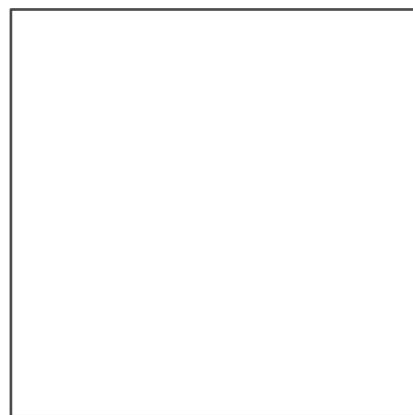
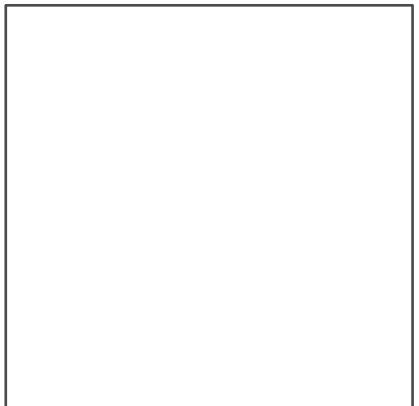


# Gesamtverkehrskonzept

Planungsbericht

**Entwurf**



## Impressum

## Auftrag Gesamtverkehrskonzept Rhäzüns

**Auftraggeber** Gemeindevorstand der Gemeinde Rhäzüns  
Via Suro 2  
7403 Rhäzüns

**Auftragnehmer** R+K  
Büro für Raumplanung AG  
Poststrasse 4  
8808 Pfäffikon SZ  
T 055 415 00 15

R+K  
Büro für Raumplanung AG  
Im Aeuli 3  
7304 Maienfeld GR  
T 081 302 75 80

R+K  
Büro für Raumplanung AG  
Oberalpstrasse 81  
6490 Andermatt UR  
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch  
rkplaner.ch

**Bearbeitung** Michael Ruffner, Jan Braun, Stefanie Bregenzer

**Titelbild** Foto R+K

Qualitätsmanagement SOS ISO 9001

# Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Aufgabe	8
1.3 Bestandteile des Gesamtverkehrskonzeptes	8
1.4 Prozess	9
<b>2. Planungsgrundlagen</b>	<b>10</b>
2.1 Bund	10
2.2 Kanton/Region	10
2.3 Gemeinde	10
2.4 Weitere Planungen	11
2.5 Übersicht	11
<b>3. Siedlung und Nutzung</b>	<b>13</b>
3.1 Siedlungsentwicklung	13
3.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	14
3.2.1 Bevölkerungsentwicklung	14
3.2.2 Beschäftigtenentwicklung	14
3.2.3 Entwicklungsgebiete	14
3.3 Nutzungen	16
<b>4. Verkehr</b>	<b>17</b>
4.1 Motorisierter Individualverkehr	18
4.1.1 Ausgangslage	18
4.1.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial	19
4.1.3 Fazit	22
4.2 Öffentlicher Verkehr	24
4.2.1 Ausgangslage	24
4.2.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial	25
4.2.3 Fazit	26
4.3 Veloverkehr	27
4.3.1 Ausgangslage	27
4.3.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial	27
4.3.3 Fazit	28
4.4 Fussverkehr	29
4.4.1 Ausgangslage	29
4.4.2 Problematiken und Verbesserungspotenziale	29
4.4.3 Fazit	31
4.5 Ruhender Verkehr	32

4.5.1 Ausgangslage	32
4.5.2 Problematiken und Verbesserungspotenziale	32
4.5.3 Fazit	33
<b>5. Ziele</b>	<b>34</b>
5.1 Hauptziele	34
5.2 Teilziele	34
<b>6. Zukunftsbild</b>	<b>36</b>
6.1.1 Geschwindigkeitsanpassung	36
6.1.2 Ortseingänge	37
6.1.3 Straßenraumgestaltung (Via Nova)	37
6.1.4 Dorfplatz	38
6.1.5 Erschliessung Wohngebiete	38
6.1.6 Knotenumgestaltungen	38
6.1.7 Änderung Verkehrsregime	38
6.1.8 Bushaltestellen	39
6.1.9 Alltagsveloverkehrsroute	39
6.1.10 Neue Fuss- und Veloführungen	39
6.1.11 Ruhender Verkehr	39
<b>7. Massnahmen</b>	<b>40</b>
7.1 Hauptmassnahme	41
7.2 Weitere Massnahmen	43
7.2.1 Motorisierter Individualverkehr	43
7.2.2 Öffentlicher Verkehr	45
7.2.3 Veloverkehr	45
7.2.4 Fussverkehr	46
7.2.5 Ruhender Verkehr	46
<b>Anhang</b>	<b>47</b>
Anhang A)	48
Anhang B)	53
Anhang C)	59

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abb. 1:</b> Übersicht Verkehrsanbindung, Darstellung R+K, April 2021	7
<b>Abb. 2:</b> Übersicht Planungsprozess, Darstellung R+K, April 2021	9
<b>Abb. 3:</b> Übersicht Planungsgrundlagen, Darstellung R+K, April 2021	12
<b>Abb. 4:</b> Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1900, Quelle: swisstopo.admin.ch	13
<b>Abb. 5:</b> Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1980, Quelle: swisstopo.admin.ch	13
<b>Abb. 6:</b> Übersicht Entwicklungsgebiete (Wohnen/Arbeiten), Darstellung R+K, August 2020	15
<b>Abb. 7:</b> Nutzungen in der Gemeinde Rhäzüns, Darstellung R+K, August 2020	16
<b>Abb. 8:</b> Durchgangsverkehr durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV), Darstellung R+K	18
<b>Abb. 8:</b> Begegnungsfall LW/LW bei 30 km/h, gemäss VSS Norm 640 201	19
<b>Abb. 9:</b> Gefährliche Knoten, Knoten Via Nova/Via Suro (links), Knoten Via Nova/Via Baselga (rechts), Fotos R+K, Juni 2020	20
<b>Abb. 10:</b> Nicht eindeutige Verkehrsführung, Knoten Via Baselga/Via Campeun, Fotos R+K, Juni 2020	21
<b>Abb. 11:</b> Fazit MIV, Darstellung R+K, April 2021	23
<b>Abb. 12:</b> Fazit ÖV, Darstellung R+K, April 2021	26
<b>Abb. 13:</b> Fazit Veloverkehr, Darstellung R+K, April 2021	28
<b>Abb. 14:</b> Fazit Fussverkehr, Darstellung R+K, April 2021	31
<b>Abb. 15:</b> Zukunftsbild, Darstellung R+K, April 2021	36
<b>Abb. 16:</b> Massnahmenplan, Darstellung R+K, April 2021	40

## Zusammenfassung

Zweck des Gesamtverkehrskonzepts	Die Gemeinde Rhäzüns hat im Jahr 2017 ein Kommunales Räumliches Leitbild (KRL) erarbeitet. Dieses definiert zu verschiedenen Themen Ziele und Leitüberlegungen, so auch in der verkehrlichen Entwicklung. Im Gesamtverkehrskonzept sind die Erkenntnisse zu überprüfen und mit jenen im Bereich Siedlung abzustimmen. Im Gesamtverkehrskonzept werden alle Verkehrsmittel betrachtet und aufeinander abgestimmt.
Analyse / koordinierte Messkampagne Rhäzüns und Bonaduz	Für die Analyse wurden die überregionalen und lokalen planerischen Grundlagen konsultiert. An einer Begehung sind die Defizite und Gefahrenstellen aufgenommen und detailliert untersucht worden. Um die Analyse mit Zahlen zu belegen, wurde zusammen mit der Gemeinde Bonaduz eine umfassende überörtliche Verkehrserhebung durchgeführt. Dabei konnten die Verkehrsströme, der Durchgangsverkehr sowie der Ziel- und Quellverkehr genauer ermittelt werden. Aus dieser umfassenden Analyse gehen Schwachstellen für alle Verkehrsteilnehmenden hervor. Die meisten Schwachstellen liegen auf der Via Nova. Die Hauptverkehrsstrasse wird stark durch den motorisierten Verkehr geprägt. Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr sind unattraktiv bzw. nicht vorhanden. Aufgrund der Siedlungsstruktur ist die Verkehrssicherheit an verschiedenen Stellen in der Gemeinde ungenügend. Zudem fehlt ein Dorfplatz mit Aufenthaltsqualität.
Ziele und Zielbild	Auf Basis der verkehrstechnischen Analyse und der Verkehrserhebung wurden Ziele zur Verbesserung der Verkehrssituation definiert. Anhand dieser Ziele wurde ein Zielbild erstellt. Das Zielbild zeigt den gewünschten Endzustand der Gemeinde Rhäzüns auf. Die wichtigsten Ziele sind dabei: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ein attraktives und siedlungsverträgliches Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität;</li> <li>■ Eine Hauptverkehrsstrasse (Via Nova), welche auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angepasst ist;</li> <li>■ Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.</li> </ul>
Massnahmenkatalog	Für die Erreichung des Zielbildes wurde ein Massnahmenkatalog erstellt. Die Hauptmassnahme bildet dabei die Umgestaltung und Aufwertung des Dorfzentrums mit der Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über die Via Nova. Weitere Massnahmen sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Erstellung von neuen Erschliessungsstrassen;</li> <li>■ Die Gestaltung der Ortseingänge;</li> <li>■ Die Verbesserung der Verkehrsführung im Dorfzentrum insbesondere auf der Via Scudria;</li> <li>■ Die Umgestaltung von gefährlichen Knoten.</li> </ul>

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

### Gemeinde Rhäzüns

Rhäzüns ist eine attraktive Gemeinde in der Region Imboden und bildet das Tor zum Domleschg. Per 31.12.2020 lebten rund 1'625 Einwohner und Einwohnerinnen in der Gemeinde. Ebenfalls bieten verschiedene Firmen ein Angebot von rund 360 Arbeitsplätzen. Die Gemeinde ist mit einem zentral gelegenen Bahnhof der RhB sowie mit drei Buslinien gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Hauptstrasse von Bonaduz oder von Rothenbrunnen. Die Gemeinde Rhäzüns verfügt über keinen eigenen Autobahnanschluss.

### Übersicht Verkehrsanbindung

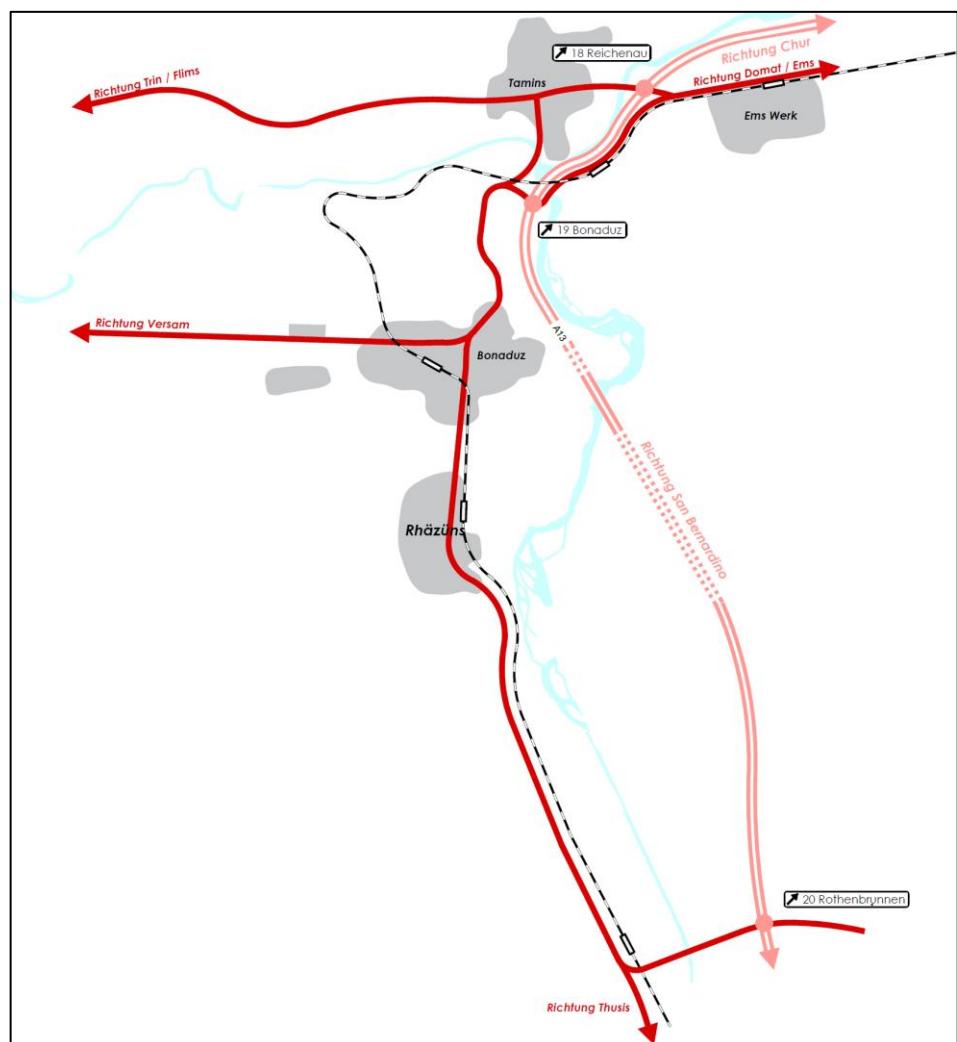


Abb. 1: Übersicht Verkehrsanbindung, Darstellung R+K, April 2021

## **1.2 Aufgabe**

Die Gemeinde Rhäzüns hat im Jahr 2017 ein Kommunales Räumliches Leitbild (KRL) erarbeitet. Dieses definiert grobe Ziele und Leitüberlegungen zur künftigen Verkehrsentwicklung. Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll der Bereich Verkehr detaillierter betrachtet und die Überlegungen des Kommunalen Räumlichen Leitbildes in Bezug auf den Verkehr verfeinert werden. Es sind konkrete Massnahmen zur Erreichung des Zielbildes vorzulegen.

## **1.3 Bestandteile des Gesamtverkehrskonzeptes**

Bestandteile Das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Rhäzüns betrachtet folgende fünf Themenfelder:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV);
- Öffentlicher Verkehr (ÖV);
- Fussverkehr (FV);
- Veloverkehr (VV);
- Ruhender Verkehr (PP).

## 1.4 Prozess

In der nachfolgenden Grafik wird der Planungsprozess aufgezeigt. In einem ersten Schritt wurde eine fundierte Grundlage anhand einer Feldbegehung und einer umfassenden Messkampagne (gemeinsam mit der Gemeinde Bonaduz) geschaffen. Darauf basierend wurde das Gesamtverkehrskonzept entwickelt. Das Gesamtverkehrskonzept zeigt die nächsten Schritte für die Umsetzung möglicher Massnahmen auf.

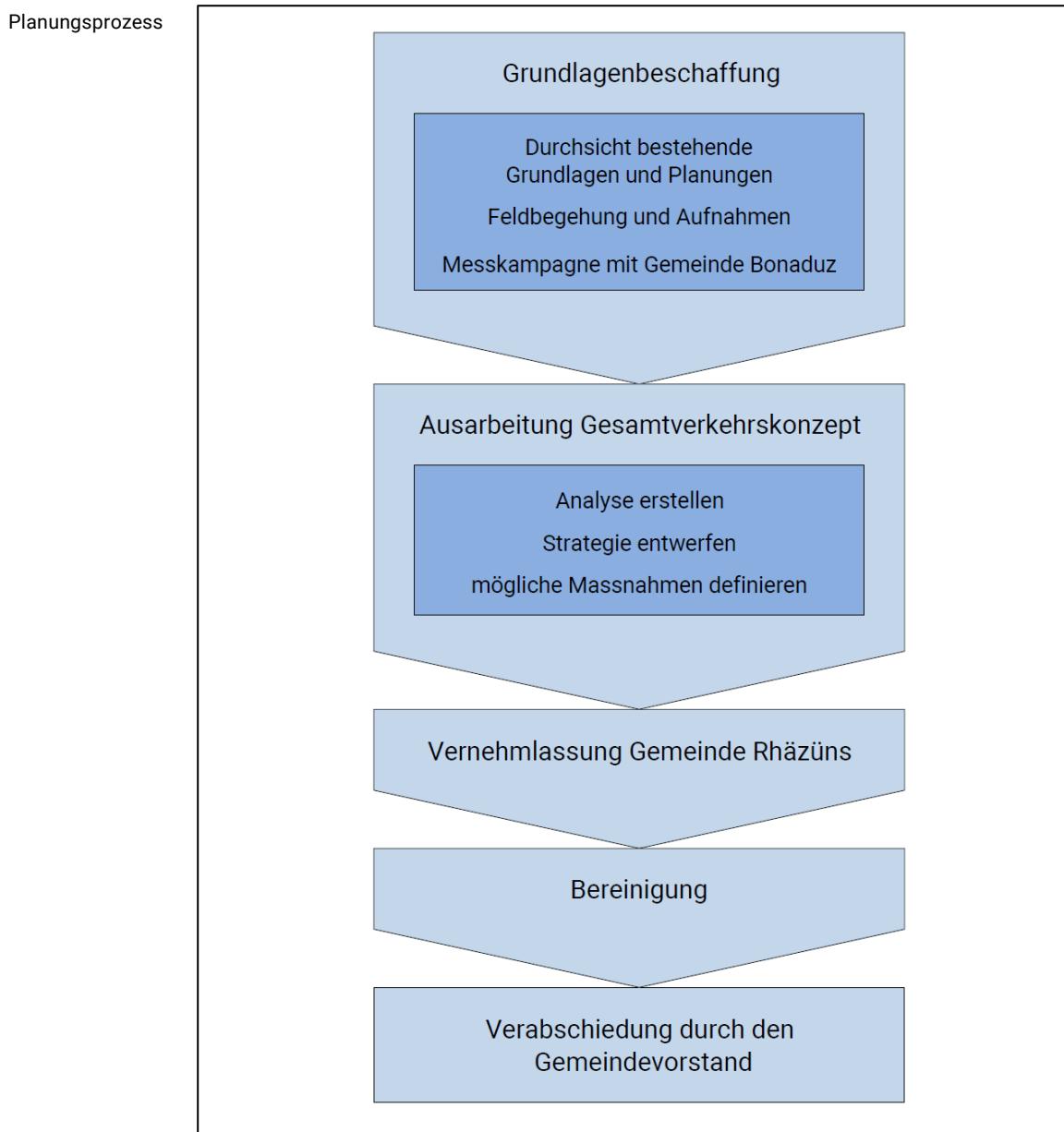


Abb. 2: Übersicht Planungsprozess, Darstellung R+K, April 2021

## 2. Planungsgrundlagen

### 2.1 Bund

- Bundesinventare Auf dem Gemeindegebiet Rhäzüns liegen Objekte aus zwei Bundesinventaren:
- Bundesinventar der Landschaft und Naturdenkmäler (BLN);
  - Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Bei erforderlichen Massnahmen, welche die Bundesinventare betreffen, sind deren Schutzziele zu wahren (siehe Plan Abbildung Abb. 3.)

### 2.2 Kanton/Region

- Kantonaler Richtplan Der kantonale Richtplan definiert bei der Talstation der Luftseilbahn «Feldis» eine neue RhB-Haltestelle. Die Haltestelle wird gemäss Auskunft Amt für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden (AEV) aber in den nächsten Jahren kaum realisiert werden. Deshalb wird diese RhB-Haltestelle im Gesamtverkehrskonzept nicht weiter berücksichtigt.

- Sachplan Velo / Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Bündner Rheintal Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden definiert das kantonale Velowegnetz. Er definiert punktuelle und lineare Schwachstellen im Velowegnetz der Gemeinde Rhäzüns, welche mit dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept behoben werden sollen. Der regionale Richtplan Langsamverkehr Bündner Rheintal definiert das regionale Velo- und Fusswegnetz. Die vorgesehenen Ergänzungen und Erweiterungen der Netze sind im Gesamtverkehrskonzept aufzunehmen.

- Regionales Raumkonzept / Gesamtverkehrskonzept Die Region Imboden hat ein Raum- und ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, welches am 10. Februar 2021 beschlossen wurde. Die Konzepte definieren regionale Massnahmen, welche auch Auswirkungen auf die Gemeinde Rhäzüns haben. Die vorgesehenen lokalen Massnahmen müssen auf die regionalen Massnahmen abgestimmt werden.

### 2.3 Gemeinde

- Kommunales Räumliches Leitbild (KRL) Die Gemeinde Rhäzüns hat im Jahr 2017 ein Kommunales Räumliches Leitbild erarbeitet. Die Leitüberlegungen im Bereich Verkehr sind zu berücksichtigen und zu präzisieren.

- Genereller Erschliessungsplan (GEP) Der generelle Erschliessungsplan (GEP) der Gemeinde Rhäzüns legt die Funktion der einzelnen Strassen fest. Ebenfalls werden zukünftige Strassenausbauten festgelegt und gesichert. Die zukünftig geplanten Strassen sind im Gesamtverkehrskonzept aufzunehmen.

## 2.4 Weitere Planungen

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Doppelspurausbau<br>Autobahn A13 | Auf der Autobahn A13 kommt es regelmässig zu Staubildungen. Der motorisierte Individualverkehr weicht dann auf die Hauptverkehrsstrassen aus. Aufgrund der geringen Kapazitäten der Strassen durch die Dörfer kommt der Verkehr auch auf der Hauptstrasse zum Erliegen. Nun wurde der Doppelspurausbau des Engpasses Reichenau bis Rothenbrunnen im aktuellsten strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) aufgenommen. Im Hinblick darauf soll durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Projektstudie durchgeführt und eine zweckmässige Lösung für die Beseitigung des Engpasses ermittelt werden. |
|----------------------------------|---|

## 2.5 Übersicht

Die vorliegenden Planungen zeigen regionale und überregionale Massnahmen auf (vgl. Abb. 3). Die lokalen Massnahmen müssen auf die regionalen und überregionalen Massnahmen abgestimmt werden. Die weiteren bereits festgelegten lokalen Massnahmen sind zu prüfen.

## Übersicht Planungsgrundlagen

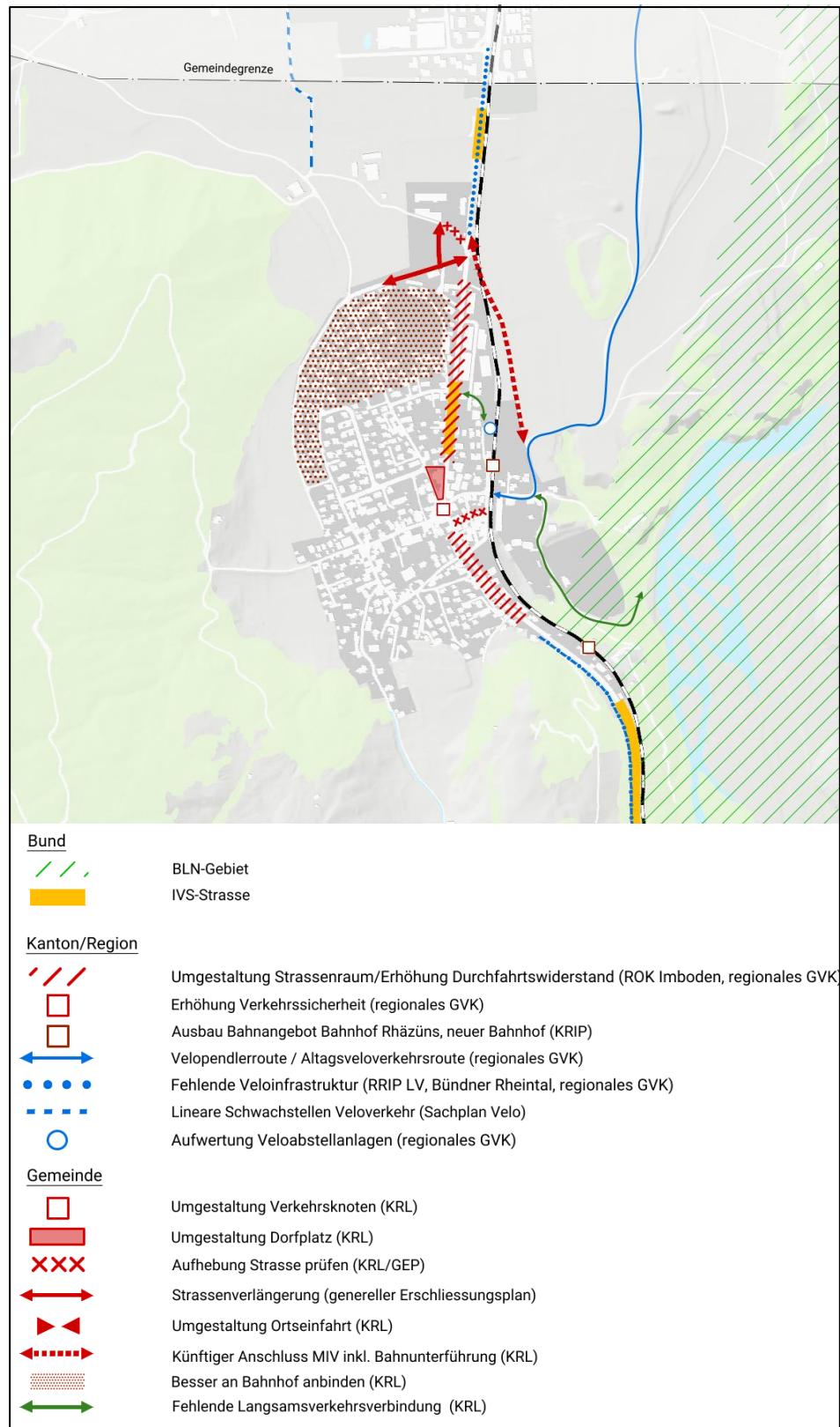


Abb. 3: Übersicht Planungsgrundlagen, Darstellung R+K, April 2021

### 3. Siedlung und Nutzung

#### 3.1 Siedlungsentwicklung

- 1860 -1960 Die Hauptstrasse durch Rhäzüns wurde bereits vor 1860 erbaut. Ebenfalls im Jahr 1860 bestand die heutige Via Baselga, welche als Stichstrasse in die Via Nova einmündete. Die Kleinsiedlung Rhäzüns bestand aus wenigen Bauten, welche dicht entlang der beiden Strassen aneinandergebaut waren. Die Kirche von Rhäzüns prägte bereits zu dieser Zeit das Ortsbild. Im Jahr 1896 wurde die Bahnstrecke von Landquart über Chur nach Thusis eröffnet. Trotz des Bahnanschlusses wuchs die Gemeinde Rhäzüns bis 1960 nur wenig. Das Siedlungsgebiet dehnte sich in Richtung Bonaduz und Rothenbrunnen leicht aus.

Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1900



Abb. 4: Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1900, Quelle: swisstopo.admin.ch

- 1960-2010 Grössere Entwicklungen sowohl in der Bebauung wie auch im Strassennetz fanden ab dem Jahr 1960 statt. Die damalige Stichstrasse (Via Baselga) wurde erweitert und als Ringsystem ausgebaut. Das Strassennetz und mit ihm die Bebauung, wurden kontinuierlich in Richtung Norden erweitert. Im Jahr 1980 wurde die Autobahn A13 von Bonaduz nach Thusis verlängert. Mit der Erstellung der Autobahn wurde die Gemeinde Rhäzüns vorerst vom Durchgangsverkehr entlastet. Die dichte Bebauungsstruktur aus den Jahren 1860-1960 ist bis heute entlang der Via Nova und der Via Baselga deutlich erkennbar.

Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1980

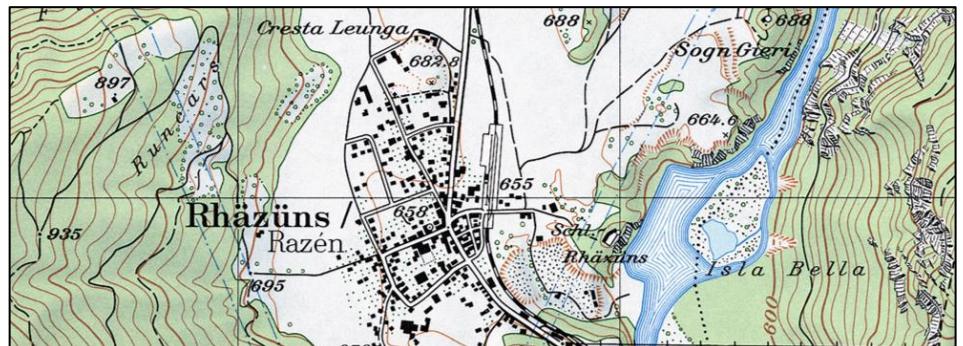


Abb. 5: Ausschnitt Gemeinde Rhäzüns aus dem Jahr 1980, Quelle: swisstopo.admin.ch

## **3.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung**

### **3.2.1 Bevölkerungsentwicklung**

Wachstum 2010-2019 Im Zeitraum von 2010 bis 2019 ist die Bevölkerung gemäss Bundesamt für Statistik von rund 1'300 auf rund 1'560 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen (+260).

Zukünftiges Wachstum Bei einem linearen Wachstum, gemessen ab dem Jahr 2010, betrug der durchschnittliche Bevölkerungszuwachs ca. 2.0 % pro Jahr. Die Bevölkerungsprognosen des Bundesamtes für Statistik für die Periode 2020 – 2050 deuten auf ein geringeres Bevölkerungswachstum hin. Im Kommunalen Räumlichen Leitbild der Gemeinde wurden diese Prognosen berücksichtigt und mit einem längerfristigen Wachstum von rund 1.5 % pro Jahr gerechnet.

### **3.2.2 Beschäftigtenentwicklung**

Anzahl Beschäftigte Die Gemeinde Rhäzüns zählte 2018 rund 360 Beschäftigte. Die Anzahl Beschäftigte ist in den letzten Jahren leicht gestiegen.

### **3.2.3 Entwicklungsgebiete**

Entwicklung Wohngebiet Gemäss dem Kommunalen Räumlichen Leitbild soll das Bevölkerungswachstum primär in den bestehenden Bauzonen aufgefangen werden. Östlich der Bahngleise bestehen noch unbebaute Bauzonen. In diesem Gebiet sollen aufgrund der Nähe zum Bahnhof und zum Dorfkern Mehrfamilienhäuser erstellt werden. Zudem wird östlich dieses Gebietes zukünftig eine Erweiterung geplant (vgl. Abb. 6).

Entwicklung Arbeitsplatzgebiet Gemäss dem Kommunalen Räumlichen Leitbild ist eine Weiterentwicklung des nördlichen Arbeitsplatzgebietes von Rhäzüns vorgesehen. In diesem Bereich liegen noch unbebaute Flächen (vgl. Abb. 6). Aufgrund der Lage hat die Bebauung des Arbeitsplatzgebietes aus verkehrlicher Sicht nur einen geringen Einfluss auf das Siedlungsgebiet von Rhäzüns.

Übersicht Entwicklungsgebiete

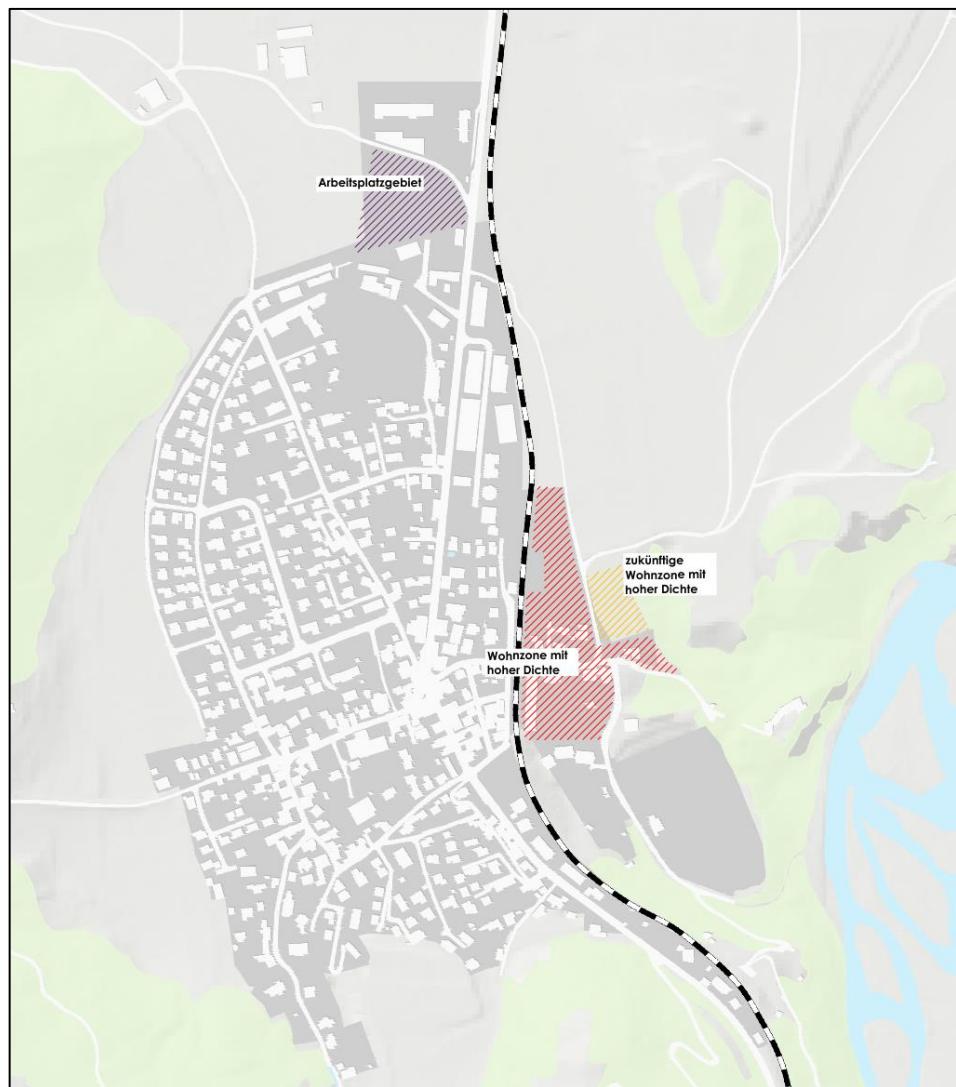


Abb. 6: Übersicht Entwicklungsgebiete (Wohnen/Arbeiten), Darstellung R+K, August 2020

### 3.3 Nutzungen

Die Gemeinde Rhäzüns wird hauptsächlich von Wohnnutzung geprägt. Im Dorfzentrum befinden sich einzelne gewerbliche Nutzungen. Im südlichen Bereich zwischen der Via Nova und den Bahngleisen liegt ein längliches Gewerbegebiet. Ein weiteres grösseres Gewerbegebiet liegt im nördlichen Bereich der Gemeinde. Die Gemeindeverwaltung sowie der Dorfladen prägen den Dorfplatz. Weitere wichtige, öffentliche Einrichtungen, wie das Primarschulhaus oder die Kirche, sind westlich der Via Nova angesiedelt. Die Sportanlagen mit dem Tennis- und dem Sportplatz liegen abseits am südöstlichen Siedlungsrand. Südlich der Gemeinde Rhäzüns befinden sich die Talstation der Luftseilbahn «Feldis» und die Abfüllanlage der Rhäzünser Mineralquelle.

Übersicht Nutzungen

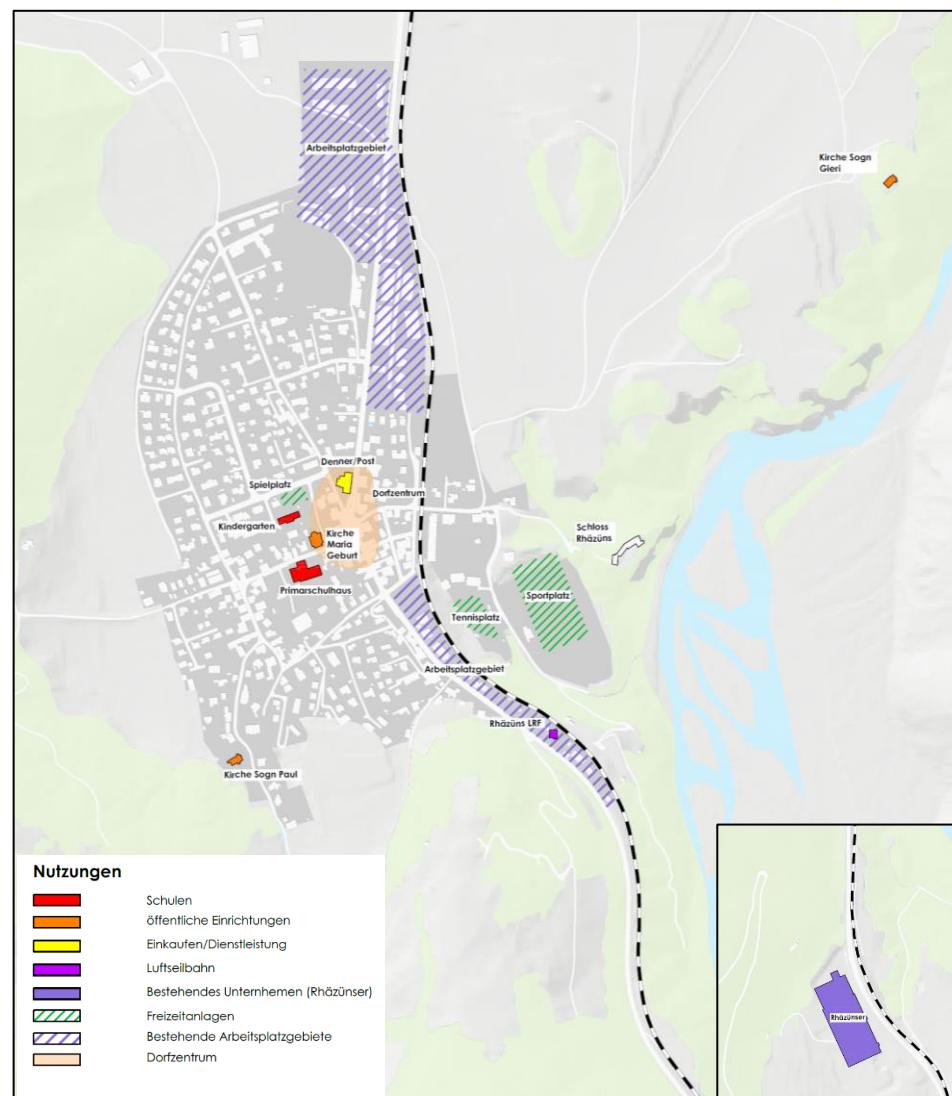


Abb. 7: Nutzungen in der Gemeinde Rhäzüns, Darstellung R+K, August 2020

## 4. Verkehr

Grundlagenpläne Für die Verkehrsteilnehmenden wurde zur Erarbeitung der Analyse jeweils ein Grundlageplan ausgearbeitet. Die Grundlagenpläne sind im Anhang A zu finden. Die Grundlagenpläne enthalten namentlich folgende Inhalte:

### **Motorisierter Individualverkehr**

- Strassenfunktionen
- Strassenzuständigkeit
- Geschwindigkeiten

### **Öffentlicher Verkehr**

- Bahnhof
- Bushaltestellen
- ÖV-Güteklassen
- Buslinien und Bahnlinien (inkl. Takt)

### **Veloverkehr**

- Velowegnetz
- Veloinfrastruktur

### **Fussverkehr**

- Fusswegnetz
- Fussinfrastruktur

### **Ruhender Verkehr**

- Parkierungsanlagen MIV
- Veloabstellanlagen

Kapitelaufbau Im Nachfolgenden werden die Verkehrsteilnehmenden einzeln behandelt. Die Kapitel der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden sind identisch aufgebaut. In der Ausgangslage werden die wichtigsten Fakten kurz erläutert. Danach folgt das Kapitel «Problematiken und Verbesserungspotenzial». In diesem werden die Mängel an der bestehenden Infrastruktur sowie die Verkehrssicherheitsdefizite aufgezeigt. Im Kapitel «Fazit» wird das Wichtigste zum Verkehrsteilnehmenden zusammengefasst und festgehalten. Das Fazit ist in den Zielen sowie im Zukunftsbild respektive bei den Massnahmen aufzunehmen und zu berücksichtigen.



## 4.1 Motorisierter Individualverkehr

### 4.1.1 Ausgangslage

- Strassennetz Die Via Nova ist die Hauptverkehrsstrasse in Rhäzüns. Die restlichen Strassen sind als Sammel- oder Erschliessungstrassen klassiert. Die Strassen werden grundsätzlich im Mischverkehr geführt. Die Via Nova, die Via Cavriu sowie die Via Crusch verfügen teilweise über ein Trottoir.
- Verkehrsmesskampagne Um spezifische und auf die Situation angepasste Massnahmen in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr und das Strassennetz zu definieren und ein Konzept auszuarbeiten, wurde gemeinsam mit der Gemeinde Bonaduz eine gross ausgelegte Messkampagne durchgeführt. Die Detailauswertungen der Messkampagne sind dem Anhang B zu entnehmen.
- Verkehrsaufkommen Die Verkehrsmessungen aus der Verkehrsmesskampagne zeigen, dass im Vergleich zu der Nachbargemeinde Bonaduz, die Gemeinde Rhäzüns auf der Hauptstrasse deutlich geringere Verkehrsmengen aufweist. Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV) im Dorfzentrum beträgt ca. 3'000 Fahrzeuge pro Tag. Das Verkehrsaufkommen nimmt auf der Via Nova in Richtung Bonaduz stetig zu. Direkt vor Bonaduz beträgt das Verkehrsaufkommen ca. 6'100 Fahrzeuge (DWV). Der Durchgangsverkehr liegt bei 40 % und ist daher eher hoch. An schönen Wochenenden oder bei Ferien entsteht auf der Autobahn A13 regelmässig Stau. Der motorisierte Individualverkehr weicht dann auf die Hauptverkehrsstrasse aus. Die Via Nova ist im Siedlungsgebiet von Rhäzüns nicht auf solche Verkehrsbelastungen ausgelegt. Grossräumige Staubbildungen auf der Hauptstrasse durch Rhäzüns sind die Folgen.

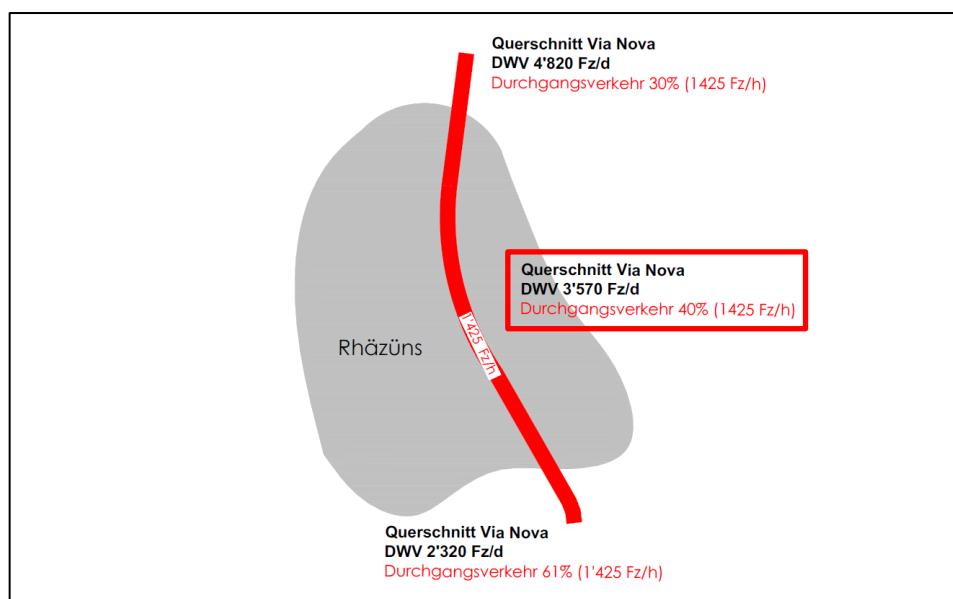


Abb. 8: Durchgangsverkehr durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV), Darstellung R+K



Unfälle Die Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) zeigen, dass sich in den letzten 10 Jahren diverse Unfälle innerhalb des Gemeindegebiets Rhäzüns ereignet haben. Vereinzelte Unfälle liegen auf untergeordneten Erschliessungs- oder Sammelstrassen. Die meisten Unfälle werden auf der Via Nova registriert. Insbesondere die Streckenabschnitte bei der nördlichen Dorfeinfahrt Rhäzüns sowie im Abschnitt der Luftseilbahn «Feldis» ereigneten sich mehrere polizeilich registrierte Unfälle. Einen Unfallschwerpunkt gemäss SN 641 274 besteht nicht. Die Unfallkarte ist dem Anhang C zu entnehmen.

Geschwindigkeit Im Siedlungsgebiet von Rhäzüns sind grösstenteils Tempo-30-Zonen festgesetzt. Im Dorfzentrum von Rhäzüns beträgt die Geschwindigkeit auf der Via Nova ebenfalls 30 km/h. Danach erhöht sich die Geschwindigkeit sowohl in Richtung Bonaduz sowie auch in Richtung Rothenbrunnen kontinuierlich auf 50 km/h, 60 km/h und 80 km/h.

#### 4.1.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial

Fahrbahnbreite Via Nova Die Via Nova fährt mitten durch den historischen Dorfkern von Rhäzüns. Die bestehende Bebauung liegt direkt an der Strasse. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 5.70 m, was ein Kreuzen von zwei Lastwagen oder zwei Bussen selbst mit Tempo 30 nicht zulässt. Ebenfalls sind die Trottoirbereiche mit teilweise 0.60 m breite bei den Engstellen viel zu schmal (vgl. Kapitel 4.4.2).

Begegnungsfall LW/LW bei 30 km/h

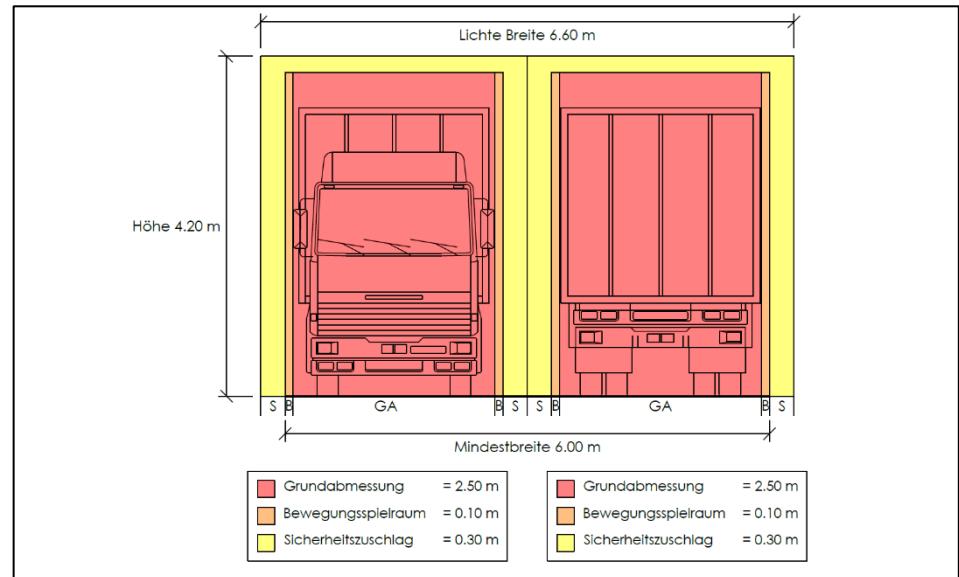


Abb. 9: Begegnungsfall LW/LW bei 30 km/h, gemäss VSS Norm 640 201

Fahrbahnbreite alter Ortskern

Die Bauten entlang der Via Baselga sowie zwischen der Via dalla Resga und der Strasse Betlahem entstanden grösstenteils vor 1860. Auch heute noch sind die Bauten sehr dicht aneinander gereiht und die Strassen, welche die Bauten erschliessen, sind sehr schmal und vielfach unübersichtlich. Diverse



Sichtweiten sind nicht gewährleistet. Die Via Nova im Dorfzentrum sowie die untergeordneten Strassen liegen in einer Tempo-30-Zone. Auf dem Abschnitt zwischen der Via dalla Resga und der Strasse Betlahem ist auf der Via Nova generell 50 km/h signalisiert. Das heutige Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrssicherheit können trotz engen Verhältnissen gewährleistet werden. Eine Verkehrszunahme auf diesen Strassen ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht erwünscht und soll verhindert werden.

#### Knotensituation Via Nova

In die Via Nova münden verschiedene untergeordnete Strassen ein. Besonders gefährlich erscheint der Knoten Via Nova/Via Suro. Die Einmündung ist sehr grosszügig dimensioniert und erfolgt «schleifend». Die Fahrzeuge werden dadurch zu wenig geführt. Dies führt zu erhöhten Geschwindigkeiten und zu grösseren Konfliktflächen zwischen dem Fussverkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Hinzu kommt, dass bei einem anhaltenden Bus an der Bushaltestelle die Sicht auf die Hauptverkehrsstrasse eingeschränkt ist. Bei weiteren Knoten Via Baselga/Via Nova, Via Curtgani/Via Nova, Via dalla Staziun/Via Nova sowie bei der Via Castugls/Via Nova sind die Sichtweiten ungenügend. Auch die teilweise installierten Spiegel im Dorfzentrum verbessern die Situation nur marginal. Der Knoten Ratiras/Via Nova, welcher im Ausserortsbereich liegt, ist mit einer Einmündungsbreite von 30 m stark überdimensioniert. Auch an diesem Knoten fehlt eine klare Führung des motorisierten Individualverkehrs.

#### Knoten Via Nova/Via Suro (links)



#### Knoten Via Nova/Via Baselga (rechts)



**Abb. 10:** Gefährliche Knoten, Knoten Via Nova/Via Suro (links), Knoten Via Nova/Via Baselga (rechts), Fotos R+K, Juni 2020

#### Knotensituation Via Baselga/Via Campeun

Am Knoten Via Baselga/Via Campeun steht ein Brunnen. Die Verkehrsführung sowie die Vortrittsregelungen um den Brunnen sind mit Ausnahme des Stopps nicht eindeutig. Zudem sind die Sicherheitsverhältnisse nicht gewährleistet. Der Brunnen ist ortsbaulich wertvoll und identitätsstiftend und ist zu erhalten.



Blick in Richtung Knoten  
Via Baselga/Via Campeun



**Abb. 11:** Nicht eindeutige Verkehrsführung, Knoten Via Baselga/Via Campeun, Fotos R+K, Juni 2020

Geschwindigkeitsregime  
Via Nova

Die signalisierten Geschwindigkeiten auf der Via Nova entsprechen nicht den örtlichen Gegebenheiten. So liegt die Ortseingangstafel mit der Signalisation «Generell 50» aus Richtung Bonaduz nach Rhäzüns bereits im Siedlungsgebiet und nicht am Siedlungsrand, was zweckmäßig wäre. Zwischen dem Knoten Quadra/Via Nova und der Via Nova beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. In diesem Bereich münden diverse Zu- und Wegfahrten in die Via Nova. Mit der heutigen Signalisation wird zu schnell in das Siedlungsgebiet von Rhäzüns eingefahren. Für die Fahrzeuglenkenden ist aufgrund der Signalisation und der Fahrbahngestaltung zu wenig deutlich, dass sie sich innerhalb des Siedlungsgebietes befinden. Das Verkehrsverhalten wird nicht auf die örtliche Situation angepasst.

Geschwindigkeitsregime  
Via Sogn Paul

Auf der Via Sogn Paul wird am Ende des Siedlungsgebietes die Tempo-30-Zone aufgehoben, danach gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Strasse ist eng und verfügt über keine Fussverkehrsinfrastruktur. Aufgrund des engen Strassenraumes und der eingeschränkten Sichtverhältnisse muss für das Begegnen zweier Autos die Geschwindigkeit stark reduziert werden.



#### 4.1.3 Fazit

1. Der massgebende Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Rhäzüns verläuft entlang der Via Nova. Der Durchgangsverkehr beträgt 40 % des Verkehrsaufkommens auf der Strasse. Damit ist der Anteil Durchgangsverkehr relativ hoch;
2. Die signalisierten Geschwindigkeiten auf der Via Nova sowie auf der Via Sogn Paul sind nicht auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt. Der Eingang ins Siedlungsgebiet ist für den Fahrzeuglenkenden zu wenig wahrnehmbar;
3. In der Gemeinde Rhäzüns liegen mehrere gefährliche Knoten. Bei den meisten Knoten sind aufgrund der engen örtlichen Verhältnisse die Knotensichtweiten stark eingeschränkt. Teilweise sind die Knoten überdimensioniert oder es fehlt eine deutliche Verkehrsführung;
4. Die historisch gewachsene Struktur im Dorfzentrum von Rhäzüns prägt den Strassenraum der Via Nova. Die Fahrbahn weist Abschnitte auf, welche unter 6.0 m sind. Diese Strassenbreiten sind für eine Hauptverkehrsstrasse sehr schmal;
5. Die Erschliessungsstrassen innerhalb des alten Ortskerns sind eng und unübersichtlich. Mit dem heutigen geringen Verkehrsaufkommen ist die Verkehrssicherheit gewährleistet. Eine Verkehrszunahme auf diesen Strassen ist in Zukunft unerwünscht.

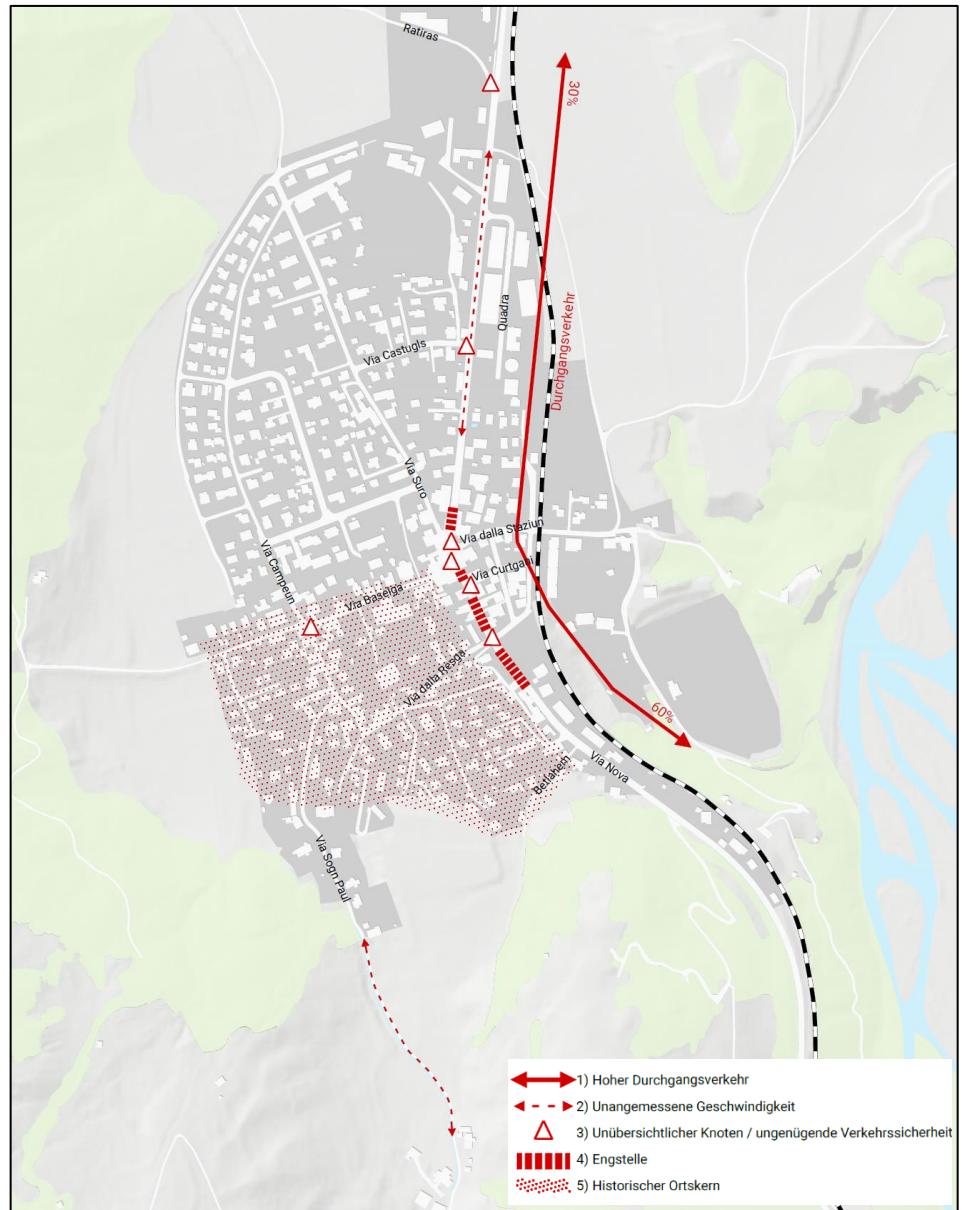


Abb. 12: Fazit MIV, Darstellung R+K, April 2021



## 4.2 Öffentlicher Verkehr

### 4.2.1 Ausgangslage

- Zug (RhB) Der Bahnhof Rhäzüns wird von den RhB Linien S1 und S2 bedient. Die Linie S1 verkehrt zwischen Schiers und Rhäzüns und die Linie S2 zwischen Chur und Thusis. Die beiden Linien verkehren im Stundentakt, zeitlich aufeinander abgestimmt.
- Bus Die Gemeinde Rhäzüns wird mit drei Buslinien erschlossen. Die drei Buslinien bedienen drei Bushaltestellen innerhalb der Gemeinde Rhäzüns. Dabei verkehrt die Buslinie 1 von Rhäzüns nach Chur. Sie bedient die Bushaltestellen «Rhäzüns, Luftseilbahn» sowie die Bushaltestelle «Rhäzüns, Dorfplatz». Die Buslinie verkehrt im Stundentakt. Weiter verkehren in der Gemeinde Rhäzüns die Buslinie 511 (Rhäzüns-Thusis) sowie die Buslinie 512 (Rhäzüns-Thusis via Fürstenau). Sie starten und enden beim Bahnhof Rhäzüns und bedienen die Bushaltestellen «Rhäzüns Bahnhof» sowie «Rhäzüns, Luftseilbahn». Beide Buslinien verkehren stündlich nach Thusis.
- Transreno Phase II Das Konzept Transreno Phase II sieht vor, die Buslinie 1 Chur-Rhäzüns aufzuheben. Anstelle der Buslinie 1 wird eine Zubringerlinie zwischen Rhäzüns und Tamins Oberdorf eingeführt. Pendler in Richtung Chur müssen in Tamins Unterdorf auf den Eilkurs in Richtung Chur umsteigen. Eine direkte Busverbindung zwischen Bonaduz und Chur soll es in Zukunft gemäss dem Konzept Transreno (Stand Dezember 2020) nicht mehr geben. Dafür ist gemäss Raetica 30+ eine Taktverdichtung der RhB-Linie vorgesehen. Dies bedeutet, dass der Bahnhof Rhäzüns in Zukunft von mehr Zügen bedient wird.
- ÖV-Güteklassen Die ÖV-Güteklassen geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die Festlegung der Güteklassen erfolgt aufgrund der verfügbaren Verkehrsmittel, deren Takt und der Distanz zur Haltestelle. Der Kanton Graubünden unterscheidet sechs Güteklassen (A-F), wobei A die beste und F die schlechteste Gütekasse darstellt. Fast das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde Rhäzüns liegt in der ÖV-Gütekasse C (Erschliessung in urbaner Qualität) oder D (durchschnittliche Erschliessung). Ausnahme bildet das nördliche Arbeitsplatzgebiet zwischen der Via Suitgs und der Abfallentsorgungsanlage. In diesem Gebiet besteht kein ÖV-Anschluss.
- Behindertengerechte Bushaltestellen Die Bushaltestelle «Rhäzüns, Dorfplatz» und «Rhäzüns, Luftseilbahn LRF» sind nicht behindertengerecht. Die Bushaltestelle «Rhäzüns, Bahnhof» wurde bereits zusammen mit dem Bahnhof behindertengerecht ausgebaut.



Für die Prüfung der Ausgestaltung der Bushaltestellen hat der Kanton Graubünden eine Arbeitshilfe für die Gemeinden zur Anpassung der Bushaltestellen nach dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ausgearbeitet. Für die Bushaltestelle «Rhäzüns, Luftseilbahn LRF» besteht gemäss dieser Arbeitshilfe kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

#### 4.2.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Befahrbarkeit Via Scudria Die Buslinien Nr. 511 und 512 fahren über die Via Scudria zum Bahnhof Rhäzüns. Die Strasse ist zwischen 4.50 und 5.00 m breit. Bei dieser Strassenbreite ist die Begegnung zwischen dem Bus und einem Personenwagen lediglich bei 20 km/h gewährleistet. Die Problematik verschärft sich mit der Kurve und der ungenügenden Anhaltesichtweite. Direkt nach der Kurve mündet die Via Cascharia in die Via Scudria ein. Die Knotensichtweiten können bei dieser Einmündung nicht eingehalten werden. Zudem ist die Einmündung für den Fahrzeuglenkenden auf der Via Scudria kaum vorhersehbar. Ebenfalls wird der Fuss- und Veloverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Auf der Via Scudria sind immer wieder gefährliche Situationen zu beobachten.
- Befahrbarkeit Knoten Via Scudria/Via dalla Staziun Am Knoten Via Scudria/Via dalla Staziun gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Die Knotensichtweiten sind nicht eingehalten. Wenn die Barriere unten ist, sperren Fahrzeuge auf der Via dalla Staziun dem Bus auf der Via Scudria den Weg. Am Knoten kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen den Bussen, Personenwagen, Velofahrern und Fussgängern.
- Ungenügende ÖV-Erschliessung Die Gemeinde Rhäzüns liegt mehrheitlich in der ÖV-Gütekasse C und D. Das noch unbebaute Arbeitsplatzgebiet im Norden weist keine ÖV-Gütekasse auf. Das direkt angrenzende Wohngebiet liegt in der ÖV-Gütekasse D. Dennoch ist der Weg von diesem Wohngebiet an den Bahnhof Rhäzüns oder an die Bushaltestelle «Rhäzüns, Dorfplatz» mit effektiven Distanzen von 500 bis 700 m lang. Die ÖV-Erschliessung für das unbebaute Arbeitsplatzgebiet sowie für die nordwestlich liegenden Wohngebieten ist unbefriedigend.
- Behindertengerechte Bushaltestellen Die Bushaltestelle «Rhäzüns, Dorfplatz» ist von grosser Wichtigkeit für die Rhäzünser Bevölkerung. Als zentrale, viel benutzte Haltestelle ist ein Ausbau zu einer behindertengerechten Bushaltestelle notwendig.



#### 4.2.3 Fazit

1. Grundsätzlich weist die Gemeinde Rhäzüns ein gutes ÖV-Angebot in Richtung Chur und Thusis auf;
2. Mit Raetica 30+ und dem Transreno Phase II wird sich die ÖV-Situation in der Gemeinde Rhäzüns verbessern;
3. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist für die nordwestlich liegenden Wohngebiete ungenügend;
4. Die Strecke Via Scudria, auf welcher die Buslinien 511 und 512 verkehren, ist verkehrstechnisch betrachtet gefährlich. Die Verkehrssicherheit ist nicht gewährleistet;
5. Die Bushaltestelle «Rhäzüns, Dorfplatz» ist nicht behindertenkonform ausgestaltet und entspricht somit nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz.

Plan Fazit ÖV

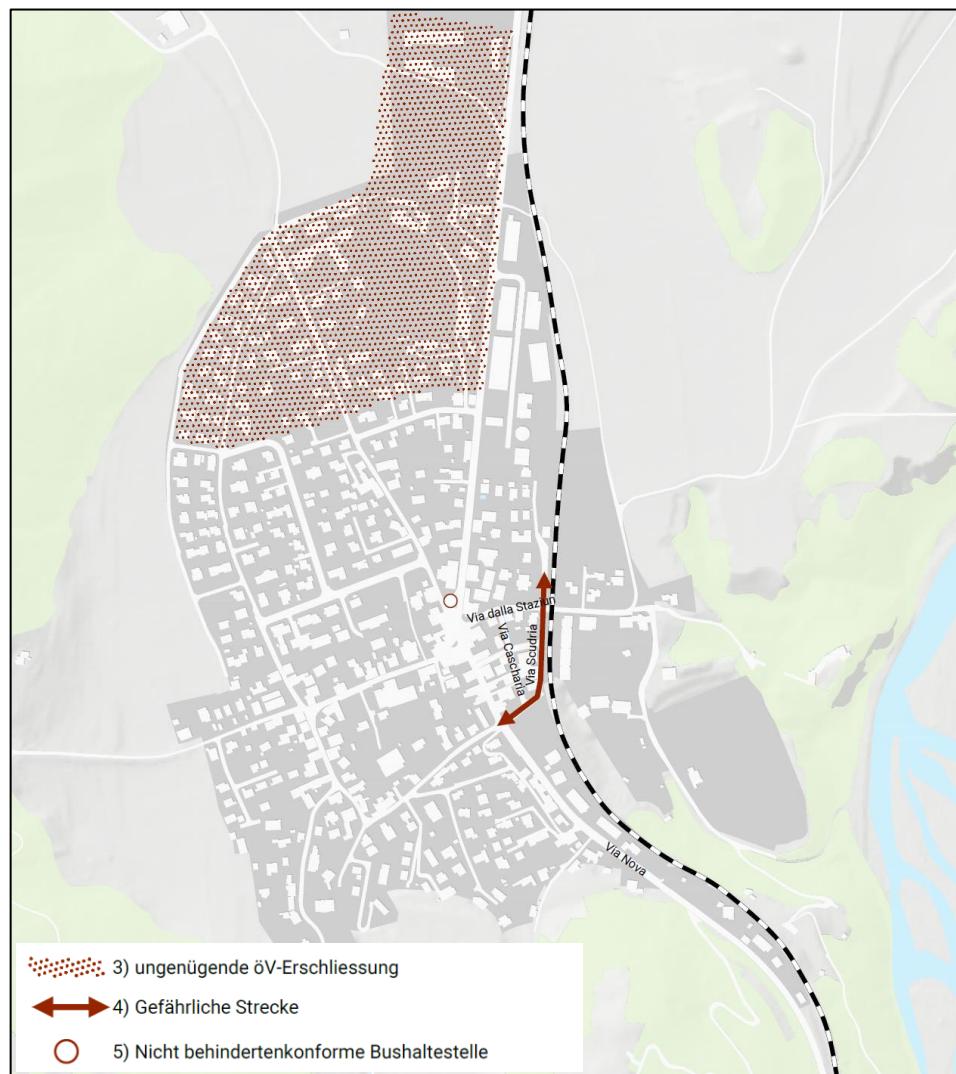


Abb. 13: Fazit ÖV, Darstellung R+K, April 2021



## 4.3 Veloverkehr

### 4.3.1 Ausgangslage

- Veloverkehrsnetz** Der Kanton Graubünden verfügt über verschiedene Grundlagen für den Velo- verkehr (vgl. Kapitel 2). Der Sachplan Velo, der regionale Richtplan Langsam- verkehr Nordbünden sowie der generelle Erschliessungsplan des Kantons Graubünden definieren das Velowegnetz in der Gemeinde Rhäzüns. Das vorlie- gende Velowegnetz ist ausreichend. Die wichtigsten Ziel- und Quellgebiete werden möglichst direkt miteinander verbunden.
- Veloführung** Der Veloeverkehr wird hauptsächlich im Mischverkehr geführt. Auch auf der Kantonsstrasse sind keine Infrastrukturen für den Velofahrenden vorhanden. Die Gemeinde Bonaduz kann auf separaten Wegen abseits der Kantons- strasse erreicht werden. In Richtung Rothenbrunnen besteht diese Möglichkeit nicht. Es muss auf der Kantonsstrasse gefahren werden.
- Alltagsveloverkehrsroute** In den Regionen Imboden, Landquart und Plessur ist eine zusammenhän- gende Alltagsveloverkehrsroute (Velopendlerroute) zwischen Rhäzüns und Maienfeld vorgesehen. Die Veloroute verbindet auf direktem Weg verschie- dene Ziele in den unterschiedlichen Gemeinden miteinander. Sie bildet daher eine direkte und komfortable Linie für den Veloeverkehr. Zwischen Rhäzüns und Bonaduz soll die Alltagsveloverkehrsroute östlich der Via Nova auf einem bestehenden Feldweg verlaufen.
- Schulwege** Die Gemeinde Rhäzüns hat keine eigene Oberstufenschule. Die Kinder von der Gemeinde Rhäzüns besuchen die Oberstufenschule in der Gemeinde Bonaduz. Dieser Weg wird meistens mit dem Velo zurückgelegt.

### 4.3.2 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Fehlende Veloinfrastruktur** Auf untergeordneten Strassen mit reduzierter Geschwindigkeit (Tempo-30-Zo- nen) und geringem Verkehrsaufkommen ist die Führung im Mischverkehr durchaus zweckmässig. Auf der Hauptstrasse ist die Veloführung im Misch- verkehr ungeeignet, eine zweckmässige Veloinfrastruktur fehlt in Richtung Bo- naduz sowie auch in Richtung Rothenbrunnen. Das Velofahren auf der Haupt- strasse ist insbesondere in den Bereichen mit erhöhten Geschwindigkeiten 80 km/h respektive 60 km/h sehr gefährlich und unattraktiv.
- Gefährliche Veloquerung** Um von den westlich der Via Nova liegenden Wohngebieten zum Bahnhof, zu den Sportplätzen oder in Zukunft zu der Alltagsveloverkehrsroute zu gelangen muss die Via Nova im Dorfzentrum überquert werden. Die signalisierte Ge- schwindigkeit auf der Via Nova liegt in diesem Bereich bei 30 km/h. Trotzdem



ist aufgrund der engen Verhältnisse, der unübersichtlichen Situation sowie fehlender Velomarkierungen der Übergang für den Veloverkehr gefährlich.

**Schulwege** Die Schulkinder benutzen vielfach den bestehenden Feldweg zwischen der Via Campeun (Gemeinde Rhäzüns) und der Via Ginellas (Gemeinde Bonaduz). Dieser Feldweg ist allerdings für die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs sehr schmal. Es kann zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr kommen.

#### 4.3.3 Fazit

1. Zwischen Rhäzüns und Maienfeld wird eine durchgehende Alltagsveloverkehrsroute (Velopendlerroute) geplant. Die Alltagsveloverkehrsroute wurde ins Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation eingereicht;
2. Die Veloinfrastruktur auf der Via Nova ist in Richtung Bonaduz und Rothenbrunnen ungenügend bzw. fehlt;
3. Die Veloquerung im Dorfzentrum über die Via Nova ist gefährlich. Die Veloquerung verbindet die Wohngebiete mit dem Bahnhof und den Freizeitanlagen. In Zukunft wird diese Querung aufgrund der Alltagsveloverkehrsroute weiter an Bedeutung zu nehmen;
4. Der bestehende Feldweg (Schulweg) zwischen der Via Campeun und der Via Ginellas ist für die Benutzung von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden eher schmal.

Plan Fazit Veloverkehr



Abb. 14: Fazit Veloverkehr, Darstellung R+K, April 2021



## 4.4 Fussverkehr

### 4.4.1 Ausgangslage

Fussverkehrsnetz	Der Kanton Graubünden verfügt über zwei Grundlagen, welche das Fussverkehrsnetz definieren. Dies ist der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden sowie der generelle Erschliessungsplan (GEP) des Kanton Graubündens. Das vorliegende Fusswegnetz ist grundsätzlich ausreichend. Die wichtigsten Ziel- und Quellgebiete werden möglichst direkt miteinander verbunden.
Fussverkehrsführung	Die meisten Erschliessungs- und Sammelstrassen werden in der Gemeinde Rhäzüns im Mischsystem geführt. Nur einzelne Strassen (Via Nova, Via Cavriu, Via Crusch) verfügen über ein Trottoir. Entlang der Via Nova (Hauptverkehrsstrasse) ist eine einseitige Trottoirführung vorhanden. Diese ist teilweise mit 0.60 m bis 1.50 m zu schmal.
Fussgängerquerungen	In der Gemeinde Rhäzüns gibt es vier Fussgängerstreifen über die Via Nova. Zwei weitere liegen auf untergeordneten Strassen. Davon liegen drei Fussgängerstreifen unmittelbar beim Dorfzentrum.
Schulweg	Der Kindergarten sowie das Primarschulhaus liegen westlich der Via Nova. Die umliegenden Strassen befinden sich in der Tempo-30-Zone. Östlich der Via Nova befinden sich heute bereits einige Wohngebäude. Mit dem vorgesehnen Verdichtungsgebiet östlich der Bahngleise wird die Anzahl Wohnungen ansteigen. Die Kinder von den Wohnsiedlungen auf der östlichen Seite der Via Nova müssen für in den Kindergarten oder für in die Primarschule die Hauptverkehrsstrasse überqueren.
Aufenthalt	Der Bahnhof Rhäzüns, die Freizeitanlagen (Sportplatz, Tennisplatz), der Dorfplatz mit dem Dorfladen und der Gemeindeverwaltung sowie die Kirche sind wichtige Aufenthaltsorte. Eine attraktive Umgebung in diesen Bereichen ist wichtig.

### 4.4.2 Problematiken und Verbesserungspotenziale

Ungenügende Trottoirbreiten	Die Via Nova weist ein einseitiges Trottoir auf. Allerdings ist das Trottoir entlang einer Hauptverkehrsstrasse über die gesamte Strecke mit einer Breite zwischen 0.60 m und 1.50 m zu schmal. Aufgrund der sehr schmalen Breite ist das Trottoir gefährlich und für den zu Fuss Gehenden unattraktiv.
-----------------------------	---



- Zugänglichkeit Bahnhof** Der Bahnhof ist für die Fussgänger, welche von den westlich liegenden Wohngebieten kommen, nur über die Via dalla Staziun erreichbar. Um auf die Via dalla Staziun zu gelangen, müssen sie den gefährlichen Bereich im Dorfplatz queren. Zudem bedeutet dies für die meisten Anwohnenden einen grösseren Umweg. Ein direkter Zugang zum Bahnhof, welcher auf der Wunschlinie liegt, fehlt.
- Fehlende Fussgängerquerungen** Eine Fussgängerquerung ins Arbeitsplatzgebiet «Quadra» sowie eine Querung für den Freizeitverkehr zwischen der Via Ratiras und der Via Casti fehlen. Die zu Fuss Gehenden queren die Strasse, welche mit 60 km/h signalisiert ist ohne Fussgängerschutz.
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität** Plätze und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität sind für die Gesellschaft wichtig. Die Gemeinde Rhäzüns weist mit dem Dorfplatz eine Fläche mit grossem Potenzial für die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf. Der Platz beinhaltet für das Dorf wichtige Nutzungen wie das Gemeindehaus, einen Dorfladen und eine Bushaltestelle. Auf dem Dorfplatz dominiert heute der motorisierte Individualverkehr. Das Verweilen, der Aufenthalt oder das Treffen auf dem Dorfplatz ist kaum möglich.
- Schulwege** Der Strassenraum der Via Nova ist Autoorientiert. Die Fahrzeuglenkenden sind sich oft nicht bewusst, dass diese viel befahrene Strasse auch gleichzeitig ein Schulweg für Schüler und Kindergärtner ist.



#### 4.4.3 Fazit

1. Die Fussinfrastruktur entlang der Via Nova im Siedlungsgebiet ist zu schmal und somit ungenügend;
2. Die Zugänglichkeit zum Bahnhof ist für den zu Fuss Gehenden teilweise mit grösseren Umwegen verbunden;
3. Zwischen einzelnen Zielgebieten innerhalb der Gemeinde Rhäzüns fehlen Fussgängerquerungen über die Hauptstrasse;
4. In der Gemeinde Rhäzüns fehlt ein Dorfplatz mit Aufenthaltsqualität;
5. Die Schulwege werden nicht bewusst wahrgenommen.

Plan Fazit Fussverkehr

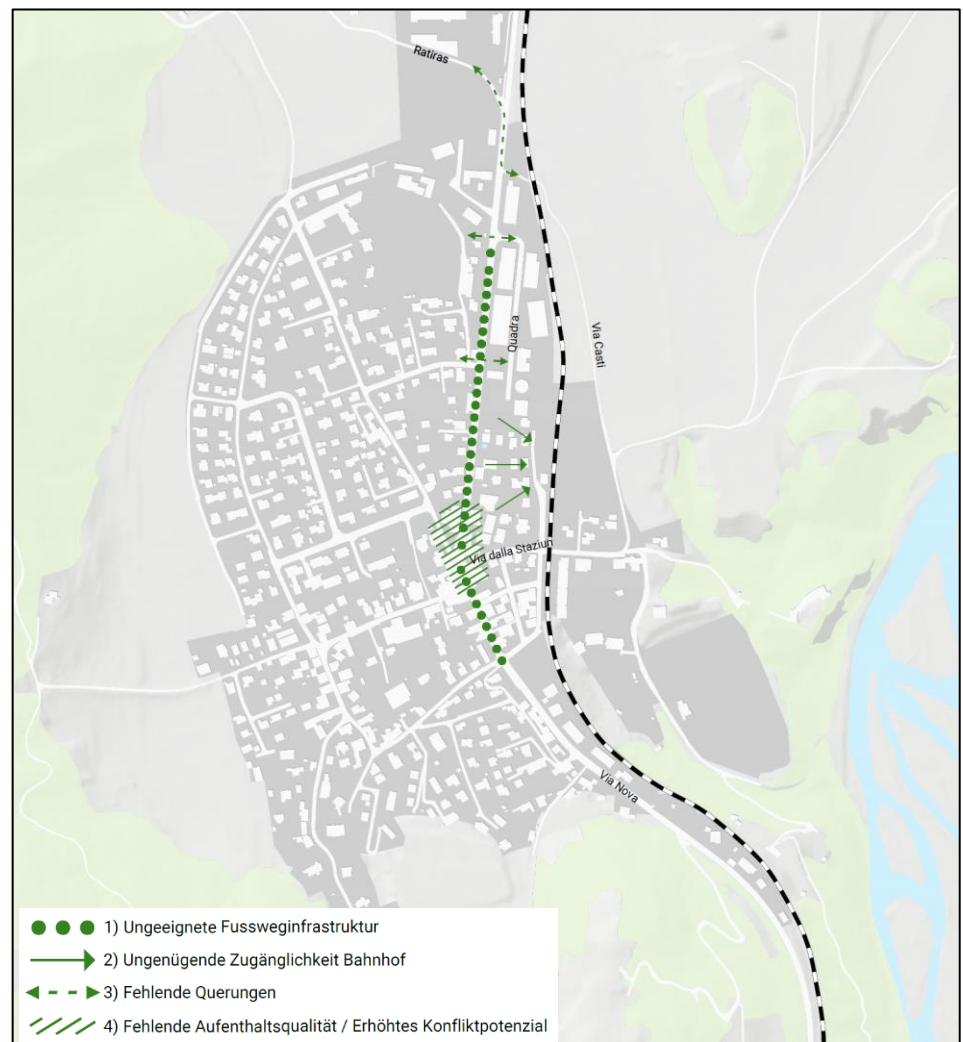


Abb. 15: Fazit Fussverkehr, Darstellung R+K, April 2021

## 4.5 Ruhender Verkehr

### 4.5.1 Ausgangslage

- Veloabstellanlagen In der Gemeinde Rhäzüns bestehen vier grössere Veloabstellanlagen. Mit Ausnahme der Veloabstellanlage beim Dorfladen sind die Veloabstellanlagen überdacht.
- Parkierungsanlage MIV Heute sind in Rhäzüns zehn öffentliche Parkierungsanlagen vorhanden. Diese liegen meist bei wichtigen Zielen wie dem Sportplatz oder bei der Kirche. Es sind alles oberirdische Parkierungsanlagen.

### 4.5.2 Problematiken und Verbesserungspotenziale

- Veloverkehr Um den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs zu verlagern werden attraktive, sichere und gut zugängliche Veloabstellanlagen benötigt. Die Veloabstellanlagen sollen vor Witterung geschützt sein und nahe am Ziel wie beispielsweise Bahnhof oder Einkauf liegen. Die Veloabstellanlage beim Dorfladen liegt an einem für die Rhäzünser Bevölkerung wichtigen Ziel. Eine ansprechende und zweckmässige Gestaltung mit Witterungsschutz ist deshalb unverzichtbar. In Zukunft wird der Trend von E-Bikes weiter zunehmen. An wichtigen Zielgebieten wie im Dorfzentrum oder beim Bahnhof ist das Angebot von E-Ladestationen zu prüfen.
- Einheitliche Bewirtschaftung Die Gemeinde Rhäzüns kennt eine Parkplatzbewirtschaftung für mehritägiges Parkieren auf öffentlichem Grund. Die Kontrolle wird durch die Gemeinde vollzogen. Bei nicht Einhaltung stellt die Gemeinde auch Bussen für Übertretungen aus. Die Bewirtschaftung, die Anordnung sowie die Anzahl Parkfelder werden als ausreichend erachtet.
- E-Mobilität Beim motorisierten Individualverkehr steigt die Nachfrage nach E-Autos. Das Anbieten von E-Ladestationen auf öffentlichen Parkierungsanlagen ist zu prüfen.

#### 4.5.3 Fazit

1. Die Veloabstellanlagen beim Dorfladen ist nicht witterungsgeschützt und unattraktiv. Die Abstellanlage beim Dorfladen soll auf die Bedürfnisse der Velofahrenden angepasst werden;
2. Die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen soll in der heutigen Form beibehalten werden;
3. Prüfen von E-Ladestationen sowohl bei den Veloabstellanlagen als auch bei öffentlichen Parkierungsanlagen.

## 5. Ziele

### 5.1 Hauptziele

Übergeordnete Ziele gemäss kantonalem Richtplan

- Auf Hauptverkehrsstrassen, welche durch das Siedlungsgebiet verlaufen und zu Spitzenzeiten aufgrund des Pendler-, Tourismus- und Freizeitverkehrs Kapazitätsprobleme aufweisen, sollen Massnahmen vorgesehen werden;
- Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen gestärkt sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden;
- Es sollen aktive Verkehrslenkungsmassnahmen eingeführt werden.

Ziele GVK Rhäzüns

- Die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen;
- Die Hauptverkehrsstrasse (Via Nova) ist siedlungsverträglich zu gestalten und für die Benutzung aller Verkehrsteilnehmenden zu optimieren;
- Schaffen eines siedlungsverträglichen und attraktiven Ortszentrums;
- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt umzusetzen;
- Die Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fuss-/und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs durch bereitstellen attraktiver Infrastrukturen ist voranzutreiben.

### 5.2 Teilziele

Motorisierter Individualverkehr



- Entlastung der Ortsdurchfahrt vom motorisierten Individualverkehr (Reduktion des Durchgangsverkehrs);
- Entlastung des Ortszentrums von zusätzlichem Verkehr (Ziel- Quellverkehr);
- Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime;
- Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs;
- Hinreichende Erschliessung von heute noch unbebauten Gebieten;
- Direkter Anschluss ans übergeordnete Strassennetz bei neuen Erschliessungen.

Öffentlicher Verkehr



- Die Planungen Raetica 30+ und Transreno Phase II sind aus Sicht der Gemeinde Rhäzüns im Detail zu prüfen. Die Planungen werden grundsätzlich unterstützt;
- Bessere Anbindung der nordwestlich liegenden Wohngebiete an den öffentlichen Verkehr;
- Ausgestaltung und Aufwertung der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Via Scudria;

- Förderung der Verknüpfung zwischen dem Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

**Veloverkehr**



- Die Alltagsveloverkehrsroute soll vorangetrieben und realisiert werden;
- Sicherer, direktes und attraktives Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr;
- Bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof Rhäzüns schaffen;
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen.

**Fussverkehr**



- Sicherer, direktes und attraktives Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr;
- Sicherstellung von ausreichenden und attraktiven Fussgängerquerungen über die Via Nova (Trennwirkung minimieren);
- Bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof Rhäzüns schaffen;
- Die Aufenthaltsqualität beim Dorfplatz erhöhen;
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen.

**Ruhender Verkehr**



- Attraktive Veloabstellanlagen an wichtigen Zielen allenfalls mit E-Ladestationen.

## 6. Zukunftsbild

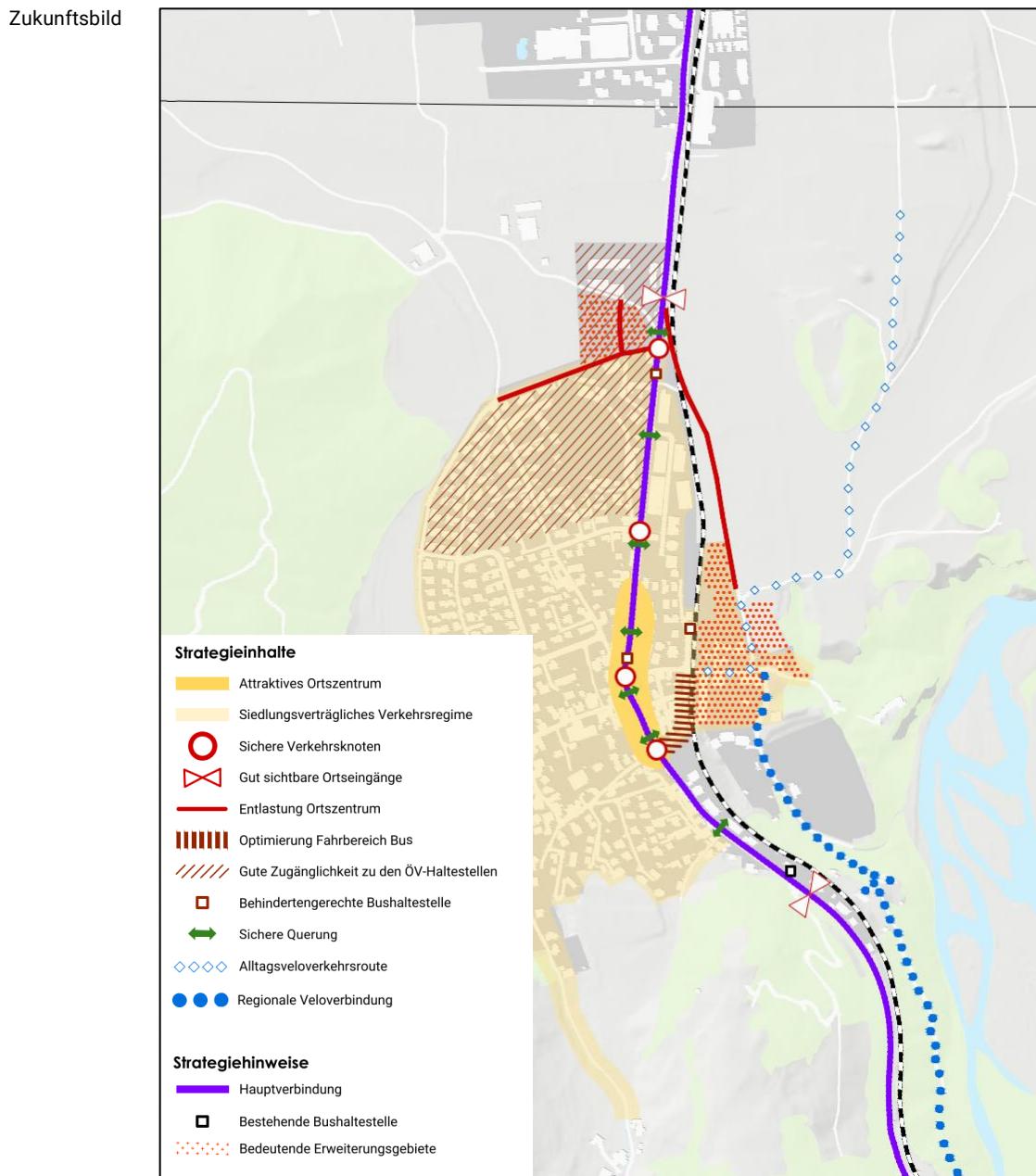


Abb. 16: Zukunftsbild, Darstellung R+K, April 2021

### 6.1.1 Geschwindigkeitsanpassung

- Tempo 30 km/h      Mit der Erweiterung in Richtung Norden sowie in Richtung Süden der bestehenden Tempo-30-Zone im Dorfzentrum von Rhäzüns wird die Verkehrssituation auf der Hauptverkehrsstrasse stark verbessert. Mit einer entsprechenden Gestaltung eines Eingangstores inklusive Signalisation und Markierung wird der Verkehrsteilnehmende auf die Tempo-30-Zone aufmerksam gemacht. Aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsregimes kann insbesondere die Verkehrs-

sicherheit bei den Zu- und Wegfahrten auf die Via Nova stark verbessert werden. Ebenfalls werden die Aufenthaltsqualitäten erhöht und die Trennwirkung der Hauptverkehrsstrasse minimiert.

- Generell 50 km/h Zwischen dem Zoneneingang der Tempo-30-Zone und dem neuen Nordanschluss ist 50 km/h signalisiert. Die Geschwindigkeit entspricht den örtlichen Verhältnissen und verdeutlicht, dass sich der Fahrzeuglenkende im Innerortsbereich befindet.

### 6.1.2 Ortseingänge

Die Gestaltung der Ortseingänge auf der Via Nova markieren den Beginn der Siedlung unverkennbar. Der Ortseingang sowie die Signalisation «Generell 50 km/h» liegt im Norden vor dem neuen Nordanschluss und im Süden vor der Zu- und Wegfahrt des Parkplatzes zur Luftseilbahn. Die Verkehrssicherheit ist durch die niedrigen Geschwindigkeiten gestiegen.

### 6.1.3 Strassenraumgestaltung (Via Nova)

- Dorfzentrum Das Dorfzentrum mit den Einmündungen der Via Suro, Via Baselga und der Via dalla Staziun war unübersichtlich. Neben den unübersichtlichen Einmündungen lag in diesem Bereich auch noch eine gefährliche und unattraktive Bushaltestelle. Der Knoten bildet eine wichtige Querungsstelle für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fuss- und Veloführung war in diesem Bereich ungenügend. Nun wurde die gesamte Situation auf das gleiche Niveau angehoben und eine einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade vorgesehen. Das gleiche Niveau und die gleiche Materialisierung der Strasse und des Trottoirs erzeugt am Knoten ein Gefühl der Vereinheitlichung, wodurch die Fahrzeuglenkenden Rücksicht auf den Fuss- und Veloverkehr nehmen. Die Strasse wirkt nicht mehr als Trennelement, sondern wird sicher von den Velofahrenden und zu Fuss Gehenden überquert.
- Bushaltestelle Die Busse halten an einer attraktiven Fahrbahnhaltestelle, welche behindertengerecht ausgestaltet ist. Die ÖV-Nutzer schützen sich mit der Überdachung vor der Witterung und können an der Fahrgastinformation ablesen, wann der nächste Bus fährt. Die neue Anordnung der Bushaltestelle wirkt verkehrsberuhigend. Zudem kann der Bus als Pulkführer agieren.
- Via Nova Süd Zwischen der Via Scudria und der Via dalla Staziun wird mit einem flexiblen Strassenraum die Koexistenz gefördert. Die Gehfläche ist für den zu Fuss Gehenden attraktiv und sicher. Die Gefahrensituation wird behoben.

#### 6.1.4 Dorfplatz

Durch den Dorfladen, die Gemeindeverwaltung und die Bushaltestelle ist der Dorfplatz ein wichtiges Ziel für die Bevölkerung. Mit Sitzgelegenheiten, einem Brunnen und Bäume, welche an heißen Sommertagen Schatten spenden, lädt der Platz auch zum Verweilen und einem Schwatz mit Bekannten ein.

#### 6.1.5 Erschliessung Wohngebiete

- Nordanschluss Die westlich der Gleise entstandene Wohnüberbauung ist mit einer neuen Erschliessungsstrasse (Nordanschluss) erschlossen. Die Erschliessung leitet den Verkehr direkt auf die Via Nova in Richtung Bonaduz. Der generierte Mehrverkehr aus der Wohnbebauung tangiert somit das Dorfzentrum kaum.
- Via Suitgs Die Via Suitgs wird verlängert. Somit wird das Verkehrsaufkommen im Dorfzentrum reduziert und die eher gefährliche Zu- und Wegfahrt Via Castugls entlastet.
- neue Erschliessung  
Via Ratiras Die Via Ratiras ist über die Via Suitgs an die Via Nova (Kantonsstrasse) angeschlossen. Somit werden die Erschliessungen zusammengelegt und an einem Punkt in die Kantonsstrasse geleitet. Der neue Knoten, welcher bei der Einmündung Via Suitgs/Via Nova entsteht weist eine genügend hohe Leistungsfähigkeit auf, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Der Knoten weist die erforderlichen Sichtweiten auf und ist sicher zu befahren. Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr sind sicher und attraktiv.

#### 6.1.6 Änderung Verkehrsregime

- Strassensperrungen Die Zu- und Wegfahrt der Via Curtgani in die Via Nova wird gesperrt. Es ist weder die Einfahrt von der Via Nova in die Via Curtgani noch die Ausfahrt der Via Curtgani in die Via Nova möglich. Das Gleiche gilt beim Knoten Via Scudria/Via Curtgani. Auf der Via Cascharia gilt ein Einbahnregime. Die Strassen (Via Cascharia, Via Gurtgani) sind nur noch für den Zubringerdienst gestattet. Mit der Markierung «Rechtsvortritt» wird an den Knoten Via dalla Staziun/Via Cascharia und Via Cascharia/Via Curtgani die Vortritts situation verdeutlicht und die gefährlichen Einmündungen besser erkennbar gemacht. Ab dem Knoten Via Cascharia/Via Scudria wird die Via Scudria nur noch vom Bus befahren. Die Parkfelder entlang der Via Scudria sind aufgehoben. Anstelle der Parkfelder befindet sich ein Trottoir. Mit einer Stopp Markierung und einer Stopp Signalisation auf der Via dalla Staziun wird am Knoten Via dalla Staziun/Via Scudria die Verkehrsreglung verdeutlicht und die Gefahrensituation entschärft. Dabei geniesst der Bus den Vortritt.

### **6.1.7 Bushaltestellen**

Die Bushaltestelle am Dorfplatz ist als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Das Überholen des Busses wird verhindert. Die Bushaltestelle weist zwei attraktive Wartebereiche mit Überdachung auf. Die Lage der Bushaltestelle direkt beim Dorfplatz an zentraler Lage ist optimal und wird auch in Zukunft beibehalten. Eine zusätzliche Bushaltestelle in der Nähe des Knotens Via Suitgs/Via Nova verbessert die ÖV-Erschliessung der nordwestlich liegenden Wohngebiete.

### **6.1.8 Alltagsveloverkehrsroute (Velopendlerroute)**

Mit der Alltagsveloverkehrsroute (Velopendlerroute) besteht eine attraktive Verbindung in die Gemeinde Bonaduz sowie zur Stadt Chur und weiteren Zielgebieten. Die Alltagsveloverkehrsroute ist eine beliebte Velostrecke und wird von vielen Pendlern sowie auch vom Freizeitverkehr insbesondere an schönen Tagen benutzt. Die Alltagsveloverkehrsroute bietet eine sichere und attraktive Alternativverbindung gegenüber der Hauptverkehrsstrasse.

### **6.1.9 Schulweg Oberstufenschule**

Die Schulkinder, welche von der Gemeinde Rhäzüns die Oberstufenschule in der Gemeinde Bonaduz besuchen, fahren weiterhin primär über den bestehenden Feldweg zwischen der Via Campeun (Gemeinde Rhäzüns) und der Via Ginnellas (Gemeinde Bonaduz). Die Hauptverkehrsstrasse wird von den Schulkindern gemieden.

### **6.1.10 Neue Fuss- und Veloführungen**

Diverse neue Fussführungen ergänzen das bestehende Fusswegnetz. So wird auch die Zugänglichkeit zum Bahnhof massgeblich verbessert. Das zu Fuss gehen ist sicherer und attraktiver und gewinnt in der Gemeinde Rhäzüns an Bedeutung. Zwischen Rhäzüns und Rothenbrunnen wird eine attraktive Veloroute angeboten.

### **6.1.11 Ruhender Verkehr**

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Veloabstellanlage | An wichtigen Zielgebieten sind überdachte, gut einsehbare Veloabstellanlagen erstellt.     |
| Parkierung MIV    | Am Bahnhof, sowie beim Dorfladen stehen Parkfelder mit Elektroladestationen zur Verfügung. |

## 7. Massnahmen

Die Massnahmen werden in Hauptmassnahmen und weiteren Massnahmen aufgegliedert. Die Hauptmassnahme ist die Umgestaltung der Via Nova sowie die Änderung des Verkehrsregimes auf der Via Scudria, Via dalla Staziun und auf der Via Curtgani.

Massnahmenplan

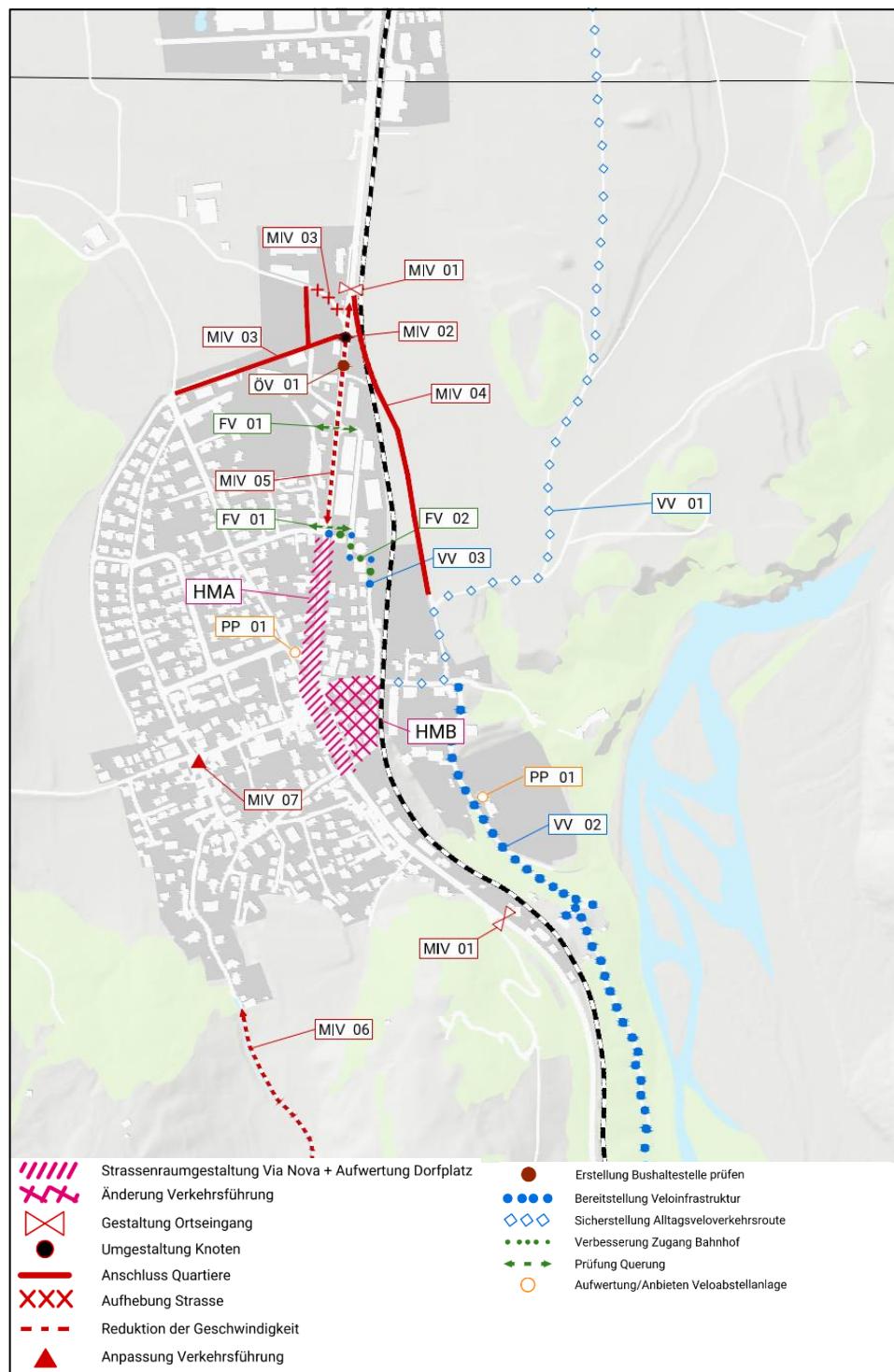


Abb. 17: Massnahmenplan, Darstellung R+K, April 2021

## 7.1 Hauptmassnahme

In der Gemeinde Rhäzüns wurden zwei Hauptmassnahmen definiert. In der Hauptmassnahme müssen für alle Verkehrsteilnehmende Verbesserungen vorgenommen werden.

### Strassenraumgestaltung Via Nova inkl. Aufwertung Dorfplatz

HMA

- Ziele**
- Schaffen eines siedlungsverträglichen und attraktiven Ortszentrums;
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Zugänglichkeit des Dorfplatzes;
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit;
  - Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes für den motorisierten Individualverkehr.

- Massnahme**
- Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes, in welchem eine Raumaufteilung der Strasse erfolgt, welche sämtlichen Verkehrsteilnehmende/Anspruchsgruppen unter Berücksichtigung der Funktion gerecht wird;
  - Ergänzung/Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Zone im Ortszentrum;
  - Die Bushaltestelle wird in die Strassenraumgestaltung integriert. Dabei ist sie behindertengerecht zu gestalten. Attraktive Warteräume, welche genügend breit und überdacht sind, werden realisiert. Die Busse dürfen an der Bushaltestelle nicht überholt werden;
  - Bei den Einmündungen Via Suro, Via dalla Staziun, Via Baselga soll eine einheitliche Platzgestaltung über die Via Nova vorgesehen werden;
  - Die Übergänge für den Fuss- und Veloverkehr sind zu optimieren.

Bilder



#### Umsetzung Zuständigkeit

ASTRA

hoch

Kanton

mittel

Gemeinden

tief

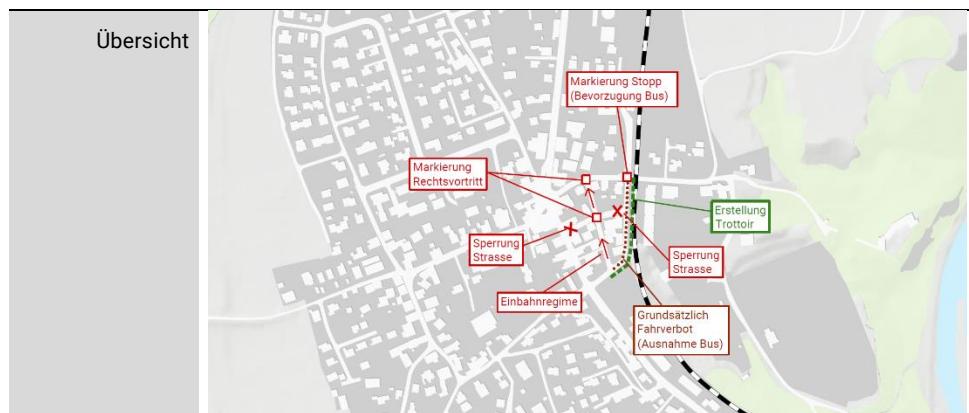
Weiteres Im Agglomerationsprogramm, 4. Generation Chur aufgenommen.

## Änderung Verkehrsführung

HMB

- Ziele**
- Schaffen eines siedlungsverträglichen und attraktiven Ortszentrums;
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit;
  - Die Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs;
  - Erkennbarkeit der Verkehrsführung erhöhen;
  - Förderung des Fussverkehrs;
  - Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes für den motorisierten Individualverkehr.

- Massnahme**
- Ausarbeitung eines Verkehrsgutachtens, in welchem die Verkehrsführung auf die Verkehrsteilnehmenden angepasst wird;
  - Prüfung einer Schliessung der Strasse Via Curtagni in die Via Nova sowie in die Via Scudria z. B. mit einem Pfosten;
  - Einführung eines Einbahnregimes auf der Via Cascharia;
  - Bei den Knoten Via dalla Staziun/Via Cascharia und Via Cascharia/Via Curtagni soll zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse die Markierung «Rechtsvortritt» geprüft werden;
  - Die Via Curtagni sowie die Via Chascharia sollen nur für den Zubringerdienst gestattet sein;
  - Um den Bus beim Knoten Via Scudria/Via dalla Staziun zu priorisieren, soll eine Stopp Signalisation auf der Via Scudria geprüft werden;
  - Um das Konfliktpotenzial zwischen dem Fussverkehr und dem Bus zu verhindern, soll ein Trottoir entlang der Via Scudria erstellt werden;
  - Anstelle des Einbahnregimes können weitere Strassensperrung unter Berücksichtigung von Wendemöglichkeiten geprüft werden.



Umsetzung	Zuständigkeit	Priorität
<input type="checkbox"/> ASTRA		<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/> mittel
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden		<input type="checkbox"/> tief

## 7.2 Weitere Massnahmen

### 7.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Zuständigkeiten
MIV 01	<p><b>Gestaltung Ortseingang</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fahrzeuglenkenden sollen auf die Ortseinfahrt mit klarer Gestaltung aufmerksam gemacht werden;</li> <li>Es soll ein Eingangstor mit Mittelinsel erstellt werden;</li> <li>Die Gestaltung des Ortseingangs ist mit dem Nordschluss abzustimmen (vgl. Massnahme MIV 04).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs;</li> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton Graubünden</li> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>
MIV 02	<p><b>Knotenumgestaltung Via Nova/Via Suitgs</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Via Suitgs wird in Zukunft verlängert (vgl. Massnahme MIV03);</li> <li>Die Strasse soll vertikal in die Hauptverkehrsstrasse (Via Nova) einmünden;</li> <li>Mit dem neuen Anschluss entsteht eine neue Knotensituation. Der Knoten soll eine hohe Verkehrssicherheit und eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hinreichende Erschließung von heute noch unbebauten Gebieten;</li> <li>Direkter Anschluss ans übergeordnete Strassenetz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton Graubünden</li> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>
MIV 03	<p><b>Verlängerung Via Suitgs</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Damit die Wohnquartiere und das Dorfzentrum vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden, soll die Via Suitgs bis zur Via Nova verlängert werden;</li> <li>Somit entsteht für die Wohngebiete eine direkte Erschließung auf die Nova;</li> <li>Zudem wird die Strasse Ratiras mit der Via Suitgs verbunden, damit nur eine Zu-/Wegfahrt in die Kantonsstrasse entsteht;</li> <li>Der heutige Knoten Ratiras/Via Nova wird aufgehoben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Direkter Anschluss ans übergeordnete Strassenetz;</li> <li>Entlastung des Dorfzentrums von zusätzlichem Verkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>

MIV  
04

#### Erschliessung Rhäzüns Ost (Nordanschluss)

- Für die Erschliessung der neuen Wohnsiedlungen östlich der Bahngleise, soll eine neue Erschliessungsstrasse inkl. Bahnunterführung geprüft werden;
- Der Anschluss in die Via Nova ist mit dem Ortseingang abzustimmen (vgl. Massnahme MIV 01);
- Mit der neuen Erschliessung kann das Dorfzentrum entlastet werden.

- Hinreichende Erschliessung von heute noch unbebauten Gebieten;
- Direkter Anschluss ans übergeordnete Straßennetz;
- Entlastung des Dorfzentrums von zusätzlichem Verkehr.

■ Gemeinde Rhäzüns

MIV  
05

#### Geschwindigkeitsreduktion Via Nova

- Die Geschwindigkeit soll im Innerortsbereich durchgehend auf 50 km/h respektive auf 30 km/h reduziert werden. Daher soll die Geschwindigkeit innerhalb des Abschnittes Knoten Via Nova/Ratiras bis zur Via Nova von 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden;
- Die Tempo-30-Zone im Dorfzentrum auf der Via Nova soll nach Norden und Süden erweitert werden.

- Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

■ Kanton Graubünden  
■ Gemeinde Rhäzüns

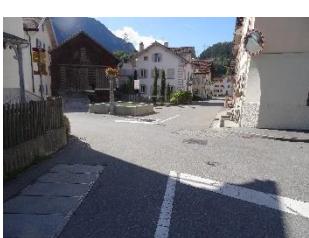
MIV  
06

#### Geschwindigkeitsreduktion Via Sogn Paul

- Die Via Sogn Paul ist außerhalb des Siedlungsgebietes schmal und weist keine Fussinfrastruktur auf;
- Eine Temporeduktion zwischen dem Siedlungsrand und dem Gebiet Mulin Sura ist zu prüfen.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

■ Gemeinde Rhäzüns

MIV  
07

#### Anpassung Verkehrsführung

- Die unübersichtliche Verkehrsführung am Knoten Via Basela/Via Campeun soll behoben werden;
- Es ist eine zweckmässige Verkehrsführung mit Beibehaltung des identitätsstiftenden Brunnens anzustreben.

- Erkennbarkeit der Verkehrsführung erhöhen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

■ Gemeinde Rhäzüns

## 7.2.2 Öffentlicher Verkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Zuständigkeiten
ÖV 01	<b>Neue Bushaltestelle</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Verbesserung der ÖV-Güteklafe ist in der Nähe des Knotens Via Nova/Via Suitgs die Möglichkeit und Zweckmässigkeit einer neuen Bushaltestelle zu prüfen;</li> <li>Diese Massnahme ist mit dem Konzept Transreno Phase II abzuleichen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs;</li> <li>Bessere Anbindung der nordwestlich liegenden Wohngebiete an den öffentlichen Verkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton Graubünden</li> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>

## 7.2.3 Veloverkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Zuständigkeiten
VV 01	<b>Erstellung Alltagsveloverkehrsroute (Velopendlerroute)</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gemeinde Rhäzüns setzt sich für die Ausarbeitung der regionalen Alltagsveloverkehrsroute zwischen Rhäzüns und Chur ein;</li> <li>Die Gemeinde Rhäzüns realisiert dabei die dafür notwendigen Veloverkehrsinfrastrukturen;</li> <li>Die Alltagsveloverkehrsroute ist im Agglomerationsprogramm, 4. Generation Chur aufgenommen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs;</li> <li>Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>
VV 02	<b>Bereitstellen Veloinfrastruktur</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitstellen einer durchgehenden Veloinfrastruktur;</li> <li>Es soll eine überkommunale direkte Verbindung von Rhäzüns nach Rothenbrunnen angeboten werden;</li> <li>Die Veloführung soll neben der Hauptverkehrsstrasse führen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs;</li> <li>Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>
VV 03	<b>Verbesserung Zugang Bahnhof</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Bahnhof Rhäzüns ist mit dem Velo mehrheitlich nur über die Via dalla Staziun erreichbar;</li> <li>Viele Velofahrende müssen daher, um den Bahnhof Rhäzüns zu erreichen, Umwege in Kauf nehmen;</li> <li>Es soll ein zusätzlicher Zugang für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof geschaffen werden (vgl. auch Massnahme FV 02).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung der Verknüpfung zwischen dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr;</li> <li>Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs;</li> <li>Bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof schaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>

### 7.2.4 Fussverkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Zuständigkeiten
FV 01	<p><b>Erstellung Querungsmöglichkeiten</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erstellung einer sicheren Querung für den Fussverkehr;</li> <li>■ Die Querungen erschliessen wichtige Zielgebiete, zurzeit befinden sich an diesen Standorten keine Fussgängerstreifen oder Querungshilfen;</li> <li>■ Zur Attraktivitätssteigerung des Fusswegnetzes soll bei den Querungen das Markieren von Fussgängerstreifen geprüft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherstellung von genügenden und attraktiven Fussgängerquerungen über die Via Nova (Trennwirkung minimieren);</li> <li>■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs;</li> <li>■ Sicherer, direktes und attraktives Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr;</li> <li>■ Erhöhung der Verkehrssicherheit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>
FV 02	<p><b>Verbesserung Zugang Bahnhof</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der Bahnhof Rhäzüns ist nur über die Via dalla Staziun hindernisfrei erreichbar;</li> <li>■ Es soll daher ein zusätzlicher attraktiver, sicherer und hindernisfreier Zugang für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof geschaffen werden (vgl. auch Massnahme VV 03).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Förderung der Verknüpfung zwischen dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr;</li> <li>■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs;</li> <li>■ Bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof schaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>

### 7.2.5 Ruhender Verkehr

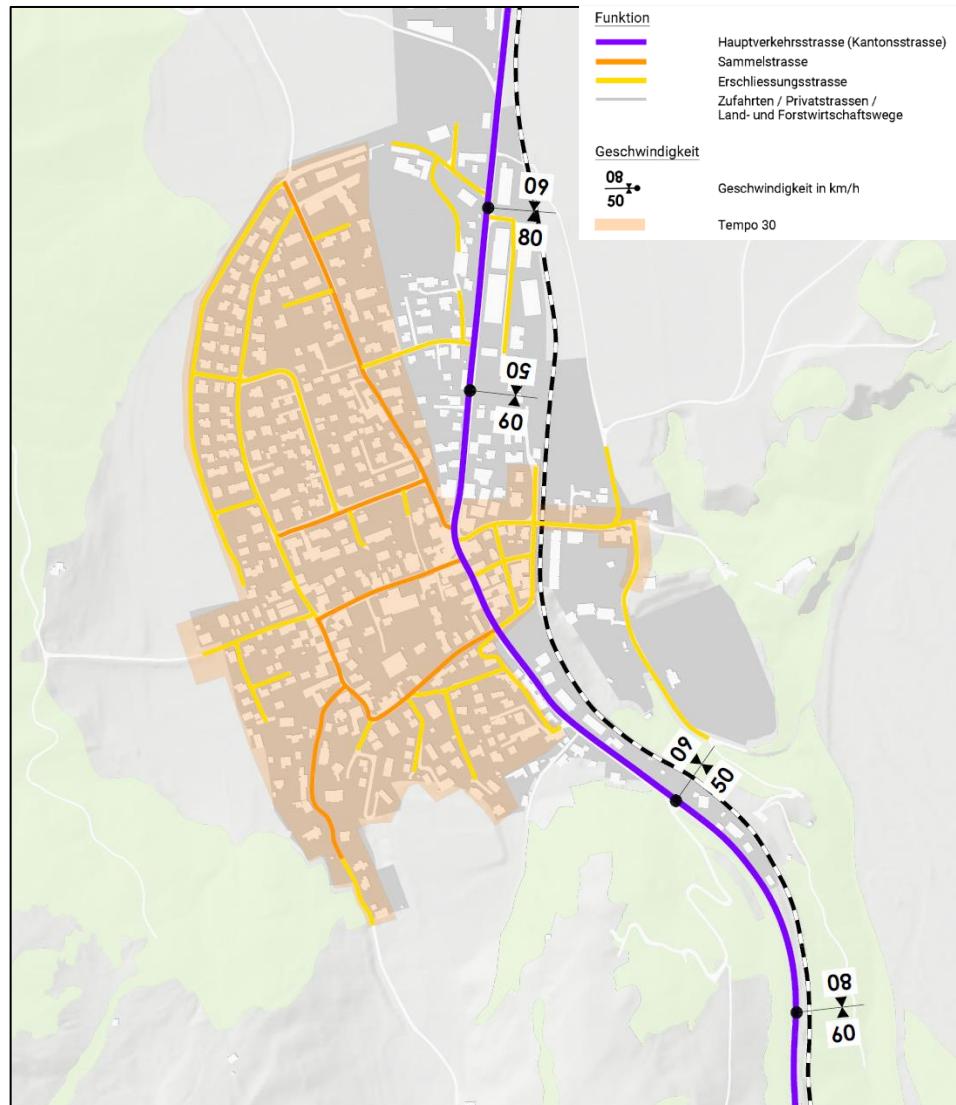
Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Zuständigkeiten
PP 01	<p><b>Veloabstellanlagen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ An wichtigen Zielgebieten fehlen attraktive Veloabstellanlagen;</li> <li>■ Bei den Zielen sind gut sichtbare und überdachte Veloabstellanlagen zu realisieren;</li> <li>■ Anlehnebügel sind zu bevorzugen;</li> <li>■ Bei den Veloabstellanlagen ist das Anbieten von E-Ladestationen zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs;</li> <li>■ Attraktive Veloabstellanlagen an wichtigen Zielen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeinde Rhäzüns</li> </ul>

## Anhang

- A) Grundlagenpläne
- B) Detailauswertung Messkampagne
- C) Unfallauswertung

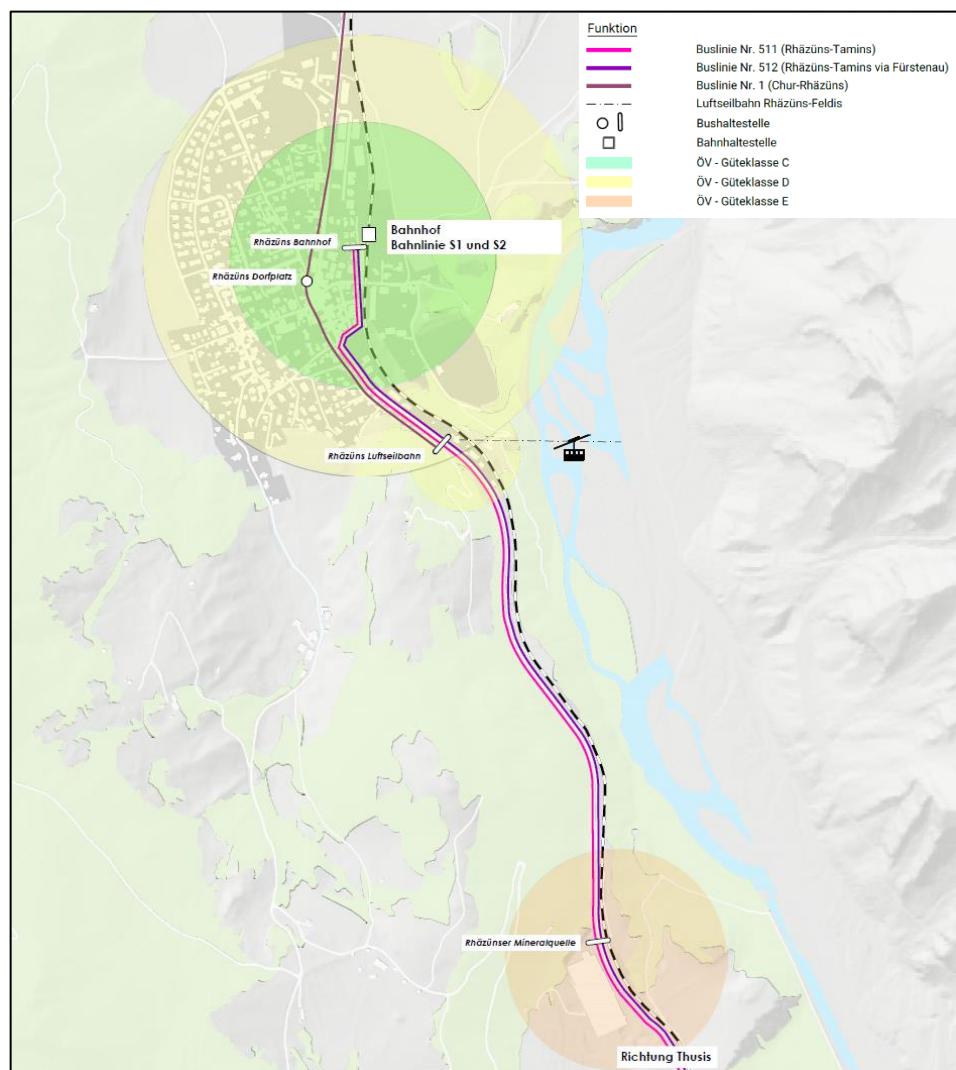
## Anhang A)

### Grundlagenplan MIV



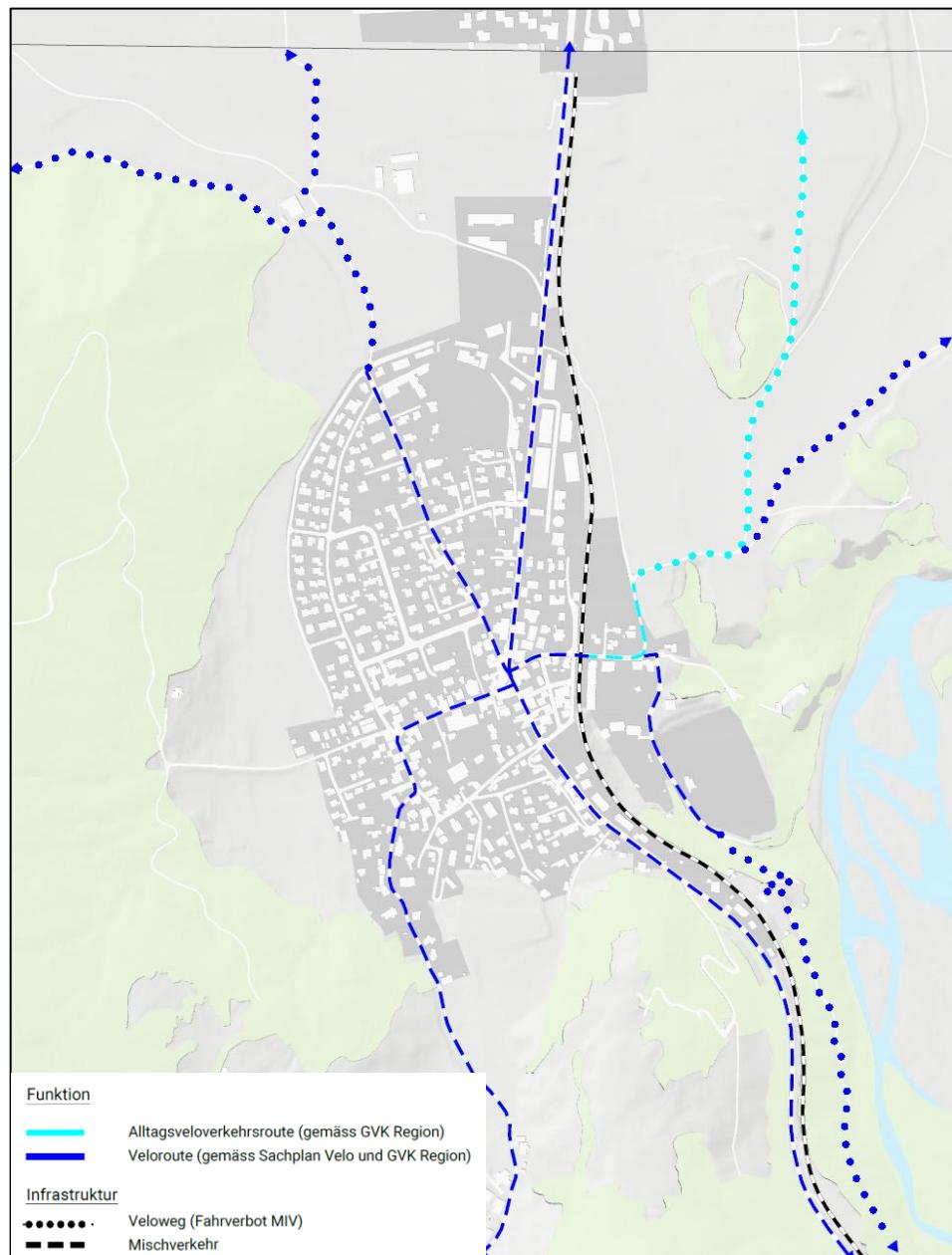
Grundlagekarte MIV, Darstellung R+K

## Grundlagenplan ÖV



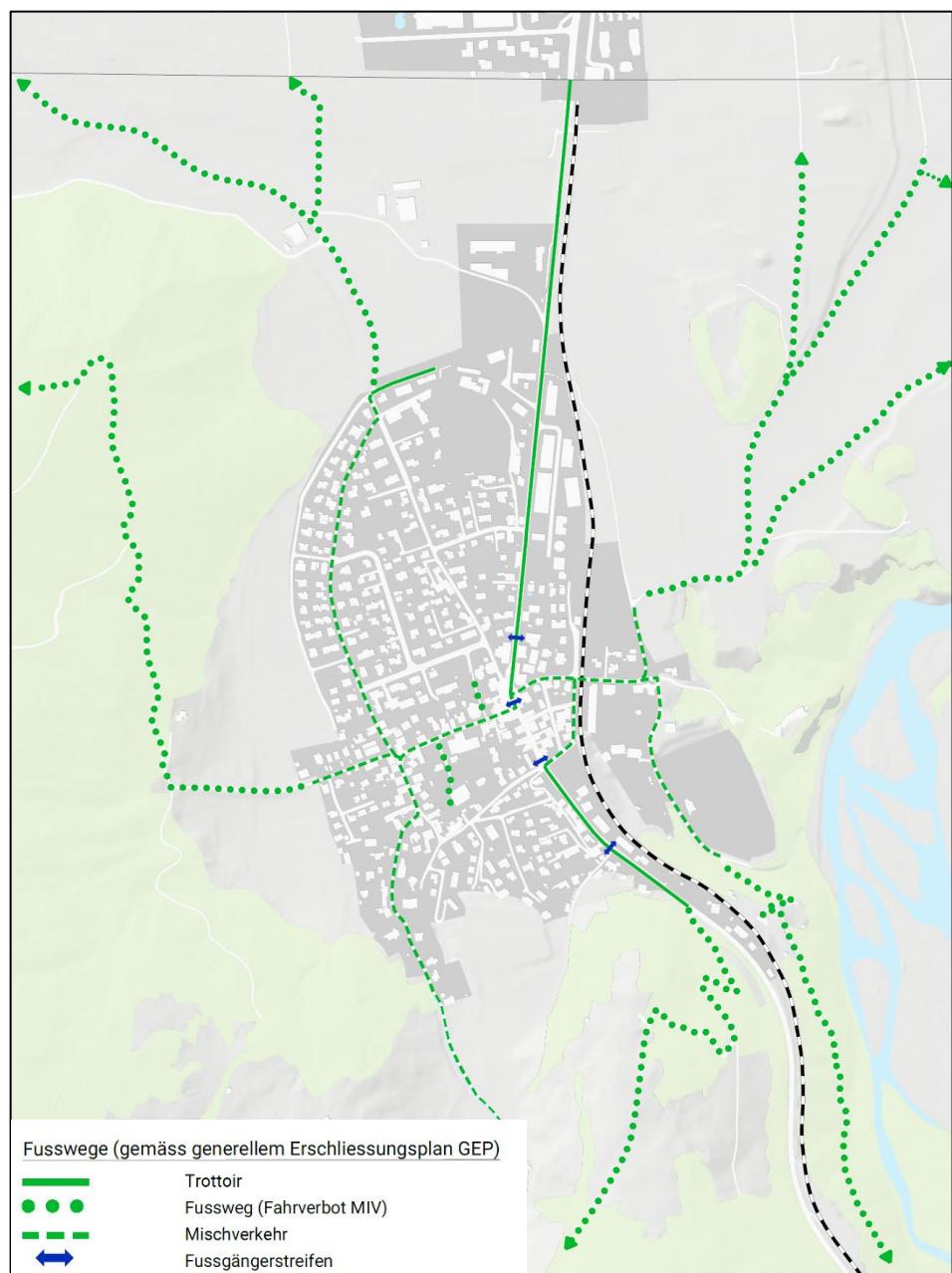
Grundlagekarte ÖV, Darstellung R+K

## Grundlagenplan Veloverkehr



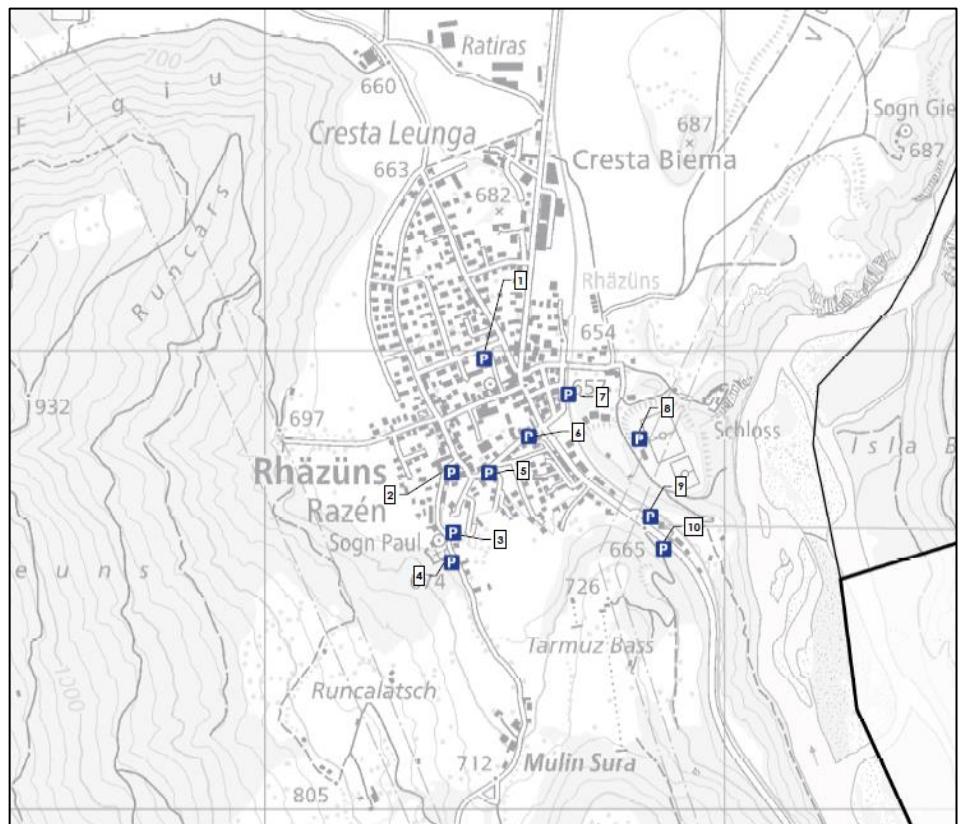
Grundlagekarte Veloverkehr, Darstellung R+K

## Grundlagenplan Fussverkehr



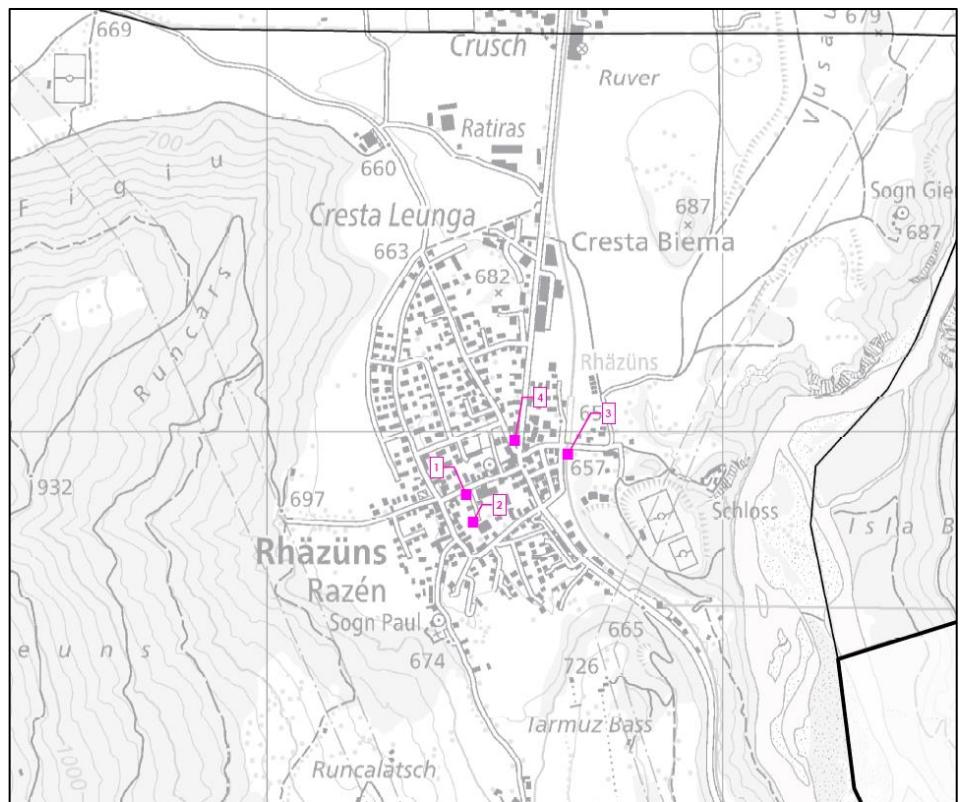
Grundlagekarte Fussverkehr, Darstellung R+K

### Grundlagenplan Parkierung MIV



Parkierungsanlagen Gemeinde Rhäzüns, Darstellung R+K

### Grundlagen Veloabstellanlagen



Veloabstellanlagen Gemeinde Rhäzüns, Darstellung R+K

## Anhang B)

### Messkampagne

#### Gemeinsame Messkampagne

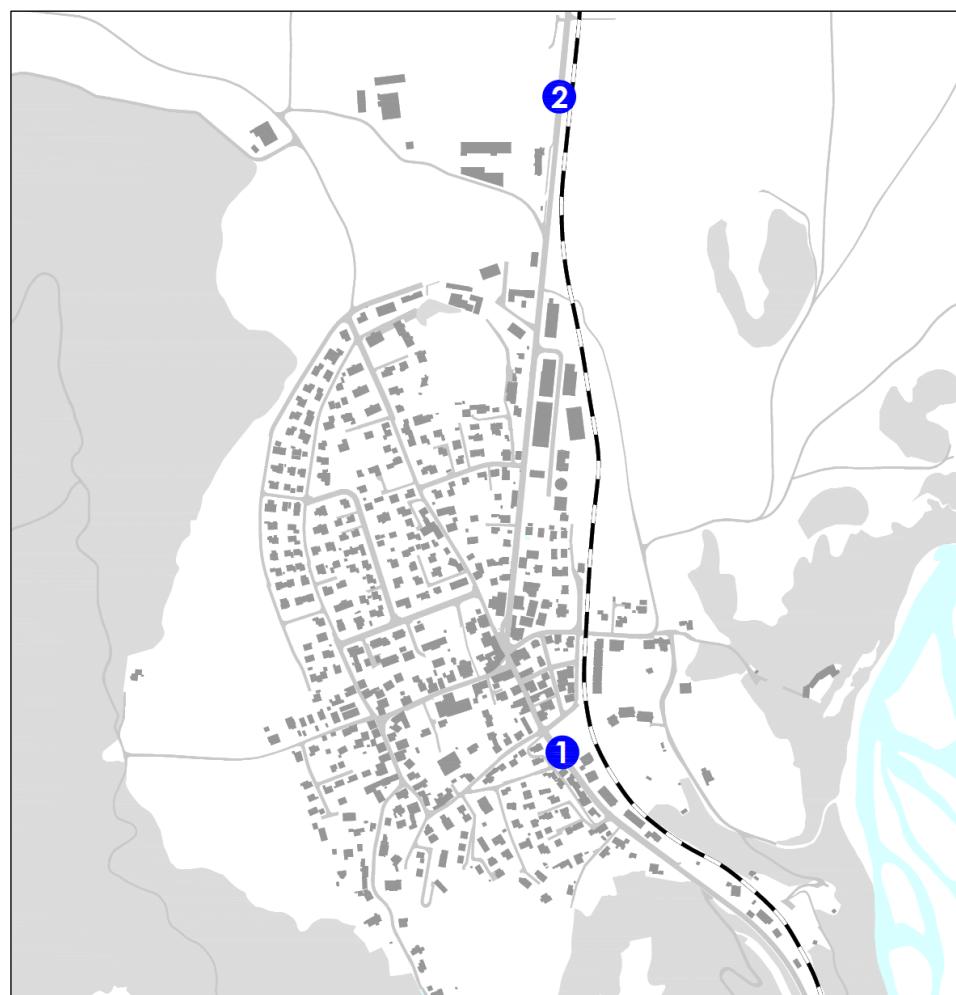
Um spezifische und auf die Situation angepasste Massnahmen zu definieren und ein Konzept auszuarbeiten wurde gemeinsam mit der Gemeinde Bonaduz eine Messkampagne durchgeführt. Dabei wurde das heutige Verkehrsaufkommen mit verschiedenen Arten von Verkehrsmessungen erhoben:

- Querschnittsmessungen à 2 Wochen zwischen dem 6. - 21. Mai 2019;
- Nummernschilderhebungen am 8. Mai 2019 (ganzer Tag);

### Querschnittsmessungen

#### Messstandorte

Mithilfe von Querschnittsmessungen wurden während zwei Wochen das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Gemeinde Rhäzüns erfasst. Verwendet wurden dabei SR4 Geräte.



Messstandorte SR4, Darstellung R+K

**Messstandorte** Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten Messresultate der zwei Standorte zusammen. Die zweiwöchige Messung vom 6.-21. Mai 2019 wurde anhand der Jahresganglinie der VSS-Norm auf den Jahresdurchschnitt hochgerechnet.

	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>DTV</b> (durchschnittlicher täglicher Verkehr)	2'900	6'110
<b>DWV</b> (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr)	3'040	6'840
<b>Anteil LW</b>	6.0 %	4.0 %
<b>Zulässige Höchstgeschw.</b>	50 km/h	60 km/h
<b>V85</b> (Geschwindigkeit die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	47 km/h	51 km/h

1) Für die Ermittlung des DTV und DWV wurden die Tages- und Monatsganglinie gemäss VSS-Norm (640 005b) berücksichtigt. 2-Räder und fahrzeugähnliche Geräte sind in den DTV-Berechnungen nicht enthalten.

### **Nummernschilderhebungen**

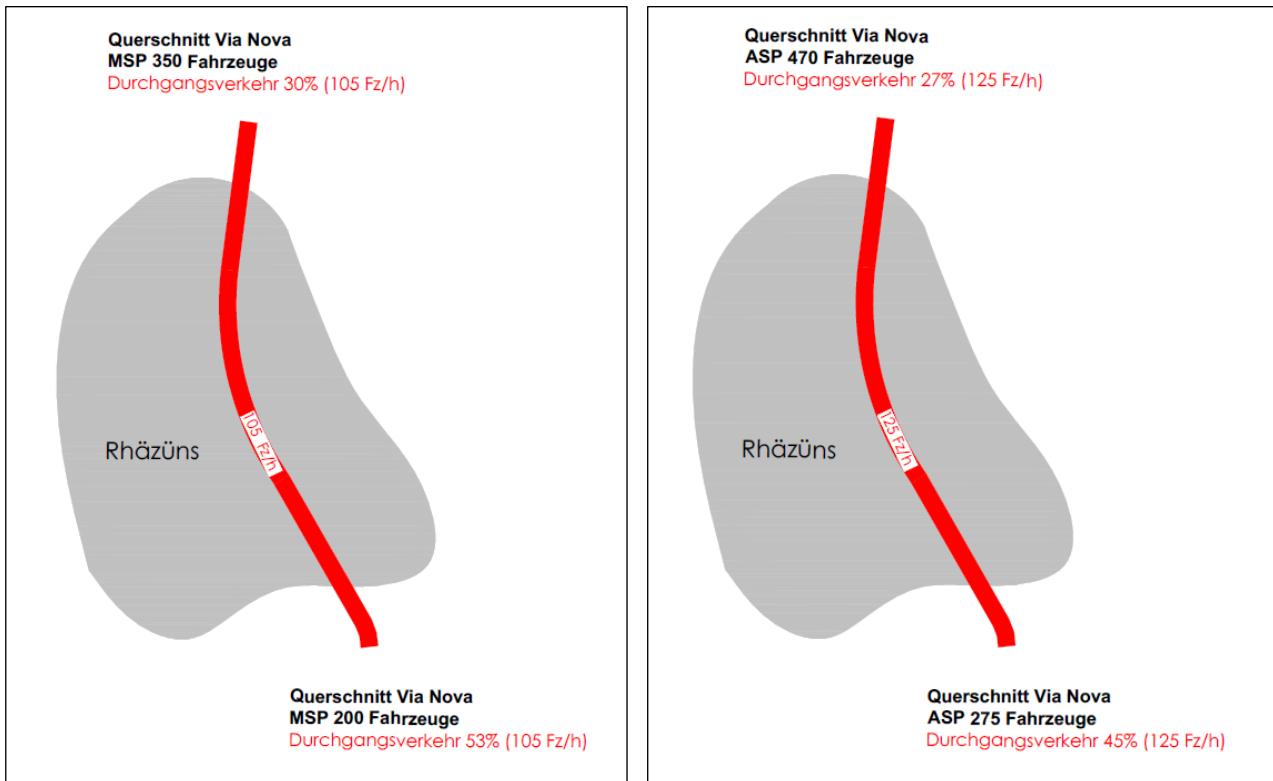
**Auswertung** An zwei Standorten (1 Standort Gemeinde Bonaduz / 1 Standort Gemeinde Rhäzüns) wurde am 8. Mai 2019 die Nummernschilder der Fahrzeuge mittels Videokameras erfasst. Die Standorte befinden sich auf der Via Nova, der wichtigsten Zufahrtsstrasse nach Rhäzüns. Anhand der Nummernschilderhebung kann sowohl der Durchgangsverkehr (Verkehr, welcher das Siedlungsgebiet von Rhäzüns durchquert), wie auch der Ziel- und Quellverkehr (Verkehr, welcher in oder aus Rhäzüns fährt) ermittelt werden. Die Auswertung in der Abendspitzenstunde und der Morgenspitzenstunde entsprechen den effektiv gemessenen Werten vom 8. Mai 2019. Neben dem wurden die über den gesamten Tag gemessenen Fahrzeuge am 8. Mai 2019 auf einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DWV) gerechnet.



Übersicht Standorte Nummernschilderhebung, Darstellung R+K

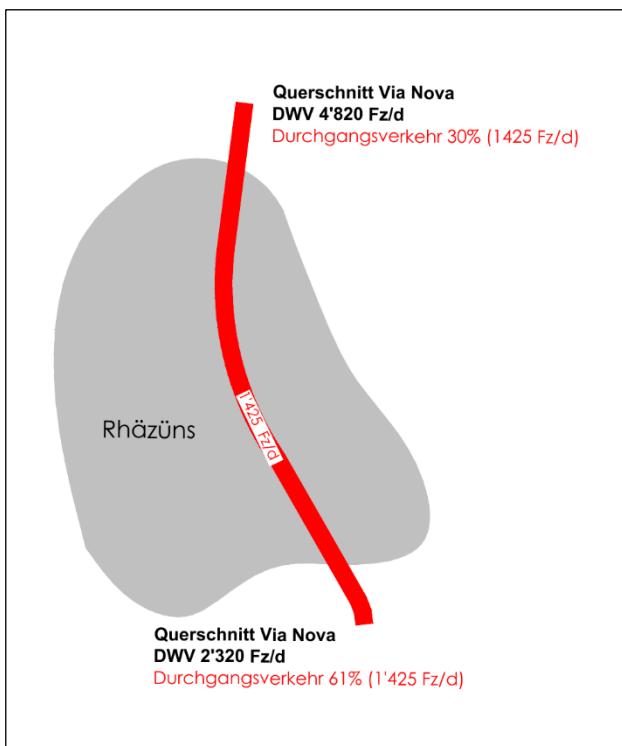
## Durchgangsverkehr

Erläuterung Bei der Auswertung des Durchgangsverkehrs wurden nur diejenigen Fahrzeuge erfasst, welche keinen längeren Zwischenhalt (länger als 10 Minuten) in der Gemeinde Rhäzüns vorgenommen haben.



Durchgangsverkehr Morgenspitzenstunde (MPS) vom 8. Mai 2019, Darstellung R+K

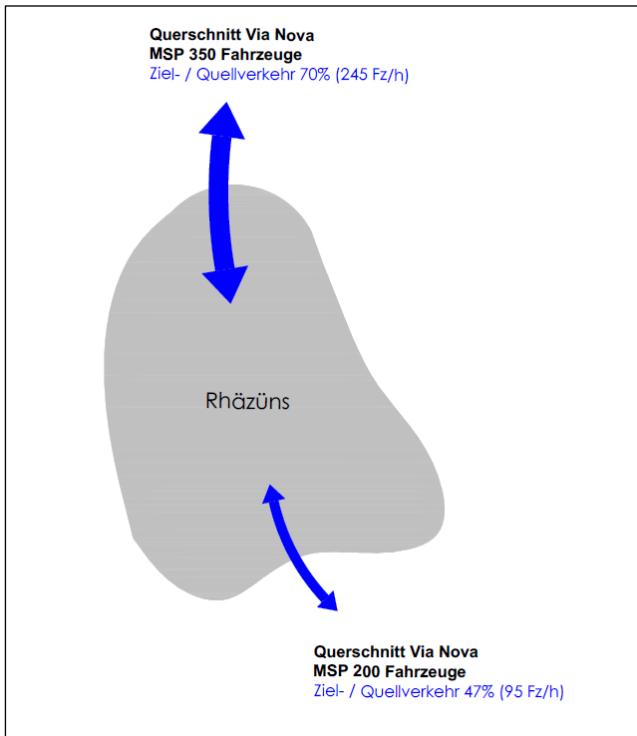
Durchgangsverkehr Abendspitzenstunde (ASP) vom 8. Mai 2019, Darstellung R+K



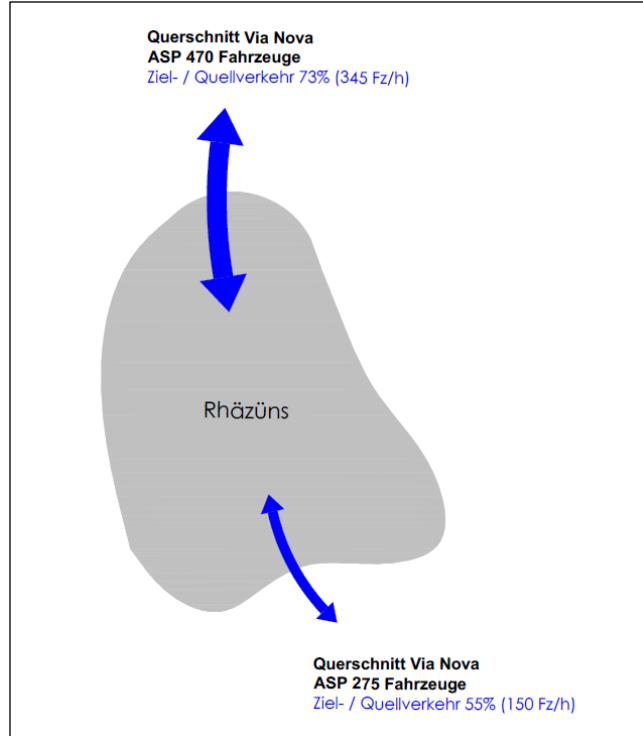
Durchgangsverkehr durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV), Darstellung R+K

### Ziel-/Quellverkehr

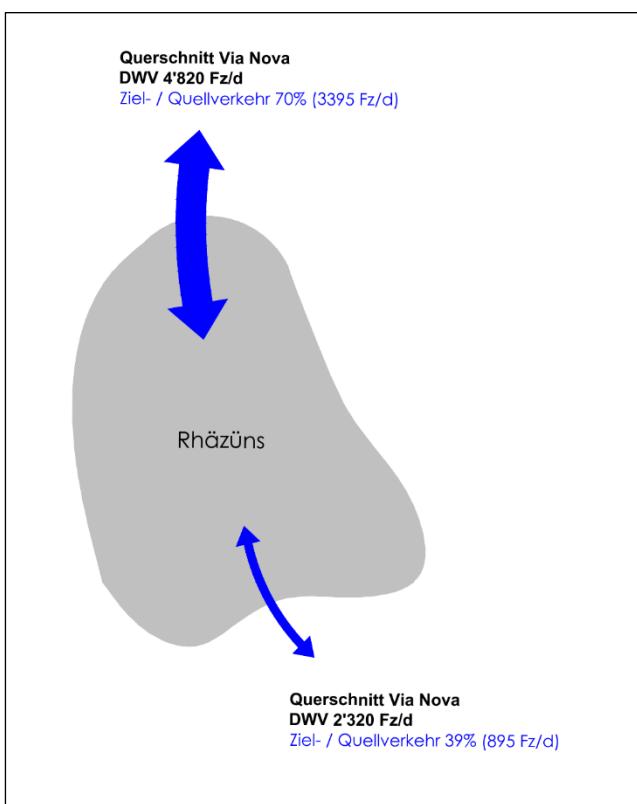
Erläuterung Der restliche Verkehr, welcher nicht dem Durchgangsverkehr angehört und die Ortseingänge passiert, wird dem Ziel- und Quellverkehr zugeordnet.



Ziel-/Quellverkehr Morgenspitzenstunde (MSP) vom 8. Mai 2019,  
Darstellung R+K

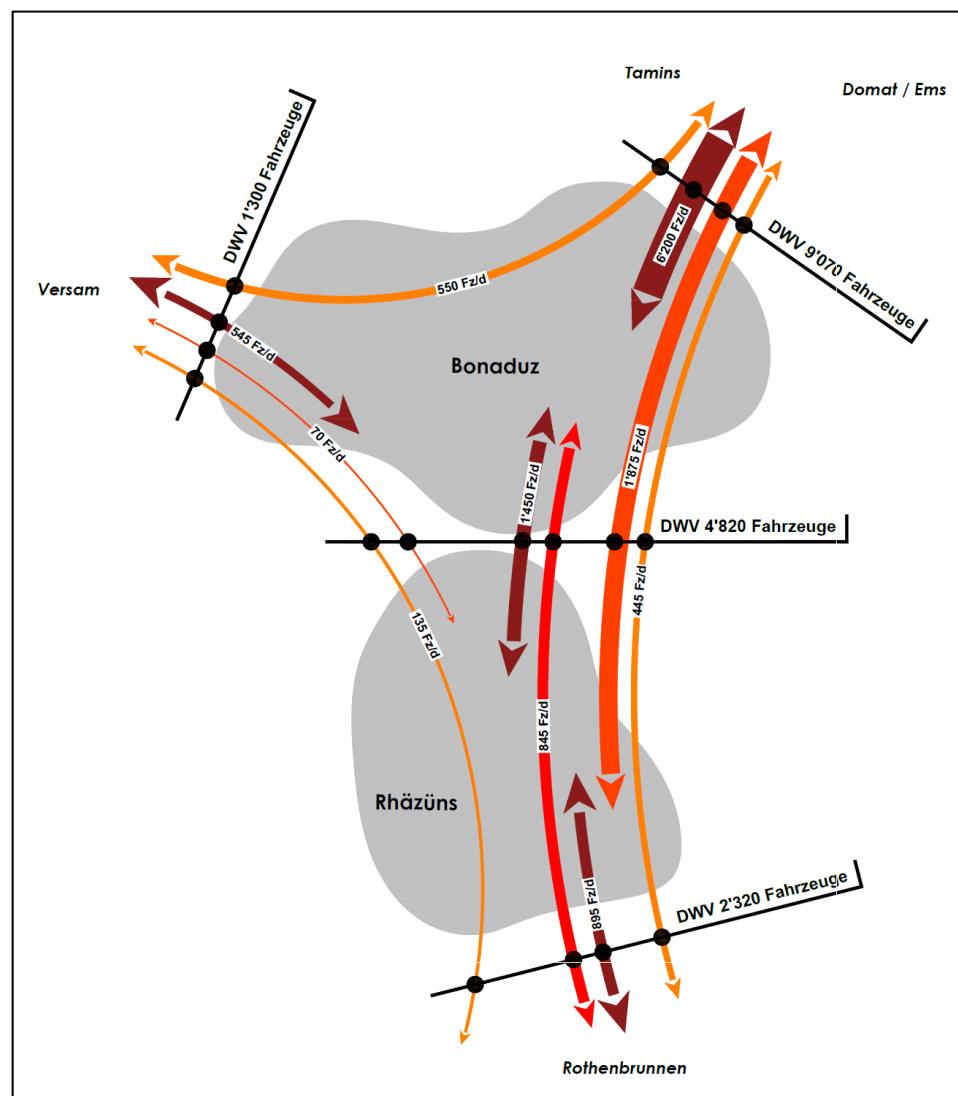


Ziel-/Quellverkehr Abendspitzenstunde (ASP) vom 8. Mai 2019,  
Darstellung R+K



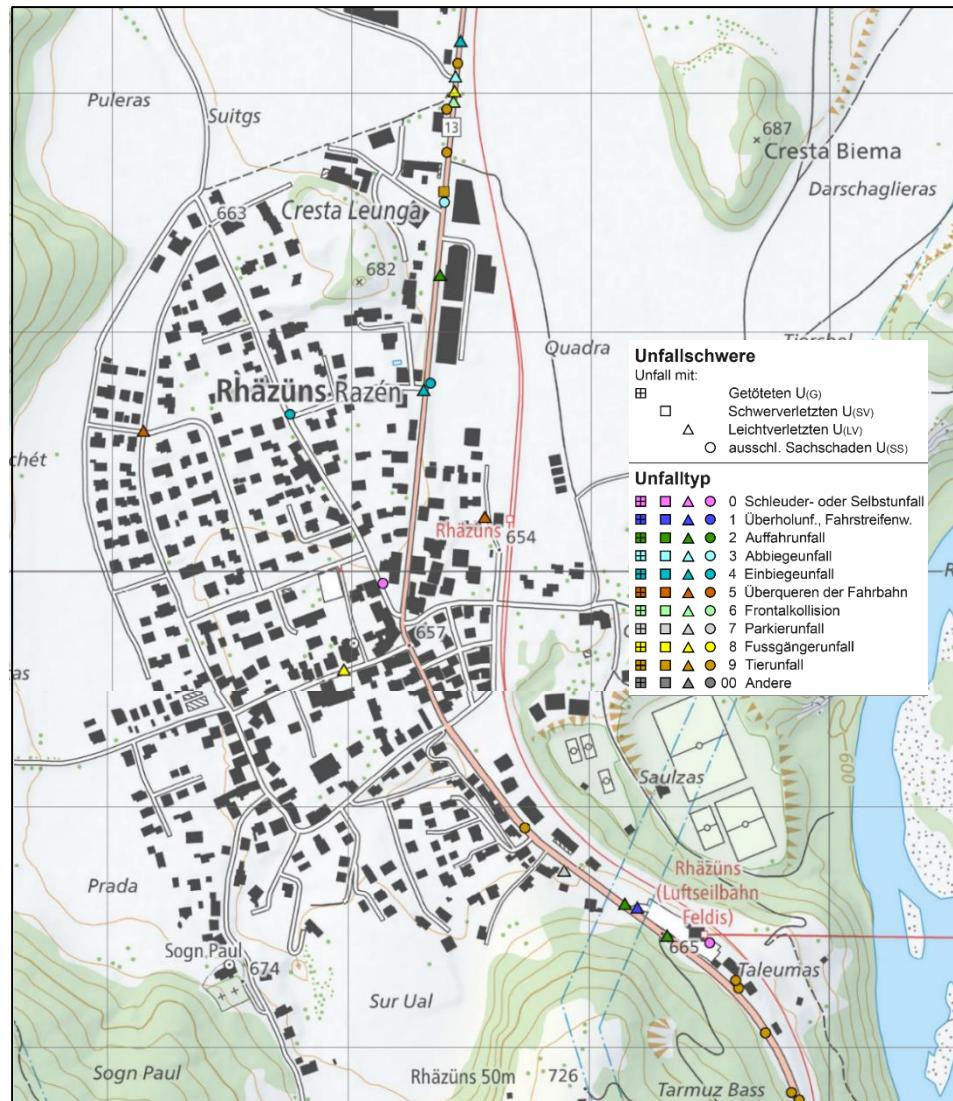
Ziel- und Quellverkehr durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV), Darstellung R+K

## Verkehrsbeziehungen Bonaduz/Rhäzüns



Verkehrsbeziehungen (DWV), Gesamtüberblick Gemeinde Bonaduz/Rhäzüns, Darstellung R+K

## Anhang C)



Übersicht polizeilich registrierte Unfälle zwischen den Jahren 2010-2019,  
Quelle: Kantonspolizei Graubünden

Mittels Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) sind die Unfallschwerpunkte gemäss SN 641 724 ermittelt worden. Ein Unfallschwerpunkt ist eine Stelle im Strassennetz, welche mehrere Unfälle aufweist. An dieser Stelle überschreitet der Berechnungswert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert. Folgende Grenzwerte sind dabei massgebend.

Strassenart und Ortslage	Suchperimeter	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	250 m	$2*U_{(G+SV)}+U_{(LV)}$	$\geq 8$
Ausserorts	150 m	$2*U_{(G+SV)}+U_{(LV)}$	$\geq 5$
Innerorts	50 m	$2*U_{(G+SV)}+U_{(LV)}$	$\geq 5$

G=getötete, SV=Schwerverletzte, LV=Leichtverletzte

Aufgrund der Berechnungsmethode liegen zwischen den Jahren 2011 und 2019 keine Unfallschwerpunkte in der Gemeinde Rhäzüns vor.