

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
1			Die Via Carrera ist schmal, so dass das Kreuzen erschwert ist. Deshalb wäre eventuell ein Einbahnverkehrsregime in der Via Carrera sinnvoll. Die Zufahrt und Abfahrt von resp. in die Kantonsstrasse könnten unterschiedlich erfolgen, so dass es im Quartier nicht zwingend zu Mehrverkehr kommen müsste.	Wird nicht berücksichtigt Die Strasse ist ca. 4.30 m breit. Bei dieser Breite können gemäss VSS 640 201 zwei Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit (zwischen 20 und 30 km/h) kreuzen. Durch die schmale Strassenbreite wird das Tempo des motorisierten Individualverkehrs gesenkt und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Da kein Gegenverkehr mehr vorhanden ist und die Fahrbahnbreite für eine Fahrspur sehr breit ist, werden die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs bei einem Einbahnregime voraussichtlich zunehmen. Zudem entstehen Umwegfahrten, was zu Mehrverkehr führt. In einem Wohnquartier sind diese Effekte unerwünscht.	keine Änderung
2			Zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmer und insbesondere zur verbesserten Sicherheit des Langsamverkehrs ist für mich ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge (ausgenommen Landwirtschaft und Gemeinde) auf der geplanten Velopendleroute ab der Abzweigung Via Carrera Richtung Rhäzüns unabdingbar. Dies umso mehr, da der Langsamverkehr (Velo) zunehmen wird und auch die Übersichtlichkeit in diesem Bereich nicht optimal ist.	Zur Kenntnisnahme Mit der Umsetzung der Velopendleroute ist dannzumal ein Fahrverbot auf der Velopendleroute zwischen Rhäzüns und Bonaduz zu prüfen.	keine Änderung
3			Ist die Velopendleroute auf der Abbildung 27 richtig eingetragen? Falls ja, würde das einer neuen Route entsprechen. Was wären in diesem Falle die Gründe für diese Linienführung?	Wird berücksichtigt Die Linienführung der Velopendleroute auf der Abbildung 27 ist nicht korrekt. Die Linienführung verläuft zwischen Bonaduz und Rhäzüns auf dem westlich liegenden Feldweg und nicht wie eingetragen auf dem östlich liegenden Weg. Die Abbildung wird überarbeitet.	Anpassung Linienführung Velopendleroute
4			Eine direkte Busverbindung nach Chur sollte, wenn immer möglich bestehen bleiben. Mindestens müsste die Infrastruktur (Wetterschutz etc.) im Umsteigebereich in Tamins massiv verbessert werden und die Anschlussicherheit gewährleistet sein.	Zur Kenntnisnahme Der öffentliche Verkehr unter anderem die Busverbindung nach Chur ist für die Gemeinde Bonaduz sehr wichtig. Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung und setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Der öffentliche Verkehr liegt allerdings nicht in der Kompetenz der Gemeinde, sondern in der Kompetenz des Kantons.	keine Änderung
5			Die OEV- Anbindung ist ein zentrales Element von höchster Priorität.	Zur Kenntnisnahme Diese Meinung teilt die Gemeinde Bonaduz. Die Gemeinde Bonaduz setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Der öffentliche Verkehr liegt allerdings nicht in der Kompetenz der Gemeinde, sondern in der Kompetenz des Kantons.	keine Änderung
6			Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die Parz. 403, wo Sie offenbar öffentliche Parkplätze vorsehen, eine dienstbarkeitsbelastete Fläche ist. D.h. zu Lasten der Parzelle 403 besteht die grundbuchamtliche Dienstbarkeit eines Fuss- und Fahrwegrechtes zugunsten unserer Parz. 402. Dies ist ein dingliches Recht.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde bedankt sich für den Hinweis. Im Gesamtverkehrskonzept wurden sämtliche öffentliche Flächen, auf welchen Parkfelder vorliegen, dargestellt. Die Überprüfung der Dienstbarkeiten auf diesen Flächen erfolgt im Rahmen des Parkierungskonzeptes.	keine Änderung
7			Ein allgemeines Fahrverbot auf der Sculmserstrasse ab Ortsausgang zur Via Tuleu (Lag) wird sehr befürwortet.	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
8			<p>Es ist unschwer zu erkennen, dass diese vorgeschlagenen Massnahmen – vor allem die Hauptmassnahmen, aber auch die weiteren Massnahmen, mit einem (teils hohen) Preisschild versehen sind und eine gesamtheitliche Realisierung der Massnahmen kaum möglich sein wird. Daher wird eine Priorisierung der vorgeschlagenen Massnahmen unumgänglich sein. Es ist vorab zu priorisieren, was finanziell machbar ist und schnell umgesetzt werden kann. Aus den vorgelegten Grundlagen ist ersichtlich, dass Verkehrssicherheitsmassnahmen rasch und wohl ohne grösseren Aufwand realisiert werden können. Es sind dies namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anpassung des Geschwindigkeitsregimes auf der Hauptstrasse und auf der Versamerstrasse (MIV 1); • Die klare und frühzeitige Gestaltung der Ortseingänge (MIV 2); • Die Anpassung der Verkehrssicherheit/Regelung des Geschwindigkeitsregimes auf der Via Tuleu (MIV 4). 	<p>Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die Umsetzungsschritte sowie die Priorisierung der Massnahmen sind unumgänglich. Das Gesamtverkehrskonzept Bonaduz hat das Ziel, sämtliche Massnahmen aufzuzeigen. Die Priorisierung der Massnahme, die zeitliche Abstimmung der Massnahme sowie die Auslösung der Projekte für die jeweiligen Massnahmen erfolgt in einem nächsten Schritt.</p>	keine Änderung
9			<p>Die Gemeinde hat in den letzten Jahren mittels Gemeindeanlagen viel in die Freizeitaktivitäten investiert (Sanierung Lag, Eisplatz, Pumptrack, Fussballplatz). Diese müssen für die meist jüngeren Benutzerinnen und Benutzer sicher erreichbar sein, was voraussetzt, dass der entsprechende Langsamverkehr nicht mit dem motorisierten Verkehr in Konflikt gerät. Folgende Massnahmen erscheinen uns überlegenswert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Erreichen von Lag/Eisplatz/Pumptrack vom Dorf aus zu Fuss bzw. mit dem Velo; • Gewährleistung einer sicheren Verbindung vom Lag/Eisplatz/Pumptrack zum Fussballplatz (Trottoir an der Via Tuleu, evtl. Fussgängerstreifen); • Sperrung Sculmserstrasse ab Ende der Bebauung für den motorisierten Verkehr oder Reduktion des Verkehrs durch Signalisation als Einbahnverkehr. 	<p>Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die sichere Erreichbarkeit der Freizeitanlagen für den Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiges Anliegen und wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt und aufgenommen. Durch die vorgesehenen Massnahmen können sichere, direkter und attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ziel- und Quellgebieten angeboten werden.</p>	keine Änderung
10			<p>Das Gesamtverkehrskonzept hat aufgezeigt, dass die Schulwege erhebliches Verbesserungspotential haben (z.B. Via Ruver, Dorfstrasse, Obere Bahnhofstrasse/Campogna). Es sind umgehend Massnahmen zu ergreifen, um diese Sicherheit zu gewährleisten.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Der Schulweg ist für ein Kind mehr als nur eine Strecke von A nach B. Der Schulweg ist für Kinder ein Erlebnis- und Erfahrungsraum. Dementsprechend wichtig ist die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg. Das Verbesserungspotenzial der Schulwege in der Gemeinde Bonaduz wurde erkannt und im Gesamtverkehrskonzept aufgenommen.</p>	keine Änderung
11			<p>Wie im Konzept aufgezeigt, sind die Bahnübergänge zu verbessern und breiter auszugestalten.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die Bahnübergänge in der Gemeinde Bonaduz sind ungenügend. Die Umsetzung für die Verbreiterung der Bahnübergänge läuft.</p>	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
12			Das Gesamtverkehrskonzept hat aufgezeigt, dass die Verkehrsinfrastrukturen in der Gemeinde Bonaduz in erheblichem Masse ungenügend ausgestaltet sind und den Anforderungen an den täglichen Verkehr auch im Dorf selber nicht mehr zu genügen vermögen. Die Verkehrsprobleme steigen bei zunehmendem Wachstum an und akzentuieren sich dort, wo die Strassen und Wege nicht den baulichen Aktivitäten angepasst werden. Somit ist zwingend eine Koordination des Verkehrs mit der Bebauung vorzunehmen.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist unabdingbar und wird auch von den übergeordneten Gesetzen und Planungsinstrumenten verlangt (z. B. RPG, kantonaler Richtplan).	keine Änderung
13			Die CVP Bonaduz teilt die Schlussfolgerung im Konzept, wonach Schleichverkehr innerhalb der Quartiere (z. B. Via Sableun zur Sculmserstrasse) zu vermeiden ist. Nach der Gewährleistung der Entleerung des neuen Quartiers Ginellas nach Süden ist daher eine Beschränkung des motorisierten Verkehrs über die Via Tgvisuri in Betracht zu ziehen.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die Problematik des zusätzlichen Verkehrs aus dem Gebiet «Ginellas» wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt. Mit der Prüfung einer Strassensperrung wurde eine zweckmässige Massnahme vorgeschlagen.	keine Änderung
14			Die CVP Bonaduz teilt die Schlussfolgerung im Gesamtverkehrskonzept, dass ein erhebliches Potential für unser Dorf in der Aufwertung des Dorfplatzes und des Bahnhofplatzes liegt. Insbesondere der Dorfplatz könnte durch die Schaffung einer (unterirdischen?) Parkierungsanlage vom Verkehr befreit werden. Soweit ein Ausbau des Coop erfolgen sollte, wäre die Chance wahrzunehmen, zusammen mit dem Grossverteiler und auch allenfalls den übrigen Anrainern ein entsprechendes Gesamtprojekt zu entwickeln. Für die CVP Bonaduz sind die Aussichten auf ein gelungenes Projekt grösser, wenn der Perimeter für ein derartiges Generationenprojekt möglichst weit gesteckt werden kann. Es kann nicht sein, dass nur die Gemeinde die Last für ein entsprechendes Projekt trägt.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Das Potenzial der Aufwertung des Dorf- und Bahnhofplatzes wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt. Mit der Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes «Hauptstrasse, Versamerstrasse inkl. Dorfplatz» sowie der Planung des Coops laufen bereits Planungen zur Aufwertung des Dorfplatzes.	keine Änderung
15			Die steigende Einwohnerzahl und die zunehmende Anzahl von Arbeitsplätzen bei der Hamilton fordern, dass auch die Anbindung unseres Dorfes an andere Gemeinden und Arbeitsplätzonen verbessert werden muss. Dies trägt zur Attraktivität unseres Dorfes bei. Derzeit ist Bonaduz von auswärts mit dem Velo nur schwierig zu erreichen. Der Bonaduzerstütz ist für Teilnehmer des Langsamverkehrs gefährlich, der Weg über die Campagna zu umständlich und unattraktiv. Die Gemeinde würde als Wohngemeinde an Attraktivität gewinnen, wenn auch Arbeitsplätze ausserhalb unseres Siedlungsgebietes – zu denken ist an das Industrieareal in Ems bzw. die Ems-Chemie, aber auch eine Arbeitsplätzzone in Farsch/Isla – effizient und bequem per Velo erreicht werden können. Gleichzeitig könnte so der Binnenverkehr reduziert werden.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Der Veloverkehr gilt neben dem Fussverkehr als effizienteste und verträglichste Form der Mobilität. Daher wird das Velo in Zukunft, insbesondere mit dem zunehmenden Aufkommen der E-Bikes, eine immer wichtigere Mobilitätsform einnehmen. Zudem weist das Velo als Verkehrsmittel diverse Vorteile wie z. B. individuell, kostengünstig, wirtschaftlich, platzsparend etc. auf. Die Erstellung einer sicheren und direkten Velopendleroute, welche wichtige Arbeitsplätze auch ausserhalb der Gemeinde Bonaduz erschliesst, ist daher zentral.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
16			Die Attraktivität von Bonaduz wird sich auch an einer möglichst guten Anbindung des ÖV nach Chur und Thusis zeigen. Es sind daher möglichst viele stündliche Verbindungen zu gewährleisten.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz teilt diese Meinung. Die Gemeinde setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein.	keine Änderung
17			Der Satz «Mit einer Fussweginfrastruktur zwischen der Schulhausstrasse und der Hauptstrasse wird eine direkte Verbindung an den Bahnhof Bonaduz entstehen» soll ersatzlos gestrichen werden.	Wird teilweise berücksichtigt Das Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es sichere und direkte Fuss- und Velowegverbindungen zwischen Ziel- und Quellgebieten aufzuzeigen. Dabei gilt der Bahnhof Bonaduz sowie die Bushaltestellen als wichtiges Zielgebiet und die Wohnsiedlungen als Quellgebiete. Die detaillierte Durchwegung wird in einem später folgenden Projekt bestimmt. Das «Symbolbild» bei der Massnahme ÖV 03 wird ersetzt.	Ersetzung Bild Massnahme ÖV 03
18			Aus dem Gesamtverkehrskonzept konnten wir entnehmen, dass Sie zwischen der Schulhausstrasse und der Hauptstrasse eine direkte Fussweg-Verbindung an den Bahnhof Bonaduz planen. In diesem Zusammenhang sind wir auf der Seite 60 des Gesamtverkehrskonzeptes sogar auf ein Foto unserer Parzelle (772) gestossen. Im Namen der STWE-Gemeinschaft Campogna, Hauptstrasse 27, Bonaduz, würden wir es sehr begrüessen, dass solche Fuss- und Fahrwege nicht auf privatem Grund sondern, wo möglich, auf öffentlichen Grundstücken erstellt werden.	Wird teilweise berücksichtigt Das Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es sichere und direkte Fuss- und Velowegverbindungen zwischen Ziel- und Quellgebieten aufzuzeigen. Dabei gilt der Bahnhof Bonaduz sowie die Bushaltestellen als wichtiges Zielgebiet und die Wohnsiedlungen als Quellgebiete. Die detaillierte Durchwegung wird in einem später folgenden Projekt bestimmt. Das «Symbolbild» bei der Massnahme ÖV 03 wird ersetzt.	Ersetzung Bild Massnahme ÖV 03
19			Auf der Via Tuleu sollen folgende Massnahmen getroffen werden: <ul style="list-style-type: none"> • Herabsetzung der Tempolimiten in der Bauzone auf 30 km/h und ausserhalb der Bauzone auf 50 km/h (evtl. bereits zukünftige Bauzone berücksichtigen); • Erstellung von Schwellen, um die Einhaltung der Tempolimiten zu erzwingen; • Signalisation der Rechtsvortritte; • Signalisation von Spielplatz/Fussballplatz/Pumptrack etc.; • Erstellung von Zebrastreifen; • Regelmässige Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen. 	Zur Kenntnisnahme Im Gesamtverkehrskonzept wird die gesamte Gemeinde Bonaduz betrachtet und die Defizite im Bereich Verkehr aufgezeigt. Dabei wird die Via Tuleu als problematische Route gekennzeichnet. Ebenfalls wird dargelegt, dass die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Via Tuleu verbessert werden soll und das Geschwindigkeitsregime überprüft werden muss. Die detaillierte Gestaltung der Via Tuleu (mit der Erstellung von Schwellen, Signalisation Rechtsvortritte, Markieren von Zebrastreifen etc.) erfolgt in einem separaten Projekt. Die Via Tuleu ist allerdings eine Kantonstrasse. Die Zuständigkeit liegt daher nicht bei der Gemeinde, sondern beim Kanton.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
20			<p>Die Via Tuleu wird grundsätzlich für zwei nicht vereinbare Zwecke genutzt. Der Zugang muss zwingend getrennt werden. Dabei sind folgende Massnahmen vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zufahrt für die Industrie soll neu von der Versamerstrasse / Tuleu sura erfolgen. Die bereits bestehende Zufahrt zum Elektrizitätswerk kann dafür ausgebaut werden. Somit wären wenig bis keine Waldrodung erforderlich. • Die bestehende Zufahrt soll nur noch für den Zugang zum Freizeitangebot und den Wohnquartieren genutzt werden dürfen. 	<p>Wird nicht berücksichtigt Es wurde richtig erkannt, dass die Via Tuleu von zwei unterschiedlichen nur bedingt vereinbarten Zwecken genutzt wird. Die Via Tuleu weist gemäss Verkehrsmessung vom 6. – 21 Mai 2019 ein Verkehrsaufkommen von 980 Fahrzeugen pro Tag (ca. 2 Fahrzeuge pro Minute in der Abendspitzenstunde) auf. Der Schwerverkehr ist mit 9 % relativ hoch. Bei der Via Tuleu handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Zudem ist es eine Industrieerschliessung. Die Strasse müsste daher mindestens eine Strassenbreite von 6.0 m aufweisen. Zudem müssten Sicherheitsmassnahmen aufgrund des Elektrizitätswerkes getroffen werden. Die Verschiebung einer Kantonsstrasse durch ein Privatareal Axpo Grid AG, welches zudem noch den Wald tangiert, ist kaum umsetzbar. Die Investitionskosten einer neuen Erschliessungsstrasse übersteigen den Nutzen dieser Strasse bei Weitem. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und des hohen Ausbaustandards der Strasse nicht gewährleistet. Die Verkehrssicherheit kann mit anderen Massnahmen z. B. Temporeduktion sowie einem Trottoir oder einem kombinierten Fuss- und Veloweg entlang der Via Tuleu etc. verbessert werden.</p>	keine Änderung
21			<p>Die Auflösung der 50 km/h Limite in Richtung Versam erfolgt viel zu früh. Dies verursacht bei der Parkplatz-Ausfahrt eine gefährliche Situation. Da die 50er Zone aktuell erst kurz vor der Gabelung zur Via Tuleu beginnt, entsteht auch dort eine gefährliche Situation. Auflösung der 50er Zone erst nach der Parkplatzausfahrt (Richtung Versam).</p>	<p>Wird teilweise berücksichtigt Gemäss Art 22. Signalisationsverordnung (SSV) ist der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Eine Verschiebung der «generell 50 km/h» Tafel nach Westen ist daher kaum möglich. Allerdings soll eine Übergangsstrecke (60 km/h) zwischen dem Parkplatz «Grosser Kohlplatz» und der heutigen Signalisation 50 km/h geprüft werden. Dazu muss ein Verkehrsgutachten ausgearbeitet werden.</p>	Ergänzung Massnahme MIV 01 auf Versamerstrasse
22			<p>Gemäss den Informationen des Gesamtverkehrskonzepts sollte der obere Teil der Sculmserstrasse Richtung Lag für jeglichen motorisierten Verkehr geschlossen werden. Diesen Entscheid würden wir sehr begrüßen.</p>	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung
23			<p>Die Idee, die Sculmserstrasse ab Abzweigung Löserweg mit einem Teilfahrverbot zu belegen, ist sehr begrüssungswert.</p>	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung
24			<p>Seite 42, Wunschlinie Fussführung, Via Tuleu zur Versamerstrasse bis Parkplatz. Es besteht ein «Trampelpfad», evtl. verbessern.</p>	<p>Wird berücksichtigt Die Idee eines Weges zwischen der Via Tuleu zur Versamerstrasse bis zum Parkplatz wird begrüsst und als gute Idee erachtet. Die Fussverbindung wird im Gesamtverkehrskonzept aufgenommen. In einem detaillierten Projekt ist die Wegführung zu prüfen.</p>	Ergänzung Massnahme FV 01
25			<p>Seite 59/60, Sculmserstrasse ab Abzweigung Löserweg bis Via Tuleu individualverkehrsfrei machen?</p>	<p>Eine mögliche Variante neben dem Anbringen einer Fussinfrastruktur wäre die Sperrung der Sculmserstrasse für den motorisierten Individualverkehr. Dies ist im weiteren Verfahren konkret zu prüfen.</p>	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
26			Als Anwohner des Löserwegs ist uns vor allem der Vorschlag, den Abschnitt Sculmserstrasse ab Löserweg bis Lag verkehrsfrei zu gestalten, ins Auge gestochen. Wir würden es begrüßen, wenn dieser Strassenabschnitt wie früher schon wieder verkehrsfrei und Fussgänger freundlich gestaltet würde. Wir hoffen aber, dass bei dieser Variante die Verkehrsteilnehmenden Richtung Industrie dann nicht den Löserweg als Ausweichroute nutzen. Das Problem, dass die Lastwagen das Fahrverbot auf der Sculmserstrasse ab Löserweg umfahren, indem sie den Löserweg runter fahren, besteht bereits heute schon. Für eine enge Quartierstrasse wie es der Löserweg ist (mit vielen Familien mit Kindern verschiedenen Alters), ist dies auf keinen Fall wünschenswert. Eventuell wäre die Führung einer Einbahnstrasse zu prüfen.	Zur Kenntnisnahme Wenn es sich nach Einführung des Fahrverbotes zeigt, dass der Löserweg massgeblich von Mehrverkehr belastet wird, werden weitere flankierende Massnahmen geprüft und umgesetzt.	keine Änderung
27			MIV5. Die Verkehrssituation an der Via Crest muss unbedingt bereinigt werden. Es kann nicht sein, dass weitere Quartiere über die Via Crest, welche ihrerseits bereits eine Feinerschliessung darstellt, erschlossen sind. Dies ist aktuell faktisch der Fall. Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll eine Strassensperrung geprüft werden. Diese Formulierung ist zu wenig konkret. Im Gesamtverkehrskonzept soll für dieses seit Jahren bekannte Problem eine konkrete Lösung aufgeführt werden, d. h. es ist eine Strassensperrung festzulegen.	Wird teilweise berücksichtigt Die Verkehrsproblematik bei der Via Crest wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt. Das Gesamtverkehrskonzept sieht ein Achsen-Kammer-Prinzip vor, wodurch der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt und verkehrstechnisch zweckmässig auf die übergeordneten Strassen geleitet werden. Das Gesamtverkehrskonzept hat allerdings keine Verfügungsgewalt, wodurch konkrete Formulierungen wie «es ist» oder «muss» nicht möglich sind. Die Gemeinde Bonaduz erarbeitet zu dieser Thematik aber ein konkretes Projekt aus.	keine Änderung
28			MIV 3. Das Neubaugebiet muss über die Via Crusch erschlossen werden und nicht wie im Konzept aufgeführt "soll".	Wird nicht berücksichtigt Die Verkehrsproblematik bei der Via Crest wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt. Das Gesamtverkehrskonzept sieht ein Achsen-Kammer-Prinzip vor, wodurch der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt und verkehrstechnisch zweckmässig auf die übergeordneten Strassen geleitet werden. Das Gesamtverkehrskonzept hat allerdings keine Verfügungsgewalt, wodurch konkrete Formulierungen wie «es ist» oder «muss» nicht möglich sind. Die Gemeinde Bonaduz erarbeitet zu dieser Thematik aber ein konkretes Projekt aus.	keine Änderung
29			30er Zone auf <u>allen</u> Strassen innerhalb des Dorfs Bonaduz (inkl. Hauptstrassen).	Wird berücksichtigt Innerhalb des Siedlungsgebietes auf untergeordneten Strassen (Erschliessungsstrassen/Sammelstrassen) liegt bereits flächendeckend Tempo-30 vor. Auf der Hauptstrasse wird zurzeit ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet. Dieses sieht im Zentrumsbereich die Einführung von einer Tempo-30-Zone vor.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
30			Wir stellen fest, dass die Nummernschilderhebung ganztags an einem Mittwoch stattgefunden hat (Schulfreier Nachmittag).	Zur Kenntnisnahme Die Nummernschilderhebung fand am Dienstag 7. Mai und Mittwoch 8. Mai 2019 statt. Die Tagesganglinien der Querschnittsmessungen, welche zwischen dem 6. und 21 Mai in der Gemeinde Bonaduz stattgefunden haben zeigen, dass über die Wochentage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) identische Morgen- und Abendspitzen vorliegen. Auch der Vergleich der Nummernschilderhebung der Abendspitzenstunde vom Dienstag 7. Mai und der Abendspitzenstunde vom Mittwoch dem 8. Mai zeigen, dass das Verkehrsaufkommen mehrheitlich identisch ist. Es kann daher gesagt werden, dass die Schüler keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs haben.	keine Änderung
31			Auf der Abb. 8 fehlen verschiedene Verkehrserzeuger (Restaurants, Pizzeria, Bongert, Tankstelle). Zu den Verkehrserzeugern zählen auch Freizeit und Sportanlagen sowie Gemeindevorrichtungen (Blockhütte) und Armeestandort. Zudem sollten auch Institutionen wie Bongert oder Kinderrippen eingebunden werden.	Wird nicht berücksichtigt Auf der Abbildung 8 sind stabilere Nutzungen im grösseren Rahmen abgebildet. Dabei geht es insbesondere um Arbeitsplatzgebiete, Freizeit- und Sportanlagen sowie grössere Einkaufsstandorte wie der Volg oder der Coop. Ebenfalls dargestellt sind sensible Nutzungen, wie die Schule, die Kirche und der Friedhof. Auf den Eintrag von einzelnen Restaurants wird verzichtet, da sich diese über die Jahre ändern können. Die Blockhütte weist nur an einzelnen Tagen ein höheres Verkehrsaufkommen auf und wird daher ebenfalls nicht aufgenommen.	keine Änderung
32			Hier gilt festzuhalten, dass parallel zur Mitwirkung die Beschwerdeaufgabe zum Arealplan Ginellas-Ruver-Caschners läuft.	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung
33			Die bauliche Entwicklung im Kern sind abgestimmt auf die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Dieser Satz schränkt entweder die Entwicklung im Kern oder die Entwicklung in den Aussenquartieren ein und ist zu streichen.	Wird nicht berücksichtigt Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist unabdingbar und wird auch von den übergeordneten Gesetzen und Planungsinstrumenten verlangt (z. B. RPG, kantonaler Richtplan).	keine Änderung
34			2) diese Aussage stimmt nur insofern, dass die Verkehrsinfrastruktur aufgrund der Verkehrsführung, resp. dem Verkehrsverhalten knapp dimensioniert ist.	Wird nicht berücksichtigt: Die Verkehrsführung in Bonaduz verläuft im Mischverkehr. Die Strassen sind für den motorisierten Individualverkehr grösstenteils in beide Richtungen befahrbar. Eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs vom motorisierten Individualverkehr ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Die Verkehrsführung könnte beispielsweise geändert werden, dass vermehrt Einbahnstrassen vorgesehen werden. Die Einführung von Einbahnsystemen erzeugt allerdings im Grundsatz Mehrverkehr und die gefahrenen Geschwindigkeiten werden vielfach höher, da kein Gegenverkehr vorhanden ist. Sowohl steigendes Verkehrsaufkommen wie auch höhere Geschwindigkeiten sind nicht zweckmässig. Die Veränderung des Verkehrsverhaltens bzw. die Verlagerung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs ist zwingend anzustreben. Im Gesamtverkehrskonzept werden mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie attraktiven Fuss- und Velowegverbindungen versucht, das Verkehrsverhalten umzulenken. Die Verlagerung ist dabei aber beschränkt. Ein komplett anderes Verkehrsverhalten wird damit nicht erreicht. Daher ist aus heutiger Sicht die Verkehrsinfrastruktur knapp dimensioniert auch in Bezug auf die Verkehrsführung sowie auf das Verkehrsverhalten.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
35			In Verbindung mit 3.1.4 wird im dritten Abschnitt dargelegt, dass die Fahrzeugmengen auf der Versamerstrasse nur untergeordnete Bedeutung aufweisen. Warum die Aussage im Fazit «knapp dimensioniert»?	Wird nicht berücksichtigt: Die Versamerstrasse hat im Verhältnis zur Hauptstrasse in Bezug auf das Verkehrsaufkommen lediglich eine untergeordnete Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen auf der Versamerstrasse beträgt lediglich ca. 17 % des Verkehrsaufkommens auf der Hauptstrasse. Trotzdem weist die Versamerstrasse eine Belastung von 1'380 Fahrzeugen pro Tag (DTV) auf. Die Strasse ist mit 5-6 m Breite eher schmal. Der Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen ist auch bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet. Die Versamerstrasse ist daher knapp dimensioniert.	keine Änderung
36			Wir stellen fest, dass das Projekt auf diesem Abschnitt dazu führen wird, dass der Individualverkehr und der Langsamverkehr getrennt werden. Jedoch wird der Schwerverkehr (Industrie) auf dieser Achse belassen. Das erachten wir als falschen Lösungsweg. Wir fordern ein strategisches Umdenken. Der Schwerverkehr und der Industrieverkehr sollen das Industriegebiet über die Versamerstrasse bis auf die Höhe Tennisplatz/NOK geführt werden. Eine neue Verbindung auf die Sculmserstrasse soll die gesamte Industrie und die Verbindung nach Sculms/Scardanal sowie das letzte Industrieareal neu erschliessen. Somit sind die Zufahrten, neu Tempo 30 auf die Sportanlagen (Sommer und Winter) auch für den Langsamverkehr sichergestellt.	Wird nicht berücksichtigt: Es wurde richtig erkannt, dass die Via Tuleu von zwei unterschiedlichen nur bedingt vereinbarten Zwecken genutzt wird. Die Via Tuleu weist gemäss Verkehrsmessung vom 6. – 21 Mai 2019 ein Verkehrsaufkommen von 980 Fahrzeugen pro Tag (ca. 2 Fahrzeuge pro Minute in der Abendspitzenstunde) auf. Der Schwerverkehr ist mit 9 % relativ hoch. Bei der Via Tuleu handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Zudem ist es eine Industrieerschliessung. Die Strasse müsste daher mindestens eine Strassenbreite von 6.0 m aufweisen. Zudem müssten Sicherheitsmassnahmen aufgrund des Elektrizitätswerkes getroffen werden. Die Verschiebung einer Kantonsstrasse durch ein Privatareal Axpo Grid AG, welches zudem noch den Wald tangiert, ist kaum umsetzbar. Die Investitionskosten einer neuen Erschliessungsstrasse übersteigen den Nutzen dieser Strasse bei Weitem. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und des hohen Ausbaustandards der Strasse nicht gewährleistet. Die Verkehrssicherheit kann mit anderen Massnahmen z. B. Temporeduktion sowie einem Trottoir oder einem kombinierter Fuss- und Veloweg entlang der Via Tuleu etc. verbessert werden.	keine Änderung
37			Neue Einschränkungen sind nicht sichtbar.	Wird nicht berücksichtigt: Die Abbildung liegt im Kapitel «Analyse». Daher zeigt die Abbildung nur den Ist-Zustand auf.	keine Änderung
38			Die Gemeinde Bonaduz muss sich politisch dafür einsetzen, dass die Busverbindung Bonaduz – Chur weiterhin bestehen bleibt.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Der öffentliche Verkehr liegt allerdings nicht in der Kompetenz der Gemeinde, sondern in der Kompetenz des Kantons.	keine Änderung
39			Die Gemeinde Bonaduz muss sich politisch dafür einsetzen, dass bei Überlastungsverkehr die Hauptstrassen nicht als Ausweichrouten genutzt werden (siehe z. B. Göschenen).	Wird berücksichtigt Die Problematik, dass die Hauptstrasse als Ausweichroute bei stockendem Verkehr auf der Autobahn benutzt wird, ist erkannt. Die Gemeinde Bonaduz sowie die Region Imboden setzten sich für Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung dieser Problematik ein. Dafür liegt ein regionales Raum- und Gesamtverkehrskonzept vor, welche Massnahmen wie die Schliessung der Autobahnausfahrten oder Geschwindigkeitsharmonisierungen vorsehen. Mit der Aufnahme des Doppelpurbaus zwischen dem Autobahnzubringer Reichenau und dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels ins aktuellste strategische Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) wurden bereits erste Erfolge erzielt. Ebenfalls erarbeitet die Gemeinde Bonaduz ein Betriebs- und Gestaltungskonzept im Dorfzentrum auf der Hauptstrasse aus, welches zum Ziel hat, den Durchfahrtswiderstand des motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
40			Die Verkehrsknotenpunkte sind zu lösen Die Sicherung des Langsamverkehrs ist zu priorisieren.	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung
41			Umsetzung einer öffentlichen Parkieranlage ist zu streichen. Mit dieser Massnahme wird der Individualverkehr gefördert – das geht in die völlig falsche Richtung.	Wird nicht berücksichtigt: Der Dorfplatz weist eine Zentrumsfunktion auf. Es liegen diverse publikumsintensive Nutzungen (Post, Coop, Kirche, Hotel) vor. Auf dem Dorfplatz befinden sich heute Parkfelder. Die Auslastung der Parkfelder ist aufgrund der diversen publikumsintensiven Nutzungen relativ hoch. Durch die Tiefgarage können die bestehenden Parkfelder in den Untergrund verlegt und der Dorfplatz aufgewertet werden. Das Parkieren in einer Tiefgarage ist umständlicher als oberirdisch möglichst direkt vor der Zielnutzung. Mit der Realisierung einer Tiefgarage wird daher nicht primär der motorisierte Individualverkehr gefördert, sondern der Dorfplatz aufgewertet.	keine Änderung
42			Prüfung Verkehrsführung (Einbahnverkehr).	Wird nicht berücksichtigt: In einem Einbahnsystem wird das Verkehrsaufkommen aufgrund von Umwegfahrten erhöht. Zudem steigen vermeintlich die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, da kein Gegenverkehr vorhanden ist. Dies ist im Siedlungsgebiet insbesondere in Wohngebieten unerwünscht.	keine Änderung
43			Wir empfehlen auf eine Parkierung zu verzichten. Die Aufwertung des Platzes begrüssen wir für den Langsamverkehr.	Wird nicht berücksichtigt: Der Dorfplatz weist eine Zentrumsfunktion auf. Es liegen diverse publikumsintensive Nutzungen (Post, Coop, Kirche, Hotel) vor. Rund um den Dorfplatz befinden sich heute Parkfelder. Die Auslastung der Parkfelder ist aufgrund der diversen publikumsintensiven Nutzungen relativ hoch. Durch die Tiefgarage können die bestehenden Parkfelder in den Untergrund verlegt werden. Der Dorfplatz kann dadurch aufgewertet werden. Das Parkieren in einer Tiefgarage ist umständlicher als oberirdisch auf dem Platz möglichst direkt vor dem Laden. Mit der Realisierung einer Tiefgarage wird daher nicht primär der motorisierte Individualverkehr gefördert, sondern der Dorfplatz aufgewertet.	keine Änderung
44			Das Gebiet «Ginellas» muss über die Via Crusch erschlossen werden. MIV über den Bahnübergang Sculmserstrasse muss durch Verkehrslenkung eingeschränkt werden (Einbahnverkehr). Somit kann der Langsamverkehr auch gesichert werden.	Wird teilweise berücksichtigt Die Problematik des Mehrverkehrs aus dem Neubaugebiet «Ginellas» wurde im Gesamtverkehrskonzept erkannt. Um Ausweichverkehr zu verhindern und der Bahnübergang bei der Sculmserstrasse zu entlasten, wird die Prüfung von Strassensperrungen vorgeschlagen.	keine Änderung
45			Zielführende Massnahmen sind hier zwingend. Allf. auch zusätzliche Verkehrsführungen (Einbahnverkehr).	Wird nicht berücksichtigt: In einem Einbahnsystem wird das Verkehrsaufkommen aufgrund von Umwegfahrten erhöht. Zudem steigen vermeintlich die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, da kein Gegenverkehr vorhanden ist. Dies ist im Siedlungsgebiet insbesondere in Wohngebieten unerwünscht.	keine Änderung
46			Hier erwarten wir im Zuge des Verkehrskonzeptes auch weiterführende Massnahmen wie Prüfungen von Unterquerungen mit Einbahnverkehr.	Wird nicht berücksichtigt: In einem Einbahnsystem wird das Verkehrsaufkommen aufgrund von Umwegfahrten erhöht. Zudem steigen vermeintlich die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, da kein Gegenverkehr vorhanden ist. Dies ist im Siedlungsgebiet insbesondere in Wohngebieten unerwünscht.	keine Änderung

Nr.			Einsprachen/Eingaben/Antrag Begründung	Art der Berücksichtigung	Änderung im GVK
47			Es soll geprüft werden, ob bei einem Ausbau der Zugsverbindung der Busbetrieb baulicher Natur auch ausgebaut werden soll.	Zur Kenntnisnahme Die Gemeinde Bonaduz setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein.	keine Änderung
48			Wie konkret ist der Veloweg «Bonaduzerstutz» angedacht. Ist das baulich und betrieblich sinnvoll?	Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation wurde von der Firma Tuffli&Partner AG ein Variantenstudium inkl. Variantenbewertung der Linienführung zwischen Rhäzüns und Domat/Ems erstellt. Dabei wurde die Linienführung beim Bonaduzerstutz neben der Hauptstrasse als Bestvariante eruiert. Die neue Linienführung beim Bonaduzerstutz überzeugte aufgrund des geringeren Gefälles, der Direktheit sowie der Verkehrssicherheit.	keine Änderung
49			Wir sind der Meinung, dass die Erstellung einer ESH zu weiterem MIV im Dorf führen wird.	Zur Kenntnisnahme	keine Änderung
50			Das Thema soll gut überlegt sein. Es provoziert Wildparkierung und hält Naherholungssuchende (Wertschöpfung) von Bonaduz ab.	Wird nicht berücksichtigt: Eine zweckmässige Bewirtschaftung, welche auf die Nutzergruppen abgestimmt ist, verhindert das längere Fremdparkieren. Aufgrund der Erhebung von Gebühren fördert es zudem den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die effektive Einführung einer Bewirtschaftung ist in einem Parkierungskonzept zu prüfen.	keine Änderung