

Agglomerationsprogramm Chur

Richtplananpassung

- Das Kapitel Siedlung und Ausstattung des kantonalen Richtplans wird mit den nachfolgenden Unterkapiteln 5.2 und 5.2.1 ergänzt.
- Es erfolgt kein neuer kartographischer Eintrag in die Richtplankarte.

5.2 Agglomerationsprogramme

Von Städten und Agglomerationsgemeinden gehen wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Impulse aus. Der Bund will deshalb die Anliegen der Agglomerationsgemeinden vermehrt berücksichtigen. Im Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» hat der Bundesrat Ende 2001 dazu seine Strategie festgelegt. Über Modellvorhaben werden innovative, agglomerationsbezogene Projekte von Kantonen und Städten gefördert und unterstützt. Dabei stehen folgende inhaltliche Schwerpunkte im Vordergrund:

- Verbesserung der Zusammenarbeit in den Agglomerationen
- Intensivierung der Zusammenarbeit in Städtenetzen
- Siedlungsentwicklung nach innen und innere Erneuerung.

Der Bund wird sich zukünftig verstärkt am Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen beteiligen. Diese Unterstützung macht er von der Erfüllung folgender Bedingungen abhängig:

- die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms, worin Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt sind
- die Verankerung dieser Agglomerationsprogramme in den kantonalen Richtplänen und
- die Gründung einer Trägerschaft als Ansprechpartner für die Finanzierung und Realisierung konkreter Verkehrsvorhaben.

Der Richtplan sieht für die Raumtypen „städtische Räume/Agglomerationen“ sowie „Tourismusräume“ im Hinblick auf die Koordination der Siedlungsentwicklung die Ausarbeitung regionaler Siedlungskonzepte vor (Federführung Regionalverbände). Darin werden die überkommunale Siedlungsentwicklung und die siedlungsgliedernden Freiräume festgelegt, die Entwicklungspotenziale und -schwerpunkte lokalisiert und der daraus sich ableitende Nutzflächen- und Infrastrukturmehrbedarf in groben Zügen aufgezeigt. Die Ziele der regionalen Siedlungskonzepte stimmen mit den Zielen der Agglomerationsprogramme überein. Im Richtplan sind folgende Räume als „Agglomerationen“ oder „Einzelstädte“ ausgeschieden: Chur und Umgebung, Oberengadin, Landschaft Davos und die untere Mesolcina als Teilgebiet der Agglomeration Bellinzona. Die Agglomeration Chur und Umgebung hat ein Agglomerationsprogramm erstellt; dieses wird in seinen Grundzügen im Richtplan umgesetzt.

„Agglomerationspolitik des Bundes“ s. Erläuterungen“

„Agglomerationsprogramm“ s. Erläuterungen

5.3.1

5.2.1 Agglomeration Chur und Umgebung

A Ausgangslage

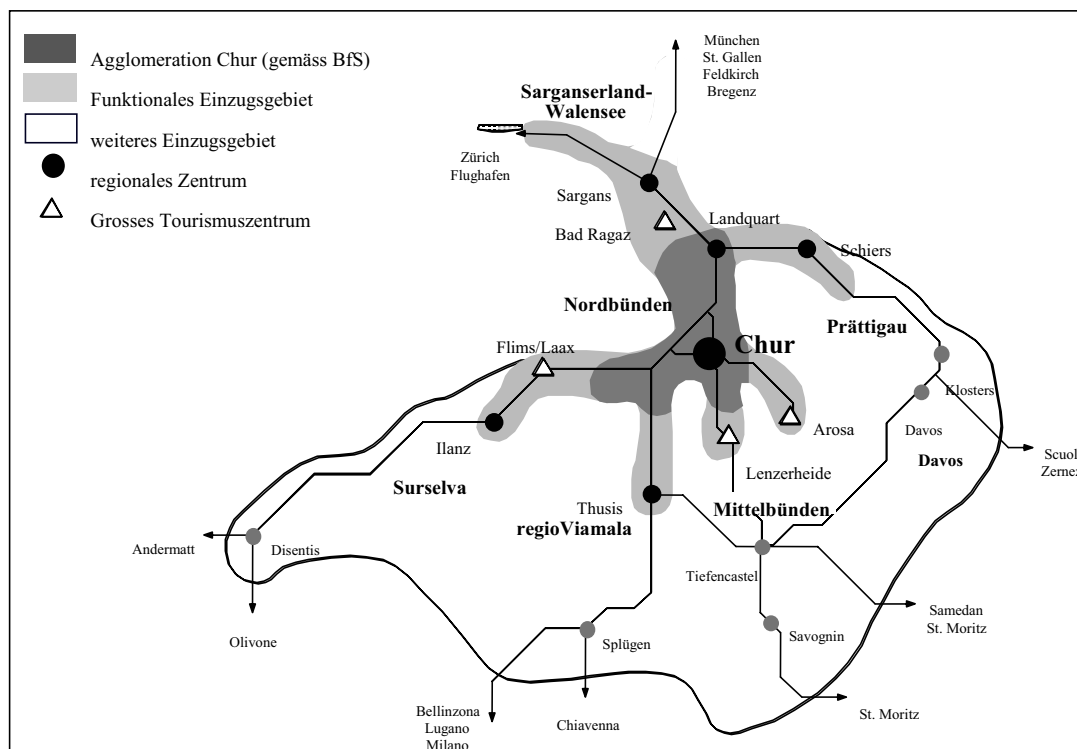
Die Agglomeration Chur und Umgebung lässt sich in zwei Betrachtungsräume gliedern:

- Das funktionale Einzugsgebiet mit dem Zentrum Chur umfasst weite Teilgebiete von Nordbünden und reicht bis in den Raum Sargans-Walensee
- Die Agglomeration Chur (gemäss Bundesamt für Statistik/BfS) umfasst den Kernraum im Bündner Rheintal.

Das funktionale Einzugsgebiet zeichnet sich durch eine enge Vernetzung und Überlagerung von städtisch geprägten Räumen in den Tallagen und meist höher gelegenen, aber stadtnahen touristischen „Temporär-Agglomerationen“ aus. Chur selbst bildet darin die grösste und einzige Stadt im weiteren Umkreis. Ihre Zentrumsfunktion ist verglichen mit jener ähnlich grosser Städte im Mittelland deshalb sehr bedeutsam. Ihr Einzugsgebiet ist grossflächig, zu-

dem besteht ein reger Austausch mit den ländlich geprägten Räumen Nordbündens und des Alpenrheintals. Aufgrund dieser speziellen räumlichen Beziehungsnetze und in Anlehnung an die Raumtypen des kantonalen Richtplans, ist für die siedlungs- und verkehrsplanerischen Überlegungen sowohl das funktionale Einzugsgebiet als auch die Agglomeration Chur gemäss BfS gewählt worden.

Abbildung 5-1: Agglomeration Chur und Umgebung unterschiedliche Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter



Das funktionale Einzugsgebiet umfasst 85 Gemeinden (davon befinden sich acht im Kanton St. Gallen) und rund 143'000 Bewohner (107'478 in GR, 35'339 in SG). Es verfügt mit seinen 8'500 Betrieben (6'829 GR, 1'707 SG) und rund 57'500 Arbeitsplätzen im 2. und 3. Wirtschaftssektor (45'223 in GR, 12'226 in SG) über das grösste Wirtschaftspotenzial im Raum Südostschweiz. Über 50% der Arbeitsplätze sind im Raum Domat/Ems bis Sargans und Umgebung konzentriert. Die Tourismuszentren in der Umgebung von Chur: Arosa, Bad Ragaz, Flims-Laax, Flumserberge und Lenzerheide verfügen über rund 52'000 Gastbetten (42'330 in GR, 9'882 in SG).

Im funktionalen Einzugsgebiet können vier Räume mit jeweils eigenen funktionalen Charakteristika unterschieden werden (vgl. Karte des Siedlungskonzeptes sowie für detaillierte Aussagen den Bericht zum Agglomerationsprogramm Chur):

- Kernraum und Achsen mit Regionalzentren: zentrale Funktionen für den gesamten Raum, grosse Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration, beste Standortbedingungen.
- Achsennahe Gebiete: gute und bevorzugte Wohnlagen in unmittelbarer Nähe zum Kernraum oder zu den Achsen.
- Grosse Tourismuszentren: touristische Zentren mit vielfältigem Angebot (unterschiedliche Positionierung auf dem Markt) und mit wichtigen zentralen Funktionen für die Versorgung der umliegenden Gebiete.
- Ländliche Gebiete und kleine Tourismusorte: relativ dünn besiedelte, ländlich und landwirtschaftlich geprägte Gebiete mit Funktionen im Bereich Wohnen, Nahrungsmittel-

„Bericht Agglomerationsprogramm Chur“ s. Erläuterungen

und Holzproduktion und Naherholung.

Die Agglomeration (gemäss BFS) umfasst den Kernraum des Einzugsgebietes mit den Gemeinden: Trin, Tamins, Bonaduz, Rhäzüns, Domat/Ems, Felsberg, Chur, Malix, Haldenstein, Trimmis, Untervaz, Zizers, Igis, Mastrils und Malans. In diesem Raum befinden sich 66'000 Einwohner und 31'000 Arbeitsplätze (2. und 3. Sektor). In der statistischen Agglomeration überlagern sich die grossräumigen Verkehrsströme mit dem Agglomerationsverkehr, zudem findet hier die stärkste Siedlungsentwicklung statt. Entwicklungsschwerpunkte bilden die Zentren Landquart und Chur sowie die Arbeits- und Industriestandorte Landquart-Zizers, Untervaz-Trimmis, Chur-West und Domat/Ems).

Gemäss entsprechenden Untersuchungen (vgl. Bericht „Agglomerationsprogramm Chur“) sind für die künftige Siedlungsentwicklung genügend Baulandreserven vorhanden. Die Erschliessung der Bauzonenreserven kann grundsätzlich über das bestehende Verkehrssystem erfolgen, bedingt also keinen erheblichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung ist mit keiner nennenswerten Zunahme des Verkehrs und der Luftschadstoffbelastung zu rechnen. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen ist aber wegen des sich ändernden Mobilitätsverhaltens (Freizeitverkehr und Pendler bedingt durch die Konzentration der Arbeitsplätze) zu erwarten.

„Luftschadstoffbelastung“
s. Erläuterungen

Mit Ausnahme von einigen abgelegenen Gebieten, die aber über einen geringen Nutzungsdruck und zudem über dispers verteilte Nutzungsreserven verfügen, sind Siedlungsentwicklung und Verkehr im funktionalen Einzugsgebiet gut aufeinander abgestimmt. Einwohner und Arbeitsplätze sowie die Ausstattung konzentrieren sich auf die zentralen Orte, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Autobahnknoten und die Hauptachsen. In der Agglomeration (gemäss BFS) befinden sich die Baulandreserven für Wohnen an gut erschlossenen bzw. mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Standorten. Die Potentialgebiete für Siedlungsverdichtungen befinden sich ebenfalls an gut erreichbaren Standorten, einerseits in Gewerbe- und Industriezonen, andererseits in zentrumsnahen Misch- und Wohngebieten. Diese insgesamt positive Siedlungsstruktur gilt es in Zukunft zu erhalten und gezielt weiter zu entwickeln.

B Leitüberlegungen

■ Zielsetzung

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im funktionalen Einzugsgebiet werden durch eine verstärkte gemeinde- und regionsübergreifende Zusammenarbeit aufeinander abgestimmt. Die Potenziale der Teilräume werden entsprechend ihren Qualitäten und Stärken ausgeschöpft.

■ Strategische Schwerpunkte

Besonderheiten der Teilräume entwickeln und Verkehrsangebote auf die unterschiedliche Nachfrage der Teilräume ausrichten

Die einzelnen Teilräume werden gemäss ihren Standortqualitäten und ihren unterschiedlichen Funktionen, welche sie für den Gesamttraum erfüllen, entwickelt.

Abb. 5.2

Abbildung 5.2: Funktionen und Stossrichtungen nach Teilräumen

<p style="text-align: center;">Kernraum und Achsen mit Regionszentren</p> <p>Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Träger von Wirtschaft und überörtlicher Ausstattung • Regionalzentren mit Stützfunktion (Versorgung und Arbeitsplätze) für den ländlichen Raum • Standorte mit grossen Potenzialen für Arbeiten und Wohnen in guter Erreichbarkeit und mit optimaler Erschliessung <p>Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiete schwergewichtig auf den Kernraum, die Achsen und die Regionalzentren konzentrieren • Ansiedlung von grösseren Betrieben an den ausgewiesenen Arbeitsstandorten und in den Regionalzentren fördern • Siedlungsentwicklung vor allem innerhalb bestehender Bauzonen fördern • Wo aus landschaftlichen oder ökologischen Gründen erforderlich, Siedlungstrenngürtel freihalten 	<p style="text-align: center;">Achsennahe Gebiete</p> <p>Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Regel attraktive Wohnlagen aufgrund der Landschaft und der Besonnung • Gute Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr aber weniger guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr • Wichtige Gebiete für die Naherholung in bekannten Kulturlandschaften (Domleschg, Herrschaft) • Potenziale für die Entwicklung von kulturorientiertem Tourismus und Naherholung <p>Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung in erster Linie innerhalb bestehender Bauzonen fördern • Qualitativ hochstehende Naherholungsfunktion und Tourismus in erster Linie durch sorgfältige Inwertsetzung der besonderen Werte der Kulturlandschaft (z.B. Burgenlandschaft, Weintourismus) anstreben
<p style="text-align: center;">Grosse Tourismuszentren</p> <p>Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Träger von Wirtschaft und Ausstattung, insbesondere im Freizeit- und Sportbereich • Stützfunktion (Versorgung und Arbeitsplätze) für den ländlichen Raum • Potenziale unterschiedlichster Art für die Beherbergung • Destinationen mit unterschiedlicher Positionierung <p>Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Zentrumsfunktion der grossen Tourismuszentren fördern; im Vordergrund stehen Kultur, Sport und Freizeit • Standorte für Bauten und Anlagen im Freizeit- und Sportbereich mit den Nachbargemeinden abstimmen • Das Verhältnis von Zweit- zu Erstwohnungen stabil halten oder senken • Zweitwohnungen besser auslasten („bewirtschaftete Betten“) • Die Hotellerie und Beherbergungsformen mit besserer Auslastung fördern • Synergien zwischen den verschiedenen Tourismuszentren nutzen 	<p style="text-align: center;">Ländliche Gebiete und kleine Tourismusorte</p> <p>Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vielfach grosse Wohnqualität zu günstigen Preisen • Wichtige Gebiete für die Naherholung im Sommer und Winter • Potenziale zur Entwicklung eines landschafts- und landwirtschaftsorientierten Tourismus <p>Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In den mit dem öffentlichen Verlehr weniger gut erschlossenen Gebieten (mehr als 15 Minuten zum Regionszentrum) eine Stabilisierung der Siedlungsgebiete anstreben • Die Wohnnutzung von nicht mehr genutzten Bauten innerhalb der Bauzonen ermöglichen und fördern • Raumplanerische Voraussetzungen für die Entwicklung des lokalen Gewerbes schaffen • Die Inwertsetzung der eigenen Ressourcen und Qualitäten, z.B. als ländlicher Tourismus / ländliche Erholung fördern

„ausgewiesene Arbeitsstandorte“, „Regionalzentren“ s. Karte Siedlungskonzept

■ Grundsätze

Vernetzung der Zentren

Das Zentrum Chur wird mit den Regionalzentren Ilanz, Landquart, Sargans, Schiers und Thusis sowie den Tourismuszentren Arosa, Bad Ragaz, Flims-Laax und Lenzerheide besser vernetzt. Synergien werden genutzt. Die Verkehrsangebote und insbesondere die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs werden verbessert.

5.1
„Vernetzung der Zentren, Synergien“ s. Erläuterungen

Siedlungsentwicklung auf die geeigneten Standorte lenken

Die geeigneten Standorte für zentrale Funktionen, Arbeiten und Industrie sind im Richtplan festgelegt. Einkaufszentren und Fachmärkte sowie andere Einrichtungen (z.B. Freizeitzentren) werden an diesen Standorten und gemäss den regionalen Leitüberlegungen verwirklicht. Die bedeutenden gut erreichbaren Wohnbauzonen-Reserven sind im Richtplan festgelegt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt in erster Linie in diesen Gebieten. Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot sind optimal abgestimmt. Das Bauland wird rechtzeitig erschlossen und verfügbar gemacht.

5.3.2, 5.3.3
„geeignete Standorte, Wohnbauzonenreserven, regionale Leitüberlegungen“ s. Karte Siedlungskonzept und Erläuterungen

Zusammenarbeit unter den Regionen verstärken

Die nachhaltige Raumentwicklung wird durch eine institutionalisierte Trägerschaft (Kooperationsplattform) gewährleistet. Sie dient dem Informationsaustausch, stellt die Koordination sicher und legt das Vorgehen bei Bauten und Anlagen mit überörtlichen räumlichen Auswirkungen fest: Prüfung der Zielverträglichkeit, Qualität der Grundlagen, Planungsbedarf und Festlegung des Koordinationsablaufs und der Informationsflüsse. Regional bedeutende Vorhaben der Ausstattung werden innerhalb der Region und zwischen den betroffenen Regionen abgestimmt.

Siedlungsverdichtung an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Standorten

Zur optimalen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und -angebote sowie zur Vermeidung zusätzlicher Umweltbelastungen werden die Nutzungsdichten – sofern es sich nicht um erhaltens- oder schutzwürdige Quartiere handelt, insbesondere im Kernraum, den Achsen, den Regional- und Tourismuszentren – erhöht. Brachliegende, gut erreichbare Gebiete werden umgenutzt.

„geeignete Standorte“ s. Erläuterungen

Standortvorteile und -nachteile ausgleichen

Die Regionalverbände sorgen für einen angemessenen Ausgleich. Dabei werden die Aufgaben und Lasten der Zentrumsgemeinden und der ländlichen Gemeinden gegeneinander abgewogen und der Finanzausgleich berücksichtigt.

„Ausgleich von Standort Vor- und Nachteilen“ s. Erläuterungen

C Verantwortungsbereiche

Die beiden Kantone Graubünden und St. Gallen fördern und unterstützen, in Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden, die überkantonale Abstimmung im Bereich Siedlung und Verkehr. Dies erfolgt für Graubünden durch die zuständige Fachstelle. Federführung: Amt für Raumentwicklung GR

Die sieben beteiligten Regionalverbände bestimmen eine Trägerschaft (Kooperationsplattform) für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, sowie für bedeutende Vorhaben mit regionaler oder überregionaler Auswirkung.
 Federführung: Regionalverband Nordbünden

Im Bereich von Freizeit und Erholung planen und koordinieren die Regionalverbände.
 Federführung: Regionalverbände

Um eine durchgehende Koordination zu gewährleisten, informieren die Gemeinden die Regionalverbände frühzeitig über Vorhaben mit grossen räumlichen Auswirkungen.
 Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen mit rechtzeitig vorgenommenen Anpassungen der Nutzungsplanungen und mit einer aktiven Boden- und Baulandpolitik dafür, dass die attraktiven Standorte erschlossen und verfügbar sind. An den mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Standorten sind mit planerischen Massnahmen höhere Nutzungsdichten zu fördern. Dies trifft insbesondere für die Zentrums- und Arbeitsgemeinden zu. Abgelegene, mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossene Gemeinden sorgen dafür, dass die Bauzonen stabil bleiben. Die Tourismuszentren bestimmen unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Erst- zu Zweitwohnungen, der Landschafts- und Umweltbelastung, der Naturgefahren, der Kapazitäten der Zubringerachsen und der Versorgungsanlagen (z.B. Wasserangebot) die weitere Siedlungsentwicklung. Sie treffen in der Nutzungsplanung die dazu notwendigen Massnahmen.
 Federführung: Gemeinden

5.3.1

D Erläuterungen und weitere Informationen

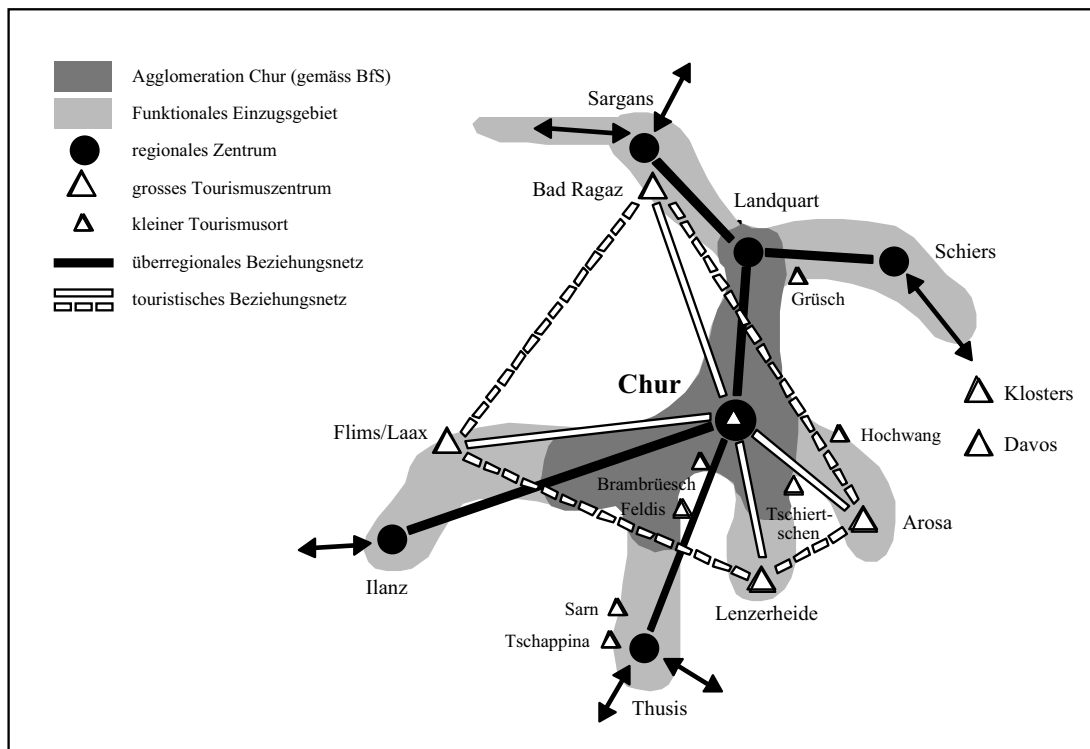
- **Agglomerationspolitik des Bundes:** Der Bund will die Anliegen der Agglomerationen vermehrt berücksichtigen. Eine umfassende Strategie ist im Bericht des Bundesrates „Agglomerationspolitik des Bundes“ vom 19. Dezember 2001 formuliert. Für die Umsetzung im Bereich Siedlung und Verkehr ist die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds das auf den 1.1.2008 in Kraft tritt.
- **Agglomerationsprogramm:** Voraussetzung für Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ist ein Agglomerationsprogramm, Teil Verkehr und Siedlung. Ein Agglomerationsprogramm ist ein Massnahmenplan für Verkehr und Siedlung, der alle Verkehrsträger und –mittel abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung einbezieht. Ein Agglomerationsprogramm umfasst sowohl lokale, regionale als auch übergeordneter Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration.
- **Bericht Agglomerationsprogramm:**
 Das Agglomerationsprogramm Chur wird in einem Bericht erläutert. Der darin beschriebene Massnahmenplan konzentriert sich auf die Agglomeration Chur (gemäss BfS) und unterscheidet grundsätzlich zwischen:
 - a. Massnahmen im Bereich Siedlung mit Umsetzung im kantonalen bzw. regionalen Richtplan oder direkt in der Nutzungsplanung der Gemeinden
 - b. Massnahmen im Bereich Verkehr mit Umsetzung über den kantonalen oder regionalen Richtplan (Langsamverkehr) und in der Agglomeration Chur (gemäss BfS) auch als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Chur (siehe 6.2.1).
 Im Bereich Siedlung werden die Strategien und Zielsetzungen der kantonalen und regionalen Richtpläne konkretisiert, welche in GR als Verbundplanung konzipiert sind. Gebiete für die Sied-

lungsverdichtung sind im regionalen Richtplan nicht ausgeschieden. Die Bezeichnung von Verdichtungs- und Sanierungsgebieten ist eine Massarbeit und wird zweckmässigerweise auf kommunaler Ebene vorgenommen. Bei der Beurteilung und Genehmigung von Zonenerweiterungen werden die Anforderungen gemäss den Kriterien wie sie der kantonale Richtplan festgelegt hat (siehe 5.3.1), geprüft. Dabei haben die Gemeinden auch den Nachweis zu erbringen, dass die Frage der Siedlungsverdichtung geprüft worden ist. Für die Entwicklungsschwerpunkte (Zentrums- und Arbeitsstandorte) sind weitergehende Massnahmen definiert (siehe Erläuterungen unten „geeignete Standorte“). Deren Umsetzung erfolgt grundeigentümergebunden und parzellenscharf auf der Stufe Nutzungsplanung durch die Gemeinden. Im Besonderen durch die Siedlungsverdichtung, an den geeigneten Standorten, werden Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt die Umsetzung des Massnahmenplans Luft unterstützt sowie die Verbesserung der Wohn- und Siedlungsqualität gefördert.

• **Luftschadstoffbelastung**

Die wichtigsten Potenzialgebiete für die künftige Siedlungsentwicklung liegen in der Agglomeration (gemäss BfS), den Achsen und in den Zentren (Chur und Umgebung, Regionalzentren), also in Gebieten mit der grössten Luft-Schadstoff-Belastung (ausgenommen Ozon). Innerhalb dieser Potenzialgebiete, gibt es aus Sicht der Luft-Schadstoff-Belastung keine speziell geeigneten Teilgebiete. Zudem ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Schadstoffe nicht durch die künftige Nutzung der Potenzialgebiete entstehen wird, sondern durch den mit der Nutzung dieser Gebiete verbundenen Verkehr. Dies bedeutet, dass diese Gebiete in erster Linie optimal an den öffentlichen Verkehr anzubinden sind. Erfolgt eine Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Kernachsen und Zentren, so werden Voraussetzungen für eine Besiedlung geschaffen, die weniger Verkehr induziert. Dies trägt allgemein zur Entlastung im Bereich der Gesamtumweltbelastung bei.

- **Vernetzung der Zentren im funktionalen Einzugsgebiet, Synergien:** Die Abbildung zeigt die Zentrenstruktur. Zwischen diesen Zentren werden einerseits optimale Verkehrsverbindungen geschaffen, andererseits werden vermehrt Synergien zwischen den Zentren insbesondere in den Bereichen Freizeit, Kultur, Tourismus und überregionale Ausstattung gesucht und genutzt.



- **Geeignete Standorte:** Diese Standorte eignen sich einerseits für flächenintensive Nutzungen und werden differenziert in Standorte für Arbeiten, d.h. Mischnutzungen mit Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeitzentren usw. und in Standorte für Industrie. Andererseits gibt es in zentralen Lagen geeignete Standorte für Siedlungsverdichtungen. In Ergänzung zu den im kantonalen und regionalen Richtplan geltenden Regelungen werden an den geeigneten Standorten folgende Massnahmen getroffen:

Gemeinde: Standort/ Gebiet	Planungsstand	Massnahmen
Chur: Chur Zentrum Chur West Verdichtungs- gebiete	Revidierte Stadtplanung (2007)	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr (Mn Nr. 11) • Flankierende Massnahmen Querverbindung Schanfiggerstrasse: städtebauliche Umgestaltung im Raum Plessurquai/Sand/Kantonsschule (Mn Nr. 13) • Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäuser) • Grundlage für das Erschliessungskonzept ist der rechtskräftige Generelle Erschliessungsplan: Erschliessungskonzept mit Abstimmung Langsamverkehr, öV und Anschlüsse an das Strassennetz vorhanden (Mn Nr. 12); Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung (Mn Nr.15) • Arealplan Gebiet Kleinbruggen in Arbeit (Wohnen und Dienstleistung/Gewerbe) • Gemeinderichtplan über die Nutzung im Raum Rossboden (alte Kaserne) für Nutzung und Erschliessung und Abstimmung mit dem Umbau des Anschlusses A13 Chur Süd; Konzeptstudien für „Wasserlandschaft“ auf dem Waffen- und Schiessplatzgelände Rossboden in Arbeit (Mn Nr. 11) • Raum Bahnhof Süd und Nord: mit der Realisierung der Überbauung HW-Areal abgeschlossen; letzte Etappe in Realisierung • Plessurraum West: Umnutzung in Realisierung (Gestaltungsplan Rätiaareal, Quartierplan Schesaplana und Quartierplan Segantini) • Kasernenareal: mittel- bis langfristig Umnutzung (Gestaltungsplanpflicht festgelegt)
Domat/Ems: Arbeitsstandort Ems Chemie-Vial Verdichtungs- gebiete	Nutzungspla- nung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Reserveflächen für industriell-gewerbliche Entwicklung (weitgehend im Eigentum der Ems Chemie; reserviert für Eigenbedarf) • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet und in dieser Zone auch nicht zugelassen • Leitbild erarbeitet; Siedlungsverdichtung anstelle von Neueinzonungen und Überarbeitung der Ortsplanung im Sinne des Leitbildes als vordringlich festgelegt.

Gemeinde: Standort/ Gebiet	Planungsstand	Massnahmen
Igis / Zizers: Zentrumsstandort Bahnhof Landquart	Nutzungsplanung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Quartierpläne im Raum Bahnhof in Realisierung; P+R-Anlage zusammen mit dem Projekt Outlet Factory bewilligt • Umnutzung Bahnhofstrasse zu einer Geschäftsstrasse seit Jahren in Realisierung (Kernzone; Gestaltungspläne)
Arbeitsstandort Landquart-Zizers	Erweiterung Bauzone gemäss dem regionalen Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtskräftige Zonen weitgehend überbaut oder als Erweiterungsflächen für bestehende Betriebe reserviert • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet (Differenzierung der Zonenvorschriften vornehmen) • Erweiterung der Industrie- und Gewerbezone mit Verlängerung des Industriegeleises geplant (Gemeinden Igis und Zizers) • Neue Strassenquerspange Industriestrasse-Kantonsstrasse im Raum Bahnhof Igis geplant (Mn Nr. 104, Mn Nr. 105)
Verdichtungsgebiete	Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung“ (öffentlich aufgelegt und vorgeprüft)	<p>Der Gemeinderichtplan unterscheidet und legt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterungsgebiete • Umnutzungsgebiete • Ausgleichsgebiete
Untervaz/Trimmi s/Zizers: Arbeitsstandort Untervaz- Trimmis	Nutzungsplanung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Industrie- und Gewerbezone gemäss regionalem Richtplan • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet und gemäss den Zonenbestimmungen auch nicht zugelassen

- **Regionale Leitüberlegungen:** Zeigen auf, welche Nutzungen auf die geeigneten Standorte (überkommunale oder regionale Bedeutung) konzentriert werden sollen.
- **Ausgleich von Standortvor- und -nachteilen:** Der Ausgleich kann in einem ersten Schritt projektbezogen erfolgen. Später sollte ein genereller regionaler Ausgleich angestrebt werden.

E Objekte

Für die Objekte im Bereich Siedlung siehe Objektlisten in den Kapiteln 5.1 (Anhang 3.S1), 5.3.2 (Anhang 3.S2) und 5.3.3 (Anhang 3.S3).

Für Verkehrsobjekte siehe Objektlisten in den Kapiteln 6.2.2 (Anhang 3.T1) und 6.3.2 (Anhang 3.T3).

Agglomeration Chur und Umgebung Siedlungskonzept

Legende

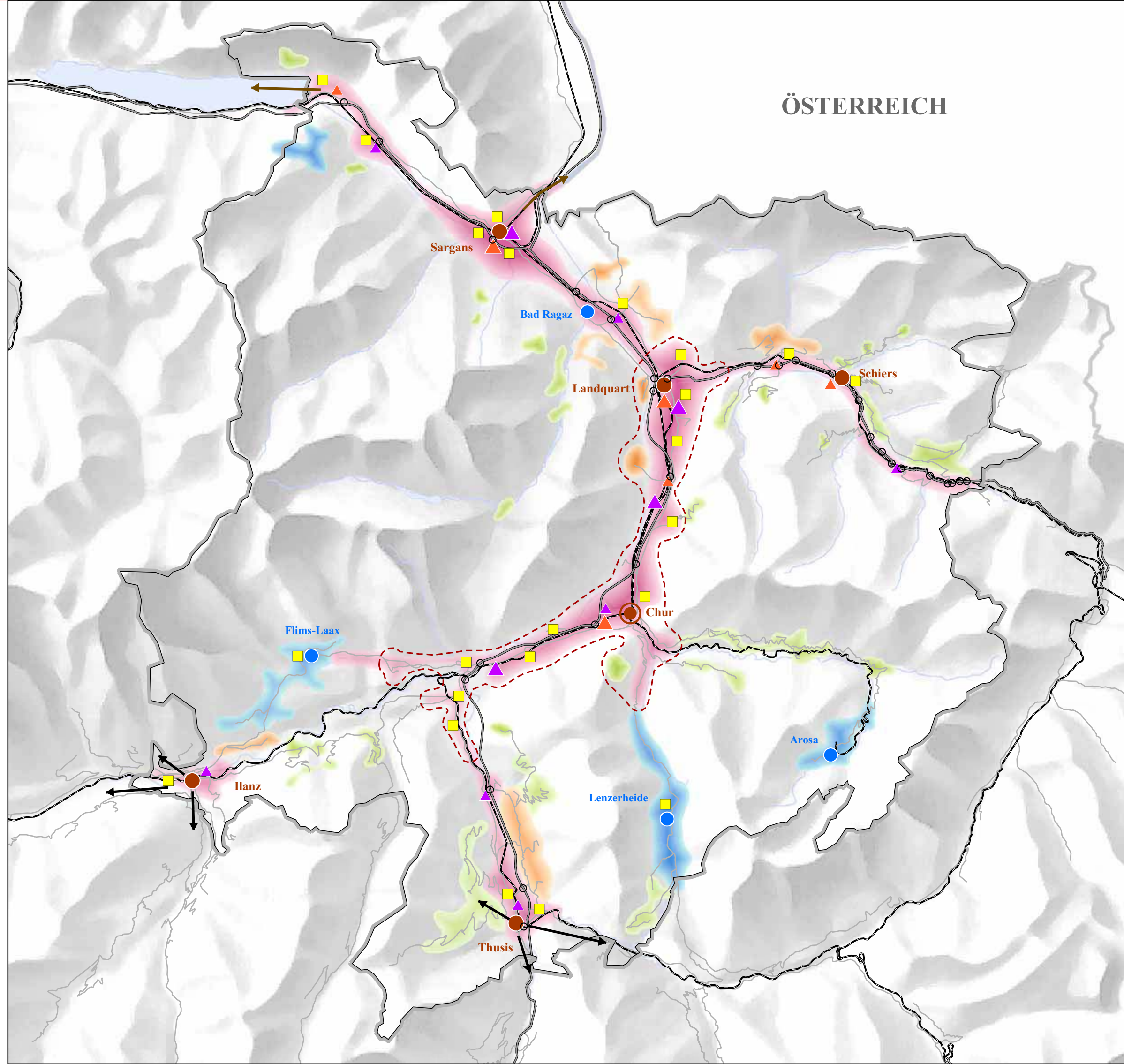
- Kernraum / Achsen
- Achsennahe Gebiete
- Ländliche Gebiete
- Touristische Gebiete
- Hauptzentrum
- Regionalzentrum
- grosses Tourismuszentrum
- Anbindung periphere Räume
- Anbindung an Zentren

Geeignete Standorte:

- Hauptstandort Arbeiten (Mischstandorte)
- Weitere Standorte Arbeiten (Mischstandorte)
- Hauptstandort Industrie
- Weitere Standorte Industrie
- Potentialgebiete Wohnen
(gut erreichbare Bauzonenreserve)

- Funktionales Einzugsgebiet
- Agglomeration Chur gemäss BfS
- Nationalstrassen
- Kantons- / Staatsstrasse
- Eisenbahn (SBB / RhB)
- Autobahnanschluss

ÖSTERREICH



Agglomerationsprogramm Chur und Umgebung

Richtplananpassung

- Das Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans wird mit den nachfolgenden Unterkapiteln 6.2 und 6.2.1 ergänzt.
- Die neuen Objekte (vgl. Objektliste) werden nach der Beschlussfassung /Genehmigung in die Richtplankarte aufgenommen.

6.2 Agglomerationsverkehr / Agglomerationsprogramme

6.2.1 Agglomeration Chur und Umgebung MACU

A Ausgangslage

Die Agglomeration Chur und Umgebung lässt sich in zwei Betrachtungsräume gliedern:

- Das funktionale Einzugsgebiet des Zentrums Chur umfasst weite Teilgebiete von Nordbünden und reicht bis in den Raum Sargans-Walensee
- Die Agglomeration Chur gemäss BfS umfasst den Kernraum im Bündner Rheintal

Eine Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund im Rahmen der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist nur in der Agglomeration Chur gemäss BfS und nur für bestimmte Massnahmen möglich. Die Verkehrssituation in der Agglomeration Chur ist aber sehr stark von den Verkehrsbeziehungen im funktionalen Einzugsgebiet geprägt. Im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption wurden darum Analyse, Ziele, Strategien und Massnahmen grossräumig und umfassend erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Verkehrskonzept MACU 2006 und im Bericht zum Agglomerationsprogramm Chur festgehalten.

Das Verkehrskonzept MACU beinhaltet eine vertiefte Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens hinsichtlich:

- Verkehrsverhalten der Bewohner
- Pendlerverkehr
- Einkaufsverkehr
- Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene
- wichtige Problembereiche (Engpässe)
- Verkehrspotenziale

Im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm Chur wurde das Verkehrskonzept MACU für die Agglomeration Chur (gemäss BfS) vertieft und ergänzt (Verkehrsgeschehen, Unfallanalyse und Langsamverkehr). Die wichtigsten Erkenntnisse für das funktionale Einzugsgebiet sind:

- Das Verkehrsaufkommen ist zum grössten Teil „hausgemacht“. Es handelt sich dabei insbesondere um Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr.
- Die Anbindung der Agglomeration Chur als Ganzes an schweizerische und europäische Ballungsräume und an den Flughafen Unique in Zürich befriedigen quantitativ und qualitativ nicht.
- Einzelne Teilgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen sind für den Ziel- und Quellverkehr ungenügend erschlossen (unbefriedigende Transportketten). Dies trifft insbesondere für das Entwicklungsgebiet Chur West sowie für die grossen Tourismusdestinationen Flims-Laax und Lenzerheide zu.
- Die Vernetzung wichtiger Teilgebiete ist beim öffentlichen Verkehr teilweise ungenügend. Dies betrifft insbesondere Verkehrsbeziehungen über Chur hinaus sowie zwischen dem Bündner Rheintal und dem Prättigau.
- An Spitzentagen wird das funktionale Einzugsgebiet von Durchgangsverkehr auf der Strasse, inklusive grossräumigem Transitverkehr, stark belastet.
- Sehr häufig kommt das Privatauto auch für Beziehungen zum Einsatz, für die der öffentliche Verkehr ein gutes Angebot bereit hält, so etwa nach und von den regionalen Zentren sowie innerhalb von Chur.

„Finanzierung des Agglomerationsverkehrs“ siehe Erläuterungen

„Bericht Agglomerationsprogramm“, „Verkehrskonzept MACU“ s. Erläuterungen

„quantitative und qualitative Verbindungen“ s. Erläuterungen

„Erschliessung Tourismuszentren“ s. Erläuterung

- Das Privatauto wird oft auch für Kurz- und Kürzestdistanzen benutzt, die bequem auch per Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden könnten. Der Besetzungsgrad der Autos ist in der Regel tief.
- Die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs sind in der Regel ausreichend. Hinsichtlich Fahrzeit und Anzahl Kurse bestehen aber insbesondere in den peripher gelegenen ländlichen Gebieten Defizite.
- Die Angebote für den Langsamverkehr, d.h. die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, sind sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend.

In Bezug auf die Agglomeration Chur (gemäss BfS) ergeben sich zusätzlich folgende Erkenntnisse:

- Die wichtigsten Verkehrsengepässe liegen in Chur und dort insbesondere auf den Zufahrtsachsen. So sind verschiedene städtische Strassenabschnitte während der werktäglichen Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Davon ist auch der städtische und regionale öffentliche Busverkehr stark betroffen.
- Zwischen Rhäzüns und Malans besteht ein grosses Potential für den Velonahverkehr. In verschiedenen Gebieten fehlt ein zusammenhängendes Velonetz mit direkten und sicheren Verbindungen.

Ausgehend von den wichtigsten Verkehrsbeziehungen werden verkehrsplanerische Ziele und Strategien formuliert. Gestützt darauf werden die Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und die Parkierung, den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr hergeleitet. Die Massnahmen werden nach Fristigkeit (kurzfristig = bis 2014, mittelfristig = bis 2018, langfristig = ab 2018) priorisiert. Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen werden unter Nennung der Beteiligten, Festlegung des Vorgehens der Fristen und der Finanzierung sowie Darstellung der Abhängigkeiten beschrieben.

B Leitüberlegungen

■ Zielsetzung

Die Agglomeration Chur und Umgebung wird optimal an die Metropolitanräume Zürich, München und Mailand sowie an die Städte St. Gallen und Bregenz angeschlossen. Innerhalb der Agglomeration Chur und Umgebung werden die Teilräume und die Zentren durch regional vernetzte und optimierte Angebote für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verbunden. Dies erfolgt durch angebotsseitige Massnahmen und, wo erforderlich, durch einen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen.

„Angebotsseitige Massnahmen“ s. Erläuterungen

■ Grundsätze

Erschliessungsqualität nach Teilräumen

Im Kernraum und entlang der Achsen sowie im Tourismusraum haben die optimale Gestaltung der Angebote und der gezielte Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erste Priorität. Dabei ist dem Langsamverkehr im Kernraum und entlang der Achsen besondere Beachtung zu schenken. Im ländlichen Raum hat der Erhalt der heutigen Erschliessungsqualität Vorrang.

„Erschliessungsqualität nach Teilräumen“ s. Erläuterungen

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs ausbauen und Infrastrukturen darauf ausrichten

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

- Angebotsausbau im Fernverkehr der SBB von und nach Zürich/Mittelland/Flughafen Unique und Rheintal/Bodensee
- Angebotsausbau von RhB und Busbetrieben auf allen wichtigen regionalen Verbindungen
- Angebotsausbau im Ortsverkehr in den grossen Zentren
- Erneuerung des Rollmaterials von SBB, RhB und Busbetrieben
- Langfristige alternative Angebote rechtzeitig erkennen und einbeziehen

Die Transportketten im öffentlichen Verkehr und die Vernetzung optimieren

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

- Ungehindertes Zirkulieren des regionalen und kommunalen Busverkehrs (wo erforderlich Buspriorisierung)
- Fahrplanmässige Koordination der Angebote von SBB, RhB und Bus
- Kundenfreundliche Gestaltung der Angebote des öffentlichen Verkehrs
- Verbesserte Zusammenarbeit der Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr in der Tarifgestaltung und beim Inkasso

Den öffentlichen Verkehr mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr abstimmen

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

- Verbesserte Zugänglichkeit der Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Gute Umsteigebedingungen zwischen öffentlichem Verkehr und anderen Verkehrsträgern
- Anreize zur vermehrten Benützung der Angebote des öffentlichen Verkehrs
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei Nutzungen mit viel Kunden- und Besucherverkehr

Strassennetz punktuell ausbauen und Parkierung ordnen

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

- Beseitigung von Engpässen im regionalen Strassennetz
- Beschränkung der Angebote öffentlich zugänglicher Parkplätze insbesondere an Standorten mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr
- Abstimmen von Strassenausbauten auf parallele Angebote des öffentlichen Verkehrs
- Mindestens kostendeckende Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze

6.1

Den Langsamverkehr fördern

Dies wird mit folgenden Stossrichtungen angestrebt:

- Ausbau der Angebote für den Langsamverkehr im Nahbereich
- Anreize zur vermehrten Benützung des Langsamverkehrs
- Ausbau der Angebote für den Langsamverkehr bei Fernfahrten

C Verantwortungsbereiche

Die Koordination der Verkehrsplanung mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung (z. B. Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr) im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes erfolgt im funktionalen Einzugsgebiet über eine Trägerschaft der beteiligten Regionalverbände.

3.2

Federführung: Regionalverband Nordbünden

Die Koordination bei der Realisierung der Verkehrsvorhaben und Massnahmen erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms durch die zuständigen Kantone. Die Realisierung erfolgt stufengerecht. Einzelheiten werden im Rahmen von Programmvereinbarungen festgelegt.

Federführung: GR: Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement

Die kommunalen Massnahmen werden auf der Basis von siedlungs- und verkehrsplanerischen Grundlagen realisiert. Dabei werden die Anschlusspunkte mit den betroffenen Nachbargemeinden abgestimmt und vereinbart.

„kommunale Massnahmen“ s. Erläuterungen

Federführung: betroffene Gemeinde

D Erläuterungen und zusätzliche Informationen

- **Bericht Agglomerationsprogramm:** Das Agglomerationsprogramm Chur wird in einem Bericht erläutert. Er enthält vertiefte Aussagen für die Agglomeration (Gemäss BfS) zu:
 - Analyse des Verkehrsgeschehens (Verkehrszahlen, Engpässe, Unfallschwerpunkte),
 - Beschrieb der Verkehrsmassnahmen
 - Priorisierung der Massnahmen und Bildung von Massnahmenpaketen
 - Aufzeigen von Kosten, Finanzierung und Umsetzung.
- **Verkehrskonzept MACU:** Der Bericht „Verkehrskonzept MACU“ analysiert für das funktionale Einzugsgebiet die Verkehrsentwicklung in den letzten 20 Jahren und legt unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung ein Konzept mit priorisierten Ausbau- und Neubauvorhaben sowie Massnahmen für die Angebotsoptimierung vor.
 - Für den motorisierten Individualverkehr stehen die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptverkehrsachsen, P+R Anlagen bei den regionalen Zentren sowie organisatorische Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung und Parkleitsysteme im Vordergrund.
 - Das Teilkonzept für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs basiert auf der angestrebten Angebotsstruktur für den Fern- und Regionalverkehr der Bahnen und der wichtigen regionalen Busverbindungen (Transportketten).
 - In der Agglomeration Chur und Umgebung (MACU) gibt es im Kernraum und in den Achsen beim Pendler- und Freizeitverkehr ein grosses Potenzial für den Langsamverkehr. Das Teilkonzept Langsamverkehr für die Agglomeration Chur und Umgebung umfasst verschiedene Massnahmen zur besseren überkommunalen Vernetzung und Abstimmung. Es sind dies insbesondere Verbesserungen für den innerörtlichen Langsamverkehr, die optimale Verknüpfung von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr sowie die aktive Förderung des Langsamverkehrs durch die zuständigen Stellen der Kantone und Gemeinden. Es stehen die Fertigstellung der kommunalen und regionalen Fuss- und Radwegnetze sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs beim Ausbau des Strassennetzes (velofreundliche Normalprofile oder parallele Velowege insbesondere auf den Velorouten des Nahverkehrs) im Vordergrund.
 - Durch die möglichst flächendeckende Einführung von Tempo 30 abseits der Hauptstrassen sowie die Schaffung von Begegnungs- und Fussgängerzonen in den dafür geeigneten

Siedlungen soll die Lebensqualität in den Siedlungen erhöht und gleichzeitig sollen dadurch bessere Randbedingungen für den Langsamverkehr geschaffen werden.

- **Quantitative und qualitative Merkmale von Verbindungen.** Eine Verbindung des öffentlichen Verkehrs wird quantitativ durch die Anzahl täglicher Verbindungen und die Kapazität bestimmt, qualitativ durch die Reisezeit, den Reisekomfort und das Umsteigen.
- **Erschliessung der Tourismuszentren.** Die touristischen Zentren Flims–Laax und Lenzerheide, welche nur mit dem Bus erreichbar sind, stellen besondere Anforderungen in Bezug auf die Kapazität und die Spitzenbelastungen der Zubringerachsen. In diesen Zentren wird die zu erwartende Verkehrsentwicklung die bereits heute bestehenden Spitzenbelastungen erhöhen und zu einer Zunahme von Stausituationen führen. Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf den Zubringerachsen sind jedoch enge Grenzen gesetzt, da Kapazitätserweiterungen auf der Strasse mit hohen Kosten und deutlichen Eingriffen in die Landschaft verbunden sind.
- **Angebotsseitige Massnahmen und Infrastrukturmassnahmen.** Insbesondere beim öffentlichen Verkehr wird unterschieden zwischen a) Infrastrukturmassnahmen und b) Massnahmen beim Angebot. Die Infrastrukturen (Geleise, Bahnhöfe etc. aber auch Strassen, Busspuren etc.) stellen die Voraussetzung dar, dass das angestrebte Angebot des öffentlichen Verkehrs (Anzahl Zugs- bzw. Kurspaare pro Tag, Qualität des Angebots hinsichtlich Komfort und Reisezeit) überhaupt verwirklicht werden kann.
- **Erschliessungsqualität nach Teilräumen.** In Zukunft gilt es, nach Teilgebieten differenzierte Ziele für die Erschliessungsqualität zu setzen. Im ländlichen Raum hat der Erhalt der heutigen Erschliessungsqualität Priorität, während im Kernraum und entlang der Kernachsen sowie in Tourismusraum der Ausbau und die optimale Gestaltung der Angebote des öffentlichen Verkehrs Hauptziele darstellen. Bei den Infrastrukturmassnahmen ist insbesondere an den neuralgischen Punkten anzusetzen. Diese liegen im MACU-Gebiet im Zentrum Chur. Die Stadt kann ihre Zentrumsfunktion nur erfüllen, wenn die Erreichbarkeit gewährleistet ist. In den regionalen Zentren mit ihrem engeren Umland sowie im Kernraum besteht das grösste Verlagerungspotenzial zugunsten des Langsamverkehrs. Dieser ist konsequent und gezielt weiter zu fördern.
- **Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund:** Im Rahmen des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds sieht der Bund auch die Finanzierung von Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr vor (Finanzierung von Agglomerationsprogrammen). Der Bund wird sich mit maximal 50% beteiligen. Beiträge werden ausgerichtet für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Städte und Agglomerationen (gemäss BfS) liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen.
- **Regionalverband Nordbünden:** Die Regionen Bündner Rheintal und Schanfigg sowie die Gemeinden Churwalden, Malix und Parpan (ehem. Regionalverband Mittelbünden) haben sich zum Regionalverband Nordbünden zusammengeschlossen (rechtskräftig ab 1. Jan. 2007).
- **Kommunale Massnahmen** sind insbesondere Tempo 30 - Zonen, Begegnungs- und Fussgängerzonen, Parkierungsmassnahmen, Bike and Ride und Radwege im Nahverkehr.

Tabelle 6.1 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur (A, Nummerierung gemäss Agglomerationsprogramm) und weitere Massnahmen im engeren und weiteren Agglomerationsraum (W, Nummerierung gemäss Verkehrskonzept MACU))

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objektliste
Massnahmen Ausbau Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs		
M18	Ausbau der Rheintallinie SBB (durchgehende Doppelspur) (W)	
M19	Ausbau Bahnhof Sargans (W)	
M20	Schliessen Doppelspurlücke Mühlehorn / Tiefenwinkel (W)	

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objektliste
M21	Doppelspurabschnitt Schiers Ost RhB (W)	07.TB.05
M22	neuer Bushof Sargans (W)	
M17	Städtische Tangentialbuslinie Chur (A)	01.TB.14
M20	Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide (A)	05.TB.02
M18	Dreischienengleis Chur-Domat-Ems-Ems Werk (A)	01.TB.10
M53	Ausbau Bahnhof Landquart (W)	01.TB.05
M54	Streckenbegradigung bzw. Neutrassierung Fideris – Küblis RhB (W)	07.TB.02
M55	Doppelspur RhB Reichenau West (W)	01.TB.01
M56	Ausbau Bahnhof Ilanz und Doppelspurinsel Raum Castrisch (W)	02.TB.02 / 02.TB.04
M57	Ausbau Güterumschlag in Zentren (Landquart bzw. Ilanz) (W)	01.TB.06 02.TB.03
M58	Neue RhB-Haltestellen im Domleschg (W)	03.TB.02
M59/M 75	Bau von Kreuzungsstellen und Streckenbegradigungen RhB Chur – Arosa (W)	06.TB.01
M73	Doppelspurabschnitt im Raum Chlus und Neutrassierung im Raum Grüşch RhB (W)	07.TB.01
M72	Bau von neuen Haltestellen der SBB und RhB in den Räumen Zizers/Untervaz-Trimmis und Masans (W)	01.TB.11
M76	Bau einer neuen direkten Bahnverbindung Domat/Ems-Rothenbrunnen mit Normalspurnormalien bis Thusis (W)	01.TB.12
Massnahmen Transportketten öffentlicher Verkehr und Vernetzung		
M17	Bereinigung wichtiger Tarifkonflikte im öffentlichen Verkehr (W)	01.TV.01
Massnahmen Abstimmung des öffentlichen Verkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr		
M12	Park and Ride in Regionalzentren (W)	
M119 M41	Bike and Ride Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (A, W)	01.TF.01
M118 M42	Velotransporte im Bus (A, W)	01.TF.01
M19	Park and Ride Anlage Chur Nord (A)	01.TB.13
Massnahmen Strassen und Parkierung		
M31, M32	A13, Anschlüsse Untervaz/Zizers und Chur Süd (W)	01.TS.05
M33	A13, Verlegung Nordspur A13 Raum Trimmis (W)	01.TS.01
M03	Umfahrung Küblis (W)	07.TS.03
M04	Neugestaltung von Strassenräumen in Ortszentren SG (W)	
M11	Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung (A)	11.TS.06

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objektliste
M12	Bessere Erschliessung von Chur West (A)	01.TS.08
M07	Ausbau Plessurquai – Sandstrasse in Chur	01.TS.09
M13	Querverbindung Schanfiggerstrasse (A)	06.TS.01
M09	Lokale Ausbauten Chur – Lenzerheide (W)	11.TS.07
M10	Westumfahrung Ilanz (W)	02.TS.03
M14	Parkleitsystem Stadt Chur (A)	
M14	Parkleitsystem Regionalzentren (W)	
M15	Parkleitsysteme Tourismuszentren (W)	
M15	umfassende Parkplatzbewirtschaftung (A)	
Massnahmen Langsamverkehr		
M43	Ausbau Fusswegnetze in den Gemeinden (W)	XX.TF.01
M119 M44	Erschliessung Bahnhöfe/Stationen A, W)	
M45	Tempo 30 Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen in den Siedlungen (W)	
M46	Aktionen pro Langsamverkehr (W)	
M120	Veloförderung in der Verwaltung (A)	
M48	Veloförderung in privaten Firmen (W)	
M49	Markierung Kernfahrbahnen innerorts (W)	
M50	angepasstes Normalprofil Hauptstrassen oder parallele Velowege auf den Velorouten des Nahverkehrs (W)	
M38- M40	Ausbau Radwegnetz Nahverkehr (W)	XX.TF.02
M101- M117	Velorouten für den Nahverkehr im Rheintal (A)	01.TF.01

Agglomeration Chur und Umgebung Verkehrskonzept

Öffentlicher Verkehr

Kurzfristige Massnahmen

- 1 Doppelspurabschnitt Schiers Ost
- 2 Städtische Tangentialbuslinie
- 3 Busbeschleunigung Stadt Chur
- 4 Ausbau Bahnhof Sargans
- 5 Bushof Sargans

Mittelfristige Massnahmen

- 11 Dreischienengleis Chur - Domat/Ems - Ems Werk
- 12 Ausbau Bahnhof Landquart
- 13 Doppelspur Chlus und Neutrassierung Grüsch
- 14 Streckenbegradigung Fideris - Küblis
- 15 Ausbau Güterumschlag Landquart
- 16 Ausbau Güterumschlag Ilanz
- 17 Neue RhB Halte im Domleschg
- 18 Kreuzungsstellen / Begradigung Chur - Arosa
- 19 Doppelspurabschnitt Reichenau West
- 20 Ausbau Bahnhof Ilanz / Doppelspur Castrisch

Langfristige Massnahmen

- 21 Neue SBB/RhB Halte Chur - Landquart
- 22 Direkte Verbindung Ems - Rothenbrunnen
- 23 Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide

Motorisierter Individualverkehr und P&R

Kurzfristige Massnahmen

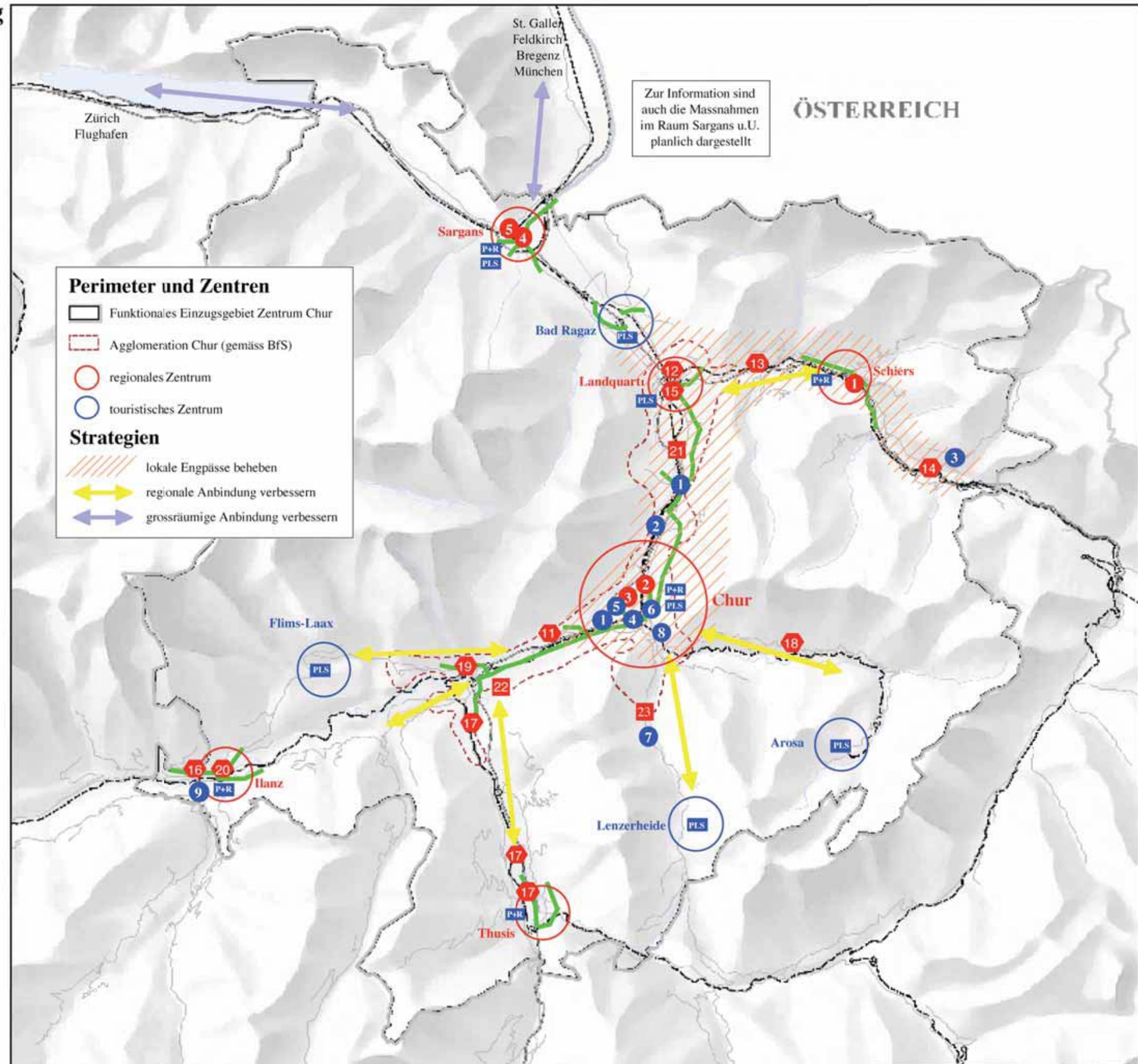
- 1 Umbau Anschlüsse A13 Untervaz/Zizers und Chur Süd
- 2 Verlegung Nordspur A13 Trimmis
- 3 Ortsumfahrung Küblis der A28
- 4 Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung
- 5 Bessere Erschliessung von Chur West
- 6 Ausbau Plessurquai-Sandstrasse in Chur
- 7 Lokale Ausbauten Chur - Lenzerheide
- 8 Querverbindung Schanfiggerstrasse
- 9 Westumfahrung Ilanz der H19
- P+R Regionale Park and Ride Anlage
- PLS Lokales Parkleitsystem

Langsamverkehr

- Wichtige Radwege Nahverkehr

(Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Chur)

Kartenhersteller: Hartmann & Sauter, Chur / November 2007



Agglomeration Chur und Umgebung

Richtplananpassung

Die folgenden räumlich lokalisierbaren Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur sowie weitere Massnahmen im engeren (gemäss BfS) und weiteren Agglomerationsraum (funktionales Einzugsgebiet) werden in die Objektlisten des Richtplans aufgenommen und mit der Massnahmen Nr. gekennzeichnet. Die Massnahmen werden priorisiert.

Die Objekte sind zum Teil bereits Bestandteil des Richtplans, zum Teil wurde ihr Koordinationsstand aufgestuft (fett markiert), zum Teil wurden die Projekte präzisiert und zum Teil handelt es sich um neue Objekte (fett markiert). Bereits realisierte Objekte werden aus der Objektliste und aus der Richtplankarte entfernt (durchgestrichen). Die neuen Objekte werden nach der Beschlussfassung/Genehmigung in die Richtplankarte aufgenommen.

Bestandteil Agglomerationsprogramm Chur bzw. Verkehrskonzept MACU:

- A=Massnahme des Agglomerationsprogramms Chur (Nummerierung gemäss Agglomerationsprogramm)
- W=Weitere Massnahmen im engeren und weiteren Agglomerationsraum (Nummerierung gemäss Verkehrskonzept MACU)
- Priorisierung: k=kurzfristig, m=mittelfristig, l=langfristig

Objekte Strassenausbau und –erhaltung

Objekte Nationalstrassen

Nr.	Objekt	Art des Vorhabens	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU (W) bzw. Agglomerationsprogramm (A)
01.TS.01	A13, Verlegung Nordspur A13 Raum Trimmis	Umbau	Festsetzung	W2, k
01.TS.05	A13, Anschlüsse Untervaz/Zizers und Chur Süd	Ausbau	Festsetzung	W1, k
07.TS.03	Umfahrung Küblis	Neubau	Festsetzung	W03, k

Objekte Hauptstrassen

Nr.	Objekt	Art des Vorhabens	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU bzw. Aggloprogramm
01.TS.05	Lokale Ausbauten Chur-Lenzerheide	Ausbau	Festsetzung	W09, k
01.TS.06	Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung	Ausbau	Festsetzung	A11, k
01.TS.08	Bessere Erschliessung von Chur West	Aus- und Neubau	Festsetzung	A12, k

Objekte Verbindungsstrassen

Nr.	Objekt	Art des Vorhabens	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU (W) bzw. Agglomerationprogramm (A)
01.TS.09	Ausbau Plessurquai – Sandstrasse in Chur	Ausbau	Festsetzung	W07, k
02.TS.03	Westumfahrung Ilanz	Neubau	Festsetzung	W10, k
06.TS.01	Querverbindung Schanfiggerstrasse	Neubau	Festsetzung	A13, k

Objekte Angebote des öffentlichen Verkehrs

Objekte Tarifverbünde

Nr.	Verbundgebiet	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU (W) bzw. Agglomerationsprogramm (A)
01.TV.01	Bereinigung wichtiger Tarifkonflikte im öffentlichen Verkehr	Festsetzung	W17, k

Objekte Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

Nr.	Objekt	Status	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU (W) bzw. Agglomerationsprogramm (A)
01.TB.01	Doppelspur RhB Reichenau West	Planungsstudie	Zwischenergebnis	W55, m
04.TB.02	Neue RhB Haltestelle Chur Wiesental	Vorprojekt	Zwischenergebnis	W23, k
01.TB.05	Ausbau Bahnhof Landquart	Projekt	Festsetzung	W53, m
01.TB.06	Güterumschlagszentrum Landquart	Projekt	Festsetzung	W57, m
01.TB.10	Dreischienengleis Chur-Domat/Ems-Ems Werk	Projektidee	Vororientierung	A18, m
01.TB.11	Bau von neuen Haltestellen der SBB und RhB in den Räumen Zizers/Untervaz-Trimmis und Masans	Projektidee	Vororientierung	W72, l
01.TB.12	Bau einer neuen direkten Bahnverbindung Domat/Ems-Rothenbrunnen mit Normalspurnormalien bis Thusis	Projektidee	Vororientierung	W76, l
01.TB.13	Park and Ride Anlage Chur Nord	Projektidee	Vororientierung	A19, l
01.TB.14	Städtische Tangentialbuslinie Chur	Projektidee	Zwischenergebnis	A17, k
02.TB.02	Ausbau Bahnhof Ilanz mit Mittelperron und besserem Umsteigen RhB / Postauto	Projektidee	Zwischenergebnis	W56, m
02.TB.03	Güterumschlag Raum Ilanz (California)	Projektidee	Vororientierung	W57, m
02.TB.04	Doppelspurinsel Raum Castrisch	Projektidee	Zwischenergebnis	W56, m
03.TB.02	Neue RhB-Haltestellen im Domleschg	Planungsstudie	Zwischenergebnis	W58, m
05.TB.02	Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide	Planungsstudie	Vororientierung	A20, l

Objektlisten

06.TB.01	Bau von Kreuzungsstellen und Streckenbegradigung Chur-Arosa RhB	Projektstudie	Vororientierung	W59/75, m, l
07.TB.01	Doppelspurabschnitt im Raum Chlus und Neutrassierung im Raum Grüşch RhB	Planungsstudie	Zwischenergebnis	W73, l
07.TB.02	Streckenbegradigung bzw. Neutrassierung Fideris – Küblis RhB	Planungsstudie	Zwischenergebnis	W54, m
07.TB.05	Doppelspurabschnitt Schiers Ost RhB		Festsetzung	W21, k

Objekte Langsamverkehr

Nr.	Objekt	Entwicklung	Stand der Koordination	Nr. Verkehrskonzept MACU (W) bzw. Agglomerationsprogramm (A)
01.TF.01	Velorouten für den Nahverkehr im Bündner Rheintal	Laufender Ausbau	Festsetzung	A101-117, k, m
XX.TF.01	Kantonales Wanderwegnetz	Konsolidierung	Festsetzung	W43, k, m
XX.TF.02	Subventionierte Radwege (gemäss Kantonalem Radwegkonzept)	Konsolidierung	Festsetzung	
XX.TF.03	Schweizer Radwanderrouten	Konsolidierung	Festsetzung	W38-40, k, m
XX.TF.04	Regionale Radwanderrouten	Ausbau	Zwischenergebnis	W38-40, k