

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation - Öffentliche Mitwirkung Februar 2025
Auswertung der Rückmeldungen, Stand 05.03.2025



Rückmeldung

G-Ems	Gemeinde Domat/Ems
G-Trim	Gemeinde Trimmis
P-Bättig	Privatperson Heidi Bättig und Stefan Berger
P-Berger	Privatperson Ruth Berger
P-Cadalbert	Privatperson Peter Cadalbert
P-Carigiet	Privatperson Marcel Carigiet / Komitee Schutz vor Schiesslärm
P-Franken	Privatperson Klaus Franken
P-Gisep	Privatperson Ladina Gisep Bachmann
P-Halbheer	Privatperson Christina Halbheer
P-Heusser	Privatperson Lorena Heusser
P-Jenny	Privatperson Christian Jenny
P-Rohrer	Privatperson Marie-Louise und Urs Rohrer
P-Ruoss	Privatperson Reto Thomas Ruoss
P-Roffler	Privatperson Anna Roffler
P-Roffler-C	Privatperson Corinne Roffler
P-Stettler	Privatperson Martin Stettler
P-Bachmann	Privatperson Magdalena Bachmann
P-Fasciati	Privatperson Bruno Fasciati
P-Klaiss	Privatperson Manuela Klaiss
P-Müller	Privatperson Evelyne und Günter Müller
P-Nicolussi	Privatperson Vanessa Nicolussi
P-Rappo	Privatperson Katja Rappo
P-Schmid	Privatperson Verena Schmid Blumer
P-Schneider	Privatperson Gabi Schneider
P-Waldvogel	Privatperson Eva Waldvogel
P-Wieland	Privatperson Wieland
P-Kurath	Privatperson Monika und Michael Kurath
P-Aliesch	Privatperson Marina Aliesch Herzog und Teja Herzog
P-Senn	Privatperson Michael Senn
P-Hartmann	Privatperson Peter Hartmann
P-Zeller	Privatperson Susanna Zeller
R-Prättigau	Region Prättigau-Davos
R-Sargans	Region Sarganserland-Walensee
R-Viamala	Region Viamala
SP Chur	Partei SP Sektion Chur
SP Imboden	Partei SP Imboden
B-Zizers	Bürgergemeinde Zizers
U-Carroccia	Unternehmung Carroccia Bodenbeläge AG
U-Uehli	Unternehmung Uehli Bau AG
O-VCS	VCS Graubünden
O-Bus	Bus und Service AG
O-Pro Infirmis	Fachstelle Hindernisfreies Bauen, Pro Infirmis Graubünden
O-Rheinquartier	Rheinquartier, Raimund Hächler
O-BHS	Bündner Heimatschutz
O-Netzwerk	Netzwerk Chur Mitgestalten
O-Pro Velo	Pro Velo Graubünden
O-Stadtverein	Stadtverein Chur
O-Haldenstein	Verein Dorf Haldenstein
O-WWF	WWF Graubünden
O-Hartmann	Hartmann & Sauter
O-Lacuna	Quartierverein Lacuna-Lachen
O-Gäuggeli	Quartierverein Gäuggeli
O-Loe	Quartierverein Loë
IG Gruobhof	Interessensgemeinschaft Kinderspielplatz Gruobhof
A-AHR	Amt für Hochbau und Raumplanung FL
A-AJF	Amt für Jagd und Fischerei GR
K-SG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformationen Kanton St. Gallen

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation - Öffentliche Mitwirkung Februar 2025

Auswertung der Rückmeldungen, Stand 05.03.2025




Allgemeine Anmerkungen

BG-Organisation	BG-Organisation	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung, Bemerkung	Bilder	Umgang mit Antrag	Für
P-Bättig	Privatperson	Neue Busslinie, Igis-Landquart über die LUXwiesenstrasse	Es kann doch nicht sein, dass nochmals eine Buslinie erstellt wird, obwohl es schon beim MamaRosa und in der Stationsstrasse eine Haltestelle gibt. Diese Kosten und der Ausbau der Strasse ist eine Zumutung für die Bürger und Anwohner. Erst wurde das Fahrverbot eingeführt und jetzt soll die Strasse verbreitert werden.	Kostenbelastung der Steuerrzahler Umwelt- und Naturbelastung. Nutz und Kulturwiesen werden zubetoniert. Die jetzigen Busse sind tagsüber nicht genug ausgelastet, ausser am Morgen und Abend ist der Bus fast leer. Es ist zumutbar, die wenigen Schritte von den Haltestellen zu Fuss zu gehen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Berger	Privatperson	Fahrverbot	Richtung Spielplatz Kreuzwiesestrasse – Luxwiesenstrasse Kreuzwiesestrasse – Luxwiesenstrasse als Buslinie Umweltverträglichkeit breiter Strassen?	Gut soweit Stark frequentierte Strasse Nein Landwirtschaftl. Verschandelung		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Cadalbert	Privatperson	Linienführung Bus	Der Bus sollte über die Stationsstrasse – Hauptstrasse geführt werden und nicht eine ungünstige Linienführung neu geplant werden.	Keine optimale Linienführung, Strassen viel zu schmal, Gefährdung des Personenverkehrs, Schulweg mit Fahrverbot		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Carigiet	Privatperson	Waffenplatz Chur	Das Rossbodenareal liegt wie ein Riegel zwischen Chur und Felsberg. Es unterbricht die Velo- und Fussverbindung entlang des Rheins und zwingt die Nutzer, den Umweg längs der lauten Autobahn zu nehmen. Die öffentliche Nutzung ist eingeschränkt, Naherholung mit Schiesslärm ist nicht möglich. Dabei ist es die grösste Grünfläche in Stadtnähe, geeignet als öffentlicher Park, gerade auch für die Bewohner von Chur West. Wie im STEK 2050 ist keine Entwicklung dieses Gebiets vorgesehen, da mit einem Verbleib der Armee auch in Zukunft gerechnet wird. Das Potential des Rossbodens zur Freizeitnutzung ist hoch, die Attraktivität kann durch Bepflanzung (Biodiversität), Wasserwege, Teiche, Brunnen, Sitzbänke und andere Massnahmen erhöht werden.	Die Zeit der Stadtkasernen und siedlungsnahen Schiessanlagen ist abgelaufen. Der Wegzug der Armee wird in naher Zukunft erfolgen, wie in allen anderen Schweizer Städten, die ihre Kasernen in siedlungsferne Gebiete ausgelagert haben. Ihr Entwurf behandelt das Waffenplatzareal als weissen Fleck, dabei könnte es sich zum Central Park of Greater Chur entwickeln. Es kann nicht sein, dass Sie diesen wichtigen Ort mit keinem Wort erwähnen. Ich bitte um Ergänzung, ausgehend vom Szenarium, dass die Stadt oder der Kanton von ihrem Rückkaufsrecht (Kaufvertrag 1947) machen.		Prüfung bei Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
P-Franken	Privatperson	Buslinienverlauf über Luxgasse	Statt des geplanten Verlaufs über die Luxwiesenstrasse nach Igis/Rathaus, wäre ein Verlauf über Papiermühleweg-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse-Kantonsstrasse denkbar und damit unter Umgehung der Luxgasse entlang der Parzelle Verschnals	An der Luxgasse, Parzelle Verschnals befindet sich ein gut ausgebauter und sehr schöner Spielplatz, der häufig von Kindern (auch Kleinkindern) und deren Eltern frequentiert wird. Gleichzeitig wird die Luxgasse als Schulweg genutzt. Der Spielplatz mit seinem kleinen Vorplatz (eine kleine Ausbuchtung) ist als Begegnungszone zu werten und verträgt sich nicht mit dem Vorbeifahren eines Busses von typischerweise mehr als 11 m Länge und einer Breite, die nahezu die gesamte Fahrbahnbreite beansprucht.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Gisep	Privatperson	Busführung Igis/LQ	Andere Busführung (auf bestehender aufbauen)	Naherholungsgebiet: Kein zusätzlicher Verkehr, Fahrverbot Spielplatz / Pumptrack (soll auch für ÖV gelten), Bus durch Wohnquartier unsinnig, wenn anders möglich, Kinder / Spaziergänger / Jogger / Velofahrer ..., Drastische Erhöhung des Verkehrs durch Quartier, Massiver Ausbau der (Quartier-)Strassen notwendig Zusätzlich erfolgte auch ein Brief mit umfassender Begründung an die Gemeinde.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart


P-Halbheer	Privatperson	Neue Buslinie Richtung Tardis	Diese Buslinie ist völlig absurd und Verschwendung von Steuergeldern	Es besteht jetzt schon eine Buslinie, die die Leute resp. die vielen Schüler von Igis nach Landquart transportiert zum Oberstufenschulhaus und weiter zum Bahnhof Landquart. Die wenigen Leute, die mit den öffentlichen Transportmitteln nach Tardis müssen, haben 2 Alternativen 1. Den bestehenden Bus nehmen bis Bahnhof und dann zu Fuss mit der Unterführung kommt man direkt ins Tardis - Outlet. 2. zu Fuss zum Bahnhof Igis und mit der RHB direkt zum Bahnhof Landquart. pendelt 2 mal pro Stunde		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Heusser	Privatperson	Busführung Igis/Landquart	Andere Busführung (auf bestehender ausbauen)	Naherholungsverkehr: kein zusätzlicher Verkehr, Fahrverbot Spielplatz/Pumptrack soll auch für ÖV gelten, Sicherheit für Fussgänger, Kinder (Schule und Kindergarten)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
R-Prättigau-D	R-Prättigau-D	Schnittstellen zum Prättigau	Verkehr (MIV, ÖV, LV) als gemeinsames Thema (Abstimmung mit der Regionalplanung Prättigau/Davos)	Das Agglomerationsprogramm hat im Bereich Verkehr verschiedene Bezüge zur Nachbarregion Prättigau/Davos. Die N28 und die RhB-Linie sind für den Verkehr in und aus dem Prättigau (und nach/von Davos, Engadin) essenziell. Entsprechend hohes Gewicht hat eine funktionierende Verkehrsdrehscheibe Landquart aus Sicht der Region Prättigau/Davos.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger. (betrifft Massnahme ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart aus AP 4G)	Gemeinde Landquart
R-Prättigau	R-Prättigau		Strassenverkehr / MIV / Tourismusverkehr in Landquart (u.a. S. 61, S. 150 Hauptdokument)	Die geplanten Massnahmen rund um den N13-Anschluss Landquart für die Erhöhung der Kapazitäten sind sehr wichtig. Es ist zu hoffen, dass diese sich trotz der prognostizierten weiteren Verkehrszunahme bewähren und die Stausituationen wenigstens nicht weiter zunehmen (Zuständigkeit ASTRA). Die bereits umgesetzten Lenkungsmassnahmen zu Spitzenzeiten Tourismusverkehr auch entlang der N28 sind unbedingt beizubehalten.		Kenntnisnahme.	ASTRA
R-Prättigau	R-Prättigau		Schienenverkehr (RhB, SBB)	Um den Schienenverkehr als Alternative zur überlasteten Strasse möglichst attraktiv zu gestalten, ist der Wechsel SBB/RhB in Landquart so gut wie möglich zu konzipieren. Mit den bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen und grossen Investitionen im Bahnhof Landquart wird viel verbessert. Bei der künftigen Fahrplangestaltung sollten die Bedürfnisse der zahlreichen Berufspendler aus dem Vorderprättigau ebenso hoch gewichtet werden wie die Bedürfnisse des Tourismusverkehrs in Richtung Davos/Klosters und Engadin.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger. (betrifft Massnahme ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart aus AP 4G)	Gemeinde Landquart

SP Chur	SP Chur	Churer Grundordnung	Die Projekte des AP5G haben engen Bezug zur Churer Grundordnung, welche bekanntlich in Revision ist und bisher über keine wirksamen partizipativen Gefässe verfügt. Wir nutzen diese Vernehmlassung deshalb auch dazu, um auf einige unserer Anliegen hinsichtlich der Revision Grundordnung hinzuweisen. Zudem fordern wir zeitnahe Runde Tische zu den komplexeren Projektgebieten.			Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	Einhausung A13 (Chur Süd -Chur Nord	Die A13 von Anschluss Chur Süd (exkl) bis Chur Nord (inkl) komplett einzuhausen. Die gewonnenen Flächen sind für Erholung und Biodiversität und Stromgewinnung (Solar) zu nutzen. Diese Forderung ist prioritär, da sie Kernthemen (Siedlung, Landschaft und Umwelt MIV) betrifft			Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplan Strasse
P-Roffler	Privatperson	Öffentlicher Verkehr / Multimodalität	Buserschliessung Tardis, Landquart	Fahrverbot Spielplatz-Kreuzwiese wegen Fahrsicherheit (wieso nicht für ÖV?) geplante Bushaltestellen fast gleich weit weg wie bisherige Sicherheit für viele Primarschüler:innen und Sekschüler:innen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	Busführung Igis/LQ	Buserschliessung Tardis/ Landquart	Ich benütze oft den ÖV und die bestehende Bushaltestelle bei Mammarsa ist in 6 Minuten gut erreichbar. Für unser Quartier bringt diese geplante Buslinie überhaupt keine Vorteile, die Nachteile überwiegen! Themen sind z.B Erholungsgebiet für Spaziergänger, Sportler, Kinder (Spielplatz) Schulweg: viele Schüler sind mit dem Velo unterwegs, natürlich nebeneinander, Chaos ist da perfekt! Verkehr wird in die Quartiere geholt, Sicherheit für alle ist gefährdet und unzumutbar ohne Trottoir! Fahrverbot beim Spielplatz hat sich bewährt! Mit einem Bus widerspricht sich dies!!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
U-Carroccia	Unternehmen	Neue Busführung	Bereits bestehende Busführung ausbauen oder anpassen	In der Nähe der Freihofstrasse steht bereits eine Bushaltestelle Fahrverbot beim Spielplatz soll bleiben und auch für den ÖV gelten. Die Luxgasse ist ein Spazierweg und ein sicherer Schulweg für die Schüler der Oberstufe Landquart! Keinen zusätzlichen Verkehr in das Wohnquartier bringen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
U-Carroccia	Unternehmen		Bestehende Bushaltestelle an der Kantonsstrasse belassen oder verschieben	Die vorgesehene Bushaltestelle an der Freihofstrasse ist für uns nicht günstig gelegen. Der haltende Bus blockiert unsere Zufahrt für Mitarbeiter, Kunden oder Anlieferungen per LKW		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

O-Haldenstein	O-Haldenstein		Bahnhof Haldenstein als kleine Verkehrsdrehscheibe aufwerten	Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass der Bahnhof Haldenstein eine zentrale Rolle nicht nur für unser Dorf, sondern auch für die mittelfristigen Entwicklungsgebiete der Stadt Chur spielt. Der Bahnhof sollte im Rahmen des Agglomerationsprogramms als kleine Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr aufgewertet und besser in die Verkehrsinfrastruktur eingebunden werden. Eine solche Aufwertung würde die Erreichbarkeit von Haldenstein und den umliegenden Gebieten deutlich verbessern und einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs leisten.		Der Bahnhof Haldenstein weist im Vergleich zu den definierten Verkehrsdrehscheiben ein geringes Verkehrsangebot auf. Er wird zwar nicht als Verkehrsdrehscheibe definiert, soll jedoch hinsichtlich Intermodalität, kombinierter Mobilität und Zugang ans Fuss-/Velowegnetz auch aufgewertet werden (vgl. Handlungsbedarf, Teilstrategien).	Stadt Chur
O-Haldenstein	O-Haldenstein	Weiterentwicklung Ortskerne	Ortskerne Haldenstein mit Potenzial für Aufwertung	Darüber hinaus begrüsst der Verein Dorf Haldenstein die Absicht, die Ortskerne qualitativ hochwertig weiterzuentwickeln. Hier sehen wir insbesondere in Haldenstein noch grosses Potenzial. Der Dorfplatz könnte weiter aufgewertet werden, um ihn als lebendigen Treffpunkt und sozialen Mittelpunkt des Dorfes zu stärken. Zudem weisen die Hauptverkehrsachsen enge Trottoirs auf, die den Bedürfnissen der Quartierbewohnerinnen und -bewohner nicht immer gerecht werden. Hier könnten die Verkehrsanlagen quertiertauglicher gestaltet werden, um die Sicherheit und Attraktivität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende zu erhöhen. Der Verein Dorf Haldenstein ist gerne bereit, sich aktiv in die weiteren Planungsprozesse einzubringen und steht für einen konstruktiven Dialog zur Verfügung.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	Mitwirkung	Die Mitwirkungsfrist ist sehr kurz. Diese müsste mindestens 3 Monate dauern, bestenfalls 6 Monate. Echte Mitwirkung ermöglicht man zudem auch durch öffentliche Infoveranstaltung. Dann kann die Bevölkerung sich aktiv und intensiver mit der Vorlage beschäftigen.	Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bevölkerung und zivilgesellschaftlicher Organisationen sind ungenügend. Gemäss Richtlinie AP des Bundes ist genügend Zeit einzuräumen. Die aktuelle Vernehmlassungsfrist von 30 Tagen ist zu kurz bei einem Dossier in diesem Umfang und Komplexität.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-VCS	O-VCS	Alltagstauglichkeit für alle Nutzergruppen	Die Gestaltung von raumwirksamen Massnahmen müssen partizipativ mit den Quartierbewohner:innen/der Dorfbevölkerung entwickelt werden. Dabei sind die Bedürfnisse von allen Nutzergruppen zu berücksichtigen und alle Massnahmen auf ihre Alltagstauglichkeit zu überprüfen.	Kinder, Senior:innen und Familien haben ein vielfältigeres und komplexeres Bewegungsbedürfnis und nutzen verschiedene Mobilitätsformen. Sie sind zudem auch auf hochwertige Aufenthalts- und Möglichkeitsräume im Siedlungsraum angewiesen.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-VCS	O-VCS	Innere Verdichtung	Die innere Verdichtung, mit insbes. neuen Wohnnutzungen, hat zur Folge, dass es zu einer Verkehrszunahme des MIV kommt. Dort müssen Massnahmen zur Verkehrsreduktion getroffen werden: Weniger Parkplätze und eine bewusste Förderung von autofreien und autoarmen Siedlungen. Dazu braucht es durchdachte Freiraumkonzepte, die grüne Flächen auszonieren, die für die Bevölkerung frei bleiben. Eine dichtere Stadt braucht auch mehr erlebbare und nutzbare Aussenräume.	Es sollen Zonen für autofreies und autoarmes Wohnen ermöglicht und gefördert werden. Der ÖV muss dort priorisiert und zusätzliche Fahrten und Routen frühzeitig eingeplant werden.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden

O-VCS	O-VCS	Autobahnüberdachung A13	Die A13 soll vom Anschluss Chur Süd bis Chur Nord teilweise oder insgesamt eingehaust und/oder überdacht werden. Die gewonnenen Flächen stehen dann neu für Erholung, Biodiversität und Stromgewinnung zur Verfügung.	Die Lärmbelastung in den Wohnquartieren Rheinquartier II, Sardona, Lacuna, Wiesental, Masans und Haldenstein sowie in Tourismus- und Erholungseinrichtungen (Camping und Sportanlagen Obere Au) durch den Verkehr der A13 ist zu gross und wird mit der erwarteten Verkehrszunahme noch weiter zunehmen. Die Lebensqualität ist stark reduziert und der Naherholungsraum und der Raum für Tier und Natur stark beeinträchtigt. Bild 1: VCS Vision-Autobahnüberdachung		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplan Strasse
P-Bachmann	Privatperson	ÖV Tardis	Erschliessung mit ÖV Industriegebiet Tardis scheint sinnvoll. Kombination mit Gebiet Luxgasse/Luxwiesenstrasse/Freihofstrasse unverständlich für mich	Siehe Punkte unten		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Bus	O-Bus	Feedback	Wir haben keine Änderungen oder Ergänzungen	Die Dokumente sind sehr umfassend und verständlich formuliert. Danke vielmals In der Massnahmendokumentation haben wir zwei Themen aufgenommen, die uns wichtig erscheinen und wir hervorheben möchten.		Kenntnisnahme.	-
IG Gruobhof	IG Gruobhof	Geplante Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse»	Naherholungsgebiet schützen: «Kinderspielplatz Gruobhof» und Pumptrack, Spazierwege	Wir, von der ehem. IG «Kinderspielplatz Gruobhof» haben vor 25 Jahren mit dem damaligen Gemeindevorstand und dem Gemeindepräsident Ernst Nigg nach einem geeigneten, verkehrsarmen Ort für einen Kinderspielplatz in Igis/Landquart gesucht und ihn auch an der Luxgasse gefunden. Damals haben wir sogar bewusst auf die Parkplätze beim Spielplatz verzichtet. Idealerweise wären diese von uns an der Stationsstrasse geplant gewesen, damit der letzte Strassenabschnitt (in Spielplatzumgebung) zu Fuss hätte bewerkstelligt werden können. In der Zwischenzeit wurden Parkplätze in Spielplatznähe gebaut. Aber seit mehr als einem Jahr hat die Gemeinde ein Fahrverbot für die unberechtigte Durchfahrt des Abschnitts «Luxgasse» aufgestellt, was wiederum FÜR die Sicherheit der Besucher:innen des Kinderspielplatzes und Pumptracks sorgt 😊! Die geplante Buslinie (Abschnitt «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse») wirkt der Idee eines sicheren Naherholungsgebiets mit Spielplatz, Pumptrack und Spazierweg entgegen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
IG Gruobhof	IG Gruobhof	Geplante Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse»	Sicherer Schulweg von Igis nach Landquart und umgekehrt gewährleisten.	Neue Buslinie bringt grösseres Verkehrsaufkommen auf Schulweg mit sich. Kindergärtner:innen und Primarschüler:innen der unteren Klassen werden diesen Streckenabschnitt der Luxgasse nicht mehr alleine gehen können. Jetzt ist es eine sichere Strecke, die von den Eltern und Kindern geschätzt wird.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Lacuna	O-Lacuna	Innere Verdichtung	Die innere Verdichtung zur Gewinnung von zusätzlichem Wohnraum wird unterstützt.	Das Ziel muss sein, Autoarme Quartiere und eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze. Die Pflicht zur Erstellung von Parkgaragen und Parkplätzen müssen angepasst werden, die Anzahl der zu erstellenden Plätze muss reduziert werden.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Lacuna	O-Lacuna	Mitwirkung	Die Frist zur Vernehmlassung ist zu kurz.			Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Lacuna	O-Lacuna	Mitwirkung	Warum wurden keine öffentlichen Anlässe zum Agglomerationsprogramm durchgeführt?	Öffentliche Anlässe hätten das Interesse für Stellungnahmen massiv erhöht.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

P-Fasciati	Privatperson	OV 5.1 Buserschliessung Tardis	Fraglicher Bedarf neuer Buslinie Igis – Outlet Tardis	Linienführung führt an stark bewohnten Dorfteilen vorbei		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Fasciati	Privatperson	Allg.		Der ganze Entwurf ist so umfangreich und für viele (auch für mich) zu unübersichtlich (wo finde ich was) und unverständlich, das sich wohl nur sehr wenige damit befassen oder das „Studium“ nach kurzer Zeit aufgeben. Denke so ein Projekt überfordert so manchen „Komunalpolitiker“. Weniger ist manchmal mehr.		Die Inhalte des Agglomerationsprogramms sind durch den Bund vorgegeben und lassen sich nicht stark vereinfachen.	AP
O-Pro Infirmis	O-Pro Infirmis		Planungsgrundlagen Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.	Im urbanen Bereich sind die Grundlagen des BehiG's zu berücksichtigen. Bei der Planung sind die baulichen Anforderungen der «VSS 640 075 Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» einzuhalten. Begründung: bei den schon realisierten Projekten wurde teilweise keine lückenlose Führungskette für Fussgänger erstellt, Randsteine wurden nicht behindertengerecht eingesetzt und die Fussgänger nicht getrennt von dem übrigen Verkehrsteilnehmer geführt.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-Pro Infirmis	O-Pro Infirmis		Vermeidung von Mischverkehr Trennung der Einzelnen Verkehrsteilnehmer: Fussgänger, Radfahrer, Autoverkehr	Im urbanen Bereich ist der Fussgängerbereich getrennt von den Radfahrern zu führen. Begründung: Einhaltung BehiG und «VSS 640 075 Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum»		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-Pro Infirmis	O-Pro Infirmis		Trennung Fussgänger von Radfahrer Im Urbanen Umfeld sind Radfahrer von den Fussgängern getrennt zu führen.	Im urbanen Bereich ist der Fussgängerbereich getrennt von den Radfahrern zu führen. Begründung: Einhaltung BehiG und «VSS 640 075 Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum».		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-Pro Infirmis	O-Pro Infirmis		Einsetzen Hindernisfreie Randsteine im urbanen Bereich. Damit Randsteine für sehbehinderte- und Blinde Personen sowie für Rollstuhlfahrer funktionieren, müssen Randsteine gemäss «VSS 640 075 Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» eingesetzt werden.	Die Randsteine sind gemäss «VSS 640 075 Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» zu erstellen. Die Hinweise für den Einsatz der Randsteine finden sich auch auf den Projektierungsgrundlagen, Randabschlüsse des TBA-Graubündens.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-Pro Infirmis	O-Pro Infirmis		Zusammenhängendes Fusswegnetz	Die Fussgängerführung muss für sehbehinderte- und Blinde Personen zusammenhängend, als lückenlose Führungskette erstellt werden, damit auch Personen, welche auf einen Blindenstock angewiesen sind, sich orientieren können.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
A-AHR	A-AHR	Allgemein	Keine	Wir bedanken uns für das Zusenden der Unterlagen zur 5. Generation des Agglomerationsprogramms Chur und für die Möglichkeit zur Stellungnahme.		Kenntnisnahme.	-
A-AHR	A-AHR	Allgemein	Keine	Die raum- und verkehrsplanerischen Überlegungen für die Gebiete angrenzend an Liechtenstein können generell nachvollzogen werden.		Kenntnisnahme.	-
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	Mitwirkung	Die 30-tägige Mitwirkungsfrist von 30 Tagen ist viel zu kurz und nur für "Insider" wahrnehmbar. Ich fordere für zukünftige Planungen eine breit angelegte Mitwirkung.			Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	Innere Verdichtung	Die innere Verdichtung zur Gewinnung von zusätzlichem Wohnraum wird allgemein gefordert. Das ist kritisch zu hinterfragen, da daraus häufig eine Verkehrszunahme des MIV einhergeht. Das ist zu vermeiden.	Schaffung von Zonen für autoloses / -armes Wohnen, öV-Angebote, bevor die Quartiere verdichtet sind und sich die Bewohnenden auf das Auto "eingerichtet" haben		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	Einhausung A13 Chur West (Süd) - Chur Nord	Die A13 ist vom Anschluss Chur Süd (exkl.) bis Chur Nord (inkl.) komplett einzuhausen. Die gewonnenen Flächen sind für Erholung, Biodiversität und Stromgewinnung (solar) zu nutzen. Diese Forderung ist prioritär, da sie mehrere Kernthemen (Siedlung, Landschaft und Umwelt, MIV, FVV) betrifft.	Die Lärmbelastung in den Wohnquartieren Rheinquartier II, Sardona, Lacuna, Wiesental, Masans und Haldenstein sowie in Tourismus- und Erholungseinrichtungen (Camping und Sportanlagen Obere Au) durch den Verkehr der A13 ist zu gross und wird mit der erwarteten Verkehrszunahme noch weiter zunehmen. Die Lebensqualität ist stark reduziert, der Naherholungsraum beeinträchtigt. Es wurde viel in den Naherholungsraum investiert (FVV Chur-Haldenstein mit Pardislabrücke, Spiel- und Grillplatz Haldenstein, ...). Der Lärm ist bei der Ursache, nicht an seinem Wirkungsort zu bekämpfen. Hervorragend auch die Visualisierung des VCS.		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplan Strasse
O-BHS	O-BHS	Umfang		Aufgrund des überwältigenden Umfangs der aufliegenden Dokumente und deren Komplexität bleibt die Vernehmlassung auf einzelne Punkte beschränkt		Kenntnisnahme.	-
O-BHS	O-BHS	Nachhaltigkeit		Agglomerationsprogramme haben den Anspruch, die Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsplanung in einer bestimmten Region mit Blick auf eine nachhaltige Raumentwicklung aufeinander abzustimmen. Eine nachhaltige Entwicklung ist definiert als eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. Nachhaltiges Handeln bedingt also, unseren Energie- und Ressourcenverbrauch so weit zu reduzieren, dass er die planetaren Grenzen nicht überschreitet. Dies verlangt nach einer radikalen Konsumreduktion – auf allen Ebenen. Darauf müsste das Aggloprogrmm basieren, andernfalls kann es den postulierten Nachhaltigkeits-Anspruch gar nicht erfüllen. Nachhaltige Entwicklung ist für den Bund und die Kantone im Übrigen keine freiwillige Aufgabe. Artikel 2 («Zweck») der Bundesverfassung erklärt die Nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel, und Artikel 73 («Nachhaltigkeit») fordert Bund und Kantone dazu auf, «ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen anderseits» anzustreben.		Das zitierte Nachhaltigkeitsziel konfliktiert mit anderen in Verfassung und Gesetzen verankerten Zielen. Die sich daraus ergebenden Abwägungen und Priorisierungen - auf Gesetzesstufe - können durch ein Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden.	
P-Klaiss	Privatperson	Busführung Igis	Busführung nicht bei der Siedlung und auf dem Feldweg beim Spielplatz vorbei Verständlich, dass das Siedlungsgebiet Schalmans auch Nähe einer Busstation angeschlossen sein soll. Busführung über Obermühleweg bis Kreuzung Holzschleiferweg Busstation bei der Kreuzung und Drehpunkt für den Bus	Vor ca. 1.5Jahren hat die Gemeinde darüber abgestimmt, dass diese Strecke Verkehrsfrei werden soll. Gründe: Sehr genutzter Feldweg für Schulkinder / Jogger / Fahrradfahrer Spielplatz ist stark frequentiert von Klein bis Gross genutzt. Die Kinder meistern den Weg alleine. Wenn das Maisfeld hoch ist – ist es unübersichtlich – Verkehr kann nicht kreuzen usw. Bushaltestelle Obermühleweg /Holzschleiferweg: Wäre für die Einwohner Schalmans Näher / Kostengünstiger da keine Strasse verbreitert werden soll. Buschauffeur hätte ein «angenehmeres» Fahren als über den Feldweg – Risiko eines Unfalls minimiert (Ich nutze rege den Bus und sehe wie die Chauffeure in Zeitnot sind/ ungeduldig werden immer wieder auch mal aufs Gas drücken – dies wäre auf dem Feldweg fatal.)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Müller	Privatperson	PV5.1 Busführung Tardis Landquart	Die Busführung soll nicht wie geplant umgesetzt werden – die bestehenden Haltestellen decken den Bedarf der Bewohnerinnen und der Bewohner gänzlich ab.	Zerstörung des Naherholungsgebiets für Igis und Landquart. Die heutigen Haltestellen «Landquart Fabriken» und «Igis Kreuzwiese» genügen vollumfänglich und sind für die Bewohnerinnen und Bewohner nicht weit zu erreichen (ca. 5 – 15 Minuten). Im Vergleich dazu sind die Haltstellen in Chur auch erst in 15 – 20 Minuten erreichbar.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Mitwirkung	Echte Mitwirkung ermöglichen: Öffentliche Infoveranstaltung durchführen, Mitwirkungsfrist deutlich verlängern.	Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bevölkerung und zivilgesellschaftlicher Organisationen sind ungenügend. Gemäss Richtlinie AP des Bundes ist genügend Zeit einzuräumen. Die aktuelle Vernehmlassungsfrist von 30 Tagen ist klar zu kurz bei einem Dossier in diesem Umfang und Komplexität. Eine Eingabe in dieser Zeit ist für Laien eine Überforderung.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

O-Netzwerk	O-Netzwerk	Mitwirkung	Ausgestaltung der raumwirksamen Massnahmen sind partizipativ zu entwickeln. Dabei sind die Bedürfnisse und Blickwinkel von Frauen, Kindern und Minderheiten besonders zu berücksichtigen.	Die aktuelle Planung wird noch zu oft aus männlicher Perspektive heraus entwickelt. Kinder, Senioren und Familie etc. bewegen sich anders durch den öffentlichen Raum. Siehe z.B. https://lehrgang-gendersensibles-planen-und-bauen.events.sia.ch/		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Wirkungskontrolle	Indikatoren ergänzen für Klimahitze, Landschaft, Biodiversität, Partizipation			Die Wirkungskontrolle ist vom Bund vorgegeben und stützt sich auf 5 Indikatoren (MOCA). Zusätzliche Indikatoren sind vom Bund nicht vorgesehen, darum keine Anpassung.	-
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Churer Grundordnung, Bezug	Kein Ausbau von (Auto-)Verkehrsinfrastruktur ohne Partizipation auf Quartierebene.	Die Projekte des AP5G haben engen Bezug zur Churer Grundordnung, welche bekanntlich in Revision ist und bisher über keine wirksamen partizipativen Gefässe verfügt. Es werden laufend Fakten geschaffen, bevor die Bevölkerung sich äussern könnte. Das sehen wir kritisch. Wir nutzen diese Vernehmlassung deshalb auch dazu, um einige Hinweise z.H. der Revision Grundordnung anzubringen. Zudem fordern wir zeitnahe Runde Tische auf Quartierebene zu den komplexeren Projektgebieten.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Innere Verdichtung	Verdichtung muss immer neue baukulturelle Qualitäten schaffen, und darf nicht einfach mehr Wohnfläche pro Person bedeuten.	Aktuell werden grosse Wohnungen und Einstellhallen gebaut für wenig Menschen mit Zerstörung der Grünräume. Diese Form von Verdichtung lehnen wir ab.		Kenntnisnahme.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Einhausung A13 Chur West (Süd) - Chur Nord	Die A13 ist vom Anschluss Chur Süd (exkl.) bis Chur Nord (inkl.) komplett einzuhausen. Die gewonnenen Flächen sind für Erholung, Biodiversität und Stromgewinnung (solar) zu nutzen. Diese Forderung ist prioritär, da sie mehrere Kernthemen (Siedlung, Landschaft und Umwelt, MIV, FVV) betrifft.	Lärmbelastung, Flächenverbrauch, Zerschneidung Naherholungsgebiete und Langsamverkehrswege		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplan Strasse
O-Netzwerk	O-Netzwerk	ISOS	Sämtliche Planungen und Bauprojekte sind bezüglich Vereinbarkeit mit dem ISOS zu überprüfen und ggf. anzupassen.	Im Perimeter liegen einige Ortsbilder, welche im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder) enthalten sind.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Klimaschutz und Biodiversität	Wir begrüssen die Aufnahme der Thematik Klimaschutz und Biodiversität/Landschaft ins AP5. Die vorgeschlagenen Massnahmen gehen jedoch zu wenig weit und müssen verstärkt werden.			Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk	Ablehnung Ausbau MIV-Verkehrsinfrastruktur	Wir lehnen den weiteren Ausbau der MIV-Verkehrsinfrastruktur ab. Insbesondere fordern wir die Streichung der St. Luzibrücke und des 3. Autobahnanschlusses, auch in den kant. Programmen. Zudem gilt es eine nachhaltige Verkehrsverbindung auf die Lenzerheide zu entwickeln.	Wir begrüssen, dass beide Vorhaben im AP5 nicht eingeplant sind.		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA; Stadt Chur

P-Nicolussi	Privatperson	Öffentlicher Verkehr / Multimodalität	Buserschliessung Tardis, Landquart	erst erstellt man ein Fahrverbot Spielplatz-Kreuzwiese und nun möchte man eine Busverbindung einführen geplante Bushaltestellen fast gleich weit weg wie bisherige – dafür entsteht grosser Aufwand und kosten? Sicherheit für viele Primarschüler:innen und Sekschüler:innen Sicherheit für den Spielplatz und deren Besucher		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Pro Velo	O-Pro Velo	Stadt- und Strassen als Lebensraum	Es ist sehr zu begrüessen, dass das APG5 sich verstärkt einem ganzheitlichen Mobilitäts- und Raumnutzungs-Gedanken zuwendet, bei dem Fuss und Velo-Verkehr gestärkt werden			Kenntnisnahme.	-
O-Loe	O-Loe	Mitwirkung	Echte Mitwirkung ermöglichen: öffentliche Mitwirkungsveranstaltungen durchführen, Mitwirkungsfrist deutlich verlängern.	Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bevölkerung sind ungenügend. Gemäss Richtlinie AP des Bundes ist genügend Zeit einzuräumen. Die aktuelle Frist von 30 Tagen ist für eine öffentliche Mitwirkung bei einem derart wichtigen und umfassenden Thema zu kurz. Gerade Quartiervereine, wo erst informiert und Meinungen gefasst werden müssen, haben als interessierte Organisationen kaum die Möglichkeit, sich umfassend und fundiert einzugeben. Echte Partizipation erfordert öffentliche Information.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Loe	O-Loe	Revision Grundordnung Chur	Partizipation auf Quartiersebene ist zentral.	Öffentliche Information wäre entscheidend, um der Bevölkerung die Zusammenhänge zw. AP 5G und der Revision Grundordnung Chur sowie entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Insbesondere in Bezug auf die Verkehrsplanung und Freiraumgestaltung sind die quartierspezifischen Bedürfnisse zentral.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
P-Rappo	Privatperson	Quartierschliessung	Buslinie belassen, wie dies jetzt ist und Haltestelle neu bei Mamma Rosa Abzweigung	Dies ist keine Quartierschliessung, lediglich eine Umleitung der Buslinie		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rappo	Privatperson	Quartierstrasse		Heutzutage ist überall geplant, Verkehr aus den Quartieren fernzuhalten. Hier wird das Gegenteil bewirkt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rappo	Privatperson	Schulweg		Die Strecke von Kreuzwiese Richtung Spielplatz wird täglich als Schulweg von Fussgängern und Velofahrern benutzt (Kindergärtner / Primarschüler / Oberstufenschüler)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rappo	Privatperson	Spazierweg		An Wochenenden viele Fussgänger / Spaziergänger auf dieser Strecke unterwegs.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rappo	Privatperson	Kosten		Strasse muss vergrössert werden – Steuerzahler zahlen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

P-Rappo	Privatperson	Mehrwert / Positives?		Gibt es KEINEN / Gibt es NICHTS		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Schmid	Privatperson	ÖV Landquart / Schalmans	Wir unterstützen die bessere ÖV-Erschliessung des Gebiets Luxwies/Schalmans	Das Gebiet Luxwiesen / Schalmans in Landquart wird in den Unterlagen zu Recht als «ungenügend erschlossen» bezeichnet.		Kenntnisnahme.	Gemeinde Landquart
P-Schneider	Privatperson	Organisation		Ich bin Präsidentin des Quartiervereins Plessur-Scaletta. Die Eingabe ist jedoch persönlich.		Kenntnisnahme.	-
P-Schneider	Privatperson	Öffentliche Mitwirkung	Eine Pressekonferenz, Onlinestellen des Dokumentes und ein Monat Rückmeldefrist reichen für eine öffentliche Mitwirkung nicht aus.	Öffentliche Mitwirkung spricht auch Laien an. Aufbau und Sprache/Codierung der Dokumente (Planungssprache) stellen eine grosse Hürde dar. Gehört man keiner Organisation an, die bereits in den Planungsprozess eingebunden ist, ist eine Meinungsäusserung kaum möglich. Für eine ernst gemeinte öffentliche Mitwirkung müssten Brücken gebaut werden.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
P-Schneider	Privatperson	Teilstrategie Siedlung/Teilstrategie Verkehr	In Bezug auf den Fussverkehr müssten diese enger verflochten sein.	Die innere Dynamik der Stadt, die Bedürfnisse und Wege der Stadtbewohner(innen) im Alltag, werden gegenüber Arbeitsverkehr und Transit auffallend vernachlässigt. Dies gilt grossflächig für das Rheinquartier, das sich in einem Planungsvakuum zu befinden scheint.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
SP Imboden	SP Imboden	Mitwirkung	Mitwirkungsfrist mind. 3 Monate	Die Mitwirkungsfrist ist angesichts der umfangreichen Dokumente viel zu kurz.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Imboden	SP Imboden	Mitwirkung	Öffentliche Informationsveranstaltungen durchführen	Die betroffene Bevölkerung ist nicht informiert, welche Weichen für die Agglomeration Chur gestellt werden.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Imboden	SP Imboden	Haupt- und Massnahmendokument	Es sind möglichst vollständige Mitwirkungsunterlagen abzugeben.	Der Bericht hat noch zu viele Lücken (gelbe Stellen). Dadurch fehlen zum Teil Bewertungsgrundlagen und die Lesbarkeit ist erheblich eingeschränkt.		Kenntnisnahme.	AP
SP Imboden	SP Imboden	Haupt- und Massnahmendokument		Die Berichte enthalten viele Wiederholungen und genau gleiche Textpassagen.		Kenntnisnahme.	AP
O-Stadtverein	O-Stadtverein	Nutzungskonflikte	Diese werden erwähnt, aber nicht ausgedeutet.	Beim sog. «Langsamverkehr» werden stets Fuss- und Velowege gemeinsam genannt. Faktisch liegt hier ein recht hohes Konfliktpotential: z.B. am Mittenberg und am Pizzokel; ein E-Bike wird zu Unrecht zum Langsamverkehr gezählt etc.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
U-Uehli	Unternehmen	Verkehrsstrom Tardis	Der Verkehrsstrom von der Mühlestrasse zu Tardis ist weiter zu Prüfen. Einen Autobahnanschluss Apfelwuhr sowie weitere Verkehrslenkungsmassnahmen können die Stausituation beim Kreisel Outlet und Tardis Nationalstrasse entschärfen. Bei der Verbindung Deutsche Strasse - Mühlestrasse werden zusätzliche Verkehrsteilnehmer die Tardissituation belasten.			Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Gemeinde Landquart, Gemeinde Zizers
P-Kurath	Privatperson	Busführung Igis/LQ	Änderung geplante Busführung.	Spielplatz / Naherholungsgebiet / bestehendes Fahrverbot: «Eine Busführung beim heutigen Spielplatz und Pumptrack macht keinen Sinn. Es hat sehr viele Kleinkinder und Familien mit Kinderwagen auf dieser Strasse!»		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Hartmann	Privatperson	Busführung Igis/LQ	Sinnloses und übrissenes Projekt, typisch Kanton und Verkehrsplaner Genauso wie dir vor rund 1 ½ eingeführte neue Fahrverbotsregelung Igis Aktuelle Verbindungen zum Bahnhof genügen, zudem Direktbus Igis-Chur	Gesamtes Projekt ersatzlos sofort stornieren		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation - Öffentliche Mitwirkung Februar 2025

Auswertung der Rückmeldungen, Stand 05.03.2025



Hauptdokumentation

Wer?	Wer?	Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung, Bemerkung	Umgang mit Antrag	Für
P-Cadalbert	Privatperson	5	66	Tardis	Die geplante Neuerschliessung Tardis hat nichts mit der neuen Busführung übers Feld zu tun.	Tardis kann über die bestehende Busführung erschlossen werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Cadalbert	Privatperson	5	66	Buslinienführung	Die neue Buslinienführung ist nicht geeignet	<ul style="list-style-type: none"> - Vor ca. 1.5 Jahren wurde aus Sicherheitsgründen ein Fahrverbot für die Luxgasse (Bereich Spielplatz) eingeführt. - Dieses Quartier (Region) ist ein Naherholungsgebiet für Familien, Kinder und Sportler - Die alte Linienführung über Stationsstrasse eignet sich bestens, auch für eine spätere Erschliessung Tardis. - Die Luxwiesenstrasse besteht aus EFH mit Ausrichtung nach Süden (Garten, Sitzplätze etc). Die Buse haben eine erhöhte Sitzposition, dadurch ist kein Sichtschutz mehr gewährleistet. - Zusatzverkehr in ein Quartier bzw. Quartierstrasse zu bringen finde ich nicht zielführend! Bei dieser geplanten Linienführung hat hauptsächlich Fussgänger, Kleinkinder, Sportler und Velofahrer, welche massiv durch die grossen Fahrzeuge gefährdet werden. 	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Cadalbert	Privatperson	5	67	Strassenbreite	Die Strassenbreite ist absolut nicht geeignet für Buse	Die Luxwiesenstrasse ist auch bei einer Verbreiterung auf 6 m nicht für den Busverkehr geeignet. An freien Arbeitstagen hat es grossen Personenverkehr, hauptsächlich Familien mit Kindern und Kinderwagen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Cadalbert	Privatperson	5	67	Trottoir	Kein Verzicht auf Trottoir	Dies ist der Kindergarten- und Schulweg unserer Kinder! Auf ein Trottoir kann bei Busverehr nicht verzichtet werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Carigiet	Privatperson		120	Siedlungsnahes Erholungsgebiet (Abb 59)	Areal Waffenplatz Chur Rossboden als Naherholungsgebiet aufgeführt Rheinsand (linksrheinisch) kein Naherholungsgebiet	An Schiesstagen ist der Waffenplatz gesperrt, eine tägliche Nutzung ist nicht gegeben. Die militärische Nutzung des Waffenplatzes dürfte in naher Zukunft enden. Diese Option sollte in Betracht gezogen werden, ebenso die durchgängige Nutzung der Areale Rossboden und Rheinsand und die Gestaltung eines öffentlichen Volksparks.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Chur
P-Carigiet	Privatperson		131	Fuss- und Veloverkehr (Abb 65)	Die Verbindung Chur-Felsberg führt entlang der Autobahn. Der viel benutzte Weg entlang des Rheins/Rheinpromenade ist nicht aufgeführt, weil nicht durchgängig befahrbar (Sperrung der Militärbrücke)	Die attraktive Rheinstrecke als kürzeste Verbindung von Chur über Felsberg nach Tamins soll als Hauptverbindung aufgewertet werden.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton

P-Carigiet	Privatperson		134	Durchgehend erlebbarer Flussraum, Abb. 68	Zwischen Chur und Felsberg ist der Rhein nicht durchgehend erlebbar, die blaue Linie müsste beim Waffenplatz eine Lücke aufweisen.	Die Rheinpromenade ist eine attraktive, verkehrslärmfreie Verbindung nach Felsberg. Sie sollte ausgebaut und verschönert werden.	Anliegen auf regionaler / kantonalen Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton
P-Carigiet	Privatperson		154	Strasse Felsberg-Tamins	Die Fortsetzung Felsberg-Chur via Militärbrücke erscheint nirgends, auch nicht als Netzlücke	Die attraktive linksrheinische Strasse von Tamins nach Chur ist – zum Ärger vieler Radfahrer und Fussgänger – während Tagen und Wochen gesperrt.	Anliegen auf regionaler / kantonalen Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton
P-Carigiet	Privatperson		163	Fussverkehr, Abb. 74	Die Rheinpromenade nach Felsberg ist nicht eingetragen, auch nicht als Wanderweg	An Wochenenden wird die Strecke viel frequentiert, wochentags weniger, weil mit Sperrungen zu rechnen ist.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	Kanton
P-Franken	Privatperson	6.4	112	Handlungsbedarf APG 5G	Der Handlungsbedarf für den öffentlichen Verkehr an der Luxgasse ist nicht gegeben	Für Erschliessung des Kinderspielplatzes mit dem ÖV besteht kein Bedarf, sondern läuft der naturgemässen Nutzung des Spielplatzes entgegen (besondere Unfallgefahr)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
G-Trim	G-Trim	4.3.1.	42	Landschaftliche Struktur Abschnitt "Talboden", letzter Satz	Verschiedene Stränge von Hochspannungsleitungen beeinträchtigen ferner das Landschaftsbild, wobei die bestehende Windenergieanlage das Landschaftsbild ebenso prägt und den technischen Charakter der Landschaft weiter verstärkt.	Die Hochspannungsleitungen sind seit Jahrzehnten ein Bestandteil unserer Landschaft und prägen das Landschaftsbild, inwiefern jedoch von Beeinträchtigung die Rede ist, unterliegt einer subjektiven Beurteilung. Vor diesem Hintergrund wäre der Vollständigkeit halber – u. a. weil beides mit der Energieversorgung zusammenhängt – auf die landschaftliche Prägung der bestehenden (und geplanten) Windenergieanlage hinzuweisen. Ohne diesen Zusatz ist das Geschriebene eine subjektive Auffassung. Die textliche Ergänzung stammt fast wortwörtlich aus dem Erläuternden Bericht zum Kantonalen Richtplan Graubünden (Festsetzung Windenergiegebiet Nr. 9 "odlis" Teil B, Chur). Eventualiter ist – im Sinne der Objektivität – auf den letzten Satz zu verzichten.	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt: Letzter Satz wird gestrichen "Verschiedene Stränge von Hochspannungsleitungen beeinträchtigen ferner das Landschaftsbild." im Sinne Antrag Eventualiter. Begründung: Zu Beginn des Absatzes steht, dass der Talboden u.a. durch Energieinfrastrukturen geprägt ist, das schliesst auch Hochspannungsleitungen mit ein. Der letzte Satz ist darum redundant und kann gestrichen werden.	AP
P-Gisep	Privatperson	5	66	Tardis	Tardis kann unabhängig von der Busführung erschlossen werden	Hat nichts mit Busführung übers Feld zu tun	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Gisep	Privatperson	5	66	Buslinienführung	Die neue Route ist nicht geeignet	Die Ausrichtung der Häuser an der Luxwiesenstrasse ist gegen Süden. Alle Mitfahrer im Bus können den Häusern in den Garten schauen. Privatsphäre wird völlig aufgehoben.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

P-Gisep	Privatperson	5	67	Strassenbreite	Busführung über Stationsstrasse / Kantonsstrasse weiterlaufen lassen	Alles ausser 2 Haltestellen wäre vorhanden und gegeben. Quartierstrassen dermassen ausbauen ist nicht sinnvoll	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Gisep	Privatperson	5	67	Trottoir		Verkehr wird erhöht, die Notwendigkeit des Trottoirs nicht gegeben? Bitte kommen Sie einmal an einem sonnigen Tag ins Quartier. Dann sehen Sie, wie viele Fussgänger und Bewegungsfreudige sich hier aufhalten.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Gisep	Privatperson	5	68	Fruchtfolgefächern	Alles, was verbaut ist, ist verbaut	Wie möchte man diese kompensieren? Was ist definitiv und verbindlich vorgesehen?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Gisep	Privatperson	5	68	ÖV-Frequenz		36 Frequenzen pro Linie: wie viele Busse sind das während des Tages? Wie bereits oben gesagt: Diese Busse fahren alle durch ein gut frequentiertes Naherholungsgebiet mit vielen Kindern, Familien, die einfach nur die verkehrsarme Gegend geniessen. Fahrradfahren, Dreirad üben, Rollerblades ... Alles ist möglich in einer verkehrsarmen Region, seit 1.5 Jahren sogar mit Fahrverbot. Will man das einfach unbeachtet lassen?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Gisep	Privatperson				Günstigere Variante	Der Beibehalt der Buslinie über die Stationsstrasse kommt dem Steuerzahler zugut, da nicht zwei Strassen komplett neu ausgebaut werden müssen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Heusser	Privatperson	5	66	Tardis	Tardis kann unabhängig von der Busführung erschlossen werden	Hat nichts mit Busführung über Feld zu tun	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Heusser	Privatperson	5	67	Strassenbreite	Busführung über Stationsstrasse/Kantonsstrasse weiterlaufen lassen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Heusser	Privatperson	5	67	Trottoir		Verkehr wird erhöht, es hat so viele Kinder und andere Fussgänger	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

P-Heusser	Privatperson	5	68	Fruchtfolgefächern	Alles verbaut was verbaut werden kann		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Heusser	Privatperson	5	68	ÖV Frequenz		36 Frequenzen pro Linie, wie viele Busse verkehren?	Es ist eine Buslinie vorgesehen	Landquart
P-Heusser	Privatperson	5	66	Bushaltestelle	Bushaltestelle für das Wohnquartier wäre nicht gut gelegen	Gerade mal 200m weniger als zur Fabriken Haltestelle	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
R-Prättigau	R-Prättigau	8.4.1.	137	Buslinie Landquart – Seewis/Grüsch – (Schiers)	Die bis Ende 2024 betriebene Buslinie Landquart-Ganda-Grüsch-Seewis (90.201) wurde mit Umsetzung Transreno praktisch aufgehoben (nur noch direkte Fahrten Lq.-Seewis an Randzeiten) und durch die Verbindung Seewis-Schiers ersetzt. Dadurch ist auch das Arbeitsgebiet in Grüsch (mit Trumpf etc.) mit ÖV schlechter erschlossen als bisher. Diese Option sollte im Auge behalten werden.	Die Buslinie Schiers-Grüsch/Seewis-Landquart könnte auch eine Alternative sein, wenn die RhB betriebliche Probleme (Verspätungen S-Bahn > Anschlussbrücke in Landquart) nicht in den Griff bekommt und auf der Schiene bessere Lösungen nicht möglich sind.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
R-Prättigau	R-Prättigau	8.4.4.	142	Alltagsveloverkehrsrouten im Rheintal / Anschluss Prättigau	Bei der Planung dieser Route soll der Anschluss aus der Region Landquart ins Prättigau bzw. umgekehrt im Auge behalten werden.	Der Alltagsverkehr Velo kann auch im vorderen Prättigau gut gefördert werden. Für Berufspendler, SchülerInnen, Einkaufende aus dem vorderen Prättigau aus/in Richtung Landquart, Chur, Herrschaft gerade mit E-Unterstützung eine sehr gute Option.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton
R-Viamala	R-Viamala	4.1	31	Raumstruktur heute	«... respektive Richtung Thusis ...»	Die räumliche Vernetzung, die Überlegungen und der Planungshorizont ziehen sich nicht nur ins Domleschg, sondern bis zum Regionalzentrum Thusis.	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt: 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.	AP
R-Viamala	R-Viamala	9.1	145	Grundsätze	«Die Koordination ... Amt für Raumentwicklung.»	Diese Koordination mit den Nachbarregionen fiel aus unserer Sicht zu schwach oder eben erst mit der jetzigen Vernehmlassung viel zu spät aus.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
P-Rohrer	Privatperson	5	66	Tardis	Erschliessung ab neuem Kreisel gibt Sinn und ist notwendig.	Grosses Einzugsgebiet mit vielen Beschäftigten und Kunden (Outlet).	Kenntnisnahme.	Landquart
P-Rohrer	Privatperson	5	67	Fruchtfolgefächern	Bestehende Infrastruktur nutzen	Grosse Kosten, bestehende Fruchtfolgefächern werden verbaut und irgendwo pseudomässig kompensiert. Zudem werden bestehende Fruchtfolgefächern kleiner, lohnt sich das noch für den Bauern diese zu pachten?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

P-Rohrer	Privatperson	5	67	Sicherheit	Mit vorgeschlagenen Massnahmen wird die Sicherheit zu wenig gewährleistet	Die Luxgasse und der Holzschleifweg wird von vielen Fussgängern, Kindern (Spielgruppen, Kindergarten und Schüler) wie Velo-Mopetfahrer (Oberstufenschüler) als sichere, mit Fahrverbot geschützte Verbindung genutzt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Rohrer	Privatperson	5	67	Naherholungsgebiet	Spaziergänger, Sportler und Velofahrer	Breitere Strassen führen unweigerlich zu mehr privaten Verkehr, plus noch die zusätzlichen Busverbindungen	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Rohrer	Privatperson	5	67	Quartier	Zusätzlicher unnötiger Verkehr	Siehe oben	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Rohrer	Privatperson	5	67	Geschwindigkeit	Breitere Stassen	Breitere Strassen verführen zu noch mehr unangepassten Geschwindigkeiten, wie das auch im jetzigen Zustand Luxwiesenstrasse/Luxgasse immer wieder beobachtet werden kann. Alle Einfahrten führen auf diese Strasse inklusive die Durchgangsverbindung zwischen Luxwiesenstrasse 7 und 9 (Kinder fahren teilweise ungebremst auf die Luxwiesenstrasse!)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Rohrer	Privatperson	5	67	Trottoir	Luxwiesenstrasse	Ohne Trottoir, grössere Gefährdung für die Fussgänger, (siehe oben, Geschwindigkeiten)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
R-Sargans	R-Sargans	4.1	33	Übergeordnete Einbettung / Bezug zum Raum Sargans / Mels	Im Bericht ist genauer darzulegen, inwiefern die funktionale Bezugnahme im AP5 im Bereich Verkehr bei den Massnahmen aufgenommen wird.	Im Bericht wird die funktionale Verflechtung der Gemeinden der Bündner Herrschaft zum Raum Mels / Sargans erwähnt. Mit Ausnahme des Staumanagements an Wochenenden wird dann keine weitere Aussage dazu gemacht.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
R-Sargans	R-Sargans	4.4.3.	61	Kapazitätsbelastung Verzweigung Sargans	Die geplanten Nationalstrassenbauvorhaben sind hier zu berücksichtigen.	Thematik der Belastung an Spitzenzeiten ist erkannt. An dieser oder anderer Stelle wäre ein Bezug zu den Nationalstrassenbauvorhaben in diesem Raum wichtig.	Die geplanten Projekte Pannestreifenumnutzung, Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) zwischen Thusis und Sargans und Kapazitätserweiterung N13 Reichenau - Rothenbrunnen werden im Exkurs Verkehrsmanagement Kanton Graubünden beschrieben.	AP
R-Sargans	R-Sargans	4.4.4.	65	S-Bahn St.Gallen / S12 Chur – Landquart – Maienfeld – Sargans	Keine.		Kenntnisnahme.	-

R-Sargans	R-Sargans		70	Erweiterung Gültigkeitsbereich BüGA bis Sargans	Eine Abstimmung der Tarifverbunde TransReno und Ostwind wird angeregt.	Die heute existierende Lücke zwischen den beiden Tarifverbunden Ostwind und TransReno erschwert die ÖV-Nutzung in und zwischen den benachbarten Agglomerationen bzw. Regionen. Das relativ neue „Modulabo“ BüGA verbessert die Situation für Pendelnde, für Gelegenheitsreisende bleibt die Situation aber komplex.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton AEV
R-Sargans	R-Sargans	4.4.9.	81	Verkehrsmanagem nt	Keine.	Die Region nimmt die Darlegung des Exkurses zum Verkehrsmanagement des Kantons Graubündens, und namentlich der Phase 3, zustimmend zur Kenntnis.	Kenntnisnahme.	-
R-Sargans	R-Sargans	6.3	107ff	Gesamtverkehr, MIV, Verkehrssicherheit	Keine, die Region wird sich formell im Rahmen des Sachplans Verkehrs dazu äussern.	Die Region nimmt die Darlegung des Exkurses zum Sachplan Verkehr zustimmend zur Kenntnis.	Kenntnisnahme.	-
R-Sargans	R-Sargans	7	127ff	Teilstrategie Öffentli- cher und kombinierter Verkehr	Es wird beantragt, die Strategie ÖV-1 dahingehend zu ergänzen, dass ein systematischer und schneller S-Bahn-Betrieb nicht nur die Siedlungsgebiete, Zentren und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration Chur miteinander verbindet, sondern langfristig auch direkte und umsteigefreie ÖV-Direktverbindungen in die benachbarten funktionalen Räume geschaffen werden.	Gestützt auf die Entwicklungsprognosen für die Agglomeration Chur im Bereich Siedlung sowie auch dem für die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie den daraus zu erwartenden Pendlerbeziehungen regen wir an, langfristig auch Überlegungen für schienen- und strassengebundene ÖV-Direktverbindungen aus dem Raum Landquart/Chur nach Werdenberg-Liechtenstein und weiter nach Feldkirch zu prüfen. Dies kann langfristig ebenfalls einen Beitrag zur Entlastung der MIV-Infrastruktur sowie zu einem Modal-Shift leisten. Diese Bestrebungen werden langfristig auch seitens Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein weiterverfolgt.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur		III	Zukunftsbild + alle Teilstrategien	Klimaziel Netto Null + Klimaanpassung ergänzen gemäss Zielen Bund, Green Deal GR und kommunale Klimastrategien wie insbes. Stadt Chur.	Wir begrüssen die Erwähnung der Klimaziele und der Stadtklimainitiative in den Texten. Auf der Zielebene fehlt jedoch der Bezug zu den Klimazielen von Bund, GR und der Stadt Chur.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur		III	Teilstrategie Siedlung	Biodiversitätsziel Siedlung ergänzen gemäss Biodiversitätsstrategien Bund und Kanton GR Aufbau + Sicherung ökologische Infrastruktur ergänzen ISOS ergänzen	Wir begrüssen die Bearbeitung von Landschaft und Biodiversität. Auf der Zielebene fehlt jedoch der Bezug auf die nationalen und kantonalen Strategien sowie auf das ISOS.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur		III	Teilstrategie Siedlung	Ergänzen: Sicherung + Ergänzung Freiraumangebot	Fehlt auf Zielebene	Anliegen ist bereits im AP5G enthalten: Im Zielbild steht "gut erreichbare..."Freiräume als Zielzustandsbeschreibung. Auf den "Mangel" wird im Handlungsbedarf hingewiesen (zu wenig gut erreichbar etc., die Sicherung und Ergänzung ist dann in der Konsequenz in der Teilstrategie Siedlung unter S5 enthalten.	AP
SP Chur	SP Chur		III	Teilstrategie Landschaft	Biodiversitätsziel ergänzen gemäss Biodiversitätsstrategien Bund und Kanton GR ISOS umsetzen.	Wir begrüssen die Bearbeitung von Landschaft und Biodiversität. Auf der Zielebene fehlt jedoch der Bezug auf die nationalen und kantonalen Strategien.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur		III	Teilstrategie Verkehr	Dem Zuwachs der Gesamtverkehrsmenge des MIV ist deutlich wirksamer und verbindliche zu begegnen. Reduktionsziel, Verkehrsaufkommen und Modalsplit sind zu ergänzen.	Das vorliegende Massnahmenpaket reicht noch nicht aus für eine klimafreundliche Verkehrswende. Wir fordern zudem erneut die Umsetzung des Reduktionsauftrags im Churer Gesetzes "661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr", beschlossen in der Volksabstimmung vom 5. März 1989, Art. 1.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	AP

SP Chur	SP Chur		III	Umsetzungsstand mit Zielvorstellungen AP 5G	Zielsetzung verschärfen: Anteil MIV am Modalsplit senken auf 50%	Vorgeschlagenes Ziel von 63% ist nicht vereinbar mit den Klimazielen.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	AP
SP Chur	SP Chur			Hauptbericht Ymi/vcs	Klimaziele und die Biodiversitätsstrategie werden neu berücksichtigt. Es sollen auch mehr Frei- und Grünräume entstehen und zur Siedlungsqualität beitragen. Zudem wird eine hitzeangepasste Gestaltung angestrebt.	Dazu braucht es nun aber die nötigen Massnahmen in den Projekten. Wie Reduktion MIV und oberirdischen PP, unversiegelte Plätze, Freiraumkonzepte.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur			St.Luzibrücke Ymi/vcs Giulia Flavia	Die St. Luzibrücke wird als sehr nötig notiert, wir fordern eine Grundsatzdiskussion zu ihrem Nutzen. Postauto-/Stadtbusverbindungen ins Schanfigg ist zu optimieren, schaffen einer sicheren Veloverbindung –ohne Umweg über St. Luzibrücke RhB, Kapazitätssteigerung und Gepäcktransport ausbauen.	Besser in die Arosabahn investieren, als in die St. Luzibrücke. Durch den Bau der Brücke werden Probleme verschoben und nicht gelöst. Gepäckaufgabe mit Zug / Arosa Anreize in Ticketing schaffen, ÖV Anreise soll mit Preisreduktion oder Gutschein in Restauration belohnt werden.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA, AEV
SP Chur	SP Chur					Es braucht dringend attraktive Alternativen zur MIV-Anreise auf die Lenzerheide.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
U-Carroccia	Unternehmen	5	66	Tardis	Das Tardis soll öffentlich erschlossen werden, aber nicht mit einer Busführung übers Feld	Für die Anwohner besteht bereits eine Bushaltestelle an der Kantonsstrasse. Es macht keinen Sinn, 150 m davon entfernt an der Freihofstrasse eine zusätzliche Bushaltestelle zu errichten. Vorschlag: die aktuelle Haltestelle an der Hauptstrasse verschieben.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
U-Carroccia	Unternehmen	5	67	Strasse ausbauen	Busführung über Stationsstrasse/ Kantonsstrasse belassen	Die Luxwiesenstrasse müsste um das doppelte ausgebaut werden, jedoch ohne Trottoir. Dies wäre mit dem neuen Verkehrsaufkommen für die vielen Fussgänger nicht mehr sicher.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
U-Carroccia	Unternehmen	5	68	Fruchtfolgeflächen		Wie und wo sollen diese Flächen kompensiert werden?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
O-VCS	O-VCS		III	Zukunftsbild + alle Teilstrategien	Klimaziele und Biodiversitätsstrategie werden neu berücksichtigt. Es sollen mehr Frei- und Grünräume entstehen und zur Siedlungsqualität beitragen. Zudem wird eine hitzeangepasste Gestaltung angestrebt. Die Stadtklima-Initiative wird dabei positiv erwähnt. Das Klimaziel Netto Null und die nötige Klimaanpassung müssen deshalb gemäss den Zielen von Bund, dem Kanton (Green Deal) und den kommunalen Klimastrategien ergänzt werden.	Dazu braucht es folgende Massnahmen: Die Reduktion des MIV und der oberirdischen PP, unversiegelte Plätze und Parkflächen, Freiraumkonzepte.	Vieles ist im AP schon enthalten, insbesondere die Thematik Entsiegelung, Reduktion MIV, Freiraumkonzepte etc. Es gilt nun diese Ansätze umzusetzen und gestützt auf die dabei gemachten Erfahrungen, in folgenden APs Anpassungen zu prüfen.	AP

O-VCS	O-VCS		III	Teilstrategie Verkehr	Dem Zuwachs der Gesamtverkehrsmenge des MIV ist deutlich wirksamer und verbindlich zu begegnen. Reduktionsziel Verkehrsaufkommen und Modalsplit ergänzen.	Das vorliegende Massnahmenpaket reicht noch nicht aus für eine klimafreundliche Verkehrswende. Die Anstrengungen sind deutlich zu verstärken. Wir fordern die Umsetzung des Reduktionsauftrags des Churer Stadtverkehrsgesetzes (661) Dem prognostizierten Verkehrswachstum muss mit effektiven und regional abgestimmten Massnahmen entgegengewirkt werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS			Umsetzungsstand mit Zielvorstellungen AP 5G	Zielsetzung verschärfen: Anteil MIV am Modalsplit senken auf 50%	Das vorgeschlagene Ziel von 63% ist nicht vereinbar mit den Klimazielen.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	
O-VCS	O-VCS			St.Luzibücke	Die Notwendigkeit der St. Luzibücke im Text streichen. Alternativprojekte: Optimierung Arosabahn Fussgänger auf Steg ausserhalb der Brüstung im Haldenrank Verbesserung Busverbindungen Chur –Schanfigg Schaffung einer sicheren und direkten Veloverbindung Chur-Schanfigg ohne Umweg über die St. Luzibücke. Komfortsteigerung Gepäck (Stauräume, Miete/Lagerung in der Destination. Anreize in Ticketing schaffen	Mit der St. Luzibücke wird der Verkehr zusätzlich zunehmen. Eine Temporeduktion (Tempo 40 in den Wohnzonen) auf der Arosa- wie auch auf der Malixerstrasse senken die Lärm- und Schadstoffbelastung.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA
O-VCS	O-VCS			Tourismus	Eine Direktverbindung mit Seilbahn vom Bahnhof Chur West - Dreibündenstein in die Ski- und Wandergebiete Lenzerheide und Arosa würde den MIV der Tagestouristen reduzieren.	Es braucht dringend attraktive Alternativen zur MIV-Anreise auf die Lenzerheide.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-VCS	O-VCS			Freiraumgestaltung	Aufhebung von best. Parkplätzen: Karlihof und Hof werden umgestaltet und autofrei. Die Reichsgasse soll zur Begegnungszone werden. Das stärkt die Fussgängerzone und die Wohnqualität in der Altstadt. Das soll auch in Quartieren passieren, nicht nur in der Altstadt, sondern auch im Rheinquartier, im Loequartier, im Welschdörfli, in Chur West ect.	Nicht nur für die Altstadt. Bevölkerungsdichte Stadtteile sind peripher angesiedelt und sollten gleichermassen mit Massnahmen berücksichtigt werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Chur
P-Bachmann	Privatperson	5	66-68	Neue Haltestelle Freihofstrasse	Weshalb dieser Standort?	MA Cedex sowie Bewohner der Quartiere dahinter bringt das kaum Vorteil, da bestehende Haltestelle bei Papierfabrik in der Nähe bereits besteht	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Bachmann	Privatperson			Buslinienführung Luxgasse	Quasi parallel zu vorhandener Kantonsstrasse Feldstrasse ausbauen?	Naherholungsgebiet, das rege benützt wird von Spielplatz-/Pumptrack-Besuchern, Familien mit Kinderwagen sind da oft unterwegs, Radfahrer jeden Alters, Spaziergänger, Jogger, Hundehalter	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

P-Bachmann	Privatperson				Sicherheit Schulweg nicht gewährleistet	Aus Quartieren fahren Schüler in Primarschule Igis und Oberstufenschüler von Igis nach Landquart	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Bachmann	Privatperson				Kosten?	Bitte bestehende Strassen nutzen	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Bachmann	Privatperson				Umwelt	Grosser Eingriff und Verlust von wertvollem Erholungsgebiet	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
IG Gruobhof	IG Gruobhof	ÖV5.1	67	Geplante Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» im Naherholungsgebiet	Naherholungszone «Spielplatz und Pumtrack» Geplante ÖV-Erschliessung beeinträchtigt Qualität in besagten Zonen.	Buslinie Kreuzwiese-Stationsstrasse-Kantonsstrasse besteht schon, ebenso die Bushaltestelle «Landquart, Fabriken». Zudem wäre so kein Ausbau der Strasse nötig. (Allenfalls müsste ein Ausstellplatz bei der Bushaltestelle «Landquart, Fabriken» erstellt werden oder diese entlang der Kantonsstrasse verschoben werden.) Steuergelder würden so gespart. Es gäbe so kein unnötiges Verkehrsaufkommen unmittelbar bei Spielplatz und Pumtrack. Die Gemeinde hat aus eben diesen Gründen der Sicherheit vor mehr als einem Jahr ein Fahrverbot «Luxgasse, Abschnitt Spielplatz» erlassen. Mehrere Benutzer:innen und Spazierende schätzen seit dem den autofreien Strassenabschnitt sehr.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
IG Gruobhof	IG Gruobhof	ÖV5.1	67	Geplante Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» im Naherholungsgebiet	Naherholungsgebiet: Spazierwege Qualität und Sicherheit nimmt ab.	Der Spielplatz und seine Umgebung gehören zu einem vielbesuchten Naherholungsgebiet. Spaziergänger:innen mit und ohne Kinderwagen, mit Kindern an der Hand oder mit Kindern daneben mit Trottinett, Jung und Alt, zu Fuss oder mit Fahrrad, mit und ohne Hund, nutzen den Abschnitt «Luxgasse-Holzschleifenweg-Schalman» für den Rundgang zum Schloss Marschlins/Ganda etc. oder zumindest den Spazierweg bis zum Spielplatz.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
IG Gruobhof	IG Gruobhof	ÖV5.1	67	Geplante Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» auf frequentierten Schulwegen	Schulweg von Primarschulkindern und Oberstufenkindern Schulwege werden unsicherer.	Die Luxgasse/Holzschleifenweg wird gerade zu Schulbeginn oder Schulschluss von Kindern und Jugendlichen benutzt, welche von Igis nach Landquart oder umgekehrt in die Schule laufen oder mit dem Fahrrad fahren. Gleichzeitig sind dies auch (vor allem morgens und mittags) die Stosszeiten der Busbetriebe. Bestehende Buslinie «Stationsstrasse, Kantonsstrasse» entschärft diese Problem. Der Schulweg bliebe so sicherer.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

IG Gruobhof	IG Gruobhof	ÖV5.1	66	Erschliessung «Tardis»	Buslinie Abschnitt «Tardis» Diese Buslinie bitte nicht über den Spielplatz/Pumptrack führen.	Wir befürworten die Erweiterung des ÖV-Netzes im Gebiet «Tardis». Dies soll aber nicht auf Kosten der bestehenden Qualität im Naherholungsraum und in Wohnquartieren geschehen. Buslinie «Tardis» muss nicht unbedingt in Verbindung mit Buslinie «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» gebracht werden. Dass das Gebiet Schalmans, Papiermühleweg etc. mal erschlossen werden muss, können wir nachvollziehen. Wäre dann aber nicht eine Lösung via Obermühleweg statt Freihofstrasse etc. möglich? (Abschnitt von der Kantonsstrasse bis höchstens zur Kreuzung Obermühleweg/Holzschleife weg) Dieser Abschnitt wäre kein Naherholungsgebiet und die Strasse/Buslinie befände sich auf der Nordseite der geplanten Überbauung und somit in einem bereits industrialisierten Gebiet. Allerdings müsste dann für diesen Abschnitt ein separater Veloweg geplant werden, damit die Sicherheit der Schüler:innen weiterhin gewährleistet wäre. Evtl. könnte man dort eine Haltestelle ähnlich wie «Trimmis Cholplatz» in Form einer Wendeschleife (kenne keinen Fachausdruck dafür ☺) gestalten. Diese Buslinie würde so weder in die Naherholungsgebiete noch in die Wohnquartiere eindringen. Spielplatz- und Pumptrackbesucher:innen, Spazierende könnten sich so sicherer fortbewegen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
IG Gruobhof	IG Gruobhof			Zusammenfassend	Mit der neu geplanten Buslinie (wir sprechen vom Abschnitt «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse»), sehen wir klar eine Qualitätsminderung unseres Naherholungsgebiets Spielplatz, Pumptrack, Schulweg, Veloweg, Spazierweg und der bestehenden Wohnquartiere.	Aus oben genannten Gründen ist unserer Meinung nach beim Abschnitt «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» - im Gegensatz zum Abschnitt Tardis - unserer Ansicht nach keine Notwendigkeit ersichtlich. Kann man doch mit der bestehenden Buslinie Stationssstrasse-Kantonsstrasse und der Haltestelle «Landquart, Fabriken» die Anwohner und Arbeitenden der Umgebung beinahe gleichermassen versorgen, wie dies mit der neuen Buslinie der Fall wäre. Der Preis, dieses Gebiet neu mit einer Buslinie zu erschliessen, empfinden wir als sehr hoch, da wir einen Sicherheits- und Qualitätsverlust in Spielplatz- und Pumptracknähe in Kauf nehmen müssten. Zudem ist und bliebe dieser Abschnitt «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» trotz allem ein Verbindungsweg für Schüler:innen, ein Spazierweg für Spielplatz- und Pumptrackbesucher:innen oder ganz allgemein ein Spazierweg. Wie geeignet ist dies dann für die Busfahrer:innen, wenn man sich andauernd mit den Fussgänger:innen und Velofahrer:innen arrangieren muss? Die IG «Kinderspielplatz» und viele Unterzeichnende hoffen, dass auf den Abschnitt «Kreuzwiese-Luxgasse-Holzschleifenweg-Luxwiesenstrasse-Freihofstrasse» der geplanten Buslinie verzichtet wird und man vor allem zu Gunsten der Kinder und ihrer Familien (seien es Einheimische oder Besucher:innen) eine geeignetere und	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
O-Lacuna	O-Lacuna	3.1	19	Modal Split	Der Zielwert 2040 des MIV von 63% ist nicht erreichbar. Wir fordern einen MIV-Anteil von max. 50% bis 2040.		Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	

O-Lacuna	O-Lacuna	3.2	25	Umsetzungsstand	Gemäss "Ampelfarbe" dunkelgrün ist z.B. die Massnahme 3901.004, 1G, 17 Städtische Tangentialbuslinie umgesetzt.	Wie bitte?	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt. Fehler wird korrigiert. Massnahme ist verzögert (orange) aufgrund hängiger Einsprachen.	AP
P-Fasciati	Privatperson	5	66	ÖV 5.1 Buserschliessung Tardis	Änderung Verlauf neuer Buslinie	Gemäss Angabe ist eine Erschliessung des Gebietes Tardis (wachsende Anzahl Arbeitsplätze) erforderlich. Die geplante Buslinie bedient aber ab Igis einen nicht stark bewohnten Teil im Gebiet Fabriken. Viele Arbeitnehmende wohnen aber im Gebiet Castalet, Lux, Gruobhof, Ziegelgut. Da wird keiner bereit sein mit der normalen Buslinie Richtung Landquart zu fahren und irgendwo auf den Tardisbus umzusteigen. Die Strecke ist viel zu kurz und eine Schnittstelle zwischen den Bussen (Umsteigemöglichkeit ist gemäss Plan nicht geplant. Weiter gibt es offensichtlich beim Spielplatz keine Haltestelle, würde wohl auch nicht viel bringen, da Benutzer aus Igis zu Fuss zum Spielplatz kommen. Auswärtige werden weiterhin das Auto benutzen. Diese Buslinie macht erst Sinn wenn im Gebiet Schalmans massiv Wohnraum geschaffen wird. Dazu würde es sicher Umzonung von wertvollem Landwirtschaftsland (flach, gut zu bearbeiten) benötigen. Da liegt die Vermutung nahe das die Buslinienführung im Gebiet Igis Landquart Fabriken diesem Zweck dienen soll?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
A-AHR	A-AHR	4	31ff	Nationalstrassennetz	Keine.	Unterstützen können wir insbesondere die Aussagen zur Situationsanalyse, dass das Nationalstrassennetz hauptsächlich am Wochenende aufgrund des ausgeprägten Tourismusverkehrs aus/nach Richtung Prättigau wie auch aus/nach Richtung Süden an seine Kapazitätsgrenze stösst. Hieraus resultiert einerseits Ausweichverkehr via St.Luzisteig und das Siedlungsgebiet von Balzers. Andererseits macht sich der hohe MIV-Anteil im Tourismusverkehr auch immer öfters auf dem Autobahnabschnitt Sargans Richtung St.Gallen negativ bemerkbar.	Kenntnisnahme.	-
A-AHR	A-AHR	5	89ff	Zukunftsbild	Keine.	Wir können das Zukunftsbild und den davon abgeleiteten Handlungsbedarf, die Teilstrategien und Massnahmen für die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr grundsätzlich nachvollziehen und begrüssen.	Kenntnisnahme.	-
A-AHR	A-AHR	7	122ff	Teilstrategie Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit	Es wird beantragt, die Strategie GV1 dahingehend anzupassen, als dass nicht nur das untergeordnete Netz im Siedlungsgebiet nicht unnötig vom MIV belastet werden soll, sondern auch Strassenverbindungen ausserhalb der Siedlungen nicht unnötig vom MIV belastet bzw. Ausweichverkehre verhindert werden sollen.	Mit Blick auf die Passstrasse zwischen Maiefeld und Balzers via St.Luzisteig sind auch langfristig geeignete Massnahmen zu ergreifen, dass kein zusätzlicher Ausweichverkehr nach Balzers erfolgt.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
A-AHR	A-AHR	7	127ff	Teilstrategie Öffentlicher und kombinierter Verkehr	Es wird beantragt, die Strategie ÖV-1 dahingehend zu ergänzen, dass ein systematischer und schneller S-Bahn-Betrieb nicht nur die Siedlungsgebiete, Zentren und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration Chur miteinander verbindet, sondern langfristig auch direktere und umsteigefreie ÖV-Direktverbindungen in die benachbarten funktionalen Räume geschaffen werden.	Gestützt auf die Entwicklungsprognosen für die Agglomeration Chur im Bereich Siedlung sowie auch dem für die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, letzteres vor allem in Liechtenstein, sowie den daraus zu erwartenden Pendlerbeziehungen möchten wir anregen, langfristig auch Überlegungen für schienen- und strassengebundene ÖV-Direktverbindungen aus dem Raum Landquart/Chur nach Liechtenstein und weiter nach Feldkirch zu prüfen. Dies kann langfristig ebenfalls ein Beitrag zur Entlastung der MIV-Infrastruktur sowie zu einem Modal-Shift leisten. Diese Bestrebungen werden langfristig auch von Seiten Liechtenstein weiterverfolgt.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	3.1	19	Modal Split	Der Zielwert 2040 des MIV von 63% ist unrealistisch. Hätte zur Folge, dass der MIV um rund 25% weiter zunähme. Das ist inakzeptabel. Ich fordere einen MIV-Anteil von max. 50% bis 2040.		Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	AP
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	3.2	25	Umsetzungsstand	Gemäss "Ampelfarbe" dunkelgrün ist z.B. die Massnahme 3901.004, 1G, 17 Städtische Tangentialbuslinie umgesetzt.	Wie bitte? Da ist noch gar nichts realisiert	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt. Fehler wird korrigiert. Massnahme ist verzögert (orange) aufgrund hängiger Einsprachen.	AP
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Landschaft	Ändern: Naherholungsgebiete weiterentwickeln-sichern/bewahren		Naherholungsgebiete mit Defiziten sollen zum Teil auch aufgewertet werden. "Sichern/bewahren" schliesst eine Verbesserung aus, Weiterentwicklung nicht. Darum bei bestehender Formulierung bleiben.	
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Es ist eine drastische Reduktion des Verkehrs anzustreben, insbesondere des MIV		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Strassenraum siedlungsverträglich abwickeln und aufwerten zu Gunsten des Langsamverkehrs		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Parkplätze reduzieren und Parkierung überkommunal abstimmen		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen zu Lasten der automobilen Verkehrsinfrastruktur		Solche Anliegen bedingen gesetzgeberische Anpassungen, sie lassen sich durch ein AP nicht erwirken.	AP
O-BHS	O-BHS		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Urbanes Netz und Veloabstellanlage für Veloverkehr optimieren zu Lasten der automobilen Verkehrsinfrastruktur		Solche Anliegen bedingen gesetzgeberische Anpassungen, sie lassen sich durch ein AP nicht erwirken.	AP
O-BHS	O-BHS	2.4	13	Mitwirkung und Kommunikation	Bei den nächsten Aggloprogrammen ist für die betroffene Bevölkerung ein echter Mitwirkungsprozess vorzusehen.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-BHS	O-BHS	3.1	19	MOCA-Indicator 1, Modal-Split	Ändern: Zielwert 2024 für den MIV-Anteil ist deutlich herabzusetzen, der Absenkpfad ist zu definieren.		Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	-

O-BHS	O-BHS	4.2.	33	Siedlung	Ergänzen: Im Aggloprogramm-Perimeter befinden sich mehrere Ortschaften, die im ISOS gelistet sind, also ein Ortsbild von nationaler Bedeutung aufweisen. Ihnen gilt ein besonderes denkmalpflegerisches Augenmerk. Wegleitend für eine nachhaltige, am Bestand orientierte und diesen respektierende Weiterentwicklung von Ortschaften ist der <i>ISOS-Leitfaden. Ortsbildschutz und Innenentwicklung</i> aus dem Jahre 2022. Bei allen das Ortsbild betreffenden Massnahmen ist die kantonale Denkmalpflege beizuziehen.		Das ISOS respektive die weiterführenden kantonalen Bestimmungen sind in der Karte der Ist-Analyse mit "schützenswerte Orte" ausgewiesen und werden danach in Zielen und Teilstrategien mit Qualität des Ortsbildes adressiert. Bei den verkehrlichen Aspekten ist der Ortsbildschutz explizit adressiert, so auch bei den Grundsätzen für die Strassenraumgestaltung. Diese werden in den Massnahmen mit berücksichtigt.	-
O-BHS	O-BHS	4.4	50ff	Verkehrssystem	Es gilt, an geeignetem Ort auf das IVS hinzuweisen, das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz. Nebst den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung gehören zum IVS auch Verkehrswege, welche von den Kantonen als solche von regionaler Bedeutung oder lokaler Bedeutung bezeichnet worden sind. Im IVS gelistete Objekte sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege sowie der Fachstelle des Bundes für den Bereich Schutz der historischen Verkehrswege. Im IVS gelistete Objekte dürfen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben (dazu gehören auch vom Bund mitfinanzierte Massnahmen) nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.		Das IVS ist als übergeordnete rechtliche Vorgabe einzuhalten, auch ohne explizite Nennung im AP.	-
O-BHS	O-BHS	5.3	90ff	Zukunftsbild Agglomeration 2040 - Siedlung	Es wäre zu ergänzen, dass eine nachhaltige Siedlungsentwicklung das Bestehende, also das, was schon da ist, zu respektieren hat, Entwicklung also stets aus dem Bestand heraus geschehen muss. Es gilt auch hier wieder auf die national bedeutenden, im ISOS gelisteten Ortsbilder hinzuweisen. Diese bedürfen einer besonderen denkmalpflegerischen Aufmerksamkeit und dürfen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.		Die Thematik ist u.a. auch bei der Teilstrategie "S4 Dörfliche Bebauungsstruktur erhalten und weiterentwickeln" thematisiert wie auch mit der Teilstrategie "S5 Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln".	-
O-BHS	O-BHS		93ff	Zukunftsbild Agglomeration 2040 – Verkehr und Infrastruktur	Es wäre zu ergänzen, dass die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur das IVS zu berücksichtigen hat.		Das IVS ist als übergeordnete rechtliche Vorgabe einzuhalten, auch ohne explizite Nennung im AP.	-
O-BHS	O-BHS	5.5	97	Quantitative Ziele bis 2040	Der MIV-Anteil beim Modal Split ist deutlich nach unten zu korrigieren.		Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	-

O-BHS	O-BHS	6.1	104	Handlungsbedarf Siedlungsqualität	Bei der Siedlungsentwicklung nach innen ist der Ortsbilschutz hoch zu gewichten. In den ISOS-Ortschaften sind die Schutzbestimmungen des ISOS zwingend zu berücksichtigen. Die qualitative Stadtentwicklung hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren. Das Davos Qualitätssystem definiert acht Kriterien, die eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung ausmachen: 1. Gouvernanz: Gute Planung und Verwaltung der Siedlungsentwicklung unter Einbeziehung aller relevanten Akteure. 2. Funktionalität: Die Siedlung erfüllt die Bedürfnisse ihrer Bewohner und bietet eine hohe Lebensqualität. 3. Umwelt: Umweltfreundliche und nachhaltige Entwicklung, die natürliche Ressourcen schützt und die Biodiversität fördert. 4. Wirtschaft: Wirtschaftlich tragfähige Entwicklung, die lokale Ökonomien stärkt. 5. Vielfalt: Förderung von sozialer und kultureller Vielfalt in der Siedlung. 6. Kontext: Berücksichtigung und Einbettung in den lokalen und regionalen Kontext. 7. Genius Loci: Bewahrung und Förderung des einzigartigen Charakters und der Identität des Ortes. 8. Schönheit: Ästhetisch ansprechende Gestaltung der gebauten Umwelt.		Das ISOS respektive die weiterführenden kantonalen Bestimmungen sind in der Karte der Ist-Analyse mit "schützenswerte Orte" ausgewiesen und werden danach in Zielen und Teilstrategien mit Qualität des Ortsbildes adressiert. Bei den verkehrlichen Aspekten ist der Ortsbilschutz explizit adressiert, so auch bei den Grundsätzen für die Strassenraumgestaltung. Diese werden in den Massnahmen mit berücksichtigt. Das Davoser Qualitätssystem ist implizit im AP mit berücksichtigt, einfach nicht mit derselben Wortwahl.	
O-BHS	O-BHS	6.2	105	Landschaft (und Umwelt): Erholung und Schutzinteressen	Es ginge vor allem darum, die Landschaft grösstmöglich zu schonen und sie nicht durch zunehmenden Konsum noch mehr zu belasten und zu zerstören. Parkierungsmöglichkeiten in Naherholungsgebieten sind zu unterlassen.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-BHS	O-BHS	6.2	106	Landschaft (und Umwelt): Kulturlandschaften	Als Teil der Kulturlandschaften sind auch die ISOS- und IVS-Objekte zu erwähnen		Die Kulturlandschaften sind qualitativ umschrieben ohne Auflistung der zahlreichen NHG-Inventare.	-
O-BHS	O-BHS	6.2	107	Landschaft (und Umwelt): Handlungsbedarf AP 5G	Für die Gestaltung der Siedlungsränder soll ein Gesamtgestaltungskonzept in qualitätssichernden und partizipativen Verfahren erarbeitet werden unter Berücksichtigung des Ortsbilschutzes (ISOS) und inkl. Detailkartierungen Landschaftselemente und Biodiversität. Dabei gilt es auch Auszonungen zu prüfen.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
O-BHS	O-BHS	6.3	107	GV-Modal Split	Der Anteil des MIV ist auf deutlich weniger Prozente zu reduzieren.		Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	-
O-BHS	O-BHS	6.3	109	Handlungsbedarf	Auf die Weiterverfolgung der Planung für den Autobahnanschluss Chur Mitte ist zu verzichten. Auf den 4-Spur-Ausbau Reichenau-Rothebrunnen ist zu verzichten. Auf die Weiterverfolgung der Querverbindung Schanfiggerstrasse (Brücke St. Luzi) ist zu verzichten.		Anliegen auf regionaler / kantonomer Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA / Chur

O-BHS	O-BHS	7.1	117	S2	In den urbanen Gebieten im Talboden werden ein kompaktes Siedlungsgebiet und eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung angestrebt verlangt (Verb ersetzen). Dazu werden bestehende Potenziale im Bestand unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes (ergänzen) genutzt und Baulücken überbaut sowie grössere unbebaute Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets mittels qualitätssichernder Verfahren (ergänzen) entwickelt.... Um eine gute städtebauliche Gesamtwirkung zu erreichen, werden zudem hohe Anforderungen an die städtebaulichen Qualitäten gestellt. Deshalb kommen der Berücksichtigung des Ortsbildschutzes (ISOS) und qualitätssichernden Verfahren eine hohe Bedeutung zu. Abbrüche sollen die Ausnahme, nicht die Regel sein, ganz im Sinne eines sanften Weiterbaus am Bestand. (ergänzen)		In der Strategie S2 steht die Verdichtung im Vordergrund, wobei eine hohe städtebauliche Qualität angestrebt wird. Spezifischer auf den Ortsbildschutz geht Strategie S5 ein "Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln", wobei in der Strategiekarte auch die ISOS-Objekte dargestellt sind.	-
O-BHS	O-BHS	7.1	118	S3	In den suburbanen Ortschaften wird die kompakte Weiterentwicklung gefördert, indem der Bestand quartierspezifisch erneuert und verdichtet wird; dem Ortsbildschutz (ISOS) wird dabei eine hohe Beachtung geschenkt. Abbrüche sollten die Ausnahme, nicht die Regel sein, ganz im Sinne eines sanften Weiterbaus am Bestand. (ergänzen)		In der Strategie S3 geht es um die Flächen ausserhalb der Ortszentren (vgl. Strategiekarte), trotzdem soll eine hohe ortsbauliche Qualität angestrebt werden.	-
O-BHS	O-BHS	7.1	118	S4	analog S 3 (oben): Ortsbildschutz, qualitätssichernde Verfahren und Abbruch als Ausnahme einbauen		Sinngemäss ist das enthalten (hohe ortsbauliche Qualität), die qualitätssichernden Verfahren werden auf Ebene Umsetzung in den Massnahmen adressiert.	-
O-BHS	O-BHS	7.1	118	S4	Siedlungsränder: Für die Gestaltung der Siedlungsränder soll ein Gesamtgestaltungskonzept in qualitätssichernden und partizipativen Verfahren erarbeitet werden unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes (ISOS) und inkl. Detailkartierungen Landschaftselemente und Biodiversität. Dabei gilt es auch Auszonungen zu prüfen.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-BHS	O-BHS	8.2	136	Qualitative Siedlungsentwicklung	Umschreiben und ergänzen: In den Siedlungsgebieten sind die Freiräume attraktiv gestaltet , wird auf eine Hohe Baukultur im Sinne des Davos Qualitätssystem geachtet.		Die attraktive Gestaltung der Freiräume ist ein anderes Thema als "Hohe Baukultur" es soll beibehalten werden.	-
P-Müller	Privatperson	5	66	Tardis	Die Erschliessung zu Tardis macht Sinn und wird begrüsst – keine Änderung Siehe in Massnahmendokumentation unten		Kenntnisnahme.	Landquart
O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Zukunftsbild + alle Teilstrategien	Klimaziel Netto Null + Klimaanpassung ergänzen gemäss Zielen Bund, Green Deal GR und kommunale Klimastrategien wie insbes. Chur.	Wir begrüssen die Erwähnung der Klimaziele und der Stadtklimainitiative in den Texten. Auf der Zielebene fehlt jedoch der Bezug zu den demokratisch legitimierten Klimazielen von Bund, GR und der Stadt Chur.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Teilstrategie Siedlung	Biodiversitätsziel Siedlung ergänzen gemäss Biodiversitätsstrategien Bund und Kanton GR Aufbau + Sicherung ökologische Infrastruktur ergänzen ISOS ergänzen	Wir begrüssen die Bearbeitung von Landschaft und Biodiversität. Auf der Zielebene fehlt jedoch der Bezug auf die nationalen und kantonalen Strategien sowie auf das ISOS.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Teilstrategie Siedlung	Ergänzen: Sicherung + Ergänzung Freiraumangebot	Fehlt auf Zielebene	Anliegen ist bereits im AP5G enthalten: Im Zielbild steht "gut erreichbare...."Freiräume als Zielzustandsbeschreibung. Auf den "Mangel" wird im Handlungsbedarf hingewiesen (zu wenig gut erreichbar etc., die Sicherung und Ergänzung ist dann in der Konsequenz in der Teilstrategie Siedlung unter S5 enthalten.	-

O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Teilstrategie Verkehr	Dem Zuwachs der Gesamtverkehrsmenge des MIV ist deutlich wirksamer und verbindlich zu begegnen. Reduktionsziel MIV-Verkehrsaufkommen UND Modalsplit ergänzen.	Das vorliegende Massnahmenpaket reicht noch nicht aus für eine klimafreundliche Verkehrswende. Die Anstrengungen sind deutlich zu verstärken. Wir fordern zudem erneut die Umsetzung des Reduktionsauftrags im Churer Gesetzes "661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr", beschlossen in der Volksabstimmung vom 5. März 1989, Art. 1. Dem prognostizierten Verkehrswachstum muss mit effektiven und regional abgestimmten Massnahmen entgegengewirkt werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen zu Lasten der <i>automobilen Verkehrsinfrastruktur</i>		Solche Anliegen bedingen gesetzgeberische Anpassungen, sie lassen sich durch ein AP nicht erwirken.	
O-Netzwerk	O-Netzwerk		III	Teilstrategie Verkehr	Ergänzen: Urbanes Netz und Veloabstellanlage für Veloverkehr optimieren zu Lasten der <i>automobilen Verkehrsinfrastruktur</i>		Solche Anliegen bedingen gesetzgeberische Anpassungen, sie lassen sich durch ein AP nicht erwirken.	
O-Netzwerk	O-Netzwerk	3.1		Umsetzungsstand mit Zielvorstell.AP5G	Zielsetzung verschärfen: Anteil MIV am Modalsplit senken auf 50%, Absenkpfad definieren.	Vorgeschlagenes Ziel von 63% ist nicht vereinbar mit den Klimazielen. Der Klimawandel kommt uns viel teurer zu stehen als eine rasche Verkehrswende. Packen wir sie an!	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk	4.4	50ff	Verkehrssystem	Es gilt, an geeignetem Ort auf das IVS hinzuweisen, das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz. Nebst den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung gehören zum IVS auch Verkehrswege, welche von den Kantonen als solche von regionaler Bedeutung oder als solche von lokaler Bedeutung bezeichnet worden sind. Im IVS gelistete Objekte sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln unter Einbezug der Fachstelle des Bundes für den Bereich Schutz der historischen Verkehrswege und der kantonalen Denkmalpflege. Sie dürfen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben (dazu gehören auch vom Bund mitfinanzierte Massnahmen) nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.	Fehlende Information	Gesetzliche Vorgaben gelten sowieso. Eine Auflistung sämtlicher Inventare und Gesetze ergibt keinen Mehrwert.	
O-Netzwerk	O-Netzwerk	5.3	90ff	Zukunftsbild Agglomeration 2040 - Siedlung	Es wäre zu ergänzen, dass eine nachhaltige Siedlungsentwicklung das Bestehende, also das, was schon da ist, zu respektieren hat, Entwicklung also stets aus dem Bestand heraus zu geschehen hat. Es gilt auch hier wieder auf die national bedeutenden, im ISOS gelisteten Ortsbilder hinzuweisen. Diese bedürfen einer besonderen denkmalpflegerischen Aufmerksamkeit und dürfen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.	Fehlende Information	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Netzwerk	O-Netzwerk	8.2	136	Qualitative Siedlungsentwicklung	Umschreiben und ergänzen: In den Siedlungsgebieten sind die Freiräume attraktiv gestaltet, wird auf eine Hohe Baukultur im Sinne des Davos Qualitätssystem geachtet.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

O-Pro Velo	O-Pro Velo	6.4	112	ÖV – Intermodalität	Zum kombinierten Verkehr besteht neben der systematischen Verbesserung der Rahmenbedingungen auch Handlungsbedarf schlicht bei der Schaffung von Angeboten. In keiner Massnahme (ÖV5.1-4) wird auf die Inter-/Multimodalität Bezug genommen, sondern fokussieren sich ausschliesslich auf den Busbetrieb. Damit muss der Handlungsbedarf explizit auch auf die Schaffung von Angeboten wie Bikesharing zielen, nicht zuletzt, um die Attraktivität des ÖV zu erhöhen.	Die Auswahl der Massnahmen müsste durch Thematiken des Umstiegs u.a. auf das Velo ergänzt werden (Parkplätze und Bikesharing). Ansonsten wird der Kapitel dem Titel nicht gerecht.	Anliegen ist an mehreren Orten bereits abgedeckt: Kap 6.4 Handlungsbedarf bei vergangenen, aktuellem und zukünftigen APs; Anhang A2 (Faktenblätter) zeigen Verbesserungen der Verkehrsdrehscheiben beim Umsteigen und bei der Aufenthaltsqualität; Massnahme FVV5.7 zeigt konkrete Abstellanlagen.	
O- Gäuggeli	O- Gäuggeli	6.1	102	Siedlung/ Handlungsbedarf	Berücksichtigung Gebiete m. bes. Wohnqualität (zB Quartier Gäuggeli)	Verdichtung schränkt hier die Wohnqualität durch Verminderung der Grün- und Freiräume ein	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Chur
K-SG	K-SG	4.1	31	Übergeordnete Einbettung	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 5).	Im Text müsste (vgl. Abbildung 7	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
K-SG	K-SG	4.1	31	Übergeordnete Einbettung	Die Wirtschaftsräume Mailand und Bodensee befinden sich in unmittelbarer Nähe. Im aktualisierten Raumkonzept Schweiz (2025) ist der Handlungsraum «Internationaler Bodenseeraum» als starker Hightech-Standort, vernetzter Bildungs- und Forschungsstandort und attraktiver grenzüberschreitender Lebensraum etabliert.	Neuer Handlungsraum «Internationaler Bodenseeraum» (Raumkonzept Schweiz 2025) ist im Sinne der Integration von übergeordneten Planungskonzepten zu ergänzen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
K-SG	K-SG	4	31ff	Nationalstrassennetz	Keine.	Unterstützen können wir insbesondere die Aussagen zur Situationsanalyse, dass das Nationalstrassen-netz hauptsächlich am Wochenende aufgrund des ausgeprägten Tourismusverkehrs aus/nach Richtung Prättigau wie auch aus/nach Richtung Süden an seine Kapazitätsgrenze stösst. Hieraus resultiert einerseits Ausweichverkehr via St.Luzisteig und das Siedlungsgebiet von Balzers. Andererseits macht sich der hohe MIV-Anteil im Tourismusverkehr auch immer öfters auf dem Autobahnabschnitt Sargans Richtung St.Gallen negativ bemerkbar.	Kenntnisnahme.	-
K-SG	K-SG	4.1	33	Übergeordnete Einbettung / Bezug zum Raum Sargans / Mels	Im Bericht ist genauer darzulegen, inwiefern die funktionale Bezugnahme im AP5 im Bereich Verkehr bei den Massnahmen aufgenommen wird.	Im Bericht wird die funktionale Verflechtung der Gemeinden der Bündner Herrschaft zum Raum Mels / Sargans erwähnt. Mit Ausnahme des Staumanagements an Wochenenden wird dann keine weitere Aussage dazu gemacht.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
K-SG	K-SG	4.4.3.	61	Kapazitätsbelastung Verzweigung Sargans	Die geplanten Nationalstrassenbauvorhaben sind hier zu berücksichtigen.	Thematik der Belastung an Spitzenzeiten ist erkannt. An dieser oder anderer Stelle wäre ein Bezug zu den Nationalstrassenbauvorhaben in diesem Raum sehr wichtig.	Das Kapitel beschreibt die heutige Situation. Die geplanten Nationalstrassenbauvorhaben stehen im Kapitel 6.3. Das Anliegen ist dadurch abgedeckt.	-
K-SG	K-SG	4.4.4.	70	Erweiterung Gültigkeitsbereich BÜGA bis Sargans	Anmerkung: Die Erweiterung des Gültigkeitsbereiches des BÜGA wird sehr begrüsst. Eine Abstimmung der beiden im Bereich Sargans/Bad Ragaz überlappenden Tarifverbunde BÜGA und Ostwind wird angeregt.	Einbezug der vollständigen Verbindung Sargans – Chur (z.B. S12).	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton AEW
K-SG	K-SG	4.4.5.	71	Erreichbarkeit ÖV und 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 41).	Mit korrekter Beschriftung ersetzen: Abbildung 43	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP

K-SG	K-SG	4.4.7.	76	Veloverkehr	Im Kanton St.Gallen wird eine Überprüfung des Velonetzes erarbeitet. Erste Pläne sollten zwischen Sommer und Herbst 2025 vorliegen. Diese Pläne sind mit dem AP Chur abzustimmen, um die Veloverbindungen zwischen den beiden Kantonen GR und SG und deren Gemeinden optimal aufeinander abzustimmen.	Durchgehendes, attraktives Velonet.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton
K-SG	K-SG	4.5	87	Fazit Situations- und Trendanalyse	Gute Anbindung mit dem MIV und ÖV an die schweizerischen Metropoliträume, insbesondere an Zürich und St. Gallen	Im Sinne des Modalshifts sollte dieser Punkt unter dem Titel «Öffentlicher Verkehr» aufgeführt werden (S. 88).	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
K-SG	K-SG	5	89ff	Zukunftsbild	Keine.	Wir können das Zukunftsbild und den davon abgeleiteten Handlungsbedarf, die Teilstrategien und Massnahmen für die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr grundsätzlich nachvollziehen und begrüssen.	Kenntnisnahme.	-
K-SG	K-SG	5.3	92	Fliessgewässer	Der Rhein bietet auch auf Seiten des Kantons St.Gallen attraktive Gebiete und LV-Verbindungen. Bei Renaturierungen und Planungen von Veloachsen sollten jeweils beide Rheinufer berücksichtigt werden um allfällige Synergien (Hartbelag, Fussverkehr, Abwechslung, Natur etc.) bestmöglich nutzen zu können.	Synergien des LV optimal nutzen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA, Region Landquart
K-SG	K-SG	6.2	106	Landschaft (und Umwelt)		Hinweis: Der Schlussbericht «Ökologische Infrastrukturen» im Kanton St.Gallen liegt vor. Kontaktperson ANJF SG: simone.fontana@sg.ch	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
K-SG	K-SG	6.3	107	Gesamtverkehr, MIV, Verkehrssicherheit	Keine, die Region wird sich formell im Rahmen des Sachplans Verkehrs dazu äussern.	Die Region nimmt die Darlegung des Exkurses zum Sachplan Verkehr zustimmend zur Kenntnis.	Kenntnisnahme.	-
K-SG	K-SG	6.3	108	PUN-Massnahmen ASTRA	Allenfalls wäre ein Hinweis passend, dass bis zur Umsetzung der PUN-Massnahmen wegen Bauarbeiten auf der Nationalstrasse mit mehr Stau zu rechnen ist. Zu prüfen wäre ein Mobilitätskonzept für die Region – insbesondere für Wochenenden.	Auswirkungen auf Bevölkerung vor Ort. Möglichkeiten prüfen, um die Situation für die Einheimischen zu verbessern.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA
K-SG	K-SG	7	122ff	Teilstrategie Gesamt-verkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit	Es wird beantragt, die Strategie GV1 dahingehend anzupassen, als dass nicht nur das untergeordnete Netz im Siedlungsgebiet nicht unnötig vom MIV belastet werden soll, sondern auch Strassenverbindungen ausserhalb der Siedlungen nicht unnötig vom MIV belastet bzw. Ausweichverkehre verhindert werden sollen.	Mit Blick auf die Passstrasse zwischen Maienfeld und Balzers via St.Luzisteig sind auch langfristig geeignete Massnahmen zu ergreifen, dass kein zusätzlicher Ausweichverkehr nach Balzers erfolgt.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
K-SG	K-SG	7	127ff	Teilstrategie Öffentlicher und kombinierter Verkehr	Es wird beantragt, die Strategie ÖV-1 dahingehend zu ergänzen, dass ein systematischer und schneller S-Bahn-Betrieb nicht nur die Siedlungsgebiete, Zentren und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration Chur miteinander verbindet, sondern langfristig auch direktere und umsteigefreie ÖV-Direktverbindungen in die benachbarten funktionalen Räume geschaffen werden.	Gestützt auf die Entwicklungsprognosen für die Agglomeration Chur im Bereich Siedlung sowie auch dem für die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein zu erwartenden Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum, letzteres vor allem in Liechtenstein, sowie den daraus zu erwartenden Pendlerbeziehungen möchten wir anregen, langfristig auch Überlegungen für schienen- und strassengebundene ÖV-Direktverbindungen aus dem Raum Landquart/Chur nach Liechtenstein und weiter nach Feldkirch zu prüfen. Dies kann langfristig ebenfalls ein Beitrag zur Entlastung der MIV-Infrastruktur sowie zu einem Modal-Shift leisten. Diese Bestrebungen werden langfristig auch von Seiten Liechtenstein weiterverfolgt.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

K-SG	K-SG	9.1	145	Grundsätze	...erfolgte im Rahmen der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms via das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation.	Das AREG des Kantons St.Gallen sollte korrekt benannt werden. Zudem wurde die Regio Sarganserland-Werdenberg direkt eingeladen, und nicht via AREG Kanton St.Gallen.	Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt: Die Koordination des Agglomerationsprogramms mit den Nachbarantonen Glarus und St.Gallen, dem Fürstentum Lichtenstein sowie und den angrenzenden kantonalen-Regionen erfolgte im Rahmen der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms via das Amt für Raumentwicklung.	AP
O-Loe	O-Loe	6.1	S. 102	Siedlung	Berücksichtigung Gebiete mit besonderer Wohnqualität (z.B. Quartier Loë)	Verdichtung kann die Qualität des Quartiers durch Verminderung der Grün- und Freiräume einschränken.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Chur
P-Schmid	Privatperson	8.4.1.	137/ 138	Massnahme ÖV5.1 – Buserschliessung Tardis / Landquart	Bei der in der Massnahmendokumentation skizzierten neuen Buslinie Tardis – Landquart-Fabriken – Igis sollte sichergestellt sein, dass diese (auch) der Erschliessung der Wohnquartiere Luxwiese und Schalmans dient. Vgl. den Kommentar zur Massnahmendokumentation.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Schneider	Privatperson	6.3	107	Autobahnanschluss Chur Mitte	Bitte den Satz etwas ausführen und verständlich machen, was dies konkret bedeutet. Betrifft das erwähnte Sachplanverfahren auch den Planungshorizont 2028-32?	Das Interesse im Quartier ist gross, es gibt Befürworter und Gegner. Das Vorhaben hat – über das Engagement des scheidenden Stadtpräsidenten hinaus – etwas mehr planerische Transparenz und Öffentlichkeit verdient. Zudem kann Massnahme FVV5.2 (S. 139), die zweite Stelle, an der der Autobahnanschluss Chur Mitte erwähnt wird, ohne Kenntnis dieses Projektes nicht ausreichend beurteilt werden.	Ein Antrag im Sachplanverfahren würde federführend durch den Kanton erfolgen und erfordert eine Zweckmässigkeitsbeurteilung, derzeit liegt weder ein Zeitplan noch eine Grundlage vor. Text im Hauptdoku S. 107 wie folgt anpassen: "...wie z.B. der Autobahnanschluss Chur Mitte sind - gestützt auf eine Zweckmässigkeitsbeurteilung - im Sachplanverfahren einzubringen und zu prüfen." Text im Massnahmendoku S. 139 anpassen. Das Projekt beinhaltet die Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg. Im Zusammenhang mit dem Projekt Rieseumündung Rhein, sowie mit den Studien zu einem Autobahn-Halbanschluss Chur Mitte, wird das Verkehrsregime im Gebiet stark verändert. Das Ziel ist es, den Verkehr soweit zu entflechten, dass keine Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (E.u.s.s.) entstehen. Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
SP Imboden	SP Imboden	4.4.6.	75	Schwachstellen Netzlücken	Kleine redaktionelle Frage: Stimmt die Angabe „Abbildung 43“ oder ist es „Abbildung 45“?			AP
SP Imboden	SP Imboden	4.4.9.	79	Parkierung	In der Massnahmendokumentation findet sich nichts zur Umsetzung des Parkraummanagements im „Knoten Imboden“. Die Hauptdokumentation ist mit einem Zeitplan zur Umsetzung des Parkraummanagements zu ergänzen.	Sind die Massnahmen bereits umgesetzt oder in Umsetzung? Es ist nur das Parkraummanagement Tourismus neu aufgeführt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	AP

SP Imboden	SP Imboden	7.1	117	Siedlung	Die Aufzählung der Arbeitsplatzzonen ist zu ergänzen mit: ESP Ems Chemie Areal	In diesem Industriegebiet besteht ein erhebliches Verdichtungspotenzial.	Die Kriterien für ESP Arbeiten sind in der Massnahmendokumentation (S5.4) umschrieben. Ein Kriterium lautet: "Verfügbarkeit für Entwicklung". Das ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.	
O-Stadtverein	O-Stadtverein	4.5	87	Ökologie – Erholungsraum - Verbindungen	«Ökologische Defizite in den Tal- und Gunstlagen insbesondere im Siedlungsgebiet und bei wassergebundenen Lebensräumen (Flüsse, Bäche, Seen, Auen, Moore, Kleingewässer)»: Flanierweg ins Erholungsgebiet «Ententeich» entlang Untertorer Mühlbach ab Gürtelstrasse bis Belmont fehlt.	Die Aussage Seite 87 unterstreichen wir.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Chur
O-Stadtverein	O-Stadtverein	5.3	90-94	Zukunftsbild	Kapazitätsengpässe: Hierauf lauten die Antworten: Beseitigung von Engpässen, Verkehrsoptimierung, Effizienzsteigerung	Beim Mobilitätsmanagement wäre zu denken an «Street pricing», für Chur besser Verhandlungen mit den grossen Arbeitgebern/Betrieben bez. Anreizsysteme zur Nutzung von ÖV an Stelle von MV.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	Chur
O-Stadtverein	O-Stadtverein	5.3	91	Öffentlich zugängliche Freiräume	«gut erreichbare und öffentlich zugängliche Freiräume»: Der ehemalige Tierpark an der Pulvermühlestrasse, eine Grünzone, geplant als Ersatz für die Grünzone im Bondaquartier ist seit etlichen Jahren privat und geschlossen und im Bondaquartier fehlt eine Grünzone.	Kanton, Stadt, und Bürgergemeinde haben es verpasst diese Grünzone von 3,4 Hektaren für die öffentliche Nutzung zu sichern.	Kenntnisnahme.	Chur
O-Stadtverein	O-Stadtverein	4.5	88	Fazit	«Mangelhafte Attraktivität für Fussverkehr in Hauptstrassenräumen (v.a. Querungen) und Ortszentren»	Kasernenstrasse, Ringsstrasse, Masanserstrasse;	Kenntnisnahme.	Chur
P-Waldvogel	Privatperson	5	66-68	ÖV Tardis	Die Grundidee für mehr ÖV wäre gut, aber nicht mit diesen Konsequenzen für Kinder, Natur, Umwelt und Finanzen.	Die neue Buslinie bringt mir nichts, die Haltestelle Landquart Fabriken ist fast gleich weit weg von der Obermühle ca. 15min. zu Fuss.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Waldvogel	Privatperson			Haltestelle	Haltestelle für Erschliessung Tardis im Gebiet CEDES Landquart Fabr. Bus kehrt zurück auf Kantonsstr.	Die grossen Kosten für den Ausbau übers Feld sind unnötig.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Waldvogel	Privatperson			Buslinie	Buslinie auf bestehenden Strassen belassen, Stationsstrasse, Kantonsstrasse	Schulweg für Oberstufenschüler übers Feld, Spielplatz, Fahrverbot für alle Anwohner.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Waldvogel	Privatperson			Umwelt, Natur	Kein Bus übers Feld	Naherholungsgebiet	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Waldvogel	Privatperson			Neu planen	Bitte vor Ort alles anschauen!	Aktuelle Planung erfüllt ihr Ziel nicht!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

O-WWF	O-WWF	1.2	7	Einordnung Aggloprogramm	Die Eckwerte der Ortsplanungen müssen für das Aggloprogramm bekannt sein.	Als übergeordnete Planungsinstrument wird u.a. auch die Ortsplanung/kommunale Nutzungsplanung erwähnt. Die Revision der Grundordnung fehlt aber noch in Chur und Rhäzüns. Ob die Mobilitätsplanung auf die räumlichen Entwicklungen der Grundordnung abgestimmt wird, kann nicht beurteilt werden. Dies war bereits im Aggloprogramm 4 der Fall und wiederholt sich jetzt. Eine aufeinander abgestimmte Planung ist so gar nicht möglich.	Der Eingabetermin ist vom Bund vorgegeben. Der Zeitpunkt der Erarbeitung damit nie ideal. Pragmatismus ist gefragt. Es ist mit den bestmöglichen Informationen zu schaffen und sich von Generation weiter zu verbessern.	-
O-WWF	O-WWF	2.2	10	Zielsetzung und Schwerpunkte	Die Schwerpunkte sind richtig gewählt. Zu erwähnen ist neu das Schwammstadtprinzip.	Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Themen Frei- und Grünräume, Qualitätsstandards für sTrassenraumgestaltung im Siedlungsgebiet, Klima- und Hitzethematik, Biodiversität und E-Mobilität zu den Schwerpunktthemen gehören. Es fehlt jedoch die explizite Erwähnung auch das Schwammstadtprinzips, welches zwingend zur Klimaanpassung gehört.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF	2.4	11	Projektorganisation und Mitwirkung	Für die Planung der Mobilität braucht es in Zukunft ein interdisziplinäres Projektteam.	Die Mobilität kann man nur im Kontext der Grundordnung, des Klima- und Umweltschutzes, sowie der gesellschaftlichen Erwartungen planen. Diese Interdisziplinarität ist im Projektteam nach wie vor unzureichend abgebildet. Gut ist, dass die Themen Natur und Landschaft sowie Stadtentwicklung mit entsprechenden Vertreter:innen zumindest teilweise berücksichtigt wurden, nicht verständlich ist, wieso nicht auch Anbieter, wie RhB und Postauto nicht dabei sind.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF		12		Eine echte Mitwirkung der Bevölkerung mit verschiedenen Akteuren aus der Gesellschaft in den Foren ermöglichen.	Wie bereits beim Aggloprogramm 4 gefordert, erschöpft sich die Mitwirkung beim Aggloprogramm nicht auf eine schriftliche Mitwirkung zum fertigen Programm. Der Einbezug der diversen Interessensgruppen muss in den Foren erfolgen, sonst wird die Mitwirkung zur Alibiübung. Das Aggloprogramm kann nicht eine rein behördliche Arbeit bleiben.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF	3.1	19	Umsetzungsstand mit Zielvorstellungen	Zielwert Modal Split bis 2040: 50% MIV-Anteil Absenkpfad und Zielsetzung Netto Null bis 2050 aufzeigen.	Der Modal Split ist mit dem Zielwert 63% MIV-Anteil nach wie vor viel zu hoch. In 30 Jahren wird der MIV-Anteil damit um nur 2% gesunken! Erstens haben die Aggloprogramm damit kaum was gebracht. Zweitens werden die übergeordneten Ziele, z.B. des städtischen Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Verkehr, oder die kantonalen Ziele des Green Deals, so nie erreicht. Das Ziel bildet nur gerade die eingesetzte Entwicklung ab. Das ist zu wenig für ein Aggloprogramm! Bis 2050 muss auch der Verkehr Netto Null sein. Das Ziel bis 2040 muss zudem mit einem Absenkpfad konkretisiert werden.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug der im AP vorgesehenen Massnahmen und der geltenden Gesetzgebung. Das aktuell definierte Ziel von 63% ist vor diesem Hintergrund realistisch. Eine deutliche Zielverschärfung müsste gesetzgeberisch erfolgen und übersteigt die Möglichkeiten eines APs	-
O-WWF	O-WWF		20		Die Zielsetzungen bei den ÖV-Güteklassen sind entsprechend anzupassen.	ibid	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF	3.2	21	Umsetzung Massnahmen APs	Wirkungskontrolle einführen: Es ist nicht nur aufzuzeigen, ob die Infrastruktur-Projekte erstellt wurden, sondern auch welche Wirkung diese zeigen.	Das man so viel Geld für das Aggloprogramm ausgibt, ohne die Wirkung der Massnahmen zu messen, ist erstaunlich. Was die konkreten Projekte tatsächlich bringen, ist nicht bekannt. Mit dem Aggloprogramm ist man damit auf einem Blindflug.	Der Bund nimmt a) ein Umsetzungscontrolling auf Stufe Massnahmen und ein Wirkungscontrolling b) auf Stufe Zielerreichung pro Agglomeration sowie c) auf Stufe Gesamtschweiz vor.	-
O-WWF	O-WWF		25	Umsetzung Massnahmen APs	Abstimmung verschiedener Massnahmen muss in Zukunft sichergestellt werden.	Die Gründe für die Aufgabe des Projektes «Drehscheibe Domat/Ems» irritieren. Das RhB-Projekt scheint losgelöst vom Aggloprojekt realisiert worden zu sein. Es wäre für die Aggloprogramme wichtig zu wissen, wo es hier Probleme gab und wie sich dieser Wegfall nur auswirken wird. Siehe auch Kommentar zur Projektgruppe ohne RhB und Postauto.	Das generelle Problem ist, dass einzelne Massnahmen nicht ausreichend ausgereift sind und sich dann in der Umsetzung Probleme ergeben. In Zukunft (AP6G) sind hier bereits im Erarbeitungsprozess Anstrengungen erforderlich. Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

O-WWF	O-WWF	4.2.1.	33	Bevölkerungsentwicklung	Das Szenario «hoch» ist auf «mittel» zu korrigieren.	Die tatsächlichen Wachstumsraten zeigen, dass das Szenario «hoch» nicht dem tatsächlichen Wachstum entspricht. Fakt ist ein «mittleres» Wachstum.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF	4.2.2.	36	Gütekategorie	Die Verbesserung bei der Güteklasse muss ambitionierter sein. Ausserdem braucht es eine gezielte und aussagekräftige Wirkungskontrolle.	Die Entwicklung bei der Güteklasse ist enttäuschend, die Gründe, die dafür genannt werden, reichen nicht aus, um die schlechte Entwicklung zu begründen. Es ist einfach zu wenig gelaufen. Ausserdem fehlt eine wirklich aussagekräftige Wirkungskontrolle gänzlich.	Prüfung der Güteklassen bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Der Bund nimmt a) ein Umsetzungscontrolling auf Stufe Massnahmen und ein Wirkungscontrolling b) auf Stufe Zielerreichung pro Agglomeration sowie c) auf Stufe Gesamtschweiz vor.	AP
O-WWF	O-WWF	4.3.3.	45	Landschaftsschutz, Biodiversität und ökologische Vernetzung	Auch die übrigen Biotop in den Siedlungen sind aufzunehmen.	Wir begrüssen es sehr, dass dieses Thema als Bestandteil des Aggloprogrms aufgenommen wurde. Es fehlt aber noch ein Aspekt: In Art. 18b NHG wird der Kanton angehalten auch in intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb der Siedlungen für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen. Für eine ökologische Vernetzung sind ausserdem auch Trittsteine in den Siedlungen selber nötig. Das Beispiel Chur zeigt aber, wie solche übrigen Biotop nach und nach überbaut werden, weil sie planerisch nicht gesichert werden. Die ist hier ebenfalls aufzunehmen. Diese sind Teil der Strategie zur Bekämpfung der Hitzeinseln und zur Begrünung der Städte.	Stufengerechte Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
P-Kurath	Privatperson	5	66	Tardis	Kann unabhängig von der Busführung erschlossen werden!	Es gibt sinnvollere und nachhaltigere Lösungen (Busführung über andere Strassen)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Kurath	Privatperson	5	67	Strassenbreite	Busführung über Stationsstrasse / Kantonsstrasse weiterlaufen lassen!	Kostengünstigere und Sinnvollere Lösung!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Kurath	Privatperson	5	67	Trottoir		Es braucht kein Trottoir oder Strassenausbau. Die Strasse wird bei gutem Wetter von der ganzen Bevölkerung mit viel Rücksicht genutzt! Es braucht keine Buslinien, die da durchfahren!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Kurath	Privatperson	5	68	Fruchtfolgeflächen	belassen!	Es wird schon genug verbaut!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart
P-Kurath	Privatperson	5	68	ÖV-Frequenz		Zu viele Frequenzen über dieses Gebiet geplant. Der Verkehr sollte auf den bestehenden Verkehrsflächen bleiben. An diesem Naherholungsgebiet begegnet man sehr vielen Familien, Kinder, Sportler, und Menschen mit Haustieren! Wir sollten den Verkehr nicht noch in die Quartiere holen!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Landquart

G-Ems	G-Ems	159/ 163	Netzlücke Fussverkehr	Die Nr. 85 Tuma Platta ist in der Abbildung 74 falsch nummeriert (fehlt). Anstelle der 85 ist die 94 doppelt aufgeführt (zwischen 93 und 92 soll es 85 heissen)			Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
-------	-------	-------------	--------------------------	--	--	--	--	----

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation - Öffentliche Mitwirkung Februar 2025


Auswertung der Rückmeldungen, Stand 05.03.2025

Massnahmendokumentation

Wer?	Wer?	Seite	Massnahme (Nr. und Titel)	Ergänzungen und Änderungen (bitte auf offene Inhalte reagieren / allfällige Änderungen angeben)	Begründung, Bemerkung	Bilder	Umgang mit Antrag	Für
O-Netzwerk	O-Netzwerk	13	Innenverdichtung	Ergänzen: Vorhandene Biodiversität und Vernetzungskorridore berücksichtigen bei Auswahl der Verdichtungsgebiete. Im Verdichtungsperimeter sind die Naturwerte zu erheben und in der Planung berücksichtigen. Hohe Werte / seltene Arten erhalten. Koordination mit Biodiversitätsstrategie GR, ökol. Infrastruktur Verdichtung orientiert sich an der Davos Deklaration für Baukultur.	Der Biodiversitätsverlust schreitet in Chur stark voran. Durch die Verdichtung gehen aktuell laufend gewachsene Böden und wertvolle Strukturen verloren wie z.B. alte Obstbäume mitsamt den seltenen Flechten und Moosen (s. Geotag der Artenvielfalt Chur 2023) und den höhlenbewohnenden Vögeln.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems
O-VCS	O-VCS	13	Innenverdichtung	Vorhandene Biodiversität und Vernetzungskorridore müssen bei der Auswahl der Verdichtungsgebiete berücksichtigt werden. Im Verdichtungsperimeter sind die Naturwerte zu erheben und in der Planung zu berücksichtigen.	Der Biodiversitätsverlust schreitet stark voran. Durch Verdichtung und der Asphaltierung von Strassen und Parkplätzen gehen aktuell laufend gewachsene Böden und wertvolle Strukturen verloren.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems
O-Loe	O-Loe	30		Freiraum, insb. Jüstli: Entwicklung QP sistieren. Siedlungsrand-Konzept abwarten. Auszonung in Betracht ziehen z.H. Erhalt Kulturland, Freiraum, Naherholungsgebiet, Biodiversität, Kulturhistorische Strukturen. ISOS berücksichtigen. Alternativ in Baulandreserve überführen.	Gerade das Gebiet Jüstli ist ein zentrales und äusserst beliebtes Naherholungsgebiet für das Quartier Loë.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
SP Imboden	SP Imboden	34	Gebiet Vial; MIV	Der Anschluss N13 ist deutlich zu verbessern.	Die Einspurstrecke zwischen den Kantonsstrassen D/E-Reichenau und Tamins-N13 ist zu kurz. Es entstehen Staus und unübersichtliche/gefährliche Situationen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton TBA
O-Netzwerk	O-Netzwerk	36	TMS.4-2, Gewerbezone Industriestrasse	Ergänzen: Freiraumkonzept -> Erhalt des gewachsenen Kulturlandes im Bereich des Pferdehofs. Schaffung öffentlicher Freiraum in diesem Bereich + angrenzende Gebiete, mit Anschluss an die Plessur. Alternative Verkehrsführung prüfen. weisses Einfamilienhaus auf dem Gelände. Erhalt der Obstbäume. Verschiebung Spielgruppe / Kindergartenstandort aufwerten. Runder Tisch Rheinquartier einberufen.	Aufkauf des Pferdehof (Aliesch) durch z.B. die Stadt zur Schaffung von öffentlichem Freiraum. Dieser ist mit Blick über die Plessur und dem angrenzenden Wohngebiet zu denken, ebenso mit Flussaufwertungen. Erhalt des Baumbestands mitsamt seinen seltenen Flechten und Moosen. Plessur-Ufer eignet sich ideal zur Gestaltung einer neuen zentrumsnahen Flanierstrecke. Von Meiersboden bis zur Rheinmündung könnte einseitig das Ufer teilweise zugänglich ausgestaltet werden und für Fussverkehr attraktiv gestaltet werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-VCS	O-VCS	36	TM5.4-2, Gewerbezone Industriestrasse	<p>Ergänzen: Freiraumkonzept -> Erhalt des gewachsenen Kulturlandes im Bereich des Pferdehofs.</p> <p>Schaffung öffentlicher Freiraum in diesem Bereich + angrenzende Gebiete, mit Anschluss an die Plessur. Alternative Verkehrsführung prüfen.</p> <p>Runder Tisch Rheinquartier einberufen. Verschiebung weisses Einfamilienhaus auf dem Gelände. Erhalt der Obstbäume.</p> <p>Spielgruppe / Kindergartenstandort aufwerten.</p>	<p>Aufkauf des Pferdehof (Aliesch) durch die Stadt zur Schaffung von öffentlichem Freiraum. Dieser ist mit Blick über die Plessur und dem angrenzenden Wohngebiet zu denken, ebenso mit Flussaufwertungen.</p> <p>Erhalt des Baumbestands mitsamt seinen seltenen Flechten und Moosen.</p> <p>Plessur-ufer eignet sich ideal zur Gestaltung einer neuen zentrumsnahen Flanierstrecke. Von Meiersboden bis zur Rheinmündung könnte einseitig das Ufer teilweise zugänglich ausgestaltet werden und für Fussverkehr attraktiv gestaltet werden.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	36	TM5.4-2, Gewerbezone Industriestrasse	<p>Ergänzen: Freiraumkonzept -> Erhalt des gewachsenen Kulturlandes im Bereich des Pferdehofs. Schaffung öffentlicher Freiraum in diesem Bereich + angrenzende Gebiete, mit Anschluss an die Plessur. Alternative Verkehrsführung prüfen. Runder Tisch Rheinquartier einberufen. Verschiebung weisses Einfamilienhaus auf dem Gelände. Erhalt der Obstbäume. Spielgruppe / Kindergartenstandort aufwerten.</p>	<p>Aufkauf des Pferdehof (Hof Aliesch) durch die Stadt zur Schaffung von öffentlichem Freiraum. Dieser ist mit Blick über die Plessur und dem angrenzenden Wohngebiet zu denken, ebenso mit Flussaufwertungen.</p> <p>Erhalt des Baumbestands mitsamt seinen seltenen Flechten und Moosen.</p> <p>Plessurufer eignet sich ideal zur Gestaltung einer neuen zentrumsnahen Flanierstrecke. Von Meiersboden bis zur Rheinmündung könnte einseitig das Ufer teilweise zugänglich ausgestaltet werden und für Fussverkehr attraktiv gestaltet werden.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	40	Kriterien Einzonungen	Natur- und Landschaftswerte, Naherholungswerte sowie ISOS berücksichtigen bei Auswahl Einzonungsgebiete.			Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Gemeinden
SP Imboden	SP Imboden	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Es sind konkrete Beispiele in den Gemeinden aufzuführen.	Die Kartenausschnitte liefern nicht genügend Informationen.		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
SP Imboden	SP Imboden	51	Öffentlich zugängliche Freiräume	Dem Thema Schwammstadt ist mehr Beachtung zu schenken. (Schwammstadtelemente sind nicht nur in dörflichen Strukturen und bei Plätzen zu realisieren.)	Das Thema „Schwammstadt“ wird nur am Rande erwähnt; es müsste auch im Kapitel S5.9 prominent Ausführungen dazu geben.		Stufengerechte Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Imboden	SP Imboden	53	Hitzeangepasste Gestaltung	Dieses Kapitel ist Zielvorgaben in diesem Bereich ergänzen.			<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT), Gemeinden
SP Imboden	SP Imboden	55	Erfahrungsaustausch	In den Informations- und Erfahrungsaustausch sind politische Kreise und Fachorganisationen miteinzubeziehen.	Informations- und Erfahrungsaustausch darf sich nicht auf Kantonale Amtsstellen und Gemeindeexekutiven beschränken, da die Umsetzung in den Gemeinden noch von weiteren Kreisen abhängt.		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Kanton (ARE)

O-WWF	O-WWF	57	<i>Erlebbarer Flussraum</i>	Lärmschutz für Naherholungsgebiete entlang der N13 umsetzen.	Der Flussraum kann nur an Qualität gewinnen, wenn der penetrante Autobahnlärm saniert wird.		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Kanton TBA
SP Imboden	SP Imboden	57	<i>Erlebbarer Flussraum</i>	„... neben dem für das Haupttal namensgebenden Rhein sind dies die Landquart, die Plessur und die Rabiusa (vgl. Karte).“ Hier sind explizit der Vorder- und der Hinterrhein zu erwähnen.	Für die Auenaufweitung am Hinterrhein sind Konzepte zur Nutzung und zum Schutz auszuarbeiten.		Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
O-WWF	O-WWF	60	<i>Siedlungsnahme Naherholungsgebiete</i>	Durchgängigkeit des Waffenplatzes garantieren.	Der Rossboden gehört zu den wichtigsten Naherholungsgebieten der Stadt Chur. Schliessungen sind zu unterlassen, die Aufhebung des Waffenplatzes zu fordern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	60	<i>Siedlungsnahme Naherholungsgebiete</i>	Konflikte mit MIV in Naherholungsgebiete sind zu lösen	In Domat/Ems sind Erholungsgebiete wie beim Golfplatz stark beeinträchtigt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
O-WWF	O-WWF	70	<i>Busoptimierung, Stadt Chur</i>	Vedichtung des Fahrplans nötig.	Mehrere Buslinien sind mit einem dichteren Fahrtakt zu bedienen, v.a. auch am Wochenende.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-WWF	O-WWF	110	<i>Ring- und Kaserstrasse</i>	Keine Vergrösserung von Kreisel. Die Umgestaltung der Grabenstrasse ist gleichzeitig mit dem Anschluss Rosenhügel umzusetzen.	Tempo 30 ist zudem zwingend einzuführen. Lärmschutzmassnahmen wurden «in Erwägung gezogen», doch konkret wird nichts vorgeschlagen. Tempo 30 ist hier als konkrete Lärmschutzmassnahmen aber auch für die Sicherheit der Schüler:innen (Fortunaschulhaus) aufzunehmen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)

U-Uehli	Unternehmen	126		<p>Die Planung der Verbindungsstrasse Deutsche Strasse – Mühlestrasse erfolgte vor einigen Jahren.</p> <p>Die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Parzellen änderten sich in dieser Zeit und damit auch der Anspruch an die Zugänglichkeit der Parzellen.</p> <p>Die Uehli Bau AG erwarb die Parzelle 2024 im Jahr 2008 und die Parzelle 2158 im Jahr 2018.</p> <p>Zum Zeitpunkt des Parzellenkaufes war uns die Strassenplanung bereits bekannt. Auf Grund der Nutzungen der Parzellen in den letzten Jahren und dem Wachsen unseres Betriebes führt der heute geplante Strassenverlauf zu einem grossen Eingriff in unsere Betriebs- und Lagerabläufe. Mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen wird der Zugang zur Parzelle 2158 sehr stark erschwert, eine Ausfahrt aus der Parzelle ist fast unmöglich (Blickwinkel).</p> <p>Aus diesem Grund schlagen wir eine veränderte Linienführung vor. Die Strasse soll entlang der Parzellengrenze 1945 der Faliber AG auf der Parzelle 2158 geführt werden. In einem Radius überführt sie die RhB und führt dann geradlinig zum neuen Knotenpunkt Deutsche Strasse. Eine Skizze der neuen Linienführung stellen wir Ihnen</p>			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Pro Velo	O-Pro Velo	137	Fuss- & Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden	<p>Als Beteiligte sollten neben dem Kanton auch Fachorganisationen wie Pro Velo Graubünden einbezogen werden.</p> <p>Der Sachplan Velo ist unzulänglich, da er nur "Klassen für Subventionen" definiert hat, nicht aber qualitative Kriterien etwa zur Breite der Velowege etc.</p>	Projektierrungs-Richtlinien müssen an nationale Grundlagen angepasst werden, siehe Empfehlungen ASTRA (Praxishilfe Veloweggesetz)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur, Gemeinde Domat/Ems, (alle Gemeinden)
SP Imboden	SP Imboden	163	Gebiet Vial; Fuss- und Velonetz	<p>Das Fuss- und Velonetz ist auch in Richtung Tamins/Trin zu verbessern. Die Kantonsstrasse/Taminserbrücke ist keine Lösung.</p>	Die Taminserbrücke dient als Verbindung zu Massnahme FVV5.5-4 Alltagsveloroute Tamins-Trins (s. 163)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Trin
G-Ems	G-Ems		Reichenau-Tamins	<p>Sanitäre Einrichtungen sind nicht vorhanden!</p>	<p>Die vorhandenen Einrichtungen gehören zum Restaurant und sind nicht öffentlich zugänglich.</p> <p>Handlungsbedarf ist sehr wohl vorhanden, jedoch Aufgabe der RhB als Grundeigentümerin und Parkplatzbetreiberin (Hub)</p>		Anliegen wird im AP der 5. Generation berücksichtigt.	AP
O-Loe	O-Loe			<p>Prinzip der Schwammstadt ist fundamental, gerade auch für öffentliche Freiräume.</p>			Kenntnisnahme.	-

O-Netzwerk	O-Netzwerk		Intermodales Konzept OV/Velo	Intermodaler Transport bietet gute Möglichkeiten den MIV zu reduzieren. Oft fehlt es jedoch an praktikablen Intermodalen Lösungen, vor allem ausserhalb von Chur, wo kein Mietvelosystem besteht. Die RhB und Postauto bieten zwar gewisse Transportmöglichkeiten für Velos, diese sind jedoch oft entweder zu gut ausgelastet oder schlecht praktikabel.	Beispiel RhB: in Gewissen Zügen sind Velomitnahmen möglich, wenn man das Velo erst eine Treppe hochträgt und danach aufhängt. Das ist für den Fernverkehr ok, jedoch nicht für den täglichen Pendlerverkehr. Hier wäre z.B. ein Separater Wagen mit Niederflureinstieg und seitlichen Veloständern eine gute Lösung. Beispiel Linienbus in Stellen Terrain: Viele Postautos in Tourismusgebiete sind im Sommer mit Veloträgern ausgerüstet. Diese sind oft gut ausgelastet und bedürfen einer Reservierung, also ungeeignet für Pendler. Der Weg ins Tal ist normalerweise unproblematisch, schwieriger ist der Weg den Berg hinauf. Busse und Postautos in Steilem Terrain sollten daher grundsätzlich und ganzjährig mit genügend Veloträgern ausgerüstet sein, z.B. Linie 2 Chur oder Busverbindungen nach Maladers und Tschierschen.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-VCS	O-VCS		Chur West inkl. Kleinbruggen	1 Chur West umsetzen. Grün- und Freiraumanteil erhöhen. Erhalt der artenreichen Gärten/Höfe und Kulturlandschaftsrelikte an der Raschärenstrasse + Schönbühlstrasse. Vernetzungskorridor Pizokel – Rhein ergänzen Strassenräume und Vorplätze attraktiver gestalten. 2 Die vorhandene Passarelle EKZ CityWest - blue Cinema ist an den neuen Bahnsteig Chur West RhB anzuschliessen.	1 Der Arealplan Chur West geht bisher von zu tiefen Grün- und Freiraumflächen aus und liefert einen Freipass zur Zerstörung der letzten artenreichen Reliktstandorte. 2 Die öV-Gütekasse des Einkaufszentrums City West sowie der Geschäfte nordwestlich der Bahngleise inkl. blue Cinema kann damit verbessert werden. Kürzeste Wege ermöglichen. Dadurch kann der MIV-Anteil reduziert und der öV-Anteil erhöht werden.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
P-Berger	Privatperson		Buserschliessung Tardis-Landquart		Zuerst wird ein allg. Fahrverbot durchgesetzt, was sinnvoll ist (Kinderspielplatz, Schulweg) Tardis kann auch mit anderer Linienführung erreicht werden (z.B. Umsteigen in anderen Bus) Umweltverträglichkeit prüfen (Mehrverkehr; Strassenbreite) Referendum		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Cadalbert	Privatperson			Streckenführung ist neu über die Stationsstrasse zu planen.	siehe oben		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Gisep	Privatperson			Die Busführung soll weiterhin über die Stationsstrasse lgis erfolgen.	Diese Strasse ist bereits heute dafür geeignet. Trottoir vorhanden Massiv weniger Fussgänger auf dieser Strasse.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

P-Nicolussi	Privatperson			Sicherheit für Spielplatz Besucher	Der Spielplatz wie auch der Pumptrack sind gut besucht, durch ein Fahrverbot schützt man alle Besucher. Wenn dort eine Buslinie durchfährt kann dies zu Unfällen führen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rohrer	Privatperson		Vorschlag Buslinien	Buslinien Tardis und Schalmans trennen	Vorschlag, dass die Sicherheit mit wirkungsvollen Massnahmen auf der Luxgasse/Holzschleifstrasse verbessert werden: Linie 1 Igis, Kantonsstrasse, neuer Kreisel mit seperater Haltestelle Richtung Tardis (Seite Bahnlinie, Tardis) oder Haltestelle an Kantonstrasse (Occasionsautoanstellung) Haltestelle Freihof nicht umsetzen. Linie 2 Igis, Luxgasse, Haltestelle Schalmans, Obermühleweg (neues Wohnquartier in Planung) Haltestelle Papierfabriken, Schulstrasse		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Gemeinde Landquart
P-Rohrer	Privatperson		Verkehrsmassnahmen Luxwiesenstrasse	Was für Massnahmen werden auf der Luxwiesenstrasse geplant um die Sicherheit zu gewährleisten und den Privaten- sowie den Lastwagendurchgangsverkehr einzuschränken, der unweigerlich folgen wird so bald Tardis eröffnet ist.	Bestehende Schwelle Luxwiesenstrasse hat eine völlig unzureichende Wirkung. Entweder wird jetzt schon ohne die Geschwindigkeit zu vermindern über die zu tiefe Schwelle gefahren oder vor der Schwelle stark abgebremst und danach unangemessen Beschleunigt. Wie wird das sein bei 6 Meter Breite? Verbote bringen auch nicht viel, wenn wie bei der Luxgasse (Spielplatz) beobachtet werden kann, diese des Öffern missachtet werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Gemeinde Landquart
P-Ruoss	Privatperson	116-118	GV 5.13-1 Entflechtung der Tempo 20 Begegnungszone vom MIV:	Die Oberseepromenade wird mit zwei Bushaltestellen (Linien 061 und 062) "Obersee" und "Surlej" erschlossen. Bei einer MIV-freien Zone entlang des Bahnhofes muss die Haltestelle "Bahnhof" sowie die Durchfahrt über die erwähnten Haltestellen an der Oberseepromenade in beiden Richtungen gewährleistet bleiben.	Würde die Begegnungszone vollständig vom MIV befreit, könnte der Bus nicht mehr auf der Oberseepromenade verkehren und die Haltestellen "Obersee" und "Surlej" nicht mehr bedienen. Wendeflächen stehen nicht zur Verfügung. Insbesondere die Haltestelle "Obersee" ist bei Schlittlern beliebt, da sie nahe am Ende der Schlittelbahn liegt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Gemeinde Arosa
P-Ruoss	Privatperson	116-118	GV 5.13-1	Die nach Arosa verkehrenden Züge sind (insbesondere in der Saison in der Regel) lang. Für Menschen mit Beeinträchtigung ist es unzumutbar, sich vom einen Ende des Perrons bis zum anderen zu verschieben, um mit MIV abgeholt zu werden. Dies wäre aber der Fall, wenn der gesamte Bereich vor dem Bahnhof (gesamte Perronlänge) für den MIV gesperrt ist. Die Zufahrt in diesen Bereich muss für Ein- und Ausladen möglich bleiben.	Aus denselben Gründen ist eine Kiss- and Ridezone einzurichten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Gemeinde Arosa

P-Ruoss	Privatperson	116-118	GV 5.13-1	<p>Die Begegnungszone liegt im Winter ab ca. 1400 Uhr im Schatten und ist daher als Aufenthaltsbereich nicht attraktiv. Bikebetrieb ist nur in den Monaten Juni bis Oktober möglich. Die Aufwertung des Veloverkehrs hat daher in dieser Zone keine hohe Priorität. Zudem kann die Bikeroute von der Tomelistrasse über die Seeblickstrasse an den Bahnhof geführt werden.</p>	<p>Es ist eine Einbahndurchfahrt (mit Einbahn auf der Oberseepromenade, ausser Bus) oder eine saisonale Regelung (im Sommer kein MIV, nur Busbetrieb, im Winter Einbahndurchfahrt) zu prüfen.</p> <p>Insbesondere Mountainbike-Routen und Fussgängerwege sind zu trennen. Mountainbiker sind tendenziell rücksichtsloser als Lenker von MIV. Die Aufenthaltsqualität in dieser Begegnungszone wird daher nur aufgewertet, wenn keine Veloroute im gleichen Bereich durchführt.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Arosa
P-Ruoss	Privatperson	116-118	GV 5.13-1 Aufwertung der Oberseepromenade	<p>Die Oberseepromenade ist ab Begegnungszone bis zum Einlenken in die Poststrasse (Herrmanns' Hus) bereits Zone Tempo 30. Der Strassenquerschnitt ist für die Querung von MIV aber zu wenig breit und daher nicht geeignet, weitere Massnahmen für den LVV zu ermöglichen.</p> <p>Folgende Massnahmen sind zur Aufwertung des öffentlichen Begegnungsraums zu prüfen: Begegnungszone Tempo 20 auf der gesamten Länge mit Entfernung des Trottoirs auf der Seeseite der Strasse. Einbahnverkehr von Bahnhof bis Herrmanns' Hus.</p>	<p>Die Oberseepromenade ist eine rein siedlungsorientierte Strasse. Grundsätzlich sind damit nur die Liegenschaften an der Oberseepromenade zu erschliessen. Zwischen Herrmanns' Hus und Haltestelle Bus "Obersee" werden nur rund ein halbes Dutzend Liegenschaften erschlossen. Sowohl die Liegenschaften an der Tomelistrasse als auch am Seehalda-Weg müssen nicht über die Oberseepromenade erschlossen werden.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Arosa
P-Stettler	Privatperson		Buserschliessung Tardis	<p>Es ist für mich nicht nachvollziehbar, weshalb man diese Linienführung gewählt hat. Beim aktuellen Einbiegen von der Stationsstrasse auf die Kantonsstrasse ist bereits eine Ampel vorhanden, welche für den Busverkehr benutzt werden kann. Wenn man nun vor dem geplanten Abzweiger in Richtung Tardisbrücke eine neue Haltestelle auf der Kantonsstrasse baut, bei welchem der Bus von der Strasse ausfahren könnte, wäre dies sowohl um einiges günstiger als auch für die Kinder um einiges sicherer, da der Bus auf den bereits befahrenen Strassen unterwegs ist, wo auch schon Trottoir vorhanden sind. Aus meiner Sicht sollte die Buslinie wie bisher über die Stationsstrasse zur Kantonsstrasse und dann wie geplant vor dem Restaurant Mamma Rosa abzweigen zur Tardisbrücke, das wäre eine sinnvollere und günstigere Lösung als das vorgeschlagene Projekt am Spielplatz vorbei.</p>	<p>Ich finde es gut, wenn man den ÖV ausbaut. Dieses Angebot sollte für die Bevölkerung attraktiv sein, und mit zunehmender Bevölkerungsdichte, ist auch dieses Angebot auszudehnen. Eine grössere Bevölkerung bedeutet auch mehr Kinder. Daher finde ich es gut, wenn man deren Kindergarten- und Schulweg so sicher wie möglich macht. Deshalb begrüsst man das Fahrverbot auf der Luxgasse am Spielplatz vorbei von ganzem Herzen. Dieser "Feldweg" ist unter der Woche hauptsächlich von Kindern frequentiert, am Wochenende sind Hunderte Fussgänger am spazieren. Es ist völlig überflüssig, dass dort bis anhin auch Autos fahren durften. Es ist für uns absolut unverständlich, weshalb man nach diesem nötigen Schritt mit dem Fahrverbot, nun eine Buslinie dort hindurch plant. Für die Kinder ist es eine riesige Gefahr, wenn dort 36x am Tag ein Postauto hindurch fährt. Es ist ein Kindergarten- und Schulweg, da darf auch mal gerannt und Fandis gespielt werden. Ein abermaliges, erhöhtes Verkehrsaufkommen stellt eine grosse Gefahr für diese kleinen Kinder dar. Zudem erschliesst diese Busverbindung</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Landquart

P-Wieland	Privatperson		Busführung Igis/ Landquart	Andere Busführung, bestehender ausbauen	Naherholungsgebiet: kein zusätzlicher Verkehr Fahrverbot Luxgasse zu Spielplatz und Pumptrack, soll auch für OV's gelten Tardis kann unabhängig von der Busführung erschlossen werden Vorgesehene Streckenführung führt über Feldwege, definitiv kein Platz für übergrosse Fahrzeuge Trottoir bereits vorhanden an der Stationsstrasse! Warum ein neues an der Luxgasse		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
SP Chur	SP Chur		Freiraumgestaltung	Aufhebung von best. Parkplätzen: Karlihof und Hof werden umgestaltet und autofrei. Die Reichsgasse soll zur Begegnungszone werden. Das stärkt die Fussgängerzone in der Altstadt. Freiraumgestaltung ist auch in den Quartieren zu realisieren. Undd nicht nur in der Altstadt, sondern auch im Rheinquartier, im Loequartier, im Welschdörfli, in Chur West ect.	Nicht nur für die Altstadt, Bevölkerungsdichte Stadtteile sind peripher angesiedelt und sollten gleichermassen mit Massnahmen berücksichtigt werden. Umgestaltung von Hof-Platz ist sehr zu begrüßen, insbesondere die Aufhebung der Parkplätze. Damit könnte der Platz analog einer Piazza Grande in Locarno für kulturelle Anlässe sehr attraktiv werden. Kritische Frage: Tauschhandel – Umgestaltung der Altstadt und Hof nur realisierbar durch geplante St. Luzi-Brücke? Dies müsste der Transparenz halber erwähnt sein.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur		Stadthallenareal	Das Areal der Fuhrhaltere ist in den Planungsperimeter einzubeziehen. Der geplante Investorenwettbewerb ist durch einen Gesamtplanungswettbewerb zu ersetzen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur		Fuss-und Velo	Eine Veloverbindung von Landquart bis Rhäzüns wird angestrebt. Zusätzlich werden Velo- und Fussverkehr stark gefördert. Besonders auch in Chur.			Kenntnisnahme.	AP
SP Chur	SP Chur		Neu Mobilitätsmanagement für Gemeinden und Arbeitgebende	Eine Reduktion des MIV muss angestrebt und um min. 30 % erfolgen. Dies entspricht der Anzahl der Umstiegswilligen. Dazu müssen die Park-Gebühren im urbanen Gebiet verursachergerecht steigen und Parkplätze reduziert werden.	Mit: Kostenbeteiligung ÖV Bilette, Reduktion der PP, Velo-PP/Bikesharing/ E-Carsharing dito Kanton GR. Verkehr besser verteilen Mit: Flexible Arbeitszeiten und Homeoffice		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

P-Jenny	Privatperson	101	Aufwertung der Reichsgasse und des Karlihofplatzes	Im Rahmen dieser Massnahme muss die Zufahrt für Autos ab Untertor-Planaterrastrasse-Hof-Einbieger Schanfiggerstrasse bei der Kantonsschule tagsüber auch künftig möglich sein.	In der Schanfigger Bevölkerung wird befürchtet, dass mit dieser Massnahme die Zufahrt ab Untertor/untere Reichsgasse (ausser 20 Uhr bis 6 Uhr) via Planaterrastrasse-Hof-Schanfiggerstrasse künftig auch tagsüber Gültigkeit hat. Dieser Abschnitt Richtung Arosa wird heute im Raum Untertor seit geraumer Zeit nicht mehr signalisiert, jedoch von Automobilisten aus dem Raum Schanfigg trotzdem sehr geschätzt. Würde man diesen Abschnitt für den Autoverkehr sperren, hätte dies eine Verkehrsverlagerung via Grabenstrasse-Obertor-Lindenquai-Sidaegg -St. Luzistrasse-Hof zur Folge. Konkret: Dieser bereits heute stark frequentierte Abschnitt würde mit der Sperrung ab Untertor-Planaterra künftig noch stärker frequentiert werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	101-103	GV5.8 Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	Die zur Umgestaltung vorgesehen Strassen/Plätze liegen in ISOS-Ortsteilen (1: Bischöflicher Bezirk mit Kathedrale) und 2(Altstadt) mit Erhaltungsziel A: Erhalten der Substanz. Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche. Angesichts der vom Ortsbildschutz her empfindlichen Situation ist bei der Planung die kantonale Denkmalpflege von Beginn an einzubeziehen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	101ff	Freiraumgestaltung	Wir begrüßen einen autofreien Karlihof und Hof-Platz. Kritische Frage: Tauschhandel – Umgestaltung der Altstadt und Hof nur realisierbar durch geplante St. Luzi-Brücke? Dies müsste der Transparenz halber erwähnt sein. ISOS berücksichtigen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	104	Parkierungsmanagement	Das Gratis-Parkieren (1. Stunde) auf dem PP Obere Au ist aufzuheben. Stattdessen verursachergerechte und kostendeckende Parkierungsgebühren einführen.	Reduktion MIV, insbesondere die vielen "Mama/Papa-Taxis"		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	104	Parkierungsmanagement	Zu ergänzen sind Massnahmen zur tatsächlichen Verminderung von Autoverkehr. Preissteigerung für Parkplätze (koordiniert öffentl. Und Firmen-PP) Angebotsreduktion an PP Zugänglichkeit Zentrum mittels MIV reduzieren			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-VCS	O-VCS	104	Parkierungsmanagement	<p>Ergänzen: Verkehrsvermindernde Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> -Preissteigerung für Parkplätze -Angebotsreduktion an PP -Zugänglichkeit Zentrum mittels MIV reduzieren <p>Das Gratis-Parkieren (1. Stunde) auf dem PP Obere Au ist aufzuheben. Stattdessen verursachergerechte und kostendeckende Parkierungsgebühren einführen.</p> <p>Parkplatzmanagement umfasst auch die höhere + koordinierte Bepreisung der öffentlichen und Firmen-PP</p>	Ansonsten ist kaum eine Verkehrsverminderung zu erwarten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	104	Parkierungsmanagement	Keine Gratisparkplätze.	Die freie Parierungsstunde auf der Oberen Au P&R ist aufzuheben.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	104-106	GV5.9 Parkierungsmanagement, Stadt Chur	Das Gratis-Parkieren (1. Stunde) auf dem Parkplatz Obere Au ist aufzuheben. Stattdessen sind verursachergerechte und kostendeckende Parkierungsgebühren einführen.	Massnahme zur Reduktion des MIV		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	110	BGK Ring- und Kasernenstrasse RH	Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in der Grabenstrasse ist zu begrüssen. Aber nur, wenn dadurch die Ringstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet wird. Ein Ausbau der Ringstrasse (Kreisel) ist abzulehnen.	Die Ringstrasse führt mitten durch ein dicht besiedeltes Wohnquartier. Im Sommer 2024 wird zudem das Schulhaus "Fortuna" mit 600 Schulkindern und geschätzt 100 Angestellten eröffnet. Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen ist schon heute stark beeinträchtigt. Eine Verkehrsumlagerung von der Achse Masanserstrasse-Grabenstrasse-Kasernenstrasse ist nicht akzeptierbar. Es wäre mit einer Verkehrszunahme bis 2050 von 50% zu rechnen (allgemeine erwartete Verkehrszunahme plus Umlagerungseffekt). Ohne massiven Ausbau der Ringstrasse (Kreisel Ø >28m, 4-spurig) wäre dies nicht zu bewerkstelligen. Im Gegenteil, die Ringstrasse ist durchgehend verkehrsberuhigend zu gestalten, Tempo 30 (einfachste Lärmschutzmassnahme) einzuführen und für die Einführung der Tangentialbuslinie fit zu machen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Pro Velo	O-Pro Velo	110	BGK Ring- und Kasernenstrasse, 1. Etappe	Es "sind alle acht Kreisel zu vergrössern". Damit geht eine Beschleunigung des MIV einher und gefährdet Velofahrende. Da Kreisel nachweislich eine Gefahr für den Veloverkehr darstellen, sind abgesetzte Velokreisführungen nach niederländischem Vorbild in Betracht zu ziehen (kleiner Radius MIV, Velopriorität) oder gar eine Aufhebung der Kreisel abzuwägen.	Velokreisführungen: https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2022/05/PPT-Protected-Roundabouts-and-cycling-Godefrooij.pdf Siehe Behebung Unfallschwerpunkte VS5.1 auf S.174 "Masanserstrasse, Ringstrasse – insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsabschnitte"		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-WWF	O-WWF	110	Ring- und Kaser- nenstrasse	Einführung von Tempo 30 als Lärmschutz- und Si- cherheitsmassnahme.	Die Ringstrasse soll siedlungsverträglich gestaltet werden. Grössere Kreisel stehen dem Zuwider.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
P-Schneider	Privatperson	110-115	BKG Ring- und Kasernenstrasse, Etappe 1 bzw. 2	Bitte verständlich beschreiben, was die Konsequenzen des Abtauschs für die Ringstrasse sind. Auch die Konsequenzen der geplanten Massnahmen für Dimension, Nutzung und Gestaltung des Strassenraums (Kreisel, Wege für Velos (wo soll die Komfortroute durchführen?), Wege und Übergänge für Fussgänger) gehen für mich aus dem Text nicht hervor. Auch eine Visualisierung der künftigen Ringstrasse wäre hilfreich. Die erhoffte Veränderung im Verkehrsfluss via Grabenstrasse bzw. Ringstrasse sollte ausformuliert werden (welche Verkehrsteilnehmer sollen in Zukunft welche Strecke einschlagen?).	In Karte 18-Teilstrategie GV sind auf der Ringstrasse 7 Knoten, also Kreisel eingezeichnet. D.h. zusätzlich zu den bestehenden Kreiseln, die verbreitet werden sollen, sollen neue Kreisel entstehen. In Kenntnis der aktuellen Situation im Quartier erscheint dies kaum vorstellbar. Es ist absehbar, dass die Entwicklung der Ringstrasse Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere und die Geschäfte im unmittelbaren Einzugsbereich hat. Für den Übergang Untere zur Oberen Plessurstrasse braucht es eine fussgänger- und velofreundliche Lösung. Ich meine, dass an der Ringstrasse wichtige Bezugspunkte für das Quartier liegen. Deshalb sollte die Massnahme transparent und auch für Laien verständlich beschrieben sein.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	110ff	GV5.11/12 BKG Ring- und Kasernenstrasse	Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in der Grabenstrasse ist zu begrüßen. Allerdings darf dadurch die Ringstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet werden. Ein Ausbau der Ringstrasse ist abzulehnen. Auf die Vergrösserung der Kreisel ist zu verzichten. Eine Vergrösserung bringt kaum Mehrnutzen (zusätzliche Wendemöglichkeiten für Sattelschlepper werden hier nicht benötigt) aber höhere Kosten und Landerwerb und lässt sich städtebaulich schlechter integrieren. Die Ringstrasse ist durchgehend verkehrsberuhigend zu gestalten, Tempo 30 (einfachste Lärmschutzmassnahme) einzuführen und für die Einführung der Tangentialbuslinie fit zu machen.	Die Ringstrasse führt mitten durch ein dicht besiedeltes Wohnquartier. Im Sommer 2024 wird zudem das Schulhaus "Fortuna" mit 600 Schulkindern und geschätzt 100 Angestellten eröffnet.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	110ff	Abtausch Ring-und Grabenstrasse	Flaniermeile mit Velospur und beidseitiger Baumreihe. PP längs der Fahrbahn sind aufzuheben. Auf der Ringstrasse sollen dafür Velokomfortwege umgesetzt werden. Diese zeichnen sich durch grösseres Sicherheitsgefühl aus.	Die Ringstrasse ist zwingend lärmsanierungspflichtig. Dazu müssen entsprechende Massnahmen eingeleitet werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	111	BKG Ring- und Kasernenstrasse, 1. Etappe, Stadt Chur	Auf die Vergrösserung der Kreisel ist zu verzichten. Sie funktionieren in ihrer bestehenden Dimensionierung.	Eine Vergrösserung bringt kaum Mehnutzen (zusätzliche Wendemöglichkeiten für Sattelschlepper hier unnötig) aber höhere Kosten und Landerwerb und lässt sich städtebaulich schlechter integrieren.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-VCS	O-VCS	111	BGK Ring- und Kasernenstrasse, 1. Etappe, Stadt Chur	Auf die Vergrößerung der Kreisel ist zu verzichten. Sie funktionieren in ihrer bestehenden Dimensionierung. Eine Vergrößerung bringt kaum Mehrnutzen (zusätzliche Wendemöglichkeiten für Sattelschlepper werden hier nicht benötigt) aber höhere Kosten und Landerwerb und lässt sich städtebaulich schlechter integrieren. Ergänzen: Tempo 30, Mit Busspur	Die Ringstrasse sei lärmsanierungspflichtig. Das heisst eigentlich Tempo 30 muss eingeführt werden. Das gilt eigentlich für die ganze Stadt Chur.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	111	BGK Ring- und Kasernenstrasse, 1. Etappe, Seite 111	Auf die Vergrößerung der Kreisel ist zu verzichten. Sie funktionieren in ihrer bestehenden Dimensionierung. Eine Vergrößerung bringt kaum Mehrnutzen (zusätzliche Wendemöglichkeiten für Sattelschlepper werden hier nicht benötigt) aber höhere Kosten und Landerwerb und lässt sich städtebaulich schlechter integrieren.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Pro Velo	O-Pro Velo	113	BGK Ring- und Kasernenstrasse, 2. Etappe	Es "sind alle acht Kreisel zu vergrössern". Da Kreisel Nachweislich eine Gefahr für den Veloverkehr darstellen, sind abgesetzte Velokreisführungen nach niederländischem Vorbild in Betracht zu ziehen oder gar eine Aufhebung der Kreisel abzuwägen.	Velokreisführungen: https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2022/05/PPT-Protected-Roundabouts-and-cycling-Godefrooij.pdf Siehe Behebung Unfallschwerpunkte VS5.1 auf S.174 "Masanserstrasse, Ringstrasse – insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsabschnitte"		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
P-Ruoss	Privatperson	116-118	GV 5.13-1				Kenntnisnahme.	-
P-Zeller	Privatperson	117	Gestaltung Areal Obersee, Arosa	Gebiet nicht gänzlich für motorisierten Verkehr sperren	Die bestehende 20-Zone hat sich bewährt und soll bleiben. Es ist wichtig, dass der beliebte und bewährte Ortsbus in dieser Zone verkehren kann. Ebenso wichtig ist, dass Taxis, Hotelbusse und Pferdekutschen sowie individuelle Abholdienste direkten nahen Zugang zum Bahnhof behalten, was insbesondere im Winter mit vielen Reisenden mit viel Gepäck zwingend ist. Den motorisierten Verkehr in diesem Bereich gar nicht mehr zuzulassen, wie im Artikel in der Arosener Zeitung erwähnt - könnte sich sogar als nachteilig und gefährlich herausstellen, da sich die Fussgänger sich in einer verkehrsfreien Zone wähen, während - vor allem im Sommer Velofahrer und natürlich auch E-Bikes in höherem Tempo - dort ebenfalls verkehren. Grundsätzlich ist die Aufwertung des Gebietes um den Obersee als Begegnungszone zu begrüssen, zBsp. die Reduktion des grossen Parkplatzes zugunsten einer Begegnungszone, eines Spielplatzes oder ähnliches. Es muss aber möglich sein, die Zone insgesamt aufzuwerten, ohne ÖV-anreisende und abreisende Gäste zu „behindern“.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Arosa
O-BHS	O-BHS	119	GV5.13.3/4 Jenins, Neugestaltung Rathausplatz/Sonne	Jenins figuriert im ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung. Bei der Planung der Neugestaltungen ist von Beginn an die kantonale Denkmalpflege mit einzubeziehen. Es sind qualitätssichernde Verfahren vorzusehen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Jenins

SP Chur	SP Chur	12	Innenverdichtung	Ergänzen: Vorhandene Biodiversität und Vernetzungskorridore berücksichtigen bei Auswahl der Verdichtungsgebiete. Im Verdichtungsperimeter sind die Naturwerte zu erheben und in der Planung berücksichtigen. Hohe Werte / seltene Arten erhalten. Koordination mit Biodiversitätsstrategie GR, ökol. Infrastruktur	Der Biodiversitätsverlust schreitet in Chur stark voran. Durch die Verdichtung gehen aktuell laufend gewachsene Böden und wertvolle Strukturen verloren wie z.B. alte Obstbäume mitsamt den seltenen Flechten und Moosen (s. Geotag der Artenvielfalt Chur 2023) und den höhlenbewohnenden Vögeln.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	123	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Stra..	Grabenstrasse: Radstreifen von 1.2m sind zu schmal. Verbreitern oder sonst besser zugunsten eines breiteren Trottoirs darauf verzichten	Grabenstrasse ist im ISOS, Denkmalpflege frühzeitig beiziehen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Pro Velo	O-Pro Velo	123	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor	Die Grabenstrasse muss eine abgetrennte Velospur erhalten, sonst kann das erklärte Ziel "Aufwertung der Sicherheit" nicht erreicht werden	Nur abgetrennte Velowege ermöglichen familienfreundliches Velofahren		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	123	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), kurzfristig	Grabenstrasse: Radstreifen von 1.2m sind zu schmal. Verbreitern oder sonst besser zugunsten eines breiteren Trottoirs darauf verzichten			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	123	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), kurzfristig	Grabenstrasse: Radstreifen von 1.2m sind zu schmal. Verbreitern oder sonst besser zugunsten eines breiteren Trottoirs darauf verzichten			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	123/124	GV5.13-9 Grabenstrasse, Stadt Chur	Der zur Neugestaltung vorgesehen Strassenabschnitt gehört zum ISOS-Ortsbildteil 3 (Grabenstrasse) mit Erhaltungsziel A: Erhalten der Substanz. Bei der Planung muss zwingend die kantonale Denkmalpflege einbezogen werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	127	GV5.14-2 Haupt und Bahnhofstrasse Maiefeld	Maiefeld figuriert im ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung. Über das Aggloprogramm vom Bund mitfinanzierte Massnahmen gelten als Bundesaufgabe. Bei der Erfüllung von Bundesaufgaben dürfen die Schutzziele des ISOS nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden. Die vorgesehene Neugestaltung bedarf zwingend des Einbezugs der Denkmalpflege und qualitätssichernde Verfahren. Allenfalls ist auch ein Gutachten der ENHK/EKD einzuholen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Maiefeld

O-BHS	O-BHS	13	S.5.1 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	Begriff «Verdichtung» explizit erklären	Es muss im Text explizit erwähnt werden, dass damit primär eine Nutzungsverdichtung gemeint ist. Die Nutzungsverdichtung kann eine bauliche Verdichtung nach sich ziehen. Aber eine rein bauliche Verdichtung garantiert noch keine Nutzungsverdichtung. Verdichtung muss immer neue baukulturelle Qualitäten schaffen, und darf nicht einfach mehr Wohnfläche pro Person bedeuten. Aktuell werden viel zu grosse Wohnungen und Einstellhallen gebaut für wenig Menschen mit Zerstörung der Grünräume. Diese bauliche Verdichtung hat mit Nachhaltigkeit nichts zu tun..		Das soll im Einzelfall geprüft werden und nicht pauschal überall gleich. Darum Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems
O-Netzwerk	O-Netzwerk	13	S.5.1 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	Begriff «Verdichtung» explizit erklären: Nutzungsverdichtung ist angestrebt.	Es muss im Text explizit erwähnt werden, dass damit primär eine Nutzungsverdichtung gemeint ist. Die Nutzungsverdichtung kann eine bauliche Verdichtung nach sich ziehen. Aber eine rein bauliche Verdichtung garantiert noch keine Nutzungsverdichtung		Das soll im Einzelfall geprüft werden und nicht pauschal überall gleich. Darum Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems
U-Uehli	Unternehmen	130	MIV5.1	Wie bereits beim Agglomerationsprogramm 4 mitgewirkt soll dasselbe im 5. Programm aufgenommen werden.	Bei der Vertiefung der Planung soll mit uns Kontakt aufgenommen werden, um die Strassenführung zu bestimmen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Pro Velo	O-Pro Velo	133	Engpassbeseitigung Felsenastrasse	Diese Engpassbeseitigung ist überflüssig. Fuss- und Veloverbindungen sind bereits jetzt vorhanden. Das Argument der Verbesserung ist falsch, da die Durchfahrt für mehr MIV zu öffnen, mehr Verkehr bedeutet - und damit eine negative Auswirkung auf Fuss- und Veloverkehr.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	134	Engpassbeseitigung Felsenastrasse, Chur	Auf die Verbreiterung ist zu verzichten und ein Gesamtkonzept auszuarbeiten.	Sinn und Zweck dieser Verbreiterung ist nicht ersichtlich. Die Gefahr, dass hier Fakten ohne nähere Prüfung geschaffen wird, ist gross. Nicht geprüft wurde, ob es diese Strasse im Rahmen der Entwicklung des Industriegebietes überhaupt braucht. Zudem ist dieser Weg auch als Langsamverkehrsverbindung ohne MIV zu prüfen. Ausserdem spielt hier auch das GEK Chur eine Rolle. Die Gestaltung des Plessurraums ist hier ebenfalls zu prüfen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

P-Schneider	Privatperson	134	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	Nicht mitwirkungsreif, zurückstellen.	Für die Beurteilung dieser Massnahme notwendige Stellen sind noch gelb markiert, d.h. fehlen in der Mitwirkungsvorlage (Zukunftsbild, Nutzen/Wirkung). Was passiert mit dem angrenzenden Bauernhof? Ist die sanierte Schelmenbrücke in gerader Fortsetzung der Giacomettistrasse geplant? Von welchem Durchgangsverkehr soll das Gebiet Untere Plessurstrasse entlastet werden. Handelt es sich um den Lastverkehr des Kieswerks? Die Kontextualisierung der vorgeschlagenen Massnahme ist völlig unklar.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	134	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	Auf diese Massnahme ist dringend zu verzichten. Der Strassenabschnitt kann für den MIV gesperrt oder allenfalls als Einbahn signalisiert werden. Der untere Teil des Industriegebiets ist über die Industrierstrasse-Pulvermühlestrasse ausreichend erschlossen. Falls der Abschnitt für eine Buslinie benötigt wird, kann ein reduzierter, auf diese Anforderung zugeschnittener Ausbau erfolgen. Alternativ ist diese Massnahme zu sistieren bis Freiraumkonzept + Planung Gewerbezone Industriezone vorliegt. Alternative Verkehrsführungen (z.B. via Areal Weber prüfen). Wir fordern einen zeitnahen Runden Tisch zu div. Massnahmen im Rheinquartier	Die Komplexität und Abhängigkeiten verschiedener Massnahmen des Aggloprogramms und weiteren Projekten der Stadt (Tangentialbuslinie, neue Plessurbrücke, Felsenaustrasse, Gewerbezone Industriestrasse, Verlagerung Verkehr Grabenstrasse -> Ringstrasse, Freiraumplanung etc. erfordern eine breite Diskussion unter Einbezug der Quartiere und Organisationen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	134	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	Auf diese Massnahme ist zu verzichten. Der Strassenabschnitt kann für den MIV gesperrt oder als Einbahn signalisiert werden. Der untere Teil des Industriegebiets ist über die Industrierstrasse-Pulvermühlestrasse ausreichend erschlossen. Falls der Abschnitt für eine Buslinie benötigt wird, kann ein reduzierter, auf diese Anforderung zugeschnittener Ausbau erfolgen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	134	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	Auf diese Massnahme ist zu verzichten. Der Strassenabschnitt kann für den MIV gesperrt oder allenfalls als Einbahn signalisiert werden. Der untere Teil des Industriegebiets ist über die Industrierstrasse-Pulvermühlestrasse ausreichend erschlossen. Falls der Abschnitt für eine Buslinie benötigt wird, kann ein reduzierter, auf diese Anforderung zugeschnittener Ausbau erfolgen. Alternativ ist diese Massnahme zu sistieren bis Freiraumkonzept + Planung Gewerbezone Industriezone vorliegt. Alternative Verkehrsführungen (z.B. via Areal Weber prüfen). Wir fordern einen zeitnahen Runden Tisch zu div. Massnahmen im Rheinquartier	Die Komplexität und Abhängigkeiten verschiedener Massnahmen des Aggloprogramms und weiteren Projekten der Stadt (Tangentialbuslinie, neue Plessurbrücke, Felsenaustrasse, Gewerbezone Industriestrasse, Verlagerung Verkehr Grabenstrasse -> Ringstrasse, Freiraumplanung etc. erfordern eine breite Diskussion unter Einbezug der Quartiere und Organisationen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	134f	MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenastrasse, Stadt Chur	<p>Auf diese Massnahme ist zu verzichten. Der Strassenabschnitt kann für den MIV gesperrt oder allenfalls als Einbahn signalisiert werden. Der untere Teil des Industriegebiets ist über die Industrierstrasse-Pulvermühlestrasse ausreichend erschlossen.</p> <p>Falls der Abschnitt für eine Buslinie benötigt wird, kann ein reduzierter, auf diese Anforderung zugeschnittener Ausbau erfolgen.</p> <p>Alternativ ist diese Massnahme zu sistieren bis Freiraumkonzept + Planung Gewerbezone Industriezone vorliegt. Alternative Verkehrsführungen (z.B. via Areal Weber prüfen).</p>	Komplexität und Abhängigkeiten verschiedener Massnahmen des Aggloprogramms und weiteren Projekten der Stadt (Tangentialbuslinie, neue Plessurbrücke, Felsenastrasse, Gewerbezone Industriestrasse, Verlagerung Verkehr Grabenstrasse - Ringstrasse, Freiraumplanung etc.) erfordern eine breite Diskussion unter Einbezug der Quartiere und Organisationen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
K-SG	K-SG	137	FVV5.1	Die Fuss- und Veloverkehrskonzepte sind mit dem Kanton St.Gallen betreffend Netzplanung sowie mit den Gemeinden Bad Ragaz und Sargans abzustimmen, so dass Veloverbindungen auch über den Rhein hinweg funktionieren.	Fuss- und Velonetz über die Kantonsgrenze hinweg.		Anliegen an dieser Stelle nicht passend. Fuss- und Velokonzepte in Ems und Chur haben keine Berührungspunkte mit St. Gallen.	-
SP Imboden	SP Imboden	137	Fuss- & Veloverkehrskonzept	Zu Zweckmässigkeit und Nutzen gibt es keine Angaben, d.h. eine Mitwirkungsantwort ist nicht möglich!	Landquart, Bonaduz und Rhäzüns verfügen über ein Gesamtverkehrskonzept; Chur hat eine Teilstrategie zum Fuss- und Veloverkehr definiert – Domat/Ems hat anscheinend nichts.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur, Gemeinde Domat/Ems, (alle Gemeinden)
P-Schneider	Privatperson	139	Velochse Nord-Süd	Der Hauptdokumentation S. 107 entnehme ich, dass der Halbinschluss Chur Mitte Gegenstand eines Sachplanverfahrens sein soll und nicht ins Agglomerationsprogramm gehört. Massnahme FVV5.2 kann jedoch nur in Kenntnis des Projektes beurteilt werden. Deshalb sollte das Projekt Chur Mitte hier näher beschrieben oder eingezeichnet sein.	Ich möchte anmerken, dass die Quartierbevölkerung in Bezug auf das Risiko Schwerverkehr Kieswerk Calanda auf keine vergleichbare Rücksichtnahme zählen kann.		Ein Antrag im Sachplanverfahren würde federführend durch den Kanton erfolgen und erfordert eine Zweckmässigkeitsbeurteilung g, derzeit liegt weder ein Zeitplan noch eine Grundlage vor. Text im Hauptdoku S. 107 wie folgt anpassen: "...wie z.B. der Autobahnanschluss Chur Mitte sind - gestützt auf eine Zweckmässigkeitsbeurteilung g - im Sachplanverfahren einzubringen und zu prüfen." Text im Massnahmendoku S. 139 anpassen: Das Projekt beinhaltet die Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg. Im Zusammenhang mit dem Projekt Plessurmündung: Rhein sowie mit den Studien zu einem Autobahn-Halbinschluss Chur Mitte.	AP
O-Pro Velo O-WWF	O-Pro Velo O-WWF	139f 14	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	<p>Die Massnahmen sind zu begrüssen</p> <p>Bei den Inhalten fehlten Themen wie: 1. Grenzabstände für die Pflanzung von grossen Bäumen anpassen. 2. Durchlüftungskorridore zur Verhinderung von Hitzeinseln sichern. 3. Ökologische Vernetzungen gemäss Biodiversitätsstrategie sicherstellen. 4. Durchwegung der Gebiete sicherstellen. 5. Parkplatzfreie Gebiete schaffen.</p>	Die Grundgedanken des Aggloprogramms 5 müssen bei jeder Teilentwicklung gesichert werden, sonst bleiben sie Makulatur. Dies betrifft die Biodiversitätsziele (ökologische Vernetzung), Klimaanpassung und Langsamverkehr.		<p>Kennisnahme.</p> <p>Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.</p>	AP Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems

O-Netzwerk	O-Netzwerk	140	Veloachse Nord-Süd	Die Stärkung des FVV ist zu begrüßen. Wichtig ist die konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen. Als kleine Ergänzung schlagen wir einen komfortableren Anschluss der Rheinstrasse an den Dalpweg vor, siehe zusätzlich eingezeichnete Route Linie (grundsätzlich bestehend, abgesperrt)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	140	Veloachse Nord-Süd	Wichtig ist die konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen. Eine Ergänzung: komfortablerer Anschluss der Rheinstrasse an den Dalpweg.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Imboden	SP Imboden	148	Fuss- und Veloverbindung Tircaal, D/E	Diese Massnahme der zusätzlichen Verbindung ist kritisch zu prüfen. Die im Plan enthaltene gerade/direkte Linienführung ist kaum möglich. Es ist anstelle dieser Verbindung eine fuss- und veloverträgliche Ausgestaltung der Gassa sutò und Gassa surò zu prüfen.	Zusätzliche (allenfalls unnötige) Verkehrserschliessungen sind, wo immer möglich, zu vermeiden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
SP Imboden	SP Imboden	149	Fuss- und Veloverbindung Vial, D/E	Es ist anstelle dieser neuen Verbindung, die Ausgestaltung der Erschliessungen entlang der Kantons- und Nationalstrasse fuss- und veloverträglicher zu gestalten.	Bevor die Nutzung des Gebietes nicht definiert ist (sieht im vorliegenden Entwurf zur Ortsplanrevision ganz anders aus), sind keine zusätzlichen Verbindungen zu beschliessen. Die Distanz vom Wohngebiet zur nächsten Bushaltestelle wird durch diese geplante, zusätzliche Erschliessung nicht kürzer; die Distanz zum Bahnhof Ems-Chemie bleibt in etwa auch gleich lang.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
SP Imboden	SP Imboden	149	Fuss- und Veloverbindung Rheinbrücke	Der Standort der Brücke ist zu prüfen, d.h. näher ins Dorfzentrum von D/E zu verschieben. Alternativ muss die Unterführung Sut Tuma velotauglich ausgestaltet werden.	Um mit dem Velo von der Brücke ins Dorfzentrum von D/E zu gelangen, führt der Weg auf der vielbefahrenen Kantonsstrasse.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
O-Netzwerk	O-Netzwerk	15	Chur, Gebiet Trist	PP-Angebot reduzieren, 150 PP bei 170 Beschäftigten ist zu viel. ÖV- und Velopendeln ausbauen. Attraktivität Strassenraum steigern.	Negativ-Beispiel Landi: Fussgänger*innen sind verloren. Man findet den Weg vom Ladeneingang zum Bus kaum, und der PP und Strassenraum sind so hässlich und menschenfeindlich, dass wir keine Lust haben, dort einkaufen zu gehen als Nicht-Auto-Menschen. Mit Rollstuhl muss man zudem einen grossen Umweg in Kauf nehmen. Zudem: gut gemeinte Trockenmauer anfangs Feldweg zum Kalkofen, leider in standortfremder Bauweise.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	15	Chur, Gebiet Trist	Gewerbliche Nutzung mit Beschäftigungspotenzial 170. Bei guter ÖV- Anbindung und Velonetzanbindung sind keine 150 PP zu planen.	Gewerbeumschlag ja, jedoch ist das PP-Angebot für Beschäftigte deutlich zu senken und nachhaltiger Pendlerverkehr zu fördern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-WWF	O-WWF	15	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	Kann nicht als Innenentwicklung bezeichnet werden: streichen. Evtl. Parkplatzausbau reduzieren.	In Chur West ist ein grosses Gebiet für eine Innenverdichtung bereits vorgesehen. Im Gebiet Trist betrifft es aber vielmehr Landwirtschaftsgebiet, Siedlungsrand und Naherholungsgebiet. Wenn das Teilgebiet umgesetzt wird, ist das Angebot an Parkplätzen deutlich zu reduzieren.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
P-Schneider	Privatperson	15	Stadt Chur, Gebiet Trist	Verkehrliche Einbettung, Fuss- und Velonetz à Fussnetz. Eine fussgängerfreundliche Anbindung spielt andeutungsweise nur in Bezug auf die Innenstadt. Zwischen dem künftigen Areal Trist, Chur/Bahnhof West und dem Industriequartier erstreckt sich bislang eine Fussgängerwüste, die mitgedacht werden sollte.	Eine fussgängerfreundliche Erschliessung sollte auch aus der Perspektive Industriequartier und von den beiden Türlen im City West ausgedacht werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	15	Chur, Gebiet Trist	Gewerbliche Nutzung mit Beschäftigungspotenzial 170. PP für Gewerbeumschlag ja, jedoch Auto-PP-Angebot für Beschäftigte senken, und nachhaltigen Pendlerverkehr fördern.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	15/16	S.5.1-1 Teilmassnahme, Stadt Chur, Gebiet Trist	Planung sistieren; Gebiet auszonieren oder neu als Baulandreserve ausweisen.	Die Teilmassnahme wird unter «Innenentwicklung» geführt, hat aber damit nichts zu tun. Das Gebiet befindet sich nicht INNERHALB der Siedlung, sondern am RANDE. Hier soll ein unbebautes, bislang landwirtschaftlich genutztes Stück NEU überbaut werden, noch bevor das Verdichtungspotential innerorts ausgeschöpft ist. Das widerspricht dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	150 164	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, kurzfristig	S. 150: Separater Fussweg Bus-Wendekreis - Reitsport-zentrum, Felsberg: Auf eine Trennung der Verkehrsarten ist zu verzichten. Sonst wäre auf die Massnahme gänzlich zu verzichten. S. 164: Brücke Rhein ARA, Stadt Chur Die Lage der Brücke bzw. die Anschlüsse sind so anzupassen, dass kein Umweg gegenüber der Führung via Haldensteinerbrücke entsteht.	Die vorgesehene Ausgestaltung würde dazu führen, dass sich der Fussverkehr zu Gunsten des MIV auf den 1.2m drängen müsste, was der heutige Promenadenfunktion nicht mehr gerecht würde.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg
SP Chur	SP Chur	150 164	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, kurzfristig	Seite 150: Separater Fussweg Bus-Wendekreis - Reitsport-zentrum, Felsberg: Auf eine Trennung der Verkehrsarten ist zu verzichten. Seite 164: Brücke Rhein ARA, Stadt Chur Die Lage der Brücke bzw. die Anschlüsse sind so anzupassen, dass kein Umweg gegenüber der Führung via Haldensteinerbrücke entsteht.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg / Stadt Chur

O-VCS	O-VCS	150-164	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, kurzfristig	Seite 150: Separater Fussweg Bus-Wendekreis - Reitsport-zentrum, Felsberg: Auf eine Trennung der Verkehrsarten ist zu verzichten. Sonst wäre auf die Massnahme gänzlich zu verzichten. Die vorgesehene Ausgestaltung würde dazu führen, dass sich der Fussverkehr zu Gunsten des MIV auf den 1.2m drängen müsste, was der heutige Promenadenfunktion nicht mehr gerecht würde. Seite 164: Brücke Rhein ARA, Stadt Chur Die Lage der Brücke bzw. die Anschlüsse sind so anzupassen, dass kein Umweg gegenüber der Führung via Haldensteinerbrücke entsteht.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg / Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	150-151	FVV5.4-7 Separater Fussweg Buswendekreis-Reitsportzentrum; Gemeinde Felsberg	Diese Massnahme ist mit einer häuslicherischen Bodennutzung nicht vereinbar und auch unnötig. Es ist darauf zu verzichten.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg
SP Imboden	SP Imboden	159	Personenunterführung Bahnhof, Rhäzüns		Weshalb ist die Ems Chemie als Beteiligte aufgeführt?		Die Ems-Chemie ist Eigentümerin der östlich angrenzenden Parzelle 98. Die Unterführung verbessert auch die Anbindung dieses Grundstücks, darum ist die Ems-Chemie beteiligt.	-
O-Netzwerk	O-Netzwerk	15f	Chur, Gebiet Trist	Planung sistieren. Land als Baulandreserve einstufen.	Die Innenverdichtung soll innerhalb der Siedlung passieren. Mit Chur West und dem Gebiet Industriestrasse stehen grosse Verdichtungsgebiete zur Verfügung. Das Gebiet Trist liegt ausserhalb des aktuellen Stadtrands auf gutem Landwirtschaftsland in Nähe von Landwirtschaftsbetrieben. Diese Entwicklung ist keine Innenverdichtung und sollte deshalb (vorerst) sistiert werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	15f	Chur, Gebiet Trist	Planung sistieren. Land als Baulandreserve einstufen.	Die Innenverdichtung soll innerhalb der Siedlung passieren. Mit Chur West und dem Gebiet Industriestrasse stehen grosse Verdichtungsgebiete zur Verfügung. Das Gebiet Trist liegt ausserhalb des aktuellen Stadtrands auf gutem Landwirtschaftsland in Nähe von Landwirtschaftsbetrieben. Diese Entwicklung ist keine Innenverdichtung und sollte deshalb (vorerst) sistiert werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Lacuna	O-Lacuna	16	Areal Stadtbaumgarten	Wir begrüssen die Schaffung einer hochwertigen Zentrumszone. Vorschlag Stadthotel mit Mantelnutzung Kongress-/Kulturzentrum (Beispiel: Verrucano-Saal Mels). Gleichzeitig Verlagerung der Jugendarbeit in die Quartiere.	Eine zentrales Kultur-/Kongresszentrum fehlt in Chur Es fehlen geeignete, zentrale Probe- und Aufführungsräume. Exzellente öV-Anbindung. PP (Stadtbaumgarten ??, Manor, City) vorhanden. Parallel dazu Verlagerung der Jugendarbeit in die Quartiere, subsidiäre Angebote mit z.B. den Landeskirchen. Reduktion des MIV (Mama-Taxi), da quartierbezogene Jugendarbeit sicherer (Velo) zu erreichen ist.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-Netzwerk	O-Netzwerk	16	Areal Stadtbaumgarten	Wir begrüssen eine gesamtheitliche Betrachtung des Areals und fordern ein qualitätssicherndes Verfahren. Öffentlichen Freiraum erhalten, hochwertig. Standort Jugendhaus/Jugendkultur sichern. Klimaanpassung + Biodiversität berücksichtigen. Autofreies Wohnen. Rückbau Parkhaus in Betracht ziehen. Partizipativ planen. Aneignungsfähige Aussenräume für die Bevölkerung aus dem Quartier	Nebst dem Jugendraum hier braucht es solche auch in anderen Quartieren.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	16	Areal Stadtbaumgarten	Ich begrüsse die Schaffung einer hochwertigen Zentrumszone. Vorschlag Stadthotel mit Mantelnutzung Kongress-/Kulturzentrum (Beispiel: Verrucano-Saal Mels). Gleichzeitig teilweise Verlagerung der Jugendarbeit in die Quartiere.	Eine zentrales Kultur-/Kongresszentrum fehlt in Chur Es fehlen geeignete, zentrale Probe- und Aufführungsräume. Exzellente öV-Anbindung. PP (Stadtbaumgarten ??, Manor, City) vorhanden. Parallel dazu teilweise Verlagerung der Jugendarbeit in die Quartiere, subsidiäre Angebote mit z.B. den Landeskirchen. Reduktion des MIV (Mama-Taxi), da quartierbezogene Jugendarbeit sicherer (Velo) zu erreichen ist.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	16	Areal Stadtbaumgarten	Wir begrüssen eine gesamtheitliche Betrachtung des Areals und fordern ein qualitätssicherndes Verfahren. Der hochwertige Freiraum muss erhalten und der Standort Jugendhaus/Jugendkultur gesichert werden. Die Klimaanpassung und Biodiversität muss berücksichtigt werden. Evt: Autofreies Wohnen mit partizipativem Charakter	Eine zentrales Kultur-/Kongresszentrum fehlt in Chur. Die Stadthalle fällt weg. Es fehlen geeignete, zentrale Probe- und Aufführungsräume mit guter öV-Anbindung.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	16	Chur, Stadtbaumgarten	Die Entwicklung des Areals Stadtbaumgarten mitten im Zentrum ist ohne MIV zu planen.	Das Areal ist bestens mit ÖV erschlossen (Nähe Bahnhof und Bus). Die Verdichtung ist auf den ÖV auszurichten. Der öffentlich zugängliche Freiraum und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr sind sicherzustellen. Eine MIV-Anbindung würde zusätzlichen Verkehr ins Zentrum bringen, was nicht mit dem Städtischen Verkehrsgesetz vereinbar ist.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	16	Areal Stadtbaumgarten	Wir begrüssen eine gesamtheitliche Betrachtung des Areals und fordern ein qualitätssicherndes Verfahren. Öffentlichen Freiraum erhalten, hochwertig. Standort Jugendhaus/Jugendkultur sichern, oder Fokus auf kleine lokale Hubs in den Quartieren und dafür ein zentrales Kulturzentrum/Kongressgebäude? Klimaanpassung + Biodiversität sind im zu berücksichtigen. Autofreies Wohnen. Rückbau Parkhaus in Betracht ziehen. Partizipativ planen. Aneignungsfähige Aussenräume für die Bevölkerung aus dem Quartier			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	16/17	S. 5.1-2, Stadt Chur, Stadtbaumgarten	Eine menschen- und umweltfreundliche Aufwertung des innerstädtischen Gebiets ist sehr zu begrüssen. Die Entwicklung des Gevierts hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben), die Planung soll partizipativ und über ein qualitätssicherndes Verfahren erfolgen (kein Investorenwettbewerb). Es ist aus dem Bestand heraus zu entwickeln und nicht mit einer «tabula-rasa»-Mentalität. Abbrüche sollten aus ökologischen Gründen möglichst vermieden werden. Der mit ÖV und für Langsamverkehr bestens erschlossene Standort inmitten der Stadt bietet sich als autofreies Areal geradezu an. Im Sinne der Klimanpassung und als Massnahme zur Förderung der Biodiversität ist eine weitreichende Entsiegelung der asphaltierten Flächen anzustreben.	Das Geviert ist Teil des im ISOS als «8 Cityquartier» gelisteten Ortsteils mit Erhaltungsziel C: Erhalten des Charakters. Das Schulhaus Baumgarten ist mit 8.9 im ISOS speziell aufgeführt: «Winkelförmig angeordnete, ein- und dreigeschossige Satteldachbauten. 1952; freistehende Turnhalle mit Flachdach in Sichtbeton, 1976, in je zeittypischer Architektursprache, um den asphaltierten Pausenplatz und anschliessenden Tartantransportplatz angeordnet»		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Pro Velo	O-Pro Velo	161f	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, mittelfristig	Die genannten Teilmassnahmen sind zu begrüssen. Wir empfehlen eine höhere Priorisierung und schlagen vor diese in der Priorität auf A (2028-2032) zu setzen.	Ein durchgehendes Velonetz ist Voraussetzung für hohe Velofrequenzen im Alltagsverkehr. Anpassungen sind überfällig und können nicht bis 2036 warten.		Die Umsetzung der Massnahmen dauert meist länger als gedacht. Die derzeit priorisierten A-Massnahmen sind bereits sehr ambitioniert. Noch mehr ist nicht möglich.	-
O-BHS	O-BHS	164	FVV5.5.-5 Brücke Rhein ARA, Stadt Chur	Diese Massnahme ist unnötig bzw. vollkommen unverhältnismässig. Es ist darauf zu verzichten.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	164	Fuss- und Veloverkehr Chur-Maladers	Eine sichere FVV-Verbindung von Chur nach Maladers fehlt heute, deshalb begrüsse ich die erwähnte Massnahme grundsätzlich. Allerdings ist auf die St.Luzi-Brücke zu verzichten. Sie löst keine Probleme, sondern schafft nur neue. Als Anregung kann unter Einbezug der Alten Schanfiggerstrasse eine sichere FVV-Route nach Maladers gebaut werden. Einbezug Maladerser Bevölkerung bezügl. Bedürfnisse öv/FVV im Alltag.	Vielleicht brauchen die Maladerser dringender bessere Busverbindungen als einen sep. Veloweg?		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	164	Fuss- und Veloverkehr Chur-Maladers	Auf die St.Luzi-Brücke ist zu verzichten. Sie löst keine Probleme, sondern schafft nur neue. Als Anregung kann unter Einbezug der Alten Schanfiggerstrasse eine sichere FVV-Route nach Maladers gebaut werden.	Bereits heute reisen über 50% der Arosler Gäste per Bahn an. Dieses Potential soll weiter erschlossen werden. Die Rückstau auf der Arosler Strasse sind zeitlich sehr begrenzt. Würde der Verkehr über die St.Luzi-Brücke geleitet, verlagerte sich der Stau nur auf den Anschluss Araschgerrank-Malixerstrasse. Ausserdem wäre der Bau der St.Luzi-Brücke eine massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und hätte einen nicht akzeptablen Wertverlust, der nahe gelegenen Liegenschaften zur Folge.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	164/165	FVV5.5.-6 Fuss- und Veloverkehr Chur-Maladers, Stadt Chur	Diese Massnahme steht in Zusammenhang mit dem Bau der St.Luzi-Brücke, deren Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit grundsätzlich bestritten wird. Auf die Massnahme ist zu verzichten.			Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
B-Zizers	B-Zizers	169	FVV5.6-2 -Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart	Antrag: Diese Massnahme ist ersatzlos zu streichen.	Die Aufgeführte Massnahme Stichverbindung Veloweg befindet ab Parzelle Würth zu 100% auf dem Gemeindegebiet von Zizers. Bei der einer möglichen Umsetzung wäre die Federführung bei der politischen Gemeinde Zizers und nicht Landquart. Eigentümer der Parzelle Nummer 294 ist die politischen Gemeinde Zizers. Die Parzelle Nummer 10 befindet sich ebenfalls im Eigentum der politischen Gemeinde Zizers und unterliegt dem Nutzungsvermögen der Bürgergemeinde Zizers und braucht ihre Zustimmung. Die geplante Separierung des Veloweges neben der bestehenden Sammelstrasse finden wir eine unverhältnismässige Investition mit den Vorangeschlagenen CHF 1'743'000.00.		Der Veloweg steht im Zusammenhang mit der Massnahme MIV5.1 Industriestrasse. Zuerst soll diese Massnahme weiter getrieben werden und danach soll mit allen Beteiligten eine Neubeurteilung des Velowegs erfolgen. Darum derzeit Verschiebung der Massnahme in den B-Horizont.	Gemeinde Landquart
SP Imboden	SP Imboden	169	Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz	Die Kostentragung zu 100% durch die Gemeinde ist nicht zumutbar.	Diese Alltagsroute ist bedeutsam für die ganze Region und als Verbindung zu den Arbeitszonen in Domat/Ems wichtig.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Bonaduz; Kanton TBA
O-Pro Velo	O-Pro Velo	16f	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	Der Platz wird aktuell von diversen Akteuren bespielt, die sonst in der Stadt kein Platz haben, wie die Velobörse oder regelmässige, wöchentliche Velokurse. Der Platz ist einzigartig und bietet Aufenthaltsqualität abseits der belebten Strassen	Eine Überbauung würde diese Spielräume zunichte machen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems
O-Netzwerk	O-Netzwerk	17	Landquart	Differenzierte + qualitätsvolle Verdichtung anstreben. Vorhandene Biodiversitätswerte berücksichtigen. Erhalt artenreicher Gärten. Grünflächenziffern inkl. Ökol. Qualität, Unterbauungsvorschriften, Baumschutz. Koordination mit kant. Biodiversitätsstrategie und ökol. Infrastruktur. Weiterbauen anstatt Abriss-Neubau. Verdichtung soll Wohnraum für mehr Menschen schaffen, nicht grössere Wohnflächen pro Person. Autofreie Siedlungen fördern. PP-Pflicht aufheben. Hohe Baukultur einfordern. Partizipativ planen.	Wir fordern diese Stossrichtung auch für Chur bei Auswahl und Ausgestaltung künftiger Verdichtungsgebiete. Es braucht flankierende Vorgaben im neuen Baugesetz.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	17	Landquart	Differenzierte + qualitätsvolle Verdichtung anstreben. Vorhandene Biodiversitätswerte berücksichtigen. Autofreie Siedlungen fördern. PP-Pflicht aufheben. Hohe Baukultur einfordern. Partizipativ planen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

O-WWF	O-WWF	17	Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse	In diesem bestens mit OV erschlossenen Gebiet sind keine neuen Kapazitäten für den MIV zu schaffen und die Parkplatzpflicht zu streichen.	Das Gebiet liegt gleich beim Bahnhof und ist oder wird optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Diese Stärke ist aktiv zu nutzen und Gebiete ohne MIV zu entwickeln resp. eine Reduzierung der PP zu planen, umso mehr als der Bahnhof Landquart zur multimodalen Drehscheibe ausgebaut wird.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-BHS	O-BHS	17-19	5.1-3 Landquart...	Die Entwicklung hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben) und aus dem Bestand heraus zu erfolgen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-Netzwerk	O-Netzwerk	174	Behebung Unfallschwerpunkte	Unfallwahrscheinlichkeiten und -risiken sind durch Temporeduktionen und Verkehrsreduktionen zu erzielen.			Deshalb werden auch solche Massnahmen im AP 5G verfolgt.	Kanton TBA
O-Pro Velo	O-Pro Velo	174	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	Genannt werden "Masanserstrasse, Ringstrasse – insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsabschnitte". Die folgenden vier geplanten Massnahmen greifen das nicht auf – je nachdem verschärfen die Massnahmen GV5.11&12 die Unfallgefahr sogar	Alle acht Kreisel zu vergrössern ohne die Veloführung separat einzuplanen wird die Unfall-Wahrscheinlichkeit erhöhen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton
O-VCS	O-VCS	174	Behebung Unfallschwerpunkte	Unfallwahrscheinlichkeiten und -risiken sind durch Temporeduktionen und Verkehrsreduktionen zu erzielen.			Deshalb werden auch solche Massnahmen im AP 5G verfolgt.	Kanton TBA
O-BHS	O-BHS	174ff	VS5.1 Behebung Unfallschwerpunkte	Unfallwahrscheinlichkeiten und -risiken sind durch Temporeduktionen und Verkehrsreduktionen zu erzielen.			Deshalb werden auch solche Massnahmen im AP 5G verfolgt.	Kanton TBA
O-Pro Velo	O-Pro Velo	175	Schulwegsicherheit	Die Massnahme muss u.a. eng mit "FVV5.1 Fuss- & Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden" gedacht werden und darf sich nicht auf nachträgliche Kosmetik beschränken.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	176	Schulwegsicherheit	Eine Verbesserung der Schulwegsicherheit ist durch Fahrverbotszonen rund um Schulhäuser, flächendeckende Temporeduktionen und Verbannung quartierfremden Verkehrs (Schleichwegverkehr, LKW-Verkehr vom/zum Kieswerk Calanda durch Quartierstrassen) zu erzielen. WICHTIG: Der quartierfremde LKW-Verkehr durchs Rheinquartier (Rheinstrasse, Unt. Plessurstrasse) muss verbannt werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-VCS	O-VCS	176	Schulwegsicherheit	Eine Verbesserung der Schulwegsicherheit ist durch Fahrverbotszonen rund um Schulhäuser, flächendeckende Temporeduktionen und Verbannung quartierfremden Verkehrs: wie Schleichwegverkehr, LKW-Verkehr vom/zum Kieswerk Calanda durch Quartierstrassen, zu erzielen. Der quartierfremde LKW-Verkehr durchs Rheinquartier (Rheinstrasse, Unt. Plessurstrasse) muss anders gelöst werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden

O-BHS	O-BHS	176ff	VS5.2 Schulwegsicherheit	Eine Verbesserung der Schulwegsicherheit ist durch Fahrverbotszonen rund um Schulhäuser, flächendeckende Temporeduktionen und Verbannung quartierfremden Verkehrs zu erzielen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	20	Domat/Ems, Nähe Bhof	Analog 5.1-3 Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
O-VCS	O-VCS	20	Domat/Ems, nahe Bhof	Differenzierte Verdichtung anstreben. Vorhandene Biodiversitätswerte berücksichtigen. Autofreie Siedlungen fördern. PP-Pflicht aufheben. Hohe Baukultur einfordern. Partizipativ planen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
O-WWF	O-WWF	20	Domat/Ems, Bahn- hofsgebiet, Weitere	Die Planung muss Ziele zu Städtebau, Freiraum und Grünflächen berücksichtigen. Ausserdem ist das Areal auf den Zug auszurichten und die Parkplatzpflicht aufzuheben.	Die Grundziele des Aggloprogramms 5 sind hier nicht aufgeführt. Darum ist ein Arealplan mit städtebaulichen Zielen sowie Planung von Frei- und Grün- raum umzusetzen. Für das bestens mit ÖV erschlossene Gebiet ist die Parkplatzpflicht ausserdem aufzuheben.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
SP Imboden	SP Imboden	20	D/E; Bahnhofsgelände	Neben der Wohn- und Kernzone sind die Strassenräume und Plätze des Bahnhofgebietes in die Planung miteinzubeziehen und qualitative Anforderungen festzulegen: Gassa surò, Bahnhofplatz, Gassa sutò, Gemeindeparkplatz.	Gute Formulierungsbeispiele finden sich z.B. auf folgenden Seiten: S. 51: Die siedlungsorientierten Plätze und angrenzenden Strassenräume sind verkehrsberuhigt gestaltet und lassen sich mit Veranstaltungen wie z.B. Märkten bespielen. S. 92: Die Qualitätsstandards zur Strassenraumgestaltung tragen dazu bei, dass die Strassenräume entsprechend ihrer Funktion und in Abhängigkeit zum Charakter des Siedlungsgebiets gestaltet werden. Die Qualitätsstandards setzen diverse Ziele aus dem Zukunftsbild direkt um. S. 116: Auch verschiedene siedlungsorientierte Plätze, welche gleichzeitig als Strassenräume genutzt werden, weisen ein grosses Aufwertungspotential auf und sind als attraktive, verkehrsberuhigte und siedlungsorientierte Plätze zu gestalten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems
O-BHS	O-BHS	20-21	5.1-4 Domat Ems	Die Entwicklung des Gebiets hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben) und aus dem Bestand heraus zu erfolgen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Domat/Ems

O-Netzwerk	O-Netzwerk	22	Arbeitszonen-Management	Anstehende Transformation der Arbeit mitberücksichtigen (KI, Kreislaufwirtschaft, E-autos statt Benziner etc.) Künftig freiwerdende / umzunutzende Areale mitmonitoren.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Regionen, Stadt Chur (SENT)
O-VCS	O-VCS	22	Arbeitszonen-Management	Anstehende Transformation der Arbeit mitberücksichtigen (KI, Kreislaufwirtschaft, E-autos statt Benziner etc.)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Regionen, Stadt Chur (SENT)
O-WWF	O-WWF	22	Regionales Arbeits- zonenmanagement	Unter WK4.3: zusätzlich zur Erwähnung der Aufwertung von Natur- und Grünräumen ist auch die ökologische Vernetzung zu berücksichtigen	Gemäss Biodiversitätsstrategie GR.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Regionen, Stadt Chur (SENT)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	24	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/DL	Die Planungsverfahren sind zu ergänzen um den Aspekt "Erfassung, Erhalt und Weiterentwicklung der vorhandenen Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen".			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT)
O-VCS	O-VCS	24	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/DL	Die Planungsverfahren sind zu ergänzen um den Aspekt Erfassung, Erhalt und Weiterentwicklung der vorhandenen Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT)
O-WWF	O-WWF	25	Stadt Chur, Gebiet Chur West	Kaltluftkorridore, Freiraum- und Grünraumkonzepte sowie die ökologische Vernetzung sind zu konkretisieren. Die Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr zu sichern.	Neben Kleinbruggen ist auch Chur West als 2000- Watt-Areal geplant. Zudem sollen der MIV nur unterirdisch zugelassen werden. Diese Erwähnung fehlt. Die Durchgrünung und Vernetzung mit den zu erhaltenen Grünflächen und die Kaltluftkorridore sind zudem auch hier zu gewährleisten. Ebenfalls ist eine optimale Durchlässigkeit für den Fuss- und Velover- kehr durch die Quartiere und als Verbindung zum Bahnhof Chur West, zur Innenstadt und zu den Nah-erholungsgebieten zu planen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	25-26	Chur West inkl. Kleinbruggen	Leitlinie Chur West umsetzen, keinenfalls abschwächen. Grün- und Freiraumanteil erhöhen. Erhalt der artenreichen Gärten/Höfe und Kulturlandschaftsrelikte an der Raschärenstrasse + Schönbühlstrasse. Ökol. Vernetzungskorridor Pizokel – Rhein ergänzen Strassenräume und Vorplätze attraktiver gestalten als dies an der Rheinfelsstrasse aktuell erfolgt.	Der Arealplan Chur West geht bisher von zu tiefen Grün- und Freiraumflächen aus und liefert einen Freipass zur Zerstörung der letzten artenreichen Reliktstandorte. Für alternative Vorschläge siehe auch Studienarbeit Alexandra Held, FH Ost: "Refugium. Freiraumkonzept Chur West", Prof. Gadiant + Küffer		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	25-28	TM 5.3-1 Stadt Chur, Gebiet Chur West	Die Entwicklung von Chur West hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Lacuna	O-Lacuna	26-28	Chur West	Die vorhandene Passarelle EKZ City West - blue Cinema ist an den neuen Bahnsteig Chur West RhB anzuschliessen.	Die öV-Gütekasse des Einkaufszentrums City West sowie der Geschäfte nordwestlich der Bahngleise inkl. blue Cinema kann damit verbessert werden. Kürzestmögliche Wege! Dadurch kann der MIV-Anteil reduziert und der öV-Anteil erhöht werden. (Man baut für 60 Mio. einen Bahnhof, und niemand nutzt ihn)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	26-28	Chur West	Die vorhandene Passarelle EKZ CityWest - blue Cinema ist an den neuen Bahnsteig Chur West RhB anzuschliessen.	Die öV-Gütekasse des Einkaufszentrums City West sowie der Geschäfte nordwestlich der Bahngleise inkl. blue Cinema kann damit verbessert werden. Kürzestmögliche Wege! Dadurch kann der MIV-Anteil reduziert und der öV-Anteil erhöht werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	26-28	Chur West	Die vorhandene Passarelle EKZ CityWest - blue Cinema ist an den neuen Bahnsteig Chur West RhB anzuschliessen.	Die öV-Gütekasse des Einkaufszentrums City West sowie der Geschäfte nordwestlich der Bahngleise inkl. blue Cinema kann damit verbessert werden. Kürzestmögliche Wege! Dadurch kann der MIV-Anteil reduziert und der öV-Anteil erhöht werden. (Man baut für 60 Mio. einen Bahnhof, und niemand nutzt ihn)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Stadtverein	O-Stadtverein	26-28	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Z.B.: Eine attraktive Fussgängerverbindung Chur – Haldenstein fehlt – ist nicht auf «Kurs», wurde nicht umgesetzt.	Ab Wiesentalweg – Reitnauerweg bis Kreisel und Anschluss zur rechtsrheinischen Parkanlage: teils mit Trottoir, teils ohne Trottoir, teils schmaler Pfad (nicht kinderwagengängig und steil)		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Stadtverein	O-Stadtverein	26-28	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Z.B.: Fusswegverbindung: Rebhaldenweg, Sonnerberg-Montaltinstr.-Querung unter Eisenbahn bis zum Eisenbahnweg und bis Tittwstr. fehlt Z.B. Aus dem Freifeld oder aus Trist auf den Rossboden ist ziemlich abenteuerlich.	Chur wurde innerstädtisch in den vergangenen Jahrzehnten planerisch prioritär für MIV ausgebaut.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.	Stadt Chur
O-Lacuna	O-Lacuna	28	Stadthallenareal	Das Areal der Fuhrhaltere ist in den Planungsperimeter einzubeziehen. Der geplante "Investorenwettbewerb" ist durch einen Gesamtplanungswettbewerb zu ersetzen.	An diesem Ort grossen öffentlichen Interesses können nicht die Investoren die Sache unter sich ausmachen (Neg. Beispiel Investorenwettbewerb Fuhrhaltere). Der öffentliche Raum gehört in öffentliche Hände, mit situationsgerechter Mitwirkung.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	28	Chur Stadthallenareal	PP-Angebot reduzieren gegenüber Richtprojekt -> nachhaltiges Mobilitätskonzept für Zubringer entwickeln zu Brambrüeschbahn. hochwertigen Freiraum schaffen	Grosses PP-Angebot hier und in den benachbarten Quartierplänen führt zur weiteren Verstopfung des Welschdörfli - Linksabbieger Rosenhügel hin oder her		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-Netzwerk	O-Netzwerk	28	Stadthalenareal	Die Areele Fuhrhaltereie und Stadtsptal sind ist in den Planungsperimeter einzubeziehen. Der geplante "Investorenwettbewerb" ist durch einen Gesamtplanungswettbewerb zu ersetzen.	An diesem Ort grossen öffentlichen Interesses können nicht die Investoren die Sache unter sich ausmachen (Neg. Beispiel QP und Investorenwettbewerb Fuhrhaltereie). Der öffentliche Raum gehört in öffentliche Hände, mit situationsgerechter Mitwirkung.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	28	Stadthalenareal	Das Areal der Fuhrhaltereie ist in den Planungsperimeter einzubeziehen. Der geplante "Investorenwettbewerb" ist durch einen Gesamtplanungswettbewerb zu ersetzen.	An diesem Ort grossen öffentlichen Interesses können nicht die Investoren die Sache unter sich ausmachen (Neg. Beispiel Investorenwettbewerb Fuhrhaltereie). Der öffentliche Raum gehört in öffentliche Hände, mit situationsgerechter Mitwirkung.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	28	Chur Stadthalenareal	PP-Angebot reduzieren gegenüber Richtprojekt -> nachhaltiges Mobilitätskonzept für Zubringer Brambueschbahn entwickeln. Hochwertigen Freiraum schaffen	Grosses PP-Angebot hier und in den benachbarten Quartierplänen führt zur weiteren Verstopfung des Welschdörfli - Linksabbieger Rosenhügel hin oder her		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	28	Stadt Chur, Stadthalenareal	Das Mobilitätskonzept ist auch auf die zukünftige Entwicklung des Kasernenareals abzustimmen, die Park- plätze zu reduzieren und die Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen Innenstadt und Chur West attraktiv zu gestalten.	Mit dem Anschluss über den Rosenhügel kann der Verkehr in der Kasernenstrasse zwar entlastet werden, nicht aber im Raum Obertor/Welschdörfli Als Verbindungsglied zwischen Innenstadt und Chur West funktioniert dieses Areal nur, wenn diese Verbindung attraktiv ist und nicht durch MIV dominiert wird. Die Anzahl Parkplätze (300) ist zu reduzieren und das Verkehrskonzept mit der zukünftigen Entwicklung des Kasernenareals abzustimmen. Für die touristische Nutzung auf dem Areal ist ein Konzept z.B. mit einem gratis Skibus auszuarbeiten. Unklar ist, wie die Verbindung für Fuss- und Veloverkehr über die italienische Brücke bis zur Stadthalle attraktiv geführt wird. Das Areal ist städtebaulich und bezüglich öffentlichem Freiraum hochwertig auszurichten. Die Grenz- abstände des Parkhauses sind so zu gestalten, dass grosse Bäume gepflanzt werden können.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	28-29	TM 5.3-2 Stadt Chur, Gebiet Stadthalenareal	Bei der Entwicklung des Gebiets sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen und partizipative Prozesse sowie qualitätssichernde Verfahren vorzusehen. Grundsätzlich hat sich die Entwicklung am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben). Die Planung ist grossräumiger zu denken. So muss der Perimeter der Planung über die Kasernenstrasse hinaus ausgeweitet werden, entsprechend dem ISOS-Ortsbildteil 37 (also auch das Gebiet um die Alte Fuhrhalerei [ISOS 38: Erhaltungsziel A] und die Wohn- und Gewerbebauten aus der Zeit um 1920 [ISOS 39: Erhaltungsziel A] mit einbeziehen). Unbedingt anzustreben ist ein nachhaltigeres Mobilitätskonzept, was die Minimierung des PP-Angebots bedingt.	Ein Investorenwettbewerb ist an diesem städtebaulich so bedeutenden Ort fehlt am Platz. Das Stadthalenareal ist Teil des im ISOS als «37 Fortsetzung Welschdörfli» gelisteten Ortsteils mit Erhaltungsziel B: Erhalten der Struktur. Die Schutzziele des ISOS müssen bei der Planung angemessen berücksichtigt werden. Ein grosszügiges PP-Angebot in den an der Kasernenstrasse zu entwickelnden Gebieten verstärkt die notorische 'Verstopfung' des Welschdörfli. Das kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Planung sein.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	29	Stadt Chur, Gebiet Masans	Inventarobjekte Rückenbrecher und Töbell sind raum- planerisch zu sichern (Als Grünraum einzonen) und die ökologische Vernetzung durch die neuen und bestehenden Quartiere sicherzustellen. ISOS-Inventar Cadonau ist unzusetzen. Die Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr ist durch das ganze Areal zu sichern und zu verbessern. Gebiet als verkehrsarmes resp. verkehrsfreies Quartier entwickeln.	Rückenbrecher, Töbell und Jüsti: Die Inventarobjekte (Hochstammobstgärten) Rückenbrecher ueB- 72, der Restbestand von Masans Kirchgasse ueB-71 und Töbell und Jüsti ueB-175 sind raumplanerisch zu sichern und als Natur- und Freiraum auszuweisen. Mit einem Konzept soll auch die ökologische Vernetzung (inkl. Kaltbrunnenröf) sichergestellt werden. Cadonau: Die Siedlung und seine Naturwerte sind zu erhalten und die ISOS-Ziele umzusetzen. Durch das ganze Gebiet ist eine verbesserte Durchlässigkeit von Fuss- und Veloverkehr herzustellen mit Verbindung zum Naherholungsgebiet und Siedlungsrand. Die Neuüberbauungen sind als verkehrsarme, resp. verkehrsfreie Quartiere zu entwickeln, die Parkplatzpflicht ist aufzuheben.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Loe	O-Loe	29 ff.	Chur Masans	Mobilität: Schaffung einer permanenten und flächendeckenden Tempo-30-Zone im Loëquartier sowie Waisenhausstrasse nur für Zubringende: Sperrung Waisenhausstrasse Abschnitt Jüstlihof – Waisenhaus oder ganze Waisenhausstrasse bis Deutsche Strasse. Grundsätzlich sind nachhaltige Verkehrskonzepte und verkehrsarme Wohnformen zu bevorzugen, Ziel: 10-15 Minuten-Stadt, Grundversorgung im Quartier fördern.	Verkehrsberuhigung ist für das Quartier Loë und dessen Lebensqualität zentral. Die Loëstrasse darf parallel zur Masanserstrasse nicht für den Schleichverkehr missbraucht werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-BHS	O-BHS	29/30	TM 5.3.-3	<p>Ruggenbrecher: Der Planungsperimeter ist dem rechtskräftigen Arealplan-Perimeter anzupassen, hat also auch das Areal der PHGR mit einzubeziehen. Das gesamte arealplanpflichtige Gebiet ist im ISOS mit Erhaltungsziel A belegt: Erhalt der Substanz (ISOS 144, 147, 148). Eine qualifizierte Auseinandersetzung mit dem ISOS ist zwingend. Eine reine Wohnnutzung ist abzulehnen, vielmehr ist die Schaffung eines zukunftsfähigen, in mehrfacher Hinsicht durchmischten Quartierteils anzustreben, der Masans ein identitätsstiftendes Zentrum zu geben vermag. Die Entwicklung des Gebiets hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben), die Planung soll partizipativ und über ein qualitätssicherndes Verfahren erfolgen. Es ist aus dem Bestand heraus zu entwickeln und nicht mit einer «tabula-rasa»-Mentalität. Abbrüche sind aus denkmalpflegerischen und ökologischen Gründen abzulehnen, die Untergrabung der bestehenden grossen Freiflächen auf ein absolutes Minimum zu begrenzen. Als Richtprojekt soll die vom Bündner Heimatschutz durch ein interdisziplinär</p>	<p>Die Entwicklung der zusammenhängenden Gebiete muss die Dringlichkeiten der Zeit (Klimanot, Biodiversitätsnot) berücksichtigen und verlangt entsprechend nach neuen, zukunftsfähigen Ideen zur Gestaltung der gebauten Umwelt. Die bislang übliche Landverwertungs-Mentalität kann nicht mehr aufrechterhalten werden. Zukünftige Planungen müssen in den Grundentscheidungen richtig auf die massgebenden Bedrohungen unserer Zeit reagieren. Dabei geht es um eine drastische Reduktion des Konsums in jeglicher Hinsicht. Einen schonenden Umgang mit Ressourcen und die Wertschätzung des Bestands. Um Bauweisen für die Langlebigkeit. Um eine möglichst geringe Versiegelung des Bodens und möglichst geringe Eingriffe ins gewachsene Terrain. Um die Minimierung des Energieverbrauchs (auch und vor allem bei der HERSTELLUNG der Gebäude). Um Wohnformen, die Gemeinschaft fördern. Um reduzierte Wohnungsgrössen. Um Aussenräume, die das Mikroklima inner- und ausserhalb der Gebäude günstig</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	29-30	Chur Masans	<p>Anträge: Ruggenbrecher: Vision "Kantenhein" des Bündner Heimatschutzes (2023) umsetzen als Vorbildprojekt. Cadonau: Zurück auf Feld 1. Nach ENHK-Gutachten. Siedlung erhalten, punktuell behutsam weiterbauen. ISOS umsetzen + Naturwerte erhalten. Töbeli: Qualitativ hochstehe Freiräume langfristig gewährleisten, Controlling</p> <p>Jüstli: Entwicklung QP sistieren. Siedlungsrand-Konzept abwarten. Auszonung in Betracht ziehen z.H. Erhalt Kulturland, Freiraum, Naherholungsgebiet, Biodiversität, Kulturhistorische Strukturen. ISOS berücksichtigen. Alternativ in Baulandreserve überführen. Alle Teilgebiete: Nachhaltige Verkehrskonzepte. Verkehrsarme Wohnformen den Vorzug geben. Synergien mit Ziel "Quartierorte stärken" suchen, Ort Masans für Alltagsversorgung + Treffpunkte stärken (10-15min-Stadt). Synergien mit Massnahme "Siedlungsråder" suchen.</p> <p>Wir fordern einen Runden Tisch Masans</p>	<p>In den vier Gebieten Cadonau, Ruggenbrechern, Jüstli und Töbel sollen gemäss Aggloprogramm rund 360 und etwas mehr zusätzliche Menschen wohnen künftig. Die Vision Kantenhein zeigt auf, wie allein im Gebiet Ruggenbrecher für 800 Menschen Wohnraum geschaffen werden kann bei gleichzeitigem Erhalt der historischen Kulturlandschaft und Schaffung von wertvollem Freiraum für die Bevölkerung. Wir fordern eine Abkehr von der reinen baulichen Entwicklungsperspektive mit pekuniärem Blick hin zu einer ganzheitlichen, qualitativ hochstehenden und boden-sparsamen Entwicklung in kreativen, partizipativen und qualitätssichernden Verfahren. Das Ziel des sparsamen Bodenverbrauchs in der Massnahme S5.3 begrüssen wir, das vorgeschlagene Vorgehen wird diesem jedoch noch nicht gerecht.</p> <p>Am Anfang jeder Entwicklung in diesen landschaftlich wertvollen Gebieten muss eine detaillierte Kartierung der Naturwerte und kulturhistorischen Strukturen stehen, sowie eine Befragung der Bevölkerung. Hier geht es auch um Identität und</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur



O-VCS	O-VCS	29-30	Chur Masans	<p>Anträge:</p> <p>Ruggenbrecher: Vision "Kantenhein" des Bündner Heimatschutzes (2023) umsetzen Cadonau: Siedlung erhalten, punktuell behutsam weiterbauen. ISOS umsetzen + Naturwerte erhalten</p> <p>Töbelli: Qualitativ höchste Freiräume langfristig gewährleisten, Controlling</p> <p>Jüstli: Entwicklung sofort sistieren.</p> <p>Siedlungsrand-Konzept abwarten.</p> <p>Auszonung in Betracht ziehen z.H. Erhalt Kulturland, Freiraum, Naherholungsgebiet, Biodiversität, Kulturhistorische Strukturen.</p> <p>Alle Teilgebiete: Nachhaltige Verkehrskonzepte.</p> <p>Verkehrsarme Wohnformen den Vorzug geben. Synergien mit Ziel "Quartierorte stärken" suchen, Ort Masans für Alltagsversorgung + Treffpunkte stärken (10-15min-Stadt). Synergien mit Massnahme "Siedlungsränder" suchen.</p>	<p>In den vier Gebieten Cadonau, Ruggenbrechern, Jüstli und Töbelli sollen gemäss Aggloprogramm rund 360 zusätzliche Menschen künftig wohnen. Die Vision Kantenhein zeigt auf, wie allein im Gebiet Ruggenbrecher für 800 Menschen Wohnraum geschaffen werden kann und den Erhalt der historischen Kulturlandschaft und Schaffung von wertvollem Freiraum für die Bevölkerung erreicht.</p> <p>Wir fordern eine Abkehr von der reinen baulichen Entwicklungsperspektive mit pekuniärem Blick hin zu einer ganzheitlichen, qualitativ hochstehenden und boden-sparsamen Entwicklung in kreativen, partizipativen und qualitätssichernden Verfahren. Das Ziel des sparsamen Bodenverbrauchs in der Massnahme S5.3 begrüßen wir, das vorgeschlagene Vorgehen wird diesem jedoch noch nicht gerecht.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	29-30	Chur Masans	<p>Anträge:</p> <p>Ruggenbrecher: Vision "Kantenhein" des Bündner Heimatschutzes (2023) umsetzen Cadonau: Siedlung erhalten, punktuell behutsam weiterbauen. ISOS umsetzen + Naturwerte erhalten</p> <p>Töbelli: Qualitativ höchste Freiräume langfristig gewährleisten, Controlling</p> <p>Jüstli: Entwicklung sofort sistieren.</p> <p>Siedlungsrand-Konzept abwarten.</p> <p>Auszonung in Betracht ziehen z.H. Erhalt Kulturland, Freiraum, Naherholungsgebiet, Biodiversität, Kulturhistorische Strukturen.</p> <p>Alle Teilgebiete: Nachhaltige Verkehrskonzepte. Verkehrsarme Wohnformen den Vorzug geben. Synergien mit Ziel "Quartierorte stärken" suchen, Ort Masans für Alltagsversorgung + Treffpunkte stärken (10-15min-Stadt). Synergien mit Massnahme "Siedlungsränder" suchen.</p> <p>Wir fordern einen Runden Tisch Masans</p>	<p>In den vier Gebieten Cadonau, Ruggenbrechern, Jüstli und Töbell sollen gemäss Aggloprogramm rund 360 zusätzliche Menschen wohnen künftig. Die Vision Kantenhein zeigt auf, wie allein im Gebiet Ruggenbrecher für 800 Menschen Wohnraum geschaffen werden kann bei gleichzeitigem Erhalt der historischen Kulturlandschaft und Schaffung von wertvollem Freiraum für die Bevölkerung.</p> <p>Wir fordern eine Abkehr von der reinen baulichen Entwicklungsperspektive mit pekuniärem Blick hin zu einer ganzheitlichen, qualitativ hochstehenden und boden-sparsamen Entwicklung in kreativen, partizipativen und qualitätssichernden Verfahren. Das Ziel des sparsamen Bodenverbrauchs in der Massnahme S5.3 begrüßen wir, das vorgeschlagene Vorgehen wird diesem jedoch noch nicht gerecht.</p> <p>Am Anfang jeder Entwicklung in diesen landschaftlich wertvollen Gebieten muss eine detaillierte Kartierung der Naturwerte und kulturhistorischen Strukturen stehen, sowie eine Befragung der Bevölkerung. Hier geht es auch Identität und Heimat, welche gestärkt, oder zerstört werden</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	30	Chur, Gebiet Kaser- nenaereal	<p>Das Inventarobjekt Bünti ist als Grünraum zu sichern und eine ökologische Vernetzung auf dem Areal herzustellen.</p> <p>Das Areal ist als verkehrsfreies Quartier ohne Parkplatzpflicht zu entwickeln.</p> <p>Das Verkehrskonzept für die Kasernenstrasse ist unter Berücksichtigung des Kasernenareals und des Stadthallenareals zu erarbeiten.</p>	<p>Das Inventarobjekt Bünti ueB-78 (Hochstammobst- garten) ist zu erhalten und als Grünraum und zu sichern und eine ökologische Vernetzung durch das zu entwickelnde Quartier und dem Areal der Synergie sicherzustellen. Die Veloroute darf nicht auf Kosten der Grünfläche geplant werden.</p> <p>Das neue Wohnquartier ist als verkehrsfreies Quartier (kein oberirdischer MIV) auszugestalten, die Parkplatzpflicht ist aufzuheben</p> <p>Das Verkehrskonzept für die Kasernenstrasse ist zu- dem gemeinsam mit dem Stadthallenareal zu erarbeiten.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur

SP Chur	SP Chur	30-31	Chur Kasernenareal				Kenntnisnahme	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	30-32	TM 5.3-4 Stadt Chur, Gebiet Kasernenareal	<p>Teile des Gebiets sind im ISOS verzeichnet: ISOS 53 Kasernenareal (Erhaltungsziel C: Erhalten des Charakters), darin inkorporierter Ortsteil ISOS 54 mit Erhaltungsziel B (Hauptbauten der Kasernenanlage inkl. speziell erwähnte Gründungsbauten der Kasernenanlage [54.1]).</p> <p>Der Gründungsbau der Kaserne ist im revidierten Stadtinventar zum Schutz vorgeschlagen (sollte also im Zuge der laufenden Grundordnungsrevision als schützenswerte Baute in den GGP eingetragen werden) und ist entsprechend (inkl. Vorplatz und rückwärtigem Kantinegebäude) zu erhalten.</p> <p>Ziel der Entwicklung muss eine menschen- und umweltfreundliche Aufwertung des Gebiets sein. Die Entwicklung hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben), die Planung soll partizipativ und über ein qualitätssicherndes Verfahren erfolgen (kein Investorenwettbewerb). Es ist aus dem Bestand heraus zu entwickeln und nicht mit einer «tabula-rasa»-Mentalität (a propos «Ersatzneubauten»). Abbrüche sollten nicht zuletzt aus ökologischen Gründen möglichst vermieden werden; die Schutzziele des ISOS sind zu berücksichtigen. Im Sinne der</p>			<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	31ff	Chur Kasernenareal	<p>Schaffung öffentl. Freiraum wird begrüsst. Erhalt gewachsene Böden inkl. Obstgarten. Durch geschickte Sitzung und hochwertiger Verdichtung soll der gesamte gewachsene Boden mitsamt Obstbaumbestand erhalten werden.</p> <p>Runder Tisch einberufen in frühem Planungsstadium, keine Absprachen und Vorverträge mit Investoren und Kanton vor Partizipation der Bevölkerung.</p>	<p>Siehe Arbeit von Benjamin Pally: https://www.buendnerwoche.ch/beitraege/zukunftsvisionen/4178/</p> <p>Kasernenareal ist im ISOS</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	31ff	Chur Kasernenareal	Ergänzung im Planungsablauf: Aufhebung Standort Militär Chur prüfen			<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	31ff	Chur Kasernenareal	<p>Schaffung öffentl. Freiraum wird begrüsst. Durch geschickte Sitzung und hochwertiger Verdichtung soll der gesamte gewachsene Boden mitsamt Obstbaumbestand erhalten werden.</p> <p>Ergänzung im Planungsablauf: Aufhebung Standort Militär Chur prüfen</p>	<p>Siehe Arbeit von Benjamin Pally: https://www.buendnerwoche.ch/beitraege/zukunftsvisionen/4178/</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	34	Domat Ems/ Gebiet Vial	Der nicht bewirtschaftete Parkplatz der Ems-Chemie sowie der frühere Platz für die Fahrenden ist in die Betrachtung miteinzubeziehen. Die Fuss- und Veloverbindung Richtung Tamins ist zu verbessern.	<p>Parkplätze im Gebiet müssen gesamthaft angeschaut werden. Mit der verbesserten Anbindung an ÖV und Veloverkehr müssen Parkplätze bewirtschaftet werden. Die Langsamverkehrsverbindung Richtung Tamins über die Kantonsstrasse und Taminserbrücke ist zu verbessern.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Domat/Ems

O-Lacuna	O-Lacuna	36	Chur, Industriestrasse / FHGR	Die FH GR mit 900 Studierenden (plus Personal) ist in den Perimeter einzubeziehen.	Man rechnet mit einer Zunahme der Beschäftigten von heute 50 auf zukünftig 300. Die FHGR wird zwar mehrfach erwähnt, es sind aber keine Massnahmen vorgeschlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	36	Chur, Industriestrasse / FHGR	Die FH GR mit 900 Studierenden (plus Personal) ist in den Perimeter einzubeziehen. Langsamverkehrsachse Rheinquartier – FHGR	Man rechnet mit einer Zunahme der Beschäftigten von heute 50 auf zukünftig 300. Die FHGR wird zwar mehrfach erwähnt, es sind aber keine Massnahmen vorgeschlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	36	Chur, Industriestrasse / FHGR	Die FH GR mit 900 Studierenden (plus Personal) ist in den Perimeter einzubeziehen.	Man rechnet mit einer Zunahme der Beschäftigten von heute 50 auf zukünftig 300. Die FHGR wird zwar mehrfach erwähnt, es sind aber keine Massnahmen vorgeschlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	36	Chur, Industriestrasse / FHGR	Die FH GR mit 900 Studierenden (plus Personal) ist in den Perimeter einzubeziehen. Zusätzlich zu den geplanten Massnahmen ist der Takt der Buslinie 2 zu verdichten (mind. 10 Min.-Takt)	Man rechnet mit einer Zunahme der Beschäftigten von heute 50 auf zukünftig 300. Die FHGR wird zwar mehrfach erwähnt, es sind aber keine Massnahmen vorgeschlagen. Die Buslinie 2 dient nebst der Erschliessung der FHGR u.a. auch als Zubringer zu den Sportanlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-WWF	O-WWF	36	Chur, Industrie- strasse	Am östlichen Arealrang ist der Plessurraum erlebbar und als Fuss- und Veloverbindung auszugestalten. Das Gebiet ist zu Durchgrünen. Neue MIV-Erschliessungen über die Plessur sind zu unterlassen.	Das GEK Plessur und Mühlbäche (2022) sieht vor, den Plessurraum ökologisch aufzuwerten und erlebbar zu gestalten. Dies ist hier, auch im Sinne einer attraktiven Velo- und Fussroute sicherzustellen. Das Gewerbeareal ist heute eine Betonwüste. Das Areal ist als Aufenthaltsraum attraktiver zu gestalten, dazu gehören Freiräume aber auch eine Durchgrünung. Neue MIV-Erschliessungen über die Plessur sind zu unterlassen, um die heute funktionierende Trennung zwischen Industrie und Wohnraum zu erhalten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	36/37	TM5.4-2 Gebiet Industriestrasse und FHGR	Plessur mitsamt Uferstreifen im ISOS- Ortsbildteil 59 (Plessur West) mit Erhaltungsziel A: Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche. Die Entwicklung hat sich am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben), die Planung soll über ein qualitätssicherndes Verfahren erfolgen. Es ist aus dem Bestand heraus zu entwickeln und nicht mit einer «tabula-rasa»-Mentalität. Abbrüche sollten nicht zuletzt aus ökologischen Gründen möglichst vermieden werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-Lacuna	O-Lacuna	36-37	Chur, Industriestrasse / FHGR	Zusätzlich zu den geplanten Massnahmen ist der Takt der Buslinie 2 zu verdichten (mind. 10 Min.-Takt)	Die Buslinie 2 dient nebst der Erschliessung der FHGR u.a. auch als Zubringer zu den Sportanlagen Obere Au.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	36-37	Chur, Industriestrasse / FHGR	Zusätzlich zu den geplanten Massnahmen ist der Takt der Buslinie 2 zu verdichten (mind. 10 Min.-Takt)	Die Buslinie 2 dient nebst der Erschliessung der FHGR u.a. auch als Zubringer zu den Sportanlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	36-37	Chur, Industriestrasse / FHGR	zusätzlich zu den geplanten Massnahmen ist der Takt der Buslinie 2 zu verdichten (mind. 10 Min.-Takt)	Die Buslinie 2 dient nebst der Erschliessung der FHGR u.a. auch als Zubringer zu den Sportanlagen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-BHS	O-BHS	37-39	TM 5.4-2 Gemeinde Landquart, Landquart Fabriken	Vorgängig zur Auslobung des Wettbewerbs betr. Arealplan Papierfabrik sind unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege allfällige Denkmalwerte auszuloten. Grundsätzlich hat sich Entwicklung am Davoser Qualitätssystem für Baukultur zu orientieren (siehe oben) Das Gebiet ist aus dem Bestand heraus zu entwickeln und nicht mit einer «tabula-rasa»-Mentalität. Abbrüche sollten nicht zuletzt aus ökologischen Gründen möglichst vermieden werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
O-BHS	O-BHS	40-41	S.5.5 Kriterien Einzonungen	Neueinzonungen gelten als Bundesaufgabe. Es gilt zu berücksichtigen, dass bei Bundesaufgaben die Bundesinventare (ISOS, BLN, IVS) einen qualifizierten Schutz bieten. Bei der Erfüllung von Bundesaufgaben dürfen die Schutzziele des ISOS nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	40f	Kriterien Einzonungen	Natur- und Landschaftswerte, Naherholungswerte sowie ISOS, IVS berücksichtigen bei Auswahl Einzonungsgebiete.	Einzonungen sind Bundesaufgabe, dh. die Inventare sind zwingend zu berücksichtigen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden, Kanton (ARE), Regionen
SP Chur	SP Chur	40ff	Kriterien Einzonungen	Natur- und Landschaftswerte, Naherholungswerte sowie ISOS berücksichtigen bei Auswahl Einzonungsgebiete.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden, Kanton (ARE), Regionen


O-Netzwerk	O-Netzwerk	48	Aufwertung Grünräume in Siedlungsgebiet	Ergänzen: Grünräume dürfen nicht unterbaut (Parkhäuser u.a) werden. Grenzabstände sind anzupassen, damit grosse Bäume, die klimatisch einen höheren Nutzen haben, überhaupt gepflanzt werden können. Grünräume weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-VCS	O-VCS	48	Aufwertung Grünräume in Siedlungsgebiet	Ergänzen: Grünräume dürfen nicht unterbaut werden. Grenzabstände sind anzupassen, damit grosse Bäume, die klimatisch einen höheren Nutzen haben, gepflanzt werden können. Grünräume weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-WWF	O-WWF	48	Aufwertung Grünräume im Siedlungs- gebiet	Erwähnung der Ausgleichsflächen gemäss Art. 18 NHG. Damit diese gewährleistet wird dürfen Grünräume nicht unterbaut werden. Grenzabstände sind so anzupassen, dass grosse Bäume gepflanzt werden können.	Grünräume sind gemäss Art. 18 NHG Ausgleichsflächen und müssen genügend hohe Qualitäten aufweisen. Für die Klimaanpassung braucht es mehr Bäume, v.a. Bäume mit grossen Kronen haben den grössten Effekt. Doch, die Unterbauung von Grünflächen und unterirdische Parkhäuser verhindern das mehr und mehr. Die Grenzabstände müssen darum angepasst werden, zudem ist dies grundeigentümer- verbindlich zu sichern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
P-Schneider	Privatperson	48	Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	Die Massnahme mit Präzisierung in Bezug auf nicht öffentlich zugängliche Grünräume ist sehr zu begrüßen und hat grosses Potenzial. Die Umsetzung ist dringlich.	. Es weckt Hoffnung, dass die Richtlinien für die seit 2006 bestehenden Wohnschutzzonen der Stadt Chur neu begutachtet und umgesetzt werden. . Zwischen den Hochbauten im Rheinquartier besteht heute eine sehr durchlässige, quasi «Parklandschaft». Diese Durchlässigkeit sollte geschützt und eine Parzellierung vermieden werden. Bei der Bepflanzung besteht in Teilen erhebliches Aufwertungspotenzial. . Beim Ersatz von Bauten durch Neubauten, bei Anbauten, Einbau von Wärmepumpen etc. ist aktuell eine Verarmung/Verödung der Bepflanzungen zu beobachten. Dem sollte durch planerische und Fördermassnahmen rasch entgegengewirkt werden. Die Pflanzung quartiergestaltender Bäume, die mehr sind als Strassenrandbeschattung, sollte gefördert werden.		Kenntnisnahme.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
SP Chur	SP Chur	48	Aufwertung Grünräume in Siedlungsgebiet	Ergänzen: Grünräume dürfen nicht unterbaut (Parkhäuser u.a) werden. Grenzabstände sind anzupassen, damit grosse Bäume, die klimatisch einen höheren Nutzen haben, überhaupt gepflanzt werden können. Grünräume weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa

O-BHS	O-BHS	48-49	S. 5.7 Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	Ergänzen: Grünräume dürfen nicht unterbaut (Parkhäuser u.a.) werden. Grenzabstände sind anzupassen, damit grosse Bäume, die klimatisch einen höheren Nutzen haben, überhaupt gepflanzt werden können. Grünräume weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-Lacuna	O-Lacuna	50	öffentlich zugängliche Freiräume	Wir begrüssen die Vertiefung des Themas Freiräume im Siedlungsgebiet. Begrüssenswert wären auch Massnahmen innerhalb und zwischen einzelnen Siedlungsgebieten. Verbesserung der Durchlässigkeit in den Quartieren. Der erwähnte 300m-Radius ist viel zu weit gestrickt. Lebensqualität in jedem Quartier!	Steigerung der (Er-)Lebensqualität, sichere Quartierwege für Kinder, zu Fuss zwischen den Häusern durch statt mit dem Auto um die Blöcke fahren, z.B. Chur, Huberstrasse 12-14		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-Loe	O-Loe	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Massnahme wird begrüsst; partizipative Entwicklung mit den Nutzungsgruppen im Quartier erwünscht, insb. betr. Durchwegung und Quartiertreffpunkte.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-Netzwerk	O-Netzwerk	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Ergänzen: Parkanlagen dürfen im nicht unterbaut werden. Grenzabstände müssen angepasst werden, damit grosse Bäume gepflanzt werden können. Sie weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf. Bei der Ausgestaltung dieser Freiräume werden die Bedürfnisse von Frauen, Jugendlichen, Kindern, Senioren und Minderheiten berücksichtigt.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze Gem. Jugendbefragung fehlen öffentliche Orte, insb. in den Quartieren, welche aneignungsfähig sind und wo Jugendliche akzeptiert sind. Hierfür müssen in den Quartieren geeignete Räume geschaffen werden, ein Jugendraum im Stadtzentrum reicht nicht aus.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-Netzwerk	O-Netzwerk	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Massnahme wird begrüsst. Ergänzen: Sie sind partizipativ zu entwickeln mit den betroffenen Nutzungsgruppen			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	50	öffentlich zugängliche Freiräume	Ich begrüsse die Vertiefung des Themas Freiräume im Siedlungsgebiet. Begrüssenswert wären auch Massnahmen innerhalb und zwischen einzelnen Siedlungsgebieten. Verbesserung der Durchlässigkeit in den Quartieren. Der erwähnte 300m-Radius ist viel zu weit gestrickt. Lebensqualität in jedem Quartier!	Steigerung der (Er-)Lebensqualität, sichere Quartierwege für Kinder, zu Fuss zwischen den Häusern durch statt mit dem Auto um die Blöcke fahren, z.B. Chur, Huberstrasse 12-14 oder Gossau SG, Ringstrasse 14 (du läufst zwischen den Häusern durch, immer der Nase nach und o Wunder, der Weg geht immer weiter)		Kenntnisnahme.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa

O-VCS	O-VCS	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	<p>Ergänzen: Parkanlagen dürfen im nicht unterbaut werden. Grenzabstände müssen angepasst werden, damit grosse Bäume gepflanzt werden können. Sie weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.</p> <p>Bei der Ausgestaltung dieser Freiräume werden die Bedürfnisse von Frauen, Kindern, Senior:innen und Minderheiten berücksichtigt.</p> <p>Freiraumkonzepte und quartierbezogene räumliche Leitbilder werden begrüsst. Ergänzen: Sie sind partizipativ zu entwickeln mit den betroffenen Nutzungsgruppen.</p> <p>Zu den Freiräumen, die öffentlich zugänglich sein sollten, sind auch öffentlich-rechtliche Institutionen zu erwähnen, wie Spitäler, Kirchen, die RhB. Die Institutionen sind angehalten, proaktiv die Bevölkerung zu informieren, in welchem Rahmen eine Nutzung möglich ist. Z B Info-Tafel, Quartier-Infoanlass</p>	<p>Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.</p> <p>Gem. Jugendbefragung fehlen öffentliche Orte, insb. in den Quartieren, welche aneignungsfähig sind. Hierfür müssen in den Quartieren geeignete Räume geschaffen werden, ein Jugendraum im Stadtzentrum reicht nicht aus.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-VCS	O-VCS	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	<p>Das Prinzip der Schwammstadt wird nur bei dörflichen Strukturen erwähnt. Das Schwammstadtprinzip ist überall wo immer möglich umzusetzen, und ist v.a. in den dichtbesiedelten Gebieten mit viel Asphalt.</p> <p>Begrüssenswert wären Massnahmen innerhalb und zwischen einzelnen Siedlungsgebieten durch eine Verbesserung der Durchlässigkeit und Durchwegung in den Quartieren. Der erwähnte 300m-Radius ist viel zu weit gestrickt. Für mehr Lebensqualität in jedem Quartier.</p>	<p>Unordnung darf auch sein, das schafft Natur, nicht alles immer grad aufräumen oder asphaltieren.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-WWF	O-WWF	50	Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	<p>Die Stossrichtung muss lauten: keine neuen Langsamverkehrsruten ohne Bäume oder Grünflächen. Diese grünen Korridore sind zu definieren und raum- planerisch zu sichern.</p> <p>Ausserdem: s. Bemerkung zu Schwammstadt unter 2.2, als allgemeinen Ansatz</p>	<p>Bei den öffentlich zugänglichen Freiräumen fehlen solche von öffentlich-rechtlichen Institutionen, wie der Park der RhB, Spitäler, Kirchen usw. Ebenfalls Strassengrün, Borde und Strassenbäume, welche die Vernetzung zwischen den Frei- und Grünflächen erst ermöglicht und für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls wichtig sind, fehlen und zwar sowohl innerhalb wie auch ausserhalb der Siedlungen. Sie bieten die Chance für ökologische Korridore. Eine richtplanerische Sicherung ist wichtig.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
P-Schneider	Privatperson	50	Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	<p>Die Massnahme ist sehr willkommen.</p>	<p>Karte 08 zeigt ein Vakuum von öffentlichen Freiräumen im Rheinquartier. Unterhalb des Bahnhofs ist zwischen Tittwiesenstrasse und Plessur ein einziger Freiraum am Fuss der Rheinstrasse eingezeichnet. Dieser ist arg vernachlässigt.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger.</p> <p>Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Stadt Chur (SENT)

SP Chur	SP Chur	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Ergänzen: Parkanlagen dürfen im nicht unterbaut werden. Grenzabstände müssen angepasst werden, damit grosse Bäume gepflanzt werden können. Sie weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf. Bei der Ausgestaltung dieser Freiräume werden die Bedürfnisse von Frauen, Kindern, Senioren und Minderheiten berücksichtigt.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze Gem. Jugendbefragung fehlen öffentliche Orte, insb. in den Quartieren, welche aneignungsfähig sind und wo Jugendliche akzeptiert sind. Hierfür müssen in den Quartieren geeignete Räume geschaffen werden, ein Jugendraum im Stadtzentrum reicht nicht aus.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
SP Chur	SP Chur	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Freiraumkonzepte und Quartierbezogene räumliche Leitbilder werden begrüsst, sie sind auch im Hinblick auf die Verdichtung zwingend. Diese sind mit den betroffenen Nutzungsgruppen partizipativ zu entwickeln			Kenntnisnahme.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
SP Chur	SP Chur	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Zu den Freiräumen, die öffentlich zugänglich sein sollten, sind auch öffentlich rechtliche Institutionen zu erwähnen, wie Spitäler, Kirchen, die RhB...	Die Institutionen sind angehalten, proaktiv die Bevölkerung zu informieren, in welchem Rahmen eine Nutzung möglich ist. Z B Info-Tafel, Quartier-Infoanlass		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
SP Chur	SP Chur	50	Öffentlich zugängliche Freiräume	Das Prinzip der Schwammstadt wird nur bei dörflichen Strukturen erwähnt. Das Schwammstadtprinzip ist überall wo immer möglich umzusetzen, und ist v.a. in den dichtbesiedelten Gebieten mit viel Asphalt extrem wichtig.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-BHS	O-BHS	50-52	S. 5.8 Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	Ergänzen: Parkanlagen dürfen im nicht unterbaut werden. Grenzabstände müssen angepasst werden, damit grosse Bäume gepflanzt werden können. Sie weisen gemäss Art. 18 NHG (ökol. Ausgleich) genügend ökol. Qualität auf.	Siehe auch Musterbestimmungen des Bundes für kantonale und kommunale Baugesetze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa
O-WWF	O-WWF	53	Hitzeangepasste Gestaltung und Infrastruktur in Siedlungs- räumen	Grenzabstände sind anzupassen, Unterbauten in Grünflächen zu unterlassen. Das Prinzip Schwammstadt ist explizit hier aufzunehmen. Anpassung des KRIP und RRIP.	Für die Pflanzung von grossen Bäumen müssen Grenzabstände angepasst und Unterbauten in Grünflächen untersagt werden. Die Schwammstadt sorgt für ein angenehmes Mikroklima, darum ist dies auch hier als Grundprinzip zu verankern. Am Schluss wird gesagt, dass es keinen Bezug zum kantonalen und regionalen Richtplan gibt. Es ist aber ja genau die Absicht, den Richtplan entsprechend zu ergänzen, darum überrascht diese Aussage.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden
O-BHS	O-BHS	53-54	S5.9	Das Prinzip der Schwammstadt wird nur bei dörflichen Strukturen erwähnt. Das Schwammstadtprinzip ist aber überall wo immer möglich, und v.a. in den dichtbesiedelten Gebieten mit viel Asphalt extrem wichtig.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden

O-VCS	O-VCS	54	Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen	Zielvorgaben und Baumschutz ergänzen. Das Prinzip der Schwammstadt wird nur bei dörflichen Strukturen erwähnt. Schwammstadtprinzip ist überall wo immer möglich, und v.a. in den dichtbesiedelten Gebieten mit viel Asphalt.	Massnahmen gehen in die richtige Richtung, es fehlen jedoch Zielvorgaben und die Massnahmen sind noch zu zögerlich für einen effektiven Hitzeschutz.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden
SP Chur	SP Chur	54	Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen	Zielvorgaben ergänzen (hier oder bei Zielbild) Baumschutz	Massnahmen gehen in die richtige Richtung, es fehlen jedoch Zielvorgaben und die Massnahmen sind noch zu zögerlich für einen effektiven Hitzeschutz.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT), Gemeinden
O-VCS	O-VCS	55	Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Teilhabe von zivilgesellschaftlichen Organisationen gewährleisten. Hier fehlt die explizite Erwähnung des Wissensaustausches mit den Nutzergruppen v.a. auch zum Alltagsverkehr.	In der Vergangenheit stand v.a. der Tourismusverkehr im Zentrum des Wissensaustausches. Der Alltagsverkehr muss einen grösseren Stellenwert bekommen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-WWF	O-WWF	55	Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Die Partizipation ist explizit aufzunehmen. Der Wissensaustausch auch mit den Nutzungsgruppen sicherzustellen.	Hier der Wissensaustausch mit den Nutzergruppen. Partizipation kommt nirgends vor. In den jährlichen Veranstaltungen sind auch diese einzubinden. Zu oft haben die Veranstaltung zudem den Tourismusverkehr im Fokus, und nicht den Alltagsverkehr. Den Fokus auf Siedlungsverkehr begrüssen wir aus drücklich.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
SP Chur	SP Chur	55	Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Teilhabe von zivilgesellschaftlichen Organisationen gewährleisten. Hier fehlt die explizite Erwähnung des Wissensaustausches mit den Nutzergruppen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-BHS	O-BHS	55-56	Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Austausch mit der Zivilgesellschaft miteinbeziehen, v.a. auch hinsichtlich des Alltagsverkehrs			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
K-SG	K-SG	57	L5.1	Im Bereich der Gemeinde Bad Ragaz wäre es sinnvoll, die Rheinseite von Bad Ragaz in das Konzept zu integrieren, um allfällige Synergien zu nutzen und den Bewohnenden beidseits des Rheins ein attraktives und spannendes Erholungsgebiet zu ermöglichen.	Synergien beidseits des Rheins berücksichtigen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Maienfeld
O-Netzwerk	O-Netzwerk	57	Erlebbarer Flussraum	Für die Behandlung der Konflikte zwischen Schutz und Nutzung sind Landschaftsnutzungskonzepte vorgesehen. Das ist zu begrüssen. Damit auch die Schutzanliegen genügend berücksichtigt werden können, sollten aber Landschaftsschutz- und –Nutzungskonzepte erarbeitet werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden

O-Netzwerk	O-Netzwerk	57	Erlebbarer Flussraum	Wenn die Flusslandschaften für die Naherholung an Qualität gewinnen sollen ohne die ökologischen Hotspots zu übernutzen, sind weitere Fluss- und Bachaufwertungen zu planen. Konkrete Revitalisierungspotentiale müssen in den Landschaftsschutz- und –nutzungskonzepten aufgezeigt werden (z.B. die Aufwertung der Mühlbäche)	Mühlbäche: Restwasser bei Abschlag gewährleisten z.H. ökol. Kontinuum		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	57	Erlebbarer Flussraum	Damit die Flusslandschaften an Qualität als Naherholung gewinnen, sind auch Lärmschutzmassnahmen bei der A13 zu erstellen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden, Kanton TBA
O-VCS	O-VCS	57	Erlebbarer Flussraum	Wenn die Flusslandschaften für die Naherholung an Qualität gewinnen sollen, ohne die ökologischen Hotspots zu übernutzen, sind weitere Fluss- und Bachaufwertungen zu planen. Konkrete Revitalisierungspotentiale müssen in den Landschaftsschutz- und –Nutzungskonzepten aufgezeigt werden (z.B. die Aufwertung der Mühlbäche)	Bild 2: VCS Vision Postplatz/Bahnhofstrasse: Mühlbach öffnen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-WWF	O-WWF	57	Erlebbarer Flussraum	Der Fokus muss gleichwertig auf Nutzung und Schutz gelegt und weitere Aufweitungen geplant werden.	Für die Behandlung der Konflikte zwischen Schutz und Nutzung sind Landschaftsnutzungskonzepte vorgesehen. Damit auch die Schutzanliegen genügend berücksichtigt werden können, sollten aber Landschaftsschutz- und Nutzungskonzepte erarbeitet werden. Ausserdem müssen weitere Flussraum aufweitungen umgesetzt werden, wenn die Qualität der Naherholung gesteigert werden soll, ohne die ökologischen Hotspots zu beeinträchtigen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	57	Erlebbarer Flussraum	Für die Behandlung der Konflikte zwischen Schutz und Nutzung sind Landschaftsnutzungskonzepte vorgesehen. Das ist zu begrüssen. Damit auch die Schutzanliegen genügend berücksichtigt werden können, sollten aber Landschaftsschutz- und –nutzungskonzepte erarbeitet werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	57	Erlebbarer Flussraum	Wenn die Flusslandschaften für die Naherholung an Qualität gewinnen sollen ohne die ökologischen Hotspots zu übernutzen, sind weitere Fluss- und Bachaufwertungen zu planen. Konkrete Revitalisierungspotentiale müssen in den Landschaftsschutz- und –nutzungskonzepten aufgezeigt werden (z.B. die Aufwertung der Mühlbäche)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden

SP Chur	SP Chur	57	Erlebbarer Flussraum	Damit die Flusslandschaften an Qualität als Naherholung gewinnen, sind auch Lärmschutzmassnahmen bei der A13 zu erstellen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden, Kanton TBA
O-Lacuna	O-Lacuna	57-58	Erlebbarer Flussraum	Velo-Vorzugsroute vom Stadtzentrum entlang der Plessur bis zu deren Mündung. Ausmerzen der Konflikte an grossen Strassenkreuzungen (Ringstrasse, neue Plessurbrücke Höhe Giacomettistrasse/Austrasse)	Das Velo ist ideales Verkehrsmittel zwischen Wohnquartier und Schul- und Sportanlagen. Aber nur, wenn Velo-Vorzugsrouten in genügender Anzahl und Qualität vorhanden sind.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	57-58	Erlebbarer Flussraum	Velo-Vorzugsroute vom Stadtzentrum entlang der Plessur bis zu deren Mündung. Lösen der Konflikte an grossen Strassenkreuzungen (Ringstrasse, neue Plessurbrücke Höhe Giacomettistrasse/Austrasse)	Das Velo ist ideales Verkehrsmittel zwischen Wohnquartier und Schul- und Sportanlagen. Aber nur, wenn Velo-Vorzugsrouten in genügender Anzahl und Qualität vorhanden sind.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	57-58	Erlebbarer Flussraum	Velo-Vorzugsroute vom Stadtzentrum entlang der Plessur bis zu deren Mündung. Ausmerzen der Konflikte an grossen Strassenkreuzungen (Ringstrasse, neue Plessurbrücke Höhe Giacomettistrasse/Austrasse)	Das Velo ist ideales Verkehrsmittel zwischen Wohnquartier und Schul- und Sportanlagen. Aber nur, wenn Velo-Vorzugsrouten in genügender Anzahl und Qualität vorhanden sind.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	57-58	Erlebbarer Flussraum	Damit die Flusslandschaften an Qualität als Naherholung gewinnen, sind auch Lärmschutzmassnahmen bei der A13 zu erstellen und eine Einhausung der Autobahn zu verfolgen. Velo-Vorzugsroute vom Stadtzentrum entlang der Plessur bis zu deren Mündung. Ausmerzen der Konflikte an grossen Strassenkreuzungen (Ringstrasse, neue Plessurbrücke auf Höhe Giacomettistrasse/Austrasse)	Das Velo ist ideales Verkehrsmittel zwischen Wohnquartier und Schul- und Sportanlagen. Aber nur, wenn Velo-Vorzugsrouten in genügender Anzahl und Qualität vorhanden sind.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur, Kanton TBA
P-Heusser	Privatperson	6	Tardis	Busführung über Stationsstrasse/Kantonsstrasse weiterlaufen lassen	Sicherheit der Fussgänger, Kostennutzen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
K-SG	K-SG	6 64	Vernetzungsachsen L5.4	Die Vernetzungsachsen von und nach Bad Ragaz sind mit der Gemeinde Bad Ragaz abzustimmen, damit dieser Korridor möglichst bis zur Hanglage weitergeführt werden kann.	Vernetzung bis in die Höhe.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton AJF
O-Netzwerk	O-Netzwerk	60	Siedlungsnähe Erholungsgebiete	Skigebiet Tschierschen ergänzen			Skigebiete sind nicht Gegenstand dieser Massnahme.	-

O-Netzwerk	O-Netzwerk	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Ergänzen: der Langsamverkehr soll nicht nur um die siedlungsnahen Erholungsgebiete verbessert werden. Viel mehr müssen die Langsamverkehrsrouten aus der Siedlung heraus optimal mit den Naherholungsgebieten angeschlossen werden.	Neuanlage von Parkplätzen in Naherholungsgebieten sind zu unterlassen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Illegale Bikewege z.B. durch den Fürstenwald / Mittenberg sind mit Massnahmen zu unterbinden. Zur Besucherlenkung gehört, dass es für solche Bikefahrten eine Infrastruktur im Gebiet Brambrüesch gibt.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-Netzwerk	O-Netzwerk	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Rossboden: Lärmsanierung Autobahn ergänzen. Und: Machbarkeitsstudie Schliessung Waffenplatz z.H. eines "Rossbodenparks" für die Bevölkerung inkl. hochwertigen Naturschutzflächen	Erholung und Langsamverkehr werden durch den Waffenplatz stark beeinträchtigt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
O-VCS	O-VCS	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Skigebiet Tschierschen ergänzen. Waffen- und Schiessplatz aufheben, dafür mit durchgängigem und ganzjährigem Velo- und Wegnetz Neuer Volkspark partizipativ und fachgerecht gestalten Ergänzen: Die Fuss- und Velowege aus der Siedlung heraus, müssen auch optimal mit den Naherholungsgebieten verbunden werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-WWF	O-WWF	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Vorranggebiete für die Natur sind zu bezeichnen und nicht weiter zu erschliessen und zu beruhigen.	Die Störung der Wildtiere durch die Freizeitnutzung wird immer grösser. Darum sind Naturvorranggebiete zu bezeichnen (z.B. Calandahang, Rhäzünser und Mastriser Auen) und nicht weiter zu erschliessen und zu beruhigen (Ruhezonen auch im Sommer, Hundeleinenpflicht usw.). Wildes Biken durch Wälder (z.B. Fürstenwald) ist konsequent zu unterbinden. Private Autofahrten auf Waldstrassen sind zu unterbinden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Skigebiet Tschierschen ergänzen Ev. Calandahangfuss Haldenstein ergänzen (Anita: sollte nicht für die Naherholung genutzt werden, weil dort die Natur Vorrang hat – der Rhein muss wo immer möglich eine klare Trennung bleiben) -> Schiessplatz aufheben -> durchgängiges Wegnetz alle Jahreszeiten / öfters offen! Erfolgskontrolle Besuchendenmanagemefennt ergänzen			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Haldenstein, Calandafuss ergänzen. Durchgängigkeit Weg nach Felsberg über Schiesshang verbessern: Waffenplatz aufheben und bis dahin Schliesszeiten reduzieren. Besucherlenkung Hunde/Bodenbrüter/Wild etablieren.	Evtl. Prüfung eines saisonalen Einsatz eines "Rangers"?		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

SP Chur	SP Chur	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Die Langsamverkehrsrouten aus der Siedlung heraus optimal mit den Naherholungsgebieten verbunden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Entflechtung der Wander- und Bikewege z.B. durch den Fürstenwald.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Rossboden: Lärmsanierung Autobahn ist zwingend. Und: Machbarkeitsstudie Schliessung Waffenplatz z.H. eines "Rossbodenparks" für die Bevölkerung inkl. hochwertigen Naturschutzflächen	Erholung und Langsamverkehr werden durch den Waffenplatz Rossboden stark beeinträchtigt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Imboden	SP Imboden	60	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Die siedlungsnahen Erholungsgebiete sind vom MIV zu entflechten.	Die in der Karte bezeichneten Erholungsgebiete in Domat/Ems werden durch den MIV stark beeinträchtigt (Golfplatz/Maiensässe).		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Lacuna	O-Lacuna	60-61	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Der Waffenplatz ist aufzuheben und als Erholungsraum ganzjährig nutzbar zu machen. Der Panoramaweg durch den Zielhang ist ganzjährig begehbar zu machen.	Der Waffenplatz reduziert die Lebensqualität in den Wohn- und Erholungsgebieten massiv. Das bevölkerungsreichste Wohnquartier (Rheinquartier) hat die schlechtesten Erholungsmöglichkeiten, dauernder Lärm der Autobahn. Die Autobahn ist zwischen den zwei bestehenden Anschlüssen einzuhausen. Die Einhausung kann zur Erhöhung der Biodiversität und für die Produktion von Energie durch PV-Anlagen benutzt werden.		Anliegen auf nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplanung
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	60-61	Siedlungsnah Erholungsgebiete	Der Waffenplatz ist aufzuheben und als Erholungsraum ganzjährig nutzbar zu machen. Der Panoramaweg durch den Zielhang ist ganzjährig begehbar zu machen.	Der Waffenplatz reduziert die Lebensqualität in den Wohn- und Erholungsgebieten massiv. Ein Waffenplatz gehört nicht in unmittelbare Nähe einer Stadt mittlerer Grösse. Das bevölkerungsreichste Wohnquartier (Rheinquartier) hat die schlechtesten Erholungsmöglichkeiten.		Anliegen auf nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.	Sachplanung
O-Loe	O-Loe	62	Gestaltung Siedlungsränder	Die Siedlungsränder werden als öffentliche Frei- und Grünräume aufgewertet.	Insbesondere der Bereich Waldhausstall / Jüstli ist für das Quartier Loë zentral und erfordert eine gute, durchdachte Siedlungsrandgestaltung mit Durchlässigkeit für Mensch und Tier.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur

O-Netzwerk	O-Netzwerk	62	Gestaltung Siedlungsränder	Bedeutsame Siedlungsränder wie z.B. Waldhausstall – Masans: Gesamtgestaltungskonzept in qualitätssichernden + partizipativem Verfahren erarbeiten inkl. Detailkartierungen Landschaftselemente + Biodiversität. Variantenstudium Auszonungen. ISOS berücksichtigen	Bisher wird der Siedlungsrand über Einzelprojekte resp. Sondernutzungsplanungen wie z.B. QP Töbel gestaltet. Dies wird der örtlichen Gegebenheit zu wenig gerecht. Es braucht eine übergreifende Konzeption. Gerade im Bereich Waldhausstall gilt es auch Auszonungen zu prüfen um das grossartige Landschaftliche und Erholungs-Potential am Siedlungsrand zu erhalten und weiterzuentwickeln.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	62	Gestaltung Siedlungsränder	Die Siedlungsränder werden als öffentliche Frei- und Grünräume aufgewertet. Es fehlt jedoch eine Handlungsanweisung, dass diese Gebiete aus der Siedlung heraus für den Langsam- und Busverkehr gut erreichbar sind. Gute Durchwegung einplanen	Gute Siedlungsrandgestaltung fördert die Durchlässigkeit für Mensch und Fauna.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-VCS	O-VCS	62	Gestaltung Siedlungsränder	Die Siedlungsränder werden als öffentliche Frei- und Grünräume aufgewertet. Es fehlt jedoch eine Handlungsanweisung, dass diese Gebiete aus der Siedlung heraus für den Fuss-, Velo- und Busverkehr gut erreichbar sind.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-WWF	O-WWF	62	Gestaltung Siedlungsränder	Siedlungsränder sind konsequent und mit übergeordneten Entwicklungskonzepten zu sichern.	Heute werden die Siedlungsränder nur im Rahmen von konkreten Projekten behandelt, das reicht nicht. Mit einem Siedlungsrand-Konzept ist das ökologische Potential und Vernetzungen zu ermitteln und die erhaltenswerten raumplanerisch zu sichern. In den ökologischen Hotspots sind Erschliessungen für die Naherholung im Sinne der Besucherlenkung zu unterlassen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	62	Gestaltung Siedlungsränder	Bedeutsame Siedlungsränder wie z.B. Waldhausstall – Masans: Gesamtgestaltungskonzept in qualitätssichernden + partizipativem Verfahren erarbeiten inkl. Detailkartierungen Landschaftselemente + Biodiversität. Variantenstudium Auszonungen. ISOS berücksichtigen	Bisher wird der Siedlungsrand über Einzelprojekte resp. Sondernutzungsplanungen wie z.B. QP Töbel gestaltet. Dies wird der örtlichen Gegebenheit zu wenig gerecht. Es braucht eine übergreifende Konzeption. Gerade im Bereich Waldhausstall gilt es auch Auszonungen zu prüfen um das grossartige Landschaftliche und Erholungs-Potential am Siedlungsrand zu erhalten und weiterzuentwickeln.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Chur	SP Chur	62	Gestaltung Siedlungsränder	Die Siedlungsränder werden als öffentliche Frei- und Grünräume aufgewertet. Es fehlt jedoch eine Handlungsanweisung, dass diese Gebiete aus der Siedlung heraus für den Langsam- und Busverkehr gut erreichbar sind.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
SP Imboden	SP Imboden	62	Gestaltung Siedlungsränder	Der „Aufweichung“ der Siedlungsränder ist konsequent entgegenzuwirken.	„Opportunistische“ Anpassungen beim Siedlungsrand in der Gemeinde Domat/Ems sind zu verhindern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden

O-BHS	O-BHS	62-63	L5.3	Bedeutende Siedlungsränder: Gesamtgestaltungskonzept in qualitätssichernden Verfahren unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Werte (ISOS; Landschaftselemente, Biodiversität,...).	Bisher wird der Siedlungsrand über Einzelprojekte resp. Sondernutzungsplanungen gestaltet. Dies wird der örtlichen Gegebenheit zu wenig gerecht. Es braucht eine übergreifende Konzeption.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	64	Pilot Biodiversitätsstrategie	Wird begrüsst. Chur ergänzen. Empfehlungen für die Anpassung des kommunalen Musterbaugesetzes z.h. des Kantons erarbeiten	Siehe auch Musterbestimmungen Biodiversität in Baugesetzen, BAFU		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg, Stadt Chur (SENT)
O-WWF	O-WWF	64	Pilot Biodiversitäts- strategie	Überprüfung aller Aggloprojekte auf die Biodiversitätsstrategie.	Die Umsetzung der Biodiversitätsstrategie bei allen Mobilitätsprojekten ist konsequent anzugehen. Dazu ist ein spezifisches Vorgehen für die Überprüfung aufzulegen.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
SP Chur	SP Chur	64	Pilot Biodiversitätsstrategie	Wird begrüsst. Chur ist zu ergänzen. Empfehlungen für die Anpassung des kommunalen Musterbaugesetzes z.h. des Kantons erarbeiten	Siehe auch Musterbestimmungen Biodiversität in Baugesetzen, BAFU		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg; Stadt Chur (SENNT)
SP Imboden	SP Imboden	64	Pilot Biodiversitätsstrategie	Übertragbarkeit auf andere Gemeinden nicht nur prüfen, sondern anstreben. Notwendigkeit gesetzlicher Grundlagen auf kantonaler Ebene prüfen und allenfalls erarbeiten.	Solche Pilotprojekte sind wichtig und gut; es muss aber gesichert werden, dass diese nachher intensive Ausstrahlung haben.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Felsberg; Kanton ANU
P-Aliesch	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	Buslinienführung optimieren: Fahrverbot entlang der Luxgasse/Holzschleifweg einhalten und Quartier Schalmans besser erschliesse durch Alternativroute über Stationsstrasse, Kantonsstrasse, Luxwiesenstrasse und Kreuzung Holzschleifweg-Schalmans. Vgl. dazu Anhang 1, Vorschlag 1	Die Buslinienführung ist ungünstig wegen Widerspruch zum Fahrverbot, Sicherheit Schulweg und weiterhin fehlender Erschliessung des Quartiers Schalmans. Die geplante Haltestelle an der Luxgasse zwischen Kälte3000 und Cedès ist für die Anwohner:innen dieses Quartiers nur geringfügig näher als die bereits bestehenden Haltestellen an der Kantonsstrasse.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Aliesch	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	Buslinienführung optimieren wie oben, zusätzlich durch Route über Schulstrasse weitere zusätzlich weitere Einkaufsmöglichkeiten erschliessen (Aldi/Müller + Landi/Brocki). Vgl. dazu Anhang 2, Vorschlag 2	Wie oben aber durch andere Buslinienführung Erschliessung zusätzlicher Einkaufsmöglichkeiten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Aliesch	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	Falls die Buslinienführung doch wie geplant entlang der Luxgasse/Holzschleifweg realisiert wird: sicheren separaten Gehweg erstellen.	Sicherheit Kindergarten- /Schulweg/Spielplatzpassant:innen gewährleisten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

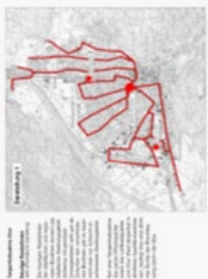
P-Aliesch	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	Falls die Buslinienführung doch wie geplant entlang der Luxgasse/Holzschleifweg umgesetzt wird, sollte eine Verlegung der geplanten Bushaltestelle von der Luxwiesenstrasse an die Kreuzung Luxwiesenstrasse-Holzschleifweg oder noch besser eine zusätzliche Haltestelle an diesem Ort realisiert werden.	ÖV Erreichbarkeit im Quartier Schalmans verbessern und ÖV Attraktivität steigern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Aliesch	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	Sollte das Quartier Schalmans keine bessere ÖV Verbindung erhalten, gedeckte Veloparkiermöglichkeiten an den nahegelegensten Haltestellen vorsehen (auch an den Haltestellen Luxwiese und Kantonsstrasse)	ÖV Erreichbarkeit verbessern und ÖV Attraktivität steigern.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Franken	Privatperson	66	Buserschliessung	Geplanter Buslinienverlauf Tardis-Igis	Unverträglich mit Spielplatz Luxgasse		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Kurath	Privatperson	66	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis Landquart	Änderung Buslinienführung	Siehe auch Text oben!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Nicolussi	Privatperson	66	Tardis	Tardis kann auch mit einer anderen Busführung erschlossen werden	Hat nichts mit der Busführung übers Feld zu tun		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler	Privatperson	66	Tardis	Tardis kann auch mit einer anderen Busführung erschlossen werden	Hat nichts mit der Busführung übers Feld zu tun		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	66	Tardis	Tardis kann unabhängig von der Busführung erschlossen werden.	Hat nichts mit der Busführung über Spielplatz / Feld zu tun		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

P-Senn	Privatperson	66	ÖV 5.1 Buserschliessung Tardis Landquart	<p>Die Busverbindung via Luxgasse/Holzschleifweg ist zwingend zu überdenken, da sie vorbei am Spielplatz/Pumptrack führt. Diesen Strassen weisen sehr viele Frequenzen von Velofahrern, Fussgänger und spielenden Kindern auf.</p> <p>Die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wäre problematisch und Konflikte/Unfälle vorprogrammiert. Neuer Unfallschwerpunkt und –häufungsstelle?</p> <p>Es könnte alternativ zB ein Buswendeplatz in Bereich der geplanten Haltestelle bei der Firma Cedex realisiert werden. Solche Wendeplätze findet man auch in anderen Dörfern und Städten.</p>	<p>Noch nicht längst wurde die Luxgasse, welche vorbei am Spielplatz und Pumptrack führt, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einem Fahrverbot für Autos und Motorräder belegt. Es kann doch nicht sein, dass auf der einen Seite die Strasse mit einem Fahrverbot belegt wird um die Verkehrssicherheit im Bereich des Spielplatzes/Pumptracks zu erhöhen und auf der anderen Seite dort eine neue Buslinie eingeführt werden soll, wo dann regelmässig Busse in beide Richtungen verkehren!</p> <p>Es ist zu hoffen, dass sich in der Gemeinde Widerstand gegen dieses Vorhaben formiert und die Projektverantwortlichen und ihre Verkehrsplaner eine bessere, sicherere und weniger widersprüchliche Lösung finden. Danke!</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Landquart
P-Nicolussi	Privatperson	66/67	geplante Bushaltestellen	<p>Die neu geplante Bushaltestelle könnte auch von der Kantonsstrasse her bedient werden mit einem Wendeplatz / Wendemanöver. Bei "Igis Kreuzwiese" besteht bereits eine Bushaltestelle und eine Neue ca. 10 Meter weiter unten wird nicht benötigt.</p>	<p>Es würde für die Anwohner und Schulkinder keine zusätzliche Belastung darstellen und die neu geplante Bushaltestelle ermöglichen. Ausserdem müssten keine Strassen ausgebaut werden und insgesamt gäbe es weniger Aufwand für den gleichen Nutzen.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Landquart
P-Roffler	Privatperson	66/67	geplante Bushaltestellen	<p>Die neu geplante Bushaltestelle könnte auch von der Kantonsstrasse her bedient werden mit einem Wendeplatz / Wendemanöver. Bei "Igis Kreuzwiese" besteht bereits eine Bushaltestelle und eine Neue ca. 10 Meter weiter unten wird nicht benötigt.</p>	<p>Es würde für die Anwohner und Schulkinder keine zusätzliche Belastung darstellen und die neu geplante Bushaltestelle ermöglichen. Ausserdem müssten keine Strassen ausgebaut werden und insgesamt gäbe es weniger Aufwand für den gleichen Nutzen.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Landquart
P-Schmid	Privatperson	66/67	ÖV 5.1 Buslinie rot auf Plan auf S. 66	<p>Bei der eingezeichneten Linienführung wäre noch eine Haltestelle an der Ecke Holzschleifweg / Luxwiesenstrasse vorzusehen.</p> <p>Wir würden einen Busanschluss der Quartiere Luxwiese und Schalmans sehr begrüßen – entweder in Richtung Industriesquartier/Tardis oder in Richtung Schulstrasse Landquart.</p>	<p>Eine bessere Erschliessung der Wohnquartiere Luxwiese und Schalmans bedingt, dass der Bus dort hält. Die auf dem Plan auf S. 67 eingezeichnete Haltestelle (Verschnals) kann diesem Zweck nicht dienen. Wenn der Bus zwischen dieser Haltestelle und der heutigen Haltestelle Kreuzwiesen keinen Halt einlegt, bringt er den Wohnquartieren keinen Nutzen und kann wie bisher über die Kantonsstrasse / Stationsstrasse fahren.</p>		<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.</p>	Gemeinde Landquart

P-Müller	Privatperson	67	Strassenbreite	Die Buslinie soll nicht wie geplant über die Luxwiesenstrasse führen, sondern wie bisher über die Kantons- und Stationsstrasse laufen.	Vor 1-2 Jahren wurde über ein Teilstück der Luxwiesenstrasse für den allgemeinen Verkehr ein Fahrverbot erstellt. Nach so kurzer Zeit ist nun genau auf diesem Abschnitt eine Buslinie geplant. Dies widerspricht jeglicher Logik und birgt grosse Gefahren für Kinder, welche den Spielplatz besuchen möchten. Zudem macht die Kopplung der Erschliessung zu Tardis mit einer neuen Busführung keinen Sinn, insbesondere deshalb, weil die geplante neue Busstelle in nächster Nähe von bereits bestehenden Haltestellen ist. Mit einer näheren Anbindung zu den umliegenden Wohnzonen hat dies nichts zu tun. Zudem sind die heutigen Haltestellen gut und schnell erreichbar.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Müller	Privatperson	67	Trottoir	Sollte die Strasse trotz Intervention der Bewohnerinnen und Bewohnern umgesetzt werden (was wir sehr bedauern würden), ist zwingend auch ein Trottoir einzuplanen.	Bereits heute ist diese Strecke bei schönem Wetter durch Spaziergänger, Eltern mit Kleinkindern, Fahrradfahrer etc. stark frequentiert. Ist es nicht sogar zwingend bei der Strassenführung mit öffentlichem Verkehr auch ein Trottoir zu realisieren?		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Nicolussi	Privatperson	67	bestehende Bushaltestellen	Busführung über Stationsstrasse / Kantonsstrasse weiterlaufen lassen, bestehende Bushaltestellen reichen aus.	Die bestehenden Bushaltestellen sind nicht viel weiter entfernt vom Quartier als die neu Geplante, welche am Ende des Quartiers wäre? Ich nehme oft den Bus (Ausbildung) und für mich wäre es kein grosser Gewinn, die Baustellen und der entstehende Verkehr (Bus) würde mehr negative Seiten mit sich ziehen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Nicolussi	Privatperson	67	Trottoir	Falls die Buslinie doch so durchgeführt wird, benötigt es ein Trottoir.	Es hat viele Kindergarten- und Schulkinder, die auf der geplanten Buslinie unterwegs sind (Schulweg) und für die ist kein Trottoir für die Verkehrssicherheit geplant?		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Nicolussi	Privatperson	67	Fahrverbot	Fahrverbot gibt auch für ÖV Sinn.	Das Fahrverbot hilft vielen Kindergarten-, Primarschulkindern sowie Sekundarschüler:innen für einen sicheren Schulweg. Zu Stosszeiten sind sehr viele von ihnen unterwegs und sie könnten die Buslinie stören, was zu Verzögerungen führen würde. Ausserdem sind sie jeweils in die entgegengesetzten Richtungen unterwegs (Sek- und Primarschüler:innen)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler	Privatperson	67	bestehende Bushaltestellen	Busführung über Stationsstrasse / Kantonsstrasse weiterlaufen lassen, bestehende Bushaltestellen reichen aus.	Die bestehenden Bushaltestellen sind nicht viel weiter entfernt vom Quartier als die neu Geplante, welche am Ende des Quartiers wäre? Ich nehme oft den Bus (Ausbildung) und für mich wäre es kein grosser Gewinn, also die Nachteile wären grösser.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

P-Roffler	Privatperson	67	Trottoir	Falls die Buslinie doch so durchgeführt wird, benötigt es ein Trottoir.	Es hat viele Kindergarten- und Schulkinder, die auf der geplanten Buslinie unterwegs sind (Schulweg) und für die ist kein Trottoir für die Verkehrssicherheit geplant?		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler	Privatperson	67	Fahrverbot	Fahrverbot gibt auch für ÖV Sinn.	Das Fahrverbot hilft vielen Kindergarten-, Primarschulkindern sowie Sekundarschüler:innen für einen sicheren Schulweg. Zu Stosszeiten sind sehr viele von ihnen unterwegs und sie könnten die Buslinie stören, was zu Verzögerungen führen würde. Ausserdem sind sie jeweils in die entgegengesetzten Richtungen unterwegs (Sek- und Primarschüler:innen)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	67	Strassenbreite	Die Buslinie wie gewohnt über die Stationsstrasse / Kantonsstrasse benützen	Keine zusätzliche Landverschwendung von unnötigen Strassen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	67	Trottoir	Wenn Buslinie nur mit Trottoir, ansonst	Sicherheit ist nicht mehr gewährleistet		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Müller	Privatperson	68	Fruchtfolgeflächen	Fruchtfolgefläche soll bestehen bleiben	Zerstörung des Naherholungsgebiets für Igis und Landquart sowie von 400 m2 Fruchtfolgeflächen. Kompensation durch die Bestimmungen über verdichtetes Bauen unmöglich		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Müller	Privatperson	68	ÖV-Frequenz	Verzicht auf die Busführung über die Felder	Mit 36 Frequenzen ist ein hohes Verkehrsaufkommen garantiert und dies, obwohl die neue Haltestelle kaum oder sogar überhaupt nicht genutzt würde.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	68	Fruchtfolgeflächen	Noch mehr unnötige Strassen werden verbaut	Diese Buslinie würde zu 90 % leer fahren.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Roffler-C	Privatperson	68	ÖV- Frequenz		36 Frequenzen? Tagsüber leer , zu Stosszeiten überfüllt...und für meine Schichtbetriebszeiten nicht verfügbar (vor 06:00 Uhr und ab 23:00 Uhr wird ziemlich sicher kein Bus mehr present sein!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart

P-Rohrer	Privatperson	68	Kosten	Ca. Fr. 2'000'000.00 Steuergelder für einen um ca. 100 Meter verkürzten Fussweg für Schalmans zur Bushaltestelle.	Kosten/Nutzen ist bei dieser Lösung nicht gegeben. Das Geld für die Erschliessung Tardis zurückstellen und diese schneller umsetzen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
A-AHR	A-AHR	6ff	Alle.	Keine.	Die erarbeiteten bzw. aktualisierten Massnahmen für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr können nachvollzogen und begrüsst werden. Wir haben keine weiteren Anmerkungen.		Kenntnisnahme.	-
O-Bus	O-Bus	70	Busoptimierung (Verkehrsmanagement) Stadt Chur	Giacomettidurchstich, Steuerungen Lichtsignalanlagen,	Chur Bus sieht in dieser Massnahme einen grossen Mehrwert für die Fahrgäste und eine Steigerung des Modalsplits, wenn diese Massnahmen umgesetzt werden können.		Kenntnisnahme.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	70	Busoptimierungen Stadt Chur	Die Buslinien 3 und 4 sind 7 Tage pro Woche von 05.30 bis 20 Uhr im 10-Min.-Takt zu führen, bis 01 Uhr im 20-Min. Takt.	Das bevölkerungsreichste Wohnquartier (Rheinquartier) hat die schlechteste Buserschliessung: Linie 3 wird abends und sonntags überhaupt nicht bedient, Linie 4 sonntags nur im 20-Min. Takt, was zeitweise zu überfüllten und verspätungsanfälligen Bussen führt. (Gegenbeispiel Kasemenstrasse, bis zu 8 stündliche Busverbindungen)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	70	Tangentialbuslinie	Dem Vorschlag des Tiefbaus Stadt Chur ist der Vorschlag des VCS Graubünden 2 Linien: Ringstrasse, Giacomettistrasse) vorzuziehen.	Der Vorschlag von Tiefbau Chur geht offensichtlich vom überholten Verständnis aus, dass eine Buserschliessung für alle etwas, aber nichts Rechtes bringen soll. Problematisch sind dabei Staubildungen auf der Ringstrasse (durch Reduktion des MIV auszumerzen), die Befahrung des Giacomettiwegs durch den Bus (NUR Bus, Velo Fussgänger!) und die neu zu bauende Plessurbücke. Da sollen die Verkehrsplaner nochmals dahinter. Wie mehrfach schon erwähnt, eine Verschlechterung unserer Lebensqualität nehmen wir auf keinen Fall in Kauf!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	70	Busoptimierungen Tangentialbuslinie	Die Optimierung des Busverkehrs muss gesamtheitlich erfolgen und betrifft verschiedene Massnahmen des AP. Wir fordern einen zeitnahen Runden Tisch Rheinquartier inkl. Variantestudium Linienführung der Tangente, erstellt durch eine auswärtige Fachperson			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	70	Busoptimierungen Stadt Chur	Die Buslinien 3 und 4 sind 7 Tage pro Woche von 05.30 bis 20 Uhr im 10-Min.-Takt zu führen, bis 01 Uhr im 20-Min. Takt. Am Wochenende direkte Skibus-Verbindungen aus allen Quartieren zur Brambrüeschbahn	Das bevölkerungsreichste Wohnquartier (Rheinquartier) hat die schlechteste Buserschliessung: Linie 3 wird abends und sonntags überhaupt nicht bedient, Linie 4 sonntags nur im 20-Min. Takt, was zeitweise zu überfüllten und verspätungsanfälligen Bussen führt. (Gegenbeispiel Kasemenstrasse, bis zu 8 stündliche Busverbindungen)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	70	Busoptimierungen Stadt Chur	Die Buslinien 3 und 4 sind 7 Tage pro Woche von 05.30 bis 20 Uhr im 10-Min.-Takt zu führen, bis 01 Uhr im 20-Min. Takt.	Das bevölkerungsreichste Wohnquartier (Rheinquartier) hat die schlechteste Buserschliessung: Linie 3 wird abends und sonntags überhaupt nicht bedient, Linie 4 sonntags nur im 20-Min. Takt, was zeitweise zu überfüllten und verspätungsanfälligen Bussen führt. (Gegenbeispiel Kasernenstrasse, bis zu 8 stündliche Busverbindungen)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	70	Tangentialbuslinie	Dem Vorschlag des Tiefbaus Stadt Chur ist der Vorschlag des VCS Graubünden 2 Linien: Ringstrasse, Giacomettistrasse) vorzuziehen.	Der Vorschlag von Tiefbau Chur geht offensichtlich vom überholten Verständnis aus, dass eine Buserschliessung für alle etwas, aber nichts Rechtes bringen soll. Problematisch sind dabei Staubildungen auf der Ringstrasse (durch Reduktion des MIV auszumergen), die Befahrung des Giacomettiwegs durch den Bus (NUR Bus, Velo Fussgänger!) und die neu zu bauende Plessurbrücke. Da sollen die Verkehrsplaner nochmals dahinter. Wie mehrfach schon erwähnt, eine Verschlechterung unserer Lebensqualität nehmen wir auf keinen Fall in Kauf!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-VCS	O-VCS	70	Busoptimierungen Tangentialbuslinie	Die Tangentialbuslinie geht über die Austrasse und dann über die neue Plessurbrücke. Gegen diese Brücke ist eine Petition eingereicht worden sowie 2 Einsprachen. Wenn Plessurbrücke, dann nur für Bus und Velo. Sonst würde sich der Autoverkehr im Quartier verdoppeln. Wir schlagen 2 andere Tangential-Routen vor. Nicht über die Austrasse, sondern über die Giacometti - und die Ringstrasse. Die Optimierung des Busverkehrs muss gesamtheitlich erfolgen.	Die Lastwagen können nicht über die Plessurbrücke. Für die Kieswerke muss eine gute Lösung gefunden werden. Aktuell gibt es wiederholt langstreckige Überschneidungen mit bestehenden Buslinien. Dies bedingt eine Neugestaltung der Ringstrasse mit Priorisierung des ÖV.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-VCS	O-VCS	70	Busoptimierungen Stadt Chur	Die Buslinien 3 und 4 sind 7 Tage pro Woche von 05.30 bis 20 Uhr im 10-Min.-Takt zu führen, bis 01 Uhr im 20-Min. Takt.	Das bevölkerungsreichste Wohnquartier, das Rheinquartier, hat die schlechteste Buserschliessung: Linie 3 wird abends und sonntags überhaupt nicht bedient, Linie 4 sonntags nur im 20-Min. Takt, was zeitweise zu überfüllten und verspätungsanfälligen Bussen führt. Gegenbeispiel: Die Kasernenstrasse hat bis zu 8 stündliche Busverbindungen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-WWF	O-WWF	70	Busoptimierung, Stadt Chur	Die Linienführung der Tangentialbuslinie ist anzupassen.	Die Linienführung überzeugt nicht. Erstens führt diese auf der Austrasse am Rande der Siedlung, überlappt sich mit anderen Buslinien, die Ringstrasse bleibt aber unterversorgt. Mit der Plessurbrücke droht die Trennung zwischen Wohn- und Industriegebiet zudem verloren zu gehen und zu einer Parallelschliessung zur Ringstrasse zu werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)

P-Schneider	Privatperson	70	Busoptimierungen	Die Argumentation für die Linienführung der Tangentialbuslinie überzeugt noch nicht, vor allem gegen Westen. Auch sollte erwähnt werden, dass neben dem Giacomettidurchstich der Bau einer neuen Plessurbrücke (Aubrücke) erforderlich ist. Die eingezeichnete Brücke ist aktuell aber nicht im Erschliessungsplan enthalten.	Vom Rheinquartier aus gesehen bringt die eingezeichnete Tangentialbuslinie eine Verbesserung in Richtung Masans/Spitäler. Die Obere Au ist gut zu Fuss oder mit Velo erreichbar. Für die Erreichbarkeit der Geschäfte im Industriequartier und Chur West ist die Linienführung umständlich. Für den Bereich FHGR bietet sie keine Lösung an. Die Aubrücker über die Plessur wäre wohl bereits im Bau, hätte die Anwohnerschaft sich nicht gewehrt und auf den Erschliessungsplan verwiesen. Dies nicht in Zusammenhang mit der Buslinie, sondern mit der Führung des Lastverkehrs des Kieswerks Calanda. Ich denke, im Quartier würden wir gerne wissen, was mit der Buslinie sonst noch alles geplant ist. Zur Linienführung fände ich eine Konsultation der Bevölkerung sinnvoll. Gegen Masans/Spitäler hin fällt auf, dass der Bahnhof Wiesenthal nicht an die Buslinie angeschlossen ist.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Bus	O-Bus	73	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	Umstellung auf erneuerbare Antriebssysteme bei Chur Bus	Gemeinsam mit dem BAV-Programm ESöV 2050 werden wir im 2025 das Elektrifizierungskonzept für die Fahrzeugflotte abschliessen. Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf erneuerbare Antriebssysteme bis 2040 ist für uns ein Musskriterium. Wir sind bestrebt, ab 2028 nur noch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu beschaffen, damit wir das Ziel erreichen.		Kenntnisnahme.	Kanton (AEV)
P-Hartmann	P-Hartmann	77	ÖV5.4 Neue Busführung Saltinisstrasse Trimmis	Die neue Busführung über die Route Bahnhofsträssli – Rheinstrasse wird schon ab dem nächsten Fahrplanwechsel ab der Haltestelle Alt Strass am Strässli eingeführt und nach der Realisierung der neuen Saltinisstrasse gemäss Entwurf AggloProgramm angepasst.	Die Erschliessung des neuen Badesees und der Gewerbebetriebe an der Rheinstrasse Trimmis mit dem Bus kann nicht noch gegen zehn oder mehr Jahre warten, sondern ist im Sinne der notwendigen und unbestrittenen Förderung des öffentlichen Verkehrs zu Arbeits- und Freizeit Zwecken dringend. Umsomehr als die kurzfristige Anpassung der Linienführung problemlos möglich ist und keinerlei Nachteile in Bezug auf die heutige Erschliessung durch diese Buslinie aufweist. Die Zweckmässigkeit dieser Massnahme ist in den Beilagen widerspruchsfrei ausgewiesen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Trimmis
O-Lacuna	O-Lacuna	80	Aufwertung Bushaltestellen	i.O.	Gegen diese Massnahmen haben wir überhaupt nichts. Aber, mit Verlaub: Das ist ein Witz! In der Stadt "verstrupfen" wir im Verkehr, und hier wird eine Bushaltestelle ausgebaut für vielleicht 1-2 Zu-/Ausstiege pro Schaltjahr. Ausserdem: Beim Linksabbiegen wird der Bus durch den MIV behindert.		Kenntnisnahme.	Gemeinde Churwalden

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	80	Aufwertung Bushaltestellen	i.O.	gegen diese Massnahmen habe ich überhaupt nichts. Aber, mit Verlaub: Das ist ein Witz! In der Stadt "verstrupfen" wir im Verkehr, und hier wird eine Bushaltestelle ausgebaut für vielleicht 1-2 Zu-/Ausstiege pro Schaltjahr. Ausserdem: Beim Linksabbiegen wird der Bus durch den MIV behindert.		Kenntnisnahme.	Gemeinde Churwalden
O-Netzwerk	O-Netzwerk	81-83	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen, kurzfr.	Beide Haltekanten sind als Fahrbahnhaltestellen direkt an der Fussgängerquerung auszubilden. (kürzere Fusswege, ÖV-Priorisierung, tiefere Kosten)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Churwalden / Gemeinde Rhäzüns
O-VCS	O-VCS	81-83	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen, kurzfristig	Beide Haltekanten sind als Fahrbahnhaltestellen direkt an der Fussgängerquerung auszubilden. (kürzere Fusswege, ÖV-Priorisierung, tiefere Kosten)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Churwalden / Gemeinde Rhäzüns
SP Chur	SP Chur	81-83	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen, kurzfristig	Beide Haltekanten sind als Fahrbahnhaltestellen direkt an der Fussgängerquerung auszubilden. (kürzere Fusswege, ÖV-Priorisierung, tiefere Kosten)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Churwalden / Gemeinde Rhäzüns
O-Lacuna	O-Lacuna	85	Verkehrsmanagement	"Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt"--> tönt gut, stimmt aber überhaupt nicht. Diese Massnahmen sind zu überprüfen, zu verstärken und wirklich durchzusetzen.	Insbesondere an Wochenenden kollabiert der Verkehr häufig auf den Achsen Chur-Lenzerheide. Der strassengebundene öv wird massiv behindert und Anschlüsse sind nicht gewährleistet. Auch sind die Postautos häufig überbesetzt, was nebst der Komforteinbusse auch ein Sicherheitsrisiko ist. Der MIV ist durch Verkehrsregelungsanlagen oder punktuelle eingesetzte Verkehrslotsen so zu regeln, dass der öv ungehindert und pünktlich verkehren kann. Es sind genügend Busse einzusetzen. Wer dieses Chaos einmal erlebt hat, fährt sicher nie wieder öv. Die Anzahl der Parkplätze in den Skigebieten ist zu reduzieren.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	85	Verkehrsmanagement	"Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt"--> tönt gut, stimmt aber überhaupt nicht. Diese Massnahmen sind kritisch zu überprüfen, zu verstärken und wirklich durchzusetzen.	Insbesondere an Wochenenden kollabiert der Verkehr häufig auf den Achsen Chur-Lenzerheide und partiell Chur-Films. Der strassengebundene öv wird massiv behindert und Anschlüsse sind nicht gewährleistet. Auch sind die Postautos häufig überbesetzt, was nebst der Komforteinbusse auch ein Sicherheitsrisiko ist. Der MIV ist durch Verkehrsregelungsanlagen oder punktuelle eingesetzte Verkehrslotsen so zu regeln, dass der öv ungehindert und pünktlich verkehren kann. Es sind genügend Busse einzusetzen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)

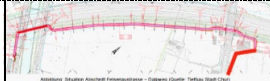
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	85	Verkehrsmanagement	"Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt"--> tönt gut, stimmt aber überhaupt nicht. Diese Massnahmen sind zu überprüfen, zu verstärken und wirklich durchzusetzen.	Insbesondere an Wochenenden kollabiert der Verkehr häufig auf den Achsen Chur-Lenzerheide und partiell Chur-Flims. Der strassengebundene öV wird massiv behindert und Anschlüsse sind nicht gewährleistet. Auch sind die Postautos häufig überbesetzt, was nebst der Komforteinbusse auch ein Sicherheitsrisiko ist. Der MIV ist durch Verkehrsregelungsanlagen oder punktuelle eingesetzte Verkehrslotsen so zu regeln, dass der öV ungehindert und pünktlich verkehren kann. Es sind genügend Busse einzusetzen. Wer dieses Chaos einmal erlebt hat, fährt sicher nie wieder öV.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-VCS	O-VCS	85	Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt--> tönt gut, stimmt aber überhaupt nicht. Diese Massnahmen sind zu überprüfen, zu verstärken und wirklich durchzusetzen.	Insbesondere an Wochenenden kollabiert der Verkehr häufig auf den Achsen Chur-Lenzerheide und partiell Chur-Flims. Der strassengebundene öV wird massiv behindert und Anschlüsse sind nicht gewährleistet. Auch sind die Postautos häufig überbesetzt, was nebst der Komforteinbusse auch ein Sicherheitsrisiko ist.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-WWF	O-WWF	85	Verkehrsmanage- ment	Es sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, um den ÖV zu priorisieren.	Die Massnahmen tönen gut, doch die aktuelle Situation zeigt, dass diese kaum reichen werden. Der ÖV muss konsequent auf der Strasse priorisiert werden, damit diese ihre Fahrpläne einhalten können		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
SP Imboden	SP Imboden	85	Verkehrsmanagement	Der ÖV ist noch stärker zu priorisieren.	„Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt.“ Das stimmt nicht. An Wochenenden mit Verkehrsmanagementmassnahmen ist auch für den Stadtbus kein Durchkommen nach Domat/Ems möglich.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
K-SG	K-SG	85 GV5.1	Verkehrsmanagement	Die Massnahmen zum Verkehrsmanagement (insbesondere die Situation entlang des ASTRA Perimeters) ist zusammen mit dem Kanton St.Gallen und der Gemeinde Bad Ragaz abzustimmen. Dabei ist insbesondere die Situation bis zur Umsetzung der PUN-Massnahmen zu beachten (Baustellen, Geschwindigkeitsreduktionen etc.).	Durchgehendes, abgestimmtes regionales Verkehrsmanagement.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-Pro Velo	O-Pro Velo	86	Parkraummanagement Tourismus	Die "Stärkung des ÖV- und FVV-Angebots vor Ort" wird als Inhalt genannt, jedoch fehlen konkrete Massnahmen, die auf die Einführung von u.a. Bikeshaing-Systemen zielen			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)

O-VCS	O-VCS	87	Parkraummanagement Tourismus	Es ist sehr offen formuliert, was getan werden soll. Es braucht teurere Parkierung und weniger Parkplätze in den Skigebieten.	Ansonsten kann man sich keine Lenkungswirkung erhoffen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	89	Mobilitätsmanagement Tourismus	Sofort wirksame Massnahmen zur öV-Förderung im Tourismus einführen: öV-Anreise im Skipass enthalten resp. Ermässigung für GA-Besitzende, Gepäcktransportservice Tür-Tür, Priorisierung des strassengebundenen öVs, attraktive Mietangebote für Skis/Bikes. Siehe auch letzte Zeile, Intermodales Konzept ÖV/Velo	Die öV-Akzeptanz im Tourismus (Ski, Bike, Kanu) ist sehr gering. Selbst öV-sensitive Personen bevorzugen häufig das Auto, weil bequemer. Kanu: öV-nutzung wird erschwert in der Rheinschlucht weil es in den neuen RhB-Zügen weniger Laderaum hat. Schade!		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-Pro Velo	O-Pro Velo	89	Mobilitätsmanagement Tourismus	Die Massnahme soll Intermodalität fördern, jedoch fehlen konkrete Teilmassnahmen, die auf die Einführung von Bikesharing-Systemen zielen. Mit Pop-Up Stationen lassen sich Bikesharing-Netze auch auf Grossanlässe anpassen	Ein öffentlicher Velo-Verleih bietet grossen Touristischen Potenzial das aktuell nicht genutzt wird, da ausser in Chur kein öffentliches Bikesharing Netz in Betrieb ist		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-VCS	O-VCS	89	Mobilitätsmanagement Tourismus	Sofort wirksame Massnahmen zur öV-Förderung im Tourismus einführen: öV-Anreise im Skipass enthalten resp. Ermässigung für GA-Besitzende, Gepäcktransportservice Tür-Tür, Priorisierung des strassengebundenen öVs, attraktive Mietangebote für Skis/Bikes.	Die öV-Akzeptanz im Tourismus (Ski, Bike, Kanu) ist sehr gering. Selbst öV-sensitive Personen bevorzugen häufig das Auto, weil bequemer.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
SP Chur	SP Chur	89-90	Parkplatzleitsystem	Das Kapitel auf Seite 88/89 heisst: Parkraummanagement Tourismus. Es ist sehr offen formuliert, was getan werden soll. Es braucht teurere Parkierung und kleineres Parkplatzangebot. Ergänzen: Parkplatzmanagement umfasst Absprache und evtl. koordinierte Bepreisung der öffentlichen und Firmen-PP	Verkehrsvermindernde Massnahmen: Preissteigerung für Parkplätze Angebotsreduktion an PP Zugänglichkeit Zentrum mittels MIV reduzieren		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (AEV)
O-Pro Velo	O-Pro Velo	91	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	Standarts zu definieren sind wichtig, die massnahmen deckt viele begrüssenswerte Aspekte ab. Jedoch beziehen sich Qualitätsstandards zu oft auf den MIV und die Sichten der Autofahrenden. Strassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere die Projektierungs-Richtlinien von Veloinfrastruktur müssen an nationale Grundlagen angepasst werden (siehe Empfehlungen ASTRA Praxishilfe Veloweggesetz) - und damit ein integraler Bestandteil der Strassen-Qualitätsstandards werden.	Der Sachplan Velo ist unzulänglich, da er nur "Klassen für Subventionen" definiert hat, nicht aber qualitative Kriterien etwa zur Breite der Velowege etc. Die "Gefahr" als leichteste Massname einen Velostreifen einzuführen ist hoch (siehe Tamins-Trin: Radstreifen völlig untauglich für Gelegenheitsfahrende oder Familien)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-WWF	O-WWF	91	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	Im Rahmen der siedlungsverträglichen und Durchgrünung der Strassenräume sind Verbreitungen der Strassen zu unterlassen.	In vielen Siedlungen wurden in den letzten Jahrzehnten Strassen verbreitet, ortsbildprägende Elemente beseitigt und ganze Dorfstrassen dadurch entwertet. Das Ortsbild soll nun im Rahmen der Aufwertungen wiederhergestellt werden. Weitere Verbreitungen sollen unterlassen werden. Dafür sind Qualitätsstandards für Kanton und Gemeinden zu erarbeiten.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)


SP Imboden	SP Imboden	92	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	Der Kanton soll zwingend ein Merkblatt zu Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung (gemeinsam mit den verschiedenen Ämtern) erarbeiten.	Es ist wichtig, dass die Gemeinden Grundlagen erhalten, das Rad nicht neu erfinden müssen und auch nicht auf Differenzen zwischen den verschiedenen kantonalen Ämtern stossen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Kanton (TBA)
O-Pro Velo	O-Pro Velo	93	Diskussionsrunde Tourismusverkehr	Um die Attraktivität des ÖV zu fördern, fehlt die Einführung von Bikesharing-Systemen als konkretes Handlungsfeld und muss Fachorganisationen wie Pro Velo Graubünden miteinbeziehen			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Kanton (AEV)
O-Netzwerk	O-Netzwerk	98	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	Vollständige Sperrung des Welschdörfli für den MIV prüfen. Als flankierende Massnahme sind die Segantinibücke und die Rätusbrücke ebenfalls für den MIV zu sperren, da sich sonst ein erheblicher Teil des Verkehrs dorthin verlagern würde. Falls im Welschdörfli doch nur die Einbahn stadtauswärts realisiert wird, ist auf der Segantinibücke ebenfalls eine flankierende Massnahme erforderlich (Sperrung oder ebenfalls Einbahn stadtauswärts).	Verkehrsreduktion Welschdörfli ist zu begrüssen, wenn die vielen neuen PP bei Fuhhalterei, Brambrüeschbahn und Chur West alle gebaut werden, verpufft diese Wirkung innert kürze.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-VCS	O-VCS	98	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	Die Durchfahrt durch das Welschdörfli ist für den MIV vollständig zu sperren. Nur so ist tatsächlich eine Aufwertung möglich. Als flankierende Massnahme sind die Segantinibücke und die Rätusbrücke ebenfalls für den MIV zu sperren, da sich sonst ein erheblicher Teil des Verkehrs dorthin verlagern würde. Falls im Welschdörfli doch nur die Einbahn stadtauswärts realisiert wird, ist auf der Segantinibücke ebenfalls eine flankierende Massnahme erforderlich (Sperrung oder ebenfalls Einbahn stadtauswärts).			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)
SP Chur	SP Chur	98	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	Die Durchfahrt durch das Welschdörfli ist für den MIV vollständig zu sperren. Nur so ist tatsächlich eine Aufwertung möglich. Als flankierende Massnahme sind die Segantinibücke und die Rätusbrücke ebenfalls für den MIV zu sperren, da sich sonst ein erheblicher Teil des Verkehrs dorthin verlagern würde.	Zeitlich begrenzte Einbahnfahrten sind zu begrüssen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-VCS	O-VCS	Neu	ÖV-Ausbau Und Optimierung	Dörfer von Thusis bis Maienfeld/Fläsch müssen intern besser erschlossen werden und mit der S-Bahn korrespondieren. Tagesstrukturen und Mittagstische für Schulkinder müssen speziell in den Dörfern garantiert werden. Thusis - Maienfeld braucht auf jeden Fall den 15 min Takt für die S-Bahn.			Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP

O-VCS	O-VCS	Neu	Mobilitätsmanagement für Gemeinden und Arbeitgebende	<p>Eine Reduktion des MIV muss angestrebt und schnellstmöglich erfolgen.</p> <p>Dazu müssen die Park-Gebühren im urbanen Gebiet verursachergerecht steigen und Parkplätze reduziert werden. Die oberirdischen müssen sowieso zu Gunsten des Velos aufgehoben werden.</p> <p>Mit: Kostenbeteiligung ÖV Billete, Reduktion der PP, Velo-PP/Bikesharing/ E-Carsharing dito Kanton GR. Churer müssen mit dem ÖV und Velo. Mit Auto, nur wenn es nicht anders geht.</p>	<p>Verkehr besser verteilen:</p> <p>Mit: Flexible Arbeitszeiten und Homeoffice können abhelfen. Der Kanton hat intern bereits ein Mobilitätsmanagement. Arbeitgebende und Gemeinden müssen sich dem auch annehmen.</p> <p>Arbeitszeiten für Frühaufsteher und Nachteulen: 5- 14 Uhr und 14-22 Uhr.</p> <p>5 in 4 Tagen: das sind dann 4x10.5h</p> <p>Die Arbeitswelt muss Alternativen bieten.</p>		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-WWF	O-WWF		Einbahnregime Welschdörfli, Chur	<p>Es ist ein Nachweis zu erbringen, dass diese Massnahme nicht zu mehr Verkehr im Stadtzentrum führt. Als flankierende Massnahme ist die Grabenstrasse gleichzeitig als Aufenthaltsstrasse zu gestalten, um die Attraktivität als Durchgangsstrasse zu mindern. Die einte Massnahme darf nicht ohne die andere erfolgen.</p>	<p>Wie Nachhaltig ist diese Massnahme?</p> <p>Wir die Entlastung der Kasernenstrasse nicht zu Mehrverkehr führen, da der Stau nicht mehr ist und somit zu einer Mehrbelastung der Grabenstrasse im Zentrum? Der Nachweis, dass dem nicht so ist, ist noch zu erbringen. Als Gegenmassnahme ist die Beruhigung und Aufwertung der Grabenstrasse gleichzeitig und gemeinsam zu bewilligen und umzusetzen.</p>		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur
SP Chur	SP Chur		Öv Ausbau	<p>Dörfer müssen intern besser erschlossen werden und mit der S-Bahn korrespondieren.</p>	<p>Tagesstrukturen für Schulkinder müssen garantiert werden.</p> <p>Thusis - Maienfeld braucht auf jedenfall den 15 min Takt für die S-Bahn.</p>		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Lacuna	O-Lacuna	87	GV5.2 Parkraummanagement Tourismus	<p>Parkraumbewirtschaftung: Es sind verursachergerechte und kostendeckende Parkgebühren einzuführen.</p>	<p>Indirekte Lenkungswirkung?? Fraglich, ob sich bei Ski-Tageskosten von >CHF 500.- für ein vollbesetztes Auto bei Parkierungskosten von CHF 13.60 (Stenna Center Flims) eine Lenkungswirkung erzielen lässt. Der Ansatz pro Stunde muss mindestens Fr. 5 betragen.</p>		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)
O-Lacuna	O-Lacuna	89	GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus	<p>Sofort wirksame Massnahmen zur öV-Förderung im Tourismus einführen: öV-Anreise im Skipass enthalten resp. Ermässigung für GA-Besitzende, Gepäcktransportservice Tür-Tür, Priorisierung des strassengebundenen öVs, attraktivere Mietangebote für Skis/Bikes.</p>	<p>Die öV-Akzeptanz im Tourismus (Ski, Bike) ist sehr gering. Selbst öV-sensitive Personen bevorzugen häufig das Auto, weil bequemer.</p>		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (AEV)

O-Lacuna	O-Lacuna	91	GV5.4 Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	" Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen müssen entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich gestaltet werden und..." Dies widerspricht dem Plan in GV5.11 (S. 110), die Ringstrasse mit der Grabenstrasse/Kasernenstrasse abzutauschen und auszubauen. Die zitierte Massnahme ist konsequent und konform zum per 31.12.2024 aufgehobenen "Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr" sowie zum Gemeinderatsbeschluss vom 07. September 2023 (Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat vom 15. August 2023, 3. Fazit "...Die Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Chur, das Stadtentwicklungskonzept sowie der Masterplan Energie und Klima zielen ebenfalls in die Richtung einer nachhaltigen Mobilität und Lebensqualität in Chur. Der Stadtrat begrüsst eine Überprüfung des Gesetzes für einen Menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr im Zuge der Umsetzung der Revision Grundordnung. Anschliessend kann er gegebenenfalls eine Überführung einzelner Anliegen in andere Gesetze vorschlagen...") durchzusetzen.	Begründung siehe unter GV5.11, S. 110		Kenntnisnahme.	Kanton (TBA)
O-Lacuna	O-Lacuna	97	GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli	Die Durchfahrt durch das Welschdörfli ist für den MIV komplett zu sperren. Es sind flankierende Massnahmen zur Verhinderung unerwünschten Umfahrvverkehrs durch andere Strassen zu treffen.	Nur so kann die erwünschte Verkehrsberuhigung erreicht werden. Bei grossem Publikumsandrang (Freitag- und Samstagabend) im Welschdörfli (Ausgehmeile) ist die Sicherheit heute nicht mehr gewährleistet.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	104	GV5.9 Parkierungsmanagement	Das Gratis-Parkieren (1. Stunde) auf dem P Obere Au ist aufzuheben. Stattdessen verursachergerechte und kostendeckende Parkierungsgebühren einführen.	Reduktion MIV.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	110	GV5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse	Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in der Grabenstrasse ist zu begrüßen. Aber nur, wenn dadurch die Ringstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet wird. Ein Ausbau der Ringstrasse (Kreisel) ist abzulehnen.	Die Ringstrasse führt mitten durch ein dicht besiedeltes Wohnquartier. Im Sommer 2025 wird zudem das Schulhaus "Fortuna" mit 600 Schulkindern und geschätzt 100 Angestellten eröffnet. Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen ist schon heute stark beeinträchtigt. Eine Verkehrsumlagerung von der Achse Masanserstrasse- Grabenstrasse-Kasernenstrasse ist nicht akzeptierbar. Es wäre mit einer Verkehrszunahme bis 2050 von 50% zu rechnen (allgemeine erwartete Verkehrszunahme plus Umlagerungseffekt). Ohne massiven Ausbau der Ringstrasse (Kreisel Ø >28m, 4-spurig) wäre dies nicht zu bewerkstelligen. Im Gegenteil, die Ringstrasse ist durchgehend verkehrsberuhigend zu gestalten, Tempo 30 (einfachste Lärmschutzmassnahme) einzuführen und für die Einführung der Tangentialbuslinie fit zu machen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenenträger.	Stadt Chur (TBD)

O-Lacuna	O-Lacuna	134	MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenastrasse Chur	Auf die Engpassbeseitigung ist zu verzichten. Ggf. partieller Ausbau zur Ermöglichung der Tangentialbuslinie Giacomettistrasse (s. öV 5.2)	Der bestehende Engpass ist eine "natürliche" Verkehrsbremse, insbesondere für quartierfremden Gleichwegverkehr. Siehe auch		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	140	FVV5.2 Veloachse Nord-Süd	Die Stärkung des FVV durch verschiedene erwähnte Massnahmen begrüssen wir sehr! Wichtig ist die konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen. Als kleine Ergänzung schlagen wir einen komfortableren Anschluss der Rheinstrasse an den Dalpweg vor, siehe zusätzlich eingezeichnete Rote Linie (grundsätzlich bestehend, aber abgesperrt)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	164	FVV5.5-6 Fuss- und Veloverkehr Chur-Maladers	Eine sichere FVV-Verbindung von Chur nach Maladers fehlt heute, deshalb begrüssen wir die erwähnte Massnahme grundsätzlich. Allerdings ist auf die St. Luzi-Brücke zu verzichten. Sie löst keine Probleme, sondern schafft nur neue. Als Anregung kann unter Einbezug der Alten Schanfiggerstrasse eine sichere FVV-Route nach Maladers gebaut werden.	Bereits heute reisen über 50% der Arosar Gäste per Bahn an. Dieses Potential soll weiter erschlossen werden, statt eine neue Konkurrenz zu schaffen (2.5m breite Fahrzeuge / Gesellschaftswagen). Die Rückstaus auf der Arosar Strasse sind zeitlich sehr begrenzt. Würde der Verkehr über die St. Luzi-Brücke geleitet, verlagerte sich der Stau nur auf den Anschluss Araschgerrank-Malixerstrasse. Ausserdem wäre der Bau der St. Luzi-Brücke eine massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und hätte einen nicht akzeptablen Wertverlust der nahe gelegenen Liegenschaften zur Folge. Die Verlagerung des Verkehrs von der Bahn auf die Strasse würde die Bahnlinie Chur – Arosa vor existentiellen Problemen stellen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Lacuna	O-Lacuna	174	VS5.1 Behebung Unfallschwerpunkte	Unfallwahrscheinlichkeiten und -risiken sind durch Temporeduktionen und Verkehrsreduktionen zu erzielen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)
O-Lacuna	O-Lacuna	176	VS5.2 Schulwegsicherheit	Eine Verbesserung der Schulwegsicherheit ist durch Fahrverbotszonen rund um Schulhäuser, flächendeckende Temporeduktionen und Verbannung quartierfremden Verkehrs (Schleichwegverkehr, LKW-Verkehr vom/zum Kieswerk Calanda durch Quartierstrassen) zu erzielen. WICHTIG: Der quartierfremde LKW-Verkehr durchs Rheinquartier (Rheinstrasse, Unt. Plessurstrasse muss verbannt werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	87	GV5.2 Parkraummanagement Tourismus	Parkraumbewirtschaftung: Es sind verursachergerechte und kostendeckende Parkraumbewirtschaftungen einzuführen.	Indirekte Lenkungswirkung?? Fraglich, ob sich bei Ski-Tageskosten von >CHF 500.- für ein vollbesetztes Auto bei Parkierungskosten von CHF 13.60 (Stenna Center Flims) eine Lenkungswirkung erzielen lässt.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (ARE)

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	89	GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus	Sofort wirksame Massnahmen zur öV-Förderung im Tourismus einführen: öV-Anreise im Skipass enthalten resp. Ermässigung für GA-Besitzende, Gepäcktransportservice Tür-Tür, Priorisierung des strassengebundenen öVs, attraktive Mietangebote für Skis/Bikes.	Die öV-Akzeptanz im Tourismus (Ski, Bike, Kanu) ist sehr gering. Selbst öV-sensitive Personen bevorzugen häufig das Auto, weil bequemer.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (AEV)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	91	GV5.4 Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	"Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen müssen entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich gestaltet werden und..." Dies widerspricht dem Plan in GV5.11 (S. 110), die Ringstrasse mit der Grabenstrasse/Kasernenstrasse abzutauschen und auszubauen. Die zitierte Massnahme ist konsequent und konform zum per 31.12.2024 aufgehobenen "Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr" sowie zum Gemeinderatsbeschluss vom 07. September 2023 (Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat vom 15. August 2023, 3. Fazit "...Die Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Chur, das Stadtentwicklungs-konzept sowie der Masterplan Energie und Klima zielen ebenfalls in die Richtung einer nachhaltigen Mobilität und Lebensqualität in Chur. Der Stadtrat begrüsst eine Überprüfung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr im Zuge der Umsetzung der Revision Grundordnung. Anschliessend kann er gegebenenfalls eine Überführung einzelner Anliegen in andere Gesetze vorschlagen...") durchzusetzen.	Begründung siehe unter GV5.11, S. 110		Kenntnisnahme.	Kanton (TBA)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	97	GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli	Die Durchfahrt durch das Welschdörfli ist für den MIV komplett zu sperren. Es sind flankierende Massnahmen zur Verhinderung unerwünschten Umfahrvverkehrs durch andere Strassen zu treffen.	Nur so kann die erwünschte Verkehrsberuhigung erreicht werden. Bei grossem Publikumsandrang im Welschdörfli (Ausgehmeile) ist die Sicherheit heute nicht mehr gewährleistet.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	104	GV5.9 Parkierungsmanagement	Das Gratis-Parkieren (1. Stunde) auf dem P Obere Au ist aufzuheben. Stattdessen verursachergerechte und kostendeckende Parkierungsgebühren einführen.	Reduktion MIV, insbesondere die vielen "Mama-Taxis"		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)


O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	110	GV5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse	Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in der Grabenstrasse ist zu begrüssen. Aber nur, wenn dadurch die Ringstrasse nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet wird. Ein Ausbau der Ringstrasse (Kreisel) ist abzulehnen.	Die Ringstrasse führt mitten durch ein dicht besiedeltes Wohnquartier. Im Sommer 2024 wird zudem das Schulhaus "Fortuna" mit 600 Schulkindern und geschätzt 100 Angestellten eröffnet. Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen ist schon heute stark beeinträchtigt. Eine Verkehrsumlagerung von der Achse Masanserstrasse-Grabenstrasse-Kasernestrasse ist nicht akzeptierbar. Es wäre mit einer Verkehrszunahme bis 2050 von 50% zu rechnen (allgemeine erwartete Verkehrszunahme plus Umlagerungseffekt). Ohne massiven Ausbau der Ringstrasse (Kreisel Ø >28m, 4-spurig) wäre dies nicht zu bewerkstelligen. Im Gegenteil, die Ringstrasse ist durchgehend verkehrsberuhigend zu gestalten, Tempo 30 (einfachste Lärmschutzmassnahme) einzuführen und für die Einführung der Tangentialbuslinie fit zu machen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	134	MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenastrasse Chur	Auf die Engpassbeseitigung ist zu verzichten. Ggf. partieller Ausbau zur Ermöglichung der Tangentialbuslinie Giacomettistrasse (s. öV 5.2)	Der bestehende Engpass ist eine "natürliche" Verkehrsbremse, insbesondere für quartierfremden Schleichwegverkehr. Siehe auch		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	140	FVV5.2 Veloachse Nord-Süd	Die Stärkung des FVV durch verschiedene erwähnte Massnahmen begrüsse ich sehr! Wichtig ist die konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen. Als kleine Ergänzung schlage ich einen komfortableren Anschluss der Rheinstrasse an den Dalpweg vor, siehe zusätzlich eingezeichnete rote Linie (grundsätzlich bestehend, aber abgesperrt)			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	164	FVV5.5-6 Fuss- und Veloverkehr Chur-Maladers	Eine sichere FVV-Verbindung von Chur nach Maladers fehlt heute, deshalb begrüsse ich die erwähnte Massnahme grundsätzlich. Allerdings ist auf die St.Luzi-Brücke zu verzichten. Sie löst keine Probleme, sondern schafft nur neue. Als Anregung kann unter Einbezug der Alten Schanfiggerstrasse eine sichere FVV-Route nach Maladers gebaut werden.	Bereits heute reisen über 50% der Arosar Gäste per Bahn an. Dieses Potential soll weiter erschlossen werden, statt eine neue Konkurrenz zu schaffen (2.5m breite Fahrzeuge / Gesellschaftswagen). Die Rückstaus auf der Arosar Strasse sind zeitlich sehr begrenzt. Würde der Verkehr über die St.Luzi-Brücke geleitet, verlagerte sich der Stau nur auf den Anschluss Araschgerrank-Malixerstrasse. Ausserdem wäre der Bau der St.Luzi-Brücke eine massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und hätte einen nicht akzeptablen Wertverlust der nahe gelegenen Liegenschaften zur Folge.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD)
O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	174	VS5.1 Behebung Unfallschwerpunkte	Unfallwahrscheinlichkeiten und -risiken sind durch Temporeduktionen und Verkehrsreduktionen zu erzielen.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Kanton (TBA)

O-Rheinquartier	O-Rheinquartier	176	VS5.2 Schulwegsicherheit	Eine Verbesserung der Schulwegsicherheit ist durch Fahrverbotszonen rund um Schulhäuser, flächendeckende Temporeduktionen und Verbannung quartierfremden Verkehrs (Schleichwegverkehr, LKW-Verkehr vom/zum Kieswerk Calanda durch Quartierstrassen) zu erzielen. WICHTIG: Der quartierfremde LKW-Verkehr durchs Rheinquartier (Rheinstrasse, Unt. Plessurstrasse) muss verbannt werden.			Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinden
-----------------	-----------------	-----	--------------------------	---	--	--	--	-----------

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation - Öffentliche Mitwirkung Februar 2025

Auswertung der Rückmeldungen, Stand 05.03.2025

Kartendokumentation

Wer?	Wer?	Karten-Nr.	Kartenname	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung, Bemerkung	Bilder	Umgang mit Antrag	Für
A-AJF	A-AJF	22	Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft		AP5G fehlen folgende Regionale Wildtierkoridore: Landquart Chlus GR37, Chur Felsberg GR40, Parpan GR27	Alle drei Koridore sind im Kantonalen Richtplan enthalten. Diese können auch einen Einfluss auf die Bau- und Infrastruktur Weiterentwicklung des entsprechenden Gebiets haben und sind daher doch von einiger Wichtigkeit.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
P-Cadalbert	Privatperson				Plan Streckenführung optimal	In der Beilage		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
P-Franken	Privatperson	11	Situationsanalyse öffentlicher und kombinierter Verkehr	ÖV5.1	Bereich Kinderspielplatz an der Luxgasse, Parzelle Verschnals bedarf keiner Erschliessung mit dem ÖV	Hoch frequentierte Kinderspielplatz an enger Strasse (Schulweg, Fussgänger und Velos, sonst landwirtschaftliche Fahrzeuge)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Gemeinde Landquart
A-AHR	A-AHR	Alle	-	-	Keine.	Die erarbeiteten Karten(ausschnitte) veranschaulichen die Situationsanalyse, die angestrebte künftige Entwicklung im Agglomerationsperimeter sowie die zugrundeliegenden Teilstrategien und Massnahmen gut. Wir haben keine weiteren Anmerkungen hierzu.		Kenntnisnahme.	-
O-Netzwerk	O-Netzwerk	9		Situationsanalys e Landschaft	Aktualisieren aufgrund neuem Naturinventar Chur	Die Datenlage im Siedlungsraum ist mager und muss ergänzt werden. Z.B. Obstgärten. Reliktstandorte der traditionellen Kulturlandschaft bezeichnen.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Pro Velo	O-Pro Velo	13	Situationsanalyse Veloverkehr	Schwachstellen Abbildung	Die Abbildung von Schwachstellen ist sehr zu bergüssen. In dieser Form erscheint sie jedoch zu inhomogen und zu wenig hilfreich. Es ist unklar wie Schwachstellen definiert, welche gemeint und wie und von wem sie behoben werden sollen.	Partizipative Tools wie "bikeable.ch" wären zu begrüssen und könnten ein differenzierteres Bild zeichnen bzw. kompetieren.		Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.	AP
O-Pro Velo	O-Pro Velo	20	Teilstrategie Fuss und Veloverkehr	Veloverkehrsach se für nicht nach Chur	Eine Alltagsveloverkehrsrouten ist als ausgewiesene Hauptachse durch das Rheintal sehr zu bergüssen. Allerdings muss diese nicht als Umfahrung an Chur vorbei, sondern zum Bahnhof ins Zentrum von Chur führen. Die drei vorgeschlagenen Kategorien müssen im Ausbauzustand der Praxishilfe Veloweggesetz (ASTRA) folgen und die Qualität der jeweiligen Velowege durchgehend sicherstellen.	Auch eine sprachliche Harmonisierung ("Velobahn, Haupt- und Nebenverbindung") würde helfen, die nationalen Standards zu unterstreichen		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (TBD); Kanton (TBA)

O-Gäuggeli	O-Gäuggeli	22	Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP5G	S5.7 Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	Quartier Gäuggeli: Ergänzung mit "Aufwertung und Erhalt der Grünräume im Siedlungsgebiet"	Grünräume privat und öffentlich in Quartieren mit besonderer Wohnqualität		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT)
O-Gäuggeli	O-Gäuggeli	16	Teilstrategie Siedlung	S2 Höhere Dichten in spezifischen Gebieten realisieren	Ausnahmen mit Berücksichtigung der Gebiete m. bes. Wohnqualität	Durch die Realisierung höherer Dichten wird die Qualität des Quartiers vermindern. Die bestehende Grünflächenziffer erhält zurzeit die gewünschten Grün- und Freiräume mit allen wünschenswerten Vorteilen, wie Hitzeschutz etc. Sowie auch der «Anhang Erhaltungsgebiete / Gebiete mit besonderer Wohnqualität» zum heutigen Baugesetz		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle / Massnahmenträger. Weiterleitung an federführende Stelle / Massnahmenträger.	Stadt Chur (SENT)
P-Schneider	Privatperson	8	Situationsanalyse Freizeit, Naheholung, Freiräume	Vakuum von öffentlichen Freiräumen im Rheinquartier				Kenntnisnahme.	AP
P-Schneider	Privatperson	18	Teilstrategie GV	Ringstrasse		Vgl. meinen Kommentar zu GV5.11/12 BKB Ring- und Kasernenstrasse		Kenntnisnahme.	-