

# Verkehrszukunft Graubünden

## Positionspapier Verkehr der SP Graubünden



## Schwerpunkte und Forderungen der SP Graubünden



Sozialdemokratische Partei  
Graubünden



Partida socialdemocrata grischuna  
Partito socialista grigionese

Sekretariat:  
Postfach 561, 7001 Chur  
Tel. 081/284 91 00, Fax 081/284 91  
[www.sp-gr.ch](http://www.sp-gr.ch)  
[sekretariat@sp-gr.ch](mailto:sekretariat@sp-gr.ch)

## Kommission Verkehr – Energie - Umwelt (SP-UVEK)

### Kommissionsmitglieder:

Christina Bucher, Hugo Fisch, Andrea Hämmerle, Arne Hegland, Jürg Looser, Johannes Pfenninger, Andreas Thöny, Gianfranco Tognina

# Verkehrszukunft Graubünden

## Graubünden braucht eine Gesamtverkehrskonzeption

## Schwerpunkte und Forderungen der SP Graubünden

### Inhalt:

1	Zusammenfassung .....	2
2	Einleitung.....	3
2.1	Definition .....	3
2.2	Bedeutung des Begriffs Verkehr.....	3
2.3	Güter- und Personenverkehr.....	3
2.4	Grundsatz: Mobilität ein Grundbedürfnis .....	4
2.5	Ausgangslage.....	4
2.6	Allgemeine Zielsetzungen und Strategien für den Gesamtverkehr.....	4
2.7	Verkehrsarten und Problemfelder.....	5
3	Verkehrsarten.....	6
3.1	Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	6
3.2	Motorisierter Individual/Gewerbe-Verkehr (MV/MIV/MGV).....	9
3.3	Langsamverkehr (LV).....	10
4	Problemfelder .....	11
4.1	Verkehrsinfrastruktur (VI) .....	11
4.2	Freizeitverkehr.....	13
4.3	Agglomerationsverkehr (AV) .....	14
4.4	Randregionenverkehr (RV).....	15
4.5	Transitverkehr (TV) .....	16
5	Anhang.....	17
5.1	Verwendete Literatur (Auszug).....	17
5.2	Begriffe und Kenngrößen des Verkehrsprozesses (aus WIKIPEDIA) .....	17
5.3	Abkürzungen .....	17

### Abbildungen:

Abbildung 1:	Aufteilung nach Verkehrsarten und Problemfelder .....	5
Abbildung 2:	Die einzelnen Verkehrsarten .....	6
Abbildung 3:	Die einzelnen Problemfelder.....	11

# 1 Zusammenfassung

Verkehr schafft Voraussetzungen für die Mobilität des Menschen und die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Davon profitieren alle. Die letzten Jahre haben klar die Probleme und Grenzen der Mobilität aufgezeigt. Die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen wie auch deren Finanzierung stossen an ihre Grenzen. Die ökologischen und gesundheitlichen Folgen sind enorm. Deshalb ist eine Minimierung der Belastungen für Mensch und Umwelt dringend nötig.

Die SP GR ist für eine intelligente Organisation des Verkehrs. Die massgebenden Gesichtspunkte einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik in Graubünden sind:

- Gesamtverkehrskonzeption
- Verkehrsverlagerungen
- Umweltschutz
- Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen
- Kosten-Nutzen bzw. Nachhaltigkeit von Investitionen
- Erschliessungsqualität

Aus einer umfassenden Betrachtungsweise an eine moderne Verkehrspolitik ergeben sich folgende Schwerpunkte:

## **Den ÖV fördern und ausbauen**

Niemand in Graubünden soll auf ein eigenes Auto angewiesen sein müssen. Eine gute Grundversorgung mit Bahn und Bus ist zentral. Bund und Kanton müssen auch in Zukunft Rahmenbedingungen bieten, die es den Bus- und Bahnunternehmen ermöglichen, diesen Service public in guter Qualität zu erbringen.

## **Den motorisierte Individualverkehr (MIV) eindämmen**

Ein ungebremsster Ausbau des Strassennetzes fördert die übermässige Zunahme des MIV. Aus Gründen der Unfallgefahr, des Umweltschutzes und der begrenzten Kapazität des Strassennetzes sind folgende Massnahmen umzusetzen: Road Pricing-Modelle, Verkehrskontingentierungen, befristete Fahrverbote, intelligente Parkplatzsysteme und konsequente Verkehrskontrollen.

## **Das Wegnetz des Langsamverkehrs (LV) erweitern und vernetzen**

Der LV (FussgängerInnen, VelofahrerInnen usw.) muss im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption als gleichwertiges drittes Verkehrselement betrachtet und erweitert werden. Die Koordination soll durch eine Fachstelle auf kantonaler Ebene erfolgen und ein LV-Netz im Kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Dem LV gehören ausnahmslos die flachsten und kürzesten Wegverbindungen.

## **Die Verkehrsinfrastrukturen unterhalten statt ausbauen**

Der ständige Ausbau des Strassennetzes auf ein tendenziell höheres Niveau muss gebremst werden. Die Substanzerhaltung bei Strasse und Schiene hat oberste Priorität. Bei allen Infrastrukturvorhaben ist eine Gesamtkonzeption mit Strasse und Schiene zu erstellen. Aufträge erhalten nur Firmen mit Gesamtarbeitsvertrag.

## **Die Freizeitmobilität reduzieren oder kanalisieren**

Da die Freizeitaktivitäten in sehr unterschiedlichen Bereichen stattfinden, ist eine starke Differenzierung von Strategien und Massnahmen notwendig. Eine Verlagerung auf den ÖV und LV ist erste Wahl. Mittel dazu sind: kurze Wege zwischen Kunde und Ziel, Freizeiteinrichtungen mit ÖV-Haltestelle, Ökoboni und Ausbau der Verkehrserziehung.

## **Den Agglomerationsverkehr durch Anreize lenken**

Das Problem von Emissionen und Belästigungen durch den Verkehr in Agglomerationsgemeinden kann nur durch eine überregionale Koordination gelöst werden. Eine Entspannung gelingt dann, wenn der MIV eingeschränkt und der ÖV/LV ausgebaut wird. Finanzielle Anreize steuern die Umlagerung.

## **Den Randregionenverkehr ideenreich aufrechterhalten**

Dem Recht auf verkehrstechnische Erschliessung der Randregionen ist mit angepasster Technik zu begegnen. Nebst der finanziellen Untertützung des Busverkehrs in kleine Ortschaften sollen alternative Verkehrssysteme wie Kollektivverkehr oder Ruftaxi vermehrt gefördert werden.

## **Den Transitverkehr dosiert zulassen**

Nach Abschluss der Sanierung am San Bernardino-Tunnel müssen die Dosierungsmassnahmen aufrechterhalten werden. Die A13 darf nicht mehr weiter ausgebaut werden. Eine Alpentransitbörse für die Versteigerung von Transitkontingenten muss aktiv vorangetrieben werden.

## 2 Einleitung

Verkehr schafft Voraussetzungen für eine hohe Mobilität des Menschen, für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, für die Standorte von Industrie und Gewerbe sowie die Angebote des Tourismus. Die letzten zehn Jahre haben aber auch klar die Probleme und Grenzen der Mobilität aufgezeigt: Die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen stossen an ihre Grenzen, ebenso deren Finanzierung. Dazu kommt das CO<sub>2</sub>-Problem als Hauptursache der Klimaveränderung. Die ökologischen und gesundheitlichen Folgen, insbesondere des Individualverkehrs sind enorm. Für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik müssen deshalb klare Akzente gesetzt werden. In der verkehrspolitischen Randregion Graubünden sind die folgenden Instrumente und Beurteilungskriterien massgebend: Gesamtverkehrskonzeption, Verhältnis „Kosten-Wirksamkeit“ bzw. Nachhaltigkeit der Investitionen, Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen, Verkehrsverlagerung, Umweltauflagen, Erschliessungsqualität.

Im vorliegenden Papier „Verkehrszukunft Graubünden“ der SP Graubünden werden einleitend einige Grundsätze der Verkehrsproblematik erläutert. In den folgenden Kapiteln werden mit Bezug auf Graubünden die verschiedenen Verkehrsarten und Problemfelder diskutiert und die dazugehörigen Forderungen aufgelistet.

### 2.1 Definition

Mit dem Begriff Verkehr können verschiedene Dinge beschrieben werden. In der Umgangssprache denken wir an den Verkehr auf den Strassen. Der Begriff ist jedoch viel weiter gefasst und beschreibt das Zusammenspiel zwischen verschiedenen sozialen Akteuren. (siehe auch 5.2.)

### 2.2 Bedeutung des Begriffs Verkehr

„Dass etwas verkehrt (ist)“ bedeutete in vorindustrieller Zeit, dass sich irgendetwas (herum)-bewegt. Später wurde der Begriff im Zusammenhang mit Handel und Wandel verwendet, so dass der moderne Begriff „Verkehr“ sich anfangs auf den Geld- und Warenverkehr bezogen zu haben scheint. Man erfasste also alle in einer Wirtschaft auftretenden Bewegungen von Geld und Gütern. Begriffe wie Zahlungsverkehr, Warenverkehr u.ä. zeugen davon.

Erst im 19. Jahrhundert wurden die Verkehrsmittel differenziert und entsprechend ihrer typischen Merkmale zu Verkehrszweigen zusammengefasst (Bsp. Eisenbahn). Dabei interessierte die Menge aller Bewegungen, die dann unter dem Begriff „Eisenbahnverkehr“ zusammengefasst wurden. Analog entstanden die Begriffe Straßenverkehr, Luftverkehr, Wasserverkehr, Nachrichtenverkehr oder Postverkehr.

Findet der Ortsveränderungsprozess statt, um das räumliche Dasein von Personen und Gütern durch ein Verkehrsmittel zu verändern, so spricht man vom Transportprozess bzw. vom Transportwesen.

### 2.3 Güter- und Personenverkehr

Verkehr entsteht als Folge räumlicher Trennung sozialer Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, sich Bilden und sich Erholen. Er schafft Voraussetzungen für eine hohe Mobilität des Menschen, für Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, für Entstehung von Industriestandorten, sowie Spezialisierung von Produktionen. Somit dient der Verkehr der Raumüberwindung und wird als ein Grundbedürfnis des Menschen angesehen.

Die Aufstellung für Regeln sowie die Überwachung von deren Einhaltung obliegt dem Bundesrat und der Regierung, den Gemeinden, sowie der Polizei, bzw. spezieller Einrichtungen (z.B. Flugsicherung, Bundesamt für Verkehr (BAV)).

Die Verkehrspolitik trifft die Entscheidung über die Gestaltung des Verkehrs und den Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen.

## 2.4 Grundsatz: Mobilität ein Grundbedürfnis

Es muss davon ausgegangen werden, dass dem Grundbedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Mobilität mit einer geeigneten Verkehrspolitik entsprochen werden kann. Das Sparprogramm des Bundes und die Massnahmen der SBB im Bereich Gütertransport treffen besonders den Regionalverkehr und wirken einer solchen Politik entgegen. Dabei wird auch die Verkehrsentwicklung Graubündens sehr stark beeinträchtigt.

## 2.5 Ausgangslage

Gemäss Sachplan Schiene/ÖV nimmt der Verkehr seit Jahren enorm zu. Auch die Prognosen für die Verkehrsentwicklung zeigen steil nach oben und rechnen innerhalb der nächsten 20 Jahre mit einer Zunahme von bis zu 50 %.

In Graubünden gilt es vier spezielle Faktoren zu berücksichtigen:

- Starker Tourismusverkehr
- Bedeutender Transitverkehr
- Randlage bezogen auf die Schweiz und Europa
- Schwierige topographische Verhältnisse.

Es gilt zu berücksichtigen, dass das Strassen- und Schienennetz nicht gänzlich voneinander unabhängig sind. Diese ergänzen sich, besonders im Bereich des ÖV. Ein Schienennetz kommt ohne zubringendes Strassennetz nicht aus, sowohl für seinen Unterhalt, als auch für den MV in die Randregionen ohne Bahnanschlüsse. Diese Abhängigkeit soll jedoch nicht dazu verleiten, das Hauptgewicht auf das Strassennetz zu legen.

Dabei ist die Erreichbarkeit ein Schlüsselfaktor für alle Bevölkerungsteile mit zunehmender Bedeutung für das Gewerbe und für den Tourismus. Besonders in den Randregionen nimmt die Attraktivität der ÖV-Mittel bei Streckenstreichungen oder Ausdünnung des Fahrplans rapide ab. Zudem sind die Fahrzeiten oft zu lange und die Fahrpreise hoch. Viele Orte werden zu wenig oder gar nicht angefahren.

## 2.6 Allgemeine Zielsetzungen und Strategien für den Gesamtverkehr

Für sämtliche Verkehrsstrategien gilt es möglichst alle Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: MIV/MGV, ÖV und LV sind gleichwertig zu behandeln. Die massgeblichen Beurteilungskriterien sind die Kenngrößen des Verkehrsprozesses, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Umweltanliegen, besonders die Minimierung der Belastungen für den Menschen und für die Umweltressourcen.

Die Bemühungen den Transitverkehr einzudämmen, müssen unbedingt weiterverfolgt werden, damit mittelfristig auch unser Kanton nicht unter einer Lastwagenlawine zu leiden hat.

Die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer sollen auch in Zukunft unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen befriedigt werden. Die SP Graubünden verlangt, dass mehr Mobilität nicht mit mehr zurückgelegten Kilometern gleichgesetzt werden darf. Mit

siedlungs- und wirtschaftspolitischen Mitteln sowie mit raumplanerischen Massnahmen muss infolgedessen versucht werden, einer Steigerung der Verkehrsmenge entgegen zu wirken. Dafür ist es notwendig für verschiedene Aspekte der Mobilität neue Strukturen zu erarbeiten und umzusetzen. Dazu gehört: Die Erreichbarkeit aus dem In- und Ausland. Das Bahnnetz muss erhalten und mit innovativen Ideen und Angeboten verbessert werden. Das Engagement der öffentlichen Hand soll sich insbesondere und verstärkt auf die Infrastruktur des Bahn- und Strassennetzes konzentrieren. Beim Strassennetz soll dafür auf unsinnige und sehr teure Ausbauten verzichtet werden.

Die SP setzt sich zum Ziel den MIV/MGV zu reduzieren sowie die Verkehrsemissionen zu minimieren. In Zukunft sind deshalb die Schwerpunkte vom MIV/MGV auf den ÖV und den LV zu verlagern. Dies bedeutet eine neue Ausrichtung der Verkehrspolitik und deren Umsetzung durch die Verwaltung. Eine Forderung, die schon mehrfach durch die SP und die Umweltorganisationen gestellt wurde.

Kapazitätsengpässe können mit dem Bau neuer Strassen höchstens mittelfristig gelöst werden. Notwendig sind griffige MIV/MGV-regelnde Massnahmen wie Verkehrskontingentierungen, befristete Fahrverbote, Mauterhebungen etc.. Spezielle Fahrspuren und Fahrbahnhaltestellen für Busse sollten Innerorts selbstverständlich sein.

Für den MGV und den TV sind Konzepte auszuarbeiten, welche den Anteil Bahnkilometer erhöhen. In diesem Sinne sind die Bemühungen für die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene noch zu intensivieren. Mit einer Reduktion von Mehrfachfahrten (Veredelungs- und Verpackungstourismus) mit den gleichen Waren bzw. mit der Optimierung der je Produkteinheit gefahrenen Kilometer, könnte die Gesamtkilometerzahl weiter reduziert werden.

Allgemein, darf die Rolle der Kantonspolizei im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik und der Verkehrssicherheit nicht unterschätzt werden. Ihre operativen Zielsetzungen müssen noch stärker einer übergeordneten Verkehrspolitik angepasst werden. Die Einrichtung des Schwerverkehrskontrollzentrums in Unterrealta war ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

## 2.7 Verkehrsarten und Problemfelder

Die folgenden Kapitel zeigen die Bedeutung und die Ausgangslage für verschiedene Aspekte der verkehrspolitischen Diskussion auf. Dazu werden jeweils Thesen und Forderungen formuliert. Die folgende Abbildung zeigt die gewählte Struktur

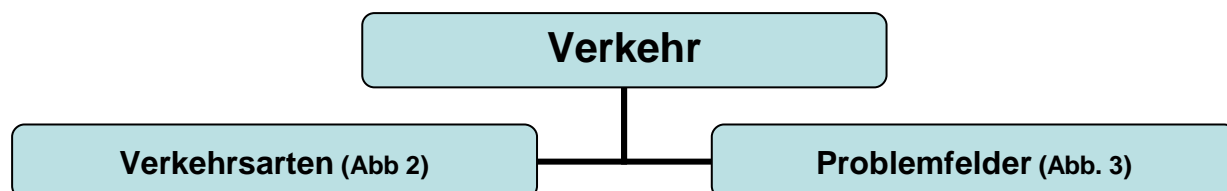


Abbildung 1: Aufteilung nach Verkehrsarten und Problemfelder

### 3 Verkehrsarten

Für die folgende Diskussion werden drei Verkehrsarten unterschieden (vgl. Abb. 2): Als Öffentlichen Verkehr (ÖV) wird jene Verkehrsart bezeichnet, die der Bevölkerung und dem Gewerbe zugänglich ist. Ihre Leistung ist die Personen- und Güterbeförderung. Unter Langsamverkehr wird der gesamte nicht motorisierte Verkehr gezählt. Beim motorisierten Verkehr (MV) werden der Individual- und der Gewerbeverkehr (MIV bzw. MGV) unterschieden.

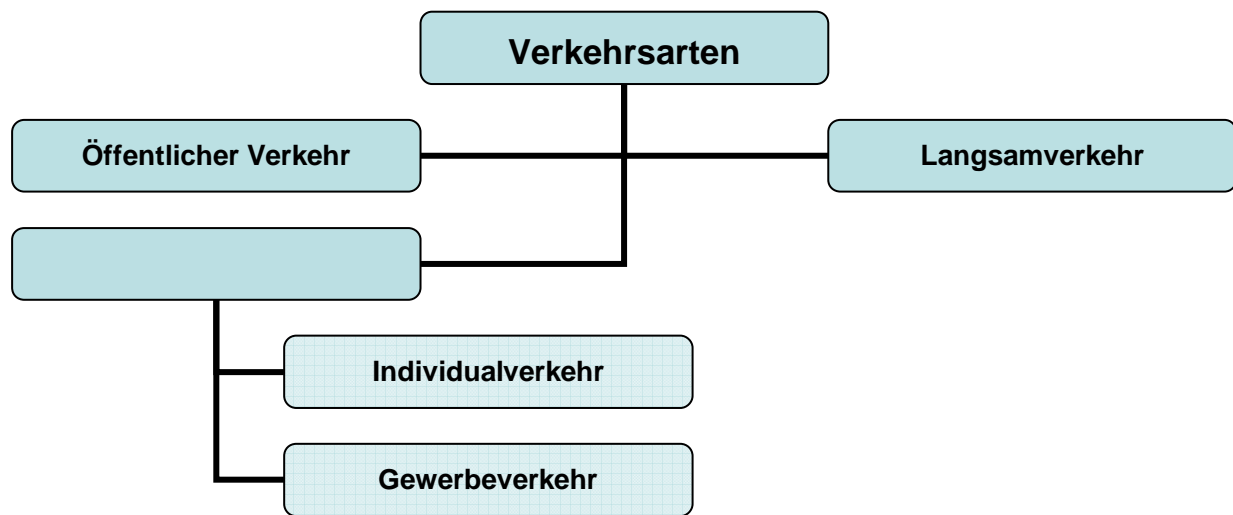


Abbildung 2: Die einzelnen Verkehrsarten

#### 3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

##### 3.1.1 Ausgangslage

Als konkrete logistische Probleme können beim öffentlichen Verkehr die Anschlüsse von SBB zu RhB und allgemein von der Bahn auf das Postauto und auf andere Linienangebote erwähnt werden. In den Agglomerationen und Tourismuszentren behindert der individuelle Pendlerverkehr und der Freizeitverkehr die Busse und Postautos. Die Auslagerung der Postautodienste in eine halbprivate Gesellschaft wird von der SP gerade im Hinblick auf die Qualität der Dienstleistungen in Randgebieten mit grosser Sorge und Skepsis betrachtet und es besteht die Gefahr, dass sich der Service gerade in den Randgebieten langfristig verschlechtern wird und sich die Verkehrsproblematik verschärft.

Dabei ist Mobilität ein wichtiger Bestandteil und eine Forderung der heutigen Gesellschaft. Niemand ist gewillt darauf zu verzichten. Infolgedessen hat der Strassenverkehr in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen und eine weitere massive Zunahme in den nächsten Jahren ist prognostiziert. Die Zunahme betrifft sowohl die Anzahl pro Verkehrsteilnehmer getätigte Fahrten, als auch die zurückgelegten Kilometer. Die Folgen sind logistische Probleme bei der Bewältigung des MV, Behinderungen des ÖV, gravierende Umweltauswirkungen und Ressourcenknappheit.

Demgegenüber steht der Anspruch der (Bündner-)Gemeinden und Regionen auf eine angemessene Basis- und Zusatzerschliessung durch den regionalen Busverkehr. Dieses Grundangebot wird auch mit dem neuen Finanzausgleich (NFA) durch den Bund und den

Kanton finanziert. Die Koordination erfolgt durch den Kanton. Der Ortsverkehr ist hingegen Sache der Gemeinden.

### 3.1.2 Bedeutung

Verbindungen mit Bahnen und Buslinien oder schlechthin mit dem ÖV waren früher für die Bevölkerung, für das Gewerbe und für die Touristen die einzige Möglichkeit grössere Strecken zu bewältigen. Bedingt durch die enorme Zunahme privater Motorfahrzeuge, dem Bedürfnis nach rascher Fortbewegung und schnellen Transporten wird diese Rolle dem ÖV zunehmend vom MIV/MGV streitig gemacht. Bestrebungen, wie die Ausdünnung des Stundentakts in Randzeiten und Randgebieten sind deshalb strikte abzulehnen. Die sowieso eher schwache Stellung des ÖV in den peripheren Regionen erträgt keine oder nur geringfügige Abstriche. Nur mit einem besseren Angebot und mit Massnahmen zur Regulierung des MIV kann der ÖV gestärkt werden. Erschliessungen waren und sind nach wie vor eine Aufgabe die gesamtheitlich und unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger betrachtet werden muss. Dieser Tatsache dürfen sich weder die politischen Strategen noch die öffentliche Hand entziehen.

Auch dank den Bemühungen der SP, bedeuten die zusätzlichen Leistungen von Bahn2000 mit mehr Fahrten und kürzeren Fahrzeiten ein verkehrspolitischer Meilenstein: (Fast) ganz Graubünden ist nun besser mit Zürich und St. Gallen verbunden; Chur hat am meisten von der Einführung von Bahn2000 profitiert. Nicht vergessen sollte man die Bemühungen der RhB bei der regionalen Erschliessung ab Chur.

### 3.1.3 Forderungen

Aufgrund der grossen Bedeutung und der Situation des ÖV sowie der prognostizierten Entwicklung des MIV, ist es unumgänglich in Graubünden den ÖV zu fördern und auszubauen. Die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Gewerbes müssen dabei in grossem Masse erfüllt werden. Für Graubünden aber besonders für Randregionen des Kantons ist eine gute Grundversorgung mit der Bahn aber besonders mit Bus- und Postautodiensten zentral. Bund und Kanton müssen auch in Zukunft Rahmenbedingungen bieten, die es den Busunternehmen ermöglichen diesen Service public in guter Qualität zu erbringen. Auch nach der Einführung von Bahn2000 muss das Angebot an Bahnverbindungen von und nach Graubünden weiter verbessert und ergänzt werden. Kantonsintern ist die Koordination zwischen den verschiedenen Anbietern weiter zu verstärken.

- Bahnangebot**
- Fahrplan und Netz müssen grundsätzlich in der heutigen Form erhalten bzw. ausgebaut werden.
  - Komfort und Attraktivität für die Bahnbenutzer müssen gesteigert werden: Beispielsweise der Gepäcktransport für Reisende und der Fahrrädertransport.
  - Attraktivität für Gütertransporte muss durch Optimierungen und einen Topservice gestärkt werden.
  - Verdichten des Rheintal-Fahrplans und Anschliessen von Graubünden an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG).
  - Anschluss von Graubünden an Süddeutschland, Fürstentum Liechtenstein und Vorarlberg muss kundenfreundlich ausgebaut werden.



- |   |   |
|---|---|
| <b>Bahnlinien</b>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimieren des Angebots auf der Linie Chur Bündner Oberland.</li> <li>• Bau der Portal Alpina ohne andere Projekte zu konkurrenzieren.</li> <li>• Fördern eines nachhaltigen Konzeptes für die Nutzung der Porta Alpina.</li> <li>• Prüfen von Visionen für neue Schmalspur-Bahnstrecken wie Unterengadin – Vintschgau, Malz - Zernez, Scuol - Martina etc..</li> </ul>  |
| <b>Bus(Post)-angebot</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbauen des BUS-Linien- und/oder Ruftaxi-Angebots besonders in den Randzeiten.</li> <li>• Effizienz der Ortsbusse erhöhen, indem die Haltestellen mit Zahlkästen ausgestattet werden und die Busse eigene Busspuren bekommen.</li> </ul>  |
| <b>Bus(Post)-linien</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die (noch) grosse Gebietsabdeckung ist beizubehalten. Der Anreiz erfolgt bekanntermassen über die Finanzierung. Diese muss weiterhin pro Streckenkilometer erfolgen.</li> </ul>  |
| <b>Koordination /<br/>allgemeines<br/>Angebot</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung bzw. Ausweitung von Tarifverbänden (Abonnemente und Einzelfahrten) in den Agglomerationen Rheintal, Davos und Oberengadin.</li> <li>• Attraktive und Kostengünstige Angebote für den Personen- und Güterverkehr sowie für den Tourismus.</li> <li>• Takt für die Zubringer zur Bahn und zu den grösseren Postautolinien ist zu intensivieren.</li> <li>• Übergrosse, schlecht besetzte Postautos sollten durch Kleinbusse mit einem kürzeren Takt ersetzt werden.</li> <li>• Geschützte Veloparkplätze bei den ÖV-Haltestellen sind zur Verfügung zu stellen.</li> </ul>  |
| <b>Umweltschutz</b>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Russ- und Partikelfilter müssen auf allen Bussen und Postautos eingebaut werden.</li> </ul>  |
| <b>Arbeitnehmer<br/>schutz</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein weiterer Personalabbau und keine Einschränkungen des Lehrstellenangebots bei der RhB. Der Gesamtarbeitsvertrag bei der RhB ist weiter zu entwickeln.</li> <li>• Bei Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr sind nur Anbieter zu berücksichtigen, die einen GAV abgeschlossen haben oder abschliessen, der sich an den Bestimmungen des RhB-GAVs orientiert.</li> </ul>   |
| <b>Politik /<br/>Verwaltung</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung einer Querfinanzierung des ÖV durch den MIV (Road Pricing-Modelle, vgl. Kp. 4.3.3)</li> <li>• Einrichten einer zentralen Planungsstelle für Verkehr mit Schwerpunkt ÖV/LV und Wanderwege mit mehr Gewicht für den LV, (als erweiterter Ersatz der Fachstelle ÖV).</li> <li>• Engagement des Kantons für verbrauchsabhängige Verkehrssteuern.</li> <li>• Die Finanzierung aus der allgemeinen Staatskasse muss den ÖV-Betrieb sichern; für die Erhaltung der Infrastruktur müssen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden.</li> <li>• Finanzierung von Teilen des ÖV aus der allgemeinen Staatskasse.</li> <li>• Verwendung des LSVA-Ertrags, insbesondere des Kantonsanteils auch für den ÖV)</li> <li>• Im Rahmen der Bahnreform 2 muss die Zugehörigkeit der gesamten RhB zum Grundnetz (analog SBB) gewährleistet bleiben. Diese Forderung gilt im Speziellen auch für die Linie Chur Arosa.</li> <li>• Priorisierung der Entschuldung der Privatbahnen (RhB) durch den Bund</li> </ul> |

im Rahmen der Bahnreform 2.

- Verwendung von „FINÖV“ Gelder für die Alpenrheinbahn.

### 3.2 Motorisierter Individual/Gewerbe-Verkehr (MIV/MGV)

#### 3.2.1 Ausgangslage

Einen grossen Anteil am MIV/MGV hat der Freizeit- und Tourismusverkehr. Die Problemgebiete sind die Agglomerationen Rheintal, Davos und Oberengadin. Der Pendlerverkehr muss während der Stosszeiten immer mit Wartezeiten rechnen. Auch der ÖV (vgl. oben) wird tangiert, indem die Busse grosse Verspätungen einfahren und die Anschlüsse an die Bahn verpassen.

Der Kanton verfügt eigentlich über gute Planungsinstrumente (Bsp.: Kantonaler Richtplan). Die Umsetzung der Planungsinstrumente erfolgt jedoch eher zufällig und einseitig und ist im Alltag kaum spürbar.

#### 3.2.2 Bedeutung

Der MIV/MGV ist ein wesentlicher Belastungsfaktor für die gesamte Verkehrsinfrastruktur und für Mensch und Umwelt. Für die Versorgung von Bevölkerung und Gewerbe ist er jedoch unverzichtbar. Bei unserer Topographie und Bevölkerungsstruktur werden jedoch lange und unwirtschaftliche Fahrten unternommen. Die durch den Tourismus bedingten saisonalen Schwankungen sind eine besondere Bürde für die Bevölkerung aber auch für die Infrastruktur. Während der Wintersaison sind an den Wochenenden die Zufahrten zu den wichtigsten Wintersportorten überbelastet. Im Sommer kann der Benzin bzw. Schnapstourismus ins Samnaun und Livigno zu extremen Belastungen führen.

#### 3.2.3. Forderungen

Der MIV/MGV muss aus verschiedenen Gründen eingedämmt werden: Unfallgefahr, Umweltschutz und nicht zuletzt die Kapazitäten des Strassennetzes. Dabei wird in Übereinstimmung mit der langjährigen SP-Politik davon ausgegangen, dass ein ungebremster Ausbau des Strassennetzes die übermässige Zunahme des MV fördert. Es muss weiter davon ausgegangen werden, dass in näherer Zukunft - ausser die wirtschaftlichen Verhältnisse verschlechtern sich drastisch - nicht mit einer Abnahme des Fahrzeugbesitzes zu rechnen ist. In Graubünden besitzen cirka 83% der Haushalte mindestens ein Auto. Mögliche Massnahmen werden deshalb direkt auf das Verkehrsverhalten der Autobesitzer Einfluss nehmen müssen.

#### Verkehrsentlastung / Road Pricing-Modelle

- Prüfen und Unterstützen von Road Pricing-Modellen durch den Kanton und durch die Agglomerationsgemeinden
- Schaffen von verkehrsentlastenden speziellen Angeboten für den Tourismus.
- Busfahrspuren für den ÖV durch Anpassungen der Strassenmarkierung oder gegebenenfalls mit baulichen Massnahmen.

#### Parkplatzbewirtschaftung

- Keine zusätzlichen öffentlich zugänglichen Parkhäuser und oberirdische Parkplätze mehr mit dem Ziel die Parkfläche einzufrieren oder zu reduzieren.
- Das Parkplatzangebot ist zu beschränken und in Zentrumsnähe sind die Parkgebühren so zu gestalten dass sie einen Umsteigeeffekt bewirken

- Die von den Arbeitgebern für Pendler angebotenen Parkplätze müssen kostenpflichtig sein.
- Polizei**
- Verkehrskontrollen sind konsequent durchzuführen

### 3.3 Langsamverkehr (LV) inklusive Fussgänger

#### 3.3.1 Ausgangslage

Für den Freizeitverkehr mit LV-Mitteln bestehen einige ausgezeichnete Radwege oder bezeichnete Radrouten sowie vereinzelt Reitwege. Für den Pendlerverkehr mit Fahrrädern bestehen in den Agglomerationen mehrere Radwege. Das Netz weist jedoch grosse Lücken auf und ist nicht durchwegs komfortabel (teilweise Naturstrassen/Konflikt mit Naturschutz).

Mit dem neuen Bündner Strassenverkehrsgesetz haben Kanton und Gemeinden eine gute gesetzliche Grundlage für den Ausbau und den Unterhalt von Rad- und Gehwegen erhalten.

Gezogene Verkehrsmittel werden selten eingesetzt. Sie benutzen das Strassennetz und sind üblicherweise Attraktionen in den Tourismusgemeinden.

Ausserhalb der Ortschaften besteht in Graubünden ein gutes Wanderwegenetz, welches weiter ausgebaut wird. Innerhalb der Ortschaften quält sich der Fussgänger in Graubünden meistens auf den Trottoirs oder am Strassenrand. Spezielle Fussgängerzonen und Innerorts-Fusswegnetze sind selbst in Tourismusorten eher die Ausnahme.

#### 3.3.2 Bedeutung

Die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel in der Schweiz sind die Langsamverkehrsmittel mit einem Anteil von cirka 52 % der Wegetappen (einzelne Fahrten unabhängig von deren Länge), 45% der Unterwegszeit (Gesamte Zeitdauer alle Wegetappen) aber nur 7% der Wegstrecken (Gesamte mit LV zurückgelegte Distanz)<sup>1</sup>.

Als LV-Mittel gilt der nicht motorisierte Verkehr, wie Gehen, Wandern, nicht motorisierte selbst betriebene Verkehrsmittel (Fahrrad, Rollstuhl, Rollschuhe / Inline-Skates und Tretroller (als "Spielzeuge" klassifiziert), fremd betriebene gezogene Verkehrsmittel (Bsp.: Pferdewagen), sowie Reittiere.

Überregionale Netze werden vorwiegend für den Freizeitverkehr genutzt, können aber für den Agglomerationsverkehr eine grosse Bedeutung erlangen.

#### 3.3.3 Forderungen

Der Wegstreckenanteil des Langsamverkehrs muss massiv gesteigert werden. Wichtige Bereiche sind der Freizeitverkehr (FZV) der Pendlerverkehr und der Innerortsverkehr. Insbesondere in den Agglomerationen aber auch in den übrigen grösseren Gemeinden kann die Verkehrssituation und damit die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Als positive Wirkung ist die erhöhte Fitness der LV-Pendler zu werten. Dafür werden attraktive Radwege für den Pendlerverkehr benötigt aber auch ein zusammenhängendes touristisches Radwegnetz. Damit kann der „hausgemachte“ Verkehr bedeutend reduziert werden aber auch der aufkommende „Velotourismus“ gefördert werden.

Bund, Kanton und Gemeinden müssen ihre Handlungsspielräume nutzen. Es ist wichtig, den LV als gleichwertiges drittes Verkehrselement zu betrachten wie den MV und den ÖV.

<sup>1</sup> Quelle s.Kapitel 5.1. Mobilität in GR

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>Radwege</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezeichnen und/oder bauen attraktiver Radwege. Diese müssen möglichst flach sein und wirkliche Abkürzungen enthalten, also oft auch abseits der Hauptverkehrsachsen liegen.</li> <li>• Einführen und Unterhalten eines kantonalen Radnetzes, wobei die bestehenden überregionalen Radwege zu einem möglichst flächendeckenden Netz von zusammenhängenden Radwegen auszubauen sind.</li> </ul>  |
| <b>Fusswege und Wanderwege</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezeichnen und/oder bauen sicherer Fuss- und Wanderwege</li> <li>• Zusammenfügen der Fuss- und Wanderwege zu einem Netz mit dem Ziel die Sicherheit der Fussgänger und Wanderer zu erhöhen.</li> </ul>   |
| <b>Angebot</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen flächendeckender und koordinierter Velovermietungen</li> </ul>  |
| <b>Finanzierung</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überregionale Netze für den Freizeitverkehr sind indirekt z.B. über die Finanzierung der Stiftung „Veloland Schweiz“ zu fördern.</li> </ul>  |
| <b>Sicherheit</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Schaffung von zusammenhängenden Netzen frei von MV sollte auch aus Gründen der Sicherheit prioritär behandelt werden.</li> </ul>   |
| <b>Politik / Verkehrsplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf kantonaler Ebene ist eine Fachstelle LV zu schaffen.</li> <li>• Das gesamte LV-Netz ist in den Kantonalen Richtplan (KRIP) aufzunehmen.</li> <li>• Förderung lokaler Fuss- und Radwegnetze sowie Nebenanlagen in Siedlungsgebieten bzw. in den Agglomerationen mit einer siedlungsorientierten Verkehrsplanung</li> <li>• Die öffentliche Hand soll die gesetzliche Grundlage offensiv umsetzen und sie muss mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen.</li> </ul> |

## 4 Problemfelder

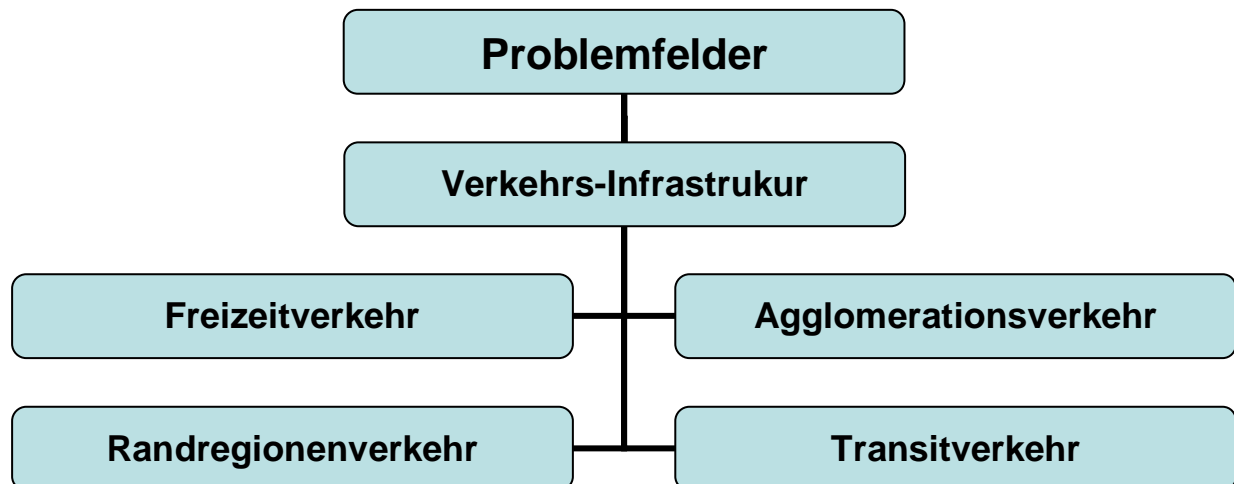


Abbildung 3: Die einzelnen Problemfelder

### 4.1 Verkehrsinfrastruktur (VI)

#### 4.1.1 Ausgangslage

Die Hoheit über unser Strassennetz teilen sich in Abhängigkeit der Strassenkategorie Bund Kanton und Gemeinden. Ein Basisstrassennetz erschliesst (fast) ganz Graubünden.

Verglichen mit anderen Ländern ist unser Strassennetz in einem guten Zustand. Bei einigen Strassen wurde die Substanzerhaltung in den letzten cirka 20 Jahren vernachlässigt. Demgegenüber wurde der Bau grosszügiger Neubauten gefördert bzw. die Investitionen mit der grossen Kelle getätigt.

Das Bahnnetz wurde mit dem Bau der Vereina-Linie ausgeweitet. Auch bei der RhB wurde die Substanzerhaltung vernachlässigt. Über Jahre wurden Investitionen in die Bausubstanz, im Schienennetz und in das Rollmaterial sehr zurückhaltend getätigt.

Neben dem innerkantonalen Ausbau Infrastruktur für den ÖV gilt es auch die ausserkantonale Infrastruktur zu betrachten. Für Graubünden und insbesondere für Chur gelten die Ziele der vorgeschlagenen „Alpenrhein Bahn“. Mit dem Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs im St. Galler Rheintal, könnten gewichtige Lücken bei der Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz geschlossen werden. Gleichzeitig würden der ostschweizerische Regionalverkehr sowie die Verbindungen mit dem Fürstentum Liechtenstein, dem Vorarlberg und Süddeutschland verbessert bzw. erst ermöglicht.

#### 4.1.2 Bedeutung

Die Verkehrsinfrastruktur erfüllt viele Funktionen, wie Erschliessung von Ortschaften, Vernetzung von Regionen, Verbindung mit anderen Kantonen und Staaten. Meistens überlagern sich die Funktionen. Dabei ergänzen sich das Strassen- und Schienennetz. Neben der Bedeutung für die Nutzer ist unbedingt auch der Substanzwert der Infrastruktur zu erwähnen. Die Kosten der öffentlichen Hand für Neubauten bzw. die reine Substanzerhaltung sind enorm. Demgegenüber bedeutet die Erstellung und Erhaltung der baulichen und technischen Einrichtungen viele mehr oder weniger flächendeckend verteilte Arbeitsplätze. Die regionale Verteilung wird durch den Trend zu grossen Unternehmungen gefährdet.

#### 4.1.3 Forderungen

Der Ausbaugrad des Basisstrassennetzes muss hinterfragt werden. Der ständige Ausbau auf ein tendenziell höheres Niveau darf nicht ungebremst weitergehen.

- |                   |  |
|-------------------|--|
| <b>Projekte</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Substanzerhaltung bzw. dem Unterhalt sowohl bei den Strassen als auch bei der Bahn ist oberste Priorität einzuräumen</li> <li>• Verwirklichen des Projekts Alpenrheinbahn mit dem Bau des Ersatzes für Tannheimerkurve, der Ortsumfahrung Lindau sowie der Südeinfahrt Feldkirch und der Südschleife Buchs (Rolle der nationalen und internationalen Organisationen).</li> </ul>  |
| <b>Verwaltung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Ausschreibungen bzw. Auftragserteilungen für die Erhaltung der Infrastruktur und für Neubauten sind nur Anbieter zu berücksichtigen, die einen GAV abgeschlossen haben oder abschliessen.</li> </ul>  |
| <b>Konzeption</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei jedem Ausbau oder Neubau einer Strasse, auch wenn es sich um eine Umfahrungsstrasse handelt, ist die Nachfrage im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption zu hinterfragen.</li> <li>• Die Möglichkeiten einer Umlagerung oder des Einbezugs des ÖV sind jeweils zwingend im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption zu prüfen.</li> <li>• Der Ausbau der A13 ist mit geeigneten Massnahmen auf den heutigen Stand einzufrieren. Die A13 darf keinesfalls speziell für den Umgehungsverkehr bei Unfällen auf den Strecken Gotthard und Brenner ausgebaut werden (vgl. Kp. 4.5).</li> </ul> |

- Umweltschutz**
- Die Stärke der Belastungen auf Mensch und Umwelt darf nicht zur Handelsware mutieren.
  - Die Vorgaben des Lärmschutzes sind rasch umzusetzen.
  - Bei Bauprojekten muss belasteter Boden aus den Strassenrändern nach den Vorgaben der Abfallgesetzgebung entsorgt werden.

## 4.2 Freizeitverkehr (FZV)

### 4.2.1 Ausgangslage

Der Freizeitverkehr (FZV) erhöht das Verkehrsaufkommen in Graubünden massgeblich. Der FZV setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Einen Teil dieses Verkehrsaufkommen ist bedingt durch die Freizeitaktivitäten der ortsansässigen Bevölkerung. Den anderen Teil verursacht der touristische Verkehr. Dabei gilt es zwischen dem üblichen FZV mit kurzen Ausflügen (Tagesausflüge), jenem mit längeren Aufenthalten und Übernachtungen und dem reinen Transit zu unterscheiden. Neben dem touristischen Verkehr verursachen hauptsächlich der Besuch von Restaurants sowie sportliche und nichtsportliche Aussenaktivitäten hohe Verkehrsfrequenzen. Erstaunlicherweise tragen auch andere Aktivitäten wie Verwandten- und Bekanntenbesuche und Freizeitarbeit dazu bei. Freizeitaktivitäten betreffen sowohl den Verkehr in den Agglomerationen im Nahumfeld des Wohn- und Arbeitsortes, als auch im Fernbereich.

Ungefähr zwei Drittel der hauseigenen Freizeitkilometer werden mit dem Auto (MIV) zurückgelegt, was die Hälfte der Unterwegszeit und cirka 40% der Fahrwege bedeutet. Der Anteil FZV im Transit und für den Aufenthalt der ausländischen Gäste beträgt ungefähr 20 %. Insgesamt macht der FZV-Anteil also um 60 % aus.

Ein weiteres Problem ist das schweizerische Helikopter-Eldorado. Immer abwegiger werden die verschiedenen Spielarten des Helikoptertourismus: Den grössten Anteil haben nach wie vor die Ausflüge (Sightseeing). Helifishing, Helibiking, Helijumping, Helitauchen etc. werden aber immer mehr angeboten. Viele Gebirgslandeplätze tangieren zudem geschützte Gebiete. Immer wieder gelangen Meldungen an die Umweltschutzorganisationen über offenbar illegale Helikopterlandungen im Gebirge.

### 4.2.2 Bedeutung

Die heterogene Zusammensetzung des FZV zeigt seine Auswirkungen in den Agglomerationen und auch verteilt über den ganzen Kanton: Grosse Belastungen in Wohngebieten in der Nähe von Freizeiteinrichtungen, auf den Korridoren zu den Skigebieten und in den Ferienorten selber, Staus auf den grossen Transitachsen zu Ferienbeginn sind Beispiele dafür.

Die Helikopterflüge im Gebirge verursachen Lärmbelastungen und stören das Wild. Auch Wanderer und Tourenskifahrer fühlen sich durch diese Flüge zunehmend belästigt.

### 4.2.3 Forderungen

Die Freizeitmobilität belastet die Umwelt in hohem Masse und sollte deshalb umweltverträglicher gestaltet werden können. Aufgrund der hohen Komplexität des FZV ist eine entsprechend starke Differenzierung von Strategien und Massnahmen notwendig, um die Freizeitmobilität zu reduzieren bzw. zu kanalisieren.

- Verkehrsentla**
- Forschungs- und Pilotprojekte sollen Lösungsansätze aufzeigen, als

- stung** Grundlage für eine kantonale Strategie.
- Ausarbeitung freiwilliger Verpflichtungen (Charta) z. B. Verkehrsunternehmungen, Freizeit- und Tourismusanbieter.
  - Im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten Vorteile besitzen. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.
- Planung**
- Kürzere Wege (attraktive Ziele in Wohnortsnähe, kombinierte Mobilität).
  - Berücksichtigung der Bedürfnisse des Freizeitverkehrs bei der Planung sowie allenfalls anpassen der Infrastrukturen an die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs (z.B. ÖV Haltestellen bei Freizeit- und Einkaufseinrichtungen).
- Politik**
- Die Freizeitverkehrspolitik muss als Querschnittsaufgabe von Raumplanung, Umweltschutz, Tourismusförderung, Verkehrsplanung, Energiepolitik bis hin zu Sport und Gesundheitsfragen reichen.
  - Die Öffentlichkeit und die Entscheidungsträger sollen für die Anliegen der Freizeitverkehrspolitik sensibilisiert werden.
  - Freistellen von finanziellen Mitteln zur Förderung von Projekten unter den Titeln: sportlich zum Sport, New mobility, etc..
  - Prüfen entsprechender auch einschneidender Massnahmen zur Eindämmung und Lenkung im Bereich FZV
  - Offensive Unterstützung des Kanton für die Einführung eines Ökobonus auf Bundesebene.
  - Ausbau der Verkehrserziehung mit dem Thema Freizeitmobilität.
  - Das ÖV-Angebot muss gut ausgebaut, fahrplanmässig und preislich attraktive und breit kommuniziert werden.
  - Griffige Regelung für die touristische Helifliegerei im Gebirge, wie in den meisten anderen Alpenländern (Verbot oder massive Einschränkung).
  - Klare und restriktive Regelung für die Benutzung von „Snowmobils“ (Schneetöffs) im FZV.

### 4.3 Agglomerationsverkehr (AV)

#### 4.3.1 Ausgangslage

Die Verkehrssituation in den Agglomerationen ist stark durch den MIV geprägt (vgl. Kp. 3.2). Das Verkehrsaufkommen ist oft unerträglich gross. Trotzdem steigen unter Anderem mangels Attraktivität zu wenig MIV-Verkehrsteilnehmer auf die ÖV um. Der MIV bildet keine Einheit. Man unterscheidet zwischen Arbeits- und Ausbildungs-Pendlerverkehr, Einkaufsverkehr inklusive Dienstleistungen sowie den Freizeitverkehr inklusive touristischer Verkehr. Als übrige Verkehrsarten werden geschäftliche Fahrten, Dienstfahrten, Servicefahrten und Begleitungen bezeichnet.

#### 4.3.2 Bedeutung

In Chur und den übrigen Agglomerationsgemeinden im Kanton ist das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben intensiv und dementsprechend ist der MIV und die davon verursachten Emissionen und Belästigungen bedeutsam. Problematisch sind beispielsweise die räumliche

Konzentration von Bevölkerung und Gewerbe, die Zersiedlung, die Abnahme der Umweltqualität durch den MIV sowie die Wohnortverlagerungen in grössere Entfernungen vom Arbeitsplatz.

#### 4.3.3 Forderungen

In Agglomerationen kann die Verkehrsproblematik nicht mehr nur auf Gemeindeebene - sondern sie muss auf Agglomerationsebene angegangen werden, weil die Gemeinden voneinander abhängig sind. Generell kann festgehalten werden, dass nur eine Einschränkung des MIV und die Förderung des ÖV eine Entspannung bringen kann. Zudem gilt es die verschiedenen Ursachen für Ortsveränderungen zu betrachten.

#### Politik / Verwaltung

- Prüfen wirksamer Systeme und anderer Steuerelemente um die ÖV-Mittel zu bevorzugen (vgl. Kp. 3.1).
- Auf Erfahrungen anderer Agglomerationen soll zurückgegriffen werden und brauchbares umgesetzt werden.
- Information und Sensibilisierung der Bevölkerung.
- Die Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen sowohl innerhalb der kantonalen Verwaltung als auch zwischen Kanton und Gemeinden ist mit geeigneten Massnahmen zu fördern.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Anbietern von ÖV ist teilweise bereits Realität. In Graubünden muss diese noch verstärkt und deshalb gefördert werden. Eine an prominenter Stelle positionierte kantonale Koordinationstelle könnte diese Rolle übernehmen.
- Bereitstellen von genügend finanziellen Mitteln für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die Kombination dieser beiden Verkehrsarten.
- Für das Erstellen von Konzepten und bei der Planung von Massnahmen für den Agglomerationsverkehr ist der ÖV und der LV zwingend einzubeziehen.

#### Marketing

- Alternative Angebote gestalten und offensiv vermarkten, Bsp.: Verkehrsverbund (siehe Kp. 3.1 ÖV). Marketingstrategie für die Förderung des ÖV auf Agglomerationsebene aufbauen.

### 4.4 Randregionenverkehr (RV)

#### 4.4.1 Ausgangslage

Das Hauptgewicht bei der verkehrstechnischen Erschliessung der Randregionen liegt heute beim Strassennetz. Das Schienennetz ist naturgegeben nicht überall vorhanden. Orte mit Bahnanschlüssen werden nicht genügend mit der Bahn angefahren oder versorgt.

#### 4.4.2 Bedeutung

Ohne verkehrstechnische Erschliessung haben Bevölkerung und Gewerbe in den Randregionen keine Überlebens- und Entwicklungschancen.



#### 4.4.3 Forderungen

Randregionen sind mit angepasster Technik zu erschliessen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass Linienbusse in kleine Ortschaften nicht kostendeckend betrieben werden können bzw. auf finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen sind. Auch hier gilt es alternative Möglichkeiten und neue technische Entwicklungen zu prüfen.

- Infrastruktur**
- Keine überbreiten, sondern angepasste Strassen auch um die Kosten in einem kontrollierbaren Rahmen zu halten.
- Verkehrsmittel**
- Beibehalten des Linienverkehrs auf möglichst vielen Strecken und prüfen von Ausbaumöglichkeiten (Bsp.: Regionalbusse).
  - Einführen und fördern alternativer Verkehrssysteme wie Kollektivverkehr, Ruftaxi etc..

#### 4.5 Transitverkehr (TV)

##### 4.5.1 Ausgangslage

Positiv zu erwähnen ist die Einrichtung des ersten nationalen Schwerverkehrs-Kontrollzentrum in Unterrealta, welches auch als ein Erfolg der SP-Verkehrspolitik gewertet werden darf. Mit diesem Kontrollzentrum verfügt nun der Kanton Graubünden über moderne Messsysteme für Schwerverkehrskontrollen mittels Video, live Messdatenerfassung, Video-Fahrzeuge als polizeiliche Einsatzmittel etc. für den Nord-Südverkehr.

Seit dem schweren Brand im Gotthardtunnel wurde auf der San Bernardino Strecke ein Verkehrsleitsystem eingeführt. Damit konnte die Kantonspolizei die Verkehrssituation angemessen kontrollieren und die Sicherheit auf der A13 gewährleisten.

##### 4.5.2 Bedeutung

Der TV macht in Graubünden zwar nur 1/6 des MIV aus und ist naturgemäss und mit der entsprechenden Problematik stark auf die A13 konzentriert. Eine Verlagerung von der Gotthardlinie auf die San Bernardino Strecke würde für Graubünden bedeutende Probleme mit sich bringen.

##### 4.5.3 Forderungen

Der Transitverkehr soll den bisherigen Rahmen nicht überschreiten. Dem Druck auf weiteren Ausbau der A13 soll nicht nachgegeben werden. Die Dosierungsmassnahmen sind weiter zu erhalten.

- Verwaltung / Polizei**
- Weiterbetrieb des Verkehrsleitsystems (Tropfenzähler).
  - Zweischichtbetrieb im Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) in Unterrealta.
- Politik**
- Der Kanton setzt sich weiter für ein neues SVKZ – San Bernardino Süd ein, damit auch der Süd-Nordverkehr erfasst werden kann.
  - Auch nach Beendigung der Sanierung des San Bernardino Tunnels sollen die Frequenzen nicht erhöht werden.
  - Die Alpentransitbörse ist ein sehr interessantes Projekt (Versteigerung einer konkreten Anzahl LKW-Fahrten an Werktagen und verteilt auf die verschiedenen Alpenübergänge via Internet), dessen Einführung unterstützt werden soll.

- Eine grenzüberschreitende Verkehrsplanung ist unabdingbar.
- Der Kanton setzt sich beim Bund für das Verlagerungsziel Strasse-Schiene ein. Der Zeitpunkt (Ziel 2009) darf nicht weiter verschoben werden und die entsprechenden Massnahmen zu deren Erreichung müssen verstärkt umgesetzt werden.

## 5 Anhang

### 5.1 Verwendete Literatur (Auszug)

ARP: Mobilität in Graubünden, Verkehrsverhalten – Pendler – Freizeitverkehr (Chur, 2004)

ASTRA/ARE: Sachplan Strasse (Bern, 2002)

BAV: Sachplan Schiene/ÖV (Bern, 2002)

DIV GR: Kantonaler Richtplan (KRIP) (Chur 2003)

Ruedi Meier: Freizeitverkehr : Analysen und Strategien, Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht D 5, EDMZ-Nr. 801.658.d. Fr. 29.-, (Bern, 2000).

NN: Diverse Publikationen (1995 – 2005)

### 5.2 Begriffe und Kenngrößen des Verkehrsprozesses (aus WIKIPEDIA)

Verkehrsmenge, Verkehrsweite (Transportweite), Verkehrsarbeit, Verkehrszeit, Verkehrsleistung, Verkehrsstromstärke (Flussintensität), Verkehrsquellstärke bzw. -quellintensität (Zuflussintensität), Verkehrssenkstärke bzw. -senkintensität (Abflussintensität), Verkehrsdurchsatz, Verkehrsgeschwindigkeit. Diese Kenngrößen sind wichtig für die quantitative Bewertung von Verkehrsprozessen und für die Verkehrsmodellierung (z. B. in der Verkehrswirtschaft, Verkehrsökonomie, Verkehrsplanung, Verkehrsphysik und in der Verkehrsbetriebstechnologie).

### 5.3 Abkürzungen

AV	Agglomerationsverkehr
FZV	Freizeitverkehr
HGVAnG	Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz)
KRIP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MGV	Motorisierter gewerblicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Motorisierter Verkehr
NFA	Neuer Finanzausgleich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RV	Randregionenverkehr
SP	Sozialdemokratische Partei
SVKZ	Schwerverkehrskontrollzentrum
TV	Transitverkehr
VI	Verkehrsinfrastruktur