

An die Mitglieder des Gemeinderates Vaz/Obervaz

Lenzerheide, 14. Juli 2022 / jr

Gemeinderatssitzung vom 16. August 2022

### BOTSCHAFT

### Postulat «Tempobeschränkungen auf Gemeindegebiet»

Sehr geehrter Herr Gemeinderatspräsident Sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates

Der Gemeindevorstand unterbreitet Ihnen nachstehend die Botschaft zum Postulat «Tempobeschränkungen auf Gemeindegebiet»

### 1. Ausgangslage

Am 27. März 2022 haben neun Gemeinderäte ein Postulat «Tempolimit auf Gemeindegebiet» eingereicht. Sie wünschen sich vom Gemeindevorstand eine Übersicht über bereits laufende Vorgänge, welche Geschwindigkeitssenkungen betreffen und fragen:

- Welche Ausarbeitungen werden aktuell gemacht?
- Welche Vorschläge liegen vor?
- Welche Projekte sind kurz vor dem Abschluss?
- Was wird in naher Zukunft erwartet?

Durch ein Postulat kann dem Gemeindevorstand die Anregung unterbreitet werden, zu einem bestimmten Thema dem Gemeinderat Bericht zu erstatten. An der Gemeinderatssitzung vom 6. Mai 2022 hat der Gemeinderat das Postulat an den Gemeindevorstand überwiesen. Mit der beiliegenden Botschaft erstattet der Gemeindevorstand dem Gemeinderat Bericht (vgl. Art 41 der Geschäftsordnung der Gemeinde Vaz/Obervaz; 011.1).

### 2. Temporeduktionen auf Gemeindestrassen

Im Auftrag des Gemeindevorstands hat Verkehrsbüro Hartmann & Monsch AG im letzten Jahr einen Grundlagenbericht «Auslegeordnung Machbarkeit Tempo 30 Zone» erstellt. Der Bericht findet sich in der Beilage dieser Botschaft.

Auf diversen Strassen ist Tempo 30 denkbar. Jedoch ist nicht überall eine Tempobeschränkung sinnvoll und dringend. Der Gemeindevorstand hat anfangs Dezember 2021 Strassenabschnitte bestimmt, auf denen in einem ersten Schritt Tempo 30 eingeführt werden sollen:

- Voa Sporz, Aurora Zentrum Lai
- Voa Acletta, Valbella
- Selva, Valbella
- Voa Fastatsch, Valbella

Die Bauverwaltung hat im Mai 2022 zusammen mit Lukas Brian und der Kantonspolizei, Abteilung Verkehrstechnik (Marco Lang), die Tempo 30-Abschnitte besichtigt. An der Gemeindevorstandssitzung vom 2. Juni 2022 wurde das Ergebnis der Besichtigung zur Kenntnis genommen und das weitere Vorgehen bestimmt.

### 2.1 Voa Sporz, Aurora – Zentrum Lai

Tempo 30 ist aufgrund der umliegenden Nutzungen Schulhaus, Sportplatz und Pumptrack angezeigt. Strasseneigentümerin ist das Tiefbauamt Graubünden. Es ist ins Verfahren einzubinden. Bis Ende 2023 laufen Bauarbeiten, welche aussagekräftige Tempomessungen verunmöglichen. Eine Umsetzung von Tempo 30 ist daher frühestens im 2024 möglich.

### 2.2 Voa Acletta

An der Voa Acletta wohnen viele Familien mit Kindern im Kindergarten- oder Schulalter. Der Neubau Kinderkrippe wird Mitte 2022 fertiggestellt. Die Einführung von Tempo 30 soll vorangetrieben werden. Aktuell klärt das Bundesgericht die Frage, ob Tempo-30-Zonen auf Nebenstrassen und in Wohnquartieren künftig keine Gutachten mehr benötigen. Je nach Entscheid, könnte die Gemeinde auf die Erstellung eines Gutachtens verzichten. Obwohl das Bundesgerichtsurteil in den nächsten Monaten erwartet werden kann, wird für die Voa Acletta bei der Verkehrstechnik bereits Tempo 30 mit entsprechendem Gutachten beantragt.

### 2.3 Voa Fastatsch und Selva:

Die Tempo 30-Abschnitte sind sehr kurz. Es wird vermutet, dass Fahrzeuge kaum mehr als 30 km/h schnell fahren und die Einführung von Tempo 30 nicht sinnvoll ist. Wenn der Tempo 30-Bereich auch für den privaten Strassenanteil ausgedehnt werden soll, so wäre dies vermutlich rechtlich denkbar. Ob die Gemeinde bei Privatstrassen tätig sein soll, ist fraglich. Sobald die Bauarbeiten des Valbella Resort abgeschlossen sind, voraussichtlich im Herbst 2022, soll die Gemeindepolizei Tempomessungen vornehmen. Basierend auf den Messergebnissen kann der Gemeindevorstand Ende Jahr über das weitere Vorgehen entscheiden.

### 3. Verkehrsbeschränkung Voa davos Lai

Als Folge des Konzepts Heidsee hat der Gemeindevorstand die Bauverwaltung beauftragt, zu prüfen, ob ein Versuchsbetrieb für eine Einbahnregelung und / oder 30er-Zone für Sommermonate 2022 eingeführt werden kann. Zu dieser Thematik hat das Verkehrsbüro Hartmann & Monsch AG einen Bericht «Umsetzung Massnahmen an der Voa davos Lai» erstellt (Beilage). Anfangs Dezember 2021 hat sich der Gemeindevorstand für die Weiterverfolgung eines Versuchsbetriebs gemäss Variante 3.1.1 «Einbahnregime mit eingeschränktem Gegenverkehr» entschieden.

Sowohl die Gemeindepolizei als auch die Kantonspolizei erachten die vom Gemeindevorstand bestimmte Strategie (Variante 3.1.1.) als wenig zielführend. So ist unter anderem die Einführung von Tempo 30 nur innerhalb des Siedlungsgebiets möglich. Entlang des Heidsees muss weiterhin mindestens Tempo 50 gelten. Aufgrund der gewählten Lösung wären Sportbusse in

beiden Richtungen unterwegs, motorisierter Individualverkehr in eine Richtung. Das Ziel, Familien eine gefahrlose Veloverbindung zwischen Lenzerheide und Valbella anbieten zu können, wird bei Tempo 50 gleichwohl nicht erreicht.

Denkbar wäre ein Fahrverbot für die Voa davos Lai auf dem Abschnitt Parkplatz La Riva bis Hotel Seehof. Diese Lösung würde jedoch zu einer zusätzlichen Belastung der Kreuzung Aurora führen, was vor allem bei schwierigen Strassenverhältnissen zu Staus führen könnte. Zudem müssten die Motorfahrzeuge unerwünschte Umwege fahren.

Eine sichere Veloverbindung für Familien zwischen Valbella und Lenzerheide ist ohne zusätzliche Wege nicht absehbar.

### 4. Wie geht es weiter?

Der Gemeindevorstand möchte im Laufe dieses Jahres entscheiden, welche Tempo 30-Abschnitte weiterverfolgt werden sollen. Dabei soll der Gemeinderat auf dem Laufenden gehalten werden.

Freundliche Grüsse

Maurin Malär Gemeindepräsident Jeanne Richenberger Gemeindeschreiberin

### Beilagen

- Hartmann & Monsch AG, Grundlagenbericht Auslegeordnung Machbarkeit Tempo 30 Zone, 10. November 2021
- Hartmann & Monsch AG, Masterplan Heidsee Umsetzung Massnahmen an der Seestrasse, 2. November 2021

# MÖGLICHE TEMPO 30 ZONEN VAZ/OBERVAZ

# Grundlagenbericht

Auslegeordnung Machbarkeit Tempo 30 Zone

Gemeinde Vaz/Obervaz

Parpan, 10. November 2021

Gemeinde Vaz/Obervaz Plam dil Riosch 2 Auftraggeber

7078 Lenzerheide

Kontaktperson Walter Büchi

**Bearbeitung** Hartmann & Monsch AG

Alte Landstrasse 7 7076 Parpan 081 382 23 23

Projektleitung und Kontaktperson: Niccolo Hartmann nh@hartmannmonsch.ch

Jolanda Membrini jm@hartmannmonsch.ch

Erstellung 10.06.2022

# Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Rechtliche Grundlagen	4
1.3	Vorgehen	4
2	Auslegeordnung	5
2.1	Erste Grobabschätzung	5
2.2	Genauere Betrachtung	
3	Fazit	18

# 1 EINLEITUNG

### 1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Vaz/Obervaz möchte die Sicherheit auf den Strassen in der gesamten Gemeinde erhöhen. Damit die Sicherheit erhöht werden kann soll geprüft werden in welchen Quartieren und Fraktionen es sinnvoll wäre eine Tempo 30 Zonen einzuführen.

Eine Tempo 30 Zone würde die gefahrene Geschwindigkeit reduzieren, den Anhalteweg verkürzen und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen.

### 1.2 Rechtliche Grundlagen

Um eine Tempo 30 Zone einführen zu können muss ein Gutachten (Art. 108 Abs. 4 SSV) erstellt werden. In diesem wird abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Weiter ist zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die Voraussetzungen, dass eine Tempo 30 Zone nötig ist, sind im Art. 108 Abs. 2 SSV aufgelistet. Mindestens eine Voraussetzung muss gegeben sein, damit eine Tempo 30 Zone bewilligungsfähig ist. Art. 108 Abs. 2 SSV:

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Weiter gilt, wenn eine Strasse privat ist und der Kreis der Berechtigten nicht genau definiert ist (Zubringerdienst), kann die Strasse in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden. Bei der Signalisation «Amtsverbot» oder «kein Zubringerdienst» kann eine Tempo 30 Zone nicht verfügt werden.

Um eine Tempo 30 Zone einführen zu können ist der Ablauf gemäss der kantonalen Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts vom 30. September 2014 einzuhalten.

### 1.3 Vorgehen

Für die Auslegeordnung wird grob abgeschätzt, welche Strassen gemäss den rechtlichen Grundlagen für eine Tempo 30 Zone geeignet sind und wo eine Tempo 30 Zone aus Sicht der Verkehrssicherheit Sinn machen würde. Die Abschätzung basiert auf einer langjährigen Erfahrung im Erstellen von Gutachten für Tempo 30 Zonen.

# 2 AUSLEGEORDNUNG

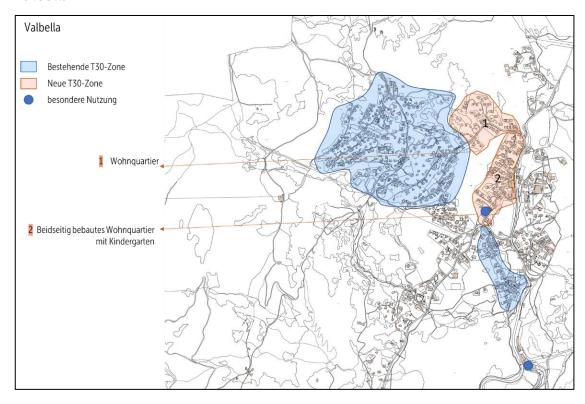
### 2.1 Erste Grobabschätzung

Für die erste Grobabschätzung, wo eine Tempo 30 Zone sinnvoll wäre, wurde die Siedlungsstruktur angeschaut. Die Gebiete wurden nach ihrer Hauptnutzung (Wohnen, Gewerbe etc.) eingeteilt sowie geschaut, ob die Strassen dicht bebaut sind. Zudem wurden die Standorte der Schulen und Kindergärten, Sportanlagen, Altersheimen und publikumsintensiven Nutzungen ermittelt, da an diesen Orten entweder ein erhöhtes Fussgängeraufkommen ist oder ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht.

Sind im Gebiet mindestens zwei Voraussetzungen (Wohnen, dicht bebaut, besonderer Standort) gegeben, wird dieses im nächsten Schritt noch auf die Voraussetzungen der rechtlichen Grundlagen überprüft.

Die folgenden Gebiete werden im nächsten Schritt genauer angeschaut:

### 2.1.1 Valbella



### 2.1.1.1 Gebiet 1

Das Gebiet 1 in Valbella ist ein Wohnquartier, welches teilweise dicht bebaut ist.

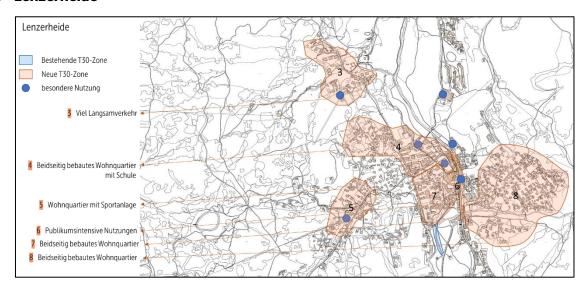
### 2.1.1.2 Gebiet 2

Das Gebiet 2 ist ebenfalls ein Wohnquartier, welches dicht bebaut ist und in welchem sich zudem noch ein Kindergarten befindet.

### 2.1.1.3 Restliche Gebiete

Die restlichen Gebiete wurden entweder wegen ihrer hauptsächlichen Nutzung nicht in die weitere Begutachtung genommen oder weil es sich hauptsächlich um Sackgassen handelt, in welchen nur der interne Verkehr vorkommt.

### 2.1.2 Lenzerheide



### 2.1.2.1 Gebiet 3

Im Gebiet 3 auf der Lenzerheide befinden sich die grossen Parkplätze für den Lift in Fadail und als Ausgangspunkt für den Seerundgang. Es sind somit viele Fussgänger unterwegs.

### 2.1.2.2 Gebiet 4

Im Gebiet 4 befindet sich die Schule und der Sportplatz sowie der Pumptrack. Zudem ist es ein Wohnquartier mit relativ dichter Bebauung.

### 2.1.2.3 Gebiet 5

Im Gebiet 5 ist die Hauptnutzung das Wohnen. Zudem befindet sich dort der Skilift Sporz der Bergbahnen.

### 2.1.2.4 Gebiet 6

Entlang der Hauptstrasse befinden sich die meisten Geschäfte, welche vor allem in den Hauptsaisons viele Gäste anziehen.

### 2.1.2.5 Gebiet 7

Das Gebiet 7 ist ein Wohnquartier mit relativ dichter Bebauung.

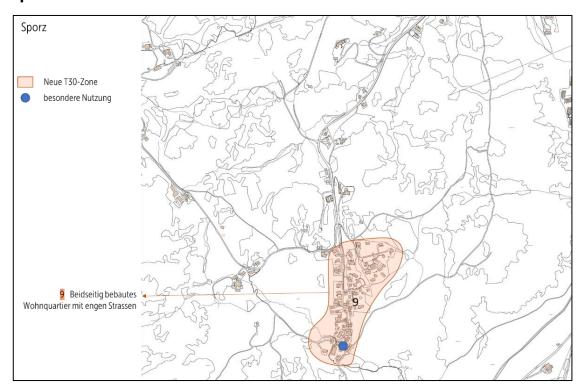
### 2.1.2.6 Gebiet 8

Das Gebiet 8 ist ein Wohnquartier mit relativ dichter Bebauung.

### 2.1.2.7 Restlichen Gebiete

Die restlichen Gebiete auf der Lenzerheide wurden nicht in die weitere Betrachtung genommen, da sie entweder in Sackgassen enden oder die Hauptnutzung nicht Wohnen oder publikumsintensive Nutzungen sind.

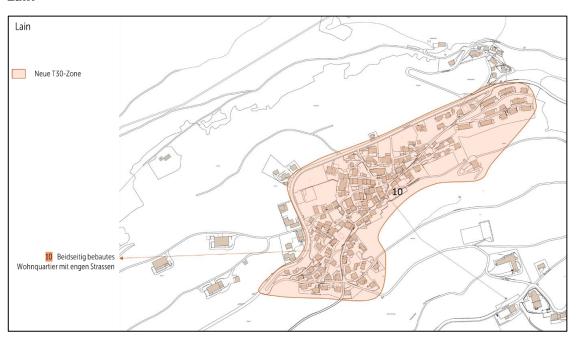
### 2.1.3 Sporz



### 2.1.3.1 Gebiet 9

In Sporz befindet sich die Hotelanlage La Val, welche viele Fussgänger in den Ort bringt.

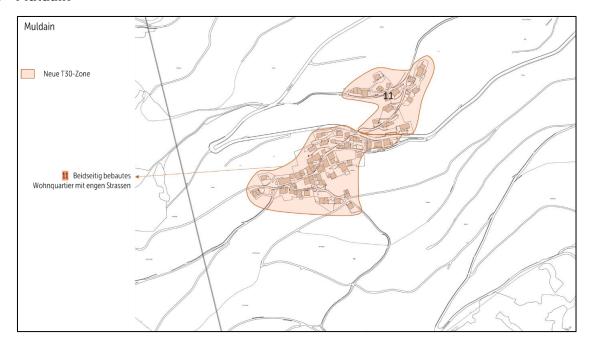
### 2.1.4 Lain



### 2.1.4.1 Gebiet 10

Lain ist ein dicht bebautes Dorf mit der Hauptnutzung Wohnen.

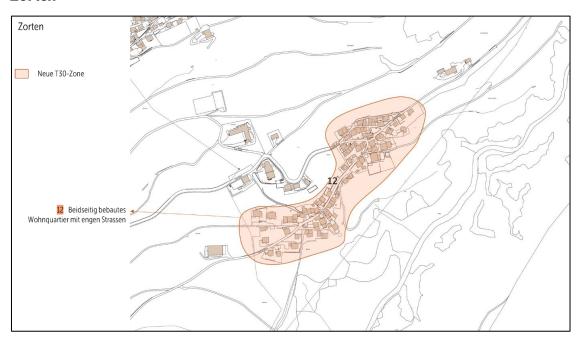
### 2.1.5 Muldain



### 2.1.5.1 Gebiet 11

Muldain ist ein dicht bebautes Dorf mit der Hauptnutzung Wohnen.

### 2.1.6 Zorten



### 2.1.6.1 Gebiet 12

Zorten ist ein dicht bebautes Dorf mit der Hauptnutzung Wohnen.

### 2.1.7 Solis

Solis wird nicht in die weitere Betrachtung genommen, da es hauptsächlich nur der interne Verkehr gibt.

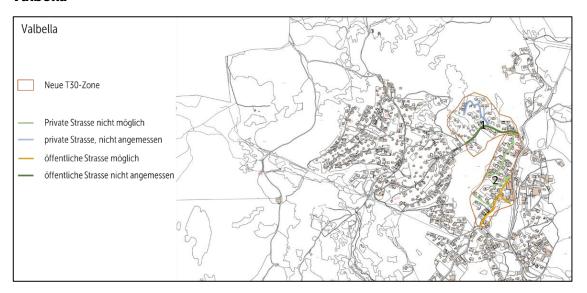
### 2.2 Genauere Betrachtung

Die 12 ausgewählten Gebiete werden nun auf die Plausibilität für einen positiven Entscheid seitens des DJSG und der Kapo untersucht. Dabei werden die Voraussetzungen der rechtlichen Grundlagen angeschaut.

Als erstes wurde ermittelt, ob die betroffenen Strassen privat oder öffentlich sind oder falls der Kreis der Berechtigten auf Privatstrassen offen ist und die Strasse somit als öffentlich zugänglich gilt.

Als zweites wurden grob die möglichen Sicherheitsdefizite (Gehwege, Engstellen, potenzieller Schulweg, gefährliche Liegenschaftszugänge und Einfahrten) ermittelt.

### 2.2.1 Valbella



### 2.2.1.1 Gebiet 1

Im Gebiet 1 ist die Voa Sartons und die Voa dils Lareschs betroffen.

Die Voa Sartons ist eine öffentliche Strasse und eine Tempo 30 Zone ist grundsätzlich möglich. Als Sicherheitsdefizit wird der einseitige Gehweg angeschaut. Weitere Sicherheitsdefizite sind nicht ersichtlich.

Die Voa dils Lareschs ist eine Privatstrasse, welche öffentlich zugänglich ist. Eine Tempo 30 Zone wäre also möglich. Jedoch ist die Strasse nicht gut ausgebaut und deshalb werden nur diejenigen hineinfahren, die auch dorthin müssen. Eine Tempo 30 Zone auf der Voa dils Lareschs wird deshalb nicht als angemessen gesehen.

Das Gebiet 1 eignet sich bei genauerer Betrachtung nicht für eine Tempo 30 Zone.

			privat/öffentlich			Tempo 30 möglich			
			öffentlich						
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen		
1	Voa Sartons			Х	Х		nein		
1	Voa dils Lareschs		х		Х		nein		

### 2.2.1.2 Gebiet 2

Im Gebiet 2 ist die Voa la costa sut, la Schena, Voa Acletta und Voa la Costa betroffen.

Die Voa la costa sut ist eine Privatstrasse und nicht öffentlich zugänglich. Sie kann somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

La Schena ist ebenfalls eine Privatstrasse und nicht öffentlich zugänglich. Sie kann somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

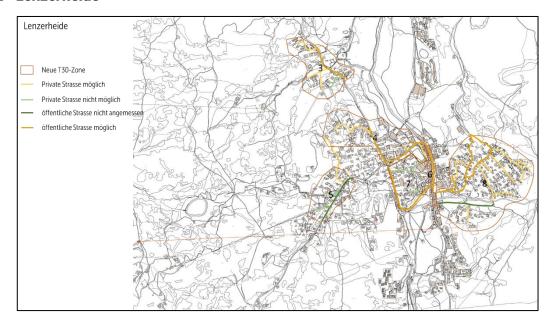
Die Voa Acletta ist eine öffentliche Strasse und eine Tempo 30 Zone ist möglich. Es befindet sich ein Kindergarten an der Voa Acletta und die Strasse ist eher schmal, zudem gibt es teilweise nur einen einseitigen Gehweg.

Die Voa la Costa ist eine Privatstrasse und nicht öffentlich zugänglich. Sie kann somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

Im Gebiet 2 eignet sich die Voa Acletta als eine Tempo 30 Zone. Das Gebiet ist anzupassen.

			privat/öffentli	ch	Tempo 30 möglich			
			öffentlich					
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
	Voa la costa sut	Х				Χ		
2	la Schena	Х				Χ		
	Voa Acletta			Х	Х		ja	
	Voa la Costa	Х				Х		

### 2.2.2 Lenzerheide



### 2.2.2.1 Gebiet 3

Im Gebiet 3 ist die Voa aua rara, die Voa davos Lai und die Voa pedra grossa betroffen.

Die Voa aua rara ist eine Privatstrasse und öffentlich zugänglich. Es handelt sich dabei um eine schmale Strasse ohne Gehweg, welche zu mehreren Hotelanlagen führt. Das Fussgängeraufkommen ist gross. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Die Voa davos Lai ist eine öffentliche Strasse. Da dieser Bereich der Strasse von vielen Gästen frequentiert ist und es nur einen einseitigen Gehweg gibt ist eine Tempo 30 Zone möglich.

Die Voa pedra grossa ist eine Privatstrasse und öffentlich zugänglich. Diese Strasse führt zur Bergbahn Fadail und der grosse Parkplatz Fadail, welcher viel benutzt wird führt ebenfalls zu viel Langsamverkehr. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Das Gebiet 3 eignet sich als Tempo 30 Zone.

			privat/öffentli	ch	Tempo 30 möglich			
		öffentlich						
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
	Voa aua rara		х		Х		ja	
3	Voa davos Lai			Х	Х		ja	
	Voa pedra grossa		х		Х		ja	

### 2.2.2.2 Gebiet 4

Im Gebiet ist die Voa davos Lai, Fadail, Voa parvenda, Plaz Baselgia, Voa Sporz und Voa pintga betroffen.

Fadail ist eine Privatstrasse und öffentlich zugänglich. Es handelt sich dabei um eine schmale Strasse ohne Gehweg, welche dicht bebaut ist. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Die Voa davos Lai ist eine öffentliche Strasse, mit einseitigem Gehweg und sie dient in diesem Abschnitt vermutlich als Schulweg. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Die Voa parvenda ist eine Privatstrasse und teilweise öffentlich zugänglich. Das Schulhaus befindet sich an dieser Strasse. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Die Plaz Baselgia ist eine öffentliche Strasse, jedoch nicht durchgängig befahrbar. Da sie zur Kirche führt kann sie in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

Die Voa pintga ist eine öffentliche Strasse. Sie hat einen einseitigen Gehweg und sie geht entlang des Sportplatzes. Zudem befinden sich mehrere Einfahrten direkt an der Strasse. Eine Tempo 30 Zone ist damit möglich.

Die Voa Sporz ist eine öffentliche Strasse. Durch die Nähe zum Schulhaus und dem Sportplatz sowie dem Pumptrack befinden sich zeitweise viele Kinder an der Strasse. Es gibt beidseitig einen Gehweg. Die Voa Sporz soll in diesem Bereich dennoch in eine Tempo 30 Zone eingebunden werden.

Das Gebiet 4 eignet sich als Tempo 30 Zone.

			privat/öffentlich			Tempo 30 möglich		
Gebiet	Strassenname	privat	öffentlich zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
	Voa davos Lai			Х	Х		ja	
	Fadail		х		Х		ja	
4	Voa parvenda		х		Х		ja	
4	Plaz Baselgia			Х	х		ja	
	Voa Sporz			Х	х		ja	
	Voa pintga			Х	Х		ja	

### 2.2.2.3 Gebiet 5

Im Gebiet 5 ist die Voa Sporz, die Voa sot Vallos, die Bot la Pala und Val Sporz betroffen.

Die Voa Sporz ist eine öffentliche Strasse. In diesem Bereich ist sie nicht dicht bebaut. Es hat nur einen einseitigen Gehweg. Eine Tempo 30 Zone wäre möglich, wird in diesem Bereich jedoch nicht als angemessen betrachtet.

Die Voa sot Vallos ist eine Privatstrasse und nicht öffentlich zugänglich. Sie kann somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

Die Bot la Pala ist eine Privatstrasse und öffentlich zugänglich. Eine Einbindung in eine Tempo 30 Zone wäre möglich, da sie jedoch nicht sehr dicht bebaut ist, wird dies nicht als angemessen betrachtet.

Die Val Sporz ist eine Privatstrasse und nicht öffentlich zugänglich. Sie kann somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

Das Gebiet 5 eignet sich bei genauerer Betrachtung nicht für eine Tempo 30 Zone.

			privat/öffentli	ch	Tempo 30 möglich		
			öffentlich				
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen
	Voa Sporz			Х	Χ		nein
_	Voa sot Vallos	Х				Χ	
3	Bot la Pala		х		Х		nein
	Val Sporz	х				X	

### 2.2.2.4 Gebiet 6

Im Gebiet 6 ist die Voa principala betroffen.

Die Voa principala ist eine öffentliche Strasse und hat beidseitig einen Gehweg. Sie ist sehr dicht bebaut und während den Hauptsaisons sehr stark frequentiert.

Es wird vorgeschlagen im Gebiet 6 während den Hauptsaisons eine Tempo 30 Zone einzuführen.

				privat/öffentlid	ch	Tempo 30 möglich			
				öffentlich					
Geb	oiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
	-							ja, in	
	)	Voa principala			X	Х		Hauptsaisons	

### 2.2.2.5 Gebiet 7

Im Gebiet 7 ist die Clois, Penasch Sot und Plam Dil Roisch betroffen. Bei der Clois handelt sich dum eine Privatstrasse, welche nicht öffentlich zugänglich ist. Die Penasch Sot und Plam Dil Roisch sind öffentliche Strassen mit einseitigem Gehbereich.

Die Strassen sind teilweise eng und werden von Schulkindern als Schulweg benutzt.

Das Gebiet 7 eignet sich grundsätzlich für eine Tempo 30 Zone.

				privat/öffentlich			Tempo 30 möglich		
			öffentlich						
Geb	oiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
		Clois	Х				Х		
7	7	Penasch Sot			Х	Х		ja	
		Plam dil Roisch			Х	Х		ja	

### 2.2.2.6 Gebiet 8

Im Gebiet 8 ist die Voa Crapera, Voa Baselgia, Sagl da l'aua, Crapera damiez, Trotsch, Voa Sot Cascada, Voa Crapera sot, Crapera seura, Sanaspans und Sundroina betroffen.

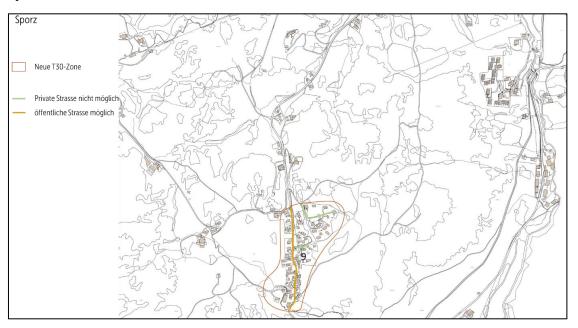
Die Voa Crapera, Teile der Voa Baselgia, Trotsch, Teile der Sanaspans und Sundroina sind öffentliche Strassen. Alle Strassen haben keinen Gehweg, es handelt sich meist um ein relativ dicht bebautes Gebiet und die Strassen sind schmal. Zudem könnten die Strassen als Schulweg dienen. Sanaspans und Sundroina sind im Gegensatz zu den anderen Strassen nicht bebaut. Diese beiden eignen sich nicht als Tempo 30 Zone.

Die Sagl da l'aua, Teile der Voa Baselgia, die Crapera damiez, die Voa Sot Cascada, die Voa Crapera sot, die Crapera seura und Teile der Sanaspans und Sundroina sind Privatstrassen, welche öffentlich zugänglich sind. Die Strassen sind wie auch die öffentlichen Strassen sehr schmal und relativ dicht bebaut. Sie weisen keine Gehwege auf. Sundroina ist weniger bebaut und soll deshalb nicht in eine Tempo 30 Zone.

Das Gebiet 8 eignet sich grundsätzlich für eine Tempo 30 Zone. Sundroina ist auszuschliessen. Das Gebiet muss angepasst werden.

			privat/öffentli	ch		Tempo 30	) möglich
			öffentlich				
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen
	Voa Crapera			Х	Х		ja
	Voa Baselgia		X	X	Χ		ja
	Sagl da l'aua		X		Χ		ja
	Crapera damiez		X		Х		ja
	Trotsch			Х	Х		ja
8	Voa Sot Cascada		Х		Х		ja
	Voa Crapera sot		X		Х		ja
	Crapera seura		Х		Х		ja
							öffentlicher
	Sanaspans		X	X	Χ		Teil nein
	Sundroina		X	X	Χ		nein

### 2.2.3 Sporz



### 2.2.3.1 Gebiet 9

Im Gebiet 9 ist die Voa Sporz, Voa Crestas und Sporz damiez betroffen.

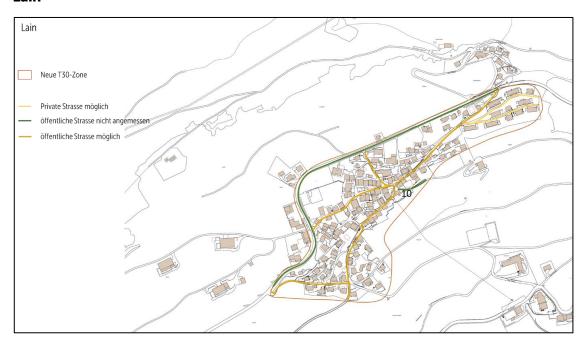
Die Voa Crestas und Sporz damiez sind Privatstrassen und nicht öffentlich zugänglich. Sie können somit nicht in eine Tempo 30 Zone aufgenommen werden.

Die Voa Sporz ist eine öffentliche Strasse. Sie verfügt über keinen Gehweg, hat durch die Hotelanlage Guarda Val wird sie von vielen Fussgängern frequentiert. Die Schulkinder benützen die Strasse als Schulweg. Die Strasse ist schmal und mehrere Zugänge führen direkt auf die Strasse. Eine Tempo 30 Zone ist möglich.

Im Gebiet 9 eignet sich die Voa Sporz als Tempo 30 Zone. Das Gebiet ist anzupassen.

			privat/öffentlich			Tempo 30 möglich			
			öffentlich						
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen		
	Voa Sporz			Х	Χ		ja		
9	Voa Crestas	Х				X			
	Sporz damiez	x				Х			

### 2.2.4 Lain



### 2.2.4.1 Gebiet 10

Im Gebiet 10 ist die Voa Nova, Voa Viglia, Voa Pransal, Quadra, Tgioc, Voa sot Mandoz, Voa Salvan und Voa Garner betroffen.

Die Voa Nova ist eine öffentliche Strasse. Sie ist nur einseitig bebaut, hat einen einseitigen Gehweg und ist genügend breit für Tempo 50 km/h. Eine Tempo 30 Zone wäre möglich, jedoch nicht angemessen.

Auch die Voa sot Mandoz ist eine öffentliche Strasse, jedoch nicht bebaut. Daher eignet sie sich nicht als Tempo 30 Zone.

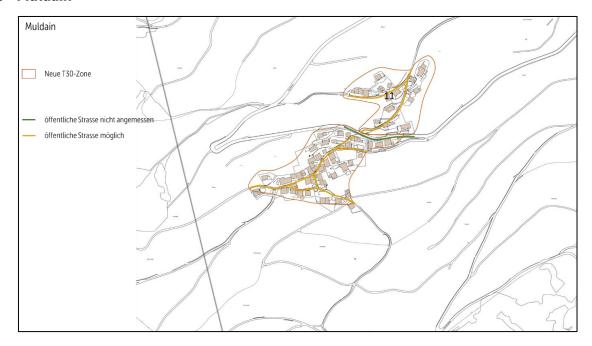
Die Voa Viglia, Voa Pransal, Quadra und Voa Salvan sind ebenfalls öffentliche Strassen. Sie sind dicht bebaut, mehrere Strassenzugänge führen direkt auf die Strasse, Schulkinder benutzen die Strassen als Schulweg und die Strassen sind eng und ohne Gehweg. Eine Tempo 30 Zone ist möglich.

Die Voa Garner ist eine Privatstrasse und öffentlich zugänglich. Sie ist ebenfalls dicht bebaut, Schulkinder benutzen die Strasse als Schulweg und die Strassen sind eng und ohne Gehweg.

Das Gebiet 10 eignet sich als Tempo 30 Zone. Die Voa Nova muss jedoch ausgeschlossen werden. Das Gebiet ist anzupassen.

			privat/öffentlich			Tempo 30 möglich			
			öffentlich						
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen		
	Voa Nova			Х	Χ		nein		
	Voa Viglia			Х	Х		ja		
	Voa Pransal			Х	Х		ja		
10	Quadra			Х	Х		ja		
10	Tgioc			Х	Х		ja		
	Voa sot Mandoz			Х	Х		nein		
	Voa Salvan			Х	Χ		ja		
	Voa Garner		х		Х		ja		

### 2.2.5 Muldain



### 2.2.5.1 Gebiet 11

Im Gebiet 11 ist die Voa Nova, Voa Dal, Voa Pardeala, Voa son Scho und Voa pas Cheus betroffen.

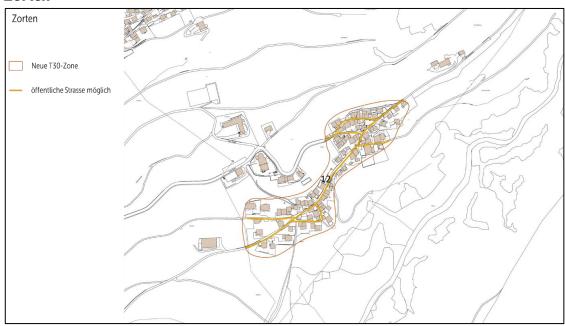
Alle Strassen sind öffentliche Strassen. Die Voa Nova ist nur einseitig bebaut und weist meist keinen Gehweg auf. Sie wird nicht viel von Fussgängern benutzt. Eine Einbindung in eine Tempo 30 Zone wird nicht als angemessen erachtet.

Die restlichen Strassen sind meist dicht bebaut, schmal, ohne Gehweg und mehrere Zugänge führen direkt auf die Strasse.

Das Gebiet 11 eignet sich als Tempo 30 Zone. Die Voa Nova muss jedoch ausgeschlossen werden. Das Gebiet ist anzupassen.

			privat/öffentlid	ch	Tempo 30 möglich			
			öffentlich					
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen	
	Voa Nova			Х	Х		nein	
	Voa Dal			Х	Х		ja	
11	Voa Pardeala			Х	х		ja	
	Voa son Scho			Х	Х		ja	
	Voa pas Cheus			Х	Х		ja	

### 2.2.6 Zorten



### 2.2.6.1 Gebiet 12

Im Gebiet 12 ist die Voa da Solis, Voa Stretscha und Voa son Duno betroffen.

Alle Strassen sind öffentliche Strassen. Sie sind dicht bebaut und weisen keine Gehwege auf. Schulkinder benutzen die Strassen als Schulwege. Es führen mehrere Zugänge direkt auf die Strassen.

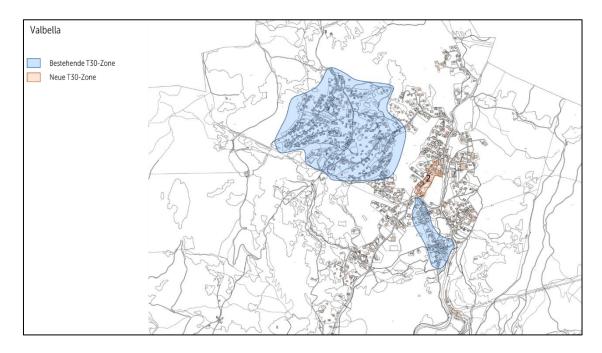
Das Gebiet 12 eignet sich als Tempo 30 Zone.

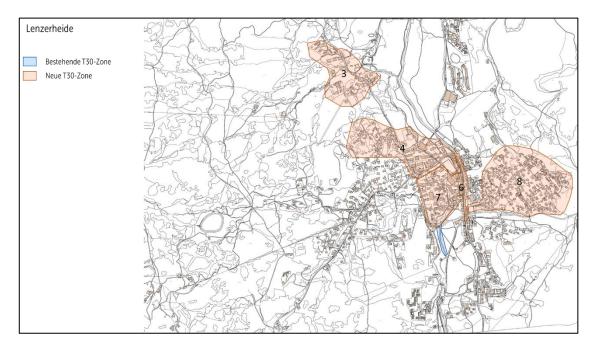
		privat/öffentlich			Tempo 30 möglich		
			öffentlich				
Gebiet	Strassenname	privat	zugänglich	öffentlich	ja	nein	angemessen
12							
	Voa da Solis			X	Х		ja
	Voa Stretscha			Х	Х		ja
	Voa son Duno			Х	Х		ja

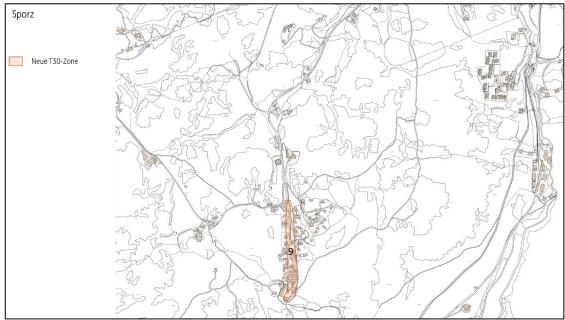
# 3 FAZIT

In zehn Gebieten (Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12) könnte eine Tempo 30 Zone in der Gemeinde Vaz/Obervaz eingeführt werden. Eine Tempo 30 Zone auf der Lenzerheide auf der Voa principala (Nr. 6) ist während den Hauptsaisons, wenn der Gästeandrang gross ist, sinnvoll. Bei den anderen acht Gebieten ist eine dauerhafte Tempo 30 Zone sinnvoll.

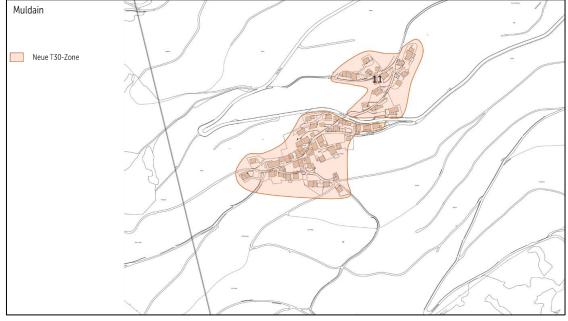
In den Gebieten Nr. 1 und 5 ist eine Tempo 30 Zone nicht sinnvoll, da ein positiver Entscheid der DJSG und Kapo schwierig nicht zu erwarten ist.

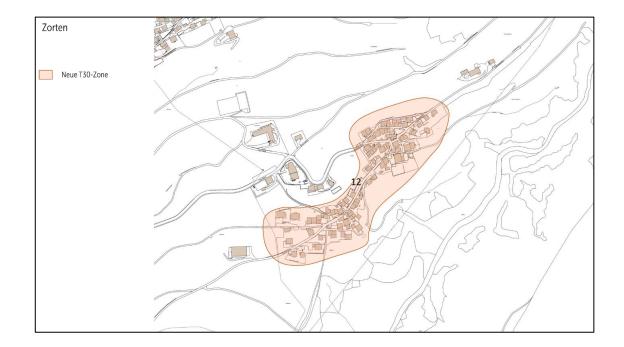












Parpan, 10. Juni 2022

Niccolo Hartmann

Dr. sc. ETH Zürich, dipl. Natw. ETH

Jolanda Membrini

J. Mempi

BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsplanung

# MASTERPLAN HEIDSEE UMSETZUNG MASSNAHMEN AN DER SEESTRASSE

# Konzept als Diskussionsgrundlage

# 1. Entwurf

Kanton Graubünden Gemeinde Vaz/Obervaz

Parpan, 2. November 2021

**Auftraggeber** Gemeinde Vaz/Obervaz

Bauamt Plam dil Roisch 2 7078 Lenzerheide

**Kontaktperson** Andreas Ledermann

081 385 21 16

 $\underline{a.ledermann@vazobervaz.ch}$ 

Bearbeitung Hartmann & Monsch AG

TEAMverkehr Graubünden

Alte Landstrasse 7 7076 Parpan 081 382 23 23

Projektleitung und Kontaktpersonen

Daniel Monsch

dm@hartmannmonsch.ch

Jolanda Membrini jm@hartmannmonsch.ch

Planungsassistentinnen / Zeichnerinnen

Katrin Baselgia

 $\underline{kb@hartmannmonsch.ch}$ 

Sarah Hunziker

sh@hartmannmonsch.ch

**Erstellung** 02.11.2021

# Inhalt

1	Ausgangslage	4
1.1	Einleitung	4
1.2	Probleme / Schwächen	4
1.3	Festlegungen aus dem KRL	4
1.4	Leitgedanken und Strategie in Bezug auf die Verkehrswege	4
2	Umsetzung Massnahmen Seestrasse	5
2.1	Heutige Situation	5
2.2	Mögliche zukünftige Situationen	6
3	Bereich Valbella -La Riva	7
4	Bereich Fadail	11
5	Bereich Lenzerheide-Fadail	12
6	Empfehlung und Vorgehen	13
6.1	Empfehlung	13
6.2	Vorgehen	13

# 1 AUSGANGSLAGE

### 1.1 Einleitung

Der Masterplan Heidsee der Gemeinde Vaz/Obervaz hat zum Ziel, den Heidsee als Naherholungsgebiet und als Schlüsselelement im räumlichen Gefüge zwischen Lenzerheide und Valbella aufzuwerten. Der Masterplan soll – in Übereinstimmung dem kommunalen räumlichen Leitbild KRL - Grundlage für die Festlegung der einzelnen Projekte und Angebote rund um den See sein.

Die Seestrasse wird heute bei Grossanlässen auf der Lenzerheide als Hauptverkehrsachse benutzt, wenn die Voa principala gesperrt wird. Dies soll auch zukünftig noch möglich sein.

### 1.2 Probleme / Schwächen

- Langsamverkehrsverbindung zwischen Valbella und Lenzerheide entlang der Kantonsstrasse gefährlich und nicht attraktiv.
- Konflikte zwischen Velos und Fussgängern auf den Ufer- und Wanderwegen wegen zunehmendem Nutzungsdruck und fehlender Lenkung der Verkehrsteilnehmer.
- Sanierungsbedürftige oder unzureichende Infrastrukturen aufgrund veränderter oder stark zugenommener Nutzungsansprüche (Gastro, Liegewiesen, Wege) im Bereich Lido.

### 1.3 Festlegungen aus dem KRL

- Die Gemeinde fördert einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Tourismus und sichert die Weiterentwicklung des touristischen Angebotes.
- Die Langsamverkehrsverbindung Valbella Lenzerheide wird für eine entflochtene Nutzung durch Fussgänger und Velofahrer ausgebaut und an das bestehende Langsamverkehrsnetz angebunden.
- Die bestehende Sport- und Freizeitinfrastruktur (u.a. Schneesportanlagen, Bikepark Rothorn, Tennis, Fussball, Bad) wird erhalten und bedürfnisorientiert ergänzt.
- Es werden neue Ortsbus-Linien geprüft, die Sporz, Sartons (via Westufer Heidsee) und Crapera mit der Haltestelle Post Lenzerheide verbinden.

### 1.4 Leitgedanken und Strategie in Bezug auf die Verkehrswege

Es soll ein sicheres und attraktives Wegenetz als Basis bereitgestellt werden. Eine differenzierte Entflechtung soll an die Zielorte führen.

- Es wird ein sicheres, attraktives und möglichst getrennt geführtes Veloweg- und Fusswegnetz erstellt. Dazu werden verschiedene Entflechtungen um den See umgesetzt. Das Fusswegenetz bildet den inneren Ring, die Velowege sind aussenliegend.
- Die Orte mit Infrastrukturen und Angeboten sind möglichst direkt und sicher erreichbar.
- Mit einer neuen Veloverbindung am Ostufer entsteht eine sicherere Langsamverkehrsverbindung zwischen den Orten Lenzerheide und Valbella für Familien und für Alltagsnutzer.

# 2 UMSETZUNG MASSNAHMEN SEESTRASSE

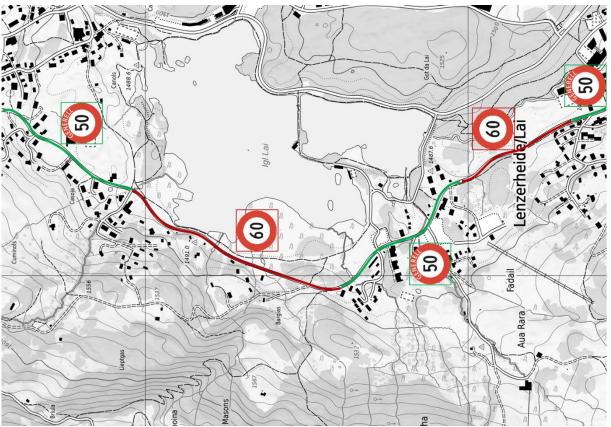
### 2.1 Heutige Situation

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Seestrasse zwischen dem Hotel Seehof, Valbella, und dem Siedlungsbeginn Bargias (Parzellen Nr. 1398) beträgt 60 km/h. Da keine Ortstafeln angebracht sind, muss der Autofahrer davon ausgehen, dass er sich immer noch im Innortsbereich befindet.

Die Strassenbreite beträgt meistens 5.50 m. Es handelt sich bei der Seestrasse gemäss dem Generellem Erschliessungsplan Verkehr um eine Sammel- oder kommunale Verbindungsstrasse sowie um einen Mountainbikeweg und einem Pferdeschlittenweg.

Gemäss VSS Norm 40 201 zu den Normalprofilen müsste die Strassenbreite für den Begegnungsfall LW/LW bei Tempo 60 km/h 7.30 m betragen und für den Begegnungsfall PW/LW 6.40 m. Dabei kann der äussere Sicherheitszuschlag von jeweils 30 cm auch neben der befestigten Fahrbahn liegen. Dennoch ist die Strasse gemäss Norm nicht für Tempo 60 km/h und den massgebenden Begegnungsfall LW/LW bzw. Bus/Bus ausgebaut.

Der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) beträgt nur ca. 600 Fahrten pro Tag, jedoch kommt es bei Grossanlässen auf der Lenzerheide regelmässig vor, dass die Seestrasse als Hauptverkehrsachse dient und sich dadurch der DTV vervielfacht. Dieser Umstand ist für die weitere Planung zu berücksichtigen.

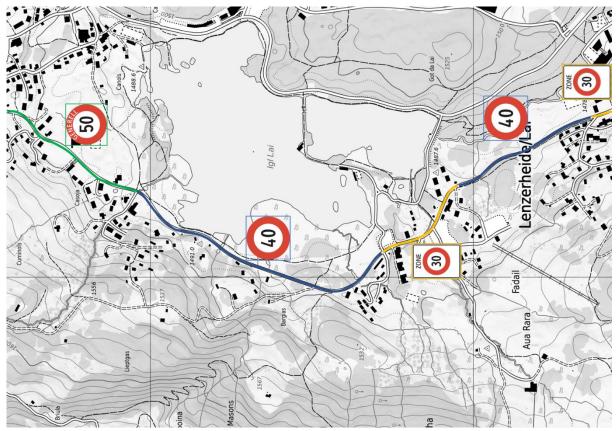


heutiges Verkehrsregime

### 2.2 Mögliche zukünftige Situationen

Die Massnahme A6 aus dem Masterplan schlägt vor, kurzfristig ein Einbahnregime und ggf. Tempo 30 versuchsweise einzuführen und danach auszuwerten und langfristig Varianten für die definitive Verkehrsführung und -regime zu prüfen sowie die Bestvariante umzusetzen.

Als neues Temporegime schlagen wir vor, ausserhalb der Siedlung Tempo 40 km/h zu prüfen (dort wo heute 60 km/h gilt auf 40 km/h und dort von heute 50 km/h gilt auf 30 km/h).



zukünftiges Verkehrsregime

Wird ein Einbahnregime eingeführt, so sollte dieses im Uhrzeigersinn um den See führen. So muss der Aurorastutz herunter und nicht hinaufgefahren werden, jedoch hat ein Einbahnregime auch den Nachteil, dass die Kreuzung beim Aurorastutz noch weiter belastet wird. Zudem müssen Gäste, welche nach Fadail wollen den Umweg durch die Lenzerheide nehmen. Während Grossanlässen muss das Fahren im Gegenverkehr bewilligt werden.

# 3 BEREICH VALBELLA -LA RIVA

Im Bereich Valbella (Hotel Seehof) bis zum Parkplatz La Riva wird neu Tempo 40 km/h vorgeschlagen. Tempo 30 würde auf der freien, übersichtlichen Strecke nicht eingesehen und deshalb kaum respektiert werden. Die Bewilligung zur Umsetzung von Tempo 30 erachten wir als schwierig und es wären diverse bauliche Massnahmen auf der recht übersichtlichen, meist unbebauten Strecke notwendig, um die Temporeduktion zu erreichen.

Bei Tempo 40 km/h würde die Temporeduktion von den Verkehrsteilnehmern eher angenommen werden. Es würde auch die Differenz der Fahrgeschwindigkeiten von Velos und Autos gegenüber heut um 20 km/h abnehmen, was erheblich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen würden.

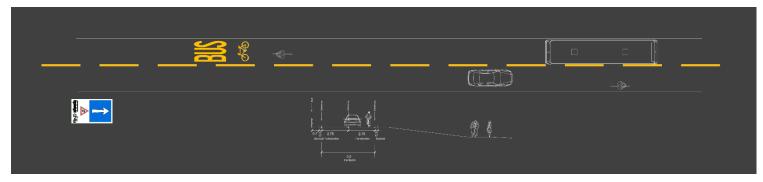
Für den massgebenden Begegnungsfall LW/LW müsste die Strassenbreite 6.90 m betragen. Abziehen kann man dabei wieder den äusseren Sicherheitszuschlag von jeweils 30 cm, welcher auf das Bankett übertragen werden kann.

Ein Velostreifen sollte mindestens 1.20 m (in flachen Abschnitten) sein, anzustreben sind jedoch 1.50 m, besser sogar 1.80 m. Die Grundabmessung für einen LW bzw. Bus beträgt bei 40 km/h mit dem Sicherheitszuschlag 3.30 m.

### 3.1.1 Einbahnregime mit eingeschränktem Gegenverkehr

Eine mögliche Variante der zukünftigen Verkehrsführung könnte ein Einbahnregime mit eingeschränktem Gegenverkehr gemäss SSV Art. 46 Abs. 2 sein. Der beschränkte Gegenverkehr setzt sich aus Velofahrern und dem Linienbus zusammen. Es gibt keine separaten Velostreifen.

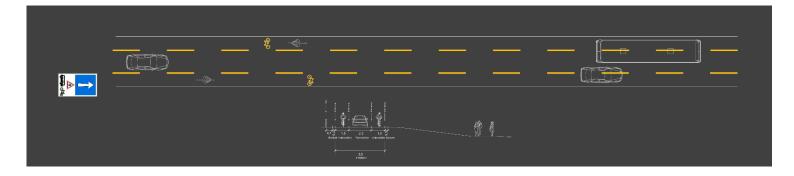
Beim minimalen Strassenquerschnitt von 5.50 m könnte das so aussehen:



Diese Variante wird heute auch im Einbahnsystem in Davos gebraucht. Nachteilig ist, dass keine separaten Velostreifen vorhanden sind. Die Fahrradfahrer, welche mit dem Verkehr fahren haben keine Verbesserung zum heutigen Verkehrsregime. Zudem ist der Strassenquerschnitt für den massgebenden Begegnungsfall immer noch zu klein.

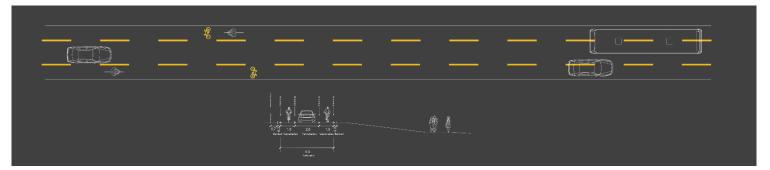
### 3.1.2 Einbahnregime als Kernfahrbahn mit eingeschränktem Gegenverkehr

Eine Kernfahrbahn hat beidseitig einen Velostreifen und keinen Mittelstreifen. Die Velostreifen sind mit 1.50 m bemessen und überfahrbar. Die Strassenbreite müsste gemäss VSS Norm 40 201 für den Begegnungsfall Velo/LW/Velo bei 5.70 m liegen (bei Tempo 40 km/h).



### 3.1.3 Kernfahrbahn

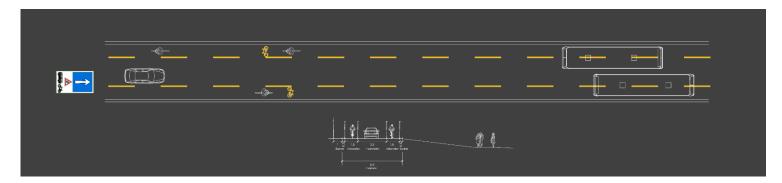
Bei dieser Variante darf wie heute in beide Richtungen gefahren werden. Jedoch sind beidseitig Velostreifen markiert und es gibt keinen Mittelstreifen.



Da die Strassenbreite unverändert ist, ist sie immer noch zu schmal für den massgebenden Begegnungsfall.

### 3.1.4 Einbahnregime als Kernfahrbahn mit eingeschränktem Gegenverkehr erweitert

In dieser Variante wird vorgeschlagen, die Strasse auf mind. 6.30 m zu verbreitern, so dass mit einem Bankett von jeweils 30 cm die erforderlichen 6.90 m für den Begegnungsfall LW/LW bei Tempo 40 km/h gegeben sind.



Der Fahrstreifen ist mit 3.30 m breit genug für einen LW. Die Strasse könnte somit normkonform werden.

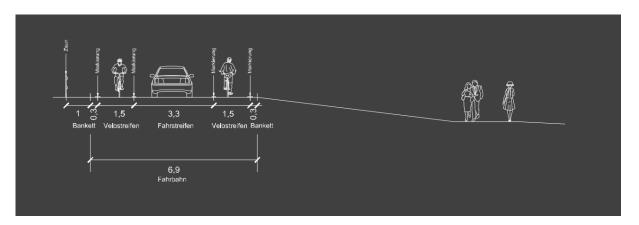
### 3.1.5 Kernfahrbahn erweitert (Empfehlung)

Durch die Erweiterung könnte die Seestrasse auch weiterhin in beide Richtungen befahrbar bleiben.



Diese Variante ist für den Fall, dass die Seestrasse bei einem Anlass als Hauptverkehrsachse dient, die beste Variante.

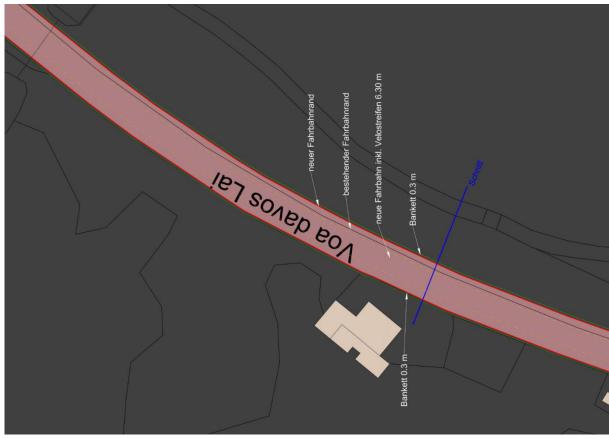
Die Kantonspolizei ist mit der heutigen Situation, während Grossanlässen nicht zufrieden, da die Seestrasse nicht für die heutigen Verkehrsmengen dimensioniert ist. Durch die Erweiterung der Seestrasse kann somit auch sichergestellt werden, dass die bisherige Verkehrsregelung, Sperrung der Voa principala, bewilligt wird. Dennoch bringt die Kernfahrbahn für die Velofahrer eine grosse Verbesserung, auch wenn der Strassenquerschnitt breiter wird.



Als Beispiel einer funktionierenden Kernfahrbahn kann Flims Waldhaus genommen werden.

### 3.1.6 Erweiterung Seestrasse

Die Erweiterung auf durchgehend 6.30 m exkl. äusserer Sicherheitszuschlag wäre meist eine Erweiterung der befestigten Fahrbahn um ca. 80 cm mit anschliessendem Bankett von 30 cm ohne feste Hindernisse als Sicherheitszuschlag.



Ausschnitt Strassenerweiterung inkl. Standort vorhergehende Schnitte

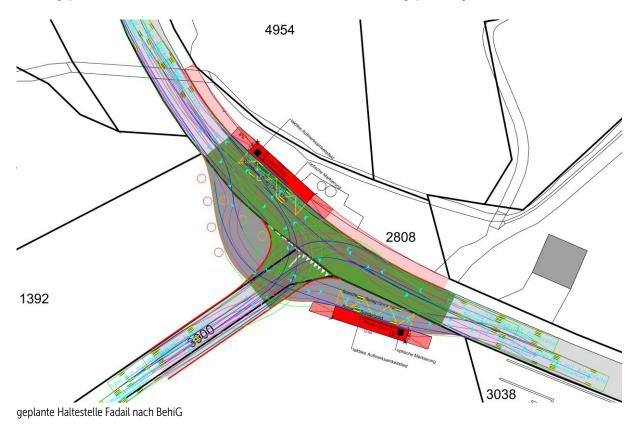
Die Erweiterung soll über die ganze Länge seeseitig erfolgen. In den Kurven ist die Kurvenverbreiterung zu beachten.

Eine Erweiterung ist notwendig, wenn die Seestrasse im Fall einer Sperrung der Voa principala als Hauptverkehrsachse benutzt werden will.

# 4 BEREICH FADAIL

Im Bereich zwischen dem Parkplatz La Riva und der Parzelle 4815 (Bereich Fadail) wird empfohlen die Kernfahrbahn weiterzuziehen, jedoch ohne Erweiterung des Strassenquerschnitts. Das Tempo soll in diesem Abschnitt auf Tempo 30 herabgesetzt werden (Zone Tempo 30). Die erachten wir als möglich, da in diesem Abschnitt viele Langsamverkehrsteilnehmer unterwegs sind und es nur einen einseitigen Gehweg gibt, sowie mehrere Einfahrten.

Die neu geplante Bushaltestelle Fadail kann auch mit einer Kernfahrbahn wie geplant umgesetzt werden.



# 5 BEREICH LENZERHEIDE-FADAIL

Im Bereich zwischen der Parzelle 4815 und der Parzelle 4779 (heute Tempo 60 km/h) wird empfohlen die Kernfahrbahn weiterzuführen bis vor die Verzweigung Voa Sporz. Jedoch ist die Strasse in diesem Abschnitt breiter und muss nicht angepasst werden. Bis zur Einmündung Fadail soll wieder Tempo 40 km/h gelten und zwischen der Einmündung Fadail und der Voa Sporz neu eine Tempo 30 Zone.

In diesem Abschnitt sind Kinder unterwegs und es gibt wieder mehrere Einfahrten sowie nur einen einseitigen Gehweg.

# 6 EMPFEHLUNG UND VORGEHEN

### 6.1 Empfehlung

- Es wird empfohlen eine Kernfahrbahn ohne Einbahnregime für alle Bereiche einzuführen. Die Strasse ist dafür im Bereich Valbella-La Riva um ca. 80 cm zu verbreitern.
- Im Bereich Valbella-La Riva soll das Tempo auf 40 km/h reduziert werden.
- Im Bereich Fadail soll eine Tempo 30 Zone geprüft werden.
- Im Bereich Fadail-Lenzerheide soll das Tempo auf 40 km/h reduziert werden.

### 6.2 Vorgehen

Im Sommer 2022 soll ein Versuch mit dem neuen Verkehrsregime durchgeführt werden.

Es wird vorgeschlagen, ein Versuch mit einer Kernfahrbahn mit Tempo 40 km/h im Gegenverkehr durchzuführen.