzgeber zu veranlassen.

##### *Anträge zu Objektlisten*

Es werden zu verschiedenen Objekten, beispielsweise zum Regionalflugplatz Samedan, zum Heliport Davos oder zu einzelnen Gebirgslandeplätze Anträge gestellt. Diese gehen teilweise inhaltlich diametral auseinander. Hierzu ist nochmals darauf zu verweisen, dass alle

Objekte im Kapitel Flugverkehr Gegenstand eines Sachplanverfahrens des Bundes sind, in diesem Fall des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Die Sachplanobjekte stehen nicht zur Diskussion; hierzu wurden eigene Verfahren und Anhörungen durchgeführt. Ebenso kann der Kanton bei Sachplaninhalten nicht selbst bestimmen, er kann hierzu nur Anträge stellen. Alle Anträge, welche den SIL betreffen, werden mit «Kenntnisnahme» bezeichnet (keine Ablehnung, nur Hinweis).

#### *Heliport Davos*

Die Rega hat den Standort Davos inzwischen aufgegeben. Im SIL besteht dieser Standort weiterhin. Eine allfällige Streichung wird ev. Inhalt einer nächsten Überprüfung des SIL sein. In der Regel erfolgt eine Überprüfung alle 10 Jahre.

#### *Umgang mit den Anträgen*

Im Richtplankapitel 6.7 wurden sämtliche Anträge zur Kenntnis genommen, da sich diese in den meisten Fällen auf Inhalte des SIL beziehen. Diese sind im Richtplan aus Gründen der Information und der Übersichtlichkeit aufgeführt. Ein Änderungsbedarf im Richtplantext ergibt sich daraus nicht.

Im Vorprüfungsbericht des Bundes stellte das BAZL eine Reihe Präzisierungs- und Umformulierungsanträge. Unter anderem beantragte das BAZL, den Leitsatz «Den Flugverkehr auf andere Sachgebiete abstimmen» aufgrund der geänderten Ausgangslage gemäss des neuen SIL-Konzeptteils 2020 zu streichen. Diesen Anträgen wurde entsprochen.

## Erläuternder Bericht

Die Region Plessur beantragt, dass der Umgang mit den bisherigen Richtplanobjekten (Neuaufnahme/Streichung/Änderung Koordinationsstand) im Erläuterungsbericht beschrieben wird. Dem Antrag wird stattgegeben.

## Riepilogo dei risultati

### *Struttura del riepilogo*

Inizialmente viene presentata una valutazione complessiva relativa all'adeguamento del piano direttore sulla base della valutazione delle prese di posizione pervenute. La gestione delle questioni generali, che sono state sollevate in tutti i capitoli, viene spiegata di seguito in «Considerazioni generali relative alle richieste di tutti i capitoli». Infine, vengono discusse questioni specifiche relative ai capitoli 6.1 e 6.7 ed elencate le modifiche più importanti apportate al capitolo del piano direttore insieme alle principali voci non modificate.

### *Osservazioni complessive sul capitolo del piano direttore*

Nell'esposizione pubblica dell'adeguamento del capitolo 6 «Traffico» del piano direttore, non è stata sollevata alcuna critica particolare verso il progetto. La stragrande maggioranza ha ritenuto il capitolo del piano direttore coerente e chiaro. Tuttavia, sono state avanzate molte richieste di adeguamento che riguardano questioni specifiche, formulazioni particolari oppure l'inserimento o l'eliminazione di oggetti (designazione territoriale).

### *Osservazioni generali relative alle richieste di tutti i capitoli*

### *Altitudine e grado di astrazione del piano direttore cantonale*

Il piano direttore cantonale presenta un'altitudine relativamente elevata e un alto grado di astrazione. Per questo motivo spesso non è possibile tenere conto di richieste di (ri)formulazione troppo dettagliate, che non sarebbero efficaci nel quadro del piano direttore. Lo stesso vale per

richieste rilevanti eccessivamente dettagliate, ad esempio pretendere che in determinate stazioni ferroviarie vengano forniti spazi per biciclette con chiave di sicurezza. In merito a ciò esistono strumenti più adeguati rispetto al piano direttore cantonale, motivo per cui le relative richieste vengono annotate nel rapporto di compartecipazione indicando lo strumento più adeguato e inoltrate agli organi preposti per un'ulteriore elaborazione (ad es. nell'ambito della pianificazione dell'offerta, del programma di costruzione delle strade o dell'elaborazione di progetti specifici).

### *Gestione di oggetti che fanno parte dei piani settoriali della Confederazione (e rientrano nella sfera di competenza dell'USTRA, dell'UFT o dell'UFAC)*

I progetti della Confederazione, come l'ampliamento della rete stradale nazionale, fanno perlopiù parte dei progetti infrastrutturali del cantone di maggiore entità. Per motivi di chiarezza e coordinamento, le liste degli oggetti non includono solo i progetti del cantone, ma anche quelli della Confederazione che sono oggetto dei piani settoriali federali. Tuttavia, gli oggetti dei piani settoriali non sono materia di discussione, in quanto la Confederazione ha svolto procedure e consultazioni specifiche al riguardo. Inoltre, il cantone non può determinare autonomamente i contenuti del piano settoriale, ma solo presentare richieste ad esso inerenti. Ciò si applica anche alle richieste di nuovi (auspicabili) collegamenti autostradali, progetti di espansione a livello ferroviario o aree di atterraggio montane. A causa della mancanza di competenza giurisdizionale, si è preso atto di queste richieste nel piano direttore.

*Gestione di inventari di protezione della natura e del paesaggio, nonché per le questioni relative alla protezione delle acque e dell'ambiente nelle liste degli oggetti*

Nella pianificazione di un progetto infrastrutturale, è necessario verificare l'eventuale interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio (ISOS, IVS, oggetti LPN, paesaggi IFP, ecc.), nonché delle questioni relative alla protezione delle acque e dell'ambiente. Attualmente non esistono grandi progetti infrastrutturali in cui non siano interessati gli inventari o le questioni sopra menzionati. Nel caso degli oggetti del piano direttore con lo stato di coordinamento «informazione preliminare» o «risultato intermedio», il tracciato finale o l'estensione in relazione alla superficie non vengono stabiliti in linea definitiva. All'inizio di ogni lista di oggetti viene pertanto sottolineato che per qualsiasi progetto occorre verificare l'interessamento degli inventari e delle questioni di cui sopra. Si rinuncia invece a menzionare ogni singolo oggetto nelle osservazioni, poiché ciò comporterebbe uno sforzo considerevole nel mantenere aggiornati gli inventari ogni volta che vengono revisionati. Tale elenco delle tematiche tecniche interessate non rientra nelle funzioni del piano direttore ma nell'ambito della progettazione. La formulazione iniziale delle liste degli oggetti è la seguente:

*“Per tutti gli oggetti ai quali è stato assegnato lo stato di coordinamento “dati acquisiti”, è necessario chiarire innanzitutto l'interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio. Devono essere verificati anche gli inventari concernenti le questioni dell'acqua e della protezione ambientale e altro (caccia, agricoltura, energia, ecc.). La compatibilità relativa al caso in questione o l'interesse superiore devono essere dimostrati mediante un'adeguata ponderazione degli interessi. Questa può assumere la forma di un'indagine preliminare (conflitti incompatibili con il progetto) nella procedura di allestimento del piano*

*direttore e infine (chiarimento approfondito) nella procedura di approvazione dei piani. Non è previsto alcun riferimento ai singoli oggetti (nella colonna osservazione / rimando).”*

Per le richieste relative all'interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio nella situazione iniziale, gli obiettivi e i principi guida, le istruzioni operative e le spiegazioni dei rispettivi capitoli, si fa riferimento a questa stessa risposta (vedi, ad esempio, anche la richiesta n. 28).

## Traffico complessivo (capitolo 6.1)

### *Temi principali*

### *Priorità nella definizione degli obiettivi*

Alla voce B «Obiettivi e principi guida», fatta la premessa che per quanto possibile occorre evitare un ulteriore incremento della mobilità, la politica cantonale nel settore dei trasporti stabilisce le seguenti priorità:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 <sup>a</sup> priorità: | conservazione e ottimizzazione delle infrastrutture esistenti secondo il principio dell'efficienza economica (traffico privato, trasporto pubblico)                          |
| 2 <sup>a</sup> priorità: | incremento della quota del trasporto pubblico (TP) nonché del traffico pedonale e ciclistico rispetto al traffico complessivo, in particolare nelle aree urbane e suburbane. |
| 3 <sup>a</sup> priorità: | ampliamento delle infrastrutture volto a promuovere una mobilità auspicata a livello sociale, ecocompatibile e sostenibile sotto il profilo economico.                       |

Queste priorità sono state messe in discussione dalle varie parti esprimendo pareri divergenti. Da un lato, Pro Natura, WWF, VCS e Natura nostra si augurano di vedere la riduzione e il trasferimento del TIM e del traffico merci dalla strada alla rotaia. Anche il traffico aereo dovrebbe subire una riduzione. Altri richiedenti, come le associazioni economiche, sostengono che l'economia dipende da un'infrastruttura per il TIM ben sviluppata e che il piano direttore non attribuirebbe sufficiente importanza a questo aspetto. Diversi comuni e regioni sottolineano che saranno necessari ampliamenti infrastrutturali sia per il TP, il traffico pedonale e ciclistico, che per il TIM. Chiedono che ciò venga espresso più chiaramente nella definizione degli obiettivi.

La grande divergenza tra le richieste circa l'ordine delle priorità può essere facilmente compresa se si considerano i diversi interessi dei richiedenti. Alla luce di una ponderazione di detti interessi, si rinuncia a un adeguamento dell'ordine delle priorità (in una direzione o nell'altra). L'ordine delle priorità rimane dunque invariato. La formulazione scelta nella definizione degli obiettivi si basa sul principio «evitare - trasferire - rendere più ecocompatibile il traffico», che viene utilizzato per tutti i progetti sul traffico, tenendo conto che la manutenzione e l'ottimizzazione delle infrastrutture svolgono un ruolo di particolare importanza per il cantone montano dei Grigioni. Tuttavia, la premessa è stata modificata eliminando l'espressione «un ulteriore incremento» e sostituendo «evitare» con «ridurre al minimo». In tal modo sono state parzialmente soddisfatte le richieste delle organizzazioni per la tutela dell'ambiente. Il concetto di «ridurre al minimo la mobilità» viene ulteriormente chiarito nelle spiegazioni.

#### *Riferimento alla strategia e agli obiettivi per il clima*

Le organizzazioni per la tutela dell'ambiente criticano il fatto che nella progettazione del piano direttore gli obiettivi climatici non vengano presi sufficientemente in considerazione. Viene citata inoltre la strategia per il clima del Cantone dei Grigioni, alla quale si dovrebbe fare più riferimento. In particolare, viene criticato il fatto che le priorità del traffico complessivo non rispecchiano a sufficienza gli assi di intervento SA 1: *ridurre il consumo di energia e aumentare l'efficienza delle risorse*, SA 2: *sostituire i combustibili fossili con le energie rinnovabili* e SA 9: *rafforzare la biodiversità nel processo di adattamento ai cambiamenti climatici*. In varie occasioni, è stato richiesto di fare riferimento ai tre suddetti punti della strategia per il clima in tutti i sottocapitoli. Allo stesso modo, si andrebbero controllati quasi tutti i progetti, specialmente quelli a lungo termine, per verificarne la compatibilità con gli obiettivi e le strategie sopra menzionati e, in caso di esito negativo, andrebbero cancellati dalle liste degli oggetti.

La protezione del clima e l'adattamento ai cambiamenti climatici rappresentano senza dubbio una grande sfida per tutta la Svizzera, e quindi anche per i Grigioni. Finora ciò si è ampiamente riflesso nei progetti e nelle intenzioni espresse, ma solo parzialmente sul piano giuridico. Per quanto concerne il piano direttore, si segnala che non può assumere una funzione giuridica, ma è tenuto ad attuare queste leggi - o le relative questioni territoriali - a livello cantonale (si vedano, ad esempio, gli adeguamenti del piano direttore dovuti alla revisione della LPT o della LEn). Nell'adeguamento del piano direttore per il traffico, vengono discusse in modo specifico solo le questioni inerenti allo sviluppo del territorio in relazione al traffico. Ciò vale anche per le relative strategie



nazionali e cantonali. È importante tenerne conto nella discussione sottostante circa l'attuazione delle strategie relative alla protezione del clima nel piano direttore.

Strategie fondamentali e rilevanti dal punto di vista territoriale per ridurre il consumo di energia e aumentare l'efficienza delle risorse (vedi il pertinente campo d'azione SA 1 della strategia per il clima) sono la promozione di strutture di insediamento compatte e una percentuale maggiore di TP, nonché di traffico pedonale e ciclistico nella ripartizione modale. Sono questi i contenuti principali del capitolo 5.1.2 del PDC «Sviluppo dell'insediamento verso l'interno e coordinamento col traffico» e vengono ripresi anche nel capitolo 6.1 «Traffico complessivo».

L'attuazione di questa strategia è quindi già inclusa nel piano direttore. Questa è ulteriormente chiarita nella situazione iniziale del capitolo 6.1 (vedi di seguito «Adeguamenti principali nel capitolo del piano direttore»).

La sostituzione dei combustibili fossili nell'ambito del traffico (vedi il pertinente campo d'azione SA 2 della strategia per il clima) deve avvenire, come giustamente accennato, a livello dei veicoli. In questo caso, il piano direttore non ha alcuna funzione di controllo. Riteniamo inoltre che il piano direttore non sia adeguato per la gestione dello sviluppo delle stazioni di ricarica, in quanto tale sviluppo è già in atto e viene promosso in modo assai dinamico da promotori privati e semiprivati. Sarebbe più utile specificare le direttive nel quadro della legislazione edilizia comunale, poiché i problemi di capacità non risiedono nel numero o nella distribuzione delle stazioni di ricarica ad accesso libero, bensì nella (odierna) capacità di rete delle unità residenziali più grandi, nei cui parcheggi sotterranei si trovano i veicoli (che devono essere ricaricati).

Rafforzare la biodiversità (SA 9 della strategia per il clima): in relazione al traffico, oltre alle questioni di manutenzione e funzionamento (che non possono essere trattate nel piano direttore), un aspetto particolarmente rilevante per la biodiversità è l'effetto divisorio delle infrastrutture del traffico. Si fa qui riferimento al capitolo 3.8 «Spazi vitali per la selvaggina e caccia», in particolare al capitolo 3.8.3 «Corridoi faunistici», in cui vengono introdotte le misure di salvaguardia per i collegamenti territoriali.

I progetti con un orizzonte di attuazione a medio e breve termine (stato di coordinamento «risultato intermedio» e «dati acquisiti») consistono per lo più in misure limitate territorialmente e ben precise: per la circolazione stradale, un sostanziale decongestionamento del traffico nei centri urbani; per il trasporto pubblico di persone, ottimizzazioni legate all'offerta, come i tratti a doppia corsia. Le rispettive espansioni di rete sono quindi troppo ridotte per poter affermare che abbiano un impatto significativo sulla biodiversità. Le ottimizzazioni nel TP sono necessarie anche per un trasferimento del traffico.

I progetti con un orizzonte di attuazione a lungo termine, in particolare per le liste degli oggetti per il TP, devono essere visti come opzioni a cui si provvederà in un lontano futuro e che sono quindi (molto) incerte. Al momento non si ritiene rilevante approfondire questi progetti per quanto riguarda la loro incidenza sul clima.

Non possono quindi essere accolte le richieste che propongono di fare riferimento ai tre suddetti punti della strategia per il clima in tutti i paragrafi. D'altra parte, nella situazione iniziale del capitolo 6.1, viene evidenziata la problematica del cambiamento climatico legato al traffico e viene formulata con maggior incisività la premessa circa le priorità in

materia di minimizzazione dello stesso (vedi anche «Priorità nella definizione degli obiettivi»).

#### *Coordinamento con le regioni confinanti*

Nel capitolo 6.1 «Traffico complessivo» e nei capitoli seguenti, i richiedenti si soffermano in più occasioni sui collegamenti con le regioni confinanti e con le zone di Zurigo e Milano. In merito a ciò, si fa presente che tali tematiche vengono già affrontate in modo esaustivo nel capitolo 2.2 del piano direttore «Progetto territoriale dei Grigioni». Ciò è particolarmente evidente nel principio guida «Stimolare lo sviluppo interno attraverso la molteplicità delle relazioni con l'esterno». Nella rappresentazione cartografica di questo principio guida, i collegamenti in questione vengono identificati come «assi di ordine superiore». Nel primo principio guida del capitolo 6.1 «Traffico complessivo» si fa esplicito riferimento al capitolo 2.2 «Progetto territoriale dei Grigioni».

#### *Principali adeguamenti nel capitolo del piano direttore*

- Integrazione della situazione iniziale con aspetti sul cambiamento climatico (vedi le richieste n. 32, 33 e segg.)
- Cancellazione dalla definizione degli obiettivi, primo paragrafo: ridurre al minimo un ulteriore incremento della mobilità (vedi richiesta n. 32)
- Aggiunta di una sezione sull'IVS nelle spiegazioni e adeguamento della situazione iniziale (vedi richiesta n. 56)
- Modifica della quinta istruzione operativa (mezzo di trasporto invece di vettore di trasporto, vedi richiesta n. 95)

#### *Principali voci non modificate*

Le principali voci non modificate riguardano le prese di posizione con le seguenti richieste:

- Ulteriore riferimento alle strategie di azione SA1, SA2 e SA9 della strategia per il clima (vedi richiesta n. 32)
- Richiesta di una dichiarazione più dettagliata sulla protezione di aree insediative di pregio, frazioni / centri storici dall'inquinamento causato dal traffico (vedi richiesta n. 55) a favore di una nota generale nell'introduzione alle liste degli oggetti nei capitoli 6.2 e 6.3.
- Richiesta di aggiungere un ulteriore principio guida per il coordinamento del sistema dei trasporti con l'immagine caratteristica del luogo e del paesaggio (vedi richiesta n. 57) a favore di una nota generale nell'introduzione alle liste degli oggetti nei capitoli 6.2 e 6.3.
- Richiesta di cancellare la frase «Il commercio online con consegna a domicilio comporta una riduzione del traffico di persone». (vedi richieste n. 58 e 59)
- Richiesta di riformulazione del principio guida «Verrà attribuita maggiore importanza alla gestione con picchi stagionali o giornalieri della domanda». (vedi richiesta n. 79)
- Richieste di adattare il principio guida «Garantire una raggiungibilità adeguata con diversi mezzi di trasporto quale base per lo sviluppo economico futuro». (vedi richieste n. 80 e 81)

## Circolazione stradale (capitolo 6.2)

### *Temi principali*

#### *Priorità / orientamenti fondamentali sulla politica dei trasporti*

Le organizzazioni per la tutela dell'ambiente (in particolare Pro Natura) chiedono di rinunciare a un ulteriore ampliamento della rete stradale. Al contrario, sostengono che l'infrastruttura esistente dovrebbe essere utilizzata meglio, in particolare lavorando attivamente per evitare il TIM. Viene inoltre richiesto lo smantellamento delle infrastrutture esistenti e una moratoria di dieci anni per le nuove circonvallazioni. Altri richiedenti, invece, chiedono che sia garantito un «adeguato allacciamento ai mezzi di trasporto» nell'intero cantone (associazioni economiche).

Il cantone ritiene che siano necessari ampliamenti singoli in vista di una rete stradale orientata al futuro. Con le priorità stabilite nella definizione degli obiettivi (sia nel capitolo 6.1 che nel capitolo 6.2) si afferma chiaramente che prima di qualsiasi ampliamento devono essere esaminate tutte le opzioni per un utilizzo ottimizzato dell'infrastruttura esistente. L'attuale lista delle priorità nella definizione degli obiettivi verrà mantenuta, ad eccezione della sostituzione del termine «circonvallazioni» con «sistemi di decongestionamento del traffico (ad esempio circonvallazioni)».

#### *Distinzione tra strade orientate all'insediamento e strade orientate al traffico*

Sono state avanzate svariate richieste per eliminare la distinzione tra strade orientate all'insediamento e strade orientate al traffico. In effetti, tale classificazione viene messa sempre più in discussione dai

professionisti. Tuttavia, è ancora presente nelle norme e anche nella legge federale sulla circolazione stradale (ad es. art. 15 cpv. 2) ed è inserita nel programma cantonale di costruzione delle strade 2021-2024. Le richieste non possono pertanto essere prese in considerazione.

#### *Limite di velocità massimo di 30 km/h sugli assi principali*

Finora i limiti di velocità sono stati predisposti principalmente per garantire la sicurezza del traffico. Oltre a questo, tuttavia, anche altri criteri possono essere decisivi per avere un limite di velocità massima di 30 km/h sugli assi principali. Ai sensi dell'articolo 108 cpv. 2 lett. d OSStr, è possibile ridurre la velocità massima generale se ciò può diminuire notevolmente le emissioni eccessive a carico dell'ambiente (ad es. rumore) conformemente alla legislazione ambientale.

Qualora il rumore del traffico stradale negli agglomerati urbani superasse i valori limite, l'abbassamento della velocità segnalata costituirebbe l'unica misura appropriata, in quanto efficace e quindi idonea alla necessaria riduzione delle emissioni acustiche. Nella maggioranza dei casi, tale misura risulta utile perché poco costosa e perché raramente entra in contrasto con altri interessi (ad es. evitare il traffico di aggiramento), specialmente nelle aree insediative microterritoriali.

Sono state avanzate diverse richieste per estendere il limite di velocità di 30 km/h anche sugli assi principali al fine di ridurre le emissioni del traffico e aumentare la sicurezza. Come già accennato, i criteri per l'introduzione di un limite di velocità pari a 30 km/h sono disciplinati dalla legge; pertanto, la questione dei limiti di velocità non può essere trattata nel piano direttore. Le richieste vengono inoltrate a titolo informativo

all'Ufficio tecnico e alla polizia cantonale in modo che possano essere consultate per la gestione di specifiche questioni tecniche.

#### *Saturazione della rete stradale nazionale*

Vari richiedenti hanno accolto con favore la questione sulla congestione della rete stradale, in particolare sul traffico di aggiramento dalle strade nazionali verso la rete subordinata. Ciononostante, sono necessarie ulteriori disposizioni e misure. Il cantone è del parere che l'istruzione operativa «Il traffico di aggiramento attraverso gli insediamenti, ad esempio in caso di congestione della N13 e della N28, viene ridotto a un minimo mediante misure di accompagnamento» è sufficiente per quanto riguarda il piano direttore cantonale. Misure specifiche devono essere adottate caso per caso. Di norma, ciò richiede anche un coordinamento con la Confederazione (USTRA), poiché si deve trovare una soluzione che includa anche le strade nazionali. In questo caso, è il cantone a presentare le richieste all'USTRA. L'argomento viene ripreso e trattato anche nel programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione.

#### *Sostituzione del termine «circonvallazioni» con il termine «sistemi di decongestionamento del traffico (ad es. circonvallazioni)»*

In molti centri urbani vi è un'urgente necessità d'intervento circa la situazione del traffico e le emissioni che ne derivano. In molti casi, tuttavia, non è stato chiarito in linea definitiva come verrà affrontata la problematica. Il termine «circonvallazioni» limita preventivamente e inutilmente la ricerca di una soluzione. Per questo motivo è stato sostituito con il termine «sistemi di decongestionamento del traffico», che lascia spazio a diverse soluzioni possibili.

#### *Richieste per singoli progetti di costruzione delle strade (strada di collegamento Sagogn, circonvallazione Sta. Maria, ecc.)*

Nell'esposizione pubblica sono state presentate alcune richieste che riguardano singoli progetti di costruzione delle strade particolarmente rilevanti per il piano direttore. Tali progetti di costruzione delle strade, come la strada di collegamento Sagogn, sono oggetto di procedure indipendenti dal piano direttore e correlate al progetto. Ciò garantisce il coordinamento e la ponderazione degli interessi.

I progetti di costruzione stradale rilevanti per il piano direttore devono essere approvati dalla Confederazione, in modo che i rispettivi oggetti riportati nel piano direttore ricevano lo stato di coordinamento «dati acquisiti». Lo stato di coordinamento «dati acquisiti» è obbligatorio per l'approvazione dei piani del rispettivo progetto o iter specifico (vedi DTF Schmitt). Il dato acquisito nel piano direttore deve quindi essere passato in giudicato prima dell'approvazione dei piani. Pertanto, si prende solo atto delle richieste per i singoli progetti di costruzione stradale che rientrano nella procedura del piano direttore. Facciamo riferimento agli adeguamenti del piano direttore sugli oggetti che rientrano nell'esposizione pubblica. Chiunque può esprimersi in merito a tali pubblicazioni. L'Ufficio tecnico è a conoscenza di queste richieste.

Nota: una volta che la procedura del piano direttore per il progetto avrà ricevuto l'approvazione della Confederazione, tale iter sarà incluso nella lista degli oggetti del capitolo 6.2 del piano direttore.

#### *Posteggi negli spazi naturali e nei punti nodali*

Le organizzazioni per la tutela dell'ambiente hanno richiesto in varie occasioni di eliminare i principi guida e le istruzioni operative che

prevedono la creazione di un'offerta sufficiente in termini di posteggi in ubicazioni specifiche caratterizzate da elevate frequenze nelle aree rurali e naturali, nonché la creazione di posteggi per car sharing in prossimità di importanti punti nodali. Nell'eventualità, si richiede che nel piano direttore vengano analizzati i presupposti e il fabbisogno e che venga approfondita la necessità di tali posteggi.

La suddetta creazione di posteggi è stata accolta con favore dalla regione Bassa Engadina - Val Müstair, la quale però richiede anche che il cantone si occupi della pianificazione e del funzionamento dei posteggi.

La pianificazione, la realizzazione e la gestione di eventuali parcheggi lungo la strada cantonale rimangono di competenza dei comuni. Non esiste una base giuridica affinché questa responsabilità venga affidata al cantone. Il principio guida e l'istruzione operativa per i posteggi negli spazi naturali sono limitati a ubicazioni specifiche caratterizzate da elevate frequenze dove non vi sono alternative ricorrendo ai trasporti pubblici e dove l'intervento nella natura e nel paesaggio si colloca a un livello sostenibile. In questo modo si evita che i veicoli vengano parcheggiati in maniera selvaggia su superfici non idonee, si minimizza l'impatto sugli spazi naturali e allo stesso tempo si garantisce la sicurezza del traffico. Quanto stabilito nel piano direttore costituisce la base per l'attuazione nella pianificazione locale (se si trova al di fuori del comprensorio insediativo nel quadro di una procedura di progetto, del piano generale di urbanizzazione e nella successiva procedura EFZ). Pertanto, non si procede all'eliminazione. A tale riguardo, vengono in parte accolte altre eventualità, in quanto è previsto che la valutazione dei fabbisogni venga effettuata a livello sovracomunale. Per le richieste circa i posteggi nei punti nodali si applicano in modo analogo le suddette considerazioni.

#### *Principali adeguamenti nel capitolo del piano direttore*

- Sostituzione del termine «circonvallazioni» con il termine «sistemi di decongestionamento del traffico (ad es. circonvallazioni)», che prevede diverse soluzioni possibili (vedi le suddette considerazioni, richieste n. 117, 118, ecc.)
- Chiarimento del principio guida sul traffico stradale pubblico mediante l'aggiunta «ad esempio attraverso misure di rafforzamento e tratti preferenziali» (vedi richiesta n. 124)
- Sostituzione del termine «car sharing» con «car pooling» in relazione alle auto condivise (vedi richiesta n. 139)
- Chiarimento delle istruzioni operative per i progetti di decongestionamento del traffico (ad esempio circonvallazioni) con riferimento a «condizioni urbanistiche difficili» (vedi richieste n. 154 e 155)
- Parziale considerazione delle eventualità riguardanti posteggi per car pooling nonché posteggi negli spazi naturali (obbligo di coordinamento sovracomunale) (richieste n. 158 e 159).
- La gestione dei posteggi per i rimorchi degli autocarri è ora trattata nel capitolo 6.6 Traffico merci.
- Rimozione dei corridoi faunistici N28 Fanas; Grösch-Schiers (GR6) dalla lista degli oggetti (vedi richiesta n. 168), poiché sono già inclusi nella lista degli oggetti del capitolo 3.8 del piano direttore.
- Cancellazione degli oggetti 08.TS.02 circonvallazione di Davos (Talstrasse) perché si tratta essenzialmente di uno scambio di strade previsto tra il comune di Davos e il cantone. Ciò non comporterebbe alcun ampliamento significativo della Talstrasse (che sarà rilevata dal cantone in cambio della Promenade). Un

singolo scambio non è rilevante per il piano direttore (vedi richiesta 217b).

#### *Principali voci non modificate*

Le principali voci non modificate riguardano le prese di posizione con le seguenti richieste:

- Richieste per rinunciare alla distinzione tra strade orientate all'insediamento e strade orientate al traffico (vedi richiesta n. 113 e segg.; per la motivazione vedi la risposta generale di cui sopra)
- Richieste riguardanti la rinuncia all'ampliamento, in particolare la rimozione della rete stradale, la gestione attiva del traffico, lo smantellamento delle strade e la moratoria sulle circonvallazioni, compreso l'adeguamento delle istruzioni operative (vedi richieste n. 105, 117, 153, ecc.)
- Richiesta di cancellazione degli aggettivi « efficienti » e « sufficientemente ampi » nel primo principio guida (vedi richiesta n. 127)
- Richiesta di integrazione del principio guida sul traffico nelle ore di punta (vedi richiesta n. 138)
- Richieste di cancellazione o chiarimenti riguardanti i posteggi per rimorchi per autocarri e car pooling nonché i posteggi negli spazi naturali (vedi richieste n. 140, 158ff)
- Svariate richieste di integrazione nella lista degli oggetti, ad es. Ofenbergstrasse / Tunnel Munt la Schera, circonvallazione di Schmitten, circonvallazione Disentis / Mustér, collegamento tra il centro di Flims e la strada della circonvallazione, inserimento

della strada principale H416 come collegamento invernale sicuro con il Ticino

- Svariate richieste di cancellazione dalla lista degli oggetti, ad esempio ponte St. Luzi, ampliamento della Ruinaulta nel tratto Zault-Spitg, rinuncia alla galleria in caso di nuovo tracciato a Schluein

### Trasporto pubblico di persone (capitolo 6.3)

#### *Temi principali*

##### *Definizione degli obiettivi, ampliamento in conformità alle esigenze*

Diversi richiedenti chiedono il passaggio dal TIM al TP. Allo stesso tempo, però, Pro Natura afferma che la promozione del TP non deve portare a un «via libera per la crescita sfrenata di nuove infrastrutture», ma che anche i nuovi progetti di costruzione per il TP devono essere sottoposti a una «rigorosa valutazione dell'impatto sulla sostenibilità».

L'ampliamento delle infrastrutture per il TP è già costantemente orientato alla pianificazione dell'offerta. I nuovi progetti di costruzione vengono attuati solo se le ottimizzazioni dell'infrastruttura esistente risultano impossibili o inefficaci. La definizione degli obiettivi affronta già la questione con l'espressione «in conformità alle esigenze». Pertanto, nella prassi attuale, queste richieste sono ampiamente prese in considerazione nella definizione degli obiettivi. Non viene quindi effettuata alcuna modifica.

*Oggetti con lo stato di coordinamento «informazione preliminare» indicati come idea di progetto o studio del progetto*

Vari richiedenti hanno affermato che molti oggetti avevano lo stato di «idea di progetto» o «studio di progetto» e che quindi «la lista degli oggetti attualmente dà l'impressione di essere una lista (poco seria) dei desideri». Nel caso dei progetti con un orizzonte a lungo termine, un altro aspetto altrettanto criticato è la scarsa chiarezza del concetto di coordinamento nel piano direttore.

In effetti, il possibile / concepibile periodo di attuazione per questi progetti è per lo più alla fine od oltre l'orizzonte temporale di 25 anni del piano direttore. Inoltre, alcuni progetti si escludono a vicenda, vale a dire che solo uno dei due può essere realizzato. In questi progetti a lunghissimo termine, lo scopo del piano direttore non è tanto il coordinamento (finale), ma piuttosto una panoramica dei progetti pianificati nel campo del trasporto pubblico di persone. Oltre a ciò, dovrebbe essere mantenuta aperta l'opzione di una possibile realizzazione in un lontano futuro, motivo per cui è utile menzionarla nel piano direttore.

*Offerta di trasporti pubblici per tipo di spazio*

Secondo il primo principio guida, deve essere fornita un'offerta di trasporto adeguata ai tipi di spazio. Questo principio è stato ripreso più volte in relazione alle aree rurali. Dovrebbe essere possibile ampliare e sviluppare l'offerta di TP anche nelle aree rurali. Secondo una valutazione del cantone, l'espressione «in conformità alle esigenze» utilizzata nella definizione degli obiettivi implica che è possibile un ulteriore sviluppo se esiste un fabbisogno corrispondente.

*Allacciamento alle regioni confinanti*

L'allacciamento alle regioni confinanti è oggetto di varie richieste. Queste spesso riguardano i collegamenti di autobus. I richiedenti vorrebbero richiamare particolare attenzione su questo tema.

La strategia di sviluppo territoriale (capitolo 2 del piano direttore) si occupa dell'importanza dell'allacciamento alle regioni confinanti (vedi il principio guida «Stimolare lo sviluppo interno attraverso la molteplicità delle relazioni con l'esterno»). La questione relativa a un miglioramento dell'allacciamento non dipende dai vettori di traffico. Questo è il motivo per cui i collegamenti del TP sono costantemente menzionati e non viene fatta alcuna menzione specifica al traffico di autobus.

*Richieste sulla pianificazione dell'offerta*

Numerose richieste trattano questioni specifiche concernenti tratte aggiuntive, riduzione dei tempi di percorrenza, miglioramento dei collegamenti, ecc. Viene citata più volte anche la frequenza delle cadenze (cadenza semioraria e in particolare cadenza oraria). Altre questioni riguardano l'uso dei veicoli in relazione al trasporto di biciclette o bagagli. Tali questioni riguardano la pianificazione dell'offerta e devono essere risolte al di fuori del piano direttore. Verranno inoltrate all'UET per un successivo utilizzo. Le richieste sull'offerta oraria devono essere presentate mediante la procedura di definizione oraria che si svolge annualmente.

*Principali adeguamenti nel capitolo del piano direttore*

- Formulazioni adattate nella situazione iniziale (vedi richieste n. 219, 225)

- Nuova formulazione relativa al collegamento delle aree suburbane con i loro centri: «preferibilmente cadenza semioraria o più frequente» (vedi richiesta n. 231)
- Integrazione del principio guida «Migliorare i collegamenti ferroviari da e per i Grigioni» con il seguente punto: «Ottimizzazione dell'offerta Valposchiavo - Tirano (- Milano)» (vedi richiesta n. 237). Sostituzione del termine «collegamenti ferroviari» con «collegamenti di trasporto pubblico».
- Inserimento nel principio guida «Creare catene di trasporto dotate di attrattiva» di un riferimento alle risorse disponibili (vedi richiesta n. 244)
- Integrazione nella prima istruzione operativa relativa al coordinamento delle unioni tariffarie dotate di attrattiva (vedi richiesta n. 255)
- Chiarimento delle istruzioni operative per le aree di intervento (vedi richieste n. 260, 262, 263, 264, 268, 269, 272)
- Testo adattato nella terza istruzione operativa riguardante gli autobus a prenotazione, gli autobus a chiamata, ecc.; «sostengono» invece di «promuovono» (vedi richiesta n. 273)
- Eliminazione dell'ultima frase nell'istruzione operativa sull'«allestimento tempestivo delle infrastrutture necessarie» (vedi richiesta n. 276)
- Testo adattato nelle istruzioni operative sulle linee di autobus a lunga percorrenza (vedi le richieste n. 278, 279, esame preliminare della Confederazione)
- Ulteriori considerazioni nelle spiegazioni sugli interventi di miglioramento della raggiungibilità attraverso l'ampliamento del trasporto pubblico sulla base dell'esame preliminare della Confederazione
- Il significato e la storia della FR sono illustrati nelle spiegazioni (richieste n. 222 e 293)
- Inserimento dell'oggetto «Stazione passeggeri di Coira Ovest, trasferimento verso Raschärenstrasse» con stato di coordinamento risultato intermedio (vedi richiesta n. 334), dell'oggetto «Trasferimento stazione di Davos Dorf direzione funicolare di Parsenn» con stato di coordinamento risultato intermedio (vedi richieste n. 346), dell'oggetto «Sistematizzazione linea Albula, misure per ridurre i tempi di percorrenza tra Thusis e St. Moritz» con stato di coordinamento informazione preliminare (vedi richiesta n. 366) e dell'oggetto «Misure per aumentare la frequenza e ridurre i tempi di percorrenza Reichenau-Tamins - Thusis» con stato di coordinamento informazione preliminare (vedi richiesta n. 367)
- Cancellazione dell'oggetto «11.TB.05 Collegamento ferroviario Zuoz / S-chanf verso Livigno» (vedi richiesta n. 321)
- Varie correzioni apportate alla lista degli oggetti (precisazione dei riferimenti geografici, adattamento degli stati di coordinamento, ecc.)
- Denominazione degli oggetti con un orizzonte di attuazione a lungo termine con lo stato di coordinamento «informazione preliminare» nella colonna «Determinazione specifica degli oggetti / descrizione» (vedi richiesta n. 297)



### *Principali voci non modificate*

Le principali voci non modificate riguardano le prese di posizione con le seguenti richieste:

- Richieste di cancellazione nella situazione iniziale (richieste n. 220, 221)
- Richieste di adeguamento degli obiettivi e di ampliamento in conformità alle esigenze (vedi le richieste n. 226, 227, 258 e segg., per le risposte vedi anche «Definizione degli obiettivi, ampliamento in conformità alle esigenze»)
- Richiesta di riformulazione del principio guida sull'offerta di TP nelle aree rurali (vedi richiesta n. 235, motivazione alla voce «Offerta di trasporti pubblici per tipo di spazio» di cui sopra)
- Richiesta di cancellazione dei «collegamenti diretti veloci» con l'aeroporto di Zurigo nel principio guida «Migliorare i collegamenti ferroviari da e per i Grigioni» (vedi richiesta n. 238)
- Richiesta di eliminazione del principio guida «Attuare e sviluppare ulteriormente il piano d'offerta "Retica 30+"» (vedi richiesta n. 242)
- Richiesta di aggiunta al testo riguardante gli impianti funiviari (urbani) (richiesta n. 249)
- Richiesta di cancellazione o adattamento del testo sulla «Gesamtperspektive Ostschweiz» (richieste n. 283, 284)
- Richieste di inserimento o cancellazione (ad es. perché non rilevanti per il piano direttore) dalla lista degli oggetti

## Traffico pedonale e ciclistico (capitolo 6.4)

### *Temi principali*

#### *Definizione delle priorità per il traffico pedonale e ciclistico*

Negli ultimi anni il cantone dei Grigioni si è impegnato, ad esempio, a redigere e varare il piano settoriale percorsi ciclabili per promuovere il trasporto pedonale e ciclistico. Questo impegno comprende anche il capitolo sul traffico pedonale e ciclistico del piano direttore. Emerge inoltre un atteggiamento positivo dai riscontri sull'esposizione pubblica. Tuttavia, diversi richiedenti affermano che la promozione del traffico pedonale e ciclistico dovrebbe ricevere una priorità ancora maggiore. A tal fine vengono avanzate delle proposte che non possono essere regolamentate nel piano direttore cantonale, ma devono essere presentate a livello legislativo o nel piano settoriale percorsi ciclabili. L'Ufficio tecnico è stato informato di queste richieste.

#### *Distinzione tra mobilità quotidiana e mobilità del tempo libero*

In merito al traffico ciclistico, vari richiedenti chiedono una differenziazione coerente tra la mobilità quotidiana e la mobilità del tempo libero. Nel piano settoriale percorsi ciclabili si definisce in modo dettagliato ciò che il cantone intende per mobilità quotidiana e mobilità del tempo libero e inoltre i percorsi sono indicati separatamente. Per motivi di ridondanza, si ritiene superfluo ripeterlo nel piano direttore (doppia regolamentazione in due strumenti distinti).

#### *Separazione dei sentieri per mountain bike/escursionisti*

In più occasioni sono state presentate richieste per la separazione del traffico pedonale e ciclistico, in particolare dei sentieri per mountain bike e

per escursionisti. Si segnala, inoltre, che con l'avvento delle e-bike i conflitti tra le due categorie di utenti sono in aumento. Pro Natura sostiene tuttavia che la rete di percorsi non dovrebbe essere ampliata e che nella mobilità del tempo libero dovrebbe continuare a vigere il principio della «coesistenza prima della separazione». Secondo una valutazione del cantone, questo rimane il principio da seguire. Tuttavia, la flessibilità nella ricerca di una soluzione non dovrebbe essere limitata a livello del piano direttore. Per ogni problema occorre chiarire caso per caso quale sia la soluzione adeguata, tenendo conto di tutti gli interessi.

#### *Competenza e finanziamento*

Vengono sollevate varie questioni relative alla competenza e al finanziamento per la creazione e il funzionamento dei percorsi ciclabili. Lo stesso dicasi per i posteggi per biciclette alle fermate dei trasporti pubblici. A tal fine si fa riferimento alle basi giuridiche (legge stradale, legge sui trasporti pubblici) e al piano settoriale percorsi ciclabili.

#### *Rete sovracomunale di sentieri*

Nel progetto del piano direttore, a partire dall'esposizione pubblica, era previsto che le regioni specificassero la rete sovracomunale di sentieri nel piano territoriale regionale. Secondo le linee guida «Istruzioni progetto territoriale regionale e piano direttore regionale insediamento», nel progetto territoriale regionale devono essere indicati approssimativamente i collegamenti sovracomunali del traffico pedonale e ciclistico, in particolare le lacune presenti nella rete e le possibilità di ottimizzazione nelle aree urbane e suburbane. Si può tuttavia accettare l'argomentazione secondo cui ciò non sarebbe utile per le reti di sentieri a

causa dell'altitudine e dell'orizzonte di pianificazione. Il passaggio di testo a cui si fa riferimento viene adattato.

#### *Principali adeguamenti nel capitolo del piano direttore*

- Distinzione tra corsie ciclabili e ciclopiste (vedi richiesta n. 392)
- Eliminazione della mappatura della rete sovracomunale di sentieri nei progetti territoriali regionali (vedi richieste n. 402, 403)

#### *Principali voci non modificate*

Le principali voci non modificate riguardano le prese di posizione con le seguenti richieste:

- Richieste di una suddivisione tematica nel capitolo del piano direttore per la mobilità quotidiana e del tempo libero (vedi richieste n. 373, 374, 379a)
- Richieste concernenti ulteriori inserimenti di principi guida in materia di coesistenza o separazione dei sentieri per mountain bike/escursionisti (vedi richiesta n. 390a, per la motivazione vedi «Separazione dei sentieri per mountain bike/escursionisti» di cui sopra)

#### **Traffico d'agglomerato / Programmi d'agglomerato (capitolo 6.5)**

##### *Revisione dopo la presentazione del PA di quarta generazione*

Il capitolo «Traffico d'agglomerato» non è stato adeguato. Verrà rivisto dopo il completamento del programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione. In quest'ottica si prende atto delle richieste concernenti il

capitolo, di cui i responsabili del progetto del programma d'agglomerato sono stati informati.

## Traffico merci (capitolo 6.6)

### *Temi principali*

#### *Linee guida del traffico merci*

Il capitolo è stato accolto con favore generale. La maggior parte delle questioni sollevate sul trasporto merci riguardano la riduzione del traffico merci che attraversa le Alpi, il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e l'importanza del traffico merci su strada in generale. Inoltre, viene sottolineato che il traffico merci su strada nel Cantone dei Grigioni continuerà inevitabilmente a svolgere un ruolo importante, nonostante il passaggio alla ferrovia proposto nel piano direttore, a causa delle condizioni topografiche. Per questo motivo, è stato inserito nel piano direttore un nuovo principio guida per il traffico merci su strada. È stato inoltre apprezzato che il nuovo capitolo del piano direttore faccia riferimento alle strategie di traffico merci della Confederazione e del cantone e che tenga conto degli obiettivi della politica sul traffico merci.

#### *Oggetti richiesti nel capitolo Traffico merci*

Sono state avanzate varie richieste per inserire una lista di oggetti nel capitolo Traffico merci, ad esempio per il progetto di ampliamento dei binari per il trasbordo delle merci con raccordo ferroviario allo scartamento normale di Landquart (oggetto n. 01.TB.07 o misura d13 STEP 2035), l'ubicazione prevista per gli impianti di carico e scarico Domat / Ems, i centri per il trasbordo delle merci Schnaus-Strada, Samedan e per varie ubicazioni per il trasbordo di legname.

Per l'oggetto n. 01.TB.07 (o misura d13 STEP 2035) il vero «motore» di questo progetto è il TP, poiché l'ubicazione del precedente sito di trasbordo delle merci presso la stazione di Landquart deve essere utilizzata da FFS e FR per una banchina comune (oggetto 01.TB.05 o misura b15 in STEP 2035) ed è quindi necessario un ampliamento dei binari per il «trasferimento» del trasbordo delle merci verso il centro di manutenzione FR. Pertanto, l'oggetto n. 01.TB.07 viene lasciato nella lista degli oggetti di TP e il testo descrittivo nella colonna (comune / località / oggetto) fornisce una precisazione («Ampliamento binari per...» invece di «nuovo centro di trasbordo delle merci...»). Per il centro di trasbordo delle merci viene creato un nuovo oggetto nel capitolo Traffico merci. Inoltre, l'oggetto 23.TB.01 ubicazione degli impianti di carico e scarico Domat/Ems viene spostato nella lista degli oggetti per il traffico merci. Anche i centri di trasbordo delle merci di Samedan (oggetto n. 25.TG01) e Schnaus-Strada (oggetto n. 29.TG01) sono inclusi nella lista degli oggetti come situazione iniziale.

Le richieste hanno dimostrato che le ubicazioni per il trasbordo di legname hanno un impatto sul territorio e sull'ambiente troppo ridotto per poterle descrivere come progetti con impatti significativi o, in altre parole, come «rilevanti per il piano direttore». Per questo motivo, tali progetti non vengono inseriti nella lista degli oggetti.

#### *Principali adeguamenti nel capitolo del piano direttore*

- Inserimento di un principio guida sul trasporto di merci su strada (vedi richiesta n. 435)
- Istruzione operativa per ottimizzare l'efficienza del traffico merci su strada e i posteggi per i rimorchi di autocarri

- Spostamento dell'oggetto n. 23.TB.01 ubicazione degli impianti di carico e scarico Domat/Ems dalla lista degli oggetti per il trasporto pubblico di persone alla lista degli oggetti per il traffico merci (vedi richiesta XV)
- Nuovi oggetti: centri di trasbordo delle merci Landquart vicino al centro di manutenzione della FR, Samedan e Schnaus-Strada (vedi richieste n. 308, 326, 359, 446 e XV)

#### *Principale voce non modificata*

La principale voce non modificata riguarda le richieste di inserimento nella lista degli oggetti delle ubicazioni per il trasbordo di legname (vedi richieste n. 442 e 446).

### Traffico aereo (capitolo 6.7)

#### *Temi principali*

#### *Definizione degli obiettivi, riduzione del traffico aereo, protezione del clima*

Facendo riferimento alla protezione del clima, le organizzazioni per la tutela dell'ambiente richiedono che il traffico aereo non venga promosso, precisamente che venga limitato. Tuttavia, il piano direttore non è lo strumento adeguato a soddisfare tali richieste. Ogni tipo di direttiva per le attività dell'aviazione civile, comprese le restrizioni richieste, deve essere stabilito da un organo legislativo.

#### *Richieste sulle liste degli oggetti*

Vengono presentate richieste per vari oggetti, ad esempio l'aerodromo regionale di Samedan, l'eliporto di Davos o singole aree d'atterraggio in montagna. In alcuni casi differiscono diametralmente in termini di

contenuto. In merito a ciò, va sottolineato ancora una volta che tutti gli oggetti del capitolo Traffico aereo sono materia di una procedura concernente un piano settoriale federale, in questo caso specifico del piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA). Gli oggetti del piano settoriale non sono materia di discussione, in quanto sono state svolte procedure e consultazioni specifiche al riguardo. Inoltre, il cantone non può determinare autonomamente i contenuti del piano settoriale, ma solo presentare richieste. Tutte le richieste relative al PSIA vengono contrassegnate come «Presa d'atto» (nessun rifiuto, semplice indicazione).

#### *Eliporto di Davos*

Attualmente la Rega ha rinunciato a Davos come sua sede. Questa sede continua però a esistere nel PSIA. Il PSIA valuterà un'eventuale cancellazione in occasione della prossima revisione. Di norma viene effettuata una revisione ogni 10 anni.

#### *Gestione delle richieste*

Nel capitolo 6.7 del piano direttore, è stato preso atto di tutte le richieste, poiché la maggior parte di esse fa riferimento a contenuti del PSIA. Questi sono riportati nel piano direttore per motivi di informazione e chiarezza. Non è necessario modificare il testo del piano direttore.

Nel rapporto d'esame preliminare della Confederazione, l'UFAC ha presentato una serie di richieste di chiarimenti e riformulazioni. Inoltre, l'UFAC ha chiesto di eliminare il principio guida «Adeguare il traffico aereo alle esigenze degli altri settori» per via della modifica apportata alla situazione iniziale in conformità con la nuova parte concettuale del PSIA 2020. Tali richieste sono state accolte.

## Rapporto esplicativo

La regione Plessur richiede che nel rapporto esplicativo venga descritta la gestione dei precedenti oggetti del piano direttore (nuovi inserimenti/cancellazioni/modifiche dello stato di coordinamento). La richiesta è stata accolta.

## Entwurf Vorprüfungsbericht des Bundes

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
I	Gesamtverkehr, Leitsatz	Der Leitsatz « <i>Eine angemessenen Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln .....sicherstellen</i> » beinhaltet Ziele und Stossrichtungen für die Erschliessung der verschiedenen Raumtypen. Während in den urbanen und suburbanen Gebieten eine Verdichtung des ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsnetzes angestrebt wird, steht in den touristischen Intensiverholungsgebieten eine nachfrageorientierte Erschliessung im Vordergrund. In den ländlichen Räumen soll die Grundversorgung sichergestellt sein. Der Bund begrüsst diese nach Raumtypen differenzierten Stossrichtungen. Der im Leitsatz verwendete Begriff « <i>verschiedene</i> » [Verkehrsmittel] sollte durch « <i>geeignete</i> » ersetzt werden.	P	Antrag wird berücksichtigt
II	Gesamtverkehr, Handlungsanweisung	Gemäss der ersten Handlungsanweisung soll die Zusammenarbeit zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden gewährleistet sein. Hier sollte auch der Bund aufgeführt werden. Der Bund spielt bei den Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung und beim Agglomerationsverkehr eine wichtige Rolle.	P	Antrag wird berücksichtigt
III	Gesamtverkehr, Handlungsanweisungen	Der Bund begrüsst die Handlungsanweisung, wonach an Bahnhöfen die kombinierte Mobilität gefördert werden soll. So können insbesondere die Bahnhöfe der Regionalzentren zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut werden, so dass für die Verbindungen aus dem suburbanen Raum hin zum urbanen Raum vermehrt der ÖV benutzt wird. Das ARE schlägt vor, die Anwendung der kombinierten Mobilität auch bei den wichtigen Knoten des Bussystems zu prüfen (z.B. Flims, Laax, Lenzerheide, etc.).	P	Antrag wird berücksichtigt, Formulierung wie folgt: «sowie in angepasster bzw. reduzierter Form an wichtigen Knoten des Bussystems»
IV	Strassenverkehr, Handlungsanweisungen	Gemäss der Handlungsanweisung kann der Bau von Ortsumfahrungen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs unter bestimmten Umständen in Betracht gezogen werden. Aus Sicht des Bundes ist wichtig, dass solche Umfahrungen in sensiblen, ländlichen Räumen nicht zu Reisezeitreduktionen (und somit mutmasslich zu Attraktivitätssteigerungen des MIVs) führen.	K	Kenntnisnahme
V	Strassenverkehr, Vorhaben (E Objekte)	Das VBS wünscht, bei einer Weiterentwicklung der Vorhaben 01.TS.08 Chur West und 27.TS.01 Chur, Kasernenstrasse, frühzeitig informiert und einbezogen zu werden (siehe Anhang).	K	Kenntnisnahme
VI	Öffentlicher Personenverkehr, Ausgangslage	Für den Kanton sind für den weiteren Ausbau des Schienennetzes die STEP-Ausbauschritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» des Kantons und der Rhätischen Bahn (RhB) sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB massgebend. Das BAV weist darauf hin, dass das Konzept «Retica 30+» und die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB für den Bund nicht bindend sind.	K	Aus den Handlungsanweisungen geht klar hervor, dass diese Ziele den Kanton betreffen: «Der Kanton setzt sich ein für die zeitgerechte Erstellung der notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des Konzepts «Retica 30+...».  «Der Kanton unterstützt die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB...»
VII	Öffentlicher Personenverkehr, Ziele und Leitsätze	Mit dem Leitsatz « <i>Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern</i> » will der Kanton überregionale und internationale Verbindungen fördern (u.a. Beschleunigung der Strecke Chur – Zürich, IC-Halbstundentakt nach Zürich, schnelle Direktverbindungen zum Flughafen Zürich, etc.). Gemäss den Planungen des Bundes und dem Sachplan Verkehr haben diese Vorhaben keine Priorität. Bei den Fernverkehrsverbindungen ist für den Bund die Kapazität wichtiger als eine Erhöhung der Reisezeit. Die	K	Bei der Formulierung «Erhöhung der Reisezeit» gehen wir davon aus, dass es sich um einen Verschreiber handelt.

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		<p>Kompetenz für den Ausbau des Schienennetzes liegt beim Bund, deshalb ist im Richtplantext deutlich zu machen, dass es sich um Vorstellungen des Kantons handelt, im Sinne von «Der Kanton setzt sich dafür ein». Dasselbe gilt für die Umsetzung des Angebotskonzepts «Retica 30+».</p> <p>Gemäss dem Leitsatz «<i>Das Angebotskonzept «Retica 30+» umsetzen und weiterentwickeln</i>» sollen die kantonalen Interessen im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) des Bundes wahrgenommen werden. Auch sollen in der Verantwortung des Kantons liegende Infrastrukturen in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen realisiert werden.</p> <p>Der Bund weist darauf hin, dass das Konzept Retica 30+ teilweise über die Angebotskonzepte des STEP hinausgeht und für den Bund nicht bindend ist.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung: Die Festlegungen unter dem Leitsatz «<i>Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern</i>» und «<i>Das Angebotskonzept «Retica 30+» umsetzen</i>» sind als Interessenbekundungen des Kantons zu formulieren.</p>	N	Siehe Antrag VI. Da der Antrag bereits durch die Festlegungen in den Handlungsanweisungen erfüllt ist, beantragen wir, diesen Auftrag zu streichen.
VIII	Öffentlicher Personenverkehr, Handlungsanweisungen	<p>In der zweiten Handlungsanweisung werden für die einzelnen Handlungsräume Ziele für Angebot und Infrastruktur des ÖV festgelegt. Für den Bund stellt sich die Frage, was der Kanton unter Erhöhung oder Verbesserung der Erreichbarkeiten versteht (u.a. Achse Landquart – Davos, Verbindungen vom Handlungsraum Albula in die übergeordneten Zentren, Ausbauten des ÖV im Handlungsraum Viamala). Der Bund weist darauf hin, dass allfällige Verbesserungen der Erreichbarkeiten in den ländlichen Räumen nicht zu Reisezeitverkürzungen führen sollen.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung: Die Festlegungen zu Erreichbarkeitsverbesserungen und zum ÖV-Ausbau sind näher zu erläutern.</p>	P	In den Erläuterungen werden die Erreichbarkeitsverbesserungen durch ÖV-Ausbauten neu wie folgt erläutert: «Die im Rahmen der Programme STEP und Retica 30+ vorgesehenen Erreichbarkeitsverbesserungen erfolgen vorwiegend durch Ausbauten und Optimierungen am bestehenden Schienennetz, wie Streckenbegradigungen, Erweiterungen von Kurvenradien sowie Doppelspurabschnitte. Diese haben als generelles Ziel die Verbesserung der Erreichbarkeit der touristischen, urbanen und suburbanen Räume Graubündens. So zielen die Ausbauten in den Regionen Albula und Viamala insbesondere auf eine verbesserte Erreichbarkeit der touristischen Hot-Spots des Oberengadins, während jene im Prättigau Erreichbarkeitsverbesserung des Raumes Davos sowie des Unterengadins als Hauptziel haben. Gegebenenfalls ergeben sich dadurch ebenfalls punktuelle Erreichbarkeitsverbesserungen in ländlichen Räumen als willkommene "Mitnahmeeffekte".»

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
				Weiterer Hinweis: Die Aussage, dass «allfällige Verbesserungen der Erreichbarkeiten in den ländlichen Räumen nicht zu Reisezeitverkürzungen führen sollen» mag in mittelländischen Räumen, wo der Zersiedelung Einhalt geboten werden soll, seinen Sinn haben. Im Kanton Graubünden, wo es bei rund zwei Dritteln des Territoriums darum geht, der Abwanderung Einhalt zu gebieten und die dezentrale Besiedelung zu erhalten (Art. 1 Abs. 2c RPG) ist diese Aussage fehl am Platz. Sie entbehrt auch einer gesetzlichen Basis.
IX	Öffentlicher Personenverkehr, Vorhaben (E Objekte)	<p><i>Neue RhB-Haltestelle Talstation Luftseilbahn Rhäzüns – Feldis (03.TB.04, Zwischenergebnis):</i> Die Bahnlinie und damit die geplante Haltestelle grenzen unmittelbar an das BLN Objekt Nr. 1903 «Auenlandschaft am Unterlauf des Hinterrheins». Im Hinblick auf eine Festsetzung des Vorhabens sind die Schutzziele des BLN-Objekts zu berücksichtigen.</p> <p><i>Haltestelle S-chanf – Flab Lager (11.TB.01, Zwischenergebnis):</i> Angrenzend an die RhB-Bahnlinie und damit an die geplante Haltestelle befindet sich das TWW-Objekt Nr. 9542 «Tschessa Granda». Der Kanton hat bei der weiteren Planung des Vorhabens sicherzustellen, dass der Schutz des TWW-Objekts gewährleistet ist.</p> <p><i>Leistungssteigerung Surselvalinie RhB (Doppelspurinsel Raum Castrisch, 02.TB.04, Zwischenergebnis):</i> Gemäss Beurteilung des BAFU kann der Doppelspurausbau im Raum Gastrisch Konflikte mit dem Auengebiet Nr. 29 «Cauma» von nationaler Bedeutung und dem BLN-Objekt Nr. 1902 «Ruinaulta» verursachen. Im Hinblick auf eine Festsetzung des Vorhabens sind die Schutzziele des Auengebiets und des BLN-Objekts Nr. 1902 «Ruinaulta» zu berücksichtigen.</p> <p><i>Auftrag für die Weiterentwicklung:</i> Im Hinblick auf die spätere Genehmigung der Vorhaben <i>RhB-Haltestelle Talstation Luftseilbahn Rhäzüns – Feldis, Haltestelle S-chanf – Flab Lager sowie RhB Doppelspurinsel im Raum Castrisch</i> als Festsetzungen muss der Kanton in den Erläuterungen aufzeigen, wie die Schutzziele der jeweils betroffenen oder angrenzenden Landschaftsobjekte und Biotope berücksichtigt werden.</p>	K	Wir weisen darauf hin, dass die Inventare des Natur- und Heimatschutzes bei jeglicher Richtplanfestsetzung sowie auch im Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind. In diesem Sinne wurde ein entsprechender Vorspann der Objektliste beigefügt. Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
X	Öffentlicher Personenverkehr, Vorhaben (E Objekte)	<p><i>Personenbahnhof Militärrampe Chur West (27.TB.02, Vororientierung/Projektidee):</i> Die SBB weisen darauf hin, dass das Vorhaben den absehbaren Angebotsausbau SBB im Personen- und Güterverkehr nicht beeinträchtigen darf. Hierfür besteht im Bereich der Militärrampe gegenüber heute ein Bedarf an zusätzlichen und längeren Wendegleisen für den Personenverkehr bzw. Annahmegleisen für den Güterverkehr. Auf der bestehenden Bahnparzelle im Bereich der Militärrampe ist langfristig keine Flächenverfügbarkeit für zusätzliche Publikumsanlagen (Perrons, Zugänge) absehbar.</p>	K	Beim Ausbau der Militärrampe handelt es sich um eine Vorhaltung für eine SBB-Haltestelle und somit um ein Projekt der SBB.



Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		Das VBS wünscht, bei einer Weiterentwicklung des Vorhabens frühzeitig informiert und einbezogen zu werden (siehe Anhang).		Das AEV ist vom Antrag in Kenntnis gesetzt.
XI	Öffentlicher Personenverkehr, Weitere Bemerkungen	Das BAV weist darauf hin, dass im Gebiet des Kantons Graubünden störfallrelevante Eisenbahninfrastrukturen liegen. Gemäss der Verordnung über den Schutz von Störfällen (Art. 11a StFV) müssen die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei ihren übrigen raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigen. Im Richtplan des Kantons gibt es bisher keine Festlegungen zur Störfallvorsorge, der Richtplan ist daher mit dieser Thematik zu ergänzen. Die Planungshilfe des Bundes von 2013 zur Koordination zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge befindet sich derzeit in der Überarbeitung und wird im Frühjahr 2021 publiziert werden. Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Der Kanton wird aufgefordert, den Richtplan in Bezug auf die Koordination zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge zu ergänzen.	P	Der Auftrag wird angenommen und der Richtplan wird diesbezüglich voraussichtlich im Kapitel 2 ergänzt.
XII	Öffentlicher Personenverkehr, Weitere Bemerkungen	Die SBB schlagen verschiedene Präzisierungen des Richtplantextes vor (siehe Anhang dieses Vorprüfungsberichts).	K	Siehe XXII
XIII	Fuss- und Veloverkehr	In der Ausgangslage wird die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs erläutert insbesondere, dass diese Verkehrsart verglichen mit den motorisierten, privaten oder öffentlichen Verkehrsmitteln weniger Raum beansprucht, kaum Schadstoffe verursacht, kaum Lärm erzeugt und die Gesundheit fördert. Das BAFU macht darauf aufmerksam, dass der Fuss- und Veloverkehr zudem ruhige Erholungsräume zugänglich macht und diese in den Alltag der Bevölkerung einbindet. Es wird empfohlen, diesen Aspekt in der Ausgangslage zu ergänzen.	K	Der Nutzen der vom BAFU beantragten textlichen Ergänzung ist im Kontext in der Ausgangslage des Kapitels 6.4 nicht ersichtlich. Wir prüfen eine geeignete sinngemässe Berücksichtigung.
XIV	Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme	Der Kanton informiert, dass mit der Erarbeitung eines Programms der 4. Generation für die Agglomeration Chur begonnen wurde und dass die entsprechende Anpassung des Richtplans erst erfolgt, wenn die Inhalte des neuen Programms konsolidiert vorliegen. Das ARE erinnert daran, dass sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen.	K	Kenntnisnahme
XV	Güterverkehr	Die SBB schlagen vor, die folgenden unter Öffentlicher Personenverkehr aufgeführten Objekte im Kapitel Güterverkehr aufzunehmen: 01.TB.07 Güterumschlagszentrum, 23.TB.01 Freiverladestandort Domat/Ems.	P	Dem Antrag wird entsprochen. Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
XVI	Güterverkehr	Es wird darauf hingewiesen, dass der Kanton im Kapitel Güterverkehr keine Aussagen zum Thema Feinverteilung/City-Logistik macht. Der Bund empfiehlt eine entsprechende Ergänzung. Auftrag für die Überarbeitung: Der Kanton prüft, wie das Thema Feinverteilung/City-Logistik im Richtplan berücksichtigt werden können.	N	Die Siedlungsstrukturen im Kanton Graubünden sind zu kleinteilig, als das City-Logistik ein richtplanrelevantes Thema sein könnte. Es wird

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
				deshalb beantragt, auf diesen Auftrag zur Überarbeitung zu verzichten.
XVII	Flugverkehr, Ausgangslage	<p>Das BAZL weist darauf hin, dass der SIL neu «Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt» heisst.</p> <p>Gemäss dem SIL handelt es sich bei Samedan neu um einem «Regionalflughafen». Im Richtplantext ist das angepasste SIL-Objektblatt von 13.09.2019 erwähnt. In der Richtplankarte sind die geänderten Inhalte dieses Objektblatts jedoch nicht abgebildet (Flugplatzperimeter). Dies sollte nachgeholt werden, damit zwischen den beiden Instrumenten keine Differenz besteht. Es ist zudem empfohlen, auch die übrigen Inhalte des SIL-Objektblatts, namentlich die Lärmbelastungskurve, als Hinweis in die Karte aufzunehmen, damit die raumplanerische Koordination optimal gewährleistet werden kann.</p> <p>Das BAZL weist zudem darauf hin, dass der revidierte SIL-Konzeptteil nicht mehr vorsieht, dass das BAZL für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitschirmen Richtlinien erlässt. Allenfalls könnte sich der Richtplan hier auf das kürzlich revidierte Landschaftskonzept Schweiz beziehen (Ziel 13D, Massnahme 13.1).</p>	<p>P</p> <p>P</p> <p>N</p> <p>P</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Der Perimeter im Richtplan wird angepasst.</p> <p>Auf die Aufnahme der Lärmbelastungskurve wird aus Darstellungsgründen verzichtet.</p> <p>Der Text in der Ausgangslage wird gestrichen, da aufgrund des revidierten SIL-Konzeptteils keine gesetzlichen Grundlagen für den Erlass von Richtlinien für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitschirmen vorhanden sind. Aufgrund der Selbstregulierung der Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten (siehe Website Schweizerischer Hängegleiter-Verband) erscheint der Handlungsbedarf zur Zeit auch nicht gegeben.</p>
XVIII	Flugverkehr, Ziele und Leitsätze	Bei den Leitsätzen weist das BAZL darauf hin, dass derzeit keine Anpassung der Luftfahrtgesetzgebung vorgesehen ist, die der Kanton unterstützen könnte (so im KRIP-Text). Zur Festlegung, wonach Grundlagen für die Ausscheidung von Flugausschlussgebieten zu schaffen seien, wird auf die Bestimmungen der Aussenlandverordnung (AuLaV; SR 748.123.3) hingewiesen. Die Erarbeitung anderer Grundlagen steht hier nicht zur Diskussion.	K	Gemäss Auftrag zur Überarbeitung wird dieser Absatz gestrichen. Die Ausführungen in der Ausgangslage werden angepasst.
XIX	Flugverkehr, D Erläuterungen	Das SIL-Konzept datiert von 2020 (nicht 2018). In diesem Konzept sind auch die Festlegungen zu den Gebirgslandeplätzen (GLP) integriert, das frühere SIL-Konzept vom 21.10.2015 ist damit aufgehoben. Die Verweise in der Tabelle mit den Objekten sind entsprechend anzupassen.	P	Die Verweise in der Objektliste werden entsprechend angepasst
XX	Flugverkehr, Vorhaben (E Objekte)	<p>Unter «E Objekte» steht der Hinweis, dass Vorhaben, die Gegenstand eines Sachplanverfahrens des Bundes sind, ebenfalls behördenverbindlich sind, beruhen jedoch auf einem Bundesratsbeschluss. Der Satz müsste jedoch so lauten, dass erst Vorhaben, die im Sachplan aufgenommen und beschlossen wurden, behördenverbindlich sind.</p> <p>Das VBS wünscht, bei einer Weiterentwicklung des Vorhabens 08.TL.01 Heliport Davos frühzeitig informiert und einbezogen zu werden (siehe Anhang). Die bestehende Landemöglichkeit und Helitankanlage in Davos Frauenkirch ist zu berücksichtigen.</p>	K	<p>Bundesvorhaben, die nicht im Sachplan aufgenommen und beschlossen sind, figurieren per Definition nicht auf der Objektliste.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
XXI	Flugverkehr	<p>Aufträge für die Überarbeitung: Der Kanton wird aufgefordert, im Richtplantext folgende Anpassungen vorzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Absatz «Den Flugverkehr auf andere Sachgebiete abstimmen» (Anpassung Luftfahrtgesetzgebung) ist zu streichen;</li> <li>- der Hinweis zu den Objekten ist anzupassen: «<i>Vorhaben, die im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftverkehr (SIL) enthalten sind, sind behördenverbindlich.</i>»</li> <li>- Die Verweise in der Tabelle der Objekte auf das SIL-Konzept (Gebirgslandeplätze) sind anzupassen. Die Richtplankarte ist mit den wichtigsten Inhalten zum Regionalflughafen Samedan, insbesondere mit dem Flugplatzperimeter, zu ergänzen.</li> </ul>	P	Die Aufträge sind akzeptiert und der Richtplan wird entsprechend angepasst.
XXII	Ergänzende Bemerkungen SBB (Anhang)	<p>Vorschläge für Präzisierungen des Richtplantextes</p> <p>6.3 A – Ausgangslage Bitte um folgende Anpassungen in rot: Fernbuslinien ergänzen das internationale und in Einzelfällen auch das nationale Bahnangebot insbesondere dort, wo schnellere Transportketten möglich sind, die Mehrwert für die Reisenden bieten. Sie wirken komplementär zu den bestehenden ÖV-Angeboten und dürfen diese nicht konkurrenzieren oder in ihrem Bestand gefährden.</p> <p>6.3 B – Ziele und Leitsätze, «Attraktive Transportketten schaffen» Bitte um folgende Anpassungen in rot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>„Durch die Optimierung und den Ausbau der Randstundenangebote...“</del> bitte ersetzen durch «Durch die Ausdehnung der Randstundenangebote...», weil unter «Randstundenangebot» in der Regel ein reduziertes Angebot verstanden wird.</li> <li>• Diese Fernbusangebote <del>sollen idealerweise</del> dürfen nur komplementär zum bestehenden ÖV-Angebot wirken und müssen für die ÖV-Nutzer Mehrwerte schaffen, u.a. indem Angebotslücken geschlossen werden.</li> </ul> <p>6.3 C – Handlungsanweisungen Bitte um folgende Anpassungen in rot: Der Kanton unterstützt die Einführung von Fernbuslinien, wenn für das bestehende Angebot anderer Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen, indem er die Bereitstellung von Fernbushaltestellen vorantreibt. Federführung: Amt für Energie und Verkehr</p>	N	<p>Der Text wurde wie folgt angepasst:</p> <p>Ausgangslage:</p> <p>Fernbuslinien ergänzen das internationale und in Einzelfällen auch das nationale Bahnangebot insbesondere dort, wo schnellere Transportketten möglich sind. Sie wirken komplementär zu den bestehenden ÖV-Angeboten.</p> <p>Ziele und Leitsätze:</p> <p>Erster Punkt: Die Formulierung bezüglich Randstundenangebote wird beibehalten.</p> <p>Zweiter Punkt, angepasste Formulierung: «Eine sinnvolle Ergänzung des Schienenfernverkehrs durch nationale und internationale Fernbusangebote wird durch die Bereitstellung von geeigneten Haltestellen gefördert. Diese Fernbusangebote sollen idealerweise komplementär zum bestehenden ÖV-Angebot wirken und für die ÖV-Nutzer Mehrwerte schaffen, u.a. indem Angebotslücken geschlossen werden».</p>
			P	<p>Handlungsanweisungen:</p> <p>Der Kanton setzt sich für die Einführung von Fernbuslinien, die das Angebot vervollständigen, und die Bereitstellung von Fernbushaltestellen an geeigneten Lagen mit gutem ÖV-Anschluss ein.</p>

Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
XXIII	Ergänzende Bemerkungen Generalsekretariat VBS (Anhang)	<p>Der Standort Chur ist ein Hauptstandort der Armee. Deswegen ist das VBS bei der Weiterbearbeitung nachfolgender Projekte frühzeitig zu informieren und bei Bedarf miteinzubeziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 27.TB.02 Personenbahnhof Militärrampe Chur West (Seite 6.3 – 9)</li> <li>– 01.TS.08 Chur West, Aus- und Neubau, bessere Erschliessung von Chur West (Seite 6.2-7)</li> <li>– 27.TS.01 Chur, Kasernenstrasse, Ausbau und Neutrassierung, Verbesserung Verkehrssituation Welschdörfli (Seite 6.2 – 7)</li> <li>– 08.TL.01 Heliport Davos, Neubau, Standort offen (Seite 6.7 – 5). Hier ist die bestehende Landemöglichkeit und Helitankanlage in Davos Frauenkirch zu berücksichtigen und Konflikte sind zu vermeiden.</li> </ul>	K	Das AEV wurde vom Antrag in Kenntnis gesetzt

## Beantwortung der einzelnen Anträge

## Generelles und Grundsätzliches

Antragsteller	Nr.	Ja	Nein	Antrag/ Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Richtplans						
Gemeinden Churwalden, Klosters- Serneus, Jenaz, Schiers, S-chanf, Thusis, Region Viamala, Region Sarganserland- Werdenberg, Kanton St. Gallen, Amt für Bau und Infrastruktur Fürstentum Liechtenstein, Sozialdemokratische Partei, VCS und WWF, Hartmann & Sauter, Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	1	x			K	Kenntnisnahme
Kanton Uri	2	x		Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Aufgrund der Überarbeitung des Richtplankapitels 6 Verkehr bestehen keine Konflikte oder Differenzen zur kantonalen Richtplanung des Kantons Uri. Wir sind mit der Richtplananpassung einverstanden und verzichten auf eine detaillierte Rückmeldung zu den einzelnen Richtplankapiteln.	K	Kenntnisnahme
Region Plessur	3	x		Die Aktualisierung des Richtplankapitels Verkehr ist zu begrüßen. Aufbau und Gliederung des Richtplankapitels sind insgesamt gut nachvollziehbar.	K	Kenntnisnahme
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	4	x		Die Region Engiadina Bassa/Val Müstair begrüsst die Anpassung des Kapitels Verkehr und ist mit der im Entwurf aufgezeigten Stossrichtung im Grossen und Ganzen einverstanden. Allerdings drängen sich aus Sicht der Region einige Präzisierungen und Ergänzungen bei den Zielen und Leitsätzen und den Objekten auf.	K	Kenntnisnahme
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	5	x		Die Region / Die Gemeinde Bergün Filisur begrüsst die Anpassung des Kapitels Verkehr und ist mit der im Entwurf aufgezeigten Stossrichtung im Grossen und Ganzen einverstanden. Allerdings drängen sich aus Sicht der Region / der Gemeinde Bergün Filisur einige Präzisierungen und Ergänzungen bei den Zielen und Leitsätzen und den Objekten auf.	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Ja	Nein	Antrag/ Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Imboden	6			<p>Der Richtplan Kapitel 6, Teil Verkehr ist sehr ausführlich und insgesamt gut und schlüssig formuliert. Die Region Imboden bedankt sich für die insgesamt gute Arbeit sowie für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>In der Einleitung wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrspolitik entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Alpenen Wirtschaftsraumes ist. In diesem Sinne ist es aus Sicht der Region Imboden richtig, dass der Gesamtverkehr umfassend betrachtet und abgehandelt ist. Die Region Imboden teilt die Meinung, dass die Verkehrssysteme teilweise an ihre Grenzen gekommen sind. Die Aussage, dass in der Vergangenheit ein nachfrageorientierter Ausbau der Infrastruktur stattgefunden hat, ist gesamtkantonal allenfalls richtig, stimmt jedoch für den Handlungsraum Nordbünden nicht. In den letzten 30 Jahren wurden im Bereich Strasse lediglich der Anschluss Chur Süd massgeblich ausgebaut sowie die Umfahrung in Flims realisiert. Weitere Ausbauten wurden in den wachstumsstärksten Regionen des Kantons nicht vorgenommen.</p> <p>Im Bereich ÖV wurden verschiedene Optimierungen umgesetzt, was sehr begrüsst wird. Im Bereich LV wurde in den vergangenen Jahren zwar einiges realisiert, trotzdem ist nach wie vor kein geschlossenes Netz an attraktiven regionalen und überregionalen Verbindungen vorhanden.</p> <p>Gesamthaft betrachtet, ist ein weiterer gezielter Infrastrukturausbau bei allen Verkehrsträgern notwendig. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der Region Imboden (exkl. ÖV) werden verschiedene Ausbauten und Massnahmen im Bereich Mobilitäts-, Verkehrsmanagement und Infrastrukturausbau aufgezeigt. Die Region hält an diesen Massnahmen fest.</p>	K	Kenntnisnahme
Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers	7			<p>Der Richtplan Kapitel 6, Teil Verkehr ist sehr ausführlich und insgesamt gut und schlüssig formuliert. Die Region Landquart / Stadt Maienfeld / die Gemeinde Zizers bedankt sich für die insgesamt gute Arbeit sowie für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>In der Einleitung wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrspolitik entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Alpenen Wirtschaftsraumes ist. In diesem Sinne ist es aus Sicht der Region Landquart / Stadt Maienfeld / der Gemeinde Zizers richtig, dass der Gesamtverkehr umfassend betrachtet und abgehandelt ist.</p> <p>Die Region Landquart / Stadt Maienfeld / die Gemeinde Zizers teilt die Meinung, dass die Verkehrssysteme teilweise an ihre Grenzen gekommen sind. Die Aussage, dass in der Vergangenheit ein nachfrageorientierter Ausbau der Infrastruktur stattgefunden hat, ist gesamtkantonal allenfalls richtig, stimmt jedoch für den Handlungsraum Nordbünden nicht. In den letzten 25/30 Jahren wurden im Bereich Strasse lediglich der Anschluss Chur Süd massgeblich ausgebaut sowie die Umfahrung in Flims realisiert. Weitere Ausbauten wurden in den wachstumsstärksten Regionen des Kantons nicht vorgenommen.</p> <p>Im Bereich ÖV wurden verschiedene Optimierungen umgesetzt, was sehr begrüsst wird. Im Bereich LV wurde in den vergangenen Jahren zwar einiges realisiert, trotzdem ist nach wie vor kein geschlossenes Netz an attraktiven regionalen und überregionalen Verbindungen vorhanden.</p>	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Ja	Nein	Antrag/ Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
				Gesamthaft betrachtet, ist ein weiterer gezielter Infrastrukturausbau bei allen Verkehrsträgern notwendig. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der Region Landquart werden verschiedene Ausbauten und Massnahmen im Bereich Mobilitäts-, Verkehrsmanagement und Infrastrukturausbau aufgezeigt. Die Region Landquart / die Stadt Maienfeld / die Gemeinde Zizers halten an diesen Massnahmen fest.		
Gemeinde Albula / Alvra	8			Der Vorstand der Gemeinde Albula/Alvra unterstützt den Entwurf für die Vernehmlassung der Region Albula. Ergänzend ersuchen wir Sie höflich, in Ihre Vernehmlassung folgende Aspekte einfließen zu lassen, welche wir in einer separaten Vernehmlassung ebenfalls zuhanden des Kantons beantragen:	K	Die Beantwortung der «folgenden Aspekte» erfolgt in Anträgen Nr. 84/88/129/235/250/290/291
Gemeinde Flims	9	x		Die Gemeinde Flims unterstützt die Eingabe/Stellungnahme der Region Imboden betr. Kapitel 6. "Verkehr" des Kantonalen Richtplanes Graubünden. Die im Rückmeldeformular aufgeführten Bemerkungen und Anregungen entsprechen ebenfalls den Anliegen der Gemeinde Flims.	K	Kenntnisnahme
HEV	10	x		Der HEV Graubünden bedankt sich für den sehr ausführlich und insgesamt gut und schlüssig formulierten Richtplan Kapitel 6. «Verkehr», sowie für die Möglichkeit zur Stellungnahme. In der Einleitung wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrspolitik entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Alpenen Wirtschaftsraumes ist. In diesem Sinne ist es aus Sicht des HEV Graubünden richtig, dass der Gesamtverkehr umfassend betrachtet und abgehandelt ist. Der HEV Graubünden teilt die Meinung, dass die Verkehrssysteme teilweise an ihre Grenzen gekommen sind. Die Aussage, dass in der Vergangenheit ein nachfrageorientierter Ausbau der Infrastruktur stattgefunden hat, ist gesamtkantonal allenfalls richtig, stimmt jedoch für den Handlungsraum Nordbünden nicht. In den letzten 30 Jahren wurden im Bereich Strasse lediglich der Anschluss Chur Süd massgeblich ausgebaut sowie die Umfahrung in Flims realisiert. Weitere Ausbauten wurden insbesondere in den wachstumsstärksten Regionen des Kantons nicht vorgenommen. Im Bereich ÖV wurden verschiedene Optimierungen umgesetzt, was sehr begrüsst wird. Im Bereich LV wurde in den vergangenen Jahren zwar einiges realisiert, trotzdem ist nach wie vor kein geschlossenes Netz an attraktiven regionalen und überregionalen Verbindungen vorhanden. Gesamthaft betrachtet, ist ein weiterer gezielter Infrastrukturausbau bei allen Verkehrsträgern notwendig	K	Kenntnisnahme
Bürgergemeinde Sagogn, Privatpersonen	11		x	Gemäss kantonaler Verfassung sorgen Kanton und Gemeinden im Kanton Graubünden für eine bedarfsgerechte, umweltschonende und wirtschaftliche Verkehrsordnung sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Stossrichtungen aus dem Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Programm, Schiene, Strasse, Luftfahrt (Kap. 6.7) und Schifffahrt, sind zu berücksichtigen. Die Infrastrukturplanung und angestrebte Erreichbarkeit richten sich nach der kantonalen Siedlungsstrategie.	K	Siehe Antrag Nr. 204



Antragsteller	Nr.	Ja	Nein	Antrag/ Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
				[Ergänzung Privatpersonen]: Bemerkung zu Umgang mit dem Antrag: Die Ausgangslage stimmt nicht überein (und dies in Sache Neutrassierung Strasse Sagogn «umweltschonend»)		
Privatperson	12		x	Es würde andere Varianten geben für die Strasse, diese werden jedoch kaum beachtet. Ich bin gegen die neue Strasse vor meinem Elternhaus!	K	Siehe Antrag Nr. 205

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Bemerkungen zum Richtplankapitel als Ganzes – Grundsätzliches					
TBA	13	Bemerkungen	Das Tiefbauamt hat in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Kapitels 6. «Verkehr» mitgewirkt. Die Anliegen des TBA sind in den Richtplan eingeflossen, weshalb aus Sicht des TBA auf weitere inhaltliche Bemerkungen zu diesem Richtplankapitel verzichtet werden kann.	K	Kenntnisnahme
Region Plessur	14	Abstimmung mit Regionalplanungen	Es stellt sich insgesamt die Frage, inwiefern regionale Grundlagen und Planungen, wie Verkehrskonzepte, Raumkonzepte oder Richtpläne bei der Überarbeitung des kantonalen Richtplans Verkehr berücksichtigt wurden.	K	Die zum Zeitpunkt der Erarbeitung den Fachstellen des Kantons bekannten und für den Richtplan relevanten Grundlagen wurden berücksichtigt.  Viele Inhalte betreffen die Angebotsplanung, welche nicht Teil des kantonalen Richtplans ist. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»  Es wird weiter darauf hingewiesen, dass der kantonale Richtplan eine relativ grosse Flughöhe und auch einen hohen Abstraktionsgrad aufweist. Siehe «Flughöhe und Abstraktionsgrad des kantonalen Richtplans» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Region Plessur	15	Zuständigkeiten / Aufgabenteilung Kanton – Region – Gemeinden	Die Zuständigkeitsbereiche zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden sollten mit der Neufassung des Richtplankapitels nicht durchbrochen werden (Zuständigkeit für Gemeindestrassen liegt nach wie vor bei Gemeinden) und die damit einhergehenden Handlungsspielräume der Gemeinden in ihrem Zuständigkeitsbereich sollen gewahrt werden.	K	Die Zuständigkeitsbereiche sind im jetzigen Entwurf des Richtplans Verkehr vollumfänglich respektiert.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Plessur	16	Objektlisten allgemein	Leider gehen aus den Unterlagen die Anpassungen an den Richtplanobjekten nicht klar hervor und werden auch im Erläuterungsbericht nicht beschrieben. Ein Vergleich, welche Objekte dazu kamen oder welche gegenüber dem geltenden Richtplan gestrichen oder geändert wurden (und warum), wäre sehr hilfreich.	P	Der Erläuternde Bericht wird mit Ausführungen zum Umgang mit den bisherigen Objektlisten ergänzt.
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	17	Von der Region aufgezeigte Strategien sollen auch in den kantonalen Richtplan einfließen	Die Region Albula / die Gemeinde Bergün Filisur beschäftigt sich im Moment auf verschiedenen Ebenen mit dem Thema Verkehr. Zum einen hat die Region in Zusammenarbeit mit dem AEV das öffentliche Verkehrsangebot überprüft und verschiedene Massnahmen für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet (Ergänzung Liniennetz, Verdichtung und Vereinfachung Fahrplan u.a.). Zum anderen thematisiert die Region im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Raumkonzepts auch Fragen der übergeordneten Verkehrserschliessung. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass die von der Region aufgezeigten Strategien auch in die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Verkehrs einfließen und im kantonalen Richtplan Verkehr stufengerecht berücksichtigt werden.	K	Kenntnisnahme. Siehe Antrag Nr. 14.
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	18	Ziele & massgebliche Inhalte  Erläuterungen	Die Anpassung der Gliederung am Richtplankapitel 5 Siedlung ist sinnvoll. Eine einheitliche Darstellung aller Richtplankapitel erhöht die Übersichtlichkeit.  Die Erläuterungen zu den jeweiligen Teilkapiteln sind verständlich und hilfreich.	K	Kenntnisnahme
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	19	Allgemeine Bemerkungen	Die Region Engiadina Bassa / Val Müstair und die Regionsgemeinden beschäftigen sich im Moment auf verschiedenen Ebenen mit dem Thema Verkehr. Die Region behandelt Fragen der übergeordneten Verkehrserschliessung im Rahmen des regionalen Raumkonzepts, die Gemeinden befassen sich im Rahmen der kommunalen räumlichen Leitbilder zu Verkehrsfragen. Es ist wichtig, dass die von Region und Gemeinden aufgezeigten Strategien auch in die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans Verkehrs einfließen.	K	Kenntnisnahme. Siehe Antrag Nr. 14.
Regione Moesa	20	Osservazioni di carattere generale	Attualmente la Regione Moesa e i propri Comuni si stanno occupando di questioni relative al traffico su più livelli. Nell'ambito dell'elaborazione del Progetto territoriale regionale la Regione tratta temi sovracomunali in merito ai collegamenti stradali interni alla Regione così come in merito al collegamento con l'agglomerato di Bellinzona. I dodici Comuni della Regione Moesa elaborano delle strategie comunali relative al traffico nell'ambito dell'elaborazione delle Linee guida territoriali comunali. Per la Regione Moesa è importante che, in modo particolare, le strategie elaborate a livello regionale vengano inserite nella rielaborazione del PDC	K	Die zu den einzelnen Kapiteln vorgebrachten Anträge der Region werden gewürdigt, geprüft und sofern die Kompetenz des Kantons betreffend auch möglichst berücksichtigt.  Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Sezione traffico e con ciò ancorate al livello cantonale. Questo con la consapevolezza che il Cantone dei Grigioni non è direttamente responsabile per la rete delle strade nazionali.		«Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
	21		Zeile wurde mit anderem Antrag zusammengeführt.		
Stadt Chur	22	Bemerkung zum Richtplankapitel als Ganzes:	Die vorgeschlagene Priorisierung der Ziele mit Fokus auf den Erhalt und die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie auf die Lenkung des Verkehrsaufkommens zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs wird begrüsst.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Klosters-Serneus	23	Verkehrs- und Parkierungskonzept Klosters-Serneus	Die Gemeinde Klosters-Serneus verfügt seit Anfang 2020 ein Verkehrs- und Parkierungskonzept mit zahlreichen Verbesserungsmassnahmen in den Bereichen Verkehrslenkung, öffentlicher Verkehr, Parkierung und «Fuss- und Veloverkehr», welche in den nächsten Jahren realisiert/umgesetzt werden sollen. Nachfolgend werden die grösseren Vorhaben in den Teilkapiteln aufgeführt. Die Gemeinde Klosters-Serneus bittet um Berücksichtigung und Prüfung einer allfälligen Aufnahme im kantonalen Richtplan.	K	Siehe «Flughöhe und Abstraktionsgrad des kantonalen Richtplans» in «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Gemeinde Klosters-Serneus	24	Begriff «Fuss- und Veloverkehr» anstelle von «Langsamverkehr»	Der Begriff «Langsamverkehr» umfasst nach Auffassung der Gemeinde Klosters-Serneus nicht nur den «Fuss- und Veloverkehr» sondern auch Benutzer von Trottinett, Scooter, Skateboard, one-weels und wäre schon korrekt. E-Bikes erreichen Geschwindigkeiten, welche bspw. einem Mofa oder Roller gleichkommen.	K	Der Richtplan nutzt ganz gezielt den Begriff «Fuss- und Veloverkehr», weil auf Richtplanebene nur diese zwei Verkehrsarten behandelt sind.
Gemeinde Disentis	25	Bezug zum Raumkonzept	Am 16. Dezember 2014 wurde das Raumkonzept Graubünden erlassen. Das Raumkonzept enthält folgende Aussagen für die Surselva: - Ilanz: gilt als regionales Zentrum, welches als Versorgungsknoten und regionaler Schwerpunkt für Wohnen und Arbeiten zu etablieren sei. - Disentis/Mustér und Vals: werden als touristischer Ort mit Stützpunktfunktion und Vella als Ort mit Stützfunktion bezeichnet. - Diese Aussagen im Raumkonzept 2014 kommen im Entwurf zum Richtplan 6 Verkehr nicht zur Geltung.	K	Die genannten Bezüge sind im Richtplan Siedlung Kapitel 2 und Kapitel 5 gemacht. Sie betreffen siedlungspolitische Inhalte.
Gemeinde Disentis	26	Gesamter Eindruck	Die Talschaften werden abgehängt. Neben der Surselva gilt diese Aussage auch für das Unterengadin und für das Puschlav. Wir werden zur Abbildung 6.1 (National- und Hauptstrassen) noch darauf zurückkommen.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Disentis	27	Kritik am Richtplanangebot unter Würdigen der erbrachten Leistungen der Verkehrsträger im Kanton.	Sofern der Richtplan in gewissen Bereichen in Frage gestellt wird, möchten wir nicht unterlassen, die Anstrengungen des Tiefbauamts im Unterhalt der Haupt- und Verbindungsstrassen sowie der RhB betreffend Fahrplanausbau und Angebot zu würdigen. Das Tiefbauamt hat in den letzten Jahren in der gesamten Surselva im Strassenausbau und – Unterhalt investiert und tut dies immer noch. Die RhB hat das Fahrplanangebot nach Ilanz und Disentis/Mustér laufend ergänzt und ausgebaut. Zudem wurden Investitionen	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			im Ausbau der Trasse-Infrastruktur getätigt. Diese Anstrengungen seitens der Verkehrsträger im Kanton möchten wir hier klar anerkennen.		
Bündner Heimatschutz	28	Ziele und Leitsätze	<p>Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hat unter anderem auch das Ziel die Siedlungsqualität zu erhöhen. Verkehrsentwicklungen nehmen sowohl durch die Linienführung und Nutzung als auch über sekundäre Bauten (Haltestellen, Beleuchtung etc.) ebenfalls grossen Einfluss auf das Ortsbild oder geschützte Bereiche (z.B. beim Kloster Münstair).</p> <p>Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat. Wir beantragen, einen zusätzlichen Absatz einzufügen, in dem explizit festgehalten wird, dass für Verkehrsprojekte jeglicher Art, die ein Objekt im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz ivs, im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS oder im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler BLN betreffen, spezielle Bedingungen herrschen – die genannten Inventare formulieren ein nationales Interesse, das nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden darf.</p> <p>Bei den genannten Objekten sind immer zusammen mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton Speziallösungen zu suchen, um eine unzulässige Beeinträchtigung der Schutzobjekte zu vermeiden, und zwar in jedem Fall, unabhängig davon, ob das Verkehrsprojekt mit Bundesgeldern bezahlt wird oder nicht (Selbstbindung des Kantons). Gleiches muss auch für regional bzw. kommunal geschützte Landschaften und Ortsbilder sowie auch für Baudenkmäler gelten (z. Bsp. Brücken), seien diese nun formell geschützt, in der kommunalen Grundordnung als geschützt oder erhaltenswert klassifiziert oder auch nur, wenn ein Schutzverdacht besteht (z. Bsp. Brücken des Ingenieurs Christian Menn). Hier verpflichtet das NHG den Kanton zu einer besonderen Sorgfalt.</p> <p>Diese Ziele und Leitsätze stehen übergeordnet zu den einzelnen Kapiteln:          6.1 Gesamtverkehr          6.2 Strassenverkehr          6.3 Öffentlicher Personenverkehr          6.4 Fuss- und Veloverkehr          6.5 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme          6.6 Güterverkehr</p>	K	<p>Die Bemerkungen sind zutreffend.</p> <p>Schon heute ist keine Projektrealisation einer Verkehrsinfrastruktur möglich, ohne dass die Auswirkungen auf Umwelt und Kulturgüter abgeklärt sind. Besteht eine Betroffenheit, so ist eine Interessenabwägung durchzuführen.</p> <p>Die Anforderungen und Verfahren sind auf Gesetzesstufe geregelt. Sie stehen somit bereits heute «über» dem Richtplan. Somit bedarf es keiner zusätzlichen Nennung in jedem Teilkapitel des kantonalen Richtplans Verkehr.</p> <p>Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			6.7 Flugverkehr		
Sozialdemokratische Partei	29	Generelle Bemerkungen	Die neue Gliederung ist übersichtlich und verständlich, die Ergänzungen sind sinnvoll Der Sachplan Velo ist sehr wichtig. Die aktuelle, ausserordentliche Lage hat gezeigt, dass im Veloverkehr noch sehr viel Potential liegt Der Ausbau des MIV ist auf ein Minimum zu reduzieren.	K	Kenntnisnahme
VCS und WWF	30	3.1 Aktualisierung der bestehenden Inhalte auf den heutigen Stand, Neuverfassung und Ergänzung Kapitel	Folgende Neuerungen und Anpassungen des Richtplankapitels Verkehr werden vom VCS und WWF explizit unterstützt: - Das Teilkapitel «Agglomerationsprogramme» folgt neu hinter den Teilkapiteln «Strassenverkehr», «Öffentlicher Personenverkehr» und «Fuss- und Veloverkehr», damit beim Agglomerationsverkehr eine Bezugnahme auf Inhalte dieser Teilkapitel möglich ist. - Die bestehende Aufteilung des Teilkapitels «Öffentlicher Personenverkehr» in die Unterkapitel «Infrastruktur» und «Angebot» wird aufgehoben. Jedem Infrastrukturausbau steht ein Angebotsgedanke dahinter, deshalb macht die Trennung keinen Sinn. Neu bilden Angebotsgrundsätze die Ausgangslage, daraus ergeben sich Erschliessungsziele und Handlungsanweisungen für die notwendigen Infrastrukturmassnahmen. - Das Teilkapitel «Langsamverkehr» wurde in «Fuss- und Veloverkehr» unbenannt. Der Begriff «Langsamverkehr» wird nicht mehr als zeitgemäss betrachtet, da beispielsweise der Veloverkehr in urbanen Gebieten während den Spitzenstunden schneller vorankommt als der motorisierte Individualverkehr. - Das Richtplankapitel wurde um ein Teilkapitel «Güterverkehr» ergänzt. - Beim Teilkapitel «Fuss- und Veloverkehr» wird eine Übersicht der Wegnetze aus dem Sachplan Velo gezeigt.	K	Kenntnisnahme
VCS und WWF	31	3.3 Analyse und Integration neuer Inhalte und Neufassung einzelner Teilkapitel	Diese Priorisierung der Ziele muss aus Sicht des VCS und WWF unbedingt eingehalten werden: Der Fokus wird auf den Erhalt und die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie auf die Lenkung des Verkehrsaufkommens zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gelegt. Ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur wird als letztes Mittel vorgenommen.  - Das 2014 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) verlangt eine Abstimmung des Verkehrssystems auf die angestrebte Siedlungsentwicklung. Insbesondere der öffentliche Verkehr und der Fuss-	K	Kenntnisnahme  Wir verweisen hier auf das Kapitel 5.1.2 «Siedlungsentwicklung nach Innen und Abstimmung Verkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			und Veloverkehr sind zu fördern. Der Ausbau des MIV ist auf ein Minimum zu reduzieren. - Neue Infrastrukturausbauten werden aus finanziellen und ökologischen Gründen erschwert. Jede Ortsumfahrung verursacht Mehrverkehr.		Noch heute gibt es Siedlungen bzw. Siedlungsteile, bei welchen die Grenzwerte überschritten sind und Abhilfe geschaffen werden muss. Eine Verkehrsentslastung muss aber nicht zwingend «Umfahrung» heissen. Aus diesem Grund werden bei richtplanrelevanten (Strassen-) Verkehrsprojekten umfangreiche Variantenevaluationen durchgeführt und die daraus resultierende Bestvariante – einer Überprüfung und Interessenabwägung unterzogen.
Pro Natura	32	Nachhaltige Mobilität	<p>Der Richtplan Verkehr bestimmt und beeinflusst die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Graubünden über Jahrzehnte hinweg. Projekte, welche jetzt im Richtplan festgelegt werden, haben eine langfristige Auswirkung, nicht nur auf Wirtschaft und Tourismus, sondern insbesondere auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, auf deren Gesundheit und Wohlbefinden (Lärm, Abgase etc.), auf das Landschaftsbild, auf Natur und Umwelt (Biodiversität, Lebensräume etc.) und die Bereitstellung von Energie für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Es erstaunt deshalb umso mehr, dass der Richtplan keinen oder höchstens marginalen Bezug nimmt auf die geltenden nationalen und kantonalen Strategien zum Klima, zur Biodiversität, zur Nachhaltigkeit, oder zum Aktionsplan AGD Green Deal (AGD). Stellvertretend für dieses Versäumnis sei nachfolgend kurz auf die 2015 in Kraft getretene Klimastrategie des Kantons hingewiesen, die insgesamt 10 Handlungsfelder definiert. Drei davon sollen im Richtplan Verkehr mindestens Eingang finden:</p> <p>1. Energieverbrauch senken und Ressourceneffizienz steigern. Der Verkehr ist schweizweit für 1/3 der CO2 Emissionen verantwortlich. Im schweizweiten Vergleich weist Graubünden hohe Emissionen auf. Dem Verkehr kommt eine zentrale Rolle für die Reduktion der CO2 Emissionen zu. Damit diese erreicht werden können, sind zwei Massnahmen zentral. Erstens, die Verminderung von Verkehr, und zweitens, die Verlagerung von Verkehr. Diese beiden Ziele sollen im Richtplan verankert werden und als klare Grundsätze für sämtliche Entscheide zur Verkehrsinfrastruktur dienen. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass auch für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen grosse Mengen an Energie benötigt werden. (Gemäss einem Bericht der UNEP resultieren weltweit 39% der Treibhausgase direkt und indirekt aus der Bauwirtschaft, ein Drittel des Energieverbrauchs hängt mit</p>	N / P	<p>Nachweis siehe «Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen» und «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»</p> <p>Ausgangslage von Kapitel 6.1 wurde ergänzt.</p> <p>In der Zielsetzung wurde das Wort "zusätzliche" gestrichen (Unter der Prämisse, dass zusätzliche Mobilität möglichst minimiert werden soll ...).</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>der Bauwirtschaft zusammen und rund die Hälfte des weltweiten Abfall- resp. Deponiematerials ist ebenfalls der Bauwirtschaft zuzurechnen). Der AGD sieht bekanntlich eine Netto-Null CO2-Bilanz bis 2050 vor.</p> <p>2. Fossile Energieträger ersetzen. Fossile Energieträger müssen durch erneuerbare ersetzt werden, auch im Verkehr und im Bau, Unterhalt und Betrieb der nötigen Infrastrukturen. Im Schwerverkehr ist eine Entwicklung Richtung Wasserstoff-Technologie erkennbar, im motorisierten Individualverkehr in Richtung batterieelektrische Fahrzeuge. Der derzeit überdurchschnittlich hohe Motorisierungsgrad der Bündner Bevölkerung macht aber auch ein Umdenken im Mobilitätsverhalten nötig. Diese Entwicklungen sollen im Richtplan berücksichtigt werden, insbesondere auch die damit einhergehenden Entflechtungen zwischen Strasse und Schiene. (z.B.: Wo sind Tankstellen für Wasserstoff im Kanton notwendig, damit der Güterverkehr mit erneuerbaren Energien betrieben werden kann? Wie sieht das kantonale Netz an Ladestationen für Elektroautos aus? Wenn im Richtplan schon Abstellplätze ausgewiesen werden, sollte damit mindestens die Pflicht verbunden sein, Ladestationen zu installieren, etc.).</p> <p>3. Biodiversität stärken. Die Biodiversität kommt durch den Klimawandel noch stärker unter Druck. Tiere und Pflanzen können sich aus eigener Kraft dem Klimawandel anpassen, sofern genügend Raum und Zeit dafür zur Verfügung steht. Die Biodiversität ist auch im Kanton Graubünden nach wie vor rückläufig und stark unter Druck. Der Raum- und Zeitausspruch der Biodiversität muss deshalb Vorrang erhalten. Die Verkehrsstrategie ist diesen Bedürfnissen nachzulagern. Der mit dem vorliegenden Richtplan geplante, nach wie vor ausserordentlich grosszügige, bzw. weit überdimensionierte Ausbau an Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, touristische Anlagen (Bahnen, Bike-Wege, etc.) und den Luftverkehr, ist u.E. mit diesem Ziel nicht vereinbar und verlangt eine grundsätzliche Redimensionierung und Neupositionierung des Themas Verkehr.</p> <p>Antrag:                      In sämtlichen Unterkapiteln 6.1 bis 6.7, insbesondere in den Zielen, Leitsätzen und Handlungsanweisungen ist aufzuzeigen, wie die eingangs erwähnten Strategien von Bund und Kanton umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere auch für das Netto-Null CO2 Ziel 2050 von Bund und Kanton.</p>		

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Verein Naturanostra Davos	33	Nachhaltige Mobilität, Antrag Naturanostra	<p>Der Richtplan Verkehr bestimmt und beeinflusst die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Graubünden über Jahrzehnte hinweg. Projekte, welche jetzt im Richtplan festgelegt werden, haben eine langfristige Auswirkung nicht nur auf Wirtschaft und Tourismus, aber insbesondere auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, auf deren Gesundheit und Wohlbefinden (Lärm, Abgase, etc.), auf das Landschaftsbild, auf Natur und Umwelt (Biodiversität, Lebensräume, etc.) und die zukünftige Bereitstellung von Energie für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Es erstaunt deshalb umso mehr, dass der Richtplan keinen oder höchstens marginalen Bezug nimmt auf die geltenden nationalen und kantonalen Strategien zum Klima, zur Biodiversität, zur Nachhaltigkeit, oder zum Aktionsplan AGD Green Deal (AGD). Stellvertretend für dieses Versäumnis sei nachfolgend kurz auf die 2015 in Kraft getretene Klimastrategie des Kantons hingewiesen, die insgesamt 10 Handlungsfelder definiert. Mindestens drei davon sollen im Richtplan Verkehr unbedingt berücksichtigt werden:</p> <p>1. Energieverbrauch senken und Ressourceneffizienz steigern. Der Verkehr ist schweizweit für 1/3 der CO2 Emissionen verantwortlich. Im schweizweiten Vergleich weist Graubünden hohe Emissionen auf. Dem Verkehr kommt eine zentrale Rolle für die Reduktion der CO2 Emissionen zu. Damit diese erreicht werden können, sind zwei Massnahmen zentral. Erstens, die Verminderung von Verkehr, und zweitens, die Verlagerung von Verkehr. Diese beiden Ziele sollen im Richtplan verankert werden und als klare Grundsätze für sämtliche Entscheide zur Verkehrsinfrastruktur dienen. Zudem ist die CO2-Neutralität auch beim Bau und dem Unterhalt der Infrastrukturen anzustreben. (Gemäss UNEP resultieren weltweit 39% der Treibhausgase direkt und indirekt aus der Bauwirtschaft, ein Drittel des Energieverbrauchs hängt mit der Bauwirtschaft zusammen und rund die Hälfte des weltweiten Abfall- resp. Deponiematerials ist ebenfalls der Bauwirtschaft zuzurechnen).</p> <p>2. Fossile Energieträger ersetzen. Fossile Energieträger müssen durch erneuerbare ersetzt werden, auch im Verkehr und im Bau und Betrieb der nötigen Infrastrukturen. Im Schwerverkehr ist eine Entwicklung Richtung Wasserstoff-Technologie erkennbar, im motorisierten Individualverkehr in Richtung batterieelektrische Fahrzeuge. Diese Entwicklungen sollen im Richtplan berücksichtigt werden, insbesondere auch die damit einhergehenden Entflechtungen zwischen Strasse und Schiene. (z.B. Wo sind Tankstellen für Wasserstoff im Kanton notwendig, damit der Güterverkehr mit erneuerbaren Energien betrieben werden kann? Wie sieht das kantonale Netz an Ladestationen für Elektroautos aus? Etc.). Der Ersatz fossiler</p>	K / K / N	<p>Antrag 1) Berücksichtigung Klimastrategie: Siehe «Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»</p> <p>Antrag 2a) ist durch Prämisse abgedeckt</p> <p>Antrag 3a) Auf eine umfassende Anpassung der Leitsätze wird verzichtet, Begründung siehe «Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen» und «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»</p>



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Treibstoffe im Luftverkehr wird noch um ein Vielfaches schwieriger sein. Es gilt deshalb, Flugbewegungen auf ein Minimum zu beschränken</p> <p>3. Biodiversität stärken. Die Biodiversität kommt durch den Klimawandel noch stärker unter Druck. Tiere und Pflanzen können sich aus eigener Kraft dem Klimawandel anpassen, sofern genügend Raum und Zeit dafür zur Verfügung steht. Die Biodiversität ist auch im Kanton Graubünden nach wie vor rückläufig und stark unter Druck. Der Raum- und Zeitaufwand der Biodiversität muss deshalb Vorrang erhalten. Die Verkehrsstrategie ist diesen Bedürfnissen nachzuliegen. Der mit dem vorliegenden Richtplan geplante, nach wie vor ausserordentlich «grosszügige» Ausbau an Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, touristische Anlagen (Bahnen, Bike-Wege, etc.) und den Luftverkehr, ist u.E. mit diesem Ziel nicht vereinbar und verlangt eine grundsätzliche Redimensionierung und Neupositionierung des Themas Verkehr.</p> <p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Klimastrategie GR 2015 sowie das vom Bundesrat beschlossenen Netto Null Ziel 2050 für CO2 sind als weitere Zielgrössen im Richtplan umfassend zu berücksichtigen</li> <li>2. Folgende Ziele werden ergänzt: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 1. Priorität Die Verminderung und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr, des Güterverkehrs auf der Strasse sowie des Flugverkehrs wird angestrebt</li> </ol> </li> <li>3. Folgende Leitsätze werden ergänzt: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Bei einem nötigen Ausbau der Infrastruktur wird insbesondere auf die Erreichung der Klimaziele sowie den Erhalt und die Förderung der Biodiversität geachtet.</li> </ol> </li> </ol>		
	34		Zeile wurde mit anderem Antrag zusammengeführt		
Pro Natura	35	Priorisierung der Ziele	Generell unterstützt Pro Natura die Priorisierung der Ziele im Richtplan. Diese Priorisierung soll in allen Kapiteln des Richtplans Anwendung finden. Zur Zeit sind die Ziele im Kapitel 6.3 Öffentlicher Personenverkehr, 6.4 Fuss- und Veloverkehr, 6.5 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme, 6.6 Güterverkehr, sowie 6.7 Flugverkehr nicht priorisiert.	N	Im Kapitel Gesamtverkehr ist die Priorisierung kapitelübergreifend dargelegt. Der Sinn und Zweck einer Wiederholung in jedem Teilkapitel ist nicht ersichtlich.
Verein Naturanostra Davos	36	Priorisierung der Ziele	Generell unterstützt der Verein Naturanostra die Priorisierung der Ziele im Richtplan. Diese Priorisierung muss aber in allen Kapiteln des Richtplans Anwendung finden. Zur Zeit sind u.a. die Ziele im Kapitel 6.7 Flugverkehr nicht priorisiert.	N	Siehe Antrag Nr. 35

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Insbesondere wird bezweifelt, dass der Flugverkehr und die damit zusammenhängende Infrastruktur «für die Wettbewerbsfähigkeit und die Marktkompetenz des Gebirgs- und Tourismuskantons Graubünden einen unverzichtbaren Beitrag leistet».	K	
Pro Natura	37	Generelle Ausrichtung	Die generelle Ausrichtung des Richtplans auf mehr Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs, sowie des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen geht in die richtige Richtung und wird von Pro Natura begrüsst. Es muss jedoch noch bedeutend stärker auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung eingewirkt werden. CORONA hat gezeigt, dass Home-Office ein gangbarer Weg ist. Der Ausbau der IT-Infrastruktur wird wichtiger, als der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.	K	Kenntnisnahme
Verein Naturanostra Davos	38	Generelle Ausrichtung	Die generelle Ausrichtung des Richtplans auf mehr Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs, sowie des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen geht in die richtige Richtung und wird von Naturanostra begrüsst. (Wir gehen dabei davon aus, dass der Flugverkehr in Graubünden primär der Kategorie «Individualverkehr» zugeordnet wird. Die Notwendigkeit einer Anbindung Graubündens an das Netz des öffentlichen Linienflugnetzes erachten wir als nicht gegeben und nicht zukunftsfähig. Gleiches gilt für eine Helibasis in Davos).	K	Kenntnisnahme
Pro Natura	39	Konflikte mit Natur und Landschaft	Im Richtplan Verkehr sind in den Objektlisten viele Projekte aufgeführt, welche in Konflikt mit Naturschutz und Landschaftsschutz stehen. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (vielfach nur noch eine «Nice-to-have»-Priorität) darf nicht zu Lasten der Natur, Umwelt und Landschaft gehen. Antrag: sämtliche mögliche Konflikte mit Naturschutz- oder Landschaftsschutzanliegen sollen in den Bemerkungen zu den einzelnen Objekten ergänzt werden. Falls keine Objekte benannt werden, sollen die Konflikte in der Ausgangslage oder den Erläuterungen ergänzt werden.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Verein Naturanostra Davos	40	Konflikte mit Natur und Landschaft	Im Richtplan Verkehr Kapitel 6.7 Teil E sind mehrere Objekte gelistet, welche in Konflikt mit Naturschutz und Landschaftsschutz stehen. Der Betrieb und insbesondere Neubau von Infrastrukturen (z.B. Helibasis Davos) darf nicht zu Lasten der Natur, Umwelt und Landschaft gehen, insbesondere dann, wenn der Bedarfsnachweis nicht erbracht werden kann, oder im Falle von einigen Gebirgslandeplätzen in Graubünden die Nachfrage nach Aussenlandungen kaum existiert (vgl. Flugstatistik BFS). Antrag: sämtliche mögliche Konflikte mit Naturschutz- oder Landschaftsschutzanliegen sollen in den Bemerkungen zu den einzelnen Objekten ergänzt werden. Zudem sollen klar festgelegte Bedürfnis-Nachweise erbracht werden müssen und bestehende Anlagen (insbesondere Gebirgslandeplätze) anhand der effektiven Passagierzahlen periodisch	K	Siehe Antrag Nr. 39 Was die Streichung von Objekten aus dem Sachplan SIL betrifft, so ist dies Zuständigkeit des Bundes. Der Richtplan zeigt die Objekte des Sachplanes aus Informationsgründen auf. Deshalb ist die Objektliste bei Kapitel 6. 7 auch nicht grau hinterlegt; ebenso ist am Anfang der Tabelle ein entsprechender Hinweis angebracht. Siehe auch «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			überprüft und bei mangelndem Bedürfnis geschlossen und rückgebaut werden müssen.		
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	41	Wirtschaftliche Aspekt unterrepräsentiert	Der wirtschaftliche Aspekt kommt im gesamten Richtplankapitel zu kurz. Der wirtschaftliche Aspekt ist mit den Aspekten der Siedlung, der Umwelt und der Finanzierbarkeit gleichzustellen. Optimale Bedingungen für den Güter- und Arbeitsverkehr, insbesondere im urbanen und suburbanen Raum des Rheintals sind im Hinblick auf den Standortwettbewerb von grosser Wichtigkeit. Im Vergleich zu den verkehrstechnisch überlasteten Metropolen kann der Kanton Graubünden mit einer optimalen Verkehrsinfrastruktur als attraktiven Arbeits- und Unternehmensort punkten.	K	Kenntnisnahme. Die volkswirtschaftliche Zweckmässigkeit von Projekten ist bei den entsprechenden Strassen- und ÖV-Programme auszuweisen.
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	42	Formale Aspekte	Mit den formalen Anpassungen sind die Dachverbände der Wirtschaft einverstanden.	K	Kenntnisnahme
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	43	Zweck des Richtplans	Zweck des Richtplans ist die künftige Entwicklung des Kantons zu ermöglichen. Dabei ist der grösstmögliche Spielraum in der Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung auch für künftige Generationen offen zu halten. Diese Zielsetzung gilt es für das Bündner Rheintal und für die regionalen Zentren, jedoch auch für die peripheren Regionen zu erhalten.	K	Kenntnisnahme
Esther Casanova Raumplanung GmbH	44	Abstimmung Strasse und Velo- und Fussverkehr, Netzfunktionen	Der MIV sowie der Velo- und Fussverkehr benutzen oftmals den gleichen Verkehrsträger (Strasse). Die entsprechenden Netzfunktionen und Zusammenhänge werden nicht ausreichend beleuchtet. Eine Verknüpfung der Kapitel ist in geeignetem Masse erforderlich.	N	In Bezug auf den Veloverkehr ist der Sachplan Velo das kantonsweite Koordinationsinstrument. Ebenso ist Fuss- und Veloverkehr in den regionalen Richtplänen Thema. Der zusätzliche Nutzen einer weiteren Ausführung im Kantonalen Richtplan mit seiner hohen Abstraktionsebene und Flughöhe ist nicht ersichtlich, weshalb darauf verzichtet wird. Siehe auch «Flughöhe und Abstraktionsgrad des kantonalen Richtplans» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Esther Casanova Raumplanung GmbH	45	Städtebau	Städtebauliche Fragestellungen, insbesondere bezüglich der Strassenraumgestaltung, werden komplett ausgeklammert. Es wird lediglich die «Siedlungsverträglichkeit» betrachtet. Städtebauliche Fragestellungen sollten auch in den Richtplan einfließen.	K	Strassenraumgestaltung, insbesondere Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind in den Erläuterungen zu Kap. 6.2 abgehandelt. Für weitere städtebauliche Inhalte verweisen wir auf Kapitel 5.1.2-5.2.3.
Esther Casanova Raumplanung GmbH	46	Verwendung der Begriffe Ortsplanung, Nutzungsplanung, Zonenplanung oder konkreter	Die aufgeführten Begriffe werden ohne erkennbares System und oftmals gleichbedeutend im Richtplan verwendet. Es wäre sinnvoll, einheitlich nur	P	Die Verwendung der Begriffe wird überprüft und ggf. angepasst

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		Instrumente der Nutzungsplanung (z.B. Zonenplan, Genereller Erschliessungsplan, etc.)	einen Überbegriff (z.B. Kommunale Nutzungsplanung) zu verwenden und die Nennung von konkreten Instrumenten der Nutzungsplanung zu überdenken.		

## Kapitel 6.1 Gesamtverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
TBA	47	Ausgangslage	Einleitend wird auf die fünf zu berücksichtigenden Charakteristika hingewiesen, bei der Aufzählung jedoch nur vier Punkte erwähnt.	P	Korrektur ist erfolgt
Sozialdemokratische Partei	48	A Ausgangslage	Die SP GR begrüsst die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie der Rad- und Fusswege. Der Schutz der Wohngebiete gegen Lärm und Luftschadstoffe ist zu verstärken. Die Festlegung von Tempo 30 Zonen auf allen Strassentypen ist zu intensivieren. In Zukunft ist der Fokus vermehrt auf die Vermeidung von zusätzlichem Verkehr «Personenkilometer» zu legen und auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu achten. Der Fuss- und Veloverkehr ist prioritär und mit deutlich verstärktem Einsatz zu fördern.	K	Kenntnisnahme
VCS und WWF	49	A Ausgangslage	Wird als zentrales Postulat des Bundes vom VCS und WWF begrüsst: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie der Rad- und Fusswege, der Schutz der Wohngebiete vor schädlichen Einwirkungen (Luftschadstoffe, Lärm). Die Sicherstellung der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen als Beitrag zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Graubünden strebt in den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten eine Siedlungsentwicklung nach innen mit guter ÖV-Erschliessung mit Bahn (SBB, RhB) und Bus (Stadtbus, Postauto) an. Wird als zentrale Forderung des VCS und des WWF gesehen, vermehrt den Fokus auf eine Vermeidung von zusätzlichem Verkehr als Anzahl Personenkilometer Pkm, auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie auf eine Lenkung des Verkehrsaufkommens durch Gleichwertigkeit aller Verkehrsarten zu legen.	K	Kenntnisnahme. Die angesprochenen Inhalte sind sinngemäss in der Ausgangslage enthalten.
Pro Natura	50	Ausgangslage	Pro Natura Graubünden begrüsst den Fokus auf eine Verminderung der Mobilität, auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur, sowie auf die Lenkung der Verkehrsaufkommen aus den verschiedenen Verkehrsträgern.	K	Kenntnisnahme
Verein Naturanostra Davos	51	Ausgangslage	Naturanostra begrüsst den Fokus auf eine Verminderung der Mobilität, auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Flug-Infrastruktur, sowie auf die Lenkung des Verkehrsaufkommens.	K	Hinweis: die effizientere Nutzung gilt nicht nur für den Flugverkehr, sondern für sämtliche Verkehrsinfrastrukturen.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	52	Ausgangslage	Die sehr grosse Heterogenität der Siedlungsentwicklung und der wirtschaftlichen Entwicklung zwischen Rheintal und Randregionen ist ein Merkmal des Kantons Graubünden und sollte als solches unter Kap. 6.1 aufgeführt werden.  Für die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton ist eine bessere innerbündnerische Erschliessung zwischen den drei Agglomerationsräumen und der Ausbau der äusseren Erschliessung des Kantons zu den Räumen Zürich und Mailand von grösster Bedeutung. Ebenfalls ist eine zeitgemässe Erschliessung der regionalen Zentren von grosser Wichtigkeit für das Gewerbe.	K	Diese Postulate sind bereits in Kapitel 2.2 «Raumkonzept Graubünden» des Richtplans umfassend thematisiert. Siehe Hinweis in Leitsatz in Kap. 6.1: «Eine angemessene Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln als Basis für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen».  Siehe auch «Abstimmung mit angrenzenden Regionen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	53	Priorisierung Ziele Auf nicht mit dem Mittelland vergleichbare Gegebenheiten Rücksicht nehmen	Antrag: Im Richtplantext sei darauf hinzuweisen, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im ländlichen Raum mit Augenmass zu erfolgen habe. Das zentrale Postulat des RPG betreffend Abstimmung der Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung hat im Kontext des ländlichen und ländlich-touristischen Raums mit Augenmass und unter Berücksichtigung der spezifischen, nicht mit dem Mittellandvergleichbaren Gegebenheiten zu erfolgen. Die Region würde begrüssen, wenn eine dahingehende Aussage in den Richtplan aufgenommen würde.	K	Dieses Anliegen ist bereits in Kapitel 2.2 «Raumkonzept Graubünden» des Richtplans umfassend thematisiert. Siehe Hinweis in Leitsatz in Kap. 6.1: «Eine angemessene Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln als Basis für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen».
Region Plessur	54	Prioritäten der kantonalen Verkehrspolitik	Die effiziente Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur vor ihrem Ausbau ist zu begrüssen. Trotzdem sind aus Sicht der Region Plessur verschiedene Massnahmen in der Verkehrsinfrastruktur erforderlich (z.B. Umstrukturierung Autobahnanschlüsse Chur, Umfahrung Rosenhügel, St. Luzi-Brücke, etc.). Diese wurden im RegRK aufgezeigt und auch im Agglomerationsprogramm berücksichtigt. Die Vorhaben sind auch im kantonalen Richtplan zu berücksichtigen.	K	Die St. Luzibrücke ist als Objekt im Richtplan aufgeführt.  Objekte aufgrund des Agglomerationsprogramms können erst nach Abschluss des Agglomerationsprogrammes der vierten Generation in den KRIP aufgenommen werden.  Autobahnanschlüsse: Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers	55	Ausgangslage	«Dazu zählen die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie der Rad- und Fusswege, der Schutz der Wohngebiete vor schädlichen Einwirkungen sowie die Sicherstellung der Versorgung mit Gütern (Logistik) und Dienstleistungen.»	N	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
HEV			Dieser Satz ist insofern zu ergänzen, dass auch wertvolle Siedlungsgebiete, Ortsteile / -kerne (Baukultur, Ortskerne im ISOS) vor Verkehrsbelastungen geschützt werden sollen.		Das ISOS legt bereits Schutzkriterien für historische Siedlungsteile fest, die auch die verkehrliche Erschliessung mit Verkehr betreffen. Die Formulierung wird deshalb in der bisherigen Form belassen.
Denkmalpflege GR	56	Historische Verkehrswege und IVS	<p>Die Überarbeitung des Kapitels Verkehr beinhaltet immer noch keine Aussage zum Umgang mit historischen Verkehrswegen und dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).</p> <p>Gemäss Art. 9 Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) berücksichtigt der Kanton das IVS in der kantonalen Planung, insbesondere in der Richtplanung. Er sorgt dafür, dass das Bundesinventar auf der Grundlage der kantonalen Richtpläne berücksichtigt wird.</p> <p>Bisher wird das IVS im Kapitel 5.4 «Schützenswertes und Objekte» knapp erläutert. Da dieses Kapitel in nächster Zeit überarbeitet wird und da insbesondere der Verkehr vom IVS betroffen ist, ist die Berücksichtigung des IVS im vorliegenden Kapitel 6 Verkehr entsprechend Art. 9 VIVS zwingend. Dies auch, weil das Bundesinventar vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geführt wird.</p> <p>Wir fordern, dass das IVS im Kapitel 6.1 «Gesamtverkehr» beschrieben wird. Es kann der Text über das IVS vom Kapitel 5.4 im Kapitel 6.1 übernommen werden.</p> <p>Text Ausgangslage:</p> <p><i>«Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) stellt für Kanton und Gemeinden eine wertvolle Grundlage dar und steht als Entscheidungshilfe zur Verfügung. Das IVS umfasst eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz.»</i></p> <p>Text Erläuterung:</p>	P	Der Antrag wird sinngemäss übernommen, der Text in der Ausgangslage wird angepasst.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			«IVS: Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet nebst Festlegungen von nationaler und regionaler (= kantonaler) Bedeutung auch Angaben zu historischen Verkehrswegen von kommunaler Bedeutung. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist ein Bundesinventar, welches in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (Art. 5 und 6, NHG) im Auftrag des BUWAL entstand (seit Mitte 1999 zeichnet das Bundesamt für Strassen ASTRA als Auftraggeber).»		
Denkmalpflege GR	57	Ortbild- und Landschaftsschutz	Die Abstimmung des Verkehrs mit dem Ortsbild ist im KRIP zu thematisieren. Wir haben folgenden Ergänzungsvorschlag im Kapitel «Gesamtverkehr» als Leitsatz:  «Das Verkehrssystem mit dem Ortsbild und dem Landschaftsbild abstimmen. Um den Erhalt der historischen Baukultur zu gewährleisten, sind bei Verkehrsplanungen die historischen Ortsbilder zu berücksichtigen und zu wahren. Der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und deren Umgebung ist ausreichend Aufmerksamkeit zu schenken.»  Andernfalls ist der Textabschnitt «Ziele und Leitsätze» andersartig mit dem der Ortsbildschutz zu ergänzen.	N	Die Formulierung wird in der bisherigen Form belassen. Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Region Imboden Region Landquart Gemeinde Zizers HEV	58	Ausgangslage	«Der Online-Handel mit Heimlieferung führt zu Reduktion bei der Verkehrsnachfrage.» Der Satz ist zu streichen, da diese Aussage so pauschal formuliert nicht stimmt.	N	Der ganze Satz «Die digitale Entwicklung verändert aber auch die Verkehrsnachfrage. Zum Beispiel reduziert der Online-Handel mit Heimlieferung den Personenverkehr (weniger Fahrten zu den Geschäften), im Gegenzug kommt es zu einer Zunahme im Güterverkehr» erscheint in seiner Aussage als korrekt.
Stadt Maienfeld	59	Ausgangslage	«Der Online-Handel mit Heimlieferung führt zu Reduktion bei der Verkehrsnachfrage.» Der Satz ist zu streichen, da diese Aussage so pauschal formuliert für uns nicht nachvollziehbar ist.	N	Siehe Antrag Nr. 58
Gemeinde Ilanz	60	Infrastruktur Velo im ländlichen Raum	Aufgrund des Aufkommens des E-Bikes hat s Veloverkehr eine neue Dimension erhalten, gerade auch im ländlichen Raum und im Berggebiet. Diesem Aspekt ist bei der Infrastruktur Rechnung zu tragen (S.6.1 – 2).	K	Wir verweisen hier auf den Sachplan Velo und die regionalen Richtpläne.



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Klosters-Serneus	61	Multimodalität	Die Gemeinde Klosters-Serneus verfolgt eine multimodale Verkehrsführung insbesondere während Verkehrs-Spitzenzeiten. Im Winter soll der Tagesgast während Spitzenzeiten in Selfranga (neben der Autoverladestation und dem Kettenmontageplatz) parkieren können und bspw. mit einem Busshuttle bis zur Talstation transportiert werden. Damit kann das Siedlungsgebiet von Klosters entlastet und der Parksuchverkehr massiv reduziert werden. Es haben bereits Gespräche mit dem Tiefbauamt, der Kantonspolizei und der Rhätischen Bahn stattgefunden. Das Vorhaben wird unterstützt.	K	Kenntnisnahme
Ziele und Leitsätze					
Kanton St. Gallen	62	Ziele und Leitsätze	Die Zielsetzungen und Leitsätze und deren Priorisierung sind für uns verständlich und nachvollziehbar. Sie sind vergleichbar mit denjenigen in der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen.	K	Kenntnisnahme
Region Viamala	63	Zielsetzungen	Bei den Zielsetzungen oder sonst an geeigneter Stelle ist beim Thema der Optimierung der vorhandenen Infrastruktur der Zusammenhang herzustellen, dass dies unter Minimierung negativer Auswirkungen zu erfolgen hat. Damit soll nicht gesagt sein, dass der Ausbau deshalb vorzuziehen ist. Im Zusammenhang mit Priorität 2 sollte der Text dahingehend ergänzt werden, dass der Zusammenhang zur Kostenwahrheit in der Mobilität gemacht wird. Dieser Aspekt fehlt in den jetzigen Ausführungen	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Region Imboden Region Landquart Gemeinde Zizers HEV	64	Ziele und Leitsätze	Die 1. Priorität ist in Ordnung.  2. Priorität: Die Umsetzung des ÖV Ausbaus und des Fuss- und Veloverkehrs ist mit Infrastrukturausbauten verbunden. Dies ist in der 2. Priorität festzulegen.  Die Formulierung der 3. Priorität greift einerseits zu kurz und ist andererseits nicht verständlich. Infrastrukturausbauten im Bereich Strasse sind umzusetzen, <ul style="list-style-type: none"> <li>– um die Bevölkerung von negativen / schädlichen Einwirkungen zu schützen (Sicherheit, Lärm, Abgase)</li> <li>– um eine Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Siedlungsgebieten zu sichern.</li> <li>– Um den Schutz der Baukultur sicherstellen zu können.</li> <li>– wenn diese wirtschaftlich tragbar sind.</li> </ul>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>☐ Was <i>gesellschaftlich gewünscht</i> ist, kann gestrichen werden, da dies bei den nutzungsplanerischen Festlegungen und bei den notwendigen Sachgeschäften bereits sichergestellt ist.</p> <p>☐ Ob eine Massnahme <i>umweltverträglich</i> ist, ist eine Beurteilung, welche nur im Rahmen der Projektierung vorgenommen werden kann. Im Vorfeld ist diese Frage nicht beantwortbar und daher zu streichen.</p>		
Stadt Maienfeld	65	Ziele und Leitsätze	<p>Die 1. Priorität ist in Ordnung.</p> <p>2. Priorität: Die Umsetzung des ÖV Ausbaus und des Fuss- und Veloverkehrs ist mit Infrastrukturausbauten verbunden. Dies ist in der 2. Priorität festzulegen.</p> <p>Die Formulierung der 3. Priorität greift einerseits zu kurz und ist andererseits nicht verständlich. Infrastrukturausbauten im Bereich Strasse sind umzusetzen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- um die Bevölkerung von negativen / schädlichen Einwirkungen zu schützen (Sicherheit, Lärm, Abgase)</li> <li>- um eine Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Siedlungsgebieten zu sichern.</li> <li>- Um den Schutz der Baukultur sicherstellen zu können.</li> <li>- wenn diese wirtschaftlich tragbar sind.</li> </ul>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Gemeinde Schiers	66	Zielsetzung (6.1 -2)	<p>Antrag: 2. und 3. Priorität wechseln: Solange der Ausbau der Verbindungsstrassen nicht abgeschlossen ist, ist dieser zu beenden bzw. nicht auf halber Strecke zu stoppen; dazu wird ein klareres Bekenntnis gefordert.</p>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Sozialdemokratische Partei	67	B Ziele und Leitsätze	<p>Die kantonale Verkehrspolitik setzt sich folgenden Prioritäten auseinander. Hier ist die Prioritätenanordnung wie folgt zu ändern: Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Priorität: Erhöhen des Anteils des ÖV sowie FVV am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen.</li> <li>2. Priorität: Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität.</li> <li>3. Priorität: Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der Volkswirtschaftlichen Effizienz (MIV und ÖV).</li> </ol>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
VCS und WWF	68	B Ziele und Leitsätze Zielsetzung	<p>Ziele und Leitsätze sind für die Planung zwingende Voraussetzung: Unter der Prämisse, dass zusätzlicher Verkehr in Pkm (nicht die Mobilität als Anzahl Bewegungen ausser Haus) möglichst vermieden werden soll, setzt sich die kantonale Verkehrspolitik die folgenden Prioritäten:</p> <p>Antrag: Änderung der Prioritätenreihenfolge:</p>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			1. Priorität: Erhöhen des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen. 2. Priorität: Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität. 3. Priorität: Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz des Individual- und öffentlichen Verkehrs.		
Pro Natura	69	Zielsetzung	Wie bereits oben erwähnt und begründet, soll die Zielsetzung wie folgt ergänzt werden. Die Priorisierung der Ziele soll der Nachhaltigkeit und Erreichung der Klimaziele untergeordnet werden. Dazu gehört auch, dass nicht mehr benötigte Infrastruktur rückgebaut wird. Antrag: Ergänzung und Änderung der Reihenfolge der Prioritäten wie folgt: 1. Priorität: Die Verminderung und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr, des Güterverkehrs auf der Strasse sowie des Flugverkehrs wird angestrebt 2. Priorität: Erhöhen des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen mit klaren Zielvorgaben 3. Priorität: Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz (öffentlicher Verkehr hat Vorrang vor Individualverkehr. Seine Förderung kann aber auch mit organisatorischen Massnahmen angestrebt werden und rechtfertigt keinen unbeschränkten Ausbau unter dem Titel der Förderung) 4. Priorität: Aus- und Rückbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität.	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Verein Naturanostra Davos	70	Zielsetzung	Wie bereits oben erwähnt und begründet, soll die Zielsetzung wie folgt ergänzt werden. Die Priorisierung der Ziele soll der Nachhaltigkeit und Erreichung der Klimaziele untergeordnet werden. Dazu gehört auch, dass nicht mehr benötigte Infrastruktur rückgebaut wird. Antrag: Ergänzung und Änderung der Reihenfolge der Prioritäten wie folgt: 1. Priorität: Die Verminderung und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr, des Güterverkehrs auf der Strasse sowie des Flugverkehrs wird angestrebt	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Bündner Heimatschutz	71	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte,	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr» sowie «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer-

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		Ortsbilder und Landschaften			und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	72	Ziele und Leitsätze	<p>Im Kanton Graubünden ist ein Grossteil der Wirtschaft auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur für den MIV angewiesen. Diesem Aspekt wird in Ziff. B grundsätzlich zu wenig Gewicht beigemessen. Die Vermeidung von zusätzlicher Mobilität ist kein Ziel an sich im Kanton Graubünden. Im Vergleich zu den grossen Metropolen in der Schweiz und Europa stösst der nachfrageorientierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Graubünden auch künftig in den meisten Gebieten nicht an seine Grenzen. Der entsprechende Satz in der Zielsetzung ist daher zu streichen bzw. abzuändern.</p> <p>Wegen den aufgeführten Charakteristika kann in vielen Regionen des Kantons Graubünden der MIV nicht zugunsten des ÖV gesenkt werden. Daher ist in diesen Regionen die Verkehrsinfrastruktur für den MIV adäquat sicherzustellen. Dieser Gegebenheit ist bei der zweiten Priorität Rechnung zu tragen.</p> <p>Die dritte Priorität ist mit der Ergänzung «für die wirtschaftliche Entwicklung benötigten Mobilität» anzupassen.</p> <p>Bei den Leitsätzen ist zu prüfen, ob der langfristige Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen den drei Agglomerationsräumen (Chur, Davos, St. Moritz) im Hinblick auf die angestrebte Raumentwicklung sowie die Verkehrsverbindungen des Kantons zu den beiden grossen wirtschaftlichen Räumen Zürich und Mailand in einem eigenen Absatz zu erwähnen ist. Für die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere für Fachkräfte und Güterverkehr ist ein fokussierter Ausbau mit neuen Verkehrsachsen voranzutreiben.</p>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Hartmann & Sauter	73	B Zielsetzungen	Antrag zur Ergänzung der 2. Priorität: ...am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen und unter Beachtung der Grundsätze zur Kostenwahrheit in der Mobilität.	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Hartmann & Sauter	74	B Leitsätze	<p>Antrag zur Ergänzung von Pkt. 1: ... eine Verdichtung des ÖV- und Fuss- und Veloverkehr (FVV)-Netzes und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. In den urbanen Räumen ...</p> <p>Grundsätzliche Bemerkung zur Zielsetzung 3. Priorität: wenn schon u.a. eine umweltverträgliche Mobilität angestrebt wird, sollte in den Leitsätzen, wie auch in den nachfolgenden Handlungsanweisungen darauf hingewiesen werden, dass dem <i>Lärmschutz</i>, insbesondere im Innerortsbereich, hohe Priorität zukommt und dies seitens des Strassenverkehrs zweckmässigerweise</p>	N	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			bzw. vor allem mit <i>tieferen Geschwindigkeiten</i> des Strassenverkehrs, sprich mit Tempo 30 im Innerortsbereich, zu erreichen ist.		
HEV	75	Leitsätze	In den urbanen und suburbanen Räumen wird der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sehr begrüsst. Es wird jedoch beantragt, dass zudem der Ausbau der Strasseninfrastruktur erwähnt wird. Im Kanton bestehen im Bereich Strasseninfrastruktur Defizite, welche nur mit einem geeigneten Infrastrukturausbau bewerkstelligt werden können.	N / K	In urbanen und suburbanen Räumen liegt die Priorität beim ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr. Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr». Notwendige Ausbauten des Strasseninfrastruktur werden im Kap. 6.2 behandelt.
Region Imboden	76	Leitsätze	In den urbanen und suburbanen Räumen wird der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sehr begrüsst. Es wird jedoch beantragt, dass zudem der Ausbau der Strasseninfrastruktur erwähnt wird. In der Region Imboden bestehen im Bereich Strasseninfrastruktur Defizite, welche nur mit einem geeigneten Infrastrukturausbau bewerkstelligt werden können. Namentlich ist hier die Verkehrssituation im Bereich des strategischen Arbeitsgebietes Vial / Ems Chemie zu erwähnen. Das Arbeitsplatzgebiet, welches direkt neben dem Autobahnzubringer Reichenau liegt, verfügt über heute noch rund 30 Hektaren unbebautes Industrieland. Die Infrastrukturen um den Autobahnzubringer (A13) Reichenau weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf, sind aber zum heutigen Zeitpunkt noch genügend leistungsfähig. Mit dem Vollausbau des Entwicklungsgebietes «Industriepark Vial» steigt die Verkehrsbelastung deutlich und die Kapazitätsgrenze des Autobahnzubringers wird überschritten.	K	Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen» sowie «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Region Landquart	77	Leitsätze	In den urbanen und suburbanen Räumen wird der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sehr begrüsst. Es wird jedoch beantragt, dass zudem der Ausbau der Strasseninfrastruktur erwähnt wird. In der Region Landquart bestehen im Bereich Strasseninfrastruktur Defizite, welche nur mit einem geeigneten Infrastrukturausbau bewerkstelligt werden können. Namentlich ist hier die Verkehrssituation im Bereich der wichtigen Verkehrsdrehscheibe beim Autobahnanschluss Landquart (Knotenpunkt Autobahn A13 / Prättigauerstrasse) zu erwähnen. Die Strassen bei diesem Nadelöhr stossen bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze. Im gleichen Perimeter, welcher bereits heute starke Verkehrsbelastungen aufweist, sind die Siedlungserweiterungen (Entwicklungsgebiete Arbeiten und Mischgebiete) der Region Landquart vorgesehen. Mit der Entwicklung dieser Flächen ist künftig mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen.	N / K	Siehe Antrag Nr. 75

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Stadt Maienfeld	77a	Leitsätze	<p>In den urbanen und suburbanen Räumen wird der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs begrüsst.</p> <p>Es wird jedoch beantragt, dass zudem der Ausbau der Strasseninfrastruktur erwähnt wird. In der Region Landquart und der Stadt Maienfeld bestehen im Bereich Strasseninfrastruktur Defizite, welche nur mit einem geeigneten Infrastrukturausbau bewerkstelligt werden können.</p> <p>Einerseits ist hier die Verkehrssituation im Bereich der wichtigen Verkehrsdrehscheibe beim Autobahnanschluss Landquart (Knotenpunkt Autobahn A13 / Prättigauerstrasse) zu erwähnen. Die Strassen bei diesem Nadelöhr stossen bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze. Im gleichen Perimeter, welcher bereits heute starke Verkehrsbelastungen aufweist, sind die Siedlungserweiterungen (Entwicklungsgebiete Arbeiten und Mischgebiete) der Region Landquart vorgesehen. Mit der Entwicklung dieser Flächen ist künftig mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Andererseits weist das Städtli Maienfeld durch die bekannte Tourismusattraktion Heididorf, welche jährlich rund 150'000 Besucher anzieht, ein hohes Verkehrskommen auf. Künftig ist von einer weiteren Besucherzunahme auszugehen. Nebst diesem Anziehungspunkt generiert auch die Passstrasse über die St. Luzisteig – insbesondere am Wochenende – ein hohes Verkehrsaufkommen. Beide genannten Verkehrserzeuger sind über das historische Städtchen erschlossen, weshalb dieses stark von Durchgangsverkehr belastet wird.</p>	N / K	Siehe Antrag Nr. 75
Gemeinde Zizers	78	Leitsätze	<p>In den urbanen und suburbanen Räumen wird der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sehr begrüsst.</p> <p>Es wird jedoch beantragt, dass zudem der Ausbau der Strasseninfrastruktur erwähnt wird. In der Region Landquart bestehen im Bereich Strasseninfrastruktur Defizite, welche nur mit einem geeigneten Infrastrukturausbau bewerkstelligt werden können.</p> <p>Hier ist insbesondere die Verkehrssituation im Bereich der wichtigen Verkehrsdrehscheibe beim Autobahnanschluss Landquart (Knotenpunkt Autobahn A13 / Prättigauerstrasse) zu erwähnen. Die Strassen bei diesem Nadelöhr stossen bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze. Im gleichen Perimeter, welcher bereits heute starke Verkehrsbelastungen aufweist, sind die Siedlungserweiterungen (Entwicklungsgebiete Arbeiten und Mischgebiete) der Region Landquart vorgesehen. Mit der Entwicklung dieser Flächen ist künftig mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p>	N / K	Siehe Antrag Nr. 75
Region Imboden Region Landquart	79	Leitsätze	«Der Umgang mit saisonalen bzw. täglichen Nachfragespitzen erhält eine grössere Bedeutung.»	N	Die Formulierung bringt bereits zum Ausdruck, dass dieser Thematik künftig eine grössere Relevanz

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV			Es wird beantragt, den Satz wie folgt umzuformulieren: «Der Umgang mit saisonalen bzw. täglichen Nachfragespitzen ist für die Siedlungsgebiete hochproblematisch. Es sind Massnahmen zur Entlastung vorgesehen.»		zukommen wird. Die Formulierung wird beibehalten. Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr».
Pro Natura	80	Leitsatz «angemessene Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln...»	<p>Das letzte Ziel, sowie der erste Leitsatz widersprechen den Argumenten in der Ausgangslage. In der Ausgangslage wird klar dargelegt, dass vom nachfrageorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur abgekommen werden soll, und der Fokus in Zukunft vermehrt auf Vermeidung, einer effizienten Nutzung, sowie einer Lenkung der Mobilität liegt. Dies soll auch im ersten Leitsatz so wiedergegeben werden.</p> <p>Insbesondere die «nachfragegerechte Erschliessung» von touristischen Intensiverholungsräumen, sowie die Erschliessung des ländlichen Raumes mit «leistungsfähigen Strassen» propagieren einen Ausbau an Infrastruktur, welcher wiederum zu einer grösseren Nachfrage führen wird, und den Nachhaltigkeits- und Klimazielen zuwiderlaufen. Der Fokus sollte primär auf dem öffentlichen Verkehr liegen.</p> <p>Antrag: Die Leitsätze sollen wie folgt ergänzt werden (Ergänzungen sind fett geschrieben):                      «In den touristischen Intensiverholungsräumen wird eine nachfragegerechte Erschliessung mit öffentlichem Land-Verkehr angeboten. (...) Analog zum Pendlerverkehr wird ein bewussteres Mobilitätsverhalten durch ein Mobilitätsmanagement unterstützt. Auf eine zusätzliche Erschliessung bzw. Anbindung an das Netz des öffentlichen Linienflugverkehrs sei zu verzichten (Flugplatz Samedan, Helibasis Davos).»                      «In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit leistungsfähigen bestehenden Strassen und einem bedarfsgerechten...»</p>	N / P	<p>Die Ergänzungsanträge zu den touristischen Räumen werden aus folgenden Gründen abgelehnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Eine «nachfragegerechte Erschliessung» erscheint für touristische Gebiete aus wirtschaftlichen Gründen als unabdingbar. Um die Flexibilität zu wahren, und aufgrund der extremen Unterschiedlichkeit der Gebiete wird bewusst offen gelassen, auf welchem Verkehrsträger dies erfolgen soll.</li> <li>– Den Richtplan beim Flughafen Samedan für ein «präventives Verbot» zu instrumentalisieren, ergibt keinen Sinn. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».</li> <li>– Der Heliport Davos wurde von der REGA aufgegeben.</li> </ul> <p>Der dritte Bulletpunkt bei den Leitsätzen wird wie folgt angepasst: In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit angemessen leistungsfähigen Strassen...</p>
Verein Naturanostra Davos	81	Leitsatz «angemessene Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln...»	Das letzte Ziel, sowie der erste Leitsatz widersprechen den Argumenten in der Ausgangslage. In der Ausgangslage wird klar dargelegt, dass vom nachfrageorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur abgekommen werden soll, und der Fokus in Zukunft vermehrt auf Vermeidung, einer effizienten Nutzung, sowie einer Lenkung der Mobilität liegt. Dies soll auch im ersten Leitsatz so wiedergegeben werden. Insbesondere die «nachfragegerechte Erschliessung» von touristischen	N	Siehe Antrag Nr. 80

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Intensiverholungsräumen, sowie die Erschliessung des ländlichen Raumes mit «leistungsfähigen Strassen» propagieren einen Ausbau an Infrastruktur, welcher wiederum zu einer grösseren Nachfrage führen wird, und gegen die Nachhaltigkeits- und Klimaziele laufen. Der Fokus sollte primär auf dem öffentlichen (Land-)Verkehr liegen.</p> <p>Antrag: Die Leitsätze sollen wie folgt ergänzt werden (Ergänzungen sind fett geschrieben):</p> <p>«In den touristischen Intensiverholungsräumen wird eine nachfragegerechte Erschliessung mit öffentlichem (Land-)Verkehr angeboten. Auf eine zusätzliche Erschliessung bzw Anbindung an das Netz des öffentlichen Linienflugverkehrs sei zu verzichten (Flugplatz Samedan, Helibasis Davos).</p>		
Gemeinde Disentis	82	Angebote besser aufeinander abstimmen	<p><i>Zur Steigerung der Attraktivität des Kantons Graubünden als Wohn-, Arbeits- und Tourismusort stellt die kantonale Verkehrspolitik die Erschliessung des Kantonsgebiets durch einen effizienten Betrieb des Verkehrssystems und eine funktionsfähige Infrastruktur sicher.</i></p> <p>Wir unterstützen grundsätzlich diese Aussage. Wir werden dort, wo es notwendig erscheint, auf diese zurückkommen.</p> <p><i>In den touristischen Intensiverholungsräumen wird eine nachfragegerechte Erschliessung angeboten. Die saisonale Nachfrageschwankung wird durch saisonale Differenzierung der Angebote des öffentlichen Verkehrs aufgefangen.</i></p> <p>Obige Aussage ist richtig. Schwierig wird es bei der Umsetzung, vor allem wenn es um die Verbindung in die abgelegenen Talschaften geht. Ein unattraktives Angebot kann dazu führen, dass es ungenutzt bleibt. Somit ist es wichtig, dass die verschiedenen Angebote noch besser aufeinander abgestimmt werden.</p>	K	Kenntnisnahme
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	83	Priorisierung Ziele, öffentlicher Verkehr auch in ländlichen Gebieten weiterentwickeln	<p>Antrag: Die Aussage betreffend Erschliessung der ländlichen Räume sei wie folgt zu ergänzen: «In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit leistungsfähigen Strassen und einem bedarfsgerechten Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt und weiterentwickelt.» Aus Sicht der Region ist der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum nicht nur sicherzustellen, sondern auch weiterzuentwickeln, um den Kanton als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort positionieren zu können. Die bisherige Aussage suggeriert, dass es in Zukunft nur darum geht, das heutige Angebot zu erhalten, weshalb die vorgeschlagene Ergänzung erforderlich ist.</p>	K	Der Begriff «bedarfsgerecht» impliziert, dass eine Weiterentwicklung möglich ist. In diesem Sinne kann auf die Ergänzung verzichtet werden.



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Albula / Alvra	84	Öffentlicher Verkehr auch in ländlichen Gebieten weiterentwickeln	In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit leistungsfähigen Strassen und einem bedarfsgerechten Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt und weiterentwickelt. Aus Sicht des Gemeindevorstandes ist der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum nicht nur sicherzustellen, sondern ebenfalls (bedarfsgerecht) weiterzuentwickeln und auszubauen. Gemäss Leitsatz will sich Graubünden als Wohn-, Arbeits- und Tourismusort positionieren (vgl. dazu auch Regierungsprogramm und Finanzplan 2021-2024, Botschaft der Regierung an den Grossen Rat Heft Nr. 8 / 2019 - 2020 (Korr. Fassung vom 20.01.2020) 10. Bericht über das Regierungsprogramm und den Finanzplan für die Jahre 2021- 2024, S. 426, und Regierungsziel 4). Die Region Albula ist sehr zentral gelegen, weshalb es möglich sein soll und muss, dass in der Region gewohnt, aber beispielsweise in den Zentren (namentlich im Churer Rheintal) gearbeitet wird. Dafür braucht es schlanke und rasche Verbindungen im öffentlichen Verkehr. Statt auf sehr teure Beschleunigungen zwischen Chur und Zürich zu setzen, welche pro Fahrminute zwischen CHF 100 Mio. und CHF 650 Mio. kosten, ist der Gemeindevorstand der Ansicht, dass auf Taktverdichtungen auch in die peripheren Regionen gesetzt werden muss.	K	Siehe Antrag Nr. 83
Gemeinde Schiers	85	Leitsätze (6.1 -2)	Antrag: Auch im ländlichen Raum wird eine nachfragegerechte Erschliessung gefordert v.a. dort, wo der Ausbau noch nicht vollendet ist. Z.B. in Fraktionen, in welchen die Dauerwohnbauten zunehmen (Berücksichtigung Leitsatz «das Kantonsgebiet für den Strassenverkehr erschliessen und vernetzen, 6.2 – 2).	K	Siehe Antrag Nr. 83
Region Albula	86	Erreichbarkeit ländliche Räume	Antrag: Die Aussage betreffend Erschliessung der ländlichen Räume sei wie folgt zu ergänzen: «In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit leistungsfähigen Strassen und einem bedarfsgerechten Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt und weiterentwickelt». Aus Sicht der Region Albula ist der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum nicht nur sicherzustellen, sondern auch weiterzuentwickeln, um den Kanton als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort positionieren zu können. Gerade für die ländliche, jedoch zentral gelegene Region Albula ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen, Verbesserung Angebot zu Randzeiten u.a.) von sehr grosser Bedeutung. Die bisherige Aussage suggeriert, dass es in Zukunft nur darum geht, das heutige Angebot zu erhalten, weshalb eine Ergänzung erforderlich ist.	K	Siehe Antrag Nr. 83
Gemeinde Bergün Filisur	86a	Erreichbarkeit ländliche Räume	Antrag: Die Aussage betreffend Erschliessung der ländlichen Räume sei wie folgt zu ergänzen: «In den ländlichen Räumen wird die Grundversorgung mit	K	Siehe Antrag Nr. 83

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>leistungsfähigen Strassen und einem bedarfsgerechten Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt und weiterentwickelt».</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bergün Filisur ist der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum nicht nur sicherzustellen, sondern auch weiterzuentwickeln, um die Region und nicht zuletzt auch den Kanton als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort positionieren zu können.</p> <p>Gerade für die ländliche, jedoch zentral gelegene Region Albula ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen, Verbesserung Angebot zu Randzeiten u.a.) von sehr grosser Bedeutung. Die bisherige Aussage suggeriert, dass es in Zukunft nur darum geht, das heutige Angebot zu erhalten, weshalb eine Ergänzung erforderlich ist.</p>		
Pro Natura	87	Leitsatz «Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gewährleisten»	<p>Der Leitsatz erwähnt: «Beim Pendlerverkehr wird ein bewussteres Mobilitätsverhalten durch ein Mobilitätsmanagement unterstützt.». In den Ergänzungen steht, dass dies vor allem in den urbanen Zentren umgesetzt werden soll. Ziel sollte sein, das Mobilitätsmanagement im ganzen Kanton, insbesondere in den touristischen Zentren, sowie dem gesamten Rheintal, der Surselva, der Region Viamala, dem Prättigau, Davos, und dem Engadin umzusetzen. Eine «Gewährleistung der Leistungsfähigkeit» muss sich zudem an einem Istzustand, und nicht an einem fiktiven Sollzustand orientieren. Wir schlagen vor, als Referenzzustand das Jahr 2020 zu definieren und daran die Ziele festzumachen (Zu- und Abnahme).</p> <p>Diese angestrebten Ziele müssen in allen nachfolgenden Unter- Kapiteln sichtbar werden. Eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs muss die Reduktion des Verkehrs als Ziel haben. Die «Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes (zu) erhöhen» widerspricht den Zielen und Leitsätzen des Kapitels 6.1.</p>	K	Die Bemerkung ist etwas aus dem Zusammenhang gerissen. So wird in den Erläuterungen dargestellt was heute beim Mobilitätsmanagement schweizweit zu beobachten ist. Es ist keine Aussage, wie es in Graubünden gehandhabt werden soll.
				P	Die Aussage in der Ausgangslage in Kap. 6.2 wird wie folgt angepasst: «Massnahmen des Verkehrsmanagements sollen die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes optimieren <del>erhöhen</del> ».
	88		Zeile wurde mit anderem Antrag zusammengeführt.		
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	89	A) Ausgangslage, B) Ziele und Leitsätze, C) Handlungsanweisungen	<p>Im Kapitel Ausgangslage wird von fünf speziellen Charakteristika gesprochen, welche in Graubünden zu berücksichtigen sind.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass in der nachfolgenden Liste jedoch nur 4 Punkte aufgeführt werden.</p> <p>Wir weisen auf die folgende Passage im Raumkonzept Liechtenstein (2020), Handlungsansätze zum Beziehungsnetz „Graubünden“ (Seite 36) hin: „Die Koordinationsbemühungen in den Bereichen Infrastruktur, Wirtschaft, Forschung und Entwicklung, Bildung sowie Raumordnung und Tourismus</p>	K	<p>Korrektur ist erfolgt.</p> <p>Im der Raumentwicklungsstrategie in Kapitel 2 sind die Thematiken der Beziehungen und der Koordination zwischen Graubünden und dem Liechtenstein thematisiert.</p> <p>Was den Verkehr betrifft, so ist einzige direkte Berührungspunkt die St. Luzisteig. Siehe hierzu die</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>müssen weitergeführt werden, um den grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum zu stärken.“</p> <p>Ausserdem verweisen wir auf Ihre Stellungnahme zum Raumkonzept Liechtenstein (2020) vom 20.März 2019: „Als Handlungsansätze werden [im Raumkonzept Liechtenstein] die Koordination der Strategie zur Entwicklung der Berggebiete Liechtensteins mit denjenigen des Kantons Graubünden sowie die Koordinationsbemühungen im Bereich der Wirtschaft genannt. Aus Sicht der hauptsächlich betroffenen Region Landquart besteht neben diesen Themen ein Koordinationsbedarf im Bereich Verkehr.“</p> <p>Antrag: Wir beantragen, dass die Beziehungen und Koordination zwischen Graubünden und Liechtenstein aus Sicht Gesamtverkehr in den Ziele und Leitsätze sowie Handlungsanweisungen aufgenommen werden.</p>		Beantwortung der Anträge in Kapitel 6.2., Anträge Nrn. 125 und 147.
Handlungsanweisungen					
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV	90	Handlungsanweisungen	<p>«Der Kanton fördert durch aktive Beratung von Gemeinden und Unternehmen die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements.»</p> <p>Dieses Vorgehen wird sehr begrüsst. Die Erfahrung zeigt, dass die Umsetzung vielfach schwierig ist und nur dann Massnahmen ergriffen werden können, wenn dies «keine» Einschränkungen für die Unternehmen bedeutet. Um eine griffige Umsetzung zu ermöglichen, ist eine gesetzliche Grundlage vorzusehen. Diese kann einerseits mit Anreizsystemen verknüpft, andererseits aber auch mit «Einschränkungen» wie Fahrtenkontingente, Pricing, zeitliche Beschränkungen, Sammelparkierungen, Parkplatzdoppelnutzungen etc. verbunden sein.</p> <p>Es wird beantragt, dass eine Rechtsgrundlage für die Einführung von Mobilitätsmassnahmen geprüft und im Richtplan aufgenommen wird.</p>	K	Kenntnisnahme. Der Antrag betrifft die Gesetzesebene und nicht den Richtplan.
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV	91	Handlungsanweisungen	<p>Es wird beantragt, in urbanen und suburbanen Räumen neben der Umsetzung eines Verkehrsmanagements folgendes aufzunehmen:</p> <p>«In den urbanen und suburbanen Räumen soll eine gesamtheitliche Prüfung der Verkehrssysteme im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung vorgenommen werden. Die ermittelten Defizite sind mit geeigneten Massnahmen zu beheben.»</p>	K	Die jüngsten Bevölkerungsprognosen zeigen, dass in Graubünden entweder kein oder nur ein geringes Wachstum stattfinden wird. Das Siedlungsgebiet wird nicht oder in den sog. Wachstumsräumen nur geringfügig zunehmen, was den Handlungsbedarf grundsätzlich reduziert. Eine grossangelegte Prüfung macht u.a. auch deshalb keinen Sinn, weil diese a)

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					sehr kostenintensiv ist und b) die Problemstellen schon heute bekannt sind und voraussichtlich eher wenige neue hinzukommen werden.
Region Plessur	92	Verkehrsmanagement in urbanen und suburbanen Räumen	Gemäss den Handlungsanweisungen betreibt der Kanton in urbanen und suburbanen Räumen ein Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel. Es ist diesbezüglich zu präzisieren, wie hier der Einbezug der Regionen und Gemeinden erfolgen soll.	K	Der Richtplan ist nicht das Instrument um Vorgaben zu jeweiligen Projektdesigns zu machen. Die Partizipation ist dann zu thematisieren, wenn ein konkretes Projekt an die Hand genommen wird.
Hartmann & Sauter	93	C Handlungsanweisungen	Antrag zur Ergänzung von Pkt. 3: ... betreibt der Kanton ein auf der Grundlage der Kostenwahrheit in der Mobilität basierendes Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel.	N	Die Ergänzung beabsichtigt, Vorgaben zu machen, die im beim jeweiligen Projektdesign festzulegen sind. Auf Ebene des Richtplans bringt der Antrag keinen ersichtlichen Zusatznutzen, er schränkt vorzeitig ein. Deshalb wird darauf verzichtet.
Gemeinde Disentis	94		<p><i>Der Kanton strebt mit seiner Verkehrspolitik möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Immissionen für die Bevölkerung.</i></p> <p>Soweit ist obige Aussage richtig. Leider kommt diese nicht in allen Teilen des Kantons zur Geltung. Vergleiche Verkehrszählungen 2017:</p> <p>Disentis Ost (Innerorts); Tages-Mittel 3559 Fahrzeuge                      Scuol West; Tages-Mittel 2912 Fahrzeuge                      Umfahrung S-chanf; Tages-Mittel 3539 Fahrzeuge</p> <p>Im Jahr 1989 wurden an der Zählstelle in Disentis/Mustér im Mittel 3609 Fahrzeuge gezählt, 2003 wurden im Schnitt 3711 Fahrzeuge gezählt. Seit den 1990 Jahren hat der Verkehr durchschnittlich nicht zugenommen trotzdem bewegen sich die Verkehrsfrequenzen zwischen 3550 und 3600 Fahrzeuge pro Tag. Wobei die höchste Tages-Frequenz bei mehr als 6000 Fahrzeugen liegt.</p> <p>Für die obere Surselva sind gemäss Objektblätter keine weitergehenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (allenfalls Umfahrungen) der Ortskerne</p>	K	Siehe Antrag Nr. 157

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>angedacht. Im Vergleich zu den Umfahrungen von Scuol und S-chanf wälzen sich gemäss den Verkehrszählungen täglich mehr Fahrzeuge durch das Dorf von Disentis/Mustér als über die Umfahrungen im Engadin. Aus Sicht der Gemeinde Disentis/Mustér sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. eine Ortsumfahrung vorzusehen, wenn die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorf nicht leiden soll. Die Antwort der Regierung auf die Anfrage von Grossrat Clemens Berther betreffend einer Ortsumfahrung in Disentis/Mustér ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar.</p> <p><i>Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs wird mit geeigneten Massnahmen gesteigert und somit deren Anteil am Gesamtverkehr erhöht.</i></p> <p>Mit Ausnahme zum Angebot der RhB nach Disentis/Mustér, findet man auch hier keine Aussagen in den Objektblättern zum Ausbau des Angebots. Betrifft kurzfristig der Anschluss von Postautoverbindungen aus dem Val Medel an das Netz der RhB. Teilweise werden die Anschlüsse des Postautos an die RhB um wenige Minuten verpasst.</p> <p>Die Aussage Verbindungsachse Disentis/Mustér Richtung Tessin aus dem Raumkonzept wird im Richtplan mit keinem Wort erwähnt. Hier benötigt es weitere Aussagen in den Objektblättern.</p> <p><i>An Bahnhöfen wird die kombinierte Mobilität mit einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen sowie Kiss+Ride und Carsharing-Parkplätzen gefördert. Park+Ride wird an Bahnhöfen vorgesehen, die sich in Bezug auf Zufahrt und Einzugsgebiet eignen.</i></p> <p>Vergleiche Aussage in Objektblätter</p>		<p>Jedem Ausbau des Angebots muss ein entsprechendes Nachfragepotential zugrunde liegen. Dies ist offensichtlich bei dem Angebot der RhB nach Disentis/Mustér der Fall. Was die Aussage zur Postautoverbindung nach Medel betrifft, so wird hierzu das AEV in Kenntnis gesetzt. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».</p> <p>Verbindungsachse: Die Verbindungen über den Bernina ins Puschlav, vom Engadin ins Bergell, von Unterengadin ins Val Müstair etc. sind auch nicht genannt. Siehe auch «Abstimmung mit angrenzenden Regionen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»</p> <p>Kombinierte Mobilität, Abstellplätze: Kenntnisnahme.</p>
TBA	95	Handlungsanweisungen	<p>Im fünften grauen Block wird bei der Federführung zur Steigerung der Attraktivität in Klammer die Zuständigkeit vom Verkehrsträger abhängig gemacht. Die Zuständigkeit bei dieser Handlungsanweisung sollte aus Sicht des TBA vom Verkehrsmittel abhängig sein.</p>	P	Die Anpassungsvorschläge wurden übernommen

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	96	Handlungsanweisungen	<p>Der Einsatz und die Ausgestaltung von firmeninternen Mobilitätskonzepten sind den Firmen zu überlassen. Von einem bürokratischen Mehraufwand in diesem Bereich ist abzusehen. Es sind keine Vorgaben in diesem Bereich zu machen.</p> <p>Es soll eine Handlungsanweisung für die verkehrstechnische Erschliessung der Industrie- und Gewerbebezonen sowie der Arbeitsgebiete aufgenommen werden, damit die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Kantons sichergestellt werden kann. Folgende Handlungsanweisung ist daher aufzunehmen: «Der Kanton sichert eine optimale Erschliessung der Arbeitsgebiete, insbesondere der Gewerbe-, Industrie- Tourismuszonen und gewährleistet die Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr, auch im Hinblick auf künftige Entwicklungen.»</p> <p>Die 5. Handlungsanweisung ist zu ergänzen mit: «Dabei ist eine zukunftsfähige Infrastruktur für den MIV im gesamten Kanton sicherzustellen und zweckmässige Mischformen zwischen MIV und ÖV sind zu ermöglichen.» Für den Kanton Graubünden ist eine gute Infrastruktur für den MIV essenziell. Dabei sind technologische und gesellschaftliche Entwicklung im Bereich der Mobilität frühzeitig zu antizipieren, damit veränderte Formen der Mobilität nicht zu einer noch grösseren Vernachlässigung der weniger gut erschlossenen Gebiete des Kantons führen.</p>	K	<p>Das ASTRA macht das Vorhandensein von Verkehrs- und Mobilitätsmanagementkonzepten als Vorbedingung für den Ausbau bzw. bauliche Optimierung ihrer Knoten (Autobahn Ein- und Ausfahrten). Ein Verzicht darauf wäre somit – zumindest langfristig – kontraproduktiv.</p> <p>Auf die vorgeschlagene Handlungsanweisung wird verzichtet, da deren Inhalte in Kapitel 6.2 und 6.3 behandelt sind.</p>
VCS und WWF	97	C Handlungsanweisungen	<p>An Bahnhöfen wird die kombinierte Mobilität mit einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen sowie Kiss+Ride und Carsharing-Parkplätzen gefördert.</p> <p>Antrag: Bei Bahnhöfen die von vielen Arbeitspendelnden benutzt werden, muss geschützter Veloraum gegen Gebühr zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Vorbild in Chur insbesondere an folgenden Bahnhöfen: Landquart, Davos, Klosters, Samedan, St.Moritz, Thusis, Ilanz und Domat/Ems.</p>	K	Die im Antrag geforderten Festlegungen sind für einen kantonalen Richtplan zu detailliert. Wir verweisen auf das Instrument des Sachplans Velo oder – im Raum Chur – auf das Agglomerationsprogramm.
Sozialdemokratische Partei	98	Angebot an Veloabstellplätzen sowie Park+Ride und Carsharing-Parkplätzen	<p>An Bahnhöfen wird die kombinierte Mobilität mit einem ausreichenden Angebot an Veloabstellplätzen sowie Park+Ride und Carsharing-Parkplätzen gefördert.</p> <p>Antrag: Bei Bahnhöfen, die von vielen Arbeitspendelnden benutzt werden, muss ein geschützter Veloraum (wie in Chur) oder Unterstand gegen Gebühr</p>	K	Siehe Antrag Nr. 97

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			zur Verfügung gestellt werden, insbesondere an folgenden Bahnhöfen Landquart, Davos, Klosters, Samedan, St.Moritz, Thusis, Ilanz und Domat/Ems.		
Erläuterungen					
Esther Casanova Raumplanung GmbH	99	Erläuterungen Mikrozensus: Tippfehler	Fehlender Leerschlag «Graubünden70%»	P	Korrektur ist erfolgt
Esther Casanova Raumplanung GmbH	100	Erläuterungen Kombinierte Mobilität: Tippfehler	Fehlendes r «bike and ide»	P	Korrektur ist erfolgt
Esther Casanova Raumplanung GmbH	101	Erläuterungen Mobilitätsmanagement: Tippfehler	Komma fehlt nach «(z.B. Angebot an genügend Veloabstellplätzen)» sowie nach «aber auch bei Wohnbauten»	P	Korrektur ist erfolgt
RhB	102	Definition «Mobilitätsmanagement» (Seite 6.1 – 5)	Die Definition von «Mobilitätsmanagement» auf Seite 6.1 – 5 ist unseres Erachtens zu eng gefasst. Nach unserem Verständnis umfasst Mobilitätsmanagement allgemein die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens aller Verkehrsträger in eine gewünschte Richtung.	K	Kenntnisnahme. Die Definition wurde aus der Fachliteratur entnommen.
Hartmann & Sauter	103	D Erläuterungen	Antrag zur Ergänzung des Pkt. Mobilitätsmanagement, letzter Satz: Hervorzuheben ist, dass die verursachergerechte bzw. kostendeckende monetäre Parkraumbewirtschaftung eine zentrale Voraussetzung des Mobilitätsmanagements ist.	K	Die Ergänzung postuliert zusätzliche Vorgaben, die für die Richtplanebene zu detailliert sind. Deshalb wird darauf verzichtet.
Regiun Surselva	104	D (Abschnitt Digitalisierung)	Es wird korrekterweise auf Versuche mit selbstfahrenden Kleinbussen hingewiesen. Aus dieser wichtigen Aussage werden keine Schlussfolgerungen gezogen. Touristische Ortschaften im Berggebiet bietet grosse Potentiale für eine kosteneffiziente ÖV-Binnenversorgung mittels selbstfahrenden Kleinbussen (Ortsbusse, Skibusse, Sportbusse etc.) bzw. schienengebundene, selbstfahrende Fahrzeuge zur Binnenversorgung innerhalb touristischer Regionen wie z.B. der Region Davos, dem Oberengadin oder im Tujetsch.  Für dieses wichtige Thema sind konkrete Massnahmen oder Handlungsanweisungen zu erwarten.	K	Der Richtplan ist nicht das geeignete Instrument, um eine Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben. In diesem Sinn wird auf eine weitere Ausführung verzichtet.

## Kapitel 6.2 Strassenverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
Pro Natura	105	Ausgangslage, 3ter Abschnitt	Infrastruktur soll nicht nur aus- und neugebaut werden. Im Rahmen der Optimierung der Infrastruktur soll auch nicht mehr benötigte, überdimensionierte oder Doppelspurige Infrastruktur rückgebaut werden.  Antrag: 1. Satz ändern auf: «Die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes soll erhalten bleiben und ohne weiteren Ausbau erreicht werden.» 2. Absatz ergänzen: «Nicht mehr benötigte oder überdimensionierte Strassen sollen rückgebaut werden»	N	1) Das übergeordnete Strassennetz in Graubünden kann als " weitgehendst ausgebaut" bezeichnet werden. Anstehende Vorhaben betreffen meist Verkehrsentslastungen von Ortszentren, die keinen oder nur einen geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes haben. Anpassungen erfolgen heute grossmehrheitlich auf bestehendem Trasse und dienen in erster Linie der Verkehrssicherheit.  2) Aus dem Kantonsstrassennetz entlassene Strassen gehen in der Regel an die Gemeinde zurück oder werden rückgebaut. Rückbau ist generell Standard, falls die Strasse im kommunalen Rahmen keine Verwendung findet. Auf eine spezifische Nennung im Richtplan wird verzichtet.
VCS und WWF	106	A Ausgangslage	Der Bund gibt der optimalen Nutzung seiner bestehenden Infrastrukturen Vorrang vor dem Bau oder Ausbau neuer Achsen. Dies wird ausdrücklich vom VCS und WWF gefordert: Beim Bau oder Ausbau von Infrastrukturen ist nachzuweisen, dass: <ul style="list-style-type: none"><li>• die Entlastung durch andere Infrastrukturen oder Verkehrsmittel nicht den erhofften Beitrag liefern kann,</li><li>• die Ausbauten zur angestrebten Raumentwicklung beitragen und den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entsprechen.</li></ul>	K	Kenntnisnahme. Die Forderungen sind im dritten Abschnitt der Ausgangslage bereits enthalten.
Sozialdemokratische Partei	107	Bestehende Infrastrukturen optimal nutzen	Die Anweisung des Bundes, die bestehenden Infrastrukturen optimal zu nutzen vor dem Bau oder Ausbau des Strassennetzes, wird von der SP GR unterstützt.	K	Kenntnisnahme
Region Plessur	108	Zuständigkeiten Kanton – Region – Gemeinden wahren	Siehe Antrag in «Bemerkungen zum Richtplan als Ganzes»	K	Siehe Antrag Nr. 15
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	109	Ausgangslage	Gemäss RPG hat eine Abstimmung des Verkehrssystems auf die angestrebte Siedlungsentwicklung stattzufinden. Dabei sind die bestimmenden eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen im Bereich	K	Kenntnisnahme



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			der Regionalentwicklung und des Verkehrs, welche eine adäquate verkehrstechnische Erschliessung des gesamten Kantons fordern, mindestens in gleichem Masse zu gewichten.		
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld HEV	110	Ausweichverkehr / Ausgangslage	Die Region Imboden / Die Region Landquart / Die Stadt Maienfeld / Der HEV Graubünden begrüsst, dass die Problematik des Ausweichverkehrs von der Nationalstrasse auf das untergeordnete Netz im Richtplan aufgenommen wurde. Die Erwähnung in der Ausgangslage ist jedoch nicht ausreichend. Es wird beantragt, dass griffige Massnahmen zur Behebung dieser Situation formuliert werden.	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Gemeinde Zizers	111	Ausgangslage	Die Gemeinde Zizers begrüsst, dass die Problematik des Ausweichverkehrs von der Nationalstrasse auf das untergeordnete Netz im Richtplan aufgenommen wurde. Die Erwähnung in der Ausgangslage ist jedoch nicht ausreichend.  Die Autobahn A13 stösst aufgrund der starken Verkehrszunahme in den letzten Jahren während den Spitzenzeiten durch den Tourismusverkehr regelmässig an ihre Leistungsgrenze. Staus und längere Wartezeiten auf der Autobahn sind die Folgen. Parallel zur Autobahn A13 verläuft die Hauptverkehrsstrasse von Landquart via Zizers, Trimmis nach Chur. Sie wird insbesondere bei stockendem Verkehr auf der Autobahn als Ausweichroute benutzt. In Landquart und Igis verläuft die Strasse grösstenteils ausserhalb des Siedlungsgebietes. In Zizers verläuft die Hauptverkehrsstrasse jedoch quer durch den Ortskern. Der historische Dorfkern ist aufgrund der dichten Bebauung und der schmalen Strassen nicht auf diese Verkehrsbelastungen ausgelegt. Das Verkehrsaufkommen ist zu hoch und es kommt in den Spitzenzeiten zu Kapazitätseinbussen und somit zu einem Engpass der Leistungsfähigkeit sowie zu Sicherheitsdefiziten.  Während der Schulzeit müssen täglich viele Schüler des Kindergartens, der Primarschule und der Oberstufe die Hauptstrasse überqueren. Dies vor allem während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Mittag.  Es wird beantragt, dass griffige Massnahmen zur Behebung dieser Situation formuliert werden	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»  Die spezifische Situation in Zizers ist nicht auf Richtplanebene, sondern in Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Kantonspolizei und Tiefbauamt zu lösen. Der Antrag wird an die zuständigen Stellen zur Kenntnis weitergeleitet.
Region Sarganserland- Werdenberg	112	Kapitel generell	Der Verkehrsweg vom Kanton Graubünden in fast alle Teile der Schweiz führt durch die Region Sarganserland-Werdenberg. Dadurch resultieren insbesondere an Spizentagen hohe Verkehrsbelastungen in der RSW,	K	Die Berücksichtigung und Minimierung der Auswirkungen des Strassenverkehrs ist ein grosses Anliegen des Kanton Graubünden. Das

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			fallweise mit Auswirkungen auf die untergeordneten Strassen. Der Blick auf die Objektliste zeigt verschiedene Strassenausbauten insbesondere auch auf Durchgangsachsen. Es ist der RSW ein Anliegen, dass diese Strassenausbauten nicht zu einer spürbaren Erhöhung des MIV-Aufkommens in der ohnehin stark vom Durchgangsverkehr geprägten Region führen. Antrag: Die Berücksichtigung und Minimierung der Auswirkungen auf die übergeordneten MIV-Netze in benachbarten Regionen soll an geeigneter Stelle im Kapitel festgehalten werden.		übergeordnete Strassennetz in Graubünden kann als "ausgebaut" bezeichnet werden. Im Wesentlichen stehen in Zukunft nur Verkehrsentslastungen auf dem Programm bzw. im Strassenbauprogramm des Kantons Graubünden. Namhafte Verkehrszunahmen aufgrund eines Ausbaus des National- und Hauptstrassennetzes sind nicht zu erwarten. Da keine effektiven Kapazitätserhöhungen vorgesehen sind, die zusätzlichen Verkehr anziehen, sind aufgrund des RSW betreffenden überkantonalen bzw. internationalen Verkehrs die Handlungsmöglichkeiten des Kantons Graubünden beschränkt. Grundsätzlich ist dies ein Thema der nationalen Verkehrspolitik.
Region Viamala	113	Begriffliches	Strassen allgemein und namentlich auch Hauptverkehrsstrassen übernehmen innerorts auch städtebauliche Aufgaben. Dieses Verständnis hat bereits auch in der entsprechenden VSS-Norm Einzug gehalten. Entsprechend ist eine Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen in der Begrifflichkeit falsch und soll im neuen Richtplan nicht mehr verwendet werden. Die Ausführungen beim Strassenverkehr sind im Richtplan dahingehend zu überprüfen und anzupassen, dass vor allem innerhalb der urbanen und suburbanen Räume die richtige Bezugnahme zur Frage der Netzfunktion für den Langsamverkehr und der Gestaltung des öffentlichen Raums gemacht wird.	N	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Gemeinde Disentis	114	Ausgangslage	<i>...Entsprechend müssen Kantonsstrassen insbesondere innerorts neben dem motorisierten Individualverkehr auch anderen Verkehrsarten dienen (öffentlicher Busverkehr, Fuss- und Veloverkehr, Güterverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr). Zudem sollen sie angrenzende Nutzungen nicht beeinträchtigen und möglichst keine trennende Wirkung innerhalb des Siedlungskörpers ausüben.</i>  Auch diese Aussage können wir unterstützen. Trotzdem fehlen dazu die notwendigen Hinweise in den Objektblättern, insbesondere für die obere Surselva und namentlich für die Gemeinde Disentis/Mustér.	K	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr» sowie nachfolgende Anträge Nrn. 157 und 192

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
bigra - Bündner IG für den Reptilien- und Amphibienschutz info fauna karch – Amphibien- und Reptilienschutz Schweiz	114a	A Ausgangslage	Der zukünftige Fokus für das Strassennetz soll auf den verkehrlichen und raumplanerischen Anforderungen liegen. Wie es das Beispiel bei der Strassensanierung Waltensburg-Tavanasa/ Oberländerstrasse aufzeigt, lassen sich im Rahmen von Strassensanierungen auch ökologische Ansprüche umsetzen. Am besagten Strassenabschnitt werden auf einer Länge von fast 3km Kleintierdurchlässe mit Leitelementen erstellt, damit die jährlichen Amphibienwanderungen sicherer aber auch die Vernetzung von Lebensräumen ermöglicht wird. Diese künstlichen Massnahmen sind deshalb zentral, da der Verkehr gem. Prognose weiter zunimmt und Strassen damit zu einer unüberwindbaren Barriere für Kleintiere werden können. Die Biodiversität in der Schweiz ist stark rückläufig und die Amphibien sind besonders stark von einem Rückgang betroffen – auch durch die Verkehrsachsen resp. Deren Zerschneiden der Lebensräume. Mit gezielten Massnahmen – welche teils bereits umgesetzt werden – hat der zukünftige Strassenverkehr die Möglichkeit nicht nur Menschen zu vernetzen, sondern ermöglicht auch die Vernetzung von Lebensräumen. Der letzte Satz sei wie folgt zu ergänzen (Antrag): Der Fokus muss deshalb in Zukunft noch stärker darauf liegen, das bestehende Strassennetz situationsgerecht und ausgewogen auf die verschiedenen verkehrlichen <del>und</del> , raumplanerischen und ökologischen Anforderungen auszurichten	K	Der Aspekt der Ökologie wird bereits durch die raumplanerischen Anforderungen abgedeckt. Siehe insbesondere «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Gemeinde Klosters-Serneus	115	Parkierung	In Selfranga soll eine dezentrale Parkierung (Parkplatz oder mehrstöckige Parkanlage) erstellt werden. Zudem ist im Gebiet Monbiel zur Entlastung der Verkehrssituation eine unterirdische Parkierungsanlage geplant (nicht richtplanrelevant).	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Klosters-Serneus	116	Verkehrsleitsystem	Die Gemeinde Klosters-Serneus wird ein digitales Verkehrsleitsystem (für die Parkierung) einführen (nicht richtplanrelevant).	K	Kenntnisnahme
Ziele und Leitsätze					
Pro Natura	117	Zielsetzung	Es sollen nicht nur die Ansprüche berücksichtigt werden, sondern es soll aktiv eine Steuerung des Verkehrs angestrebt werden, damit die Ziele in Kapitel 6.1 Gesamtverkehr (Anteil ÖV soll steigen, Anteil MIV soll sinken) erreicht werden können. Auch ein nur «massvoller» Ausbau des Netzes wird automatisch zu Mehrverkehr führen, und widerspricht damit den Nachhaltigkeits- und Klimazielen der Schweiz. Zudem soll ergänzt werden, dass nicht mehr benötigte, oder auf Grund eines Grossprojektes überdimensionierte alte Infrastruktur rückgebaut werden soll. Antrag: 1. Das Ziel soll den Zielen/Grundsätzen in Kapitel 6.1 entsprechen und deshalb mit einer aktiven Steuerung des Verkehrs ergänzt werden, d.h. der	N	Siehe «Prioritäten / verkehrspolitische Grundsatzausrichtungen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr» Rückbau von Strassen: Siehe Antrag Nr. 105  Antrag 1) Die Steuerung des Verkehrs ist Inhalt des Kapitels 6.1. Entsprechende Leitsätze sind dort vorhanden.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Anteil am ÖV soll steigen und der Anteil am MIV soll sinken und ein bewussterer Umgang der Gesellschaft mit inskünftig weniger Mobilität angestrebt werden.</p> <p>2. Ergänzung der 3ten Priorität: Das bestehende Strassennetz durch moderate Sanierung und Rückbau optimieren</p> <p>3. Streichen der 4ten Priorität, welche zu Mehrverkehr führen wird (Zweckmässige Ortsumfahrungen sowie Grossprojekte realisieren). Zumindest sollte ein Moratorium von 10 Jahren eingeführt werden, während dem die Wirksamkeit der übrigen Massnahmen verfolgt werden kann.</p>		<p>Antrag 2) Eine Optimierung des Strassennetzes kann auch Rückbau von Teilen davon beinhalten. Wie eine Optimierung des Strassennetzes von statten gehen soll, ist fallweise festzulegen.</p> <p>Antrag 3) In der kantonalen Strassenverkehrspolitik kann es weiterhin Sachverhalte geben, die ein Grossprojekt notwendig machen. Deshalb wird auf die Streichung der vierten Priorität verzichtet. Hingegen wird der Begriff «Ortsumfahrungen» durch den Begriff «Verkehrsentslastungen (z.B. Ortsumfahrungen)» ersetzt, der mehr Lösungsmöglichkeiten beinhaltet und nicht zwingend eine Umfahrung bedeuten muss.</p> <p>Umfahrungen, Moratorium: Siehe Antrag Nr. 153</p>
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld HEV	118	Priorisierung / Zielsetzung	<p>Die Priorität und die Reihenfolge werden der Region Imboden / der Region Landquart / der Stadt Maienfeld / vom HEV Graubünden grundsätzlich als richtig empfunden. Der letzte Satz ist jedoch nicht korrekt. Strassenausbauten sind nicht nur Ortsumfahrungen und Grossprojekte. Es können auch Teilumfahrungen, andere Linienführungen, Knotenausbauten etc. sein.</p> <p>Es wird beantragt, die Priorität und Reihenfolge wie folgt anzupassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Den Betrieb des Strassennetzes sicherstellen</li> <li>– Die bestehende Infrastruktur erhalten</li> <li>– Das bestehende Strassennetz optimieren</li> <li>– Infrastrukturausbauten sowie Grossprojekte realisieren</li> </ul>	P	<p>Gemäss diesem Antrag soll das Wort "Umfahrungen" durch "Infrastrukturausbauten" ersetzt werden. Dies weil Strassenausbauten wie Kreisel etc. sonst nicht berücksichtigt seien. Aus unserer Sicht ist dieses Anliegen bereits im dritten Punkt "das bestehende Strassennetz optimieren" enthalten. Somit ist eine weitere Nennung nicht nötig.</p> <p>Hingegen wird den Antrag insofern entgegengekommen, dass der Begriff «Ortsumfahrungen» durch den Begriff «Verkehrsentslastungen (z.B. Ortsumfahrungen)» ersetzt wird, der mehr Lösungsmöglichkeiten beinhaltet.</p>
Gemeinde Zizers	119	Zielsetzung	<p>Die Priorität und die Reihenfolge werden von der Gemeinde Zizers grundsätzlich als richtig empfunden. Der letzte Satz ist jedoch nicht korrekt. Strassenausbauten sind nicht nur Ortsumfahrungen und Grossprojekte. Es können auch Teilumfahrungen, andere Linienführungen, Knotenausbauten etc. sein.</p> <p>Es wird beantragt, die Priorität und Reihenfolge wie folgt anzupassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Den Betrieb des Strassennetzes sicherstellen</li> </ul>	K	<p>Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr» sowie Anträge Nr. 111 und Nr. 118</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die bestehende Infrastruktur erhalten</li> <li>– Das bestehende Strassennetz optimieren</li> <li>– Temporär ist die Autobahnausfahrt Zizers bei Überlastung zu schliessen.</li> <li>– Infrastrukturausbauten sowie Grossprojekte realisieren</li> </ul>		
Bündner Heimatschutz	120	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Kanton St. Gallen	121	Zielsetzungen	Wir begrüßen die Zielsetzungen; insbesondere die Priorisierung von Betrieb, Erhalt, Optimierung und Ausbau deckt sich mit dem Vorgehen des Kantons St.Gallen.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Disentis	122	B Zielsetzungen	Können wir unterstützen	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Disentis	123	B Leitsätze	Auch diese richten sich in die richtige Richtung	K	Kenntnisnahme
Hartmann & Sauter	124	B Leitsätze	<p>Bemerkungen zum Pkt. 2: Schutz vor negativen Auswirkungen des Verkehrs: Die <i>Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen</i> ist falsch und nicht mehr zeitgemäss. Das hat in der Zwischenzeit auch die «Normeninstitution» VSS gemerkt, die sich, gestützt auf die Erkenntnisse in der VSS Broschüre «Strasse und Verkehr», 12 2017, Seite 11, damit befasst, die einschlägige Norm entsprechend anzupassen. Die Broschüre VSS 12 2017 ist dieser Stellungnahme beigelegt.</p> <p>Was das anzustrebende <i>Geschwindigkeitsniveau</i> betrifft, sollte explizit auf das Modell 30/50 der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu verwiesen werden. Die entsprechende Fachdokumentation «Modell30/50» der bfu ist dieser Stellungnahme ebenfalls beigelegt.</p> <p>Bemerkungen zum Pkt.3 zur verträglichen Bewältigung des Spitzenstundenverkehrs: Auch hier sollte meiner Meinung nach explizit auf die <i>verursachergerechte bzw. kostendeckende</i> Parkplatzbewirtschaftung sowie auf das Prinzip 30/50 der bfu hingewiesen werden.</p> <p>Bemerkungen zum Pkt. 4 zu den optimalen Bedingungen für den strassenseitigen ÖV: Wenn schon unter Pkt. 3 auf mögliche Massnahmen hingewiesen wird, sollte dies auch hier geschehen. Beispielsweise mit den</p>	<p>N</p> <p>K</p> <p>P</p>	<p>Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/ verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung (Pkt. 3 und Pkt. 5) ist nicht auf Richtplanebene zu lösen. Der Richtplan kann auch nicht legiferieren. Das Parkierungsregime betrifft die kommunalen Ebene und ist auch dort zu lösen.</p> <p>Der Antrag zum strassenseitigen ÖV wird mit folgender Ergänzung berücksichtigt: «z.B. durch Massnahmen zur Stärkung und Bevorzugung».</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Möglichkeiten von Busspuren, der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch den Bus, <i>Spurenabbau beim MIV</i> etc.</p> <p>Bemerkungen zum Pkt. 5 zum Bedarf an Abstellplätzen: Im Grundsatz in Ordnung, aber, im Sinne der Kostenwahrheit, sollte darauf hingewiesen werden, dass auch solche Abstellplätze <i>verursachergerecht gebührenpflichtig</i> zu bewirtschaften sind.</p>		
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	125	B) Ziele und Leitsätze, C) Handlungsanweisungen	<p>Kapitel 6.2 hält fest: Das Kantonsgebiet soll angemessen erschlossen und vernetzt sein. Dem ÖV sollen möglichst optimale Bedingungen geboten werden und an geeigneten Standorten sollen Abstellplätze ortsplanerisch umgesetzt werden. Spitzen im Verkehrsaufkommen sollen verträglicher gestaltet und die Bevölkerung/Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden.</p> <p>Es gilt nicht nur die Folgen für Bevölkerung und Umwelt zu beachten, sondern stets auch die Auswirkungen auf die benachbarten Regionen (Bsp. Ausweichverkehr) zu berücksichtigen und minimieren.</p> <p>Antrag: Wir beantragen, dass die Koordination der Bestrebungen im Bereich Strassenverkehr mit den benachbarten Regionen inklusive Liechtenstein sowie die Berücksichtigung der Auswirkungen / Folgen (Bsp. Ausweichverkehr) für die benachbarten Regionen inklusive Liechtenstein als Ziel, Leitsatz und Handlungsanweisung in das Kapitel aufgenommen wird.</p>	N	Liechtenstein hat ausser der St.Luzisteig keine direkte Strassenverbindung zu Graubünden. Diese hat im Vergleich zum Nationalstrassennetz eine sehr geringe Bedeutung und generell einen kleinen DTV. Das Problem des Ausweich- bzw. Schleichverkehrs ist somit vornehmlich durch Massnahmen innerhalb Liechtenstein selbst z.B. durch Mobilitätsmanagement zu lösen. Die Anträge werden nicht berücksichtigt. Siehe auch «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Regiun Surselva	126	B (Leitsätze)	<p>Die Beschreibung des Leitsatzes zur Erschliessung des Kantonsgebiets für den Strassenverkehr ist geprägt von der Sichtweise, wie das Zentrum (Chur) mit den Randregionen bzw. mit den Metropolitanregionen verbunden wird. In dieser Sichtweise fehlt komplett die Bedeutung der Ausserschliessung und Aussenanbindung zu Nachbarregionen. Für das Berggebiet, wie die Surselva, und die touristischen Zentren ist die Anbindung mittels einer gut ausgebauten Strassenverbindung, mit möglichst ganzjähriger Öffnung, Richtung Tessin und Uri von annähernd so grosser Bedeutung wie die Verbindung nach Chur.</p> <p>Der Stellenwert der Aussenanbindung an die Nachbarregionen, insbesondere das Tessin und den Kanton Uri, soll bei den Leitsätzen klar zum Ausdruck kommen.</p>	K	Siehe «Abstimmung mit angrenzenden Regionen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Pro Natura	127	Leitsätze: Kantonsgebiet für den Strassenverkehr erschliessen und vernetzen	<p>Dieser Leitsatz widerspricht den Zielen in Kapitel 6.1 Gesamtverkehr. Der MIV soll nicht weiter steigen, sondern abnehmen. Ein Ausbau von Strassenverbindungen zu den Zentren fördert mehr Verkehr und die Zersiedelung des Kantons.</p> <p>Antrag: Die beiden Adjektive «leistungsfähig» und «ausreichend leistungsfähig» sollen gestrichen werden</p>	N	Die Aussage im Leitsatz "Erhalt der Leistungsfähigkeit" bedeutet nicht zwingend, dass ein weiterer Ausbau der Strassenverbindungen notwendig ist, noch dadurch präjudiziert wird. Siehe

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					Prioritäten. Aus diesen Gründen kann dem Antrag nicht entsprochen werden.
Pro Natura	128	Leitsätze: Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	<p>Ein Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs ist nur möglich, wenn insgesamt eine Reduktion des Verkehrs angestrebt wird, und dieser komplett Klimaneutral gestaltet wird. 1/3 der CO2 Emissionen der Schweiz stammen vom Verkehr. Diese müssen bis 2050 auf Netto Null gesenkt werden.</p> <p>Es genügt nicht mehr, wenn Strassen nur «flächenschonend» gebaut werden. Der Schutz der Umwelt beinhaltet den Schutz der hohen Landschafts- und Naturwerte im Kanton, welche auch für den Tourismus zentral sind. Dazu gehört unter anderem auch, dass bei Neubau oder Optimierung von Infrastruktur bisher unberührte Geländekammern weiterhin unerschlossen bleiben, Inventare berücksichtigt werden, die Bedürfnisse gefährdeter Wildtiere berücksichtigt werden, Wildwechsel und Amphibiendurchlässe realisiert werden, und deren Betrieb langfristig sichergestellt wird.</p> <p>Infrastruktur soll so angelegt werden, dass ein umweltschonender Unterhalt möglich ist. Stützmauern und Kunstbauten sind nach Möglichkeit so anzulegen, dass sie auch einen Mehrwert für die Natur bieten (z.B. Erhalt von Trockenmauern). Der Unterhalt und die Pflege der Böschungen und Bankette soll auf die Bedürfnisse von Flora und Fauna Rücksicht nehmen, bzw. zielt darauf ab, die Biodiversität zu stärken. Auf eine vermeintliche «Schädlingsbekämpfung» soll im gesamten Strassenkorridor inskünftig verzichtet werden.</p> <p>Antrag: Der Leitsatz soll um die Nachhaltigkeitsziele, Klimaziele, sowie die Schonung von Natur- und Landschaftswerte bzw. die Förderung der Biodiversität ergänzt werden. Insbesondere sollen keine neuen Strassenprojekte geplant werden, welche inventarisierte Biotop (TWW, Auen, Flach- oder Hochmoore, Amphibienlaichgebiete) tangieren. Landschaften im Bundesinventar sollen möglichst geschont werden</p>	K	Siehe «Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr» sowie «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Gemeinde Albula / Alvra	129	Leitsätze: Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	<p>Nebst der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ist darauf zu achten und hinzuwirken, dass die Lärmbelastung durch den Strassenverkehr insbesondere in den Dörfern reduziert wird, sei dies mittels neuen Asphaltierungen oder durch regelmässige Kontrollen durch die Kantonspolizei, was das unnötige Aufdrehen des Motors anbelangt. Besonders lärmige und lästige Verkehrsteilnehmer sollen konsequent verfolgt und gebüsst werden.</p>	K	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Entscheid über Einsatz von speziellen Belägen ist nicht Sache des Richtplans, sondern der Projektverantwortlichen im Rahmen eines konkreten Projektes. Das TBA wird über den Antrag in Kenntnis gesetzt. Innerorts sind lärmarme Beläge Standard.</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	130	Leitsatz «Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	Antrag: Die Festlegungen zum Leitsatz «Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen» seien zu ergänzen. Der Leitsatz wird begrüsst. Umso erstaunlicher ist es, dass der Richtplanentwurf eine Streichung des Objektes Umfahrung Schmitten vorsieht. Dem Vorsatz betreffend Schutz der Bevölkerung muss auch nachgelebt werden.  In den Ausführungen zum Leitsatz soll zusätzlich auf den Einsatz lärmarmer Strassenbeläge als mögliche Lärmschutzmassnahmen im Innerortsbereich (besonders in stark vom Verkehr betroffenen Strassendörfern) hingewiesen werden.	K	Die Umfahrung Schmitten ist als solche nicht mehr im Richtplan aufgeführt worden. Hingegen ist im Strassenbauprogramm 2021 – 2024 unter der Projektbezeichnung "Entlastung Schmitten innerorts" eine Massnahme aufgeführt, welche ab dem Jahr 2023 umgesetzt wird.  Einsatz spezieller Beläge: Siehe Antrag Nr. 129
VCS und WWF	131	B Ziele und Leitsätze Leitsätze	Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen zu schützen heisst für den VCS und WWF, es werden Strassen möglichst landschaftsschonend gebaut, die gesetzlichen Grenzwerte der Lärm und Schadstoffimmissionen eingehalten und die Strassen innerorts wo möglich siedlungsverträglich gestaltet. Die gesetzlichen Grenzwerte der Lärm und Schadstoffimmissionen können mit der Einführung von Tempo 30 am einfachsten, schnellsten und kostengünstigsten eingehalten werden. Antrag: Auf verkehrsorientierten Strassen ist vermehrt Tempo 30 einzuführen. Verkehrsimmissionen jeglicher Art sind zu reduzieren.	N	Siehe «Tempo-30 auf Hauptachsen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Sozialdemokratische Partei	132	Leitsatz «Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	Die Aussage, dass die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden muss, wird von der SP GR ausdrücklich unterstützt. Die gesetzlichen Grenzwerte der Lärm- und Schadstoffimmissionen können mit der Einführung von Tempo 30 am einfachsten, schnellsten und kostengünstigsten eingehalten werden. Die Geschwindigkeitsreduktion soll vermehrt auch auf verkehrsorientierten Strassen eingeführt werden. Anträge: <i>Auf verkehrsorientierten Strassen ist vermehrt Tempo 30 einzuführen. Verkehrsimmissionen jeglicher Art sind zu reduzieren resp. ganz zu vermeiden.</i>	N	Siehe «Tempo-30 auf Hauptachsen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Gemeinde Ilanz	133	Strassenraumgestaltung	In der heutigen Terminologie gibt es innerhalb des Siedlungsgebiets verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen. Diese Unterscheidung insbesondere im Hinblick auf die Strassenraumgestaltung ist wenig brauchbar. Die Verkehrsbelastung für die Anwohner, Fragen der Sicherheit und des attraktiven Strassenraums stellen sich bei sämtlichen Strassen im	N	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/ verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Siedlungsgebiet. Deshalb soll auf diese Unterscheidung verzichtet und generell stärker auf die Strassenraumgestaltung im Sinne von Lebensqualität am Ort geachtet werden.		
Gemeinde Ilanz	134	Verfahren Einführung Tempo 30	Leitsätze 6.2 – 2: Das Verfahren für die Reduktion der Geschwindigkeit innerorts ist heute sehr teuer und aufwändig für die Gemeinden, obwohl die Einführung von Tempo 30 mittlerweile vielerorts unbestritten ist. Es sollte daraufhin hingearbeitet werden, dass das Verfahren vereinfacht wird.	K	Die Grundsätze zur Einführung von Tempo 30 sind gesetzlich geregelt. Die konkrete Ausgestaltung der Verfahren wird nicht im Richtplan geregelt. Der Antrag wird dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei zur Kenntnis gebracht.
Denkmalpflege GR	135	Ortsbildschutz	Strassen sind Teil des Ortsbildes und sind ortsbildverträglich zu gestalten. Ergänzung zum Ortsbild in den Leitsätzen im Abschnitt «Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen» ( <i>kursiv = Richtplantext; fett = Text neu</i> ): <i>[...] Beim Ausbau von Innerortsstrecken wird auf die gewachsene Siedlungsstruktur und das Ortsbild Rücksicht genommen. [...]</i> Ergänzung in den Handlungsanweisungen (4.Abschnitt): <i>Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen werden entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich und ortsbildverträglich gestaltet und die durch den [...]</i>	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen». Die Begriffe «gewachsene Siedlungsstruktur» und «siedlungsverträglich» beziehen sich auch auf die Aspekte des Ortsbildschutzes. Diese sind, siehe vorheriger Absatz, bei jeglichen Vorhaben zu beachten.
HEV	136	Leitsätze	Neben der Bevölkerung erachtet HEV Graubünden auch der Schutz der Baukultur als zentrales und sehr wichtiges Element. Dabei sollen insbesondere Ortskerne (ISOS) von den schädlichen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden. Das teilweise sehr grosse Verkehrsaufkommen durch die Zentren/Ortskerne zeigen vielerorts negative Auswirkungen wie Lärm- und Umweltbelastungen für die BewohnerInnen. Konkret führt zu viel Verkehr innerhalb der Ortschaften zu geringerer Wohnqualität und Einbussen beim Liegenschaftswert. Die Ortskerne zerfallen, Investitionen werden nicht mehr getätigt. Mit geeigneten Massnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, alternative Routen, Verkehrslenkungsmassnahmen oder Infrastrukturausbauten) sollen der Baukultur Sorge getragen werden. Es wird beantragt, dass auch der Schutz des baukulturellen Erbes in den Leitsätzen aufgenommen wird.	K	Siehe Antrag Nr. 135
Region Imboden	137	Leitsätze	Neben der Bevölkerung erachtet die Region Imboden / die Region Landquart / die Stadt Maienfeld / die Gemeinde Zizers auch der Schutz der	K	Siehe Antrag Nr. 135

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers			Baukultur als zentrales Element. Dabei sollen insbesondere Ortskerne (ISOS) von den schädlichen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden. Das teilweise sehr grosse Verkehrsaufkommen durch die Zentren/Ortskerne zeigen vielerorts negative Auswirkungen. Die Ortskerne zerfallen, Investitionen werden nicht mehr getätigt. Mit geeigneten Massnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, alternative Routen, Verkehrslenkungsmassnahmen oder Infrastrukturausbauten) sollen der Baukultur Sorge getragen werden. Es wird beantragt, dass auch der Schutz des baukulturellen Erbes in den Leitsätzen aufgenommen wird.		
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV	138	Leitsätze	Spitzenstundenverkehr verträglich bewältigen:  Die Leitüberlegungen greifen zu kurz. Es geht hierbei nicht nur um die Frage innerhalb oder ausserhalb des Siedlungsgebiets. Es geht auch um Fragen wie beispielsweise die der Verkehrssicherheit. Ein Rückstau auf eine Autobahn ist anders zu beurteilen als ein Rückstau vor einem Siedlungsgebiet. In diesem Sinne sind die Massnahmenvorschläge zu erweitern. Allenfalls sind auch Infrastrukturausbauten beispielsweise in Form von Knotenanpassungen, Bypässen etc. vorzunehmen. Es wird beantragt, die Leitüberlegungen gemäss Erwägungen zu ergänzen.	N	Diese Fragestellungen stellen sich vor allem in Zusammenhang mit den Anschlüssen an die Nationalstrassen. Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr».
Esther Casanova Raumplanung GmbH	139	Ziele und Leitsätze, Bedarf an Parkplätzen	«Im Umfeld wichtiger Knoten des Strassenverkehrs besteht ein Bedarf an Autoabstellplätzen für Fahrgemeinschaften (Carsharing) und für das Abstellen von Lastwagenanhängern.»  Fahrgemeinschaften und Carsharing sind zwei verschiedene Dinge. Carsharing meint das Teilen eines Autos (z.B. durch Mobility), nicht jedoch Fahrgemeinschaften. Carsharing-Standorte sind im Siedlungsgebiet zu vorzusehen, nicht ausserhalb Knoten von Hauptverkehrsachsen. Korrekte Fachbegriffe für Fahrgemeinschaften sind etwa «Carpooling» oder für solche Abstellplätze konkret «Kiss+Ride».	P	Carsharing wird durch Carpooling ersetzt Kiss und Ride sind die Kurzzeitparkplätze am Bahnhof, wo ein kurzer Umschlag bzw. ein Bringen oder Abholen von Personen stattfinden kann. Der Begriff «Kiss und Ride» für diese Abstellplätze ist somit nicht der richtige Begriff.
Pro Natura	140	Leitsätze: Bedarf an Abstellplätzen an spezifischen Standorten prüfen und ortsplanerisch umsetzen	Von der Ausgangslage des Kapitels her ist nicht klar, wieso ein Bedarf an Abstellplätzen für Lastwagenanhänger besteht. Wieso besteht dieser, für wen, für wie viele Anhänger und in welchen Regionen? Diese Informationen sollen in der Ausgangslage oder Erläuterungen ergänzt werden, oder der Bedarf aus den Leitsätzen entfernt werden.	N	Gründe für Abstellplätze sind: Auf vielen Stecken besteht ein Anhängerverbot, insbesondere wenn schneebedeckte Fahrbahnen vorherrschen, oder es bestehen logistische Zwänge. Transporteure müssen deshalb Gelegenheit haben, Anhänger abzustellen. Die Abstellplätze können auch bewirtschaftet

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Dies gilt in noch weit grösserem Mass für den Bedarf an Parkplätzen im Naturraum. Zudem widersprechen diese den Leitsätzen im Kapitel 6.1 Gesamtverkehr (Im Naturraum steht der nicht-motorisierte Verkehr im Vordergrund). Ein Ausbau auf Kosten der Natur ist unseres Erachtens nicht möglich und soll aus dem Leitsatz gestrichen werden.		<p>werden. Im Rahmen der Projektierung sind Bedarfsanalysen Standard. Auf eine kantonsweite Analyse wird verzichtet, da es sich um wenige Anlagen an Knotenpunkten handelt.</p> <p>Bei Parkplätzen im Naturraum (Passstrassen) ist es in der Tat so, dass im Rahmen der anzuwendenden Verfahren Interessenabwägungen vorgenommen werden müssen. Es sei hier jedoch festzuhalten, dass diese Parkplätze u.a. die Auswirkungen auf den Naturraum minimieren indem z.B. wildes Parkieren verhindert wird. Gleichzeitig kann damit die Verkehrssicherheit auf den Passstrassen erhöht werden.</p> <p>Auf eine Streichung wird aus obengenannten Gründen verzichtet. Siehe auch «Parkplätze im Naturraum und an Knotenpunkten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr». Der Umgang mit Abstellplätzen für Lastenwagenanhänger wird neu im Kapitel 6.6 Güterverkehr behandelt.</p>
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	141	Ziele und Leitsätze	<p>Der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs und der Strasseninfrastruktur wird im Richtplankapitel Verkehr künftig eine grössere Bedeutung beigemessen. Dabei ist der Aspekt der Wirtschaftsverträglichkeit des Strassenverkehrs und der Strasseninfrastruktur ebengleich zu gewichten. Siedlungsverträglichkeit und Wirtschaftsverträglichkeit können sich durchaus ergänzen. Das Gewerbe darf nicht aus den Siedlungszonen verschwinden. Eine zweckmässige Verkehrserschliessung ist daher auch für Mischzonen sicherzustellen. Verkehrsorientierte Strassen dürfen nicht zuhanden der siedlungsorientierten Strassen verschwinden. Grossprojekte haben sich auf die angestrebte Raumentwicklung, insbesondere in Bezug zu den Agglomerationen (Chur, Davos, St. Moritz) oder in Bezug zur sicheren Erschliessung aller Siedlungsgebiete zu fokussieren.</p> <p>Es ist ein Leitsatz aufzunehmen im Hinblick auf die Gewährleistungen von adäquaten Bedingungen für den Güter- und Arbeitsverkehr.</p>	P	Siehe «Grundsätzliche Ausrichtung des Güterverkehrs» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
bigra - Bündner IG für den Reptilien- und Amphibienschutz info fauna karch – Amphibien- und Reptilienschutz Schweiz	142	B Ziele und Leitsätze/ Leitsätze	Mit der Begrifflichkeit «Umwelt» liegt der Fokus in diesem Abschnitt in erster Linie auf den Flächenbedarf (von Strasse) und (Lärm-) Emissionen des Strassenverkehrs. Die Umwelt umfasst noch weitere Aspekte wie z. B. die Vernetzung von Lebensräumen.  Der Abschnitt sei mit folgendem Satz zu ergänzen (Antrag): Zusätzlich werden die Strassen, insbesondere bei anstehenden Sanierungen ausserorts, auf ihre Barrierewirkung für Kleintiere geprüft und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen umgesetzt.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Handlungsanweisungen					
Pro Natura	143	Handlungsanweisung: Berücksichtigung der Ansprüche der Verkehrsteilnehmer	Um eine Steuerung des Verkehrs und eine Abnahme der CO2 Emissionen zu erreichen, reicht eine ausgewogene Berücksichtigung der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht. Es muss aktiv in die Richtung der Vermeidung des MIV gearbeitet werden. Die Handlungsanweisung soll entsprechend ergänzt werden.	N	Priorität 2 in der Zielsetzung des Kapitel 6.1 Gesamtverkehr ist das "Erhöhen des Anteils des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen". Dies impliziert, dass der prozentuale Anteil des MIV grundsätzlich sinken soll. Eine Ergänzung ist deshalb nicht notwendig.
HEV	144	Handlungsanweisungen	«Der Ausweichverkehr durch Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.» Diese Handlungsanweisungen sind zu wenig griffig. Zahlreiche Gemeinden werden an den Wochenenden regelrecht geflutet. Es sind regelmässig stehende Kolonnen in den Ortschaften vorhanden. Es wird beantragt, griffige und klare Massnahmen zu formulieren. Diese sind zeitnah umzusetzen. Ansätze hierfür sind Geschwindigkeitsharmonisierungen, Pfortneranlagen oder Massnahmen, die dazu führen, dass der MIV auf den Autobahnen bleiben muss.	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Region Imboden	144 a	Handlungsanweisungen	«Der Ausweichverkehr durch Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.» Diese Handlungsanweisungen sind zu wenig griffig. Die Gemeinden Rhäzüns und Bonaduz werden an den Wochenenden regelrecht geflutet. Es sind regelmässig stehende Kolonnen in den Ortschaften vorhanden. Es wird beantragt, griffige und klare Massnahmen zu formulieren. Diese sind zeitnah umzusetzen. Ansätze hierfür sind Geschwindigkeitsharmonisierungen, Pfortneranlagen oder Massnahmen, die dazu führen, dass der MIV auf den Autobahnen bleiben muss.	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Landquart Stadt Maienfeld	145	Handlungsanweisungen	<p>«Der Ausweichverkehr durch Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.»</p> <p>Diese Handlungsanweisungen sind zu wenig griffig. Insbesondere die Gemeinden Maienfeld, Landquart und Zizers werden an den Wochenenden regelrecht geflutet. Es sind regelmässig stehende Kolonnen in den Ortschaften vorhanden.</p> <p>Es wird beantragt, griffige und klare Massnahmen zu formulieren. Diese sind zeitnah umzusetzen. Ansätze hierfür sind Geschwindigkeitsharmonisierungen, Pfortneranlagen oder Massnahmen, die dazu führen, dass der MIV auf den Autobahnen bleiben muss.</p>	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Gemeinde Zizers	146	Handlungsanweisungen	<p>«Der Ausweichverkehr durch Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert.»</p> <p>Diese Handlungsanweisungen sind zu wenig griffig. Insbesondere die Gemeinden Zizers, Landquart und Maienfeld werden an den Wochenenden regelrecht geflutet. Es sind regelmässig stehende Kolonnen in den Ortschaften vorhanden.</p> <p>Damit der Durchgangsverkehr verringert wird, sind flankierende Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands zu prüfen. Es wird beantragt, griffige und klare Massnahmen zu formulieren. Neue Ansätze wie Tempobeschränkungen, Lichtsignale, ein Einbahnsystem oder eine Umfahrungsstrasse sind dabei zu untersuchen. Zudem sind überregionale Verkehrsanpassungen wie beispielsweise die Signalisation anzupassen, der Tourismusverkehr zu lenken, oder das LKW-Fahrverbot durchzusetzen. Ansätze hierfür sind Geschwindigkeitsharmonisierungen, Pfortneranlagen oder andere Massnahmen, die dazu führen, dass der MIV auf den Autobahnen bleiben muss. Die Massnahmen sind zeitnah umzusetzen.</p>	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr» sowie Antrag Nr. 111
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	147	Handlungsanweisungen, Ausweichverkehr durch Siedlungen	<p>Die zweite Handlungsanweisung im Kapitel Strassenverkehr betrifft nicht nur Siedlungsgebiete des Kantons Graubünden, sondern auch das Land Liechtenstein und dessen Siedlungsgebiete.</p> <p>Gerade im Tourismusverkehr (v.a. Wintersport) wird die Verbindungsstrasse über St. Luzisteig als Ausweichroute bei Überlastung der Nationalstrasse gewählt. Den daraus resultierenden höheren Verkehrsbelastungen muss entgegengewirkt werden. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Balzers darf nicht mit Mehrverkehr belastet werden.</p> <p>Antrag: Wir beantragen, dass in Maienfeld und Landquart geeignete und wirkungsvolle Massnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen durch den Mehrverkehr über St. Luzisteig im Land Liechtenstein zu verhindern. Die Massnahmen sind mit dem Land Liechtenstein abzustimmen. Die federführenden Stellen sind folglich zu ergänzen.</p>	K	Siehe Antrag Nr. 125 sowie «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Privatperson	148	Siedlungsverträglichkeit bei Verkehrs- und Siedlungsorientierte Strassen.	<p>Handlungsanweisung: Der Ausweichverkehr durch die Siedlungen, z.B. bei Überlastung der N13 und N28, wird mittels flankierender Massnahmen minimiert. Federführung: Kantonspolizei</p> <p>Der Begriff „flankierende Massnahmen“ ist zu wenig konkret Der Richtplan sieht keine griffigen Massnahmen vor zur Unterbindung von „vergnügungsmaximierenden Fahrten“ durch Siedlungsgebiete, welche durch vorhandene Infrastruktur (Tunnel) umfahren werden könnten. Konkret am Beispiel Trin Dorf: Die Ortschaft wird trotz der Tunnelumfahrung durch starkes Verkehrsaufkommen von Motorräder, Cabriofahrer und Camperwagen belastet weil die angesprochenen Verkehrsteilnehmer die vorhandenen Tunnelbauten aus reiner Vergnügungsmaximierung nicht benutzen wollen. Die Dorfbevölkerung ist dadurch Lärmemissionen sowie Strassenverkehrsgefahren ausgesetzt. Ebenfalls ist der Fuss- und Veloverkehr negativ davon betroffen. Antrag: der Richtplan soll den Ausschluss von Verkehrsteilnehmer vorsehen durch Fahrverbotstafeln oder „Zubringer gestattet“ gemäss Art. 17 Absatz 3 SSV Verkehrskontrollen durch die Polizei sollen unterstützend zur Durchsetzung der Rechtsordnung dienen. Diese alleine lösen jedoch nicht das Problem, weil solche Kontrollen aus Kapazitätsgründen viel zu selten stattfinden. Elektronische Leitsysteme (Navis) führen Alternativrouten durch Siedlungsgebiet. Solche Streckenführungen sollen unterdrückt werden. Beispiel: Die Zufahrt zum Camping in Trin Mulin wird alternativ durch Trin Dorf geführt und verursacht dadurch eine namhafte Anzahl von Durchfa [Textteil fehlt]</p> <p>Karten von Siedlungs- und Verkehrsorientierten Strassen sind nicht öffentlich aufgelegt.</p>	K	Die beantragten Massnahmen sind nicht Teil der Richtplanung. So sind z.B. Fahrverbote etc. durch die zuständigen Stellen zu prüfen, zu verfügen und zu signalisieren. Der Antrag wird an das Tiefbauamt zur Kenntnis weitergeleitet.
Esther Casanova Raumplanung GmbH	149	Handlungsanweisungen Siedlungsorientierte Strassen	Die Grundsätze sollten für ALLE Strassen in Innerortsbereichen gelten, nicht nur für «siedlungsorientierte» Strassen.	K	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Hartmann & Sauter	150	C Handlungsanweisungen	Die formulierten Handlungsanweisen sind so anzupassen und/oder zu ergänzen, dass sie den Bemerkungen zu den Leitsätzen entsprechen. Insbesondere ist unter dem Pkt. Strassenraumgestaltung <i>nicht mehr von siedlungsorientierten</i> Strassen zu sprechen, sondern von allen innerörtlichen Strassen, selbstverständlich mit z.T. unterschiedlichen	K	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» und «Tempo-30 auf Hauptachsen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Massnahmen bei Hauptstrassen und allen anderen Strassen gemäss dem Modell 30/50 der bfu.		
Region Imboden Region Landquart Gemeinde Zizers HEV	151	Handlungsanweisungen	Alle Strassen sind im Innerortsbereich entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich zu gestalten. Es wird beantragt, das Wort <i>siedlungsorientiert</i> zu streichen.	K	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Region Plessur	152	Handlungsanweisung Strassenraumgestaltung	Eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung wird begrüsst und ist auch aus Sicht der Region erstrebenswert. Gemäss den Handlungsanweisungen liegt die Federführung für die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassen im Innerortsbereich beim Tiefbauamt. Die Gemeinden müssen hier jedoch unbedingt rechtzeitig in die Planungen einbezogen werden und Anforderungen und Anliegen der Gemeinden sind zu berücksichtigen.	K	Zustimmende Kenntnisnahme
Pro Natura	153	Handlungsanweisungen: Bau von Ortsumfahrungen und Grossprojekten	Wir beantragen ein 10-jähriges Moratorium	N	An vielen Orten besteht ein dringender Handlungsbedarf in Bezug auf Verkehrsentlastungen. Deshalb kann nicht auf diesen Antrag eingegangen werden.
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	154	<i>Handlungsanweisungen</i>	Antrag: Die Handlungsanweisung betreffend Ortsumfahrungen sei zu präzisieren: <i>«Sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (z.B. hoher Anteil Durchgangsverkehr gegenüber Quell-/Ziel-Verkehr), kann bei hohem Verkehrsaufkommen und stark belasteten Siedlungsgebieten der Bau von Ortsumfahrungen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Betracht gezogen werden.»</i> Die Aussage ist insgesamt zu vage und gibt dem Thema Ortsumfahrungen zu wenig Gewicht. Selbst wenn alle Voraussetzungen erfüllt würden, kann der Bau von Ortsumfahrungen nur «in Betracht gezogen werden». Diese Formulierung ist zu schwach und sollte durch eine aktivere Formulierung ersetzt werden (z.B. «angestrebt»). Zudem ist die Aussage «hohes Verkehrsaufkommen» zu relativieren, da nicht die absolute Zahl an Fahrten entscheidend ist, sondern die lokale verkehrliche Situation (wie z.B. in den beiden Strassen- und Passdörfern Sta. Maria und Susch). In Sta. Maria und Susch ist bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen die Grenze des Zumutbaren erreicht. Es wäre daher verfehlt, das Verkehrsaufkommen in absoluten Zahlen mit Situationen im Bündner Rheintal zu vergleichen. Die Handlungsanweisung ist in diesem Sinn nochmals gesamthaft zu überprüfen und zu präzisieren.	P	Die Handlungsanweisung wird in Klammer angepasst: «(z.B. hoher Anteil Durchgangsverkehr gegenüber Quell-/Ziel-Verkehr, schwierige ortsbauliche Verhältnisse)». Ein hoher Anteil Durchgangsverkehr ist Voraussetzung für eine Ortsumfahrung, da ansonsten (bei vorwiegendem Quell-Zielverkehr) die Zielsetzung einer Umfahrung nicht erreicht werden kann, bzw. diese weitgehend wirkungslos bleiben würde.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV	155	Handlungsanweisungen	Die Kriterien für Ortsumfahrungen sind einseitig und nicht korrekt. Es geht innerhalb der Ortschaft nicht nur um einen DTV Wert oder um Ziel- / Quellverkehr. Die Siedlungsentwicklung ist deutlich vielschichtiger. Dies ist im Rahmen der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Es geht um Fragen von Wohn- und Aufenthaltsqualitäten, es sind Themen der Strassengeometrien, der Sicherheit [Anmerk.: Nennung ohne Region Imboden / Stadt Maienfeld], der Randbebauung oder auch dem Wert der Baukultur als zentrale Beurteilungsparameter aufzunehmen. Es wird beantragt, die Voraussetzung für Infrastrukturausbauten deutlich anzupassen. Voraussetzungen wie Verkehrssicherheit, Strassengeometrien, baukulturelle Werte, Wohn- und Aufenthaltsqualitäten müssen neben den Verkehrszahlen als objektive [Ergänzung Gemeinde Zizers: gleichgewichtete] Beurteilungskriterien anerkannt sein.	P	Siehe Antrag Nr. 154. Antrag wird sinngemäss mit der Formulierung «schwierige ortsbauliche Verhältnisse» berücksichtigt.
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	156	Festlegung	Die Planungen der Umfahrungen Sta. Maria und Susch seien voranzutreiben. Die Region begrüsst, dass die Arbeiten an der «Festsetzung» der Umfahrung Sta. Maria vom Kanton vorangetrieben werden. Sie bittet den Kanton, auch die Arbeiten an der Umfahrung Susch («Zwischenergebnis») auf Projekt- und Richtplanstufe weiterzubringen.	K	Diese Verkehrsentslastungsprojekte sind Teil des aktuellen Strassenbauprogramms. Die Anpassung des Koordinationsstandes wird in separaten Richtplanverfahren angegangen.
Gemeinde Disentis	157	C Handlungsanweisungen	Ausserhalb des Einzugsgebietes der Nationalstrassen dienen etliche Hauptstrassen neben dem Siedlungsverkehr auch dem Durchgangsverkehr. Vor allem dann, wenn alle Pässe offen und gut befahrbar sind. Bei den Grenzwerten sind insbesondere die Verkehrszahlen und der dabei anfallende Lärm im Sommer zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind an neuralgischen Stellen während des Sommers Langzeitmessungen zu Lärm, Abgas usw. durchzuführen. Dort wo Temporeduktionen bereits eingeführt wurden und entsprechend den aufkommenden Verkehr nicht genügend beruhigen, sind langfristig Massnahmen wie Ortsumfahrungen zu prüfen. Diese Aussage auf Seite 6.2-4 scheint für die obere Surselva insbesondere für Disentis/Mustér keine Gültigkeit zu haben.	K	Betreffend die Forderung nach einer Umfahrung für die Ortschaft Disentis/Mustér gilt es festzuhalten, dass im Kanton Graubünden zahlreiche Bedürfnisse hinsichtlich Grossprojekten zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr bestehen. Mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ist durch das Tiefbauamt in höchster Priorität der betriebliche Unterhalt (z.B. der Winterdienst) zu gewährleisten, gefolgt von Massnahmen zum Erhalt der Bausubstanz (baulicher Unterhalt der bestehenden Strasseninfrastruktur). Dritte Priorität hat der Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf den heute geltenden Normenstandard, z.B. hinsichtlich Verkehrssicherheit und Kapazität. Mit den nach Erfüllung der genannten Aufgaben verbleibenden Mitteln kann schliesslich die Realisierung von Grossprojekten wie z.B. Ortsumfahrungen angegangen werden. Gemäss Vorgabe der Regierung soll dabei gleichzeitig nur ein



[illegible]

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			definieren, wo solche Plätze möglich sind, und wo nicht. Dabei sollen landschaftliche, sowie Naturschutz-Anliegen berücksichtigt werden. Ziel sollte sein, wildes Parkieren durch ÖV Angebote, Rufbusse oder andere Mobilitätskonzepte zu verhindern. Parkplätze werden nur zu Mehrverkehr und Mehrauslastung führen. Die Federführung soll beim Kanton liegen.		
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	160	Leitsätze Seite 6.2-3 und Handlungsweisungen C Seite 2-4	Antrag: Parkplätze entlang der Kantonsstrasse, wie z. B. Passstrassen für Skitourentourismus müssen durch den Kanton nicht nur geprüft und planerisch umgesetzt, sondern auch betreiben und unterhalten werden. Gemeinden sind gemäss Erläuterungen D für Gemeindestrassen sowie Land und Forstwirtschaftlichen Strassen zuständig sein.	N	Für eine Planung und Umsetzung sowie Bewirtschaftung allfälliger Parkplätze entlang der Kantonsstrasse sind die Standortgemeinden zuständig. Für eine Übernahme dieser Aufgabe durch den Kanton fehlen die gesetzlichen Grundlagen.
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	161	Antrag betreffend Abwicklung Grenzverkehr mit Livigno:	Zur Aufrechterhaltung der Funktionalität von Engadiner- und Ofenbergstrasse seien in Zusammenarbeit mit den in- und ausländischen Behörden organisatorische und gegebenenfalls bauliche Massnahmen vorzusehen. Die begrenzte Kapazität des nur einspurig befahrbaren Grenztunnels Munt la Schera kann den Verkehr in der Region an winterlichen Spitzentagen zeitweise zum Erliegen bringen. Die Situation wird sich in Zukunft mit möglicherweise noch mehr Verkehr von und nach Livigno weiter verschärfen. Eine langfristig nachhaltige Lösung liegt im Interesse der gesamten Region. Die Region beantragt, dass ein entsprechendes Objekt in den Richtplan aufgenommen wird.	N	Die Situation um den Grenztunnel Munt la Schera ist bekannt, mittels der angelegten Warteräume für die Autos wird sie unter Kontrolle gehalten. Aus Gründen der örtlichen Verhältnisse kann die Strasse jedoch nicht weiter ausgebaut werden. Von Seiten des Kantons sind momentan keine weiteren baulichen Massnahmen vorgesehen. Daher wird vorderhand auf ein entsprechendes Objekt im Richtplan verzichtet.
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	162	Handlungsanweisungen	Zuhanden der Gemeinden und des Tiefbauamts ist ein Leitsatz betreffend Sicherstellung einer optimalen Erschliessung von Güter- und Arbeitsverkehr aufzunehmen.	N	Siehe Antrag Nr. 141
Erläuterungen					
Gemeinde Disentis	163	D Erläuterungen, Abbildung 6.1	Der Untertitel zur Abbildung ist unserer Auffassung nach falsch. Gemäss der Abbildung handelt es sich ausschliesslich um Nationalstrassen. Gemäss Untertitel wären die gesamte Surselva, Teile von Mittelbünden (Albulatal), Landwassertal, Engadin, Münstertal, Poschiavo und Bergell vom Hauptstrassennetz abgeschnitten. Die Abbildung ist gemäss Untertitel zu ergänzen oder der Untertitel ist entsprechend der Abbildung anzupassen.	P	Der Untertitel wird angepasst
Pro Natura	164	Erläuterungen: Siedlungsverträglichkeit	Die Siedlungsverträglichkeit kann massgeblich durch eine Verringerung oder Verbannung des MIV vergrössert werden. Dies führt zudem zu einer besseren Erreichung der Klimaziele.	K	Siehe Antrag Nr. 143

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Antrag: Ergänzung des Textes (fett): ... geschützt ist (z.B. vor starken Lärmemissionen oder Luftverschmutzung). Dies soll massgeblich durch die Verringerung und Verlagerung von MIV in Siedlungen erreicht werden.		
Hartmann & Sauter	165	D Erläuterungen	Antrag zum Pkt. Verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen: <i>Ersetzen der Formulierungen</i> gemäss meinen Bemerkungen zum Pkt. 2 der Ziele und Leitsätze B (siehe oben) und der Beilagen.	K	Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/ verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Objektliste					
Pro Natura	166	07.TS.02	Diese Massnahme soll mit 07.TB.02 koordiniert werden.	K	Die Koordination ist sichergestellt. Siehe Objektnummern (07.TS.02, 07.TB.02).
Bündner Heimatschutz	167	07.TS.02 / N28 Nationalstrasse / Prättigauerstrasse, Ausbau Abschnitt Fiders Station – Küblis Dalvazza	Antrag: Abstimmungsbedarf auf IVS Objekte prüfen und berücksichtigen sofern dieser Abschnitt tangiert wird. Bei den Bemerkungen/ Verweis ist ggf. das IVS Objekt aufzunehmen.  Begründung Beim Wegabschnitt der alten Strasse ab dem Abzweiger der Nationalstrasse vor der Brücke Richtung Dalvazza bis zur ARA Sandlöser handelt es sich um das IVS Objekt GR 45.5 von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Gemeinde Schiers	168	Erläuterungen (6.2 – 5), Objekte (6.2 – 7)	Hinweis zum Sachplan Verkehr des Bundes (SIN): Die Gemeinde Schiers hat sich anlässlich der Vernehmlassung zu diesem Sachplan gegen die erwähnte Wildtierquerung (28.TS.01) ausgesprochen.	K	Kenntnisnahme. In der Tat ist diese Wildtierquerung ein Sachplaninhalt und unterliegt einem Sachplanverfahren. Im Entwurf des Richtplan war dieses Sachplanobjekt aus Informationsgründen aufgeführt, es liegt kein Regierungsbeschluss dazu vor und das Objekt ist deshalb auch nicht grau hinterlegt. Neu werden die Wildtierkorridore nur noch im Richtplankapitel 3.8.3 Wildtierkorridore behandelt (vgl. Antrag Nr. 169).
Amt für Jagd und Fischerei	169	Wildtierquerung N13	Gemäss den Erläuterungen (Kapitel D) ist aus dem Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) für Graubünden lediglich das	K	Das fragliche Sachplanobjekt ist bereits im Richtplankapitel 3.8.3 Wildtierkorridore aufgeführt.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Objektblatt OB 12.1, Netzfertigstellung N28 Landquart - Klosters Selfranga mit der Wildtierquerung N28 Fanas; Grösch - Schiers (GR6) relevant, weshalb dieses mit identischen Koordinationsständen als Objekt 07.TS.02 in den kantonalen Richtplan übernommen wurde. Nach unserem Verständnis enthält der SIN daneben aber ein weiteres Projekt innerhalb des Kantons Graubünden, das Objektblatt 6.1 Bellinzona mit der vorgesehenen Wildtierquerung N13 San Vittore-Lumino (GR11/TI20). Dieses sollte auch im KRIP aufgenommen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Standort dieser Wildtierquerung im Web-GIS "Sachpläne des Bundes – SIN" nicht korrekt festgelegt wurde. Bei der Aufnahme dieses Objektes in den KRIP kann der Standort des Wildtierkorridors GR11 aus dem Kapitel 3.8 "Wildtierlebensräume und Jagd" des KRIP übernommen werden.</p> <p>Antrag: Das SIN Objekt 6.1 Bellinzona mit der vorgesehenen Wildtierquerung N13 San Vittore-Lumino (GR11/TI20) ist in den Kantonalen Richtplan zu übernehmen. Die räumliche Festlegung dieses Objektes hat sich nach den Grundlagen des Objektes GR11 aus dem Kapitel 3.8 "Wildtierlebensräume und Jagd" des KRIP zu richten.</p>		Eine doppelte Nennung im Richtplan ergibt keinen Sinn. Deshalb wird auch der Wildtierkorridor N28 Fanas; Grösch-Schiers (GR6) aus der Objektliste entfernt.
Pro Natura	170	Wildtierquerung N13	Das zweite SIN-Objekt Bellinzona 6.1 mit der Wildtierquerung N13 San Vittore-Lumino (GR11/TI20) soll im Richtplan ergänzt werden.	K	Siehe Antrag Nr. 169
Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers	171	Autobahnanschluss Landquart	Es wird beantragt, Massnahmen für die Verkehrsentwicklung rund um die Verkehrsdrehscheibe beim Autobahnanschluss (Knotenpunkt Autobahn A13 / Prättigauerstrasse) in der Liste aufzunehmen.	K	Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Region Plessur	172	Autobahnanschluss Chur Mitte, Umstrukturierung Autobahnanschluss Chur Nord	Gemäss regionalem Raumkonzept sorgt ein neuer Autobahnanschluss Chur Mitte für die Entlastung der Haupteinfallsachsen (Masanserstrasse und Kasernenstrasse). Gemeinsam mit einer Umstrukturierung des Autobahnanschlusses Chur Nord und dem bestehenden Anschluss Chur Süd soll eine optimierte Erschliessung des Stadtgebietes gewährleistet werden. Antrag: Der neue Autobahnanschluss Chur Mitte ist im kantonalen Richtplan zu ergänzen. Ebenso ist die Umgestaltung des Anschlusses Chur Nord aufzunehmen.	K	Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Imboden	173	Autobahnanschluss Reichenau	Es wird beantragt, Massnahmen für die Verkehrsentwicklung rund um das Arbeitsplatzgebiet Vial / Ems Chemie in der Liste aufzunehmen.	K	Bauliche Massnahmen: Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»  Massnahmen Mobilitätsmanagement im Industriegebiet: Siehe Leitsätze und Handlungsanweisungen.
Region Imboden	174	Ausbau Nationalstrasse N13	Die Autobahn A13 weist bereits heute in Spitzenzeiten regelmässig Staubildungen auf. In Kombination mit dem touristischen Hauptverkehr, kommt der Verkehr teilweise zum Erliegen. Bei stockendem Verkehr auf der Autobahn weicht der Verkehr auf die Hauptverkehrsstrassen, welche durch die Ortszentren von Rhäzüns und Bonaduz verlaufen, aus.  Zur Minimierung der Überlastung der N13, zur Reduktion des damit zusammenhängenden Ausweichverkehrs durch die umliegenden Ortschaften sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer beantragt die Region Imboden, den Ausbau des Autobahnabschnittes zwischen dem Autobahnanschluss Reichenau und dem Südportal des Islabellatunnels auf vier Spuren. Zwischen Reichenau und Bonaduz soll die Autobahn dabei aufgrund der Platzverhältnisse in einem Tunnel geführt werden. Der Autobahnzubringer Bonaduz muss gleichzeitig aufgehoben oder verlegt werden.	K	Der Ausbau des Nationalstrassennetzes und somit auch ein Ausbau auf vier Spuren im Bereich der Region Imboden ist Sache des Bundes und wird vom ASTRA betreut. Der Kanton ist hier Antragsteller, hat aber keine Entscheidungskompetenz. Siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»  Der Ausbau des Islabellatunnels ist gemäss STEP Nationalstrasse mit Projektrealisierungshorizont 2040 oder später angegeben. Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogrammes Nationalstrassen STEP-NS 2022 wird der Kanton darauf drängen, dass der nächste Projektschritt aufgenommen und der 4-Spur-Ausbau prioritär behandelt wird.
Region Viamala	175		Die Region Viamala hält an dieser Stelle fest, dass die Frage des Ausbaus des Isla Bella Tunnels in der Region noch nicht abschliessend diskutiert ist. Seitens Bund wurde diesbezüglich eine Projektstudie in Auftrag gegeben. Die Region bittet um Informationen zum Stand der Arbeiten.	K	Siehe Antrag Nr. 174. Das TBA wurde in Bezug auf die Informationsanfrage in Kenntnis gesetzt.
Hartmann & Sauter	176	Ausbau Hauptstrassen	Wenn ernsthaft gemeint ist, dass der Ausbau bestehender und der Bau neuer Strassen zurückhaltend und nur bei wirklicher Notwendigkeit vorgenommen wird, sind zumindest die beiden Objekte <i>Umfahrung St. Maria und St. Luzibrücke ersatzlos zu streichen</i> . Das Verkehrsaufkommen an diesen Orten ist kaum so gross wie das Verkehrsaufkommen in typischen	K	Die angesprochenen Objekte befinden sich im politischen Entscheidungsprozess und sind Teil des Strassenbauprogrammes. Aus diesen Gründen bleiben die Objekte im Richtplan enthalten. Die Projektevaluation erfolgt anhand objektiver Kriterien. Betreffend St. Luzibrücke siehe auch

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Quartiersammelstrassen in attraktiven städtischen Wohnquartieren. Flankierende Massnahmen anstelle dieser Neubauten können z.B. <i>Tempo 30</i> bzw. <i>20</i>, <i>Lichtsignalanlagen</i> oder <i>ähnliche Massnahmen</i> sein.</p> <p>Ähnlich in Frage zu stellen sind auch alle anderen vorgesehenen Umfahrungen mit einem DTV von in etwa 4'000 - 5'000 Fzg.</p> <p>Zufriedenstellend ist immerhin, dass die Umfahrung Schmitten in der Objektliste offensichtlich nicht mehr vorkommt. Diesbezüglich könnten die oben erwähnten verkehrslenkende Massnahmen explizit in ein <i>Objekt Ortsdurchfahrt Schmitten</i> aufgenommen werden.</p>		<p>Antrag Nr. 195, betreffend Umfahrung St. Maria siehe z.B. Antrag Nr. 156.</p> <p>Aufwertungen von Ortsdurchfahrten benötigen keinen Richtplaneintrag.</p>
VCS und WWF	177	Ergänzung Strassennetz 27.TS.01 Zwischenergebnis	<p>Chur, Kasernenstrasse, Ausbau oder Neutrassierung, Verbesserung Verkehrssituation Welschdörfli</p> <p>Antrag: Ist dringend zu realisieren inkl. Linksabbieger Rosenhügel mit Sperrung Welschdörfli stadteinwärts für MIV und LKWs. Beidrichtungsverkehr nur erlaubt für Postauto, Stadtbus, Taxi und Velos.</p>	K	Siehe Antrag Nr. 179
Sozialdemokratische Partei	178	Ergänzung Strassennetz 29.TS.01	<p>Chur, Kasernenstrasse, Ausbau oder Neutrassierung, Verbesserung Verkehrssituation Welschdörfli.</p> <p>Antrag: <i>Dieses Projekt ist zu realisieren inklusive Linksabbieger Rosenhügel mit Sperrung Welschdörfli stadteinwärts für den MIV und LKWs. Beidrichtungsverkehr nur erlauben für Postauto, Taxi und Velos.</i></p>	K	Siehe Antrag Nr. 179
Stadt Chur	179	Antrag zum Kapitel 6.2 Strassenverkehr, Ergänzung Strassennetz, Objekt Nr. 27.TS.01 "Ausbau oder Neutrassierung Kasernenstrasse im Bereich Welschdörfli (Umfahrung)"	<p>Dieses Objekt ist zu streichen. Die neue Fussgänger- und Velobrücke über die Plessur ist bald fertiggestellt und die Baulinien des ursprünglich geplanten Welschdörfli-Durchstichs wurden in Zusammenhang mit dem Quartierplan Welschdörfli West 4 so geändert, dass eine Neutrassierung der Kasernenstrasse zur Umfahrung des Welschdörfli nicht mehr möglich ist (RB 17.12.2019, Nr. 958). Mit dem geplanten Ausbau des Knotens Rosenhügel zu einem Umfahrungs-Vollanschluss (Linksabbiegemöglichkeit stadteinwärts) ist dies auch nicht mehr nötig.</p>	K	Die Ausführungen der Stadt Chur sind nachvollziehbar. Trotzdem legen wir nahe, das Objekt 27.TS.01 zwecks Offenhalten der Optionen im Richtplan zu belassen, bis der Ausbau des Knotens Rosenhügel (Objekt Nr. 01.TS.06) definitiv gesichert ist bzw. die Umsetzung dieses Vorhabens an die Hand genommen wird.
Gemeinde Sils / Segl i. E.	180	11.TS.02 H3b Malojastrasse	<p>Beim Ausbau der Strasse ist auf Radstreifen zu verzichten. Antrag: Das Zwischenergebnis entsprechend anders formulieren: "<i>Ausbau, Abschnitt Sils i.E.-Plaun da Lej (mit Radweg)</i>" und "<i>Ausbau, Abschnitt Silvaplana - Sils i.E. (mit Radweg)</i>"</p> <p>Beilage: Einsprache Gemeinde Sils zum Strassenaufbauprojekt Silvaplana-Sils des kant. Tiefbauamtes</p>	K	Dies ist im Rahmen des laufenden Verfahrens zu entscheiden. Die Objektliste wird gemäss dem Ergebnis dieses Verfahrens angepasst.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Denkmalpflege GR	180 a	11.TS.02, h3b Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana – Sils i.E.	IVS Objekt: GR 33.10	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Pro Natura	181	11.TS.02 H3b Malojastrasse Sils i.E. – Plaun da Lej	Der geplante Ausbau liegt im BLN Objekt 1908: Oberengadiner Seenlandschaft und tangiert das IVS Objekt GR 33.10. Der geplante Ausbau steht mit der national geschützten Landschaft in Konflikt. Wir erachten diesen als nicht bewilligungsfähig.  Antrag: Das Objekt soll aus dem Richtplan und der Objektliste entfernt werden	K	Die Festsetzung von richtplanrelevanten Strassenbauvorhaben bedingen ein separates Richtplanverfahren, zu welchem sich jedermann äussern kann. Anträge sind bei der öffentlichen Auflage dieser Vorhaben anzubringen.
Pro Natura	182	11.TS.02 H3b Malojastrasse Silvaplana –Sils i.E.	Der geplante Ausbau liegt im BLN Objekt 1908: Oberengadiner Seenlandschaft und tangiert das IVS Objekt GR 33.10. Der geplante Ausbau steht mit der national geschützten Landschaft in Konflikt. Wir erachten diesen als nicht bewilligungsfähig.  Antrag: Das Objekt soll aus dem Richtplan und der Objektliste entfernt werden.	K	Siehe Antrag Nr. 181
Pro Natura	183	29.TS.01 Umfahrung Schluein	Diese Umfahrung steht vermutlich mit nationalen TWW und Aueninventaren im Konflikt. Wir plädieren für ein Moratorium von 10 Jahren  (vgl. obenstehende Ausführungen)	K	Siehe Antrag Nr. 153
Bündner Heimatschutz	184	29.TS.01 / H19 Oberalpstrasse, Neutrassierung, Umfahrung Schluein	Antrag Ein allfälliger Abstimmungsbedarf/Konflikte mit IVS Objekten prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis sind die IVS Objekte aufzunehmen. Begründung Zahlreiche Wegabschnitte inner- und oberhalb von Schluein an der Kantonsstrasse resp. mit Ein- und Ausfahrten gehören zum IVS Objekt GR 71.7 die Verbindungsstrasse nach Sagogn GR 71.3, beide von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
VCS und WWF	185	Hauptstrasse 29.TS.01 Zwischenergebnis	Antrag: Auf den Bau des Tunnels ist aus Kostengründen zu verzichten. Begründung: Die Kosten für die Neutrassierung für Schluein mit einem neuen Tunnel kostet gemäss Strassenbauprogramm 100 Millionen.	N	Die Neutrassierung Schluein ist als Zwischenergebnis festgelegt. Das heisst, dass nach wie vor verschiedene Varianten zur Diskussion stehen können. Bei der Festsetzung muss die definitive

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					Variante bestimmt sein, wofür ein separates Richtplanverfahren durchgeführt wird, wo unter anderem auch die Kostenseite beleuchtet wird. Aus diesem Grund sind sämtliche Varianten zu prüfen, so auch Tunnelvarianten.
Sozialdemokratische Partei	186	29.TS.01 / H19 Oberalpstrasse, Neutrassierung, Umfahrung Schluein	Die Kosten für die Neutrassierung für Schluein mit einem neuen Tunnel kostet gemäss Strassenbauprogramm rund 100 Millionen. <i>Antrag:</i> <i>Auf den Bau des Tunnels ist aus Kostengründen zu verzichten.</i> Mit dem Kauf von 3 bis 5 Liegenschaften für die Verbreiterung der Hauptstrasse im Dorf und der Erstellung von Lärmschutzwänden wird das gleiche Ziel zu verantwortbaren Kosten erreicht wie mit dem Tunnelprojekt.	K	Siehe Antrag Nr. 185.
Pro Natura	187	11.TS.03 Umfahrung La Punt Chamuesch	Planung sollte nur mit Aufwertungen vom Inn einhergehen können. Wir plädieren für ein Moratorium von 10 Jahren (vgl. obenstehende Ausführungen).	K	Die Kompatibilität des Umfahrungsprojekts mit den geplanten Aufwertungen des Inns ist gewährleistet. Bezüglich Moratorium, siehe Antrag Nr. 153.
Bündner Heimatschutz	188	11.TS.03 / A27 Engadinerstrasse, Neutrassierung und Umfahrung La Punt Chamuesch	Antrag Neben der Abstimmung mit dem ISOS ist allfälliger Abstimmungsbedarf/Konflikt mit IVS Objekten zu prüfen und zu berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis sind die IVS Objekte aufzunehmen. Begründung IVS Objekte GR 59.1 und GR 39, alle von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Bündner Heimatschutz	189	11.TS.04 / A27 Engadinerstrasse, Neutrassierung und Umfahrung La Punt Chamuesch <del>La Punt Chamuesch</del> Susch	Antrag Abstimmungsbedarf/Konflikte mit IVS Objekten prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis sind die IVS Objekte aufzunehmen. Begründung Zahlreiche Wegabschnitt rund um Susch gehören zu den IVS Objekt GR 54 und GR 51, alle von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Bündner Heimatschutz	190	10.TS.01 / H28c Ofenbergstrasse Neutrassierung, Umfahrung Sta. Maria (Variante Süd)	Antrag Abstimmungsbedarf/Konflikte mit dem ISOS und IVS Objekten prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis ist der Abstimmungsbedarf ISOS sowie den IVS Objekte aufzunehmen. Begründung	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			St. Maria besitzt ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, wobei u.a. auch die Umgebungsbereiche zwingend zu berücksichtigen sind, im südlichen Bereich der Ortschaft insbesondere U-Zo I, II und IV. Im Süden von St. Maria können auch Wegabschnitte des IVS Objekt GR 59.1 von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz, betroffen sein.		
Region Albula	191	Umfahrung Schmitten (05.TS.02)	<p>Antrag: Das Objekt Umfahrung Schmitten (05.TS.02) sei im kantonalen Richtplan zu belassen.</p> <p>Die Landwasserstrasse verbindet die Region Albula mit dem Zentrum Davos und ist von grosser Bedeutung für den Pendler-, Gewerbe- und Freizeitverkehr. Sie dient auch dem öffentlichen Busverkehr (Postautokurs 183). Der heutige Strassenverlauf durch das Dorf Schmitten führt bekanntlich zu teilweise grossen Verkehrsbehinderungen, Schäden an Gebäuden und einer hohen Belastung für die Dorfbewohner. Zudem kann die Sicherheit der Fussgänger nicht ausreichend gewährleistet werden. Der Engpass durch Schmitten bildet eine grosse Schwachstelle im Kantonsstrassennetz. Der Bedarf nach einer zeitnahen Behebung dieser Schwachstelle ist gross. Die Region bedauert sehr, dass die Umfahrungsvariante Süd aufgrund eines Bundesgerichtsentscheid nicht realisiert werden kann. Dieser Rückschlag darf jedoch nicht dazu führen, dass das Vorhaben zurückgestellt oder nicht mehr weiterverfolgt wird (letzteres wird durch die gemäss Richtplanentwurf vorgesehene ersatzlose Streichung des Objekts 05.TS.02 suggeriert). Die Kantonsregierung hat sich wiederholt dafür ausgesprochen, das Vorhaben weiterzuverfolgen. Auch deshalb ist das Objekt 05.TS.02 im kantonalen Richtplan weiterhin als «Zwischenergebnis» einzustufen (Konflikte bekannt, Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten möglich).</p> <p>Die Region Albula fordert den Kanton dazu auf, das Vorhaben in hoher Priorität voranzutreiben, damit das Dorf Schmitten in absehbarer Zeit vom Durchgangsverkehr befreit werden und die Schwachstelle im Kantonsstrassennetz behoben werden kann.</p>	N	Siehe Antrag Nr. 130
Gemeinde Bergün Filisur	191 a	Umfahrung Schmitten (05.TS.02)	<p>Antrag: Das Objekt Umfahrung Schmitten (05.TS.02) sei im kantonalen Richtplan zu belassen.</p> <p>Die Landwasserstrasse verbindet die Region Albula mit dem Zentrum Davos und ist von grosser Bedeutung für den Pendler-, Güter- und Freizeitverkehr. Dies gilt insbesondere auch für die zahlreichen Pendler zwischen Bergün</p>	N	Siehe Antrag Nr. 130

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Filisur und Davos, ebenso für die einheimische Bevölkerung und die zahlreichen Feriengäste, die in den „Randzeiten“ morgens und abends keine Zugverbindungen oder anderweitigen öV-Angebote zur Verfügung haben. Zur Nutzung des vielfältigen Kultur- und Sportangebots in der Region Davos sind Bevölkerung und Gäste der Gemeinde Bergün Filisur daher oftmals auf die Nutzung des Individualverkehrs und damit auf die Landwasserstrasse zwischen Alvaneu und Davos-Wiesen angewiesen. (Nebenbei erlauben wir uns den Hinweis, dass diese Strasse für die Gemeinde Bergün Filisur auch auf kommunaler Ebene eine grosse Bedeutung hat, indem sie die Fraktion Jenisberg mit den anderen Fraktionen der Gemeinde verbindet.) Der heutige Strassenverlauf durch das Dorf Schmitten führt bekanntlich zu teilweise grossen Verkehrsbehinderungen, Schäden an Gebäuden und einer hohen Belastung für die Dorfbewohner. Zudem kann die Sicherheit der Fussgänger nicht ausreichend gewährleistet werden. Der Engpass durch Schmitten bildet eine grosse Schwachstelle im Kantonsstrassennetz. Der Bedarf nach einer zeitnahen Behebung dieser Schwachstelle ist gross.</p> <p>Die Gemeinde Bergün Filisur bedauert sehr, dass die Umfahrungsvariante Süd aufgrund einer Bundesgerichtsentscheid nicht realisiert werden kann. Dieser Rückschlag darf jedoch nicht dazu führen, dass das Vorhaben zurückgestellt oder nicht mehr weiterverfolgt wird (letzteres wird durch die, gemäss Richtplanentwurf vorgesehene ersatzlose Streichung des Objekts 05.TS.02 suggeriert). Die Kantonsregierung hat sich wiederholt dafür ausgesprochen, das Vorhaben weiterzuverfolgen. Auch deshalb ist das Objekt 05.TS.02 im kantonalen Richtplan weiterhin als «Zwischenergebnis» einzustufen (Konflikte bekannt, Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten möglich).</p> <p>Die Gemeinde Bergün Filisur fordert den Kanton dazu auf, das Vorhaben in hoher Priorität voranzutreiben, damit das Dorf Schmitten in absehbarer Zeit vom Durchgangsverkehr befreit und die Schwachstelle im Kantonsstrassennetz aufgehoben werden kann. Wir dürfen uns dabei auch auf die äusserst positiven Erfahrungen mit der Umfahrung Filisur stützen, welche die Lebensqualität im Ortskern von Filisur merklich gesteigert hat.</p>		
Gemeinde Disentis	192	Hauptstrasse H19	Durch die Einführung der Tempo 30 Zone im Ortskern von Disentis/Mustér konnte der Verkehr teilweise bereits beruhigt werden. Die Verkehrszahlen	N	Siehe Antrag Nr. 157

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			im Sommer von Auffahrt bis Mitte Oktober liegen zum Teil massiv über den Wert von bereits gebauten Ortsumfahrungen. Besonders im Sommer hat der Passverkehr massiv zugenommen. Deshalb sind im Bereich des Dorfes, Massnahmen für eine Umfahrung zu prüfen und langfristig umzusetzen. Die Gemeinde wird ihre Möglichkeiten im Rahmen der Nutzungsplanung prüfen und umsetzen.  Wir schlagen deshalb vor, die Umfahrung Disentis/Mustér als langfristige Option im Richtplan aufzunehmen.		
Stadt Maienfeld	193	Umfahrung Maienfeld	Um das Städtli Maienfeld (ISOS; Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) vom Verkehr zu entlasten, soll das Städtli künftig umfahren (Umfahrungsstrasse) werden können. Ziel ist dabei, die Attraktivität des historischen Städtli sowie die Wohn- und Arbeitsqualität im Siedlungsgebiet zu erhalten respektive zu steigern. Die Stadt beantragt deshalb, die zwei neuen Sammelstrassen (Sammelstrasse West und Sammelstrasse Süd) in der Objektliste aufzunehmen. Die Sammelstrasse West soll die untere Industriestrasse mit der Fläscherstrasse und die Sammelstrasse Süd die untere Industriestrasse mit der Landstrasse verbinden.	K	Die Realisierung der beschriebenen Sammelstrassen fällt in die Kompetenz der Gemeinde. Aus diesem Grund kann auf einen allfälligen Richtplaneintrag, der auch ein Verfahren bedingen würde, verzichtet werden.
Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers	194	Unterbindung «Schleichverkehr»	Es wird beantragt, Massnahmen für die Verhinderung von Durchgangsverkehr auf den Kantonsstrassen in der Liste aufzunehmen. Der Transitverkehr soll auf der Autobahn bleiben.	K	Siehe «Überlastungen des Nationalstrassennetzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr» sowie Antrag Nr. 111 (Zizers)
Esther Casanova Raumplanung GmbH	195	06.TS.01 Anschluss Schanfiggerstrasse, Neutrassierung, St. Luzibrücke	Es gibt auch wesentlich kosteneffizientere Alternativen: Z.B. die Führung der Fussgänger im Bereiche Halde über einen Steg an der Aussenseite der jetzigen talseitigen Mauer, sodass mit der jetzigen Trottoirfläche die Fahrbahn verbreitert werden kann.	K	Das Objekt befindet sich im politischen Entscheidungsprozess und ist Teil des Strassenbauprogrammes. Aus diesem Grund wird das Objekt als Festsetzung im Richtplan belassen. Das Auflageprojekt ist für das Jahr 2022 vorgesehen.
VCS und WWF	196	Hauptstrasse 06.TS.01 Festsetzung	Antrag: Auf den Anschluss Schanfiggerstrasse mit der St. Luzibrücke ist zu verzichten. Begründung: Gemäss Bescheid zum Agglomerationsprogramm ist die Entlastungswirkung zu gering und wird vom Bund nicht mitfinanziert. Mit der neuen Brücke könnten neu 2.50 Meter breite Busse nach Arosa fahren. Dies würde die RhB massiv konkurrenzieren, so dass im schlimmsten Fall die Bahnlinie Chur–Arosa mittelfristig eingestellt würde.	N	Siehe Antrag Nr. 195

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Pro Natura	197	06.TS.01 Anschluss Schanfiggerstrasse, St. Luzibrücke	Antrag: Auf den Anschluss Schanfiggerstrasse mit der St. Luzibrücke ist zu verzichten Begründung: Gemäss Bescheid zum Agglomerationsprogramm ist die Entlastungswirkung zu gering und wird vom Bund nicht mitfinanziert. Ein besserer Zugang für MIV und Cars nach Arosa konkurrenziert die Arosabahn, die bei immer wieder zeitweiser Sperrung wegen Murgängen mit Ersatzbussen ersetzt wird, und eines Tages ganz geschlossen werden könnte.	N	Siehe Antrag Nr. 195
Bündner Heimatschutz	198	06.TS.01 / H3a Julierstrasse / Anschluss Schanfiggerstrasse, Neutrassierung, St. Luzibrücke	Antrag Abstimmungsbedarf/Konflikte mit dem ISOS und IVS Objekten prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis ist der Abstimmungsbedarf ISOS sowie der IVS Objekte aufzunehmen. Im Zweifelsfall muss die ENHK beigezogen werden. Begründung Chur besitzt ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, wobei u.a. auch die Umgebungs- und Sichtbereiche zu berücksichtigen sind. Im Weiteren ist vom Vorhaben das IVS Objekt GR 23.2 von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz, betroffen. Im Rahmen des durchzuführenden Projektwettbewerbes für die Brücke sind die Inventare zwingend zu berücksichtigen, die Schutzobjekte dürfen nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.	K	Siehe Antrag Nr. 195 sowie «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».
Pro Natura	199	23.TS.01 Ausbau Ruinaulta Abschnitt Zault-Spitg	Der geplante Ausbau liegt im BLN Objekt 1902: Ruinaulta und ist ein IVS Objekt GR 71.6.1.  Der geplante Ausbau steht mit der national geschützten Landschaft in Konflikt. Wir erachten diesen als nicht bewilligungsfähig. Antrag: Das Objekt soll aus dem Richtplan und der Objektliste entfernt werden.	N	Das Objekt ist im Koordinationsstand Vororientierung festgesetzt. Das heisst, dass zwar die Absicht besteht, diese Verbindung auszubauen. Das Vorhaben ist jedoch noch nicht so weit konkretisiert, als dass die Auswirkung auf das BLN definitiv abgeschätzt werden könnte. Aus diesem Grund wird das Objekt in der Liste belassen.
Region Imboden	200	Verkehrsberuhigende Massnahmen Dorf Bonaduz im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verbindungsstrasse Rechtsrheinischen Oberländerstrasse	Die Rechtsrheinische Oberländerstrasse dient als Verbindungsstrasse ins Safiental und ins Bündner Oberland. Die Strasse wurde in den letzten Jahren an verschiedensten Abschnitten ausgebaut und saniert (Vgl. Bericht Strassenbauprogramm 2021-2024). Zurzeit fehlt noch der Ausbau des Versamertobels. Diese Verbindungsstrasse führt über die Versamerstrasse durch das Dorf Bonaduz. Zur Schaffung eines siedlungsverträglichen, attraktiven Ortszentrums und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beantragt die Region Imboden bei der Planung und dem weiteren Ausbau der Rechtsrheinischen Oberländerstrasse gleichzeitig verkehrsberuhigende Massnahmen sowie	K	Antrag betrifft flankierende Massnahmen zum Ausbau der genannten Verbindungsstrasse. Flankierende Massnahmen sind allenfalls Teil der jeweiligen Vorhaben, aber nicht eigenständige Richtplanobjekte. Deshalb wird das TBA über die Anliegen der Gemeinde Bonaduz in Kenntnis gesetzt.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands durch das Dorf Bonaduz umzusetzen.		
Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	201	29.TS.01 / 713.11 Sagognnerstrasse	<p>Die vom Kanton favorisierte Variante «Plaun Larisch» erachten wir als nicht bewilligungsfähig, da sie das kulturlandschaftlich und ökologisch bedeutende Gebiet oberhalb von Sagogn zerstören würde. Eine neue Strasse ist mit den Schutzziele der TWW von nat. Bedeutung und dem ISOS nicht vereinbar. Der Verein «Via Precauta» hat aus eigener Initiative eine Variante ausgearbeitet, welche entlang der bestehenden Strasse führen würde und mit dem Gewässerschutzgesetz vereinbar wäre. Sie ist deshalb – wenn überhaupt – weiterzuverfolgen. Pro Natura / Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz lehnt die Variante «Plaun Larisch» klar ab.</p> <p>Anträge:</p> <p>1. Bei den Bemerkungen/ Verweis sind folgende Punkte aufzunehmen: «Konflikte mit ISOS, Trockenwiesen von nat. Bedeutung, Naherholungsgebiet und Kulturlandschaft mit hohen Qualitäten».</p> <p>2. Es ist nicht die vom Kanton ausgearbeitete Variante «Plaun Larisch» weiter zu verfolgen, Stattdessen ist die vom Verein «Via Precauta» ausgearbeitete und optimierte Variante «Fletg» zu prüfen.</p>	K	<p>Im Fall von Objekt 29.TS 01 / 723.11 «Strasse Sagogn, Neutrassierung, Erschliessung Sagogn» wird vorgängig zum Richtplanverfahren eine detaillierte Variantenevaluation durchgeführt, die alle Aspekte und möglichen Varianten in Betracht zieht. Dieser Variantenevaluation und dem nachfolgenden Richtplanverfahren kann hier nicht vorgegriffen werden. Das Tiefbauamt wird über den Antrag in Kenntnis gesetzt.</p> <p>Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».</p> <p>Siehe «Anträge zu einzelnen Strassenbauprojekten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»</p>
Bündner Heimatschutz	202	29.TS 01 / 723.11 Strasse Sagogn, Neutrassierung, Erschliessung Sagogn	<p>Anträge</p> <p>Abstimmungsbedarf/Konflikte mit dem ISOS prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis ist «Konflikt mit ISOS» aufzunehmen. Für eine Umgehung der Gewässerschutzzone 1 an der Via da Laax ist grundsätzlich nicht die vom Kanton ausgearbeitete Variante «Plaun Larisch» weiter zu verfolgen, sondern die vom Verein «Via Precauta» ausgearbeitete und vom Kanton als grundsätzlich machbar taxierte Variante «Fletg» zu prüfen.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Ortsbild von Sagogn ist gemäss ISOS von nationaler Bedeutung. Dem BHS ist das vom TBA erarbeitete Projekt für die neue Erschliessungsstrasse bekannt. Der Verlauf der neuen Strasse tangiert in gravierender Weise die im ISOS postulierten Anliegen, vorliegend zur Freihaltung des betroffenen Umgebungsbereiches U-Zo VII: ....U-Zo II, U-Zo VII und insbesondere U-Zo VIII müssen vollständig unverbaut bleiben.</p> <p>Aus Sicht des BHS verstösst das Projekt gegen übergeordnetes Recht und wäre nicht bewilligungsfähig. Generell bei Ortsbildern von nationaler</p>	K	<p>Siehe Antrag Nr. 201</p> <p>Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Bedeutung, jedoch insbesondere in Kenntnis dieser Detailinformationen, ist aus unserer Sicht bereits auf Stufe Richtplan der Verweis auf die Einhaltung der Inventare hinzuweisen. Siehe auch Bemerkungen «Ziele und Leitsätze» zum Richtplankapitel Verkehr</p> <p>Grundsätzlich: Die vom Kanton favorisierte Variante «Plaun Larisch» zerstört ein kulturlandschaftlich und ökologisch bedeutendes Naherholungsgebiet oberhalb von Sagogn. Der Verein «Via Precauta» hat aus eigener Initiative eine Variante ausgearbeitet, welche entlang der bestehenden Strasse führen würde und mit dem Gewässerschutzgesetz vereinbar wäre. Sie ist deshalb weiterzuverfolgen.</p>		
Privatpersonen	203	<p>29. TS 01 / 723.11</p> <p>Sagognerstrasse Neutrassierung Erschliessung Sagogn</p> <p>Als Grundeigentümer diverser betroffenen Parzellen nehmen wir Stellung zur Neutralisierung Erschliessung Sagogn</p>	<p>Das TBA Graubünden und der Gemeindevorstand wollen das Strassenbauprojekt „Plaun Larisch“ auflegen, welches komplett im Perimeter des Landschaftsnutzungsprojekt „Platta Pussenta“ liegt, welches durch unseren Vater gegründet wurde. Mit der Neutrassierung wird: - Die Nuss Selven in Plaun Larisch zerstört. - Der Lebensraum des Wiedehopf massiv gestört - Die Trockenwiesen in Teit vernichtet - Die Vernetzung zur Wildruhezone zerschnitten - Das Naherholungsgebiet unattraktiv gemacht - Die Kinder beim Spielplatz Plaun Pigniel gefährdet - Die bestehenden Wanderwege zerschnitten - Der Langsamverkehr gefährdet - Das Ortsbild verschandelt (ISOS Inventar) - Kulturland vernichtet - Die bestehende Strasse bis zum Reservoir trotzdem noch benötigt. Antrag: Das Strassenbauprojekt „Plaun Larisch“ des TBA Graubünden ist zu stoppen und aus dem Richtplan zu entfernen. Die Variante „Fletg optimiert“ ist stattdessen in den Richtplan aufzunehmen. Mit der von einem renommierten Ingenieurbüro ausgearbeiteten Variante „Fletg optimiert“ hat der Verein „Via Precauta“ aufgezeigt, dass die Quellschutzzonen S1 geschützt werden können und eine Ressourcen schonende Alternative vorhanden ist, die zudem den Vorgaben bezüglich der maximalen Steigung entspricht und den Vorgaben des Umwelt- Natur- und Landschaftsschutz genüge trägt. Gemäss dem Bundesgerichtsurteil in Causa Umfahrung Schmitten hat das BG dem Schutz der Natur / Landschaft und dem Naherholungsraum eine hohe Bedeutung zugesprochen, sowie einen Ressourcen schonenden Umgang verlangt. Zudem fehlt dem Gemeindevorstand jegliche Legitimation um im Namen der Bevölkerung irgend eine Variante zu priorisieren. Von der Gemeindeversammlung liegt noch keine Zustimmung für die Variante „Plaun Larisch „ vor. Bis zum heutigen Zeitpunkt hat die Bevölkerung nur dem Ausbau der Strasse Fletg zugestimmt und dafür sogar Finanzmittel im Investitionsprogramm aufgenommen.</p>	K	<p>Siehe Antrag Nr. 201</p> <p>Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Bürgergemeinde Sagogn, Privatpersonen	204	29.TS 01 / 723.11 Strasse Sagogn Neutrassierung: Erschliessung Sagogn	<p>Das TBA Graubünden und der Gemeindevorstand wollen das Strassenprojekt „Plaun Larisch“ auflegen und bauen, welches durch die „Trockenwiesen von nationaler Bedeutung Teit und Plaun Pigniel“ und durch unberührtes Waldgebiet führt und diese zerstört. In der Objektliste ist dieses Strassenprojekt als „Zwischenergebnis“ aufgeführt. Das Strassenprojekt „Plaun Larisch“ widerspricht in mehreren Punkten der „Öffentliche Auflage, Anpassung des kantonalen Richtplans Verkehr“, z. Bsp. :</p> <p>Ausgangslage, Ziele und Leitsätze:          _ das bestehende Strassennetz optimieren (Fokus auf den Erhalt und die Optimierung)          _ Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen (Der Siedlungsverträglichkeit wird eine grössere Bedeutung geschenkt)</p> <p>Antrag: Das Strassenprojekt „Plaun Larisch“ des TBA Graubünden ist zu stoppen, die Variante „Fletg“ optimiert, soll in den kantonalen Richtplan einfließen.</p> <p>Der Verein „Via Precauta“, Sagogn, schlägt eine optimierte Variante „Fletg“ vor, welcher ich als Präsident der Bürgergemeinde unterstütze. Die bestehende Strassenführung in Richtung Laax wird zur Hälfte übernommen (Zufahrt zum Reservoir muss gewährleistet sein) im Bereich der Wasserschutzzonen S1 bergwärts umfährt, so, dass sie – wie auch die bestehende Hauptverkehrsstrasse H 19 – nur noch in der Wasserschutzzone S2 zu liegen kommt.</p> <p>Mit der Variante „Fletg“ werden keine Trockenwiesen zerstört, auch bleibt ein bedeutendes Naherholungsgebiet vom Verkehr geschützt – zudem gewährleistet die Linienführung der Variante „Fletg“ die erforderliche Verkehrssicherheit. Die vorgesehene Zerstörung von Natur, Erholungsgebieten und ISOS geschützte Projekte bleiben weiterhin geschützt.</p> <p>Die mit Bundes und Kantonsbeiträgen ausgeführten und unten genannten Projekte:          Projekten Förderung der Weide in Plaun Larisch wurden im 2014 ausgeführt. Die Kosten betrugen CHF. 23'600.          Im 2019 wurde das Projekt Waldareal Teit-Plaun Pigniel-Plaun Larisch in der Gemeinde Sagogn mit einem Projekt zur Sanierung und Aufwertung von Trockenwiesen für CHF. 25'676 abgeschlossen          (Objekt 8441 und FW, Sagogn).</p>	K	<p>Siehe Antrag Nr. 201</p> <p>Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Dies ist zu erhalten damit Massnahmen für Natur und Landschaftsschutzes gewährleistet sind.</p> <p>Zielsetzung Der Kanton verfolgt eine ausgewogene Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätsplanung im Spannungsfeld zwischen zuverlässiger Erschliessung mit allen relevanten Verkehrsträgern, finanziellen Mitteln und optimierter Einbettung der Infrastrukturen in Siedlung und Landschaft. Unter der Prämisse, dass zusätzliche Mobilität möglichst vermieden werden soll, setzt sich die kantonale Verkehrspolitik die folgenden Prioritäten: 1. Priorität: Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) 2. Priorität: Erhöhen des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen 3. Priorität: Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität.</p> <p>[Ausschnitt Richtplankarte]</p> <p>Bemerkung zu Umgang mit dem Antrag: Die in der Ausgangslage beschriebenen Prioritäten sind einzuhalten</p>		
Privatperson	205	29.TS 01 / 723.11 Strasse Sagogn Neutrassierung: Erschliessung Sagogn	<p>Vorbemerkung: Die Anträge stehen im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt in Sagogn und werden nachfolgend an einer Stelle zusammengefasst aufgeführt.</p> <p>Bemerkungen zum Richtplankapitel als Ganzes: Mein Elternhaus liegt an der Grenze der neuen, stark befahrenen Strasse! Wie oben bereits erwähnt, gäbe es andere Varianten die Strasse zu bauen und man könnte sogar das ganze Dorf umgehen, so dass es niemand betreffen würde und zwar zwischen Schluein und Sagogn. Auch andere Varianten wie die Via Fletg, welche auch realisierbar wäre, wurden bereits besprochen, aber kaum beachtet.</p> <p>Gesamtverkehr: Ich bin gegen die neue stark befahrene Strasse vor der Haustüre! Habe auch schon meine obere Wohnung an Familien mit Kindern vermietet und für Kinder wäre die neue stark befahrene Strasse sehr gefährlich! Meine Mieteinkünfte könnten ebenfalls darunter leiden, wenn der Lärmpegel zu stark ansteigt und eine ruhige Wohnlage nicht mehr gesichert</p>	K	<p>Siehe Antrag Nr. 201</p> <p>Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen».</p>



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>ist. Auch mein Elternhaus würde deutlich seinen Wert verlieren, wenn ich eine stark befahrene Strasse vor meinem Haus haben würde.</p> <p>Strassenverkehr:                      Der Strassenverkehr Richtung Laax, sowie nach Sagogn, hat in den letzten Jahren unter anderem wegen den Golfplatzes Sagogn stark zugenommen und bereits jetzt fahren viele Fahrzeuge unterhalb meines Hauses nach Laax oder nach Sagogn. Wenn dann noch die neue Strasse vor meiner Haustüre gebaut werden würde, hätte ich überhaupt keine ruhige Minute mehr und das Tag und Nacht. Die 50 Km/H Zone wird selten beachtet und einige fahren hier hinunter, ohne die Geschwindigkeit anzupassen. Wie wird es wohl danach mit einer Hauptstrasse sein?                      Bemerkung zur Objektliste: Mein Elternhaus liegt an der Strasse Via Teit, somit wäre mein Haus direkt an der angrenzenden neuen Strasse, wenn die Strasse über Plaun Pigniel gebaut werden würde.</p> <p>Öffentlicher Personenverkehr                      Was das Postauto angeht, hatten wir früher nur eine Posthaltestelle an der Post Sagogn und eine im Ausserdorf Sagogn.                      Natürlich habe ich das auch genossen eine Posthaltestelle vor meiner Haustüre zu haben. Es wäre weiterhin von Vorteil, wenn es eine Posthaltestelle in Reichweite geben würde, auch für die Zukunft oder da wo sie jetzt bereits steht.                      Bemerkung zur Objektliste: Bitte baut die neue Strasse nicht hier, denn das Plaun Pigniel ist ja ebenfalls ein öffentlicher Spiel- und Feuerplatz in der freien Natur, welcher sehr oft und gerne besucht wird von vielen Menschen nicht nur von uns Einheimischen sondern auch Ferienbesucher geniessen gerne unsere schöne Natur. In Zukunft werden wir noch mehr Probleme haben mit der Gesundheit (Covid), weil schon heute überall viel zu viele Bäume und Naturplätze gerodet werden. An einigen Orten werden nun sogar wieder neue Naturplätze geschaffen, weil viele Menschen wieder der Einsicht sind, dass nur unsere Bäume die Natur genügend mit Sauerstoff versorgen und einen gesunden Gleichstand erzielen können.</p> <p>Fuss- und Veloverkehr:                      Es würde uns allen nicht schaden etwas vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zu fahren. Heute gibt es ja diese E- Bikes und ich sehe viele Velofahrer hier unten die Strasse hochfahren, jedoch ist die Strasse oft so eng, dass die Velofahrer kaum noch einen sicheren Fahrstreifen haben. Auch das Plaun</p>		

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Pigniel wird gerne als Fuss- und Veloweg genutzt. Im Sommer machen sie hier eine Mountainbike-Tour und diese verläuft ebenfalls über das Plaun Pigniel.</p> <p>Agglomerationsverkehr: Haus Teit 13: Der Strassenverkehr Richtung Laax, sowie nach Sagogn, hat in den letzten Jahren unter anderem wegen den Golfplatzes Sagogn stark zugenommen und bereits jetzt fahren viele Fahrzeuge unterhalb meines Hauses nach Laax oder nach Sagogn. Wenn dann noch die neue Strasse vor meiner Haustüre gebaut werden würde, hätte ich überhaupt keine ruhige Minute mehr und das Tag und Nacht. Die 50 Km/H Zone wird selten beachtet und einige fahren hier hinunter, ohne die Geschwindigkeit anzupassen. Wie wird es wohl danach mit einer Hauptstrasse sein?</p> <p>Güterverkehr: Bereits jetzt fahren viele Lastwagen die Strasse Via Teit hoch und runter, wenn dann noch die Hauptstrasse gebaut würde, gäbe es noch mehr Güterverkehr als es heute bereits gibt. Auch die Lärmbelastung wäre enorm, wenn es noch mehr Güterverkehr vor meinem Haus geben würde.</p>		
RhB	206	Ergänzung Objektliste	Ausbau Erschliessungsstrasse zum Bahnhof Davos Laret zwecks Verlängerung der VBD-Buslinie 1 inkl. Wendepunkt beim Bahnhof Laret zur Einrichtung eines Umsteigeknotens Bahn/Bus (inkl. Ergänzung auf der Karte Übersicht Strassenverkehr Seite 6.2 – 9)	K	Der Ausbau der Erschliessungsstrasse bedarf keines Eintrages in den Richtplan. Das TBA ist über den Antrag Kenntnis gesetzt
Region Plessur	207	Verbindungsstrasse Tschierschen - Molinis	<p>Antrag: Die Aufnahme der Verbindungsstrasse Tschierschen – Molinis in den kantonalen Richtplan ist zu prüfen.</p> <p>Gemäss RegRK soll weiter eine Verbindungsstrasse zwischen Tschierschen und Molinis geprüft werden.</p>	K	Verbindungsstrassen sind nur bei besonderen Umständen in den Richtplan aufzunehmen (z.B. Inventare des Natur- und Landschaftsschutzes betroffen, weitere gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt). Im Fall von der Verbindungsstrasse Tschierschen – Molinis wird vorderhand auf einen Eintrag verzichtet.
Region Albula	208	Bahnübergang Surava (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).	<p>Antrag: Der Bahnübergang Surava sei aufzuheben (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).</p> <p>Eine weitere Schwachstelle im Kantonsstrassennetz stellt der Bahnübergang über die Landwasserstrasse beim Bahnhof Surava dar. Bahnübergänge über Kantonsstrassen sind aus verkehrstechnischer Sicht infolge der negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (Rückstau, Wartezeiten) und aus</p>	K	Aufhebungen von Niveauübergängen sind nicht Inhalt des Richtplans, sondern der Bauprogramme der Bahnbetreiber oder des Tiefbauamtes. Vgl. auch Antrag Nr. 291.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Sicherheitsgründen nicht mehr zeitgemäss, weshalb der Kanton in jüngerer Vergangenheit verschiedene Übergänge aufgehoben hat (z.B. Samedan, Ilanz) oder entsprechende Vorhaben im Richtplan verankert hat (Anschluss Flüelastrasse).</p> <p>Beim Bahnübergang Surava kommt erschwerend hinzu, dass sich der Bahnübergang im Bereich eines Anschlussknotens befindet, der heute insbesondere vom Werkverkehr genutzt wird (Anschluss Güterumschlagzentrum RhB, Gewerbezone und Deponie). Die Ausgestaltung dieses Knotens mag bereits heute den Anforderungen (und strassenbaulichen Normen) des Werkverkehrs nicht zu genügen. Nach Inbetriebnahme der «Landwasserwelt» werden zusätzlich zum Werkverkehr auch Reiseautos und viele Personenwagen über diesen Anschluss verkehren. Zudem ist davon auszugehen, dass der Fahrplan der RhB auf der Albulalinie im Zuge von Retica 30+ weiter verdichtet wird, so dass sich die bestehende Problematik rund um den Bahnübergang Surava in Zukunft weiter akzentuiert. Das Vorhaben einer Aufhebung des Bahnübergangs Surava ist daher als Objekt in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Eingangsportals in die «Landwasserwelt» wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um die Situation im Bereich des Bahnübergangs zu verbessern. Unter anderem wurde auch die langfristige Option einer Verlegung der Kantonsstrasse geprüft, welche eine Aufhebung des Bahnübergangs ermöglichen würde. Diese Option soll auch im neuen Objekt des kantonalen Richtplans vermerkt werden (Koordinationsstand «Vororientierung»). Für genauere Informationen hierzu steht die Region Ihnen gerne zur Verfügung.</p>		
Gemeinde Bergün-Filisur	208 a	Bahnübergang Surava (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).	<p>Antrag: Der Bahnübergang Surava sei aufzuheben (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).</p> <p>Eine weitere Schwachstelle im Kantonsstrassennetz stellt der Bahnübergang über die Landwasserstrasse beim Bahnhof Surava dar. Bahnübergänge über Kantonsstrassen sind aus verkehrstechnischer Sicht infolge der negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (Rückstau, Wartezeiten) und aus Sicherheitsgründen nicht mehr zeitgemäss, weshalb der Kanton in jüngerer Vergangenheit verschiedene Übergänge aufgehoben hat (z.B. Samedan,</p>	K	Siehe Antrag Nr. 208

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Ilanz) oder entsprechende Vorhaben im Richtplan verankert hat (Anschluss Flüelastrasse).</p> <p>Beim Bahnübergang Surava kommt erschwerend hinzu, dass sich der Bahnübergang im Bereich eines Anschlussknotens befindet, der heute insbesondere vom Werkverkehr genutzt wird (Anschluss Güterumschlagzentrum RhB, Gewerbezone und Deponie). Die Ausgestaltung dieses Knotens mag bereits heute den Anforderungen (und strassenbaulichen Normen) des Werkverkehrs nicht zu genügen. Nach Inbetriebnahme der «Landwasserwelt» werden zusätzlich zum Werkverkehr auch Reisedeckungs und viele Personenwagen über diesen Anschluss verkehren. Zudem ist davon auszugehen, dass der Fahrplan der RhB auf der Albulalinie im Zuge von Retica 30+ weiter verdichtet wird, so dass sich die bestehende Problematik rund um den Bahnübergang Surava in Zukunft weiter akzentuiert. Das Vorhaben einer Aufhebung des Bahnübergangs Surava ist daher als Objekt in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Eingangsportals in die «Landwasserwelt» wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um die Situation im Bereich des Bahnübergangs zu verbessern. Unter anderem wurde auch die langfristige Option einer Verlegung der Kantonsstrasse geprüft, welche eine Aufhebung des Bahnübergangs ermöglichen würde. Diese Option soll auch im neuen Objekt des kantonalen Richtplans vermerkt werden (Koordinationsstand «Vororientierung»). Für genauere Informationen hierzu steht Ihnen die Region Albula gerne zur Verfügung.</p> <p>Für die Erschliessung der Gemeinde Bergün Filisur mit Personenverkehr- und Güterverkehr hat die Albulastrasse sowohl für die Einwohner als auch aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht eine sehr grosse Bedeutung.</p>		
Region Albula	209	Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel an die Nationalstrasse	<p>Antrag: Die Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel an die Nationalstrasse sei zu verbessern (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).</p> <p>Der Bahnhof Tiefencastel ist der wichtigste Verkehrs- und Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs in der Region Albula. Der heutige Anschluss des Bahnhofareals an die Nationalstrasse ist mit dem derzeit geltenden Temporegime aus Gründen der Verkehrssicherheit äusserst problematisch, in der Vergangenheit kam es deshalb auch wiederholt zu Einbiegeunfällen</p>	K	Nationalstrassen sind Bundesaufgabe. In diesem Sinn ist das ASTRA zuständig. Das Konzept Bahnhof Tiefencastel ist zurzeit in Erarbeitung. Vgl. auch Antrag Nr. 290.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			mit Personenschaden. Mit der geplanten Weiterentwicklung des Bahnhofareals (Optionen Gemeindehaus, Tgesa Parc Ela u.a.), dem vorgesehenen Ausbau des Postautoangebots und der möglichen künftigen Fahrplanverdichtung der Rhätischen Bahn (Retica 30+) gewinnt der Bahnhof Tiefencastel weiter an Bedeutung. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf der Julierachse weiter zunehmen wird (siehe Verkehrsmodell ANU). Die Probleme im Zusammenhang mit dem bestehenden Anschluss werden dadurch noch verstärkt. Aus diesem Grund wird der Kanton Graubünden ersucht, zusammen mit Region und Gemeinde nach einer nachhaltigen Lösung für eine bessere Verkehrserschliessung am Bahnhof Tiefencastel zu suchen und sich auch beim ASTRA für eine nachhaltige Lösung (Verkehrsberuhigung auf dem betroffenen Abschnitt o.a.) einzusetzen. Nebst der Frage des Anschlusses an die Nationalstrasse sind auch Lösungen für eine bessere Organisation des Verkehrs im inneren des Areals anzustreben. Der Anschluss soll als Objekt in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.		
Gemeinde Bergün-Filisur	209 a	Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel an die Nationalstrasse	Antrag: Die Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel an die Nationalstrasse sei zu verbessern (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).  Der Bahnhof Tiefencastel ist der wichtigste Verkehrs- und Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs in der Region Albula. Der heutige Anschluss des Bahnhofareals an die Nationalstrasse ist mit dem derzeit geltenden Temporegime aus Gründen der Verkehrssicherheit äusserst problematisch, in der Vergangenheit kam es deshalb auch wiederholt zu Einbiegeunfällen mit Personenschaden. Mit der geplanten Weiterentwicklung des Bahnhofareals (Optionen Gemeindehaus Albula/Alvra, Chesa Parc Ela u.a.), dem vorgesehenen Ausbau des Postautoangebots und der möglichen künftigen Fahrplanverdichtung der Rhätischen Bahn (Retica 30+) gewinnt der Bahnhof Tiefencastel weiter an Bedeutung. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf der Julierachse weiter zunehmen wird (siehe Verkehrsmodell ANU). Die Probleme im Zusammenhang mit dem bestehenden Anschluss werden dadurch noch verstärkt. Aus diesem Grund wird der Kanton Graubünden ersucht, zusammen mit Region und Standortgemeinde nach einer nachhaltigen Lösung für eine bessere Verkehrserschliessung am Bahnhof Tiefencastel zu suchen und sich auch beim ASTRA für eine nachhaltige Lösung (Verkehrsberuhigung auf dem	K	Siehe Antrag Nr. 209

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			betroffenen Abschnitt o.a.) einzusetzen. Nebst der Frage des Anschlusses an die Nationalstrasse sind auch Lösungen für eine bessere Organisation des Verkehrs im inneren des Areals anzustreben. Der Anschluss soll als Objekt in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.		
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	210	Arbeitsgebiet Pracom mit Vollanschluss an Kantonsstrasse anbinden	<p>Antrag: Das Arbeitsgebiet Pracom in Ardez sei mit einem neuen Vollanschluss an die Kantonsstrasse anzubinden. Der kantonale Richtplan sei mit einem Objekt «Anschluss Arbeitsgebiet Pracom» zu ergänzen. Das Arbeitsgebiet Pracom unterhalb des Dorfes Ardez hat auch Potenzial als regionaler Standort für das Gewerbe. Mittelfristig soll das Arbeitsgebiet in Richtung Westen erweitert werden. Voraussetzung dafür ist eine direkte Erschliessung ab der Kantonsstrasse. Die heutige Erschliessung des Arbeitsgebiets ist in verschiedener Hinsicht ungenügend. Der gesamte Gewerbeverkehr verläuft über das tagsüber gut frequentierte Bahnhofsgebiet bzw. die enge Bahnhofstrasse und muss relativ lange Anfahrtswege ab der Abzweigung Kantonsstrasse in Kauf nehmen. Der Gewerbeverkehr aus oder in Richtung Oberengadin verläuft zudem teilweise durch den engen Dorfkern von Ardez (Ortsbild von nationaler Bedeutung). Es ist davon auszugehen, dass sich die mit der weiteren Entwicklung des Arbeitsgebiets einhergehende Verkehrszunahme weiter negativ auf die Aufenthaltsqualität und Sicherheit auswirkt.</p> <p>Diese heute unbefriedigende Situation kann mit einem direkten Anschluss des Arbeitsgebiets an die Kantonsstrasse gelöst werden (Vollanschluss). Dadurch würde auch der Bahnhof strassenseitig besser erschlossen. Die Region beantragt daher, das Vorhaben «Anschluss Arbeitsgebiet Pracom» im kantonalen Richtplan festzulegen (Koordinationsstand «Zwischenergebnis»).</p>	K	Anschlüsse von Siedlungsgebietsteilen an Hauptstrassen bedürfen in der Regel keines Eintrages in den kantonalen Richtplan. Diese trifft in diesem Fall zu.
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	211	Erschliessung Scuol Mitte als Vororientierung im Richtplan	<p>Antrag: Das Gebiet Scuol Mitte sei mit einem geordneten Vollanschluss an die Kantonsstrasse anzubinden (Verbesserung der heute verkehrstechnisch problematischen Anschlüsse). Der kantonale Richtplan sei mit einem Objekt «Vollanschluss Scuol Mitte» zu ergänzen. Die heutigen Anschlüsse ab der Kantonsstrasse in Scuol Mitte und die damit verbundene Verkehrsführung sind ineffizient, irreführend und in Bezug auf die Verkehrssicherheit problematisch. Zudem wird mit der heutigen Strassenführung auch der Verkehrsfluss zwischen dem Wohnquartier Scuol Sura und den darunterliegenden Quartieren erheblich erschwert. Die bestehenden, grossen Wohngebiete im Bereich des Anschlusses Scuol Mitte sind sehr attraktiv und haben grosses Entwicklungspotenzial.</p>	K	Siehe Antrag Nr. 210

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und der Verkehrsbeziehungen wie auch zur besseren Ausschöpfung der Entwicklungspotenziale sind die bestehenden Anschlüsse zu einem geordneten Vollanschluss zusammenzuführen (z. B. Kreiselösung). Die Region beantragt daher, das Vorhaben «Vollanschluss Scuol Mitte» im kantonalen Richtplan festzulegen (Koordinationsstand «Vororientierung»).		
Region Imboden	212	Anschluss Zentrum Flims an Umfahrungsstrasse (Tunnel)	Aufgrund der langgezogenen Form von Flims entstehen für die verschiedenen Verkehrsträger lange Wege bis zur bestehenden Umfahrungsstrasse. Dies wiederum führt zu Mehrverkehr im Zentrum von Flims. Mit einem direkten Anschluss des Zentrums Flims an die bestehende Umfahrungsstrasse (Tunnel) soll diese Problematik behoben werden. Die Region Imboden beantragt deshalb, das Zentrum von Flims direkt an die Umfahrungsstrasse (Tunnel) anzuschliessen und dies so in der Objektliste aufzunehmen.	N	<p>Gemäss Strassengesetz hat eine Ortschaft bei Umfahrungen Anspruch auf einen kantonalen Anschluss bis zum Ortsbeginn. Dieser ist bereits realisiert. Ein zusätzlicher Anschluss wäre somit nicht durch den Kanton, sondern durch die Gemeinde Flims zu finanzieren.</p> <p>Das Vorhaben war bisher nie Teil einer Evaluation des TBA, es ist auch keine Linienführung bekannt.</p> <p>Deshalb können auch keine weiteren Aussagen gemacht werden, ausser das sicherlich Inventare des Natur- und Heimatschutzes sowie Umweltbelange betroffen sein würden.</p> <p>Aus obengenannten Gründen wird auf die Aufnahme eines Objektes verzichtet.</p> <p>Es sei hier jedoch darauf hingewiesen, dass die Richtplanung ein rollender Prozess ist und dass dieser - bei Bedarf und mit entsprechendem Verfahren – laufend angepasst werden kann.</p>
Gemeinde Ilanz	213	Überdachung/Einhausung der H19 in Ilanz	Aufnahme der Einhausung der H19 zwischen Texas/Schluein und Garage Spescha/Ilanz gemäss Vision im KRL als Vororientierung. Die H19 zerschneidet die Stadt Ilanz mitten durch. Durch eine Einhausung könnten die beiden Stadtteile wieder näher aneinanderrücken und würde die Stadt als Regionalzentrum stark aufwerten.	K	<p>Für dieses Projekt ist kein Richtplanverfahren notwendig. Es kann im Rahmen des üblichen Plangenehmigungsverfahren abgewickelt werden.</p> <p>Gemäss TBA kann eine allfällige Einhausung anlässlich der nächsten Totalsanierung geprüft werden.</p>
Regiun Surselva	214	Hauptstrasse H416	Die wintersichere Verbindung über den Lukmanier ist unseres Erachtens ein wichtiges Element um die Surselva ganzjährig mit den Nachbarregionen	N	Der wintersichere Ausbau des Lukmanierpasses ist mit seinen rund 90 Lawinenzügen sowie seiner Schnee- und Vereisungsproblematik ein

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			anzubinden, insbesondere auch zur Stärkung des Tourismus, dies auch in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept des Kanton Graubünden (2014)  Die Hauptstrasse H416 als wintersichere Verbindung ins Tessin ist in die Objektliste aufzunehmen.		<p>Sachverhalt, der nicht nur den Kanton Graubünden, sondern ebenfalls den Kanton Tessin betrifft. Eine entsprechende Richtplanfestlegung kann also nicht einseitig bestimmt werden, sondern bedingt einen politischen Prozess um die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Ebenso wäre dabei die Strassenverordnung des Kantons Graubünden in Art 14 Abs. 1 anzupassen.</p> <p>Schon heute, unter den bestehenden Regelungen, gibt es beim Lukmanierpass im Winter je nach Verhältnissen relativ wenige Sperrtage. Der Kanton kommt schon heute für einen beträchtlichen Teil der Offenhaltungskosten auf. Bei einem zusätzlichen Ausbau im Interesse der Wintersicherheit würden die Kosten in Vergleich zur effektiven Benutzung in einem sehr schlechten Verhältnis stehen.</p> <p>Aus obengenannten Gründen wird bei dieser Richtplananpassung auf die Aufnahme der Lukmanierstrasse in die Objektliste verzichtet.</p> <p>Es sei hier jedoch darauf hingewiesen, dass die Richtplanung ein rollender Prozess ist und dass dieser - bei Bedarf und mit entsprechendem Verfahren – laufend angepasst werden kann.</p>
Gemeinde Disentis	215	Hauptstrasse H416	Im Sinne der Aussagen zum Raumkonzept 2014 wird der Lukmanierpass wintersicher ausgebaut. Die Kantone Graubünden und Tessin setzen die notwendigen Mittel ein, um eine sichere Ganzjahresverbindung zwischen der Surselva und dem Valle die Blenio einzurichten	K	Siehe Antrag Nr. 214
Regione Moesa	216	Richiesta 1: Inserire nella lista degli oggetti della circolazione stradale la trasformazione del semi-svincolo autostradale di San Vittore in svincolo completo.	<p>Nell'ambito della costruzione della circonvallazione di Roveredo, la Confederazione ha creato un nuovo semi-svincolo (da e per sud) presso la Campagnola a San Vittore. Oltre a servire gli abitati di San Vittore e Roveredo, il nuovo accesso autostradale è fondamentale per l'area a destinazione lavorativa d'importanza cantonale di San Vittore.</p> <p>Un completamento dello svincolo aiuterebbe indubbiamente ad aumentare la sicurezza e la qualità di vita dell'abitato di Roveredo situato lungo la</p>	K	Ein Vollanschluss San Vittore ist Sache des ASTRA, siehe «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			strada cantonale. Infatti attualmente tutto il traffico da per nord deve accedere rispettivamente lasciare l'autostrada presso Vera (tra Roveredo e Grono) e di conseguenza attraversare Roveredo. Un accesso completo all'autostrada aumenterebbe inoltre l'attrattività dell'area a destinazione lavorativa di San Vittore e la renderebbe di conseguenza più concorrenziale con le aree a destinazione lavorativa del limitrofo Bellinzonese.		
Regione Moesa	217	Richiesta 2: Inserire nella lista degli oggetti della circolazione stradale la costruzione del collegamento stradale tra lo svincolo autostradale di San Vittore e l'area a destinazione lavorativa d'importanza cantonale.	<p>Per accedere dall'autostrada all'area a destinazione lavorativa di San Vittore e viceversa, i mezzi di trasporto sono attualmente costretti ad attraversare gli insediamenti di San Vittore, Lumino e/o Castione. Questa situazione non è più tollerabile e crea gravi problemi di sicurezza così come inquinamento fonico e ambientale all'interno degli abitati citati. Inoltre, in modo particolare all'interno degli abitati di San Vittore e Lumino nonché presso la rotonda di Sassello, la strada cantonale è di dimensioni troppo ridotte per permettere un transito sempre fluido dei mezzi di trasporto pesanti. Queste ha ripercussioni negative in parte anche sul trasporto pubblico di persone (intasamenti e tempi d'attesa).</p> <p>Per ridurre il traffico attraverso gli insediamenti e così aumentare la sicurezza e la qualità di vita all'interno di essi, oltre al completamento dello svincolo presso la Campagnola, è necessario costruire un collegamento diretto dall'autostrada all'area a destinazione lavorativa di San Vittore. Un collegamento stradale diretto e efficiente è fondamentale per rendere concorrenziale e attrattiva l'area a destinazione lavorativa d'importanza cantonale.</p>	K	Für einen Anschluss eines Arbeitsgebietes an einen Nationalstrasse- Vollanschluss ist in der Regel kein Richtplaneintrag notwendig. Bei einer Sachplan-Festsetzung bezüglich des Vollanschlusses wäre gleichzeitig die Richtplanrelevanz des Anschlussbauwerkes abzuklären.
TBA	217 b	Streichung Objekt 08.TS.02	Bei der Entlastungsstrasse Davos (Talstrasse), handelt es sich im Wesentlichen um einen Abtausch der Promenade mit der Talstrasse zwischen dem Kanton und der Gemeinde Davos, ohne dass signifikante Ausbauten vorgesehen sind. Deshalb ist dieses Objekt aus dem Richtplan zu streichen.	P	Ein Abtausch von Strassen zwischen der Gemeinde Davos und dem Kanton Graubünden ist nicht richtplanrelevant. Dem Antrag wird entsprochen und Objekt wird aus der Objektliste gestrichen

## Kapitel 6.3 Öffentlicher Personenverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
DIEM	218	Gesetzliche Koordinationspflicht	Frage: Hat der Kanton eine gesetzliche Koordinationspflicht für den öffentlichen Verkehr	K	Eine Koordinationspflicht besteht nicht. Die Abstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern/-mitteln ist jedoch unabdingbar, damit der ÖV das grösstmögliche Kundenpotenzial abschöpfen kann. In der Ausgangslage dargestellt ist die Koordination der Akteure und Planungen, die heute vom AEV vorgenommen wird.
DIEM	219	Antrag für Streichung	Streichung des Satzes: "Im Kanton Graubünden ist die grosse Bedeutung des ÖV-Netzes besonders herauszuheben".	P	Satzteil wird umformuliert.
DIEM	220	Antrag für Streichung	Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Kantons <del>sind die SBB-Strecke Chur – Maienfeld</del> , das rund 400 Kilometer lange Meterspurnetz der RhB und der MGB, die durch Buslinien von überregionaler Bedeutung ergänzt werden	N	Satzteil wird belassen, weil die SBB-Strecke bis nach Maienfeld in der Tat eine wichtige Erschliessungsfunktion erfüllt und deshalb ganz klar als Strecke mit Verkehrsrückgradfunktion bezeichnet werden kann.
DIEM	221	Antrag für Streichung	Streichung des Satzes: Rund 3/4 der Transporte im öffentlichen Personenverkehr sind dem Tourismus- und Freizeitverkehr zuzuordnen.	N	Für das Verständnis der Ausgangslage des ÖV in GR wichtige Information. Der Satz wird belassen.
Denkmalpflege GR	222	Bahnkultur (6.3-1)	Auf Seite 6.3-1 wird angemerkt, dass ¾ der Transporte im öffentlichen Personenverkehr dem Tourismus- und Freizeitverkehr zuzuordnen sind. Dennoch fehlt im Richtplantext die daraus folgende Bedeutung des touristischen Erlebniswertes dieser Reisen bzw. der Verkehrsinfrastruktur und der Kulturlandschaft und deren Wertschöpfungspotential gänzlich. Im Kapitel 8 «Unesco – Welterbe» werden nur die Albula- und die Berninalinie behandelt, jedoch ist der Grossteil des Bahnnetzes in Graubünden ein kulturelles Erbe, welches zu erhalten und zu pflegen ist.  Folgende Ergänzungen zum Thema Bahnkultur sind im Kapitel 6.3 «Öffentlicher Personenverkehr» vorzunehmen: Textergänzung Ausgangslage, 6. Abschnitt: «[...] In Graubünden wurde die Eisenbahn seit Beginn nicht ausschliesslich als Transportmittel, sondern auch	P	Die Bedeutung und Geschichte der RhB wird in den Erläuterungen ausgeführt (siehe Antrag Nr. 293).  Mit der bestehenden Formulierung in der Ausgangslage wird die Bedeutung des Tourismus- und Freizeitverkehrs ausreichend hervorgehoben.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<i>als touristische Attraktion betrachtet. Die Streckenführungen in Graubünden wurden so in der Landschaft eingebettet, dass ein einzigartiger Erlebniswert geschaffen wurde.»</i>		
Regiun Surselva	223	A - Ausgangslage	<p>In der Ausgangslage wird die Bedeutung des dichten Netzes an Buslinien insbesondere für die Erschliessung von touristischen Zielen sowie deren Anbindung an die Eisenbahn genannt. Gerade die Busverbindungen ab Ilanz in Richtung Lumnezia, Vals, Obersaxen und Laax sind auf einen Halbstundentakt und Abendverbindungen auszurichten. Während des Tages muss zumindest überallhin ein Stundentakt gewährleistet werden.</p> <p>Ebenfalls wird die Bedeutung der Buslinien für die Anbindung an die Nachbarregionen, insbesondere über den Lukmanier an den SBB Bahnhof Biasca oder über den Ofenpass an den Bahnhof Mals, nicht genügend Rechnung getragen und findet in der Ausgangslage keinerlei Eingang. Die Bedeutung der Buslinien zur Anbindung an Nachbarregionen im Sinne von funktionalen Räumen ist in der Ausgangslage aufzunehmen.</p>	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Gemeinde Disentis	224	A Ausgangslage	<p><i>Ein dichtes Netz an Buslinien durchzieht den Kanton und stellt insbesondere die Erschliessung von Ortschaften und touristischen Zielen sowie deren Anbindung an die Eisenbahn und die Zentren sicher. In urbanen und suburbanen Gebieten sowie in den touristischen Orten stellen Angebote des Ortsverkehrs die Feinerschliessung und die Anbindung ans übergeordnete Netz sicher.</i></p> <p>Das Raumkonzept Graubünden 2014 sieht für die obere Surselva eine <i>wichtige Verbindungsachse</i> zwischen Disentis/Mustér und Biasca vor. Das Tiefbauamt investiert jedes Jahr beträchtliche Mittel in den Ausbau der Lukmanierstrasse, insbesondere auch für deren Wintersicherung. Zwischen Disentis/Mustér und Biasca besteht im Sommer eine Busverbindung. Gemäss aktuellem Fahrplan existiert eine Verbindung im Sommer 2020 ab dem 20. Juni bis zum 18. Oktober. Die Fahrzeit beträgt heute zwischen 2h 7' und 2h 17'. Dabei muss auf der Passhöhe und in Olivone umgestiegen werden, die Wartezeiten an den Umsteigeorten beträgt je Fahrt zwischen</p>	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			27 und 33 Minuten. Es bestehen 4 Verbindungen pro Tag. Seit Jahren wird eine Zusammenarbeit zwischen der Surselva und dem Tessin vorangetrieben. Durch eine Verbesserung der Busverbindung in Verbindung mit einem Angebot über das ganze Jahr, könnten die verschiedenen Nutzungen im Raum Lukmanier sowie auf beiden Seiten des Passes besser genutzt werden. Zum Vergleich fährt ein PW die Strecke Bahnhof Disentis/Mustér bis Biasca Stazione in 1h 9'. Das eine Busverbindung länger dauert ist durchaus nachvollziehbar. Jedoch sollte einer markante Verbesserung mit der Einrichtung einer durchgehenden Buslinie ohne Umsteigen möglich sein.		
DIEM	225	Antrag für Streichung	Infrastrukturen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr liegen in der Verantwortung von Kanton und den Gemeinden.	P	Kanton leistet Beiträge. Satz wird korrigiert und ergänzt.
Ziele und Leitsätze					
Pro Natura	226	Zielsetzung	Auch für den öffentlichen Verkehr muss gelten, dass nicht alle Mobilitätsansprüche erfüllt werden können, wenn die eingangs aufgeführten Strategien von Bund und Kanton umgesetzt werden sollen. Die «Förderung des öffentlichen Verkehrs» darf nicht einseitig als Freipass für ein ungehemmtes Wachstum an neuen Infrastrukturen führen. Sämtliche Neubauprojekte sollten auch beim öffentlichen Verkehr einer strikten Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs sollte primär durch operative Verkehrsmanagement-Massnahmen angestrebt werden. Antrag: die Zielsetzung soll verstärkt zum Ausdruck bringen, dass es bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht primär um Neubauprojekte handelt (vgl. Objektliste).	N	Siehe «Zielsetzung, bedarfsgerechter Ausbau» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»  Die Objektliste wird überprüft.
Sozialdemokratische Partei	227	Vage Zielformulierung, klare Priorisierung fehlt	Die Zielformulierung ist zu vage formuliert. Bei der Zielformulierung fehlt eine klare Priorisierung. Es wäre wichtig zu wissen, welche Projekte sofort, welche mittel- und welche langfristig geplant werden. Die Förderung von Spätzügen fehlt. Die Benützung des ÖV wird gefördert und eine Verlagerung des MIV auf Schiene, Bus und Velo wird angestrebt. Gemäss Seite 6.3 – 1 sind rund ¾ der beförderten Gäste im öffentlichen Personenverkehr dem Tourismus- und dem Freizeitverkehr zuzuordnen. Wir stellen immer wieder fest, dass für Velos und Gepäck zu wenig Stauraum vorhanden ist. <i>Anträge:</i>	K	Antrag Ergänzung Zielsetzung: Der Verlagerungsgedanke, bzw. die Förderung des ÖV und des FVV ist im Kapitel Gesamtverkehr behandelt. Deshalb wird er im Kapitel 6.3 nicht wiederholt.  Spätzüge bzw. Nachtangebote: Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p><i>Den zweiten Satz der Zielsetzung ergänzen durch: «..und die Verlagerung vom MIV auf den ÖV angestrebt.»</i></p> <p><i>Die Leitsätze ergänzen durch:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Die Transportplätze für Velos und der Stauraum für Gepäck sind in allen Zügen zu erhöhen. Für die schneefreie Zeit müssen spezielle RhB-Velowagen beschafft werden. Ebenso soll während der ganzen schneefreien Zeit der Transport des Velos auch in Busen und Postautos möglich sein.</i></li> <li>- <i>Die Kombination Veloverkehr – ÖV muss attraktiver und besser aufeinander abgestimmt werden.</i></li> <li>- <i>Die Verlängerung der TILO Verbindung (S-Bahn) von Bellinzona nach Grono ist sofort an die Hand zu nehmen.</i></li> <li>- <i>Für Schülerinnen und Schüler, Jugendliche in der Ausbildung sowie Studierende ist das Bündner GA durch Kanton und Gemeinden zu verbilligen. Generell müssen die Kosten für den ÖV zahlbar sein und attraktiver gegenüber dem MIV werden.</i></li> </ul>		<p>Umsetzungshorizont der Projekte: Siehe «Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder Projektstudie aufgeführt sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»</p> <p>Transportplätze für Velo, Stauraum für Gepäck: Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr». Hinweis: Das Anliegen wird aber bereits heute durch das AEV gefördert.</p> <p>Kombination Veloverkehr – ÖV: Der Richtplan enthält bereits entsprechende Leitsätze und Handlungsanweisungen, z.B. «Attraktive Transportketten schaffen» oder «Das Alltagsnetz mit dem öffentlichen Verkehr verbinden» (Kap. 6.4 Fuss- und Veloverkehr)</p> <p>TILO: Siehe Anträge Nrn. 289 und 327. Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung des TILO ist in der Objektliste und der Richtplankarte enthalten.</p> <p>Verbilligung ÖV-Abonnemente: Dies ist eine politische Frage, kann nicht Inhalt des Richtplans sein.</p>
VCS und WWF	228	B Ziele und Leitsätze	<p>Der VCS und WWF fordern die Bahnverbindungen von und nach Graubünden zu verbessern! Dazu zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– IC-Halbstundentakt nach Zürich</li> <li>– attraktive Transportketten zu den wichtigsten in- und ausländischen Metropolen (Zürich, Mailand, München und Wien)</li> <li>– Beschleunigung der SBB-Strecke Chur - Zürich, Ausbau durchgehendes zweites Geleise am Walensee</li> <li>– schnelle Direktverbindungen zum Flughafen Zürich via Hauptbahnhof Zürich</li> <li>– «Bahn-Y» Chur - St. Gallen/Konstanz mit Anschluss in St. Margrethen nach München</li> <li>– zusätzliche internationale Fernverkehrszüge von und nach Chur vor allem nach Deutschland</li> </ul>	K	<p>Kenntnisnahme, die genannten Punkte sind sinngemäss bereits im Richtplan abgebildet</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			– Anbindung des Misox an das TILO-Netz Der VCS und WWF begrüßen die Umsetzung des Angebotskonzeptes für den Schienen- und Busverkehr. Ebenfalls der Ausbau der nötigen Bahninfrastrukturen im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme des Bundes. Massgebend für den weiteren Ausbau sind die STEP-Ausbau Schritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.		
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	229	Ziele und Leitsätze	Neben dem effizienten Mitteleinsatz ist bei den Zielen und Leitsätzen die frühzeitige Sicherstellung der Finanzierung der, mit dem Ausbau im Zusammenhang stehenden, Betriebskostensteigerung des ÖV aufzunehmen. Es ist sicherzustellen, dass insbesondere die Finanzierung des Betriebs aufgrund des ÖV-Ausbau kostenneutral für den Kanton zu erfolgen hat bzw. muss dieser nach dem Verursacherprinzip zu finanzieren sein.	K	Kenntnisnahme. Die Finanzierung des Ausbaus Betriebs des öffentlichen Verkehrs und der Verteilschlüssel der Kosten ist ausserhalb des Richtplans zu regeln.
Bündner Heimatschutz	230	Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe Antrag Nr. 28
DIEM	231	Leitsatz "Ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitstellen"	Antrag: Die Vernetzung der suburbanen Räume mit ihren Zentren wird verbessert. Wichtige Ziele in und um die Zentren sollen möglichst direkt und häufig ( <del>mindestens</del> in der Regel im Halbstundentakt) mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein.	P	Formulierung in der Klammer wird wie folgt angepasst: «möglichst Halbstundentakt oder öfter»
Regiun Surselva	232	B – Leitsätze	Die Vernetzung der suburbanen Räume darf sich nicht nur ausschliesslich auf die Vernetzung mit dem Zentrum (Chur) beschränken. Sondern es muss auch eine Binnenvernetzung innerhalb des suburbanen Raums sichergestellt werden.	K	Die suburbanen Räume verfügen über Regionalzentren (Thusis, Ilanz, etc.). Via diese Regionalzentren findet schon heute die im Antrag postulierte Binnenvernetzung statt.
Regiun Surselva	233	B- Leitsätze C - Handlungsanweisungen	Es wird bei den Leitsätzen der Stundentakt im ländlichen Raum erwähnt. Dieser ist heute selbst ab dem Knoten Ilanz nur teilweise gewährleistet. Eine entsprechende Handlungsanweisung zur Sicherstellung des Stundentakts, im Minimum zur Anbindung der wichtigsten Umsteigepunkte und der regionalen Knoten sollte aufgenommen werden. In einem ersten Schritt sollten die fehlenden Verbindungen im Stundentakt behoben werden.	K	Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	234	B Ländliche Ziele und Leitsätze Abschnitt 4	Antrag: Auch im Ländlichen Raum muss der Nachfrage entsprechend der ½ Stunden Takt eingeführt werden. Der Halbstundentakt soll anhand der Nachfrage und nicht anhand der Räumlichen Einteilung gemäss Raumkonzept realisiert werden. Sonst wird der Entvölkerung des Ländlichen Raums (Städte Flucht) noch zusätzlich Vorschub geleistet.	K	Siehe Antrag Nr. 83 sowie «ÖV-Angebot nach Raumtypen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Gemeinde Albula / Alvra	235	Kap. 6.3-2	Im ländlichen Raum wird ein angemessenes Angebot <del>ein Grundangebot</del> im öffentlichen Verkehr sichergestellt und wo möglich ausgebaut <del>angeboten</del> (Stundentakt, Lücken bei sehr schwacher Nachfrage möglich). Es stellt die Anbindung an Regionalzentren, an Orte mit Stützfunktion und an wichtige Verbindungsachsen sicher.	N	Siehe Antrag Nr. 83 sowie «ÖV-Angebot nach Raumtypen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»  Die vorgeschlagene Umformulierung "angemessenes Angebot" lässt zu viel Interpretationsspielraum offen. Die Formulierung wird beibehalten.
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	236		Feststellung: Die im Richtplan aufgezeigten Stossrichtungen werden begrüsst.  In den Handlungsanweisungen des Richtplanentwurfs wird festgelegt, dass im Handlungsraum Albula die Erreichbarkeit aus den übergeordneten Zentren erhöht und die Verbindungen innerhalb des Handlungsraums sowie nach Chur und ins Engadin verbessert werden. Diese Stossrichtung wird von der Region Albula ausdrücklich begrüsst. Ebenso begrüsst werden die Überlegungen betreffend die Förderung alternativer Betriebsformen wie Bedarfsbusbetriebe, Rufbusse oder Sammeltaxis sowie die Aussage, wonach die Anbindung der touristischen Intensiverholungsräume an ausserkantonale Zentren und an die Metropolitanräume verbessert wird.  Antrag: Die Aussage betreffend Erschliessung der ländlichen Räume sei wie folgt zu ergänzen: «Im ländlichen Raum wird ein angemessenes Angebot <del>Grundangebot</del> im öffentlichen Verkehr sichergestellt und weiterentwickelt <del>angeboten</del> (Stundentakt, Lücken bei sehr schwacher Nachfrage möglich). Es stellt die Anbindung an Regionalzentren, an Orte mit Stützfunktion und an wichtige Verbindungsachsen sicher».  Begründung siehe Kap. 6.1 oben (Antrag betreffend Erschliessung der ländlichen Räume)	N	Siehe Antrag Nr. 235
RhB	237	Ergänzung Leitsätze (Seite 6.3 – 3)	Die Aufzählung der überregionalen Verbindungen ist an zweitletzter Stelle wie folgt zu ergänzen: Steigerung der Attraktivität der Verbindung Valposchiavo – Tirano – Milano	P	Die Verbindung Tirano-Milano liegt ausserhalb der Schweiz. Deshalb kann im Bündner Richtplan nicht als Ziel festgelegt sein, die Attraktivität der dortigen

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					Verbindung zu steigern. Hingegen können die Anschlüsse optimiert werden. Der Antrag wird deshalb mittels einer angepassten Formulierung berücksichtigt:  Angebotsoptimierung Valposchiavo – Tirano (– Milano)
Pro Natura	238	Leitsätze: Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern	Im Zuge der Klimastrategie muss der Flugverkehr massiv eingeschränkt werden. Eine schnelle Direktverbindungen zum Flughafen Zürich ist daher nicht zielführend und nicht notwendig.  Antrag: «schnelle Direktverbindungen zum Flughafen Zürich» streichen	N	Eine gute Anknüpfung an den internationalen Flughafen Zürich ist für Graubünden aus wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht wichtig. (Tourismus, Attraktivität als Arbeitsstandort, etc.) Dem Antrag kann somit nicht entsprochen werden.
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	239	B) Ziele und Leitsätze C) Handlungsansätze	Die Ziele und Leitsätze im Bereich öffentlicher Personenverkehr (Kapitel 6.3) beinhalten die Beschleunigung der SBB-Strecke Chur-Zürich (IC). Antrag: Die Beschleunigung auf dieser IC-Strecke darf auf keinen Fall zu Lasten des Halts am Bahnhof Sargans erfolgen. Der Systemknoten Sargans als intermodale Drehscheibe ist für die Anbindung und Erreichbarkeit des Rheintals und des Fürstentums Liechtenstein (Liemobil) absolut zentral.	K	Kenntnisnahme
Region Sarganserland-Werdenberg	240	Leitsatz «Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern»	«Beschleunigung der SBB-Strecke Chur – Zürich» steht hierzu im Richtplanentwurf. Diese Beschleunigung darf in keinem Fall zu Lasten des Halts in Sargans erfolgen! Für die Region Sarganserland-Werdenberg ist Sargans als zentraler Knoten gesetzt und von höchster Wichtigkeit für die Erreichbarkeit der gesamten Region.	K	Kenntnisnahme
Region Sarganserland-Werdenberg	241	Leitsatz «Die Bahnverbindungen von und nach Graubünden verbessern»	Bemerkung: Ab 2025 verschiebt sich die Fahrlage des IR St. Gallen-Chur um 30 Minuten. Die Folge ist, dass Buslinien mit Anschluss in Bad Ragaz nur noch entweder von/nach Zürich oder St. Gallen anschliessen können. Da gleichzeitig die halbstündliche S12 auf Stundentakt ausgedünnt werden soll, entfällt zeitgleich mit der Einführung des integralen Halbstundentaktes auf dem IC3 Zürich-Sargans-Chur eine von zwei stündlichen Anschlussverbindungen ab Bad Ragaz (und Maienfeld) auf denselben und die Möglichkeit, mit einem Zug rasche Verbindungen nach St. Gallen und Zürich zu ermöglichen. Wir sind der Meinung, dass diese Erkenntnis aufgrund der in Maienfeld anbindenden Buslinien auch für den Kanton GR direkt von Relevanz ist. Antrag: Die Anbindung des St. Gallisch-Bündnerischen Grenzgebietes an die übergeordneten Verbindungen (Anschluss S12-IC3) ist sicherzustellen.	K	Dieses Anliegen ist von der Region Sarganserland-Werdenberg beim Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen einzubringen.  Das AEV Graubünden setzt sich für gute ÖV-Verbindungen im Grenzgebiet ein.



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
DIEM	242	Leitsatz "Das Angebotskonzept «Retica 30+» umsetzen und weiterentwickeln"	Antrag Streichung: von Satz: <del>Die kantonalen Interessen werden im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) des Bundes für die Realisierung der dafür notwendigen Bahninfrastrukturen wahrgenommen. Ebenso werden in eigener Verantwortung liegende Infrastrukturausbauten realisiert.</del>	N	Gemäss AEV gibt es auch einzelne Projekte des Kantons; beispielsweise beim TBA, wo Bushaltestellen verlegt oder neu gebaut werden müssen zulasten Kantonsstrasse (z.B. beim Bau Umfahrungsstrasse im Prättigau) oder Seilbahnen im Calancatal. Satz wird deshalb belassen.
Regiun Surselva	243	B - Leitsätze	<i>Das Schienennetz und die Businfrastruktur neuen Erfordernissen anpassen</i>  Mit der positiven touristischen Entwicklung in der oberen Surselva hat die Bedeutung der Aussenanbindung an die Nachbarregionen zugenommen.  Dies gilt ebenfalls für die Entwicklung der touristischen Zentren wie Laax von Ilanz und Chur aus sowie auch für die touristischen Zentren der mittleren Surselva wie Brigels, Obersaxen, Vals und Lumnezia.  Die Anbindungen des öffentlichen Verkehrs an die Nachbarregionen und die Sicherstellung der Umsteigemöglichkeiten an den Knoten ist im Richtplan aufzunehmen.	K	Anbindung an Nachbarregionen: Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»  Umsteigemöglichkeiten: Das Anliegen ist u.a. im Leitsatz «Attraktive Transportketten schaffen» abgebildet.
DIEM	244	Leitsatz "Attraktive Transportketten schaffen" Streichung und Ersatzformulierung.	Antrag Streichung und Umformulierung: <del>Durch die Optimierung und den Ausbau der Randstundenangebote sollen möglichst viele Reiseketten auch abends und am Wochenende angeboten werden. Für den Freizeitverkehr wird ein attraktiver Personen- und Gepäcktransport zwischen auswärtigem Wohnort und bündnerischem Feriendomizil angeboten.</del>  Randstundenangebote sollen im Rahmen der finanziellen Mittel sinnvoll optimiert werden.	P	Formulierung wird wie folgt angepasst:  Durch die Optimierung und den Ausbau der Randstundenangebote sollen – im Rahmen der verfügbaren Mittel – möglichst viele Reiseketten auch abends und am Wochenende angeboten werden. Für den Freizeitverkehr wird ein attraktiver Personen- und Gepäcktransport zwischen auswärtigem Wohnort und bündnerischem Feriendomizil angeboten.  Begründung: Für einige Bahnkunden ist die Gepäckaufgabe am Bahnhof eine Voraussetzung, damit der öffentliche Verkehr zur Anreise ins Feriendomizil gewählt wird. Daher wird der Gepäcktransport von den ÖV-Transportunternehmungen angeboten und auch seitens AEV unterstützt. Der Gepäcktransport steht

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					immer in Zusammenhang mit einer ÖV-Reise und ist daher klar dem ÖV zuzuordnen.
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	245	Leitsätze	Kapitel 6.3 hält fest: Angestrebt werden attraktive und zusammenhängende Transportketten. In Ergänzung zum Schienenfernverkehr sollen auch nationale oder internationale Fernbusangebote, komplementär zum bestehenden ÖV-Angebot, realisiert werden. Geeignete Haltestellen sollen ausgeschieden werden. Das Fürstentum Liechtenstein begrüsst, dass nebst Chur weitere geeignete Fernbushaltestellen angestrebt werden. Ein attraktives Fernbusnetz (mit Anbindung der Haltestelle Vaduz, Rheinparkstadion) wird grundsätzlich befürwortet.	K	Kenntnisnahme, kein Anpassungsbedarf
Region Sarganserland-Werdenberg	246	Leitsatz «Attraktive Transportketten schaffen» C Handlungsanweisung: «Der Kanton unterstützt die Einführung von Fernbuslinien indem er die Bereitstellung von Fernbushaltestellen vorantreibt.»	Als Ziel/Leitsatz werden nationale und internationale Fernbusangebote als sinnvolle Ergänzung des Schienenfernverkehrs aufgeführt. Diese Fernbusangebote sollen durch die Bereitstellung von geeigneten Haltestellen gefördert werden. Die RSW hat im Jahr 2019 verschiedene mögliche Standorte für Fernbus-Haltestellen in der Region geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass solche grossmehrheitlich nicht auf Akzeptanz stossen und an Standorten mit guter ÖV-Vernetzung praktisch unmöglich sind (z.B. Sargans); Fernbuslinien ab GR Richtung Zürich werden deshalb vermutlich ohne Halte in der Region Sarganserland-Werdenberg auskommen müssen. Richtung Rheintal/Bodensee sind Fernbushalte für eine Übergangsphase in Buchs (Bahnhof Nord) und in Vaduz (Rheinparkstadion) möglich. Mindestens der Halt in Buchs ist längerfristig nicht gesichert.	K	Siehe Antrag Nr. 245
Regiun Surselva	247	B - Leitsätze	<i>Die Anbindung der touristischen Intensiverholungsräume an ausserkantonale Zentren und an die Metropolitanräume wird verbessert, wobei vor allem komfortable und attraktive Reiseketten im Halbstundentakt im Fokus stehen. Innerhalb der touristischen Räume wird während der touristischen Saison das ÖV-Angebot erweitert</i>  In der Surselva sind die Reiseketten insbesondere über den Lukmanierpass bzw. über den Oberalppass nicht gegeben bzw. am Morgen vor 08.00 bzw. am Abend ab 19.00 nicht sichergestellt. Busverbindungen über den Lukmanierpass weisen eine rund doppelt so lange Reisezeit wie der MIV auf, wobei alleine die Umsteigezeit auf dem Lukmanierpass rund 30 Minuten beträgt. Am Morgen (vor 08.00) und am Abend (nach 19.00) ist die	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Verbindung über den Oberalppass nicht gewährleistet, so dass der funktionale Raum Richtung Uri, wie insbesondere im Bereich des Tourismus vorgesehen, sich nicht entfalten kann. Dies gilt ebenfalls für die Verbindungen der Postautolinien aus der Lumnezia, Vals, Obersaxen nach Ilanz zum Verkehrsknotenpunkt der Surselva.</p> <p>Bei den Leitsätzen sind insbesondere die attraktiven Reiseketten, bei denen die Anschlüsse an den Knotenpunkten gewährleistet sind über die Pässe zu den Nachbarregionen hervorzuheben. Ebenfalls sind Postautolinien ab dem Verkehrsknotenpunkt Ilanz hervorzuheben.</p>		
Gemeinde Disentis	248	B Leitsätze	<p><i>Die Anbindung der touristischen Intensiverholungsräume an ausserkantonale Zentren und an die Metropolitanräume wird verbessert, wobei vor allem komfortable und attraktive Reiseketten im Halbstundentakt im Fokus stehen. Innerhalb der touristischen Räume wird während der touristischen Saison das ÖV-Angebot erweitert.</i></p> <p>In Disentis/Mustér fahren die Züge der RhB um jeweils xx.44Uhr ab. Die letzte Postautoverbindungen Fuorns - Bahnhof Disentis/Mustér trifft um 18.51 Uhr in Disentis/Mustér ein. Wenn man Pech hat, besteht die Möglichkeit, in Salaplauna aus dem Postauto zu sehen, wie der Zug aus dem Bahnhof hinausfährt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.</p> <p>Soweit zum Leitsatz auf Seite 6.3-3 <i>Attraktive Transportketten schaffen</i></p>	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Regiun Surselva	249	B - Leitsätze	<p>(Urbane) Seilbahnanlagen als Teil eines überregionalen Mobilitätskonzepts bzw. zur Anbindung touristischer Orte an das Eisenbahnnetz, zum Beispiel als Möglichkeit zur Verbindung Davos-Arosa, Lenzerheide – Chur, Lenzerheide – Arosa, Valendas – Laax, sollten als Option erwähnt werden. Ebenfalls sei die Option einer Verbindung Ilanz-Piz Mundaun als Erschliessungsbahn erwähnt.</p>	N	Derzeit sind keine auch nur annähernd ausgereifte Konzepte für (urbane) Seilbahnanlagen vorhanden, welche einen Richtplaneintrag rechtfertigen würden. Deshalb wurde dieser Vorschlag nach Prüfung und Diskussion mit dem AEV verworfen.
Gemeinde Albula / Alvra	250	Allgemeine Anliegen in Bezug zum ÖV	<p>In diesem Zusammenhang deponiert die Gemeinde Albula/Alvra erneut das Anliegen, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr im Albulatal dadurch ergänzt und verbessert werden kann und muss, indem die Personenzüge zwischen Chur und St. Moritz in Surava und Alvaneu auf Verlangen anhalten. Auch im Zusammenhang mit dem Projekt Landwasserwelt ist ein Zugshalt in Surava zwingend.</p>	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Für Bedarfskurse ist die telefonische Voranmeldung von einer Stunde auf eine halbe Stunde zu reduzieren, um die Kundenfreundlichkeit und die Nähe zum Kunden zu verbessern und zu steigern. Schliesslich sollten offizielle Postautokure grundsätzlich nicht über Gemeindestrassen geführt werden oder zumindest hat sich der Kanton an deren Unterhalt zu beteiligen.		
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	251		Wir unterstützen, dass der Kanton Flächen für Güterverkehrsanlagen als Ersatz für die Anlagen in Chur sichert.	K	Kenntnisnahme
Handlungsanweisungen					
Pro Natura	252	Handlungsanweisungen generell	Die Ziele und Leitsätze in dem Kapitel fokussieren stark auf das Angebot. Die Handlungsanweisungen auf den Ausbau der Infrastruktur. Es wäre wünschenswert, wenn in der Ausgangslage verstärkt auf den Zusammenhang zwischen Angebot und Ausbau der Infrastruktur eingegangen würde, und die Notwendigkeit für die einzelnen Ausbauprojekte fundierter dargelegt würde (insbesondere die Verbindungen Landquart – Davos, Landquart – St. Moritz). Zudem fehlt auch hier der Verweis auf die Einhaltung der eingangs aufgeführten Strategien (Klima, Biodiversität, Nachhaltigkeit, AGD). Antrag: Verweis auf die Berücksichtigung der Strategien machen.	N	Ausbauten der ÖV-Infrastrukturen: Siehe Antrag Nr. 226 sowie «Zielsetzung, bedarfsgerechter Ausbau» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr». Im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren ist der Bedarf, die Wirtschaftlichkeit und die Umweltkompatibilität nachzuweisen.  Eingangs aufgeführte Strategien: Siehe «Bezug zur Klimastrategie und zu den Klimazielen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
DIEM	253	Erster Satz Handlungsanweisung "Ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitstellen"	Der Kanton setzt sich für die Planung der notwendigen Infrastrukturausbauten für den Angebotsausbau ein	N	Ergänzung verunklärt, es geht hier nicht darum, Planungen zu realisieren, sondern möglichst Projekte zu ermöglichen.
DIEM	254	Zweiter Absatz erste Handlungsanweisung "Ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitstellen" S. 6.3-4	Der Kanton entwickelt die Angebots- und Betriebskonzepte des regionalen und über- regionalen öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit dem Bund, den benachbarten Kantonen und ausländischen Regionen sowie den Transportunternehmungen weiter <del>und setzt sie um.</del>	P	Wird wie folgt umformuliert: Der Kanton entwickelt die Angebots- und Betriebskonzepte bis hin zur Umsetzung weiter.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
RhB	255	Ergänzung Handlungsanweisungen (1. Handlungsanweisung, Seite 6.3 – 4)	Der letzte Satz des zweiten Abschnitts ist wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton prüft die Möglichkeiten zur Schaffung, Weiterentwicklung und Abstimmung attraktiver Tarifverbünde.»	P	Antrag ist berücksichtigt
RhB	256	Ergänzung Handlungsanweisungen (1. Handlungsanweisung, Seite 6.3 – 4)	Die erste Handlungsanweisung ist wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton fördert die Konnektivität und die Verfügbarkeit von Internet im öffentlichen Verkehr.»	K	Diese Thematik ist zwischen Kanton (AEV) und den Transportunternehmen zu bearbeiten und kann nicht Inhalt des Richtplans sein.
Region Plessur	257	Handlungsanweisung Angebots- und Betriebskonzepte	In die Erarbeitung der Angebots- und Betriebskonzepte des regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrs sind auch die Regionen und Gemeinden in geeigneter Weise einzubeziehen.	K	Kenntnisnahme. Die Erarbeitung der Angebots- und Betriebskonzepte erfolgt ausserhalb des Richtplans.
Pro Natura	258	Handlungsanweisungen 2. Kasten	In all den zahlreichen Handlungsräumen wird von einem «bedarfsgerechten Ausbau» gesprochen – der Objekt-(wunsch-)liste folgend käme wohl der Begriff des «angebotsgetriebenen Ausbaus» den angestrebten Zielen näher. Ein Ausbau darf in keinem Fall einseitig auf Kosten von Natur und Landschaft erfolgen. Nach Möglichkeit sind «organisatorische Massnahmen» (Management) den rein technischen Massnahmen (Infrastrukturausbau) vorzuziehen. Antrag: 1. der Begriff «bedarfsgerecht» ist überall mit «massvoll» zu ersetzen. 2. Der Wille, dass Aus- und Neubauten nicht einseitig zu Lasten von Natur und Landschaft gehen dürfen ist auszuweisen. 3. Die Auflage, dass sämtliche Aus- und Neubauten einer Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen (auch der RhB) wie sie bereits für andere Vorhaben der kantonalen Verwaltung etabliert ist, soll explizit Eingang in die Handlungsgrundsätze finden.	N	Einerseits wird von Pro Natura der Umstieg vom MIV auf den ÖV verlangt, andererseits soll der ÖV nicht bedarfsgerecht ausgebaut werden dürfen. Die beiden Forderungen widersprechen einander zumindest teilweise. Der Begriff «bedarfsgerecht» wird beibehalten. Siehe auch «Zielsetzung, bedarfsgerechter Ausbau» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».  Die folgenden Anträge sind gesetzlicher Natur, sind in Plangenehmigungsverfahren geregelt und können deshalb nicht Inhalt des Richtplans sein.
Kanton St. Gallen	259	C Handlungsanweisungen	Hier wird neu der Begriff «Handlungsräume» eingeführt, und es werden acht Handlungsräume bezeichnet. In der nachfolgenden Objektliste wird ausschliesslich der Begriff «Region» verwendet mit Namen, die nur teilweise mit denjenigen der Handlungsräume übereinstimmen (z.B. «Viamala», «Surselva» oder auch «Engiadina Bassa – Val Müstair»). Um nicht Verwirrung zu erzeugen, empfehlen wir den Gebrauch gleicher Begriffe und Namen.	K	Gleich wie im Raumkonzept St. Gallen wird im Bündner Raumkonzept in funktionalen Handlungsräumen gedacht. Die Umsetzung erfolgt aber gemäss den institutionalisierten Regionen. Auch hier zeigt sich kein Unterschied zum Kanton St. Gallen. Wir empfehlen, hierzu kurz das Raumkonzept GR zu konsultieren.
DIEM	260	Umformulierung erste Aufzählung der zweiten Handlungsanweisung S. 6.3-4	<del>Im Handlungsraum Nordbünden wird das ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausgebaut. Die Funktionen der verschiedenen Verkehrsmittel werden geklärt. Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB werden systematisiert und optimal aufeinander abgestimmt.</del>	P	Berücksichtigung wie folgt: Im Handlungsraum Nordbünden wird das ÖV-Angebot bedarfsgerecht gestaltet. Die Funktionen der verschiedenen Verkehrsmittel werden geklärt. Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Antrag Umformulierung: Im Handlungsraum Nordbünden werden die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB systematisiert und optimal aufeinander abgestimmt.		werden systematisiert und regionsübergreifend optimal aufeinander abgestimmt.
RhB	261	Ergänzung Handlungsanweisungen (Seite 6.3 – 4)	Das öV-Angebot wird in den Handlungsraum Nordbünden nicht nur systematisiert, sondern seitens RhB auch deutlich ausgebaut. So ist mit dem Angebotskonzept Retica 30+ die Einführung des Halbstundentakts auf den Strecken Landquart – Klosters – Davos, Chur – Ilanz sowie nach St. Moritz vorgesehen.	K	Das Angebotskonzept Retica 30+ ist erwähnt und das Anliegen ist in der Formulierung "bedarfsgerecht ausgebaut" enthalten.
Region Sarganserland-Werdenberg	262	C Handlungsanweisung: «Im Handlungsraum Nordbünden wird das ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausgebaut. Die Funktionen der verschiedenen Verkehrsmittel werden geklärt. Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB werden systematisiert und optimal aufeinander abgestimmt.»	Bemerkung: Die Buslinie Landquart–Bad Ragaz übernimmt in Bad Ragaz auch Funktionen im Ortsverkehr; die überkantonale Abstimmung ist hier von Relevanz, zumal das Fehlen einer solchen auch von politischer Seite schon moniert wurde. Antrag: Der erste Spiegelstrich ist wie folgt zu ergänzen: «[...] Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB werden systematisiert und über die Kantonsgrenze hinaus optimal aufeinander abgestimmt.»	P	Gemäss Raumkonzept ist der Raum Sargans ebenfalls Teil des funktionalen Raums (Handlungsraums) Nordbünden. Die Handlungsanweisung wird deshalb wie folgt angepasst: Die Angebote von Orts- und Regionalbus, Rhätischer Bahn und SBB werden systematisiert und regionsübergreifend optimal aufeinander abgestimmt
Regiun Surselva	263	C - Handlungsanweisungen	<i>Im Handlungsraum Surselva wird das Angebot Chur – Disentis bedarfsgerecht ausgebaut</i>  Die Handlungsanweisung ist wie folgt zu ändern: Im Handlungsraum Surselva wird das Angebot Chur – Disentis – Andermatt bedarfsgerecht ausgebaut. Zusätzlich ist im Handlungsraum Surselva die umsteigefreie Busverbindung Biasca - Disentis unter Wahrung der Umsteigemöglichkeiten an den Knoten zum Eisenbahnnetz zu erwähnen.	P          K	Chur – Disentis – Andermatt wird berücksichtigt, entspricht auch den Handlungsraum-Darstellungen im Raumkonzept   Angebotsveränderungen sind im Fahrplanverfahren zwischen AEV und Gemeinde/Region zu regeln. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
Gemeinde Disentis	264	C Handlungsanweisungen	Unter dem Titel <i>Kanton, Regionen und Gemeinden beachten bei Angebots- und Infrastrukturplanungen des öffentlichen Verkehrs die Anforderungen aus dem Raumkonzept Graubünden. Für die einzelnen Handlungsräume gelten folgende Festlegungen:</i> folgende Ergänzungen vor:	P  /  K	Siehe Antrag Nr. 263

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Handlungsraum Surselva wird das ÖV-Angebot auf der Achse Chur-Disentis/Mustér-Tujetsch-Andermatt bedarfsgerecht ausgebaut.</li> <li>- ÖV-Angebot zwischen Disentis/Mustér und Fuorns wird auf die Angebote von RhB und MGB noch besser abgestimmt.</li> </ul> <p>Im Sinne der Festlegung im Raumkonzept wird das ÖV-Angebot zwischen Disentis/Mustér und Biasca Stazione überprüft, ergänzt und ausgebaut.</p>		
RhB	265	Ergänzung zweite Handlungsanweisung (Seite 6.3 – 4)	Der Handlungsraum Davos – Klosters ist wie folgt zu ergänzen: «Im Handlungsraum Davos – Klosters wird die öV-Erreichbarkeit durch Massnahmen auf der Achse Landquart – Davos – Filisur sowie durch die Schaffung einer halbstündlichen S-Bahn Davos erhöht	K	Dies ist Inhalt des Konzepts Retica 30 + und muss im Richtplan nicht separat erwähnt werden. Verbindungsintervalle/Taktfrequenzen werden im Richtplan nicht detailliert aufgeführt. In den Erläuterungen zum Konzept «Retica 30+» werden die wichtigsten Kernelemente zusammengefasst.
RhB	266	Ergänzung zweite Handlungsanweisung (Seite 6.3 – 4)	Der Handlungsraum Engiadina Bassa – Val Müstair ist wie folgt zu ergänzen: «Das Unterengadin erhält mit dem Angebotskonzept Retica 30+ der RhB eine halbstündliche Verbindung nach Landquart und ins Oberengadin.»	K	Siehe Antrag Nr. 265
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	267	Internationale Anbindung der Region EBVM	Antrag: Im Handlungsraum EBVM werden die internationalen ÖV-Anbindungen optimiert.	K	Dieser Antrag entspricht der jetzigen Formulierung
RhB	268	Änderung zweite Handlungsanweisung (Seite 6.3 – 4)	Im Handlungsraum Oberengadin – Valposchiavo – Bregaglia ist das Wort Eisenbahnachse zu streichen und allgemein durch «Achse» zu ersetzen, da nicht nur die Attraktivität des Verkehrsträgers Bahn erhöht werden soll.	P	Der Antrag wird wie folgt berücksichtigt: «Im Handlungsraum Oberengadin - Valposchiavo - Bregaglia wird die Attraktivität der ÖV-Verbindungen zwischen der Lombardei und dem Oberengadin durch abgestimmte Angebote erhöht.»
RhB	269	Ergänzung Handlungsanweisungen (Seite 6.3 – 4)	Im Handlungsraum Oberengadin – Valposchiavo – Bregaglia wird unseres Erachtens die Attraktivität der Eisenbahnachse Lombardei – Oberengadin nicht ausschliesslich durch abgestimmte Anschlüsse erhöht, sondern auch durch andere Massnahmen im öffentlichen Verkehr, wie z.B. eine Verdichtung des Angebots oder den Einsatz von modernem Rollmaterial. Der Passus «durch abgestimmte Abschlüsse» ist demnach entsprechend zu ergänzen.	P	Siehe Antrag Nr. 268
Esther Casanova Raumplanung GmbH	270	Handlungsraum Viamala	Es bleibt unklar, wieso der Ausbau der Verbindung nach Chur (Stichwort Halbstundentakt Thusis-Chur) nicht genannt wird. Dies ist seit Jahren ein grosses Anliegen der Region. In anderen Handlungsräumen (Surselva, Albula) ist es möglich einen Ausbau der Verbindungen nach Chur zu nennen, wieso im Handlungsraum Viamala nicht? Es sollte hoffentlich klar sein, dass	K	Siehe Antrag Nr. 265  In den Erläuterungen zum Konzept «Retica 30+» wird unter anderem der Halbstundentakt zwischen Chur und Thusis erwähnt.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			dieser Angebotsausbau nur schon aufgrund der Raumstruktur (durchgehender suburbaner Raum Chur-Thusis im Raumkonzept!) eine wesentliche höhere Priorität haben sollte als z.B. ein Ausbau Chur-Surselva und schon seit Jahren überfällig ist.		
Region Viamala	271	Handlungsanweisungen	In den Ausführungen des KRIP kommt deutlich zum Ausdruck, dass die Region Viamala für den Kanton aus dem Raum bis Thusis besteht. Der Raum Schams, Rheinwald und Avers ist ebenso Teil der Region und im Handlungsraum mitzudenken. Betreffend die Ausführungen zum öffentlichen Personenverkehr sind die Ausführungen mit dem Knoten Andeer und der Anbindung der Gemeinden an diesen Knoten zu ergänzen (Antrag).	K	Die räumlichen Zusammenhänge sind im Kapitel 2 Raumentwicklungsstrategie aufgezeigt. Was den ÖV betrifft, so sind Potentialzuwächse vor allem im Raum Domleschg-Heinzenberg zu erwarten, deshalb ist dieser spezifisch erwähnt. Angebotserweiterungen im öffentlichen Verkehr sind ausserhalb des Richtplans zu regeln bzw. zu beantragen. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
DIEM	272	Ergänzung erste Aufzählung der zweiten Handlungsanweisung S. 6.3-4	Tilo-Verlängerung Roveredo/Grono	P	Formulierung: Tilo-Verlängerung nach Roveredo bzw. Grono
DIEM	273	Dritte Handlungsanweisung S. 6.3-4	Der Kanton, die Regionen und Gemeinden <del>fördern</del> prüfen die Einführung alternativer Betriebsformen wie Bedarfsbusbetriebe, Rufbusse, Sammeltaxis, autonome Shuttles und weitere.	P	Formulierung nach Rücksprache mit DIEM: ...unterstützen die Einführung...
Regiun Surselva	274	C - Handlungsanweisungen	Die Erwähnung von autonomen Shuttles wird sehr begrüsst. Gerade in den touristischen Regionen besteht ein Potential von autonomen Schienenfahrzeugen für den touristischen Binnenverkehr innerhalb der Destinationen (z.B. Davos, Oberengadin, Tujetsch). Diese Technologie befindet sich ebenfalls in der Erprobung und sollte gleichberechtigt zu Strassenfahrzeugen geprüft und gefördert werden.	K	Kenntnisnahme
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	275	Begrüssung der die Region ÖV-Massnahmen	Die im Richtplan aufgezeigten Stossrichtungen werden begrüsst. In den Handlungsanweisungen des Richtplanentwurfs wird festgelegt, dass die ÖV-Anbindungen aus dem Raum Scuol nach Landeck - Innsbruck und aus dem Raum Zernez - Val Müstair ins Vinschgau optimiert werden. Ebenso begrüsst werden die Überlegungen betreffend die Förderung alternativer Betriebsformen wie Bedarfsbusbetriebe, Rufbusse oder Sammeltaxis sowie die Aussage, wonach die Anbindung der touristischen Intensiverholungsräume an ausserkantonale Zentren und an die Metropolitanräume verbessert wird. In	K	Kenntnisnahme



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			diesem Zusammenhang werden selbstredend auch die auf der Zufahrtsachse Prättigau vorgesehenen baulichen Massnahmen (Streckenbegradigung Fideris – Küblis RhB) begrüsst.		
DIEM	276	S. 6.3-5, zweite Handlungsanweisung	Antrag Streichung:  Der Kanton setzt sich ein für die zeitgerechte Erstellung der notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des Konzepts «Retica 30+», der Angebotskonzepte der nationalen Ausbauschritte 2025 und 2035 sowie den Anschluss von Graubünden an das europäische Hochleistungsnetz. <del>Er stellt die notwendigen Betriebsbeiträge für die Transportunternehmen sicher.</del>	P	Satz wird gestrichen
Esther Casanova Raumplanung GmbH	277	Leitsätze: Regionale und überregionale Buskonzepte an neue Bahnkonzepte anpassen und weiterentwickeln	Als Grundlagen werden lediglich Bahnkonzepte (Retica 30+, Ausbauschritte 2025 bis 2035) herangezogen. Die Buskonzepte des regionalen und überregionalen Verkehrs werden nicht als Grundlagen beigezogen. Dies mag aufgrund des wesentlichen kürzeren Planungshorizont und der mangelnden Verfügbarkeit dieser Konzepte sinnvoll sein. Eine Sicherung der Ausrichtung des regionalen Busangebotes auf die neuen Bahnkonzepte, die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben diesbezüglich sowie der Weiterentwicklung dieses Angebots ist im Richtplan aber trotzdem erforderlich und fällt aktuell im Richtplanentwurf «zwischen Stuhl und Bank». Möglich wäre zum Beispiel eine Ergänzung (in fetter Schrift) der folgenden Handlungsanweisung: «Der Kanton setzt sich ein für die zeitgerechte Erstellung der notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des Konzepts «Retica 30+», der Angebotskonzepte der nationalen Ausbauschritte 2025 und 2035 sowie den Anschluss von Graubünden an das europäische Hochleistungsnetz. Er stimmt die Konzepte des strassengebundenen regionalen und überregionalen öffentlichen Personenverkehrs auf die genannten Bahnkonzepte ab, entwickelt sie weiter und setzt sich für die Realisierung der dafür notwendigen Infrastruktur ein. Erstellt die notwendigen Betriebsbeiträge für die Transportunternehmen sicher.	K	Die Anliegen sind bereits in der ersten Handlungsanweisung enthalten: "Der Kanton entwickelt die Angebots- und Betriebskonzepte des regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit dem Bund, den benachbarten Kantonen und ausländischen Regionen sowie den Transportunternehmen bis hin zur Umsetzung weiter".
DIEM	278	S. 6.3-5, dritte Handlungsanweisung	Antrag Streichung: <del>Der Kanton unterstützt die Einführung von Fernbuslinien indem er die Bereitstellung von Fernbushaltestellen vorantreibt</del>	P	Angepasste Formulierung nach Rücksprache DIEM: Der Kanton setzt sich für die Einführung von Fernbuslinien, die das Angebot vervollständigen, und die Bereitstellung von Fernbushaltestellen an geeigneten Lagen mit gutem ÖV-Anschluss ein.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
DIEM	279	S. 6.3-5, vierte Handlungsanweisung	Antrag Streichung: <del>Ebenso prüfen die Gemeinden die Bereitstellung und Finanzierung von Fernbus-Haltestellen und Terminals durch die öffentliche Hand.</del>	P	Angepasste Formulierung nach Rücksprache DIEM: Ebenso prüfen Gemeinden in geeigneter Lage die Bereitstellung von Fernbus-Haltestellen und deren (Teil-)Finanzierung durch die öffentliche Hand.
Esther Casanova Raumplanung GmbH	280	Leitsätze BehiG	Neben den Bushaltestellen müssen auch die Bahnhaltstellen umgebaut werden. Eine entsprechende Handlungsanweisung (der Kanton unterstützt dies oder setzt sich dafür ein) fehlt.	K	Dies ist eine Handlungsanweisung, welche die Gemeinden betrifft. Der behindertengerechte Ausbau der Perronanlagen wird durch den Bund finanziert und in Absprache mit den Bahnbetreibern realisiert. Bushaltestellen an Bahnhöfen fallen ebenfalls in die Zuständigkeit der Gemeinden.
RhB	281	Ergänzung achte Handlungsanweisung (Seite 6.3 – 5)	Das Rätische Dreiecke ist wie folgt zu präzisieren: «im Rätischen Dreieck (Dreiländereck Österreich – Schweiz – Italien)»	P	Berücksichtigung
Region Sarganserland- Werdenberg	282	C Handlungsanweisung: «Der Kanton beobachtet die Weiterentwicklung der Tariflandschaft Schweiz und zieht daraus die nötigen organisatorischen und finanziellen Konsequenzen für notwendige Massnahmen.»	Als Ziel/Leitsatz sollen unter Beibehaltung der nationalen Entwicklung attraktive Tarifverbünde geschaffen bzw. bestehende weiterentwickelt werden. Die Region Sarganserland-Werdenberg begrüsst ausdrücklich eine vereinfachte Tarifstruktur Kanton St.Gallen / Kanton Graubünden und empfiehlt diesbezüglich eine Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund OSTWIND, solange noch kein gesamtschweizerischer Tarifverbund in Sicht ist.	K	Wird dem AEV zur Kenntnis weitergeleitet.
DIEM	283	S. 6.3-5, letzte Handlungsanweisung	Antrag Umformulierung: Der Kanton unterstützt die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB. <del>Er sichert</del> In diesem Rahmen unterstützt er die Bereitstellung der Flächen für Abstell- und Güterverkehrsanlagen als Ersatz für die bestehenden Anlagen im Zentrum von Chur.	N	Die ursprüngliche Formulierung wird nach Rücksprache mit DIEM belassen
Pro Natura	284	Handlungsanweisung: Gesamtperspektive Ostschweiz, Güterverkehrsanlagen	Die Gesamtperspektive Ostschweiz fokussiert für den Kanton Graubünden auf dem Bau von Immobilien in Bahnhofsnähe Chur und Landquart, sowie den Güterverkehr. Ersteres soll nicht Bestandteil des Richtplans Verkehr sein, für letzteres gibt es ein eigenes Kapitel im Richtplan – Kapitel 6.6 Güterverkehr. Im Kapitel 6.3 wird weder in der Ausgangslage, noch in der Zielsetzung oder den Leitsätzen auf den Güterverkehr eingegangen. Antrag: 1. Handlungsanweisung streichen 2. Teile zum Güterverkehr in Kapitel 6.6 Güterverkehr verschieben	N	Die Gesamtperspektive Ostschweiz ist ein Arbeitsprogramm der SBB und der Kantone Graubünden, St.Gallen, Thurgau und Schaffhausen. Es enthält gemeinsam festgelegte Stossrichtungen in den Bereichen Angebot (Personen- und Güterverkehr), Eisenbahninfrastruktur und Arealentwicklung. Als Gesamtkonzept gehört es in das Kapitel ÖV.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Hartmann & Sauter	285	C Handlungsanweisungen	<p>Bemerkungen zur Anweisung 2, Pkt. 3 Handlungsraum Davos – Klosters: Davos ist, abgesehen von Chur, nicht nur die weitaus grösste Gemeinde im Kanton, sondern auch wichtiges Regionalzentrum. Allerdings ist es das einzige Regionalzentrum im Kanton (oder?), <i>das keine umsteigefreie ÖV-Verbindung (Zug oder Bus) mit der Kantonshauptstadt hat</i> – und erst noch mit ziemlich langem Aufenthalt in Landquart. Davos sollte daher ebenfalls in den Genuss von umsteigefreien Zugverbindungen nach/von Chur kommen. Wie dies geschehen kann, sollen die RhB bzw. das AEV kreativ aufzeigen.</p> <p>Bemerkungen zur Anweisung 6 betreffend die Förderung von Fernbuslinien: Die Förderung von Fernbuslinien ist nur soweit zweckmässig, als die angebotenen Buskurse entsprechende <i>Bahnverbindungen nicht konkurrenzieren</i>. Dies sollte als Randbedingung erwähnt werden.</p> <p>Bemerkungen zur Anweisung 7 betreffend Bushaltestellengemäss BehiG: Im Unterland sind die Bushaltestellen in der Regel <i>standardgemäss als Fahrbahnhoftestellen</i>, und nicht als Busbuchten, ausgestaltet, was auch den Anforderungen der einschlägigen VSS Norm entspricht. Sowohl aus Sicht des Busbetreibers und der Fahrgäste als auch aus finanzieller Sicht seitens des Kantons und der betroffenen Gemeinden spricht alles für Fahrbahnhoftestellen und nichts für Busbuchten – ausser der mögliche minimale Zeitverlust für ein paar Automobilisten – sowie leider die bisherige unflexible und befremdliche Haltung der Kantonspolizei in dieser Frage ....</p> <p>Antrag zum Pkt. 7 zu den Bushaltestellen: Ergänzend zum bestehenden Text: Die Bushaltestellen werden in der Regel als Fahrbahnhoftestellen mit Massnahmen gegen das Überholen des haltenden Busses durch Autos ausgestaltet.</p>	K	<p>Handlungsraum Davos-Klosters: Kenntnisnahme, das Anliegen wird dem AEV zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die vorgeschlagene Formulierung wurde während der Erarbeitung des Richtplans geprüft und verworfen. Der Kanton unterstützt in dieser Frage den Wettbewerb der verschiedenen Angebote.</p> <p>Bushaltestellen: Die Ausgestaltung von Bushaltestellen (Fahrbahnhoftestelle oder Busbucht) ist nicht richtplanrelevant.</p>
RhB	286	Ergänzung neue Handlungsanweisung (Seite 6.3 – 4)	Eine neue Handlungsanweisung ist hinzuzufügen: «Der Kanton setzt sich für die genügende Bereitstellung von Kapazitäten für den Velotransport im öffentlichen Verkehr ein. Federführung: Amt für Energie und Verkehr»	K	Das Anliegen wird auch ohne Richtplanantrag bereits heute vom AEV unterstützt. Der Zusatznutzen einer Handlungsanweisung im Richtplan ist nicht ersichtlich. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
Regiun Surselva	287	C - Handlungsanweisungen	Konkrete Handlungsanweisungen zur Binnenvernetzung innerhalb der suburbanen Räume sollte aufgenommen werden.	K	Siehe Antrag Nr. 232. Unserer Ansicht nach decken die bestehenden Handlungsanweisungen diesen Antrag ab.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Klosters-Serneus	288	Ausbau öffentlicher Verkehr zwischen dem geplanten Parkplatz Selfranga und Klosters Platz (resp. Talstation).	Im Zusammenhang mit der geplanten Parkierungsanlage in Selfranga soll der öffentliche Personenverkehr zwischen Selfranga und Klosters Platz resp. der Talstation der Gotschna Talstation ausgebaut werden.	K	Nach Auskunft des AEV handelt es sich um eine Busverbindung. Diese ist nicht im Richtplan aufzuzeigen.
Regione Moesa	289	Richiesta 3: Le determinazioni per l'area d'intervento Moesano (Regione Moesa) sono da completare con affermazioni in merito al miglioramento del collegamento con i trasporti pubblici tra la Bassa Mesolcina e l'agglomerazione di Bellinzona così come alla rete ferroviaria celere (TILO).	Un miglioramento del collegamento tra Coira e Bellinzona, come contenuto nel Piano direttore in fase di esposizione, è visto di buon occhio dalla Regione Moesa, questo serve tuttavia in modo particolare al trasporto pubblico sovraregionale sull'asse nord-sud. Per gli abitanti e gli impiegati della Regione Moesa è soprattutto importante un miglioramento del trasporto pubblico regionale, in modo particolare un collegamento efficiente e snello alla rete del trasporto pubblico della «Città Ticino» così come alla Nuova ferrovia transalpina (sia verso sud attraverso la galleria di base del Ceneri, che verso nord attraverso la galleria di base del San Gottardo). Con ciò non si pensa ancora al prolungamento del TILO ma bensì a misure a corto termine che mirano a migliorare la stabilità degli orari (p.e. corsie preferenziali), a aumentare la frequenza delle corse o anche a ampliare l'offerta nei fuori orario. Il prolungamento del TILO va valutato in modo approfondito quale opzione a medio-lungo termine. Attualmente la Regione predilige tuttavia soluzioni a costi contenuti e implementabili tempestivamente rispetto alla «visione TILO», la quale è inevitabilmente legata a grandi sfide a livello finanziario, pianificatorio e di esercizio. L'affermazione in merito al TILO va ciononostante mantenuta nelle istruzioni operative del Piano direttore cantonale.	K	Der Antrag entspricht der Formulierungen im Kapitel 6.3: "Im Handlungsraum Moesano wird die ÖV-Verbindung auf der Achse zwischen Bellinzona und Chur verbessert sowie die Planung der TILO-Verlängerung nach Roveredo bzw. Grono in Zusammenarbeit mit der Region Moesano und dem Kanton Tessin vorangetrieben."
Gemeinde Albula / Alvra	290	Aufnahme eines KRIP-Objekts bezüglich der Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel	Antrag: Die Anbindung des Bahnhofs Tiefencastel an die Nationalstrasse ist zu verbessern (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts). Ergänzend ist an dieser Stelle auf die Problematik der Verkehrsführung am Bahnhof Tiefencastel hinzuweisen. Der Bahnhof Tiefencastel stellt einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar, indem die Bahnlinie Chur-St. Moritz als auch die Postautoverbindungen zwischen Chur - Lenzerheide und Savognin (-Bivio) sowie Alvaschein - Alvaneu Dorf/Filisur und nach Mon/Stierva in Tiefencastel vorbeiführen. Taktverdichtungen sind seitens der Gemeinde Albula/Alvra erwünscht und gefragt. Die Verkehrssicherheit ist aber zwingend sicherzustellen, weshalb der Kanton Graubünden dringend ersucht wird, zusammen mit der Gemeinde Albula/Alvra nach Lösungen für eine bessere Verkehrserschliessung am Bahnhof Tiefencastel zu suchen.	K	Siehe Antrag Nr. 209

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Albula / Alvra	291	Aufnahme eines KRIP-Objekts bezüglich des Bahnüberganges Surava	<p>Antrag: Der Bahnübergang Surava sei aufzuheben (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).</p> <p>Eine Schwachstelle stellt der Bahnübergang über die Landwasserstrasse beim Bahnhof Surava dar. Bahnübergänge über Kantonsstrassen sind aus verkehrstechnischer Sicht infolge der negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (Rückstau, Wartezeiten) und aus Sicherheitsgründen nicht mehr zeitgemäss, weshalb der Kanton in jüngerer Vergangenheit verschiedene Übergänge aufgehoben hat (z.B. Samedan, Ilanz) oder entsprechende Vorhaben im Richtplan verankert hat (Anschluss Flüelastrasse).</p> <p>Beim Bahnübergang Surava kommt erschwerend hinzu, dass sich der Bahnübergang im Bereich eines Anschlussknotens befindet, der heute insbesondere vom Werkverkehr genutzt wird (Anschluss Güterumschlagzentrum RhB, Gewerbezone und Deponie). Die Ausgestaltung dieses Knotens mag bereits heute den Anforderungen (und strassenbaulichen Normen) des Werkverkehrs nicht zu genügen. Nach Inbetriebnahme der «Landwasserwelt» werden zusätzlich zum Werkverkehr auch Reisecars und viele Personenwagen über diesen Anschluss verkehren. Zudem ist davon auszugehen, dass der Fahrplan der RhB auf der Albulalinie im Zuge von Retica 30+ weiter verdichtet wird, so dass sich die bestehende Problematik rund um den Bahnübergang Surava in Zukunft weiter akzentuiert. Das Vorhaben einer Aufhebung des Bahnübergangs Surava ist daher als Objekt in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Eingangsportals in die «Landwasserwelt» wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um die Situation im Bereich des Bahnübergangs zu verbessern. Unter anderem wurde auch die langfristige Option einer Verlegung der Kantonsstrasse geprüft, welche eine Aufhebung des Bahnübergangs ermöglichen würde. Diese Option soll auch im neuen Objekt des kantonalen Richtplans vermerkt werden (Koordinationsstand «Vororientierung»). Für genauere Informationen hierzu stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	K	Siehe Antrag Nr. 208
Erläuterungen					
Region Surselva	292	D - Erläuterungen	<p>Unter dem Titel Retica 30+ wird der Halbstundentakt zwischen Chur und Disentis festgehalten. Um die Surselva als funktionalen Raum miteinander zu verbinden ist der Halbstundentakt bis Dieni vorzusehen, wobei idealerweise umsteigefreie Verbindungen zwischen Chur und Dieni möglich sein sollten.</p>	K	Retica 30+ ist ein eigenständiges ÖV-Konzept. Allfällige Anpassungen sind mit den zuständigen Stellen zu regeln.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Denkmalpflege GR	293	Textergänzung Erläuterungen:	«Durch ihren offensichtlich stark prägenden, historischen Einfluss auf die touristische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Kantons ist die Rhätische Bahn als bedeutendes Kulturgut für Graubünden zu bezeichnen. Mit wenigen Ausnahmen befährt die RhB noch das gleiche ursprüngliche Streckennetz, wie vor über hundert Jahren. Im ganzen Kanton sind zahlreiche qualitätsvolle Hoch- und Kunstbauten der Eisenbahn vorzufinden.»	P	Vgl. Antrag Nr. 222 In den Erläuterungen wird folgender Abschnitt ergänzt: «Rhätische Bahn (RhB): 1889 wurde die Bahnlinie Landquart – Klosters eröffnet. Nur ein Vierteljahrhundert später war fast das ganze Streckennetz der Rhätischen Bahn gebaut. 1999 wurde als letzte Streckenerweiterung der Vereinatunnel eröffnet. Das Streckennetz der Rhätischen Bahn ist rund 384 Kilometer lang und ist auf einzigartige Weise in die Landschaft eingebettet. Ein Drittel zählt zum UNESCO Welterbe RhB (siehe auch KRIP Kapitel 8). Rund ein Fünftel des Streckennetzes befindet sich auf oder in Kunstbauten. Durch ihren stark prägenden, historischen Einfluss auf die touristische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Kantons kann die Rhätische Bahn als bedeutendes Kulturgut für Graubünden bezeichnet werden. Im ganzen Kanton sind zahlreiche qualitätsvolle Hoch- und Kunstbauten der Eisenbahn vorzufinden.»
Objektliste					
VCS und WWF	294	Status: Projektstudie Zwischenergebnis oder Festsetzung	In der Objektliste sind mehr als die Hälfte der Objekte im Status „Projektidee oder Planungsstudie“. Der VCS geht davon aus, dass vor allem die konkreteren Projektstudien und vom Bund mitfinanzierten Projekte umgesetzt werden: Der Kanton unterstützt die Bestrebungen zur Optimierung, zur Beschleunigung und zum Ausbau der Bahn- und Busverbindungen nach Zürich, nach St.Gallen/Konstanz sowie nach München (Anschluss St. Margrethen), im Rätischen Dreieck, zwischen dem Misoix und dem Tessin bzw. dem Grossraum Milano und in Richtung Uri - Wallis. Die Verlängerung der S-Bahn von Castione (Bellinzona) nach Roveredo/Grono soll realisiert werden.	K	Die Annahme ist zutreffend. Der Zweck der Objekte im Status Projektidee oder Planungsstudie ist, diese als Optionen offenzuhalten. Siehe auch «Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder Projektstudie aufgeführt sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
Pro Natura	295	Generell	Viele der Objekte sind weder in den in der Ausgangslage, noch in den Erläuterungen erwähnten Grundlagenberichten vorhanden. Es ist daher	N	Siehe «Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>nicht klar, wie diese Objekte helfen, die Ziele und Leitsätze des Kapitels zu erfüllen. Dies betrifft insbesondere sämtliche neue Bahnlinien, i.e. die Objekte 22.TB.01 (Bahnverbindung Scuol – Landeck), 22.TB.02 (Bahnverbindung Mals – Val Müstair – Bormio), 22.TB.03 (Bahnverbindung Scuol – Unterengadin – Val Müstair – Mals), 11.TB.05 (Bahnverbindung Zuoz/S-chanf – Livigno), 30.TB.01 (Bahnverbindung Thusis – Chiavenna)</p> <p>In der Objektliste sind mehr als die Hälfte der Objekte im Status Projektidee oder Projektstudie. Für viele fehlen die Grundlagen in der Ausgangslage, sie entsprechen nicht den Zielen und Leitsätzen des Richtplans. Die Objektliste erweckt derzeit den Eindruck einer (unseriösen) Wunschliste.</p> <p>Antrag: Bereinigung der Objektliste. Objekte, welche nicht den Zielen im Kapitel entsprechen sollen aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden.</p>		Projektstudie aufgeführt sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Bündner Heimatschutz	296	Generelle Bemerkungen	<p>Viele der aufgeführten Objekte besitzen noch den Koordinationsstand «Vororientierung» und es werden Projektstudien und -ideen erarbeitet. Neben einzelnen punktuellen Vorhaben wie Haltestellen, handelt es sich oft um «lineare» Vorhaben d.h. Bahnverbindungen etc.</p> <p>Im Sinne unserer einleitenden Bemerkungen zu «Ziele und Leitsätze» sind bei sämtlichen Vorhaben der Abstimmungsbedarf resp. die Vereinbarkeit mit den Inventaren ISOS, IVS und BLN sowie allfälligen Schutzobjekten der Nutzungsplanungen zu prüfen und berücksichtigen. Bei den Bemerkungen/ Verweis ist der Hinweis auf die Prüfung des Abstimmungsbedarf im Rahmen der Projektstudien/-ideen und auch bei einer Aufstufung des Koordinationsstandes aufzunehmen.</p>	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Esther Casanova Raumplanung GmbH	297	Koordination, Koordinationsstand	<p>In der Objektliste sind sehr viele Objekte aufgeführt. Viele Objekte sind mit Koordinationsstand Vororientierung und Bemerkung «Status Projektidee». Aktuell ist die Objektliste eine Ideensammlung an Infrastrukturprojekten, aber kein koordinierender und abgestimmter Richtplan. Um diesen Schritt noch zu vollziehen ist die Abstimmung zwischen den dringlichen und realistischen Vorhaben (Umsetzung Retica 30+) und jenen, die wirklich nur eine Projektidee sind (z.B. Splügentunnel) erforderlich.</p> <p>In der Übersichtskarte zu den Objekten scheint die Koordination zum Teil gemacht: Dort wird zwischen den Realisierungshorizonten kurz-bis mittelfristig und langfristig unterschieden. Zudem gibt es eine Kategorie «Zukunftsprojekte Langfristig». Leider ist die Identifikation der Objekte im Plan schwierig (keine Beschriftung). Zudem scheint die Einteilung auf den</p>	K	<p>Siehe «Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder Projektstudie aufgeführt sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».</p> <p>Abstimmung: Dies wird durch die Koordinationsstände "Vororientierung", "Zwischenergebnis" und "Festsetzung" vorgenommen. Dringliche Projekte sind nicht im Koordinationsstand "Vororientierung".</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>ersten Blick willkürlich: Der Splügentunnel ist zum Beispiel nicht als langfristiges Zukunftsprojekt aufgeführt. Es empfiehlt sich, die Differenzierung des Realisierungszeitraumes auch in der Objektliste aufzuführen. Zudem sollte das Planlayout so optimiert werden, dass die Objekte eindeutig zu identifizieren sind (z.B. mit einer Beschriftung). Sämtliche langfristige Projektideen (Bahnverbindungen nach Landeck, Bormio, Splügentunnel, Lenzerheide usw.) können als «Zukunftsprojekte langfristig» parkiert werden.</p> <p>Die Koordinationsstände der Objekte müssen noch auf ihre Aktualität überprüft werden. Dies betrifft z.B. Doppelspur Klosters Platz – Klosters Dorf, welcher in den Ausmassen gemäss Sachplan schon in Betrieb ist. Für den Lückenschluss zwischen der Doppelspur gemäss Sachplan und dem Bahnhof Klosters Dorf läuft das Plangenehmigungsverfahren. Koordinationsstand Zwischenergebnis ist folglich nicht mehr aktuell.</p>	P	In der Spalte "Objektspezifische Festlegung / Beschreibung" werden die langfristigen Vorhaben zusätzlich gekennzeichnet Eine Beschriftung in der Karte wird geprüft
				P	Berücksichtigung, entspricht auch Rückmeldung RhB (Antrag Nr. 338a).
bigra - Bündner IG für den Reptilien- und Amphibienschutz info fauna karch – Amphibien- und Reptilienschutz Schweiz	298	Hinweis zu Amphibienzugstellen	<p>Es werden zahlreiche Vorhaben aufgeführt, welche den Ausbau von bestehenden Anlagen mit sich bringen. Ich weise darauf hin, dass mehrere Gleise nebeneinander mit hoher Zugfrequenz eine Barrierewirkung auf Kleintiere haben können und folglich die Vernetzung und Wanderung der Tiere unterbindet (Stichwort Zerschneidung der Lebensräume). Es lohnt sich im Rahmen der Planungsphasen jeweils zu prüfen, ob es sich bei den Streckenabschnitten um wertvolle Zugstellen handelt und ob allenfalls Massnahmen ergriffen werden müssen.</p> <p>Die Amphibienzugstellen sind jeweils unter folgendem Link abrufbar:  <a href="https://lepus.unine.ch/zsdb/search.php?lang=de&amp;canton=GR">https://lepus.unine.ch/zsdb/search.php?lang=de&amp;canton=GR</a></p>	K	<p>Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»</p> <p>Eine diesbezügliche Prüfung ist Inhalt der jeweiligen Projektgenehmigungsverfahren.</p>
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	298a	Objekte	Beim ÖV sind insbesondere die Projekte im urbanen und suburbanen Raum sowie die äussere Erreichbarkeit des Kantons prioritär voranzutreiben.	K	Kenntnisnahme
RhB	299	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	<p>Nr. Kanton 21.TB.01</p> <p>Stand Koordination: Zwischenergebnis</p> <p>Objektspezifische Festlegung / Beschreibung: Erweiterung / Ausbau Bahnnetz</p> <p>Bemerkung / Verweis: Status: Vorprojekt</p>	P	Übernahme
RhB	300	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Bernina St. Moritz - Tirano (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus der Systematisierung der Berninalinie	P	Leistungssteigerung berücksichtigt
RhB	301	Ergänzung Objektliste	Trasseverschiebung RhB im Raum Campascio aufgrund akuter Steinschlaggefahr (Stand Festsetzung; Status: Vorprojekt)	N	Nicht richtplanrelevant



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM338a	302	Internationale Bahnvorhaben	Machbarkeit internationaler Bahnvorhaben wird begrüsst. Die Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau sowie anderer internationaler Bahnverbindungen wurde verschiedentlich diskutiert und geprüft, insgesamt vier Objekte sind nun als «Vororientierungen» in den Richtplan aufgenommen worden (22.TB.01-04). Die Region begrüsst die Aufnahme der Objekte in den Richtplan. Der Lead sieht die Region aber bei Kanton und Bund und den entsprechenden Behörden im Ausland. Wichtig ist, dass bei der Weiterentwicklung dieser Projektideen auch die örtlichen Entscheidungsträger miteinbezogen werden und ein breit abgestützter Meinungsbildungsprozess stattfinden kann. Handlungsbedarf besteht für die nächste Richtplanperiode in der Optimierung des grenzüberschreitenden öffentlichen Bahn- und Busbetriebs (siehe auch vorangehende Ausführung).	K	Kenntnisnahme
Pro Natura	303	22.TB.01 Bahnverbindung Scul – Landeck	Die Erweiterung des Bahnnetzes ab Scuol steht im Konflikt mit nationalen TWW Objekten, nationalen Auen, sowie der Landschaft BLN 1909 Piz Arina. Es ist zudem nicht klar, wie dieses Objekt helfen soll, die im Kapitel formulierten Ziele zu erreichen.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden Eventualiter: Die Konflikte mit TWW, Aue und Landschaft sollen in den Bemerkungen angeführt werden.	N  K	Antrag: Für das Objekt besteht eine konkrete Projektstudie. Deshalb wird die Bahnverbindung im Richtplan im Koordinationsstand Vororientierung belassen.  Eventualiter: Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Pro Natura	304	22.TB.02 Bahnverbindung Mals – Val Müstair – Bormio	Die Verbindung steht im Konflikt mit dem Nationalpark Stelvio. Bormio ist zudem nicht von Süden her mit einer Zuglinie erschlossen. Es ist daher nicht klar, wie diese Verbindung helfen soll, die Ziele im Kapitel zu erreichen.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden Eventualiter: Der Konflikt mit dem Nationalpark Stelvio soll in den Bemerkungen angeführt werden	N / K	Siehe Antrag Nr. 303
Pro Natura	305	22.TB.03 Bahnverbindung Scul – Mals	Diese Bahnverbindung führt nicht zu einer besseren Verbindung ins Val Müstair. Zudem entspricht sie nicht den formulierten Zielen.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	N	Siehe Antrag Nr. 303

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Pro Natura	306	22.TB.04, 01.TB.10 Umspuranlage im Bahnhof Scuol	Das Projekt entspricht nicht den Zielen im Richtplantext. Zudem ist nicht ersichtlich, wieso in Scuol eine Umspuranlage nötig ist, da Scuol nur von der RhB bedient wird. Falls das Projekt mit einem der geplanten neuen Bahnlinien von Scuol weg zusammenhängt, soll es damit verknüpft werden, und nur in Kombination realisiert werden.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	N	Siehe Antrag Nr. 303  In der Tat steht die Umspuranlage mit den Bahnerweiterungsprojekten in Zusammenhang. Trotzdem ist es sinnvoll, dieses einzeln aufzuführen.
Pro Natura	307	03.TB.04 RhB Haltestelle Luftseilbahn Rhäzüns – Feldis	Wird eine weitere Haltestelle die S-Bahn Linie zwischen Thusis und Chur verlangsamen? Das Projekt steht im Konflikt mit der geschützten Landschaft BLN 1903 Auenlandschaft am Unterlauf des Hinterrheins.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden Eventualiter: Der Konflikt mit dem BLN soll in den Bemerkungen ergänzt werden	N  K	Dies ist eine betriebstechnische Frage, die nicht im Rahmen des Richtplans beantwortet werden kann.  Eventualiter: Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Pro Natura	308	01.TB.07 Güterumschlagszentrum	Das Objekt gehört in Kapitel 6.6 Güterverkehr	P	Dem Antrag wird entsprochen. Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	309	Objekt 01.TB.07	Das neue Güterumschlagszentrum ist voranzutreiben. Die Vertreter des Güterverkehrs sind dabei adäquat einzubeziehen.	K	Kenntnisnahme
RhB	310	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 01.TB.11 Das Objekt ist auf der Übersichtskarte nicht eingezeichnet.	K	Hier handelt es sich um ein Sammelobjekt, bei welchem darauf verzichtet wurde, es auf der Übersichtskarte darzustellen. Da es sich um eine Projektidee im Rahmen des Agglomerationsprogrammes handelt, ist die genaue räumliche Verortung noch nicht bestimmt.
Pro Natura	311	01.TB.11 neue Haltestellen Zizers/ Untervaz – Trimmis und Masans	Das Projekt Zizers/Untervaz – Trimmis steht eventuell im Konflikt mit der nationalen Aue und dem nationalen Amphibienlaichgebiet. Antrag: Der potenzielle Konflikt soll in den Bemerkungen aufgeführt werden.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
RhB	312	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 07.TB.01: Die beiden Projekte «Doppelspurabschnitt im Raum Chlus» und	N	Das Objekt legt die Grundlage für einen Angebotsausbau. Dabei wird entweder der

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			«Neutrassierung RhB entlang der A28 im Raum Grüşch RhB» sind als zwei getrennte Objekte aufzuführen.		Doppelspurausbau Chlus oder die Neutrassierung Grüşch realisiert, aber nicht beide. Deshalb ist bis zum definitiven Entscheid die Nennung beider Varianten sinnvoll.
Pro Natura	313	24.TB.02 Abstellanlage Heurütenen	Das Projekt steht unter Umständen in Konflikt mit der nationalen Aue 25. Antrag: Der potenzielle Konflikt soll in den Bemerkungen aufgeführt werden.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
RhB	314	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 24.TB.03 Der Doppelspurausbau ist bis Chur zu ergänzen	P	Übernahme
RhB	315	Ergänzung Objektliste	Überwerfung Landquart; zwecks Erstellung eines zweiten gemeinsamen Perrons RhB-SBB (Stand Vororientierung; Status: Projektidee)	K	Siehe Objekt 01. TB. 05 (Ausbau Bahnhof Landquart)
RhB	316	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Landquart - Chur (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus den Angebotskonzepten und Taktverdichtungen im Rahmen Retica 30+ (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	P	Siehe Antrag Nr. 314, Leistungssteigerung hinzugefügt
RhB	317	Ergänzung Objektliste	GUZ Landquart: Leistungssteigerung, Kapazitätssteigerung, verbesserte Erschliessung (Stand Vororientierung; Status: Projektidee)	K	Siehe Antrag Nr. 308
Hartmann & Sauter	318	E Objekte, Erschliessung Trimmis	Entlang der Rheinstrasse in Trimmis besteht ein grösseres Industrie- und Gewerbegebiet, und die Gemeinde Trimmis will gemäss KRL demnächst ein neues (auch regionales) Naherholungsgebiet am Rhein gestalten. Die RhB Haltestelle in Trimmis wurde vor Jahren geschlossen, obwohl z.B. Felsberg, bei analoger Erschliessung durch den Bus, immer noch Halte der S-Bahn Schiers – Rhäzüns hat. Und die Buslinie Chur – Trimmis – Untervaz verkehrt zwischen Trimmis und dem Bahnhof Untervaz durch die «Pampa», d.h. über die H13 ohne irgendwelche Erschliessungsfunktion bzw. Halte dazwischen.  Antrag: Es werden die folgenden zwei Objekte in die Objektliste aufgenommen: Wiederinbetriebnahme der RhB Station Trimmis für Bedarfshalte von S-Bahn Zügen und Buserschliessung Chur – Trimmis – Untervaz über die RhB Station Trimmis und die Rheinstrasse.	K	Betrifft die Angebotsplanung, siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr». Siehe zudem Objekt Nr. 01.TB.11
Pro Natura	319	11.TB.02 Haltestelle S-chanf Flab Lager	Das Projekt steht in Konflikt mit der nationalen Trockenwiese und -weide 9542 Tschessa Granda. Der Bedarf muss transparent geführt werden. Nachdem offensichtlich auch beim Bau des Flablagers kein Bedarf bestand, ist nicht einzusehen, warum nun plötzlich ein Bedarf abgedeckt werden soll. Eine eintägige Grossveranstaltung vermag an einem echten Bedürfnis auch nichts zu ändern.	N  K	Antrag: Für das Objekt besteht ein konkretes Projekt. Deshalb wird die Bahnhaltestelle im Richtplan im Koordinationsstand Zwischenergebnis belassen.  Eventualiter: Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden. Eventualiter: Der Konflikt soll in den Bemerkungen aufgeführt werden		des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
RhB	320	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 11.TB.04 Die Strecke ist zu präzisieren: Leistungssteigerung RhB Unterengadinerlinie (Bever – Scuol-Tarasp)	P	Übernahme
DIEM	321	Region Maloja	Antrag Streichung Objekt 11.TB.05 Begründung: Linie liegt nicht im Interesse des Kantons und der Region Oberengadin.	P	Objekt wurde gestrichen
Pro Natura	322	11.TB.05 Bahnverbindung Zuoz/S-chanf – Livigno	Die Notwendigkeit des Projektes ist nicht ersichtlich. Es leitet sich nicht von den Zielen und Leitsätzen des Kapitels ab. Zudem wird durch das Projekt ein unerschlossenes Seitental beeinträchtigt.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	P	Siehe Antrag Nr. 321
RhB	323	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 11.TB.06 In Kongruenz mit den regionalen Richtplänen ist zu ergänzen: Bahnverlängerung St. Moritz – St. Moritz Bad – Silvaplana – Maloja – Chiavenna	N	Eine Ergänzung ist aus Gründen der sehr minimalen Realisierungschancen sowie der teilweisen Überlappung durch den Tramtrain nicht angezeigt.
Pro Natura	324	25.TB.02 Tramtrain St. Moritz Bad – Maloja	Das Projekt steht in Konflikt mit der geschützten Landschaft BLN 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe. Das Projekt kann nur auf bestehenden Verkehrsachsen realisiert werden. Eine neue Verbindung St. Moritz – Maloja ist ausgeschlossen. Es ist zudem nicht klar, wie dieses Projekt zu den im Kapitel definierten Zielen und Leitsätzen beitragen soll. Ferner ist schwer verständlich, wenn gleichzeitig auch die Strasse ausgebaut werden soll.  Antrag: Das Objekt sei aus der Objektliste und dem Richtplan zu entfernen Eventualiter: Der Konflikt mit der geschützten Landschaft sei in den Bemerkungen aufzuführen.	N K	Auf eine Streichung wird verzichtet. Der Tramtrain benutzt in der Tat das bestehende Strassentrassee. Eventualiter: Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
RhB	325	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 25.TB.03 Das Objekt ist zu korrigieren: Doppelspurabschnitte zwischen Celerina und St. Moritz	P	Antrag wurde übernommen
RhB	326	Ergänzung Objektliste	GUZO Samedan: Leistungssteigerung, Kapazitätssteigerung, verbesserte Erschliessung (Stand Vororientierung; Status: Projektidee)	P	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Regione Moesa	327	Richiesta 4 in merito all'oggetto 26.TB.01: Elaborare uno studio di fattibilità approfondito per un collegamento ferroviario tra Castione (TI) e Grono (prolungamento del TILO) coordinato dall'Ufficio cantonale dell'energia e dei trasporti (UET) in stretta collaborazione con la Regione Moesa.	Un prolungamento del TILO fino in Mesolcina è stato valutato in vari studi. Per svariati motivi (concessioni ferroviarie (BM) scadute, riconversione dell'ex tracciato ferroviario ad altri scopi, progetto di ricucitura di Roveredo che non prende in considerazione questa opzione) le condizioni quadro per una sua realizzazione sono peggiorate. Inoltre non sembra esserci un interesse da parte della Repubblica e Cantone Ticino, infatti un inserimento nel Piano direttore cantonale non è finora avvenuto. Di conseguenza la convinzione l'accettazione da parte della popolazione e dei Comuni in merito alla realizzazione di un tale progetto generazionale diminuisce sempre di più. La Regione Moesa è dell'opinione che prima che le condizioni spaziali, territoriali e pianificatori peggiorino ulteriormente, sia necessario valutare in modo approfondito la fattibilità (in modo particolare per quanto riguarda il tracciato, il capolinea, i benefici e i costi) basandosi sulle condizioni quadro attuali e prospettate. Sulla base del risultato dello studio di fattibilità si potrà prendere una decisione di principio sia a livello regionale che cantonale. Conclusioni: la Regione Moesa condivide l'inserimento dell'oggetto «Collegamento ferroviario Castione (TI) -San Vittore -Roveredo» nel Piano direttore cantonale, è tuttavia dell'avviso che sia necessario approfondire la fattibilità del prolungamento della rete celere in modo tempestivo e approfondito attraverso uno studio coordinato dal Cantone dei Grigioni in stretta collaborazione con la Regione Moesa.	K	Siehe Antrag Nr. 289 Ein Richtplanobjekt besteht. Weitere Schritte sind ausserhalb des Richtplans in die Wege zu leiten.
Sozialdemokratische Partei, VCS und WWF	328	Moesa 26.TB.01	Die Planung für den Ausbau der S-Bahn Bellinzona – Grono und der Industriezone in San Vittore ist mit hoher Priorität anzugehen.	K	Siehe auch Anträge Nr. 289 und 327
Pro Natura	329	05.TB.02 Erschliessung Chur – Lenzerheide	Falls das Projekt realisiert würde, muss auf einen weiteren Ausbau der Hauptstrasse 3 (Chur – Lenzerheide) verzichtet werden. Ein allfälliger Rückbau von gewissen Strassenabschnitten wäre dann zu prüfen. Ein wirklicher Bedarf scheint nicht ausgewiesen. Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	N	Für das Objekt besteht eine konkrete Projektstudie. Deshalb wird das Objekt im Richtplan im Koordinationsstand Vororientierung belassen.
RhB	330	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 06.TB.01 Unter Bemerkung / Verweis ist zu ergänzen: insb. Massnahmen zur Fahrzeitreduktion auf den Abschnitten Chur – Depot Sand und Depot Sand – Lünen-Castiel	P	Berücksichtigung
Region Plessur, Esther Casanova Raumplanung GmbH	331	27.TB.01	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen in Chur: Koordinationsstand fehlt	P	Wird ergänzt mit «Vororientierung»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
RhB	332	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 27.TB.01 Stand der Koordination: Vororientierung	P	Siehe Antrag Nr. 331
RhB	333	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 27.TB.02 Das Objekt ist zu präzisieren: Personenbahnhof nach Normalspurnormalien im Bereich Militärrampe / Chur West	P	Berücksichtigung
Esther Casanova Raumplanung GmbH	334	27.TB.02 Personenbahnhof Militärrampe Chur West	In der Objektliste fehlt dagegen die Verschiebung respektive der Neubau des jetzigen Bahnhofs Chur West bei der Querung Raschärenstrasse (Projektwettbewerb läuft).	P	Berücksichtigung
Esther Casanova Raumplanung GmbH	335	Objekte aus Agglomerationsprogramm Chur	Sind auf ihre Umsetzung zu prüfen und zu aktualisieren. Gewisse Objekte sind bereits umgesetzt. Es ist unklar, auf was sich die angegebenen Nummerierungen des Agglomerationsprogramms (z.B. A17) beziehen. In den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation findet sich keine solche Nummerierung. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist im erläuternden Bericht nicht als Grundlage aufgeführt. Diese Nummern decken sich auch nicht mit jenen auf Seite 6.5 – 6.	K	Die Nummerierung sind mit dem Agglomerationsprogramm konform (A-Nummer = erste Generation, A2-Nummer = zweite Generation). In den Objektlisten des Strassenverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs finden sich keine Objekte, die umgesetzt sind. Das Kapitel 6. 5 wird erst nach Vorliegen des Agglomerationsprogrammes der 4 Generation angepasst.
RhB	336	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Chur - Reichenau-Tamins (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus den Angebotskonzepte und Taktverdichtungen im Rahmen Retica 30+ (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	N	Löst keinen raumrelevanten zusätzlichen Infrastrukturausbau aus
Pro Natura	337	07.TB.02 Neutrassierung Fideris – Küblis	Das Projekt ist mit der Strassenbegradigung 07.TS.02 zu koordinieren. Beide stehen allenfalls in Konflikt mit der regionalen Aue und dem bereits kürzlich gebauten Veloweg.  Antrag: 1. 07.TB.02 sei mit 07.TS.02 zu koordinieren. Die Koordinationspflicht sei in den Bemerkungen aufzuführen. 2. Der Konflikt mit der regionalen Aue sei in den Bemerkungen aufzuführen	K	Bei beiden Objekten handelt es sich um Bundesvorhaben, die der Übersicht halber aufgeführt sind. Siehe auch «Umgang mit Objekten, die Inhalt der Sachpläne des Bundes sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
RhB	338	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 07.TB.02 Status: Vorprojekt	P	Berücksichtigung
RhB	338 a	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 07.TB.03 Die Bahnhöfe sind gem. Kilometrierungsrichtung RhB anzugeben: Klosters Dorf – Klosters Platz Status: PGV-Phase	P	Berücksichtigung
RhB	339	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 08.TB.01 Das Objekt ist wie folgt zu ändern: «Neue RhB-Linienführung Klosters/Selfranga – Davos (Wolfgangtunnel)»	P	Berücksichtigung

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Schiers	340	08.TB.01 (6.3 – 9)	Hinweis zum Wolfgangtunnel: Die RhB generiert ihren Erfolg grossmehrheitlich als Tourismusbahn. Die Gäste geniessen die Fahrt durch die schönen Bündner Landschaften. Tunnels sind im Allgemeinen nicht attraktiv. Die Untertunnelung des Wolfgangs widerspricht der Attraktion der Fahrt über den Wolfgang und ist eher dem Bedürfnis der Davoser zuzuordnen, dass die Gäste 5 min früher Davos erreichen. Aus unserer Sicht kann deshalb auf den Tunnel verzichtet werden.	K	Kenntnisnahme
Pro Natura	341	08.TB.01 Wolfgangtunnel	Diese Linienführung entspricht keiner Notwendigkeit. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Linie eine Kosten-Nutzen- Analyse und ein Nachhaltigkeitsprüfung übersteht (unter Berücksichtigung von Bau und Betrieb). Eine neue Linienführung zwischen Klosters und Davos sollte zudem nur realisiert werden dürfen, wenn die alte Linie im gleichen Zuge rückgebaut wird.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden Eventualiter: In den Bemerkungen sei aufzuführen, dass die alte Linie auf ihrer ganzen Länge bei Realisierung des Projektes zurückgebaut werden und renaturiert werden muss.	N	Antrag: Für das Objekt besteht eine konkrete Projektstudie. Deshalb wird die Bahnverbindung im Richtplan im Koordinationsstand Vororientierung belassen.  Eventualiter: Solche Vorgaben sind nicht Thema des Richtplans, sondern den Verfahren im Rahmen der Plan- und Projektgenehmigung.
RhB	342	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 28.TB.01 Das Objekt ist wie folgt zu ändern: «Doppelspurabschnitte zwischen Landquart und Klosters»	P	Übernahme
Pro Natura	343	28.TB.01 Doppelspurinseln zwischen Landquart und Klosters	Es ist von den Grundlagen her nicht ersichtlich, ob dies ein weiteres Projekt auf der Linie Landquart – Klosters ist, oder ob damit dieselben Doppelspurausbauten wie in 07.TB.01 (Chlus), 07.TB.02 (Fideris - Küblis) oder 07.TB.03 (Klosters Platz – Klosters Dorf) gemeint sind. Auf dem Richtplan ist keine weiteres Projekt ersichtlich. Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	N	Bei den Doppelspurausbauten wie in 07.TB.01 (Chlus), 07.TB.02 (Fideris - Küblis) handelt es sich um Vorhaben im Zusammenhang mit dem Konzept Retica 30+. Begründung für zusätzliches Objekt: Zur Erhöhung der Betriebsstabilität werden weitere Ausbauschritte notwendig sein. Mit der Vororientierung sind diese zukünftigen Vorhaben im Richtplan angemeldet.
RhB	344	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Landquart - Klosters Platz (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus den Angebotskonzepten und Taktverdichtungen (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	K	In 28.TB.01 inbegriffen, keine Übernahme
RhB	345	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Vereinatunnel (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus den Angebotskonzepten und Taktverdichtungen (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	K	Kein raumrelevanter Infrastrukturausbau ersichtlich, Ergänzung entspricht nicht einem Vorhaben gemäss

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					Art. 8 Abs. 2 RPG. Deshalb kann auf einen Richtplaneintrag verzichtet werden.
RhB	346	Ergänzung Objektliste	Verschiebung Bahnhof Davos Dorf Richtung Parsennbahn; in Abstimmung mit der Gemeinde Davos (Stand Zwischenergebnis; Status: Projektstudie)	P	Übernahme im Koordinationsstand "Zwischenergebnis"
Gemeinde Klosters-Serneus	347	Ausbau öffentlicher Verkehr zwischen dem geplanten Parkplatz Selfranga und Klosters Platz (resp. Talstation).	Prüfung bezgl. Aufnahme Ausbau öffentlicher Personenverkehr zwischen Selfranga (neue Haltestelle) und Klosters Platz.	K	Busverkehr betrifft Angebotsplanung, siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
RhB	348	Korrektur bestehender Objekte in der Objektliste	Nr. Kanton 02.TB.04 Das Objekt ist wie folgt zu präzisieren: «Leistungssteigerung Surselvalinie RhB (Reichenau-Tamins – Disentis/Mustér)»  Der Bereich «Bemerkung / Verweis» ist wie folgt zu korrigieren: «Doppelspurabschnitte Raum Castrisch; Status: Projektidee; weitere Doppelspurabschnitte, diverse Streckenbeschleunigungen	P	Übernahme
Pro Natura	349	02.TB.04 Leistungssteigerung Surselvalinie – Doppelspur Castrisch	Das Projekt steht unter Umständen in Konflikt mit der nationalen Aue 29 Cauma. Antrag: Der Konflikt mit der nationalen Aue sei in den Bemerkungen anzuführen.	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Regiun Surselva	350	Surselva (Leistungssteigerung Surselvalinie RhB)	Die Leistungssteigerung darf sich in der Surselva nicht nur auf das Netz der RhB beschränken. Eine Leistungssteigerung ist auf der gesamten Strecke zwischen Chur und Andermatt vorzusehen. Auf dem Abschnitt Chur – Dieni sollte der Halbstundentakt vorgesehen werden. Auf der Strecke Disentis – Andermatt soll das Angebot in den Randzeiten verbessert werden (Früh- und Spätverbindungen) Während der touristischen Hauptsaison sind zwischen Disentis und Andermatt insbesondere Nachtverbindungen vorzusehen um den funktionalen Raum der Destination Disentis – Sedrun – Andermatt touristisch zu stärken.	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr». Siehe zudem Antrag Nr. 292
Regiun Surselva	351	Stundentakt der Buslinien ab Knoten/Umssteigepunkt Ilanz	Ab Ilanz sollte ein umfassender Stundentakt ab dem Umssteigepunkt/Knoten Ilanz als eigenständiges Objekt aufgenommen werden. Nach der Einführung des Halbstundentakts auf der RhB Linie in der Surselva, sollte der Halbstundentakt auf den Buslinien ab dem Knoten Ilanz im Minimum für den Pendlerverkehr bzw. für die Anbindung der Tourismusorte während der touristischen Saison eingeführt werden.	K	Betrifft die Angebotsplanung, inklusive der Umssteigepunkte. Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Regiun Surselva	352	Ortsbus / Binnenverkehr im funktionalen Raum Ilanz	Ausgehend ab dem Bahnhof Ilanz sollte eine Ringbuslinie, welche die umliegenden Orte (Schluein, Sagogn, Rueun, Castrisch) zur Binnenvernetzung miteinander verbindet als Objekt aufgenommen werden. Ebenfalls sollte eine definitive Verbindung Ilanz zum Gewerbestandort Schluein etabliert werden.	K	Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Regiun Surselva	353	Surselva (umsteigefreie Buslinie Disentis – Lukmanier – Biasca)	Eine umsteigefreie Buslinie Disentis – Lukmanier – Biasca unter Einhaltung der Anschlüsse an das Netz der SBB in Biasca und das Netz der RhB bzw. MGB in Disentis ist als eigenständiges Objekt aufzunehmen.	K	Siehe «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr». Buslinien sind in der Regel nicht im Richtplan aufgeführt.
Gemeinde Disentis	354	E Objekte	<p>Surselva:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusätzliche ÖV-Verbindungen zwischen Disentis/Mustér und Tujetsch um bessere Nutzung der touristischen Angebote, insbesondere am Abend (Bogn Sedrun, Sport und Kulturzentrum Disentis/Mustér, kulinarische Angebote in Tujetsch bzw. in Disentis/Mustér) einrichten.</li> <li>- Zusätzliche Zugverbindung zwischen Andermatt und Disentis am Abend prüfen und einrichten (Stundentakt ist nicht erforderlich).</li> <li>- ÖV-Verbindungen zwischen Bahnhof Disentis/Mustér und Biasca Station optimieren und ergänzen. Zusätzlichen Verbindung morgens und abends.</li> </ul> <p>Mittelfristig durchgehende ÖV-Verbindung zwischen Disentis/Mustér und Biasca prüfen und im Fahrplan aufnehmen.</p>	K	Siehe «Anbindung an Nachbarregionen» sowie «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
RhB	355	Ergänzung Objektliste	Trinserverladegleis in Versam; Umsetzung im Rahmen BehiG-Ausbau (Stand Zwischenergebnis; Status: Projektstudie)	N	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
RhB	356	Ergänzung Objektliste	Holzverladestandort Rueun; Verlegung Holzverlad in Richtung Zeughaus im Rahmen BehiG-Umbau (Stand Zwischenergebnis; Status: Projektstudie)	N	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
RhB	357	Ergänzung Objektliste	Holzverladestandort Castrisch; Erneuerung Holzverlad im Rahmen BehiG-Umbau (Stand Zwischenergebnis; Status: Projektstudie)	N	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
RhB	358	Ergänzung Objektliste	Holzverladestandort Versam-Safien; Erneuerung Holzverlad im Rahmen BehiG-Umbau (Stand Zwischenergebnis; Status: Projektstudie)	N	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
RhB	359	Ergänzung Objektliste	GUZ Schnaus-Strada: Leistungssteigerung, Kapazitätssteigerung, verbesserte Erschliessung (Stand Vororientierung; Status: Projektidee)	P	Siehe «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
Region Viamala	360	Objekt 01.TB.12	Wir begrüßen die Aufnahme des Objektes einer direkten neuen Bahnverbindung Domat / Ems – Rothenbrunnen mit Normalspurbahn bis Thusis. Wir nehmen weiter zur Kenntnis, dass dies erst im Koordinationsstand Vororientierung erfolgt. Der Kanton soll weiter prüfen, ob ein Koordinationsstand Zwischenergebnis nicht auch möglich ist. Für die Region ist die bessere Anbindung von Thusis an Chur mit 30'-Takt ein zentrales Anliegen. Die Realisierung des Halbstundentakts ist an entsprechender Stelle namentlich aufzunehmen (Antrag).	K	Der Koordinationsstand wird angepasst, sobald ein entsprechender Projektfortschritt erreicht ist. Halbstundentakt: Siehe Antrag Nr. 265
Gemeinde Thusis	361	Objekt 01.TB12 Ausbau Bahnverbindung Domat/Ems – Rothenbrunnen - Thusis	Antrag: Der Ausbau der Bahnverbindung zwischen Domat/Ems und Rothenbrunnen mit Normalspurnormalien bis Thusis höher priorisieren. Der Status heute befindet sich auf Vororientierung. Einen ½ h Takt nach Chur wäre für Thusis und auch die Region sehr wünschenswert. Aus diesem Grunde sollte dieser Status auf Zwischenergebnis oder Festsetzung angehoben werden. Antrag: Die Realisierung des Halbstundentakts ist an entsprechender Stelle namentlich aufzunehmen.	K	Siehe Antrag Nr. 360
Pro Natura	362	01.TB.12 neue Bahnverbindung Domat/ Ems – Rothenbrunnen – Thusis	Das Projekt steht in Konflikt mit zahlreichen national geschützten Natur- und Landschaftswerten: - Aue national Nr. 27 (Rhäzünser Rheinauen) - Amphibienlaichgebiet GR397 (Bregl) - BLN 1911 (Tomalandschaft Domat/Ems) - BLN 1903 (Auenlandschaft Hinterrhein) - BLN 1906 (Trockengebiet Domleschg) Bei so zahlreichen Konflikten ist eine Realisierung des Projektes praktisch ausgeschlossen. Antrag: Das Objekt sei aus der Liste und dem Richtplan zu entfernen. Eventualiter: Sämtliche Konflikte mit geschützten Natur- und Landschaftswerten seien in den Bemerkungen anzuführen.	N  K	Antrag: Für das Objekt besteht eine konkrete Projektstudie. Deshalb wird die Bahnverbindung im Richtplan im Koordinationsstand Vororientierung belassen.  Eventualiter: Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Thuisis	363	Objekt 01.TB.12 Ausbau Bahnhof Thuisis	Die Posthaltestelle Thuisis muss bis 2023 behindertengerecht ausgebaut werden und deswegen ist eine sofortige Mitwirkung bei geplantem Ausbau des Bahnhof Thuisis erwünscht.	K	Dies ist direkt mit den federführenden Stellen dieses Ausbauprojektes zu regeln.
Pro Natura	364	30.TB.01 Neue Bahnverbindung Thuisis Chiavenna	Die Notwendigkeit des Projektes ist nicht ersichtlich. Es leitet sich nicht von den Zielen und Leitsätzen des Kapitels ab. Zudem wird durch das Projekt eine durch die N13 bereits stark belastete Region noch vermehrt beeinträchtigt. Der Bedarf scheint ebenfalls fraglich.  Antrag: Das Objekt soll aus der Objektliste und dem Richtplan entfernt werden	N	Für das Objekt besteht eine konkrete Projektstudie. Deshalb wird die Bahnverbindung im Richtplan im Koordinationsstand Vororientierung belassen.  Siehe «Objekte im Koordinationsstand Vororientierung, die im Status Projektidee oder Projektstudie aufgeführt sind» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr»
Region Viamala	365	Objekt 30.TB.01	Dass das Vorhaben eines Splügentunnels im Richtplan Eingang findet, nimmt die Region zur Kenntnis. Dieses ist, obwohl eine Realisierung in sehr weiter Ferne liegt, im gleichen Koordinationsstand wie das Objekt neue Bahnverbindung Domat / Ems – Rothenbrunnen mit Normalspurbahn bis Thuisis. Der Kanton setzt hier falsche Zeichen. In erster Linie sollen hier dringlichere und realistischere Vorhaben im Richtplan thematisiert, als Objekt festgelegt und dann auch konsequent weiterverfolgt werden. Für die Region Viamala insgesamt ist die bessere Anbindung von Thuisis an Chur und die optimale Ausgestaltung des Knotens Andeer weit bedeutender, als die Idee einer Bahnverbindung von Thuisis - Chiavenna im Richtplan vor sich her zu bewirtschaften.	K	Siehe Antrag Nr. 364
RhB	366	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Albula Thuisis - St. Moritz (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus der Systematisierung der Albulalinie (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	P	Übernahme
RhB	367	Ergänzung Objektliste	Leistungssteigerung Reichenau-Tamins - Thuisis (Massnahmen zur Fahrzeitreduktion); Notwendigkeit ergibt sich aus den Angebotskonzepten und Taktverdichtungen (Stand Koordination: Vororientierung; Status: Projektidee)	P	Übernahme
Übersichtskarte zu Objektliste					
RhB	368	Übersicht Infrastrukturvorhaben öffentlicher Verkehr (Seite 6.3 – 11)	Die Unterscheidung zwischen Kurz-/Mittelfrist und Langfrist sollte aufgehoben werden, damit die langfristige Infrastruktur- und Angebotsplanung flexibel bleibt. Die erforderliche Priorisierung ergibt sich aus	N	Die Unterscheidung hat keinen Einfluss auf die Flexibilität der Infrastruktur- und Angebotsplanung. Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist eine solche Unterscheidung sinnvoll.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag/ Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			den laufenden Planungen. Die Karte ist entsprechend anzupassen und mit den beantragten Änderungen (vgl. unten) zu ergänzen.		

## Kapitel 6.4 Fuss- und Veloverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
VCS und WWF	369	A Ausgangslage	<p>Der VCS und der WWF wollen wie der Kanton Graubünden den Fuss- und Veloverkehr insbesondere in den urbanen und suburbanen Räumen fördern. Wenn Verkehrsteilnehmende vermehrt zu Fuss gehen und das Velo nutzen, werden Überlastungen im örtlichen Strassensystem sowie Emissionen reduziert. Davon profitiert die ganze Bevölkerung. Dazu braucht es ein gut ausgebautes Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr und ein attraktives Fuss- und Wanderwegnetz. Darüber hinaus sind Massnahmen zur Information und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung notwendig.</p> <p>Für die Velofahrenden im Alltagsverkehr ist ein attraktives, zusammenhängendes, durchgängiges und sicheres Netz mit direkten Wegen zu den regionalen Zentren von grosser Bedeutung. Das dazu erforderliche Netz ist im kantonalen Sachplan Velo definiert.</p> <p>Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen sowie grössere Höhendifferenzen attraktiver. E-Bikes sollen grundsätzlich die gleichen Infrastrukturen nutzen können wie die übrigen Velofahrenden.</p>	K	Kenntnisnahme
Sozialdemokratische Partei	370	Beschleunigter Ausbau Velowege	<p>Die SP GR will, dass der Ausbau der Velowege für den Alltagsverkehr schneller vorangetrieben wird. Nur ein attraktives Netz motiviert Autofahrer aufs Velo umzusteigen.</p> <p>Die Koordination durch den Kanton ist auszubauen. Denn infolge des geringen Interesses verschiedener Gemeinden am Ausbau der Velowege im Dorf werden Lücken im Velonetz nicht geschlossen. Die Zuständigkeit für das kantonale Velonetz sollte auch innerorts dem Kanton übertragen werden (die Gemeinden sollen weiterhin für das kommunale Velonetz zuständig bleiben). Wir regen eine entsprechende Gesetzesanpassung an. Damit soll zeitnah ein geschlossenes kantonales Netz für den Veloverkehr ermöglicht werden.</p>	K	Dies betrifft in der Tat Inhalte des Strassenbaugesetzes und Regelungen des Sachplans Velo und hat nicht direkt mit den kantonalen Richtplan zu tun. Das TBA wird über diesen Antrag in Kenntnis gesetzt. Siehe auch «Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr»
Esther Casanova Raumplanung GmbH	371	Umbenennung des Kapitels	Längst überfällig, wird sehr begrüsst	K	Kenntnisnahme
Esther Casanova Raumplanung GmbH	372	Begriffe Rad / Velo	Es werden sowohl die Begriffe Rad (z.B. Radweg), als auch Velo (z.B. Veloweg) verwendet. Es sollte einheitlich nur einer der beiden Begriffe verwendet werden.	K	Beide Begriffe sind Fachausdrücke und im Sprachgebrauch. Unserer Ansicht nach ist beides

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					gleich verständlich. Eine Vereinheitlichung ist nicht zwingend.
Pro Natura	373	Allgemein	Laut Kapitel Gesamtverkehr geht es im Richtplan Verkehr vordergründig um Mobilität, und nicht um Freizeitaktivitäten wie Wandern und Mountainbiken. Deshalb sollte auch im Kapitel 6.4 Fuss- und Veloverkehr der Schwerpunkt auf dem Alltagsverkehr liegen, und in untergeordneter Priorität dem Freizeitverkehr. Der Alltags- und Freizeitverkehr unterscheidet sich grundsätzlich voneinander. Im Alltagsverkehr ist das Ziel, möglichst schnell von A nach B zu kommen, während im Freizeitverkehr häufig der Weg das eigentliche Ziel ist. Antrag: Alltags- und Freizeitverkehr soll im Kapitel systematisch getrennt werden.	N	Siehe «Unterscheidung Alltags- und Freizeitverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr»
Pro Natura	374	Ausgangslage, 3ter Abschnitt	Eine Minderung der Emissionen wird vor allem durch den Alltagsverkehr mit dem Velo oder zu Fuss erreicht, nicht durch den Freizeitverkehr. Der Absatz begründet daher ein gut ausgebautes Velonetz für den Alltagsverkehr und ein attraktives Fusswegnetz, jedoch nicht für den Freizeitverkehr. Antrag: Der Freizeitverkehr soll aus dem Abschnitt gelöscht werden, und in einem separaten Abschnitt behandelt werden.	N	Siehe «Unterscheidung Alltags- und Freizeitverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr»
Pro Natura	375	Ausgangslage, 5ter Abschnitt	Die Weiterentwicklung des Wanderwegnetzes bzw. Mountainbikeroutennetzes darf nicht zu einer systematischen Entflechtung mit doppeltem Raumbedarf auf Kosten der Natur und Landschaft geschehen.	K	Kenntnisnahme
Pro Natura	376	Ausgangslage, letzter Abschnitt	E-Bikes sollen nur für den Alltagsverkehr dieselbe Infrastruktur nützen dürfen wie normale Velos. Im Freizeitverkehr soll die Verwendung von E-Bikes eingeschränkt werden, insbesondere im Naturraum.	K	Kenntnisnahme
Region Plessur	377	Kopfzeile	In der Kopfzeile steht fälschlicherweise «Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme»	P	Verlorener Abschnittsumbruch wurde wieder eingeführt
Ziele und Leitsätze					
Bündner Heimatschutz	378	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe Antrag Nr. 28

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
VCS und WWF	379	B Ziele und Leitsätze Leitsätze	<p>Prioritär für den VCS und WWF sind folgende Leitsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Netz des Alltags- und Freizeitverkehrs wird weiter optimiert. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden hat eine hohe Priorität. Deshalb sollen Lücken im Netz geschlossen und die Schwachstellen eliminiert werden.</li> <li>- Das kantonale Velonetz wird grenzüberschreitend koordiniert sowie durch kommunale Netze zweckmässig ergänzt.</li> <li>- Die Veloparkierung wird in die Planung miteinbezogen.</li> <li>- Die Velowege sind möglichst einheitlich und nutzergerecht signalisiert und werden auf Web-Portalen publiziert.</li> <li>- Die Fusswege werden attraktiv, direkt und sicher gestaltet.</li> </ul> <p>Durch eine vermehrt siedlungsorientierte Gestaltung des Verkehrsraumes wird innerorts die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsträgern und der Aufenthaltsqualität erhöht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es werden gute Rahmenbedingungen für den Veloverkehr sowie Anreize zur vermehrten Nutzung des Velos im Alltags- und Freizeitverkehr geschaffen. Es werden Massnahmen gefördert, welche das Umsteigen auf das Velo und dessen Benützung erleichtern.</li> <li>- Die Konflikte zwischen dem Velo- und Fussverkehr auf dem Wanderwegnetz werden analysiert und Massnahmen zur Lösung definiert. Die Konflikte werden mit der Förderung der Koexistenz oder mit einer Entflechtung der unterschiedlichen Nutzerkategorien gelöst, insbesondere zwischen Mountainbikenden und Wandernden.</li> <li>- Die Verbindungen des Veloverkehrs werden mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs optimal verknüpft. Bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stehen sichere und komfortable Veloabstellplätze in genügender Anzahl zur Verfügung. Der ÖV-Velotransport wird sichergestellt.</li> </ul>	K	Die Prioritäten des VCS und WWF werden zur Kenntnis genommen. Sie entsprechen weitgehendst dem Richtplantext.
Pro Natura	379 a	Zielsetzung Leitsätze allgemein	<p>Es soll vor allem der Alltagsverkehr gefördert werden. Eine Förderung des Freizeitangebotes für Velo und Mountainbikes führt zu Konflikten mit Natur und Landschaft. Mountainbike-Pisten haben grosse landschaftliche Auswirkungen, zerschneiden Lebensräume und haben ein hohes Störungspotenzial für Wildtiere. In inventarisierten Biotopen und geschützten Landschaften, weitgehend unerschlossenen Geländekammern oder bei der Gefährdung von bedrohten Arten ist auf die Erstellung von Mountainbike-Pisten zu verzichten. Neue Mountainbike-Pisten sollen ausschliesslich in bereits vorbelasteten bzw. intensiv genutzten und ökologisch unbedenklicheren Gebieten erstellt werden.</p> <p>Antrag:</p>	N	Siehe «Unterscheidung Alltags- und Freizeitverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>1. Es sollen separate Ziele für Alltags- und Freizeitverkehr aufgelistet werden</p> <p>2. Die Ziele sollen priorisiert werden</p> <p>Es sollen gezielt und spezifische Leitsätze für Alltags- und Freizeitverkehr geschaffen werden. Die beiden Kategorien gehören nicht gemischt, da die Auswirkungen auf Natur und Landschaft unterschiedlich stark sind, und die Interessensabwägung unterschiedlich erfolgen wird.</p>		
Hartmann & Sauter	380	B Leitsätze	<p>Bemerkungen zum Pkt.1 betreffend attraktive, zusammenhängende und sichere Veloverbindungen. Ergänzend sollte aufgeführt werden, dass innerorts, wo keine separaten Veloinfrastrukturen möglich sind, <i>aus Gründen der Sicherheit tiefere Geschwindigkeiten, sprich Tempo 30</i>, zu signalisieren sind.</p> <p>Bemerkungen zum Pkt. 2 betreffend attraktive und sichere Fusswegnetze: das Wort <i>siedlungsorientiert</i> sollte <i>im ganzen Richtplan</i>, gemäss meinen Bemerkungen zu den Leitsätzen für den Strassenverkehr, nicht verwendet werden. Alternativen dazu sind z.B. <i>«siedlungsgerechte»</i> oder <i>«siedlungsverträgliche»</i> Gestaltung des Strassenraums.</p>	K  N	<p>Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Präzisierungen auf Gesetzes- bzw. Verordnungsebene anzubringen. Der Richtplan ist hierzu nicht das richtige Richtplan Instrument.</p> <p>Siehe «Unterscheidung siedlungsorientierte/verkehrsorientierte Strassen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»</p>
Gemeinde Klosters-Serneus	381	Leitsätze	<p>Reihenfolge, Strukturierung der Leitsätze verbesserungsfähig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktives, zusammenhängendes, sicheres Velonetz für Alltag und Freizeitverkehr</li> <li>- Attraktive und sichere Fusswegnetze im Siedlungsgebiet</li> <li>- Hochwertiges Wanderwegnetz</li> <li>- Günstige Rahmenbedingungen für Veloverkehr</li> <li>- Koexistenz des Velo- und touristischen Fussverkehrs sicherstellen</li> <li>- Alltagsvelonetz mit ÖV verbinden</li> </ul>	K	Es ist nicht klar, was die Gemeinde Klosters-Serneus mit dieser Aussage hinaus will. Nach Überprüfung erachten wir die bisherigen Leitsätze und deren Abfolge als zweckmässig.
Kanton St. Gallen	382	Ziele und Leitsätze	Die Ziele und Leitsätze entsprechen denjenigen in der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen.	K	Kenntnisnahme
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	383	B) Ziele und Leitsätze	<p>Eine regions- und länderübergreifende Koordination beim Ausbau und der Verbesserung von Fuss- und Velowegnetzen wird vom Land Liechtenstein unterstützt und begrüsst.</p> <p>Antrag: Eine bessere Einbindung Liechtensteins in den Ausbau und die Weiterentwicklung der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist insbesondere betreffend die Radinfrastruktur St. Luzisteig anzustreben und in den Leitsätzen aufzunehmen.</p>	K	Falls Ergänzungen bei der Veloinfrastruktur bei der St. Luzisteig als notwendig erachtet werden, kann gemäss Sachplan Velo die Standortgemeinde beim Kanton vorstellig werden und entsprechende Massnahmen beantragen.
Region Sarganserland-Werdenberg	384	Leitsatz «Attraktives, zusammenhängendes und sicheres Velonetz für den	Gemäss Richtplan soll das Netz des Alltags- und Freizeitverkehrs weiter optimiert werden. Es sollen Lücken im Netz geschlossen und die Schwachstellen eliminiert werden. Das kantonale Velonetz soll	K	Kenntnisnahme



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		Alltags- sowie Freizeitverkehr erstellen und unterhalten».	grenzüberschreitend koordiniert sowie durch kommunale Netze zweckmässig ergänzt werden. Bemerkung: Dieser Leitsatz wird durch die RSW ausdrücklich begrüsst. Eine Koordination über die Kantonsgrenze hinaus ist auch beim Fuss- und Veloverkehr besonders wichtig.		
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld HEV	385	Veloverkeh	Die Region Imboden / Die Region Landquart / Die Stadt Maienfeld / Der HEV Graubünden beantragt, den Sachplan Velo des Kantons Graubünden möglichst rasch umzusetzen. Des Weiteren sollen die Veloverbindungen zu regional bedeutenden Ziel- und Quellgebieten verbessert und Netzlücken geschlossen werden. An den wichtigen Ziel- und Quellorten sollen zudem entsprechende Infrastrukturen für den Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Zizers	386	Veloverkehr	Die Gemeinde Zizers beantragt, den Sachplan Velo des Kantons Graubünden möglichst rasch umzusetzen. Des Weiteren sollen die Veloverbindungen zu regional bedeutenden Ziel- und Quellgebieten verbessert und Netzlücken geschlossen werden. An den wichtigen Ziel- und Quellorten sollen zudem entsprechende Infrastrukturen für den Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden. Veloverbindungen sind mit Berücksichtigung verschiedener Interessensgruppen / Nutzungskonflikte z.B. Landwirtschaft umzusetzen.	K	Kenntnisnahme  Dieses Vorgehen ist bei jedem Infrastrukturprojekt des Kantons Standard.
bigra - Bündner IG für den Reptilien- und Amphibienschutz info fauna karch – Amphibien- und Reptilienschutz Schweiz	387	B Ziele und Leitsätze/ Leitsätze	Die Förderung des Veloverkehrs ist sehr begrüßenswert. Werden neue Wege erstellt oder bestehende verbreitert, kann das jedoch zu einer Barrierewirkung für die Wanderung der Kleintiere führen. So zeigt das Beispiel Veloweg Chur – Trimmis, dass Massnahmen für eine sichere Kleintierwanderung mit dem Neubau und Ausbau des Wegnetzes möglich sind. Der Abschnitt sei mit folgendem Satz zu ergänzen (Antrag): Das Netz des Alltags- und Freizeitverkehrs wird weiter optimiert. Bei der Ausgestaltung von neuen als auch der Optimierung bestehender Wege wird auf die Barrierewirkung von Kleintieren Rücksicht genommen und bei Bedarf entsprechende Massnahmen umgesetzt. [...]	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen» und Antrag Nr. 386
Region Plessur	388	Aufkommen von E-Mountainbikes	Mit steigendem Aufkommen von E-Mountainbikes ist in Zukunft eine Zunahme der Konflikte zwischen Bikenden und Wandernden absehbar. Der Leitsatz zur Sicherstellung der Koexistenz des Velo- und touristischen Fussverkehrs, erscheint daher sehr wichtig, ist aber ohne eine stellenweise Entflechtung der Nutzergruppen kaum realisierbar.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Fläsch	389	Konflikt Velo- und Fussverkehr	Massnahmen/Lösungen zum Konflikt Velo- und Fussverkehr insbesondere auf dem Wanderwegnetz	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Disentis	390	B Leitsätze	<p><i>Die Konflikte zwischen dem Velo- und Fussverkehr auf dem Wanderwegnetz werden analysiert und Massnahmen zur Lösung definiert.</i></p> <p>Der grösste Konflikt entsteht durch die Aussage, dass Biker und Wanderer gleichzeitig nebeneinander auf dem Wanderweg Platz haben sollen. Die Aussage seitens der Fachstelle Langsamverkehr ist zu revidieren. Andernfalls sind die gesetzlichen Voraussetzungen so zu definieren, dass bestehende Wanderwege im Meldeverfahren saniert und angepasst werden können, damit die Voraussetzung für das Nebeneinander für Biker und Wanderer geschaffen werden kann.</p>	K	Der Antrag betrifft Inhalte des Sachplans Velo. Er wird dem TBA zur Kenntnis gestellt.
Pro Natura	390 a	Leitsatz Koexistenz von Velo- und touristischen Fussverkehr sicherstellen	<p>Der Veloverkehr soll gemäss Entwurf möglichst getrennt vom Fussverkehr erfolgen. Das ist für die Velowege nachvollziehbar. Bezüglich der Mountainbikerouten entspricht dies nicht der Haltung, die wir (und viele andere auch) im Thema Koexistenz/Entflechtung vertreten. Wir fordern wenn immer möglich eine gemeinsame Nutzung der Wege durch Mountainbiker und Fussgänger. Eine Trennung – wie in diesem Leitsatz postuliert – würde unweigerlich zu einem grösseren Flächenverbrauch und zu stark zunehmenden Auswirkungen auf die Natur führen. Auf Wanderwegen muss der Grundsatz «Koexistenz vor Entflechtung» lauten. Entflechtung soll zudem auf bestehenden Wegen geschehen, und nicht durch einen Ausbau der Wegnetze.</p> <p>Antrag: Der Leitsatz soll entsprechend ergänzt werden: «Auf Wanderwegen muss der Grundsatz Koexistenz vor Entflechtung gelten», sowie «Entflechtung soll auf dem bestehenden Wegnetz geschehen»</p>	N	<p>Die Flexibilität der Lösungsfindung sollte nicht schon auf Richtplanstufe eingeschränkt werden. Bei jeder Problemlösung wird sorgfältig abgeklärt, was unter Berücksichtigung aller Interessen die vernünftigste Lösung ist.</p> <p>Siehe «Entflechtung Mountainbike- / Wanderwege» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr»</p>
Handlungsanweisungen					
Gemeinde Disentis	391	C Handlungsanweisungen	<p><i>Die Gemeinden projektieren, erstellen und unterhalten das kantonale Velonetz sowie dessen Signalisation gemäss den übergeordneten Vorgaben.</i></p> <p>.....</p> <p>Auf Grund dieser Aussage dürfen die Gemeinden mit finanzieller Unterstützung seitens des Kantons rechnen. Allenfalls ist die kantonale Gesetzgebung zu ergänzen (Strassengesetz und Strassenverordnung).</p> <p>_____</p>	K	<p>Wir verweisen hier auf den Sachplan Velo, das Strassengesetz und das Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Siehe «Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».</p> <p>Die Zuständigkeit für Park and Ride/Bike and Ride ist im Grundsatz bei der Gemeinde. Bei</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung
			<p><i>Die Gemeinden bieten an Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität an.</i></p> <p>Auch für diese Aufgaben erwarten die Gemeinden entsprechend finanzielle Unterstützung. Allenfalls ist zu prüfen, inwieweit die Trägerschaften des ÖV in dieser Aufgabe mit eingebunden werden sollen. Oft befinden sich Hauptknoten des ÖV bei Bahnhöfen bzw. Bahnhoftestellen!</p> <hr/> <p><i>Der Kanton unterstützt die Gemeinden finanziell sowie fachlich bei der Erstellung von Radwegen gemäss den Vorgaben im Sachplan Velo. Zudem unterstütz er die Gemeinden bei der Koordination und Abstimmung der Netze untereinander und mit Nachbarkantonen und Ländern.</i></p> <p>In diesem Sinne erwarten die Gemeinden auch finanzielle Unterstützung seitens des Kantons.</p> <hr/> <p><i>Die Gemeinden planen, projektieren, bauen und betreiben die Netze für den Fussverkehr und die Wanderwege. ....</i></p> <p>Es wäre zweckmässig, wenn die Gemeinden die Dienstleistungen des Kantons aus einer Hand beziehen könnten und wenn eine Person bzw. Fachstelle für den Langsamverkehr verantwortlich wäre. Aus Sicht der Gemeinde würde es Sinn machen, die Dienstleistung der Fachstelle Langsamverkehr und von Wanderwege Graubünden in eine Fachstelle zusammenzuführen. Vieles könnte vereinfacht werden, wenn Wanderwege Graubünden auf Kantonsebene die Koordination vornehmen würde oder die Aufgaben von Wanderwege Graubünden in die Fachstelle des Kantons integriert würden.</p> <p>Zudem ist es notwendig von Wanderern und Bikern viel genutzte Wege zu entflechten. Wahrscheinlich wird das Wandern auch in Zukunft nachhaltiger sein als das Biken.</p>	<p>entsprechendem Antrag an den Kanton kann ein Kantonsbeitrag von bis zu 30% an die anrechenbaren Kosten gewährt werden.</p> <p>Schon heute ist eine Fachstelle beim TBA für den gesamten Langsamverkehr zuständig. Die Wanderwege Graubünden arbeiten mit einer Leistungsvereinbarung im Auftrag der Fachstelle Langsamverkehr.</p>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Esther Casanova Raumplanung GmbH	392	Handlungsanweisung	«Bei Ausbauten der Kantonsstrassen wird geprüft, ob eine Veloinfrastruktur (z.B. Radweg) auf oder entlang der Kantonsstrasse notwendig ist.» Ein Radweg (oder Veloweg) ist ein baulich von Strassen abgetrennter Weg. Er kann damit, im Gegensatz zum Radstreifen (oder Velostreifen), nicht «auf» einer Kantonsstrasse liegen.	P	Der Text wird wie folgt angepasst: (Radstreifen bzw. Radweg)
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	393	Handlungsanweisungen Absätze 2 & 4	Es muss klar geregelt sein, dass der Kanton für die Realisierung von Radstreifen oder wenn nötig Radwege entlang der Kantonsstrasse für Planung, Projektierung, Betrieb, Unterhalt und Erstellung zuständig ist.	K	Der Kanton ist nur bei den Radstreifen mit der Realisierung betraut. Radwege sind Aufgabe der Gemeinden.
Pro Natura	393 a	Handlungsanweisungen: Radstreifen	Radstreifen entlang von Hauptstrassen sollen so geplant werden, dass diese nicht zu einer generellen Verbreiterung der Strasse für den MIV führen. Dies kann durch Randsteine oder eine getrennte Führung der Radstreifen geschehen.	K	Technische Belange können nicht Inhalt des kantonalen Richtplans sein.
VCS und WWF	394	C Handlungsanweisungen	Explizit zwei Anweisungen sind für VCS und WWF wichtig: - Die Gemeinden bieten an Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität an. - Der Kanton unterstützt die Gemeinden finanziell sowie fachlich bei der Erstellung von Radwegenanlagen gemäss den Vorgaben im Sachplan Velo. Zudem unterstützt er die Gemeinden bei der Koordination und Abstimmung der Netze untereinander und mit Nachbarkantonen und Ländern.	K	Kenntnisnahme
Gemeinde Schiers	395	Handlungsanweisungen (6.4 – 3)	Antrag für Einschub: Die Gemeinden projektieren, erstellen und unterhalten im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten das kantonale Velonetz ... In finanziell angespannten Zeitabschnitten müssen Gemeinden Aufgaben priorisieren. Somit ist eine generelle Aufgabenzuweisung fehl am Platz.	K	Siehe «Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».
Gemeinde Schiers	396	Handlungsanweisungen (6.4 – 3)	Antrag für Einschub: Die Gemeinden bieten an Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs unter Beteiligung der Transportunternehmen Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität an. Die beteiligten Transportunternehmen sind in erster Linie Nutzniesser höherer Fahrgastfrequenzen. Somit sollen sich diese auch an den entsprechenden Aufwendungen beteiligen (wie schon bisher der Fall).	K	Der Richtplan ist behördenverbindlich. Transportunternehmen sind privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen und können deshalb im Rahmen des Richtplans nicht verpflichtet werden. Siehe Antrag Nr. 391 sowie «Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	397	Handlungsanweisungen Absatz 5	Die Gemeinden werden dazu verpflichtet genügend Veloabstellplätze an den Hauptknoten des ÖVs anzubieten. Es muss sichergestellt sein, dass sie dabei finanziell unterstützt werden.	K	Siehe Antrag Nr. 391 sowie «Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Sozialdemokratische Partei	398		Anträge: <i>An jedem Bahnhof und an jedem Hauptknoten des Öffentlichen Verkehrs hat es sichere und gedeckte Veloabstellplätze. Die Umsetzung des Sachplans Velo muss beschleunigt werden. Fehlt die Durchgängigkeit bei den Velowegen, nimmt der Kanton Einfluss auf die Gemeinden.</i> <i>Die Transportmöglichkeiten für Velo in Zug und Postauto/Bus sind erheblich zu verbessern resp. zu garantieren. Der Kanton übernimmt aktiv die Koordination zur Erstellung eines geschlossenen Netzes (im Sinne einer lückenlosen, sicheren Durchgängigkeit) für den Veloverkehr zwischen den Gemeinden, den Nachbarkantonen und den Nachbarländern.</i>	K	Siehe Antrag Nr. 391 sowie «Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».  Diese Anträge betreffen den Sachplan Velo sowie den öffentlichen Verkehr. Sie werden den betreffenden Stellen zur Kenntnis zugestellt. Siehe auch «Anträge zur Angebotsplanung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Öffentlicher Personenverkehr».
Kanton St. Gallen	399	Handlungsanweisungen	Antrag: Bei der Festlegung der kantonalen und regionalen Velo- und Wanderwegnetze ist neben der Koordination mit den Gemeinden und Regionen ebenfalls die Koordination mit den Nachbarkantonen (und allenfalls dem angrenzenden Ausland) vorzunehmen (vgl. oben Handlungsräume). Begründung: Die Netze sind über die Grenzen hinweg zu planen und festzulegen, damit die Umsetzung der verbindenden Netzelemente grenzübergrenzübergreifend funktionieren.	K	Diese Koordination wird auf der Ebene der regionalen Richtpläne sowie mittels des Sachplans Velo vorgenommen.
Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein	400	Radinfrasturktur St.Luzisteig	Die Radinfrastruktur via St. Luzisteig ist hinsichtlich des hohen Verkehrsaufkommens, der starken Steigungen und den rasanten Abfahrten (E-Bikes) ungenügend. An die Fahrbahnbereiche grenzen meist unmittelbar Strassen- und Entwässerungsgraben oder Steinmauern. Die Verkehrssicherheit ist nicht gewährleistet. Antrag: Attraktive und verkehrssichere Rahmenbedingungen für den Fuss- und Radverkehr insbesondere auf der Strecke St. Luzisteig sind zu gewährleisten. Die Massnahmen sind mit den Land Liechtenstein zu koordinieren.	K	Siehe Antrag Nr. 383
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	401	Leitsätze/Handlungsanweisungen	Auf die Bedeutung der internationalen Radrouten sei im Richtplan explizit hinzuweisen. In den Leitsätzen heisst es zwar, dass das kantonale Velonetz grenzüberschreitend koordiniert sowie durch kommunale Netze zweckmässig ergänzt wird. Es fehlt jedoch in diesem Zusammenhang auch die Erwähnung der nationalen und internationalen Radrouten, welche touristisch interessant sind und auch oft das Rückgrat des regionalen Velonetzes bilden.	K	Siehe Antrag Nr. 399
Region Plessur	402	Komplexe Handlungsanweisungen	Die Handlungsanweisungen in diesem Kapitel erscheinen sehr komplex und könnten vereinfacht werden (evtl. durch eine Gliederung oder Trennung zwischen Rad- und Fussverkehr).	K	Auf der Flughöhe des Richtplans erscheint die gewählte Disposition als zweckmässig.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
		Streichung Handlungsanweisung wonach das überkommunale Wanderwegnetz im regionalen Raumkonzept aufzuzeigen ist	Aus Sicht Region sollte klarer aufgezeigt werden, welche Aufgabe den Regionen und der regionalen Richtplanung bei der Festlegung von Bike- und Wanderwegen zukommt. Die Gemeinden müssen die Möglichkeit haben, das Wegnetz zu optimieren und zu verfeinern, ohne dass dies eine Richtplananpassung auslöst. Es erscheint aufgrund der Flughöhe und des langfristigen Planungshorizontes nicht zielführend, das Wanderwegnetz in den regionalen Raumkonzepten darzustellen. Die Aufnahme und Festlegung im regionalen Richtplan ist ausreichend.	p	Die bisherige Aufteilung der Planungsaufgaben zwischen regionaler und kantonaler Richtplanung gemäss KRVO und bisherigem USUS bleibt bestehen. Was den Veloverkehr betrifft, so verweisen wir auf die Regelungen beim Sachplan Velo.  Gemäss dem Leitfaden "Leitfaden regionale Raumkonzepte und Richtpläne Siedlung" sind beim Regionalen Raumkonzept die überkommunalen Langsamverkehrsverbindungen, insbesondere Lücken im Netz sowie Optimierungsmöglichkeiten bei den urbanen und suburbanen Räumen grob aufzuzeigen. Die Argumentation, dass dies allein aufgrund der Flughöhe und Planungshorizontes bei den Wanderwegnetzen nicht sinnvoll ist, kann jedoch gefolgt werden, die entsprechende Textstelle wird angepasst. Siehe auch «Überkommunales Wanderwegnetz» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	403	Streichung Handlungsanweisung wonach das überkommunale Wanderwegnetz im regionalen Raumkonzept aufzuzeigen ist	Antrag: Die Handlungsanweisung, wonach das überkommunale Wanderwegnetz im regionalen Raumkonzept aufzuzeigen ist, sei zu streichen.  Gemäss der zweitletzten Handlungsanweisung haben Regionen das überkommunale Wanderwegnetz im regionalen Raumkonzept aufzuzeigen. Es wird bezweifelt, dass das regionale Raumkonzept die richtige Flughöhe für die überregionale Koordination des Wanderwegnetzes darstellt.  Wir bitten Sie um sorgfältige Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge. Bitte halten Sie uns über den weiteren Verlauf der Planung auf dem Laufenden. Für Fragen oder einen Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.	P	Gemäss dem Leitfaden «Leitfaden regionale Raumkonzepte und Richtpläne Siedlung» sind beim Regionalen Raumkonzept die überkommunalen Langsamverkehrsverbindungen, insbesondere Lücken im Netz sowie Optimierungsmöglichkeiten bei den urbanen und suburbanen Räumen grob aufzuzeigen. Die Argumentation, dass dies allein aufgrund der Flughöhe und Planungshorizontes bei den Wanderwegnetzen nicht sinnvoll ist, kann jedoch gefolgt werden, die entsprechende Textstelle wird angepasst. Siehe auch «Überkommunales Wanderwegnetz» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Fuss- und Veloverkehr».

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Erläuterungen					
Denkmalpflege	404	Wanderwegnetze (6.4-5)	Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) stellt eine wertvolle Grundlage und Übersicht der historischen Verkehrswege dar. Darum sollte in diesen Abschnitt (6.4-5) unbedingt auf das IVS hingewiesen werden.  Ergänzung im Text ( <i>kursiv = Richtplantext; fett = Text neu</i> ): [...] Historische Wegstrecken (IVS) sind nach Möglichkeit einzubeziehen [...]	P	Der Antrag wurde übernommen.
Objektliste					
Gemeinde Klosters-Serneus	405	Verbindung Klosters-Serneus nach Davos	Klosters und Davos sollen endlich mit einem durchgehenden Veloweg verbunden werden.	K	Betrifft den Sachplan Velo und wird dem TBA zur Kenntnisnahme weitergeleitet.
Gemeinde Jenaz	406	Alte Kantonsstrasse Pragg-Jenaz / Schiers (Fuchsenwinkel)	Velofahrer bemängeln Langsamverkehr (Postauto). Beim Gebiet Fuchsenwinkel ist es sehr gefährlich und unübersichtlich. Bitte abklären. Besten Dank.	K	Wird dem TBA zur Kenntnisnahme weitergeleitet.
Region Plessur	407	Objektliste im alten Richtplan	Was wurde mit den Objekten aus dem geltenden Richtplan?	P	Der erläuternde Bericht wird durch eine Begründung der Entlassung der Objektliste ergänzt
Regiun Surselva	408	E – Objekte	Es wird bedauert, dass für den Veloverkehr nur der Verweis auf den Sachplan Velo erfolgt und keine regional bedeutsamen Aussagen bzw. Massnahmen präzisiert werden, wie beispielsweise einer durchgängigen Veloverbindung durch die ganze Surselva unabhängig von der H19. Die Einzelmassnahmen sind im Sachplan Velo detailliert beschrieben, es fehlt aber das «Gesamtbild», welches idealerweise im Richtplan abgebildet werden sollte.  Es wird beantragt regionale Veloverbindungen, bei denen relevante bauliche Massnahmen erforderlich sind als Objekte analog zum Strassenverkehr im KRIP-V aufzunehmen. Für die Surselva gilt dies insbesondere für eine alltagsverkehrstaugliche Velo-Verbindung parallel zur H19, unter Einbezug bestehender Güter- und Meliorationsstrassen in der ganzen Surselva.	K	Infrastrukturen werden in den Richtplan aufgenommen, wenn dies aufgrund finanzieller Beteiligung des Bundes notwendig ist (z.B. bei Hauptstrassen), eine UVP notwendig ist, ein Projekt umstritten ist oder wenn es als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bezeichnet werden kann.  Ist all dies nicht der Fall, so ist der Sachplan Velo das richtige Instrument.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Region Albula Gemeinde Bergün Filisur	409	Radweg/-streifen auf Abschnitt der Nationalstrasse N29 zwischen Sils i.D. und Solis sei mit einem Radweg/-streifen	<p>Antrag: Der Abschnitt der Nationalstrasse N29 zwischen Sils i.D. und Solis sei mit einem Radweg/-streifen zu ergänzen (Aufnahme eines entsprechenden KRIP-Objekts).</p> <p>Der neu zum Nationalstrassennetz gehörende Strassenabschnitt zwischen Sils i.D. und Solis (neue Schynstrasse) bildet die wichtigste Zufahrtsachse in die Region Albula und in die Gemeinde Bergün Filisur. Der kurvenreiche und von vielen Tunnels und Kunstbauten geprägte Abschnitt wird mit hohen Tempi befahren. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen beläuft sich auf 6'600 Fahrzeuge pro Tag. Für das Jahr 2035 wird von täglich 7'800 Fahrzeugen ausgegangen (Quelle: Verkehrsmodell ANU). Auf dem besagten Abschnitt der Nationalstrasse verläuft heute auch die nationale Radroute 6 (Graubünden-Route). Ein Radstreifen oder ein separat geführtes Trasseee fehlen heute, in den Tunnels ist die Sichtbarkeit erschwert und die Fahrbahn äusserst schmal. Aus dem fehlenden Raum für Velofahrer, der Streckencharakteristik und des bereits hohen und in Zukunft weiter zunehmenden Verkehrsaufkommens resultiert ein erhebliches Sicherheitsrisiko insbesondere für die Radfahrer. Aus Sicht der Gemeinde Bergün Filisur und der Region Albula ist es sehr wichtig, dass diese sehr problematische / aussergewöhnliche Schwachstelle behoben werden kann (derzeit wird auf der Plattform von Schweiz Mobil empfohlen, zwischen Thusis und Tiefencastel die RhB zu nutzen). Die Region Albula / Die Gemeinde Bergün Filisur beantragt daher, dass sich der Kanton zusammen mit der Region für eine sichere und attraktive Veloverbindung auf dem besagten Abschnitt einsetzt und sich auch gegenüber dem Bund für dieses Vorhaben stark macht. Ein erster Schritt dafür ist die Aufnahme des Vorhabens in den Richtplan Verkehr (auch zwecks allfällig erforderlicher Koordination mit den Bundessachplänen). Da die Situation in der Schyn vergleichbar ist mit derjenigen auf der Malojastrasse (siehe 11.TS.02), wird beantragt, das Objekt im Kapitel 6.2 Strassenverkehr zu verankern (allenfalls auch nur weiss hinterlegt).</p>	K	Betrifft den Sachplan Velo und wird dem TBA zur Kenntnisnahme weitergeleitet.
Übersichtskarte zu Wegnetze, Sachplan Velo Graubünden					
Gemeinde S-chanf	410	Fehlende Velowegverbindung	Gemäss Abb. 6.4 wird festgestellt, dass das Velowegnetz eine Lücke zwischen S-chanf und den bestehenden Netz Alp Funtauna-Davos oder Alp Funtauna-Kesch aufweist. Die Verbindung zwischen S-chanf und Livigno ist	K	Betrifft den Sachplan Velo und wird dem TBA zur Kenntnisnahme weitergeleitet.



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			im kantonalen Velonetz MTB enthalten und deshalb würde die Verbindung nach Norden durchaus Sinn machen. Wir sind der Meinung, dass diese Verbindung im Richtplan aufgenommen werden muss, damit die Nordsüd-Achse gewährleistet werden kann.		

## Kapitel 6.5 Agglomerationsverkehr / Agglomerationsprogramme

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
Region Imboden Region Landquart Stadt Maienfeld Gemeinde Zizers HEV	411	Allgemein	Die Region Imboden / Die Region Landquart / Die Stadt Maienfeld / Die Gemeinde Zizers / Der HEV Graubünden begrüsst, dass der Teil Agglomerationsverkehr nach Abschluss des Agglomerationsprogramms Chur, 4. Generation gesamthaft überarbeitet wird.	K	Kenntnisnahme
Region Sarganserland- Werdenberg	412		Eine gesamtheitliche Überarbeitung des Teilkapitels Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme erfolgt voraussichtlich erst im Jahr 2021. Deshalb ist dieser Teil nicht Bestandteil der Anhörung. Die im Bericht aufgeführten Ziele und Leitsätze bezüglich ÖV werden seitens RSW grundsätzlich unterstützt.	K	Kenntnisnahme
VCS und WWF	413	6.5.1 Agglomeration Chur und Umgebung, 1. und 2. Programmgeneration A Ausgangslage	Der VCS und der WWF teilt die Erkenntnis für das funktionale Einzugsgebiet, dass sehr häufig das Privatauto auch für Fahrten zum Einsatz kommt, für die der öffentliche Verkehr ein gutes Angebot bereithält, so etwa nach und von den regionalen Zentren sowie innerhalb von Chur.  In Bezug auf die Agglomeration Chur stellt der VCS fest:  – Das RhB-Netz und die Bahn- und Busangebote sind noch nicht auf den Halbstundentakt der SBB zwischen Chur und Zürich vorbereitet. Angestrebt ist ein systematischer Halbstundentakt einer S-Bahn Schiers - Rhäzüns/Thusis.  – Zwischen Rhäzüns und Malans besteht ein grosses Potential für den Velonahverkehr. In verschiedenen Abschnitten fehlt ein zusammenhängendes, engmaschiges Radnetz mit direkten, durchgängigen und sicheren Verbindungen.	K	Das Kapitel Agglomerationsverkehr wurde nicht angepasst. Es wird nach Abschluss des Agglomerationsprogrammes Chur der 4. Generation überarbeitet. Deshalb kann hier auf den Antrag nicht eingegangen werden. Die Anträge werden jedoch den Bearbeitern des Agglomerationsprogrammes zur Verfügung gestellt. Siehe auch «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme»
Sozialdemokratische Partei	414	Ausbau Zufahrtsstrasse in der Priorität hinter alternativen Massnahmen	Die SP GR bestreitet nicht, dass es auf den Zufahrtsstrassen in Chur insb. am Morgen und am Abend zu Verkehrsbelastung kommt. Zur Lösung des Problems soll nicht der Ausbau dieser Zufahrtsstrassen im Zentrum stehen, sondern alternative Massnahmen, die andere Verkehrsmittel als der MIV	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			fürs Pendeln fördern oder solche, die z.B. auf die bessere Auslastung der bestehenden Autos abzielen.		
Gemeinde Churwalden	415		Wir möchten auf die Projekte «Asphaltierung Gemeindestrasse Meiersboden bis Aber» sowie «Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan» hinweisen, welche als Massnahmenkonzepte für die Aufnahme im Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation geplant sind (Zurzeit Status «Projektstudie»)	K	Kenntnisnahme
Regione Moesa	416	Richiesta 5: La Bassa Mesolcina va integrata nella 5ª generazione del Programma d'agglomerato del Bellinzonese. Va dunque fatta un'affermazione in tal senso nel Piano direttore cantonale.	<p>Per motivi storici, geografici e linguistici-culturali la Regione Moesa è fortemente legata al limitrofo Bellinzonese. Questo si rispecchia pure nella nuova delimitazione delle agglomerazioni, secondo la quale alcuni Comuni della Regione Moesa fanno parte dell'agglomerato di Bellinzona.</p> <p>Come risaputo il Bellinzonese ha portato a termine con successo la 3ª generazione del programma d'agglomerato. In tale occasione la partecipazione della Regione Moesa non è però mai stata presa in considerazione né dalle autorità ticinesi, né da quelle grigionesi. Per evitare situazioni del genere anche in futuro, il Cantone dei Grigioni deve inoltrare una richiesta ufficiale alla Repubblica e Cantone Ticino in merito ad un'eventuale partecipazione dei Comuni della Bassa Mesolcina al prossimo Programma d'agglomerato (5ª generazione). È dunque opportuno ancorare questa necessità a livello cantonale, elencandola nel Piano direttore cantonale attualmente in fase di rielaborazione.</p> <p>L'interlocutore per il programma d'agglomerato del Bellinzonese è la Repubblica e Canton Ticino (Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità), la quale, assieme alla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, è l'ente responsabile per il programma d'agglomerato.</p>	K	<p>Der Antrag betrifft den Miteinbezug der Regione Moesa in das Agglomerationsprogramm Bellinzonese der 5. Generation. Die 5. Generation muss voraussichtlich im Jahre 2025 beim Bund eingegeben werden mit einem Start der Umsetzung ab 2028. Das Kapitel Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme wird bei dieser Richtplananpassung nicht behandelt, es wird bei Vorliegen der 4. Generation angepasst.</p> <p>Die Aufnahme der Regione Moesa in das Agglomerationsprogramm Bellinzonese ist zu gegebenem Zeitpunkt (in ca. 2 Jahren) zu beantragen.</p> <p>Der Kanton Graubünden stand diesem Anliegen bisher positiv gegenüber und hat dieses gegenüber dem Kanton Tessin auch so vertreten.</p>
Ziele und Leitsätze					
VCS und WWF	417	B Ziele und Leitsätze Zielsetzung	<p>Die in den Grundsätzen formulierten Massnahmen zur Umsetzung sind zielführend. Daher unterstützt der VCS und WWF ausdrücklich die Zielsetzung im KRIP:</p> <p>Die Agglomeration Chur und Umgebung wird mit dem öffentlichen Verkehr optimal an die Metropolitanräume Zürich, München, Wien und Mailand sowie an die Städte St. Gallen, Konstanz und Bregenz angebunden.</p> <p>Antrag: Zielsetzung mit „Wien“ und „Konstanz“ ergänzen</p>	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Innerhalb der Agglomeration Chur werden die Gemeinden und die Zentren durch regional vernetzte und optimierte Angebote vor allem für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr miteinander verbunden. Dies erfolgt, wo erforderlich, durch einen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sowie durch angebotsseitige Massnahmen beim öffentlichen Verkehr.		
Pro Natura	418	Zielsetzung	Das Ziel im Kapitel Gesamtverkehr ist eine Vermeidung von zusätzlicher Mobilität und ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV. Die Angebote für den motorisierten Individualverkehr sollen daher nicht optimiert werden, insbesondere nicht in den urbanen Zentren. Die Verkehrsinfrastruktur für den MIV soll daher nicht ausgebaut werden. Antrag: 1. Streichung des motorisierten Individualverkehrs aus der Zielsetzung. 2. Die Ziele sollen priorisiert werden.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Pro Natura	419	Grundsätze: äussere Erschliessung	Die Erschliessung mit dem Flughafen Zürich ist nicht zielführend. Der Flugverkehr darf im Rahmen der Klimastrategie und den Erfahrungen mit CORONA nicht gefördert werden.  Arosa ist mit der RhB gut erschlossen. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht einen besseren Anschluss nach Arosa bekommen. Dies widerspricht sonst dem Ziel im Kapitel Gesamtverkehr (Erhöhen des Anteils öffentlicher Verkehr), wenn der MIV gegenüber dem öffentlichen Verkehr nach Arosa gefördert wird.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Pro Natura	420	Tabelle 6.1	Die Massnahmen für den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr werden einzeln aufgelistet, während die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr als Sammlung aufgelistet wird. Hier werden unserer Ansicht nach die Prioritäten falsch gesetzt. Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind wichtig, und daher einzeln aufzulisten.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
RhB	421	Ergänzung Grundsatz 1, 1. Stossrichtung (Seite 6.5 – 3)	Um den Halbstundentakt der SBB angemessen alimentieren zu können, wird seitens der RhB im Sinne durchgehender Transportketten das Angebot im Zuge Retica 30+ auf den wichtigsten Strecken zum Halbstundentakt verdichtet: Chur – Ilanz, Landquart – Klosters – Davos, Landquart / Chur – St. Moritz, sowie im S-Bahn-Verkehr auf der Achse Schiers – Rhäzüns (- Thusis). Dies sollte so in die Formulierung der Stossrichtung aufgenommen	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			werden. Auch sollte die Alimentierung des Halbstundentaktes durch weitere regionale und lokale Transportunternehmen erwähnt bzw. ergänzt werden.		
RhB	422	Ergänzung Grundsatz 1, 2. Stossrichtung (Seite 6.5 – 3)	Bei der zweiten Stossrichtung schlagen wir anstatt der gewählten Formulierung «behindertengerechte Perrons» eine allgemeinere Formulierung vor, beispielsweise «barrierefreie Publikumsanlagen», welche sich nicht nur auf die Perrons als Teil der Bahnhofsanlagen bezieht.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
RhB	423	Ergänzung Grundsatz 1, 3. Stossrichtung (Seite 6.5 – 3)	Bei der dritten Stossrichtung soll die Formulierung «Bus» durch «regionale Busbetriebe und Busbetriebe im Ortsverkehr» ersetzt bzw. präzisiert werden.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Bündner Heimatschutz	424	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme» sowie «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»
Sozialdemokratische Partei	425		Die SP GR unterstützt die formulierten Massnahmen. Wir begrüßen, dass bei der Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen endlich kostendeckende und verursachergerechte Gebühren erhoben werden sollen. Wir sind aber der Meinung, dass dies auch für die Parkplätze von Unternehmungen gelten soll. Anträge: Auf den Zufahrtsachsen sind Busspuren zu erstellen. Die Grabenstrasse ist am Wochenende verkehrsfrei zu gestalten. Bei der äusseren Erschliessung der Agglomeration mit dem SBB Fernverkehrsangebot sind noch die Städte Wien und Konstanz zu ergänzen.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	426	Allgemeines	Bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation ist dem Güter- und Gewerbeverkehr genügend Gewicht beizumessen.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	427	Allgemeines	Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Erschliessungen zwischen den Agglomerationen, insbesondere im ländlichen Gebiet als Teil der Agglomerationsprogramme definiert werden können. Ebenfalls soll darauf hingewirkt werden, dass die Agglomerationsprogramme die Gegebenheiten und besonderen Eigenschaften der Zentrumsstäler besser berücksichtigen.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	428	B. Grundsätze	Es ist ein Grundsatz aufzunehmen, dass Güter- und Gewerbeverkehr durch die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Chur nicht verdrängt werden darf.	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»
Handlungsanweisungen					
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	429	C. Handlungsanweisungen	Folgende Handlungsanweisung ist zu prüfen: «Langfristige Vorhaben zur Verbesserung der äusseren Erschliessung der drei Agglomerationen im Kanton Graubünden sind frühzeitig zu priorisieren und anzugehen.»	K	Siehe «Überarbeitung nach Vorliegen AP 4. Generation» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Agglomerationsverkehr/ Agglomerationsprogramme»

## Kapitel 6.6 Güterverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
VCS und WWF	430	A Ausgangslage	<p>Zum Schutz des Alpengebiets fordert die Bundesverfassung eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Der Bund sieht als Verlagerungsziel maximal 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr auf Schweizer Alpen vor. Damit das Verlagerungsziel des Bundes eingehalten werden kann, soll der alpenquerende Güterverkehr auch über die San Bernardino-Route und über den Berninapass noch stärker auf die Schiene verlagert werden.</p> <p>Obwohl die Schieneninfrastruktur im Kanton gut ausgebaut ist, wird ein Grossteil der transportierten Güter (ohne Transitverkehr) von der Strasse abgedeckt. Der Binnenverkehr, also Lkw-Transporte welche innerhalb des Kantons durchgeführt werden, hat mit Abstand den grössten Verkehrsanteil.</p>	K	Kenntnisnahme
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	431	Allgemein	Es ist zu begrüssen, dass ein Kapitel zum Güterverkehr neu aufgenommen wird. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Kantons ist der Güterverkehr neben dem Freizeit- und dem Pendlerverkehr von grosser Bedeutung. Wo keine Schiene vorhanden ist, sind die Strassen für den Güterverkehr zu optimieren. Es muss sichergestellt werden, dass die Industrie- und Gewerbeazonen im gesamten Kanton auch für den Güterverkehr optimal erschlossen werden.	K	Kenntnisnahme
Pro Natura	432	Ausgangslage	Wir begrüssen die Bemühungen, den Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu bringen.	K	Kenntnisnahme
Ziele und Leitsätze					
VCS und WWF	433	B Ziele und Leitsätze Zielsetzung	Der VCS und WWF fordern zur langfristigen Sicherstellung der Versorgungssicherheit des gesamten Kantons mit Gütern eine funktionsfähige Güterverkehrsschieneninfrastruktur mit besserer Abdeckung des Kantonsgebietes, damit die Gütertransporte vermehrt mit der Bahn umweltverträglich abgewickelt werden können.	K	Kenntnisnahme, kein konkreter Antrag
Gemeinde Disentis	434	B Zielsetzung	<i>Zur langfristigen Sicherstellung der Versorgungssicherheit des gesamten Kantons mit Gütern wird eine funktionsfähige Güterverkehrsinfrastruktur mit hoher Abdeckung des Kantonsgebietes gewährleistet. Die</i>	K	Kenntnisnahme

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p><i>Gütertransporte sollen dabei sicher und möglichst umweltverträglich abgewickelt werden.</i></p> <p>Dies bedeutet, dass die bereits auf einem Minimum reduzierten Umschlagplätze der RhB nicht weiter reduziert werden, vor allem im Holzverlad. Werden diese Umschlagplätze auf die regionalen Zentren reduziert, macht es keinen Sinn, Güter, welche wieder umgeladen werden müssen, von der oberen Surselva nach Ilanz zu transportieren, um diese in Landquart wieder umzuladen. Um den Gütertransport auf die Bahn zu fördern bestünde allenfalls die Möglichkeit den finanziellen Mehraufwand für das Verladen bzw. Umladen, durch den Staat zu übernehmen. Um das Verladen attraktiv zu gestalten ist es notwendig die Transportstrecke auf der Strasse so kurz wie möglich zu halten. Dies bedingt deshalb dezentrale Umschlagplätze.</p> <p>Attraktiver Güterverkehr heisst auch kostengünstig, sodass der Verkehr auf der Schiene nicht teurer wird als jener auf der Strasse.</p>		
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	435	B. Ziele und Leitsätze	<p>Die Zielsetzung ist zu ergänzen mit «Die Gütertransporte sollen dabei, sicher, zeitgerecht, wirtschaftlich und möglichst umweltverträglich abgewickelt werden»</p> <p>Es ist ein Leitsatz zum Strassengüterverkehr aufzunehmen.</p>	K  P	<p>Die Stellungnahme betrifft überwiegend Belange betrieblicher Natur (sicher, zeitgerecht, wirtschaftlich). Für die Umsetzung dieser Anliegen ist der Richtplan nicht das geeignete Instrument.</p> <p>Siehe Ausführungen zu «Grundsätzliche Ausrichtung des Güterverkehrs» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»</p>
Bündner Heimatschutz	436	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe Antrag Nr. 28.
Pro Natura	437	Leitsätze	Es wäre zu begrüssen, wenn ausgeführt wird, wie der Kanton gedenkt, den 17% Anteil am gesamten alpenquerenden Transitgüterverkehrs zu senken.	K	Der überwiegende Teil des alpenquerenden Güterverkehrs in GR erfolgt auf Nationalstrassen. Hier ist das ASTRA, bzw. der Bund zuständig. Das Anliegen der Senkung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs (wir nehmen an, auf der Strasse) ist u.a. deshalb auf gesamtschweizerischer Ebene anzugehen. Daher erachten wir



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					entsprechende Ausführungen im Richtplan als nicht zielführend.
VCS und WWF	438	Leitsätze	Der VCS und WWF sehen den Leitsatz als zentral an, dass die Gütertransporte soweit sinnvoll von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Personen- und Güterverkehr werden gleichberechtigt behandelt und ihre Weiterentwicklung aufeinander abgestimmt. Der Güterumschlag zwischen SBB und RhB sowie zwischen SBB und dem Strassengüterverkehr wird im Bündner Rheintal zwischen Landquart und Domat/Ems konzentriert. Der Güterumschlag zwischen der RhB und dem Strassengüterverkehr auf regionaler Ebene findet in entsprechend ausgebauten Güterumschlagszentren statt.	K	Kenntnisnahme, kein Anpassungsbedarf
Sozialdemokratische Partei	439	Güter auf die Schiene verlagern	Die stetige Erhöhung der Tonnagen auf den Hauptstrassen macht diese immer attraktiver zum Beispiel für Holztransporte von Graubünden nach Italien. In der Zielsetzung soll deshalb explizit erwähnt werden, dass die Gütertransporte mit Zielorten in der Nähe von RhBLinien auf der Schiene zu erfolgen haben.  Antrag: Zielsetzung wie folgt ergänzen: «Gütertransporte mit Zielorten in der Nähe von RhB-Linien haben auf der Schiene zu erfolgen.»	K	Festlegungen dieser Art können nicht im Richtplan erfolgen. Sie bedürften einer gesetzlichen Grundlage. Zudem ist die örtliche Abgrenzung "Zielorte in der Nähe von RhB-Linien" sehr vage.
Region Sarganserland-Werdenberg	440	Leitsatz «Den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr kantonsweit fördern»	Diese Strategie kann in der RSW zu einer Abnahme des Schwerverkehrsvolumens führen und wird deshalb ausdrücklich begrüsst.	K	Kenntnisnahme, kein Anpassungsbedarf
Handlungsanweisungen					
VCS und WWF	441	C Handlungsanweisungen	Der VCS und WWF sehen ebenfalls den Kanton in der Pflicht, um die Rahmenbedingungen für die langfristige Sicherstellung des Bahngüterverkehrs zu schaffen. Der Kanton fördert den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über grosse Distanzen. Die notwendigen Infrastrukturen zur Umsetzung des kantonalen Güterverkehrskonzepts, insbesondere die Unterstützung neuer Anschlussgleise sowie der Ausbau und die Förderung bestehender Umschlaganlagen (Erschliessung und Verladeinfrastruktur) werden in Zusammenarbeit mit dem Bund rechtzeitig realisiert.	K	Kenntnisnahme. Die ersten beiden Handlungsanweisungen decken die Bemerkungen bereits weitgehend ab.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Sozialdemokratische Partei	442	Spezifische Terminals für Holztransporte nach Italien	Antrag: <i>Für die Holztransporte nach Italien soll die RhB spezielle Terminals in Graubünden und Tirano für das Verladen erstellen.</i>	N	Siehe Ausführungen zu «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	443		Es ist eine Handlungsanweisung zum Strassengüterverkehr aufzunehmen.	P	Siehe Ausführungen zu «Grundsätzliche Ausrichtung des Güterverkehrs» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	444	Handlungsanweisungen	Für die Feinverteilung in den drei Agglomerationsgebieten des Kantons sind zukunftsfähige, smarte und ökologische Verteilsysteme mit optimal angeschlossenen, zentralen Verteilsystemen zu prüfen. Der Kanton soll zusammen mit den entsprechenden Gemeinden, Regionen und Anbieter des Gütertransports entsprechende Lösungen im Bereich der City-Logistik anstossen.	N	Die Bündner Agglomerationen sind unserer Ansicht nach zu klein, und das Volumen des Gütertransports innerhalb der Agglomerationen zu gering, dass spezifische Verteilsysteme und Lösungen im Bereich der City-Logistik als vordringlich erscheinen. Zudem erfolgt die Verteilung der Güter heute weitgehend problemlos.
Erläuterungen					
Pro Natura	445	Erläuterungen Strassengüterverkehr	Dass im Kanton noch zahlreiche Strecken vorhanden sind, die nicht mit 40 t befahren werden können/dürfen darf nicht als Anlass genommen werden, diese Abschnitte entsprechend auszubauen. Dies würde einer Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene zuwiderlaufen.	K	Alle Hauptstrassen sind heute schon, mit ganz wenigen Ausnahmen, auf 40 Tonnen zugelassen. Verbindungsstrassen sind in der Regel nur auf 32 Tonnen zugelassen. Die zusätzliche Verlagerungswirkung der noch anstehenden Optimierungen im Strassenverkehr (grösstenteils Verkehrsentslastungen von Ortszentren) wird als gering eingeschätzt.
Objektliste					
RhB	446	Eigene Objektliste Güterverkehr ergänzen	Analog zu den anderen Verkehrsträgern sollte dem Kapital Güterverkehr eine eigene Objektliste angefügt werden. Neben den von uns ergänzten Objekten (Trinserverladegleis Versam-Safien, Holzverladestandorte Rueun, Castrisch und Versam, GUZ Schnaus-Strada, GUZ Landquart und GUZO Samedan), betreffen die in der bestehenden Objektliste aufgeführten Projekte 01.TB.07 und 23.TB.01 auch jeweils ausschliesslich den Güterverkehr.	P / N	Siehe Ausführungen zu «Beantragte Objekte im Kapitel Güterverkehr» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Güterverkehr»

## Kapitel 6.7 Flugverkehr

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Ausgangslage					
VCS und WWF	447	A Ausgangslage	Für den VCS und WWF sind Einschränkungen im Bereich der Zivilluftfahrt – namentlich aus Gründen des Lärmschutzes und des Natur- und Landschaftsschutzes – sinnvoll und notwendig. Massgebend für Infrastrukturen der Luftfahrt ist und bleibt der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes.	K	Kenntnisnahme, kein Anpassungsbedarf
Pro Natura, Verein Naturanostra Davos	447 a	Ausgangslage	Bereits im Kapitel Generelle Ausrichtung haben wir darauf hingewiesen, dass wir die Notwendigkeit einer Anbindung Graubündens an das Netz des öffentlichen Linienflugnetzes als nicht gegeben erachten. Sie ist insbesondere nicht zukunftsfähig. Gleiches gilt für eine Helibasis in Davos, wo das Planungsverfahren gerade eben mangels Beibringung eines verlässlichen Bedürfnisnachweises eingestellt worden ist. In Anbetracht der Tatsache, dass die Heliflugbewegungen im Kanton Graubünden in den letzten 10 Jahren nur unwesentlich zugenommen haben (s. BfS), ist ein Bedarfskritischer Umgang mit Projekten für Neu- oder Erweiterungsbauten bestehender Luftinfrastrukturen angezeigt.	K	Kenntnisnahme Siehe «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»
Pro Natura	448	Allgemeine Bemerkungen	Im SIL Bericht vom 26.02.2020 heisst es in Kapitel 4.4., S. 73 u.a. zur Festlegungen zu den Heliports:  1.) Heliports dienen primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen, sekundär dem weiteren Luftverkehr. Den Heliports kommt im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur eine komplementäre Rolle zu.  2.) Die Anzahl und Verteilung der Heliports sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich an der Nachfrage nach dem Helikopter-Luftverkehr im öffentlichen Interesse; am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird, und am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.  Neue Heliports können nur bewilligt werden, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann. Aus den Daten des BFS zu den Flugbewegungen geht hervor, dass sämtliche Helikopterflüge in der Schweiz nicht in einer deutlichen Tendenz zugenommen haben, was heisst, dass die Nachfrage (für	K	Kenntnisnahme, kein Anpassungsbedarf

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			die gemäss SIL zudem ein öffentliches Interesse gegeben sein muss) mehr oder weniger stagniert. Damit ist – auf genereller Basis – der Nachweis, dass in Zukunft gesamtschweizerisch eine erhöhte Nachfrage nach Heliflügen im öffentlichen Interesse eintreten wird, nicht geführt. Dies gilt auch für den Kanton Graubünden.		
Pro Natura	449	Gebirgslandeplätze	<p>Die Statistik der Flugbewegungen (BfS) zeigt für zahlreiche Gebirgslandeplätze sehr tiefe Zahlen, so dass kaum noch mit einem «echten Bedarf» argumentiert werden kann. Die Abdeckung dieser vereinzelter, individuellen Bedürfnisse steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Immissionen (Lärm, CO2-Ausstoss, Störung der alpinen Fauna, etc.).</p> <p>Antrag 1: Anzahl und Verteilung der Gebirgslandeplätze sind zu überprüfen und bei ungenügendem Bedürfnisnachweis aus der Objektliste zu entfernen. Der Kanton beantragt für diese Objekte die Streichung aus dem SIL.</p> <p>Antrag 2: Die Gebirgslandeplätze dürfen nicht für Heli-Biking genutzt werden. Heli-Biking ist im ganzen Kanton zu untersagen.</p>	K	<p>Antrag 1: Die Gebirgslandeplätze wurden vom Bund überprüft und mit Netzbeschluss 21.10.2015 im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Teil III B6a festgelegt. Dabei wurden zwei Gebirgslandeplätze gestrichen. Eine erneute Überprüfung wäre Inhalt eines entsprechenden Sachplanverfahrens. Diese Überprüfungen werden in der Regel alle 10 Jahre durch den Bund durchgeführt. Die Pro Natura Schweiz kann dann entsprechende Anträge einbringen.</p> <p>Antrag 2: Ein allfälliges Verbot von Helibiking kann nicht Sache des Richtplans sein. Dies ist mit gesetzgeberischen Mitteln zu bewerkstelligen.</p>
Gemeinde Disentis	450	Gebirgslandeplätze	Auch in der oberen Surselva erscheint es attraktiv im Gebiet des Oberalpstocks bzw. des Tödis Gebirgslandeplätze einzurichten und nicht nur im Engadin. Die Einrichtung dieser Plätze ist mit den angrenzenden Kantonen Uri (Oberalpstock) bzw. Glarus (Tödi) zu koordinieren.	K	<p>Siehe Antrag Nr. 449, erster Absatz.</p> <p>Die Bezeichnung neuer Gebirgslandeplätze ist aufgrund der mannigfaltigen Konflikte (Naturschutz, Immissionen etc.) nicht realistisch. Zudem sind in der Region Surselva bereits zwei Gebirgslandeplätze vorhanden (Crap Sogn Gion und Vorabgletscher).</p>
Ziele und Leitsätze					
Pro Natura	450a	Zielsetzung	<p>Die Zielsetzung muss der Ausgangslage entsprechen. In der Ausgangslage wird aufgeführt, dass Einschränkungen im Bereich der Zivilluftfahrt notwendig sind. Es wird ebenfalls aufgeführt, dass Ruhezeiten notwendig sind. Dies soll auch im Ziel wiedergegeben werden.</p> <p>Die Zielsetzung ist sehr vage formuliert und lässt zu viel Spielraum für bedarfsgerechte Interpretation. Zudem fehlt der Bezug zu den Klimazielen des Kantons. Auch der regionale Flugverkehr muss den Klimazielen des Kantons genügen.</p>	K	<p>Antrag, erste Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorgaben jeglicher Art an den Betrieb der Zivilluftfahrt, also auch die geforderten Einschränkungen, sind durch den Gesetzgeber zu veranlassen.</li> <li>– Die Art und Weise, wie ein Bedarfsnachweis zu erfolgen hat, ist Sache der entsprechenden</li> </ul>

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>Antrag:</p> <p>Die Ziele sollen folgendermassen priorisiert werden</p> <p>Erste Priorität: Das Ziel sind Einschränkungen im Bereich der Zivilluftfahrt. Der Bedürfnisnachweis hat nach vorgängig festgelegten, quantifizier- und belegbaren Kriterien zu erfolgen unter Berücksichtigung der angestrebten Netto-Null CO2 2050 Zielen und einer integralen Nachhaltigkeit.</p> <p>Zweite Priorität: Der Kanton treibt die Planung von Ruhezeiten vor der Zivilluftfahrt beim BAZL voran.</p> <p>Dritte Priorität: Der Bedarf der Infrastrukturanlagen der Luftfahrt wird auf die übrigen Nutzungen abgestimmt und die Infrastrukturen an das übrige Verkehrsnetz angeschlossen.</p>		<p>Plangenehmigungsverfahren. Es bedarf keiner Wiederholung im Richtplan.</p> <p>Antrag, zweite Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Kanton kann beim BAZL keine Planung von Ruhezeiten "vorantreiben". Ruhezeiten bezüglich der Luftfahrt sind nicht Inhalt des Kantonalen Richtplans.</li> </ul> <p>Antrag, dritte Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Der erste Satz der Zielsetzung behandelt schon den Bedarf an Infrastrukturen für den Flugverkehr. Somit macht es keinen Sinn, die gleiche Bedarfsfrage im zweiten Satz noch einmal aufzuführen.</li> <li>– Der zweite Satz widmet sich der Abstimmung von (bestehenden) Infrastrukturen mit dem Umfeld und dem Verkehrsnetz. Das Anliegen einer optimalen räumlichen Abstimmung ist nicht mit dem Bedarf zu vermischen.</li> </ul> <p>Aus oben genannten Gründen wird die bestehende Formulierung belassen. Siehe auch «Zielsetzung, Reduktion des Flugverkehrs, Klimaschutz» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»</p>
Verein Naturanostra Davos	450 b	B Zielsetzung	<p>Die Zielsetzung ist sehr vage formuliert und lässt zu viel Spielraum für bedarfsgerechte Interpretation. Zudem fehlt der Bezug zu den Klimazielen des Kantons. Auch der regionale Flugverkehr muss der CO2-Neutralität genügen.</p> <p>Antrag: Die Zielsetzung ist wie folgt anzupassen: «Das gesamte Kantonsgebiet wird mit den notwendigen Infrastrukturen für die zivile Luftfahrt bedarfsgerecht versorgt. Dabei hat der Bedürfnisnachweis nach vorgängig festgelegten, quantifizier- und belegbaren Kriterien zu erfolgen unter Berücksichtigung der angestrebten CO2-Neutralität und einer integralen Nachhaltigkeit. Dieser Bedarf der Infrastrukturanlagen der</p>	K	Siehe Antrag Nr. 450a

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Luftfahrt wird auf die übrigen Nutzungen abgestimmt und die Infrastrukturen an das übrige Verkehrsnetz angeschlossen.		
Bündner Heimatschutz	451	Rücksichtnahme auf Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften	Bereits in den Zielsetzungen ist zu erwähnen, dass die Verkehrsentwicklung immer auch unter Rücksichtnahme auf geschützte Objekte, Ortsbilder und Landschaften zu erfolgen hat	K	Siehe «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes in den Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen» sowie Antrag Nr. 28
Sozialdemokratische Partei	452	Flugplatz Samedan	Anträge: <i>Auf die Erstellung des Zaunes um den Regionalflugplatz Samedan ist aus Natur- und Landschaftsschutz- wie auch ästhetischen Gründen zu verzichten. Die Anzahl der Flugbewegungen ist auf 20'000 pro Jahr zu plafonieren, damit eine Erhöhung auch in Zukunft nicht möglich sein wird.</i>	K	Weder die Erstellung eines Zaunes um den Flugplatz noch die Plafonierung der Flugbewegungen sind Inhalte des Richtplans. Die Anzahl Flugbewegungen wurde im SIL-Verfahren von 2019 festgelegt (vgl. Objektblatt zum Regionalflugplatz Samedan vom 13.9.2019)
VCS und WWF	453	B Ziele und Leitsätze Leitsätze	Der Regionalflugplatz Samedan weist als einzige Luftfahrtanlage im Kanton das Potenzial für die Anbindung an das Netz des öffentlichen Linienflugverkehrs auf. Aber dieses Potenzial soll gemäss VCS und WWF nur schonend genutzt werden. Dabei wird eine optimale Vernetzung mit dem landseitigen öffentlichen Verkehr angestrebt. Um unerwünschte Entwicklungen und Auswirkungen zu minimieren, sollen mit raumplanerischen Instrumenten die benötigten An- und Abflugkorridore freigehalten werden bzw. weitere Helibasen werden verhindert (Lärmbelastung). Die Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Flugbetrieb werden mittels angepasster betrieblicher Auflagen beschränkt. Die Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsgebieten sowie der Lebensräume von Tieren durch den Flugbetrieb wird minimiert.  Antrag: Auf die Erstellung des Zaunes um den Regionalflugplatz Samedan ist aus Natur- und Landschaftsschutz- wie auch ästhetischen Gründen zu verzichten.  Die Anpassung der Luftfahrtgesetzgebung des Bundes zur besseren Abstimmung auf andere Sachgebiete und auf die Zielsetzungen des SIL wird unterstützt. Dabei sind auch Grundlagen für die Ausscheidung von Flugausschlussgebieten aufgrund von Schutzkriterien (z. B. Nationalpark, Ruhezonen, eidgenössische Jagdbanngebiete, Moorlandschaften, Moore,	K	Siehe Antrag Nr. 452

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Auen von nationaler Bedeutung) mit Ausnahmeregelungen für Rettungs- und Versorgungsflüge zu schaffen.		
Pro Natura	453 a	Leitsätze: Anschluss an Linienflugverkehr	Ein Anschluss an den Linienflugverkehr widerspricht sämtlichen Nachhaltigkeits- und Klimazielen. Pro Natura ist dezidiert gegen einen Anschluss an den Linienflugverkehr.	K	Kenntnisnahme
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	454	Leitsätze	Der Regionalflugplatz Samedan leistet insbesondere für die touristische Wettbewerbsfähigkeit des Engadins und des ganzen Kantons einen unverzichtbaren Beitrag. Im Jahr 2019 wurde das SIL-Objektblatt angepasst, so dass auch Charterflüge möglich sind. Diesen einmaligen Standortvorteil gegenüber anderen Konkurrenzdestinationen im Alpenraum gilt es zu nutzen. Wir sind uns bewusst, dass die Interessen des Umweltschutzes, wie bspw. der Wildlebensräumen ebenfalls zu berücksichtigen sind. Dabei ist dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und Notwendigkeit im Sinne der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen. Der Leitsatz «Dieses Potenzial wird möglichst schonend genutzt» ist daher zu ersetzen mit «Dieses Potenzial wird im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Region und des Kantons genutzt».	K	Die Formulierung «Dieses Potenzial wird möglichst schonend genutzt» beinhaltet das Anliegen der nachhaltigen Entwicklung und der massvollen Nutzung.  Die vorgeschlagene Umformulierung «Dieses Potenzial wird im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Region und des Kantons genutzt» eröffnet ein weites Feld, insbesondere was die Interpretation der «nachhaltigen Entwicklung» betrifft.  Die bisherige Formulierung wird deshalb beibehalten.
Sozialdemokratische Partei	455	Heliport Davos	Auf die Erstellung des geplanten Heliports Davos ist zu verzichten. Der Bedarf für einen dritten Heliport in Graubünden ist nicht gegeben. Es besteht weder aus wirtschaftlichen noch aus rettungstechnischen Gründen ein Bedarf für diesen zusätzlichen Standort.  Antrag: <i>Auf den Bau des geplanten Heliports in Davos ist zu verzichten.</i>	K	Heliports sind Inhalte der Sachpläne des Bundes. Im Richtplan werden diese Objekte aus Gründen der Übersicht aufgeführt. Sie sind jedoch nicht grau hinterlegt, da diesen nicht ein Regierungsbeschluss des Kantons Graubünden zugrunde liegt.  Die Rega hat den Standort Davos inzwischen aufgegeben. Im Sachplan SIL besteht dieser Standort weiterhin. Eine allfällige Streichung wird ev. Inhalt einer nächsten Überprüfung des SIL sein. In der Regel erfolgt eine Überprüfung alle 10 Jahre. Siehe auch «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»
Regiun Engiadina Bassa Val Müstair EBVM	456	Ausscheidung von Flugausschlusskriterien	Keine Ausscheidung von Flugausschlussgebieten aufgrund von Schutzkriterien.  Speziell im Engadin mit dem Nationalpark, Ruhezonen, eidgenössische Jagdbanngelände, Moorlandschaften, Mooren und Auen könnten solche	K	Die Ausscheidung von Flugausschlussgebieten wird nicht auf der Ebene des kantonalen Richtplans vorgenommen.

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			Grundlagen gravierende Auswirkungen im Hinblick auf den regionalen Flughafen Samedan haben. Es gibt keinen Grund wieso neben dem Nationalpark und den Eidgenössischen Jagdbanngebiete die anderen oben aufgeführten Objekte wie Auen usw. nicht überflogen werden sollten.		
Handlungsanweisungen					
Pro Natura	457	Handlungsanweisungen	Die Interessen des Kantons sollen unbedingt auch Flugausschlussgebiete beinhalten. Dies soll in den Handlungsanweisungen und den Erläuterungen ergänzt werden.	K	Siehe Anträge 450a und 456
Erläuterungen					
Pro Natura	458	Erläuterungen: wichtigste Interessen des Kantons	<p>Im Grundsatz gilt, dass der Flugverkehr eingeschränkt werden soll. Die ersten drei aufgelisteten wichtigen Interessen des Kantons führen jedoch zu mehr Flugverkehr und sollen daher gestrichen werden.</p> <p>Ein Ausbau des Regionalflugplatzes Samedan widerspricht den Nachhaltigkeits- und Klimazielen, sowie dem Richtplantext in der Ausgangslage dieses Unterkapitels. Der Flugverkehr soll eingeschränkt werden.</p> <p>Der Kanton ist bereits jetzt ausreichend mit Helibasen abgedeckt. Es benötigt keine weiteren Helibasen auf dem gesamten Kantonsgebiet.</p> <p>Gemäss BAZL gilt: «(neue) Heliports nur bewilligt werden können, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann». Pro Natura ist überzeugt, dass dieser Nachweis für den gesamten Kanton nicht erbracht werden kann.</p> <p>Bei den Gebirgslandeplätzen gilt ebenfalls, dass der Flugverkehr eingeschränkt werden soll. Die effizienteste Massnahme dafür ist eine Reduktion dieser Landeplätze.</p> <p>Flugausschlussgebiete soll bei den wichtigen Interessen des Kantons ergänzt werden.</p>	K	<p>In der Erläuterung sind die wichtigsten Interessen Graubündens im Bereich Luftfahrt festgehalten. Diese beinhalten Anliegen der Versorgung und ebenso Beschränkungen. Die Erläuterung erscheint in seinem Wortlaut ausgewogen. Die Auflistung der Interessen wird deshalb beibehalten.</p> <p>Eine definitive Streichung des Heliports Davos ist Sache des diesbezüglichen Sachplanverfahrens, siehe auch «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr».</p>
Objektliste					
Pro Natura	459	11.TL.01 Regionalflugplatz Samedan	Der Regionalflugplatz Samedan soll nicht weiterentwickelt werden, ausser die Weiterentwicklung geht in Richtung Reduktion des Flugbetriebes.	K	Kenntnisnahme. Bei «Weiterentwicklung» unter den «objektspezifischen Festlegungen» zum Regionalflugplatz Samedan handelt sich um eine Festlegung des SIL. Eine allfällige Änderung müsste



Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
					von der Pro Natura Schweiz beim Bund beantragt werden. Siehe auch «Anträge zu Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr».
Pro Natura	460	11.TL.03 Gebirgslandeplatz Fuorcla Chamuotsch	Der Gebirgslandeplatz Fuorcla Chamuotsch befindet sich in einem völlig unerschlossenen Gebiet. Der Bedarf für Gebirgslandeplätze scheint zudem nicht mehr gegeben (siehe unten)  Antrag: Der Kanton streicht den Gebirgslandeplatz aus der Objektliste und beantragt beim Bund die Streichung aus dem SIL.	K	Der Gebirgslandeplatz Fuorcla Chamuotsch ist gemäss Netzbeschluss vom 21.10.2015 im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Teil III B6a - Gebirgslandeplätze festgesetzt. Eine allfällige Streichung müsste von der Pro Natura Schweiz beim Bund beantragt werden. Siehe auch «Anträge zu Objektlisten» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr».
VCS und WWF	461	08.TL.01 Heliport Davos Zwischenergebnis Neubau, Standort offen	Antrag: Auf einen weiteren Heliport in Prättigau/Davos ist auch in Kombination mit Rettungsflügen zu verzichten.  Begründung: Der VCS und WWF unterstützen die Absage an die Helikopterbasis in Davos, zumal gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL «(neue) Heliports nur bewilligt werden können, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann». Zudem bedürfen derartig schwerwiegende Eingriffe in einen Lebens- und Naturraum einer besonderen Legitimation. Der VCS und WWF sind der Ansicht, dass der Nachweis nicht erbracht werden kann und diese Legitimation für einen dritten Standort der Rega fehlt – sowohl für den Standort Davos als auch für weitere Standorte im ganzen Kanton. Die Forderung nach einem dritten Heliport für die Rega im Kanton Graubünden steht den laufenden Bemühungen zu vermehrtem Klimaschutz und weniger Lärmemissionen diametral entgegen. Der Kanton muss endlich klare Zeichen setzen.	K	Siehe «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»
Verein Naturanostra Davos	462	Streichung des Eintrags zum Heliport Davos	Gerne machen wir mit unserem Verein Naturanostra, Davos Gebrauch vom Recht der öffentlichen Anhörung zum <i>Kantonalen Richtplan Graubünden - revidiertes Kapitel 6. «Verkehr»</i> . Beigefügt finden Sie unsere Stellungnahme. Wir fokussieren dabei auf das Kapitel 2.7 Flugverkehr, insbesondere auf die aufgeführte Heli-Basis in Davos.  Wir beantragen Streichung dieses Standortes, insbesondere nachdem sich gestern 17. Sept. 2020 die REGA auch von diesem Standort verabschiedet	K	Siehe «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			hat und ganz offensichtlich den Bedarfsnachweis nicht erbringen konnte (vgl. ebenfalls beigefügte Medienmitteilung der Rega).		
Verein Naturanostra Davos	463	Allgemeine Bemerkungen	<p>Im SIL Bericht vom 26.02.2020 heisst es in Kapitel 4.4., S. 73 u.a. zur Festlegungen zu den Heliports:</p> <p>1.) Heliports dienen primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen, sekundär dem weiteren Luftverkehr. Den Heliports kommt im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur eine komplementäre Rolle zu.</p> <p>2.) Die Anzahl und Verteilung der Heliports sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich an der Nachfrage nach dem Helikopter-Luftverkehr im öffentlichen Interesse; am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird, und am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.</p> <p>Neue Heliports können bewilligt werden, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann. Aus den Daten des BfS zu den Flugbewegungen geht hervor, dass sämtliche Helikopterflüge in der Schweiz nicht in einer deutlichen Tendenz zugenommen haben, was heisst, dass die Nachfrage (für die gemäss SIL zudem ein öffentliches Interesse gegeben sein muss) mehr oder weniger stagniert. Damit ist – auf genereller Basis – der Nachweis, dass in Zukunft gesamtschweizerisch eine erhöhte Nachfrage nach Heliflügen im öffentlichen Interesse eintreten wird, nicht geführt. Dies gilt auch für den Kanton Graubünden.</p>	K	Vgl. Antrag Nr. 448
Pro Natura, Verein Naturanostra Davos	464	08.TL.01 Heliport Davos	<p>Gemäss SIL Verfahren hat sich der Standortentscheid u.a. auch am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit zu orientieren. Die geplante Helibasis käme geografisch auf eine Linie zwischen Untervaz und Samedan zu liegen. Da beide bestehenden Stationen nach Massstäben des Flugverkehrs bereits nahe zusammen liegen und von beiden Stationen aus jeder Standort in der ganzen Region in kurzer bzw. den notwendigen max. 15 Minuten Flugzeit leicht erreicht werden kann, entstünde durch die Helibasis in der Region Graubünden geografisch eine Anhäufung in enger Distanz, die offensichtlich und auch wegen der ausreichenden Kapazitäten in Samedan, Untervaz (und auch Balzers nicht zu vergessen) nicht ausgewogen ist.</p> <p>Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des geplanten Heliports beschränkt sich primär auf Rettungsflüge der Rega, d.h. es handelt sich primär um eine</p>	K	Siehe «Heliport Davos» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Flugverkehr»

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			<p>"Rega-Basis". Dies wurde in den Medien stets so kommuniziert und kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass die Rega in der öffentlichen Orientierung in Davos vom Juli 2019 beschrieben hat, dass von 3000 (subjektiv) budgetierten Flugbewegungen 2/3 für die Rega und nur 1/3 nicht der Rega, sondern den anderen "kommerziellen" Zwecken zugeordnet werden sollen. Die sogenannten "Arbeitsflüge" am Berg sind bereits von den anderen Heli-Stationen abgedeckt. Auch die Landungen zu den Kliniken (inkl. Spital Davos) und Starts von diesen weg, d.h. der sogenannte "Patientenverkehr" ist in der Region abgedeckt. Dafür haben die Spitäler eigene Heli-Landeplätze.</p> <p>Die Rega selber spricht in Bezug auf die geplante Helibasis Davos denn auch lediglich von einer Optimierung der Betriebsabläufe und nicht von einem Bedarf an höherer Verkehrsleistung (Flugbewegungen); und schon gar nicht davon, dass es mit einer Helibasis in Davos beim Spital und den Kliniken in und um Davos zu mehr Patiententransporte durch die Rega als bisher kommen würde. Selbst die Rega geht zu Recht nicht davon aus, den Gesundheitsstandort Davos fördern zu können. (Die Rega selber schreibt am 23.07.2019 auf Anfrage von Naturanostra: "In aller Transparenz muss gesagt werden, dass ein Rettungshelikopter in Davos nicht ausschliesslich Einsätze in Davos fliegen wird. [...]. Und ferner sagt die Rega, dass es mit einer neuen Helibasis um die Flexibilität in der Disponierung gehe, falls das heutige Dispositiv einmal an seine Grenzen stosse. Die Rega hat noch nie geltend gemacht, es gehe um zusätzliche Kapazitäten. Und weiter (Zitat): " Die Überlegungen, eine dritte Basis in Graubünden zu betreiben (und nicht einfach zwei Helikopter in Untervaz zu stationieren) kommt daher, dass eine Dezentralisation wünschenswert ist."</p> <p>Die neue Basis für die Rega in Davos soll somit lediglich dazu dienen, eine Dezentralisation zwecks offensichtlicher Optimierung der Disposition zu erzielen. Auch die Region Davos, die durch ihren Landammann und in den Medien stets betont hat, einen Heliport wegen und mit der Rega zu ermöglichen, hat kein genügendes selbständiges Interesse (mit oder ohne Rega) an einem Heliport.</p> <p>Antrag: Der Heliport Davos ist ersatzlos aus der Objektliste zu streichen. Der Kanton beantragt die Streichung aus dem SIL.</p>		

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Verein Naturanostra Davos	465	Gebirgslandeplätze	<p>Die Statistik der Flugbewegungen (BfS) zeigt für zahlreiche Gebirgslandeplätze sehr tiefe Zahlen, so dass kaum noch mit einem echten Bedarf argumentiert werden kann. Die Abdeckung dieser vereinzelt, individuellen Bedürfnisse steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Immissionen (Lärm, CO2-Ausstoss, Störung der alpinen Fauna, etc.).</p> <p>Antrag 1: Anzahl und Verteilung der Gebirgslandeplätze sind zu überprüfen und bei ungenügendem Bedürfnisnachweis aus der Objektliste zu entfernen.</p> <p>Antrag 2: Die Gebirgslandeplätze dürfen nicht für Heli-Biking genutzt werden. Heli-Biking ist im ganzen Kanton zu untersagen.</p>	K	Vgl. Antrag Nr. 449

## Erläuternder Bericht

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
VCS und WWF	466		Siehe 2. Bemerkungen zum Richtplankapitel als Ganzes	K	Kenntnisnahme
Esther Casanova Raumplanung GmbH	467	Tippfehler, Seite 5 Kap. 3.2	«bereits beim der Revision»	P	Korrektur ist erfolgt
Esther Casanova Raumplanung GmbH	468	Kapitel 3.3 Gesamtverkehr	<p>«Der Fokus wird auf den Erhalt und die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie auf die Lenkung des Verkehrsaufkommens zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gelegt. Ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur wird als letztes Mittel vorgenommen.»</p> <p>Die Lenkung zugunsten des öffentlichen Verkehrs- und des Fuss- und Veloverkehrs ist wünschenswert, ist im Richtplanentwurf aber nicht zu finden. Der Richtplanentwurf sieht lediglich eine Attraktivitätssteigerung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs vor. Eine Lenkung besteht hingegen Push-Massnahmen (vom MIV weg, z.B. keine Erhöhung der Kapazität, Reduktion und Bewirtschaftung der Parkplätze) und Pull-Massnahmen (zum ÖV hin, z.B. besseres Angebot, also die vorgesehene Attraktivitätssteigerung). Sollte weiterhin keine eigentliche Lenkung vorgesehen werden, ist diese Aussage aus dem Bericht zu streichen und die vorgesehene Attraktivitätssteigerung des ÖV und Velo- und Fussverkehr im Bericht beim Namen zu nennen.</p>	K	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr»
Esther Casanova Raumplanung GmbH	469	Kapitel 3.3 Gesamtverkehr	<p>«Das 2014 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) verlangt eine Abstimmung des Verkehrssystems auf die angestrebte Siedlungsentwicklung.»</p> <p>Diese Aussage ist falsch. Das RPG verlangt die «Abstimmung von Siedlung und Verkehr». Dies ist auf keinen Fall eine Einbahn-Beziehung Verkehrsabstimmung auf die Siedlungsentwicklung, sondern eine gegenseitige Abstimmung. Der Grundgedanke ist, dass die Siedlungserweiterung dort stattfinden soll, wo die Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen sind</p>	P	Die Formulierung wird ergänzt und präzisiert

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			oder sehr effizient erschlossen werden können. Die zitierte Erläuterung im Bericht widerspricht diesem Grundgedanke des RPG grundlegend.		
Esther Casanova Raumplanung GmbH	470	Kapitel 3.3 Strassenverkehr	«Die planerische Umsetzung soll in der Ortsplanung der Gemeinden erfolgen, z.B. mittels Bezeichnung geeigneter Standorte mit einem Symbol in der Zonenplanung.»  Zonenplanung: Falscher und umgangssprachlicher Begriff. Die Festlegung der Parkplatz-Symbole geschieht im Generellen Erschliessungsplan, nicht im Zonenplan. => Die Begriffe Zonenplanung/Ortsplanung/Nutzungsplanung werden im Bericht und im Richtplan abwechselnd aber gleichbedeutend verwendet. Immer nur denselben Begriff (Empfehlung: z.B. kommunale Nutzungsplanung) verwenden.	P	Siehe Antrag Nr. 46
Esther Casanova Raumplanung GmbH	471	Kapitel 3.3 Agglo'programme	Letzter Satz: Fehlender Text, Abschnitt endet mitten im Satz	P	Formatierungsfehler wurde behoben.
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	472	Kap. 3.3	Gemäss RPG hat eine Abstimmung des Verkehrssystems auf die angestrebte Siedlungsentwicklung stattzufinden. Dabei sind die bestimmen-den eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen im Bereich der Regionalentwicklung und des Verkehrs, welche eine adäquate verkehrstechnische Erschliessung des gesamten Kantons fordern, mindestens in gleichem Masse zu gewichten.	K	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr» sowie «Prioritäten / verkehrspolitische Grundsatzausrichtungen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Dachorganisation der Wirtschaft GR, ASTAG GR, GBV	473	Kap. 3.3	Es ist mit der Aktualisierung des Richtplankapitels Verkehr vorgesehen, der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs und der Strasseninfrastruktur eine grössere Bedeutung beizumessen. Dabei darf aber der Aspekt der Wirtschaftsverträglichkeit nicht vergessen gehen.	K	Siehe «Prioritäten in der Zielsetzung» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Gesamtverkehr» sowie «Prioritäten / verkehrspolitische Grundsatzausrichtungen» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Strassenverkehr»
Gemeinde Klosters- Serneus	474	Div. Verkehrsvorhaben in Klosters-Serneus	Prüfen, ob Vorhaben der Gemeinde Klosters-Serneus für den kantonalen Richtplan relevant sind oder diese zumindest erwähnt werden müssten.	K	Kenntnisnahme. Die Beantwortung erfolgt bei den jeweiligen Anträgen.
Region Plessur	475	Grundlagen	Inwiefern wurden auch regionalen Grundlagen (Raumkonzepte, Richt-	K	Siehe Antrag Nr. 14

Antragsteller	Nr.	Betreff	Antrag / Begründung / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
			pläne, Verkehrskonzept) bei der Überarbeitung des KRIP Verkehr berücksichtigt?		
Region Plessur	476	Objektliste im alten Richtplan	Was wurde mit den Objekten aus dem geltenden Richtplan?	P	Der erläuternde Bericht wird durch eine generelle Begründung der Entlassung der Objektliste ergänzt.
bigra - Bündner IG für den Reptilien- und Amphibienschutz info fauna karch – Amphibien- und Reptilienschutz Schweiz	477	S. 6 / Gesamtverkehr	Neue Infrastrukturbauten sollen u.a. mit ökologischen Gründen erschwert werden. Die Biodiversität in der Schweiz ist stark rückläufig und die Schweiz hat Verantwortung zu tragen. Für die Umsetzung der oben erwähnten Kleintierdurchlässen an Strassen, Schienen und Velowegen sieht der Bund gezielte finanzielle Unterstützung vor, damit der Kanton und/ oder die Gemeinden nicht die gesamten Kosten tragen müssen.  Antrag: Das Argument «ökologische Gründe» sei zu streichen.	K	Es ist in Tatsache, dass «ökologische Gründe» die Erstellung von Infrastrukturbauten erschweren können. Diese Feststellung ist aus unserer Sicht korrekt und muss nicht angepasst werden. Die ökologischen Aspekte sind Bestandteil jeder Interessenabwägung. Siehe auch «Umgang mit Inventaren des Natur- und Heimatschutzes sowie der Belange des Gewässer- und Umweltschutzes» unter «Zusammenfassung der Ergebnisse, Allgemeine Bemerkungen»

## Keine Einwände

Antragsteller	Nr.	Antrag	Begründungen / Bemerkung	Beantwortung und Behandlung	
Gemeinde Silvaplana	478	Der Gemeindevorstand verzichtet auf die Einreichung der Vernehmlassung.			