

# Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation

Hauptdokumentation – Version für die Beschlussfassung  
26. Februar 2025



### **Auftraggeber**

Kanton Graubünden  
Amt für Raumentwicklung  
Ringstrasse 10  
7001 Chur

### **Steuerungsausschuss**

Peter Camastral	Region Imboden
Sepp Föhn	Region Landquart
Karin Niederberger	Region Plessur
Richard Atzmüller	ARE GR
Thomas Schmid	AEV-GR
Reto Knuchel	TBA GR
Severin Gisler	TBA GR (beratend)
Boris Spycher	ARE GR (beratend)

### **Begleitgruppe**

Fabian Disch	Region Landquart
Josef Nauer	Region Imboden
Nina Eichholz	Regionalplanung Plessur
Michael Ruffner	Regionalplanung Imboden, Landquart
Roland Arpagaus	Stadt Chur, TBD
Iris Florin	Stadt Chur, TBD
Fiona Stahlhut	Stadt Chur, Stadtentwicklung
Severin Gisler	TBA GR, Umsetzung AP
Andrea Obrecht	TBA GR, Strasse Technische Dienste
Andrea Strub	TBA GR, Langsamverkehr
Werner Glünkin	AEV GR
Alexandra Fröhlich	ANU GR
Boris Spycher	ARE GR

### **Projektteam (Auftragnehmende)**

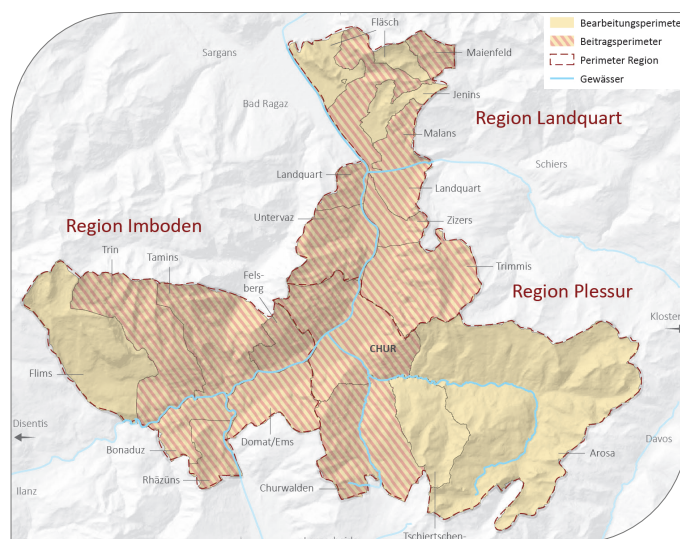
Andrina Pedrett  
Beatrice Dürr  
Janosch Thalmann  
Ronja Häfeli  
Cyril La Monica  
Laura Herten

EBP Schweiz AG  
Mühlebachstrasse 11  
8032 Zürich  
Schweiz  
Telefon +41 44 395 16 16  
info@ebp.ch  
www.ebp.ch

# Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation

## Agglomerationspolitik Bund

In den urbanen Räumen der Schweiz fand in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt, das mit einer raschen Siedlungsentwicklung und fortschreitender Mobilität einherging. Um die sich daraus ergebenden Probleme besser lösen zu können, hat der Bund das Programm Agglomerationsverkehr lanciert. Mit diesem Programm beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Programmen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.



## Die Agglomeration Chur im Überblick

Im vom Bund definierten Rahmen erarbeitete die Agglomeration Chur bereits mehrere Agglomerationsprogramme: 2007 (1. Generation), 2011 (2. Generation) und 2021 (4. Generation). Die dritte Generation wurde ausgelassen, da zunächst die Umsetzung der ersten zwei Generationen vorangetrieben wurde. Die Massnahmen der bisherigen Generationen sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Diese werden teilweise durch den Bund mitfinanziert. Nun folgt das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP 5G).

Die Trägerschaft des AP 5G wird durch die Regierung und die drei beteiligten Regionen Imboden, Landquart und Plessur gebildet. Gegenüber dem Bund tritt der Kanton Graubünden als Vertreter der Trägerschaft auf. Der Bearbeitungsperimeter des AP 5G Chur umfasst die drei Regionen. Bundesbeiträge sind allerdings nur in dem vom Bund definierten Beitragsperimeter möglich. Dieser hat sich in der fünften Generation um die Gemeinde Malenfeld erweitert.

## Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation

Das AP 5G ist eine Weiterentwicklung der 4. Programmgeneration. Dabei hat die Agglomeration Chur insbesondere auf die Hinweise des Bundes zu den vorherigen Programmgenerationen und auf Anregungen aus der Bevölkerung im Rahmen der letzten öffentlichen Mitwirkung reagiert.

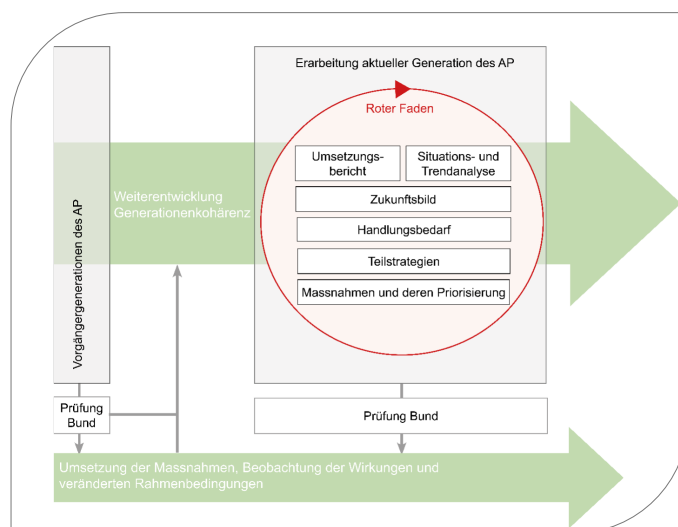
So wurden beispielsweise folgende Themen neu integriert respektive ausgeweitet: Klimaanpassung, Biodiversität, Tourismusverkehr. Die grössten Anpassungen und Ergänzungen ergaben sich jedoch in folgenden Schwerpunktthemen:

- **Fussverkehr:** Das Fusswegnetz wurde erstmals agglomerationsweit und systematisch betrachtet. Die regional wichtigen Gebiete für den Fussverkehr sind hergeleitet. Diese sogenannten Attraktoreengebiete bilden die Basis für die Massnahmen der Gemeinden.
- **Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet:** Der Aufenthalt in den Siedlungen soll trotz zunehmender Verdichtung angenehm bleiben. Deshalb werden im AP 5G öffentlich zugängliche Freiräume sowie halbprivate und private Grünräume ausgewiesen.
- **Strassenraumgestaltungen:** Neu sind Qualitätsstandards für verschiedene Strassentypen definiert und die Kriterien für eine Mitfinanzierung von Strassenraumgestaltungen sind ausgeweitet. Dadurch lassen sich neue Massnahmen gut ins AP einbetten.
- **Verkehrsdrehscheiben:** Es wurde eine klare Konzeption zu Verkehrsdrehscheiben (VDS) des öffentlichen Verkehrs erarbeitet, welche auf der Methodik des Bundes basiert und agglomerationsspezifisch angepasst wurde. Für alle zwölf VDS-Standorte wurde der Ist-Zustand beschrieben und der Handlungsbedarf für Aufwertungen definiert.



## Aufbau Agglomerationsprogramm

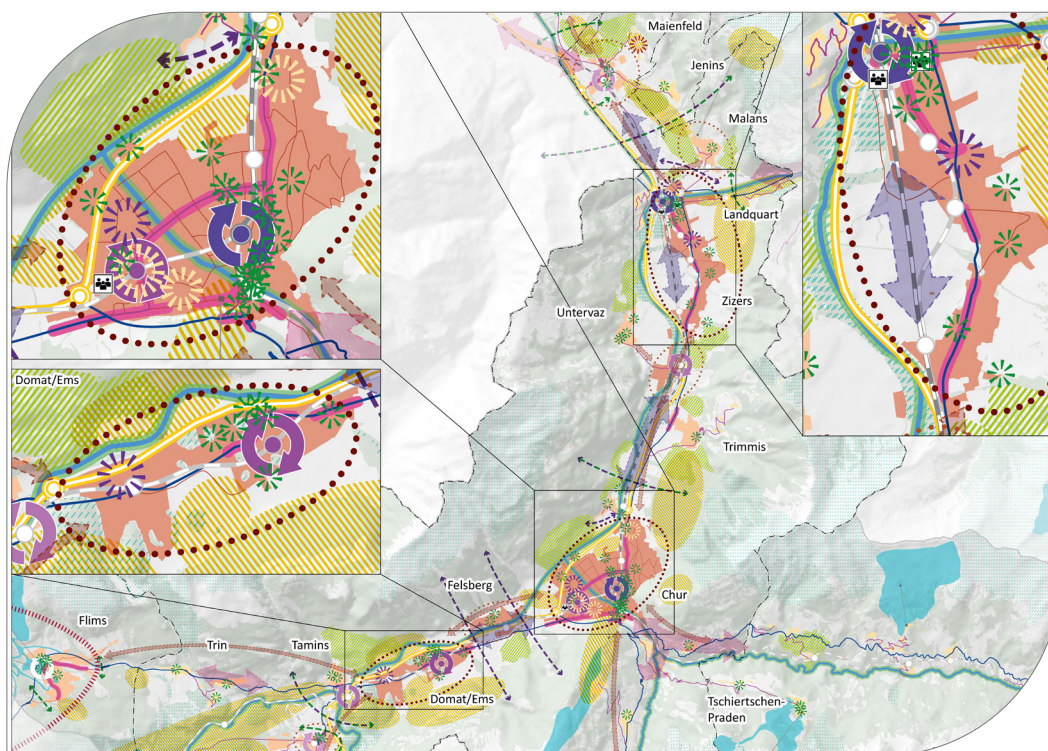
Gemäss den Vorgaben des Bundes umfasst ein Agglomerationsprogramm sechs Bausteine, welche zu einem «roten Faden» miteinander verknüpft werden. Ausgangspunkt bilden der Umsetzungsbericht zum Stand der Vorgängergenerationen sowie eine Situations- und Trendanalyse zur Agglomeration Chur. Das Zukunftsbild zeigt den erwünschten Zustand im Jahr 2040 auf. Aus dem Vergleich von Analyse und Zukunftsbild kann so der Handlungsbedarf für die Erreichung des Zukunftsbildes abgeleitet werden. Die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr zeigen auf, wie der angestrebte zukünftige Zustand erreicht werden soll und wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Die Umsetzung dieser Teilstrategien erfolgt im Rahmen des Massnahmenportfolios (Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete). Das gesamte Agglomerationsprogramm wird durch den Bund geprüft, wobei der konzeptionellen Einbettung der Massnahmen eine grosse Bedeutung zukommt.



## Zukunftsbild der Agglomeration Chur

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Chur. Es macht beispielsweise Aussagen zur qualitativen Siedlungsentwicklung in den urbanen Gebieten, den suburbanen Ortschaften und den Gebieten mit dörflicher Struktur. Mit dem strategischen Strassennetz 2040 legt es fest, welche Funktionen die vorhandenen und geplanten Strassen übernehmen.

Verkehrsdrehscheiben bilden in Kombination mit einem attraktiven Fuss- und Veloverkehr die Angelpunkte für eine optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger und sind Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung nach innen.



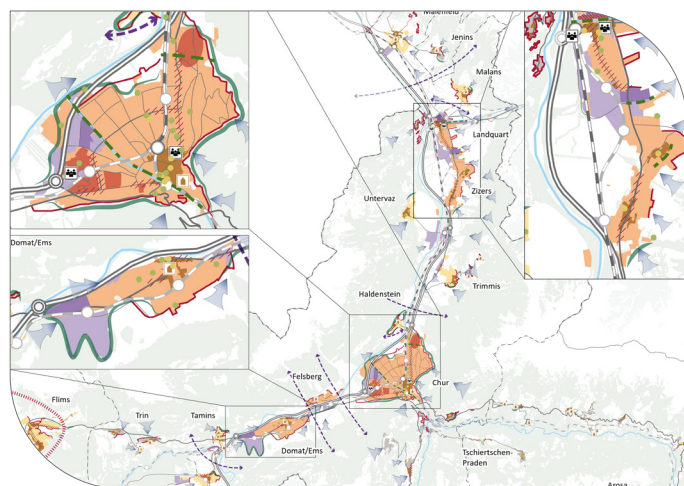


## Teilstrategien

Um die Entwicklung in Richtung des beschriebenen Zukunftsbildes zu lenken, wurden Strategien in den Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr erarbeitet. Diese lauten beispielsweise:

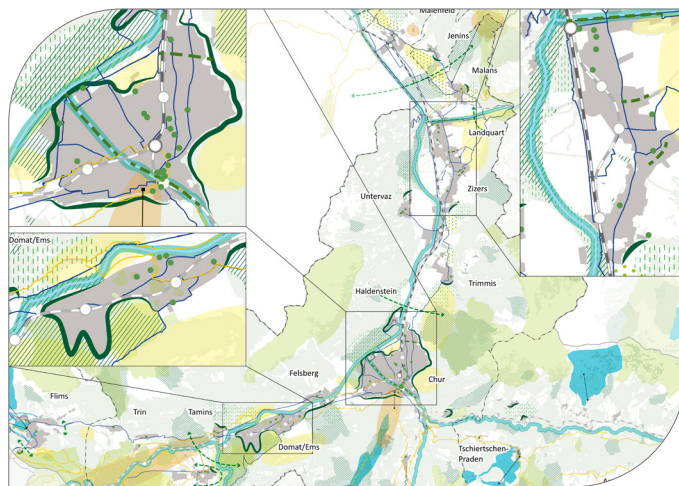
### Teilstrategie Siedlung

- Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen
- Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren
- Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln
- Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartieren stärken



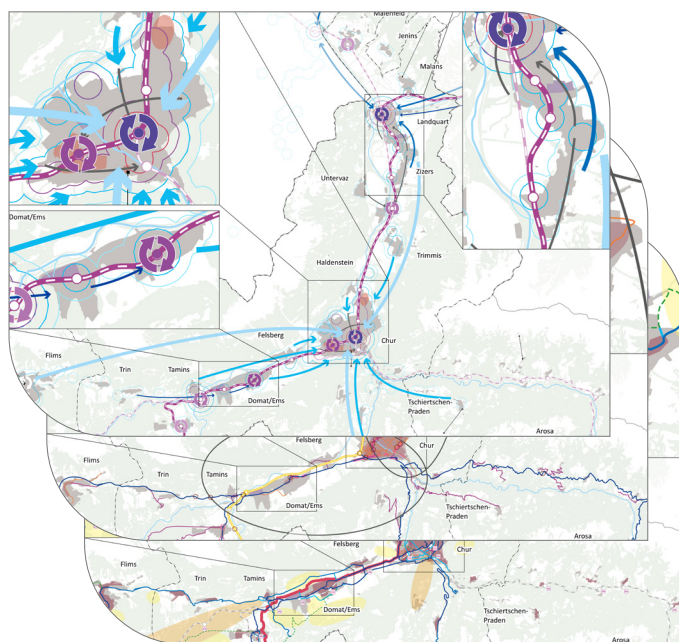
### Teilstrategie Landschaft

- Naherholungsgebiete weiterentwickeln
- Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten
- Vernetzung fördern
- Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren



### Teilstrategie Verkehr

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Strassenraum siedlungsverträglich abwickeln
- Parkierung überkommunal abstimmen
- Den Gesamtverkehr mehrheitlich auf treibhausgasfreie Energieträger abstützen
- S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken
- Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen
- Verkehrsdrehscheiben stärken und Intermodalität fördern
- Fussverkehr stärken
- Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen
- Urbanes Netz und Veloabstellanlagen für Veloverkehr optimieren



## Ausgewählte Massnahmen

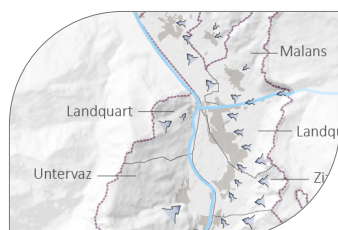
Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms nehmen die Teilstrategien sowie den identifizierten Handlungsbedarf auf und wurden vom Kanton, den Regionen und den Gemeinden entwickelt. Zu den Massnahmen der 5. Generation, die im Horizont 2028 – 2032 (A-Massnahmen) umgesetzt werden, gehören beispielsweise:

### Massnahmen für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung (Auswahl)

#### Innenentwicklung in spezifischen Gebieten und Entwicklungsschwerpunkte



#### Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet

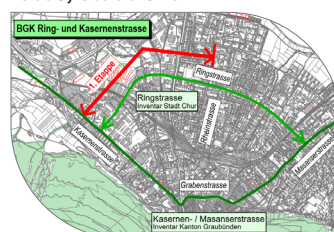


#### Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen

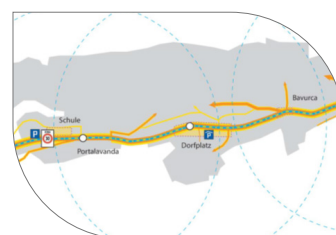
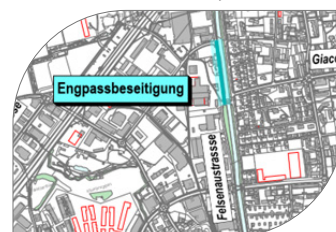
### Massnahmen für die Entwicklung Gesamt- und Strassenverkehr (Auswahl)

Die Agglomeration Chur setzt bei ihrem Massnahmenportfolio einen wichtigen Akzent auf verkehrslenkende Massnahmen wie Verkehrsmanagement, Parkraummanagement und Mobilitätsmanagement. Infrastrukturelle Verkehrsmassnahmen sind beispielsweise:

#### Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur



#### Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur



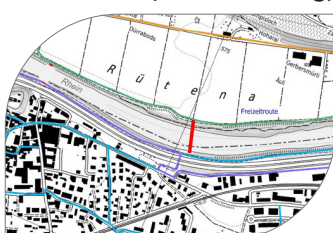
#### Strassenraumgestaltung (Beispiel BGK Dorf, Trin)

### Massnahmen für die Entwicklung Fuss- und Veloverkehr (Auswahl)

#### Schulwegsicherheit (Beispiel Igis, Landquart)



#### Fuss- und Veloverbindung (Beispiel Rheinbrücke, Domat/Ems – Felsberg)



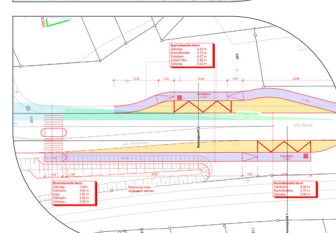
#### Alltagsveloverkehrsrouten (Beispiel Bonaduzer Stutz, Bonaduz)

### Massnahmen für die Entwicklung öffentlicher Verkehr (Auswahl)

#### E-Mobilität Ortsbusse (Beispiel Heidibus, Maienfeld)



#### Buserschliessung (Buserschliessung Tardis, Landquart)



#### Aufwertung Bushaltestellen (Beispiel Bushaltestelle Nord, Rhäzüns)





# Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
1.1	Agglomerationspolitik des Bundes	7
1.2	Einordnung Agglomerationsprogramm in die kantonalen Planungsinstrumente	7
2.	Ausgangslage Agglomerationsprogramm 5. Generation	9
2.1	Kernthemen Agglomerationsprogramme 1G, 2G und 4G	9
2.2	Zielsetzung und Schwerpunkte AP 5G	9
2.3	Aufbau des Berichts, Neuerungen gegenüber AP 4G	10
2.4	Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung	11
2.5	Perimeter Agglomeration Chur, Stand Planungsinstrumente	15
2.6	Erfüllung Grundanforderungen	18
3.	Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme	19
3.1	Umsetzungsstand mit Zielvorstellungen AP 5G	19
3.2	Umsetzungsstand Massnahmen AP 1G, 2G und 4G	21
4.	Situations- und Trendanalyse	30
4.1	Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur	30
4.2	Siedlung	32
4.3	Landschaft und Umwelt	40
4.4	Verkehrssystem	49
4.5	Fazit Situations- und Trendanalyse	86
5.	Zukunftsbild	88
5.1	Raumkonzept Schweiz	88
5.2	Raumkonzept Kanton Graubünden	89
5.3	Zukunftsbild Agglomeration 2040	89
5.4	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Kapazitäten 2040	95
5.5	Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)	96
6.	Handlungsbedarf	100
6.1	Siedlung	100
6.2	Landschaft (und Umwelt)	104
6.3	Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	106
6.4	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	110
6.5	Fuss- und Veloverkehr	112
7.	Teilstrategien	117
7.1	Siedlung	117

7.2	Landschaft (und Umwelt)	121
7.3	Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit	123
7.4	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	128
7.5	Fuss- und Veloverkehr	130
8.	Massnahmen	134
8.1	Massnahmen-Schwerpunkte	134
8.2	Massnahmen Siedlung	136
8.3	Massnahmen Landschaft	139
8.4	Massnahmen Verkehr	140
9.	Umsetzung und Controlling	149
9.1	Grundsätze	149
9.2	Umsetzungscontrolling der Massnahmen	149
9.3	Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit	150
10.	Grundlagen- und Literaturverzeichnis	152

## Anhang

A1	Engpässe Strassen	154
A2	Faktenblätter Verkehrsdrehscheiben	156
A3	Übersicht Schwachstellen und Netzlücken Fussverkehr	157
A4	Ist-Analyse Bike+Ride, Park+Ride	168
A5	Ist-Zustand öffentlich zugängliche Parkplätze	170
A6	Umsetzungstabellen AP 1G, AP 2G und AP 4G	171

## Abkürzungsverzeichnis

AEV GR	Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden
AJF GR	Amt für Jagd und Fischerei Kanton Graubünden
ANU GR	Amt für Natur und Umwelt Kanton Graubünden
AP 1G	Agglomerationsprogramm 1. Generation
AP 2G	Agglomerationsprogramm 2. Generation
AP 4G	Agglomerationsprogramm 4. Generation
AP 5G	Agglomerationsprogramm 5. Generation
AP	Agglomerationsprogramm
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE GR	Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden
ASP	Abendspitzenstunde der Motorfahrzeuge
AWT	Amt für Wirtschaft und Tourismus Kanton Graubünden
B+R	Bike and Ride
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BeSA	Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften & Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BüGA	Bündner Generalabonnement
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Gesamtverkehr
ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
KRIP	Kantonaler Richtplan
KRL	Kommunales räumliches Leitbild
L	Landschaft
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling Agglomerationen
NS	Nationalstrasse



ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr
RB	Regierungsbeschluss
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RRK	Regionales Raumkonzept
S	Siedlung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SIN	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
TBA GR	Tiefbauamt Kanton Graubünden
UEB	Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife
VDS	Verkehrsdrehscheibe
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WMZ	Wohn-, Misch- und Zentrumszone
ZÖBA	Zone für Öffentliche Bauten und Anlagen

# 1. Einleitung

## 1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

In den urbanen Räumen der Schweiz fand in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt, das mit einer raschen Siedlungsentwicklung und fortschreitender Mobilität einherging. Der Bundesrat hat im Bericht über die Kernstädte von 1999 anerkannt, dass die urbanen Räume die Probleme der Agglomerationen nur mit Unterstützung lösen können. Dieses Erkenntnis gab zur Lancierung der Agglomerationspolitik des Bundes Anlass. Einer der Bereiche, wo die Agglomerationspolitik des Bundes zum Tragen kommt, ist das Programm Agglomerationsverkehr (PAV).

Mit dem PAV beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Seit der 3. Generation stellt der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs Fonds (NAF) das Finanzierungsinstrument dar, mit dem der Bund die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanziert. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

## 1.2 Einordnung Agglomerationsprogramm in die kantonalen Planungsinstrumente

Das Raumkonzept Graubünden und der kantonale Richtplan (KRIP, ARE GR 2019) bilden den übergeordneten Rahmen für die nachfolgenden Planungsinstrumente (vgl. Abbildung 1). Im Raumkonzept Graubünden sind die Eckpunkte der räumlichen Entwicklungsstrategie festgehalten. Der KRIP übernimmt als Hauptaufgabe die Abstimmung aller raumwirksamen Tätigkeiten.

Die regionalen Raumkonzepte, die regionale Richtplanung und die kommunale Nutzungsplanung übernehmen die übergeordneten Leitsätze, Handlungsanweisungen und Objekte aus dem KRIP und setzen diese um, indem sie die Themen stufengerecht abstimmen. Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 5. Generation im Frühjahr 2024, sind die Regionalen Raumkonzepte beschlossen und die Regionalen Richtpläne vorgeprüft.

Die regionalen Raumkonzepte werden in die regionalen Richtpläne integriert und dadurch auch für den Kanton behördenverbindlich, ihre Aufgaben bei der Siedlungsentwicklung sind im Kapitel 6.1 des vorliegenden Agglomerationsprogramms detaillierter beschrieben.

Das kommunale räumliche Leitbild (KRL) bildet auf der kommunalen Ebene die konzeptionelle Grundlage für die Erarbeitung der kommunalen Nutzungsplanung als grundeigentümergebundenes Instrument und für Entscheide im Bereich der räumlichen Entwicklung der Gemeinde. Die Gemeinden sind bei den Kommunalplanungen bereits weit fortgeschritten und werden demnächst über RPG 1 konforme Ortsplanungen verfügen.

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation orientiert sich grundsätzlich an der regionalen Planungsebene. Aufgrund des betrachteten Perimeters über drei Regionen und den Anforderungen des Bundes an ein AP (ARE CH, 2023, RPAV), werden allerdings spezifische Akzente in Bezug auf die Abstimmung Siedlung (inkl. Landschaft) und Verkehr gesetzt. Die Inhalte in den regionalen Planungsinstrumenten behalten dabei ihre Gültigkeit.<sup>1</sup> Im Agglomerationsprogramm werden den KRIP ergänzende und mit den regionalen Raumkonzepten und Richtplänen

---

<sup>1</sup> Weitere Ausführungen bezüglich Verbindlichkeit Agglomerationsprogramm vgl. Kapitel 9.

abgestimmte Inhalte aufgenommen. Diese dienen als weiterer Orientierungsinhalt für die Umsetzung der Regionalen Richtpläne und der Ortsplanungen.



Abbildung 1: Zusammenspiel kantonale, regionale und kommunale Planungsinstrumente Kanton Graubünden (Quelle Grafik: ARE GR 2018, Wegleitung)



## 2. Ausgangslage Agglomerationsprogramm 5. Generation

### 2.1 Kernthemen Agglomerationsprogramme 1G, 2G und 4G

Das **AP 1G Chur** basiert auf einem Raumkonzept, welches die Agglomeration Chur und die weitere Umgebung bis hin zu den angrenzenden Regional- und Tourismuszentren umfasst. Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzten infrastrukturellen Massnahmen konzentrieren sich v.a. auf die Engpässe im Raum Chur. Im Siedlungsbereich thematisiert das AP 1G in Ergänzung zu kantonalen und regionalen Richtplänen spezifische Massnahmen für die Entwicklungsschwerpunkte. Auf infrastruktureller Massnahmenebene hervorzuheben sind die Erschliessung Chur West und die neue städtische Tangentialbuslinie, ebenso das Massnahmenpaket im Fuss- und Veloverkehrsbereich.

Im **AP 2G Chur** wurden als Weiterentwicklung gegenüber dem AP 1G eine vertiefte Analyse für den Talboden des Bündner Rheintals durchgeführt. Damit einher ging eine Evaluation von zusätzlichen Verkehrsmassnahmen auch ausserhalb der Stadt Chur, die detaillierte Erhebung der Nutzungsreserven, die Vertiefung der Siedlungsentwicklung nach innen und die Integration von landschaftlichen Aspekten. Als Schlüsselmassnahmen können hervorgehoben werden: die ÖV-Priorisierungen, die Aufwertung der Einfallachsen in Chur, der Ausbau des Veloverkehrsnetzes und die Aufwertung der Bahnhaltestellen als Antwort auf die Taktverdichtungen der Bahn. Im Siedlungsbereich wurden Entwicklungsstrategien für diverse Standorte (Chur Nord, Chur West, Domat/Ems, Landquart) definiert und zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen ein Werkzeugkasten Arbeitsstandorte sowie eine regionale Studie zu Verdichtungspotenzialen ausgelöst.

Auf die Erarbeitung eines **AP 3G** wurde verzichtet, da der Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen AP 1G – 2G gesetzt wurde.

Im **AP 4G Chur** wurden folgende Schwerpunkte gesetzt, diese ergaben sich aus den Resultaten der bisherigen Programme und der Analyse des Raums:

- Innenentwicklung (Entwicklungsschwerpunkte, Verdichtungsgebiete) mit Abstimmung auf die Verkehrsdrehscheiben
- Qualität der Siedlungsentwicklung inkl. siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung
- Optimierung des Strassenverkehrs mehrheitlich im Rahmen bestehender Infrastrukturen
- Einbezug Tourismusverkehr, soweit möglich
- Objektive und subjektive Verkehrssicherheit
- Veloverkehr mit regionaler Alltagsverkehrs-Veloroute und Infrastrukturoptimierungen in urbanen / suburbanen Gebieten

Als infrastrukturelle Schlüsselmassnahmen im AP 4G können hervorgehoben werden: Die Alltagsveloverkehrsrouten von Rhäzüns bis Maienfeld, die Multimodalen Drehscheiben Chur West und Landquart sowie der Anschluss Rosenhügel in der Stadt Chur.

### 2.2 Zielsetzung und Schwerpunkte AP 5G

Mit dem AP 5G verfolgt die Agglomeration Chur insbesondere folgende Ziele:

- Überregionale Koordination Siedlung – Verkehr über die drei Regionen Imboden, Landquart und Plessur im Handlungsraum Nordbünden aufgrund der engen inhaltlichen Verzahnungen und Abhängigkeiten.
- Schaffen einer gemeinsamen Vorstellung zur zukünftigen Entwicklung im Handlungsraum Nordbünden aufgrund der grossen Dynamik in diesem funktionalen Raum.

- Übergeordnete Abstimmung der vorliegenden regionalen Raumkonzepte mit zusätzlichen / neuen inhaltlichen Akzenten durch das Agglomerationsprogramm.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des AP 5G sind aus den Resultaten der bisherigen Programme und der Analyse des Raums abgeleitet:

- Optimierung der Infrastruktur für den Fussverkehr in Attraktorengeländen
- Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet
- Typisierung und Optimierung von Verkehrsdrehscheiben
- Qualitätsstandards für Strassenraumgestaltungen im Siedlungsgebiet
- Vertiefte Betrachtung Tourismusverkehr
- Integration Klima- und Hitzethematik
- Ergänzungen zu den Themen Biodiversität und E-Mobilität

## 2.3 Aufbau des Berichts, Neuerungen gegenüber AP 4G

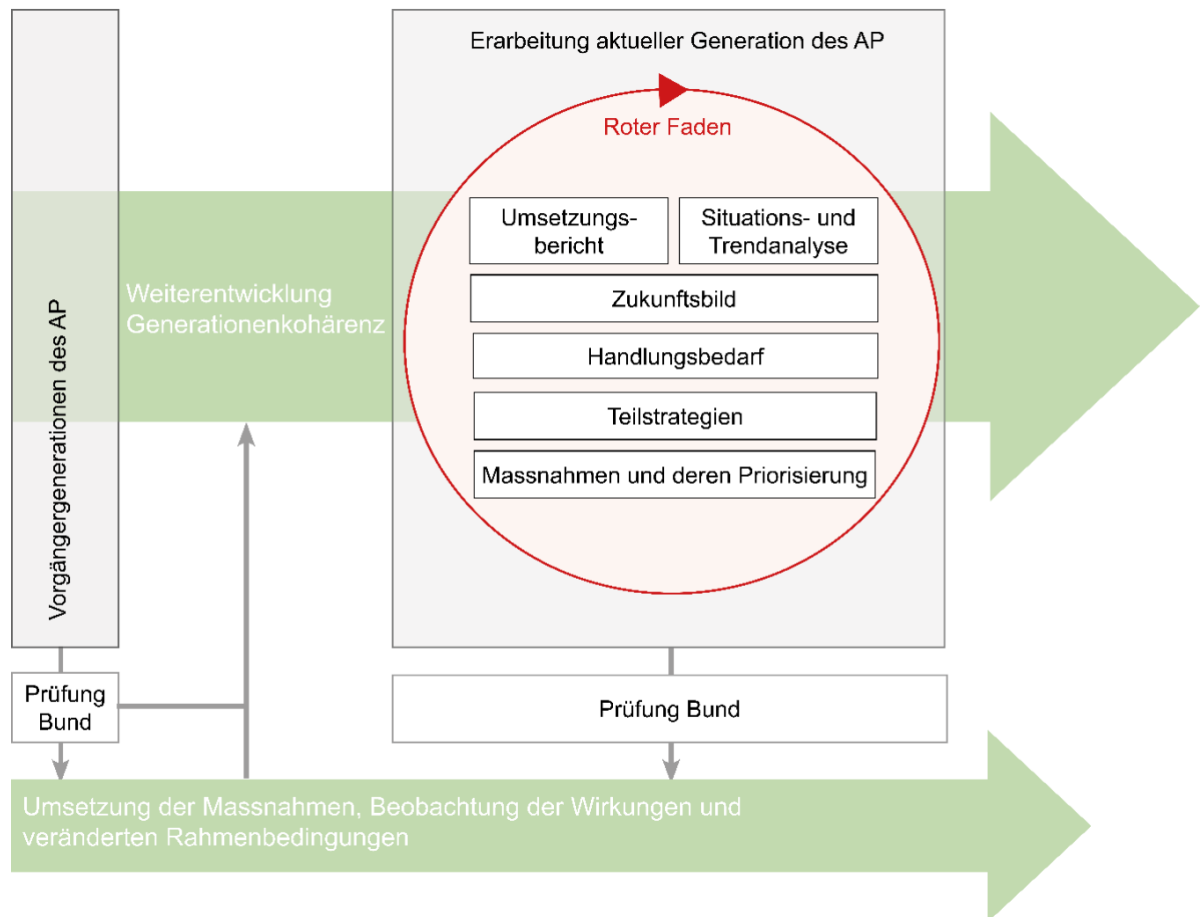


Abbildung 2: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms (Quelle Grafik: ARE CH, 2023)

Gemäss den Vorgaben der RPAV (ARE CH, 2023, RPAV) umfasst ein Agglomerationsprogramm sechs Bausteine, welche durch einen «roten Faden» miteinander verbunden sind (vgl. Abbildung 2). Wichtig ist, dass bei allen Bausteinen die Weiterentwicklung gegenüber den Vorgängergenerationen des aktuellen Agglomerationsprogramms aufgezeigt wird (Generationenkohärenz).

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Weiterentwicklung des AP 5G gegenüber dem AP 4G ist bei den sechs Bausteinen jeweils zu Kapitelbeginn, bei der Analyse zusätzlich in jedem

Unterkapitel beschrieben. Bei weiterentwickelten Massnahmen ist dies in der Massnahmendokumentation ebenfalls in einem grauen Kasten hinterlegt.

Ausgangspunkt bilden der Umsetzungsbericht zum Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen (Stichtag: 31. Dezember 2024, vgl. Kapitel 3) sowie eine Situations- und Trendanalyse (Stand 2024, Kapitel 4). Das Zukunftsbild (Kapitel 5) zeigt den erwünschten Zustand im Jahr 2040. Aus dem Vergleich von Analyse und Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf für die Erreichung des Zukunftsbildes abgeleitet (Kapitel 6). Die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kapitel 7) zeigen auf, wie der zukünftige Zustand erreicht werden soll und wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Das Massnahmenportfolio (Kapitel 8) setzt die Teilstrategien um. Das AP 5G Chur besteht aus folgenden Dokumenten:

- Hauptdokumentation
- Kartendokumentation
- Massnahmendokumentation Siedlung, Landschaft und Verkehr

## 2.4 Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung

### **Trägerschaft**

Die Trägerschaft des AP 5G wird durch die Regierung und die drei beteiligten Regionen gebildet. Als Vertreter der Trägerschaft tritt – wie bereits bei den bisherigen Agglomerationsprogrammen – der Kanton auf. Er übernimmt die in den RPAV (ARE CH, 2023, RPAV) für eine Trägerschaft definierten Aufgaben und Verantwortungen.

Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, d.h. bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Trägerschaft, ist die Ansprechstelle das Departement für Volkswirtschaft und Soziales bzw. das Amt für Raumentwicklung. Bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms, d.h. nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung ist die Ansprechstelle das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität bzw. das Tiefbauamt.

Der Auftrag zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation stützt sich neben dem kantonalen Regierungsbeschluss auch auf je einen Beschluss der drei Regionen Imboden, Landquart und Plessur. In gleicher Weise wird auch die Verabschiedung des Agglomerationsprogramms vor der Einreichung beim Bund erfolgen. Als Trägerschaft und Auftraggeber gelten deshalb der Kanton und die drei Regionen als gleichberechtigte Partner (vgl. Abbildung 3).



## Projektorganisation

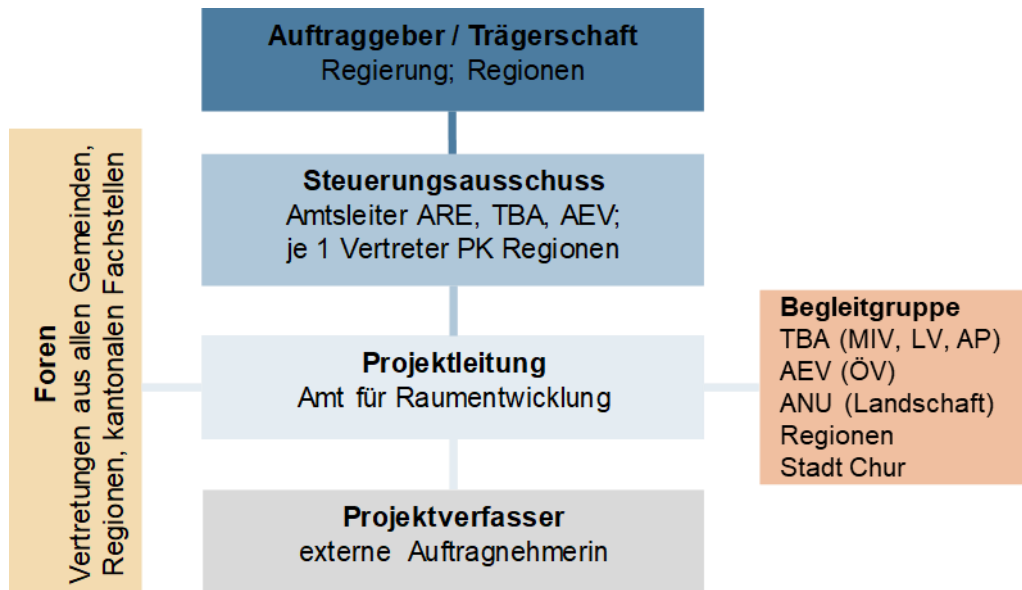


Abbildung 3: Projektorganisation Erarbeitung Agglomerationsprogramm 5. Generation Chur

Legende: ARE = Amt für Raumentwicklung, TBA = Tiefbauamt, AEV = Amt für Energie und Verkehr, ANU = Amt für Natur und Landschaft, PK = Regionale Konferenz der Gemeindepräsidenten / -präsidentinnen, AP = Umsetzung Langsamverkehr

Die Erarbeitung des AP 5G erfolgte unter starkem Einbezug der kantonalen Ämter, der drei Regionen und den Gemeinden (vgl. Abbildung 3).

- Die Konsolidierung der strategischen Inhalte des Agglomerationsprogramms erfolgte im **Steuerungsausschuss** mit politischen Vertretern der Regionen und den Amtsleitern der betroffenen kantonalen Fachstellen. In diesem Gremium wurden wichtige Meilensteine zuhanden der Entscheidungsträger, namentlich der regionalen Präsidentenkonferenzen (PK) und der Regierung, verabschiedet.
- Die **Begleitgruppe** lieferte die fachlichen Inputs aus den laufenden Planungen. Hier wurden die Zwischenergebnisse der Arbeiten besprochen und verifiziert. Die Begleitgruppe setzt sich aus Vertretern der betroffenen Fachstellen des Kantons und der Regionen zusammen. In der 5. Generation ist neu auch das Amt für Natur und Umwelt (ANU) vertreten. Die regionalen Fachinputs erfolgten über die Regionalplaner und über einen weiteren, von jeder Region bestimmten Fachvertreter (Regionalsekretär oder Bauamtsleiter einer stark involvierten Gemeinde).
- Die operative Leitung und damit die **Projektleitung** wurde durch das Amt für Raumentwicklung bespielt. Als wichtige Aufgabe übernahm sie die Bespielung der kantonsinternen Schnittstellen wie auch die Koordinationsfunktion gegenüber Bund sowie Regionen und Gemeinden.
- Im Rahmen von vier Foren wurden Vertretungen aus allen Gemeinden und den kantonalen Fachstellen begrüsst und inhaltliche Aspekte vertieft und diskutiert. Das Forum 1 war die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung des AP 5G, im Forum 2 stand der Tourismusverkehr im Fokus, im Forum 3 wurden Möglichkeiten zur verbesserten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung diskutiert und das Forum 4 war der Start in die Vernehmlassung des Entwurfs AP 5G bei Gemeinden, Regionen und kantonalen Fachstellen.

- Die Aufarbeitung der Grundlagen und die Ausführung der einzelnen Arbeitsschritte für die **Erarbeitung** eines schlüssigen Agglomerationsprogramms 5. Generation – mit Ausnahme des Umsetzungsberichts – erfolgte durch die externe Auftragnehmerin (**Projektverfasser**).

Ergänzungen aus parallel laufenden Planungen und konkreten Projekten wurden durch den Kanton, die Regionen und die Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung eingebracht. Eine Übersicht zu den verwendeten hauptsächlichen Planungsgrundlagen ist im Grundlagen- und Literaturverzeichnis (Kapitel 10) vorzufinden.

### **Mitwirkung und Kommunikation**

Die für das Agglomerationsprogramm relevanten kantonalen Ämter (ARE, TBA, AEV) sind mit ihren Vertretern in allen Gremien vertreten (vgl. Abbildung 3) und damit in die Erarbeitung und die Beschlussfassungen integriert. Das ANU und AJF waren mittels Einzelgespräch und das ANU auch innerhalb der Begleitgruppe direkt in der Erarbeitung involviert. Das AWT wurde im Rahmen der Vernehmlassungsphase in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einbezogen.

Die Regionen Imboden, Landquart, Plessur, die Stadt Chur und alle Gemeinden wurden ebenfalls in die Erarbeitung involviert via Foren (vgl. Abbildung 3), Gemeindeggespräche sowie in der Vernehmlassungsphase. Die Vertreter des Steuerungsausschuss sowie die Regionalplaner informierten die Gemeindepräsidenten im Rahmen der regionalen Präsidentenkonferenzen laufend über den aktuellen Stand und holten Zwischenentscheide ab. Für die Vernehmlassungsphase wurde am 11. September 2024 eine Informationsveranstaltung für die kantonalen Fachämter, für die Regionen und für alle Gemeinden der Agglomeration Chur durchgeführt.

Der Bund verlangt, dass die betroffene Bevölkerung angemessen über die Inhalte des Agglomerationsprogramms informiert wird mit nachweislicher Gelegenheit, sich zu dessen Inhalt äussern zu können. Da das AP 5G Chur im kantonalen Richtplan verankert ist (vgl. Kapitel 9) und bei den regionalen Richtplänen ebenfalls eine Partizipation im Rahmen des entsprechenden Verfahrens stattfindet, wurde die Bevölkerung wie folgt mit einbezogen und informiert:

- Information via **Medienmitteilungen** zu wichtigen Entscheiden in Bezug auf das AP 5G: Vergabe und Start AP 5G, Start Vernehmlassung bei betroffenen Gemeinden, Regionen und Fachstellen, Start öffentliche Mitwirkung, definitiver Eingabeentscheid AP 5G.
- Das AP 5G wurde im Rahmen einer **öffentlichen Mitwirkung** ab dem 10. Januar 2025 während 30 Tagen der breiten Öffentlichkeit via Internet zugänglich gemacht. Interessierte Personen und Organisationen konnten ihre Rückmeldungen einreichen. Diese flossen einerseits in die Finalisierung des AP 5G ein und werden andererseits für die Weiterentwicklung zukünftiger Generationen berücksichtigt.
- Im Rahmen einer **Medienorientierung** am 9. Januar 2025 wurde die Bevölkerung über die Inhalte des AP 5G und die Möglichkeit zur Stellungnahme informiert.
- Die Schlussfassung des AP 5G wurde bei Einreichung an den Bund (Ende Juni 2025) im Internet aufgeschaltet.

### **Wichtigste Erkenntnisse aus der Mitwirkung**

Zur öffentlichen Mitwirkung sind 57 Stellungnahmen von diversen Organisationen, Parteien, Nachbarsregionen, Unternehmungen oder Privatpersonen eingetroffen. Die Rückmeldungen erfolgten, neben allgemeinen Anmerkungen, sowohl zur Hauptdokumentation wie auch zur Massnahmen- und Kartendokumentation.

Positiv hervorgehoben wurden insbesondere die neu integrierten Themen Grün- und Freiräume in der Siedlung sowie hitzeangepasste Gestaltung der Infrastrukturen in den Siedlungsräumen. Kritische Stimmen gab es zum zukünftig angestrebten Modalsplit (Anteil motorisierter Individualverkehr am Gesamtverkehr), der stärker zu senken sei. Ebenso wurden Präzisierungen und/oder strengere Vorgaben bezüglich Klimaschutz, Biodiversität und Denkmalschutz gefordert. Vereinzelt wurde eine stärkere Einbindung der angrenzenden Regionen gewünscht.

Je nach Art des Anliegens war der Umgang damit unterschiedlich. Einige Rückmeldungen bezeichnen Anliegen auf regionaler, kantonaler oder nationaler Planungsebene, welche via das Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden können. Hierzu gehören beispielsweise die Anbindung der angrenzenden Regionen an das Veloverkehrsnetz, die Abstimmung der Tarifverbünde TransReno und Ostwind sowie Anliegen im Zusammenhang mit Nationalstrassen oder mit dem Waffenplatz in Chur. Diese Anliegen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Einige der allgemeinen Anmerkungen sind bei der Erarbeitung des Programms der 6. Generation zu prüfen. Dazu zählt die Kritik an der zu kurzen Mitwirkungsphase. Die allgemeinen Anliegen im Bereich Klimaschutz, Biodiversität und Denkmalschutz sind in einer folgenden Generation zu prüfen. Die Kommentare zu Einzelmassnahmen werden bei der Weiterbearbeitung der Massnahmen durch die federführende Stelle (Gemeinde, Kanton) geprüft. Dies betrifft vor allem die Anliegen bezüglich der Siedlungsentwicklung auf konkreten Arealen sowie zu diversen verkehrlichen Massnahmen. Die betroffenen Stellen werden diese Massnahmen nun - im Wissen um die erfolgte Kritik - weiterentwickeln und Projektanpassungen prüfen. Rückmeldungen, die in dieser Programmgeneration noch berücksichtigt werden können, sind punktuelle Ergänzungen/Präzisierungen im Text, die Korrektur des Umsetzungsstandes der Tangentialbuslinie Chur, die Umklassierung der Teilmassnahme Veloweg Mühlestrasse in Landquart/Zizers von einer A- in eine B-Massnahme sowie die Korrektur diverser kleiner Fehler.

## 2.5 Perimeter Agglomeration Chur, Stand Planungsinstrumente

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Der Beitragsperimeter ist gegenüber der Vorgängergeneration AP 4G um die Gemeinde Maienfeld erweitert. Dies erfolgte nach Antrag der Agglomeration zur Erweiterung um diese Gemeinde und Anpassung der PAVV durch das UVEK. Der Bearbeitungsperimeter ist unverändert und enthält alle Gemeinden der drei Regionen.

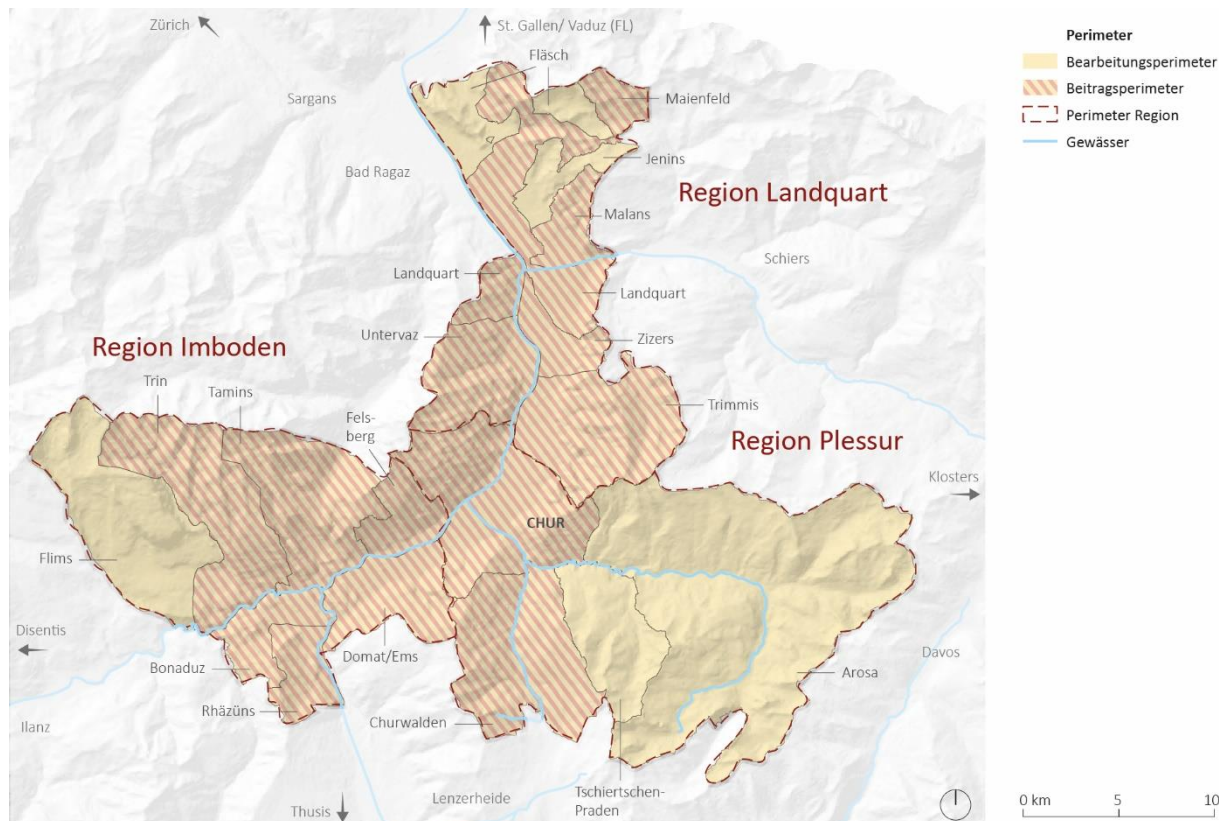


Abbildung 4: Bearbeitungs- und Beitragsperimeter Agglomeration Chur

Der Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms 5. Generation Chur umfasst die Regionen Landquart, Plessur und Imboden (vgl. Abbildung 4, BFS-Nummern vgl. Tabelle 1) und deckt das Kerngebiet des Handlungsraums Nordbünden gemäss kantonalem Richtplan ab. Der Beitragsperimeter umfasst die beitragsberechtigten Gemeinden gemäss dem Anhang der PAVV, Stand 1. Januar 2023. Das gesamte Agglomerationsprogramm bezieht sich, wo sinnvoll und notwendig, auf den Bearbeitungsperimeter. Ausnahme bilden die Entwicklung und die Zielwerte der MOCA-Indikatoren (vgl. Kapitel 5.5), welche sich auf den Beitragsperimeter beziehen.

Die Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund beschränkt sich auf den Beitragsperimeter. Nach Art. 19 Abs. 2 MinVV können jedoch auch ganz oder teilweise ausserhalb dieses Beitragsperimeters liegende Gebiete von der Finanzierung einer Massnahme profitieren, sofern deren Nutzen grösstenteils innerhalb der Agglomeration anfällt. Voraussetzung ist, dass es sich um eine Massnahme handelt, die für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral ist.

Region	Gemeinde	BFS-Nummer	BeSA-Perimeter AP 5G
Plessur	Chur	3901	Enthalten
Plessur	Churwalden	3911	Enthalten
Plessur	Arosa	3921	Nicht enthalten
Plessur	Tschiertschen-Praden	3932	Nicht enthalten <sup>2</sup>
Landquart	Trimmis	3945	Enthalten
Landquart	Untervaz	3946	Enthalten
Landquart	Zizers	3947	Enthalten
Landquart	Fläsch	3951	Nicht enthalten
Landquart	Jenins	3952	Nicht enthalten
Landquart	Maienfeld	3953	Enthalten
Landquart	Malans	3954	Enthalten
Landquart	Landquart	3955	Enthalten
Imboden	Bonaduz	3721	Enthalten
Imboden	Domat/Ems	3722	Enthalten
Imboden	Rhäzüns	3723	Enthalten
Imboden	Felsberg	3731	Enthalten
Imboden	Flims	3732	Nicht enthalten
Imboden	Tamins	3733	Enthalten
Imboden	Trin	3734	Enthalten

Tabelle 1: Gemeinden mit BFS-Nummern des Bearbeitungsperimeters Agglomeration Chur, Stand 1.5.2024

Die regionalen Planungsinstrumente weisen per 15. Mai 2024 folgenden Stand auf: Alle drei Regionen haben ihr regionales Raumkonzept beschlossen. Der regionale Richtplan Siedlung ist in den Regionen Plessur und Landquart durch den Kanton bereits vorgeprüft, in der Region Imboden in Erarbeitung (vgl. Tabelle 2).

Regionen	Regionales Raumkonzept	Regionaler Richtplan Siedlung
Imboden	Beschlossen	Vorgeprüft
Plessur	Beschlossen	Vorgeprüft
Landquart	Beschlossen	Vorgeprüft

Tabelle 2: Stand der regionalen Planungen per 15. Mai 2024

Alle Gemeinden haben per 31. Dezember 2023 ihr kommunales räumliches Leitbild beschlossen. Die Revision der Ortsplanung ist bei allen Gemeinden in Erarbeitung und bei zwei Gemeinden im Genehmigungsverfahren (vgl. Tabelle 3).

<sup>2</sup> Nach den beiden Zusammenschlüssen mit Maladers (2020) und Haldenstein (2021) soll sich auf den 1. Januar 2025 auch Tschiertschen-Praden der Stadt Chur anschliessen. Nachdem die Gemeindeversammlung von Tschiertschen-Praden der Fusion bereits im Juni 2024 zugestimmt hatte, fand der Zusammenschlussvertrag im September 2024 auch bei den Churer Stimmberechtigten eine deutliche Mehrheit. DieFusion hat auf den BeSA-Perimeter im AP 5G noch keinen Einfluss, da seitens Bund der Stichtag vom 31.12.24 gilt.

Gemeinde	Kommunales räumliches Leitbild	Ortsplanung
Bonaduz	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Domat/Ems	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Rhâzüns	Beschlossen	Revision RPG-1 in Genehmigung
Felsberg	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Flims	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Tamins	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Trin	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Chur	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Churwalden	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Arosa	Beschlossen	Revision RPG-1 genehmigt
Tschiertschen-Praden	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Trimmis	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Untervaz	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Zizers	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Fläsch	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Jenins	Beschlossen	Revision RPG-1 in Genehmigung
Maienfeld	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft
Malans	Beschlossen	Revision RPG-1 in Genehmigung
Landquart	Beschlossen	Revision RPG-1 vorgeprüft

Tabelle 3: Stand der kommunalen Planungen per 31. Dezember 2023

## 2.6 Erfüllung Grundanforderungen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme vier Grundanforderungen formuliert. In Tabelle 4 ist aufgezeigt, in welchen Kapiteln respektive Dokumenten die Detailinformationen zu den Grundanforderungen zu finden sind.

Grundanforderung	Detailinformationen	Kapitel / Dokumente
GA1: Trägerschaft und Partizipation	Trägerschaft	Kapitel 2.4
	Partizipation	Kapitel 2.4
	<b>Grundanforderung 1 erfüllt</b>	
GA2: Vollständigkeit und roter Faden (gemäss Checkliste Eingangsprüfung)	<i>Hauptdokumentation / Kartendokumentation</i>	
	Perimeter	Kapitel 2.5
	Umsetzungsbericht	Kapitel 3
	Situations- und Trendanalyse	Kapitel 4
	Zukunftsbild	Kapitel 5
	Aktualisierter Handlungsbedarf	Kapitel 6
	Teilstrategien	Kapitel 7
	Massnahmen	Kapitel 8
	<i>Massnahmendokumentation</i>	
	Übersichtstabelle Vorgängergenerationen	Kapitel 1
	Übersichtstabelle aktuelle Generation	Kapitel 2
	Massnahmenblätter	Massnahmendokumentation
	Dokumentationsblätter nationale Planungen (übergeordnete Massnahmen)	keine vorhanden im Zeitraum AP 5G
	<i>Kartendokumentation</i>	
	Karte vereinbarte / aktuelle Massnahmen	Kartendokumentation
	Massnahmenkarte AP 5G	Kartendokumentation
	<b>Grundanforderung 2 erfüllt</b>	
GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen	Kurzbeschreibung Massnahmen und Bezug zu Teilstrategien	Kapitel 8
	Tabellarische Massnahmenübersicht	Kapitel 8 und Massnahmendokumentation
	Massnahmenkarte	Kartendokumentation
	Massnahmenblätter	Massnahmendokumentation
	<b>Grundanforderung 3 erfüllt</b>	
GA4: Umsetzung und Controlling gesichert	Umsetzungsbericht	Kapitel 3
	Umsetzungsreporting-Tabellen	Anhang A6
	Umsetzung und Controlling	Kapitel 9
	<b>Grundanforderung 4 erfüllt</b>	

Tabelle 4: Erfüllung der Grundanforderungen



### 3. Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Der Abgleich des Umsetzungsstandes mit den Zielvorstellungen wurde neu erstellt. Da die Agglomeration kein Programm der 3. Generation eingereicht hatte, entsprechend stellten sich diese Fragen in der 4. Generation noch nicht. Der Umsetzungsstand der Massnahmen wurde aktualisiert. Der Beitragsperimeter ist gegenüber der Vorgängergeneration AP 4G um die Gemeinde Maienfeld erweitert, weswegen die MOCA-Werte der Jahre 2010 und 2015 gegenüber AP 4G abweichen.

Die Umsetzungsreporting-Tabellen (vgl. Anhang A6) mit Stichdatum 31. Dezember 2024 und der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings im folgenden Kapitel dienen dem Bund als Beurteilungsgrundlage für die Umsetzungsperformance der bisherigen Agglomerationsprogramme. Kapitel 3.1 zeigt auf, ob die Agglomeration bezüglich Zukunftsbild, Teilstrategien und Zielwerten der MOCA-Indikatoren (MOCA Monitoring und Controlling Agglomerationen) auf Kurs ist. Kapitel 3.2 dokumentiert eine Übersicht zum Umsetzungsstand der A-Massnahmen aller Vorgängergenerationen und der B-Massnahmen des AP 4G sowie den Umsetzungsstand der Massnahmen nach Themenbereichen.

#### 3.1 Umsetzungsstand mit Zielvorstellungen AP 5G

Im AP 4G wurden für die Agglomeration Chur auf Basis der vorgesehenen Massnahmen möglichst realisierbare Zielwerte für das Jahr 2040 zu den MOCA-Indikatoren definiert. Im Rahmen der Bevölkerungsmitwirkung zum AP 4G wurden deutlich höhere Verlagerungsziele vom MIV zu ÖV und FVV gefordert. Auch der Bund schreibt im Prüfbericht AP 4G, dass strengere Zielwerte angestrebt werden sollen.

Darauf basierend wurde eine Überprüfung der Zielwerte für das AP 5G vorgenommen. Die Tabellen 5 bis 10 geben einen Überblick über die Ist-Werte der MOCA-Indikatoren und setzt diese in Bezug zu den aktualisierten Zielwerten 2040.

Anhand der Entwicklung der Ist-Werte ist erkennbar, dass sich die Agglomeration Chur nicht in allen Bereichen auf Kurs befindet. Allerdings erfolgt die Umsetzung der Massnahmen des AP 4G, erst in den nächsten Jahren. Aus diesem Grund ist die Wirkung des AP4G noch nicht abschliessend messbar.

Folgendes lässt sich über die Entwicklung und die neuen Zielwerte der MOCA-Indikatoren sagen. Detailliertere Angaben zu den MOCA-Indikatoren können dem Kapitel 5.5 «Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)» entnommen werden.

##### **MOCA-Indikator 1, Modal-Split**

Während der letzten Erhebungsperiode aus dem Jahr 2021 haben Faktoren wie die Corona-Pandemie dazu beigetragen, dass der MIV-Anteil schweizweit gestiegen ist. Dennoch ist der Wert in der Agglo Chur im Vergleich zum Jahr 2015 gesunken. Bis ins Jahr 2040 soll der MIV-Anteil weiter gesenkt werden. Der Zielwert 2040 wurde deshalb im Vergleich zum AP 4G von 65.0% auf 63.0% nochmals reduziert. Begünstigt wird die Senkung des Zielwerts im Rahmen des AP 5G durch den Fokus auf die ESP in gut mit ÖV erschlossenen Räumen sowie dem spürbaren Ausbau des ÖV-Angebots.

	MIV-Anteil 2010	MIV-Anteil 2015	MIV-Anteil 2021	MIV-Anteil Zielwert 2040 (AP 5G)
Agglomeration Chur	65.1%	66.9%	66.4%	Senkung Zielwert von 65.0% (AP 4G) auf 63.0% (AP 5G)

Tabelle 5: MOCA 1: Modal Split Agglomeration Chur mit neuem Zielwert 2040 (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

**MOCA-Indikator 2, Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung**

Die Entwicklung der Unfallrate fällt ähnlich aus wie die Entwicklung des MIV-Anteils. Die Senkung des Zielwerts 2040 von 1.5 im AP 4G auf 1.4 im AP 5G wird mit der Elimination von zahlreichen Unfallschwerpunkten und -häufungspunkten sowie zahlreicher Aufwertungsmassnahmen von Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepten) begründet.

	Unfälle 2014	Unfälle 2017	Unfälle 2021	Unfälle Zielwert 2040 (AP 5G)
Agglomeration Chur	1.62	1.83	1.80	Senkung Zielwert von 1.50 (AP 4G) auf 1.40 (AP 5G)

Tabelle 6: MOCA 2: Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung der Agglomeration Chur mit neuem Zielwert 2040 (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

**MOCA-Indikatoren 3 und 4, Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Gütekasse**

Über die drei Erhebungsperioden 2014, 2017 und 2021 sind die Anteile Einwohner und Beschäftigte in den ÖV-Gütekassen A und B tendenziell gesunken. Dies lässt sich unter anderem durch Entwicklungen an schlecht erschlossenen Lagen begründen. Mit Optimierungen bei der Buserschliessung sowie mit den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen/Dienstleistung an sehr gut bis gut erschlossenen Lagen soll dem entgegengewirkt werden. Demnach wurden auch die Zielwerte 2040 der Anteile Einwohner in den Gütekassen A und B von 7.4% in A und 27.3% in B (AP 4G) auf 7.5% in A und 28.0% in B (AP 5G) erhöht. Die Zielwerte 2040 bezüglich der Anteile Beschäftigten in den Gütekassen A und B werden aufgrund der beobachteten Veränderung und absehbaren Entwicklung gleich belassen.

	Anteil Einwohner 2014	Anteil Einwohner 2017	Anteil Einwohner 2021	Anteil Einwohner Zielwerte 2040 (AP 5G)
ÖV-Gütekasse A	9.5%	7.1%	7.1%	Steigerung Zielwert von 7.4% (AP 4G) auf 7.5% (AP 5G)
ÖV-Gütekasse B	28.0%	25.8%	25.9%	Steigerung Zielwert von 27.3% (AP 4G) auf 28.0% (AP 5G)
ÖV-Gütekasse C	24.7%	27.4%	27.5%	Steigerung Zielwert von 30.9% (AP 4G) auf 31.0% (AP 5G)
ÖV-Gütekasse D	28.2%	30.7%	31.4%	Senkung Zielwert von 26.7% (AP 4G) auf 26.6% (AP 5G)
Keine ÖV-Gütekasse	9.6%	8.9%	8.2%	6.9%

Tabelle 7: MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Gütekassen der Agglomeration Chur mit neuen Zielwerten 2040 (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

	Anteil Beschäftigte 2014	Anteil Beschäftigte 2017	Anteil Beschäftigte 2021	Anteil Beschäftigte Zielwerte 2040 (AP 5G)
ÖV-Gütekasse A	33.6%	27.7%	26.5%	26.9%
ÖV-Gütekasse B	17.1%	20.2%	18.9%	22.3%
ÖV-Gütekasse C	28.8%	31.5%	31.6%	35.4%

ÖV-Güteklasse D	14.9%	15.0%	16.0%	11.6%
Keine ÖV-Güteklasse	5.7%	5.5%	7.1%	3.9%

Tabelle 8: MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen der Agglomeration Chur mit neuen Zielwerten 2040 (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

**MOCA-Indikator 5, Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszone**

Die Dichte an Einwohnern und Beschäftigten in den überbauten Wohn-, Misch und Zentrumszonen lag im Jahr 2022 im Vergleich zu den Erhebungsjahren 2012 und 2017 auf einem Höchstwert, ist aber nicht wesentlich gestiegen. Trotzdem spricht diese Entwicklung für eine Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet. Dem Grundprinzip einer Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet wird mit Entwicklungsschwerpunkten und einer gezielten Verdichtung in urbanen Gebieten im Rahmen des AP 5G gefolgt. Der Zielwert 2040 wurde aus diesen Gründen von 90.0 – 93.2 E+B/ha auf 92.0 – 94.0 E+B/ha erhöht.

	Dichte 2012	Dichte 2017	Dichte 2022	Dichte Zielwert 2040 (AP 5G)
Agglomeration Chur	85.5	84.7	85.7	Steigerung Zielwert von 90.0 - 93.2 auf 92.0 – 94.0

Tabelle 9: MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Ew+B pro ha) in der Agglomeration Chur mit neuem Zielwert 2040 (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

3.2 Umsetzungsstand Massnahmen AP 1G, 2G und 4G

Die Umsetzungsreporting-Tabellen (vgl. Anhang 6) mit Stichdatum 31. Dezember 2024 sowie dieses Kapitel zeigen zu allen Massnahmen der Vorgängergenerationen systematisch auf, wie die Umsetzung dieser Massnahmen vorankommt und begründen allfällige Verzögerungen. Das Kapitel 3.2 dokumentiert eine Übersicht zum Umsetzungsstand der A-Massnahmen aus der 1., 2. und 4. Programmgeneration Agglo Chur und ordnet diese nach Themenbereichen ein. Zudem wird der Umsetzungsstand der B-Massnahmen aus dem AP 4G dargelegt.

Die Umsetzungsstände der infrastrukturellen Massnahmen sind in Abbildung 5 dargestellt. Auch übergeordneten Massnahmen aus dem AP 4G sind in der Massnahmenkarte enthalten. Als Orientierungsinhalt werden zudem das Siedlungsgebiet und die Entwicklungsschwerpunkte aus AP 5G dargestellt.

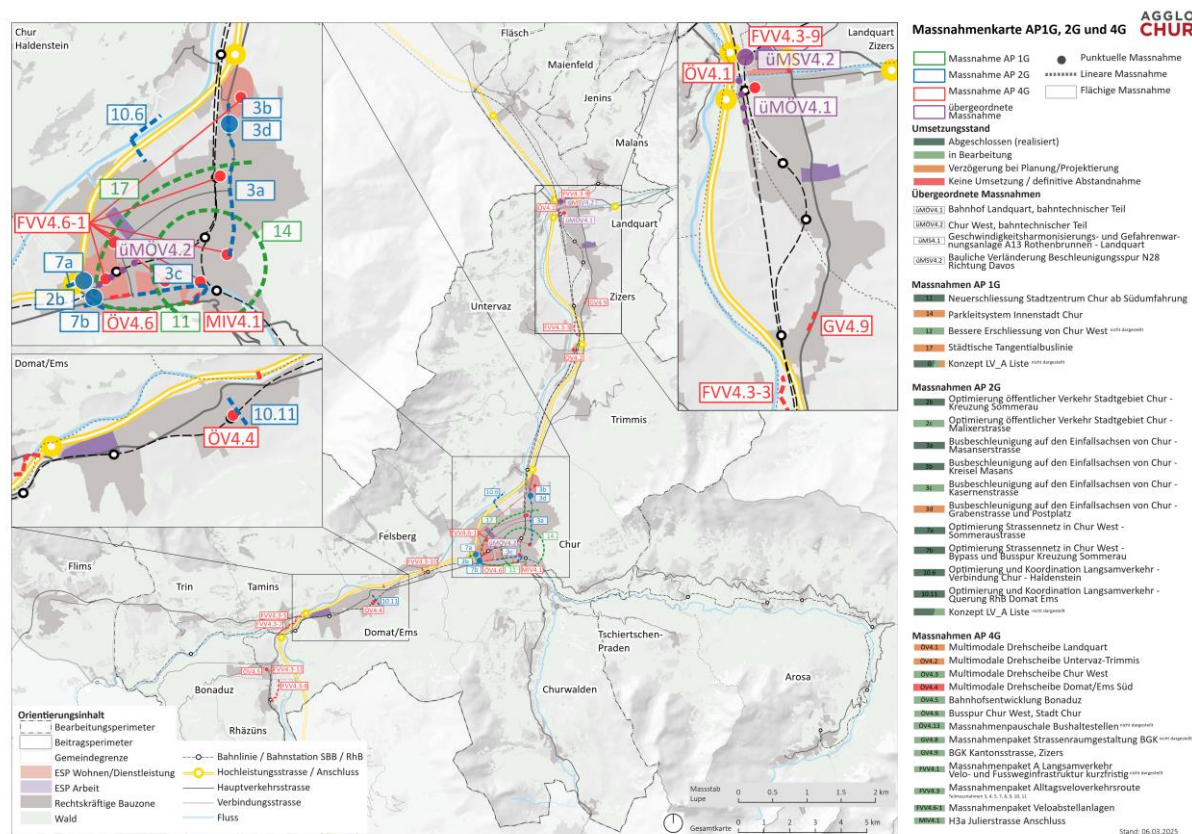
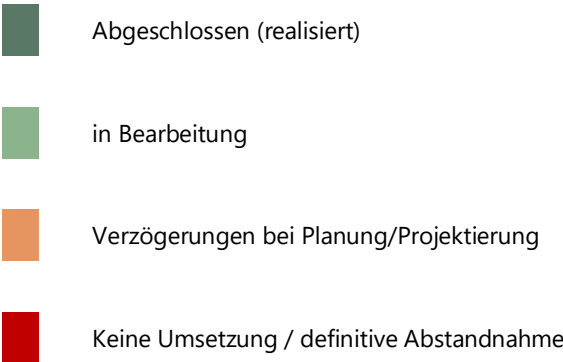


Abbildung 5: Massnahmenkarte AP 1G, 2G und 4G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Gesamtübersicht

Die Ampelfarbe zeigt die zusammenfassende Beurteilung des Umsetzungsstandes je Massnahme an:



Der aktuelle Umsetzungsstand (Stand 31. Dezember 2024) ergibt für die mitfinanzierten A-Massnahmen aus AP 1G, 2G und 4G folgendes Resultat basierend auf der Anzahl Einzelmassnahmen und Massnahmenpaketen; Teilmassnahmen werden nicht einzeln gezählt analog Umsetzungstabellen in Anhang A6:

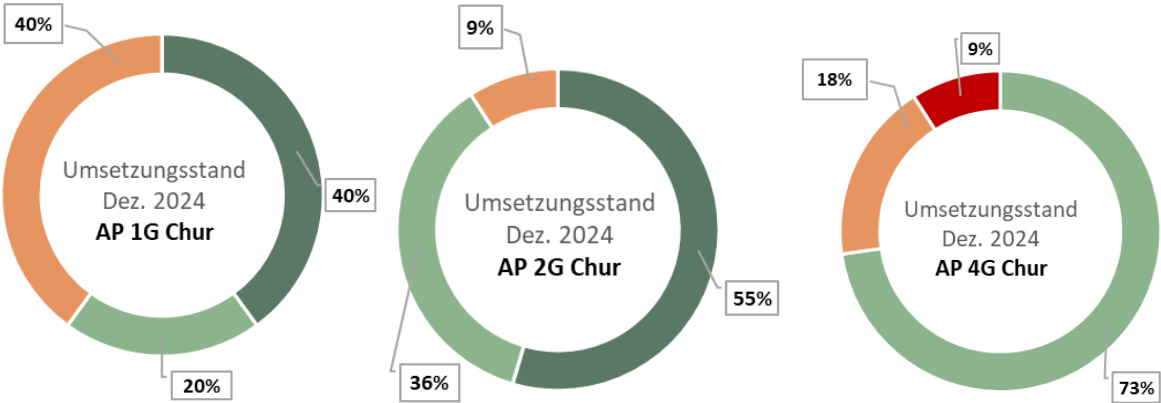


Abbildung 6: Umsetzungsstand der infrastrukturellen A-Massnahmen AP 1G (links), AP 2G (Mitte) und AP 4G per 31. Dezember 2024

In den untenstehenden Tabellen und Ausführungen werden bei den infrastrukturellen Massnahmen auch die Teilmassnahmen abgebildet.

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Alle vier Massnahmen im Bereich Siedlung des **AP 1G** sind abgeschlossen (Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai, Zentrumszone Chur West, Zentrumsstandort Bahnhof Landquart, Gemeinderichtplan «industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung»).

Aus dem **AP 2G** konnten ebenfalls alle sieben Massnahme zu den Verdichtungspotenzialen sowie der Werkzeugkasten Arbeitsstandorte umgesetzt werden.

Von 13 Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft aus dem **AP 4G** sind 2 Massnahmen bereits umgesetzt, die weiteren Massnahmen sind in Bearbeitung respektive werden teilweise als Daueraufgaben im AP 5G weitergeführt. Einzig die Massnahme «S4.3 Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet» verzögert sich aus politischen Gründen und soll im ersten Quartal des Jahrs 2025 weitergeführt werden.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
----------	----	--------	-------------	-----------

3901.201	1G	M 11 Teil S	Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/ Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr	bis 2014
3901.202	1G	M 12 Teil S	Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäusern)	bis 2014
3901.203	1G	S. 42 im Bericht AP1G	Igis – Zentrumsstandort Bahnhof Landquart: Quartierpläne und Umnutzung Bahnhofstrasse	bis 2014
3901.204	1G	S. 42 im Bericht AP1G	Igis: Verdichtung - Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung“	bis 2014
3901.2.012	2G	S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale	A
3901.2.013	2G	S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte	A
3901.2.014	2G	S03a	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems	A
3901.2.015	2G	S03b	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West	A
3901.2.016	2G	S03c	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord	A
3901.2.017	2G	S03d	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart	A
3901.2.018	2G	S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf	A
3901.4.044	4G	S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	A
3901.4.049	4G	S4.7	Kriterien Einzonungen	A
3901.4.050	4G	S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	A
3901.4.052	4G	S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	A
3901.4.053	4G	L4.1	Erlebbarer Flussraum	A
3901.4.055	4G	L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	A
3901.4.056	4G	L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	A
3901.4.045	4G	S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	A
3901.4.043	4G	S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	A
3901.4.046	4G	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	A
3901.4.054	4G	L4.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	A
3901.4.048	4G	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	A
3901.4.051	4G	S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	A

### Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Die Umsetzung der einzigen ÖV-Massnahme aus dem **AP 1G** (Städtische Tangentialbuslinie) ist aufgrund hängiger Einsprachen verzögert.

Drei der sechs ÖV-Massnahmen aus dem **AP 2G** (vgl. Tabelle weiter unten) wurden bereits realisiert. Die beiden Massnahmen «Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Malixerstrasse» und «Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Kasernenstrasse» befinden sich in Bearbeitung, wobei es bei der Massnahme «Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Malixerstrasse» zu leichten planerischen Änderungen kommt. Die Mass-

nahme «Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Grabenstrasse und Poststrasse» verzögert sich, da über den benannten Streckenverlauf heute keine Buslinie mehr führt. Eine Verlagerung der Bundesbeiträge ist daher aktuell in Prüfung.

Aus dem **AP 4G** befinden sich die meisten ÖV-Massnahmen in Bearbeitung und liegen zeitlich auf Kurs. Die Massnahmen «Multimodale Drehscheibe Landquart» steht in Abhängigkeit mit dem Bauplan der RhB und SBB. Eine Umsetzung der Massnahme ist erst nach Abschluss der Bahninfrastrukturarbeiten möglich, weshalb es zu einer Verzögerung in der Umsetzung der Massnahme kommt. Bei der Massnahme «Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmi» kommt es aufgrund von Verzögerungen in der Projektorganisation zu einer verspäteten Umsetzung. Die Massnahme «Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd» wird definitiv nicht umgesetzt. Der Ausbau des Bahnhofareals Domat/Ems wird bis Ende 2024 ohne AP-Beiträge fertiggestellt sein. Die Drehscheibe wird definitiv nicht umgesetzt, da die Via Rezia nicht weiter ausgebaut werden kann und keine fahrplanmässigen Busdurchfahrten zulässt.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.004	1G	17	Städtische Tangentialbuslinie	A
3901.2.020	2G	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A
3901.2.021	2G	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Malixerstrasse	A
3901.2.022	2G	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Masanserstrasse	A
3901.2.023	2G	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	A
3901.2.024	2G	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Kasernenstrasse	A
3901.2.025	2G	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A
3901.4.001	4G	ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A
3901.4.002	4G	ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmi	A
3901.4.003	4G	ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	A
3901.4.004	4G	ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	A
3901.4.005	4G	ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	A
3901.4.006	4G	ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	A
3901.4.013	4G	ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	A

### Massnahmen Gesamtverkehr

Die GV-Einzelmassnahme sowie alle fünf Teilmassnahmen aus dem **AP 4G** befinden sich in Bearbeitung und liegen im Zeitplan. Das BGK Schulstrasse Nord hat im 2024 einen negativen Abstimmungsentscheid an der Gemeindeversammlung erfahren. Als Ersatzmassnahme wird die Umsetzung des BGK Schulstrasse Süd in Landquart vorangetrieben. Daher wird das BGK Schulstrasse Nord als A-Massnahme im AP 5G nochmals eingegeben. Dieses Vorgehen ist mit dem Bundes-ARE abgestimmt.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
----------	----	--------	-------------	-----------



3901.4.092	4G	GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	A
3901.4.022	4G	GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	A

### Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

Von den drei Massnahmen aus dem **AP 1G** wurde die Massnahme «Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung» in abgeänderter Form umgesetzt. Die Massnahme «Bessere Erschliessung von Chur West» befindet sich in Bearbeitung, es kam jedoch zu leichten planerischen Änderungen der Massnahme. Zu einer grösseren zeitlichen Verzögerung kommt es bei der Massnahme «Parkleitsystem Innenstadt Chur», welche zeitgleich mit der Massnahme GV5.9 Parkierungsmanagement, Stadt Chur umgesetzt wird.

Aus dem **AP 2G** tragen beide Massnahmen bereits zu einer Verbesserung des Strassennetzes in Chur West bei. Die Optimierungen bei der Kreuzung Sommerau und der Ausbau der westlichen Sommerastrasse konnten 2016 respektive 2017 fertiggestellt werden.

Die Massnahme «H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur» aus dem **AP 4G** befindet sich auf Kurs. Der Baubeginn soll im Jahr 2027 erfolgen.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.001	1G	11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	A
3901.002	1G	14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	A
3901.003	1G	12	Bessere Erschliessung von Chur West	A
3901.2.026	2G	7a	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommerastrasse	A
3901.2.027	2G	7b	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	A
3901.4.024	4G	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	A

### Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Umsetzung der FVV-Massnahmen ist mehrheitlich auf Kurs. Aus dem Massnahmenpaket LV A-Liste **AP 1G** sind von 30 Teilmassnahmen insgesamt 20 Teilmassnahmen umgesetzt und 4 weitere in Bearbeitung.

Die beiden FVV-Einzelmassnahmen «LV-Verbindung Chur – Haldenstein» und die Massnahme «FVV-Querung RhB Domat/Ems» aus dem **AP 2G** wurden mittlerweile umgesetzt. Aus dem Massnahmenpaket LV A-Liste **AP 2G** sind von 12 Teilmassnahmen insgesamt sieben umgesetzt. Die restlichen fünf Teilmassnahmen befinden sich in Bearbeitung.

Von den 20 Teilmassnahmen aus **AP 4G** befinden sich bisher alle auf Kurs.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.007	1G	101	Radweg Landquart A13 - AS-Bahnhof	A
3901.008	1G	102	Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart	A
3901.009	1G	106	Querverbindung Zizers, Weiterführung Radweg	A
3901.010	1G	108	Neue LV-Verbindung Chur-Trimmis	A
3901.011	1G	109	E1, Rad-/Fussweg Stampagarten - Giacomettistrasse	A

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.011	1G	109	E2, Unterführung/Rampe RhB-Haltstelle Wiesental	A
3901.005	1G	110.1	Fuss- und Veloverbindung Kalchbühl - Klibruggen	A
3901.005	1G	110.2	Fussverbindung Kalchbühl - Sommerau	A
3901.005	1G	110.3	Fussverbindung Kalchbühl / Einkaufszentrum	A
3901.005	1G	110.4A	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 1. Etappe	A
3901.005	1G	110.4B	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 2. Etappe	A
3901.005	1G	110.5	Sommeraustrasse: Radstreifen, Neubau Trottoir	A
3901.012	1G	111.1	Neues LV-Trassee Rossbode 1. Etappe	A
3901.012	1G	111.2	Neues LV-Trassee Rossboden 2. Etappe	A
3901.012	1G	111.3	Neues LV-Trassee Rossboden 3. Etappe	A
3901.012	1G	111.4	Neues LV-Trassee Rossboden 4. Etappe	A
3901.019	1G	113	Trasse Anschluss A13 Vial-Rheinbrücke Tamins	A
3901.015	1G	115	LV-Verbindung Rhäzüns-Bonaduz	A
3901.015	1G	115.1	Hinterrheinsteg Nuin Bonaduz-Domat/Ems	A
3901.016	1G	117	Asphaltierung Chur	A
3901.016	1G	117.1	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Trimmis 1	A
3901.016	1G	117.2	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Tamins	A
3901.016	1G	117.3	Asphaltierung Trimmis 2	A
3901.016	1G	117.4	Asphaltierung Zizers	A
3901.016	1G	117.41	Asphaltierung Zizers Chessirüfe	A
3901.016	1G	117.41	Asphaltierung Radweg Militärbrücke Felsberg	A
3901.016	1G	117.5	Asphaltierung weitere Gemeinden	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride an ÖV-Haltestellen Domat/Ems	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride an ÖV-Haltestellen Chur	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride ÖV-Haltestellen übrige Gemeinden	A
3901.2.029	2G	10.6	Optimierung, Koordination LV-Verbindung Chur - Haldenstein	A
3901.2.030	2G	10.11	Optimierung, Koordination LV-Querung RhB Domat/Ems	A
3901.2.028	2G	10.1	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur Nord	A
3901.2.028	2G	10.2	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur West	A
3901.2.028	2G	10.21	Emserstrasse Velo-Fussgängerunterführung	A
3901.2.028	2G	10.3	Velomassnahmen Chur Grabenstrasse	A
3901.2.028	2G	10.4	Innerstädtische Wegnetzergänzungen in Chur	A
3901.2.028	2G	10.4.1	1. Etappe Jochstrasse - Münzweg	A

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.2.028	2G	10.5	Korrektur nationale Veloroute Nr. 2 Rheinquartier Chur	A
3901.2.028	2G	10.7	Veloverbindung Chur - Domat/Ems bis Kreisel Felsberg	A
3901.2.028	2G	10.8	Veloverbindung Landquart - Calandakreuzung	A
3901.2.028	2G	10.81	Sicherung Langsamverkehr an Calandakreuzung	A
3901.2.028	2G	10.9	Veloverbindung Untervaz	A
3901.2.028	2G	10.10	Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis - Zizers	A
3901.4.091	4G	FVV4.1	Paket LV A-Liste	A

### B-Massnahmen aus dem AP 4G

Die allermeisten B-Massnahmen aus dem AP 4G wurden weiterentwickelt und im AP 5G als A-Massnahme eingegeben, d.h. sind in Bearbeitung. Die Weiterentwicklungen seit AP 4G pro Massnahme werden in der Massnahmendokumentation beschrieben.

Insgesamt vier B-Massnahmen aus dem AP 4G werden im AP 5G nochmals als B-Massnahme eingegeben. In Trimmis ist zuerst die Ortsplanung in Trimmis abzuschliessen, bevor die neue Busführung Saltinisstrasse (ÖV4.11) und die Fuss- und Velowegunterführung Rüttena (FVV4.2-6) umgesetzt werden kann. Damit eine auf die umliegenden Planungen koordinierte Realisierung der Fuss- und Velowegüberführung Landquart – Tardis in Landquart (FVV4.2-4) erfolgen kann, ist eine Umsetzung erst nach dem Jahr 2032 möglich. Beim Projekt BGK Ring- und Kasernenstrasse in der Stadt Chur konnte der erforderliche Planungsstand zur Eingabe als A-Massnahme noch nicht erreicht werden.

Aus dem AP 4G werden eine Teilmassnahme und eine Einzelmassnahme aus dem B-Horizont nicht wiedereingegeben. Die Begründungen lauten wie folgt:

- FVV4.2-1 Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur: Die Teilmassnahme wird bereits vor der Umsetzungsfrist des AP 5G umgesetzt sein. ÖV4.11 Buser-schliessung ESP Neugut, Malans: Die Erweiterung des Arbeitsplatzgebiets Neugut im Teilgebiet der Gemeinde Malans ist erst langfristig d.h. nach 2036 vorgesehen.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.008	4G	ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	B
3901.4.009	4G	ÖV4.9	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	B
3901.4.011	4G	ÖV4.11	Buser-schliessung ESP Neugut, Malans	B
3901.4.012	4G	ÖV4.12	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	B
3901.4.017	4G	GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	B
3901.4.019	4G	GV4.6	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	B
3901.4.020	4G	GV4.7	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	B
3901.4.025	4G	MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	B
3901.4.032	4G	FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	B

3901.4.033	4G	FVV4.5	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	B
3901.4.058	4G	FVV4.3-2	Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart	B
3901.4.083	4G	GV4.8-2	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	B
3901.4.085	4G	GV4.8-4	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	B
3901.4.030	4G	FVV4.2-1	Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur	B
3901.4.030	4G	FVV4.2-2	Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur	B
3901.4.093	4G	FVV4.2-3	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	B
3901.4.030	4G	FVV4.2-4	Fuss- und Velowegüberführung Landquart - Tardis, Landquart	B
3901.4.030	4G	FVV4.2-6	Fuss- und Velowegunterführung Rüttena, Trimmis	B

## 4. Situations- und Trendanalyse

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Situations- und Trendanalyse wurde gegenüber der Vorgängergeneration aktualisiert, gewisse Themenbereiche vertieft und um neue Themen ergänzt. Eine detaillierte Übersicht zu den Neuerungen ist unter den jeweiligen Unterkapiteln aufgeführt. Die Ausgangslage der MOCA-Indikatoren im AP 5G hat sich mit der Erweiterung des Beitragsperimeters um die Gemeinde Maienfeld gegenüber dem AP 4G leicht verändert. Die Werte aus den vergangenen Jahren haben sich aber nur unwesentlich verändert, weshalb auf einen differenzierten Vergleich zu den Werten aus AP 4G verzichtet wird.

### 4.1 Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Punktuelle Anpassungen u.a. an den neuen Beitragsperimeter.

#### Übergeordnete Einbettung

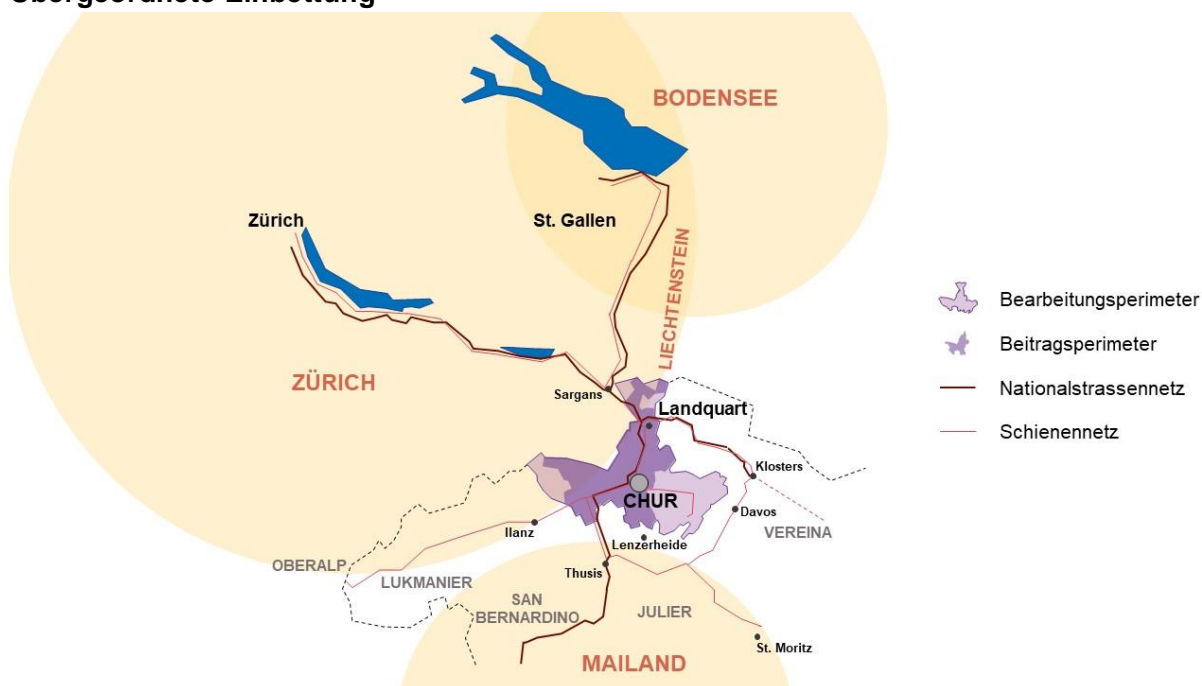


Abbildung 7: Übergeordnete Einbettung Agglomeration Chur (Grafikvorlage: Remund+Kuster; Überarbeitung: EBP)

Die Agglomeration Chur liegt entlang der Nord-Süd-Achse via San Bernardino, zwischen der Nord- und Südschweiz und damit zwischen Deutschland und Italien (vgl. Abbildung 7). Besonders enge funktionale Beziehungen bestehen zum Wirtschaftsraum Zürich, weshalb der Kanton Graubünden auch Mitglied bei der Organisation Greater Zurich Area ist. Die Wirtschaftsräume Mailand und Bodensee befinden sich in unmittelbarer Nähe.

Die Agglomeration bildet aus Richtung Zürich und aus Richtung St. Gallen via Rheintal das Tor zum Kanton Graubünden mit seinen Tourismuszentren Davos-Klosters, Arosa, Lenzerheide (Churwalden), Flims-Laax und St. Moritz.

#### Raumstruktur heute

Geographisch erstreckt sich die Agglomeration im Talboden des Churer Rheintals von Fläsch via Landquart, Chur und Domat-Ems in Richtung Surselva nach Flims respektive Richtung Thusis nach Rhäzüns sowie durch das Schanfigg bis nach Arosa. Zusätzlich befindet sich mit Churwalden eine Gemeinde im Bearbeitungsperimeter, welche an der Strasse Richtung Lenzerheide liegt.

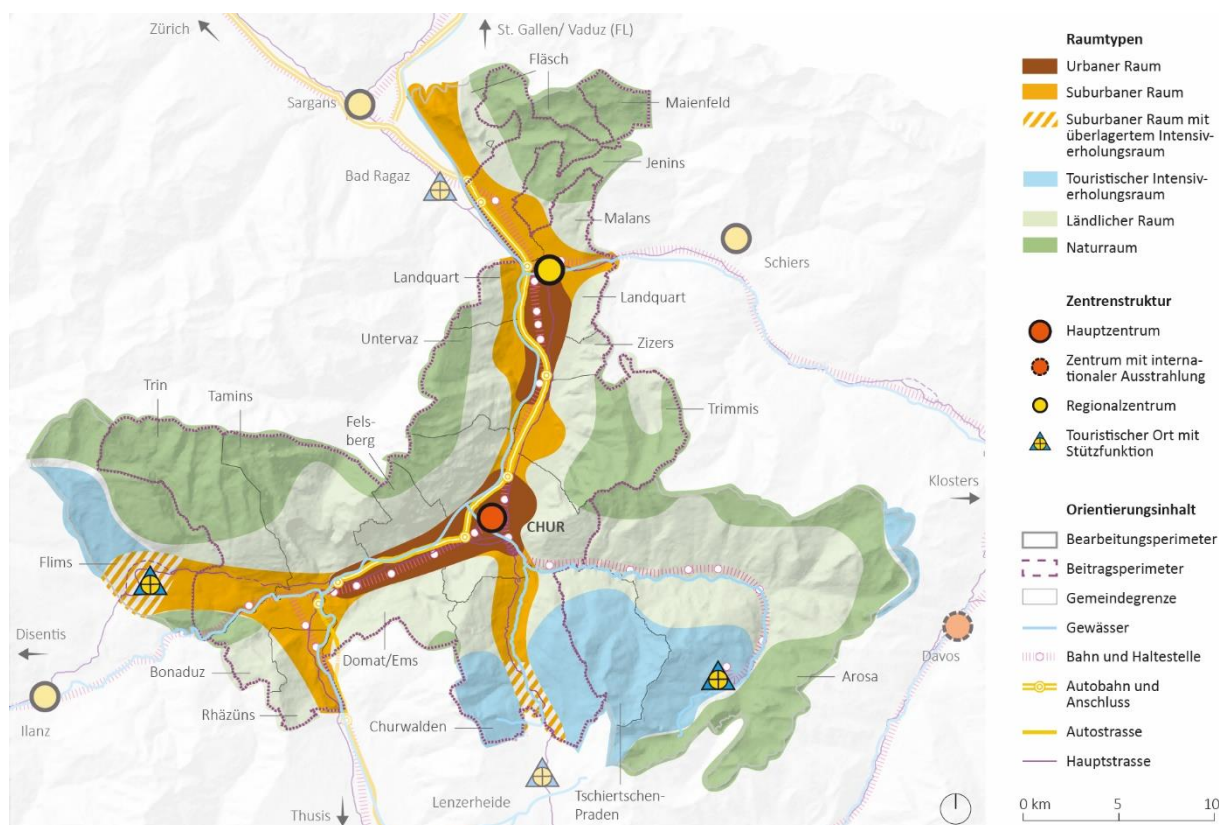


Abbildung 8: Räumliche Gliederung der Agglomeration Chur, in Anlehnung an das kantonale Raumkonzept (ARE GR 2014).

Die räumliche Gliederung der Agglomeration Chur orientiert sich am kantonalen Raumkonzept (ARE GR 2014) und ist in Abbildung 6 ersichtlich. Es wird zwischen folgenden Raumtypen unterschieden:

- **Urbaner / Suburbaner Raum:** als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung stärken, 15 der insgesamt 19 Agglomerationsgemeinden gehören ganz oder teilweise in diesen Raumtyp.
- **Touristischer Intensiverholungsraum:** als Basis für eine hohe touristische Wertschöpfungsstärke (Teilgebiete von Arosa, Churwalden, Flims, Tschierschen-Praden).
- **Ländlicher Raum:** als identitätsstiftender Lebens-, Tourismus- und Erholungsraum funktionsfähig weiterentwickeln (Teilgebiete von Arosa, Randlagen des Rheintals).
- **Naturraum:** seiner natürlichen Dynamik überlassen und massvoll nutzen.
- **Suburbaner Raum mit überlagertem Intensiverholungsraum:** betrifft die suburbanen Räume der Gemeinden Flims und Churwalden.

In der Agglomeration Chur befinden sich folgende Zentren, der Beschrieb erfolgt agglomerationspezifisch wiederum in Anlehnung an das kantonale Raumkonzept:

- **Hauptzentrum Chur:** Der Kantonshauptort ist die grösste Gemeinde der Agglomeration und bildet in wirtschaftlicher wie auch kultureller Hinsicht deren Zentrum. Chur bildet zudem die verkehrliche Drehscheibe für die Weiterreise in Richtung Oberengadin, Flims-Laan, Lenzerheide und Arosa.
- **Regionalzentrum Landquart:** Neben Chur weist auch Landquart zentralörtliche Funktionen auf und ist vor allem für Zizers und Malans sowie für die Gemeinden des Prätigaus ein wichtiger Versorgungsort. In Landquart werden zudem die Verkehrsbeziehungen Richtung Klosters und Davos sowie Vereina/Engadin sichergestellt.



- **Touristische Orte mit Stützfunktion, Arosa und Flims:** Als bedeutende Tourismusorte üben diese beiden Gemeinden (in gewissem Umfang auch Churwalden als Einstiegstor zur Lenzerheide) vor allem in der Hauptsaison zentralörtliche Funktionen aus.

Die Gemeinden der «Bündner Herrschaft» (Malans, Jenins, Maienfeld, Fläsch) orientieren sich teilweise auch in Richtung Bad Ragaz und Sargans / Mels, da diese Orte ebenfalls über umfangreiche zentralörtliche Funktionen verfügen und den direkten verkehrlichen Anschluss Richtung St.Gallen und Zürich bieten.

## 4.2 Siedlung

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Analyse des AP 5G zur Siedlung wurde punktuell überarbeitet und die MOCA-Indikatoren neu ausgewertet. Die Ergänzung um das Thema Freiräume im Siedlungsgebiet wird in Kapitel 4.3.2 behandelt. Eine vollständige Überarbeitung der Analyse ist für die nächste Programmgeneration geplant.

### 4.2.1 Entwicklung und Prognose Bevölkerung / Beschäftigte

#### Bevölkerungsentwicklung

Dank den guten Verkehrsanbindungen, der Nähe zur Natur und attraktiven Freizeitmöglichkeiten sowie der Verfügbarkeit von attraktiven Arbeitsplätzen ist die Agglomeration ein attraktiver Wohnstandort. Dies zeigt mitunter das Bevölkerungswachstum der jüngsten Vergangenheit. Die Agglomeration Chur ist seit 1990 jährlich um 0.81% (insgesamt 17'000 EinwohnerInnen) gewachsen. Im Jahr 2017 zählte der Bearbeitungsperimeter rund 88'000 EinwohnerInnen. Die Bevölkerung des Beitragsperimeters entwickelt sich mit einer Wachstumsrate von 0.82 % ähnlich wie die des Bearbeitungsperimeters (vgl. Abbildung 7). Das stärkste Wachstum (absolute Zahl) fand mit rund 4'900 EinwohnerInnen in der Stadt Chur statt.

Gemäss Abbildung 7 und Tabelle 10 verzeichnen die Gemeinden des suburbanen Raums mit 1.48 % (244 Personen) prozentual das höchste jährliche Bevölkerungswachstum zwischen 1990 und 2017. Im urbanen Raum entwickelte sich die Bevölkerungszahl mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0.69 % (373 Personen) im gleichen Zeitraum. Deutlich geringer war die Bevölkerungsentwicklung in den anderen Raumtypen.

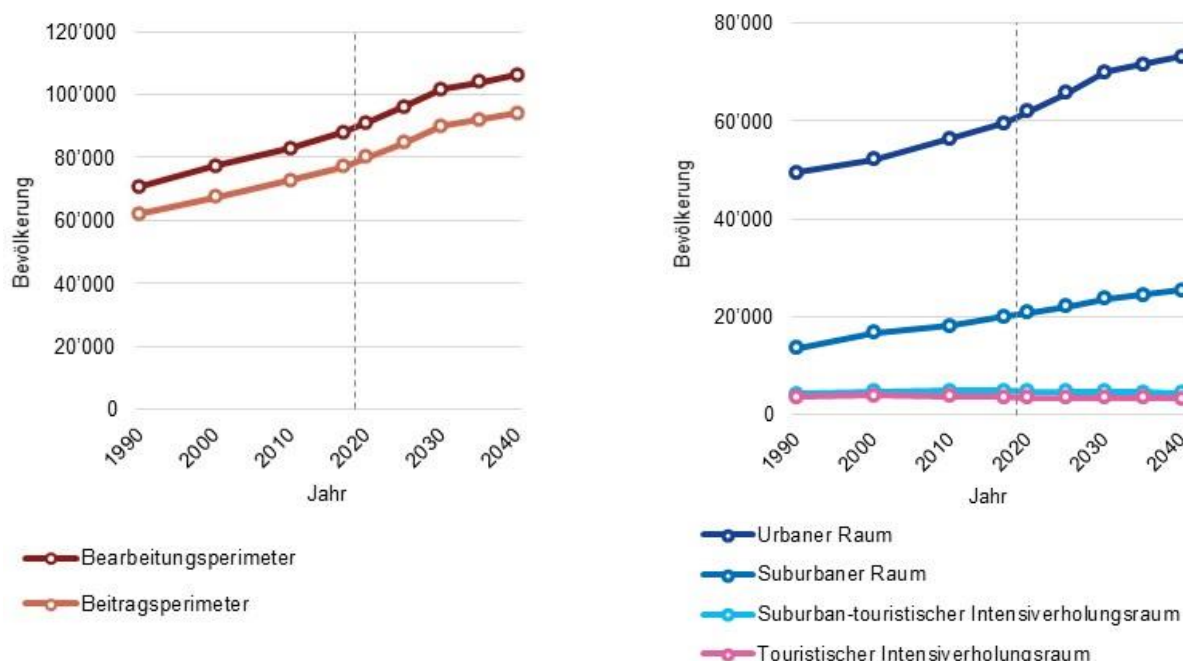


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2017 und Bevölkerungsszenario "hoch" des Bundes 2020 – 2040 (Quelle: BFS/ESPOP, BFS/STATPOP, ARE GR, Wüest Partner AG).

Der Kanton erwartet eine Bevölkerungsentwicklung gemäss dem Szenario «hoch» des Bundes (vgl. Abbildung 7 und Tabelle 10). Im Bearbeitungsperimeter ist ein jährliches Bevölkerungswachstum von 0.83 % auf rund 106'000 EinwohnerInnen im Jahr 2040 zu erwarten. Gemäss kantonalem Richtplan (ARE GR 2019) soll das zukünftige Bevölkerungswachstum vor allem in den urbanen und suburbanen Räumen stattfinden. Angestrebt wird ein jährliches Wachstum von 0.91 % in den urbanen Räumen und 1.02 % in den suburbanen Räumen.

Anzahl Einwohner	1990	2010	2017	2040	Jährl. Wachstum 1990 – 2017	Jährl. Wachstum 2010 - 2017
Urbaner Raum	49'450	56'379	59'600	73'180	372	450
Suburbaner Raum	13'500	18'080	20'080	25'340	240	290
Suburban-touristischer Intensivverholungsraum	4'280	4'800	4'840	4'420	20	5
Touristischer Intensivverholungsraum	3'530	3'670	3'500	3'280	-	-20
Beitragsperimeter	61'960	72'600	77'060	93'990	560	640
<b>Betrachtungssperimeter</b>	<b>70'750</b>	<b>82'930</b>	<b>87'910</b>	<b>106'220</b>	<b>640</b>	<b>710</b>

Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2017 und Bevölkerungsszenario "hoch" des Bundes 2020 – 2040 (Quelle: BFS/ESPOP, BFS/STATPOP, ARE GR, Wüest Partner AG).

### Beschäftigtenentwicklung

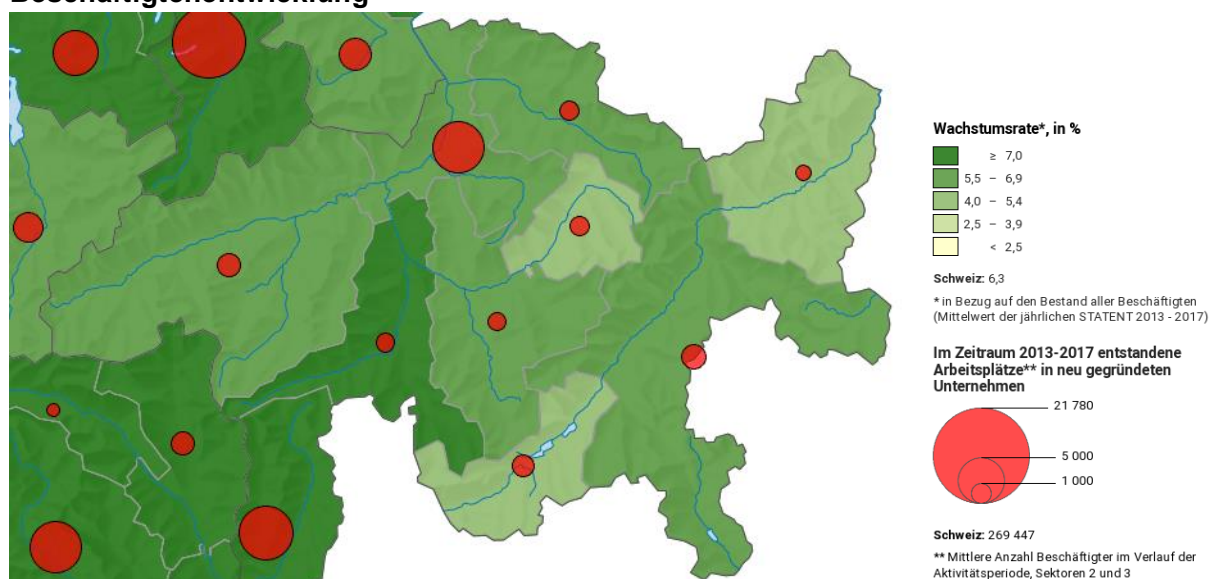


Abbildung 10: Entstandene Arbeitsplätze in neu gegründeten Unternehmen 2013-2017 (Quelle Grafik und Daten: BFS, Statistik der Unternehmensdemografie UDEMO)

Die Agglomeration Chur ist der bedeutendste Wachstumsraum des Kantons Graubünden (vgl. Abbildung 8). Das mittlere jährliche Beschäftigtenwachstum (Bearbeitungsperimeter) betrug zwischen 1991 und 2016 rund 1.75 % bzw. 20'000 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Das Arbeitsplatzwachstum ist mit jährlich plus 1.75 % deutlich stärker ausgefallen als das Bevölkerungswachstum (0.81 %). Zwischen 2011 und 2016 ist das Wachstum niedriger ausgefallen und liegt bei einem mittleren jährlichen Wachstum von 0.86 % (vgl. Abbildung 9, Tabelle 11).



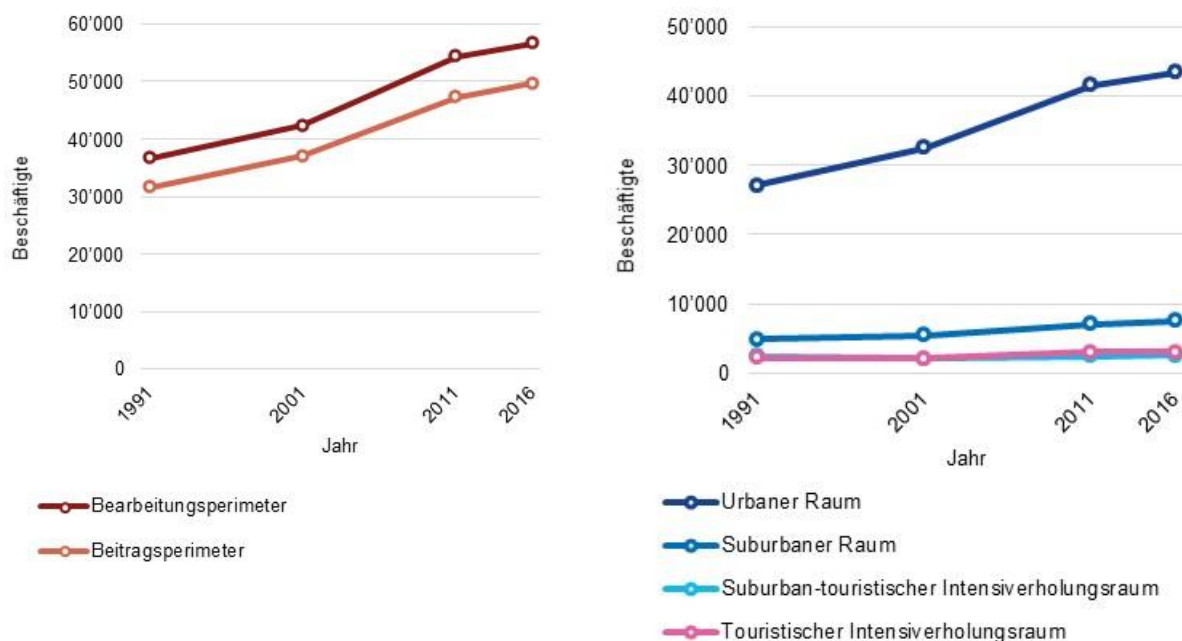


Abbildung 11: Beschäftigtenentwicklung 1991 - 2016 (Quelle: BFS/Betriebszählung, BFS/STATENT).

Gemäss der Abbildung 9 und Tabelle 11 befinden sich die meisten Arbeitsplätze im urbanen Raum (rund 76 % der Beschäftigten in VZÄ). Im urbanen Raum wurde mit 1.90 % die höchste jährliche Wachstumsrate zwischen 1991 und 2016 verzeichnet. Das mit 0.25 % geringste jährliche Wachstum an Arbeitsplätzen war in den suburban-touristischen Gemeinden Churwalden und Flims. Die Beschäftigtenzahl hat in allen Raumtypen zwischen 1991 und 2016 zugenommen.

Der Kanton Graubünden legt im kantonalen Richtplan kantonsweite Zielwerte für die Beschäftigtenentwicklung gemäss Entwicklungsszenario hoch bis 2040 fest. Für den Betrachtungsperimeter der Agglomeration Chur (Regionen Imboden, Landquart und Plessur) ergeben sich für den Zeitraum 2016 – 2040 ca. 8'500 zusätzliche Beschäftigte, das angestrebte jährliche Wachstum der Arbeitsplätze beträgt damit 0.57 % zwischen 2016 und 2040.

Anzahl Beschäftigte	1991	2011	2016	2040	Jährl. Wachs- tum 1991 – 2016	Jährl. Wachs- tum 2011 - 2016
Urbaner Raum	27'140	41'540	43'529	-	1080	380
Suburbaner Raum	4'890	7'150	7'674	-	180	90
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	2'470	2'490	2'626	-	10	30
Touristischer Intensiverholungsraum	2'220	3'100	3'054	-	50	-10
Beitragsperimeter	31'550	47'330	51'631	-	1200	460
<b>Betrachtungsperimeter</b>	<b>36'720</b>	<b>54'280</b>	<b>56'883</b>	<b>65'160</b>	<b>1330</b>	<b>480</b>

Tabelle 11: Beschäftigtenentwicklung 1991 – 2016, Beschäftigtenprognose bis 2040 (Quelle: BFS/Betriebszählung, BFS/STATENT; kantonaler Richtplan).

In Vollzeitäquivalenten (VZÄ) betrachtet (vgl. Tabelle 12), befinden sich etwa 60% der VZÄ in der Region Plessur. Auffallend ist der hohe Anteil der VZÄ in Arbeitszonen in der Region Landquart mit 48% und in der Region Imboden mit 49% sowie der tiefe Wert der Region Plessur von 15%. Dies lässt sich durch die stark auf Dienstleistungen ausgerichtete Wirtschaftsstruktur des Hauptzentrums Chur und die stärker industriell gewerblich geprägte Struktur der Regionen

Imboden und Landquart erklären. Der Überbauungsstand der Arbeitszonen ist im innerkantonalen Quervergleich und auch im Quervergleich zu vergleichbaren Kantonen eher hoch. Bei einem Verhältnis von Beschäftigten zu VZÄ im Jahr 2018 von 0.8 sind somit ca. 15'490 Beschäftigte (gerundet ca. 27% aller Beschäftigten) in den Arbeitszonen tätig.

Vollzeitäquivalente (VZÄ) 2016	VZÄ total	VZÄ in Arbeitszonen absolut	VZÄ in Arbeitszonen prozentual
Region Landquart	10'537	4'922	48%
Region Plessur	28363	4'182	15%
Region Imboden	6'750	3'287	49%
<b>Betrachtungssperimeter</b>	<b>45'510</b>	<b>12'391</b>	<b>27%</b>

Tabelle 12: Vollzeitäquivalente total und in Arbeitszonen in den Regionen und im Betrachtungssperimeter Agglomeration Chur (Quelle: Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen Graubünden, Grundlagenbericht 11. Oktober 2021 /basierend auf BfS/STATENT 2018).

## 4.2.2 Erschliessungsgüte und Dichte Einwohner / Beschäftigte

### Erschliessungsgüte

Siedlungsgebiete mit den ÖV-Güteklassen A und B sind aktuell in Landquart, Chur und Domat/Ems vorhanden (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Die Erschliessungsgüte der Einwohner und der Beschäftigten ist im Beitragsperimeter der Agglomeration Chur zurückgegangen (vgl. Abbildung 10). 2014 lebten 37.5 % der Agglomerationsbevölkerung in Gebieten der ÖV-Gütekategorie A und B, im Jahr 2017 waren es 32.9 % und im Jahr 2021 33.0%. Für diese Entwicklung ist einerseits die Veränderung der ÖV-Gütekategorie in der Altstadt von Chur im Jahr 2017 (ÖV-Gütekategorie B anstelle A) aufgrund einer geänderten Linienführung des Busses verantwortlich. Zudem ist in diesem Zeitraum das dynamischere Bevölkerungswachstum im sub-urbanen und weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Raum eine weitere Ursache.

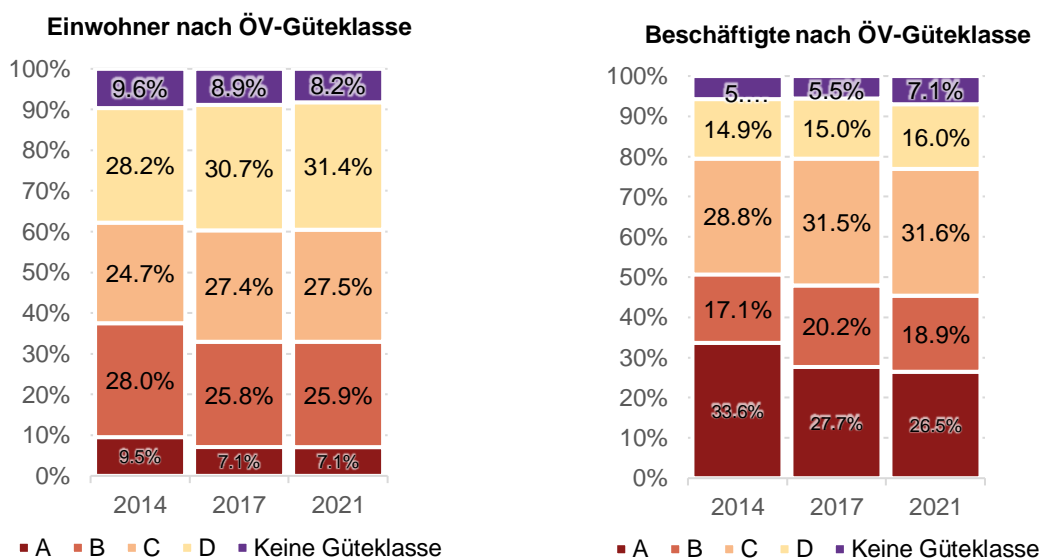


Abbildung 12: MOCA-Indikator 3: Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen und 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse im Beitragsperimeter (Quelle: ARE 2023, MOCA).

Der Anteil der in der ÖV-Güteklasse A und B tätigen Beschäftigten nahm von 50.7 % (2014) auf 47.9 % (2017) und bis ins Jahr 2021 auf 45.4% ab (vgl. Abbildung 10). Dies ist darauf zurückzuführen, dass einerseits ein Teil der Altstadt von Chur aufgrund geänderter Buslinienführung nicht mehr in der ÖV-Güteklasse A liegt und andererseits weder das in den letzten

Jahren dynamisch gewachsene Chur West noch die grösseren Arbeitsplatzgebiete in Domat/Ems in den ÖV-Güteklassen A oder B liegen (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung).

## Dichte

Im Beitragsperimeter hat die Dichte der Einwohner und Beschäftigten pro Hektare überbaute Bauzone von 85.5 im Jahr 2012 auf 84.7 im Jahr 2017 abgenommen und in den Folgejahren, bis ins Jahr 2021 auf 85.7 zugenommen. Im Benchmark vergleichbarer Agglomerationen befindet sich die Agglomeration damit an zweiter Stelle (ARE 2023, MOCA).

Zusätzlich zu den Daten des Bundes-ARE wurden die räumlichen Nutzerdichten (Einwohner und Beschäftigte pro Hektare in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) in Abhängigkeit zu den ÖV-Güteklassen analysiert (vgl. Analysekarte Nutzerdichten). Die Auswertungen wurden anhand der BFS STATPOP 2018 und STATENT 2017 Daten vorgenommen und die Nutzerdichten in fünf Stufen unterteilt von sehr hoher Nutzerdichte ( $> 200 \text{ E+B/ha}$ ) bis sehr niedriger Nutzerdichte ( $< 50 \text{ E+B/ha}$ ). Die Resultate zeigen, dass die historisch geprägten Zentrumszonen mehrheitlich hohe bis sehr hohe Nutzerdichten aufweisen sowie in Chur, Domat/Ems und Landquart weitere dichte Quartiere vorhanden sind. Im Umfeld von gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B d.h. in Chur, Landquart und Domat/Ems) sind teilweise noch grosse Verdichtungspotenziale vorhanden.

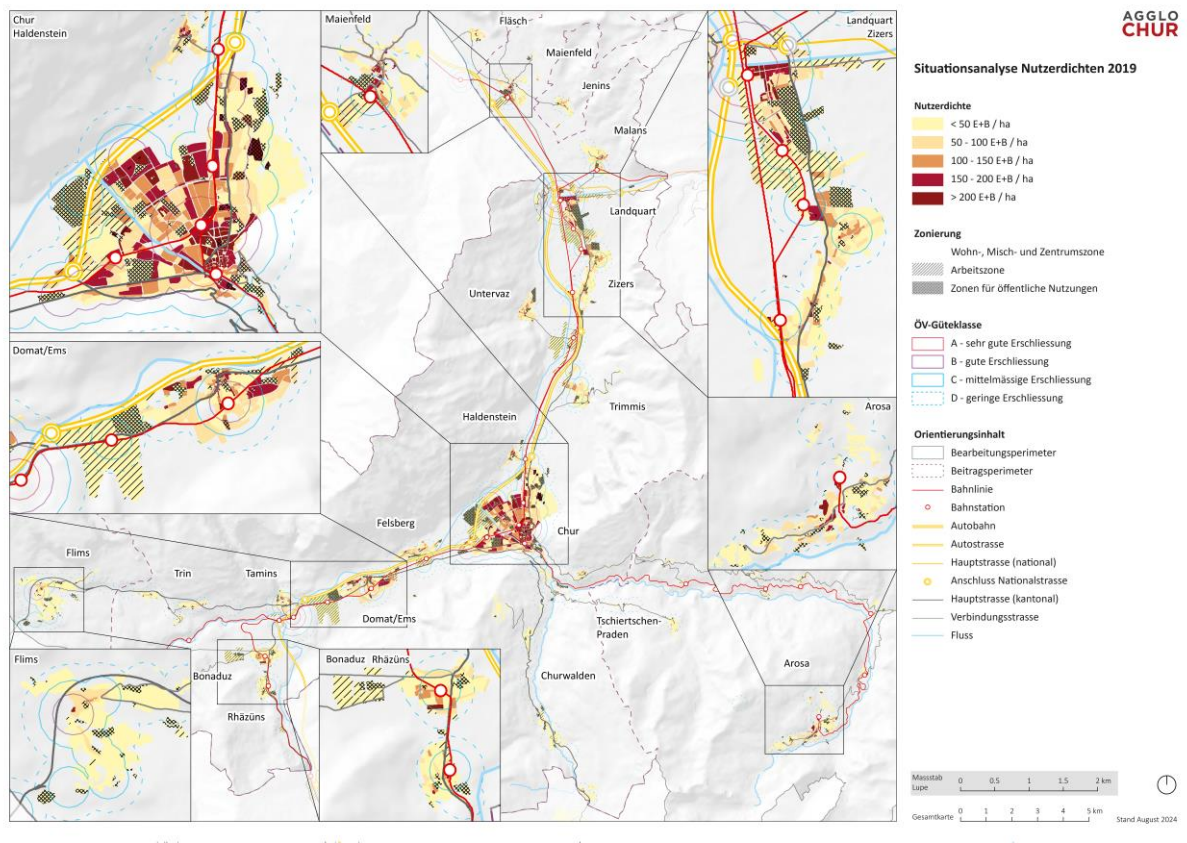


Abbildung 13: Situationsanalyse Nutzerdichten Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)



### 4.2.3 Reserven der Siedlungsentwicklung

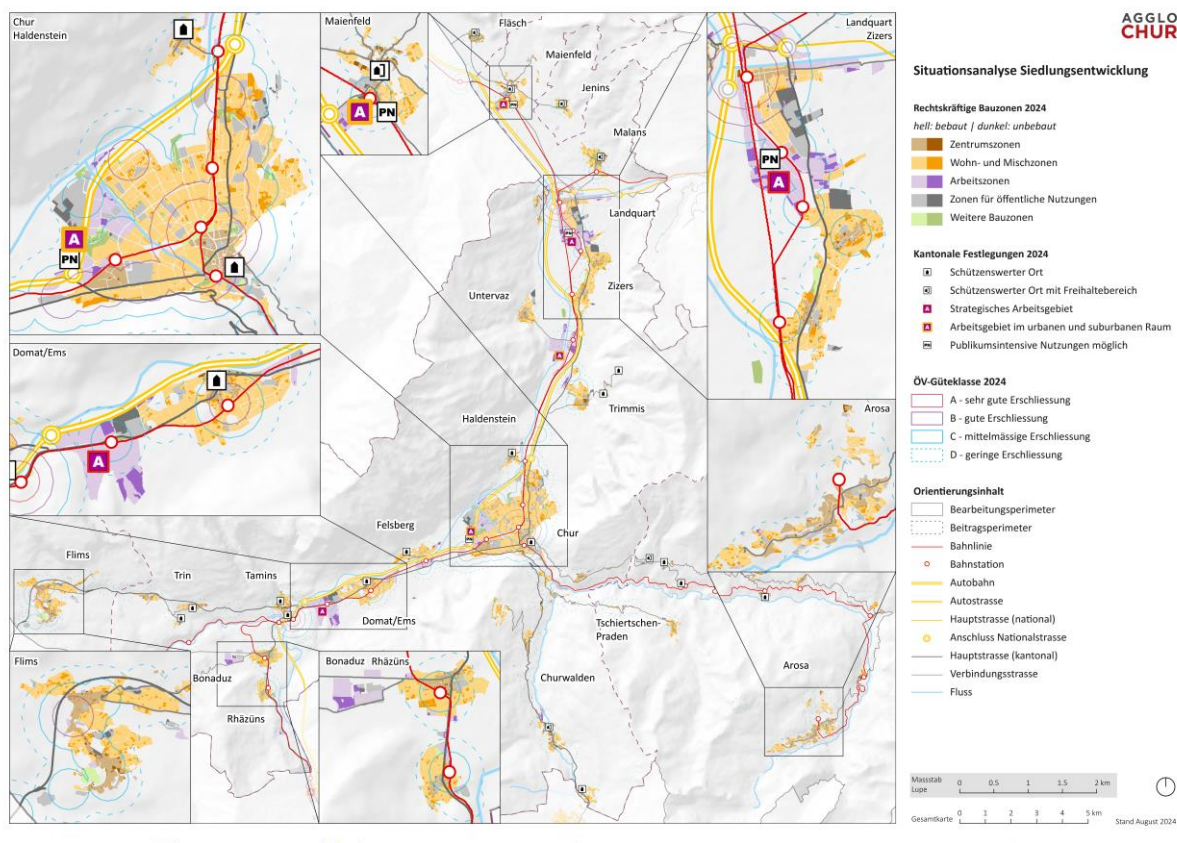


Abbildung 14: Situationsanalyse Siedlungsentwicklung Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Exkurs C-Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan

Gemeinden mit überdimensionierter WMZ (C-Gemeinden gemäss Kantonalem Richtplan) führen eine Ortsplanungsrevision durch, überprüfen anhand der Richtplankriterien und der kantonalen Grundlagen (Technische Wegleitung Bauzonenbedarf, ARE GR 2020) die Grösse ihrer Bauzonen und nehmen WMZ-Reduktionen im erforderlichen Mass vor (zum Stand der Planungen siehe Tabelle 3). In der Agglomeration Chur sind die Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims und Tschierschen-Praden als C-Gemeinden festgesetzt. Da ihre WMZ-Reserven verkleinert werden müssen, sind diese Gemeinden bei den Kapazitätsermittlungen nicht berücksichtigt.

#### Bauzonenreserven

In der Agglomeration Chur beträgt der Überbauungsgrad der Zentrumszonen rund 90%, in den Wohn- und Mischzonen ist er mit rund 85% leicht tiefer (vgl. Tabelle 13). Dies bei rund 1'320 ha überbauter und rund 205 ha unüberbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszone. Die unüberbauten Bauzonen befinden sich oft in keiner respektive einer tiefen ÖV-Güteklasse (vgl. Karte Analysekarte Nutzerdichten). Der Überbauungsgrad der Arbeitszonen bei rund 350 ha überbauter und rund 76 ha unüberbauter Fläche beträgt 82% (vgl. Tabelle 13), derjenige der weiteren Bauzonen 77% bei rund 310 ha überbauter und 95 ha unüberbauter Fläche.

Betrachtungssperimeter	überbaut [ha]	unüberbaut [ha]	Überbauungsgrad [%]
Zentrumszonen	307	32	0.90
Wohnzonen	928	157	0.86
Mischzonen	83	15	0.85
Arbeitszonen	350	76	0.82
Weitere Bauzonen	311	95	0.77
<b>Total</b>			

Tabelle 13: Bauzonenreserven (Quelle: UEB's der Gemeinden, respektive Überbauungsstand gemäss KRIP).

### Mobilisierbare Kapazitätsreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Die bis ins Jahr 2040 mobilisierbaren Einwohner-Kapazitätsreserven in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (ohne C-Gemeinden) befinden sich insbesondere in den unüberbauten WMZ (vgl. Tabelle 14) des urbanen und suburbanen Raums. Dies gemäss den kantonalen Berechnungen mit den Mobilisierungswerten nach KRIP (Datenblatt) und damit dem hohen Bevölkerungsszenario, einem Mobilisierungsgrad von 50% in den unbebauten Bauzonen und von 10% in den bebauten Bauzonen.

Mobilisierbare Kapazitätsreserven [EW] bis 2040 gemäss Mobilisierungswerten KRIP (Datenblatt) <i>Berechnung ohne C-Gemeinden</i>	Unüberbaute WMZ [EW]	Überbaute WMZ [EW]	Total mobilisierbare WMZ [EW]
Urbaner Raum	3'000	550	3'600
Suburbaner Raum	1800	350	2'150
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0
Touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0
Beitragsperimeter	4'800	950	5'700
<b>Bearbeitungssperimeter</b>	<b>4'800</b>	<b>950</b>	<b>5'700</b>

Tabelle 14: Mobilisierbare Einwohner-Kapazitätsreserven bis 2040 in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ohne C-Gemeinden (Quelle: kantonale Berechnungen auf Basis Szenario und Mobilisierungswerten KRIP für Zeitraum 2019-2040 unter Berücksichtigung aktueller UEB's).

### Arbeitszonenbewirtschaftung

Im kantonalen Richtplan (ARE GR, 2024) ist festgehalten, dass der Kanton gemeinsam mit den Regionen ein Monitoring über die Arbeitsgebiete betreibt. Darunter ist eine jährlich nachgeführte Dokumentation mit detaillierten Standortinformationen zu verstehen. Bei nachgewiesenem Bedarf sind Erweiterungen in Zusammenarbeit mit dem Kanton an die Hand zu nehmen.

#### 4.2.4 Entwicklungsschwerpunkte, publikumsorientierte Nutzungen

##### **Entwicklungsschwerpunkte**

Im kantonalen Richtplan (ARE GR 2019) sind in der Agglomeration Chur strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Hingegen sieht der kantonale Richtplan davon ab, Entwicklungsschwerpunkte für die Funktionen Wohnen oder Wohnen / Dienstleistung festzusetzen.

- *Strategische Arbeitsgebiete*: Sie sind für Arbeitsnutzungen mit hoher Wertschöpfungswirkung vorgesehen und weisen einen langfristigen Entwicklungshorizont auf. Unter Federführung des Kantons erfolgt die erforderliche planerische Aufbereitung und haushälterische Nutzung für folgende Standorte: strategische Arbeitsgebiete in Landquart und Domat/Ems. Bei letzterem ist die Festsetzung mit der Einschränkung verbunden, dass der Standort für die strategische Ansiedlung von Grossbetrieben mit hoher Wertschöpfung oder hoher Arbeitsplatzdichte reserviert ist.
- *Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum*: Für diese Gebiete legt der Kanton gemeinsam mit den Regionen ein Standortprofil fest, die Definition von planerischen Massnahmen obliegt den Regionen. Die Erneuerung der bestehenden Gebiete und allfällige Erweiterungen sind auf die Standortprofile abzustimmen. In der Agglomeration Chur befinden sich diese Gebiete in der Stadt Chur, in Untervaz – Trimmis - Zizers und in Maienfeld.

Die planerische Umsetzung erfolgt auf Stufe Ortsplanung, ebenso die Mobilisierung der bestehenden Reserven. Dabei gibt der kantonale Richtplan vor, dass grundsätzlich mehrgeschossige Bauten mit flächensparenden Parkieranlagen vorzusehen sind.

##### **Publikumsorientierte Nutzungen (PN)**

Als publikumsorientierte Nutzungen gelten im kantonalen Richtplan (ARE GR 2024) der Detailhandel mit Unterscheidung in Anbieter von Gütern des täglichen (z.B. Lebensmittel) oder periodischen (z.B. Kleider) Bedarfs sowie Anbieter von dauerhaften Konsumgütern (z.B. Elektrogeräte) sowie öffentliche und persönliche Dienstleistungen (z.B. Kino). Fachmärkte (z.B. Möbelhäuser) werden aufgrund ihrer Flächenintensität gesondert behandelt. Gemäss kantonalem Richtplan (ARE GR 2024) sind PN (und auch Fachmärkte) in den Arbeitsgebieten zulässig, sofern dies im Standortprofil nicht ausgeschlossen ist. Im Agglomerationsperimeter können entsprechend publikumsorientierte Einrichtungen in Maienfeld, Landquart und Chur geprüft werden (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Dabei sind folgende Punkte sicherzustellen:

- Das Vorhaben darf sich nicht negativ auf die Versorgungsqualität der benachbarten Regional- und Ortszentren auswirken.
- Im suburbanen und urbanen Raum muss der Standort mindestens die ÖV-Güteklasse C, sichere Langsamverkehrsverbindungen und eine gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz aufweisen.
- Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist auch auf den Zubringerstrassen geklärt und sichergestellt.

Heutzutage befinden sich bereits publikumsorientierte Nutzungen an Standorten, für welche die Besitzstandswahrung gilt. Dies sind entsprechende Nutzungen in Chur West und im Zentrum von Chur, das Outlet und die Bahnhofsstrasse in Landquart.



## 4.3 Landschaft und Umwelt

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Analyse AP 5G wurde textlich und räumlich um die Freiräume im Siedlungsgebiet ergänzt (Schwerpunktthema) und die Begrifflichkeiten zu Frei- und Grünräumen geschärft. Zudem wurden in allen Textbestandteilen die Themen Biodiversität und Klimawandel eingeflochten.

### 4.3.1 Landschaftliche Struktur

Die Agglomeration Chur kann in fünf Landschaftselemente eingeteilt werden:

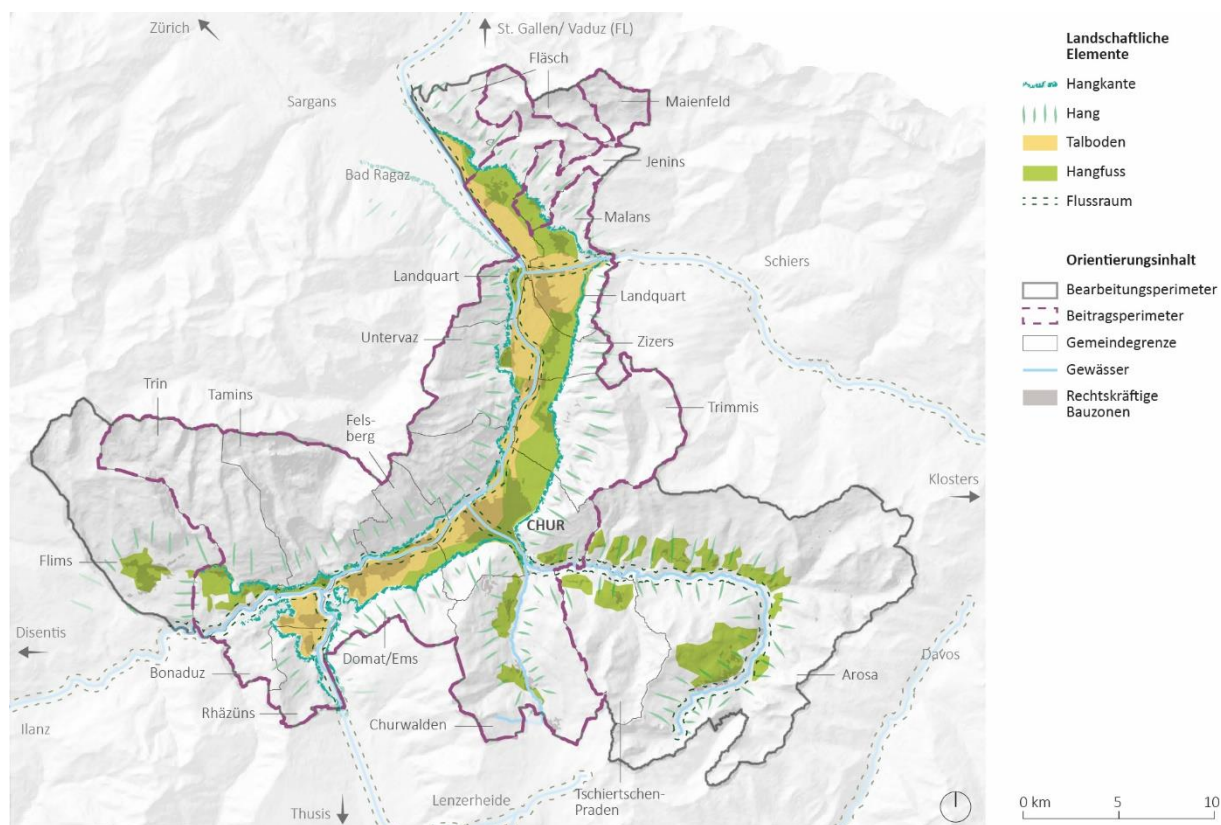


Abbildung 15: Landschaftliche Struktur der Agglomeration Chur in Anlehnung an AP 2G

Der **Flussraum entlang des Rheins** erstreckt sich durch das gesamte Haupttal der Agglomeration. In Flims tritt er als Vorderrhein und in Rhäzüns als Hinterrhein in den Agglomerationsperimeter ein und verlässt ihn in Fläsch wieder. Der Flussraum ist ab Reichenau in weiten Teilen kanalisiert. Die beiden wichtigsten Zuflüsse (Plessur, Landquart) sind im Bereich des Talbodens respektive im Einmündungsbereich des Rheins ebenfalls stark verbaut. Stauwerke (AXPO, Domat/Ems) sowie Werke zur Kiesgewinnung und -verarbeitung prägen die Rheinlandschaft an verschiedenen Orten (Chur/Plessurmündung, Haldenstein/Oldis, Trimmiser und Zizerser Auen, Maiefeld/Landquartmündung Tardis). Der Rhein mit seiner Ufervegetation (u.a. Auenwälder) hat eine wichtige ökologische Funktion für Flora und Fauna und stellt für gewisse Arten ein Rückzugsort von nationaler Bedeutung dar. Die Auen am Hinterrhein bei Rhäzüns (BLN-Gebiet), die Mastrilserauen in Landquart und die Rheinschlucht am Vorderrhein von Flims bis Trin (BLN-Gebiet) bilden die einzigen naturnahen Flussräume. Der Rhein ist für die Naherholung (Baden, Spielen; Wander- und Radwege entlang des Rheins) der Agglomerationsbevölkerung wichtig. Da der Rhein über weite Strecken am nördlichen bzw. westlichen Hangfuss verläuft, ist die Landschaftszerschneidung durch den Fluss eher gering. Zusammen mit der N13 ergibt sich jedoch stellenweise eine erhebliche Trennwirkung. Eine besondere Landschaftscharakteristik weist der Raum Reichenau mit dem Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein, dem Schloss Reichenau und den historischen Brücken auf.

Der **Talboden** wird durch intensive landwirtschaftliche Nutzung (Fruchtfolgeflächen), Siedlungsgebiete und Infrastrukturen für Verkehr und Energie geprägt. Die Breite des Talbodens variiert. Er ist teilweise sehr schmal, wie etwa in der Rheinschlucht. Zwischen Domat/Ems und Landquart zeigt sich ein zunehmend breiter werdender Talboden. Zwischen Landquart und Fläsch verfügt das Tal über eine konstante Breite. In diesem Bereich quert der Rhein die Talebene und markiert zudem die Kantonsgrenze zwischen Graubünden und St. Gallen. Die Infrastrukturen und Gewässer zerschneiden den Talboden und gliedern ihn in grössere und kleinere Landschaftskammern. Die einzelnen Landschaftskammern werden meist landwirtschaftlich intensiv genutzt. Hecken, Feldgehölze, Hochstammobstbäume und extensiv bewirtschaftete Flächen sind durch die Intensivierung in der Landwirtschaft teilweise verloren gegangen. In gewissen Gebieten wurden Strukturelemente jedoch erhalten (z.B. bei der Rohanschanze; bei Alleen und Hecken in Maienfeld) oder durch Aufwertungen neu geschaffen (z.B. in der Herrschaft oder mittels Aufwertungen beim Golfplatz Domat/Ems). Die Siedlungsgebiete befanden sich aufgrund der Hochwassergefahr des Rheins ursprünglich an den Hangfüssen. Mit dem Siedlungswachstum sind diese immer stärker in den Talboden vorgedrungen. Die Infrastrukturen, insbesondere die N13 und weitere Strassen sowie Eisenbahnlinien zerschneiden den Talboden. Dies hat zur Folge, dass die Durchlässigkeit für Mensch und Tier gestört oder verhindert wird, sofern nicht Gegenmassnahmen ergriffen wurden wie der Bau der grossen Wildtierbrücke in Trimmis über die N13/SBB/RhB.

Die schwach geneigten **Hangfüsse** wurden durch Schuttkegel gebildet. Sie sind durch die Landwirtschaft oder den Rebbau, Siedlungen und Wald geprägt und sowohl für die Naherholung als auch für das Landschaftsbild sehr wichtig. Die Hangfüsse weisen in der Regel eine weniger intensive Landwirtschaft auf. Zahlreiche Bäche und Flüsse durchqueren sie und sedimentieren in den Talboden. Ist der Bach nicht verbaut, bilden sich langgezogene Sedimentablagerungen. Die als «Rüfi» bezeichneten Bach- und Flussläufe unterteilen wegen ihrer zumeist heckenartigen Bewaldung die Weid-, Acker- und Rebbaulandschaft an den Hangfüssen in einzelne kleine Landschaftskammern. Die Schuttkegel im Raum Chur-Trimmis sind bewaldet oder durch Hecken und Feldgehölze geprägt. Der Fürstenwald ist ein intensiv genutztes Naherholungsgebiet für die Stadtbevölkerung. Die Heckenlandschaft von Trimmis ist extensiv genutzt, weist hohe naturkundliche Werte auf und ist ebenfalls ein wichtiges Naherholungsgebiet. Die Schuttkegel weiter flussabwärts sind durch kompakte Siedlungen (Malans, Jenins, Maienfeld und Fläsch) und weitläufige Rebberge geprägt.

Die weitgehend bewaldeten, mit Felsbändern oder steil abfallenden Felswänden durchsetzten **Talhänge** bilden die landschaftliche Kulisse. Mit Ausnahme der auf Terrassen liegenden kleinen Siedlungen Says, Mastrils und den Maiensässen sind die Hänge nicht besiedelt. Die etwas flacheren Talhänge wie z. B. südlich von Domat/Ems werden teilweise extensiv bewirtschaftet (Weideflächen), wo sich Streusiedlungen mit Heuställen finden. Ausserhalb des Rheintals liegen das Bergtal Schanfigg Richtung Arosa sowie das Tal mit der Strasse nach Lenzerheide. Das Schanfigg ist ein steiles Bergtal mit zahlreichen Siedlungen in Hanglagen. Arosa ist mit gut 1700 – 1800 m ü. M. deutlich höher gelegen als die Ortschaften im Rheintal. Churwalden befindet sich in einer von Wald und Wiesen geprägten Landschaft auf gut 1200 m ü. M. und somit nur rund 300 Höhenmeter tiefer als die Passhöhe. Sowohl im Schanfigg als auch in Churwalden bestehen die Gemeinden aus zahlreichen einzelnen Siedlungen. Begründen lässt sich dies mit den Walser Siedlungsursprüngen und der landwirtschaftlichen Nutzung.

Oberhalb der Talhänge befindet sich die **Berglandschaft**, die weitgehend unbesiedelt und unbewaldet ist. Sie ist für das Landschaftsbild äusserst prägend. Die Berglandschaft wird durch die Alpwirtschaft genutzt sowie durch intensiven Tourismus in Arosa, Lenzerheide, Flims-Laax sowie in etwas geringerem Ausmass in Brambrüesch oberhalb von Chur, in Tschierschen und am Hochwang.

### 4.3.2 Freizeit, Naherholung und Freiräume

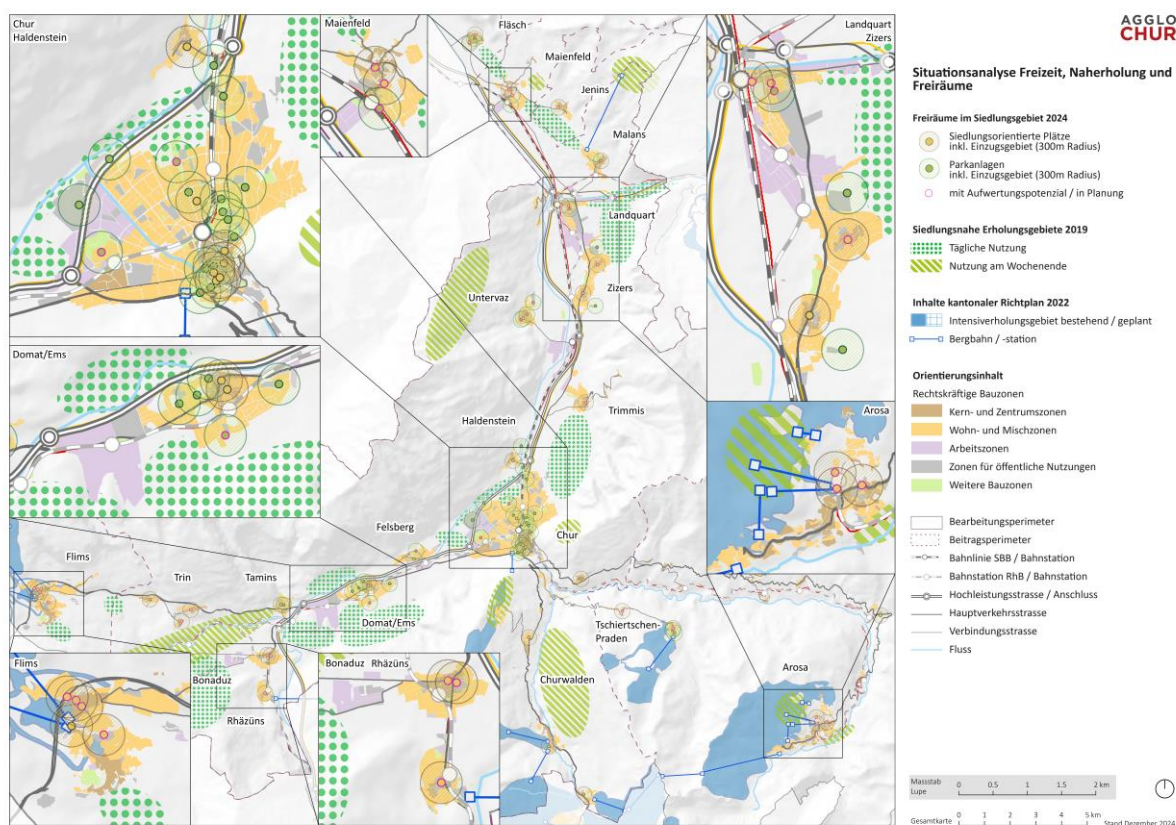


Abbildung 16: Situationsanalyse Freizeit, Naherholung und Freiräume Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Intensiverholungsgebiete

Als weit über den Kanton Graubünden hinaus bekannte Freizeit- und Naherholungsgebiete dienen die umliegenden Berge der Agglomeration Chur. Die Aktivitäten konzentrieren sich dabei besonders auf die touristischen intensiv genutzten Zentren Arosa, Lenzerheide (mit Churwalden) und Flims-Laax. Diese weisen vor allem in der Hauptsaison im Winter einen sehr hohen Nutzungsdruck durch den Skisport auf. Für den Sommer existiert ein gut ausgebautes Wander- und Bikewegnetz. Durch die steigende Beliebtheit des Bergsports (Skitouren, Wandern, Biken) werden zunehmend auch jene Teile der Berglandschaft genutzt, die ausserhalb der Tourismuszentren liegen und somit potenzielle Konflikte mit allfälligen Schutzinteressen ergeben.

Der KRIP (ARE GR 2019) definiert mit den bestehenden und geplanten Intensiverholungsgebieten Räume, in denen die Errichtung von touristischen Transportanlagen grundsätzlich möglich ist. Die Gebiete sollen so genutzt werden, dass die langfristige Nutzungsmöglichkeit und die naturräumlichen Qualitäten (Sommertourismus) der Gebiete sichergestellt sind. Sie sollen in erster Linie bezüglich Angebot, Betrieb und Komfort für die Ganzjahresnutzung optimiert werden. In der Agglomeration Chur befinden sich die für den Tourismus und die Bewohner wichtigsten Zubringeranlagen zu den Intensiverholungsgebieten (vgl. Analysekarte Freizeit und Erholung) in Chur (Brambrüesch), Flims, Churwalden (Parpan), Arosa, Tschierschen und Hochwang.

#### Siedlungsnah Erholungsgebiete

Aufgrund der Siedlungskonzentration in der Tallage der Agglomeration Chur befinden sich die durch die Agglomerationsbevölkerung täglich genutzten siedlungsnahen Erholungsgebiete zwischen den Siedlungsgebieten im Talboden sowie an den Hangfüssen (vgl. Analysekarte

Freizeit und Erholung). Auch hier ergeben sich potenzielle Konflikte mit allfälligen Schutzinteressen:

- Der Rhein bietet verschiedene Naherholungsmöglichkeiten dank Fuss- und Radwegen, den Badestellen und Naherholungsgebieten (u.a. Rheinpromenade, Untere und Obere Au in Chur). Spazier- und Wanderwege, wie auch Velowege sind durch den Lärm der nahen N13 streckenweise jedoch stark beeinträchtigt.
- Weitere wichtige Erholungsgebiete im Talboden befinden sich bei Chur (Rossboden), Landquart (Auwald, Igiser Wiesen), Domat/Ems (Val Mulin) und der Bonaduzer Wald auf dem etwas erhöhten Talboden von Bonaduz-Rhäzüns. Als intensiv genutztes Naherholungsgebiet ist auch der Golfplatz in Domat/Ems gekennzeichnet.
- An den Hangfüssen und an den Hängen stellen die Heckenlandschaft, die Rebberge sowie die ausgedehnten, gut zugänglichen Waldflächen mit zahlreichen Fusswegen wichtige siedlungsnahe Erholungsgebiete dar. Dazu zählen insbesondere die Rebberge in der Bündner Herrschaft, die Heckenlandschaft in Trimmis, der Fürstenwald nördlich von Chur und Benis Boden bei Domat/Ems, Tamins.

Die Agglomerationsbevölkerung nutzt am Wochenende beispielsweise folgende siedlungsnahe Erholungsräume: Das Heididorf bei Maienfeld, die Älplibahn und der Vilan in Malans, die Ruinaulta, Brambrüesch und Mittenberg bei Chur und das Bärenland in Arosa. Von Touristen am Wochenende stark frequentierte Gebiete wie z.B. der Cauma- und der Crestasee, werden von den Einheimischen eher unter der Woche besucht.

### **Freiräume im Siedlungsgebiet**

Neben den siedlungsnahe Erholungsgebieten bilden die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes wichtige Erholungsräume, die sich auf die Siedlungs-, Wohn- und Lebensqualität der Agglomeration Chur auswirken.

Die Bevölkerung profitiert von öffentlich nutzbaren Freiräumen. Unter Freiräumen im Siedlungsgebiet werden im Agglomerationsprogramm Chur daher ganztagig öffentlich zugängliche und multifunktional nutzbare Freiflächen wie Parkanlagen und Plätze zusammengefasst. Weitere Freiräume im Siedlungsgebiet wie Schul- und Sportanlagen, Friedhöfe oder Familiengartenanlagen werden aufgrund ihrer eingeschränkten Nutzbarkeit nicht in die Betrachtung einbezogen. Der Begriff Grünräume umfasst im Agglomerationsprogramm Chur Freiflächen, wie Aussenräume von Wohnsiedlungen, Gewerbebauten sowie Gärten von Einfamilienhäusern, die nicht für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind.

Urbane und suburbane Räume, beispielsweise die Stadt Chur, Landquart oder Domat/Ems, weisen sowohl siedlungsorientierte Plätze wie auch Parkanlagen auf. Parkanlagen bieten in den Siedlungsgebieten der urbanen und suburbanen Räumen Naherholungsräume und sichern die Freiraumversorgung der Bevölkerung, da die umliegenden Landschaftsräume meist nicht in Gehdistanz erreicht werden können. Aufgrund der öffentlichen Zugänglichkeit und der multifunktionalen Nutzbarkeit haben Parkanlagen eine hohe Relevanz als Erholungs- und Begegnungsorte sowie für die Freiraumversorgung der Bevölkerung.

In Gemeinden wie beispielsweise Tschierschen-Praden oder Churwalden, in welchen die Raumtypen ländlicher Raum, Naturraum und touristischer Intensiverholungsraum vorherrschen, sind vorwiegend siedlungsorientierte Plätze vorzufinden (vgl. Abbildung 14). Diese Gemeinden sind oft aus einzelnen Dörfern entstanden und touristisch orientiert. Die umliegenden Landschaftsräume sind schnell zu erreichen und bieten ein attraktives Naherholungsangebot, weshalb der Fokus auf Begegnungsräumen in den Dorfzentren liegt.

Für die Qualität der Freiräume ist die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität zentral. Viele Siedlungsgebiete insbesondere in den zentralen dicht genutzten Quartieren weisen einen hohen



Versiegelungsgrad auf und wirken sich somit negativ auf das Siedlungsklima und die Nutzbarkeit aus. Fehlende Begrünung trägt ebenfalls zu einer geringen Aufenthaltsqualität und einer Erhitzung des Siedlungsgebietes bei. Zudem fehlen oft Aufenthaltsmöglichkeiten, welche die Freiräume zu Begegnungs- und Verweilorten machen. Besonders siedlungsorientierte Plätze, welche gleichzeitig als Strassenräume genutzt werden, bergen Potential als Aufenthaltsräume und grüne Rückzugsorte. Die ökologische Qualität im Siedlungsgebiet der Agglomeration Chur weist Defizite auf. Wertvolle Lebensräume wie Kleingewässer in den Talböden, die trockengelegt oder zugeschüttet wurden, sind verloren gegangen. Bestehende Kleingewässer weisen Defizite bei der ökologischen Qualität und bei der Vernetzung auf. Viele Fliessgewässer im Talboden sind in Bezug auf die Strukturen und das Ufer stark beeinträchtigt oder naturfern. Auch die Gebäude- und Aussenraumgestaltung birgt ein hohes Potenzial zur Förderung der Biodiversität. Um den Defiziten entgegenzuwirken, nehmen die Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet im Sinne von möglichen Trittsteinen für die Stadtnatur eine zentrale Rolle ein. Eine ökologisch wertvolle Gestaltung der Frei- und Grünräume sowie der Bauten kann die biologische Vielfalt fördern und gleichzeitig die Lebensqualität im Siedlungsgebiet verbessern.

Um die Freiraumversorgung sicherzustellen, sollten die Freiräume vom Wohn- oder Arbeitsort zu Fuss gut zu erreichen sein. Als gute Erreichbarkeit wird eine Luftlinie von 300 Metern, was je nach Wegeverbindung einer Gehdistanz von ca. 5 bis 15 Minuten entspricht, definiert. Die Karte Situationsanalyse Freizeit, Naherholung und Freiräume Agglomeration Chur zeigt auf, welche Siedlungsgebiete Lücken in der Freiraumversorgung aufweisen. Grössere unterversorgte Gebiete befinden sich im Wohngebiet von Chur West und Masans sowie im Siedlungsgebiet zwischen Landquart und Zizers.

#### 4.3.3 Landschaftsschutz, Biodiversität und ökologische Vernetzung

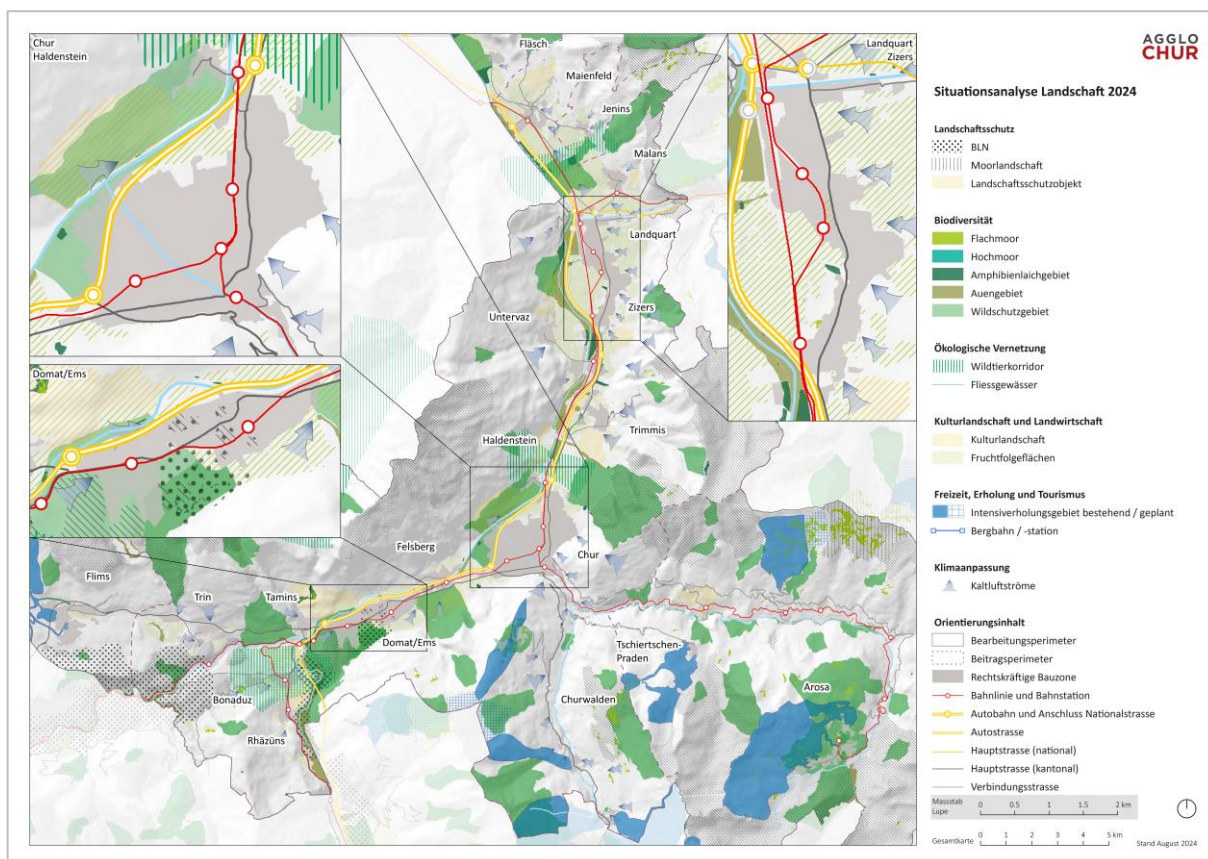


Abbildung 17: Situationsanalyse Landschaft Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

## Landschaftsschutz

Das Bundesinventar BLN schützt Landschafts- und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Es umfasst folgende drei Objekte im Agglomerationsperimeter (vgl. Analysekarte Landschaft 2019), welche im kantonalen Richtplan als Landschaftsschutzgebiet bezeichnet sind:

- **Auenlandschaft am Unterlauf des Hinterrheins bei Reichenau:** Grossflächige, intakte Auenlebensräume mit charakteristischen und zum Teil gefährdeten Pflanzen- und Tierarten.
- **Ruinaulta:** Natürliche, ruhige und wenig berührte Schluchtlandschaft am Vorderrhein (zudem als Park Naturmonument Ruinaulta/Rheinschlucht im kantonalen Richtplan festgesetzt).
- **Tumalandschaft bei Domat/Ems:** Einmaliges Ensemble von 11 hügel- oder kegelförmigen Tumas als Erosionsrelikte eines spätglazialen Bergsturzes.

Die drei BLN-Objekte befinden sich in der Talebene und sind teilweise durch Strassen- und Schieneninfrastrukturen durchschnitten. Die Tumas in Domat/Ems befinden sich mitten im Siedlungsgebiet und sorgen für ein einzigartiges Ortsbild. Die Moorlandschaften in den Gemeinden Flims und Arosa sind ebenfalls Schutzobjekte von nationaler Bedeutung und im kantonalen Richtplan als Ausgangslage aufgeführt, die grundeigentümerverbindliche Umsetzung erfolgt in der Ortsplanung.

Die Landschaftsschutzgebiete auf kantonaler Ebene befinden sich ergänzend mehrheitlich an den Berghängen. Sie bezeichnen ausgewählte naturnahe Landschaften welche für den Kanton besonders bedeutsam sind. Neben ihrer Funktion als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten dienen sie auch der extensiven Erholung. Die im kantonalen Richtplan (ARE-GR 2019) festgesetzten Gebiete werden in der Ortsplanung umgesetzt.

## Biodiversität

Neben der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung bestehen verschiedene aufgrund ihrer einzigartigen Landschaftsqualität sowie ihrer hohen Biodiversität national geschützte Flach- und Hochmoore. Die meisten Flach- und Hochmoore liegen in den Gemeinden Arosa und Churwalden.

Das nationale Inventar der Amphibienlaichgebiete bezeichnet die bedeutendsten Fortpflanzungsgebiete, wobei die Kantone für deren Schutz und Unterhalt zu sorgen haben. Viele der grösseren Amphibienlaichgebiete im Agglomerationsperimeter befinden sich im unmittelbaren Umfeld des Rheins und grenzen häufig an Strassen- oder Schieneninfrastrukturen an.

Auengebiete sind aussergewöhnliche Ökosysteme, in denen die Dynamik des Wassers Lebensmöglichkeiten für eine unvergleichlich grosse Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten schafft. Allerdings führen verschiedene Nutzungsansprüche zu Einschränkungen bzw. Verlusten der Naturnähe auch in der Agglomeration Chur. Neben dem BLN-Gebiet bei Reichenau ziehen sich als grössere inventarisierte Gebiete die Rheinauen von Zizers via Untervaz bis Trimmis; die mastrilser Rheinauen befinden sich grösstenteils auf dem Gemeindegebiet von Landquart; die Trimmiser Rodauen befinden sich bei Chur, Haldenstein, Trimmis und Untervaz; die Rhäzünser Rheinauen ziehen sich von Rhäzüns, Bonaduz bis Domat/Ems.

Trockenwiesen und –weiden (TWW) sind von landwirtschaftlicher Nutzung geprägte, artenreiche Lebensräume. Standorte von TWW zeichnen sich durch zeitweilige Trockenheit und Nährstoffarmut aus, in der Agglomeration Chur finden sich diese vorwiegend an den steilen und sonnenexponierten Hanglagen (ohne Darstellung in Analysekarte).

Im Agglomerationsperimeter existieren zahlreiche kantonale Wildschutzgebiete, von der Regierung erlassene kantonale Wildschutzgebiete sowie auf kommunaler Ebene ausgeschiedene Wildruhezonen (letztere ohne Darstellung in der Analysekarte). Die Gebiete

liegen teilweise in unmittelbarer Nähe der Bauzonen. Sie dienen dem Schutz wichtiger Lebensräume vor Störung und tragen dabei wesentlich zum Erhalt der einheimischen Wildarten bei.

Die ökologische Qualität im Siedlungsgebiet ist in der Agglomeration Chur vor allem durch den Siedlungsdruck nicht gesichert. Die grössten Defizite bestehen bei wassergebundenen Lebensräumen (Flüsse, Bäche, Seen, Auen, Moore, Kleingewässer) und den davon abhängigen Arten. Die Risiken liegen gemäss der Biodiversitätsstrategie des Kantons Graubünden vor allem beim Verteilungskampf um die immer knapper werdende Ressource Wasser, dem Klimawandel und dem steigenden landwirtschaftlichen Nutzungsdruck in Gunstlagen unter anderem aufgrund der Extensivierung anderer Flächen. Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet sollte auch auf privaten Flächen wirken; Sensibilisierung, Beratung und Anreize sind darum besonders wichtig.

### **Ökologische Vernetzung**

Für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität braucht es ein funktionsfähiges Netzwerk aus ökologisch wertvollen Lebensräumen. Besonders die tiefen Lagen der Agglomeration Chur weisen Vernetzungsdefizite auf. Wichtige Vernetzungsachsen in den Tal- und Gunstlagen sind vielfach beeinträchtigt. Unterbrochene Fischwanderung in den Fliessgewässern, hohe Verluste bei Amphibienzugstellen an Strassen und beeinträchtigte Wildtierkorridore behindern die Tiere in ihren täglichen und saisonalen Wanderungen.

Wildtierkorridore sind Bestandteile der Bewegungsachsen von Wildtieren, die durch natürliche oder anthropogene Strukturen oder intensiv genutzte Gebiete seitlich begrenzt sind. Aufgrund ihrer räumlichen Eingrenzung sind Wildtierkorridore die Nadelöhre auf den Ausbreitungsachsen von Wildtieren. Intakte Korridore ermöglichen den Wildtieren das regelmässige Wechseln von einer Talseite zur anderen. Der nördlich von Chur gelegene Wildtierkorridor wurde mittels einer Wildtierbrücke über N13 und Eisenbahn baulich wiederhergestellt. Diverse Wildtierkorridore sind gemäss kantonalem Richtplan beeinträchtigt. Beim Korridor GR 03 in den Gemeinden Bonaduz, Domat/Ems und Rhäzüns ist eine konsequente Einhaltung der Freihaltezone notwendig. Die Bezeichnung von Hecken und Feldgehölzen ist zu prüfen und Leitstrukturen und Trittsteine sind zu verbessern. Der Korridor GR 37 in den Gemeinden Landquart und Malans weist stark beeinträchtigte Wildwechsel auf. Beim ebenfalls in den Gemeinden Landquart und Malans liegenden Korridor GR 38 ist die Durchlässigkeit aufgrund von Verkehrsanlagen eingeschränkt. Der Wildtierkorridor GR 40 in Chur und Felsberg ist aufgrund der Nähe zu Verkehrsanlagen beeinträchtigt. Ebenfalls beeinträchtigt sind die Korridore GR 45 in Fläsch und GR 46 in Maienfeld. Die Wildtierkorridore sind gemäss KRIP (ARE-GR 2019) über die kommunale Nutzungsplanung zu sichern und deren Durchgängigkeit nicht zu beeinträchtigen respektive möglichst wiederherzustellen.

Allfällige Konflikte zwischen national und kantonally geschützten Flächen und bestehenden respektive geplanten Intensiverholungsgebieten werden im Rahmen einer übergeordneten Interessenabwägung bereinigt.

### **Kulturlandschaften mit besonderer Bewirtschaftung**

Gemäss KRIP (ARE GR 2019) weisen diese Landschaften aufgrund der speziellen Bewirtschaftung und aufgrund der vielfältigen Kultur- und Landschaftselemente einen hohen ästhetischen, emotionalen, kulturgeschichtlichen, ökologischen und erholungsbezogenen Wert auf. In der Agglomeration sind die meisten Flächen im KRIP festgesetzt und in der Ortsplanung umgesetzt. Beispielsweise die Bergsturzhängellandschaft in den Gemeinden Tamins, Bonaduz und Rhäzüns, die Hecken-Weidelandschaft in den Gemeinden Maienfeld, Zizers, Malans (mit vorgelagertem Rebgebiet) und die Hecken-Terrassen-Weide-Landschaft in Trimmis. Diese Objekte sind neben ihrem kulturlandschaftlichen Wert auch als prioritäre Vernetzungselemente von Bedeutung.



### Fruchtfolgeflächen

Die Fruchtfolgeflächen (FFF) für den Kanton Graubünden wurden in den 1980er Jahren erhoben und im kantonalen Richtplan 1987 festgelegt. Diese Erhebung bildete die Basis für den Bundessachplan FFF von 1992, gemäss welchem der Kanton Graubünden einen Mindestumfang von 6'300 ha FFF zu sichern hat.

Im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans Siedlung durch den Bund im Jahr 2019 und der Überarbeitung des Sachplans FFF wurden die FFF des Kantons Graubünden im Jahr 2019 überprüft. Aufgrund dieser Überprüfung, die eine Minderung der FFF zur Folge hatte, und der Haltung der Bündner Regierung, die FFF mit grosser Hangneigung nur noch zur Hälfte anzurechnen, resultierte noch ein Umfang von rund 6'400 ha (gewichtete Fläche). Davon befinden sich ca. 2'800 ha im Churer Rheintal, dies entspricht 44 Prozent der gesamtkantonalen FFF. Bei der Erweiterung der Siedlungsgebiete in den Wachstumsgemeinden der Agglomeration Chur ist die FFF-Thematik mit einzubeziehen.

## 4.3.4 Luftschadstoffe und Lärmbelastung

### Luftschadstoffe

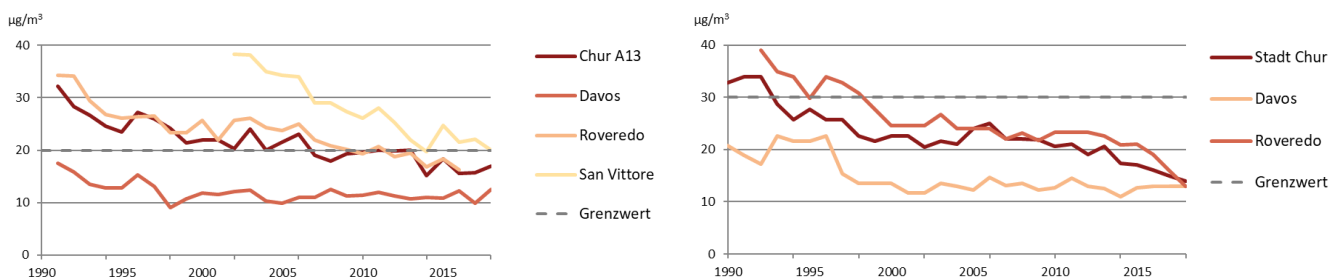


Abbildung 18: Jahresmittel der PM10-Werte und der NO2-Werte ausgewählter Messstationen im Kanton Graubünden (Quelle Daten: ANU 2018).

Die Schadstoffbelastung in der Agglomeration Chur hat, wie auch in anderen Teilen Graubündens, in den letzten Jahren stark abgenommen. Der Ausstoss von PM10 wird hauptsächlich verursacht durch Dieselmotoren und Holzfeuerungen sowie durch die Industrie. Tagesmittel-Grenzwertüberschreitungen werden auch im Churer Rheintal gemessen (ANU 2018). Hohe Immissionen treten insbesondere bei bestimmten Witterungsbedingungen (Inversionslagen im Winter) und aufgrund der speziellen topografischen Gegebenheiten (schlechte Durchlüftung) auf. Das Churer Rheintal (vgl. Abbildung 17) ist zudem aufgrund seiner hohen Bevölkerungsdichte und des Brennholzverbrauchs ein besonders exponiertes Gebiet für Überschreitungen der PM10-Grenzwerte im Winter. Allerdings konnte an der Messstation in Chur der PM10-Jahresmittel-Grenzwert der Luftreinhalte-Verordnung von  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$  spätestens ab dem Jahr 2014 eingehalten werden (vgl. Abbildung 16).

Auch die Stickstoffdioxid-Belastung hat im Kanton Graubünden stetig abgenommen. Die Grenzwerte im Jahresmittel werden an der Messstation in der Stadt Chur bereits etwa seit 1993 eingehalten (vgl. Abbildung 16). Erhöhte Stickstoffdioxid-Belastungen treten heute in der Agglomeration Chur nur noch an der Hauptverkehrsachse (Nationalstrasse N13, vgl. Abbildung 18) auf. Die schrittweise Optimierung der Motorentechnologie und der Abgasnachbehandlungssysteme ist gemäss Massnahmenplan Luft (ANU 2018) dafür verantwortlich, dass trotz der Verkehrszunahme eine Abnahme der Belastung resultiert.

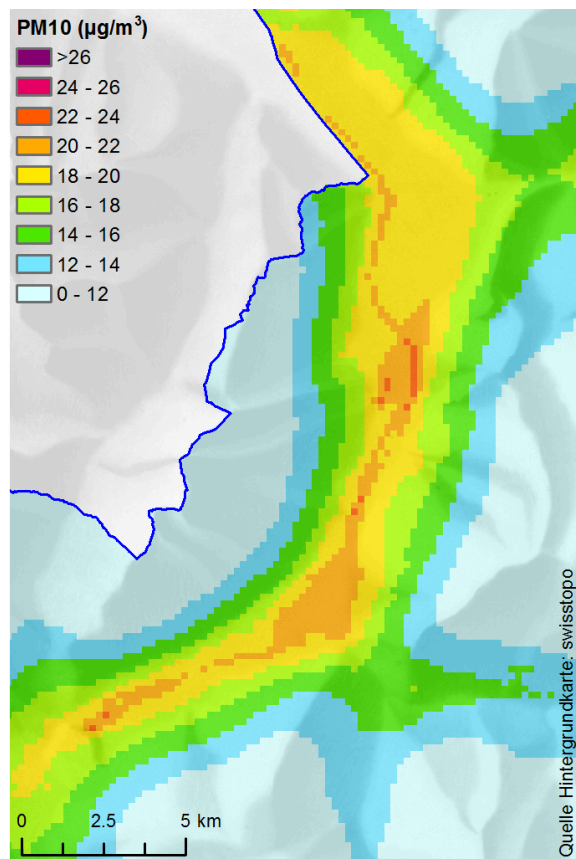


Abbildung 19: Karte mit Jahresmittel der PM10-Immissionen 2010 im Churer Rheintal ((Quelle Daten und Grafik: ANU 2015).

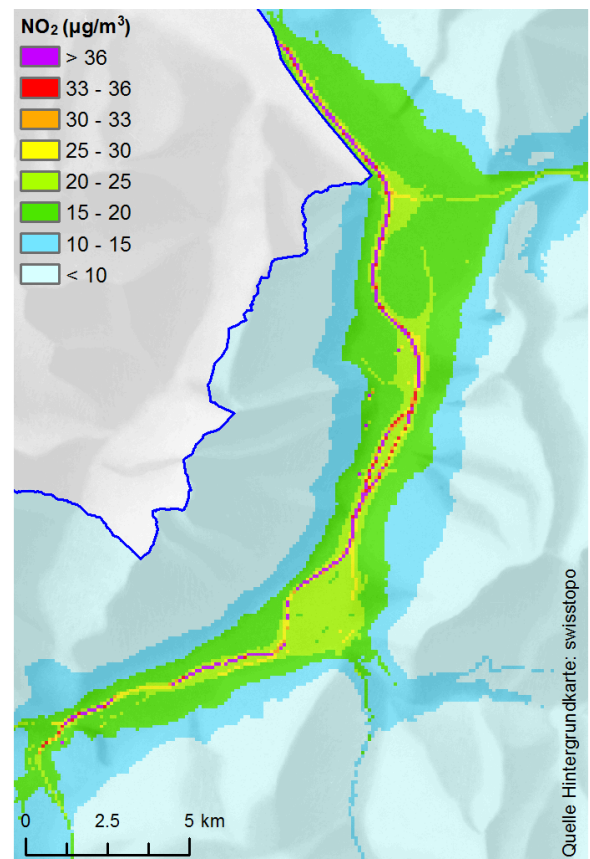


Abbildung 20: Karte mit Jahresmittel der NO2-Immissionen 2010 im Churer Rheintal (Quelle Daten und Grafik: ANU 2015).

### Lärmbelastung

In der Agglomeration Chur befinden sich Siedlungsgebiete mit bedeutender oder übermässiger Lärmbelastung entlang der Bahnanlagen (SBB und RhB), der Nationalstrasse N13 sowie entlang der meisten Kantonsstrassen. Entlang der Nationalstrassen sind die Alarmwerte für Strassenlärm am Tag praktisch durchgehend überschritten, dies gilt punktuell auch für die Kantonsstrassen (vgl. Abbildung 19) in Landquart, Zizers, Chur, Domat/Ems und Bonaduz. Die Immissionsgrenzwerte sind an den meisten Kantonsstrassen fast durchgehend überschritten; dies gilt auch für einige Gemeindestrassen. Neben den Siedlungsgebieten weisen auch viele Biotopinventarflächen (bspw. Amphibienlaichgebiete mit wichtiger akustischer Kommunikation) und Wildschutzgebiete in der Talebene sehr hohe Lärmwerte auf. (vgl. Abbildung 21). .  
Trotz abgeschlossener Lärmsanierung SBB/RhB verursacht auch die Bahn nach wie vor Lärm. Auf diesen "Restlärm" ist im Idealfall raumplanerisch/architektonisch zu reagieren.

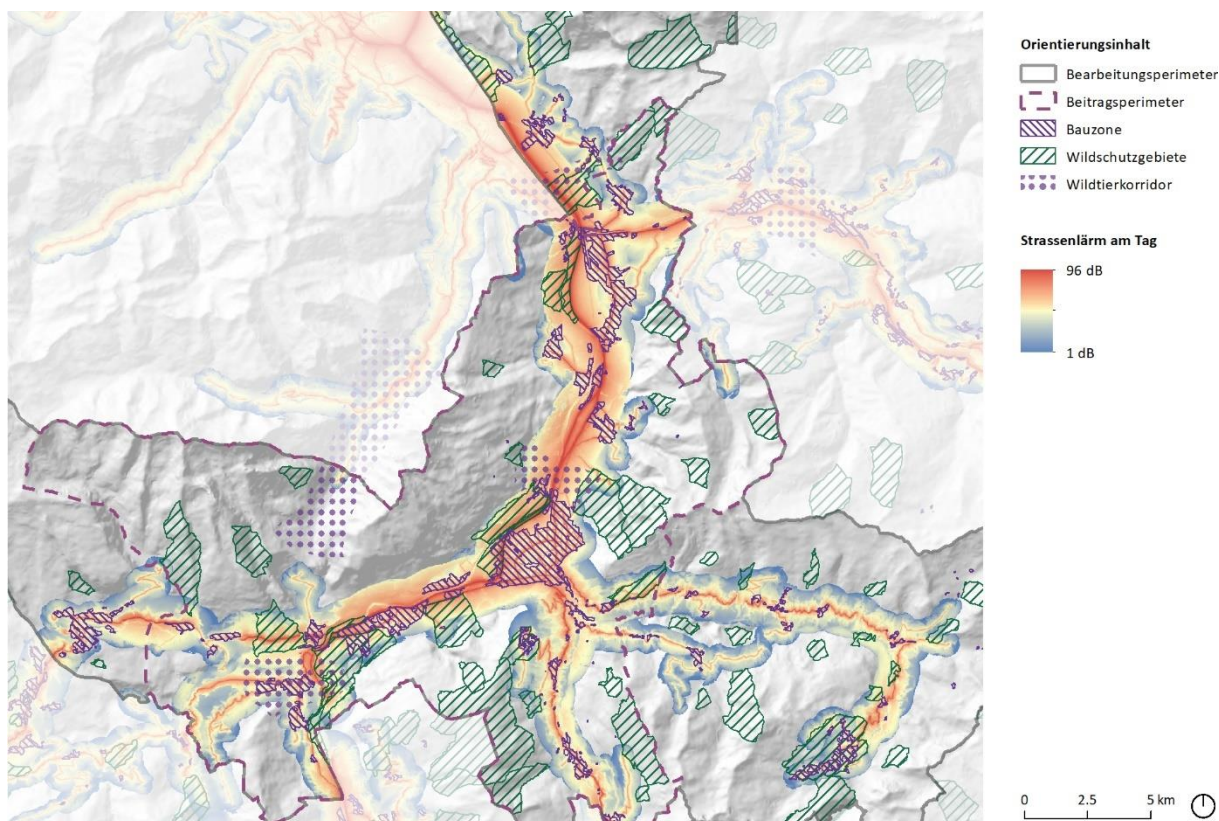


Abbildung 21: Strassenlärm am Tag in der Agglomeration Chur (Quelle Daten: BAFU, Datenstand 2015).

## 4.4 Verkehrssystem

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Analyse AP 5G zum Verkehrssystem wurde gesamthaft überprüft und um detaillierte Aspekte ergänzt. Schwerpunktmässig überarbeitet bzw. neu integriert wurden die Themen Fussverkehr, Verkehrsdrehscheiben und Tourismusverkehr.

*Allgemeiner Hinweis: Die Situations- und Trendanalyse im Bereich Mobilität und Verkehr enthält verschiedene Auswertungen, die Daten aus den vergangenen Jahren abbilden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Pandemie und die entsprechenden gesundheitspolitischen Massnahmen (wie zeitweise geltende Home-Office-Pflicht, Schliessung öffentlicher Einrichtungen) teilweise einen starken Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung hatten. Dies widerspiegelt sich vor allem in den Daten aus den Jahren 2020 und 2021 und betrifft folglich auch die Ergebnisse des im Jahr 2021 durchgeführten Mikrozensus Verkehr und Mobilität (MZVM). Die betreffenden Daten sind daher spezifisch zu interpretieren. Vor allem gilt dies beim Vergleich mit denselben Daten früherer Jahre.*

### 4.4.1 Mobilitätsverhalten

#### **Mobilitätswerkzeuge und Verkehrsverhalten**

Die Bevölkerung Graubündens unterscheidet sich hinsichtlich ihrem täglichen Mobilitätsverhalten nur unwesentlich vom Durchschnitt in der Schweiz.

Im Vergleich zu den schweizweiten Mobilitätswerkzeugen wäre in Agglomerationen eine Tendenz weg vom MIV und hin zu ÖV sowie Veloverkehr zu erwarten. In der Agglomeration Chur trifft diese Tendenz für den Velobesitz zu. Die übrigen Kennwerte zu Mobilitätswerkzeugen in der Agglomeration Chur (vgl. Tabelle 15) weisen darauf hin, dass dem privaten Personenwagen eine geringfügig höhere Bedeutung zukommt als im schweizerischen Durchschnitt. Im Vergleich zum Durchschnitt im Kanton Graubünden zeigt sich aber klar, dass ÖV und Velo in der Agglomeration Chur eine grössere Rolle spielen.

Werden die Werte 2015 und 2021 verglichen, zeigen sich teils grosse Unterschiede, welche primär auf die Covid-Pandemie zurückzuführen sind und sich kaum verkehrsplanerisch interpretieren lassen.

Mobilitätswerkzeug	Agglomeration Chur		Kanton GR		Schweiz	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Autobesitz: mind. 1 Auto im Haushalt	79.1%	72.3%	82.9%	79.3%	78.2%	77.9%
Führerscheinbesitz für Personenwagen (Personen ab 18 J.)	k.A.	78.4%	85.0%	83.6%	81.6%	83.2%
Velobesitz: mind. 1 Velo im Haushalt	76.5%	68.7%	70.3%	64.4%	65.4%	61.5%
Besitz von ÖV-Abos: Halbtax, GA, weitere (Personen ab 16 J.)	61.9%	60.8%	55.3%	54.0%	61.9%	55.6%
Erwerbstätige ab 18 J. mit Parkplatz am Arbeitsort	75.0%	72.6%	77.9%	80.9%	74.8%	73.1%
Erwerbstätige ab 18 J. mit kostenlosem Parkplatz am Arbeitsort	58.0%	46.7%	62.6%	58.5%	54.0%	50.4%

Tabelle 15: Mobilitätswerkzeuge (ARE GR 2018, Mikrozensus und ARE GR 2023, Mikrozensus 2021)

Die Kennwerte zum Verkehrsverhalten (vgl. Tabelle 16) zeigen im Jahr 2021 für den Kanton Graubünden eine grössere mittlere Tagesdistanz und mittlere Unterwegszeit sowie eine höhere Jahresfahrleistung gegenüber dem Durchschnitt in der Schweiz. Dies ist auf Grund der geringeren Siedlungsdichte plausibel. Die mittlere Tagesdistanz und die mittlere Unterwegszeit der Agglomeration Chur sind kleiner als im Kanton, da erstens die Distanzen kleiner und zweitens die ÖV-Erschliessung dichter ist.

Verkehrsverhalten	Agglomeration Chur		Kanton GR		Schweiz	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Jahresfahrleistung je Personenwagen im In- und Ausland	12'740 km	11'143 km	12'000 km	11'353 km	11'830 km	10'256 km
Mittlere Tagesdistanz pro Tag aller Personen im Inland	41.9 km	32.1 km	43.6 km	33.3 km	36.8 km	30.0 km
Mittlere Unterwegszeit pro Tag aller Personen im Inland	97.4 min	79.4 min	101.5 km	85.0 min	90.4 min	80.2 min
Anzahl Wege pro Person und Tag (Mo-Fr)	k.A.	k.A.	3.7	2.9	3.7	3.0

Tabelle 16: Verkehrsverhalten (ARE GR 2018, Mikrozensus und ARE GR 2023, Mikrozensus 2021)

### Pendlerbewegungen

Die Auswertung der Pendlerbewegungen gemäss BFS 2019 ergibt folgende Resultate (vgl. Abbildung 20): In der Stadt Chur wohnen über 14'000 Personen, die gleichzeitig dort arbeiten und somit Binnenpendler innerhalb der Stadt sind. Landquart als zweitgrösster Wohn- und Arbeitsort in der Agglomeration verfügt über ca. 2'000 Binnenpendler. Bezogen auf die Agglomeration sind die grössten Binnenpendlerströme von Domat/Ems, Landquart und Trimmis nach Chur auszumachen. Während Chur 1'722 Zupendler aus Domat/Ems hat, sind es 556 Wegpendler nach Domat/Ems. 924 Erwerbstätige pendeln von Landquart nach Chur und 540 Wegpendler von Chur nach Landquart. Von Trimmis pendeln 807 Personen nach Chur.



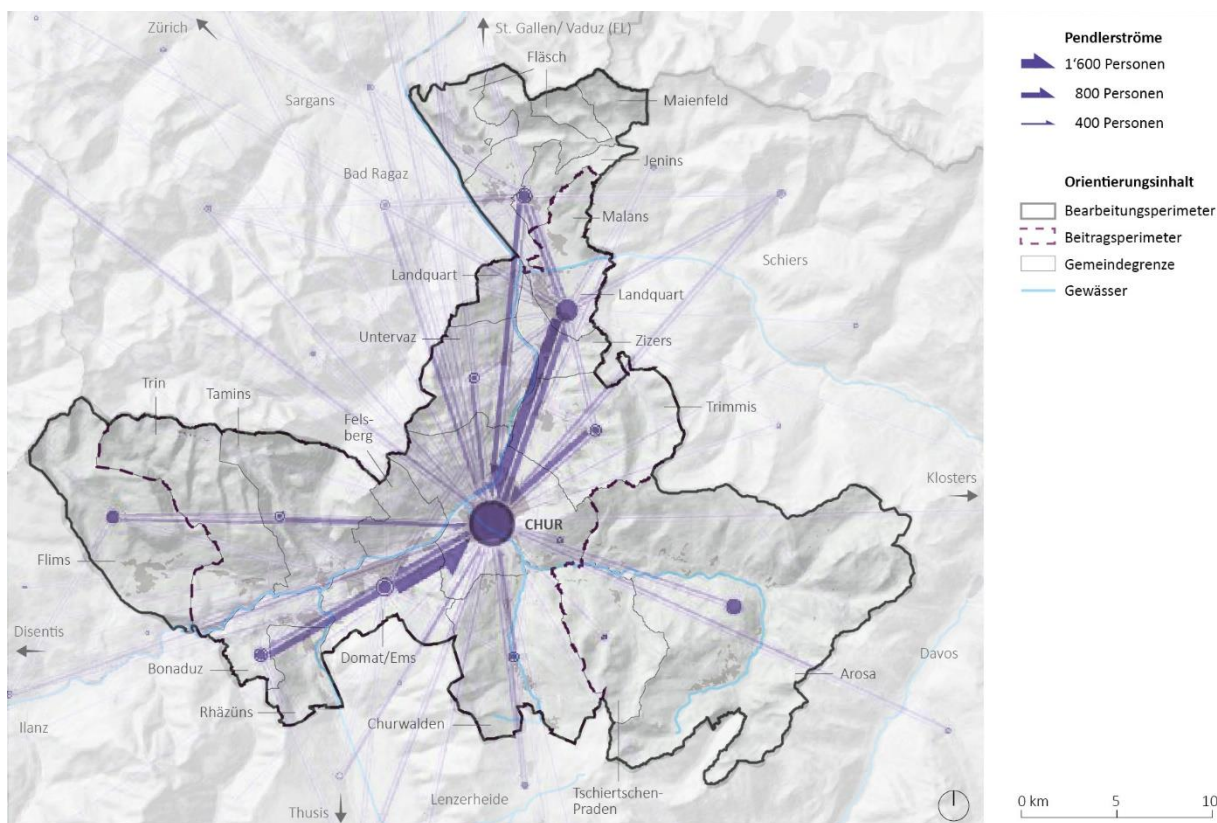


Abbildung 22 Pendlerströme (2014) in der Agglomeration Chur. Pendlerbeziehungen mit weniger als 20 Personen wurden ausgeblendet. (Quelle Daten: BFS 2019, Darstellung: EBP)

### Modal Split

Der Anteil der zurückgelegten Tagesdistanz im motorisierten Individualverkehr (Freizeit- und Pendlerverkehr) hat im Beitragsperimeter der Agglomeration Chur von 65.1% im Jahr 2010 um 1.8 Prozentpunkte auf 66.9% im Jahr 2015 zugenommen und danach um 0.5 Prozentpunkte auf 66.4% im Jahr 2021 abgenommen (vgl. Abbildung 21). Damit befindet sich die Agglomeration Chur im Benchmark mit vergleichbaren Agglomerationen an zweiter Stelle. Die Zu- und anschliessende Abnahme ist schwierig zu begründen, liegt allerdings auch innerhalb des Vertrauensintervalls gemäss Benchmark Bund (ARE 2023, MOCA).

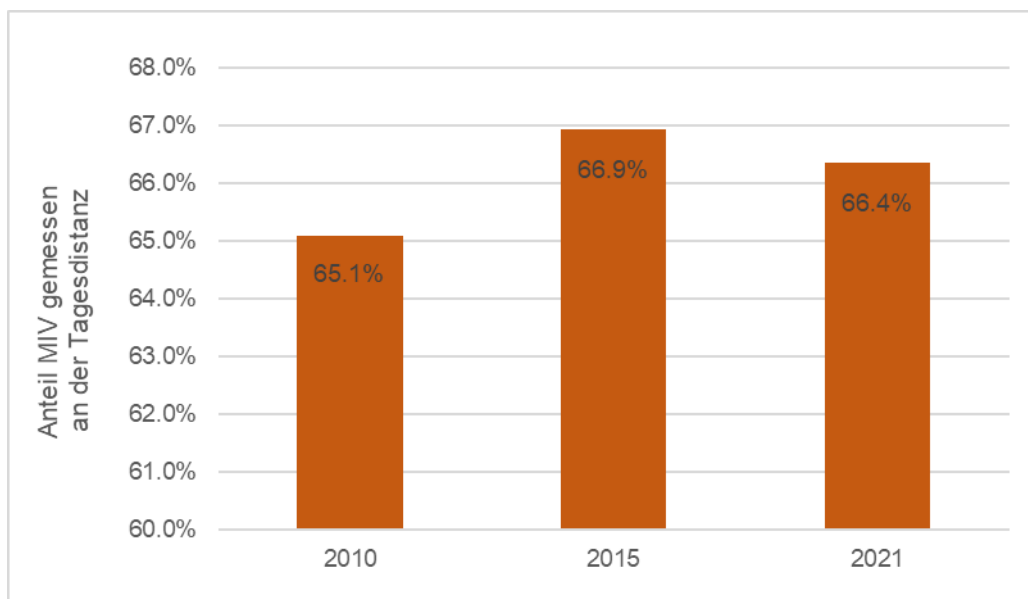


Abbildung 23 MOCA-Indikator 1: Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr, gemessen an der Tagesdistanz für den Beitragsperimeter (ARE CH 2023, MOCA)

Im Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Chur benutzten Erwerbstätige (nur Pendlerverkehr) gemäss Dreijahrespooling 2014-17 die Hauptverkehrsmittel gemäss Abbildung 22. Bei den Weg- und Zupendlern liegt der Anteil mit ÖV-Nutzung etwa gleichauf bei knapp 30 %. Bei den Binnenpendlern erreicht der ÖV einen Anteil von 21 %. Der Fuss- und Veloverkehr weist bei den Binnenpendlern einen hohen Anteil auf, bei den Weg- und Zupendlern spielt er jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

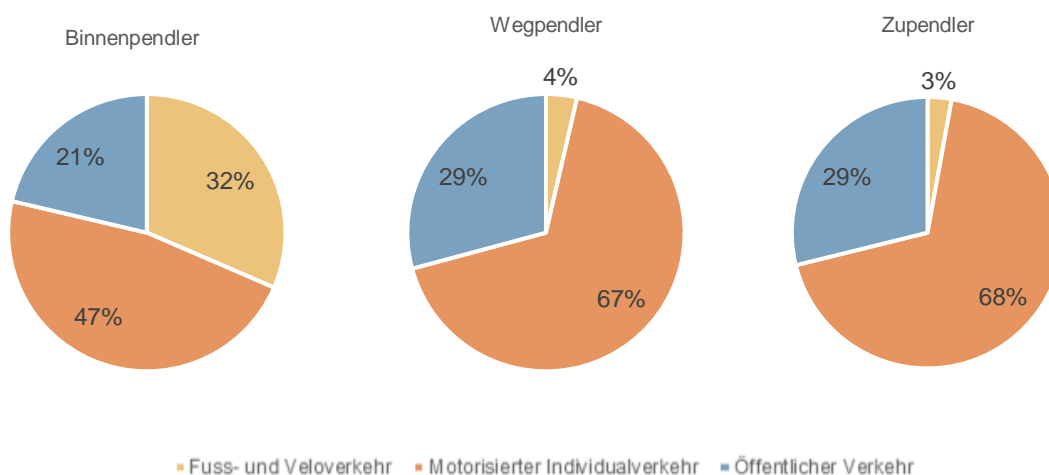


Abbildung 24: Pendlermobilität von Erwerbstätigen im Bearbeitungsperimeter Agglomeration Chur, Hauptverkehrsmittel (Quelle: Strukturerhebung 2015-17 BFS und Auswertungen BFS 2019, Grafik EBP)

### Tourismusverkehr

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 zeigt auch die Herkunft und die Verkehrsmittelwahl der Besucher aus der Schweiz im Kanton Graubünden. Die Zürcher, Ostschweizer (ohne GR) und Nordwestschweizer stellen knapp 60 % aller schweizerischer Besucher von Graubünden ohne und mit Übernachtungen (ARE GR 2023, Mikrozensus 2021). Fast jeder siebte Besucher (knapp 15%) stammt aus Graubünden selbst. Bei der Verkehrsmittelwahl steht mit ca. 65 % (Tagesausflug) bzw. 75 % (Besuch mit Übernachtung) das Auto im Vordergrund, während der öffentliche Verkehr von ca. einem Viertel aller Besucher benützt wird (vgl. Abbildung 23).

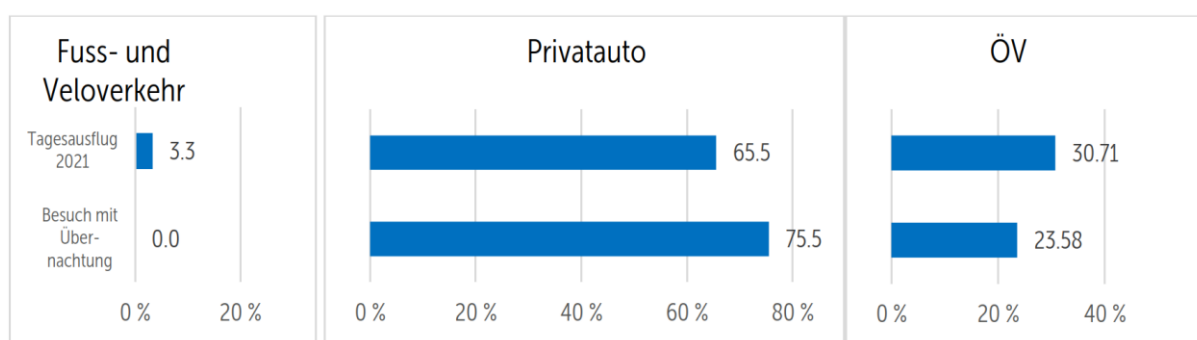


Abbildung 25: Anteil Reisen der Besucher Graubündens nach Verkehrsmittelwahl, nur Besucher aus der Schweiz (Quelle: Daten und Grafik: ARE 2023, Mikrozensus 2021)

Der Tourismusziel- und -quellverkehr wirkt sich insbesondere auf die Verkehrsverhältnisse am Wochenende aus und ist während der Winter-, aber auch während der Sommersaison spürbar, dies zu den Tourismusorten Flims/Laax, Lenzerheide, Arosa, Klosters/Davos, ins Engadin und Richtung Surselva. Weitere touristische Hotspots sind das Heididorf, der Crestasee, der Caumasee oder der Golfplatz Domat/Ems. Die Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl ist vor allem beim Ski- und Biketourismus sehr schwierig; für viele ist die Bequemlichkeit des eigenen

Fahrzeugs das entscheidende Kriterium, welches auch durch Parkgebühren und die Aussicht auf eine durch Staus verlängerte Rückfahrt nicht überspielt wird.

Für die Agglomeration Chur ist des Weiteren der touristische Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse relevant. Ein wesentlicher Teil davon ist Ausweichverkehr von der Gotthard-Achse, der durch die nationale Verkehrsleitzentrale bei Verkehrsüberlastung am Gotthard bewusst auf die San Bernardino-Achse verwiesen wird (vgl. Kapitel «Kapazitätsengpässe» unter 4.4.3).

#### 4.4.2 Güterverkehr - Entwicklung und Prognose

##### Heutige Bedeutung und Prognose Güterverkehr

Die Belastungen im Strassengüterverkehr (vgl. Abbildung 24) zeigen auf, dass heute durch die Agglomeration Chur im schweizweiten Vergleich nur geringe Güterverkehrsströme fließen. Auf der Strasse konzentrieren sich die Verkehrsströme auf der N13. Auf der Schiene findet der Gütertransport im Rheintal statt (vgl. Abbildung 24).

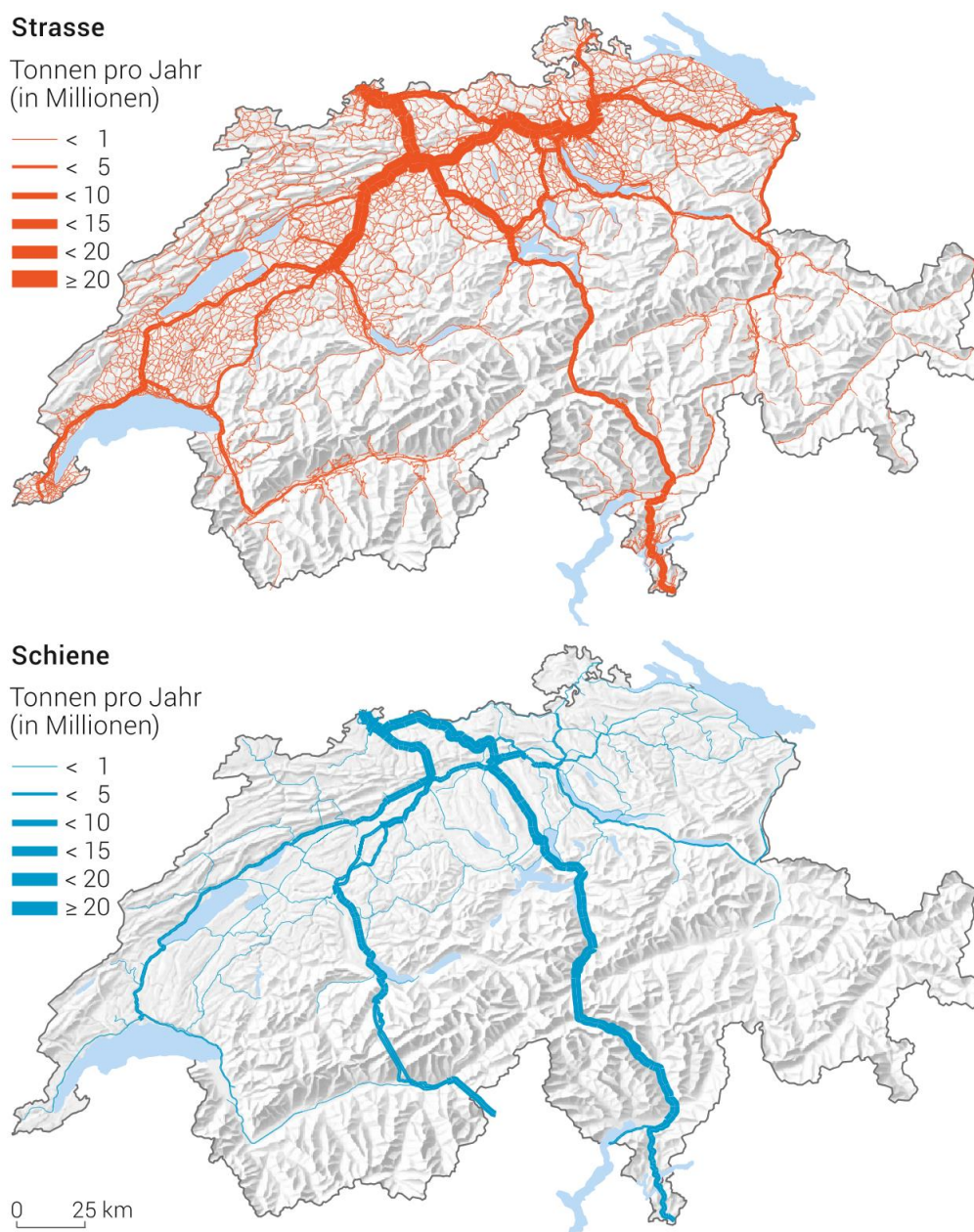


Abbildung 26: Verkehrsströme im Güterverkehr 2015 (Quelle Daten: BFS 2017 – Verkehrsmodellierung VM-UVEK (ARE), BAV, INFOPLAN-ARE, BFS-GEOSTAT, swisstopo)



Tabelle 17 zeigt die Prognosen im Strassengüterverkehr gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes. Die MS-Region 60 Chur ist fast deckungsgleich mit der Agglomeration Chur, allerdings ohne die Gemeinden Trin, Churwalden, Arosa und Tschierschen-Praden. Bis 2040 dürfte die Fahrleistung im gesamten Strassengüterverkehr (Lieferwagen und schwere Nutzfahrzeuge) um 36.5% ansteigen. Im Vergleich mit der gesamten Schweiz zeigt sich, dass der Anteil der MS-Region weiter bei 1.2% bleibt.

Referenzszenario MS-Region 60 Chur	2010	2020	2030	2040
Fahrleistung [Mio. Fahrzeugkilometer]	77	85	95	104
Absolute Veränderung [Mio. Fahrzeugkilometer]	+8	+10	+10	+28
Relative Veränderung [%]	2010-2020: +10.8%	2020-2030: +11.6%	2030-2040: +10.4%	2010-2040: +36.5%
Anteil der MS-Region [%t von Hundert] an der schweizweiten Fahrleistung	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%

Tabelle 17: Güterverkehr nach MS-Regionen im Referenzszenario der Verkehrsperspektiven 2040, Fahrleistung des Strassengüterverkehrs in Mio. Fzkm und Entwicklung gegenüber 2010 (Quelle: ARE-CH, 2016)

In der Agglomeration Chur sind grössere, logistisch relevante Unternehmen vorhanden wie beispielsweise die Galliker Transport AG in Zizers (Bahnhof Landquart) oder die Kuoni Transporte in Domat/Ems (Bahnhof Felsberg). Diverse weitere grosse Unternehmen in der Agglomeration verfügen über einen eigenen Bahnanschluss (Ems Chemie AG, Valser Wasser Untervaz, Holcim etc.). Im Herbst 2020 wurde in Untervaz zudem ein regionales Paketzentrum der Post in Betrieb genommen, allerdings ohne Bahnanschluss.

Im kantonalen Richtplan (ARE GR 2018) sind folgende generelle Zielsetzungen formuliert: Der schienengebundene sowie der kombinierte Güterverkehr sollen gefördert und die dafür notwendigen Infrastrukturen sichergestellt werden. Der Umschlag zwischen SBB und RhB resp. SBB und Strasse soll im Raum Landquart konzentriert werden. Im Regierungsprogramm 2025-2028 wird die Förderung des Schienengüterverkehrs im Entwicklungsschwerpunkt 8.2 explizit erwähnt: «Im Rahmen der vorgesehenen Erneuerung des RhB-Güterverkehr-Rollmaterials soll die Chance für eine grundlegende Modernisierung des Schienengüterverkehrs genutzt und der Güterverkehr somit effizienter abgewickelt werden».

### Fazit zum Güterverkehr

Gemäss den Standorten aus der Richtplanung und der vergleichsweise geringen verkehrlichen Bedeutung des Güterverkehrs wird auf eine detailliertere Analyse im Rahmen des AP 5G verzichtet. Der Güterverkehr auf den übergeordneten Achsen des Strassen- und Schienenverkehrs kann zudem nur im geringen Mass durch die Agglomeration selbst beeinflusst werden. Das Thema Güterverkehr wird – sofern notwendig – bei den Entwicklungsschwerpunkten Arbeit aufgenommen.

### 4.4.3 Motorisierter Individualverkehr

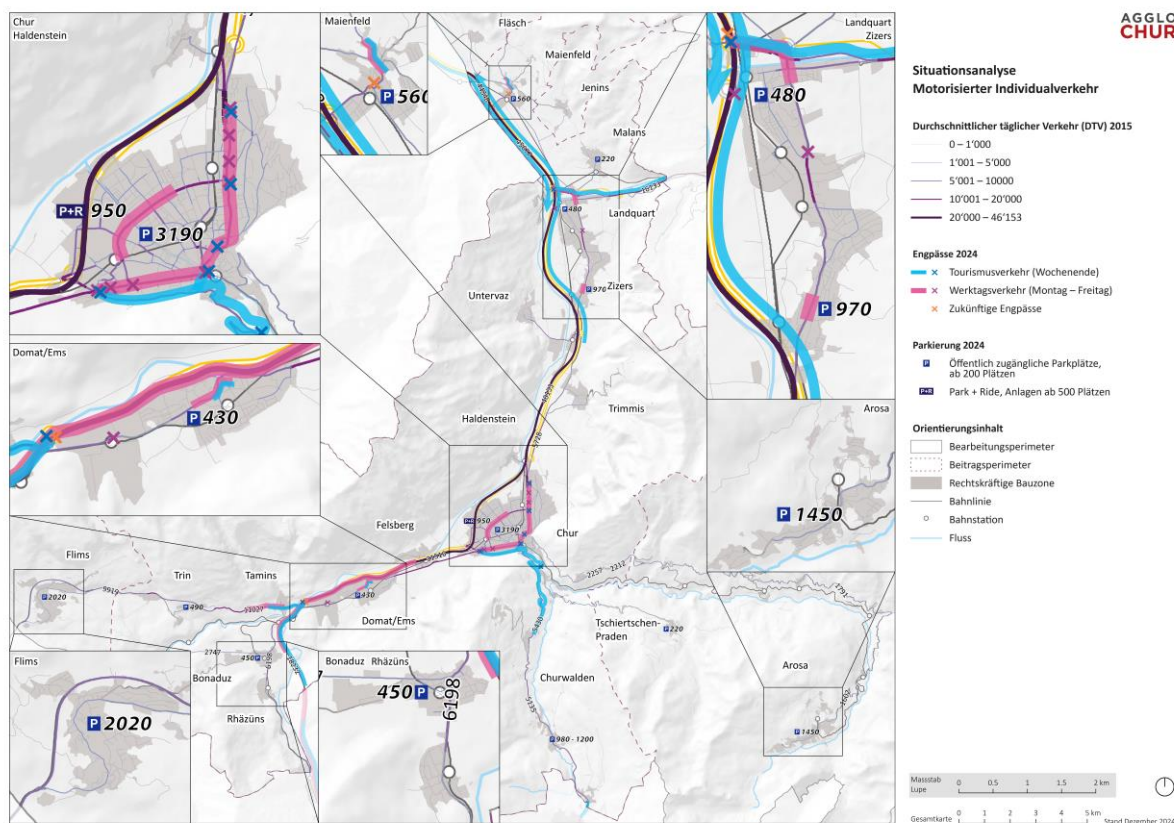


Abbildung 27: Situationsanalyse Motorisierter Individualverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Struktur Strassennetz

Das Strassennetz der Agglomeration Chur besteht aus der nationalen Autobahn N13, den parallel dazu verlaufenden kantonalen Hauptstrassen H3 und H13, der Nationalstrasse 2. und 3. Klasse N28 durchs Prättigau Richtung Klosters, der kantonalen Hauptstrasse H3a Richtung Tiefencastel, der kantonalen Hauptstrasse H19 Richtung Ilanz und einem regionalen Verbindungsstrassennetz (vgl. Abbildung 26).

Die Autobahn N13 über den San Bernardino in Richtung Tessin und Italien bildet nach der Gotthard-Route die zweitwichtigste Nord-Süd Transitachse der Schweiz. Zwischen dem Vollanschluss Reichenau/Vial und dem Isla Bella-Tunnel Südportal (ca. 7km) ist die Strecke nur zweispurig befahrbar. Neben dem Vollanschluss Reichenau befinden sich in der Stadt Chur mit Chur Nord und Süd zwei Vollanschlüsse, ebenso bei Maienfeld und bei Zizers. Über einen Halbinschluss verfügt Bonaduz sowie Landquart auf der Nationalstrasse Richtung Klosters (Halbinschluss Ost) und Richtung Autobahn (Halbinschluss West). Der Anschluss in Landquart an die N13 ist räumlich versetzt mit einem  $\frac{3}{4}$ -Anschluss im Norden und einer Ausfahrt aus Richtung Chur im Süden.

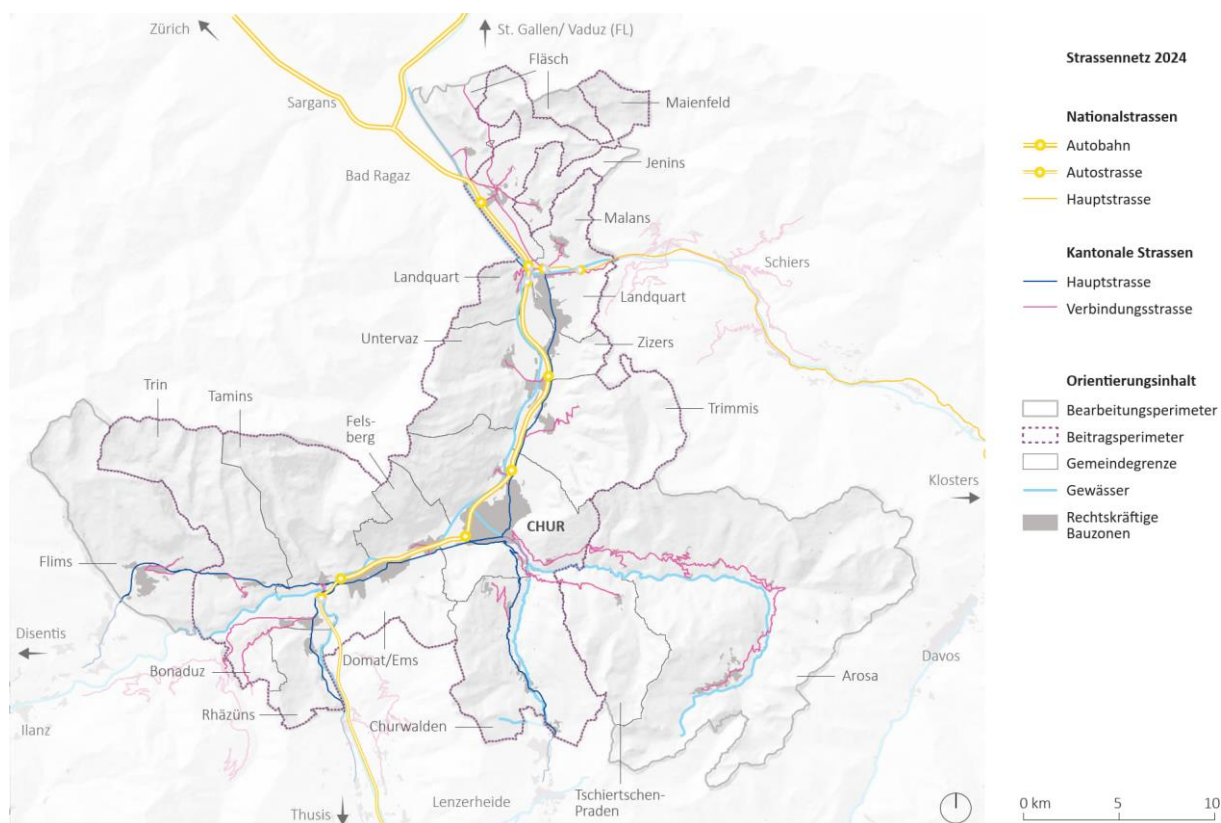


Abbildung 28: Struktur des kantonalen Strassennetzes Agglomeration Chur 2024

### Verkehrsentwicklung und -prognose

Der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Auf der Autobahn zwischen Reichenau und Chur liegt die Verkehrszunahme in den Jahren 2002 bis 2016 bei 26% - 28% und zwischen Maienfeld und Chur sowie in Richtung Prättigau bei rund 25% (vgl. Abbildung 27).

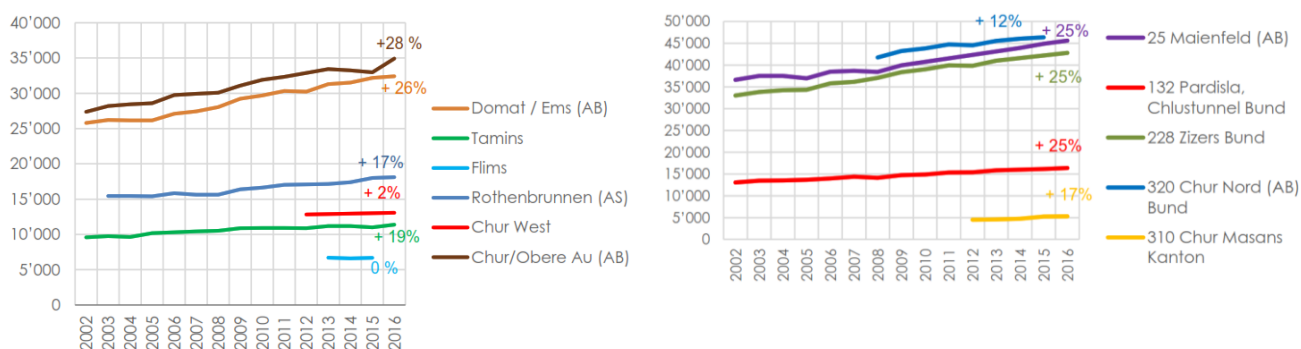


Abbildung 29 Verkehrszunahme Region Imboden (links) und Region Landquart zwischen den Jahren 2002 bis 2016 (DTV) (Quelle Daten: [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch), schweizerische automatische Strassenverkehrszählung; Quelle Grafiken: R+K 2019, GVK Imboden und GVK Landquart)

Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung ist auch für die Zukunft von deutlichen Verkehrszunahmen auszugehen. Starke Verkehrszunahmen werden insbesondere auf der Autobahn N13, beim Autobahnzubringer Reichenau, auf der Hauptverkehrsstrasse zwischen Trin und Flims, auf der N28 Prättigauerstrasse und in Landquart erwartet. Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell steigt die Belastung auf der Autobahn N13 zwischen 2015 und 2035 um weitere 12.5% bis 25% (vgl. Abbildung 28 und Abbildung 29).

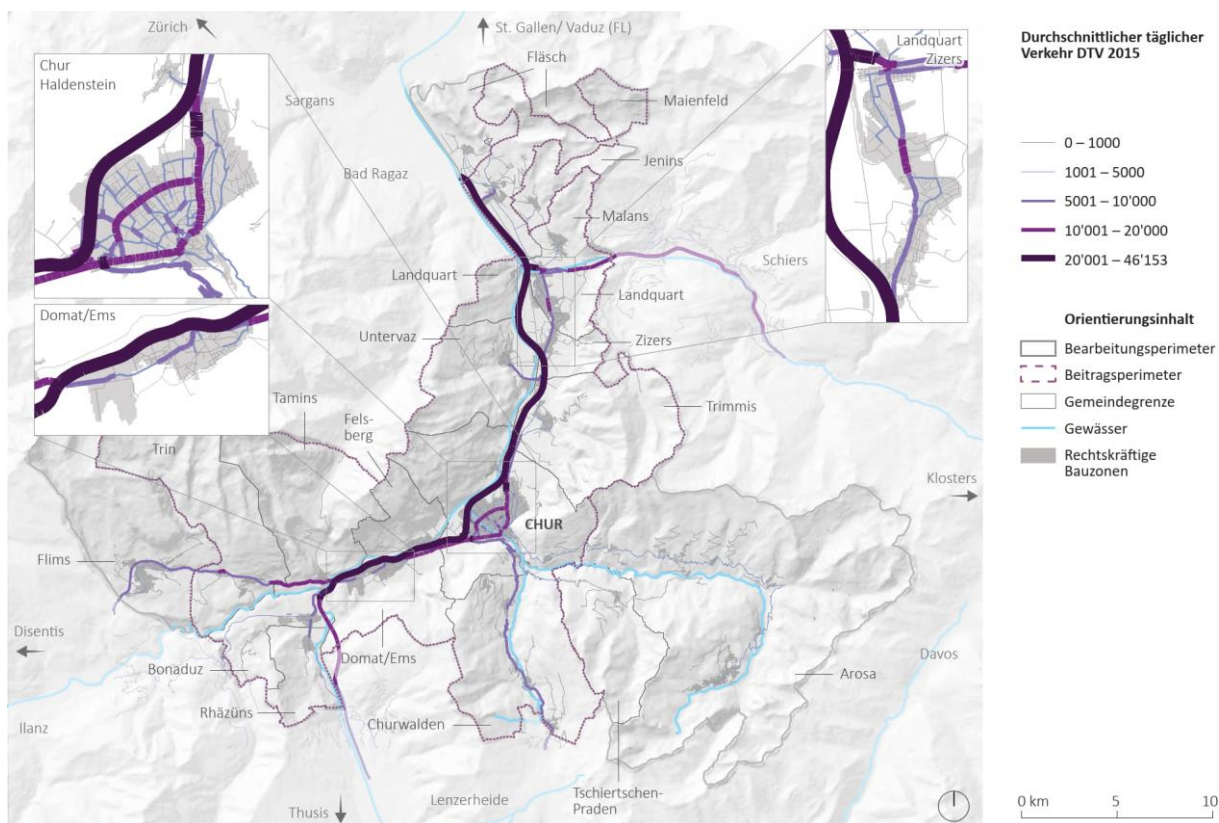


Abbildung 30: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2015 (Quelle Daten: Verkehrsmodell Kanton Graubünden, Stand 2020, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Auswertung des kantonalen Verkehrsmodells<sup>3</sup> zeigt, dass der Quell-/Zielverkehr der Stadt Chur einen beträchtlichen Anteil der Belastung auf der N13 ausmacht. Der Transitverkehr auf der N13 zwischen den Anschlüssen Nord und Süd beträgt mit 8'500 Fahrzeugfahrten pro Tag weniger als ein Drittel der Belastung. Das bedeutet, dass die N13 um Chur heute schon mehrheitlich als Stadtumfahrung genutzt wird. Von den Aussenbezirken ist die Beziehung zum Kasernenquartier / Industriegebiet und zur Innenstadt am grössten, dies jeweils aus allen Richtungen. Die Verkehrsmengen von/nach Arosa bzw. Lenzerheide sind im Vergleich zu jenen von und zu den Autobahnanschlüssen Nord und Süd relativ klein. Im Winter 2023/2024 wurde allerdings vermehrt ein Rückstau auf der Südspur der N13 vor dem Anschluss Chur Süd am Samstagmorgen festgestellt, welcher dem Tagestourismus in die Lenzerheide zuzuschreiben ist.

<sup>3</sup> Der Kanton Graubünden liess für das Jahr 2010 ein Gesamtverkehrsmodell etablieren, das für das Jahr 2015 aktualisiert wurde. Auf dieser Grundlage wurde ein Prognosezustand 2035 ermittelt, indem regionsbezogen Trends für die Verkehrsentwicklung geschätzt wurden. Daraus wurden achs- und netzabschnittsbezogene prozentuale Zunahmeraten abgeleitet, die dann auf die Werte der einzelnen Modell-Links des Ist-Zustands 2015 aufgerechnet wurden. Zurzeit wird ein neues Verkehrsmodell Graubünden erstellt, dessen Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.



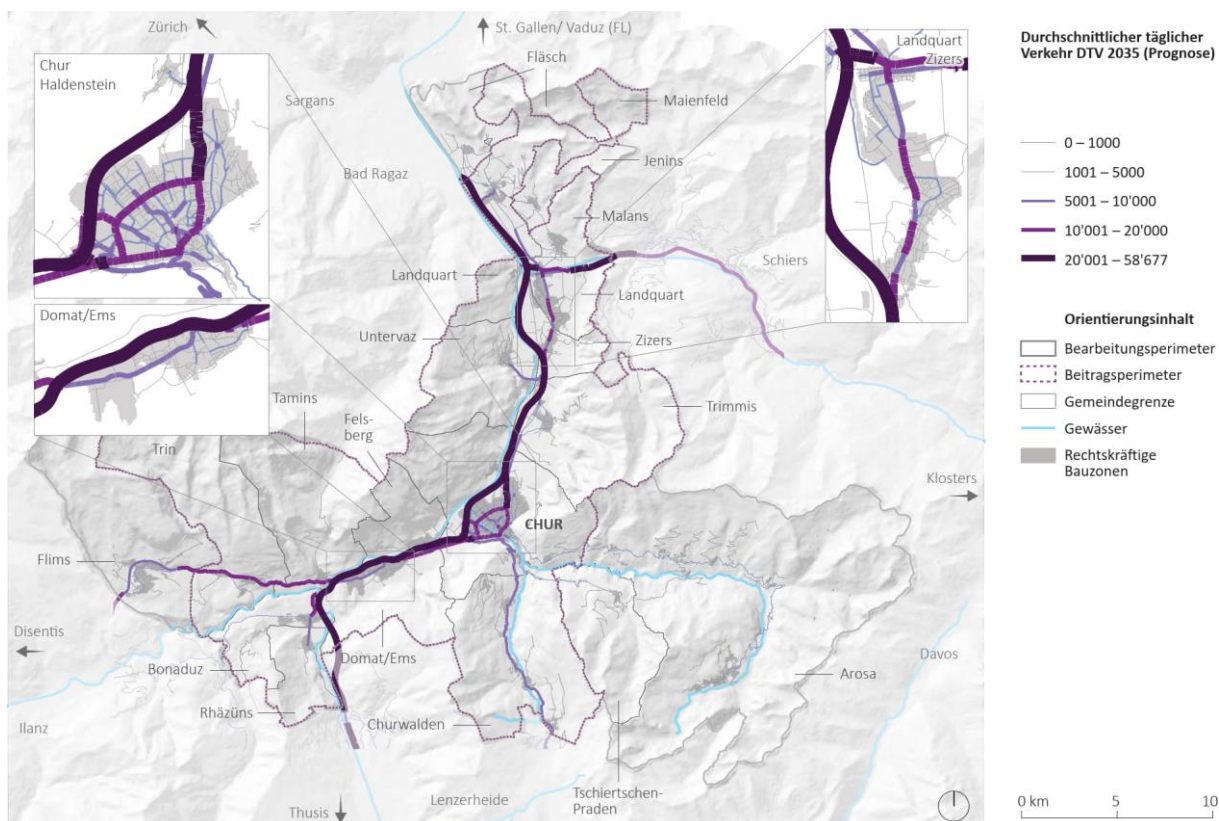


Abbildung 31: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2035 (Quelle Daten: Verkehrsmodell Kanton Graubünden, Stand 2020, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

## Kapazitätsengpässe

Die Kapazitätsengpässe im Werktags- und im Tourismusverkehr sowie zukünftig zu erwartende Kapazitätsengpässe sind in der Analysekarte Motorisierter Individualverkehr dargestellt und im Anhang A1 detailliert nach Knoten respektive Strecke beschrieben. Grundlagen dazu bildeten die Gesamtverkehrskonzepte von Imboden und Landquart (R+K 2019), das Gesamtverkehrskonzept Chur (ewp 2017) sowie ergänzende Aussagen gemäss Gemeindemitwirkung AP 4G und des TBA GR. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bei Ausweichverkehr durch die Ortszentren insbesondere für Blaulichtorganisationen und den strassengebundenen ÖV kein Durchkommen mehr möglich ist.

### Kapazitätsengpässe im Werktagsverkehr

Die Agglomeration verfügt grundsätzlich über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges MIV-Netz. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 stehen schweizweit über 20%, in Graubünden dagegen lediglich etwa 11% der Arbeitspendler täglich oder regelmässig im Stau. Beobachtungen, örtliche Kenntnisse und automatische Verkehrsmessungen zeigen, dass es jedoch zu Spitzenzeiten auf folgenden Strecken in der Agglomeration regelmässig zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit kommt: Ortsdurchfahrt Domat/Ems, Ortsdurchfahrt Maienfeld, Südlicher Kreisel Autobahnzubringer N13 Landquart und nördlicher Kreisel Autobahnanschluss Karlihof. Die Stauproblematiken im Werktagsverkehr im Raum Landquart wurden in den letzten Jahren häufiger.

Wie alle grösseren Schweizer Städte kennt die Stadt Chur als Kantonshauptort und Verwaltungs- sowie Wirtschaftszentrum des Kantons Graubünden das Dilemma zwischen guter Erschliessung und dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen. Die Stadt ist über die beiden Autobahnanschlüsse Chur-Nord und Chur-Süd an das Nationalstrassennetz angebunden. Die Einfallsachsen von und zu den Anschlüssen sind in der Morgen- und Abendspitzenstunde stark aus- und teilweise überlastet, was zur Staubildung führt. Auch das Zentrum weist

eine hohe Belastung auf u.a. aufgrund der Zufahrten in Richtung Schanfigg sowie Lenzerheide, zu erwähnen ist auch der Gewerbeverkehr aus Tschierschen-Praden nach Arosa, welcher via Stadt Chur erfolgt. An Spitzentagen des Tourismusverkehrs wird die Überlastung noch akzentuiert. Die Kapazitätsengpässe in der Stadt Chur liegen allesamt entlang der kantonalen Hauptverkehrsstrassen Masanserstrasse – Kasernenstrasse und damit auf den beiden Hauptzufahrtssachsen (Stadtzubringern) für den Quell-/Zielverkehr. Dies führt auch zu einer Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 4.4.4).

#### *Kapazitätsengpässe Tourismusverkehr*

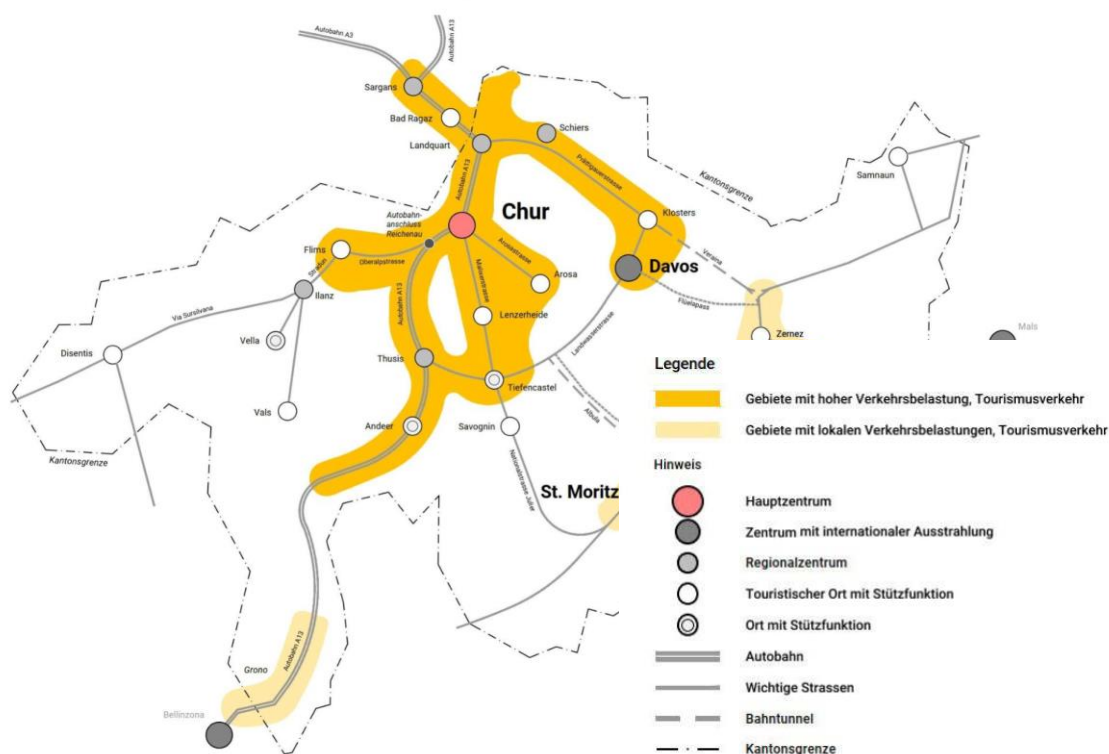


Abbildung 32 Touristischer Verkehr, Ist-Situation (Quelle: TBA GR, Stand 2024)

Die Autobahn N13 über den San Bernardino in Richtung Tessin und Italien bildet nach der Gotthard-Route die zweitwichtigste Nord-Süd Transitachse der Schweiz. Kommt es an den Portalen des Gotthard-Strassentunnels zu Rückstaus, wird die Alternativroute über die Autobahn N13 gewählt, nicht zuletzt auf Grund der Empfehlung durch die nationale Verkehrsleitzentrale. Dadurch weist die Autobahn N13 saisonal und vor allem an den Wochenenden eine hohe Belastung durch den Transitverkehr auf.

Hinzu kommt der Verkehr zu den touristischen Attraktionen der Agglomeration und zu den Bündner Tourismusorten. Beobachtungen, örtliche Kenntnisse und automatische Verkehrsmessungen zeigen, dass der Tourismusverkehr überregionale Verkehrsprobleme verursacht. Im Winter treten die Verkehrsprobleme hauptsächlich am Sonntagnachmittag und -abend auf Grund des Rückreiseverkehrs auf. Während dem Sommerhalbjahr sind es am Wochenende beide Richtungen, wobei die Fahrtrichtung Nord – wie im Winter vor allem am Sonntagnachmittag – die grösseren Probleme verursacht. Klassischerweise beginnt das Sommerhalbjahr bereits mit den Osterfeiertagen, wobei sich je nach Zeitpunkt von Ostern und Schneeverhältnissen der Verkehr der Schneesportler mit jenem aus dem Süden überlagern kann. Die Verkehrsprobleme manifestieren sich hierbei auf zwei Ebenen:



- Verkehrsüberlastung auf der Nationalstrasse: Massgebend hierfür sind die folgenden Hotspots:
  - Anschluss Landquart resp. Verzweigung mit der N28 Richtung Prättigau: Das grosse Verkehrsaufkommen in Richtung Prättigau vor allem im Winterhalbjahr führt bei der Anreise, d.h. Freitag und Samstag, zu Rückstau bis auf die N13, weil die Kapazität im Abfluss zu klein ist. Bei der Rückreise am Sonntagnachmittag trifft die grosse Nachfrage auf der Einfahrt der N13 in Richtung Zürich auf eine bereits stark belastete Autobahn. Dadurch wird der Fluss auf der N13 gestört, was sich bis in den Raum Chur Nord auswirken kann; zudem kann der Rückstau auf der N28 bis weit ins Prättigau hineinreichen.
  - «Verzweigung» Reichenau Fahrtrichtung Süd: im Sommerhalbjahr ist die Nachfrage Richtung Süden massiv grösser als jene Richtung Flims; durch die Aufteilung der beiden Fahrstreifen der N13 ergibt sich für den Verkehr Richtung Süden faktisch ein Spurabbau, was zu erheblichen Rückstaus führt. Dadurch kann an wenigen Tagen im Jahr auch der Verkehr Richtung Flims und damit der ÖV-Eilkurs behindert werden.
  - Fahrstreifenabbau vor dem Isla Bella-Tunnel in Fahrtrichtung Nord: Bei starken Rückreiseverkehr aus dem Süden, d.h. vor allem im Sommer am Sonntagnachmittag, führt der Fahrstreifenabbau vor dem zweistreifigen, nicht richtungsgetrennten Isla Bella-Tunnel zu erheblichen Rückstaus.
- Als Folge der Staus auf der Nationalstrasse und möglicherweise begünstigt durch die Empfehlungen ihrer Navigationsgeräte versuchen zahlreiche Autofahrer, die Staus über das Kantonsstrassennetz zu umfahren. Dadurch werden vor allem die Ortsdurchfahrten von Rhäzüns, Bonaduz, Tamins, Reichenau, Domat/Ems, Zizers, Maienfeld und Landquart in einem Mass belastet, für welches sie nicht ausgebaut sind. Dieser Effekt tritt vor allem beim Verkehr Richtung Norden am Sonntagnachmittag auf, sowohl in der Sommer- als auch Wintersaison. In Richtung Süden entsteht diese Problematik, sobald sich der Rückstau auf der N13 auf die Höhe der Gemeinde Felsberg ausgeweitet hat jedoch auch.

Weitere stark durch den Tourismusverkehr belastete Netzabschnitte im Perimeter sind die Zufahrten vom Schanfigg und der Lenzerheide nach Chur sowie jene von Flims zum Anschluss Reichenau der N13; auch hier sind die grössten Überlastungen vor allem im Winter auf den Rückreiseverkehr am Sonntagnachmittag zurückzuführen.

Teilweise sind die Überlastungen bzw. «natürlichen» Dosierungen des MIV auch auf einen ungenügenden Strassenquerschnitt zurückzuführen, und zwar auf Grund historisch gewachsener Ortskerne und einer entsprechend alten Baustruktur. Dazu gehören beispielsweise die Ortsdurchfahrten Domat-Ems sowie das Welschdörfli in der Stadt Chur. Ein ähnliches Problem stellt sich auch in Maienfeld auf der Ortsdurchfahrt Richtung St. Luzisteig. Die Verkehrsmengen sind im Vergleich zu den anderen genannten Querschnitten zwar tiefer, aber für den engen, historisch gewachsenen Kern ungeeignet.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass das Problem der Verkehrsüberlastung durch den Tourismusverkehr, insbesondere in Fahrtrichtung Nord, nicht durch lokale, allenfalls regionale Massnahmen gelöst werden kann und Massnahmen auf übergeordneter Ebene notwendig sind. Ein reibungsloser Abfluss aus den erwähnten eingestauten Strecken würde zwangsläufig dazu führen, dass ein grosser Teil dieses Verkehrs viel schneller auf die N13 und nordwärts gelangt. Diese resp. die N3 werden aber ihrerseits bereits heute über grosse Abschnitte, auch nach der Verzweigung Sargans und in der Linthebene nach dem Anschluss des Glarnerlands zu denselben Hochlastzeiten an der Kapazitätsgrenze betrieben und können kaum mehr zusätzlichen Verkehr verarbeiten. Anders in Richtung Süd: Hier würde der Ausbau des Abschnitts Reichenau – Isla Bella-Tunnel auf vier Spuren eine Verflüssigung des Verkehrs bringen, da sich beim Spurabbau in Thusis die zwei Hauptverkehrswege in Richtung Engadin und San Bernardino aufteilen.

### Zukünftige Kapazitätsengpässe

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist mit diversen zukünftigen Kapazitätsengpässen auf National- und Kantonsstrassen in der Agglomeration Chur zu rechnen, beispielsweise: Autobahnzubringer Reichenau, Nördlicher Kreisel Autobahnzubringer N13 in Landquart. Auf dem restlichen Strassennetz ist auch nach Ausschöpfung des Innenentwicklungspotenzials sowie nach Siedlungserweiterungen die Leistungsfähigkeit voraussichtlich ausreichend.

### Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs

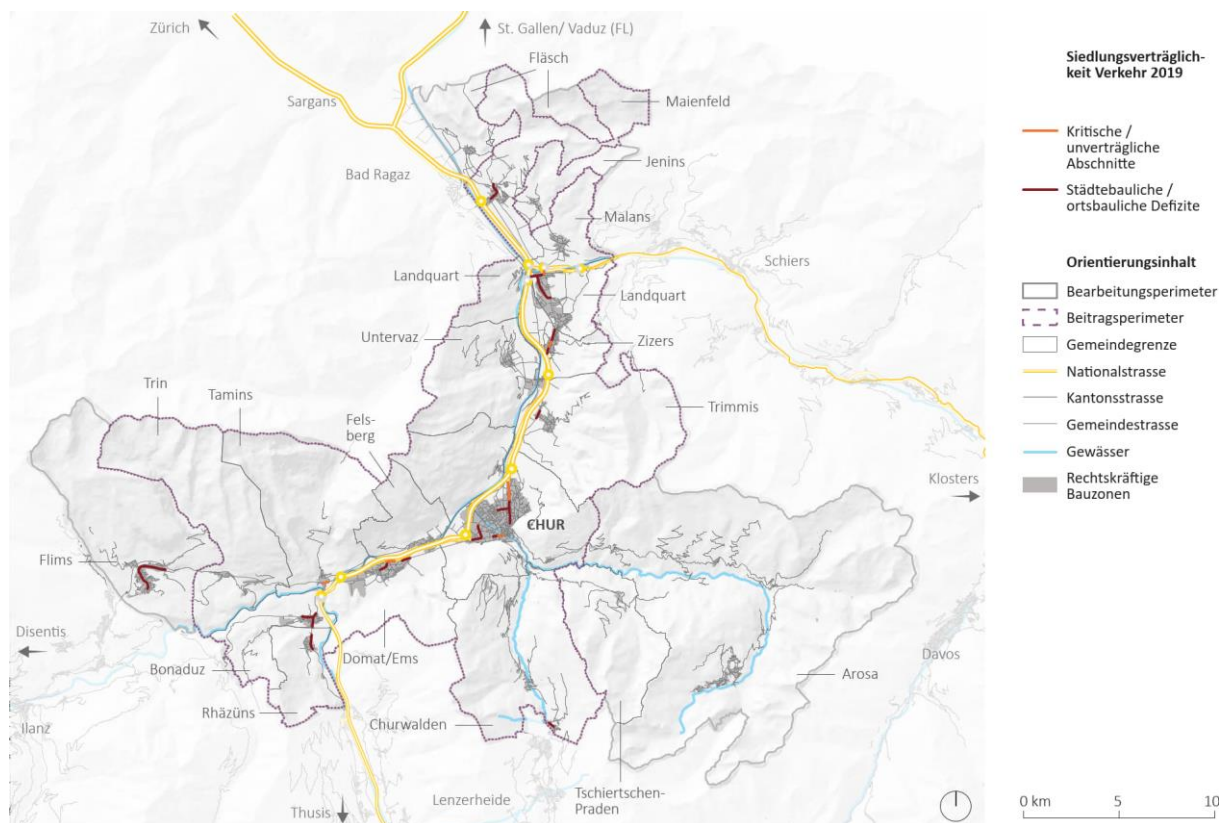


Abbildung 33: Ortsdurchfahrten mit kritischen oder unverträglichen Abschnitten sowie Optimierungspotenzial städte- und ortsbauliche Qualität (Stand 2019, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Umfeldqualitäten von Ortsdurchfahrten hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, vom Strassenausbau und der Gestaltung/Materialisierung, von der Bedeutung der Achse, vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Attraktivität für Velofahrende und Zufussgehende ab. Um die Strassenräume zu ermitteln, welche aus Sicht der angrenzenden Nutzungen unverträgliche Verkehrsmengen aufweisen, wurde die Methodik des Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet. Die Ortsdurchfahrten in Landquart, Zizers, Chur, Domat/Ems und Tamins weisen im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus (vgl. Abbildung 31). Darüber hinaus wurden mittels einer qualitativen Facheinschätzung weitere Abschnitte festgelegt, auf denen die städte- und ortsbauliche Qualität durch eine verkehrsorientierte Gestaltung in bedeutendem Masse vermindert wird (vgl. Abbildung 31).

## Verkehrsberuhigte Strassen und Quartiere

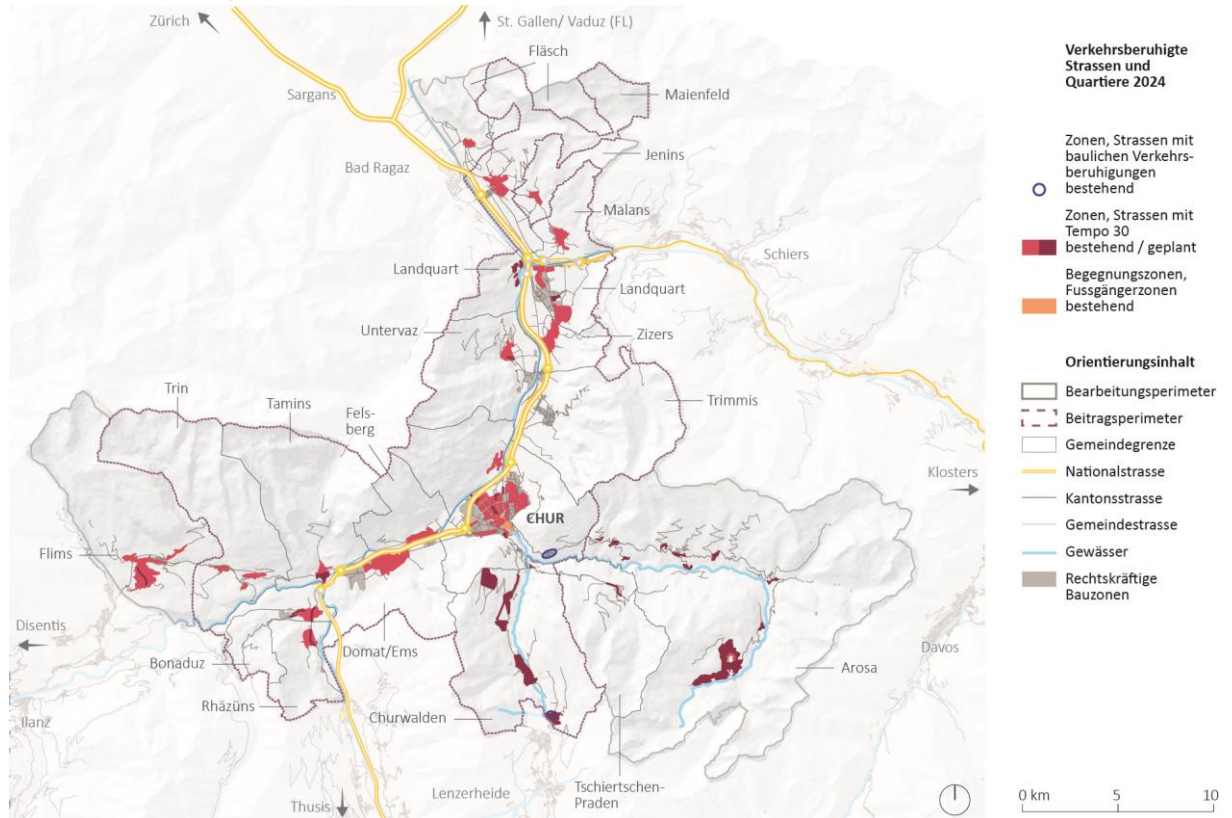


Abbildung 34: Verkehrsberuhigte Strassen und Quartiere, bestehend sowie geplant (Stand 2024, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Gemeinden der Regionen Imboden und Landquart weisen in ihren Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mehrheitlich auf allen Strassenabschnitten Tempo 30 auf (vgl. Abbildung 32). Auch in der Stadt Chur sind die meisten Quartiere mittels Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt, weitere sind in Planung. In der Stadt Chur bestehen ausserdem eine Begegnungszone in der Innenstadt zwischen Bahnhof und Altstadt sowie eine Fussgängerzone in der Altstadt. In der Region Plessur sind viele Strassen mit Tempo 30 bzw. Tempo 30-Zonen in Planung, vor allem in den Gemeinden Churwalden und Arosa.

## E-Mobilität beim MIV

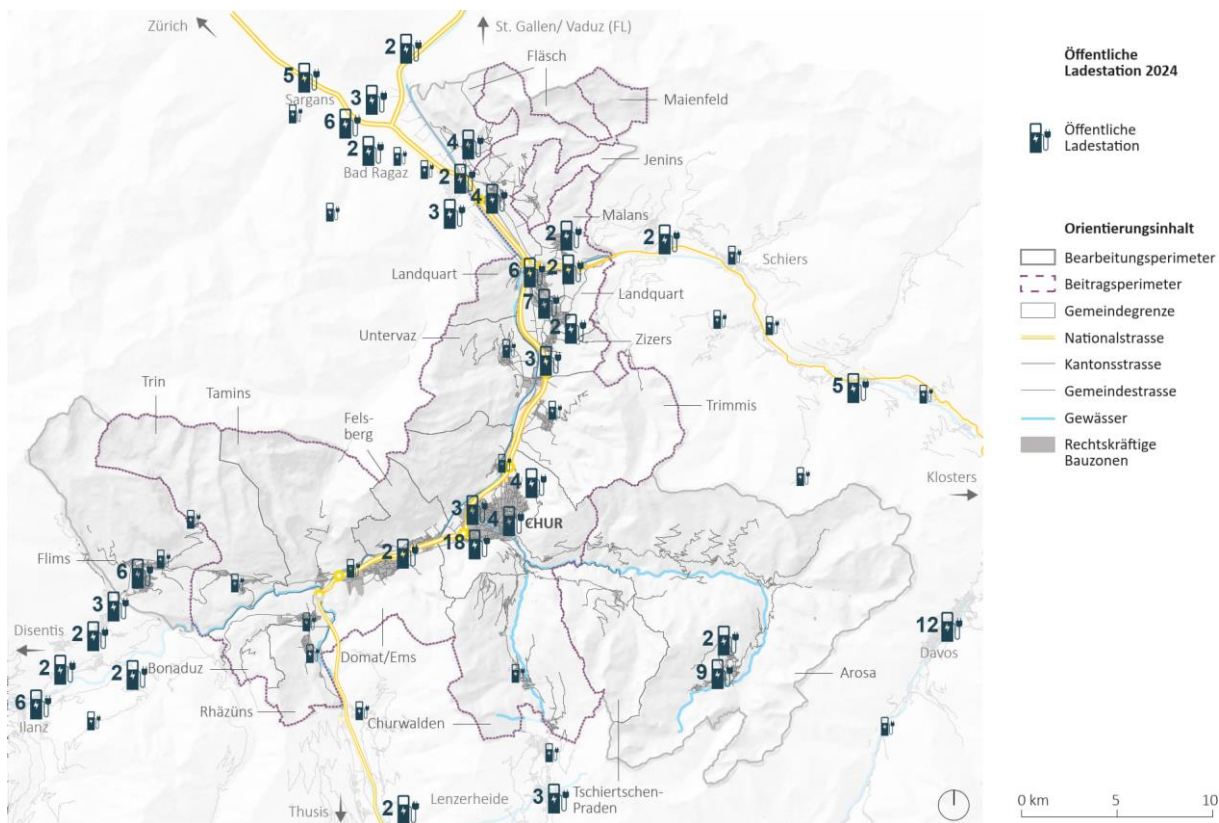


Abbildung 35: Öffentliche Ladestationen in der Agglomeration Chur (Quelle: [www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch), Stand 07. Mai 2024; Grafik EBP)

In der Agglomeration Chur sind über 80 öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden (vgl. Abbildung 33). Diese sind auf verschiedene Gemeinden verteilt. In der Stadt Chur befindet sich mit insgesamt 30 Ladestationen die höchste Angebotsdichte. Lücken im Angebot sind in Tschierschen-Praden und Tamins auszumachen. Die Lücken in Untervaz und Bonaduz konnten seit dem AP 4G behoben werden. Im Allgemeinen kann der Zugang zu den Ladestationen als sehr gut bezeichnet werden, insbesondere unter Berücksichtigung der privaten Ladeinfrastruktur.

### Exkurs Aktionsplan Green Deal für Graubünden

Der «Aktionsplan Green Deal für Graubünden» (AGD) ist ein Impulsprogramm zur Förderung von Klimaschutz und Klimaanpassung im Kanton Graubünden. Vom Grossen Rat im Jahr 2019 initiiert, orientiert sich der von der Verwaltung ausgearbeitete AGD am Ziel, dass Graubünden bis im Jahr 2050 klimaneutral wird. Der AGD bezweckt zudem, Bevölkerung, Wirtschaft und Natur besser vor den negativen Folgen des Klimawandels zu schützen und ermöglicht – wo sinnvoll und machbar – deren Anpassung an das veränderte Klima. Der [Grundlagenbericht zum AGD](#) beinhaltet im Sinne einer Auslegeordnung insgesamt 27 Massnahmen, die dazu beitragen sollen, die Ziele des AGD zu erreichen. Sie setzen in erster Linie dort an, wo die klimaschädlichen Energieträger wie Heizöl, Benzin oder Diesel verbraucht werden, also bei Gebäuden, im Verkehr, im Tourismus, beim Konsum oder in der Industrie. Das Parlament hat 2021 die erste Etappe des AGD gutgeheissen, die sich hauptsächlich auf Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden konzentriert.

Folgende Massnahmen sind unter anderen enthalten:



- Förderung neuer Antriebssysteme im Verkehr: Aufbau eines Fördersystems, um den Wechsel auf erneuerbare Antriebssysteme voranzutreiben. Dies beinhaltet Aktivitäten in Bezug auf die Infrastruktur (Ladestationen) und die entsprechenden Fahrzeugflotten.
- Prüfung der Anpassung der kantonalen Bauvorschriften bezüglich Ladestationen: Erlassen von Vorschriften, damit der Gebäudebestand (im Rahmen der Erneuerung wesentlicher Gebäude-Elemente) und Neubauten das Laden zu Hause und am Arbeitsplatz künftig ermöglichen. Die Prüfung einer Anpassung der kantonalen Bauvorschriften soll bei der nächsten Teilrevision des Bündner Energiegesetzes erfolgen.
- Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer: Anpassen und Ausbau der Motorfahrzeugsteuer in Abstimmung auf ökologische Kriterien

#### 4.4.4 Öffentlicher Verkehr

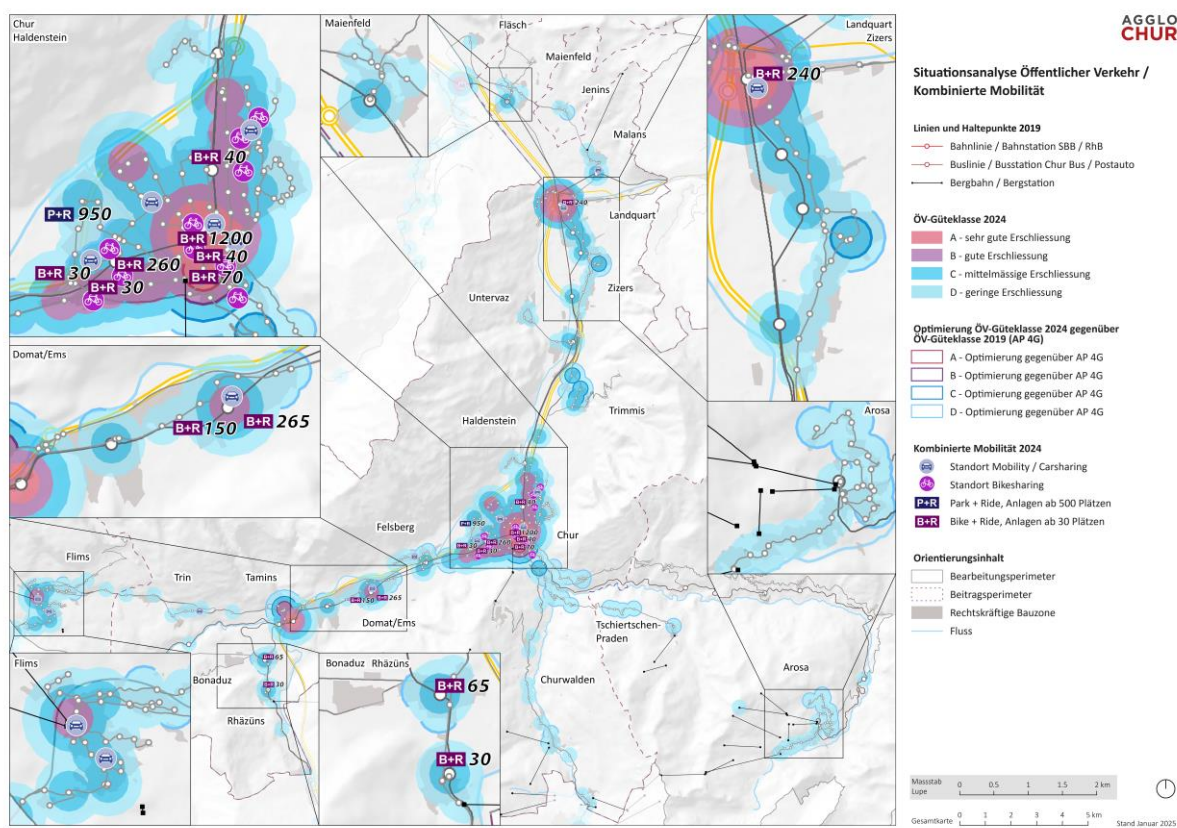


Abbildung 36: Situationsanalyse öffentlicher und kombinierter Verkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Struktur und Angebot heute

Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Chur bilden die IC-, IR- und S12-Angebote der SBB/SOB sowie die Rhätische Bahn (RhB) mit den InterRegio, Regio Express und der S-Bahn Chur (vgl. Analysekarte Öffentlicher Verkehr und Abbildung 35):

- IC- und IR-Angebote SBB/SOB: Chur – Landquart - Zürich und Chur – Landquart – St.Gallen
- Turbo: S12 Chur – Landquart – Maienfeld - Sargans
- IR/RE/R-Angebote RhB: Landquart – Davos Platz und Landquart – St. Moritz; Chur – St. Moritz, Disentis – Chur – Landquart – Scuol-Tarasp und Chur – Arosa

- S-Bahn RhB: S2 Schiers – Rhäzüns und S1 Schiers – Thusis jeweils im Stundentakt. Durch Überlagerung ergibt sich zwischen Rhäzüns und Schiers ein 30-Minuten-Takt. Zwischen Chur und Domat/Ems ergibt sich zusammen mit der Surselva-Linie sogar ein 15-Minuten-Takt.

Für den Tourismusverkehr sind insbesondere folgende Bahn- und Busangebote relevant:

- Direkte ICE-Verbindung Chur – Landquart – Basel – Frankfurt (Main) – Hamburg/Berlin: dreimal täglich (infolge katastrophaler Pünktlichkeit DB seit 2023 nur noch einmal täglich direkt)
- Glacier-Express Zermatt – Brig – Andermatt – Disentis – Chur – St. Moritz: zweimal (saisonal dreimal) täglich
- Bernina-Express Tirano – St.Moritz - Chur: einmal täglich die ganze Strecke, im Sommer sogar zweimal täglich
- Eilkurse Postauto Chur – Thusis – Splügen – S. Bernardino – Bellinzona: stündlich zwischen 7 und 20 Uhr
- Seit Dezember 2024 verkehren täglich neue Früh- und Spätzüge ab Chur bzw. Zürich HB, welche die Erreichbarkeit von Zürich inklusive Flughafen verbessern (Chur ab 4.11 Uhr; Zürich ab 00.23 Uhr). In Landquart und Chur bestehen Busanschlüsse in die Agglomerationsgemeinden.

Die Bahnhöfe Chur und Landquart sind die Verkehrsdrehscheiben der SBB, Turbo und der RhB, da nur dort ein Umsteigen zwischen allen Bahnangeboten möglich ist. Der Bahnhof Landquart stellt für den Tourismusverkehr die Anbindung Richtung Klosters, Davos und ins Engadin sicher. Der Bahnhof Chur inklusive Busterminal hat grosse Bedeutung für den Alltags- und Tourismusverkehr bis nach Disentis, Ilanz, Flims/Laax, Thusis, Lenzerheide und Arosa, Engadin sowie ins Tessin.



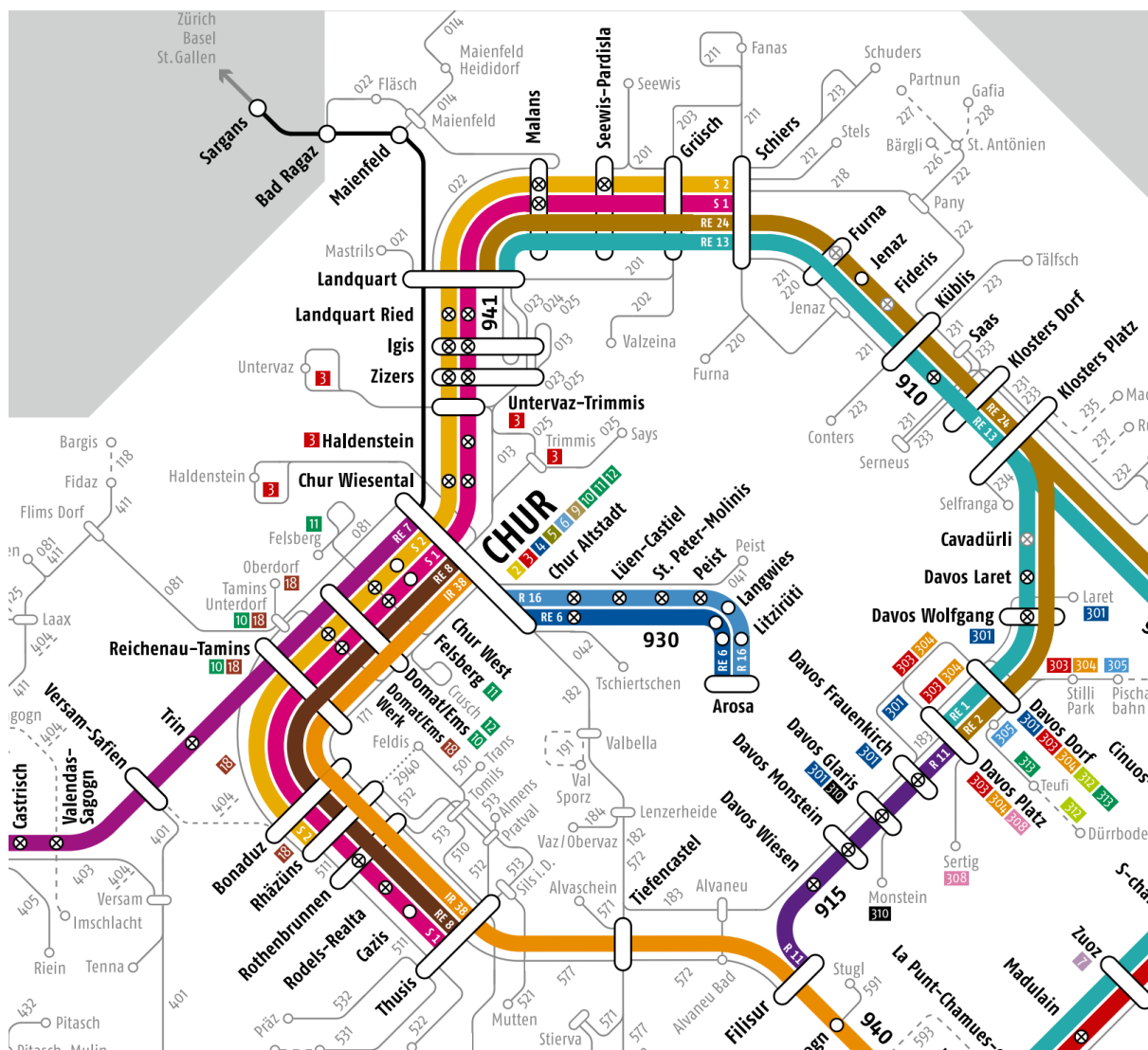


Abbildung 37 Ausschnitt aus dem Netzplan Rhätische Bahn, gültig ab 10. Dezember 2023 bis auf weiteres (weisser Punkt: Halt / weisser Punkt mit schwarzem Kreuz: Halt auf Verlangen / weisser Punkt mit grauem Kreuz: Halt / Halt auf Verlangen zeitweise gemäss Fahrplan)

Auf die Bahnangebote abgestimmt übernehmen Postauto und der Chur Bus die Feinverteilung in der Region und in die Tourismusdestinationen. Chur Bus bedient neben dem gesamten Stadtgebiet von Chur weitere Ortschaften der Agglomeration Chur, Postauto übernimmt zusätzlich zur Feinverteilung auch die Kurse in die Tourismusdestinationen:

- Linie 10, Chur Bus 10: Bahnhof Chur – Domat/Ems – Tamins Unterdorf
- Linie 3, Chur Bus und Postauto: Stadtgebiet Chur – Haldenstein – Trimmis/Untervaz
- Postautolinie Nr. 41: Chur – Peist
- Postautolinie Nr. 42: Chur- Tschierschen
- Postautolinie Nr. 81: Chur - Tamins - Flims/Laax - Falera
- Postautolinie Nr. 171: Chur - Bellinzona
- Postautolinie Nr. 182: Chur – Lenzerheide (-Davos/Tiefencastel)

In Arosa verkehrt des Weiteren der ArosaBus mit zwei Linien. In Flims-Laax-Falera werden die Ortschaften der Weissen Arena mit einer Shuttle-Buslinie verbunden, zusätzlich wird ein Nightliner angeboten sowie Ortsbusse welche nur innerhalb der einzelnen Gemeinden verkehren.

## Verkehrsdrehscheiben

Im Rahmen der Erarbeitung des AP 5G wurde eine klare Konzeption zu Verkehrsdrehscheiben (VDS) erarbeitet, welche auf der Methodik des Bundes basiert. Die agglomerationsspezifische Anpassung (z. B. Berücksichtigung Anbindung an Bergtourismus sowie Umgebungsqualität) führte zur Definition von fünf VDS-Typen:

- Zentrumsdrehscheibe
- Regionaldrehscheibe mit Zentrumsfunktion (berücksichtigt die Umgebungsqualität)
- Regionaldrehscheibe ohne Zentrumsfunktion
- Lokaldrehscheibe
- Tourismusdrehscheibe (berücksichtigt auch Anbindung an Bergtourismus mit Seilbahnen)

In der Agglomeration Chur wurden zwölf VDS-Standorte identifiziert (vgl. Abbildung 36). Je VDS-Typ wurden die Qualitätsanforderungen bestimmt. Für alle VDS-Standorte wurde der Ist-Zustand beschrieben sowie der Handlungsbedarf (Abweichungen zur Qualitätsanforderung) definiert (vgl. Anhang A2). Der identifizierte Handlungsbedarf dient als Basis für die Aufwertung der VDS im Rahmen bereits in Planung stehender Massnahmen des AP 4G respektive für künftige Aufwertungsmassnahmen.

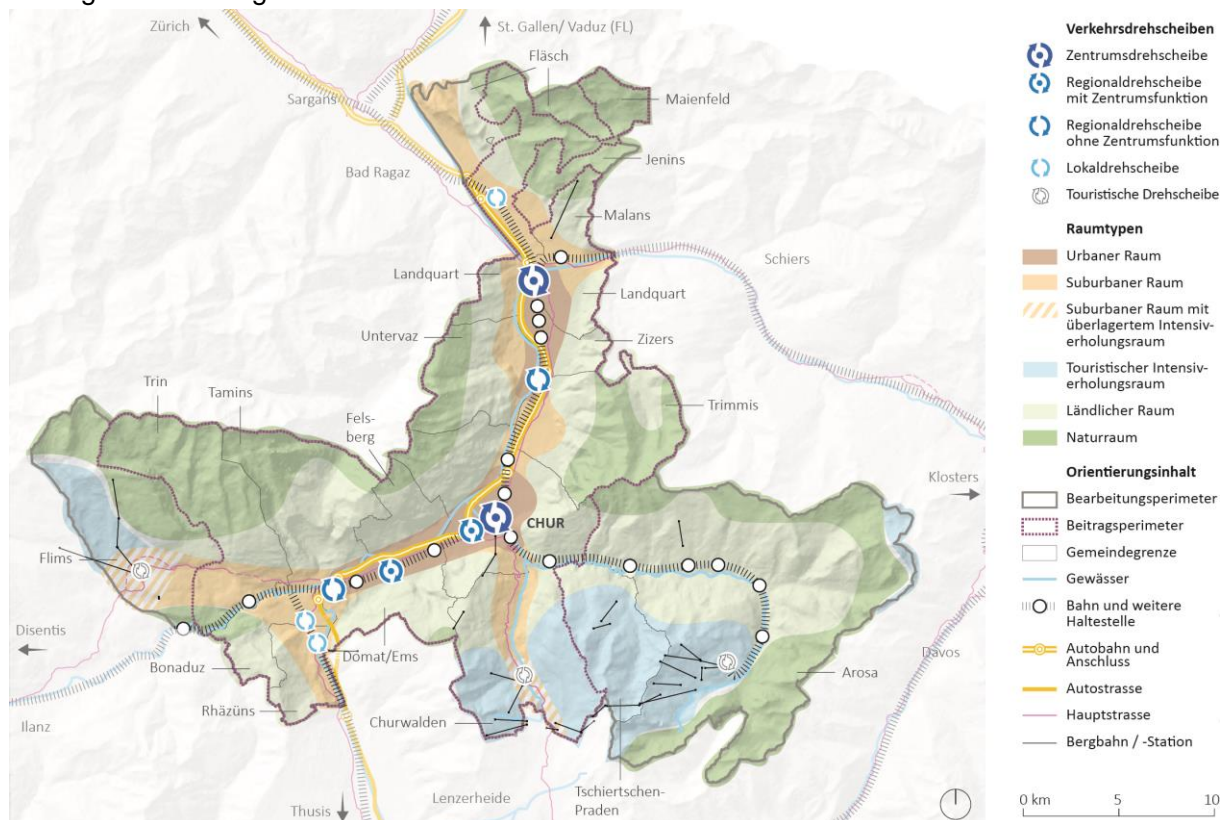


Abbildung 38: Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Chur (Stand: 2024)

## Nachfrage

Ca.  $\frac{3}{4}$  der Fahrgastfrequenzen im Öffentlichen Verkehr in Graubünden sind dem Freizeitverkehr zuzuschreiben. Beliebte Tourismusstrecken der RhB ab Chur und Landquart sind:

- Albulalinie Chur – St. Moritz
- Surselvalinie Chur – Disentis
- Landquart – Klosters mit Weiterfahrt nach Davos bzw. via Vereina nach St. Moritz oder Scuol



Auf diesen Strecken variieren die Frequenzen saisonal stark und sind während den Tourismushauptsaisons sehr hoch. Auch die Postautolinien Chur – Flims – Laax sowie Chur – Lenzerheide verdanken die hohen Fahrgastfrequenzen grösstenteils dem Freizeitverkehr.

Im Churer Rheintal verkehren zwei RhB S-Bahn-Linien, die S1 Schiers – Thusis sowie die S2 Schiers – Rhäzüns. Zudem verkehrt auf dem Normalspurnetz die S12 von Turbo zwischen Chur und Maienfeld und weiter nach Sargans. Diese S-Bahnlinien werden hauptsächlich vom Berufs- und Schülerverkehr genutzt und haben während der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend die höchste Auslastung. Im Churer Rheintal verkehren diverse Regionalbuslinien sowie Stadtbuslinien innerhalb von Chur. Regional- und Stadtbuslinien sind teilweise miteinander verknüpft und haben ihre höchsten Frequenzen ebenfalls im Pendlerverkehr während der Hauptverkehrszeit.

### Verlustzeiten ÖV

An Spitzentagen steht der strassengebundene ÖV zwischen Chur und Lenzerheide sowie Tamin und Flims im Stau. Bei der Zufahrt zur Ems-Chemie entsteht zudem durch den Bahnbetrieb eine Stausituation für den MIV.

In der Stadt Chur treten auf den stark belasteten Achsen des MIV erhebliche Verlustzeiten für den Busverkehr auf. In der Abendspitzenstunde sind die Kasernenstrasse in beiden Richtungen und die Masanserstrasse stadtauswärts stark betroffen (vgl. Abbildung 37). In der Morgenspitzenstunde sind die Behinderungen mutmasslich geringer und treten eher stadteinwärts auf (ewp 2017, GVK Chur). In der Region Landquart kann der Anschluss Bahn - Bus am Bahnhof Untervaz und Landquart (Linie Landquart – Untervaz) nicht immer gewährleistet werden.

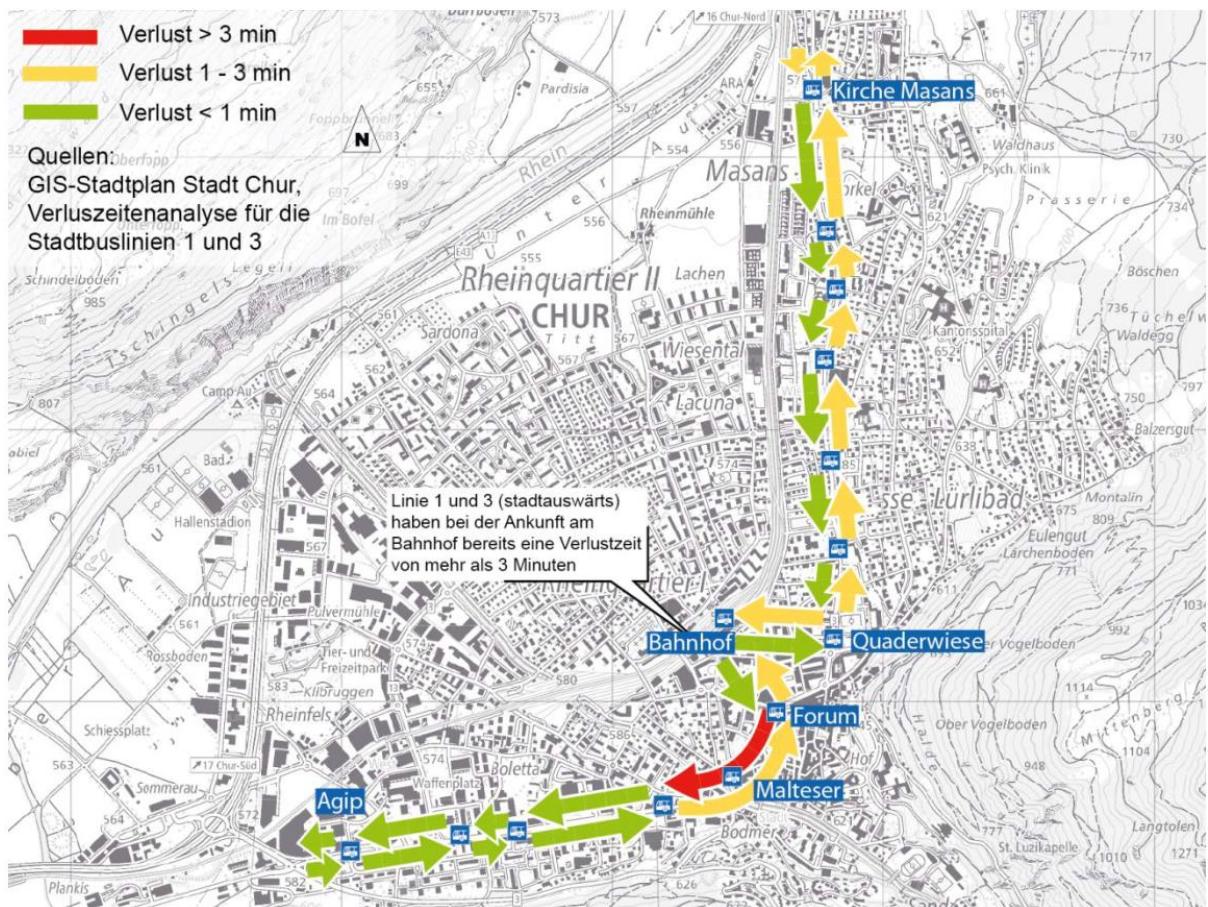


Abbildung 39: Ergebnis Verlustzeitenanalyse Buslinie 1 (Agip-Forum) und 3 (Quaderwiese-Kirche Masans) für die Abendstunden zwischen 16 und 18 Uhr (Quelle: ewp 2017)

## ÖV-Erschliessungsgüte

Die ÖV-Güteklassen A und B sind nur im unmittelbaren Umfeld um die Bahnhöfe Chur, Landquart und Reichenau-Tamins vorhanden (vgl. Analysekarte öffentlicher Verkehr). Der Bahnhof Reichenau-Tamins liegt jedoch aufgrund seiner topographischen Lage abseits des Siedlungsgebiets. Zusätzlich werden die ÖV-Gütekategorie B an folgenden Lagen erreicht: Bahnhof Domat/Ems; Grossteil der Stadt Chur (ab Bahnhof entlang Achsen Kasernenstrasse und Masanserstrasse sowie an der Bushaltestelle Chur, Austrasse); Bushaltestelle Flims Dorf, Bergbahnen. Die weiteren Siedlungsgebiete sind zum grossen Teil mit der ÖV-Gütekategorie C und D erschlossen (detaillierte Aussagen dazu vgl. Kapitel 4.2.2).

Im AP 5G wird grundsätzlich auf die ÖV-Güteklassen des Bundes abgestützt. Da die Agglomeration Chur stark durch den Tourismusverkehr geprägt ist, hat der Kanton Graubünden eine kantonale Adaption der ÖV-Güteklassen erarbeitet. Zur Hauptsaison gibt es zusätzliche ÖV-Verbindungen und aus diesem Grund verbessert sich die ÖV-Gütekategorie in den Tourismusgebieten wie Flims, Arosa oder Tschierschen-Praden (vgl. Abbildung 38 und Abbildung 39).

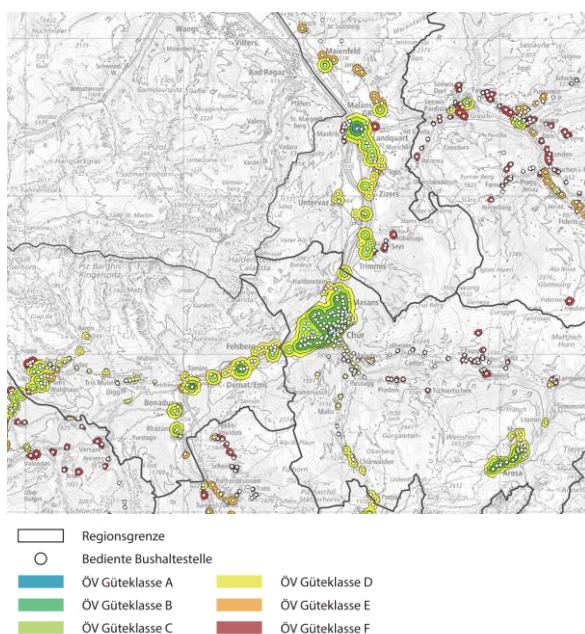


Abbildung 40 ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2023, Hauptsaison (Quelle: ARE, AEV GR)

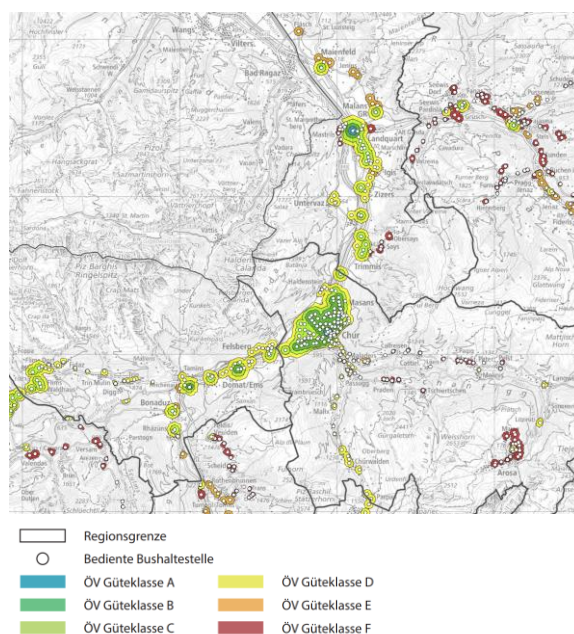


Abbildung 41 ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2023, Nebensaison (Quelle: ARE, AEV GR)

## Benutzerfreundlichkeit und Image des öffentlichen Verkehrs

Mit «Chur Bus» und «Engadin Bus» betreibt die Bus und Service AG (ehemals Stadtbuss Chur AG) zwei Busnetze im Kanton Graubünden. Im Rahmen einer Erhebung zur Kundenzufriedenheit der Jahre 2015-2016 (Forschungsinstitut Link (2016)), wurde eine hohe Gesamtzufriedenheit mit der Bus und Service AG erhoben. Höchste Zufriedenheitswerte erreichten die Distanz zu den Haltestellen und die Informationsmöglichkeiten zu Hause. Das Image der Bus und Service AG ist stabil, die Firma wird als verantwortungsbewusst wahrgenommen. Optimierungspotenzial lässt sich in folgenden Bereichen feststellen: Zuverlässigkeit (Sicherstellung von Anschlüssen bzw. das Abwarten von Anschlüssen), Information bei Betriebsstörungen und Betriebszeiten am Abend.

Mit dem Bündner Generalabonnement (BüGA) besteht ein öVAbonnement für das gesamte Kantonsgebiet (Erweiterung bis Sargans seit 10. Dezember 2023), inklusive 20-50% Ermässigung auf viele Bergbahnen. Mit Transreno existiert im Raum Agglomeration Chur ein Tarifverbund von Chur Bus, PostAuto, SBB sowie der Rhätischen Bahn (RhB):



- Für den Grossraum Chur zwischen Landquart und Rhäzüns muss nur noch ein Ticket für Bahn, Postauto oder den Chur Bus gelöst werden. Die Tarife sind überall die gleichen. Sämtliche Fahrausweise werden zwischen Landquart und Chur auch von der SBB akzeptiert.
- Im TransReno-Gebiet sind Einzelbillette und Streckenabonnemente wahlweise auf Bahn (RhB und SBB) und Bus (Postauto und Churbus) gültig. Als Beispiel kann mit einem Fahrausweis Chur – Landquart auch via Ortszentrum von Trimmis gefahren werden. Modulabos werden hauptsächlich dafür verwendet, wenn jemand regelmässig zwischen Tarifverbünden oder ausserhalb eines Tarifverbundes pendelt. Beispielsweise für die Strecke Chur – Sargans gibt es ein normales Streckenabo, welches nur die Bahn inkludiert. Das Modulabo für die gleiche Strecke beinhaltet jeweils auch den öV in der Stadtzone von Chur sowie in Sargans (Ostwindzone Sargans).
- Für das Stadtgebiet Chur (inkl. Haldenstein, Maladers und Felsberg) ist das TransReno Abonnement (Monats-, Halbjahres- und Jahresabo) erhältlich.

In den Tourismusorten der Agglomeration Chur existieren folgende Angebote für die Gäste:

- Die Arosa Card garantiert Gratisfahrten mit dem Bus im Dorf Arosa sowie mit der Rhätischen Bahn auf der Strecke zwischen Lüen-Castiel bis Arosa.
- In Flims-Laax-Falera ist mit der Gästekarte oder mit dem Einheimischenausweis das gesamte Busangebot gratis (15'-Takt Flims-Laax; Falera und Fidaz 30'-Takt).

#### 4.4.5 Erreichbarkeit ÖV und MIV

##### Erreichbarkeit von Destinationen ausserhalb der Agglomeration Chur

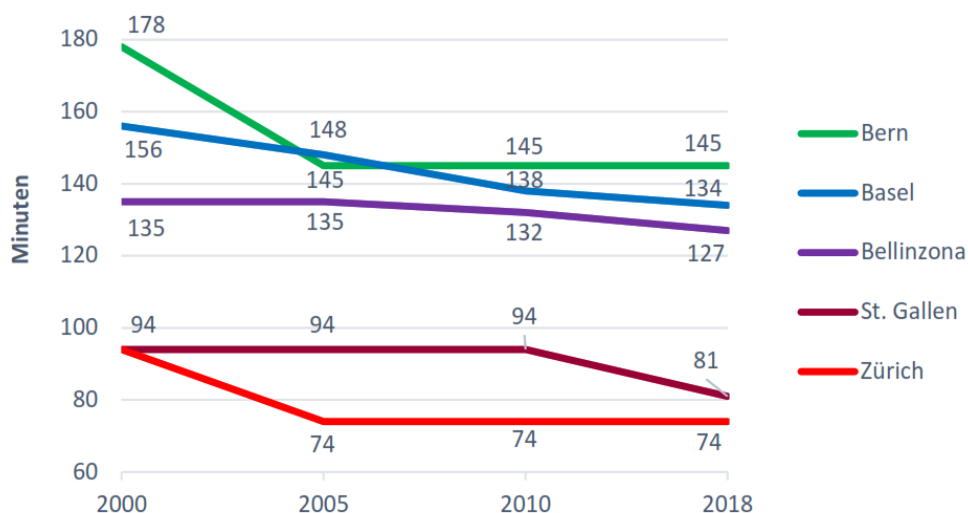


Abbildung 42 Fahrzeiten mit dem ÖV ab Chur 2000 – 2018 (ARE GR 2018, Raumentwicklung GR)

Seit 2000 hat sich die Anbindung des Kantons Graubünden mit dem ÖV an ausserkantonale Zentren deutlich verbessert (vgl. Abbildung 40), dies dank einem grösseren Angebot an Zugverbindungen und attraktiverer Gestaltung mit Fokus auf die Verbindung nach Zürich und St.Gallen. Mit der Einführung der ICE-Verbindungen von Deutschland direkt nach Graubünden konnte ein langjähriges Anliegen umgesetzt werden.

Dank dem Angebotsausbau ist der ÖV auf den Relationen Chur nach Bern, Basel, St.Gallen und Zürich schneller oder gleich schnell wie der MIV. Nach Mailand und Bellinzona ist die Reisezeit mit dem MIV leicht und nach Stuttgart und München deutlich kürzer als mit dem ÖV (vgl. Abbildung 43). Der Anschluss an den Flughafen Zürich ist zwar schnell erreichbar, aller-

dings ohne Direktverbindung für den Tourismusverkehr wenig attraktiv. Via St.Margrethen existiert mit dem IR13 eine stündliche Direktverbindung von Chur nach Flughafen Zürich, welche jedoch 50 Minuten länger dauert und nur bis Dezember 2024 verfügbar war.

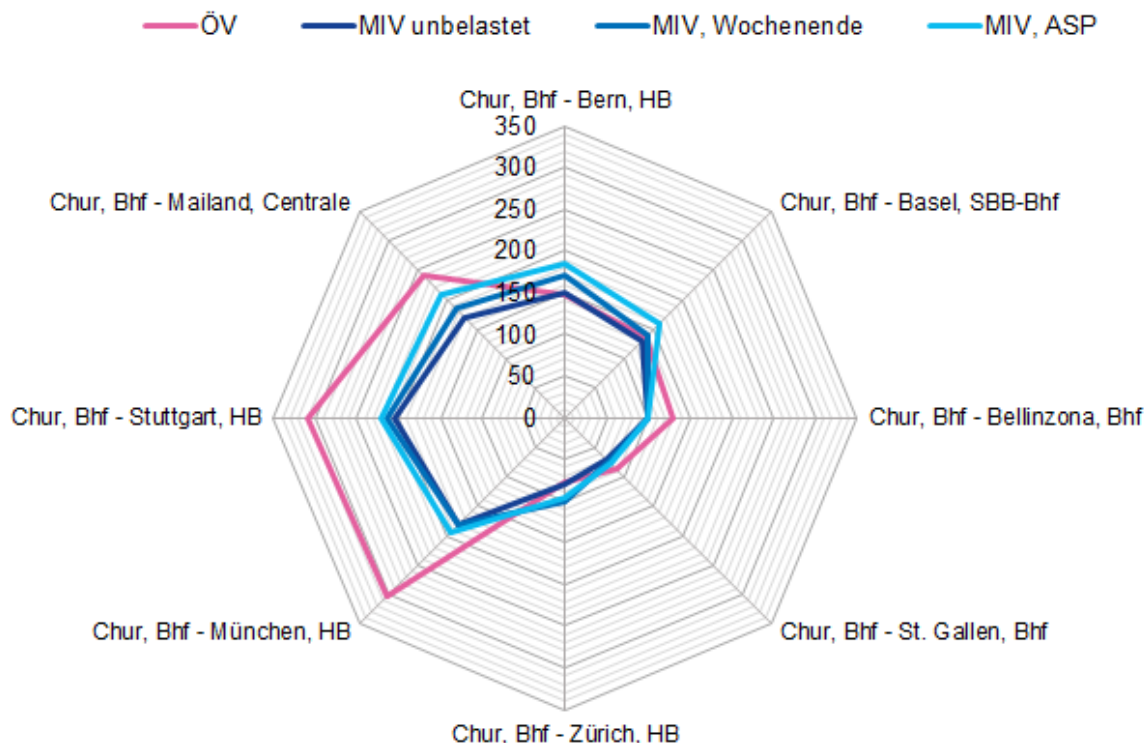


Abbildung 43 Erreichbarkeit von Destinationen ausserhalb der Agglomeration Chur (Datenquellen: ÖV – Fahrplananfrage auf sbb.ch zu schnellster Verbindung, unabhängig der Anzahl Umsteigevorgänge; MIV – Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage Juli 2019)

### Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration Chur

Solange ausschliesslich die Punkt-Punkt-Beziehungen aus den Agglomerations-Gemeinden in die beiden Zentren betrachtet werden, sind die Reisezeiten von MIV und ÖV auf einer Reihe von Verbindungen vergleichbar, zum Teil im ÖV sogar deutlich kleiner (Abbildung 42). Das hängt unmittelbar damit zusammen, ob die Verbindung ausschliesslich auf der Schiene und somit ohne Buszubringer zum Bahnhof oder ins Zentrum erfolgt. Umsteigevorgänge erhöhen die Reisezeit im ÖV markant; das gilt auch für Beziehungen, deren Ziel nicht unmittelbar im Bahnhofsumfeld des jeweiligen Agglomerationszentrums liegt.



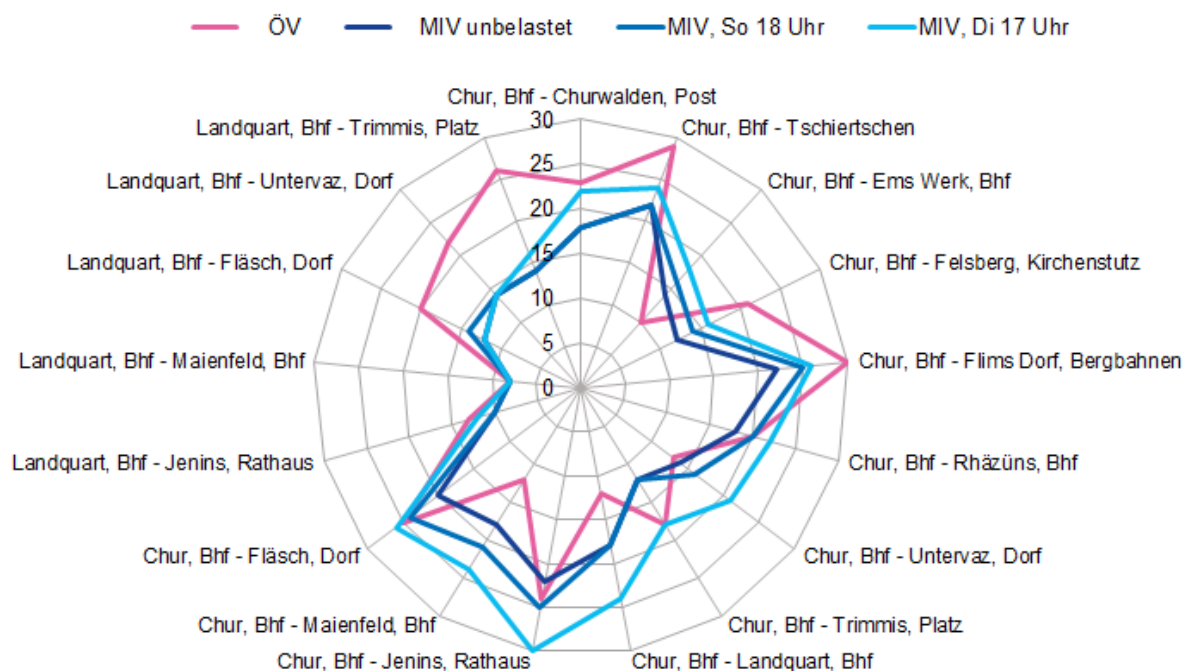


Abbildung 44 Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration Chur (Datenquellen: ÖV – Fahrplananfrage auf sbb.ch zu schnellster Verbindung, unabhängig der Anzahl Umsteigevorgänge; MIV – Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage Juli 2019)

### Erreichbarkeit innerhalb der Stadt Chur

Der Reisezeitenvergleich im GVK Chur 2030 (ewp 2017) zeigt, dass der ÖV gegenüber dem MIV heute im Binnenverkehr nur auf den Radialen zum Bahnhof konkurrenzfähig ist. Auf allen übrigen Beziehungen sind die ÖV-Reisezeiten dagegen deutlich grösser, da Tangentialen und Durchmesserlinien fehlen. Mit dem Velo ist man im Binnenverkehr in der Regel schneller unterwegs als im ÖV und oft nur wenig langsamer als im MIV. Bei den Beziehungen in angrenzende Gemeinden weist der MIV hinsichtlich Fahrzeiten mehrheitlich grosse Vorteile auf, da die Distanzen zwischen den Siedlungsgebieten vergleichsweise gross sind.

### E-Mobilität beim ÖV

Die Bündner Regierung hat im Jahr 2015 die Klimastrategie für den Kanton Graubünden verabschiedet. Für die Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen ist dazu der Handlungsschwerpunkt definiert worden, dass der Energieverbrauch gesenkt und die Ressourceneffizienz gesteigert wird, z. B. durch den Einsatz von Elektrobussen.

Der Kanton Graubünden hat mit PostAuto und Repower AG am 14. Juni 2019 eine Absichtserklärung zur Elektromobilität unterzeichnet. Die Partner verfolgen mit ihrer Zusammenarbeit im Projekt «ELMO-GR» (Elektromobilität in Graubünden) das übergeordnete Ziel, gemeinsam eine Flotte von batterie-elektrischen Bussen für den öffentlichen Verkehr in Graubünden aufzubauen und zu betreiben. Dabei wird auf die Erfahrungen, die in den letzten acht Jahren mit Pilotprojekten in Sarnen, Interlaken, Saas-Fee und Valposchiavo gesammelt wurden, abgestützt. Diese Pilotprojekte haben gezeigt, dass der betriebliche Langzeiteinsatz von einzelnen Elektrobussen technisch möglich ist. Im Kanton Graubünden sollen die Postautos bis 2036 vollständig mit alternativen Antrieben verkehren. Als erster Schritt wurden 2023 bereits die Linien 90.003, 90.021, 90.022 und 90.023 auf batterieelektrische Busse umgestellt. Die übrigen PostAuto-Linien in der Agglomeration Chur sollen zwischen 2027 und 2036 auf Elektrobuse umgestellt werden.

Beim Chur Bus wurde vor 30 Jahren im Rahmen des Massnahmenplans Luft die Einführung von Trolleybussen diskutiert, aber aus Kostengründen wieder verworfen und stattdessen auf

hocheffiziente Filtersysteme gesetzt. Auch der Einsatz eines Batteriebusses auf der Altstadtlinie musste vor 20 Jahren wegen schwerwiegender technischer Probleme wieder abgebrochen werden. 2023 wurde nun ein neues Projekt zur Einführung batterieelektrischer Busse samt entsprechender Ladeinfrastruktur gestartet, nachdem ein Pilotbetrieb mit einem Batteriebus im Oberengadin erfolgreich verlief. Die Umsetzung soll ab 2026 phasenweise erfolgen. Für die Ortsverkehrs-Linien 2, 4, 5, 6 und 9 wird momentan die Umsetzungsstrategie und die technischen Unterlagen für die Ladeinfrastruktur von einem externen Planer ausgearbeitet.

#### 4.4.6 Fussverkehr

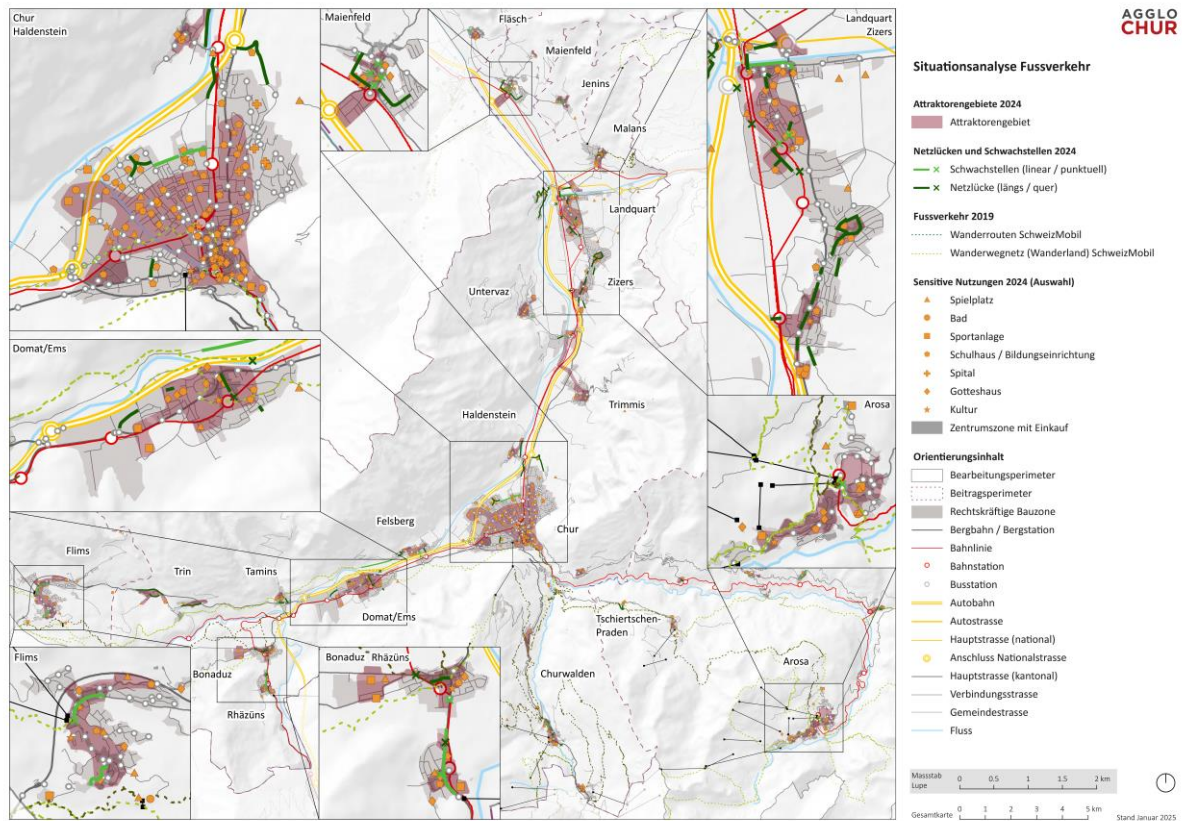


Abbildung 45: Situationsanalyse Fussverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Wanderwege

Das Wanderwegnetz wurde im regionalen Richtplan Langsamverkehr (GR 2010) festgelegt und entspricht grundsätzlich dem signalisierten Wegnetz gemäss kantonalem Inventarplan, ergänzt durch kommunale Signalisationsprojekte und den übergeordneten Routen Nr. 6, 43, 72 und 85. Die Gemeinden haben auf Basis des regionalen Richtplans ihre Erschliessungsplanungen angepasst. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Wanderwegnetzes auf Stufe Agglomeration für die Abstimmung Siedlung-Verkehr sind in der Analysekarte Fussverkehr 2024 die Wanderwegen und das Wanderwegnetz von SchweizMobil dargestellt, welche mehrheitlich die Intensiverholungsgebiete sowie die siedlungsnahen Erholungsgebiete gemäss Analysekarte Freizeit und Erholung 2024 erschliessen.

#### Kommunale Fusswegnetzplanung

Dem Fussverkehr innerhalb und zwischen den Siedlungen steht ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr zur Verfügung, die teils im Strassenraum und teils getrennt vom Strassenverkehr verlaufen. Das Fusswegnetz ist in den Erschliessungsplanungen der Gemeinden festgelegt, auf kantonaler und regionaler Stufe stehen keine weiteren Grundlagen zur Verfügung. Die Stadt Chur hat im Rahmen ihres GVK (ewp 2017) und im

speziellen in der Mobilitätsstrategie Chur 2030 (Chur, 2017 MSC) eine Teilstrategie zum Fuss- und Veloverkehr definiert. Gemäss Plan wird eine neue MSC 2040 erst anfangs 2025 genehmigt, weswegen das AP 5G noch nicht darauf basiert. Ein kommunaler Fusswegnetzplan mit vollständigem, bestehenden Fusswegnetz und Netzlücken sowie erfassten Schwach- oder Problemstellen liegt in den Gemeinden Landquart, Bonaduz und Rhäzüns vor (als Teil der jeweiligen kommunalen Gesamtverkehrskonzepte).

### **Schwachstellen und Netzlücken**

Das Fusswegnetz in der Agglomeration ist bei der Erarbeitung des AP 5G erstmals agglomerationsweit systematisch betrachtet worden. Im Rahmen von Gemeindegesprächen zwischen Kanton und Gemeinden wurde das kommunale Fusswegnetz thematisiert und aufgenommen mit folgenden Inhalte:

- Attraktorengelände: Gebiete, welche die wichtigsten Ziele des täglichen Verkehrs umfassen wie z.B. Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufszentren etc. In diesen Gebieten ist die Qualität der Fussverkehrsinfrastrukturen besonders relevant.
- Netzlücken längs: fehlende Wege oder Trottoirs.
- Netzlücken quer: fehlende Strassenquerungen.
- Lineare bzw. punktuelle Schwachstellen: qualitative Mängel bestehender Wege, Trottoirs oder Querungen bezüglich Attraktivität, Sicherheit, Hindernisfreiheit.

Abbildung 45 zeigt die Attraktorengelände sowie die identifizierten Schwachstellen und Netzlücken. Insgesamt wurden 107 agglomerationsrelevante Schwachstellen bzw. Netzlücken im Fusswegnetz der Agglo Chur identifiziert. Die Tabelle im Anhang 3 zeigt alle erfassten Schwachstellen und Netzlücken und wie sie gelöst werden. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass

- 5 Schwachstellen bzw. Netzlücken im Rahmen von AP 4G-Massnahmen gelöst werden.
- 23 Schwachstellen bzw. Netzlücken im Rahmen von AP 5G-Massnahmen gelöst werden.
- für 51 Schwachstellen bzw. Netzlücken die Massnahmenumsetzung ausserhalb des AP erfolgt.
- für 28 Schwachstellen bzw. Netzlücken aktuell keine Massnahmenumsetzung geplant ist.

#### 4.4.7 Veloverkehr

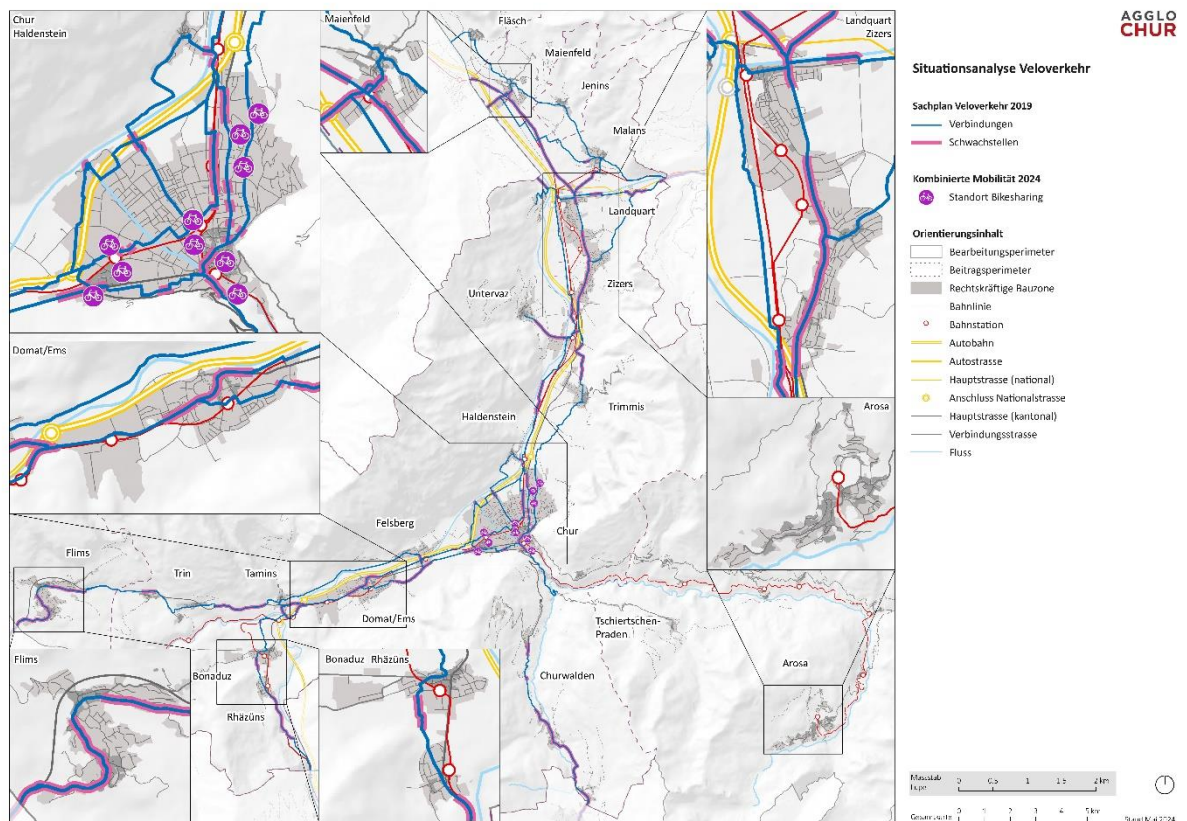


Abbildung 46: Situationsanalyse Veloverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### Velonetz: Angebot, Schwachstellen und Potenzial

Im Kanton Graubünden ist Projektierung, Bau und Unterhalt von Radweganlagen eine kommunale Aufgabe. Beim Bau von Veloverkehrsinfrastrukturen kann der Kanton Beiträge von 50 - 80% bei Radweganlagen des Alltagsverkehrs bzw. 30 - 60% für Radweganlagen des Freizeitverkehrs und Wanderwege leisten. Um den Radverkehr zu stärken, übt der Kanton auch beratende und koordinierende Tätigkeiten aus. Die in der Strassenverordnung seit 2016 vorgeschriebene Sachplanung für das Radwegnetz ist 2019 ausgearbeitet und festgesetzt worden (TBA 2019). Änderungen an der Sachplanung können über die regionalen Richtpläne erfolgen. Die Analysekarte Veloverkehr 2024 enthält die im Rahmen des Sachplans erhobenen Ausgangsnetze und deren Schwachstellen (Stand 2019) sowie seit AP 5G die Bikeshaaring-Standorte (Stand 2024).

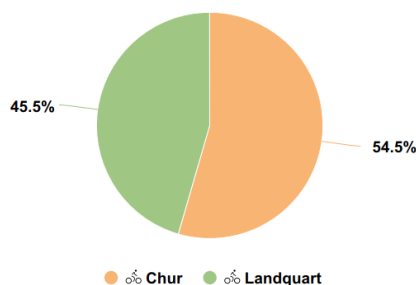
Durch das Gebiet der Agglomeration Chur führen zwei nationale Velorouten Nr. 2 Rhein-Route (Basel-Bodensee-Chur-Andermatt) und Nr. 6 Graubünden-Route (Chur-Bellinzona/Martina) von Schweiz Mobil. Sie dienen dem touristischen Fernverkehr und dem regionalen Freizeitverkehr sowie - zumindest auf gewissen Teilstrecken - auch dem örtlichen und überörtlichen Pendler- und Einkaufsverkehr. Des Weiteren quert der Umweltveloweg Zürich – Chur seit Juni 2016 das Gebiet der Agglomeration Chur. Die Umweltvelowege werben die offiziellen Velorouten mit Erlebnisstationen zum Thema Umwelt auf.

Verlässliche Angaben zur Nachfrage im Veloverkehr sind für die nationale Veloroute Nr. 2 im Querschnitt Zizers/Untervaz vorhanden, die vor allem dem Freizeitverkehr, aber auch dem Pendler- und Einkaufsverkehr dient. In diesem Querschnitt wird das Verkehrsaufkommen der Velofahrer mit einer automatischen Zählanlage in Trimmis erhoben. Die Strecke weist Alltags-



charakter auf mit Spitzen zu Pendlerzeiten (vgl. Abbildung 46). Die hohen Werte Mitte Nachmittag sowie an den Wochenenden zeigen aber auch den ausgeprägten Freizeitcharakter dieser schweizweit sehr populären Veloroute (SchweizMobil 2019). Das Verkehrsaufkommen nach Richtung zeigt, dass mehr Velos nach Chur fahren. Die Jahresganglinie bestätigt den saisonalen Einsatz des Velos von ca. Mitte März bis Mitte September, teilweise mit Spitzen an sonnigen Feiertagen.

Verkehrsaufkommen nach Richtung



Tagesganglinie, Werktag (Stundenwerte)

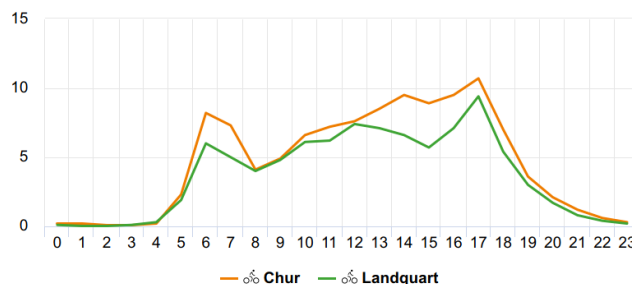


Abbildung 47 Velo-Verkehrsaufkommen nach Richtung nationale Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

Abbildung 48 Tagesganglinie, Werktag auf nationaler Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

Jahresganglinie (Wochenwerte)

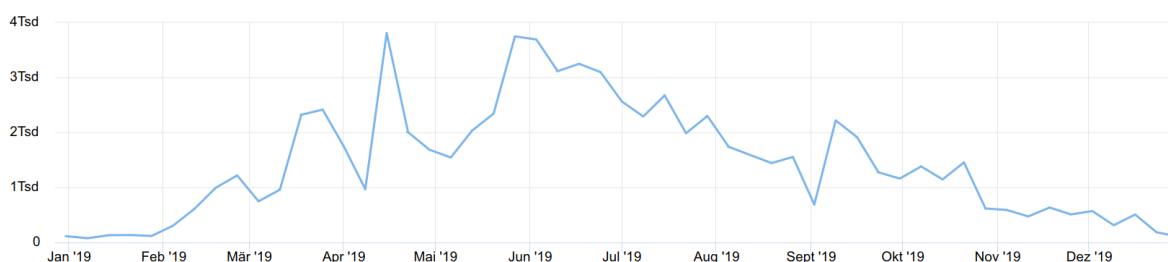


Abbildung 49 Jahresganglinie auf der nationalen Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

In den Gesamtverkehrskonzepten Region Imboden und Region Landquart wurden verschiedene Schwachstellen auf dem regionalen und kantonalen Velonetz identifiziert (vgl. Analysekarte Veloverkehr). Für den Sachplan Veloverkehr hat der Kanton eine Potenzialkarte Veloverkehr erarbeitet (vgl. Abbildung 50). Dabei wurden folgende Annahmen für die Berechnung des Potenzials getroffen:

- Grundlage Verkehrsmodell Kanton Graubünden 2010, mit Modalsplit-Anteil Veloverkehr gemäss Mikrozensus 2010
- Annahme von Wunschlinien, als gebündeltes Potenzial zwischen zwei Punkten
- Umrechnung Distanzen in Leistungskilometer für die zweckmässige Abbildung der Höhendifferenzen

Die resultierende Karte zeigt, dass insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen der Agglomeration Chur mit einem hohen bis sehr hohen Potenzial für den Veloverkehr ausgegangen wird. Im Rahmen des AP 5G wird angenommen, dass dieses Potenzial noch höher ist, da a) das Jahr 2040 betrachtet wird, b) der Modalsplit-Anteil Veloverkehr gegenüber dem Mikrozensus 2010 erhöht werden soll (vgl. Kapitel 5) und c) der Anteil an E-Bikes und damit die zurückgelegten Distanzen in den letzten Jahren insbesondere im Kanton Graubünden stark gestiegen sind.



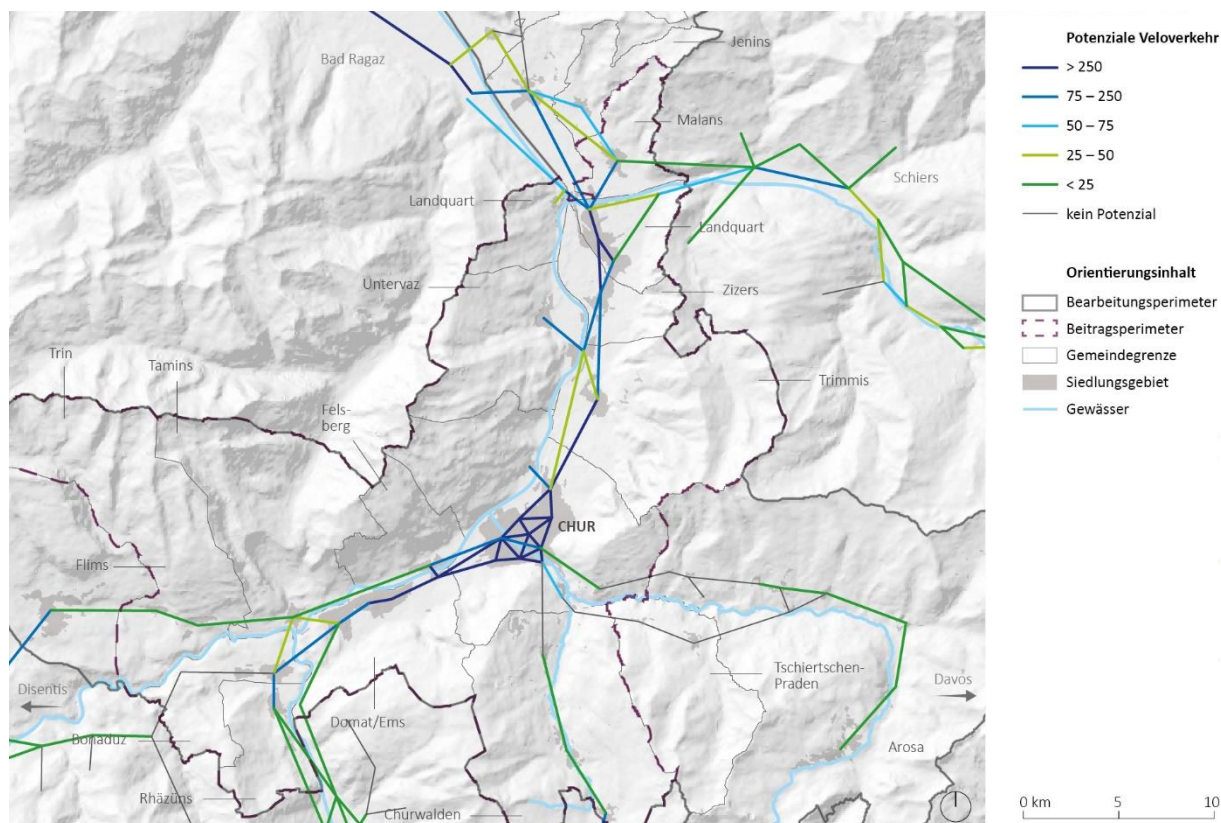


Abbildung 50 Karte mit berechneten Potenzialen (Personen pro Tag) für den Veloverkehr 2030, Auszug Agglomeration Chur (Quelle Daten: TBA 2019)

#### 4.4.8 Kombinierte Mobilität

##### **Car-Sharing / Car-Pooling**

In der Agglomeration Chur befinden sich zehn Mobility-Standorte: Fünf befinden sich in der Stadt Chur sowie je einer in Landquart, Domat/Ems, Felsberg, Malans und Flims. Zudem gibt es in Flims und Trin zwei weitere Car-Sharing-Angebote des Unternehmens Sponti-Car. In der Agglomeration Chur existieren im 2024 beim Autobahnanschluss Landquart, Chur Süd und Reichenau bewirtschaftete Parkieranlagen für Fahrgemeinschaften, beim Autobahnanschluss Zizers ist eine zusätzliche geplant. Mit zwei Taxito-Standorten in der Stadt Chur, besteht zudem eine spontane Fahrgemeinschaft, welche Mitfahrende sicher und günstig an ihr Ziel bringt.

##### **Park + Ride**

In der Agglomeration Chur bestehen knapp 1'500 P+R-Parkplätze. 950 davon, d.h. rund zwei Drittel, werden in der Anlage Obere Au in Chur angeboten, 120 beim Bahnhof Chur und knapp 200 beim Bahnhof Landquart. Der Rest verteilt sich auf diverse kleinere Anlagen (vgl. Anhang A4 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität; Stand Dezember 2023).

##### **Bike + Ride**

In der Agglomeration Chur existieren mutmasslich rund 2'800 B+R-Plätze bei Bahn- oder Bushaltestellen (vgl. Anhang A4 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität; Stand Dezember 2023). Der Bahnhof Chur verfügt über eine Velostation im Norden (Gürtelstrasse) und im Süden (Bahnhofplatz) inklusive E-Bike-Aufladestation und Werkzeug für Kleinreparaturen; gesamthaft werden am Bahnhof Chur 1'200 Velo-Abstellplätze angeboten. An den Bahnhöfen Chur West, Domat/Ems sowie Landquart wurde das Angebot enorm ausgebaut, sodass je ca. 250 B+R-Plätze zur Verfügung stehen.

### **Bike-Sharing**

Die Stadt Chur verfügt seit September 2023 über ein Bike-Sharing-Angebot mit 60 Velos (60% E-Bikes, 40% Velos ohne elektrische Unterstützung). Im Juli 2024 wurde das Angebot auf rund 20 Bike-Sharing Stationen mit 100 Fahrzeugen erweitert. Unter anderem stehen auch fünf E-Cargobikes zur Verfügung. Das stationsbasierte Bike-Sharing wurde durch Pro Velo Graubünden in Zusammenarbeit mit dem Kanton lanciert. Das Projekt läuft unter dem Namen "Mooinz". Jede Station wird von einem standortspezifischen Partner unterstützt. Das Finanzierungsmodell zeigt ein grosses Interesse von Seiten der beteiligten Arbeitgeber. Die hohe Anzahl an verzeichneten Fahrten unterstützen diese Erkenntnis. Eine Erweiterung des Angebots auf umliegende Gemeinden wird geprüft. In der Gemeinde Landquart kann ausserdem ein Carvelo2go in der Bibliothek und damit in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof gebucht werden. Ausserdem prüft die Gemeinde zur Reduktion des motorisierten Binnenverkehrs innovative Mobilitätsformen wie z.B. Haveboard oder Segway. Auch in Domat/Ems steht ab 2024 ein Carvelo2go zur Verfügung. Die Gemeinde Malans prüft die Anschaffung von Cargo-Bikes.

## **4.4.9 Parkierung / Mobilitätsbeeinflussung**

### **Öffentlich zugängliche Parkplätze / Parkplatzbewirtschaftung**

In der Agglomeration Chur gibt es etwas mehr als 12'000 öffentlich zugängliche Parkfelder (vgl. Anhang A5 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, Stand Dezember 2024). Grundsätzlich liegt die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Verantwortung der Gemeinden. In der Stadt Chur und in den grösseren Agglomerationsgemeinden wie beispielsweise Landquart, Zizers und Malans sind die meisten öffentlich zugänglichen Parkplätze mit Gebühren bewirtschaftet und somit auch jene der publikumsorientierten Nutzungen, teilweise ist die Nutzung auch nur zeitlich begrenzt, d.h. blaue Zone. Ebenso sind in den touristischen Orten Arosa, Churwalden und Flims die Parkplätze mehrheitlich bewirtschaftet. Im öffentlichen Raum von einigen kleinen Gemeinden sowie bei den meisten privaten Betrieben ist Parkieren noch gratis. In der Innenstadt von Chur ist ein Parkleitsystem zur effizienten Lenkung des Verkehrs zu den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Bearbeitung und soll Ende 2024 abgeschlossen werden.

Ausgelöst durch die Massnahme Parkraummanagement im AP 4G wurde ein Konzept zur überkommunal koordinierten Regelung der Bewirtschaftung von Parkplätzen im Talboden des Rheintals erarbeitet (ARE GR, 2025). Den Gemeinden und Regionen dient es als Leitfaden für die Erstellung und Bewirtschaftung von privaten Parkplätzen und solchen auf öffentlichem Grund. .

### **Private PW- und Velo-Abstellplätze**

Generell definieren die Gemeinden in ihren Baugesetzen und Parkplatzverordnungen einen Mindestbedarf an PW-Abstellplätzen, meistens unter Einbezug der ÖV-Erschliessung. Häufig wird auch auf die einschlägige Schweizer Norm referenziert. Auf die Festlegung einer Obergrenze, d.h. einer maximal zulässigen Zahl für eine Nutzung wird dagegen verzichtet; aktuell verfügt keine Gemeinde oder Stadt der Agglomeration Chur über eine Obergrenze. In einigen Gemeinden gibt es die Möglichkeit, für autoarme/autofreie Nutzungen den Pflichtparkfelderbedarf zu unterschreiten, wenn z. B. mit einem Mobilitätskonzept ein reduzierter Bedarf an Parkfeldern nachgewiesen wird (Chur, Landquart, Malans, Untervaz, Churwalden). Auf kantonaler Ebene gibt es keine gesetzliche Grundlage für die Einführung einer Bewirtschaftungspflicht.

Die Bestimmungen zum Mindestbedarf an Velo-Abstellplätzen sind uneinheitlich, zum Teil fehlen sie ganz. Beispielsweise schreibt die Stadt Chur minimal erforderliche Anzahl Velo-Abstellplätze für Dienstleistungs-, Einkaufs- und Arbeitsplatznutzungen vor, nicht aber für die Wohnnutzung. Die Gemeinde Landquart hat eine fast identische Regelung mit dem Unterschied, dass auch für die Wohnnutzung ein Mindestbedarf definiert ist, und zwar gleich wie für PW-

Abstellplätze (1 pro 90 m<sup>2</sup> GF). Domat/Ems begnügt sich mit der Formulierung, es seien «genügend Abstellflächen bereitzustellen».

### **Mobilitätsmanagement / Marketing**

Seit 2020 hat der Kanton ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Verwaltung, welches unter anderem durch den Bezug des neuen Verwaltungszentrums «sinergia» in Chur West mit 400 Arbeitsplätzen ausgelöst wurde. Des Weiteren setzen die Gemeinden Bonaduz, Domat/Ems, Chur, Felsberg, Haldenstein, Landquart, Malans, Maienfeld und Rhäzüns im Rahmen des Programms «Energistadt Schweiz» Massnahmen um, welche Ansätze in Richtung Mobilitätsmanagement enthalten.

Die Bündler ÖV-Kindertage werden seit 2014 im Zweijahres-Rhythmus in Chur mit jeweils ca. je 900 Schülerinnen und Schülern der 3. und 4. Klassen aus dem ganzen Kanton Graubünden durchgeführt. Auf einem Postenlauf erfahren die Kinder, wie zum Beispiel ein Bus gewartet wird, wie man sich im ÖV korrekt verhält und wie das Streckennetz von z.B. Bahn und Bus zusammenhängt.

Ausgelöst durch die Massnahme Mobilitätsmanagement im AP 4G wurde ein Konzept zur Förderung von Mobilitätsmanagement "Graubünden Mobil" mit Fokus auf das Bündner Rheintal erstellt (AEV und ARE GR, 2023). Dadurch werden Betriebe, Gemeinden, Arealentwickler und Liegenschaftenverwalter mittels Impulsberatungen und Kommunikationsmassnahmen unterstützt.

### **Verkehrsmanagement**

Ausgelöst durch die Massnahme Verkehrsmanagement im AP 4G wurde in Zusammenarbeit mit dem ASTRA eine Vorstudie für die Einführung eines Verkehrsmanagements erarbeitet (TBA 2023). Mit den zu erarbeitenden Massnahmen werden folgende Ziele verfolgt:

- Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen Immissionen,
- Stauräume abseits der Siedlungsräume bereitstellen,
- den Betrieb des öffentlichen Verkehrs auf der Strasseninfrastruktur priorisieren,
- und den kontinuierlichen Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen gewährleisten.

In der ersten Phase (vgl. Exkurs Verkehrsmanagement Kanton Graubünden) sind im Rahmen des Pilotprojekts Frühjahr/Sommer 2022 Massnahmen im Raum Reichenau – Bonaduz – Thusis getroffen worden. Die beiden betrieblich unterschiedlichen Dispositive für den Winter sowie den Frühling/Sommer werden laufend an die neuen Erkenntnisse angepasst und sollen so von einer provisorischen Ausgestaltung in einen definitiven Betrieb, mit Unterstützung von technischen Lösungen, überführt werden. Ziel ist es, das Verkehrsmanagement für die kommenden Jahre situationsgerecht sicherzustellen.

### **Exkurs Verkehrsmanagement Kanton Graubünden**

Das Verkehrsmanagement Kanton Graubünden ist phasenweise aufgebaut:

In der ersten Phase werden im Rahmen von räumlich begrenzten, koordinierten Massnahmenkonzepten kurzfristig realisierbare, punktuelle Massnahmen umgesetzt, die sich ohne lange rechtliche Verfahren, unter Einhaltung der Verkehrssicherheit und des gesetzlichen Rahmens, realisieren lassen. Sie sollen unter anderem hinsichtlich der geeigneten Standorte und ihrer Wirksamkeit (Monitoring) sowie der technischen Machbarkeit überprüft werden. Es gilt, erste Erfahrungen im aktiven Staumanagement zu sammeln und die betroffenen Siedlungsräume für Blaulichtorganisationen freizuhalten. Dieser Schritt soll unter Einbezug der direkt betroffenen Gemeinden und des ASTRA breit abgestützt werden.

Aufgrund der Erfahrungen in der ersten Phase werden in einer zweiten Phase bewährte Massnahmen von einer provisorischen Ausprägung in eine definitive, soweit möglich technische/automatische Lösung überführt. Diese zweite Phase beinhaltet auch jene Massnahmen, welche in der vorangehenden Phase als zielführend erachtet wurden, jedoch einen zusätzlichen Vorlauf bezüglich Verkehrssicherheitsprüfung, technische Machbarkeit, bauliche Massnahmen oder Bewilligungen erfordern. Es gilt, ein gesamthaftes, schlüssiges Massnahmenpaket umzusetzen, um die Betriebszustände Wintertourismus und Frühlingsfeiertage/Sommertourismus abdecken zu können. Mit einem laufenden Monitoring sollen die Massnahmen überprüft und mittels einer aktiven Kommunikation begleitet werden.

In einer dritten Phase wird, ausgehend von den laufenden Planungen auf der Nationalstrasse, ein Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Strasseninfrastruktur erarbeitet. Zu beachten ist namentlich das mittelfristige Projekt Pannestreifenumnutzung (PUN) zwischen Landquart und Sargans, gekoppelt mit dem Projekt Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) zwischen Thusis und Sargans, sowie das langfristige Projekt Kapazitätserweiterung N13 Reichenau - Rothenbrunnen. Das Konzept des Verkehrsmanagements soll sich dabei auf die heute bekannten Räume konzentrieren, wobei die erste Etappe insbesondere den Raum Nordbünden umfasst. In den darauffolgenden Etappen sollen die südlichen Räume des Kantons in derselben Bearbeitungstiefe untersucht und umgesetzt werden. Im Vordergrund steht ein gezieltes, ganzheitliches Konzept zur Verflüssigung des Verkehrs auf allen National- (Bund), Haupt- und Verbindungsstrassen (Kanton). Bei den Zufluss- und Abflusssteuerungen zu bzw. von den Nationalstrassen und Hauptstrassen ist die Bevorzugung des ÖV sicherzustellen. Um einen hohen Wirkungsgrad erzielen zu können, ist das Konzept mit Massnahmenpaketen an Quelle/Ziel (Parkraummanagement, Mobilitätsmanagement) zu kombinieren und abzugleichen.

Aufgrund der Eigentumssituationen der einzelnen Verkehrsträger, der Komplexität der Thematik und der Wechselwirkung mit den erwähnten angrenzenden Themen (wie Parkraummanagement, Mobilitätsmanagement, Siedlungsentwicklung, touristisches Angebot und Grossveranstaltungen) sind zur erfolgreichen Bewältigung der Aufgabe unterschiedliche Stakeholder zum richtigen Zeitpunkt in den Prozess einzubinden. So werden auch die betroffenen Gemeinden und Regionen der durch den Tourismus verkehrsbelasteten Räume zwischen Thusis und Fläsch sowie im Prättigau bei der Bearbeitung der jeweiligen Fokusräume in den Prozess eingebunden («Runder Tisch»).



## 4.4.10 Verkehrssicherheit

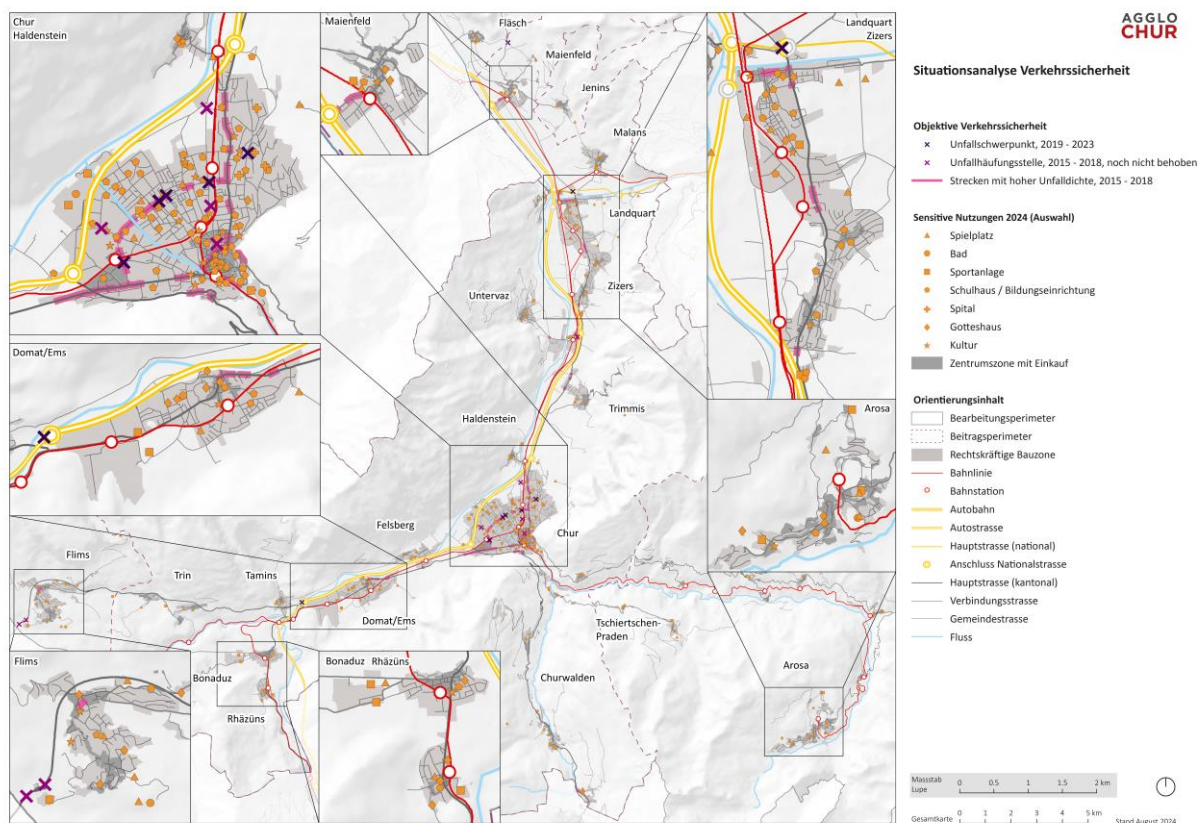


Abbildung 51: Situationsanalyse Verkehrssicherheit Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

### Unfallgeschehen

Die Zahl der Opfer von Verkehrsunfällen ohne Nationalstrassennetz ist innerhalb des Beitragsperimeters (BeSA-Perimeter) zwischen 2014 und 2017 angestiegen und im Jahr 2021 leicht gesunken (vgl. Abbildung 50). 2014 wurden 1.62 Verunfallte (Verletzte und Getötete) und 2017 1.83 Verunfallte und 2021 1.80 Verunfallte pro 1'000 Personen, berechnet anhand der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten, gezählt. Im Jahr 2021 lag der Wert auf 1.80 Verunfallte pro 1000 Personen. Der Anstieg von 2014 auf 2017 ist nicht als signifikanter Trend, sondern vielmehr als Vergleichen zweier Momentaufnahmen zu interpretieren. Der Anstieg der Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen von 2014 auf 2017 ist insbesondere auf die erhöhten Werte auf Gemeindegebiet in Rhäzüns, Tamins, Trin und Churwalden zurückzuführen. Allerdings sind diese Werte in Relation zur Anzahl Einwohner und Beschäftigten zu setzen: beispielsweise könnte hypothetisch in Tamins mit ca. 1'000 Einwohnern der erhöhte Wert jeweils mit einem Unfall, allerdings mit mehreren Beteiligten (z.B. ein Auto mit fünf Insassen) erklärbar sein. Die gemeindespezifische Auswertung zeigt auch, dass die Werte zwischen den Vergleichswerten stark variieren können, da einzelne Unfälle einen grossen Effekt haben können wie beispielsweise in Tamins oder Trin.



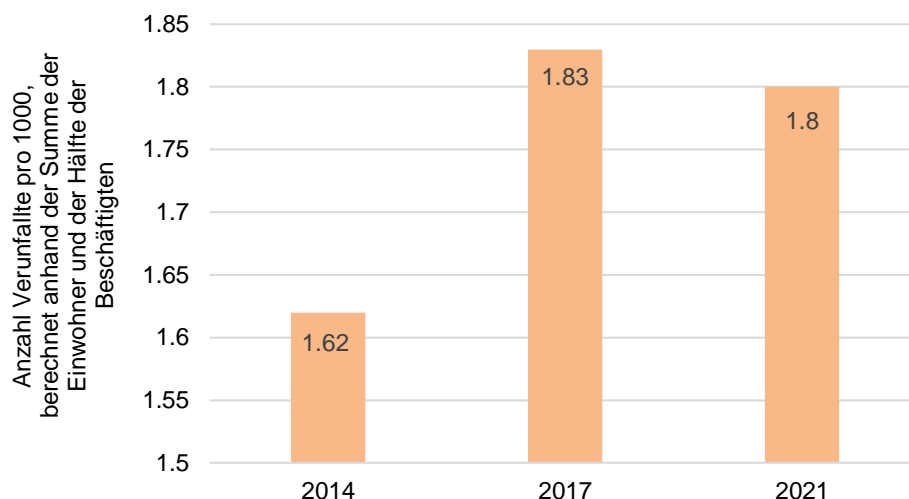


Abbildung 52 Unfallzahlen mit Personenschaden im BeSA-Perimeter in den Jahren 2014, 2017 und 2021 ausserhalb Nationalstrassennetz (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Die aktualisierten Unfallstatistiken (vgl. Tabelle 18) zeigen im Gebiet der Agglomeration Chur über die Jahre 2011 bis 2023 tendenziell einen Rückgang der Anzahl Unfälle mit Personenschäden pro Jahr. Dies gilt auch für die Anzahl Unfälle mit Leichtverletzten und Schwerverletzten. Der Trend ist jedoch nicht signifikant. Die Anzahl Unfälle mit Toten und die Anzahl der Unfälle mit Fussgängerbeteiligung ist in der Tendenz konstant geblieben. Bei der Anzahl der Unfälle mit Velobeteiligung ist hingegen ein Anstieg zu beobachten.

Unfälle nach Verkehrsteilnehmer		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Anzahl Unfälle mit Personen-schaden</b>	mit Fussgänger-beteiligung	20	23	14	24	15	16	27	17	23	19	14	20	23
	mit Velobeteiligung (inkl. E-Bike)	42	33	41	46	42	36	39	48	56	55	58	51	53
	mit weiteren Verkehrs- teilnehmern	149	127	133	128	108	129	141	110	101	100	125	114	117
	<b>Total</b>	<b>211</b>	<b>183</b>	<b>188</b>	<b>198</b>	<b>165</b>	<b>181</b>	<b>207</b>	<b>175</b>	<b>180</b>	<b>174</b>	<b>197</b>	<b>185</b>	<b>193</b>
<b>Unfälle mit Leichtver- letzten</b>	mit Fussgänger-beteiligung	16	19	11	20	13	9	19	13	18	15	9	15	18
	mit Velobeteiligung (inkl. E-Bike)	36	24	38	42	33	25	30	35	44	43	49	42	49
	mit weiteren Verkehrs- teilnehmern	136	111	114	115	96	116	125	91	94	93	116	102	108
	<b>Total</b>	<b>188</b>	<b>154</b>	<b>163</b>	<b>177</b>	<b>142</b>	<b>150</b>	<b>174</b>	<b>139</b>	<b>156</b>	<b>151</b>	<b>174</b>	<b>159</b>	<b>175</b>
<b>Unfälle mit Schwerver- letzten</b>	mit Fussgänger-beteiligung	4	4	2	3	2	6	7	4	5	3	5	5	5
	mit Velobeteiligung (inkl. E-Bike)	6	9	3	4	8	8	9	12	12	12	8	8	4
	mit weiteren Verkehrs- teilnehmern	11	16	18	11	11	13	13	13	6	6	8	12	7
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>16</b>
<b>Unfälle mit Toten</b>	mit Fussgänger-beteiligung	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
	mit Velobeteiligung (inkl. E-Bike)	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0
	mit weiteren Verkehrs- teilnehmern	2	0	1	2	1	0	3	6	1	1	1	0	2
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Tabelle 18: Unfallgeschehen und Unfallstatistik im Bearbeitungsperimeter Agglomeration Chur (Quelle: ASTRA)

## Objektive Verkehrssicherheit

Für das AP 4G wurde eine umfassende Untersuchung des Unfallgeschehens 2016 – 2018 für alle Verkehrsteilnehmenden und eine aktualisierte und einheitliche Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen vorgenommen. Die Unfallschwerpunkte wurden im Rahmen des AP 5G aktualisiert:

- Die aktualisierten Unfallschwerpunkte wurden für die Jahre 2019 bis 2023 gemäss der Norm VSS SN-641'724 Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunkt-Management ermittelt. Für jede Jahresermittlung der Unfallschwerpunkte werden jeweils die Verkehrsunfälle der drei zurückliegenden Jahre mit verletzten und getöteten Personen berücksichtigt.
- Mit dem Einbezug von Unfallhäufungsstellen gemäss agglomerationsspezifischer Definition<sup>4</sup> werden systematische Sicherheitsdefizite berücksichtigt, an denen bis heute nur durch Zufall keine Verunfallten oder Getöteten vorgekommen sind. Dies, indem im Gegensatz zu den Unfallschwerpunkten auch Unfälle mit ausschliesslich Sachschäden bei den Unfallhäufungsstellen berücksichtigt werden. In der Situationsanalyse Verkehrssicherheit (vgl. Abbildung 49) werden nur noch jene Unfallhäufungsstellen dargestellt, welche noch nicht behoben sind (Stand AP 5G).

Bei der Betrachtung der **Unfallschwerpunkte** und den **Unfallhäufungsstellen** zeigt sich, dass es in der Agglomeration Chur vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen in der Stadt Chur (Masanserstrasse, Ringstrasse – insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsabschnitte), auf der kurvigen Strasse von Domat/Ems nach Flims weiter Richtung Laax und bei den Nationalstrassen inklusive Anschlüssen zu einer wesentlichen Häufung von Unfällen kommt (vgl. Analysekarte Verkehrssicherheit).

Eine Analyse der **streckenbezogenen Unfalldichte** innerorts (Kantonsstrassen und Hauptverkehrsstrassen) nach fahrleistungsbasierter Methodik zeigt auf, dass die meisten Ortsdurchfahrten in der Agglomeration Chur eine (vgl. Analysekarte Verkehrssicherheit) erhöhte Unfallgefahr aufweisen. In der Stadt Chur sind neben den Hauptachsen das Welschdörfli (ISOS) mit seinen engen Platzverhältnissen betroffen. Die sehr engen Ortsdurchfahrten in Maienfeld (ISOS), Zizers und Domat/Ems weisen ebenfalls eine erhöhte Unfallgefahr auf. Ebenso weisen die Tourismusorte Flims und Churwalden mit ihren hohen Fussgängerströmen in ihren Ortskernen eine hohe Dichte an streckenbezogenen Unfällen auf.

Für die Auswertung der Unfälle wurde auf eine Gewichtung bezüglich Getöteten und Verletzten verzichtet. Allerdings wurden folgende Unfalltypen weggelassen, da sie entweder innerorts wenig Bedeutung aufweisen respektive mit dem Fahrverhalten (und nicht mit der Gefahrensituation) gekoppelt sind: Tierunfälle, Parkierungsunfälle, Schleuder- und Selbstunfälle. Als Grenzwert wurde gemäss SN 641'824 0.75 Unfälle pro Mio. Fzkm (innerorts) angewendet.

Die Resultate der objektiven Verkehrssicherheit sind in Abbildung 49 dargestellt.

## Subjektive Verkehrssicherheit

Schüler und Schülerinnen als besonders sensible Gruppen halten sich hauptsächlich auf den sensitiven Nutzungen gemäss Analysekarte Verkehrssicherheit auf (Spielplatz, Bad, Sportanlage, Schulhaus/Bildungseinrichtung). Die Auswertung der Unfalldaten 2015 – 2018 zeigt, dass 17 von insgesamt 40 Unfällen mit Kinderbeteiligung auf dem Weg zur Schule geschehen sind.

---

4 Eine Unfallhäufungsstelle liegt gemäss agglomerationsspezifischer Definition dann vor, wenn innerhalb eines festgelegten Suchradius gemäss Norm VSS 641 724 die Summe der Unfälle mit Toten U(G), Schwerverletzten U(SV) und Leichtverletzten U(LV) und Unfällen mit Sachschäden U(SS) einen bestimmten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Grundformel dazu lautet  $2 \cdot X \cdot U(G) + 2 \cdot X \cdot U(SV) + 1 \cdot X \cdot U(LV) + Y \cdot U(SS) \geq 5 \cdot X$ , wobei in der Regel X einem Faktor 2 und Y einem Faktor 1 entspricht.

Allerdings ist mit dieser statistischen Auswertung das Sicherheitsgefühl der Schüler und Schülerinnen nicht erfasst. Die Schulwegsicherheit wird in der Stadt Chur über die Präventionskampagne «Achtung Schulanfang» von der Stadtpolizei Chur thematisiert. Zudem wurde im Jahr 2020 das Projekt "Schulwegplanung" mit Fokus Verkehrssicherheit gestartet. Dabei werden die verschiedenen Schulwege aufgezeichnet, Gefahrenmeldungen ausgewertet und Massnahmen getroffen. Die Stadt Chur hat im Jahr 2024 eine Schulweganalyse mit Schüler/innen und Kindergartenkinder zur Verkehrssicherheit im Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Auch die Gemeinde Landquart hat im Jahr 2024 eine Pilotanwendung zur Schulwegsicherheit in Igis durchgeführt. Verschiedene Gemeinden führen ausserdem regelmässig Bevölkerungsumfragen durch, bei denen die Verkehrssicherheit auch thematisiert wird.

Für ältere Menschen – und auch für die weiteren Bevölkerungsgruppen – weist das infrastrukturelle Angebot (Einkauf, Kultur) in den Zentrumszonen der Agglomeration Chur eine hohe Attraktivität auf. Insbesondere bei der Querung der Hauptverkehrsachsen in diesen Zonen (Chur, Landquart, Domat/Ems) und bei weiteren, stark belasteten Ortsdurchfahrten (Landquart, Zizers, Domat/Ems) zeigt sich, dass das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt ist (Quelle: Gemeindepartizipation im Rahmen Erarbeitung AP 4G). Ein Abgleich mit der räumlichen Verortung der Unfälle 2015 – 2018 mit Fussgänger- und Velobeteiligung bestätigt das subjektive Empfinden aus objektiver Sicht (vgl. Abbildung 51).

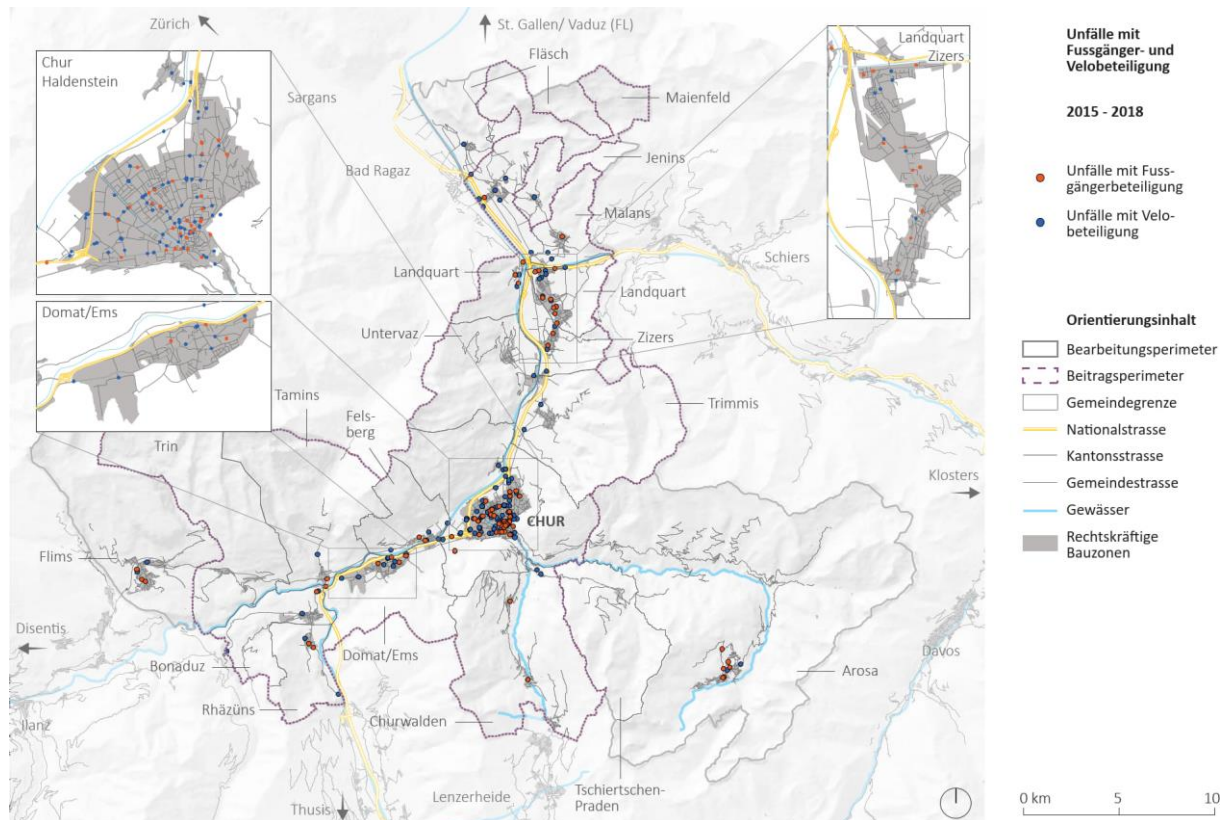


Abbildung 53 Unfälle mit Fussgänger- und Velobeteiligung 2015-2018 in der Agglomeration Chur (Quelle: ASTRA, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation).

## 4.5 Fazit Situations- und Trendanalyse

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Das Fazit ist punktuell aktualisiert worden.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Situations- und Trendanalyse auf einen Blick:

### **Allgemein**

- Dynamischer Wirtschaftsraum, wirtschaftliche und politische Zentrumsregion Graubündens
- Positives Image und hohe Bekanntheit als Tourismusregion respektive Eingangstor in Tourismusgebiete
- Topografie führt zu einer linearen Ausrichtung der Siedlungen und Infrastrukturen in der geringen Breite des Talbodens

### **Siedlung**

- Vielseitiges Angebot an Wohn- und Lebensräumen mit einer hohen Lebens- und Naturraumqualität – von der kompakten Stadt bis zum idyllischen Dorf
- Bedeutende Entwicklungspotenziale an Orten mit bereits grosser MIV-Belastung und/ oder mässiger ÖV-Erschliessung
- Bevölkerungswachstum im urbanen und suburbanen Raum, Arbeitsplatzwachstum vor allem im urbanen Raum, diese räumliche Verteilung führt zu mehr Pendlerverkehr
- Prognostiziertes Bevölkerungswachstum übersteigt theoretische Kapazitäten in WMZ
- Siedlungsinterne Grünräume wie Aussenräume von Wohnsiedlungen und private Gärten sind durch Verdichtung in Gefahr
- Einzelne Siedlungsgebiete weisen Lücken in der Freiraumversorgung auf
- Zunehmende Wärmeinseln im Siedlungsraum durch Versiegelung und fehlende Begrünung

### **Landschaft / Umwelt**

- Grosse, weitgehend unbesiedelte Natur- und Landschaftsräume von hoher Qualität und vielfältigen Lebensräumen an den Hängen
- Gut erreichbare Naherholungsräume an den Siedlungsrändern
- Hohe Lärm- und Luftbelastung durch die grossen Verkehrsachsen, was teilweise zu einer Beeinträchtigung der Lebens- und Landschaftsqualität führt
- Stärker ausdehnende Besiedelung im Talgebiet schränkt ökologische Vernetzung ein und setzt die Kulturlandschaften unter Druck
- Zunehmende Flächenkonflikte zwischen Schutz und Nutzung aufgrund Bevölkerungswachstum und stärkerem Erholungsbedürfnis
- Ökologische Defizite in den Tal- und Gunstlagen insbesondere im Siedlungsgebiet und bei wassergebundenen Lebensräumen (Flüsse, Bäche, Seen, Auen, Moore, Kleingewässer)

### **Motorisierter Individualverkehr**

- Gut ausgebautes und leistungsfähiges MIV-Netz
- Übergeordnete Strasseninfrastruktur: N13 Chur als «Stadtautobahn» und dadurch Entlastung innerstädtischer Gebiete
- Teilweise hohe Verkehrsbelastungen innerhalb Siedlungsgebiete im Alltagsverkehr, lokale Kapazitätsengpässe im Werktagsverkehr sowie lokale Engpässe bei historischer Bebauung
- Überlastungen durch Tourismusverkehr v.a. an Wochenenden (Ziel-/Quellverkehr zu Wintersportorten, Ausweichverkehr von Gotthardachse v.a. im Sommer; Überlastungen auf N13 ergeben massiv störenden Ausweichverkehr auf Kantonsstrassennetz /Ortszentren



- Gute Anbindung mit dem MIV und ÖV an die schweizerischen Metropolitanräume, insbesondere an Zürich und St. Gallen
- Dominanz des MIV auch für kurze Fahrten mit geringem Besetzungsgrad und einer relativ geringen Bedeutung des ÖV und des Veloverkehrs
- Die Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge nimmt stetig zu

### **Öffentlicher Verkehr**

- Dichtes Bahn- und Busnetz, Bahn-Busbeziehungen und Taktdichten optimierbar
- ÖV innerhalb Agglomeration insb. auf Bahnstrecken konkurrenzfähig, im Fernverkehr innerhalb der Schweiz weitgehend konkurrenzfähig, Fernverkehr ins Ausland teilweise sehr lange Reisezeiten gegenüber MIV
- Bus-Verlustzeiten auf einzelnen Abschnitten infolge MIV-Überlastung
- Hoher Binnenverkehrsanteil birgt grosses ÖV-Nachfragepotenzial
- Gute Voraussetzungen für ein effizientes ÖV-System: Potenzial der RhB als «S-Bahn» mit Bus und Postauto als Feinverteiler
- Erste Linien auf batterieelektrische Busse umgestellt, weitere Potenziale für den Einsatz von Elektrobussen im Rheintal vorhanden
- Multimodale Angebote und Gestaltung an vielen Bahnhöfen mit grossem Potenzial
- Siedlungswachstum in tiefer ÖV-Güte kann Modal-Split verschlechtern respektive hohe Kosten für die ÖV-Erschliessung generieren
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des strassenseitigen ÖV-Angebots insbesondere in der Stadt Chur abhängig von der Umsetzung von MIV-Massnahmen
- Gute Anbindung mit dem MIV und ÖV an die schweizerischen Metropolitanräume, insbesondere an Zürich und St.Gallen

### **Fuss- und Veloverkehr**

- Dichtes Netz an Fusswegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Verschiedene Schwachstellen und Netzlücken im Fussverkehr vorhanden
- Gute Anbindung aller Gemeinden an das Velo-Alltagsnetz mit Ausnahme Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa
- Mangelhafte Attraktivität für Fussverkehr in Hauptstrassenräumen (v.a. Querungen) und Ortszentren
- Konflikte betreffend Platzbedarf Ausbau Fuss- und Veloverkehr vs. MIV und ÖV
- Kurze Distanzen innerhalb Agglomeration Chur sowie zunehmende Verbreitung E-Bike bieten Potenzial zur weiteren Steigerung des Velo- und Fussverkehrsanteils
- Fuss- und Veloverkehr als nachhaltige Verkehrsalternative insbesondere in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten

### **Managementmassnahmen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich**

- Verkehrsmanagement in phasenweisem Aufbau; Reduktion ÖV-Behinderungen möglich sowie bessere Steuerung Ausweichfahrten bei überlasteter N13
- Einflussnahme auf MIV-Aufkommen mit stärkerer Regulierung Parkfeldbedarf, Begrenzung auf «maximal zulässige» Anzahl Parkfelder in den Gemeinden fehlt allerdings
- Kantonales Konzept zur Förderung von Mobilitätsmanagement "Graubünden Mobil" mit Fokus auf das Bündner Rheintal erstellt, Umsetzung steht an

- Parkplatzbewirtschaftung in grösseren Orten / grossen Wintersportstationen umgesetzt, Konzept zur überkommunal koordinierten Regelung im Talboden des Rheintals in Erarbeitung

## 5. Zukunftsbild

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Das Kapitel wurde aktualisiert. Das Zukunftsbild der Agglomeration Chur wurde auf Basis AP 4G gezielt ergänzt um die öffentlich zugänglichen Freiräume und eine Differenzierung der verschiedenen Verkehrsdrehscheiben.

### 5.1 Raumkonzept Schweiz

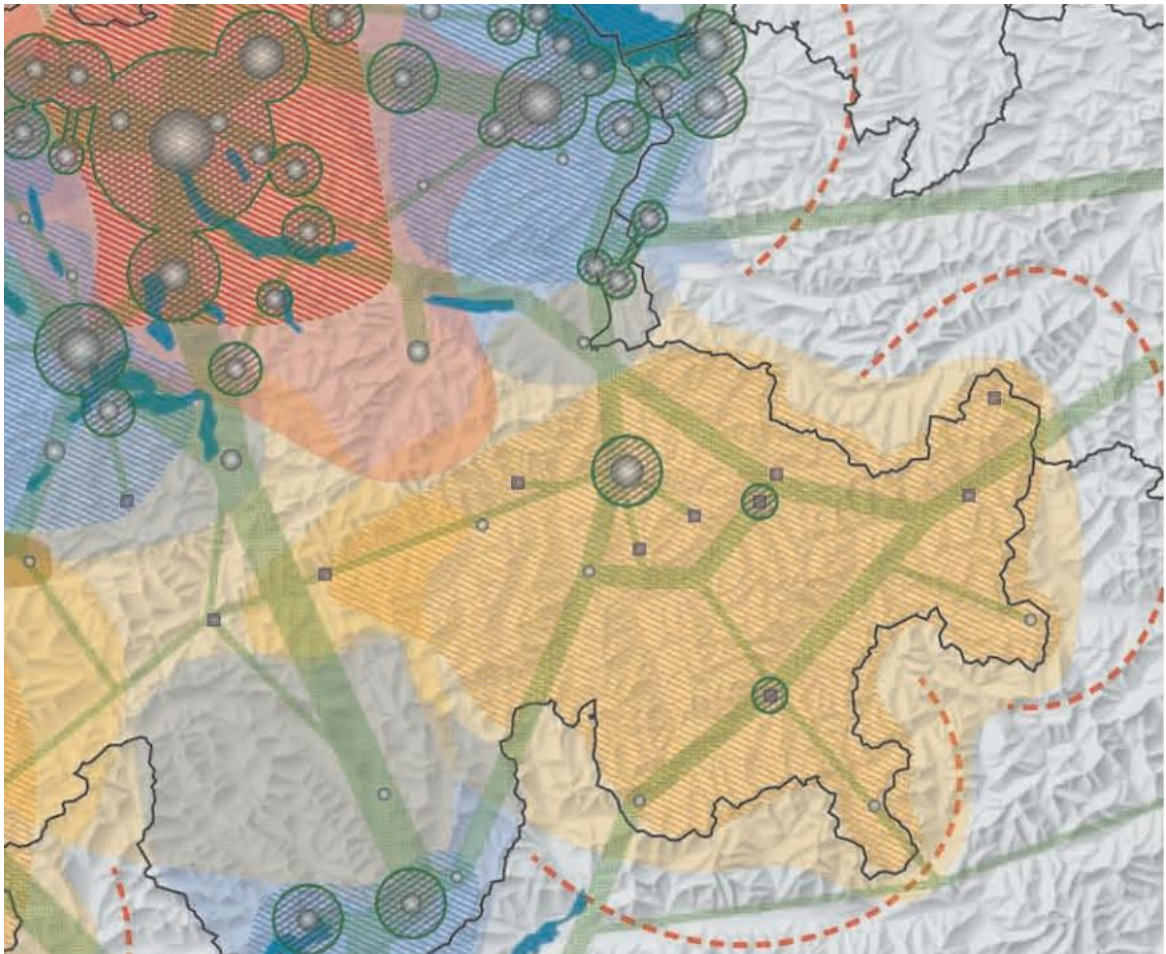


Abbildung 54 Die Agglomeration Chur im Raumkonzept Schweiz, Auszug aus Strategiekarte 1 (Quelle: ARE CH 2012)

Im Raumkonzept Schweiz (vgl. Abbildung 52) ist die Agglomeration Chur als wichtigstes Zentrum im alpinen Handlungsraum Ostalpen ausgewiesen mit der Stadt Chur als mittelstädtischem Zentrum. Den alpinen Handlungsräumen wird mit ihren Städten, Agglomerationen, alpinen Tourismusgebieten und ländlichen Zentren die grösste Heterogenität zugesprochen. Für die Agglomeration sind folgende strategischen Stossrichtungen von Bedeutung: Die Anbindung an den Metropolitanraum Zürich – und damit dem Flughafen Zürich-Kloten – soll weiter gestärkt werden, ebenso die Verbindungen zum Bodenseeraum. Funktionale Verflechtungen beispielsweise in den Themen Tourismus und Energie sollen zwischen den Ostalpen und dem Metropolitanraum Zürich weiterentwickelt werden. Neben der Gewährleistung der Erreichbarkeit von

wichtigen touristischen und ländlichen Zentren wird die Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für regionale Arbeitsplätze an gut erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Standorten hervorgehoben.

## 5.2 Raumkonzept Kanton Graubünden

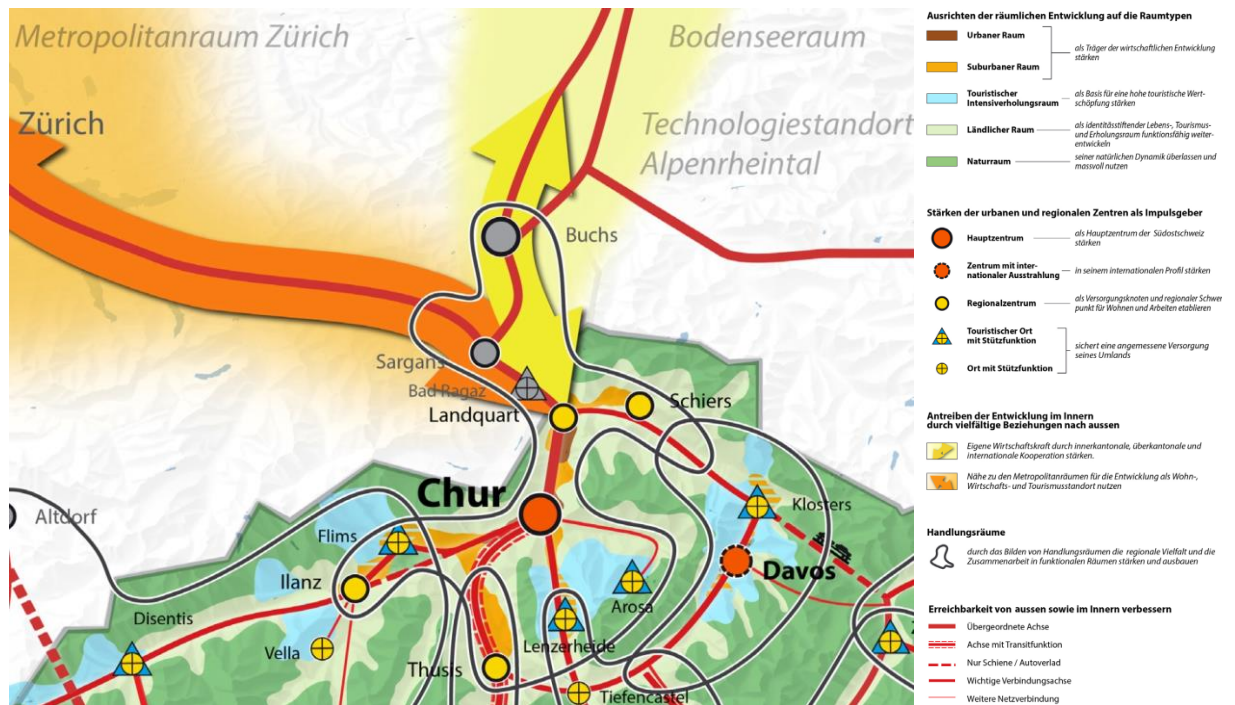


Abbildung 55 Die Agglomeration Chur im Raumkonzept Kanton Graubünden (Quelle: ARE GR 2014)

Die Agglomeration Chur ist mit dem Hauptzentrum Chur und dem Regionalzentrum Landquart ein wichtiges urbanes und suburbanes Gebiet im Raumkonzept Kanton Graubünden (ARE GR 2014). Weitere Ausführungen zu den Raumtypen und der Zentrenstruktur sind im Kapitel 4.1 enthalten. Für den Handlungsraum Nordbünden sieht das Raumkonzept Graubünden folgende Stossrichtungen mit Relevanz für das Agglomerationsprogramm Chur vor:

- Konsequentes Ausrichten der Siedlungsentwicklung auf die Knoten des öffentlichen Verkehrs. Besterreichbare Standorte als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Wirtschaft, Forschung und Bildung nutzen. Reaktivieren vorhandener Industriebrachen.
- Fördern von verdichteten, qualitativ hochwertigen Wohnangeboten in Siedlungen. Ausbau und Weiterentwickeln der Langsamverkehrsnetze in und zwischen den Siedlungen.
- Sichern der Wettbewerbsfähigkeit und des Innovationsgeists der touristischen Hotspots und Destinationen Flims-Laax-Falera und Arosa-Lenzerheide. Verstärken der touristischen Kooperation zwischen Chur und den beiden Destinationen.
- Erhalten des hochwertigen Kulturlands an Tal- und Hangfusslagen im Bündner Rheintal und Domleschg. Fördern und erhalten der Naherholungsqualitäten.

## 5.3 Zukunftsbild Agglomeration 2040

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Chur (vgl. Abbildung 56). Die **fett hervorgehobenen** räumlich-konkreten Elemente in den drei Themen Siedlung, Landschaft sowie Verkehr und Infrastruktur sind in der Karte zum Zukunftsbild dargestellt.

## Siedlung

Die im Talboden der Agglomeration Chur gelegenen **urbanen Gebiete** mit ihren regional wichtigen Zentrumsangeboten, zeichnen sich durch qualitätsvolle Wohngebiete, konzentrierte Arbeitsplatzgebiete und effiziente, emissionsarme Verkehrsinfrastrukturen aus. Aufgelockert wird das dichte Siedlungsgebiet durch attraktiv gestaltete, gut erreichbare und **öffentlich zugängliche Freiräume**, welche wichtige Begegnungsräume für die Bevölkerung bilden, für eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität sorgen, klimatisch optimale Bedingungen schaffen und eine biodiversitätsfreundliche Gestaltung aufweisen. Auch die privaten und halbprivaten Grünräume sind wichtige Aufenthaltsräume und können die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets stärken. Die Bevölkerung schätzt die urbane Mobilität in Form eines sicheren und gut ausgebauten Fuss- und Velonetzes sowie eines leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrs. Quartiere und Areale mit hoher ÖV-Güte weisen eine für den Ort verträgliche, überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte auf, darunter spezifisch für die Innenentwicklung geeignete Gebiete in Landquart, Stadt Chur und Domat/Ems.

Die **suburbanen Ortschaften** verfügen in ihrem Kern über eigenständige Ortszentren mit Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf und attraktiven Treffpunkten für die einheimische Bevölkerung. Zusätzlicher Wohnraum ist vor allem dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstanden. Einzelne, dichtere Wohnsiedlungen mit attraktivem Aussenraum fügen sich gut in das gepflegte Ortsbild ein. Dank optimal ausgebauten innerörtlichen Veloinfrastrukturen und leistungsfähigen und attraktiven Velo- sowie ÖV-Anbindungen ist die Bevölkerung gut an die Verkehrsdrehscheiben und die urbanen Gebiete angebunden.

Die **dörflichen Strukturen** mit ihren spezifischen Qualitäten weisen ein attraktives Ortsbild und ein aktives Dorfleben auf. Der Erhalt und die Erneuerung der Bausubstanz und des Dorfcharakters konnten mit dem moderaten Wachstum Schritt halten. Die Siedlungen verfügen über eine angemessene Veloinfrastruktur und sind, wo sinnvoll, an das regionale Velonetz angeschlossen. Die bedürfnisgerechte Anbindung an die Verkehrsdrehscheiben erfolgt mit innovativen Angeboten.

Die kompakten Ortschaften in den **Schwerpunktgebieten Tourismus** Arosa, Flims und Parpan (Churwalden) – Lenzerheide sind Anziehungspunkte weit über die Agglomeration Chur hinaus und haben ihren jeweiligen Charakter bewahrt: Arosa als Höhenort für längere Ferien; Flims für kürzere und längere touristische Aufenthalte und als Wohnort; Churwalden als touristisches Eingangsportal der Lenzerheide sowie als Wohn- und Gewerbestandort. Der Tourismus hat weitere Arbeitsplätze geschaffen und die Siedlungsgebiete mit ihren Freiräumen sind für Einheimische und Touristen gleichermassen attraktiv gestaltet. Mit ihren Freizeit- und Versorgungsangeboten sind sie auch als Wohnort attraktiv und weisen eine Stützfunktion für die umliegenden dörflichen Strukturen auf. Der **Tourismus-Hotspot** Heididorf in Maienfeld ist international bekannt und mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Der durch den Tourismus generierte Verkehr ist insbesondere auf den Zufahrtsachsen siedlungs- und landschaftsverträglich abgewickelt und für die Arbeitnehmenden und Gäste stehen spezifische Mobilitätsangebote zur Verfügung.

Die hauptsächliche Siedlungsentwicklung für Wohn- und Mischzonen konzentrieren sich in den **Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung** in Chur und im Entwicklungsschwerpunkt Neugut (Teilgebiet Maienfeld) beim Bahnhof Landquart. Von ihnen aus sind Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Erholungsgebiete in kurzen Distanzen per Fuss- und Veloverkehr sowie per öffentlichem Verkehr optimal erreichbar. Neben den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung ist das Zentrum von Chur ein weiterer wichtiger Dienstleistungs- und Wohnstandort.



Die **Entwicklungsschwerpunkte Arbeit** in Chur, Landquart und Domat/Ems und im Entwicklungsschwerpunkt Neugut (Teilgebiete Maienfeld und Malans) bilden die Grundlage für die Entwicklung einheimischer Arbeitgeber und die Ansiedlung neuer Unternehmen. Hier sind ideale Voraussetzungen für das produzierende Gewerbe vorhanden. Die Entwicklungsschwerpunkte mit Fokus arbeitsplatzintensive Nutzung (z.B. Büronutzungen) weisen eine gute Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf, diejenigen mit Fokus flächenintensive Nutzung (z.B. industrielle Produktion) sind zusätzlich optimal mit dem motorisierten Anlieferverkehr erschlossen und an das übergeordnete Netz angebunden. Bei beiden Typen ist eine optimale Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die nächstgelegene Haltestelle vorhanden. Die **Publikumsorientierten Nutzungen** (ohne Fachmärkte) in Landquart und Chur West sind optimal in die Entwicklungsschwerpunkte eingebunden.

Die **Siedlungstrenngürtel** bilden eine wichtige Siedlungszäsur im Talboden und die ökologisch wertvollen **Vernetzungsachsen** ermöglichen den Austausch zwischen den verschiedenen Naturräumen der Agglomeration und angrenzenden Gebieten. Die Infrastrukturbauten in diesen Korridoren sind so ausgestaltet, dass die Durchlässigkeit für die Wildtiere gewährleistet ist.

Eine **Optimierung der Strassenräume** trägt zur Lebensqualität in der Agglomeration bei. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptverkehrsstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner attraktiv und sicher gestaltet. Durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume wird auch die Belebung der angrenzenden öffentlichen Räume gefördert. Dafür sind auch Möglichkeiten zur Verkehrsoptimierung zu prüfen.

## Landschaft, Natur und Erholung

Die **siedlungsnahen Erholungsgebiete** befinden sich im näheren Umfeld der Siedlungsgebiete. Sie dienen der Erholung der Agglomerationsbevölkerung sowie teilweise den Touristen und ermöglichen ein Natur- und Landschaftserlebnis direkt vor der Haustür. Über ausgebaute Fuss- und Velowege sind die Erholungsgebiete direkt aus den Siedlungen erreichbar.

In der Agglomeration Chur ist die **vielseitige Kulturlandschaft** (Kulturlandschaft von kantonaler Bedeutung und wichtige Weinbaugebiete) von der menschlichen Nutzung geprägt. Neben den Rebhängen in der Bündner Herrschaft sowie rund um Zizers und Trimmis sind dies die Heckenlandschaften, die Ackerflächen und die Wälder. Diese Gebiete tragen zur hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität der Agglomeration bei und bilden einen hohen landschaftlichen und naturschützerischen Wert.

Die **Fliessgewässer sind als Natur- und Erholungsraum** für die Agglomeration Chur von hoher Bedeutung, insbesondere der Rhein, die Plessur, die Rabiusa und die Landquart. Sie sind mit ihren angrenzenden Auenlandschaften und Waldflächen als Naturräume wichtig für die ökologische Vernetzung und die Artenvielfalt. In den Tal- und Gunstlagen besteht ein funktionierendes und die Fliessgewässer ergänzendes Netzwerk an Kleingewässern und Feuchtgebieten. Die Strukturvielfalt ist in und an den Gewässern hoch. Entlang des Rheins befinden sich diverse attraktive Erholungsräume und verlaufen wichtige Fuss- und Velowege für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Der **geschützte Natur- und Landschaftsraum** umfasst alle Bundesinventare des Landschaftsschutzes (BLN, Moorlandschaften) und der Biodiversität (Hoch- und Flachmoore, Amphibienlaichgebiete, Auengebiete, Trockenwiesen- und weiden – ohne Darstellung) sowie kantonale Landschaftsschutzgebiete und das kantonale Wildschutzgebiet. Mit diesen Räumen ist das langfristige Überleben von seltenen Arten und Lebensgemeinschaften gesichert. Für den Menschen sind sie nur beschränkt zugänglich, bei der Nutzung sowie bei Bauten und Anlagen sind die Schutzziele massgebend.



Der kantonale Richtplan kennt **attraktive Intensiverholungsgebiete** (Wintersportgebiete), die durch Bergbahnen erschlossen sind und in denen infrastrukturbezogene Aktivitäten konzentriert werden. Die Intensiverholungsgebiete sind geeignet erschlossen und an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Bestehende und neue Bauten und Anlagen fügen sich schonend in die Natur- und Landschaftsräume ein.

## Verkehr und Infrastruktur

Die Bahnverbindungen im Talboden bilden das Rückgrat des **leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs**, sowohl für den **Alltag** als auch für den **Tourismus**. Sie stellen die Anbindung an die grossen Wirtschaftsräume sicher; internationale Direktverbindungen dienen vor allem der touristischen Erschliessung. Gleichzeitig spielt die Bahn eine wichtige Rolle für die interne Erschliessung der Agglomeration, wobei ein leistungsfähiges Bussystem die Bahnachsen wirkungsvoll ergänzt. Die Schwerpunktgebiete Tourismus sind für den Alltag und speziell für den Tourismus durch Bahn- oder schnelle Busverbindungen mit den Bahnknoten und damit dem Schienenfernverkehr verbunden.

Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität, d.h. für einen Weg werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert. Die Bahnhöfe in Chur und Landquart sind als **Zentrumsdrehscheiben** mit Anschluss Fernverkehr darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den Anbietern und den Verkehrsmitteln zu bieten. Die Bahnhöfe in Untervaz-Trimis, Chur West, Domat/Ems und Reichenau-Tamins als **Regionaldrehscheiben** sowie die Bahnhöfe Maienfeld, Bonaduz und Rhäzüns als **Lokaldrehscheiben** bieten ebenfalls einen hohen Standard an multimodalen Elementen.

Mit Ausnahme der Regionaldrehscheiben ohne Zentrumsfunktion, fungieren Verkehrsdrehscheiben auch als Zentrumsort mit hoher städtebaulicher Qualität im Umfeld und aufgewerteten Freiräumen. Als Eingangsportale in den Tourismuskanton Graubünden sind die Bahnhöfe Chur und Landquart sowie die angrenzenden öffentlichen Räume attraktiv gestaltet. Die Tourismusdrehscheiben verfügen ausserdem über gute Anbindungen an die Bergbahnen und über touristische Services.

Chur, Domat/Ems und Landquart/Zizers als urbane Gebiete verfügen über eine **attraktive sub-urbane und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur**. Die dichten, direkten und lückenlosen Verbindungen gewährleisten komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die Zentren und alle wichtigen Entwicklungsgebiete, Sportanlagen und Bildungsinstitutionen sind in das Netz eingebunden und verfügen über attraktive Veloabstellanlagen. Die siedlungsorientierten Strassenräume und die verkehrsberuhigten Gebiete steigern die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Damit sind wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Fuss- und vor allem der Veloverkehr eine tragende Rolle in der Alltagsmobilität übernehmen können.

Die Siedlungsgebiete der Agglomeration sind mit attraktiven und sicheren **regionalen Veloverbindungen** miteinander verbunden. Die Verbindungen genügen den Anforderungen des Alltags- und vor allem des Pendlerverkehrs. Die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die Verkehrsdrehscheiben und die weiteren Bahnhöfe sind als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckenden Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topographie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten **Hochleistungsstrassen / Anschlüssen** und den **Hauptverkehrsstrassen** angestrebt. Hierbei übernimmt die Na-

tionalstrasse mit Durchleitungsfunktion eine zentrale Rolle und die Hauptlast im linearen Verkehrssystem des Talbodens. **Verbindungsstrassen** verbinden den regionalen oder zwischenörtlichen Verkehr, **Sammelstrassen** sammeln den örtlichen Verkehr. Ein Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, gerade auch mit Blick auf die regelmässigen Überlastungen durch den touristischen Transitverkehr sowie den saisonalen Rückreiseverkehr aus den Skigebieten («Schwerpunktgebiete Tourismus»). Die Verkehrssicherheit ist in der ganzen Agglomeration gestiegen.

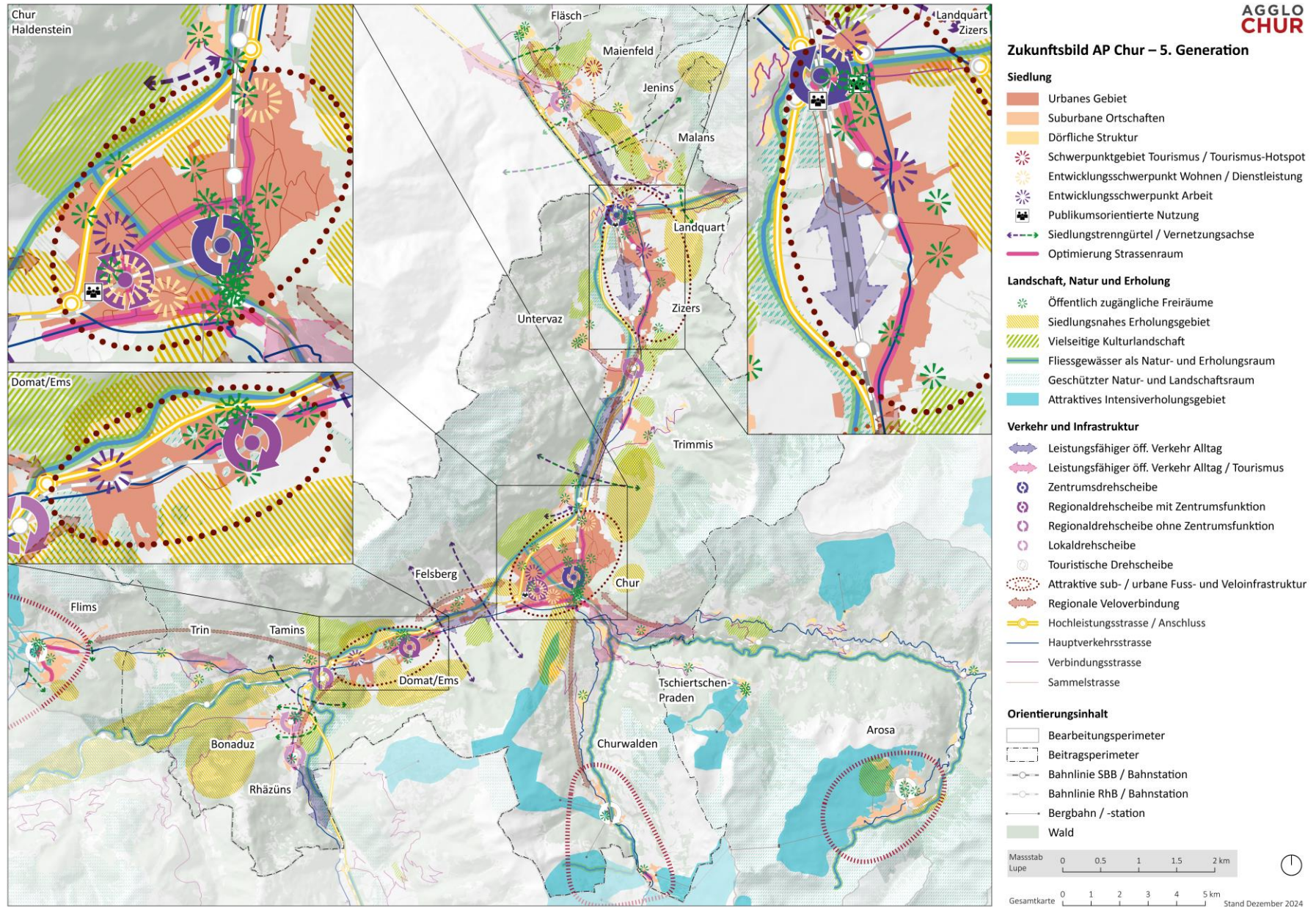


Abbildung 56 Zukunftsbild 2040 Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)



## 5.4 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Kapazitäten 2040

### Kapazitätsberechnungen - Annahmen Horizont 2040

Für die Berechnung der mobilisierbaren Kapazitätsreserve werden gegenüber den Vorgaben im kantonalen Richtplan folgende Annahmen getroffen unter Berücksichtigung des Überbaustandes gemäss UEB der Gemeinden respektive kantonalem Richtplan:

- Hohes Bevölkerungsszenario gemäss KRIP
- Mobilisierungsgrad unbebaute Bauzonen 70% (KRIP 2030: 50%)
- Mobilisierungsgrad bebaute Bauzonen (Ausbaugrad < 50%) auf 30-50% abgestuft nach Raumtypenzugehörigkeit und Zentrumsfunktion (KRIP 2030: Mobilisierungsgrad 10%)

Bei den Entwicklungsszenarien für die Bevölkerung und die Beschäftigten wird analog zum KRIP mit den Werten des hohen Szenarios gerechnet, da davon auszugehen ist, dass die Agglomeration Chur als Wirtschaftsmotor des Kantons und aufgrund der optimalen Lage weiterhin ein hohes Wachstum aufweist.

Auf Basis der im Agglomerationsprogramm Chur AP 4G erfolgten Berechnungen, basierend auf der Technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung 2019 ergeben sich die Werte in Tabelle 19. Insgesamt sind innerhalb der bestehenden WMZ total 10'800 Einwohner-Kapazitätsreserven mobilisierbar (KRIP-Berechnung: 5'700). Eine Gegenüberstellung mit der Einwohnerprognose 2040 in den WMZ ergibt eine Kapazitätslücke von insgesamt 6'300 Einwohnern, welche sich mehrheitlich im urbanen Raum manifestiert.

<i>Berechnung ohne C-Gemeinden</i>	<b>Mobilisierbare Kapazitätsreserve bis 2040</b>			<b>Zusätzliche Einwohner 2040 in WMZ (Prognose)</b>	<b>Abweichung Prognose zu mobilisierbarer Kapazität [EW]</b>
	Unüberbaute WMZ [EW]	Überbaute WMZ [EW]	Total mobilisierbare WMZ [EW]		
Urbaner Raum	4'200	2'700	6'900	12'400	5'500
Suburbaner Raum	2'500	1'450	3'950	4'700	750
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0	0	0
Touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0	0	0
Beitragsperimeter	6'700	4150	10'800	17'050	6'300
<b>Bearbeitungsperimeter</b>	<b>6'700</b>	<b>4'150</b>	<b>10'800</b>	<b>17'050</b>	<b>6'300</b>

Tabelle 19: Mobilisierbare Einwohner-Kapazitätsreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen bis 2040 ohne C-Gemeinden (Quelle: kantonale Berechnungen gemäss Annahmen Agglomeration Chur AP 4G für Horizont 2040).

Gemäss dem Entwicklungsszenario hoch des KRIP sind bis 2040 in der Agglomeration Chur zusätzlich ca. 8'500 Beschäftigte zu erwarten (vgl. Kapitel 4.2.1). Kantonale Berechnungen zeigen, dass in der heutigen WMZ ca. 22'700 Beschäftigte angesiedelt sind, bei einem vergleichbaren Potenzial wie bei den Einwohnern bestehen somit mobilisierbare Kapazitätsreserven von ca. 2'900 Beschäftigten in WMZ. In den Arbeitszonen sind ca. 17.8 ha mobilisierbare Reserven vorhanden (R+K 2020), bei einem angestrebten Verbrauch von 250 m<sup>2</sup> pro Vollzeitäquivalent ergibt dies 712 Vollzeitäquivalente.

Unter der Annahme, dass auch im Jahr 2040 ca. 26% der Beschäftigten in den Arbeitszonen tätig sind, müssen ca. 2'210 Beschäftigte zusätzlich in den Arbeitszonen angesiedelt werden.

## 5.5 Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)

Im AP 5G sind überprüfbare Zielsetzungen zu fünf Indikatoren des „Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme“ (MOCA) zu definieren: Modal Split, Unfälle, Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen, Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Für diese fünf Indikatoren werden eine qualitative Aussage zur Zielrichtung und eine quantitative Aussage über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf erwartet. Mit den Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft werden die nachfolgenden quantitativen Ziele für den Zeithorizont 2040 verfolgt. Die Zielwerte beziehen sich jeweils auf den Beitragsperimeter (BeSA-Perimeter) der Agglomeration Chur.

Die Ausgangslage der MOCA-Indikatoren im AP 5G hat sich mit der Erweiterung des Beitragsperimeters um die Gemeinde Maienfeld gegenüber dem AP 4G leicht verändert. Die MOCA-Werte aus den vergangenen Jahren haben sich jedoch unwesentlich verändert, weshalb auf einen differenzierten Vergleich zu den Werten aus AP 4G verzichtet wird.

### MOCA 1: Modal Split (Anteil MIV nach Tagesdistanz)

	MIV-Anteil 2010	MIV-Anteil 2015	MIV-Anteil 2021	MIV-Anteil Zielwert 2040
Agglomeration Chur	65.1%	66.9%	66.4%	63.0%
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	56.7%	55.7%	62.8%	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	67.8%	67.8%	72.3%	-

Tabelle 20: MOCA 1: Modal Split Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden im Jahr 2015 66.9% und im Jahr 2021 66.4% der Tagesdistanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (vgl. Tabelle 20). Die restlichen Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo bewältigt. Die Anteile dieser Verkehrsmittel an den absolvierten Personenkilometern sollen erhöht werden. Die Agglomeration Chur setzt sich zum Ziel, den **Anteil des MIV auf 63.0% zu senken**. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die Entwicklungsschwerpunkte verfügen über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung. Auch die gezielte Erhöhung der Dichte erfolgt primär an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Diese Standorte ergeben zudem kurze Wege für den Fuss- und Veloverkehr.
- Das ÖV-Angebot und die Qualität werden mit «Retica 30+» verbessert, die Abstimmung zwischen (S-)Bahnnetz und Feinverteilung durch Busse mit «Transreno» optimiert.
- Die Einführung von Parkplatzmanagement sowie Mobilitätsmanagement und der Fokus auf eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung stärken den Fuss- und Veloverkehr.
- Das Fuss- und Veloverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr wird laufend verbessert durch systematische Schwachstellenbehebung und Netzlückenschliessung.
- Mit dem 2021 vom Grossen Rat gutgeheissenen «Aktionsplan Green Deal für Graubünden» und der derzeit erarbeiteten kantonalen Strategie Langsamverkehr Graubünden werden der ÖV, Fuss- und Veloverkehr noch stärker gefördert.



**MOCA 2: Unfälle (Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung)**

	Unfälle 2014	Unfälle 2017	Unfälle 2021	Unfälle Zielwert 2040
Agglomeration Chur	1.62	1.83	1.80	1.40
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	1.33	1.13	1.20	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	1.77	1.66	1.56	

Tabelle 21: MOCA 2: Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung der Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden 1.62 Verunfallte (Verletzte oder Getötete) anhand der Präsenzbevölkerung für das Jahr 2014, 1.83 Verunfallte für das Jahr 2017 und 1.80 Verunfallte für das Jahr 2021 ohne Nationalstrassennetz ausgewiesen (vgl. Tabelle 21). Die Präsenzbevölkerung berechnet sich aus der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten. Dieser Wert soll auf **1.40 Verunfallte anhand der Präsenzbevölkerung gesenkt** werden. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die Behebung von erfassten Unfallschwerpunkten und –häufungsstellen erhöht die Verkehrssicherheit.
- Die Bündelung des Durchgangsverkehrs auf leistungsfähigen, übergeordneten Strassen reduziert Konflikte verschiedener Verkehrsmittel und erhöht die Verkehrssicherheit.
- Durch die Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei Planungen / Projekten für die Aufwertung von Ortsdurchfahrten mit hoher Unfalldichte können Gefahrenstellen entschärft und vorsorglich vermieden werden.
- Die subjektive Verkehrssicherheit wird neben der Berücksichtigung bei der Aufwertung von Ortsdurchfahrten zusätzlich im Rahmen der Schulwegsicherheit adressiert.
- Das Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr und die Schwachstellenbeseitigung erhöhen die Sicherheit, da dies zur Entflechtung der Verkehrsträger beiträgt.

**MOCA 3 und 4: Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen**

	Anteil Einwohner 2014	Anteil Einwohner 2017	Anteil Einwohner 2021	Anteil Einwohner Zielwerte 2040
ÖV-Güteklasse A	9.5%	7.1%	7.1%	7.5%
ÖV-Güteklasse B	28.0%	25.8%	25.9%	28.0%
ÖV-Güteklasse C	24.7%	27.4%	27.5%	31.0%
ÖV-Güteklasse D	28.2%	30.7%	31.4%	26.6%
Keine ÖV-Güteklasse	9.6%	8.9%	8.2%	6.9%

Tabelle 22: MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen der Agglomeration Chur (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Die Agglomeration Chur (BeSA-Perimeter) hat sich zum Ziel gesetzt, den **Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern in der ÖV-Güteklasse A von 7.1% im Jahr 2021 auf 7.5% im Jahr 2040, im B von 25.9% im Jahr 2021 auf 28.0% im Jahr 2040 sowie im C von 27.5% im Jahr 2021 auf 31.0% im Jahr 2040 zu steigern**. In der ÖV-Güteklasse D resultiert eine Abnahme von 31.4% auf 26.6% und von 8.2% auf 6.9% in Gebieten ohne Güteklasse.

	Anteil Beschäftigte 2014	Anteil Beschäftigte 2017	Anteil Beschäftigte 2021	Anteil Beschäftigte Zielwerte 2040
ÖV-Güteklasse A	33.6%	27.7%	26.5%	26.9%
ÖV-Güteklasse B	17.1%	20.2%	18.9%	22.3%
ÖV-Güteklasse C	28.8%	31.5%	31.6%	35.4%
ÖV-Güteklasse D	14.9%	15.0%	16.0%	11.6%
Keine ÖV-Güteklasse	5.7%	5.5%	7.1%	3.9%

Tabelle 23: MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen der Agglomeration Chur (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Bei den Beschäftigten hat sich die Agglomeration Chur zum Ziel gesetzt, **den Anteil der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A und B von 45.4% im 2021 auf 49.2% und im C von 31.6% auf 35.4% zu steigern**. In der ÖV-Güteklasse D resultiert eine Abnahme von 16.0% auf 11.6% und von 7.1% auf 3.9% in Gebieten ohne Güteklasse. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die an die Angebotsoptimierungen Bahn («Retica 30+») anschliessenden Bus-Optimierungen (Transreno) führen zu einer Neuerschliessung von Siedlungsgebieten – insbesondere Arbeitszonen mit der ÖV-Güteklasse C – und zu einer Taktverdichtung von bestehenden Buslinien, allerdings ohne Auswirkungen auf die ÖV-Güteklasse.
- Die Stadt Chur als Hauptzentrum der Agglomeration ist sehr gut mit dem ÖV erschlossen und kann durch Verdichtung wichtigen Raum für neue Arbeitsplätze und Einwohner anbieten. Grundsätzlich gilt im gesamten Agglomerationsraum, dass an gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (insbesondere im Umfeld der Verkehrsdrehscheiben) die Dichte auch in bestehenden Wohn-, Misch- und Zentrumszonen gezielt erhöht wird.
- Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Dienstleistung sind in zentralen Lagen mit sehr guter ÖV-Güteklasse (mehrheitlich B) angesiedelt. Allerdings findet innerhalb der bestehenden Bauzone auch in Gebieten mit einer tieferen ÖV-Güte eine weitere Entwicklung statt.
- Die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit befinden sich teilweise in der ÖV-Güteklasse A und B. Mit der Neuerschliessung oder verbesserten Erschliessung von weiteren Arbeitszonen und Entwicklungsschwerpunkten wird je nach Standort eine ÖV-Güteklasse C oder D ermöglicht.

#### MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Ew+B pro ha)

	Dichte 2012	Dichte 2017	Dichte 2022	Dichte Zielwerte 2040
Agglomeration Chur	85.5	84.7	85.7	92.0 - 94.0
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	112.6	114.0	104.0	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	60.9	62.4	63.9	-

Tabelle 24: MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Ew+B pro ha) in der Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2023, MOCA)

Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen wird mit dem Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» quantifiziert. Die Berechnung folgt über die Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigte (in Vollzeitäquivalenten) pro Hektare bebauter Bauzone

(Wohn-, Misch- und Zentrumszonen). Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur wird im Jahr 2012 eine Dichte von 85.5 E+B/ha, im Jahr 2017 von 84.7 E+B/ha und im Jahr 2021 von 85.7 E+B/ha ausgewiesen (vgl. Tabelle 24). Die Agglomeration Chur setzt sich zum Ziel, die **Dichte auf 92.0 bis 94.0 E+B/ha** zu steigern. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- In den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung werden hohe Dichten angestrebt.
- In den urbanen Gebieten (Chur, Landquart, und Domat/Ems) und suburbanen Ortschaften sind gezielte Verdichtungen gegenüber den heutigen Vorgaben geplant.
- Die Entwicklungsdynamik in der Agglomeration Chur und der Preisdruck führen zu einer besseren Ausnützung der bebauten und unbebauten Bauzonen und damit Erhöhung der baulichen Dichte und der Nutzerdichte.

## 6. Handlungsbedarf

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Das Kapitel wurde in Anlehnung an die Neuerungen in Analyse und Zukunftsbild aktualisiert.

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Vergleich der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild. In diesem Kapitel wird aufgezeigt, zu welchen Themen sich bezüglich Erreichung des Zukunftsbildes ein Handlungsbedarf ergibt und wie dieser im Agglomerationsprogramm adressiert wird. Dabei wird der identifizierte Handlungsbedarf den unterschiedlichen AP-Generationen zugeordnet:

- Handlungsbedarf, der bereits durch **AP 1G, 2G und 4G** abgedeckt wird
- Handlungsbedarf, der im Rahmen des **AP 5G** angegangen wird
- Handlungsbedarf, der vor allem aufgrund von Abhängigkeiten in der Planung oder wegen zeitlichen und finanziellen Restriktionen im Rahmen von **kommenden AP-Generationen** aufgegriffen wird

### 6.1 Siedlung

**S – Dimensionierung Siedlungsgebiet:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Entwicklung auf die bestehenden Siedlungsgebiete und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete zu fokussieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild 2040 fokussiert die Siedlungsentwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes und wegen der überregional vorzusehenden Verkehrsabstimmung auf das Siedlungserweiterungsgebiet Neugut. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums (vgl. Analyse) und den noch bestehenden Kapazitäten innerhalb der bestehenden Bauzonen bis 2040 sind weitere Siedlungserweiterungsgebiete auszuscheiden.

#### Exkurs Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan Graubünden

Jahre nach Erlass des Richtplans	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Region	Regionales Raumkonzept				
			Revision regionale Richtplanung (Siedlung und Verkehr; Festlegung Siedlungsgebiet)		
Gemeinde	Kommunales räumliches Leitbild				
	Überprüfung Kapazitätsberechnung gemäss Gemeinde-Datenblatt				
	Ggf. Erlass Planungszone		Revision Ortsplanung (Siedlung)		

Abbildung 57: Fristen Regional- und Ortsplanungsrevisionen für Festlegung des Siedlungsgebiets (Quelle Grafik: ARE GR 2018, Leitfaden)

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten. Es ist Aufgabe der Regionen, das Siedlungsgebiet zu konkretisieren und definitiv festzulegen. Sie stützen sich dabei auf die von den Gemeinden durchgeführte Überprüfung der Bauzonenkapazität und die Ermittlung des langfristigen Bedarfs an Bauzonen (Planungshorizont 2040). Der Richtplan legt aber nicht fest, wie dieser Bauzonenbedarf zu ermitteln ist.

Der Prozess ist so vorgesehen, dass eine Abstimmung zwischen regionaler Richtplanung und kommunaler Ortsplanung erfolgt und das Siedlungsgebiet anschliessend gleichzeitig im regionalen und kantonalen Richtplan vom Zwischenergebnis zu Festsetzung fortzuschreiben. Die Festsetzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan erfolgt spätestens nach der fünfjährigen Erarbeitungsfrist (vgl. Abbildung 57) mit Genehmigung durch den Bund.

Handlungsbedarf, mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: In den Generationen AP 1G und 2G wurden keine Massnahmen ausgearbeitet, die direkt auf den vorliegenden Handlungsbedarf abzielen. Vielmehr betreffen viele Massnahmen den Handlungsbedarf der Innenentwicklung. Im AP 4G wurde im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung nach Innen eine räumliche Verortung von möglichen Aufzonungsgebieten vorgenommen. Die Massnahme S4.8 Siedlungserweiterungsgebiet Neugut ist im Soll d.h. die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung auf kommunaler Planungsebene sind gegeben. Die Festlegung der Siedlungsbegrenzungslinien gemäss Massnahme S4.8 via regionale Richtplanung ist abgeschlossen.

*Folgende A-Massnahmen aus dem 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: S4.3 Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet, Massnahme S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten (behördenverbindliche Planungsschritte), S4.4 ESP Wohnen/DI mittelfristig, S4.6 ESP Arbeit mittelfristig (behördenverbindliche Planungsschritte).*

Handlungsbedarf AP 5G: Im AP 5G werden die im AP 4G geprüften Verdichtungsmöglichkeiten qualitativ weiterentwickelt und die Umsetzung (Folgeplanungen, Realisierung Bauvorhaben) vorangetrieben. Zudem werden Möglichkeiten zur aktiven Steuerung der Nutzung der Arbeitszonen aufgezeigt. Mit der erwarteten Entwicklung in der Agglomeration Chur ist davon auszugehen, dass weitere Siedlungserweiterungsgebiete bis 2040 notwendig sind. Die erfolgte räumliche Definition von Siedlungsbegrenzungslinien gibt für die weiteren Entwicklungsüberlegungen einen geordneten Rahmen vor. Einzonungen sind dort zu ermöglichen, wo die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung den Zielvorstellungen des kantonalen Richtplans entspricht und die ergänzenden Kriterien aus Agglomerationssicht (Grundlage Technische Wegleitung Bauzonenbedarf 2019) erfüllt werden. Aus überregionaler Sicht wird die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut (ESP Wohnen / Dienstleistung) auf kommunaler Ebene weiter vorangebracht.

Die mobilisierbaren Einwohnerkapazitäten in den bebauten und unbebauten Bauzonen (WMZ, ohne C-Gemeinden) von 10'800 gemäss AP 4G sind konsequent auszuschöpfen, die ESP gezielt zu entwickeln und Verdichtungen an gut erschlossenen Lagen anzustreben.

Von den gemäss Entwicklungsszenario zu erwartenden zusätzlichen 8'500 Beschäftigten (vgl. Kapitel 4.2) arbeiten ca. 74% in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in Zonen für Öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA). Diese werden grösstenteils in den bestehenden Bauzonen, den ESP und innerhalb grob ermittelten WMZ-Erweiterungen Platz finden (vgl. Tabelle 25). Für die restlichen 26% ist der Platzbedarf in den ESP innerhalb der bestehenden Arbeitszonen zu mobilisieren. Die bestehenden Arbeitszonen sind im Rahmen der regionalen und kommunalen Richt- und Nutzungsplanung bezüglich Entwicklung und Bedarf anhand der kantonalen Arbeitshilfe (ARE GR 2020, Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen) zu überprüfen. Des Weiteren werden auch Verdichtungsmöglichkeiten (unternutzte und/oder brachliegende Bauzonen) geprüft. Da sich diese Mobilisierung erfahrungsgemäss als herausfordernd erweist, wird aus überregionaler Sicht die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut (ESP Arbeit) auf kommunaler Ebene weiter vorangebracht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die im Zukunftsbild definierten Entwicklungsschwerpunkte weisen gemäss AP 5G in etwa ein Potenzial von zusätzlich ca. 2'280 Einwohner/innen und ca. 2'030 Beschäftigten gegenüber der rechtskräftigen WMZ auf. Mit den zusätzlichen Verdichtungsgebieten (Aufzonungen) können weitere ca. 1'710 Einwohner/innen und ca. 1'960 Beschäftigte aufgenommen werden (vgl. Tabelle 25). Bei einer prognostizierten



Bevölkerungszunahme von ca. 17'100 Einwohner/innen bleibt eine Differenz von ca. 2'500 Einwohner/innen bestehen. In Bezug auf die Raumtypen bedeutet dies, dass für die 12'400 prognostizierten zusätzlichen Einwohner/innen in den WMZ des urbanen Raums insgesamt ca. 10'000 Kapazitätsreserven mobilisiert werden können, im suburbanen Raum bei 4'700 prognostizierten Einwohner/innen in den WMZ insgesamt ca. 4'600. Sofern die Innenentwicklungspotenziale (ESP und Verdichtung) ausgeschöpft sind, sind zusätzlich zum Siedlungserweiterungsgebiet Neugut weitere Gebiete für eine Entwicklung zu prüfen.

Auf kommunaler Ebene sind – unter Einbezug des Arbeitszonenmanagement - bezüglich Arbeitszonen weitere Massnahmen zusätzlich zum Agglomerationsprogramm zu prüfen: Nutzung von unbebauten Bauzonen, Umnutzung von ZÖBA, Umzonung von ZÖBA zu Arbeitszone.

Potenziale mit Massnahmen AP 5G	Einwohner/innen	Beschäftigte
Innerhalb rechtskräftiger WMZ (ohne C-Gemeinden)	10'800	2'900
Aufzonungen gegenüber rechtskräftiger WMZ	3'110	3'990
- ESP Wohnen / Dienstleistung (ohne Neugut)	2'280	2'030
- Innenentwicklung Stadt Chur, Landquart, Domat/Ems	830	1'960
- Innenentwicklung in weiteren Gemeinden	880	-
ESP Arbeit (ohne Neugut)	100	2'280
Erweiterungsgebiet Neugut	610	2'550
<b>Total (gerundet)</b>	<b>14'600</b>	<b>11'700</b> davon 4'800 in Arbeitszonen
Zunahme Einwohner/innen und Beschäftigte gemäss Prognose	17'100	8'500 davon 2'210 in Arbeitszonen
<b>Erweiterungsbedarf (gerundet)</b>	<b>2'500</b>	-

Tabelle 25: Zusätzliche Einwohner/innen und Beschäftigte in Entwicklungsschwerpunkten und Verdichtungsgebieten und Erweiterungsbedarf (Berechnungen: ARE GR, Basis KRL, RRK, Abschätzungen Stadt Chur)

**S – Innenentwicklung:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Dichten in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften gezielt zu erhöhen und die Entwicklung in Schwerpunkten in den urbanen Gebieten zu fokussieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild formuliert das Ziel, bestehende Bauzonen haushälterisch zu nutzen und vorhandene Reserven sowie Verdichtungspotenziale zu aktivieren. Die Ausweisung der Einwohnerkapazitäten zeigt allerdings auf, dass eine alleinige Verdichtung der bestehenden Bauzonen bis 2040 nicht ausreichen wird. Nebst den Verdichtungsgebieten werden anhand der Entwicklungsschwerpunkte weitere innere Reserven mobilisiert. Die Dichte und der Überbauungsgrad der Arbeitszonen weisen zudem grösseres Potenzial auf.

#### Exkurs Innenentwicklung im kantonalen Richtplan Graubünden

Der kantonale Richtplan enthält bezüglich Innenentwicklung folgende Vorgaben: Die Strategien und Schwerpunkte sind auf regionaler Ebene eng aufeinander abzustimmen. Im urbanen Raum werden insbesondere an zentralen und gut erschlossenen Lagen grundsätzlich hohe bauliche Dichten angestrebt. Im suburbanen Raum wird unter Berücksichtigung von angemessenen baulichen Dichten prioritär eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt, wobei die Aufwertung der Ortskerne einen hohen Stellenwert einnimmt. Nutzungspotenziale an mit ÖV gut erschlossener Lage (ÖV-Güteklassen A-C) werden prioritär und mit hoher baulicher Dichte entwickelt. Im ländlichen Raum sind die Nutzungspotenziale an gut erschlossener Lage in Regionalzentren und Orten mit Stützfunktion auszuschöpfen. Des Weiteren werden Mindestdichten für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen nach Raumtypen im

KRIP differenziert.

Der KRIP umschreibt allerdings die Verdichtungsgebiete nicht räumlich konkret, die für Verdichtungen geeigneten Gebiete sind zu bezeichnen (Entwicklungsschwerpunkte, Verdichtungsgebiete) und Massnahmen zur Aktivierung der vorhandenen Potenziale festzulegen.

Handlungsbedarf, mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Mit den ersten beiden Generationen wurden bereits verschiedenste Massnahmen zur Innenentwicklung u.a. auch in Arbeitsplatzgebieten angedacht und mehrheitlich bereits umgesetzt. Im AP 4G wurden neue Entwicklungsschwerpunkte definiert und vorangetrieben.

*Folgende A-Massnahmen aus dem AP 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Massnahme S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten (behördenverbindliche Planung), S4.4 ESP Wohnen/DI mittelfristig sowie S4.6 ESP Arbeit mittelfristig.*

Handlungsbedarf AP 5G: Im Hinblick auf das AP 5G wurden die Inhalte zur Innenentwicklung in spezifischen Gebieten geschärft und die konkrete Umsetzung (Folgeplanungen, Realisierung Bauvorhaben) wird angegangen. Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung aus dem B-Horizont des AP 4G werden weiter vorangetrieben und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit ebenfalls in Umsetzung gebracht. In den urbanen Gebieten sind die Potenziale der verkehrlich optimal erschlossenen Verdichtungsgebiete sowie die Potenziale in den Entwicklungsschwerpunkten weiter zu mobilisieren. Für die Realisierung sind die gewünschten Entwicklungen weiter zu präzisieren, qualitätssichernde Massnahmen zu definieren und die benötigte Infrastruktur sicherzustellen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Entwicklungsschwerpunkte sind weiter zu entwickeln und in Umsetzung zu bringen. Bei einem Ausbleiben der Mobilisierung von inneren Reserven Anreize zu deren Entwicklung zu schaffen.

**S – Siedlungsqualität:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Siedlungsqualität zu steigern, die Ortszentren über aktive Strassenraumgestaltung zu optimieren und ausreichend qualitativ hochwertige Freiräume zu schaffen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild nimmt die Siedlungsqualität einen hohen Stellenwert ein. In der Analyse wird allerdings deutlich, dass die Strassenräume in den Ortszentren stark verkehrsorientiert ausgestaltet sind. In der Stadt Chur, in Landquart und Zizers sowie in Domat/Ems besteht zudem in einigen Quartieren eine Unterversorgung an öffentlich zugänglichen Freiräumen. Die Freiraumqualität ist in Bezug auf die öffentliche Nutzbarkeit, das Siedungsklima und die Biodiversität zu optimieren.

Handlungsbedarf, mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Abgesehen von der Massnahme im AP 1G zur Abstimmung von Städtebau und Verkehr beim Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai, wurden im AP1G respektive 2G keine Massnahmen zur Siedlungsqualität ausgearbeitet. Im AP 4G wurden die öffentlich zugänglichen Park- und Grünanlagen im Siedlungsgebiet sowie die siedlungsgliedernden Grünzüge betrachtet.

*Folgende A-Massnahmen aus dem AP 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr (Massnahme 11), verschiedene BGK-Massnahmen aus dem AP 4G (GV4.8 und GV4.9) sowie Weiterentwicklung der Massnahme S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet für AP 5G mit konkreten Handlungsanweisungen.*

Handlungsbedarf AP 5G: Im Hinblick auf das AP 5G wurde das Thema Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet vertieft. Eine hohe Siedlungsqualität soll in der ganzen Agglomeration Chur sichergestellt werden.

Die Versorgung mit Freiräumen ist auf die wandelnden Ansprüche (Stichwort ökologische Infrastruktur) laufend anzupassen und die qualitativen Aspekte mit der stetigen Verdichtung weiterzuentwickeln.

Heutige verkehrsorientierte Strassenräume sollen unter anderem in den Ortszentren einen stärkeren Beitrag zur Deckung des Freiraumbedarfs leisten. Im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist der Aufwertung von Strassenräumen bezüglich Aufenthaltsqualität, Siedungsklima, Freiraumqualität und Vernetzungsaspekten (Biodiversitätsachsen) ein hohes Gewicht einzuräumen, was auch einen positiven Effekt auf die Verkehrsentwicklung (Umsteigen auf Velo- und Fussverkehr) ergibt. Im ländlichen Raum sind die siedlungsprägenden Plätze als attraktive und hitzeangepasste Begegnungs- und Aufenthaltsorte auszugestalten.

Das Freiraumangebot in unterversorgten Quartieren in der Stadt Chur ist zu verbessern und die Gestaltung und Qualität bestehender Freiräume in den weiteren Gemeinden hinsichtlich Biodiversität und Hitzeanpassung zu optimieren.

Durch die Frei- und Grünraumgestaltung kann die biologische Vielfalt im Siedlungsgebiet gefördert und gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen verbessert werden. Insbesondere sind die wassergebundenen Lebensräume zu erhalten und mehr Kleingewässer und Feuchtgebiete sowie strukturreiche Gewässer zu schaffen. Mit der kantonalen Biodiversitätsstrategie schafft der Kanton die Grundlage für die Gemeinden, um die Thematik anzugehen.

Bei der Siedlungsentwicklung ist dem Wärmeinseleffekt entgegenzuwirken. Dazu gehört die Reduzierung des Versiegelungsgrades, die Sicherung ausreichender Grünflächen und Bäume, die Rückhaltung des Regenwassers sowie die Gewährleistung einer funktionierenden Kaltluftzirkulation.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: In den künftigen Generationen des AP gilt es, die Vernetzungsachsen und ökologischen Trittsteine auf Basis der vertieften Grundlagen des Kantons und der Gemeinden räumlich zu verorten. Zudem kann die Freiraumversorgung mit halböffentlichen und gemeinschaftlichen Freiräumen im Siedlungsgebiet thematisiert werden.

## 6.2 Landschaft (und Umwelt)

**L – Erholung und Schutzinteressen:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Naherholung in Siedlungsgebietsnähe weiter zu entwickeln und optimal zu erschliessen unter Einbezug der vorhandenen Schutzinteressen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild thematisiert das siedlungsnahe Erholungsgebiet mit seiner Bedeutung für die Bevölkerung und den Tourismus und andererseits auch mit seiner Bedeutung für die Siedlungsqualität. Die Analyse zeigt auf, dass an den Siedlungsrandern gut erreichbare Naherholungsräume vorhanden sind, diese aber einerseits einem immer höheren Nutzungsdruck ausgesetzt sind und dadurch die Schutzinteressen gefährdet werden.

Handlungsbedarf, mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: In den Generationen AP1G und 2G wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Erholung und Schutzinteressen ausgearbeitet. Im AP 4G wurden die siedlungsnahen Erholungsgebiete, die Fliessgewässer sowie die Siedlungsrandgestaltung im Hinblick auf Erholung und Schutzinteressen betrachtet.

*Folgende A-Massnahmen aus dem AP 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Massnahme L4.1 Erlebbarer Flussraum, L4.2 siedlungsnahe Erholungsgebiete, L4.3 Gestaltung Siedlungsränder.*

Handlungsbedarf AP 5G: Im AP 5G werden die im AP 4G betrachteten Massnahmen als Daueraufgaben weiterverfolgt. Mit dem stetig wachsenden Bedürfnis nach (touristischer) Erholung und der zunehmenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl ist eine umsichtige Entwicklung

der Naherholungsgebiete für die Agglomeration Chur von hoher Bedeutung. Durch die Entwicklung der siedlungsnahen Erholungsgebiete wird auf die steigende Nachfrage nach Rückzug sowie Erholung angrenzend an das Siedlungsgebiet reagiert. Dabei ist auszuloten, welche Nutzung unter Wahrung der Schutzinteressen möglich ist.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Erholung erhält in der gesamten Agglomeration aufgrund steigender Bevölkerungszahlen und Besucheraufkommen und der Entwicklung im Tourismusbereich eine noch stärkere Bedeutung. Die Erschliessung des Erholungsangebots durch den Fuss- und Veloverkehr ist gezielt zu untersuchen und zu verbessern. Zudem ist in den kommenden Generationen die Besucherlenkung sowie die Parkierung in weiteren Erholungs- und Naturräumen zu thematisieren.

**L - Ökologie: Der Handlungsbedarf besteht darin, die ökologische Vernetzung zu erhalten und zu fördern und damit die Biodiversität zu stärken.**

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild erhalten die geschützten Natur- und Landschaftsräume und die Vernetzungsachsen einen hohen Stellenwert. Die ökologische Vernetzung von natürlichen Lebensräumen auch im Siedlungsgebiet ermöglicht die Migration und Verbreitung von Tieren und Pflanzen. Sie ist für viele Arten von zentraler Bedeutung und ist daher langfristig sicherzustellen. Die Analyse zeigt jedoch auf, dass teilweise starke Zerschneidungen durch Infrastrukturanlagen vorhanden sind sowie wichtige Vernetzungs- und Strukturelemente innerhalb und ausserhalb der Siedlungsgebiete - trotz vorhandenen Wildtierkorridoren - fehlen. Insbesondere das Siedlungsgebiet und die wassergebundenen Lebensräume weisen ökologische Defizite auf.

Handlungsbedarf, mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: In den Generationen AP 1G und 2G wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Ökologie ausgearbeitet. Auf der raumplanerischen Ebene wurden im AP 4G im Hinblick auf eine langfristig qualitativ und quantitativ gesteuerte Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Chur Gebiete dank Siedlungsbegrenzungslinien freigehalten, welche im Interesse der ökologischen Vernetzung sowie des Orts- und Landschaftsbildes sind.

*Folgende A-Massnahmen aus dem AP 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: L4.Ökologische Infrastruktur.*

Handlungsbedarf AP 5G: Neben den Vernetzungsachsen dienen auch die Siedlungstrenngürtel der Gliederung der Landschaft. Die zerschneidende Wirkung von Infrastrukturanlagen insbesondere im Talboden ist aufgrund der Barrierewirkung und in Bezug auf die Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten in allen Agglomerationsgemeinden zu adressieren. Wo notwendig sind die Vernetzungsstrukturen zu stärken. Insbesondere im Siedlungsgebiet sind die ökologische Vernetzung der terrestrischen Lebensräume und die Vernetzung via Fliess- und Kleingewässer sowie die ökologische Gestaltung der Siedlungsflächen (Frei- und Grünräume, Strassenräume, Gebäudegestaltung etc.) als wichtige Trittsteine zu fördern.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Durch die wachsende Bevölkerung steigt der Nutzungsdruck auf die natürlichen Lebensräume und auf die Flusssufer. Die Erhaltung und Förderung der Flächen, welche zur Wahrung der ökologischen Vernetzung und damit auch der Biodiversität dient, kommt somit auch in künftigen Generationen des Agglomerationsprogramms eine wichtige Rolle zuteil. Ein Projekt von überregionaler Bedeutung ist die Rheinaufweitung der Kantone St. Gallen und Graubünden. Im Rahmen dieses Vorhabens ist geplant, den Rhein auf einer Länge von 3,3 Kilometern zu erweitern, um ökologische und wasserbauliche Defizite zu beheben und den Flussraum für Mensch und Natur erlebbarer zu gestalten. Die Aufhebung der Trennwirkung von Infrastrukturen im Rheintal ist langfristig weiter zu verfolgen.

Die ökologische Vernetzung im Sinne der ökologischen Infrastruktur ist in den Siedlungsgebieten, um gesamtkonzeptionelle Überlegungen auf übergeordneter und kommunaler Ebene zu vertiefen.

**L - Kulturlandschaften:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Kulturlandschaften für Mensch, Natur und produzierende Landwirtschaft zu erhalten.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild erhalten die Kulturlandschaften einen wichtigen Stellenwert als Gebiete, welche unter anderem zur hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität der Agglomeration beitragen. Die Analyse zeigt jedoch auf, dass diese Landschaften durch das weitere Siedlungs- und Verkehrswachstum unter Druck geraten.

Handlungsbedarf, mit AP 1G 2G und 4G abgedeckt: In den Generationen AP 1G und 2G wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Kulturlandschaften ausgearbeitet. Im AP 4G wurden bei der Definition von Siedlungsbegrenzungslinien die Kulturlandschaften mitbezogen und in ihrem Umfang geschützt.

*Folgende A-Massnahmen aus dem AP 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: L4.3 Gestaltung Siedlungsränder.*

Handlungsbedarf AP 5G: Besonderes Augenmerk ist auf den Übergang von den Siedlungsgebieten in die Kulturlandschaften zu setzen und Siedlungsränder entsprechend zu gestalten im Sinne einer Umsetzung im Rahmen von Planungen und Projekten als Daueraufgabe (Massnahme L4.3 mit Weiterentwicklung im AP 5G).

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Bei der Prüfung allfälliger zusätzlicher Siedlungserweiterungsgebiete und bei Überlegungen zur weiteren Optimierung des strategischen Strassennetzes ist dem Erhalt und der Einbettung der Kulturlandschaften ein hoher Stellenwert beizumessen.

### 6.3 Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit

**GV – Modal-Split:** Der Handlungsbedarf besteht darin, das Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖV und den FVV in der gesamten Agglomeration zu aktivieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass der Anteil von anderen Verkehrsmitteln (ÖV, FVV) am Modal-Split steigt. Unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung wird in der Trendanalyse aufgrund des Wachstums von Einwohnern und Beschäftigten ein Wachstum der MIV-Verkehrsbelastungen bis 2040 erwartet. Gemäss Situationsanalyse ist das Verlagerungspotenzial auf den ÖV und FVV auf vielen relevanten Abschnitten vorhanden.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Es wurden bereits Optimierungen am Verkehrsangebot wie punktuelle Netzergänzungen beim Fuss- und Veloverkehr oder der Ausbau von Verkehrsdrehscheiben und Bahnhöfen umgesetzt.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr, diverse Massnahmen zur Optimierung öffentlicher Verkehr, Busbeschleunigungen auf verschiedenen Einfallsachsen sowie diverse Massnahmen zur Aufwertung von Verkehrsdrehscheiben, Massnahmen zu Parkraum- und Mobilitätsmanagement.*

Handlungsbedarf AP 5G: Bezüglich Lenkung der Verkehrsnachfrage sind weitere Anstrengungen notwendig, insbesondere das Parkraum- und Mobilitätsmanagement sind räumlich auszuweiten. Neben der Aktivierung der Fuss- und Velopotenziale (vgl. Handlungsbedarf FVV), stehen beim ÖV die Angebotsverbesserungen und die Aktivierung der Potenziale hinsichtlich intermodaler Wegketten bei den Verkehrsdrehscheiben im Fokus (vgl. Handlungsbedarf ÖV).



Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Möglichkeiten im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sind weiter auszuschöpfen. Die Potenziale der Verkehrsverlagerung im ÖV und im FVV sind noch stärker zu aktivieren (vgl. Handlungsbedarf ÖV und FVV).

**GV - Strategisches Netz und MIV-Lenkung:** Der Handlungsbedarf besteht einerseits darin, das strategische Strassennetz 2040 so umzusetzen und zu betreiben, dass die MIV-Belastung des Siedlungsgebiets reduziert und eine Kanalisierung des MIV auf den dafür vorgesehenen Achsen erreicht werden kann. Andererseits sind die Voraussetzungen für die MIV-Lenkung hinsichtlich Routenwahl zu verbessern.

#### **Exkurs Sachplan Verkehr, Teil Strasse**

Die weitere Entwicklung des Nationalstrassennetzes ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS, 2023) und dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse (SIN, 2018) dargelegt. Die in diesen übergeordneten Planungs- und Koordinationsinstrumenten enthaltenen Vorhaben werden vollumfänglich durch den Bund finanziert.

Diese Vorhaben werden ihrem Realisierungshorizont entsprechend in den Agglomerationsprogrammen berücksichtigt, insbesondere im Zukunftsbild und in den Teilstrategien. Hingegen ist es nicht möglich, über ein Agglomerationsprogramm zusätzliche Vorhaben einzubringen, weder in das STEP NS noch in den SIN. Weitergehende Massnahmen wie z.B. der Autobahnanschluss Chur Mitte sind – gestützt auf eine Zweckmässigkeitsbeurteilung – im Sachplanverfahren einzubringen und zu prüfen.

#### **Exkurs PUN Anschluss Landquart – Verzweigung Sarganserland**

Der N13-Anschluss Landquart (Erschliessung Prättigau) ist besonders betroffen von Verkehrsüberlastungen, sowohl von Norden kommend wie auch nach Norden wegfahrend. Die Gemeinden Landquart, Maienfeld und Bad Ragaz verzeichnen dabei auf den ohnehin stark belasteten Kantons- und Gemeindestrassen jeweils ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Auf Grund dieser Ausgangslage hat das ASTRA entschieden, zwischen dem Anschluss Landquart und der Verzweigung Sarganserland eine temporäre Pannestreifenumnutzung (PUN) zu schaffen. Ohne die Pannestreifenumnutzung (PUN) würde die Leistungsgrenze auf der Stammstrecke N13 und an den Anschlüssen immer öfter erreicht und die Stausituation würde sich mit zunehmendem Verkehr weiter verschlechtern. Mit der Umsetzung der PUN kann der Verkehrsfluss auf der Stammstrecke gewährleistet und die Unfallhäufigkeit vermindert werden, da Stausituationen seltener auftreten und das Risiko von Auffahrunfällen minimiert wird. Zudem wird durch die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Stammstrecke weniger Ausweichverkehr auf dem Sekundärnetz resultieren, was wiederum den umliegenden Gemeinden zugutekommt. Die Fertigstellung der PUN ist im Jahr 2028 geplant.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das strategische Netz 2040 setzt sich aus optimal miteinander verknüpften Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen zusammen. Es ist leistungsfähig und konsistent. Abschnitte mit hohen Verkehrsbelastungen verlaufen nach Möglichkeit ausserhalb des Siedlungsgebietes. Heute sind vor allem in der Stadt Chur einzelne Abschnitte stark belastet, die nicht auf grosse Belastungen ausgelegt sind. Weiter stellen die regelmässigen Ausweichverkehre infolge Überlastungen durch den touristischen Verkehr eine Belastung für Siedlungsgebiete und Bevölkerung dar, insbesondere entlang der Kantonsstrassen im unteren Domleschg und in Imboden sowie im Rheintal zwischen Chur und der Herrschaft. Zudem fehlt eine aktive Steuerungsmöglichkeit auf dem Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassennetz.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Einzelne für das strategische Netz relevante Verkehrsknoten wie bspw. die Umgestaltung des N13-Anschlusses Chur Süd inkl. Netzoptimierungen in Chur West und die Umgestaltung des Anschlusses der Ems-Werke an die Kantonsstrasse konnten umgesetzt werden. Zudem sind in zahlreichen Gemeinden verkehrsberuhigte Zonen umgesetzt respektive noch in Planung, welche die Bündelung des Verkehrs auf dem strategischen Netz unterstützen. Für die hoch ausgelasteten Fokusräume (Domleschg, Imboden, Churer Rheintal, Herrschaft/St. Gallen und Prättigau) wurde ein Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet und Pilotbetriebe durchgeführt, um die Verkehrsströme besser zu lenken. Die Überlastungen in der Stadt Chur insbesondere auf den Einfallsachsen konnten etwas reduziert und der Ausweichverkehr durch die Ortschaften in den Regionen Imboden und Landquart bei überlasteter N13 eingedämmt werden.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Parkleitsystem Innenstadt Chur (Massnahme 14, AP 1G), Anschluss Rosenhügel (Massnahme MIV4.1, AP 4G), Verkehrsmanagementkonzept (Massnahme GV4.1, AP 4G), Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage N13 Rothenbrunnen – Landquart (üMSV4.1, AP 4G).*

Handlungsbedarf AP 5G: Als zweckmässig nachgewiesene Ergänzungen des strategischen Netzes sind umzusetzen; konkret betrifft dies die neue Erschliessung Industriestrasse. Die Massnahmen gemäss dem zu erarbeitenden Verkehrsmanagementkonzept sind für den Dauerbetrieb umzusetzen, hinsichtlich Effektivität regelmässig zu überprüfen und mit der Weiterentwicklung des strategischen Netzes abzustimmen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP respektive Ausblick Entwicklung Nationalstrasse (STEP NS): Weitere Anpassungen und grössere Ergänzungen am strategischen Netz, insbesondere dem Nationalstrassen-Netz (Ausbau/Umgestaltung Kreisel Landquart, Ausbau Anschluss Reichenau, 4-Spurausbau Reichenau-Rothenbrunnen, Umgestaltung Anschluss Chur Nord) sind mit dem ASTRA zu koordinieren gemäss dem im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse beschriebenen Verfahren. Die Querverbindung Schanfiggerstrasse (Brücke St.Luzi) als Ergänzung des strategischen Netzes ist weiter voranzutreiben.

**GV - Siedlungsverträglichkeit MIV:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Auswirkungen der Verkehrsbelastungen in empfindlichen Siedlungsgebieten zu reduzieren und damit auch die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Es stehen einerseits die Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Fokus, andererseits die periodischen übermässig hohen Belastungen von Ortsdurchfahrten sowie Dorfplätzen, insbesondere in historisch gewachsenen, engen Ortskernen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptverkehrsstrassen für alle Verkehrsteilnehmenden und die Bevölkerung attraktiv und sicher gestaltet sind. Die Agglomeration weist gemäss Situationsanalyse jedoch verschiedene Ortsdurchfahrten mit Defiziten hinsichtlich der Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens auf, wobei dieses heute oft auf den touristischen Verkehr an den Wochenenden zurückzuführen ist. Unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsentwicklung bis 2040 ist damit zu rechnen, dass die Beeinträchtigungen auch im täglichen Verkehr zu den Spitzenzeiten zunehmen respektive verstärkt wahrgenommen werden. Die Förderung von klimaneutralen Angeboten im MIV schreitet voran mit der Umsetzung vom Aktionsplan Green Deal für Graubünden und dem ständigen Ausbau öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Mit den Massnahmen 7a und 7b des AP 2G wurde eine auf die Siedlungsentwicklung in Chur West abgestimmte Optimierung des Stras-

sennetzes umgesetzt. Im Dorfkern von Domat/Ems wurde bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches die Defizite gemäss Analyse beseitigt, umgesetzt.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Parkleitsystem Innenstadt Chur (Massnahme 14, AP 1G) und diverse BGKs in Bonaduz, Churwalden, Landquart, Rhäzüns und Zizers (AP 4G).*

Handlungsbedarf AP 5G: Neben der Optimierung des strategischen Netzes stehen die Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und angrenzenden Dorfplätzen im Vordergrund, welche eine Reduktion der Verkehrsauswirkungen, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Rahmenbedingungen für Fuss- und Veloverkehr sowie eine gestalterische Aufwertung zum Ziel haben.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Weitere Ortsdurchfahrten mit ausgewiesenem Handlungsbedarf sowie durch die Ergänzung des strategischen Netzes entlastete Strassenabschnitte sind auf die Anliegen des Umfelds, der anderen Verkehrsträger und der Qualität der öffentlichen Strassenräume auszurichten. Weitere Förderungsmassnahmen der klimaneutralen Angebote im MIV werden geprüft.

**GV – Strassengebundener ÖV (Bus):** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Behinderungen durch Verkehrsüberlastungen zu reduzieren und damit die Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit des strassengebundenen, und zum Teil elektrifizierten ÖV zu verbessern und seine Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu steigern.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Der strassengebundene öffentliche Verkehr erhält im Zukunftsbild auch auf den Achsen des strategischen Netzes eine möglichst hohe Priorität; auf Grund der ausgeprägten Linearität der Agglomeration im Talboden gibt es kaum Alternativrouten für den strassengebundenen ÖV. Die Situationsanalyse zeigt, dass analog zu den Ortsdurchfahrten auch die Regionallinien vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen an den Wochenenden betroffen sind. Innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Chur führt jedoch auch der tägliche Verkehr in den Spitzenzeiten zu spürbaren Behinderungen. Mit der Verkehrsentwicklung bis 2040 dürfte sich die Situation diesbezüglich verschärfen.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: In der Stadt Chur wurden Busbevorzugungsmassnahmen an Lichtsignalanlagen sowie punktuell Busspuren realisiert.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur (Massnahme 2c AP2G), Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur (Massnahmen 3c AP 2G), Busspur Chur West (ÖV4.6, AP 4G), Verkehrsmanagementkonzept (GV4.1, AP 4G).*

Handlungsbedarf AP 5G: Die Optimierungen des strategischen Netzes sowie der Buslinienführungen in der Stadt Chur schaffen die Voraussetzungen für eine spürbare Verbesserung der Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Weiter spielt die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements eine wichtige Rolle, da die systematische Priorisierung des ÖV auf der Strasse eine der zentralen Zielsetzungen des Verkehrsmanagements darstellt. Zudem sind Optimierungen der Linienführung sowie Bushaltestellen und eine Elektrifizierung spezifischer Linien vorgesehen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Massnahmen zur ÖV-Priorisierung gemäss Umsetzung Verkehrsmanagementkonzept.

**GV – Verkehrssicherheit:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Anliegen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit systematisch in die laufenden Planungen und Projektierungen zu integrieren. Erkannte Problemstellen und -abschnitte sind im Rahmen von Unterhaltsarbeiten oder Umgestaltungen zu sanieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Die Verkehrssicherheit wird im Zukunftsbild verschiedentlich thematisiert, einerseits grundsätzlich bei der Verkehrsabwicklung und andererseits spezifisch bei sicheren Ortsdurchfahrten und einer sicheren Fuss- und Veloinfrastruktur. Die Situationsanalyse zur objektiven Verkehrssicherheit zeigt, dass die Agglomeration Chur gemessen an ihrer Ausdehnung keine übermässig hohe Dichte von Unfallschwerpunkten oder -häufungsstellen aufweist. Die subjektive Verkehrssicherheit insbesondere in den Ortszentren, auf den Schulwegen etc. ist entscheidend dafür, ob die gewünschte Mobilisierung respektive Verlagerung auf den FVV gelingt. Deshalb kommt der Aufwertung von Ortsdurchfahrten auch bei objektiv gering belasteten Abschnitten ein hoher Stellenwert zu. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind in vielen Gemeinden bereits flächendeckend umgesetzt.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Mit dem umgestalteten Anschluss Chur Süd an die N13 wurde ein wichtiger Unfallschwerpunkt beseitigt. Die Mehrheit der Gemeinden hat mit der Realisierung von mehrheitlich flächendeckenden Verkehrsberuhigungen bereits einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihrem Strassennetz geleistet.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr, welche zu einer sicheren Fuss- und Veloinfrastruktur beitragen, Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen (VS4.1, AP 4G), Pilot Schulwegsicherheit (VS4.3, AP 4G).*

Handlungsbedarf AP 5G: Neben der ohnehin bestehenden Sanierungspflicht von Unfallschwerpunkten ist der Behebung der weiteren ermittelten Problemstellen (Unfallhäufungsstellen, Strecken mit hoher Unfalldichte) eine hohe Priorität zuzuweisen. Dies geschieht idealerweise in Kombination mit der Behebung des Handlungsbedarfs in weiteren Themen wie beispielsweise Siedlungsverträglichkeit MIV oder Fuss- und Veloinfrastruktur. Die subjektive Verkehrssicherheit und insbesondere die Schulwegsicherheit werden verbessert. Der Anteil an verkehrsberuhigten Gebieten wird in der gesamten Agglomeration wo noch notwendig erhöht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Sicherstellung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe und im Sinne eines Querschnittthemas bei allen Planungen zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten zur Annäherung an eine «Vision zero» sind weiter zu überprüfen. Im Rahmen des AP 6G ist die Analyse zur Verkehrssicherheit gesamtheitlich zu aktualisieren.

## 6.4 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

*Hinweis: Der Handlungsbedarf zum strassengebundenen ÖV ist im Handlungsbedarf Gesamtverkehr «GV – strassengebundener ÖV» aufgezeigt.*

### Exkurs Angebotskonzeption Öffentlicher Verkehr Agglomeration Chur

Für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs sind für den Kanton Graubünden der Sachplan Verkehr des Bundes, das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes (STEP, Ausbauschritte 2025 und 2035), das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB massgebend.

Gemäss den übergeordneten nationalen und kantonalen Planungen sind in der Agglomeration Chur folgende infrastrukturellen Massnahmen gesichert und sind somit bezüglich zukünftiges Angebot relevant fürs Agglomerationsprogramm:

— **Massnahme üMÖV4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil** - Diese Massnahme umfasst folgende bahntechnischen Bestandteile:

- **Perron Bahnhof Landquart** (STEP-AS 2035, b15): Erstellung eines gemeinsamen Perrons von SBB und RhB.
- **Güterverkehrsanlage Landquart** (STEP-AS 2035, d13): Ausbau Annahmegleise.
- **Ausbau Bahnhof Landquart** (Kantonale Massnahme Nr. 01.TB.05, in KRIP festgesetzt)

— **Massnahme üMÖV4.2 Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil**

Bei der **Doppelspur Landquart – Malans** (Sachplan Verkehr SIS-Nr. OB 12.1, Festsetzung): ist der Baustart im Juni 2018 erfolgt, die Inbetriebnahme hat auf Fahrplanwechsel Dezember 2020 stattgefunden. Der Ausbau sorgt für eine Stabilisierung des Betriebs und höhere Streckengeschwindigkeit (ergibt zusätzliche Fahrplanreserven).

Der **Ausbauschritt STEP-AS 2025** befindet sich aktuell in Umsetzung und beinhaltet Kapazitätssteigerungen und Reisezeitverkürzungen auf den Achsen Zürich – Chur und St. Gallen – Chur sowie Leistungssteigerungen z.B. auf der Strecke Landquart – Vereina – St. Moritz. Mit der Inbetriebnahme neuer Doppelspurinseln im St.Galler Rheintal konnte das Angebot seit Fahrplanwechsel 15.12.2024 verdoppelt und die Reisezeiten verkürzt werden. Der IR St.Gallen – Chur wurde um 30 Minuten versetzt und der bisherige IR 13 wendet bereits in Sargans, mit schlankem IC-Anschluss nach Chur. Die beiden IR (Zürich – Chur und St.Gallen - Chur) verkehren so im Halbstundentakt Chur - Sargans und halten neu auch noch in Maienfeld, das somit zusammen mit der S12 4 Verbindungen nach Chur pro Stunde und Richtung erhält.

Die RhB und der Kanton planen mit dem **ÖV-Konzept «Retica 30+»** einen Halbstundentakt für die wichtigsten Bahn- und Buslinien im Kanton Graubünden. Eine erste Etappe des neuen Angebotskonzeptes wurde mit dem Fahrplan 2023 für den Korridor Schiers – Landquart – Chur – Reichenau – Rhäzüns (- Thusis). Der Hinketakt der S-Bahnlinien Schiers – Landquart – Chur – Rhäzüns wurde durch einen systematischen Halbstundentakt ersetzt. Zwischen Chur und Domat/Ems entstand durch die Überlagerung mit den Surselvazügen und einer neuen Haltepolitik zwischen Chur und Reichenau der RE/IR ein 15'-Takt und Thusis wird neu halbstündlich auf der Schiene bedient, inkl. Busanschluss bis Tiefencastel-Savognin.

Um die Chancen des Bahnkonzepts Retica 30+» für eine zweckmässige Abstimmung von Bahn und Bus und damit lückenlosen Transportketten zu nutzen, hat der Kanton Graubünden das **ÖV-Konzept Transreno** für das Gebiet von Rhäzüns bis Fläsch (AEV 2020, Transreno) erarbeiten lassen. Mit dem Konzept wird eine Systematisierung von Netz und Angebot bei diversen Buslinien eingeführt zugunsten einer einfacheren Benutzbarkeit. Zudem wird die Zuverlässigkeit erhöht zugunsten sicherer Anschlüsse. Die Umstellung der Bahn- und Buslinien im Raum Transreno West (Stadtgebiet Chur bis Tamins-Rhäzüns) erfolgte im Dezember 2022.

**ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot:** Der Handlungsbedarf besteht darin, das regionale ÖV-Angebot auf Schiene und Strasse an die Ausbauten und Änderungen im Fernverkehr anzupassen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass die Bahnverbindungen das Rückgrat eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs bilden mit einem leistungsfähigen Bussystem als Ergänzung. Die Analyse zeigt, dass der ÖV innerhalb der Agglomeration insbesondere auf Bahnstrecken konkurrenzfähig ist. Die Bahn-Busbeziehungen und Taktdichten sind allerdings zu optimieren. Mit der RhB als «S-Bahn» und Bus sowie Postauto als Feinverteiler sind dazu gute Voraussetzungen für ein effizientes ÖV-System vorhanden. Aktuell sind allerdings auf einzelnen Streckenabschnitten Bus-Verlustzeiten infolge MIV-Überlastung problematisch für ein optimales Angebot.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Der Ausbau der Doppelspur ist zwischen Landquart und Malans fertiggestellt und seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in Betrieb. Die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der RhB zur «S-Bahn» sind damit geschaffen. Im STEP-AS 2035 sind weitere Ausbauten an den Verkehrsdrehscheiben Landquart



und Chur West enthalten. Diese ermöglichen u.a. einen Angebotsausbau im Personenverkehr und ein Wachstum im kombinierten Güterverkehr.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil (üMÖV4.1, AP 4G), Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil (üMÖV4.2, AP 4G).*

**Handlungsbedarf AP 5G:** Mit den Angebotskonzepten Retica 30+ und Transreno hat der Kanton den Angebotsausbau in der Agglomeration Chur konzipiert. Die Angebotssystematik des Busangebots wird vereinfacht und auf das neue Bahnangebot gemäss Ausbauschritten STEP 2035 abgestimmt. Wo technisch und finanziell sinnvoll sind suboptimal oder nicht erschlossene Siedlungsgebiete an das Busnetz anzubinden. Um die Verlässlichkeit des strassengebundenen ÖV zu verbessern, werden Managementmassnahmen und Buspriorisierungen umgesetzt. Die übergeordneten Ausbaumassnahmen werden zudem genutzt, um die Verkehrsdrehscheiben zu optimieren (vgl. Handlungsbedarf ÖV – Intermodalität).

**Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP:** Die ÖV-Angebote sind weiterhin attraktiver und leichter merkbar zu gestalten, so dass die Hemmschwelle zur ÖV-Benutzung weiter sinkt und das Potenzial besser ausgeschöpft werden kann. Dabei sind auch On-Demand-Angebote zu prüfen.

**ÖV – Intermodalität: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Rahmenbedingungen für die Intermodalität systematisch zu verbessern.**

**Vergleich Zukunftsbild und Analyse:** Das Zukunftsbild sieht vor, dass die Zentrumsdrehscheiben mit Anschluss Fernverkehr (Chur und Landquart) optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Anbietern und Verkehrsmitteln bieten. Alle Verkehrsdrehscheiben (zusätzlich: Domat/Ems, Chur West, Reichenau-Tamins, Untervaz-Trimmis, Maienfeld, Rhäzüns, Bonaduz, Arosa, Flims Bergbahnen, Churwalden) verfügen zudem über einen hohen Standard an multimodalen Elementen. Die Analyse zeigt auf, dass die Multimodalität weiter verbessert werden kann und insbesondere auch die Attraktivität der Verkehrsdrehscheiben sowie weiterer Bahnhöfe Optimierungspotenzial aufweist.

**Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt:** Mit dem laufenden Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Chur Hauptbahnhof bietet dieser bereits einen hohen Qualitätsstandard für Intermodalität zwischen SBB, RhB, Regional- und Stadtbus sowie Velo- und Fussverkehr.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Multimodale Drehscheibe Landquart (ÖV4.1, AP 4G), Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis (ÖV4.2, AP 4G), Multimodale Drehscheibe Chur West (ÖV4.3, AP 4G), Bahnhofsentwicklung Bonaduz (ÖV4.5, AP 4G).*

**Handlungsbedarf AP 5G:** Die Verkehrsdrehscheiben und weitere Bahnhöfe werden optimiert durch ideale Umsteigebeziehungen zwischen strassen- und schienengebundenem ÖV, attraktiver Anbindung ans Fuss- und Velonetz sowie genügend und sicheren Velo-Abstellanlagen.

**Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP:** Die Rahmenbedingungen für die Intermodalität sind weiterhin zu verbessern und so zu gestalten, dass der Wechsel zwischen Anbietern und Verkehrsmitteln möglichst einfach und sicher abgewickelt werden kann. Verbesserungen der Verkehrsdrehscheiben beim Umsteigen und bei der Aufenthaltsqualität werden auf Basis der Faktenblätter geprüft.

## 6.5 Fuss- und Veloverkehr

*Hinweis: Der Handlungsbedarf zur Verkehrssicherheit im Fuss- und Veloverkehr ist im Handlungsbedarf Gesamtverkehr «GV – Verkehrssicherheit» aufgezeigt.*

**FVV – Regionales Velonetz:** Der Handlungsbedarf besteht darin, beim regionalen Velonetz die Attraktivität zu steigern, die Sicherheit zu verbessern, Schwachstellen zu beheben sowie Netzlücken zu füllen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild sind die urbanen und suburbanen Gebiete durch ein dichtes und flächendeckendes Velowegnetz erschlossen. Die Analyse zeigt allerdings, dass das regionale Netz noch diverse Schwachstellen und Netzlücken aufweist. Damit das Velo eine zentrale Rolle im Alltags- und Freizeitverkehr übernehmen kann, müssen die Rahmenbedingungen deutlich verbessert werden.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Mit dem Sachplan Velo hat der Kanton bereits ein ausdifferenziertes Velonetz für Alltags- und Freizeitverkehr definiert, welches teilweise bereits besteht. Einige Velomassnahmen aus dem AP 1G und 2G konnten bereits umgesetzt werden.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Veloverkehr aus dem AP 1G, 2G und 4G.*

Handlungsbedarf AP 5G: Ein Schwerpunkt des AP 5G liegt auf einer verstärkten Aktivierung der Velopotenziale auf den kantonalen und regionalen Verbindungsachsen innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Das Potenzial im Veloverkehr ist auf der Grundlage des kantonalen Sachplans Velo mit weiteren Massnahmen auf regionalen Verbindungen und in der Fläche zu realisieren.

**FVV – Alltagsveloverkehrsrouten:** Der Handlungsbedarf besteht darin, eine überregionale, qualitativ hochwertige und schnelle Verbindung für den Alltagsverkehr zu schaffen, welche die Zentren, die Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitszonen miteinander verbindet.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild wird dem Veloverkehr auf regionaler Ebene eine hohe Bedeutung zugewiesen. Das Velo soll auch im Alltagsverkehr und insbesondere im Arbeitsverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Zu diesem Zweck ist eine Alltagsveloverkehrsrouten mit hoher Qualität im Sinne einer Veloschnellroute als Verbindung zwischen den Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten vorgesehen. Diese qualitativ hochwertige Verbindung soll mithelfen, den Velo-Anteil am Modal-Split signifikant zu steigern.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Verschiedene Abschnitte sind bereits vorhanden, weisen teilweise aber noch nicht den angestrebten Standard, auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit, und die erwünschte Durchgängigkeit auf.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen aus dem pauschalen Massnahmenpaket FVV4.3 Alltagsveloverkehrsrouten befinden sich noch in Umsetzung (vgl. Abbildung 58).*

Handlungsbedarf AP 5G: Die Streckenführung der Alltagsveloverkehrsrouten ist überregional abgestimmt und Anpassungen respektive der Ausbau der bereits bestehenden Abschnitte auf den gewünschten Standard sowie eine Ergänzung fehlender Elemente vorgesehen (vgl. Abbildung 58). Dazu gehört auch die Anbindung von nicht direkt an der Alltagsveloverkehrsrouten gelegenen Siedlungsgebieten (z.B. Trin, Felsberg).

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Optimierung und Umsetzung allfälliger weitere Abschnitte der Alltagsveloverkehrsrouten respektive Stichverbindungen.

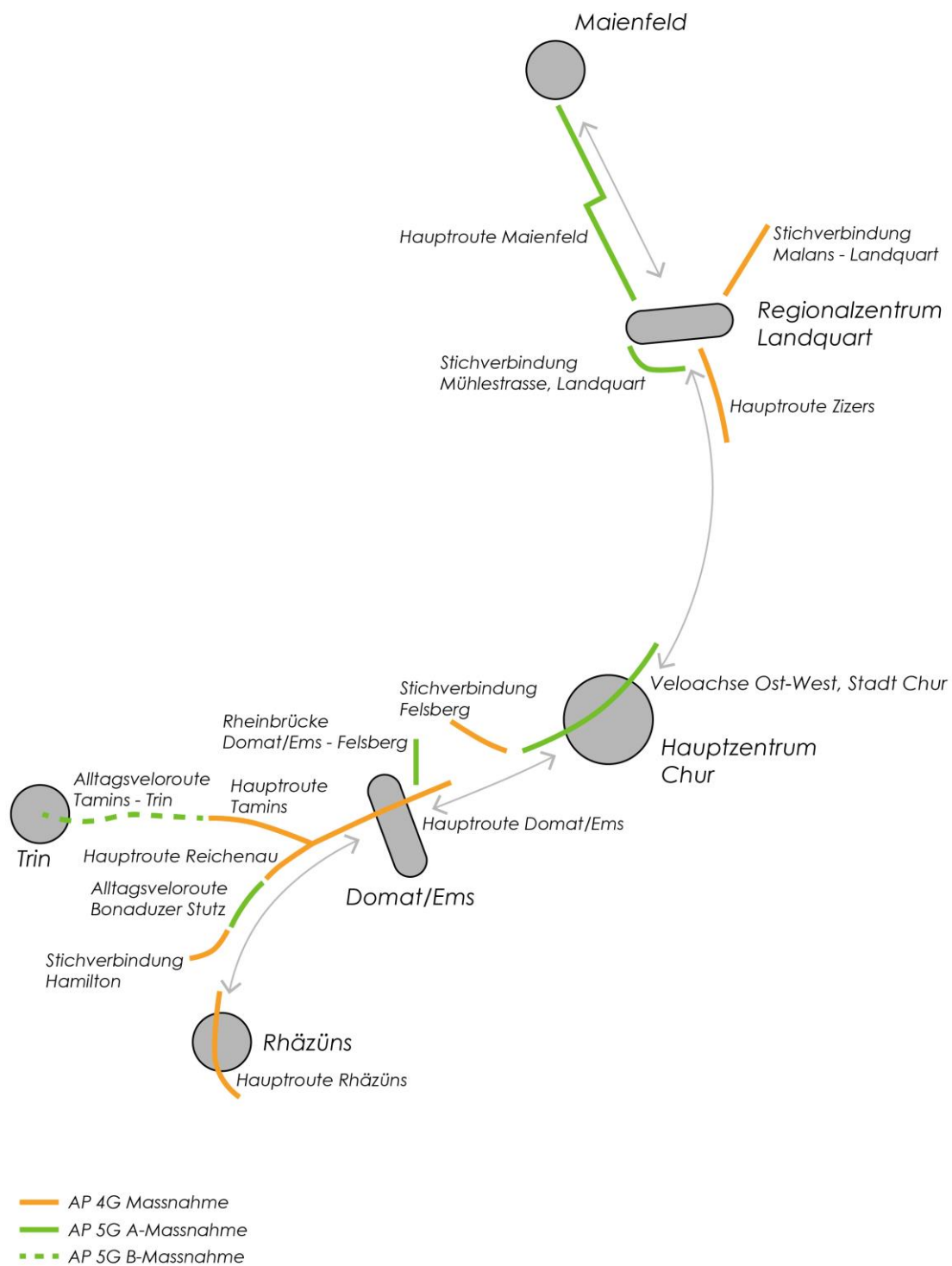


Abbildung 58 Massnahmen der Alltagsveloverkehrsroute (Quelle: EBP)

**FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs zur Bewältigung des Binnenverkehrs in den urbanen Gebieten und den suburbanen Ortschaften zu stärken.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild wird dem Fuss- und Veloverkehr in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften eine wichtige Rolle zugewiesen, vor allem für die kurzen Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten und zu den Verkehrsdrehscheiben sowie den Bahnhöfen. Die Analyse zeigt, dass der Fuss- und Veloverkehr als nachhaltige Verkehrsalternative insbesondere in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten der Agglomeration noch grosses ungenutztes Potenzial aufweist.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Verschiedene Gemeinden und vor allem die Stadt Chur haben bereits viel in ihre Netze und Gestaltung der öffentlichen Räume investiert. So sind viele Massnahmen aus den Massnahmenpaketen Konzept LV\_A Liste aus dem AP 1G und 2G bereits umgesetzt. Auch die beiden FVV-Einzelmassnahmen «LV-Verbindung Chur – Haldenstein» und «FVV-Querung RhB Domat/Ems» aus dem AP 2G wurden mittlerweile umgesetzt.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr aus den Massnahmenpaketen Konzept LV\_A Liste aus dem AP 1G und 2G sowie FVV 4.1 Massnahmenpaket A Langsamverkehr.*

Handlungsbedarf AP 5G: Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften ist noch weiter zu stärken, um das Verlagerungspotenzial für den Binnenverkehr der Agglomeration zu aktivieren. Das Velo- und Fusswegnetz ist für verschiedene Nutzergruppen attraktiv und sicher auszugestalten und zu optimieren. Die Aufenthaltsqualität ist insbesondere für den Fussverkehr erhöht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Das Potenzial des Velo- und Fussverkehrs ist in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften weiter auszuschöpfen und gezielte Verbesserungen im lokalen Netz zu identifizieren.

**FVV – Kombinierte Mobilität:** Der Handlungsbedarf besteht darin, kombinierte Wege ÖV-FVV-MIV zu fördern sowie die Umsteigeangebote zu optimieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild setzt einen starken Fokus auf die kombinierte Mobilität, wobei vor allem der Kombination FVV – ÖV eine hohe Priorität zugewiesen wird. In den urbanen Gebieten unterstützen Sharing-Angebote die kombinierte Mobilität. Noch wichtiger sind aber geeignete Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität sowohl an den Zielorten – insbesondere Verkehrsdrehscheiben und weiteren Bahnhöfen – als auch bei den Quellen, d.h. vornehmlich bei Wohnbauten. Vor allem bezüglich der Erstellungspflicht von Abstellplätzen bei Wohnbauten weisen die Bauvorschriften in den meisten Gemeinden allerdings noch Lücken auf.

Handlungsbedarf mit AP 1G, 2G und 4G abgedeckt: Der Bahnhof Chur, als wichtigste Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration, ist mit einer Velostation und mit weiteren Abstellanlagen ausreichend ausgestattet. Auch bei anderen Verkehrsdrehscheiben und Bahnhöfen sowie an wichtigen Bushaltestellen werden Veloabstellplätze angeboten. Die Gemeinden prüfen bei der Überarbeitung ihrer Bauvorschriften weitergehende Vorgaben zu Erstellung von Abstellplätzen für Zweiräder.

*Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G, 2G und 4G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Bike+Ride ÖV-Haltestellen übrige Gemeinde (Massnahme 119, AP 1G), Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder (FVV4.7, AP 4G), Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen (FVV4.6, AP 4G).*

Handlungsbedarf AP 5G: Die Veloabstellplätze sind bezüglich Quantität und Qualität weiter auszubauen.. Zudem sind bei Neuüberbauungen (Ausgangsort) genügend und attraktive Veloabstellmöglichkeiten sicherzustellen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Veloabstellanlagen sind weiter auszubauen respektive zu optimieren, insbesondere bei den Verkehrsdrehscheiben und Bahnhöfen. Das Angebot ist bezüglich der künftig erwarteten gesteigerten Nachfrage zu überprüfen. Bei Verkehrsdrehscheiben mit grösserem Umsteigepotenzial sind Velostationen zu prüfen. Weitere Sharing-Angebote sind zu prüfen.



## 7. Teilstrategien

**Weiterentwicklung gegenüber AP 4G:** Die Teilstrategien wurden leicht angepasst und ergänzt. Anpassungen erfolgten im Zusammenhang mit den vier Schwerpunktthemen Freiräume im Siedlungsgebiet, Fussverkehr, Verkehrsdrehscheiben und Strassenraumgestaltungen. Ausserdem wurden sie ergänzt um die Umstellung auf treibhausgasfreie Treibstoffe.

Das Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Chur wird für die Themenbereiche Siedlung (S); Landschaft (L); Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit (GV); Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr (FVV) in je eine Teilstrategie übersetzt. Die Teilstrategien zeigen auf, WIE auf den Handlungsbedarf eingegangen wird, um das Zukunftsbild 2040 zu erreichen. Die **fett hervorgehobenen** räumlich-konkreten Elemente sind jeweils in den Teilstrategiekarten dargestellt. Basierend auf diesen Teilstrategien werden in den fünf Themenbereichen konkrete Massnahmen abgeleitet.

### 7.1 Siedlung

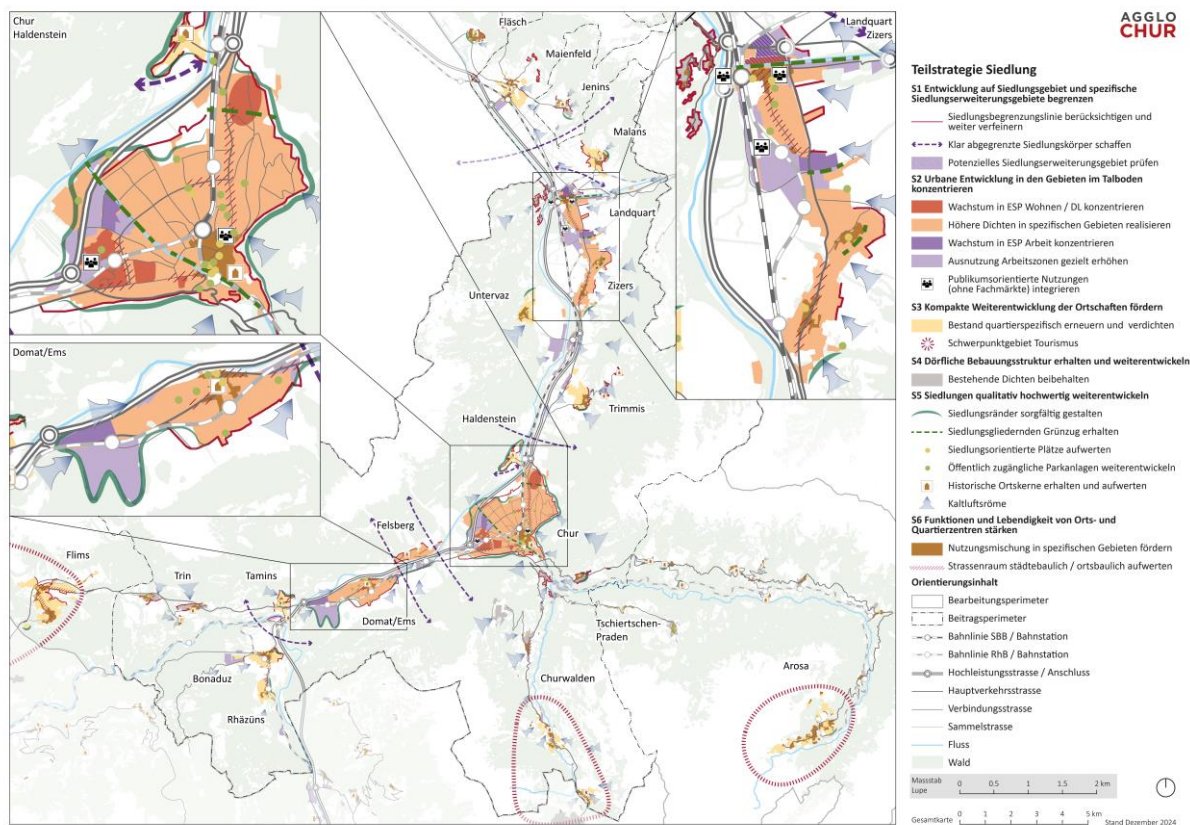


Abbildung 59: Teilstrategie Siedlung Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

#### **S1 Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen**

Die Siedlungsentwicklung wird grundsätzlich auf die bestehenden Bauzonen fokussiert und die Innenentwicklung räumlich gezielt gefördert. Ein **potenzielles Siedlungserweiterungsgebiet** mit Bedeutung für die Agglomeration Chur befindet sich in optimal erschlossener Lage angrenzend an die Verkehrsdrehscheibe Landquart (Gebiet Neugut, Stadt Maienfeld und Gemeinde Malans). Weitere Siedlungserweiterungsgebiete von regionaler und kommunaler Bedeutung werden gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans regional abgestimmt. Bei ausgewiesenen Bedarf sind Entwicklungen und Erweiterungen der einzelnen Gemeinden möglich. Langfristig stabile Siedlungsgrenzen werden generell dort festgelegt, wo längerfristig die Freihaltung

der offenen Landschaft, eine Ortsansicht, ein Naherholungsgebiet oder wichtige ökologische Verbindungen zu gewährleisten sind. Die **Siedlungsbegrenzungslinien** werden durch die Regionen bei der Erarbeitung der regionalen Richtpläne weiterbearbeitet und festgelegt. Bei einer allfälligen Erweiterung des Siedlungsgebiets werden sie in die kantonalen, regionalen und kommunalen Überlegungen mit einbezogen. Die bestehenden **Siedlungskörper werden klar abgegrenzt** um das Zusammenwachsen zu einem Siedlungsband im Talboden zu verhindern und um unverbaute Landschaften zu erhalten.

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften*

## **S2 Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren**

In den urbanen Gebieten im Talboden werden ein kompaktes Siedlungsgebiet und eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung angestrebt. Dazu werden bestehende Potenziale im Bestand genutzt und Baulücken überbaut sowie grössere unbebaute Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets entwickelt. Das Bevölkerungswachstum wird in den dafür vorgesehenen **Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen / Dienstleistung** in Chur und bei Landquart konzentriert und in spezifischen Gebieten mit gut erschlossener Lage **höhere Dichten** realisiert. Dies insbesondere in Chur, Landquart, Zizers und Domat/Ems. Dabei werden die verkehrlichen Handlungsspielräume berücksichtigt. Um eine gute städtebauliche Gesamtwirkung zu erreichen, werden zudem hohe Anforderungen an die städtebaulichen Qualitäten gestellt. Das Beschäftigtenwachstum wird in den **Entwicklungsschwerpunkten Arbeit** und den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung an geeigneten, mit dem ÖV und FVV gut erschlossenen Lagen konzentriert. An allen Standorten ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement vorzusehen. Folgende Standortprofile sind für die ESP vorgesehen:

- ESP Arbeit Vial: wertschöpfungsintensive, exportorientierte Unternehmen
- ESP Arbeit Felsenaustrasse: Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet
- ESP Landquart Fabriken: Dienstleistung, Gewerbe, Industrie, Wohnen in untergeordnetem Mass
- ESP Arbeit Neugut bei Landquart: wertschöpfungsintensive, flächensparende und emissionsarme Nutzungen

In den weiteren bestehenden **Arbeitszonen wird die Ausnutzung** gezielt erhöht. Bei ausgewiesenem überörtlichem Bedarf sollen diese für neue und für ansässige Unternehmen im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung erweitert werden können. **Publikumsorientierte Nutzungen** (ohne Fachmärkte) werden optimal in die bestehende Siedlungsstruktur integriert mit einer ÖV-Gütekategorie von mindestens C, sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und einer guten Anbindung ans übergeordnete Strassennetz unter Berücksichtigung von dessen Leistungsfähigkeit:

- Chur Zentrum: Güter täglicher und periodischer Bedarf
- Chur West: öffentliche und persönliche Dienstleistungen
- Landquart/Zizers Outlet (Besitzstandswahrung): Güter periodischer Bedarf
- Landquart Bahnhofsstrasse: Güter täglicher und periodischer Bedarf
- Landquart Industrie Nord: Güter periodischer Bedarf

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, S – Siedlungsqualität, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz*

### S3 Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern

In den suburbanen Ortschaften wird die kompakte Weiterentwicklung gefördert, indem der **Bestand quartierspezifisch erneuert und verdichtet** wird. Dies an gut mit dem ÖV erschlossenen, zentralen Lagen und einer optimalen Anbindung ans Fuss- und Velowegnetz. Die Erneuerung im Bestand orientiert sich dabei an den charakteristischen Eigenheiten der Quartiere. Gebiete mit Sanierungsbedarf werden aufgewertet mit hohen Anforderungen an die ortsbauliche Qualität. Bei den Ortschaften in den **Schwerpunktgebieten Tourismus** werden optimale qualitative Bedingungen (Wohnraum, Freiräume und ganzjährige Versorgung) für die einheimische Bevölkerung geschaffen.

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Innenentwicklung, S – Siedlungsqualität*

### S4 Dörfliche Bebauungsstruktur erhalten und weiterentwickeln

In den Ortschaften in den ländlichen Gebieten der Agglomeration werden bestehende Dichten beibehalten, im Sinne einer Erneuerung und Qualitätssteigerung. Um die Qualität bei Entwicklungen im bestehenden Siedlungsraum zu steigern, ist neben der baulichen Struktur die Aussenraumqualität zu beachten, im Strassenraum die Aufenthaltsqualität (vgl. S6) und die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen (vgl. GV5) und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern (vgl. FVV2).

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Siedlungsqualität, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz*

### S5 Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln

Gut ausgestattete Siedlungsränder sind insbesondere für den Übergang der bebauten Struktur in die Kultur- und Naturlandschaft von hoher Bedeutung. Die **Siedlungsränder** gemäss Karteneintrag werden, wo notwendig, sorgfältig eingebettet und für das Ortsbild, die Landschaft, die siedlungsnahe Naherholung und die Biodiversität attraktiv gestaltet. Qualitativ hochwertige, biodivers gestaltete Grünräume sind wichtige Elemente von hochwertigen Siedlungen für Mensch und Natur. **Siedlungsgliedernde Grünzüge** bilden die Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets zur Landschaft. Sie sind zu erhalten und sollen Raum für die Naherholung als auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Sie werden bezüglich ihrer Nutzung gezielt entwickelt und vernetzt. Die Grünzüge tragen als wichtige **Kaltluftströme** zur Hitzeminderung im Siedlungsgebiet bei. Die **öffentlich zugänglichen Freiräume** (Parkanlagen und siedlungsorientierte Plätze) innerhalb des Siedlungsgebiets sind weiter zu entwickeln, indem ihre Gestaltung und Ausstattung einerseits eine hohe Aufenthaltsqualität schafft und andererseits die Flächen als wichtige Trittsteine für die Natur ausgebildet sind. Um die Freiraumversorgung im Siedlungsraum sicher zu stellen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen, sind ausreichend qualitativ hochwertige, gut erreichbare und hitzeangepasste **öffentlich zugängliche Parkanlagen** und attraktive, verkehrsberuhigte und **siedlungsorientierte Plätze** in den Orts-, Dorf- und Quartierzentren zu schaffen. Die **historischen Ortskerne werden erhalten und sorgfältig aufgewertet**, unter Wahrung ihrer Struktur sowie Qualitäten. Dabei sind auch Möglichkeiten für Verkehrsoptimierungen zu prüfen.

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie*

### S6 Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken

Zur Erhaltung der Funktion von Orts- und Quartierzentren werden **Nutzungsmischungen in spezifischen Gebieten gefördert** und zur Belebung Erdgeschossnutzungen vorgesehen. Hinsichtlich der Grundversorgungseinrichtungen ist weiterhin eine dezentrale Struktur anzustreben. Der **öffentliche Strassenraum wird städtebaulich / ortsbaulich aufgewertet** mit einer hohen Aufenthaltsqualität, einer attraktiven, hitzeangepassten und ökologisch wertvollen Gestaltung und einer fussgängergerechten Strukturierung.

*Abdeckung Handlungsbedarf: S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, FVV2 – Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren*

### **Exkurs Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung**

Der Kanton Graubünden hat 2015 eine Klimastrategie erarbeitet. Sie identifiziert die Risiken des Klimawandels und weist auf potenzielle Chancen im Bereich Klimaschutz und -anpassung hin. Der Raumentwicklung weist sie im Umgang mit dem Klimawandel eine wichtige, koordinierende Rolle zu. Sie ist dabei in der Verantwortung, der zunehmenden Bedeutung der Freiflächen in Agglomerationen und Städten Rechnung zu tragen. Dabei gilt es, bei der Siedlungsentwicklung auf eine hohe Qualität zu achten und genügend Freiräume zu sichern und neu zu schaffen. Die Stadt Chur schafft beispielsweise mit der Umsetzung des Gegenvorschlags zur Stadtklima-Initiative eine gesetzliche Grundlage zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung.

Um der steigenden Hitze entgegenzuwirken und die Gesundheit der Bevölkerung in der Agglomeration Chur zu schützen, sind Massnahmen zu ergreifen. Im Bereich Klimaanpassung formuliert die Klimastrategie folgenden Handlungsbedarf: die Gesundheit der Bevölkerung, welche durch die zunehmende Hitze bedroht wird, ist zu stärken. Hitzewellen werden sich künftig häufen und vor allem im Bündner Rheintal hohe Werte erreichen. Städte und Agglomerationen sind gegenüber Hitzeperioden besonders sensitiv und die Lebensqualität während Hitzeperioden wird in Zukunft sicherlich ein Thema sein. Um der Hitze entgegenzuwirken, sind die versiegelten Flächen zu minimieren, Massnahmen zur Beschattung und Begrünung zu ergreifen und die Siedlungsgebiete angemessen zu belüften.

Um dem Klimawandel und seinen Folgen auf kommunaler Ebene passend zu begegnen, stellt der Kanton eine Klima-Toolbox zur Verfügung. Als weiteres Hilfsmittel für die Gemeinden und als Plangrundlage für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung dienen die online bereitgestellten Klimakarten.



## 7.2 Landschaft (und Umwelt)

### Exkurs Massnahmenplan Luft Kanton Graubünden

Aufgrund der Immissionsbelastungen 2018 ist der Kanton Graubünden verpflichtet, seinen bisherigen Massnahmenplan Luft weiterzuführen und weitere geeignete Massnahmen darin aufzunehmen. Folgende Massnahmen – im Agglomerationsprogramm Chur entsprechen diese der Ebene der Teilstrategie - sind für den Bereich Verkehr definiert worden (ANU 2018):

- V1 Verkehr und Siedlung (ARE): Siedlungsentwicklung mit Verkehr abstimmen, Siedlungsverdichtungen an gut mit öffentlichem Verkehr erreichbaren Standorten vorsehen, Standorte für publikumsintensive Einrichtungen festlegen.
- V2 Öffentlicher Verkehr (AEV): Angebot und Infrastruktur insbesondere für Freizeit- und Pendlerverkehr gezielt weiterentwickeln, alternative Antriebssysteme fördern.
- V3 Ökologische Gütertransporte (ANU): Bei grossen Bauvorhaben und Transport von Siedlungsabfällen die Möglichkeit eines Bahntransports prüfen.
- V4 Veloverkehr (TBA): Veloinfrastruktur optimieren und Öffentlichkeitsarbeit durchführen.
- V5 Absenkpfad Treibstoffverbrauch und Emissionen kantonale Personenwagenflotte (ANU): Kontinuierliche Reduktion von Schadstoffen und Treibhausgasen der Flotte der kantonalen Verwaltung.

Die Massnahmen V1 bis V4 fliessen bereits in die kantonalen Planungen ein und sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms 4. Generation.

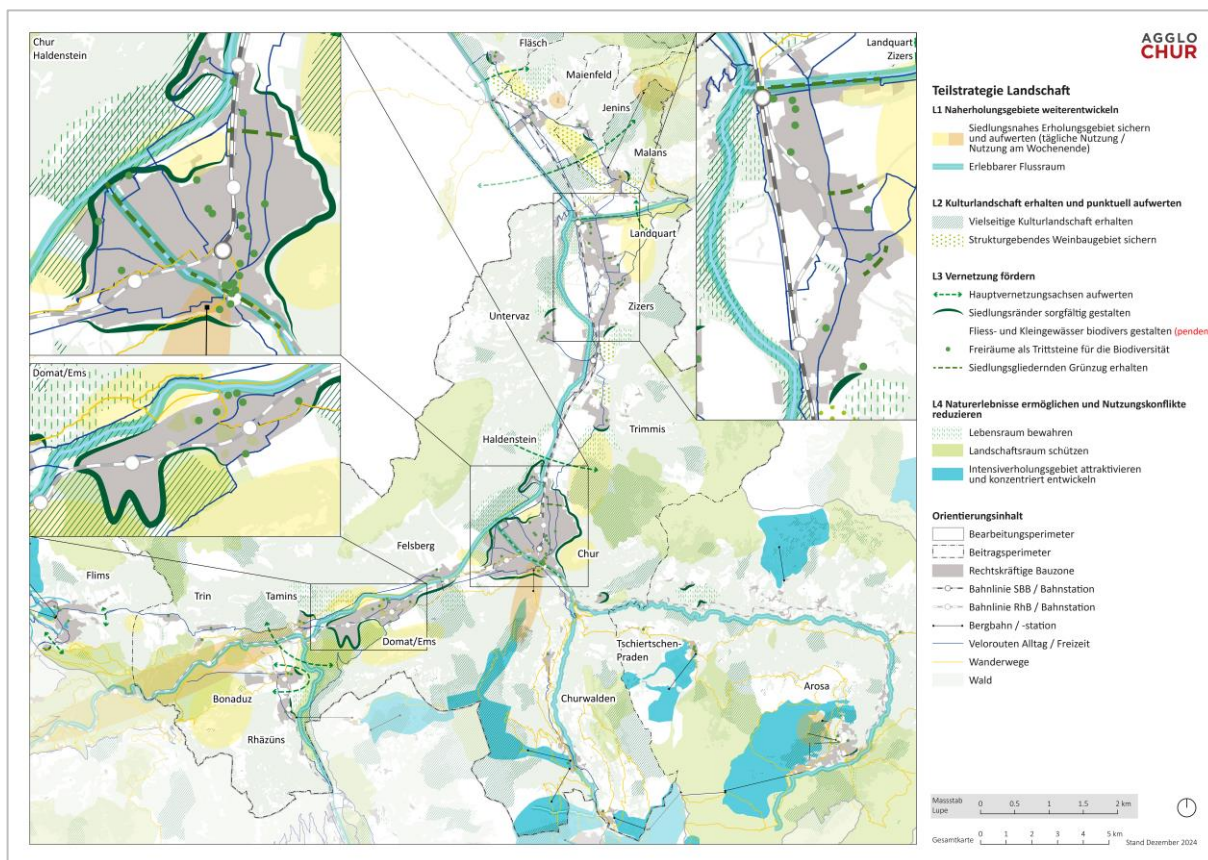


Abbildung 60: Teilstrategie Landschaft Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)



### **L1 Naherholungsgebiete weiterentwickeln**

Die wichtigen, siedlungsnahen Erholungsgebiete insbesondere im Talboden werden gesichert und in Abstimmung mit ihrer Funktion für die Agglomerationsbevölkerung bedarfsgerecht aufgewertet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Gebieten, welche täglich genutzt werden und Gebieten, die aufgrund ihrer Distanz zum Siedlungsgebiet und der möglichen Aktivitäten eher am Wochenende von der Agglomerationsbevölkerung genutzt werden. Die über den Kanton Graubünden hinaus bekannten Tourismusattraktionen wie z.B. Caumasee, Crestasee und Ruinaulta werden von der Bevölkerung vor Ort im Gegenstromprinzip zu den Touristen eher unter der Woche genutzt. Die täglich genutzten Gebiete sind mit einem attraktiven Fuss- und Velowegnetz an die Siedlungsgebiete anzubinden, die mehrheitlich am Wochenende genutzten Gebiete verfügen sofern möglich über eine Anbindung an die Alltagsveloverkehrsrouten oder an den ÖV (vgl. FVV1). Die Anliegen des Naturschutzes und der Naherholung werden in allen Gebieten aufeinander abgestimmt. Die **Flussräume** – insbesondere entlang dem Rhein – werden je nach ihrer Zugänglichkeit erlebbar gestaltet und die Fuss- und Velowege optimiert (vgl. FVV3). Angrenzend oder innerhalb des Siedlungsgebiets verlaufend werden sie als wichtige Erholungsräume aufgewertet und die ökologische Vernetzung gestärkt.

*Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, FVV – Regionales Velonetz*

### **L2 Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten**

Die **vielseitige Kulturlandschaft** (Gebiete mit besonderen Eigenschaften gemäss KRIP) bleibt erhalten und wird für Mensch, Natur und die produzierende Landwirtschaft punktuell aufgewertet. Dies in Abstimmung mit ihren landschaftlichen und naturschützerischen Funktionen als Ackerflächen, Wälder und Heckenlandschaften. Wo möglich und sinnvoll wird sie für die Naherholung zugänglich gemacht (vgl. L1) mit angemessener Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz. Neben den Kulturlandschaften tragen auch die **strukturegebenden Weinbaugebiete** zu einer hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität in der Agglomeration Chur bei. Sie werden langfristig gepflegt und gesichert.

*Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften, FVV – Regionales Velonetz*

### **L3 Vernetzung fördern**

Bestehende **Hauptvernetzungsachsen** (Wildtierkorridore gemäss KRIP) – insbesondere quer über den Talboden – werden freigehalten und aufgewertet. Die Durchgängigkeit wird für verschiedene Artengruppen gefördert und die Achsen bei der Planung von neuen respektive dem Ausbau von bestehenden Infrastrukturen berücksichtigt. Es wird eine durchlässigere Landschaft für Tiere mit strukturreichen Übergängen zwischen Wald und Offenland und naturnahen und strukturreichen Ufern geschaffen. Diese ist mit den ökologisch wertvollen Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet (vgl. S5) vernetzt. Die Siedlungsränder werden sorgfältig gestaltet und so Siedlung und Landschaft für Natur und Mensch vielfältig miteinander verwoben und die ökologische Vernetzung gestärkt (vgl. S5). Die öffentlich zugänglichen Freiräume (vgl. S5) und die Strassenräume sind als ökologische Trittsteine im Siedlungsgebiet gestaltet. Die ökologische Vernetzung der terrestrischen Lebensräume und via **Fließ- und Kleingewässer** ist auch im Siedlungsgebiet gewährleistet und es besteht ein funktionierendes Netzwerk an Kleingewässern von hoher ökologischer Qualität.

*Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie*

### **L4 Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren**

Die vorhandenen, hochwertigen **Lebensräume** sind zu bewahren (Bundesinventare der Biodiversität: Hoch- und Flachmoore, Amphibienlaichgebiete, Auengebiete, Trockenwiesen und -weiden) und die **Landschaftsräume** zu schützen (Bundesinventare des Landschaftsschutzes: BLN, Moorlandschaften), um das langfristige Überleben von seltenen Arten und Lebensgemeinschaften zu sichern. Die Lebens- und Naturräume sind für den Menschen nur beschränkt

zugänglich. Die verschiedenen Nutzungsansprüche in diesen Räumen werden aufeinander abgestimmt, um Nutzungskonflikte zu reduzieren. Die **Intensiverholungsgebiete** (Wintersportgebiete gemäss kantonalem Richtplan) sind in Abstimmung mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu attraktivieren und allfällige infrastrukturbezogene Aktivitäten konzentriert zu entwickeln. Dank den gut mit dem ÖV erreichbaren Talstationen wird eine optimale Erschliessung und Nutzung ermöglicht (vgl. ÖV4).

*Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie*

### 7.3 Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit

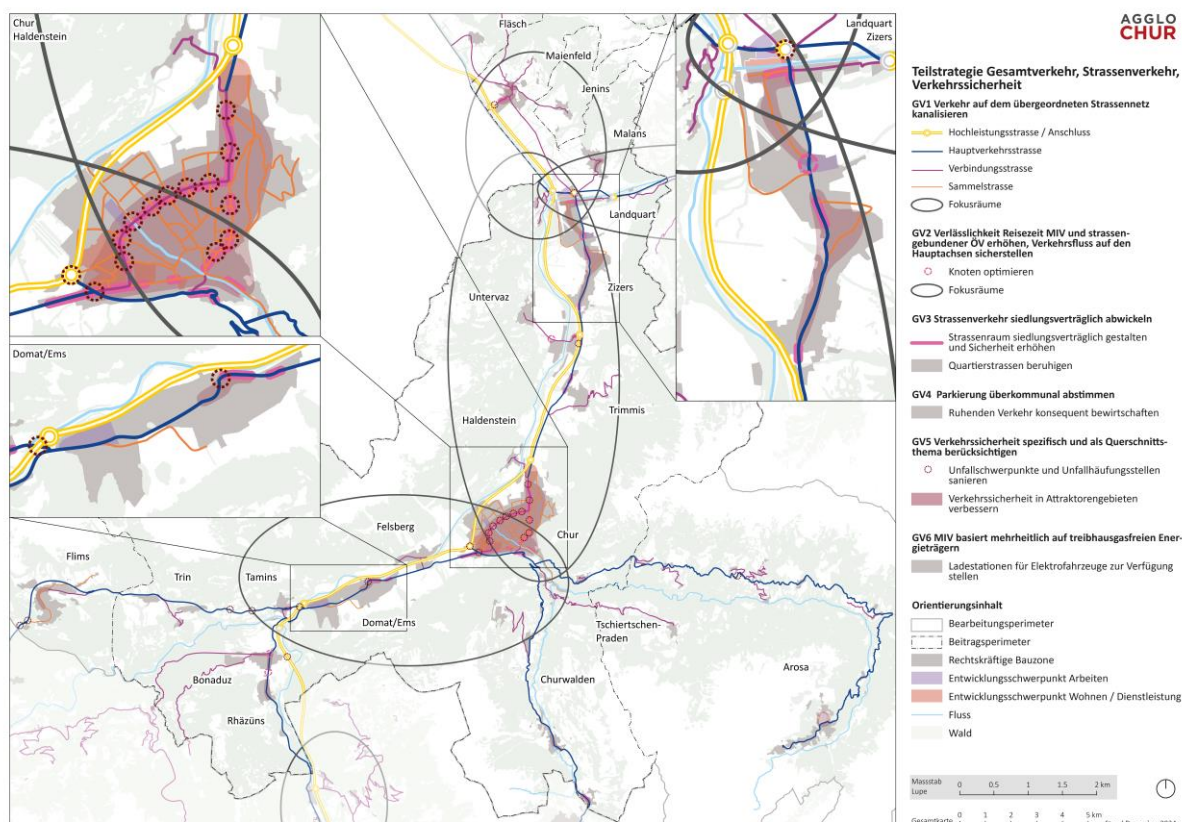


Abbildung 61: Teilstrategie Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Für die Formulierung der Teilstrategie MIV mit dem Horizont 2040 wird die Annahme getroffen, dass der Verkehr auf der Strasse im Wesentlichen gleich wie heute funktioniert. Mobilitätsangebote können sich zwar verändern und neue Mobilitätsformen wie beispielsweise das automatisierte Fahren, werden sich allmählich durchsetzen. Derzeit ist aber nicht absehbar, welche Auswirkungen sich bis 2040 auf das spezifische Verkehrsaufkommen oder den Betrieb der Infrastruktur ergeben. Weiter wird auf Basis der nationalen und kantonalen Planungen davon ausgegangen, dass in der Agglomeration Chur bis 2040 keine relevanten Kapazitätserweiterungen im Strassennetz erfolgen. Lokal werden Massnahmen zur Kapazitätsoptimierung beispielsweise an Knoten umgesetzt. Primär wird damit aber das Ziel verfolgt, das Siedlungsgebiet zu entlasten ohne signifikante Kapazitätssteigerung auf dem Hochleistungs- und Kantonsstrassennetz.

## GV1 Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren

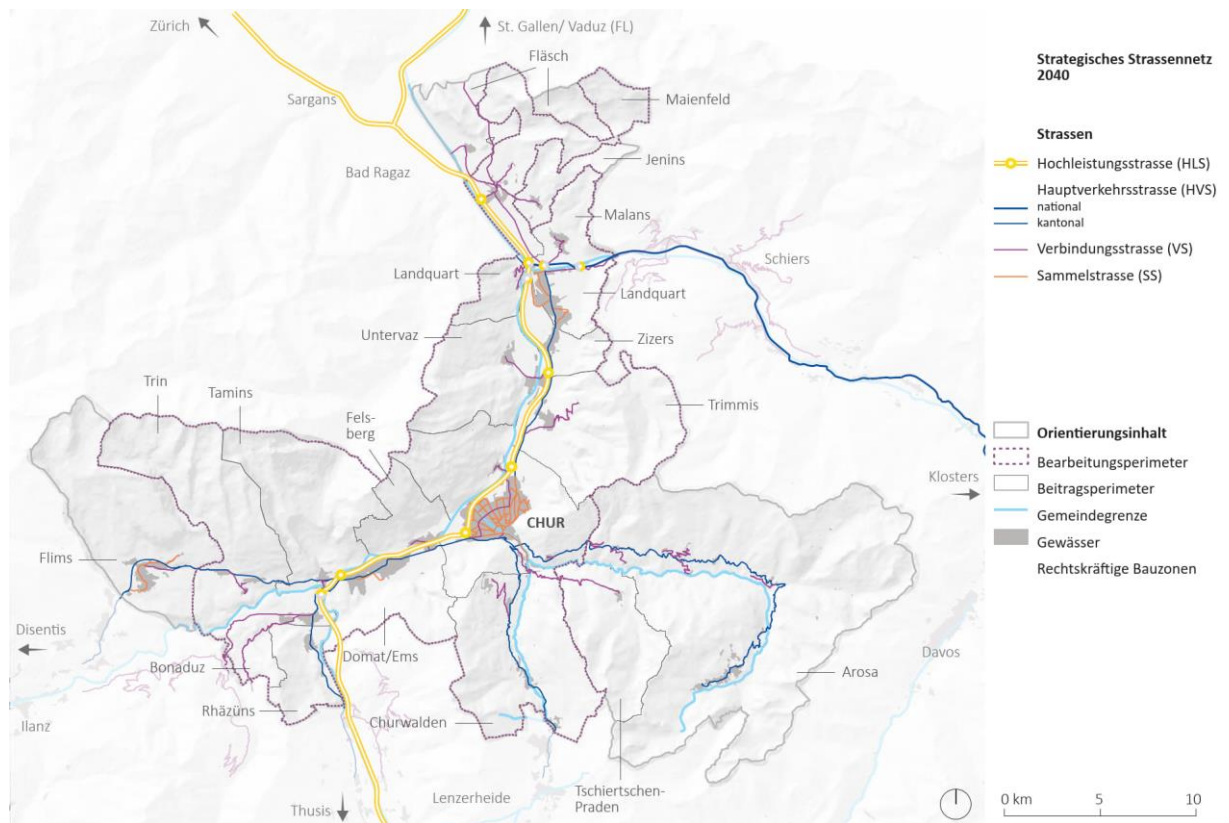


Abbildung 62 Strategisches Strassennetz 2040

Das übergeordnete Strassennetz (vgl. Abbildung 59, im Vergleich zur Struktur des kantonalen Strassennetzes 2019 vgl. Abbildung 26) gemäss SN 640 040b ist für die Bewältigung grosser Verkehrsmengen ausgelegt. Der MIV wird möglichst auf dem übergeordneten Strassennetz (**Hochleistungsstrassen** und **Hauptverkehrsstrassen**) kanalisiert, um damit untergeordnete Strassen im Siedlungsgebiet nicht unnötig zu belasten. **Verbindungsstrassen** verbinden den regionalen oder zwischenörtlichen Verkehr, **Sammelstrassen** sammeln den örtlichen Verkehr. Die Strategie bekräftigt die Absicht, die mit der Kategorisierung des Strassennetzes grundsätzlich schon verfolgt wird: der Verkehr soll auf jenen Strassen kanalisiert werden, die für die Verarbeitung grosser Mengen konzipiert sind; das untergeordnete Netz und vor allem die Erschliessungsstrassen sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die Agglomeration Chur ist diesbezüglich auch der Freizeit- und touristische Verkehr von Bedeutung, der bei überlasteter Nationalstrasse auf die Kantonsstrassen ausweicht. Davon sind alle **Fokusräume Domleschg, Imboden, Churer Rheintal, Herrschaft/St. Gallen und Prättigau** betroffen (vgl. Abbildung 58). Im Winterhalbjahr ist die Lastrichtung von Süd nach Nord, der Zeitraum lässt sich in der Regel auf den Sonntagnachmittag und -abend eingrenzen. Es werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Die Attraktivität der Ausweichrouten für den Durchgangsverkehr reduzieren
- Die Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlasten und die Funktionalität für den Lokalverkehr – MIV, vor allem aber auch Fuss- und Veloverkehr – gewährleisten
- Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse reduzieren resp. vermeiden

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung*

## GV2 Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen

Beim Alltagsverkehr wechseln im Gegensatz zur Überlast durch den touristischen Verkehr die Lastrichtungen mit der Tageszeit. Die Strategie zielt auf eine Optimierung des Betriebs ab, es sollen vor allem Eigenbehinderungen des MIV sowie Behinderungen des ÖV auf der Strasse in den Spitzenzeiten reduziert oder bestenfalls vermieden werden. Damit kann die theoretische Kapazität des Gesamtsystems besser genutzt werden (Fokusräume Churer Rheintal und Herrschaft/St. Gallen); punktuell dienen **Optimierungen an Knoten** vor allem einer besseren Fahrplanstabilität des ÖV. Bei Zizers geht es in erster Linie um eine Dosierung auf der engen Ortsdurchfahrt, was wiederum dem ÖV sowie dem FVV dient. Die wichtigste Massnahme für die Umsetzung der beiden Strategien GV1 und GV2 ist ein koordiniertes Verkehrsmanagement über den gesamten Agglomerations-Perimeter. Für die in der Teilstrategiekarte definierten Fokusräume gelten folgende Strategieüberlegungen für ein Verkehrsmanagement:

### Fokusräume Imboden und Domleschg

- Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Ausweichverkehr N13 vermeiden
- Blockade der Ortsdurchfahrten verhindern
- Busverkehr gewährleisten

### Fokusräume Churer Rheintal

- Werktagsverkehr (MSP/ASP), Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Enge Ortsdurchfahrt entlasten
- Attraktivität für Ausweichverkehr N13 reduzieren
- Stau aus Siedlungsgebiet verlagern
- Verkehrsablauf über Eckbeziehung Masanser- und Kasernenstrasse optimieren
- Busbehinderung reduzieren

### Fokusräume Herrschaft/St. Gallen und Prättigau

- Werktagsverkehr (ASP), Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Verkehrsfluss auf N13 durch Einmündung Prättigau und Funktionsfähigkeit Knoten am Anschluss gewährleisten (Zuständigkeitsbereich ASTRA)
- Dosierung Strecke prüfen (Zuständigkeitsbereich ASTRA)

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV (Bus)*

## GV3 Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln

Auf den Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet wird **der Strassenverkehr siedlungsverträglich abgewickelt**. Es ist nicht zu vermeiden, dass verschiedene Abschnitte des Hauptverkehrsstrassennetzes auch zukünftig trotz Dosierung und Verkehrsmanagement grosse Belastungen bewältigen müssen. Diese Abschnitte sind möglichst **siedlungsgerecht zu gestalten** und damit **auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen** (GV5). Ziel ist eine Reduktion der negativen Auswirkungen der hohen Belastungen, namentlich Lärm, Luftschadstoffe und Trennwirkung. Damit soll die Aufenthaltsqualität erhöht werden, damit der öffentliche Raum auch wieder als Begegnungsraum wahrgenommen wird. Damit sollen auch die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die **Beruhigung von Quartierstrassen** geht in dieselbe Stossrichtung und ist eine Folgerung aus GV1 für die Quartierebene. Durch die Vermeidung respektive Unterbindung von Ausweichverkehr infolge überlasteter Hauptachsen wird die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe tief gehalten und Spielraum für die Entwicklung des FVV geschaffen.

**Exkurs Qualitätsstandards für Strassenräume** Die Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebiets sind entsprechend den jeweiligen Ansprüchen und Bedürfnissen gerecht sowie siedlungsverträglich auszugestalten. Dabei werden differenziert nach Siedlungscharakter/Strassentyp unterschiedliche Qualitätsstandards definiert:



#### Kern- und Zentrumszonen auf HVS, VS und SS:

- Erkenn- und erlebbare Zentrumsbereiche und historische Dorfteile (bei geschützten Ortsbildern in Abstimmung mit Schutzzielen)
- Aufenthaltsfreundliche Platzsituationen bei Dorfkernen und in Zentrumsbereichen mit fussgängerfreundlicher Gestaltung
- Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade (inkl. Grünräume d.h. teilweise auch unter Einbezug von privaten Vorzonen)
- Einbezug von angrenzenden Freiräumen in die Strassenraumgestaltung
- Klimaangepasste Gestaltung (Bäume, Sträucher, Wiesen, versickerungsfähige und reflektierende Beläge) in Abstimmung auf das bauliche Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, weitere Gestaltungselemente)

#### Wohn- und Mischzonen auf HVS, VS und SS:

- Gestaltung von Eingangstoren bzw. Schaffung klarer Torwirkung bei den Eingangsbereichen des Siedlungsgebiets
- Attraktive, einsehbare Vorzonen mit Grünräumen, Baumgruppen und Einzelbäumen
- Klimaangepasste Gestaltung (vgl. oben, geringe Versiegelung)
- Gestalterisch gut integrierte Parkierung (Parkplätze, Tiefgarageneinfahrten)

#### Quartierstrassen:

- Quartierverträglich und sicher gestaltete Strassenräume
- Durchgrünter, klimaangepasster Strassenraumcharakter

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, S- Siedlungsqualität*

#### **GV4 Parkierung überkommunal abstimmen**

Das Parkierungsangebot ist eine zentrale Grösse für die individuelle Verkehrsmittelwahl, sowohl an der Quelle als auch am Ziel. Ein grosses Parkierungsangebot am Ziel- und am Wohnort erhöht die Attraktivität des MIV und dessen Benutzung. Deshalb ist die überkommunale Abstimmung des Parkierungsangebots ein wichtiges Element mit Blick auf die Gesamtstrategie, mit der ein Modal-Shift vom MIV zu ÖV und FVV angestrebt wird. Einerseits ist eine Vereinheitlichung der Vorgaben zur Parkplatzerstellung (Minima und Maxima) über die Gemeindegrenzen hinweg vorzusehen. In Abhängigkeit der Erschliessungsgüte durch den ÖV sowie weiteren Faktoren kann die Erstellungspflicht mehrheitlich reduziert sowie die Höchstzahl begrenzt werden. Der **ruhende Verkehr ist konsequent zu bewirtschaften**: die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze regional abzustimmen. Preise und Parkzeitbeschränkungen sind abgestuft nach Zentralität vorzunehmen. Die Bewirtschaftung privater Abstellplätze wird im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagementmassnahmen sichergestellt.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung*

#### **GV5 Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen**

##### **Exkurs Anwendung ISSI-Instrumente im Kanton Graubünden**

Der Kanton saniert Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe im Rahmen der Unterhaltsplanung; er stützt sich hierbei auch auf die Erkenntnisse, die mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI-Instrumenten, vgl. (Abbildung



62) gewonnen werden.

### Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente

Das nachfolgend skizzierte Sicherheitsinstrumentarium unterstützt die Strasseneigentümer dabei, die Aspekte der Verkehrssicherheit von der Projektierung bis hin zum Betrieb einer Strasse angemessen und nach einheitlichen Kriterien zu berücksichtigen und fortlaufend zu überprüfen.

#### Strassenprojekte



RIA und RSA werden in der Planungsphase für eine vorausschauende Beurteilung von Sicherheitsaspekten eingesetzt.

#### Strassen in Betrieb



RSI, EUM, BSM und NSM dagegen bezwecken eine systematische Sicherheitsbeurteilung der in Betrieb befindlichen Strassen. Mit einer Ausnahme (RSI) erfolgt diese Beurteilung aufgrund des beobachteten Unfallgeschehens.

Abbildung 63 Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI); mit einem Stern sind jene Instrumente bezeichnet, welche der Kanton Graubünden systematisch auf seinem Netz einsetzt.

Die Verkehrssicherheit wird gezielt durch die **Sanierung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen** verbessert. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden im Rahmen von Unterhalts- und Erhaltungsarbeiten umgesetzt. Ein spezieller Fokus liegt auf dem **Attraktorenggebiet** d. h. auf dem Umfeld sensibler Nutzungen wie Schulen und Altersheime aber auch bei den zentralen Räumen öffentlicher Nutzungen wo die subjektive Verkehrssicherheit, also das individuelle Sicherheitsempfinden, für die Nutzung und somit den Anteil des FVV am Modal-Split entscheidend ist. Das Thema «Verkehrssicherheit» hat einen starken Bezug zur Gestaltung des Strassenraums und deshalb grosse Überlappungsbereiche mit der Strategie GV3.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit*

### GV6 MIV basiert mehrheitlich auf treibhausgasfreien Energieträgern

Der Verkehr (ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr) verursacht in der Schweiz rund einen Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen. Um die Treibhausgase zu senken, ist eine Umstellung auf treibhausgasneutrale Treibstoffe notwendig.

Im MIV zeigt der Trend derzeit in Richtung Elektroantrieb. Diese Entwicklung ist über den **Ausbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge** zu unterstützen.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV*

## 7.4 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

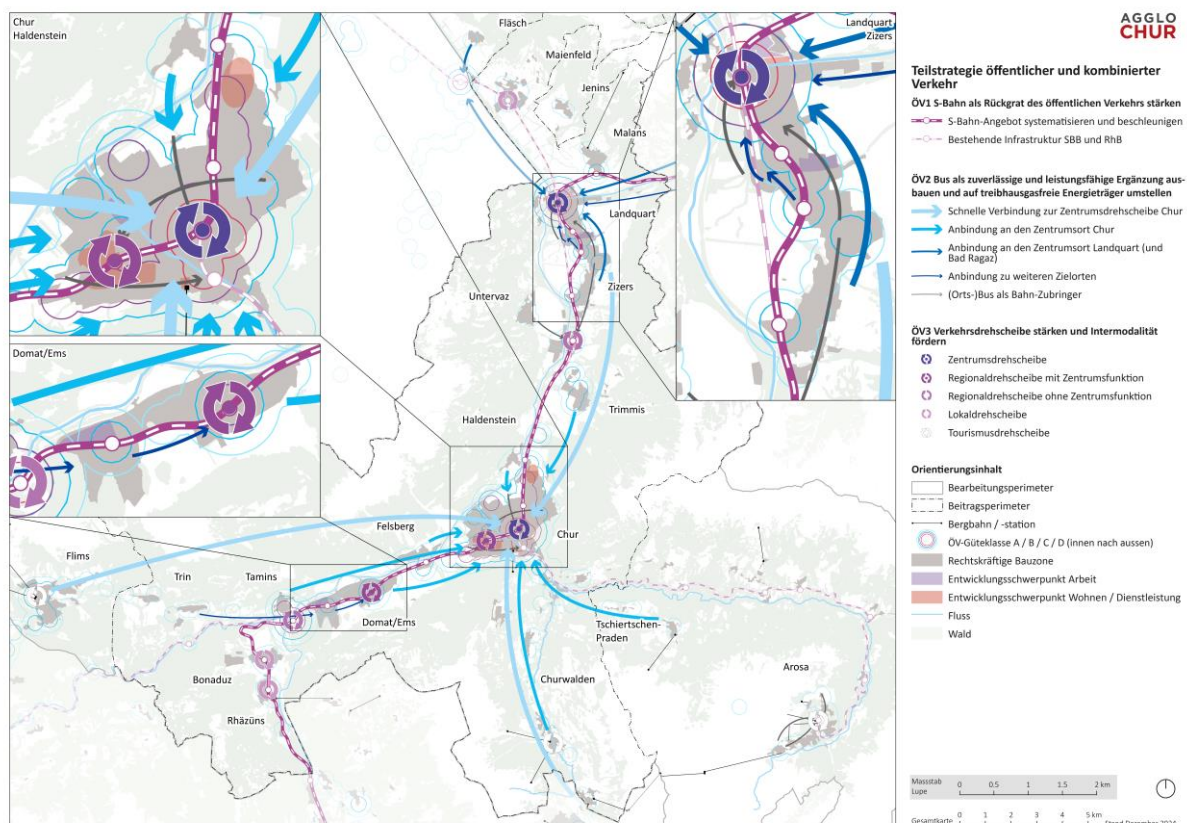


Abbildung 64: Teilstrategie öffentlicher und kombinierter Verkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

### ÖV1 S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken

Der Regionalverkehr auf der Schiene wird zu einem **systematischen und schnellen S-Bahn-betrieb** aus- und umgebaut, der die Siedlungsgebiete in der Talebene mit kurzen Reisezeiten mit den Zentren und den Arbeitsplatzgebieten verbindet. Er ist optimal auf das Angebot des Fernverkehrs abgestimmt. Ein durchgetaktetes Fahrplanraster im 30'-Takt vereinfacht auch die Rahmenbedingungen für die attraktive Gestaltung des Zubringerverkehrs zur S-Bahn. Die systembedingten Schnittstellen zwischen SBB und RhB sind sorgfältig aufeinander abzustimmen respektive zu gestalten, um die damit verbundenen Widerstände und Verlustzeiten soweit wie möglich zu reduzieren.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot*



ÖV2 Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen

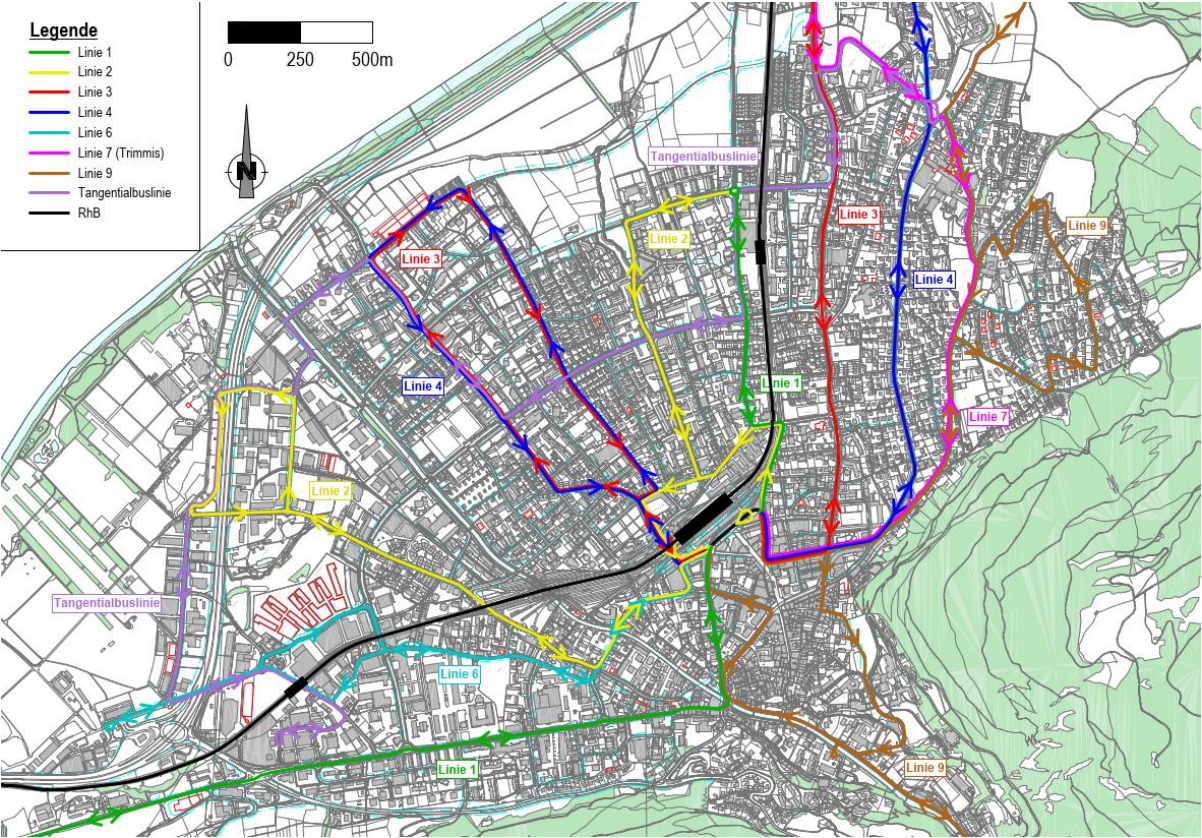


Abbildung 65: Liniennetz Stadt Chur, Variante inkl. Tangentialbuslinie (Quelle: AEV 2020, Transreno)

Bedingt durch Topographie und Siedlungsstruktur hat der Bus für den öffentlichen Personenverkehr eine zentrale Bedeutung und erfüllt auch wichtige Funktionen im Regionalverkehr. Dementsprechend ist schnellen und zuverlässigen Verbindungen zur **Verkehrsdrehscheibe Chur** und die **Anbindung an das Regionalzentrum Landquart (und Bad Ragaz)** eine hohe Priorität zuzuweisen. Buspriorisierungen sind umzusetzen. Die Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Chur hat vor allem für die Verlagerung des touristischen Verkehrs vom MIV auf den ÖV eine grosse Bedeutung. Für eine Steigerung des ÖV-Anteils im Alltagsverkehr sind auch die **Verbindungen zu weiteren Zielorten** zu verbessern, namentlich zur Anbindung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung und Arbeiten. Schliesslich spielt im Zentrum von Chur und darüber hinaus das teilweise **elektrifizierte Ortsbussystem** eine wichtige Rolle für den örtlichen Binnenverkehr sowie als Zubringer zur Bahn. Die Umstellung des Busverkehrs auf **treibhausgasfreie Energieträger** wird weiter vorangetrieben. Die Benutzerfreundlichkeit wird durch eine Vereinfachung der Netzstruktur, nachfragegerechtem Einsatz von Takt und Fahrzeugkapazitäten etc. erhöht. Folgende Bedienungsqualität des Busses gemäss Transreno (AEV 2020, Transreno) wird übernommen:

Raum	Bedienungsqualität Bus	
	Standard	Optimal
Region	30 Min.	
Achsen		
Agglomeration	30 Min.	15 Min.
Korridore		
Agglomerationskern		
- Je Linie	15 Min.	10 Min.
- Im Korridor / mittelfristig je Linie		7.5 Min.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV (Bus), ÖV - Buserschliessung*

### **ÖV3 Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern**

Neben den beiden **Zentrumsdrehscheiben** Chur und Landquart mit Fernverkehrsanschluss sind die Verkehrsdrehscheiben Chur West, Domat/Ems, Reichenau-Tamins, Untervaz-Trimmis, Maienfeld, Bonaduz und Rhäzüns entsprechend ihrer zukünftigen Bedeutung als Umsteigeknoten und für die Erschliessung von Entwicklungsgebieten zu Verkehrsdrehscheiben zu stärken. Die Umsteigebeziehung an den Bahnhöfen und den Verkehrsdrehscheiben sind attraktiv ausgestaltet, um die Vorteile der intermodalen Mobilität nutzen zu können. Dies umfasst alle Verkehrsträger und richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden jeglichen Alters. Neben der Einrichtung von kurzen und attraktiven Fusswegverbindungen zwischen den verschiedenen ÖV-Halteketten (Umsteigen) gehören dazu auch attraktive und geschützte Aufenthaltsbereiche, kurze und attraktive Zu-/Abgangswege im Fuss-/Veloverkehr sowie eine sinnvolle Anordnung und hochwertige Ausstattung von ergänzenden intermodalen Einrichtungen (v.a. B&R). P&R wird im Zusammenhang mit den Verkehrsdrehscheiben bewusst nicht in den Vordergrund gerückt, wobei Landquart eine Ausnahme bildet. In den ohnehin schon stark belasteten Zentren ist P&R bezüglich Verkehrsbelastung und Flächenverbrauch eher kontraproduktiv. An der Peripherie und an den Stationen ausserhalb der Zentren kann P&R dagegen sinnvoll sein, in der Regel ist an diesen Orten aber die Nachfrage begrenzt. Damit auch der touristische Zielverkehr in die Agglomeration Chur und insbesondere in die Wintersport- und Feriendestinationen besser einbezogen werden kann, sind die **Tourismusdrehscheiben** entsprechend zu gestalten: Gute Umsteigebeziehungen zwischen ÖV-Haltestelle und Seilbahn sowie touristische Services wie Gepäckabgabe oder Mietservice. Schliesslich ist Intermodalität durch spezifische Beratungsangebote, insbesondere im Bereich Mobilitätsmanagement, zu fördern.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität*

## **7.5 Fuss- und Veloverkehr**

### **Exkurs Sachplan Velo Kanton Graubünden**

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden unterteilt das Velowegnetz von überwiegend kantonalem Interesse in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz und dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration Chur. Das Alltagsnetz wurde anhand von Wunschlinien definiert und verbindet die Gemeinden und Fraktionen sowie wichtige Ziele mit hoher Anziehungskraft für den Veloverkehr miteinander. Mit Ausnahme der Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration Chur an das Alltagsnetz angebunden. Das Freizeitnetz wird durch die nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten gebildet. Die Ausdehnung des kantonalen Velowegnetzes für den Freizeitverkehr ist grundsätzlich ausreichend und die Qualität ist gut bis sehr gut. In Anlehnung an die per 1. Juni 2023 in Kraft getretene Teilrevision der Strassenverordnung, durch welche eine Grundlage für höhere Kantonsbeiträge geschaffen wurde, erfolgte eine Anpassung des Sachplan Velo. Anfang 2024 trat der neue Sachplan in Kraft. Gemäss dem Veloweggesetz (2023) sind neu auch die Veloparkieranlagen als Teil des Velonetzes Alltagsverkehr in den Sachplan aufzunehmen. Sie sind ebenfalls beitragsberechtigt.

### **Exkurs Kantonale Strategie Langsamverkehr Graubünden**

Der Kanton Graubünden erarbeitet aktuell eine Strategie Langsamverkehr. Mit dieser kantonalen Strategie wird unter Beachtung der Interessen aller Nutzenden festgelegt, wie sich der Langsamverkehr in Graubünden im Jahr 2037 präsentiert. Ziel der Strategie ist sicherzustellen, dass der Kanton sowohl den politischen Erwartungen an den Langsamverkehr als auch den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen und Nutzungsansprüchen von Bevölkerung und



Gästen bestmöglich Folge leistet. Zudem soll die Aufgabenerfüllung im Bereich des Langsamverkehrs dessen heutiger Bedeutung und bedarfsgerechter Weiterentwicklung entsprechen. Die Strategie legt Zielsetzungen für den Langsamverkehr für den Kanton Graubünden fest und beinhaltet Umsetzungsstrategien sowie spezifische Aufgaben, die der Zielerreichung dienen. Der Erarbeitungsprozess der Strategie Langsamverkehr startete Ende 2023 und dauert voraussichtlich bis erstes Quartal 2025.

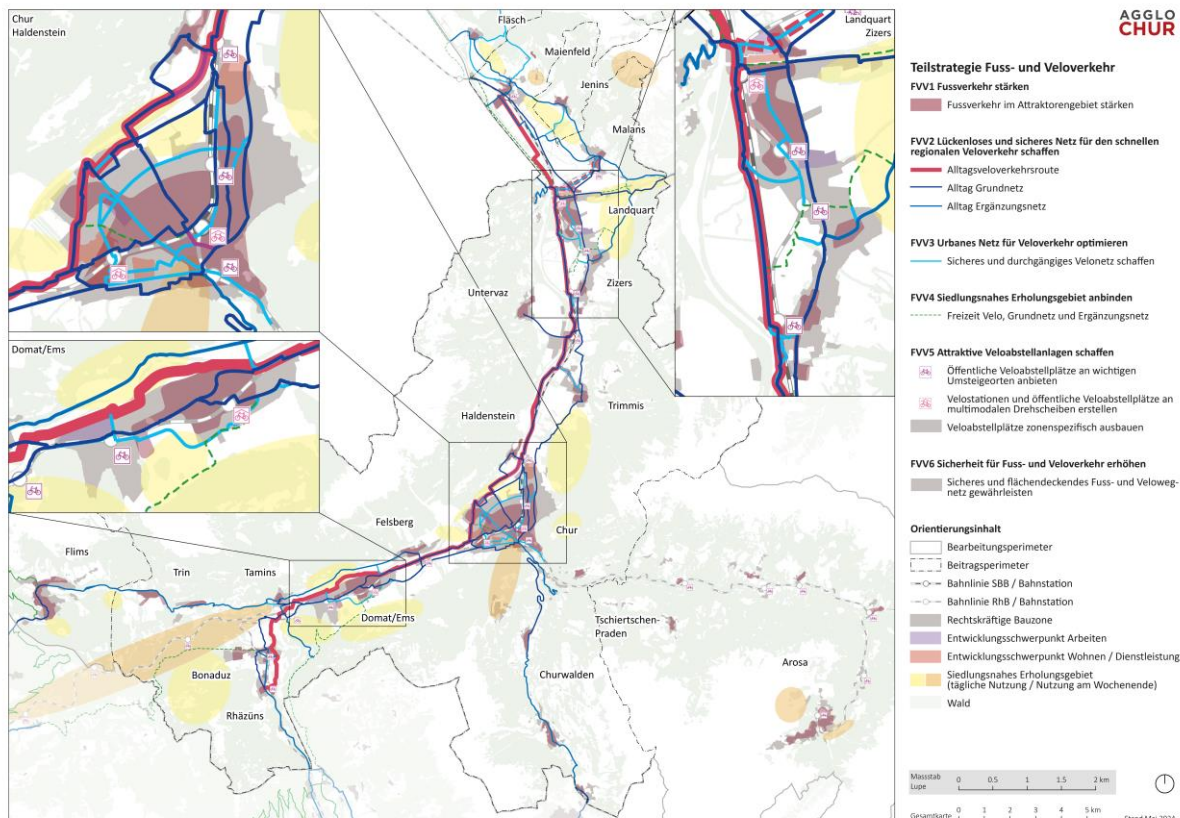


Abbildung 66: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

### FVV1 Fussverkehr stärken

Der Fussverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für kurze Wege innerhalb der Agglomeration etabliert. Bei längeren Strecken dient er zudem auch als "Zubringer" zum ÖV. Es wird ein durchgängiges Fusswegnetz im Siedlungsgebiet angeboten. Schwachstellen in den Fussverkehrsnetzen werden rasch behoben, insbesondere in den Attraktorengelassen hat der Fussverkehr einen besonderen Stellenwert. Bei allen Massnahmen ist der Fussverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Veloverkehr



## FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen

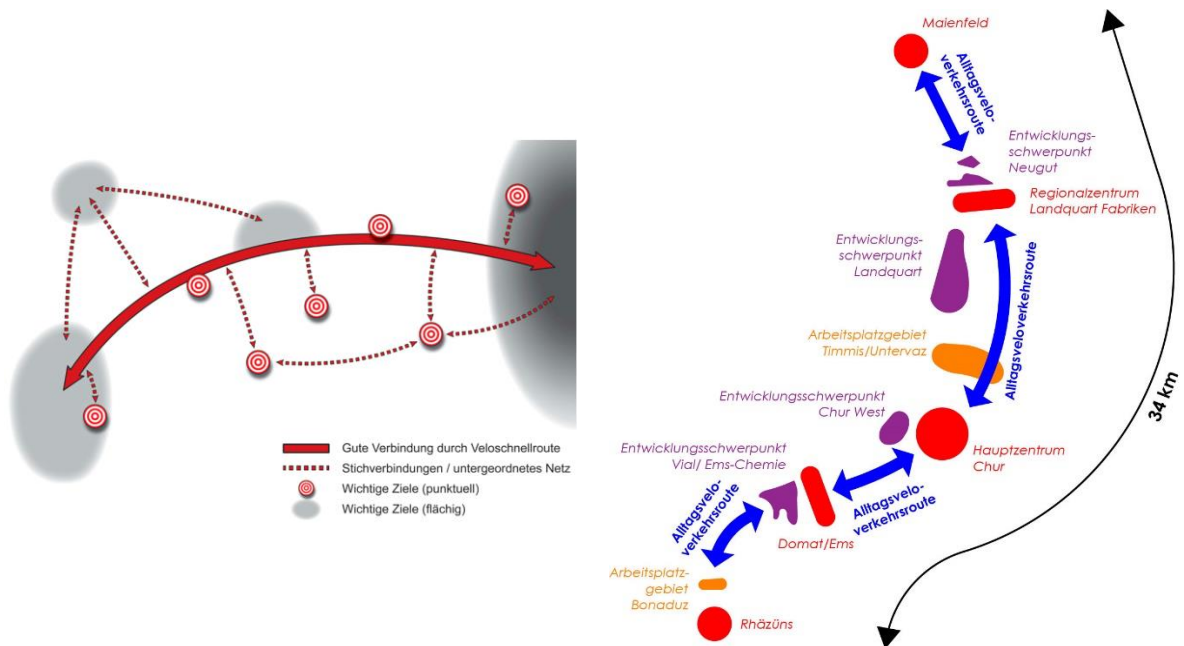


Abbildung 67 Funktionen einer Veloschnellroute (SVI Merkblatt 2018/2, Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten)

Abbildung 68 Prinzipiskizze Agglomeration Chur (Quelle: Remund + Kuster mit Anpassungen EBP)

Das Velo soll in der Agglomeration Chur einen spürbar höheren Stellenwert erhalten, als dies heute der Fall ist und zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden sowie den ÖV optimal ergänzen. Dazu wird ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr geschaffen. Es soll insbesondere auch mithelfen, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse infolge der Entwicklung der grossen Arbeitsplatzgebiete zu bewältigen. Die **Alltagsveloverkehrsrouten** entlang des Rheintals erfüllt in diesem Zusammenhang eine zentrale Funktion, indem sie die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet und für den Veloverkehr auf dieser Achse einen hohen Standard gewährleistet (Prinzip vgl. Abbildung 64, Umsetzung vgl. Abbildung 65). Sie ergänzt **das Grund- und das Ergänzungsnetz für den Velo-Alltagsverkehr**; dieses Alltagsnetz von kantonalem Interesse deckt die wichtigsten Wunschlinien in der Agglomeration ab. Mit Ausnahme der Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration Chur an die Alltagsveloverkehrsrouten angebunden.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz*

### FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren

In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein **sicheres und durchgängiges urbanes Netz** für den Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen zwischen den Alltagsnetzen schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Vor allem in den Zentren wird damit das Netz deutlich dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel gesteigert. Damit wird der Zugang zum Binnen-netz einerseits sowie zu den grossen Verbindungsachsen in der Agglomeration andererseits für praktisch jedermann sichergestellt. In den suburbanen Siedlungsgebieten wird das Velonetz punktuell ergänzt.

Die ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte stellen bezüglich der Anbindung an die Velonetze spezielle Fokusgebiete dar. Damit wird sichergestellt, dass der Veloverkehr von Anfang an als Verkehrsmittel für deren Erschliessung eine wichtige Funktion übernehmen kann und

damit auch als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen wird.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz*

#### **FVV4 Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden**

Soweit dies nicht bereits durch das Alltagsnetz sichergestellt ist, werden die **siedlungsnahen Erholungsgebiete** mit einem ergänzenden **Netz für den Velo-Freizeitverkehr** von den Siedlungsgebieten her erschlossen. Gleichzeitig wird damit auch die Veloinfrastruktur durch stärker auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtete Abschnitte und Verbindungen ergänzt und damit die speziellen Landschaften in und unmittelbar um die Agglomeration Chur auch auf dem Velo besser erlebbar gemacht.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz*

#### **FVV5 Attraktive Veloabstellanlagen schaffen**

Für die Sicherstellung einer attraktiven ÖV-Transportkette respektive der «letzten Meile» mit dem FVV sind die Bahnhöfe in der Agglomeration Chur mit **öffentlichen Velo-Abstellanlagen** auszustatten. Im gesamten Siedlungsgebiet sind die **Veloabstellplätze zonenspezifisch auszubauen**. An den Verkehrsdrehscheiben sind zudem neben den normalen Veloabstellanlagen auch bewachte oder abschliessbare **Velostationen** – allenfalls mit Serviceangebot – vorzusehen.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – kombinierte Mobilität*

#### **FVV6 Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen**

Wesentliche Aspekte dieser Teilstrategie sind bereits unter GV3 und GV5 erläutert. Ergänzend dazu ist der Fokus innerhalb des Siedlungsgebietes auf ein flächendeckendes und sicheres Fusswegnetz zu richten, insbesondere auf den Schulwegen. Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.

*Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, GV - Siedlungsverträglichkeit MIV*

## 8. Massnahmen

In diesem Kapitel wird eine Übersicht über die Massnahmen des AP5G geschaffen. Dies einerseits in Bezug auf räumliche Schwerpunkte (Massnahmen-Schwerpunkte, Kapitel 8.1) und andererseits in Bezug auf die drei Themen Siedlung (Kapitel 8.2), Landschaft (Kapitel 8.3) und Verkehr (Kapitel 8.4).

### 8.1 Massnahmen-Schwerpunkte

Nebst den thematischen Schwerpunkten gibt es im AP 5G auch räumliche Schwerpunkte. Nachfolgend werden zwei Teilräume der Agglomeration mit hoher Massnahmendichte beschrieben. Dabei wird nur kurz auf die Massnahmeninhalte eingegangen, für Details zu den Massnahmen wird auf die Massnahmenblätter verwiesen. Auch besteht kein Anspruch auf vollständige Aufzählung aller Massnahmen in diesen Schwerpunkten.

#### Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur

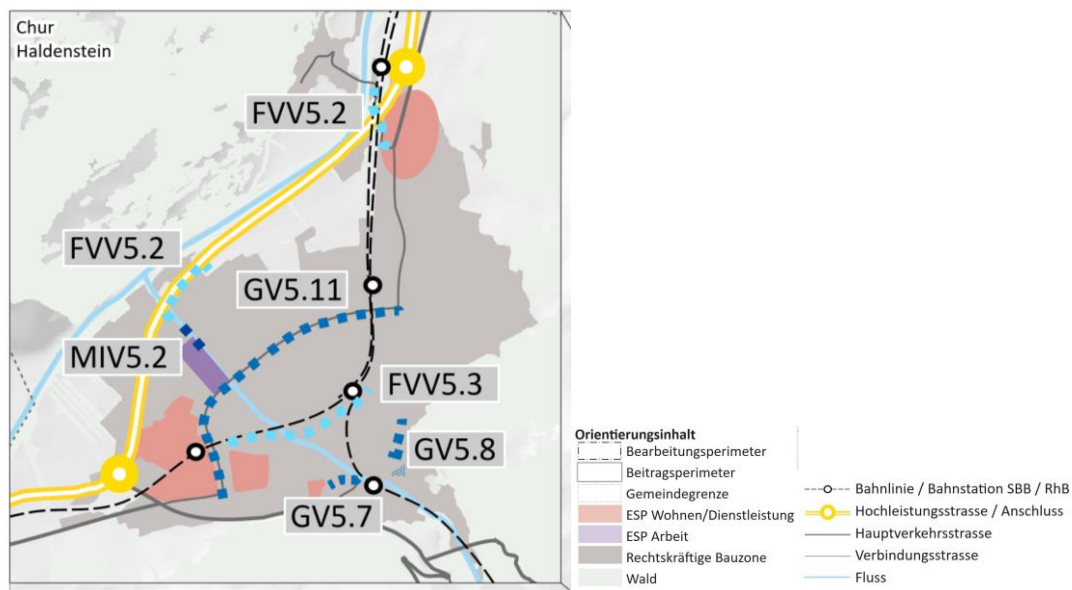


Abbildung 69: Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur; Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

In der Stadt Chur liegen die meisten mittelfristigen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung der Agglomeration (S5.4-1 Gebiet Chur West inkl. Kleinbruggen, S5.4-2 Gebiet Stadthalenareal, S5.4-3 Gebiet Masans, S5.4-4 Gebiet Kasernenareal). Ausserdem befindet sich hier auch der mittelfristige Entwicklungsschwerpunkte Arbeit S5.5-2 Gebiet Industriestrasse und Fachhochschule GR. Nebst Entwicklungsschwerpunkten gibt es in der Stadt Chur auch Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial (vgl. S5.1-1 Gebiet Trist und S5.2-1 Stadtbaumgarten). Diese Gebiete sind zweckmässig mit dem Verkehr zu erschliessen. Entsprechend ist die Dichte der verkehrlichen Massnahmen in der Stadt Chur am höchsten.

Beim **öffentlichen Verkehr** ist dies zum einen die Optimierung der Buslinienführung (ÖV5.2) und zum anderen die Elektrifizierung von Buslinien (ÖV5.3).

Verschiedene **gesamtverkehrliche Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen** sind geplant (GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli, GV5.8 Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, GV5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse, GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenaustrasse), um den Strassenverkehr siedlungsverträglich abzuwickeln, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Fuss-/Veloverkehr zu attraktivieren.

Ergänzend zum AP 4G werden weitere Fuss-/Veloverkehrsmassnahmen weiterverfolgt: FVV5.2 Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), FVV5.3 Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), FVV5.4-14 Fusswege zu Naherholungsgebieten, 2. Etappe, FVV5.4-15 Flanierwege, 2. Etappe, FVV5.4-16 Durchgehende Quartier-Fusswege, FVV5.4-17 Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West - Domat/Ems, FVV5.4-18 Fusswege entlang der Plessur, FVV5.5-5 Brücke Rhein ARA.

### Massnahmen-Schwerpunkt Landquart

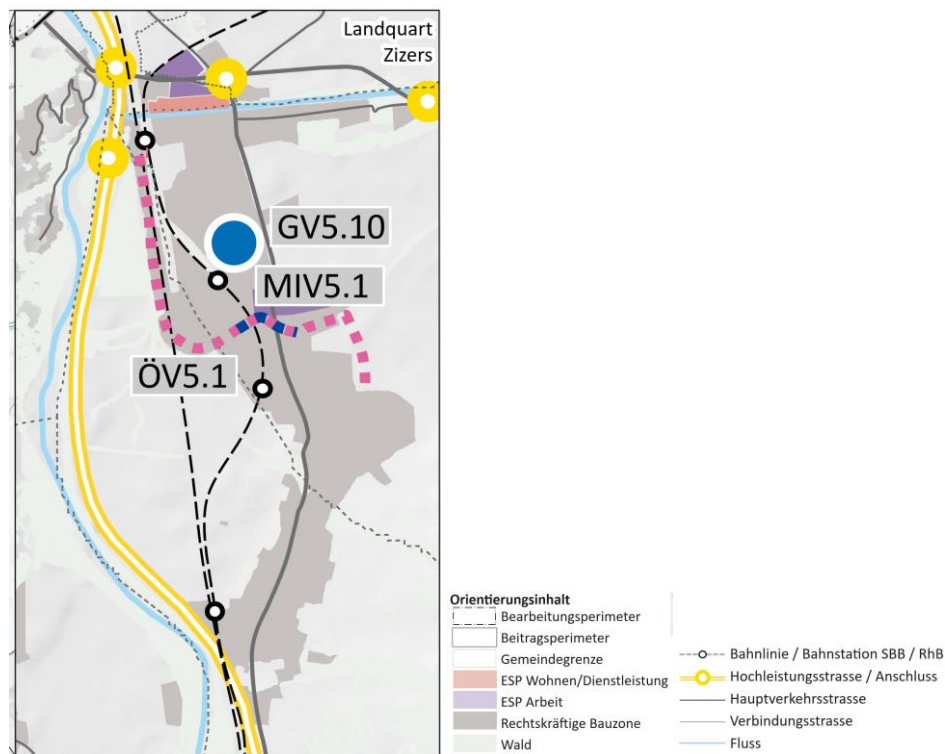


Abbildung 70: Massnahmen-Schwerpunkt Landquart; Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Für das Gebiet Neugut in Maienfeld und Malans, nördlich an Landquart angrenzend, wurde aufgrund seiner hervorragenden Erschliessung ein hohes Entwicklungspotenzial in den Bereichen Wohnen/Dienstleistung und Arbeit erkannt (vgl. Massnahmen S5.7). Neben dem Entwicklungsschwerpunkt Neugut wurde des Weiteren das Gebiet Landquart Fabriken als ESP Arbeit definiert (vgl. Massnahmen S5.5-3). Voraussetzung dafür ist unter anderem eine zweckmässige verkehrliche Erschliessung dieser **Entwicklungsgebiete**. Über die Massnahme S5.1 schöpft die Gemeinde Landquart neben den Entwicklungsschwerpunkten zudem auch die Innenentwicklungspotenzial an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz aus (vgl. S5.1-2 Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse).

Die Erschliessung der ESP hat in Abstimmung mit weiteren Massnahmen zu erfolgen. Der Bahnhof Landquart ist ein wichtiger Umsteigebahnhof (RhB, SBB, Bus, P+R, Fuss- und Veloverkehr) und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen (STEP AS 2035, vgl. Massnahme üMÖV4.1 bzw. ÖV4.1). Im Zusammenhang mit der Verkehrsdrehscheibe Landquart (ÖV4.1) wird der Ortsteil Igis und der ESP Arbeit (Industrie Fabriken) über eine neue Buslinie mit dem Bahnhof Landquart verbunden (vgl. Massnahme ÖV5.1). Damit diese Massnahme umgesetzt werden kann, ist im Bereich **Motorisierter Individualverkehr** die Massnahme MIV5.1 Industriestrasse Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse Voraussetzung. Mit dieser



Massnahme wird zudem eine direkte Verbindung zwischen der Kantonsstrasse und dem Industriegebiet erstellt, was auch weitreichende Verbesserungen für den **Fuss- und Veloverkehr** zur Folge hat. Die Massnahme führt zu einer verkehrstechnischen Entflechtung und durch die Entlastung bzw. Aufwertung der Schul- und Sägenstrasse als flankierende Massnahme (vgl. Massnahme GV5.10) werden die anliegenden Wohnquartiere und die Schul- und Sportanlagen vom Schwerverkehr und MIV entlastet, was eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge hat.

Mit verschiedenen Auf- und Umgestaltungsmassnahmen (GV5.12-5 Umgestaltung Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, GV5.12-6 BGK Igis, GV5.12-7 BGK Schulstrasse Nord, VS5.3-1 Schulwegsicherheit Igis, VS5.3-2 Schulwegsicherheit Islastrasse, Mastrils und VS5.3-3 Schulwegsicherheit Bergtrasse, Mastrils, FV5.5-9 Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung) werden zudem die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

## 8.2 Massnahmen Siedlung

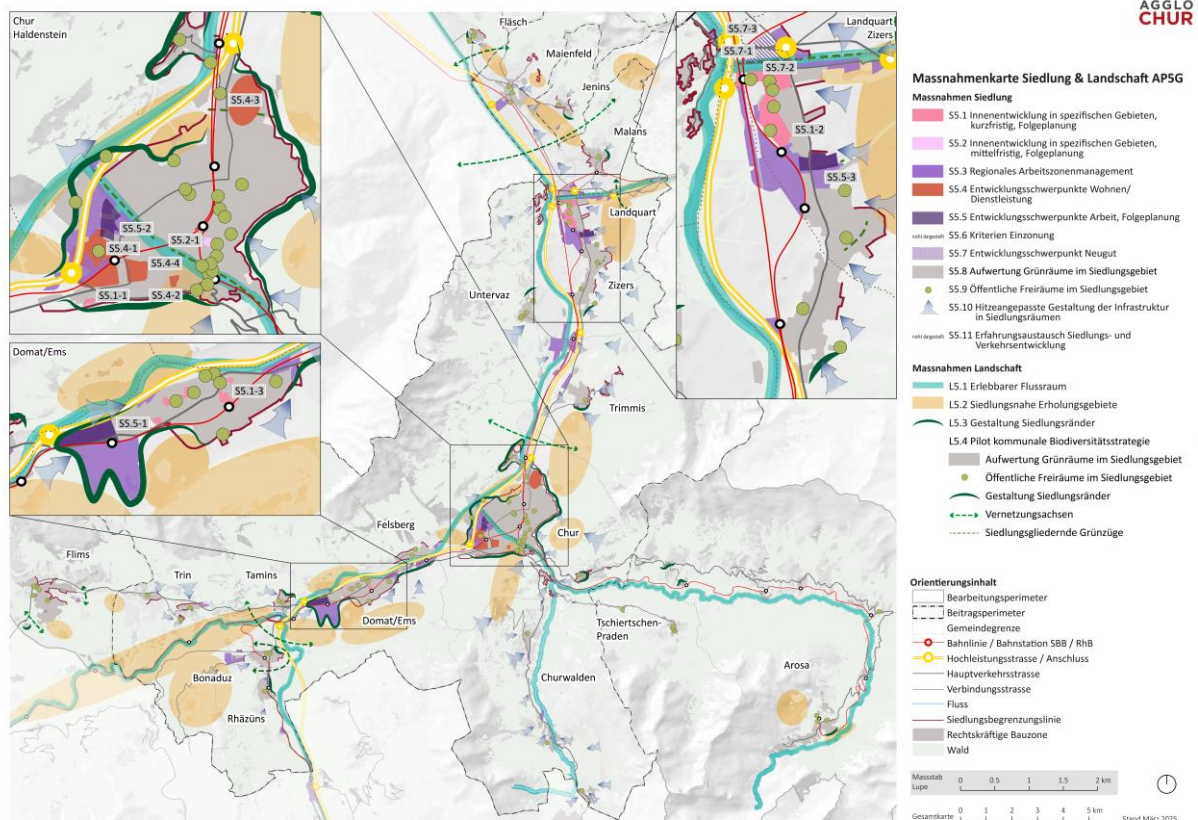


Abbildung 71: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 5G Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Im Bereich Siedlung sind im Rahmen des AP 5G fünf neue Massnahmen definiert worden (vgl. Tabelle 26). Aus der ersten und zweiten Generation sind bereits alle Massnahmen umgesetzt oder in Umsetzung begriffen (vgl. Kapitel 3). Aus der vierten Generation sind zwei Massnahmen bereits umgesetzt, einige Massnahmen werden als Daueraufgaben weiterentwickelt. Die inhaltliche Weiterentwicklung gegenüber dem kantonalen Richtplan ist in den Massnahmenblättern detailliert dargestellt.



ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	S5.1	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten kurzfristig, Folgeplanungen	A
Neu	S5.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten mittelfristig, Folgeplanungen	B
Neu	S5.3	Regionales Arbeitszonenmanagement	A
3901.4.047	S5.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung, Folgeplanungen	A
Neu	S5.5	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit, Folgeplanungen	A
3901.4.049	S5.6	Kriterien Einzonungen	Daueraufgabe
Neu	S5.7	Entwicklungsschwerpunkt Neugut	A
Neu	S5.8	Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	Daueraufgabe
3901.4.052	S5.9	Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	Daueraufgabe
Neu	S5.10	Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen	Daueraufgabe
Neu	S5.11	Informationsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	A, evtl. Daueraufgabe

Tabelle 26: Massnahmen im Bereich Siedlung AP 5G Chur

### Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet

Durch Aufzonungen vorangetrieben werden soll die **Innenentwicklung in spezifischen Gebieten** (Massnahmen S5.1 und S5.2), vor allem in den urbanen Agglomerationsgebieten von Chur, Landquart und Domat/Ems, wobei Nutzungspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Gütekategorie A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgeschöpft werden. Das bestehende kantonale Monitoring von Arbeitszonen wird mit einem **regionalen Arbeitszonenmanagement** (Massnahme S5.3) vertieft. Darin werden zusätzlich zu kantonalen Arbeitsstandorten auch unbebaute Flächen in lokalen Arbeitsgebieten und die unternutzten Flächen in allen Arbeitsgebieten sowie Potenziale der wichtigen Misch- und Zentrumszonen erfasst,

*Bezug zu Teilstrategie: S1 – Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, S2 – Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3 – Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5 – Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln, S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, L2 – Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten*

### Entwicklungsschwerpunkte

Es werden einerseits die **Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung** (Massnahme S5.4) und andererseits die **Entwicklungsschwerpunkte Arbeit** (Massnahme S5.5) mit Folgeplanungen weiter umgesetzt. Mit Ersteren wird insbesondere das Hauptzentrum Chur durch gezielte Auf- und Umzonungen aufgewertet und gestärkt. Mit den Entwicklungsschwerpunkten Arbeit sollen Gewerbe und Industrie an räumlich zweckmässigen Standorten konzentriert werden. Die Entwicklung findet an zentralen, zusammenhängenden und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen statt und fördert den Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

*Bezug zu Teilstrategie: S2 – Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln – GV1 Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bündeln – FVV1 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr*

### **Siedlungserweiterungsgebiete**

Der Bauzonenbedarf wird auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf) festgelegt. Damit legt das Agglomerationsprogramm – gegenüber dem kantonalen Richtplan – zusätzliche und präzisierende **Kriterien für die Einzonung** (Massnahme S5.6) fest. Dadurch soll zusätzlicher Wohnraum prioritär dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstehen. Aus übergeordneter strategischer Sicht ist der **Entwicklungsschwerpunkt Neugut** (Massnahme S5.7) im AP 5G enthalten, dies unter anderem aufgrund der sehr hohen Lagegunst und der Stärkung des regionalen Zentrums Landquart.

*Bezug zu Teilstrategie: S1 – Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, S3 – Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern*

### **Qualitative Siedlungsentwicklung**

In den Siedlungsgebieten sind die Freiräume attraktiv gestaltet. Die **öffentlich zugänglichen Freiräume im Siedlungsgebiet** (Massnahme S5.9) sollen insbesondere im urbanen Raum (Stadt Chur, Landquart, Domat/Ems) und den touristischen Schwerpunktgebieten (Arosa, Flims) gestärkt werden. Die Ziele dafür werden vorzugsweise durch die Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts verfolgt. Neben den öffentlich zugänglichen Freiräumen sind auch die **Grünräume im Siedlungsgebiet** (Massnahme S5.8) aufzuwerten. Dadurch wird ein Beitrag zur Hitze-minderung im Siedlungsgebiet geschaffen und wichtige Trittsteine für die ökologische Vernetzung werden etabliert. Bei der Siedlungsentwicklung ist durch eine **hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen** (Massnahme 5.10) dem Wärmeinseleffekt entgegenzuwirken. Durch einen **Informationsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** (Massnahme 5.11) soll von den Erfahrungen anderer Regionen und Gemeinden profitiert werden.

*Bezug zu Teilstrategie: S3 – Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln, S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken*

8.3 Massnahmen Landschaft

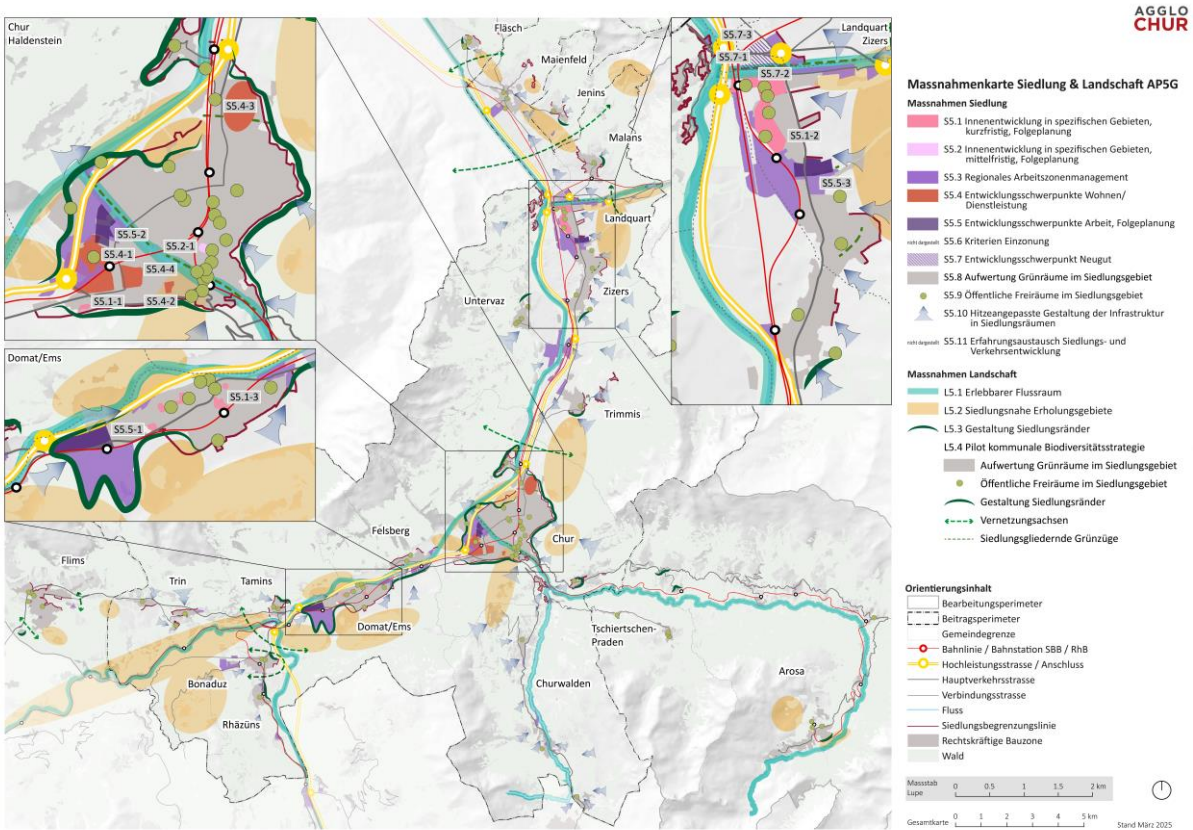


Abbildung 72: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 5G Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Im Bereich Landschaft werden drei Massnahmen aus der 4. Generation als Daueraufgaben weiterverfolgt, eine Massnahme wurde auf Basis einer AP 4G Massnahme neu definiert (vgl. Tabelle 27).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.053	L5.1	Erlebbarer Flussraum	Daueraufgabe
3901.4.054	L5.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	Daueraufgabe
3901.4.055	L5.3	Gestaltung Siedlungsränder	Daueraufgabe
Neu	L5.4	Pilot kommunale Biodiversitätsstrategie	A

Tabelle 27: Massnahmen im Bereich Landschaft AP 5G Chur

Erholung und Schutz

Um den **Flussraum erlebbar** (Massnahme L5.1) zu machen und gleichzeitig entstehende Nutzungskonflikte zu lösen, erarbeiten betroffene Gemeinden ein Landschaftsnutzungskonzept mit Fokus auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden Schutzvorgaben. Weiter kann eine Besucherlenkung geprüft werden, mögliche Fuss- und Velowegbeziehungen werden dabei berücksichtigt. Gleiches gilt für **siedlungsnaher Erholungsgebiete** (Massnahme L5.2) wo betroffene Gemeinden ebenfalls ein Landschaftsnutzungskonzept ausarbeiten.  
*Bezug zu Teilstrategie: L1 – Naherholungsgebiete weiterentwickeln, L3 – Vernetzung fördern, L4 – Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren*

Ökologie und Siedlungsentwicklung

Mit der **Gestaltung der Siedlungsråder** (Massnahme L5.3) werden die Übergangsbereiche von der Siedlung zur Landschaft klar definiert und ausgebildet sowie gemäss den entsprechenden Nutzungen ausgestaltet. Diese Aufwertung dient der Stärkung der Ökologie, gliedert das Siedlungsgebiet in das Landschaftsbild mit ein und schafft Raum für die Naherholung. Mit dem **Pilot kommunale Biodiversitätsstrategie** (Massnahme L5.4) erarbeiten die Gemeinden eine Grundlage, um die ökologische Vernetzung auch im Siedlungsgebiet zu fördern, sie betrachten dabei die Durchlässigkeit gesamtheitlich für Gross- und Kleintiere.

Bezug zu Teilstrategie: L2 – Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten, L3 – Vernetzung fördern

8.4 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen des AP 5G sind in fünf Bereiche gegliedert: öffentlicher Verkehr, Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Verkehrssicherheit.

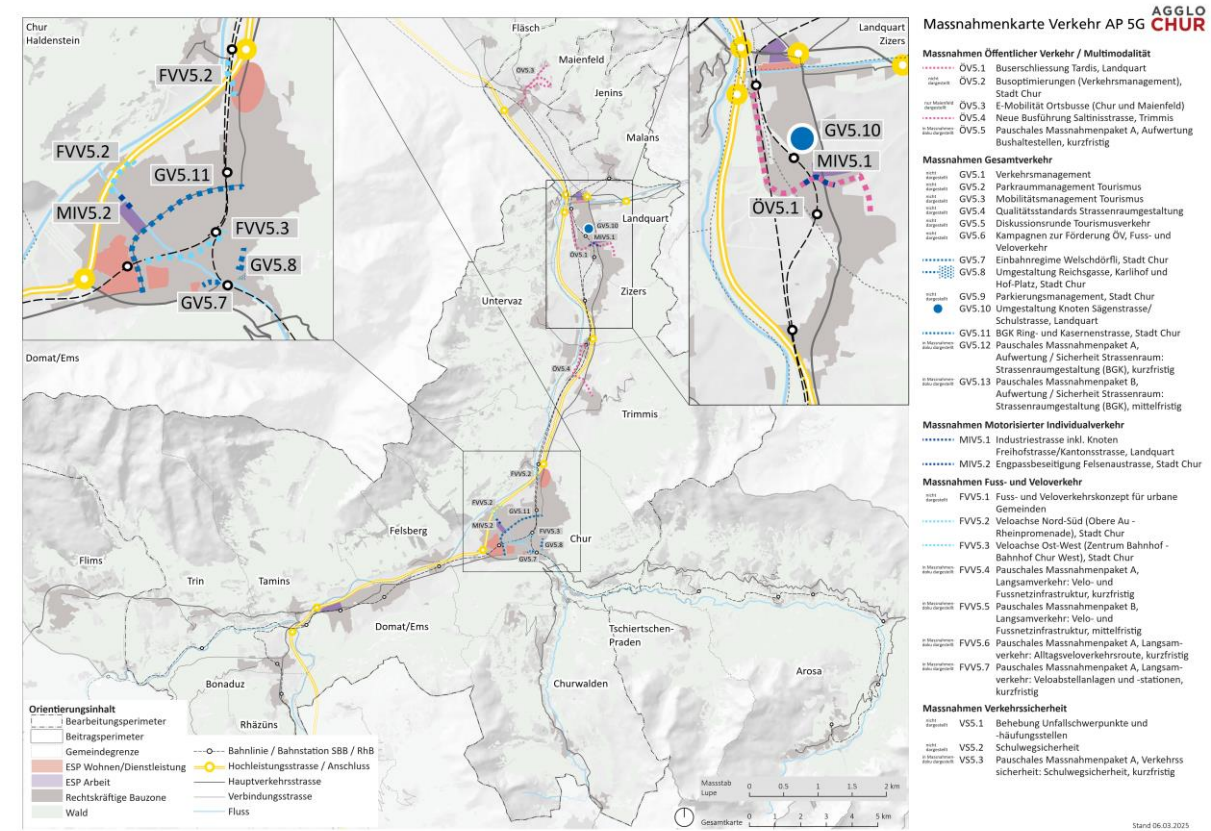


Abbildung 73: Massnahmenkarte Verkehr AP 5G Chur (A3 Karte vgl. Kartendokumentation)

8.4.1 Öffentlicher Verkehr und Multimodalität

Die beiden Themen ÖV / Multimodalität werden gemeinsam betrachtet, da multimodale Wegeketten mehrheitlich ÖV-Anteile enthalten bzw. ein Fokus auf die Verknüpfung mit dem ÖV gelegt wird. Im AP 5G sind vier Massnahmen und ein Massnahmenpaket enthalten (vgl. Tabelle 28). Vier Massnahmen werden aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation weiterentwickelt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.010	ÖV5.1	Buserschliessung Tardis, Landquart	A

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.008	ÖV5.2	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	A
3901.4.012	ÖV5.3	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	A
3901.4.009	ÖV5.4	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	B
Neu	ÖV5.5-1	Bushaltestelle Wiss Hus Malix, Churwalden	A
Neu	ÖV5.5-2	Bushaltestelle Rüti / In da Steina, Churwalden	A
Neu	ÖV5.5-3	Bushaltestelle Nord, Rhäzüns	A

Tabelle 28: Massnahmen im Bereich ÖV / Multimodalität AP 5G Chur

### Buserschliessung und -infrastruktur

Verschiedene Massnahmen zielen auf einen Ausbau der Bus-Infrastruktur respektive der Buserschliessung. Die **Buserschliessung Tardis in Landquart** (Massnahme ÖV5.1) sorgt für den Ausbau des Busses als zuverlässiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Mit den **Busoptimierungen in der Stadt Chur** (Massnahme ÖV5.2) wird das städtische Busnetz auf das regionale Netz abgestimmt und die Buslinien werden ausgebaut respektive optimiert. Insbesondere sollen Anschlüsse an wichtige Haltestellen berücksichtigt und Massnahmen zur Fahrplanstabilität umgesetzt werden. Ebenso wird die **Busführung in Trimmis** (Massnahme ÖV5.4) zur besseren Erschliessung der Wohngebiete optimiert.

Zusätzlich zur Optimierung herkömmlicher Busnetze wird in der Agglomeration die **Elektrifizierung der Busflotte** vorangetrieben, einerseits die Ortsbuslinien in Chur und andererseits der Ortsbus 90.014 in Maienfeld (Massnahme ÖV5.4).

*Bezug zu Teilstrategie: ÖV2 Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen*

### Aufwertung von Bushaltestellen

Im Rahmen des **Massnahmenpakets A, Aufwertung von Bushaltestellen** (Massnahme ÖV5.5) werden verschiedene Bushaltestellen in der Agglomeration Chur hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufgewertet. Zudem wird die Integration der Haltestellen in das Fuss- und Velonetz geprüft und die Zu- und Abgänge der ÖV-Haltestellen werden verbessert. Bei der Aufwertung werden Synergien im Zusammenhang mit der Umsetzung der behindertengerechten Gestaltung von ÖV-Haltestellen (Finanzierung nicht über AP) sowie allfälligen geplanten Angebotsanpassungen genutzt.

*Bezug zu Teilstrategie: ÖV2 Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen*

## 8.4.2 Gesamtverkehr

Im AP 5G sind zwölf Massnahmen und zwei Massnahmenpakete im Bereich Gesamtverkehr enthalten (vgl. Tabelle 29).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.014	GV5.1	Verkehrsmanagement	A (Eigenleistung)
Neu	GV5.2	Parkraummanagement Tourismus	A (Eigenleistung)
3901.4.016	GV5.3	Mobilitätsmanagement Tourismus	A (Eigenleistung)
Neu	GV5.4	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	A (Eigenleistung)
Neu	GV5.5	Diskussionsrunde Tourismusverkehr	A (Eigenleistung)



ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	GV5.6	Kampagnen zur Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr	A (Eigenleistung)
3901.4.019	GV5.7	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	A
3901.4.023	GV5.8	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	A
3901.4.017	GV5.9	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	A
3901.4.026	GV5.10	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Landquart	A
3901.4.020	GV5.11	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	B
Neu	GV5.12-1	Gestaltung Areal Obersee, Arosa	A
Neu	GV5.12-2	Strassenraumgestaltung Waldhaus, Flims	A
Neu	GV5.12-3	Neugestaltung Rathausplatz, Jenins	A
Neu	GV5.12-4	Neugestaltung "Sonne", Jenins	A
Neu	GV5.12-5	Umgestaltung Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, Landquart	A
Neu	GV5.12-6	BGK Igis, Landquart	A
3901.4.083	GV5.12-7	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	A
Neu	GV5.12-8	BGK Dorf, Trin	A
3901.4.085	GV5.12-9	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	A
Neu	GV5.13-1	BGK Deutsche Strasse, Landquart	B
3901.4.090	GV5.13-2	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	B
Neu	GV5.13-3	Dorfplatzgestaltung, Trin	B
Neu	GV5.13-4	Begegnungszone Dorfkern, Untervaz	B

Tabelle 29: Massnahmen im Bereich Gesamtverkehr AP 5G Chur

### Management wird weiter vorangetrieben

Im Bereich der Gesamtverkehrsmassnahmen erhält das Management einen grossen Stellenwert. So soll das **Verkehrsmanagement** (Massnahme GV5.1) weiterentwickelt werden: Nach erfolgten Pilotbetrieben mit Präsenz der Verkehrspolizei vor Ort, sollen die Massnahmen in einen möglichst stark automatisierten Dauerbetrieb mit Lichtsignalanlagen überführt werden. Das **Parkraummanagement** (Massnahmen GV5.2) und das **Mobilitätsmanagement** (Massnahmen GV5.3) sollen räumlich ausgedehnt werden auf die touristischen Schwerpunktgebiete. Für die Stadt Chur wird ein spezifisches **Parkierungsmanagement** (Massnahme GV5.9) ausgearbeitet, insbesondere um Suchverkehr zu vermeiden.

*Bezug zu Teilstrategie: GV1 Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV4 – Parkierung überkommunal abstimmen*

## Qualitätsvolle Strassenraumgestaltungen in allen Agglomerationsteilen

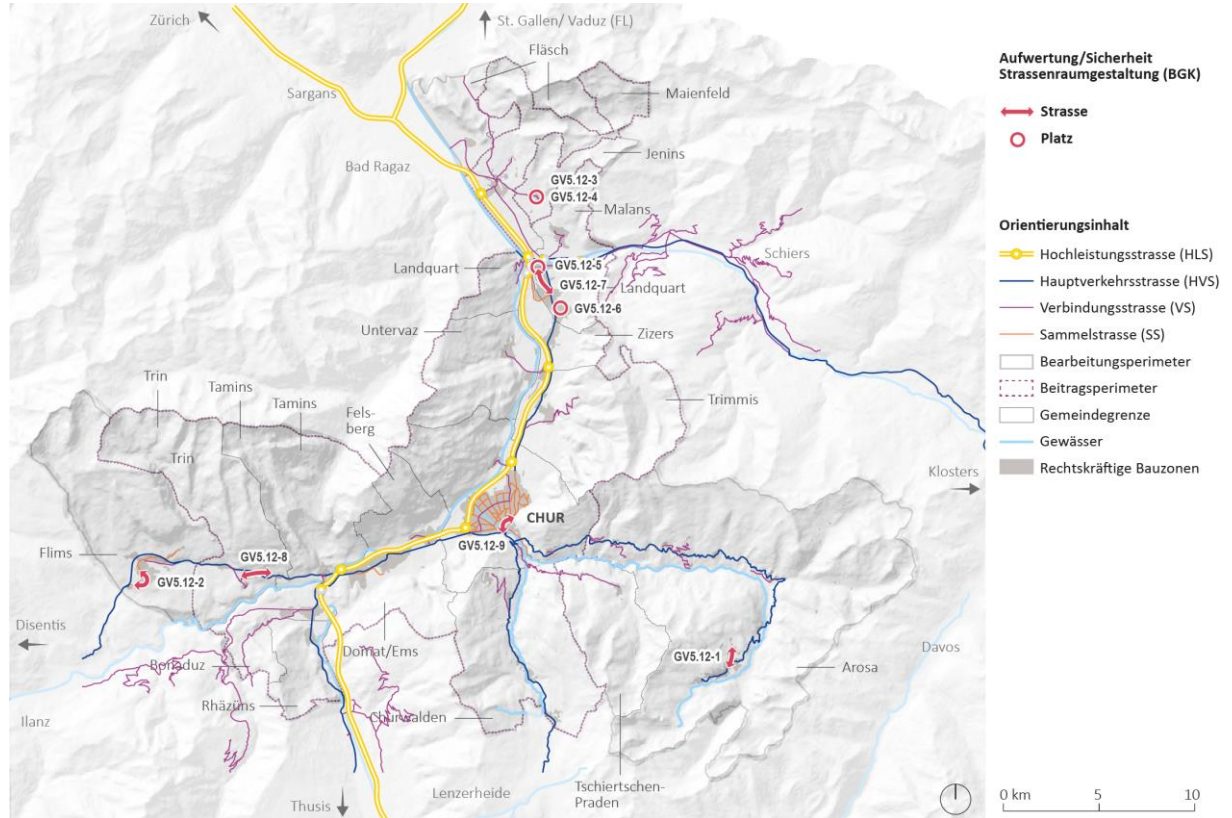


Abbildung 74: Massnahmenübersicht Betriebs- und Gestaltungskonzepte AP 5G Chur, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Die zahlreichen vorgesehenen Massnahmen zu Strassenraumgestaltungen und Anpassungen des Verkehrsbetriebs ermöglichen eine siedlungsverträglichere Abwicklung des motorisierten Strassenverkehrs und eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel. Durch eine städte- respektive ortsbauliche Aufwertung wird der Aufenthalt in den Ortszentren attraktiver und der Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet eine echte Alternative zum MIV. Auch dem Bus wird – wo vorhanden – im Strassenraum die entsprechende Priorität eingeräumt.

Die **Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse in Landquart** (Massnahme GV5.10) sowie die Massnahmen **Einbahnregime Welschdörfli** (Massnahme GV5.7), **Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz** (Massnahme GV5.8), **BGK Ring- und Kaser-nenstrasse** (Massnahme GV5.11) in der Stadt Chur sind als Einzelmassnahme geführt, die restlichen BGK sind Teil des **Massnahmenpakets A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)** (Massnahme GV5.12, vgl. Abbildung 74).

*Bezug zu Teilstrategie: S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1 Fuss-verkehr stärken, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV6 – Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen*

### Zusammenarbeit und Sensibilisierung

Aus der Erarbeitung des AP 5G hat sich gezeigt, dass infrastrukturelle Massnahmen alleine nicht reichen. Einerseits sollen Bewohner/innen, Schüler/innen, Beschäftigten und Tourist/innen sowie die Unternehmen durch den Kanton und die Gemeinden mit **Kampagnen** über die Benutzung und das Angebot von öV und Fuss- und Veloverkehr stärker informiert werden

(Massnahme 5.6). Andererseits soll die Zusammenarbeit verschiedener Akteure intensiviert werden, aktuell mit Fokus Tourismusverkehr an einer jährlich stattfindenden **Diskussionsrunde** (Massnahme GV5.5).

*Bezug zu Teilstrategie: GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV4 – Parkierung überkommunal abstimmen, ÖV1 S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV2 Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen, FVV1 Fussverkehr stärken, FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren*

### 8.4.3 Motorisierter Individualverkehr

Im AP 5G sind zwei Massnahmen für die Umsetzung vorgesehen (vgl. Tabelle 30).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.4.025	MIV5.1	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	A
3901.4.093	MIV5.2	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	A

Tabelle 30: Massnahmen im Bereich MIV AP 5G Chur

#### Kapazitätserweiterungen

Dank den Massnahmen bei der **Industriestrasse in Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse / Kantonsstrasse** (Massnahme MIV4.2) werden anliegende Wohnquartiere sowie Schul- und Sportanlagen vom MIV entlastet. Zudem begünstigen eine neue Buslinie und verbesserte Fussverbindungen eine Veränderung des Modalsplits in die gewünschte Richtung. Die **Engpassbeseitigung Felsenaustrasse in der Stadt Chur** (Massnahme MIV5.2) dient nicht nur dem MIV, sondern auch der Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen..

*Bezug zu Teilstrategie: GV1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln*

### 8.4.4 Fuss- und Veloverkehr

Im AP 4G sind sieben Massnahmen, davon vier pauschale Massnahmenpakete, für die Umsetzung vorgesehen (vgl. Tabelle 31).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	FVV5.1	Fuss- und Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden	A (Eigenleistung)
3901.4.032	FVV5.2	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	A
3901.4.033	FVV5.3	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	A
Neu	FVV5.4-1	Fusswegverbindung Parpan-Stettli-Churwalden, Churwalden	A
Neu	FVV5.4-2	Fussgängerstreifen Büdemji, Churwalden	A
Neu	FVV5.4-3	Fusswegverbindung Churwalden - Passugg - Chur	A
Neu	FVV5.4-4	Fuss- und Veloverbindung Tircal, Domat/Ems	A
Neu	FVV5.4-5	Fuss- und Veloverbindung Vial, Domat/Ems	A

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	FVV5.4-6	Fuss- und Veloverbindung (Rheinbrücke) Domat/Ems - Felsberg	A
Neu	FVV5.4-7	Separater Fussweg Buswendekreisel - Reitsportzentrum, Felsberg	A
Neu	FVV5.4-8	Erstellung Trottoir Wingertstutz, Felsberg	A
Neu	FVV5.4-9	Schliessung Netzlücke Hirschengasse - Kirchgasse, Landquart	A
Neu	FVV5.4-10	Netzlückenschliessung Bahnhof - Wohngebiet West, Maienfeld	A
Neu	FVV5.4-11	Fussweg Gaidla - Kirchgasse, Untervaz	A
Neu	FVV5.4-12	Fussweg von Langsamverkehrsbrücke zur Holcim, Untervaz	A
Neu	FVV5.4-13	separater Fussweg Buswendekreisel - Reitsportzentrum, Felsberg	A
3901.4.074	FVV5.4-14	Fusswege zu Naherholungsgebieten, 2. Etappe, Stadt Chur	A
3901.4.075	FVV5.4-15	Flanierwege, 2. Etappe, Stadt Chur	A
3901.4.030	FVV5.4-16	Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur	A
Neu	FVV5.4-17	Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West - Domat/Ems, Stadt Chur	A
Neu	FVV5.4-18	Fusswege entlang der Plessur, Stadt Chur	A
Neu	FVV5.4-19	Personenunterführung Bahnhof, Rhäzüns	A
3901.4.030	FVV5.5-1	Fuss- und Velowegüberführung Landquart - Tardis, Landquart	B
Neu	FVV5.5-2	Fussgänger Verbindung Schlundrüfi, Landquart	B
Neu	FVV5.5-3	Fuss- und Velosteg Bahnhof - Neugut, Maienfeld	B
Neu	FVV5.5-4	Alltagsveloroute Tamins - Trin, Trin	B
Neu	FVV5.5-5	Brücke Rhein ARA, Stadt Chur	B
Neu	FVV5.5-6	Fuss- und Veloverkehr Chur - Maladers, Stadt Chur	B
Neu	FVV5.5-7	Velounterführung und Velostation Bahnhofplatz, Stadt Chur	B
3901.4.030	FVV5.5-8	Fuss- und Velowegunterführung Rütena, Trimmis	B
3901.4.058	FVV5.5-9	Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart	A
3901.4.062	FVV5.6-1	Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz, Bonaduz	A
3901.4.057	FVV5.6-2	Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld	A
Neu	FVV5.7-1	Veloabstellanlage Rathaus, Jenins	A
3901.4.081	FVV5.7-2	Veloabstellanlagen, Maienfeld	A

Tabelle 31: Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr AP 5G Chur

### Kurz- und mittelfristige Velo- und Fussnetzinfrastruktur

Mit den **pauschalen Massnahmenpaketen A und B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur** (Massnahmen FVV5.4 und FVV5.5) werden über das gesamte Agglomerationsgebiet Fuss- und/oder Veloinfrastrukturen verbessert oder ausgebaut. Damit werden Lücken

im Fuss- und Veloverkehr geschlossen, das lokale und regionale Netz optimiert und die Sicherheit für den Fuss- oder Veloverkehr wird erhöht. Weiter werden über diese Massnahmen verschiedene Naherholungsgebiete erschlossen.

*Bezug zu Teilstrategie: FVV1 Fussverkehr stärken, FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV4 – Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV6 – Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen*

### Alltagsveloverkehrsrouten

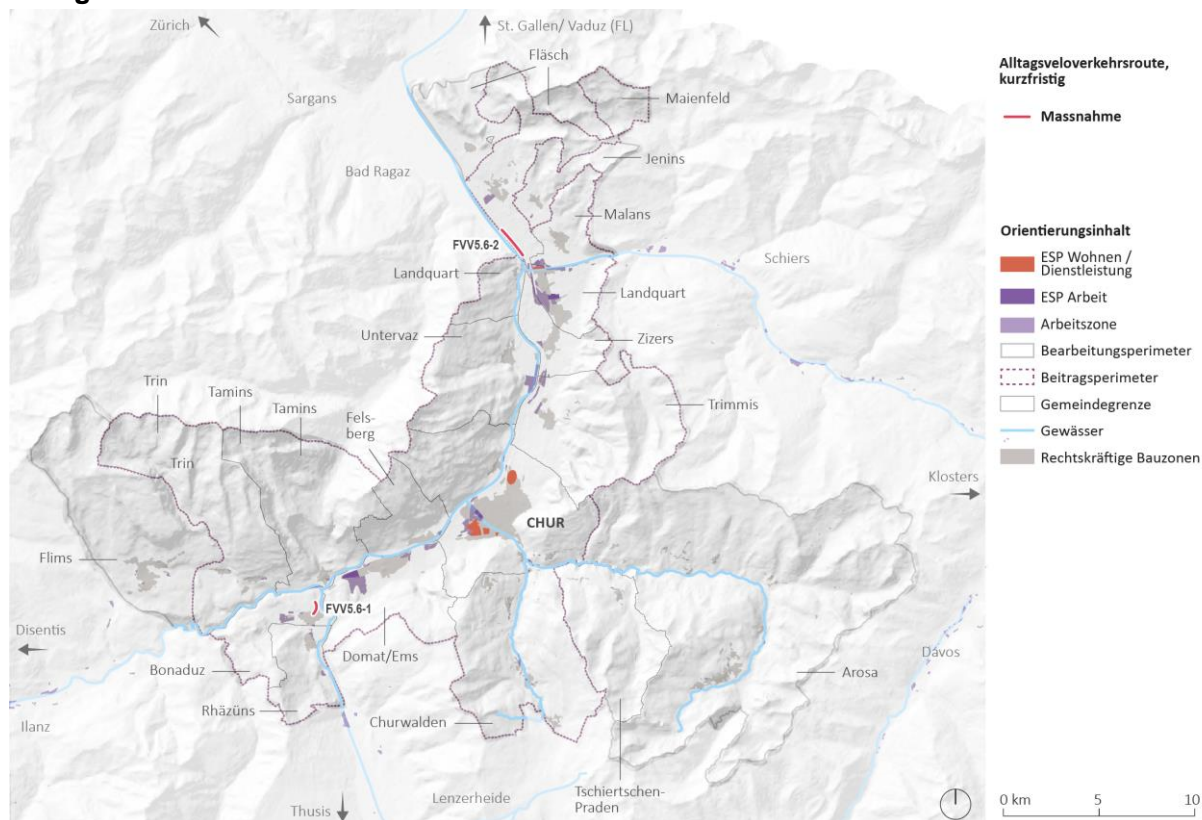


Abbildung 75: Massnahmenübersicht Alltagsveloverkehrsrouten AP 5G Chur, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Die Alltagsveloverkehrsrouten entlang des Rheintals verbindet als Veloschnellroute zwischen Maienfeld und Rhäzüns über 34 Kilometer die Zentren, die grösseren Siedlungsgebiete und die grossen Arbeitsplatzgebiete der Agglomeration über ein gut ausgebautes Velonetz. Zudem werden diverse Entwicklungsschwerpunkte (sowohl Wohnen/Dienstleistung als auch Arbeit) an die Route angeschlossen. Damit soll ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr geschaffen werden. Das **pauschale Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten** (Massnahme FVV5.6, vgl. Abbildung 75) sowie die Massnahmen FVV5.3 Veloachse Ost-West, Stadt Chur und FVV5.4-6 Fuss- und Veloverbindung (Rheinbrücke) Domat/Ems - Felsberg beinhalten verschiedene Teilmassnahmen, um die Lücken in der Hauptroute zu schliessen, die Qualität der Route zu optimieren und um Stichverbindungen zu realisieren.

*Bezug zu Teilstrategie: FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren*

### Weitere Veloverbindungen

Weitere Ausbauten der Infrastruktur erfolgen mit zwei Veloachsen in der Stadt Chur. Die **Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade)** (Massnahme FVV5.2) verbindet Chur Nord



und Chur Süd mit einer durchgehenden, attraktiven Veloroute, die den Anforderungen des Alltags- und Pendlerverkehrs, insbesondere in Sachen Sicherheit, genügt. Die **Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West)** (Massnahme FVV5.3) sorgt zwischen den Bahnhöfen für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur und gewährleistet durch eine lückenlose Verbindung ein komfortables und sicheres Vorwärtskommen vor allem im Pendler- aber auch im Alltagsverkehr.

*Bezug zu Teilstrategie: FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren*

### **Veloabstellanlagen**

Mit dem **pauschalen Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen** (Massnahme FVV5.7) wird die Attraktivität des Veloverkehrs erhöht. Dies durch geeignete Standorte sowie diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen. So wird die Voraussetzung für eine vermehrte Nutzung des Velos im Verkehr geschaffen.

*Bezug zu Teilstrategie: FVV5 – Attraktive Veloabstellanlagen schaffen*

### **Fuss- & Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden**

Mit dieser planerischen Massnahme FVV5.1 besteht das Ziel, dass die grossen urbanen Gemeinden mit dem grössten Potenzial (Stadt Chur, Domat/Ems und Landquart) über eine konzeptionelle kommunale Planung zum Fuss- und Veloverkehr verfügen.

*Bezug zu Teilstrategie: FVV1 Fussverkehr stärken, FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV4 – Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV6 – Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen*

## 8.4.5 Verkehrssicherheit

Im AP 4G sind zwei Einzelmassnahmen und ein Massnahmenpaket im Bereich Verkehrssicherheit enthalten (vgl. Tabelle 32).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	VS5.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A (Eigenleistung)
3901.4.038	VS5.2	Schulwegsicherheit	A (Eigenleistung)
Neu	VS5.3-1	Schulwegsicherheit Igis, Landquart	A
Neu	VS5.3-2	Schulwegsicherheit Islastrasse, Mastrils, Landquart	A
Neu	VS5.3-3	Schulwegsicherheit Bergtrasse, Mastrils, Landquart	A
Neu	VS5.3-4	Ausbau Ochsenweidstrasse inkl. Trottoir, Zizers	A

Tabelle 32: Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit AP 5G Chur

### **Verkehrssicherheit erhöhen**

Im Rahmen des AP 5G werden einerseits die aktuellen **Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen behoben** (Massnahme VS5.1) und andererseits steht die **Schulwegsicherheit** im Fokus. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der Pilotanwendungen der Stadt Chur und der Gemeinde Landquart werden ausgewertet und dienen anderen Gemeinden der Agglo Chur als Muster-Vorgehensweisen. Ziel der planerischen Massnahme VS5.2 ist es, die weiteren Gemeinden auf das Thema Schulwegsicherheit zu sensibilisieren und die Schulwegsicherheit sowie das subjektive Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schüler zu maximieren. Mit dem **pauschalen Massnahmenpaket A, Verkehrssicherheit: Schulwegsicherheit** (Massnahme VS5.3) werden konkrete Verbesserungen für die Schulwegsicherheit umgesetzt.

*Bezug zu Teilstrategie: GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV6 Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen*

## 9. Umsetzung und Controlling

### 9.1 Grundsätze

#### **Verpflichtung zur Umsetzung**

Das Agglomerationsprogramm ist im kantonalen Richtplan verankert und somit per Definition behördenverbindlich. Mit dem Regierungs- sowie den Regions- und Gemeindebeschlüssen zum Agglomerationsprogramm besteht zudem eine formelle Verpflichtung der Behörden, das AP 5G umzusetzen.

#### **Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben**

Alle richtplanrelevanten Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsbereich sind respektive werden – ausser wo im Massnahmenblatt anders vermerkt – im kantonalen Richtplan eingetragen. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms sind mit dem kantonalen Richtplan, den regionalen Raumkonzepten und den übrigen kantonalen Planungsinstrumenten vereinbar. Dies wurde durch den Einbezug dieser Vorgaben in die Erarbeitung sichergestellt und durch die kantonalen Fachämter und die Regionen im Rahmen der Vernehmlassungsphase geprüft.

#### **Vereinbarkeit mit Vorgaben des Bundes**

Das Agglomerationsprogramm entspricht den kantonalen Vorgaben, welche ihrerseits mit den Vorgaben des Bundes in Einklang stehen. Entsprechend steht es in keinerlei Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes. Ebenso steht das Agglomerationsprogramm in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten.

#### **Koordination mit Nachbarn**

Die Koordination des Agglomerationsprogramms mit den Nachbarkantonen Glarus und St. Gallen, dem Fürstentum Lichtenstein sowie den angrenzenden Regionen in Graubünden erfolgte im Rahmen der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms.

### 9.2 Umsetzungscontrolling der Massnahmen

Der Bund fordert im Rahmen des AP 5G eine Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den bisherigen Agglomerationsprogrammen (Chur: AP 1G, 2G und 4G). Im Kapitel 3 wird zusammenfassend ein Überblick über den Stand der Massnahmenumsetzung dieser Agglomerationsprogramme gegeben.

Das TBA GR als Vertreter der Trägerschaft bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme führt für alle infrastrukturellen Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen enthalten sind, eine jährliche Umfrage bei den Massnahmenträgern zum Stand der Umsetzung durch. So kann kontrolliert werden, wie weit eine Massnahme geplant oder umgesetzt ist und sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung einer Massnahme der angestrebte Nutzen erreicht wird. Der Kanton und die weiteren Massnahmenträger haben somit stets einen aktuellen Überblick über den Stand der Umsetzung und können bei Bedarf steuernd wirken.

Bei den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind entweder der Kanton, die Regionen oder die Gemeinden federführend. Die Grundanforderung 4 des Bundes verlangt, dass Umsetzung und Controlling gesichert sind. Die Sicherstellung, dass die Regional- und Ortsplanungen dem Kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm entsprechen, wird via Kanton im Rahmen des Genehmigungsprozesses sichergestellt. Die Regionen und Gemeinden haben im Rahmen des Planungsberichtes gemäss Art. 47 RPV dem Kanton gegenüber aufzuzeigen, ob die Vorlage dem Kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm entspricht und dieses in seinen Inhalten unterstützt.

### 9.3 Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit

#### Investitionskosten

Die Agglomeration Chur wurde im Rahmen der Beurteilung des AP 4G durch den Bund als mittlere bis kleine Agglomeration (50'000-100'000 EW) eingestuft und Hauptkostenkategorien nach Agglomerationsgrössen gebildet. Diese sind entscheidend für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses eines Agglomerationsprogramms.

Schwellenwerte in Mio. CHF	sehr hoch	hoch	mittel	tief	sehr tief
AP 2G: Mittlere bis kleine Agglomeration (50'000-100'000 EW)	> 110	110-35	35-12	12-4	< 4
AP 3G: Mittlere bis kleine Agglomerationen (50'000-100'000 EW)	> 90	90-30	30-10	10-3	< 3
AP 4G: Mittlere bis kleine Agglomerationen (50'000-100'000 EW)	> 90	90-30	30-10	10-3	< 3

Tabelle 33: Schwellenwerte für mittlere bis kleine Agglomerationen für AP 2G, AP 3G und AP 4G

Für das AP 5G ergibt sich aufgrund des heutigen Standes der Massnahmen die Investitionskostenschätzung gemäss Tabelle 34. Die gesamten Kosten für A- und B-Massnahmen von 134.35 Mio. CHF setzen sich zusammen aus 104.11 Mio. CHF der A-Liste und 30.24 Mio. CHF der B-Liste.

Investitionskostenschätzung in Mio. CHF (exkl. MWSt.)			
Massnahmen nach Teilbereichen	A-Liste	B-Liste	Total A + B-Liste
Öffentlicher Verkehr	14.97	1.64	16.61
Gesamtverkehr	25.35	16.75	42.10
Motorisierter Individualverkehr	8.80	-	8.80
Fuss- und Veloverkehr	40.99	17.84	58.84
Verkehrssicherheit	8.01	-	8.01
<b>TOTAL</b>	<b>98.12</b>	<b>36.23</b>	<b>134.35</b>

Tabelle 34: Kostenschätzung der infrastrukturellen Massnahmen AP 5G nach Teilbereichen (Stand 26. Februar 2025)

Für das AP 5G zeigt sich, dass der Massnahmenfokus sowohl bezogen auf die Anzahl Massnahmen als auch auf die Investitionskosten bei Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen (Gesamtverkehr) und Fuss- und Velomassnahmen liegt.

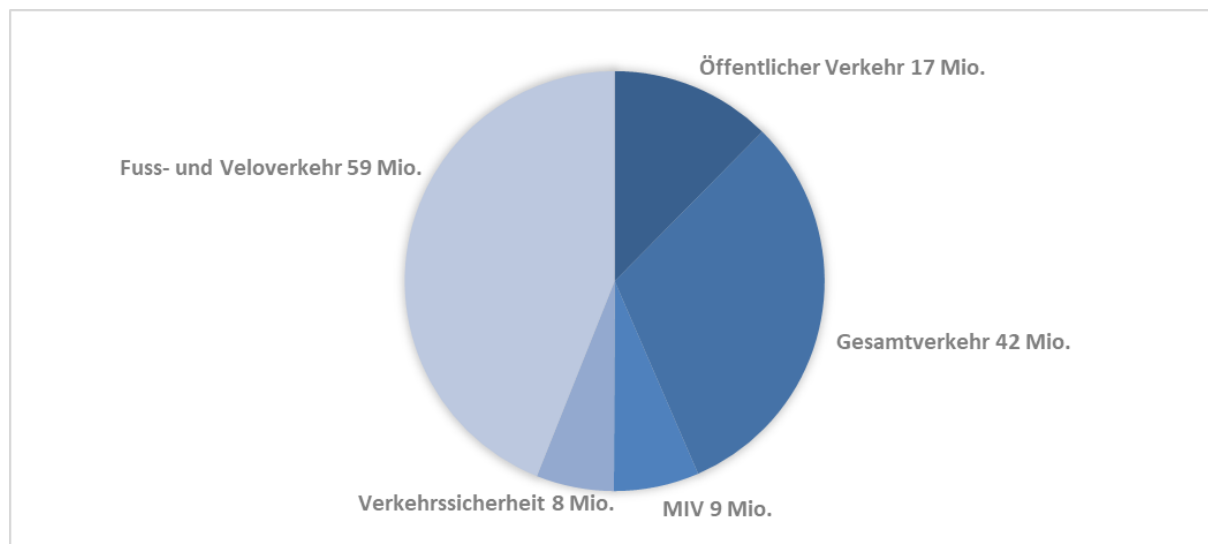


Abbildung 76: Investitionskosten A- und B-Massnahmen [Mio. CHF exkl. MwSt.] nach Massnahmenkategorien

**Finanzielle Tragbarkeit der Kosten**

Die infrastrukturellen Massnahmen des AP 5G liegen entweder in Federführung des Kantons oder einer Gemeinde und sind im kantonalen Richtplan, dem kantonalen Strassenbauprogramm oder den kommunalen Finanzplänen / Erschliessungsprogrammen enthalten. Der Kostenanteil der Gemeinden liegt bei 120.46 Mio. CHF bei einem Total (A- und B-Liste) von 134.35 Mio. CHF Investitionskosten. Dieser hohe Anteil lässt sich begründen mit den hohen Investitionen in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte und die Velo- und Fussmassnahmen, bei welchen die Gemeinden den Hauptteil der Finanzierung übernehmen.

Die Investitionen sind für die betroffenen Akteure tragbar, eine entsprechende Bestätigung liegt via Regierungs- und Gemeindebeschlüsse vor.

Investitionskostenschätzung in Mio. CHF (exkl. MwSt.)			
Kostenanteil	A-Liste	B-Liste	Total A + B-Liste
Kanton	9.16	4.25	13.41
Gemeinden	88.48	31.98	120.46
Dritte	0.48	-	0.48
<b>TOTAL</b>	<b>98.12</b>	<b>36.23</b>	<b>134.35</b>

Tabelle 35: Kostenanteil Kanton, Gemeinden und Dritte bei den infrastrukturellen Massnahmen (Stand 26. Februar 2025)



## 10. Grundlagen- und Literaturverzeichnis

Das Grundlagen- und Literaturverzeichnis bietet eine Übersicht zu den für das Agglomerationsprogramm 5. Generation verwendeten Grundlagen. Die kommunalen Planungsinstrumente (Leitbilder, Nutzungspläne) wurden teilweise ebenfalls als Basis für das Agglomerationsprogramm aufgeführt, sind im Folgenden jedoch nicht einzeln verzeichnet. Die für die Massnahmen verwendeten Grundlagen sind in den Massnahmenblättern aufgeführt.

AEV (2020, Transreno). ÖV-Konzept Transreno – Phase II. Schlussbericht (finale Version) 2.0. 20. Februar 2020. Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden.

AEV und ARE GR (2023). Konzept Mobilitätsmanagement «Graubünden Mobil». 21.07.2023. Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden und Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ANU (2015). Immissionskarten Kt. Graubünden – Technische Dokumentation. 31. März 2015. Amt für Natur und Umwelt Kantons Graubünden.

ANU (2018). Massnahmenplan Lufthygiene – Novellierung 2016 und 2018. 1. November 2018. Amt für Natur und Umwelt Graubünden.

ARE CH (2012). Raumkonzept Schweiz. 20. Dezember 2012. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2014). Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation - Erläuterungsbericht. 26. Februar 2014. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2014, Prüfbericht). Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation- Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2023). Prüfung der Agglomerationsprogramme 4. Generation - Erläuterungsbericht. 22. Februar 2023. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2023, Prüfbericht). Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation- Prüfbericht des Bundes. 22. Februar 2023. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2023, MOCA). Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA) – vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Dezember 2023. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2023, RPAV). Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). 11. Februar 2023. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE GR (2014). Raumkonzept Graubünden – von der Regierung am 16. Dezember 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018). Kantonaler Richtplan. Stand 2018. Amt für Raumentwicklung Graubünden.

ARE GR (2018, Mikrozensus). Mobilität in Graubünden – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. April 2018. Amt für Raumentwicklung Graubünden.

ARE GR (2018, Leitfaden). Leitfaden regionale Raumkonzepte und Richtpläne Siedlung - Anforderungen an den Inhalt und den Planungsprozess. September 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018, Raumentwicklung GR). Raumentwicklung Graubünden 2018 – Bericht zur Raumentwicklung und Raumordnung Graubünden 2018. April 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

- ARE GR (2018, Raumentwicklung). Raumentwicklung Graubünden 2018 - Bericht zur Raumentwicklung und Raumordnung Graubünden 2018. Dezember 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2018, Wegleitung). Wegleitung «Kommunales räumliches Leitbild». Juli 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2020). Technische Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung. Dezember 2020. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2020, Arbeitszonen). Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen GR – Kurzbericht. Entwurf für Vernehmlassung, Oktober 2020. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2023, Mikrozensus 2021). Mobilität in Graubünden - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Dezember 2023. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2023, Mikrozensus 2021). Mobilität in Graubünden – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Dezember 2023. Amt für Raumentwicklung Graubünden.
- ARE GR (2025). Kommunale Parkraumplanung. Leitfaden Parkierung Agglomeration Chur . 10.02.2025. Amt für Raumentwicklung Graubünden.
- asa (2019, GVK Landquart Teil ÖV). Gesamtverkehrskonzept Region Landquart – Teil ÖV. Entwurf, 26. April 2019. asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG.
- Chur (2017, MSC). Mobilitätsstrategie Chur – Grundlagenbericht. 20. Juni 2017. Stadt Chur.
- ewp (2017, GVK Chur). Gesamtverkehrskonzept Chur 2030 – Grundlagenbericht. 20. Juni 2017. ewp AG Chur.
- GR (2010). Kanton Graubünden, Regionalverband Nordbünden - Regionaler Richtplan Langsamverkehr - Subregion Bündner Rheintal, 8. April 2010.
- R+K (2019, GVK Imboden). Gesamtverkehrskonzept Region Imboden – Teil MIV, LV. Entwurf, 22. Mai 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2019, GVK Landquart). Gesamtverkehrskonzept Region Landquart – Teil MIV, LV. Entwurf, 26. April 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2019, RRK Landquart). Regionales Raumkonzept Landquart, 19. November 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung. R+K (2020, RRK Imboden). Regionales Raumkonzept Imboden, Stand: Öffentliche Mitwirkung, 6. November 2020. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2020). Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen GR. Grundlagenbericht. Stand: Öffentliche Auflage, 30. Oktober 2020. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- STW (2020). Regionales Raumkonzept Plessur. Konzeptbericht. Mai 2020. STW AG für Raumplanung.
- TBA (2019). Sachplan Velo – Kanton Graubünden. Juli 2019. Tiefbauamt Kanton Graubünden.
- TBA (2023). Vorstudie Verkehrsmanagementkonzept. Entwurf 2. Januar 2023. Tiefbauamt Kanton Graubünden.

# A1 Engpässe Strassen

## Engpässe im Werktagsverkehr

<b>Ortsdurchfahrt Domat/Ems</b>	Kapazitätsengpass und Engpass aufgrund engem Strassenraum: Hauptverkehrsstrasse mit starker Belastung und Staubildungen im Ortszentrum. Reduktion der Leistungsfähigkeit aufgrund des engen Strassenraums, der vielen Einmündungen sowie der dichten Abfolge von Fussgängerstreifen. Gemeinde Domat/Ems mit hohem Anteil Binnen-, Ziel- und Quellverkehr (Verkehrskonzept Domat/Ems 2010) u.a. aufgrund der Emser Werke, grösster Teil des Verkehrsaufkommens durch Gemeinde selbst verursacht.
<b>Südlicher Kreisel Autobahnzubringer N13, Landquart</b>	Kapazitätsengpass: Aufgrund geringer Dimensionierung zu Spitzenstunden an Leistungsgrenze - für Schleppkurven von grossen Sattelschleppern tendenziell zu klein, was zu Verzögerungen führt.
<b>Masanerstrasse Stadt Chur</b>	Kapazitätsengpass: Kreisel Masans sowie zwei nachfolgende T-Knoten Scalära- und Giacomettistrasse aufgrund der hohen Verkehrsmengen überlastet. Knoten Masanser-/Ringstrasse erreicht Auslastung von 75%.
<b>Kreisel am Obertor Stadt Chur</b>	Kapazitätsengpass: Verkehrsfluss am Kreisel einerseits von Durchfahrt Chur-Arosa-Bahn (2x stündlich) sowie von Engstelle im Welschdörfli beeinträchtigt. Zusätzlich Kreiselausfahrt stadtauswärts in Richtung Kasernenstrasse schnell durch Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Rosenhügel / Lenzerheide blockiert da Wartezeiten aufgrund Vortrittsregelung. Zudem Beeinträchtigung Verkehrsfluss durch hoch frequentiertem Fussgängerstreifen zwischen Obertor und Bushaltestelle Malteser, welche teilweise durch eine LSA entschärft wurde.
<b>Kasernestrasse Stadt Chur</b>	Kapazitätsengpass: Knoten Sommerau /Emserstrasse/Südfahrt, Kreisel Kasernen-/Commercialstrasse, Kasernen-/Ringstrasse ebenfalls mit Auslastung von ca. 75%. Aufgrund prognostiziertem Verkehrswachstum dürften diese Knoten in Zukunft auch überlastet sein.
<b>Welschdörfli Stadt Chur</b>	Engpass aufgrund engem Strassenraum: Engpass auf der Strecke aufgrund Engstelle mit Fahrbahnbreite von 4.75 m. Kreuzung von 2 PW nur mit reduzierter Geschwindigkeit, Lastwagen und Busse können nur einzeln passieren. Durch schmale Trottoirs beidseits der Strasse entstehen Konflikte mit den Fussgängern.

## Engpässe Tourismusverkehr

<b>Autobahn N13 zwischen Chur und Rothenbrunnen</b>	Kapazitätsengpass: Streckenabschnitt während Spitzenzeiten regelmässig bis zur Leistungsgrenze belastet, insbesondere Abschnitt zwischen Ausfahrten Rothenbrunnen und Reichenau aufgrund Fahrbahnreduktion von vier auf zwei Spuren. Folge ist unerwünschter Ausweichverkehr durch die Ortszentren.
<b>Autobahnzubringer Reichenau</b>	Kapazitätsengpass: Aufgrund Verflechtung der Ströme aus Reichenau bzw. Flims und N13 an Wochenenden stark belastet.
<b>Autobahn N13 zwischen Chur und Bad Ragaz</b>	Kapazitätsengpass: Starke Belastung durch touristischen Verkehr an schönen Tagen und an Wochenenden in den Sommer- und Wintermonaten. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen Zizers und Maienfeld sowie den Autobahnanschluss Landquart aufgrund Verflechtung der beiden Ströme aus Chur/San Bernardino und aus dem Prättigau. Dies führt zu Staus und längeren Wartezeiten auf der Autobahn mit unerwünschtem Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortszentren.
<b>Prättigauerstrasse zwischen Landquart und Grisch</b>	Kapazitätsengpass: Durch die Überlagerung der Ströme von der voll ausgelasteten N28 und der bereits stark ausgelasteten N13 beim Anschluss Landquart wird die N13 in Fahrtrichtung Nord überlastet. Dies führt nicht nur auf der N13, sondern auch auf der N28/Prättigauerstrasse zu Rückstaus, die bis weit ins Prättigau zurückreichen können. Die Prättigauerstrasse in Fahrtrichtung Davos ist zudem saisonal ebenfalls überlastet (Tourismusdestination Davos).
<b>Nördliche Kreisel Autobahnzubringer N13, Landquart</b>	Kapazitätsengpass: Die beiden Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer Landquart sind insbesondere am Wochenende aufgrund Rückstaus auf der N13 teilweise blockiert.
<b>Ortsdurchfahrten Bonaduz und Rhäzüns</b>	Kapazitätsengpass: Bei stockendem Verkehr auf der N13 wird die Kantonsstrasse in Fahrtrichtung Nord als Ausweichroute benutzt. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse kommt es zu Staubildungen in den Ortszentren.

**Ortsdurchfahrt Zizers** Kapazitätsengpass: Parallel zur N13 verläuft die Hauptverkehrsstrasse von Landquart via Zizers und Trimmis nach Chur, welche insbesondere bei stockendem Verkehr auf der N13 als Ausweichroute benutzt wird. Da die Strassen in den baulich engen Ortszentren eine reduzierte Leistungsfähigkeit aufweisen, kommt es während Spitzenzeiten zu Engpässen.

**Ortsdurchfahrt Maienfeld** Engpass aufgrund engem Strassenraum: Das Ortszentrum wird durch den touristischen Verkehr vor allem zur St. Luzisteig und zum Heidi-Dörfli belastet. Die Probleme entstehen hierbei aber weniger durch die vergleichsweise moderate Verkehrsmenge, sondern weil der enge, historisch gewachsene Strassenraum im inventarisierten Städtchen (ISOS) nicht für Durchgangsverkehr ausgelegt ist.

## **Zukünftige Engpässe**

**Autobahnzubringer Reichenau** Kapazitätsengpass: Bei einem Vollausbau des Entwicklungsschwerpunktes Vial (Domat/Ems), direkt beim Autobahnzubringer Reichenau wird durch die verkehrliche Mehrbelastung die Kapazitätsgrenze des Autobahnzubringers überschritten.

**Nördliche Kreisel Autobahnzubringer N13, Landquart** Kapazitätsengpass: Im direkten Umfeld der zwei Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer liegen diverse Entwicklungsschwerpunkte, wodurch bedeutende zusätzliche Verkehrsmengen entstehen und die Kreisel in Zukunft zu Spitzenstunden die Kapazitätsgrenze überschreiten werden.

## A2    Faktenblätter Verkehrsdrehscheiben



Chur



sbb.ch

Zentrumsdrehscheibe



Qualitätsanforderung im Ist-Zustand				
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden		Umbau Bahnhofplatz (Arosabahn/Stadtbusse) wegen BehiG im 2024 geplant
	Punktlichkeit Busankünfte	Mangelhaft	Buspriorisierung Masanser-/Kasernenstrasse mangelhaft	Verbesserung der Buspriorisierung
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Die Wanderrouuten Senda Sursilvana und ViaSett von Laax bzw. Lenzerheide führen an den Bahnhof Chur.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Die Graubünden-Route (Chur-Thusis) sowie die Churer Rheinroute starten am Bahnhof Chur. Zudem sind weitere lokale Velowege vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, Zugang erfolgt barrierefrei.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Auf der Südseite sind Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden. Ggf. Prüfung von Einkaufsmöglichkeiten auf Nordseite.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Mehrere Veloparkierungsanlagen befinden sich Perron-nah und an Einfahrtspunkten zum Bahnhof Chur.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote	Vorhanden	Mehrere Mobility-Fahrzeuge vorhanden. Mietvelos sind auf beiden Bahnhofsseiten ausleihbar.	Kein Handlungsbedarf vorhanden, ggf. weiterführende Sharing-Angebote prüfen.
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Vorhanden	Ein Carparkplatz sowie 119 P+R-Plätze sind auf der Nordseite des Bahnhofs vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Auf der Südseite sind Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden. Ggf. Prüfung von Einkaufsmöglichkeiten auf Nordseite
	Alltägliche Services	Teilweise vorhanden	Geldwechselautomat sowie Billett- und Gepäckschalter sind täglich geöffnet. Weitere Service-Angebote sind nicht verfügbar.	Weitere Service-Angebote prüfen, wie z.B. Post-Pick-Up Stationen.
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite sind zahlreiche gastronomische Angebote vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Touristische Services	Vorhanden	Schliessfächer in verschiedenen Grössen vorhanden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Gepäck für an den Flughafen Zürich aufzugeben.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.



Landquart



mkp-ing.com



Zentrumsdrehscheibe

Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Teilweise vorhanden		Umbau Busbahnhof (BehiG) und Verlängerung südliche Unterführung ins Zentrum notwendig
Teilweise vorhanden		Buspriorisierungs Massnahmen Igis/Landquart notwendig sowie Optimierung Angebotskonzept Transreno Nord
Teilweise vorhanden		Optimierung Busbahnhof Bahnhofplatz
Vorhanden	Der Prättigauer Höhenweg beginnt beim Bahnhof Landquart. Auf der Ostseite ist eine weitere lokale Fusswegverbindung.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Vorhanden	Die Churer-Rheinroute (Chur-Chur) und die Prättigauer Route (Kloster - Sargans) verlaufen am Bahnhof Landquart vorbei. Zudem sind weitere lokale Velowege vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Vorhanden	Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, Zugang erfolgt barrierefrei.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Vorhanden	Auf der Südseite sind Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden. Ggf. Prüfung von Einkaufsmöglichkeiten auf Nordseite
Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Teilweise vorhanden	Auf der Ostseite befinden sich Veloabstellplätze.	Errichtung weiteren bedarfsgerechter Veloparkierungen erforderlich.
Teilweise vorhanden	Mehrere Mobility-Fahrzeuge vorhanden sowie die Autovermietung Enterpise GO.	Überprüfung eines Mietvelo-Angebots.
Vorhanden	Es gibt einen Parkplatz auf der Westseite des Bahnhofs sowie 91 P+R-Plätze auf der Ostseite und 82 P+R-Plätze auf der Nordseite.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	<i>Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.</i>	
Vorhanden	Auf der Ostseite sind sowohl im Bahnhof als auch in einer Entfernung von 250m mehrere Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Teilweise vorhanden	Geldwechselautomat und Billett- und Gepäckschalter sind täglich geöffnet. Weitere Service-Angebote sind nicht verfügbar.	Weitere Service-Angebote prüfen, wie z.B. Post-Pick-Up Stationen.
Teilweise vorhanden	In einer Entfernung von 250m sind auf der Ostseite des Bahnhofs mehrere gastronomische Angebote vorhanden.	Weitere gastronomische-Angebote in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs prüfen.
Vorhanden	Schliessfächer in verschiedenen Grössen vorhanden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Gepäck für an den Flughafen Zürich aufzugeben	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Teilweise vorhanden		Aufwertung Bahnhofplatz inkl. oberirdischer Parkierung notwendig
Teilweise vorhanden		Im Rahmen des Projekt Ausbau Bahnhof SBB/RhB/Erweiterung Outlet umzusetzen



Domat/Ems



rhb-immobilien.ch

Regionaldrehscheibe mit Zentrumsfunktion



		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden	Mit RhB-Bahnhofumbau 2023/2024 erfüllt	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Punktlichkeit Busankünfte			Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden	Mit RhB-Bahnhofumbau 2023/2024 erfüllt	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Der Jakobsweg Graubünden führt durch den Bahnhof Domat/Ems. Auf der Südseite ist eine weitere lokale Fusswegverbindung.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Ein lokaler Veloweg ist vorhanden, der eine Verbindung von der Nord- zur Südseite des Bahnhofs ermöglicht.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Mit RhB-Bahnhofumbau 2023/2024 erfüllt	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Im Bahnhof befindet sich eine Bäckerei/Cafe. Weitere Restaurants und Läden befinden sich in nächster Umgebung.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Veloabstellplätze befinden auf beiden Seiten des Bahnhofs.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote	Nicht vorhanden	Car-/Bikesharing anzustreben	Bedarfsgerechtes Sharing-Angebot prüfen.
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Vorhanden	Ein Parkplatz ist auf der Nordseite des Bahnhofs vorhanden.	
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Auf der Nordseite sind Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Alltägliche Services	Teilweise vorhanden	Rhätische Bahn Billet- und Gepäckschalter werktags geöffnet. My Post Service vorhanden.	Weitere Service-Angebote prüfen.
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Restaurants in unmittelbarer Nähe, ebenso Lebensmittelladen in 300 m.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden	Mit RhB-Bahnhofumbau 2023/2024 erfüllt	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Vorhanden	Mit RhB-Bahnhofumbau 2023/2024 erfüllt	Kein Handlungsbedarf vorhanden.



Chur West



rhb-immobilien.ch

Regionaldrehscheibe mit Zentrumsfunktion



		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Erläuterung zur Beurteilung		Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Sharing-Angebote	Teilweise vorhanden	Mehrere Mobility-Fahrzeuge in einer Entfernung von 300m.	Car-/Bikesharing anzustreben
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Nicht vorhanden	Park&Ride hier nicht sinnvoll	Kein Handlungsbedarf
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Alltägliche Services	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Vorhanden	Mit RhB-Stationverlegung 2024-25 erfüllt	Kein Handlungsbedarf



Reichenau-Tamins



bahnbilder.de



Regionaldrehscheibe ohne Zentrumsfunktion

		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Teilweise vorhanden		Busvorfahrt (Kleinbus) optimieren
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Eine lokale Fusswegverbindung ist vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Teilweise vorhanden	Die Rhein-Route (Disentis-Chur) führen zum Bahnhof Reichenau-Tamins.	Erhöhung Sicherheit Alltagsroute nach Ems im Rahmen Sanierung A13 geplant
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Keine sanitäre Einrichtungen vorhanden.	Errichtung von barrierefreien sanitären Einrichtungen am Bahnhof prüfen.
	Minimale Verpflegung	Teilweise vorhanden	Im Bahnhof ist ein Restaurant. Weitere Verpflegungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.	Weitere Verpflegungsmöglichkeiten in der Nähe prüfen.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Veloabstellplätze vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote	Nicht Vorhanden		Car-/Bikesharing prüfen
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Teilweise vorhanden	Parkplätze der Rhätischen Bahn neben dem Bahnhof verfügbar.	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Nicht Vorhanden.	Keine Einkaufsmöglichkeiten in einer Entfernung von 500m.	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Alltägliche Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Gastronomisches Angebot		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Aufwertung Freiräume im Umfeld		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	

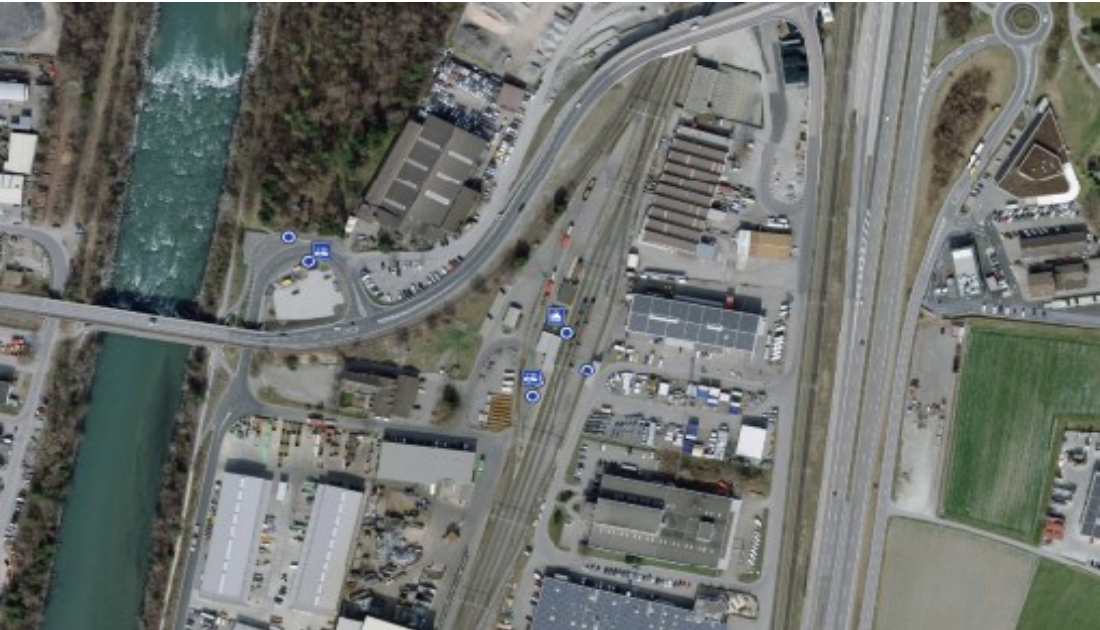


Untervaz-Trimmis



schienenverkehr-schweiz.ch

Regionaldrehscheibe ohne Zentrumsfunktion



		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Teilweise vorhanden		Umbau wegen BehiG-Vorgaben = Verlegung/Erweiterung Buskanten
	Punktlichkeit Busankünfte	Teilweise vorhanden		Umbau wegen BehiG-Vorgaben = Verlegung/Erweiterung Buskanten
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Teilweise vorhanden		Umbau wegen BehiG-Vorgaben = Verlegung/Erweiterung Buskanten
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Eine lokale Fusswegverbindung ist vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden (ev. bessere farbliche Markierungen Gehweg zur neuen Fussgängerbrücke über den Rhein).
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Die Rhein-Route (Chur-Buchs, SG) und die Churer Rheinroute (Chur-Chur) verlaufen in der Nähe des Bahnhofs.	Kein Handlungsbedarf vorhanden (ev. Markierungen Radstreifen zur neuen Velobrücke über den Rhein).
Aufenthaltssort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, Zugang erfolgt barrierefrei.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Minimale Verpflegung	Nicht vorhanden	Keine Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden		Ausbau Veloparkierung prüfen.
	Sharing-Angebote	Nicht vorhanden	Car-/Bikesharing prüfen	Car-/Bikesharing anzustreben
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Teilweise vorhanden	Parkplätze der Rhätischen Bahn neben dem Bahnhof verfügbar.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltssort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Nicht Vorhanden.	Es sind keine Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Alltägliche Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Gastronomisches Angebot		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Aufwertung Freiräume im Umfeld		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	



Maienfeld



schienenverkehr-schweiz.ch



Lokaldrehscheibe

		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Eine lokale Fusswegverbindung ist vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Nicht vorhanden	Es ist keine Anbindung ans Velonetz vorhanden.	Direkte Anbindung des Bahnhofs an Velonetz prüfen.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf
	Sanitäre Einrichtungen	Teilweise vorhanden	Öffentliche sanitäre Einrichtungen sind in einer Entfernung von 100m vorhanden.	Errichtung von barrierefreien sanitären Einrichtungen am Bahnhof prüfen.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Es ist ein K Kiosk am Bahnhof vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Veloabstellplätze sind auf der Ostseite des Bahnhofs vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote	Teilweise vorhanden	Ausbau Car-/Bikesharing Angebote prüfen (Carsharing Enterprise vorhanden, aber wenig sinnvoll)	Ausbau Car-/Bikesharing
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Vorhanden	Ein Parkplatz sowie 16 P+R-Plätze sind auf der Ostseite des Bahnhofs vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Teilweise vorhanden	Nebst einem K Kiosk am Bahnhof liegen weitere Einkaufsmöglichkeiten bis zu 500m entfernt.	Weitere Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe prüfen.
	Alltägliche Services	Nicht Vorhanden	Es sind keine alltäglichen Services-Angebote am Bahnhof verfügbar.	Errichtung von Service-Angebote am Bahnhof prüfen.
	Gastronomisches Angebot	Teilweise vorhanden	Gastronomische Angebote liegen in einer Entfernung von 100-200m auf der Ostseite des Bahnhofs.	Errichtung von weiteren gastronomischen Angeboten in der Nähe prüfen.
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte/-ortsbauliche Qualität im Umfeld	Teilweise vorhanden		Massnahmen zur Aufwertung prüfen
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Teilweise vorhanden		Massnahmen zur Aufwertung prüfen



Rhäzüns



info24 - ÖV Schweiz - Europas Alben



Lokaldrehscheibe

		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Eine lokale Fusswegverbindung ist vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Der Bahnhof ist mit einen lokalen Veloweg und der Velowegverbindung Rhäzuns-Bonaduz verbunden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		
	Sanitäre Einrichtungen	Teilweise vorhanden	Öffentliche sanitäre Einrichtungen sind in einer Entfernung von 100m vorhanden.	Errichtung von barrierefreien sanitären Einrichtungen am Bahnhof prüfen.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Selecta Automat	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Veloabstellplätze sind auf der Westseite des Bahnhofs vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Teilweise vorhanden	Parkplätze der Rhätischen Bahn sind auf der Westseite des Bahnhofs vorhanden.	Bedarfsgerechtes P+R Angebot prüfen.
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Teilweise vorhanden	Weitere Einkaufsmöglichkeit 300m entfernt.	Weitere Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe prüfen.
	Alltägliche Services	Nicht Vorhanden	Es sind keine alltäglichen Services-Angebote am Bahnhof verfügbar.	Errichtung von Service-Angebote am Bahnhof prüfen.
	Gastronomisches Angebot	Teilweise vorhanden	Gastronomische Angebote liegen in einer Entfernung von 200m.	Errichtung von weiteren gastronomischen Angeboten in der Nähe prüfen.
	Touristische Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Teilweise vorhanden		Aufwertung prüfen.



Bonaduz



schienenverkehr-schweiz.ch



Lokaldrehscheibe

Qualitätsanforderung im Ist-Zustand			
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltssort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden	
	Sanitäre Einrichtungen	Nicht vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote		
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Teilweise vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)		
Aufenthaltssort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Teilweise vorhanden	Weitere Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe prüfen.
	Alltägliche Services	Teilweise vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Gastronomisches Angebot	Teilweise vorhanden	Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Touristische Services		
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Teilweise vorhanden	Aufwertung Ostseite prüfen
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Teilweise vorhanden	Aufwertung Ostseite prüfen



Arosa



maps.arosalenzerheide.swiss



Touristische Drehscheibe

Qualitätsanforderung im Ist-Zustand				
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Teilweise vorhanden	Einstieg Bus nicht BehiG-konform	prüfen BehiG-Kanten Bus (Problematik Winterdienst)
	Punktlichkeit Busankünfte	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Mehrere nationale Wanderwege führen an den Bahnhof Arosa.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	Am Bahnhof Arosa verlaufen mehrere Mountainbike-Routen.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, Zugang erfolgt barrierefrei.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Auf der Südseite sind Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Vorhanden	Veloabstellplätze sind vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sharing-Angebote	Nicht vorhanden	Kein Sharing-Angebot im näheren Umfeld vorhanden.	Car- und Bike-Sharing-Angebot prüfen.
	Kiss+Ride/ Park+Ride	Vorhanden	Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)	Vorhanden	Die Bergbahnstation befindet sich neben dem Bahnhof und einem Parkplatz.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Einkaufsmöglichkeiten liegen südlich des Bahnhofs.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Alltägliche Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Mehrere gastronomische Angebote am Bahnhof und in einer Entfernung von 200m vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Touristische Services	Teilweise vorhanden	Der Schalter ist in den Wintermonaten täglich geöffnet, und es besteht die Möglichkeit, Gepäck aufzugeben. Souvenirs der Rhätischen Bahn, Schlittenverleih und Schliessfächer sind vorhanden.	Errichtung weiterer Service-Angebote prüfen.
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.



Flims Bergbahnen



stennaflims.ch

Touristische Drehscheibe



		Qualitätsanforderung im Ist-Zustand		
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Teilweise vorhanden		Umbau Bushaltestellen prüfen / BehiG-Anforderungen erfüllen
	Punktlichkeit Busankünfte	Teilweise vorhanden		Buspriorisierung Flims-Laax umsetzen
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Teilweise vorhanden		Verbesserungen beim Ausbau zur Verkehrsdrehscheibe prüfen
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Der Sardona-Welterbe-Weg und der Flimser Wasserweg enden bei der Bergbahnstation. Weitere lokale Fusswegverbindungen sind vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	An der Bergbahnstation verlaufen mehrere Mountainbike-Routen.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Bei Bergbahnen/Restaurants in unmittelbarer Nähe	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Mehrere Verpflegungsmöglichkeiten bei der Bergbahnstation vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Teilweise vorhanden		Errichtung weiterer Veloparkierungen prüfen
	Sharing-Angebote	Teilweise vorhanden	Ein E-Auto von Sponti-Car befinden sich nahe bei der Bergbahn und ein Mobility-Carsharing Standort befindet sich 700m entfernt.	Ausbau Car-/Bike-Sharing prüfen
	Kiss+Ride/ Park+Ride		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)	Vorhanden	Die Bushaltestelle sowie ein Parkhaus befinden sich neben der Bergbahnstation.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Einkaufsmöglichkeiten sind bei der Bergbahnstation vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Alltägliche Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Mehrere gastronomische Angebote in der unmittelbarer Nähe der Bergbahnstation.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Touristische Services	Teilweise vorhanden	Der Schalter ist über die Wintermonate täglich geöffnet und es sind Schliessfächer vorhanden. Weitere Services werden nicht angeboten.	Errichtung weiterer Service-Angebote prüfen.
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Teilweise vorhanden		Im Rahmen Umbau Bushaltestellen zur Verkehrsdrehscheibe zu berücksichtigen
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Teilweise vorhanden		Im Rahmen Umbau Bushaltestellen zur Verkehrsdrehscheibe zu berücksichtigen



Churwalden



baudokumentation.ch



Touristische Drehscheibe

Qualitätsanforderung im Ist-Zustand				
Funktion Hub	Typenunabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Punktlichkeit Busankünfte	Teilweise vorhanden		Buspriorisierung Parpan-Churwalden prüfen
	Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Anbindung Fusswegnetz	Vorhanden	Die ViaSett verläuft bei der Bushaltestelle "Churwalden Bergbahnen". Gegen Osten ist eine weitere lokale Fusswegverbindung.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Anbindung Velonetz	Vorhanden	An der Talstation Churwalden verlaufen mehrere Mountainbike-Routen.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Sanitäre Einrichtungen	Vorhanden	Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, jedoch kein barrierefreier Zugang vorhanden.	Errichtung eines barrierefreien Zugangs prüfen.
	Minimale Verpflegung	Vorhanden	Es sind Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Funktion Hub	Typenabhängige Anforderungen	Beurteilung	Erläuterung zur Beurteilung	Handlungsbedarf
Umsteigeort	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Teilweise vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Sharing-Angebote	Nicht vorhanden	Kein Sharing-Angebot vorhanden.	Car-/Bike-Sharing-Angebot prüfen.
	Kiss+Ride/ Park+Ride		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Anbindung an Bergtourismus (Seilbahn)	Vorhanden	Die Bushaltestelle sowie der Parkplatz befinden sich neben der Bergbahnstation.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS	Vorhanden	Einkaufsmöglichkeiten befinden sich nahe der Bushaltestelle.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Alltägliche Services		Für diesen Drehscheibentyp nicht relevant.	
	Gastronomisches Angebot	Vorhanden	Mehrere gastronomische Angebote am bei der Bushaltestelle sowie bei der Bergbahnstation vorhanden.	Kein Handlungsbedarf vorhanden.
	Touristische Services	Vorhanden	Bei Talstation Bergbahnen	
Zentrumsort	Hohe städte-/ortsbauliche Qualität im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden
	Aufwertung Freiräume im Umfeld	Vorhanden		Kein Handlungsbedarf vorhanden

## A3 Übersicht Schwachstellen und Netzlücken Fussverkehr

Nr.	Gemeinde	Schwachstellenart	Standort	Problembeschrieb	Zuständigkeit	Behebung
1	Arosa	Punktuelle Schwachstelle	Arosa Zentrum	Verkehrsknotenpunkt auf Kantonshauptstrasse (teilweise erhöhte Verkehrsbelastung, aktive EG Nutzungen ohne markierten Fussgängerüberquerungen)	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
2	Arosa	Netzlücke längs	Lüen	Verkehrsknotenpunkt (enge, unübersichtliche Strasse ohne Trottoir), allerdings mit wenig Verkehrsaufkommen	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
3	Arosa	Lineare Schwachstelle	Peist	Verkehrsknotenpunkt auf Kantonshauptstrasse (schmales Trottoir)	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
4	Arosa	Punktuelle Schwachstelle	St. Peter-Pagig-Böfel-Fatschel	Verkehrsknotenpunkt (Schule) auf Kantonshauptstrasse ohne markierte Fussgängerüberquerung	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
5	Arosa	Lineare Schwachstelle	Langwies	Verkehrsknotenpunkt (schmales Trottoir) auf Kantonshauptstrasse	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
6	Arosa	Netzlücke quer	Langwies	Unterbruch des Fussweges über Kantonshauptstrasse (keine Fussgängerüberquerung)	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
7	Bonaduz	Punktuelle Schwachstelle	Unterführung Hauptstrasse	Die Fussinfrastruktur, welche entlang der Hauptstrasse verläuft, quert im Bereich der Unterführung die RhB-Gleise. Die Querung erfolgt mittels Treppe. Die Querung ist nicht behindertenkonform und auch mit Kinderwagen, Koffer etc. nicht zu passieren.	Gemeinde, (Kanton, RhB)	aktuell keine Behebung geplant
8	Bonaduz	Netzlücke quer	Bahnübergang Versamerstrasse	Über den Bahnübergang Versamerstrasse fehlt eine Fussinfrastruktur. Mit einer Breite von ca. 5.50 m ist der Bahnübergang lediglich für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Die Weiterführung der Fussinfrastruktur vom Bahnübergang in Richtung Via Tuleu ist ebenfalls unzureichend.	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
9	Bonaduz	Netzlücke längs	Dorfstrasse	Die Dorfstrasse ist ein wichtiger Schulweg. Sie hat keine Fussinfrastruktur. Die Strasse ist eng und die Knoten sehr unübersichtlich. Die Schulkinder auf der Strasse werden erst sehr spät vom motorisierten Individualverkehr erkannt. Zudem wird die bestehende Unterführung kaum genutzt	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
10	Churwalden	Netzlücke längs	Haltestelle Furnershus	Fehlender Gehweg Haltestelle Furnershus bis Grasch	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
11	Churwalden	Lineare Schwachstelle	Schule Witi bis Migros	Schmäler, gefährlicher Schulweg. Verbreiterung Wiesawägli wünschenswert.	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant

12	Churwalden	Lineare Schwachstelle	Löwenhof Churwalden	Schmales Trottoir und fehlender Fussgängerübergang	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
13	Churwalden	Netzlücke quer	Passugg (EHL, Restaurant Mühle)	Fehlender Übergang von Fussweg zu Trottoir (wäre wichtig aufgrund EHL Swiss School of Tourism and Hospitality)	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
14	Churwalden	Netzlücke quer	Haltestelle Rathaus	Fehlender Übergang von Haltestelle zu Siedlungsgebiet	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
15	Churwalden	Netzlücke quer	Büdemji	Fehlender Übergang (Fussgängerstreifen) zwischen den beiden geplanten Neubauten, was mit Zunahme der Fuss- und Veloverkehrsfrequenz problematisch sein wird.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
16	Felsberg	Netzlücke längs	Fehlendes Trottoir Wingerstrasse	Fehlende Trottoire, Bau wohl nur mit Enteignungen möglich	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
17	Felsberg	Netzlücke längs	Fehlendes Trottoir Kantonsstrasse/Taminsenstrasse	Fehlende Trottoire, Bau wohl nur mit Enteignungen möglich	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
18	Felsberg	Netzlücke längs	Fehlendes Trottoir Bahnhofstrasse	Fehlende Trottoire, Bau wohl nur mit Enteignungen möglich	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
19	Felsberg	Punktuelle Schwachstelle	Felsbergerstrasse (Brücke)	unsichere Querung für den Fussverkehr auf der Brücke und der Emser Seite	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
20	Felsberg	Punktuelle Schwachstelle	Dorfeingang Taminsenstrasse/Rheinstrasse	Gefährliche Kreuzung, morgens, mittags und abends manchmal heikel, wenn Fahrzeuge von allen Seiten kommen	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
21	Felsberg	Lineare Schwachstelle	Strasse Felsberg – Tamins	Gefährlicher Streckenabschnitt. Viele Nutzer wie Autos, Biker, Rollerblades, Fussgänger usw., ideal wäre eine Trennung, z.B. mit einem Fussgängerbereich	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
22	Fläsch	Punktuelle Schwachstelle	Kreuzung Augass / Bovelweg	Schlechte Sicht und trotz T30 wird bei der Ortsausfahrt beschleunigt. Aktuell besteht keine Lösung aber der Handlungsbedarf wäre gegeben	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
23	Flims	Punktuelle Schwachstelle	Stenna - Bergbahnen	Gefahrenstelle bei Ausfahrt Parkhaus Stenna und Querung Bushaltestelle	Gemeinde und Bergbahnen	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
24	Flims	Lineare Schwachstelle	Strassenraumgestaltung im Dorf	Gefährlicher Strassenraum für Fussgänger	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant

25	Flims	Lineare Schwachstelle	Strassenraumgestaltung im Waldhaus	Gefährlicher Strassenraum für Fussgänger	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
26	Jenins	Punktuelle Schwachstelle	"Platz"	Schlechte Gestaltung für Fussverkehr	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
27	Jenins	Punktuelle Schwachstelle	"Rathausplatz"	Schlechte Gestaltung für Fussverkehr	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
28	Landquart	Netzlücke quer	Industriestrasse	Die Gleise fungieren als starke Trennwirkung. Zwischen dem Bahnhof Ried und dem Bahnhof Igis besteht keine Möglichkeit die Gleise zu queren. Mittels einer neuen Verbindung können das Fusswegnetz verfeinert und eine Netzlücke geschlossen werden.	Gemeinde, RhB	Massnahme im AP 5G
29	Landquart	Netzlücke längs	Schulhaus Ried bis Plantahof	Der Plantahof ist in unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle «Schulhaus Ried». Allerdings fehlt eine direkte Verbindung, um die Bushaltestelle zu erreichen, wodurch grössere Umwege in Kauf genommen werden müssen. Mit einer direkten Verbindung kann der öffentliche Verkehr gefördert werden.	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
30	Landquart	Netzlücke quer	Verbindung Landquart – Tardis (Outlet)	Die Bahnanlage beim Bahnhof Landquart bildet eine starke Trennwirkung zwischen den östlich liegenden Wohnquartieren und dem westlich situierten Industriegebiet (Outlet). Mittels einer neuen Verbindung können das Fusswegnetz verfeinert und eine Netzlücke geschlossen werden.	Gemeinde, RhB	Massnahme im AP 5G
31	Landquart	Netzlücke längs	Löserstrasse	Im Industriegebiet Tardis liegen lediglich vereinzelte, schmale Trottoirführungen vor. Hinter den Trottoirführungen liegen Parkfelder, wodurch das Trottoir von manövrierenden Fahrzeugen befahren wird. Grösstenteils fehlt aber eine Fussverbindung. Mit einer durchgehenden und sicheren Fussgängerführung auf der Löserstrasse könnte die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr wesentlich verbessert werden.	Gemeinde	im Rahmen AP 4G
32	Landquart	Netzlücke längs	Mastrils Bergstrasse	Die Bergstrasse sowie die Islastrasse sind wichtige Schulwegverbindungen. Auf den Strassen liegt keine Fussinfrastruktur vor, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen. Dies führt zu gefährlichen Situationen. Mittels zweckmässiger Massnahmen z.B. Fussgängersteg kann die Schulwegsicherheit massgeblich verbessert werden.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
33	Landquart	Netzlücke längs	Mastrils Islastrasse	Die Bergstrasse sowie die Islastrasse sind wichtige Schulwegverbindungen. Auf den Strassen liegt keine Fussinfrastruktur vor, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen. Dies führt zu gefährlichen Situationen. Mittels zweckmässiger Massnahmen z.B. Fussgängersteg kann die Schulwegsicherheit massgeblich verbessert werden.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G



34	Landquart	Netzlücke längs	Igis (Unter- dorfstrasse, Luxgasse, Bungert- weg)	Der Strassenraum im Gebiet Igis ist schmal und vielfach unübersichtlich. Auf den Strassen liegt keine Fussinfrastruktur vor, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen. Dies führt zu gefährlichen Situationen. Mittels zweckmässiger Massnahmen (Strassenraumgestaltung) kann die Schulwegsicherheit massgeblich verbessert werden.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
35	Landquart	Netzlücke längs	Werkgasse	Die Parzelle Nr. 1873 soll umstrukturiert werden. Es soll ein attraktives, belebtes (urbanes) Zentrumsgebiet entstehen. Damit soll das Zentrum um die Bahnhofstrasse gestärkt und erweitert werden. Mit einer neuen Verbindung kann die Durchlässigkeit auf dem Areal für den Fussverkehr gewährleistet sowie die Dichte im kommunalen Fusswegnetz erhöht werden.	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
36	Landquart	Netzlücke längs	Bahnhof – Kreuzplatz	Eine wichtige Fusswegverbindung verläuft vom Bahnhof Landquart zum Kreuzplatz. Das RhB Areal (Parzelle Nr. 1873) über welche die Fusswegverbindung verläuft, ist nicht öffentlich zugänglich. Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung soll die Netzlücke zwischen dem Bahnhof und dem Kreuzplatz geschlossen werden.	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
37	Landquart	Punktuelle Schwach- stelle	Kreisel Kantons- strasse/Prätigau- erstrasse (Bahnhofstrasse)	Die Kreiselanlage bildet eine wichtige Verbindung ins Zentrum von Landquart. Einzelne Fussgängerquerungen fehlen (Seite Karlihof Brücke), andere sind ungenügend. Insbesondere die Sicht auf die Annäherungsbereiche bei den Fussgängerstreifen sind unzureichend. Mittels Optimierungen des Knotens und Ergänzungen der Fussgängerquerungen können die Verkehrssicherheit erhöht und die Attraktivität für den Fussverkehr gesteigert werden.	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
38	Landquart	Punktuelle Schwach- stelle	Knoten Sägenstrasse/ Schulstrasse (Schulhaus Ried)	Der Knoten ist direkt beim Schulhaus Ried. Der Knoten dient auch als Industrieschliessung und ist dementsprechend dimensioniert. Der Knoten ist für den Fussverkehr insbesondere für die Schulkinder sehr gefährlich. Mittels Umgestaltung des Knotens kann die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr insbesondere auch für die Schulkinder massgeblich verbessert werden.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
39	Landquart	Punktuelle Schwach- stelle	Brücke/ Bahnübergang Sägenstrasse (Industriegebiet Nord)	Die Fahrbahn verengt sich bei der Brücke und beim Bahnübergang Sägenstrasse. Über die Brücke wird der Fussverkehr separat geführt. Die Infrastruktur ist allerdings viel zu schmal. Beim Bahnübergang fehlt eine Fussinfrastruktur. Der Fussverkehr wird im Mischverkehr mit Sattelschlepper und Lastwagen geführt. Mit der Schaffung einer adäquaten Infrastruktur für den Fussverkehr kann die Situation massgeblich verbessert werden.	Gemeinde, RhB	im Rahmen AP 4G

40	Landquart	Netzlücke quer	Übergang Outlet	Im Bereich Outlet fehlt eine sichere Fussgängerquerung, um die Tardisstrasse sicher zu queren. Mittels Realisierung einer sicheren Fussgängerquerung kann die Verkehrssicherheit im Bereich Fussverkehr wesentlich erhöht werden.	Gemeinde, (ASTRA)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
41	Landquart	Netzlücke quer	Rösliplatz	Am Rösliplatz führen verschiedene Strassen zusammen. Dabei liegen keine Markierung und keine Fussinfrastruktur vor. In unmittelbarer Nähe liegt das Schulhaus Mastrils. Mittels zweckmässiger Massnahmen kann die Schulwegsicherheit erhöht werden.	Gemeinde, (Kanton)	Massnahme im AP 5G
42	Landquart	Lineare Schwachstellen	Ausbau Fussinfrastruktur (Gassa)	Entlang der Landquart parallel zur Bahnhofstrasse verläuft ein attraktiver Fuss- und Veloweg. Mit einer Breite von ca. 2.0 m ist der Weg für den Fuss- und Veloverkehr zu schmal.	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
43	Landquart, Maienfeld	Netzlücke quer	Landquart-Überquerung	Netzlücke von Bahnhof Landquart zum Entwicklungsgebiet Neugut. Keine direkte Fusswegverbindung über den Fluss Landquart	Gemeinden	Massnahme im AP 5G
44	Maienfeld	Netzlücke längs	Bahnhof bis Wohngebiet West	Die Wegverbindungen zwischen den westlichen Wohngebieten (Im Loretscher) und dem Bahnhof sind ungenügend. Es fehlt eine direkte und attraktive Verbindung.	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
45	Maienfeld	Netzlücke längs	Zentrum bis Wohngebiet Ost	Die Wegverbindungen zwischen den östlichen Wohngebieten (Herrenfeld) und dem Zentrum sind ungenügend. Es fehlt eine direkte und attraktive Verbindung.	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP (bereits behoben)
46	Maienfeld	Punktueller Schwachstelle	Verbindung aus Schulhaus bis Wohngebiet	Ein Grossteil des Wohngebietes liegt auf der gegenüberliegenden Strassenseite der Schulanlage. Dadurch müssen diverse Schulkinder die stark befahrene Kantonsstrasse queren. Der bestehende Fussgängerstreifen liegt unmittelbar bei einem Knoten. Die Querung ist insbesondere für die Schulkinder gefährlich.	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
47	Maienfeld	Punktueller Schwachstelle	Verbindung Zentrum bis Bahnhof/Arbeitsplatzgebiet	Um von Städtli Maienfeld zum Bahnhof oder ins Arbeitsplatzgebiet zu gelangen, muss die stark befahrene Kantonsstrasse gequert werden. Die Querung mittels Fussgängerstreifen liegt unmittelbar nach einer Kurve. Der Fahrzeuglenkende sieht daher den Fussgängerstreifen sehr spät.	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
48	Maienfeld	Punktueller Schwachstelle	Verbindung Vorstadt bis Altstadt	Um von der Altstadt in die Vorstadt zu gelangen, muss die stark befahrene Kantonsstrasse gequert werden. Aufgrund der Wingermauern und den bestehenden Gebäuden sind die Sichtverhältnisse stark eingeschränkt. Der Fahrzeuglenkende sieht die Querenden Personen erst spät.	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
49	Maienfeld	Punktueller Schwachstelle	Kreuzung Schule	eine gefährliche Situation für den Fussverkehr, insbesondere für Schüler*innen. Maienfeld wird diese Schwachstelle vorgezogen beheben	Gemeinde	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant

50	Malans	Netzlücke längs	Dorf-kern/Heerengasse	Fehlende separate Fussgängerführung im Bereich Heerengasse / Dorfzentrum	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
51	Malans	Netzlücke längs	Karlihof/Industriestrasse	Fehlende Fussgängererschliessung Industriegebiet Neugutstrasse	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
52	Rhäzüns	Lineare Schwachstelle	Via Nova	Die Via Nova weist ein einseitiges Trottoir auf. Allerdings ist das Trottoir entlang einer Hauptverkehrsstrasse über die gesamte Strecke mit einer Breite zwischen 0.60 m und 1.50 m zu schmal. Aufgrund der sehr schmalen Breite ist das Trottoir gefährlich und für den zu Fuss Gehenden unattraktiv. Der Strassenraum der Via Nova ist zudem Autoorientiert. Die Fahrzeuglenkenden sind sich oft nicht bewusst, dass diese viel befahrene Strasse auch gleichzeitig ein Schulweg für Schüler und Kindergärtner ist.	Gemeinde, (Kanton)	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
53	Rhäzüns	Netzlücke quer	Zugang Bahnhof	Eine Fussgängerquerung ins Arbeitsplatzgebiet «Quadra» sowie eine Querung für den Freizeitverkehr zwischen der Via Ratiras und der Via Casti fehlen. Die zu Fuss Gehenden queren die Strasse, welche mit 50 km/h signalisiert ist ohne Fussgängerschutz. Im neuen Erschliessungsplan der Gemeinde ist eine Fusswegverbindung Via Crusch – Via Nova vorgesehen.	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
54	Rhäzüns	Punktueller Schwachstelle	Dorfzentrum	Plätze und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität sind für die Gesellschaft wichtig. Die Gemeinde Rhäzüns weist mit dem Dorfplatz eine Fläche mit grossem Potenzial für die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf. Der Platz beinhaltet für das Dorf wichtige Nutzungen wie das Gemeindehaus, einen Dorfladen und eine Bushaltestelle. Auf dem Dorfplatz dominiert heute der motorisierte Individualverkehr. Das Verweilen, der Aufenthalt oder das Treffen auf dem Dorfplatz ist kaum möglich.	Gemeinde, (Kanton)	im Rahmen AP 4G
55	Tamins	Netzlücke längs	Unterdorf, Oberdorf	Keine sichere Verbindung zwischen Ober- und Unterdorf	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
56	Tamins	Lineare Schwachstelle	Forellenweg	Sreckenabschnitt schmal und unsicher	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
57	Tamins	Netzlücke längs	Reichenauerstrasse	Fehlendes Trottoir	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
58	Tamins	Punktueller Schwachstelle	Treppe unter Oberalpstrasse	Sehr steile Treppe und keine hindernisfreie Lösung vorhanden zur Querung der Oberalpstrasse.	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
59	Trin	Netzlücke längs	Via Principala	Fehlendes Trottoir, fehlende Verbindungen	Gemeinde	im Rahmen AP 4G
60	Trin	Netzlücke längs	Via Cava	Fehlende Entflechtung zwischen Sammelstrasse und Langsamverkehr. Problematik der Platzverhältnisse und des jungen Alters der Strasse	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant

61	Tschiertschen-Praden	Netzlücke längs	Praden	Fehlendes Trottoir zwischen Usser Praden und Inner Praden (u.a. Schulweg)	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
62	Untervaz	Punktuelle Schwachstelle	Rheinübergang	Zugang vom Bahnhof ins Dorf "nur" via Kantonsstrasse oder Werkareal Kieswerk Untervaz AG möglich	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
63	Untervaz	Netzlücke längs	Polenlöserweg-Holcim	Fusswegverbindung (direkter Weg zum Bahnhof)	Gemeinde, (Kanton)	aktuell keine Behebung geplant
64	Untervaz	Punktuelle Schwachstelle	Fusswegverbindung Gaidla-Kirchgasse	In anbetracht des geplanten Neubaus könnten hier die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert werden	Gemeinde / Private	Massnahme im AP 5G
65	Zizers	Netzlücke längs	Kantonsstrasse	Nicht durchgängiges Trottoir	Gemeinde, Private, (Kanton)	im Rahmen AP 4G
66	Zizers	Netzlücke längs	Zizers-Igis	Fehlender Fussweg Zizers-Igis	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
67	Zizers	Netzlücke längs	Fehlende Verbindung Fussverkehr Bahnhof	Am Bahnhof ist keine direkte Verbindung Fussverkehr ins Gewerbegebiet vorhanden	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
68	Zizers	Netzlücke längs	Ochsenweidstrasse	Keine sichere Fussverkehrsverbindung zwischen Schule und bewohnten Siedlungsteilen (kein Trottoir, ...)	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
69	Domat/Ems	Netzlücke längs	Tuma Platta	Fehlende Quartierverbindung beim Tuma Platta	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
70	Domat/Ems	Netzlücke quer	Rheinüberführung	fehlender Rheinübergang Richtung Felsberg	Gemeinde	Massnahme im AP 5G
71	Domat/Ems	Netzlücke quer	Bahnübergang beim Bahnhof	Verbindung Nord- und Südquartiere im Bereich Bahnhof für den Fussverkehr ungenügend, da keine Fussgängerinfrastruktur beim Bahnübergang	Gemeinde	Gemeinde prüft Massnahmen-eingabe
72	Domat/Ems	Netzlücke längs	im Zentrum	Fehlende Fussgängerverbindung Bahnhof zur Bushaltestelle Plaz	Gemeinde	Gemeinde prüft Massnahmen-eingabe
73	Domat/Ems	Netzlücke längs	Vial-Fussballplatz	Fehlende Fussgängerverbindung entlang Fussballplatz	Gemeinde	Gemeinde prüft Massnahmen-eingabe
74	Domat/Ems	Netzlücke längs	Süd-Tardels	Fehlende Anbindung an übergeordnetes Fusswegnetz	Gemeinde	aktuell keine Behebung geplant
75	Chur	Netzlücke längs	Ol-disstrasse	Abschnitt Bahnhofstr. - Putschstei. Strasse hat kein Trottoir und führt zum Naherholungsgebiet. Auf der Strasse hat es einigen Schwerverkehr, da das Kieswerk an diese Strasse angeschlossen ist. - fehlendes Trottoir	Stadt Chur	Massnahme im AP 5G
76	Chur	Netzlücke längs	Waisenhausstrasse	Abschnitt Jüstiliweg - Deutsche Strasse. Strasse hat kein Trottoir. Die Strasse wird von PW's und Personen benutzt, da die Strasse zum Naherholungsgebiet führt und	Stadt Chur	Massnahme im AP 5G

				auch eine Wegverbindung nach Trimmis ist. - fehlendes Trottoir		
77	Chur	Netzlücke längs	Reitnauer- weg / Hal- denstei- nerstrasse	Abschnitt Rheinmühleweg - Haldensteiner- brücke: Auf dem Reitnauerweg fehlt im Ab- schnitt Rheingässli bis Haldensteinstrasse ein Trottoir für die Fussgänger und in einem Abschnitt auch noch für die Velofahrer. Dies ist auf der Höhe der Autobahn N13 Ausfahrt. Weiter wird bei der Autobahnein- fahrt N13 den Velostreifen auch nochmals vom Verkehr gekreuzt. Weiter vor der Hal- densteinerbrücke quert die Nationale Velo- route die Hauptstrasse ohne Massnahmen. - feh	Stadt Chur	Massnahme im AP 5G
78	Chur	Netzlücke längs	Arellast- rasse	Abschnitt Rheinstr. - Scalettastrasse. Schul- weg ohne Trottoir	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
79	Chur	Lineare Schwach- stelle	Giacometti- weg	Abschnitt Scalettastr. - Tittwiesenstr. Kon- flikt Fussgänger mit Velo. - Verbreiterung des Trottoirs nötig	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
80	Chur	Lineare Schwach- stelle	Giacomet- tistrasse	Das Schulhaus liegt am Ende der Giacomet- tistrasse und die Velos werden auf dem Trottoir geführt und ist nicht baulich ge- trennt. Bei Schulbeginn und Ende herrscht ein reger Velobetrieb auf dem Trottoir und es kommt zu Konflikten mit Fussgänger und Velos. - Velos auf Trottoir	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
81	Chur	Netzlücke längs	Kasernen- areal	Abschnitt Kasernenstr. - Salvatorenstr. Die Personen im Gebiet südlich von der Kaser- nenstrasse haben keine direkte und ver- kehrsfreie Verbindung zur Salvatorenstrasse und weiter an den Weg entlang der Plessur. - fehlende Wegverbindung	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
82	Chur	Netzlücke quer	Austrasse / Barblanstr.	Trottoir Austrasse nicht durchgehend - feh- lende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
83	Chur	Netzlücke quer	Albulastr. / Kurfistenstr.	Trottoir Albulastrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
84	Chur	Netzlücke quer	Arlibonstr. / Zufahrt Kantonspi- tal	Trottoir Arlibonstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
85	Chur	Netzlücke quer	Aspermont- str. / Bel- montstr.	Trottoir Aspermontstrasse nicht durchge- hend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant
86	Chur	Netzlücke quer	Bondastr. / Berggasse	Trottoir Bondstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnah- menumsetzung ausserhalb AP geplant



87	Chur	Netzlücke quer	Bondastr. / Plantaweg	Trottoir Bondstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
88	Chur	Netzlücke quer	Bondastr. / Schützenweg	Trottoir Bondstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
89	Chur	Netzlücke quer	Gäuggelistr. / Aquasanastr.	Trottoir Gäuggelistrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
90	Chur	Netzlücke quer	Gäuggelistr. / Stadtgartenweg	Trottoir Gäuggelistrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
91	Chur	Netzlücke quer	Giacomettistr. / Aspermontstr.	Trottoir Giacomettistrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
92	Chur	Netzlücke quer	Giacomettistr. / Zufahrt Schulhaus	Trottoir Giacomettistrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
93	Chur	Netzlücke quer	Grabenstr. / Kaufmanstr.	Trottoir Grabenstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
94	Chur	Netzlücke quer	Loestr. / Kaltbrunnstr.	Trottoir Loestrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
95	Chur	Netzlücke quer	Loestr. / Sonnenbergstr	Trottoir Loestrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
96	Chur	Netzlücke quer	Lürlibadstr. / Berggasse	Trottoir Lürlibadstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
97	Chur	Netzlücke quer	Lürlibadstr. / Brändligasse	Trottoir Lürlibadstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
98	Chur	Netzlücke quer	Lürlibadstr./ Capodelsweg	Trottoir Lürlibadstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
99	Chur	Netzlücke quer	Rheinstr. / Albulastr.	Trottoir Rheinstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant

100	Chur	Netzlücke quer	Ringstr. / Aspermontstr.	Trottoir Ringstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
101	Chur	Netzlücke quer	Ringstr. / Birkenweg	Trottoir Ringstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
102	Chur	Netzlücke quer	Ringstr. / Dreibündenstr.	Trottoir Ringstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
103	Chur	Netzlücke quer	Ringstr. / Kurfistenstr.	Trottoir Ringstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
104	Chur	Netzlücke quer	Sägenstr. / Bündtestr.	Trottoir Sägenstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
105	Chur	Netzlücke quer	Scalettastr. / Albulastr.	Trottoir Scalettastrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
106	Chur	Netzlücke quer	Scalettastr. / Arellastr.	Trottoir Scalettastrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant
107	Chur	Netzlücke quer	Signinstrasse / Enzianweg	Trottoir Signinstrasse nicht durchgehend - fehlende Trottoirüberfahrt	Stadt Chur	Massnahmenumsetzung ausserhalb AP geplant

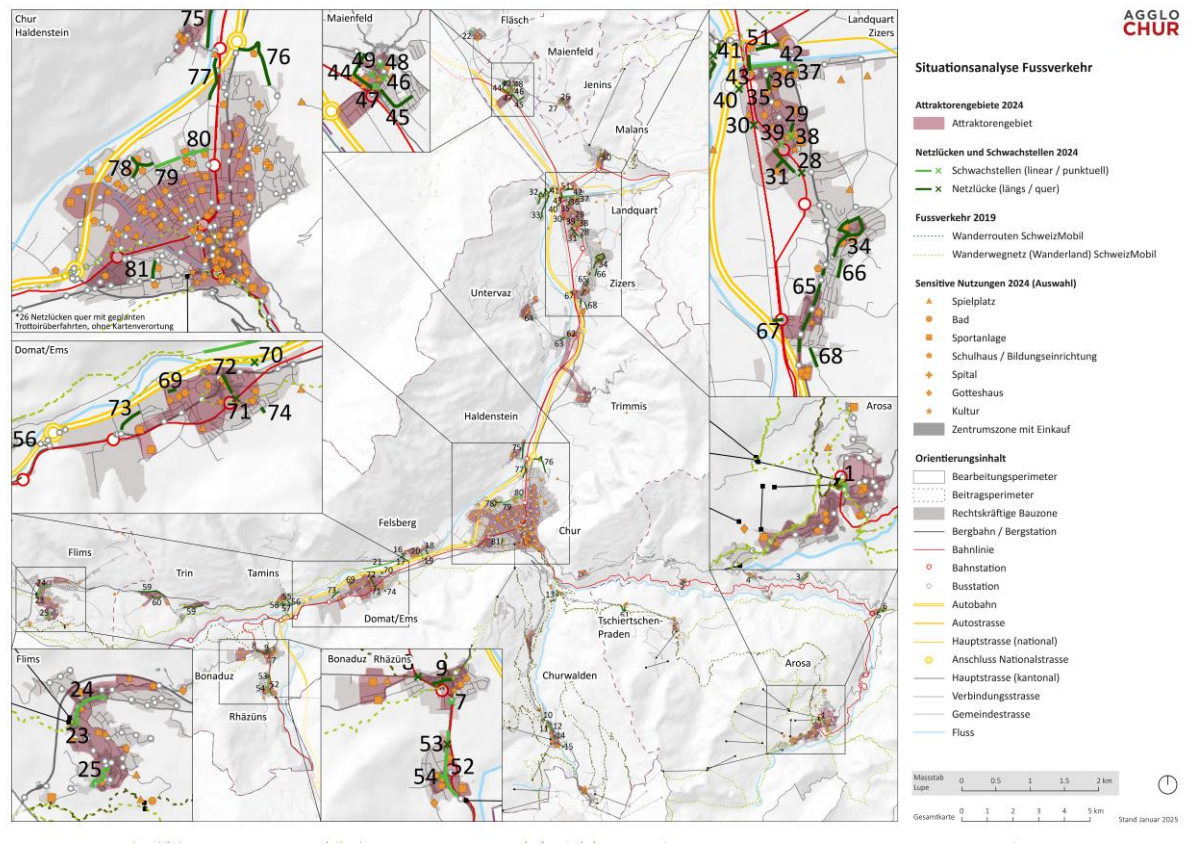


Abbildung 77: Situationsanalyse Fussverkehr Agglomeration Chur, Nummeriert (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

## A4 Ist-Analyse Bike+Ride, Park+Ride

Gemeinde*	Standort B+R	Anzahl B+R	Standort P+R	Anzahl P+R
Bonaduz	Bahnhof Bonaduz	65	-	-
Chur	Bahnhof Chur	1'200	Obere Au	950
	Bahnhof Chur West	260		
	Bahnhof Chur Wiesenthal	40	Bahnhof Chur	119
	Bus Malteser	70		
	Bus Agip	30		
	Bus Alexanderplatz	40		
	Bus Somedia	30		
	Bahnhof Haldenstein	19		
Churwalden	-	-	-	-
Domat/Ems	Bahnhof Domat/Ems	265	Bahnhof Domat/Ems (nach Umbau)	13
	Bushaltestellen an Kantonsstrasse	150	Bahnhof Felsberg (Domat/Ems)	11
	Bahnhof Felsberg (Domat/Ems)	20	Bahnhof Reichenau-Tamins (Domat/Ems)	38
	Bahnhof Reichenau-Tamins (Domat/Ems)	20		
Felsberg	Bushaltestelle Post	10	-	-
Landquart	Bahnhof Landquart	240	Bahnhof Landquart (West)	100 – 350**
			Bahnhof Landquart (Ost)	94
			Bahnhof Igis	10
Malans	-	-	Bahnhof Malans	4
Rhäzüns	Bahnhof Rhäzüns	30	Bahnhof Rhäzüns	8
	Bushaltestelle Dorfplatz	4		
Tamins	Unterdorf	10		
Trimmis	-	-	Bahnhof Intervaz-Trimmis	15
Trin	Bushaltestelle Dorf	5	Isla da Terc	19
	Bushaltestelle Trin Mulin	6		
	Bushaltestelle Trin Digg	6		
Intervaz	-	-	-	-
Zizers	Bahnhof Zizers	20	Bahnhof Zizers	28
Arosa	-	-	Bahnhof Arosa	40
			Bahnhof Lünen-Castiel	8
			Bahnhof Peist	5
			Bahnhof Langwies	8
Fläsch	-	-	Bushaltestelle Post	20
Flims	Post Flims Dorf	14	Bushaltestelle Post	20
	Stenna Zentrum	22		

Jenins	-	-	-	-
Maienfeld	-	-	Bahnhof Maienfeld	16
Tschiertschen-Praden	-	-	-	-

\*Erhebung: Dezember 2023

\*\* Unter der Woche stehen 350 P+R zur Verfügung, am Wochenende reduziert sich der Wert aufgrund des erhöhten Bedarfs der Outlet-Nutzung auf 100 P+R



## A5 Ist-Zustand öffentlich zugängliche Parkplätze

Gemeinde*	Total öffentlich zugängliche P (inkl. P+R)**	Monetär bewirtschaftete P**	P zeitlich begrenzt**	Nicht bewirtschaftete P**	Parkierungskonzept
Bonaduz	450	20	110	430	In Erarbeitung
Chur	3190	3190	2120	0	In Erarbeitung
Churwalden	1200 (davon 220 nur im Winter)	1160 (davon teilweise nur im Winter)	580 (nur Nachtparkverbot) 50 (nur Kurzparkierer)	40	Teilweise vorhanden
Domat/Ems***	430	194	34	240	-
Felsberg	90	90	0	0	-
Landquart	480	480	0	0	-
Malans	220	220	0	0	Siedlungsgebiet mit Parkverbotszone
Rhäzüns	160	10	100	150	-
Tamins	50	35	0	15	-
Trimmis	140	45	0	95	-
Trin	490	490	30	0	-
Untervaz	180	60	0	120	-
Zizers	970	800 (Fashion Outlet)	20	170	In Erarbeitung
Arosa	1450	1450	0	0	-
Fläsch	180	180	0	0	Parkplatzbewirtschaftungskonzept 2023
Flims	2'020	1'830	0	190	-
Jenins	100	0	0	100	Siedlungsgebiet mit Parkverbotszone
Maienfeld	560	250	60	310	Parkierungsreglement vorhanden
Tschiertschen-Praden	220	0	0	220	Siedlungsgebiet mit Parkverbotszone

\*Erhebung: Dezember 2023

\*\*Anzahl Parkfelder gerundet auf 10

\*\*\*Bahnhof Felsberg liegt in Domat/Ems und wurde dementsprechend kumuliert

## A6 Umsetzungstabellen AP 1G, AP 2G und AP 4G

A1 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten						Kosten-stand Bundes-beitrag	Umsetzungsreporting				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M	3901 Chur	3901.001	11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	5.00	A	4.22	A	5	2018	1.69	2019	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Die Mittel dieser Massnahme aus dem AP 1G wurden auf den Bau der Plessurbrücke Zentrum Welschdörfli verschoben und bereits umgesetzt
M	3901 Chur	3901.002	14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1.80	A	1.52	A	1.8	2024	0.61	2025	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: Massnahme soll im Zusammenhang mit Massnahme GV5.9 Parkierungsmanagement (ganze Stadt Chur) umgesetzt werden, damit Synergien genutzt werden können.	
M	3901 Chur	3901.003	12	Bessere Erschliessung von Chur West	8.00	A	6.75	A	5.8	2018	2.70	2011	2026	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M	3901 Chur	3901.004	17	Städtische Tangentialbuslinie	2.50	A	2.11	A	2.5	2022	0.84	2025	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	
M	3901 Chur	3901.030	0	Konzept LV_A-Liste	15.50	0	13.07	A	15	2024	5.23	unterschiedlich	unterschiedlich	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die LV_A-Liste setzt sich aus rund 30 Teilmassnahmen zusammen. 21 sind zur Zeit fertiggestellt.

A2 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten						Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzungsreporting				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investition- en	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelleste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten- schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungs- beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M_k	3901 Chur	3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	0.40	A	0.34	A	0.4	2011	0.13	2015	2015	im SOLL	Andere Gründe: Erstellt ohne AP 2G	
M_k	3901 Chur	3901.2.021	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	2.00	A	1.68	A	2.0	2011	0.67	2027	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Der Baubeginn ist auf 2027 geplant. Dieser steht jedoch in Abhängigkeit mit der Umsetzung der AP 4G Massnahme MIV 4.1 Anschluss Rosenhügel.
M_k	3901 Chur	3901.2.022	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	4.00	A	3.37	A	3.0	2018	1.35	2021	2024	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M_k	3901 Chur	3901.2.023	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	1.00	A	0.84	A	1.0	2011	0.34	2023	2024	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M_k	3901 Chur	3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	2.00	A	1.68	A	2.0	2011	0.67	2025	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der Massnahme steht in Abhängigkeit mit der noch laufenden Quartierplanung Chur West und kann erst umgesetzt werden, wenn diese abgeschlossen ist.
M_k	3901 Chur	3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	8.00	A	2.48	A	3.0	2011	0.99			Planungsstopp / Sistierung	Andere Gründe: Über den benannten Streckenverlauf führt heute keine Buslinie mehr. Daher kann die Massnahme nicht umgesetzt werden.	
M_k	3901 Chur	3901.2.026	7a	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommerastrasse	2.50	A	2.11	A	2.0	2017	0.84	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M_k	3901 Chur	3901.2.027	7b	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.50	A	0.42	A	0.5	2015	0.17	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M_k	3901 Chur	3901.2.029	10.6	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.60	A	2.19	A	2.0	2017	0.88	2017	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
M_k	3901 Chur	3901.2.030	10.11	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	1.00	A	0.84	A	1.0	2011	0.34	2023	2024	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	
M_k	3901 Chur	3901.2.031		LV A-Liste			11.37	A	12.3	2011	4.55	unterschiedlich	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die LV_A-Liste setzt sich aus rund 12 Teilmassnahmen zusammen. Sieben sind bereits erstellt. Drei befinden sich zur Zeit in der Umsetzung.

A4 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 4. GENERATION  
vgl. Leistungsvereinbarung 4. Generation, Kapitel 3.2

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten						Bundesbeitrag	Umsetzung				
					Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs- vereinbarung					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Kosten (Okt. 2020)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten- schätzung (JJJJ)	Kosten (Okt. 2020)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	Chur	3901.4.001	ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	5.81	A	5.81	A	6	2021	1.74	offen	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Die Umsetzung der Massnahme steht in enger Abhängigkeit mit dem Bauplan der RhB und SBB. Diese werden den Bahnhofplatz als Bauplatz benötigen. Daher ist die Umsetzung der Massnahme erst nach Abschluss der Bahninfrastrukturarbeiten möglich.
	Chur	3901.4.004	ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2.50	A	2.50	A			0.75			Planungsstopp / Sistierung	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Der Ausbau des Bahnhofareals Domat/Ems der SBB (Fertigstellung bis Ende 2024) verunmöglichen die Umsetzung der geplanten Drehscheibe, was zum Zeitpunkt der Eingabe der Massnahme nicht bekannt war.
	Chur	3901.4.013	ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0.90	A	0.90	A	0.9	2021	0.27	2027	2028	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
	Chur	3901.4.024	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	25.02	A	11.00	A	13.2	2024	3.30	2027	2029	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Chur	3901.4.092	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	22.14	A	21.43	A	21.5	2021	6.43	2025	ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Chur	3901.4.002	ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2.96	A	2.96	A	2.96	2021	0.89	offen	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
	Chur	3901.4.022	GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	8.21	A	8.19	A	11.1	2024	2.46	2026	ab 2027 bis 2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
	Chur	3901.4.003	ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	25.02	A	25.02	A	26.7	2022	7.51	2024	2026	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Chur	3901.4.006	ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	3.70	A	3.70	A	3.7	2021	1.11	2026	2028	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Chur	3901.4.005	ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1.64	A	1.64	A	1.64	2021	0.49	offen	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
	Chur	3901.4.091	LV-A	Paket LV A-Liste	39.07	A	45.27	A	13.58	2021	13.58	2025	ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	



Av4 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 4. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 4. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten					Umsetzung				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs- vereinbarung	Aktueller Stand						
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Kosten Investi- tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuellste Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten- schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	Chur	3901.4.015	GV4.2	Parkraummanagement	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	2026	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Erarbeitung des Konzeptes verzögerte sich leicht, da Aufgabe von den Regionen an den Kanton übertragen wurde.
	Chur	3901.4.016	GV4.3	Mobilitätsmanagement	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	2025	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Kantonals Konzept liegt vor. Umsetzung in den Gemeinden ist angedacht.
	Chur	3901.4.035	FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	Etappiert ab 2024	Etappiert ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Einzelne Gemeinden haben im Rahmen der Ortsplanungsrevision die Bauvorschriften zu Zweiradabstellplätzen überarbeitet. Für die Mehrzal der Gemeinde war dies bisher noch kein Thema.
	Chur	3901.4.036	VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	Etappiert ab 2021	Etappiert ab 2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Chur	3901.4.038	VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	ab 2028	ab 2028	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Analyse und Auswertung ist abgeschlossen. Daraus wurden Massnahmen abgeleitet und sind Bestandteil des AP 5G.
	Chur	3901.4.014	GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	0.00	AvE	Av E	Planerische Massnahme	Planerische Massnahme	Etappiert ab 2025	Etappiert ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	

As4 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 4. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

						Umsetzung	
							Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (5.G.)
	Chur	3901.4.044	S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	As	Regionale Richtpläne kurz vor Beschluss. Neue Massnahme in AP5G mit Formulierung von Teilmassnahmen und Präzisierung der Folgeplanungen.	
	Chur	3901.4.049	S4.7	Kriterien Einzonungen	As	Wird im AP5G als Daueraufgabe fortgeführt.	S5.6
	Chur	3901.4.050	S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	As	Beschluss Regionaler Reichtplan per Ende 2024	
	Chur	3901.4.052	S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	As	Freiraumkonzept Stadt Chur liegt intern vor, laufende Berücksichtigung bei Nutzungsplanungen. Weiterentwicklung im AP5G.	S5.9
	Chur	3901.4.053	L4.1	Erlebbarer Flussraum	As	Gewässerentwicklungskonzept erarbeitet und von Stadtrat zur Kenntnis genommen. Viele Massnahmen im Bereich Flussraum vorgesehen. Sowohl für die Plessur und Churer Mühlbäche sind konkrete Massnahmen geplant. Umsetzung in AP 4G und AP 5G.	L5.1
	Chur	3901.4.055	L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	As	Berücksichtigung bei Ortsplanungen in Vorprüfungen und Genehmigungen.	L5.3
	Chur	3901.4.056	L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	As	Förderprogramm ANU liegt vor, Pilotgemeinde (Felsberg) ist bestimmt.	
	Chur	3901.4.045	S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	As	Erarbeitung Pilotprojekt aus politischen Gründen (Wahlkampf) auf 2025 verschoben.	
	Chur	3901.4.043	S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	As	Im Rahmen der Regionalen Richtplanung berücksichtigt. Beschluss per Ende 2024.	
	Chur	3901.4.046	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	As	Behördenverbindliche Planungsverfahren auf Kurs.	
	Chur	3901.4.054	L4.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	As	Mehrere Gemeinden haben Grundlagen erarbeitet und Massnahmen umgesetzt. In einigen Gemeinden sind weitere Massnahmen vorgesehen.	L5.2
	Chur	3901.4.048	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	As	Behördenverbindliche Planungsverfahren auf Kurs.	
	Chur	3901.4.051	S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	As	Umsetzung im Rahmen OP-Revisionen und mittels Massnahmen Langsamverkehr und BGK.	

