

Gemeinde Domat/Ems

Verkehrskonzept Domat/Ems 2010

Planungsbericht

vom Gemeindevorstand verabschiedet am 21.06.2010

2010

Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Heutige Verkehrssituation in Domat/Ems	2
2.1 Verkehrsangebote und Verkehrsanordnungen	2
2.2 Verkehrsnachfrage Motorfahrzeugverkehr	5
3. Wichtigste Ergebnisse der Zukunftskonferenz	7
4. Zielsetzungen und Strategie	8
5. Verkehrskonzept Domat/Ems	11
5.1 Äussere strassenseitige Erschliessung	11
5.2 Innere strassenseitige Erschliessung	15
5.3 Öffentliche Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung	18
5.4 Regionaler öffentlicher Verkehr und Ortsbusbetrieb	19
5.5 Velo- und Fussgängerverkehr (Langsamverkehr)	20
5.6 Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung	20
5.7 Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene	24
5.8 Verkehrskonzept Domat/Ems 2010 (Darstellung Massnahmen)	26
6. Umsetzung des Verkehrskonzepts	28

Anhang

I	Erschliessung von Domat/Ems mit Bahn und Bus
II	Wirkung einer grossräumigen Ortsumfahrung
III	Halbanschluss N13 Felsberg / Domat/Ems
IV	Erschliessungsvarianten Ost mit Auswirkungen
V	Erschliessungslösung West mit Auswirkungen
VI	Varianten zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt
VII	Langsamverkehrsachse Wohngebiete - Ortszentrum

1. Ausgangslage

In Domat/Ems wurde in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Lösung von Verkehrsproblemen erarbeitet und diskutiert. Man denke nur etwa an die Ideen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Ortszentrum, zur besseren Erschliessung der südlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebiete, zur Verminderung der Trennwirkung der Bahnlinie im Siedlungsgebiet sowie zur Verkehrsberuhigung im Allgemeinen und zu Tempo 30 im Besonderen. Was allerdings bisher fehlte, ist eine Gesamtschau über das ganze Dorf, in der die Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Siedlungsteile festgelegt und aufeinander abstimmt sind.

Um zu einer solchen Gesamtschau im Sinne eines kommunalen Verkehrskonzepts mit einem Planungshorizont von 10-15 Jahren zu gelangen, beauftragte der Gemeindevorstand Domat/Ems die Planungsgemeinschaft Academia Engiadina, Samedan, und Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur, mit der Erarbeitung entsprechender Vorschläge und deren Diskussion und Bereinigung mit den entsprechenden Fachgremien und politischen Behörden von Domat/Ems.

Die Planungsarbeiten wurden in zwei aufeinander folgenden Schritten durchgeführt. In einem ersten Schritt wurde unter Mitwirkung der Bevölkerung und wichtiger Entscheidungsträger von Domat/Ems eine sog. „Zukunftskonferenz“ durchgeführt, welche im Wesentlichen zum Ziel hatte, die heutige Situation zu analysieren und die gewünschte zukünftige Situation zu beschreiben. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Zukunftskonferenz wurde anschliessend in enger Zusammenarbeit mit der Fachkommission und der Expertenkommission Ortsplanungsrevision das kommunale „Verkehrskonzept Domat/Ems“ erarbeitet.

Der vorliegende Bericht hat die Resultate der Planungsarbeiten für das Verkehrskonzept zum Inhalt. Die detaillierten Ergebnisse der Zukunftskonferenz sind in einer separaten Dokumentation vom Dezember 2009 zusammengestellt.

2. Heutige Verkehrssituation in Domat/Ems

In Domat/Ems wohnen heute 7'200 Personen und es gibt 2'800 Arbeitsplätze, wovon 1'600 im Sektor Industrie und Gewerbe. Der Nutzungsraum von Domat/Ems besteht im Wesentlichen aus dem eigentlichen Dorf mit den Wohngebieten und zentralen Einrichtungen, aus dem grossen Industriegebiet mit der Ems Chemie, der TEGRA und dem Grosssägewerk im Westen sowie dem wesentlich kleineren Gewerbegebiet im Osten. Die heutige Verkehrssituation weist die folgenden wichtigsten Angebots- und Nachfragemerkmale auf.

2.1 Verkehrsangebote und Verkehrsanordnungen

Domat/Ems liegt an der „Italienischen Strasse“, der kantonalen Hauptstrasse H13 Chur – Domat/Ems – Reichenau – Thusis – San Bernardino – Mesolcina, und ist mit der parallel verlaufenden Nationalstrasse N13 im Westen über den (nahen) Anschluss Reichenau/Tamins und im Osten über den (fernen) Anschluss Chur Süd verbunden. Die Ortsdurchfahrt weist im Ortszentrum die typischen Merkmale von Strassen in alten Ortskernen auf: wechselnde und teilweise ungenügende Fahrbahnbreite, nahe an der Fahrbahn stehende Häuser mit grossteils fehlenden Trottoirs, unübersichtliche Einmündungen von Querstrassen, viele Fussgängerbewegungen längs und quer zur Ortsdurchfahrt.

Die dorfinterne strassenseitige Erschliessung von Domat/Ems ist geprägt von engen und meist trottoirlosen Strassen und Gassen im alten Dorfkern zwischen der Bahnlinie und der N13 und den hierarchisch gegliederten neuen Sammel- und Erschliessungsstrassen in den Wohngebieten südlich der Bahnlinie sowie westlich und östlich des Dorfkerns. Ein wesentliches Merkmal der ortsinternen Erschliessung besteht in der grossen Trennwirkung des Bahntrassees infolge der langen Schliesszeiten der Barrieren bei den Strassenquerungen.

Das heutige Angebot an allgemein zugänglichen Parkplätzen im öffentlichen Raum genügt offensichtlich der heutigen Nachfrage. Gebührenpflichtig bewirtschaftet werden lediglich die zentralen Parkplätze im Ortszentrum und bei den Schulanlagen, während die Parkplätze im übrigen Siedlungsgebiet und bei den Freizeiteinrichtungen am Siedlungsrand teilweise mit dem Regime der Blauen Zone bewirtschaftet werden, grossteils jedoch zeitlich unbeschränkt und gratis zur Verfügung stehen. Parkverbote sind heute in verschiedenen Quartierstrassen streckenbezogen signalisiert, was eine entsprechend grosse Anzahl von Signaltafeln bedingt.

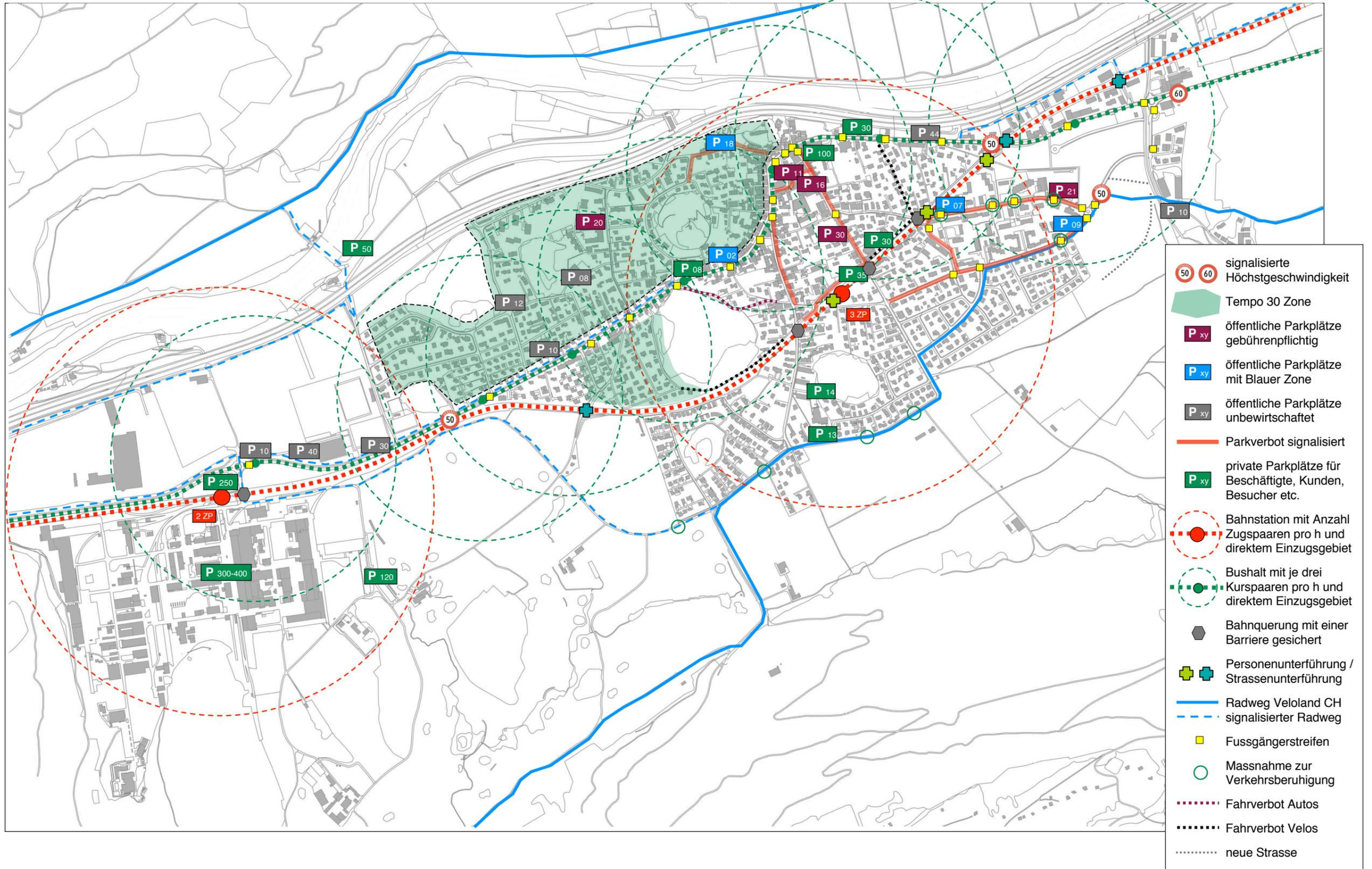
Domat/Ems ist heute mit dem regionalen öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die Einzugsgebiete der vier RhB-Stationen Domat/Ems, Felsberg, Ems Chemie und Reichenau/Tamins decken den grössten Teil des Siedlungs-, Industrie- und Gewerbegebiets ab, und die Haltestellen der regionalen Bus- und Postautolinien Chur – Domat/Ems – Flims / Rhäzüns erschliessen ebenfalls grosse Teile des Gemeindegebiets (siehe Anhang I). Sowohl die RhB als auch die Buskurse bieten je drei Zugspare bzw. Kurspaare (in Felsberg und Ems Chemie zwei Zugspare) pro Stunde an. Ortsinterne Buskurse werden allerdings keine geführt.

Domat/Ems verfügt heute über ein dichtes Fuss- und Radwegnetz sowohl für den ortsinternen Verkehr als auch zur Anbindung an die regionalen Radwege beidseits des Rheins. Grosse Teile der Verbindungen führen durch verkehrsarme Quartierstrassen oder sind vom Strassenverkehr räumlich getrennt. Zur Querung des Bahntrassees stehen zwei (wenig attraktive) Personenunterführungen zur Verfügung.

Konsequente Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit sind mit zwei Tempo 30 Zonen lediglich in den westlichen Wohngebieten umgesetzt. In der Ortsdurchfahrt und in den übrigen Wohngebieten gilt das Regime „50 generell“. Hier wird nach wie vor zu schnell gefahren. Daran ändern auch die vereinzelt baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in einzelnen Quartierstrassen wenig.

Die wichtigsten heutigen Verkehrsangebote und Verkehrsanordnungen zeigt Seite 4.

Wichtigste heutige Verkehrsangebote und Verkehrsanordnungen in Domat/Ems



2.2 Verkehrsnachfrage Motorfahrzeugverkehr

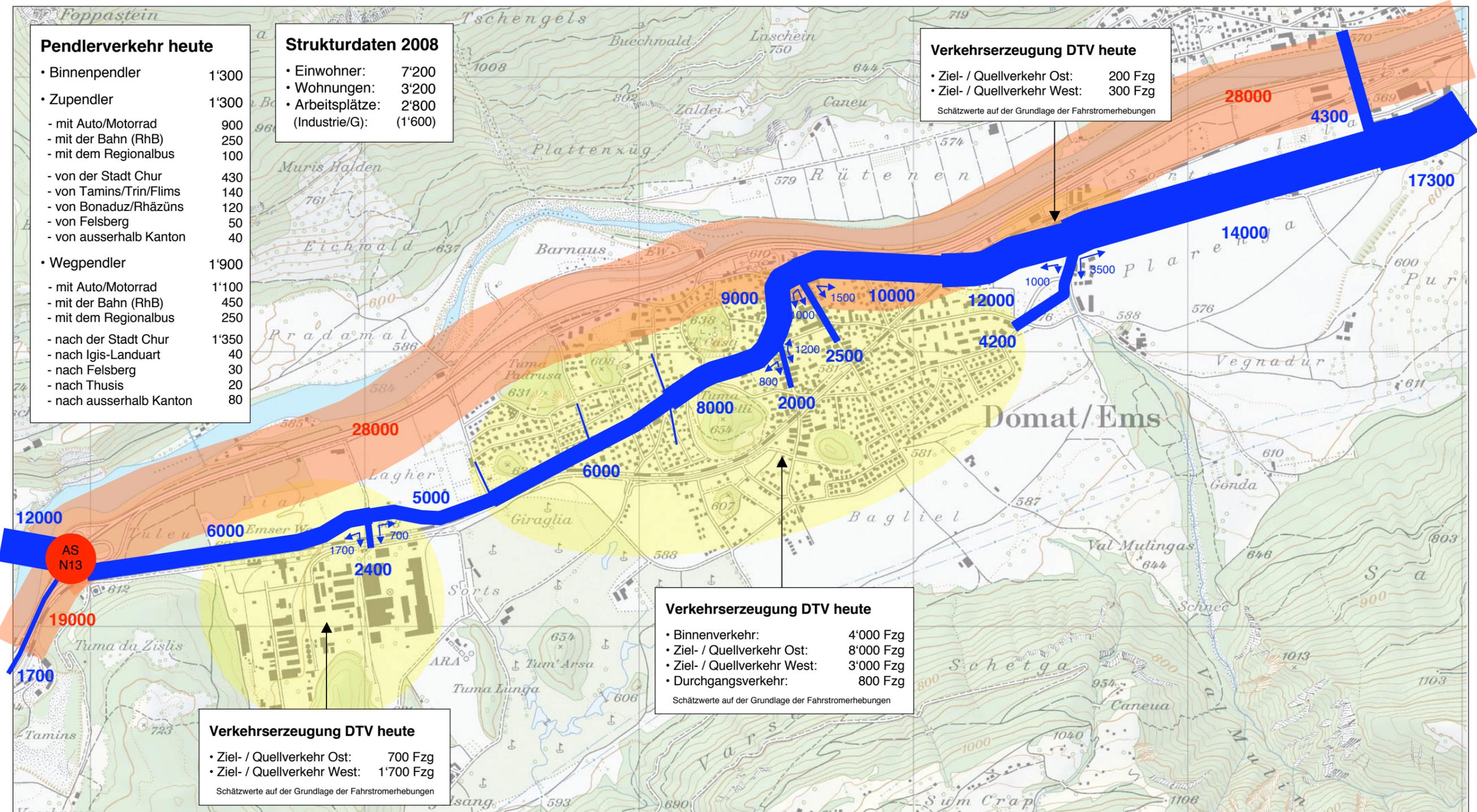
Zur Abschätzung des heutigen Verkehrsaufkommens seitens des Motorfahrzeugverkehrs in Domat/Ems stehen insbesondere die Angaben der Datenbank Strassenverkehr des Amts für Natur und Umwelt (ANU) sowie die Pendlerdaten der Volkszählungen zur Verfügung. Zur Plausibilisierung und Ergänzung dieser Daten wurden im Januar 2010 in verschiedenen Strassenabschnitten und Knotenbereichen in Domat/Ems Querschnittszählungen mit einem automatischen Verkehrszähler und manuelle Fahrstromerhebungen durchgeführt.

Einen beträchtlichen Teil des täglichen Verkehrsaufkommens in Domat/Ems macht der Verkehr der Arbeitspendler aus. Heute verkehren innerhalb des Gemeindegebiets täglich ca. 1'300 Beschäftigte als Binnenpendler zwischen der Wohnung und dem Arbeitsort hin und her. Weitere ca. 1'300 Beschäftigte wohnen ausserhalb der Gemeinde und fahren täglich als Zupendler zu ihrem Arbeitsort in Domat/Ems und nochmals ca. 1'900 Beschäftigte wohnen in Domat/Ems und arbeiten als Wegpendler ausserhalb der Gemeinde. Rund 2'000 der 3'200 Zu- und Wegpendler benützen für ihren Arbeitsweg das Auto oder das Motorrad, etwa 700 die Bahn und etwa 350 die regionalen Buskurse. Die übrigen 150 benützen das Velo oder gehen zu Fuss.

Zusammen mit dem übrigen Verkehr (Einkauf, Besuche, berufliche Tätigkeiten, Freizeitaktivitäten etc.) werden heute auf dem Gemeindegebiet von Domat/Ems im Tagesdurchschnitt schätzungsweise ca. 18'000 Autofahrten erzeugt. Zusätzlich zu diesem „hausgemachten“ Verkehr (Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr) kommt noch reiner Durchgangsverkehr ohne Bezug zum Gemeindegebiet von Domat/Ems in der Grössenordnung von ca. 500 Fahrzeugen hinzu.

Das resultierende ungefähre tägliche Verkehrsaufkommen in der Italienischen Strasse und in den Einmündungsbereichen der wichtigsten Gemeindestrassen ist auf Seite 6 dargestellt. Bezogen auf das eigentliche Dorfgebiet sind vom dargestellten Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt ca. 800 Autofahrten Durchgangsverkehr.

Pendlerverkehr heute und Verkehrsnachfrage DTV in Domat/Ems innerorts



DTV: Durchschnittlicher Täglicher (Motorfahrzeug-)Verkehr über das ganze Jahr von 00 - 24 Uhr in beiden Richtungen

Quellenangabe Pendlerverkehr: Eidgenössische Volkszählung 2000 mit trendmässiger Weiterentwicklung des Pendlerverkehrs gemäss den Volkszählungen 1980 und 1990

Quellenangabe Verkehrsnachfrage: automatischer Verkehrszähler N13 TBA Domat/Ems, Datenbank Strassenverkehr ANU GR 2008, automatische Verkehrszählungen an 4 Querschnitten im Januar 2010, Fahrstromerhebungen an 4 Knoten im Januar 2010

3. Wichtigste Ergebnisse der Zukunftskonferenz

Die Zukunftskonferenz begann am Freitag, 04.12.09 am frühen Nachmittag und dauerte bis Samstag Mittag. Es nahmen insgesamt über 50 Personen teil, die sich nach einem Rückblick in die Vergangenheit und der Feststellung der bestehenden positiven und negativen Situationen bezüglich dem Verkehr in Domat/Ems intensiv mit der trendmässigen Weiterentwicklung und der gewünschten zukünftigen Verkehrssituation in Domat/Ems befassten. Die wichtigsten Ergebnisse der Zukunftskonferenz lassen sich folgendermassen zusammenfassen.

Als **positiv** an der heutigen Situation wurden insbesondere empfunden:

- die sehr gute Anbindung von Domat/Ems an den regionalen öffentlichen Verkehr (RhB und Bus)
- das gute Parkplatzangebot an den verschiedenen Zielorten der Fahrten auf dem Gemeindegebiet
- die bis anhin realisierten Tempo 30 Zonen in den westlichen Wohnquartieren von Domat/Ems

Als **negativ** an der heutigen Situation wurden insbesondere empfunden:

- die mangelnde und stark verbesserungswürdige Attraktivität des Ortszentrums und Umgebung
- das grosse Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt mit entsprechendem Lärm und Gestank
- die mangelhafte Erschliessung der Wohngebiete südlich der Bahnlinie in/aus Osten und Westen
- Die negativen Auswirkungen der Bahnlinie mitten durchs Dorf bezüglich Trennwirkung und Lärm

Als zentrale Bestandteile einer **zukünftigen Verkehrslösung** wurden definiert:

- der Bau einer grossräumigen Ortsumfahrung im Abtausch mit der heutigen Ortsdurchfahrt ...
- ... und siedlungsorientierter Gestaltung der neuen verkehrsarmen Ortsdurchfahrt als neue Dorfmitte
- die attraktive Gestaltung der Aussenräume im Ortszentrum mit angepasster Verkehrsorganisation
- die Optimierung der direkten Erschliessung der südlichen Wohnquartiere in/aus Osten und Westen
- die bessere Verbindung der Ortsteile beidseits der Bahnlinie mit weniger Behinderungen ...
- ... und/oder die Neugestaltung des Bahntrassees im Siedlungsgebiet bzw. seine Verlegung
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und die Schulwegsicherung im Besonderen
- die Ausdehnung der Tempo 30 Zonen und andere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die detaillierten Ergebnisse der Zukunftskonferenz sind in der entsprechenden Dokumentation vom Dezember 2009 zusammengestellt und kommentiert.

4. Zielsetzungen und Strategie

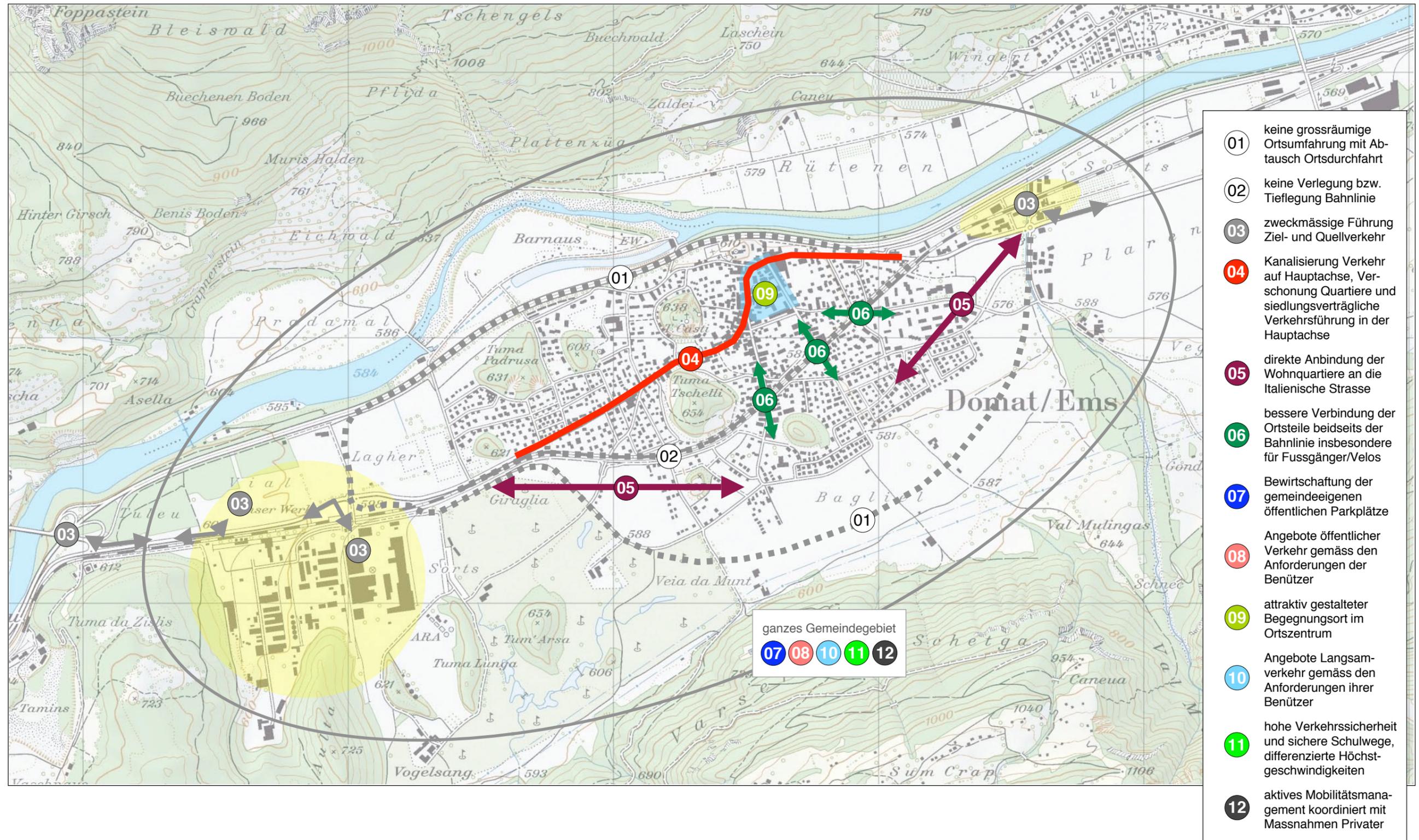
Abgesehen von den Ergebnissen der Zukunftskonferenz, den Grundsätzen einer angebotsorientierten (und nicht nachfrageorientierten!) Verkehrsplanung und dem Prinzip von Förderung und Restriktion („pull and push“), liegt dem Verkehrskonzept insbesondere auch die Forderung des kommunalen „Leitbilds 2040“ nach einer nachhaltigen Lösung der kommunalen Verkehrsprobleme zugrunde. Darauf basierend gilt für das Verkehrskonzept Domat/Ems die folgende Strategie:

- Der Bau einer grossräumigen Ortsumfahrung im Abtausch mit der Ortsdurchfahrt und die Verlegung bzw. Tieflegung des Bahntrassees werden im Verkehrskonzept (und damit auch in der Ortsplanungsrevision) nicht berücksichtigt. Beide Möglichkeiten weisen zu hohe Kosten auf, und ihre Realisierung liegt realistisch gesehen weit ausserhalb des Planungshorizonts (Anhang II).
- Die Reduktion des Autoverkehrs wird mit einer Kombination aus Massnahmen zur zweckmässigen Führung des Verkehrs und zur Förderung der Alternativen zum Auto (pull-Massnahmen) einerseits und aus Massnahmen zur Verminderung der Attraktivität der Autobenützung (push-Massnahmen) andererseits angestrebt.
- Der (verbleibende) Autoverkehr wird möglichst auf der Hauptachse kanalisiert, und die Wohngebiete werden von quartierfremdem Verkehr verschont. In der Ortsdurchfahrt wird der Verkehr siedlungsverträglich geführt, was gleichbedeutend ist mit einer stetigen Verkehrsführung auf tiefem Geschwindigkeitsniveau.
- Die Anbindung der südlich der Bahnlinie gelegenen Wohnquartiere an die Italienische Strasse geschieht möglichst direkt und mit einem Minimum an negativen Auswirkungen auf die Wohnqualität und den siedlungsnahen Erholungsraum.
- Die Ortsteile beidseits des Bahntrassees werden besser miteinander verbunden. Dabei stehen in erster Linie Verbesserungen für die Fussgänger und Velofahrer, und weniger für die Autofahrer, im Vordergrund.

- Die gemeindeeigenen Parkplätze im öffentlichen Raum werden gebührenpflichtig bewirtschaftet. Die Bewirtschaftungsart richtet sich nach der Zweckbestimmung der Parkplätze und die Höhe der Gebühren nach dem Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit im Verkehr. Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements wird angeregt, dass auch private Parkplätze für Angestellte und Kunden/Besucher, koordiniert mit den öffentlichen Parkplätzen, bewirtschaftet werden.
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden konsequent auf die Anforderungen der Benutzer ausgerichtet. Dazu gehören, neben den grundlegenden Elementen der Erschliessungsgüte und Fahrplangestaltung, insbesondere auch die gute Zugänglichkeit der Haltestellen und deren attraktive Gestaltung und Ausstattung.
- Das Ortszentrum im Raum Via Nova / Sentupada / Gassa sutò / Tircal wird als zentraler Begegnungsort im Dorf aufgewertet und entsprechend attraktiv gestaltet. Die Art der Führung des Motorfahrzeugverkehrs und der Erschliessung der Parkplätze ordnet sich diesem Anliegen unter.
- Bei den Massnahmen für den Fussgänger- und Veloverkehr stehen deren Anforderungen im Vordergrund: hohe Durchlässigkeit der Siedlung mit direkten und umwegfreien Verbindungen, hohe Verkehrssicherheit, attraktive Verbindungen.
- Es werden eine hohe Verkehrssicherheit im Allgemeinen und sichere Schulwege im Besonderen angestrebt. Mittel dazu sind eine angepasste Strassenraumgestaltung, separate Rad- und Fusswegverbindungen und differenzierte Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der angestrebte stetige Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau dient zusätzlich der Verbesserung der Umweltsituation und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Ein aktives Mobilitätsmanagement mit koordinierten Massnahmen der öffentlichen Hand und von privaten Unternehmungen unterstützt die Bemühungen zugunsten eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens der Emserinnen und Emser.

Die strategische Ausrichtung des Verkehrskonzepts ist auf Seite 10 dargestellt.

Strategische Ausrichtung des Verkehrskonzepts Domat/Ems



5. Verkehrskonzept Domat/Ems

Das Verkehrskonzept Domat/Ems ist auf einen Zeithorizont von 10-15 Jahre ausgerichtet und setzt sich zusammen aus aufeinander abgestimmten Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in den unterschiedlichen Verkehrsbereichen. Die Massnahmen sind in den Kapiteln 5.1 – 5.7 nach Verkehrsbereichen beschrieben und dargestellt und in Kapitel 5.8 in einer Gesamtübersicht zusammengefasst.

5.1 Äussere strassenseitige Erschliessung

a) Anbindung an die N13

Domat/Ems wird heute ab der N13 über die Anschlüsse Chur Süd und Reichenau erschlossen. Der Anschluss Chur Süd wird demnächst ausgebaut, und für den Anschluss Reichenau wird ein Sanierungsprojekt erarbeitet. Die Gemeinde bringt beim Bund ihre Interessen ein.

Eine weitere Optimierung der Anbindung an die N13 mit einem Halbanschluss Domat/Ems Ost gemäss Anhang III wird nicht weiterverfolgt.

b) Fahrverbot für Lastwagen

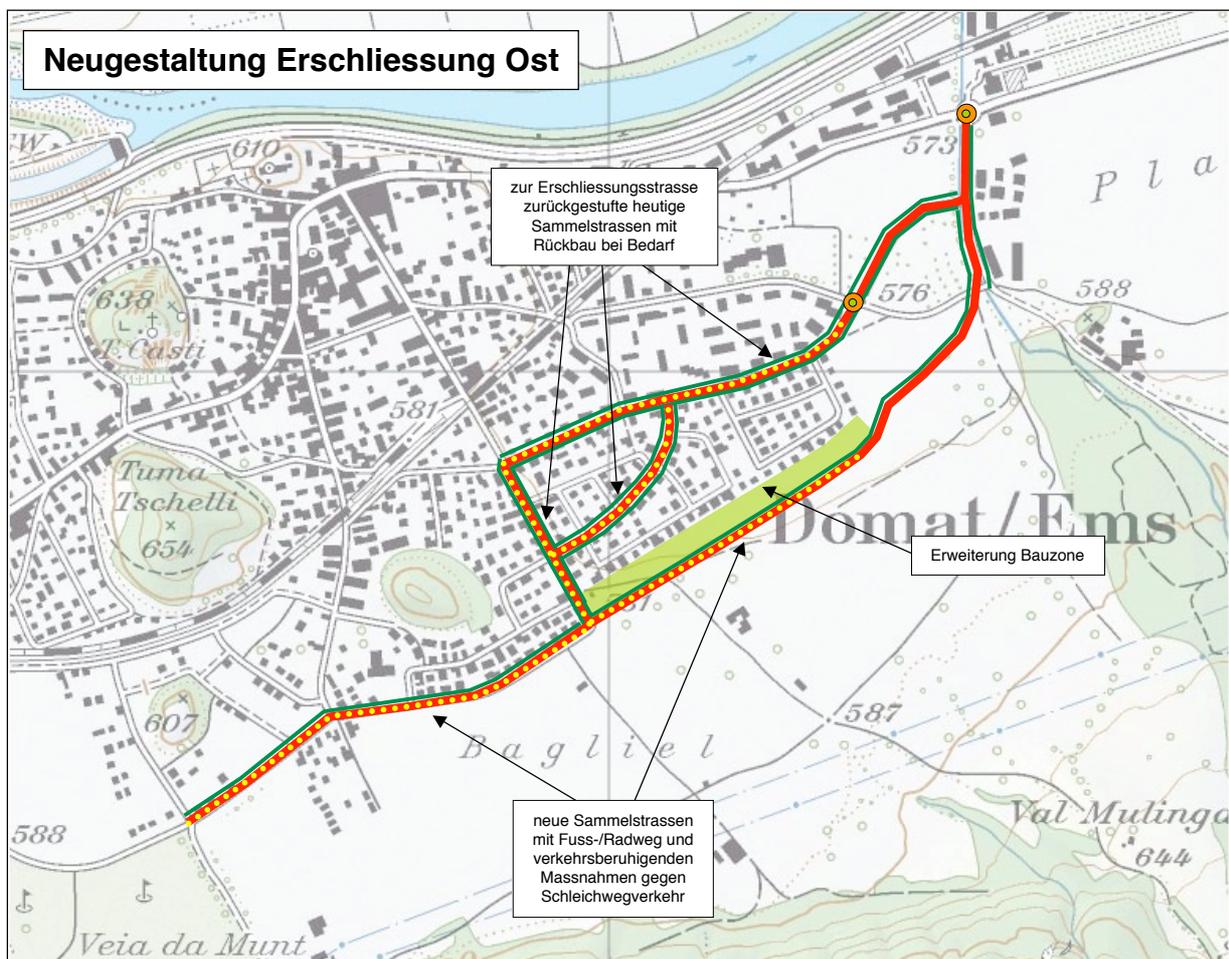
Beidseits von Domat/Ems wird ein Fahrverbot für Lastwagen (ausgenommen Zubringerdienst) signalisiert. Dies entspricht den Fahrverboten in Zizers und Bonaduz/Rhätüsch. Die Signalisation des Fahrverbots bedingt die Zustimmung des Kantons.

c) Erschliessung der Wohngebiete im Osten

In und aus Richtung Osten sind die Wohnquartiere heute über die Verbindung Via Musel – Via Crusch - Via Faveras – Via Calundis – Via Ardisla - Kreisel Ost direkt und zweckmässig mit der Italienischen Strasse verbunden. Heute belastet diese Verbindung praktisch ausschliesslich quartierbezogener Verkehr.

Im Zusammenhang mit der zur Diskussion stehenden Ausdehnung des Baugebiets längs des heutigen Siedlungsrandes macht eine zusätzliche Verbindung nach/von der Italienischen Strasse Sinn. Diese führt ab der Via La Val in der schon erstellten Stichstrasse und verläuft ab deren Ende zwischen dem neuen Siedlungsrand und dem Hochwasserschutzbord bis zur Via Musel.

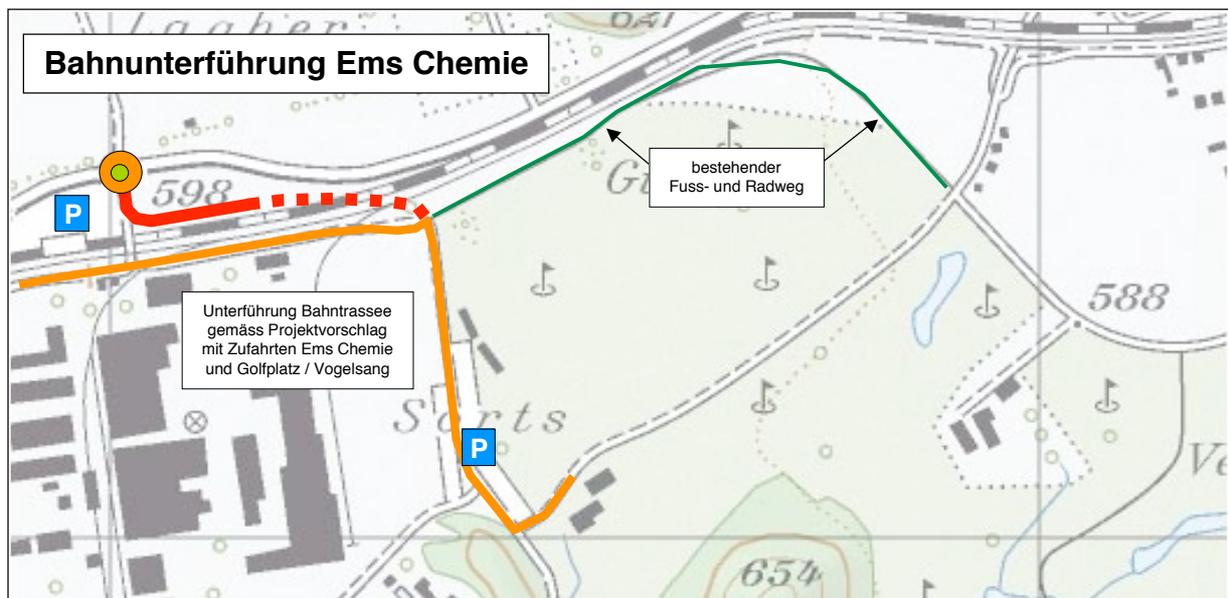
Die Via Crusch, Via Calundis und Via Faveras werden in diesem Zusammenhang zu Erschliessungsstrassen für das direkt an ihnen liegende Wohngebiet zurückgestuft.



Dieser Lösung wurde im Rahmen der Vorarbeiten zum Verkehrskonzept eine Variante mit einer vor der Via Musel endenden Stichstrasse gegenübergestellt. Sie ist als Variante 2 zusammen mit einer groben Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen beider Varianten im Anhang IV dargestellt. Variante 2 gemäss Anhang IV wird nicht weiterverfolgt.

d) Bahnunterführung Ems Chemie

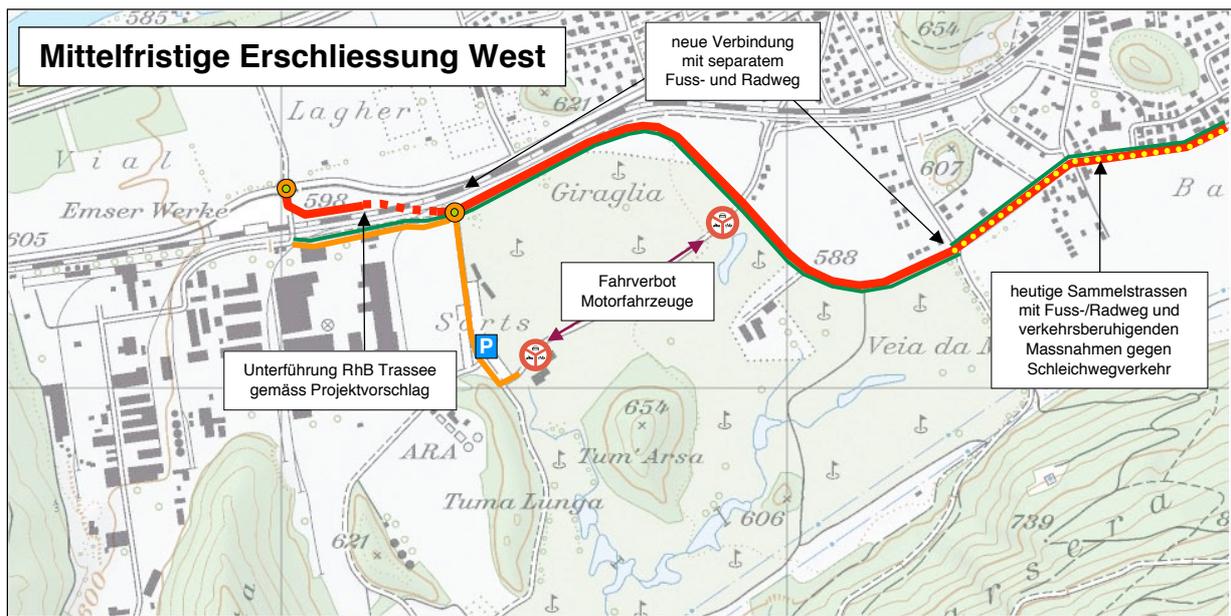
Beim Kreisel West besteht bei geschlossener Bahnbarriere das Problem des Rückstaus aus der Zufahrt zur Ems Chemie in die Italienische Strasse. Unabhängig von einer Neuerschliessung der südlichen Wohnquartiere in und aus Richtung Westen ist die schon zur Diskussion gestellte Bahnunterführung ab dem Kreisel West in erster Priorität zu bauen. Sie dient der Erschliessung der Industriebetriebe und des Golfplatzes sowie als Verbindung zum Raum Vogelsang und zu den Forststrassen.



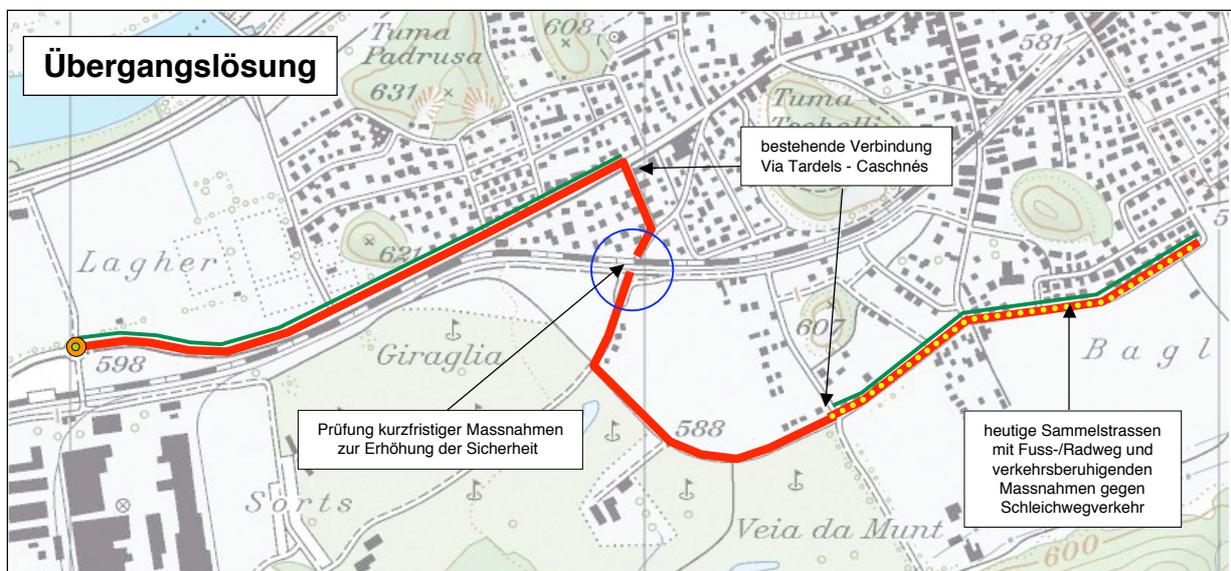
e) Erschliessung der Wohngebiete im Westen

In und aus Richtung Westen sind die südlichen Wohnquartiere heute über die Verbindungen Via da Munt – Gassa surò sowie Via Tardels – Caschnés an die Italienische Strasse angeschlossen. Beide Verbindungen sind Umwege. Die Route über die Gassa surò quert das Bahntrasse mit Barriere, belastet teilweise das Ortszentrum und ist ungenügend an die Italienische Strasse angebunden. Die Route über Caschnés quert das Bahntrasse durch eine unübersichtliche, enge Unterführung.

Zur Verbesserung der Erschliessung der südlichen Wohnquartiere in und aus Richtung Westen wird langfristig eine neue Verbindung von der Via Tardels entlang dem RhB-Trasse bis zur neuen Bahnunterführung beim Kreisel West angestrebt. Ist diese erstellt, wird ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf dem Strassenabschnitt Schöpfe Caschnés - Clubhaus Golfplatz erlassen.



Bis zur Realisierung dieser Neuerschliessung West erfolgt die Erschliessung der südlichen Wohngebiete in und aus Richtung Westen, im Sinne einer Übergangslösung, weiterhin über die bestehende Verbindung Via Tardels - Caschnés.



Eine Abschätzung der Auswirkungen der Übergangslösung und der definitiven Lösung auf das Verkehrsaufkommen ist im Anhang V dargestellt.

5.2 Innere strassenseitige Erschliessung

Die zwei wichtigsten Probleme der inneren strassenseitigen Erschliessung betreffen die Gestaltung der Ortsdurchfahrt im Dorfzentrum und die Verbindung der südlichen Wohnquartiere mit dem Dorfzentrum bzw. die Querung des Bahntrassees der RhB.

a) Gestaltung der Ortsdurchfahrt im Zentrum

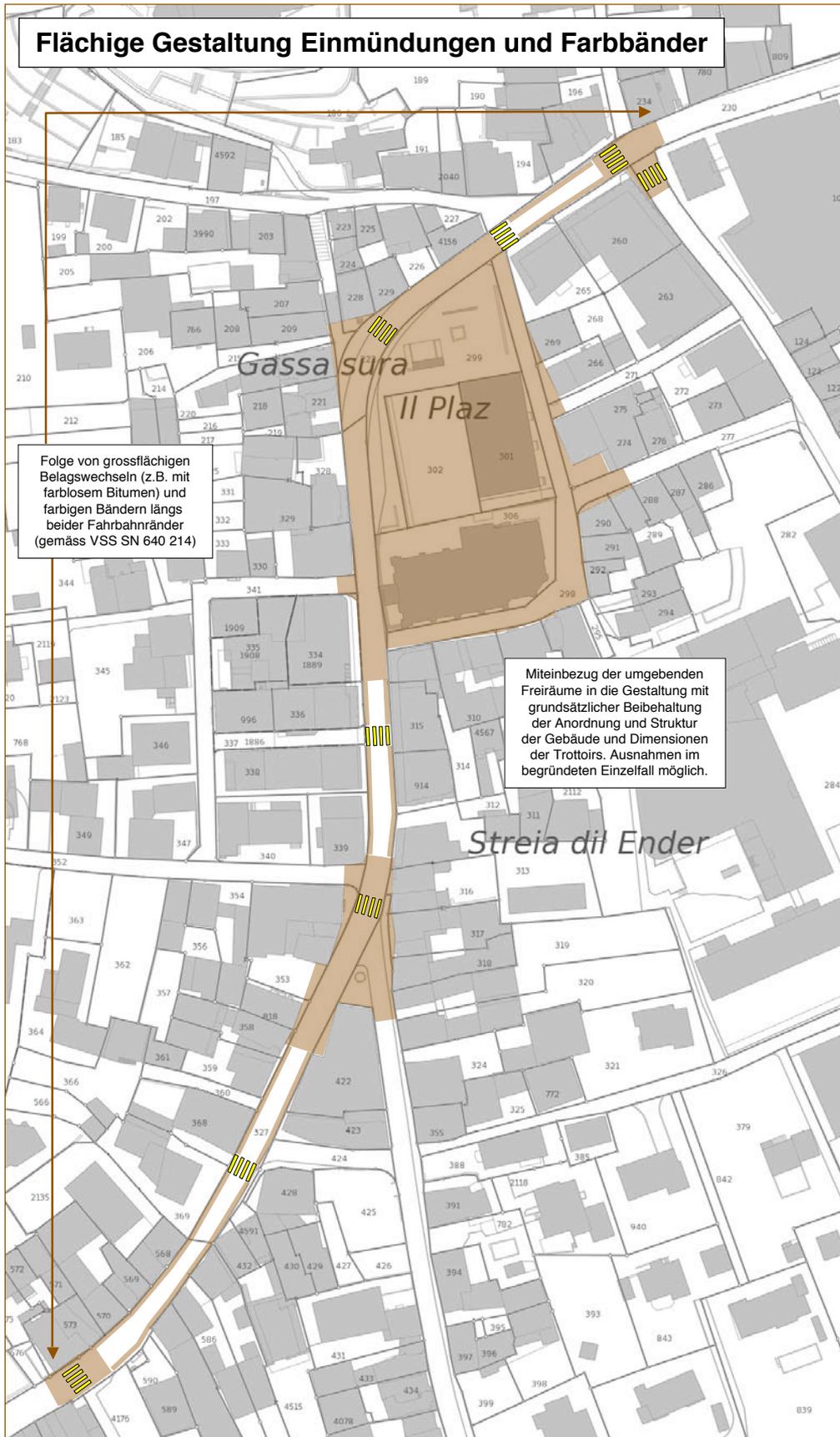
Die Ortsdurchfahrt bleibt weiterhin eine verkehrsorientierte Strasse, die grosse Teile des ortsbezogenen Verkehrs und den (bescheidenen) Durchgangsverkehr aufnimmt und bei gesperrter N13 als Ausweichroute für den Verkehr auf der Nationalstrasse dient. Ein Rückbau der bestehenden Fahrbahn und/oder der Einbau von Verkehrsberuhigungselementen kommen, auch aus Gründen des Busverkehrs, nicht in Frage.

Damit der Verkehr in der Ortsdurchfahrt zwischen Coop und Restaurant Weisses Kreuz mit den grossteils fehlenden Trottoirs und den vielen Fussgängern längs und quer zur Strasse siedlungsverträglich und sicher abläuft, wird das vom Kanton genehmigte Tempo 30 eingeführt (siehe dazu Kapitel 5.6) und werden gestalterische bzw. optische Massnahmen in der in heutiger Breite belassenen Fahrbahn getroffen.

Auf Seite 16 ist ein Vorschlag für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt skizziert. Er besteht aus der Anordnung von flächigen Belagswechseln in den Einmündungen und farbigen Bändern am Fahrbahnrand dazwischen gemäss VSS Norm SN 640 214. Diese Gestaltung bewirkt tiefere Geschwindigkeiten und eine höhere Aufmerksamkeit der Autofahrer. Die umgebenden Freiräume werden in die Gestaltung miteinbezogen, wobei die heutige Anordnung sowie Struktur der Gebäude (keine Arkaden) und die Dimensionen der Trottoirs grundsätzlich beibehalten werden. Ausnahmen (z.B. bei Velo Maissen) sind im begründeten Einzelfall möglich.

Die Massnahmen und ihre Umsetzung (Beizug eines Gestalters!) bedingt die Erarbeitung und Beurteilung von Projektvarianten und das Einverständnis des Kantons. Zwei denkbare Alternativen zum Vorschlag sind im Anhang VI dargestellt.

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt im Dorfzentrum



b) Verbindung südliche Wohngebiete - Zentrum

Heute gibt es vier Möglichkeiten, um von den südlichen Wohngebieten über das Bahntrasse der RhB ins Dorfzentrum zu gelangen. Die drei direkten Verbindungen Via Caguils – Sur Rieven, Riel – Gassa sutò und Via da Munt – Gassa surò sind beim Bahntrasse durch Barrieren gesichert, und die Verbindung Caschnés führt durch eine enge Strassenunterführung. In der Verbindung Via Caguils – Sur Rieven und beim Bahnhofgebäude stehen Personenunterführungen zur Verfügung, wobei jene beim Bahnhof nicht behindertentauglich ist.

Um der Forderung im kommunalen Leitbild 2040 nach einer „nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme“ nachzukommen, wird bewusst auf die Erstellung einer barrierefreien Querung des Bahntrassees zur Verbindung der südlichen Wohngebiete mit dem Dorfzentrum für den Motorfahrzeugverkehr verzichtet. An ihrer Stelle werden Verbesserungen für die Velofahrer und Fussgänger angestrebt.

Im Rahmen der Arbeiten am Verkehrskonzept wurde auch die Möglichkeit einer attraktiven „Langsamverkehrsachse“ in der Verbindung Riel – Gassa sutò mit einer komfortablen Velo- und Fussgängerunterführung und der Schliessung des Bahnübergangs für den Motorfahrzeugverkehr geprüft. Diese Lösung wird vorläufig nicht weiterverfolgt. Sie ist im Anhang VII dargestellt.

5.3 Öffentliche Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung

Domat/Ems ist in der glücklichen Lage, im öffentlichen Raum über eine genügende Anzahl allgemein zugänglicher gemeindeeigener Parkplätze zu verfügen. Die Umsetzung des Verursacherprinzips und die Verbesserung der Kostenwahrheit im Verkehr bedingt in ihrer Konsequenz die Erhebung von Parkgebühren auf gemeindeeigenen Parkplätzen im öffentlichen Raum.

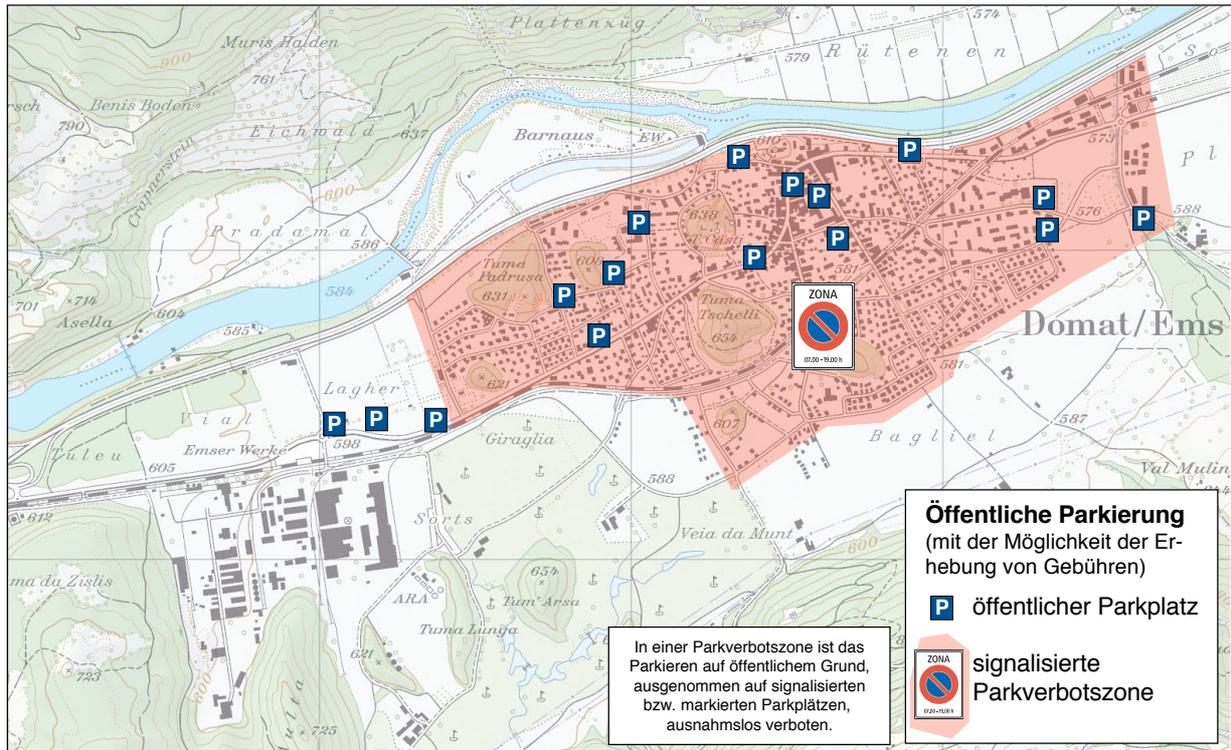
Ergänzt wird die konsequente Gebührenerhebung auf den öffentlichen Parkplätzen durch eine Parkverbotszone im ganzen Dorfgebiet, in der das Parkieren nur auf den markierten/signalisierten Parkplätzen erlaubt ist. Die Signalisation der Parkverbotszone erlaubt es, die zahlreichen bestehenden, streckenbezogenen Parkverbotssignale zu entfernen. Den heutigen Bestand der öffentlichen Parkierung mit der Möglichkeit der Gebührenerhebung zeigt die Skizze auf Seite 19.

5.4 Regionaler öffentlicher Verkehr und Ortsbusbetrieb

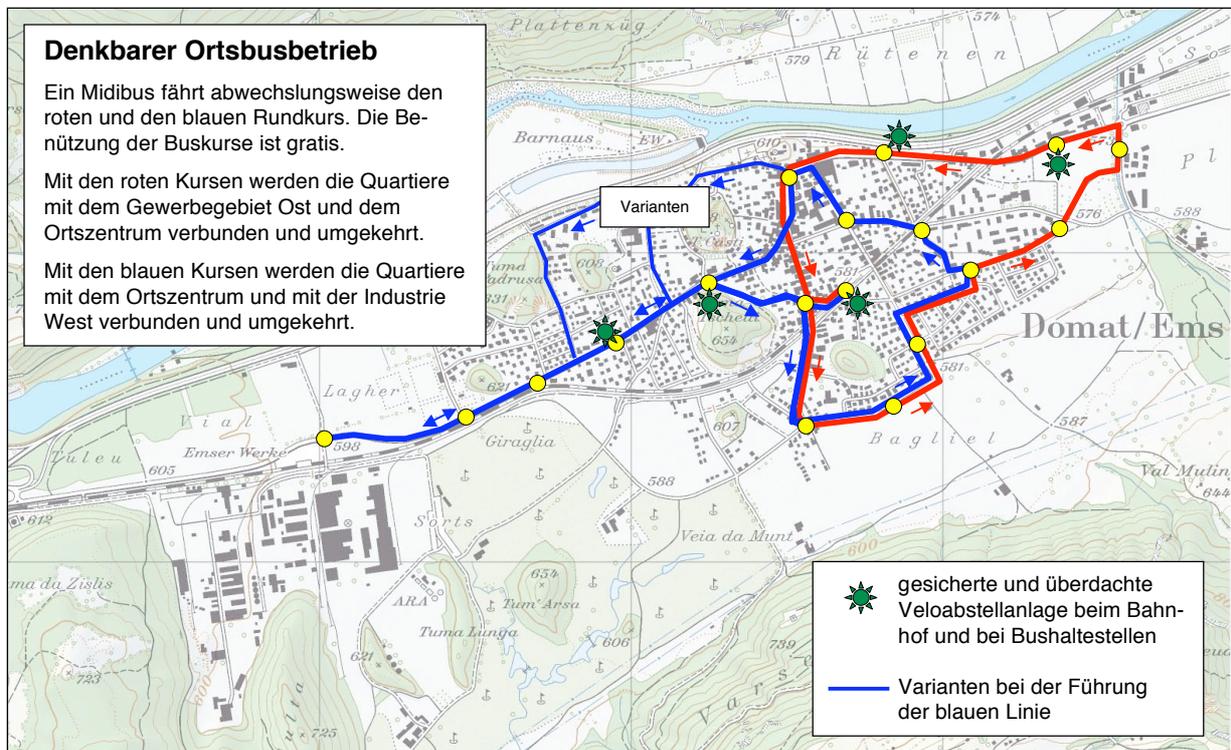
Die Angebote im regionalen öffentlichen Verkehr der RhB und der regionalen Buslinien erschliessen Domat/Ems grundsätzlich sehr gut. Was fehlt, sind überdachte Veloabstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs und bei verschiedenen Bushaltestellen, wo rege vom Velo auf Zug und Bus umgestiegen wird. Solche Unterstände, die das sichere Abstellen von genügend Velos erlauben, werden kurzfristig erstellt.

Zur Verbesserung der Angebote im innerörtlichen Verkehr zwischen den Wohngebieten sowie dem Dorfzentrum und den wichtigsten Arbeitsorten, soll längerfristig die Idee eines Ortsbusses geprüft werden. Ein solcher Ortsbus hätte insbesondere die Wohngebiete mit dem Ortszentrum und den Arbeitsplatzkonzentrationen im Osten und Westen des Gemeindegebiets zu verbinden und optimale Umsteigemöglichkeiten auf die Bahn und die regionalen Buskurse anzubieten. Eine denkbare Lösung für einen Ortsbusbetrieb ist auf Seite 19 dargestellt.

Öffentliche Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung



Denkbarer Ortsbusbetrieb Domat/Ems



5.5 Velo- und Fussgängerverkehr (Langsamverkehr)

Die wichtigsten Infrastrukturmassnahmen für den Langsamverkehr sind in den vorigen Kapiteln beschrieben. Es sind dies bessere Verbindungen zwischen den südlichen Wohngebieten und dem Ortszentrum, eine separate Velo- und Fussgängerverbindung längs der neuen Verbindungen zwischen den südlichen Wohnquartieren und dem Kreisel West sowie die zusätzlichen überdachten Abstellanlagen für Velos an den wichtigsten Haltestellen der regionalen Buslinien.

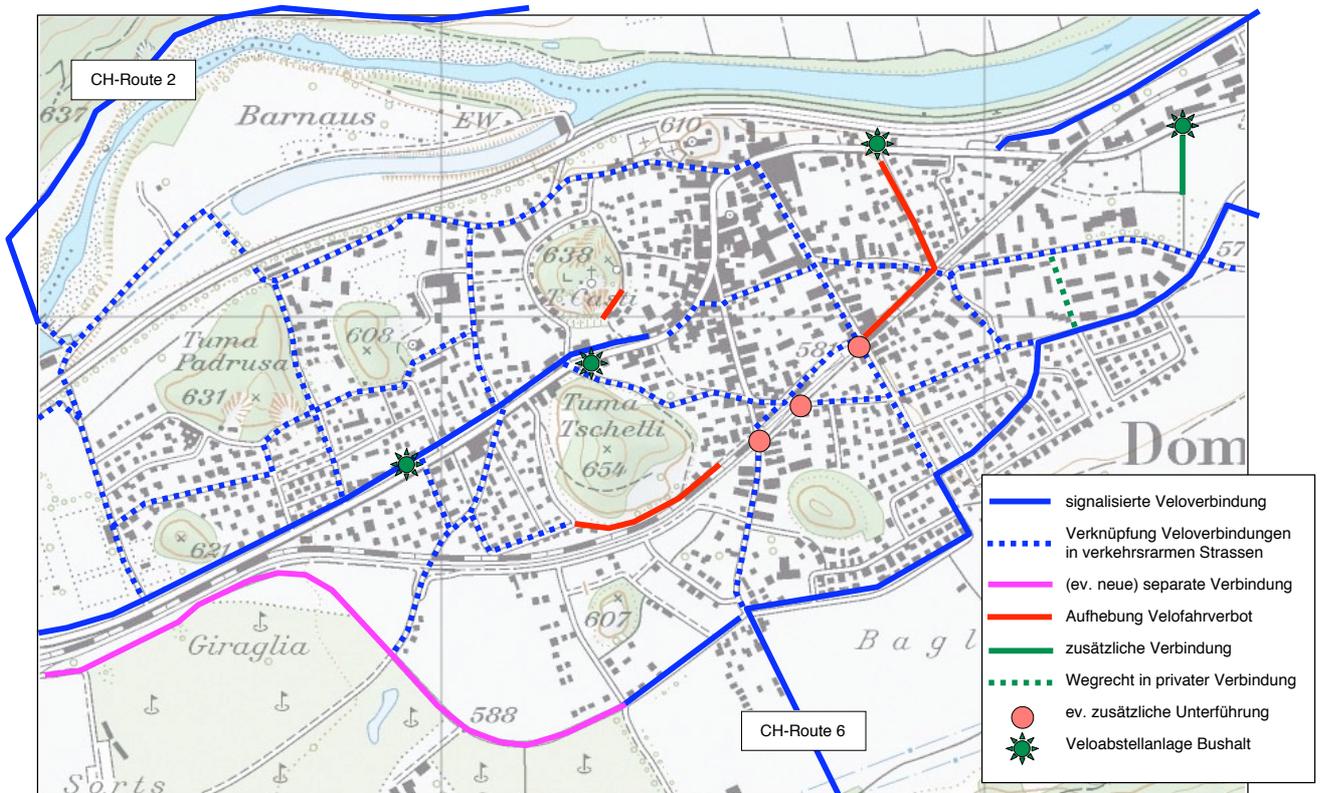
Zusätzliche Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs sind: eine ev. zusätzliche Unterführung der RhB beim Bahnhof, die Aufhebung der Fahrverbote für Velos in der Umgebung des Bahnhofs, neue Verbindungen bzw. Wegrechte in bestehenden privaten Verbindungen sowie die Massnahmen für mehr Sicherheit und zur Verkehrsberuhigung gemäss Kap. 5.6. Die heutige Situation und die Massnahmen für den Langsamverkehr sind auf Seite 21 dargestellt.

5.6 Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung

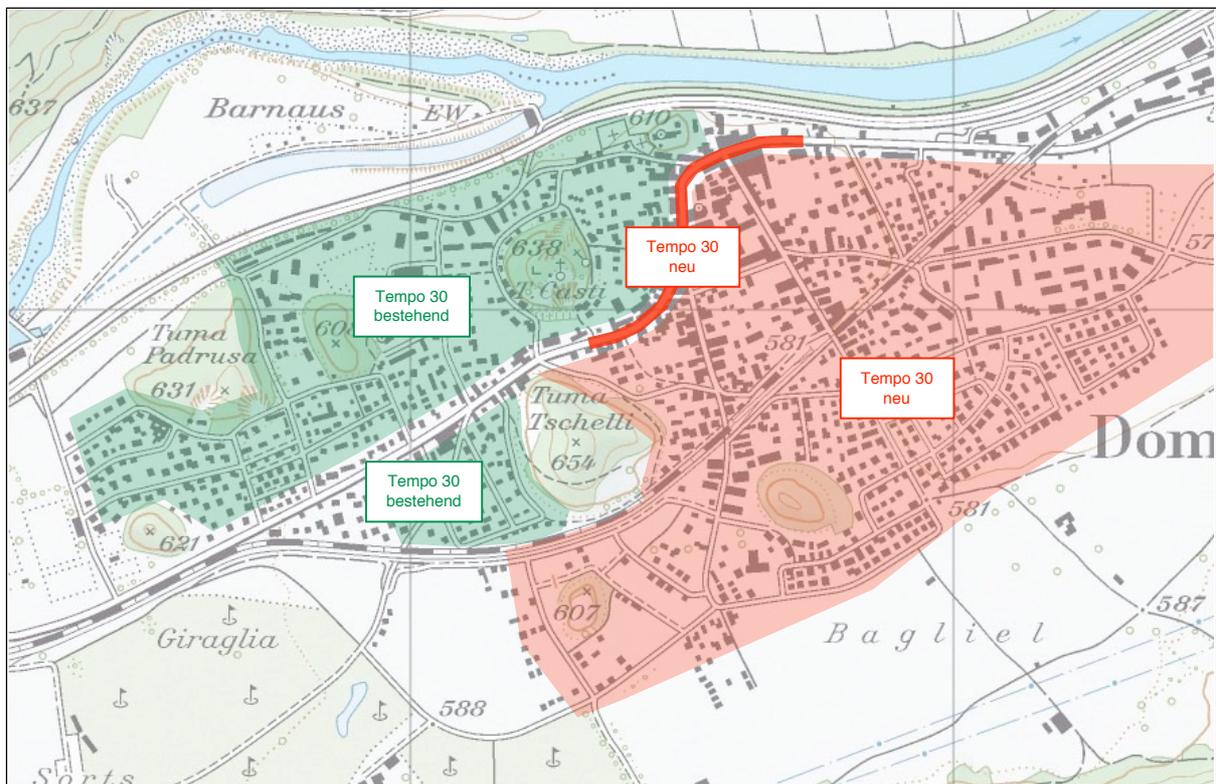
Wichtigste Massnahme zur Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit im ganzen Dorfgebiet ist die Einführung von Tempo 30 abseits der Ortsdurchfahrt und im zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrt zwischen dem COOP und dem ehemaligen Restaurant Weisses Kreuz. Für beide Massnahmen wurden die entsprechenden Gutachten schon einmal erstellt und lag die Zustimmung des Kantons vor der Ablehnung der entsprechenden Vorlagen durch die Stimmbürgerschaft vor.

Vor Beginn der Umsetzung muss vom Kanton die entsprechende Zustimmung eingeholt bzw. die vorliegende Zustimmung zur Vorlage von 2007 bestätigt werden.

Massnahmen Velo- und Fussgängerverkehr



Einführung von Tempo 30



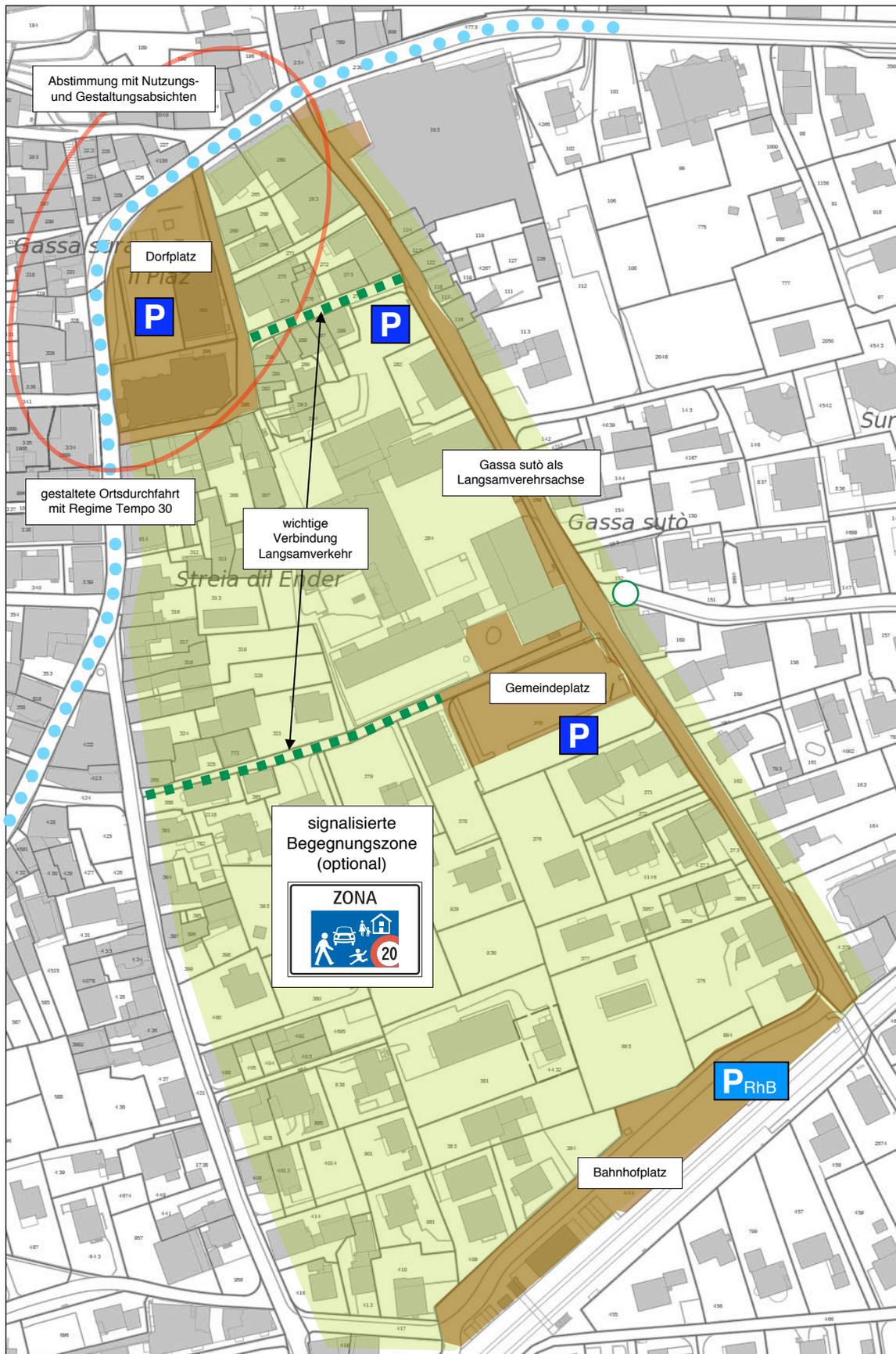
Die meisten in den Kapiteln 5.2 – 5.6 beschriebenen und dargestellten Massnahmen leisten ebenfalls ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der Schulwegsicherung im Speziellen. Ganz besonders gilt dies für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt zwischen COOP und ehemaligem Restaurant Weisses Kreuz, allfällige zusätzliche Unterführungen des Bahntrassees für Velofahrer und Fussgänger sowie die übrigen Massnahmen für die Velofahrer und Fussgänger.

Ebenfalls mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verbunden ist die Neugestaltung des Dorfzentrums gemäss Seite 23, auch wenn dabei die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den betroffenen Aussenräumen im Vordergrund steht.

Optional könnte in der Gassa sutò und in den Gassen zwischen ihr und der Ortsdurchfahrt bzw. der Gassa surò eine Begegnungszone realisiert werden. Verkehrsrechtlich bedeutet die Begegnungszone vor allem, dass die Fussgänger jederzeit Vortritt vor dem Fahrverkehr haben, die maximale Geschwindigkeit 20 km/h beträgt und nur auf signalisierten Parkfeldern parkiert werden darf.

Von Bedeutung, sowohl für die Sicherheit als auch den Komfort der Velofahrer und Fussgänger, ist die möglichst durchlässige Gestaltung des Dorfzentrums für den Langsamverkehr. Dazu werden insbesondere die bestehenden direkten Verbindungen innerhalb des Dorfkerns belassen und gepflegt.

Neugestaltung des Dorfkentrums mit optionaler Begegnungszone



5.7 Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene

Mit einer Reihe von Massnahmen im Sinne eines kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine freiwillige Verhaltensänderung zugunsten eines bewussteren, d.h. verminderten Gebrauchs des Autos sowohl im innerörtlichen als auch im regionalen Verkehr angestrebt. Damit die gewünschte Wirkung auch eintritt, sind Teile der Massnahmen zusammen mit betroffenen Privaten zu realisieren bzw. mit deren Massnahmen zu koordinieren.

Mit Erarbeitung und Umsetzung der Massnahmen der Gemeinde, mit der Motivation von Firmen zur Ergreifung eigener Massnahmen und mit der Durchführung und Auswertung des dauernden Monitorings wird eine geeignete Amtsstelle der Gemeindeverwaltung beauftragt. Die gewählte Person fungiert als „Mobilitätsberater Domat/Ems“. Die folgende Beschreibung möglicher Massnahmen ist nicht abschliessend.

Mit der Ems Chemie, dem Grosssägewerk und anderen privaten Unternehmungen (COOP, Gewerbebetriebe etc.) wird das Gespräch geführt mit dem Ziel, die Parkplätze ihrer Angestellten und Kunden/Besucher ebenfalls gebührenpflichtig zu bewirtschaften und die Gebührenhöhe auf die Gebühren der öffentlichen Parkplätze abzustimmen.

Mit Firmen mit viel Schwertransporten und mit Bauunternehmungen mit Bauvorhaben in Domat/Ems werden Vereinbarungen über Schwerverkehrsrouten getroffen.

Die Gemeindeverwaltung und, auf freiwilliger Basis, die grösseren privaten Unternehmungen bieten ihren Angestellten beste Voraussetzungen für den Velogebruch als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Dazu gehören nicht nur überdachte und gesicherte Veloabstellanlagen in Zielnähe sowie Umkleide- und Duschgelegenheiten am Arbeitsort, sondern auch entsprechende finanzielle Anreize.

Mit entsprechenden Informationsmitteln und Diskussionsbeiträgen an Elternabenden werden die Eltern aufgefordert, ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule zu bringen

bzw. sie von dort abzuholen, sondern sie zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu schicken. Als Alternativen zu den „Mammataxis“ bietet sich das Begleiten von Gruppen von Kindergärtnern und Schülern der unteren Primarklassen durch organisierte Elternkreise an. In der Schule wird mit auf Domat/Ems bezogenen Mobilitätszielen den Schülern ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten näher gebracht.

Jedem Haushalt wird alljährlich ein handlicher „Ems-Fahrplan“ abgegeben, der nicht nur über sämtliche Bahn- und Busangebote von und nach Domat/Ems Auskunft gibt, sondern auch zusätzliche wichtige Informationen für die ÖV-Benutzer enthält.

Die Gemeinde organisiert auf ihrer Webseite eine Fahrgemeinschaftsbörse bzw. einen Dienst für Mitfahrgelegenheiten mit dem Auto. Mit Hilfe dieses Dienstes können sich Private mit gleicher Fahrroute zur gleichen Zeit finden und, sowohl für regelmässige Fahrten (insbesondere Arbeitswege) als auch für spontane Fahrten, entsprechende Fahrgemeinschaften bilden.

Die Gemeinde erhöht die Anzahl unpersönlicher Generalabonnements und subventioniert zusätzlich ihren Bewohnern (bei entsprechendem Nachweis) den Kauf von Bündner GAs und von Streckenabos für den Arbeitsweg. Zusätzlich publiziert sie im Internet regelmässig Tipps zur Steigerung des Umweltbewusstseins.

5.8 Verkehrskonzept Domat/Ems 2010 (Darstellung Massnahmen)

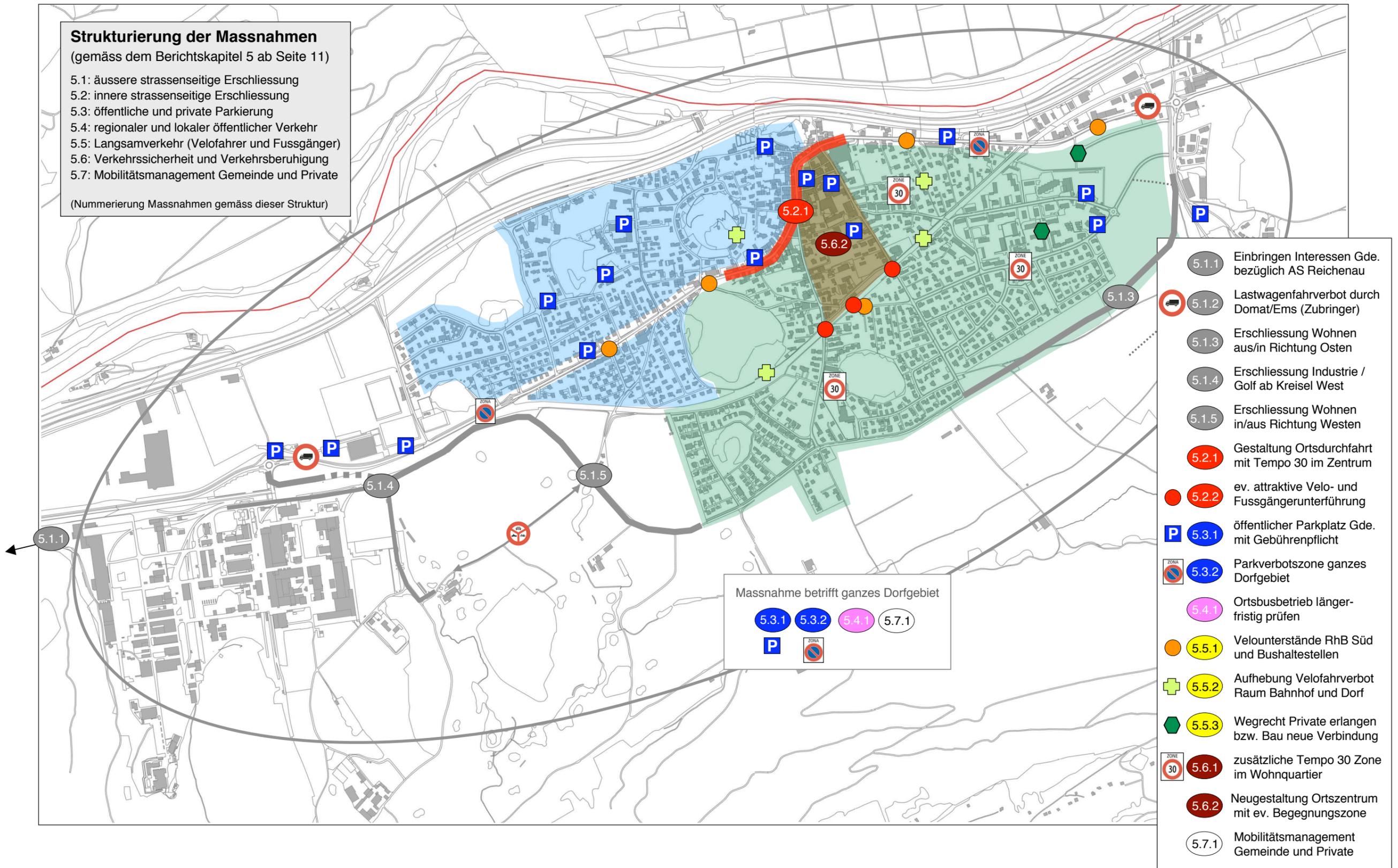
Die in den Kapiteln 5.1 – 5.7 beschriebenen und dargestellten Massnahmen sind auf Seite 27 in einer zusammenfassenden Übersicht dargestellt. Zusammen mit den unverändert beibehaltenen heutigen Bestandteilen der kommunalen Verkehrsangebote bilden sie ein kohärentes „Verkehrssystem Domat/Ems“, das den Ansprüchen der Nachhaltigkeit, bezogen auf die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, gemäss dem kommunalen Leitbild 2040 gerecht wird.

Bezogen auf den Bereich Wirtschaft wirken sich die Massnahmen weder für das Gemeinwesen noch für private Unternehmungen und Privatpersonen merkbar negativ aus. Im Gegenteil. Dank dem weitgehenden Verzicht auf neue teure Verkehrsinfrastrukturen verschuldet sich die Gemeinde nicht, und mit den Einnahmen aus den Parkierungsgebühren können die Gemeinde und die privaten Unternehmen Teile des Verkehrskonzepts (mit)finanzieren. Die Parkierungsgebühren belasten die Budgets der Privatpersonen, im Vergleich mit den übrigen privaten Auslagen, nur marginal.

Hinsichtlich der Gesellschaft leisten die Massnahmen des Verkehrskonzeptes einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in Domat/Ems im Allgemeinen und führen sie zu höherer Sicherheit und verbesserter Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Besonderen. Negativ auf das gesellschaftliche Zusammenleben in Domat/Ems wirkt sich keine Massnahme aus.

Am positivsten wirkt sich das Verkehrskonzept jedoch im Bereich Umwelt aus. Mit der zu erwartenden Abnahme der Anzahl Autofahrten im Dorf einerseits und der Beruhigung des Verkehrs im Ortszentrum und in den Wohngebieten andererseits, sind vor allem positive Auswirkungen hinsichtlich dem Verkehrslärm und der Luftbelastung verbunden. Zusätzlich führt der weitestgehende Verzicht auf neue grosse Verkehrsinfrastrukturen zur Schonung der siedlungsnahen Landschaft und Naherholungsgebiete.

Verkehrskonzept Domat/Ems 2010 (Darstellung Massnahmen)



6. Umsetzung des Verkehrskonzepts

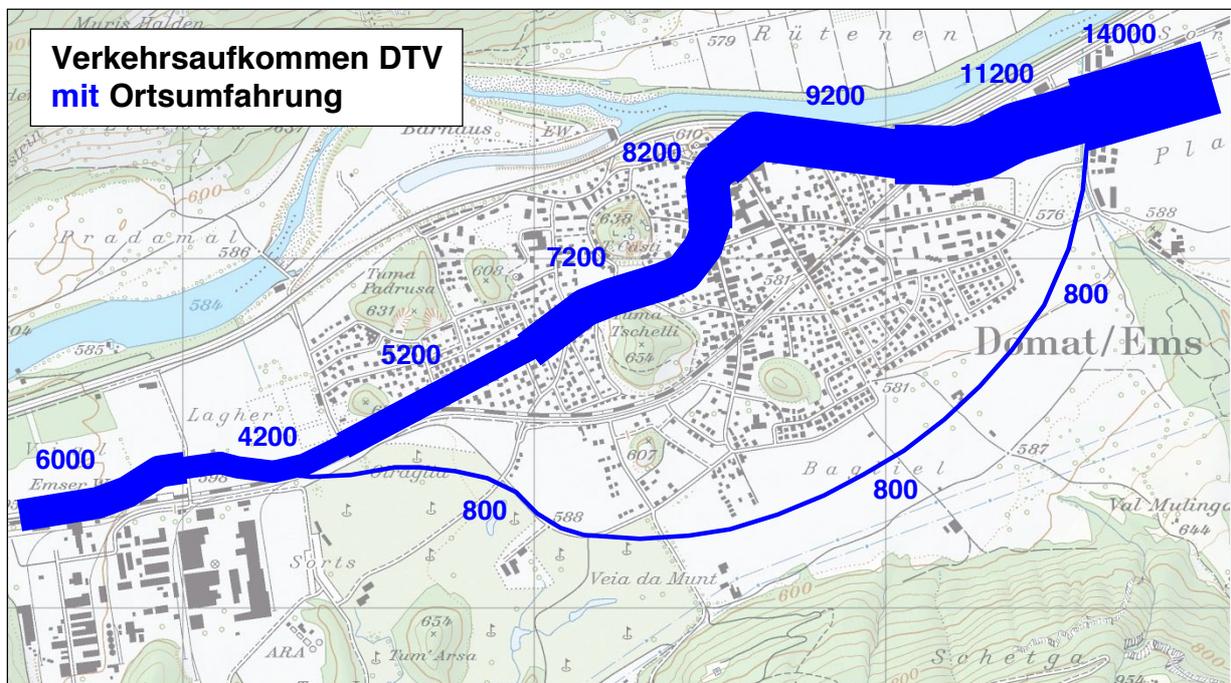
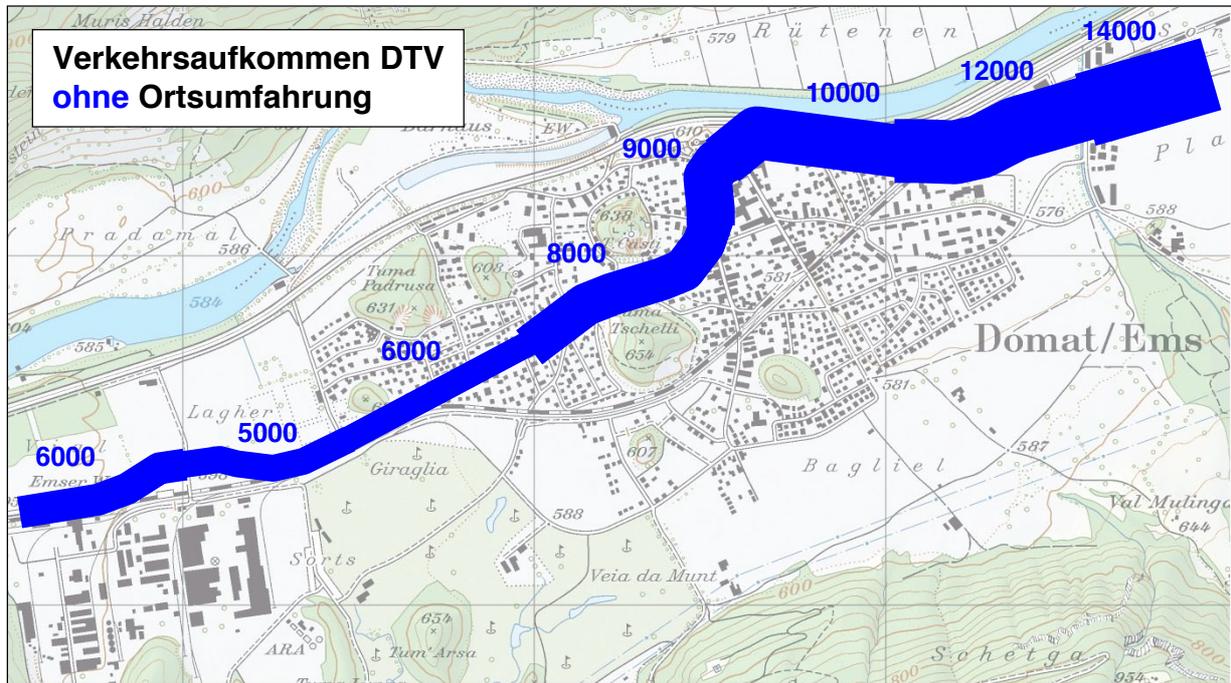
Die folgende Zusammenstellung der Massnahmen des Verkehrskonzepts Domat/Ems 2010 zeigt den Zeitpunkt ihrer Umsetzung in den Zeiträumen kurzfristig (Jahre 2011 – 2013), mittelfristig (Jahre 2014 - 2016) und langfristig (ab 2017). Die Nummerierung der Massnahmen entspricht der Zusammenstellung auf Seite 27.

Nr.	Massnahme bzw. Vorkehrung	Fristigkeit Umsetzung		
		kurz <small>(2011-2013)</small>	mittel <small>(2014-2016)</small>	lang <small>(ab 2017)</small>
5.1.1	Einbringen der Gemeindeinteressen AS Reichenau N13 (Details dazu in Kapitel 5.1, Seite 11)	X		
5.1.2	Lastwagenfahrverbot durch Ems mit Zubringerdienst (Details dazu in Kapitel 5.1, Seite 11)	X		
5.1.3	Neuerschliessung Wohngebiete in/aus Richtung Ost (Details dazu in Kapitel 5.1, Seite 11)		X	
5.1.4	Neuerschliessung Industrie/Golf ab Kreisel West (Details dazu in Kapitel 5.1, Seite 13)		X	
5.1.5	Neuerschliessung Wohngebiete in/aus Richtung West (Details dazu in Kapitel 5.1, Seite 13)			X
5.2.1	Tempo 30 im zentralen Bereich der Ortsdurchfahrt (Details dazu in Kapitel 5.2, Seite 15)	X		
5.2.1	Neugestaltung der Ortsdurchfahrt im zentralen Bereich (Details dazu in Kapitel 5.2, Seite 15)	X		
5.2.2	Ev. attraktive Personenunterführungen Bahntrasse (Details dazu in Kapitel 5.2, Seite 17)		X	
5.3.1	Parkplatzbewirtschaftung gemeindeeigene Parkplätze (Details dazu in Kapitel 5.3, Seite 18)	X		
5.3.2	Parkverbotszone ganzes Dorfgebiet (Details dazu in Kapitel 5.3, Seite 18)	X		
5.4.1	Prüfung Ortsbusbetrieb Wohnen-Zentrum-Arbeiten (Details dazu in Kapitel 5.4, Seite 18)			X
5.5.1	Velounterstände RhB Süd und wichtige Bushaltestellen (Details dazu in Kapitel 5.5, Seite 20)	X		
5.5.2	Aufhebung Velofahrverbote Raum Bahnhof und Dorf (Details dazu in Kapitel 5.5, Seite 20)	X		
5.5.3	Wegrechte von Privaten und neue Wegverbindungen (Details dazu in Kapitel 5.5, Seite 20)	X		
5.6.1	Zusätzliche Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren (Details dazu in Kapitel 5.6, Seite 20)		X	
5.6.2	Neugestaltung Ortszentrum mit ev. Begegnungszone (Details dazu in Kapitel 5.6, Seite 22)			X
5.6.3	Mobilitätsmanagement Gemeinde und Private (Details dazu in Kapitel 5.7, Seite 24)	X	X	X

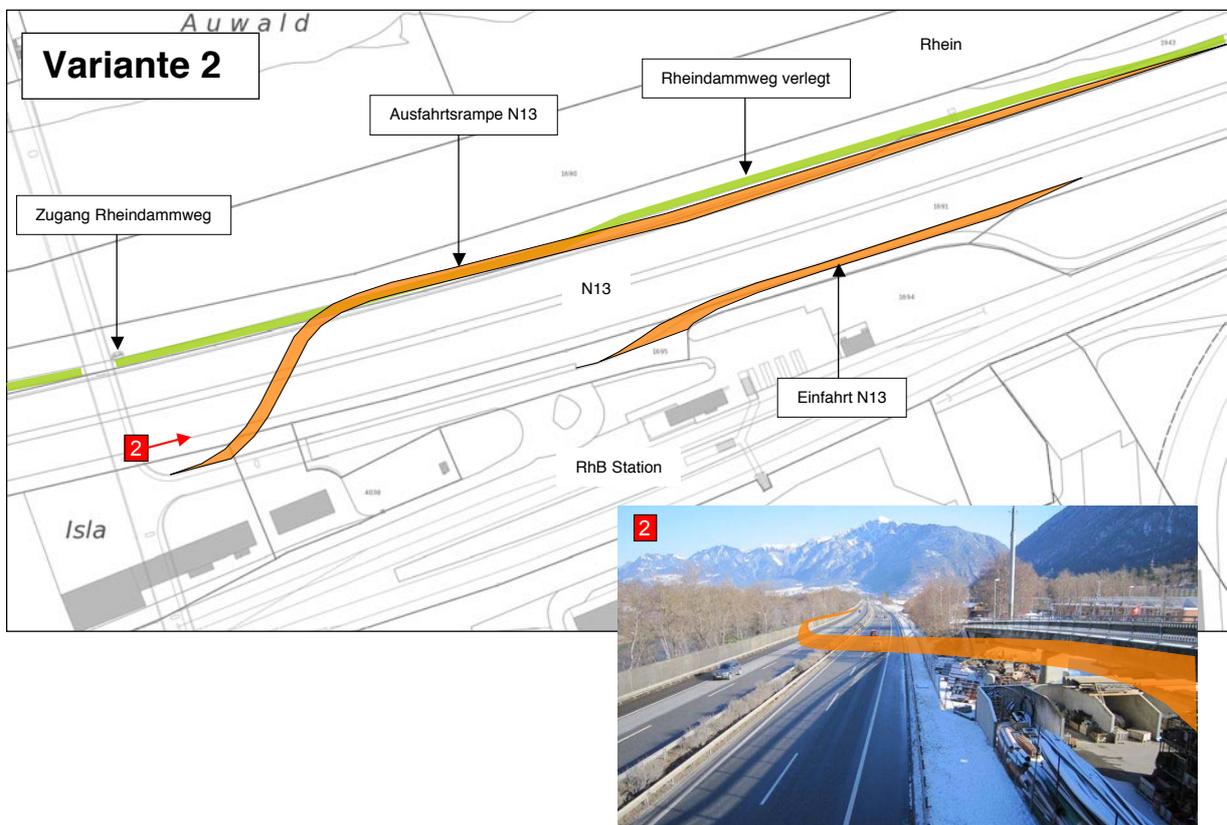
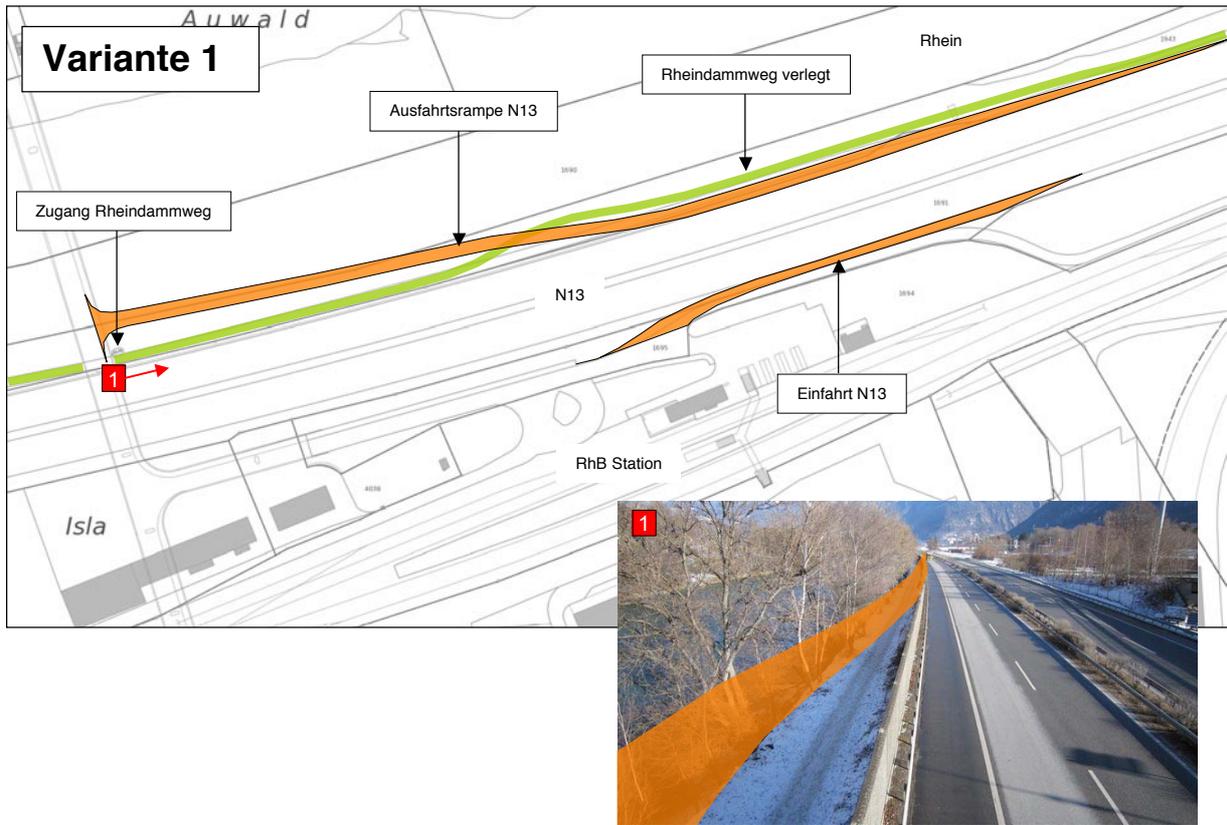
Anhang

- I Erschliessung von Domat/Ems mit Bahn und Bus**
- II Wirkung einer grossräumigen Ortsumfahrung**
- III Halbanschluss N13 Felsberg / Domat/Ems**
- IV Erschliessungsvarianten Ost mit Auswirkungen**
- V Erschliessungsvarianten West mit Auswirkungen**
- VI Varianten zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt**
- VII Langsamverkehrsachse Wohngebiete - Ortszentrum**

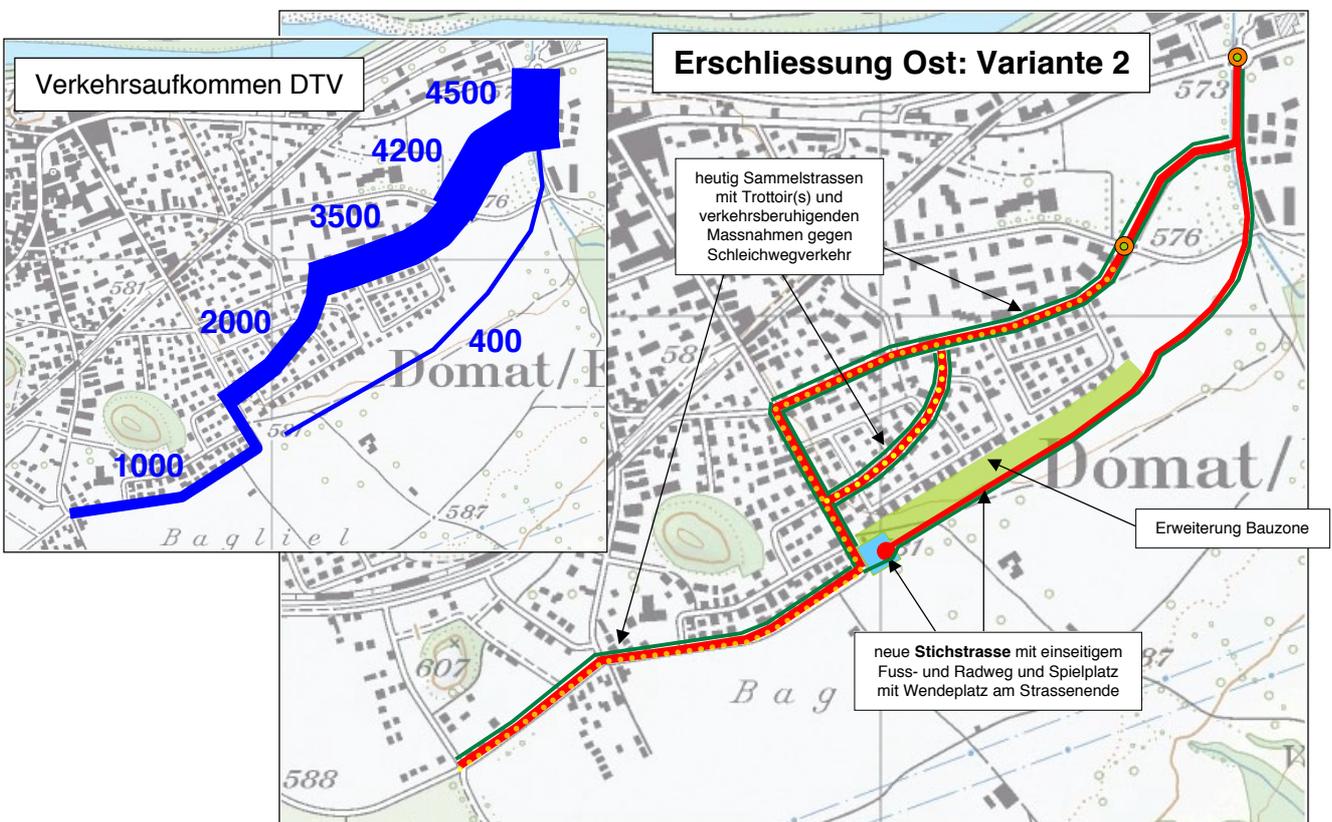
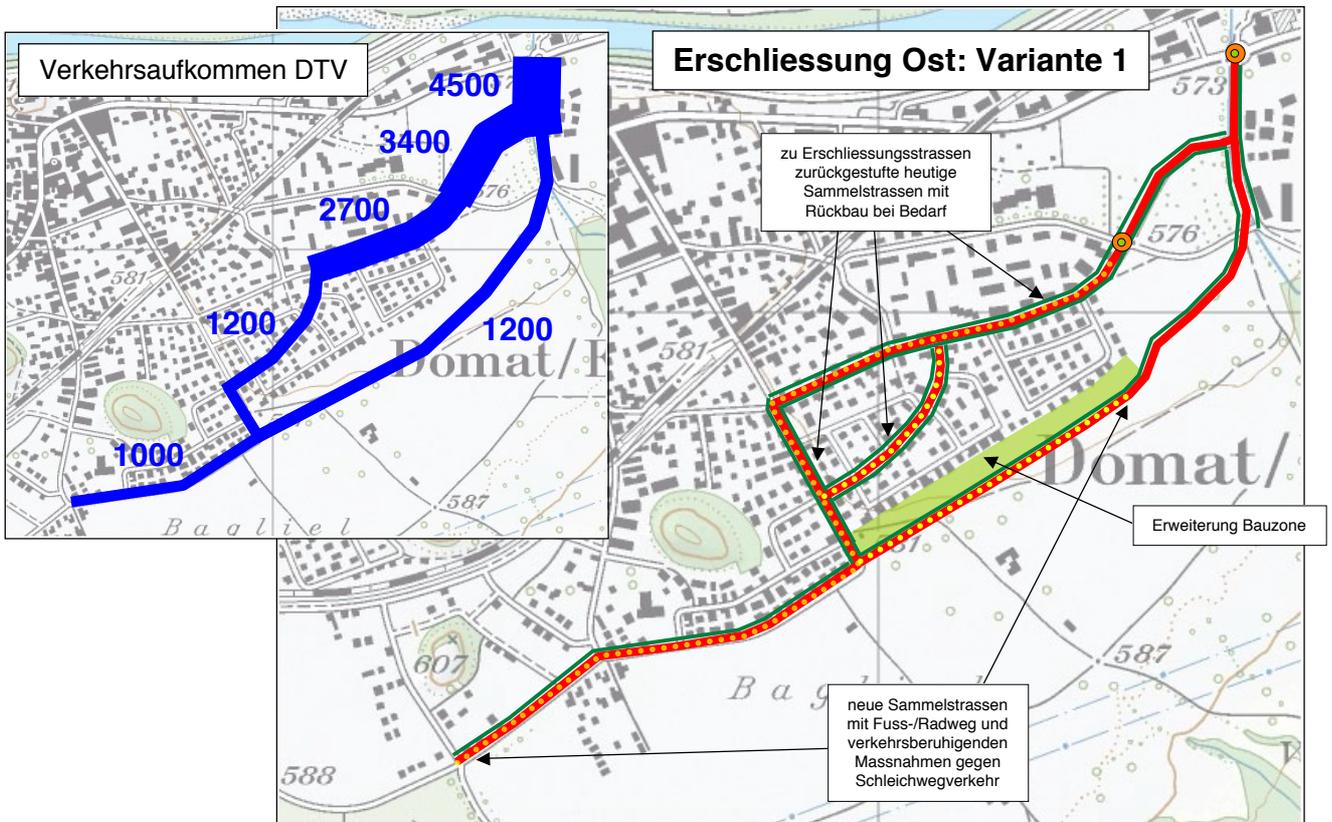
Entlastungswirkung einer grossräumigen Ortsumfahrung



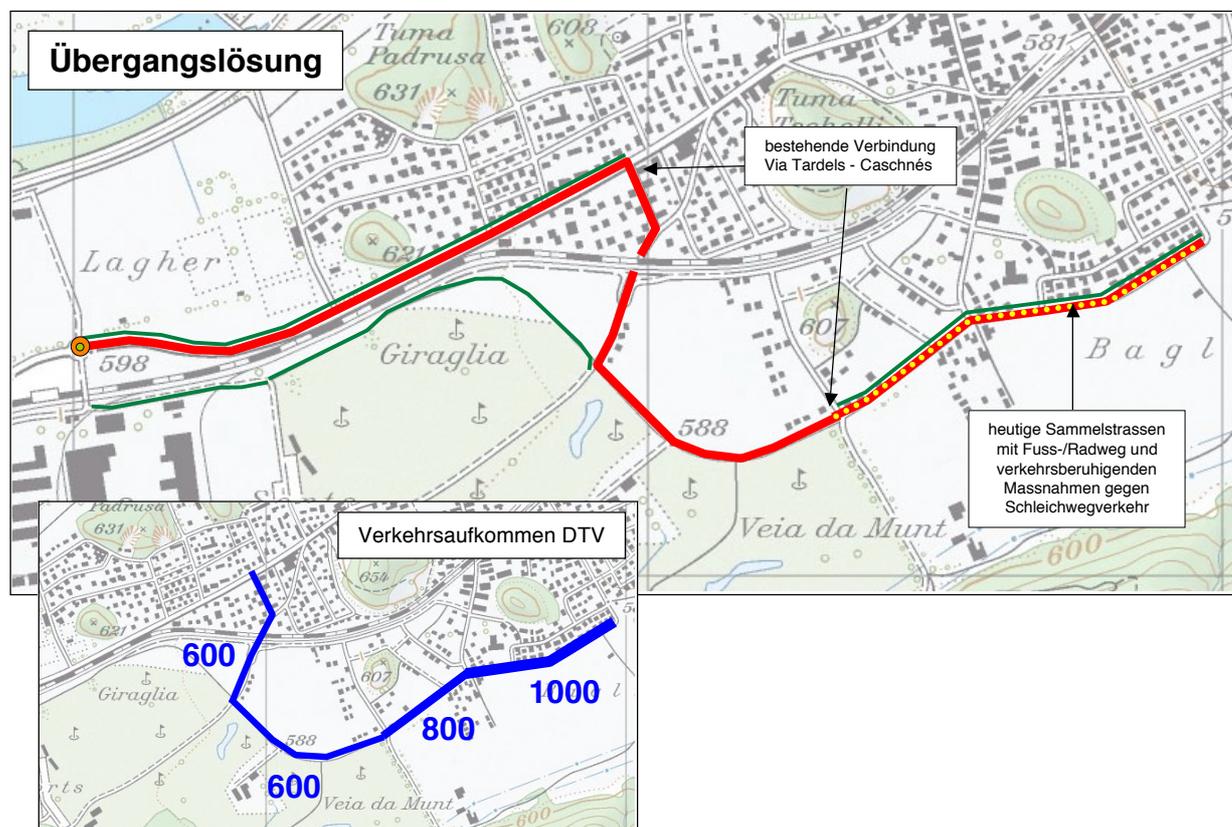
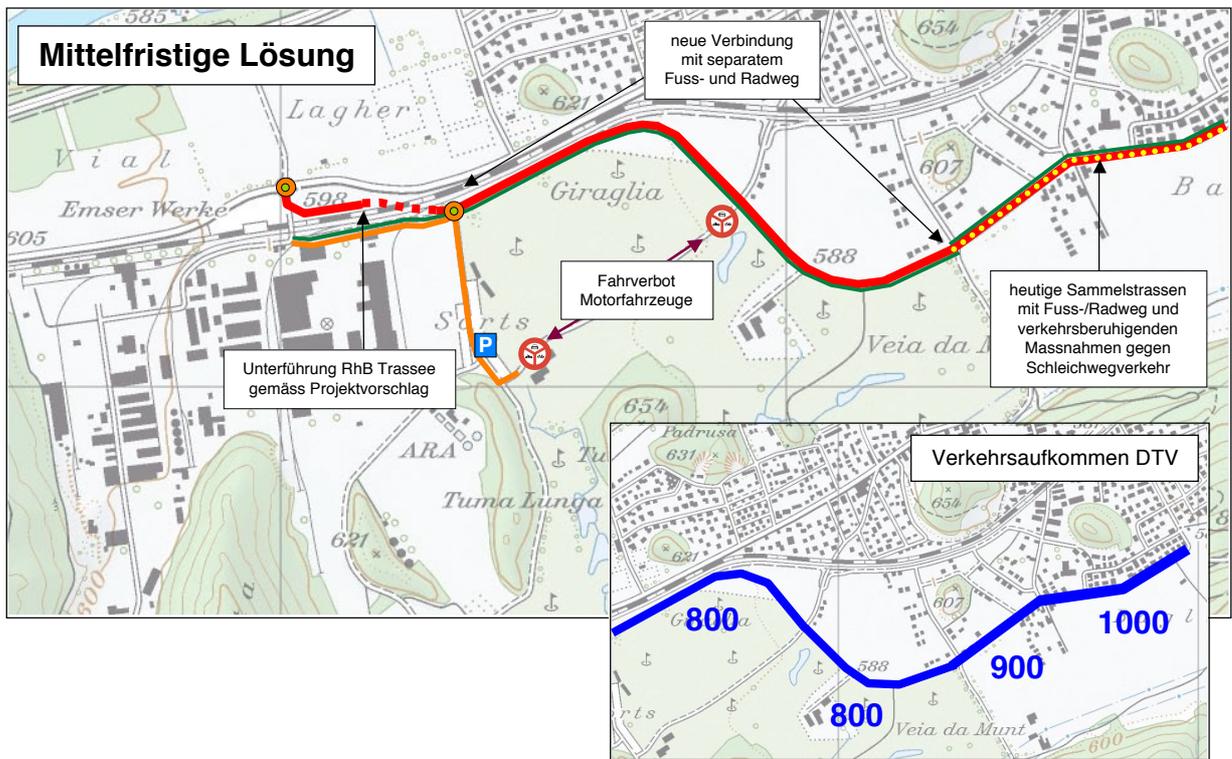
Machbarkeit denkbarer Halbanschluss N13 Domat/Ems Ost



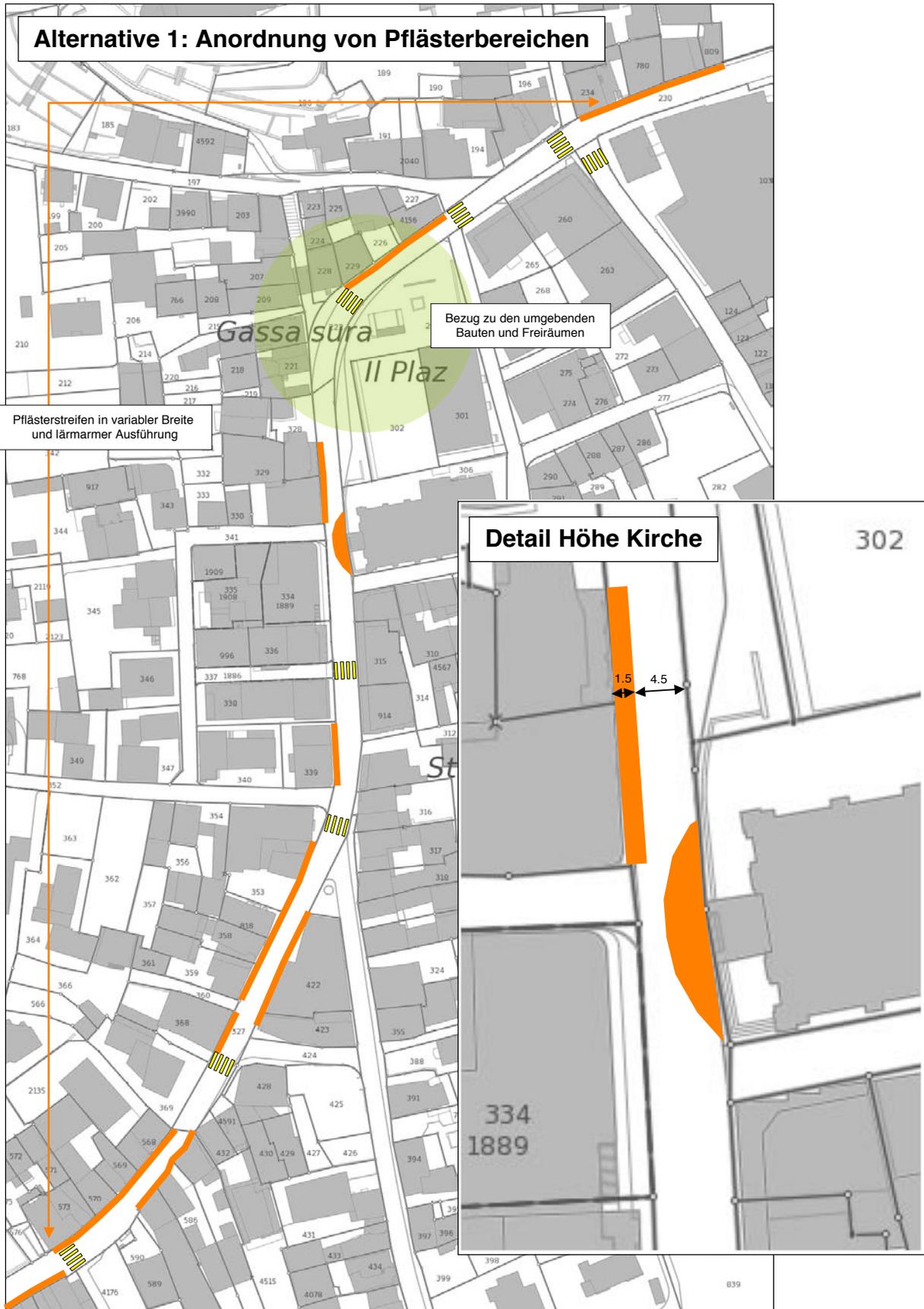
Erschliessungsvarianten Ost mit Auswirkungen



Erschliessungsmassnahmen West mit Auswirkungen



Neugestaltung der Ortsdurchfahrt im Dorfzentrum



Neugestaltung der Ortsdurchfahrt im Dorfzentrum

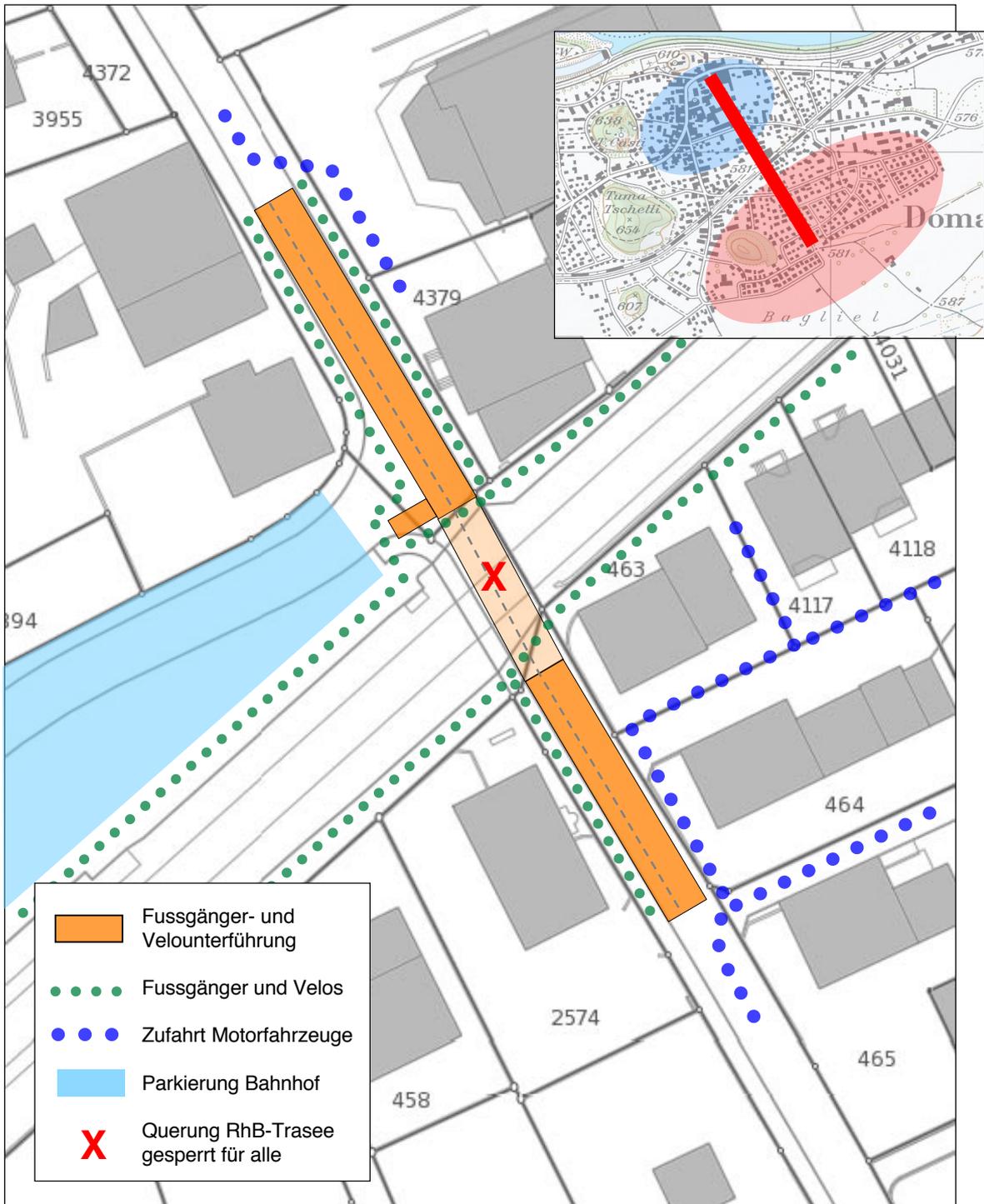
Alternative 2: Anordnung von Plattenstreifen



Referenzbeispiel: Sissach



Denkbare Langsamverkehrsachse Wohnen - Zentrum (Velo- und Fussgängerunterführung Riel - Gassa sutò)



Denkbare Langsamverkehrsachse Wohnen - Zentrum (Photomontagen)

