

Agglomerationsprogramm Chur

4. Generation

Massnahmendokumentation Siedlung, Landschaft und Verkehr – Schlussfassung
20. August 2021



Auftraggeber

Kanton Graubünden
Amt für Raumentwicklung
Grabenstrasse 1
7000 Chur

Steuerungsausschuss

Sepp Föhn	Region Landquart
Elita Florin	Region Imboden
Margrith Raschein	Region Plessur
Richard Atzmüller	ARE GR
Reto Knuchel	TBA GR
Erich Büsser	AEV GR
Thomas Schmid	AEV GR
Boris Spycher	ARE GR

Begleitgruppe

Marc Handlery	Region Landquart
Josef Nauer	Region Imboden
Roland Arpagaus	Region Plessur/Stadt Chur
Andreas Pöhl	Region Plessur/Stadt Chur
Nina Eichholz	Regionalplanung Plessur
Michael Ruffner	Regionalplanung Imboden, Landquart
Andrea Obrecht	TBA GR
Claus Caluori	TBA GR
Daniel Caduff	AEV GR
Boris Spycher	ARE GR
Rino Camenisch	ARE GR

Projektteam (Auftragnehmende)

Beatrice Dürr
Christoph Lippuner
Oliver Vögeli

Abbildungen und Karten

Le-Wan Tran
Lara Thomann

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Massnahmenübersicht Vorgängergenerationen AP 1G / 2G	6
2.	Massnahmenübersicht AP 4G	9
2.1	Siedlung und Landschaft	9
2.2	Verkehr	11
3.	Massnahmen Siedlung	16
3.1	Siedlungsbegrenzungslinien	16
3.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	18
3.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	20
3.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung mittelfristig	22
3.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung langfristig	29
3.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	32
3.7	Kriterien Einzonungen	38
3.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	40
3.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	42
3.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	44
4.	Massnahmen Landschaft	46
4.1	Erlebbarer Flussraum	46
4.2	Siedlungsnahe Erholungsgebiete	49
4.3	Gestaltung Siedlungsränder	51
4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	53
5.	Übergeordnete Massnahmen ÖV	56
5.1	üMÖV4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil	56
5.2	üMÖV4.2 Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil	58
6.	Öffentlicher Verkehr / Multimodalität	59
6.1	ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart	59
6.2	ÖV4.2 Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	63
6.3	ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West	66
6.4	ÖV4.4 Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	69
6.5	ÖV4.5 Bahnhofsentwicklung Bonaduz	72
6.6	ÖV4.6 Busspur Chur West, Stadt Chur	74
6.7	ÖV4.7 Tangentialbuslinie, Stadt Chur	77
6.8	ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur	80

ÖV4.9	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	83	
ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	86	
ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	89	
ÖV4.12	E-Mobilität Busse	92	
ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	95	
<hr/>			
7.	Übergeordnete Massnahmen Strassenverkehr	98	
	üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13	
		Rothenbrunnen - Landquart	98
	üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur A28 Richtung Davos	100
<hr/>			
8.	Gesamtverkehr	101	
	GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	101
	GV4.2	Parkraummanagement	103
	GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	105
	GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	107
	GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	110
	GV4.6	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	112
	GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	114
	GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	117
	GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	127
	GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	130
<hr/>			
9.	Motorisierte Individualverkehr	133	
	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	133
	MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr., Landquart	136
	MIV4.3	Knoten Sägenstr./Schulstr., FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	140
	MIV4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	142
	MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	145
<hr/>			
10.	Fuss- und Veloverkehr	147	
	FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	147
	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	158
	FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsroute	164

FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	174
FVV4.5	Veloachse Ost-West, Hauptbahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	
	177	
FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen	180
FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	183
<hr/>		
11.	Verkehrssicherheit	185
VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	185
VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	187
VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	190

1. Massnahmenübersicht Vorgängergenerationen AP 1G / 2G

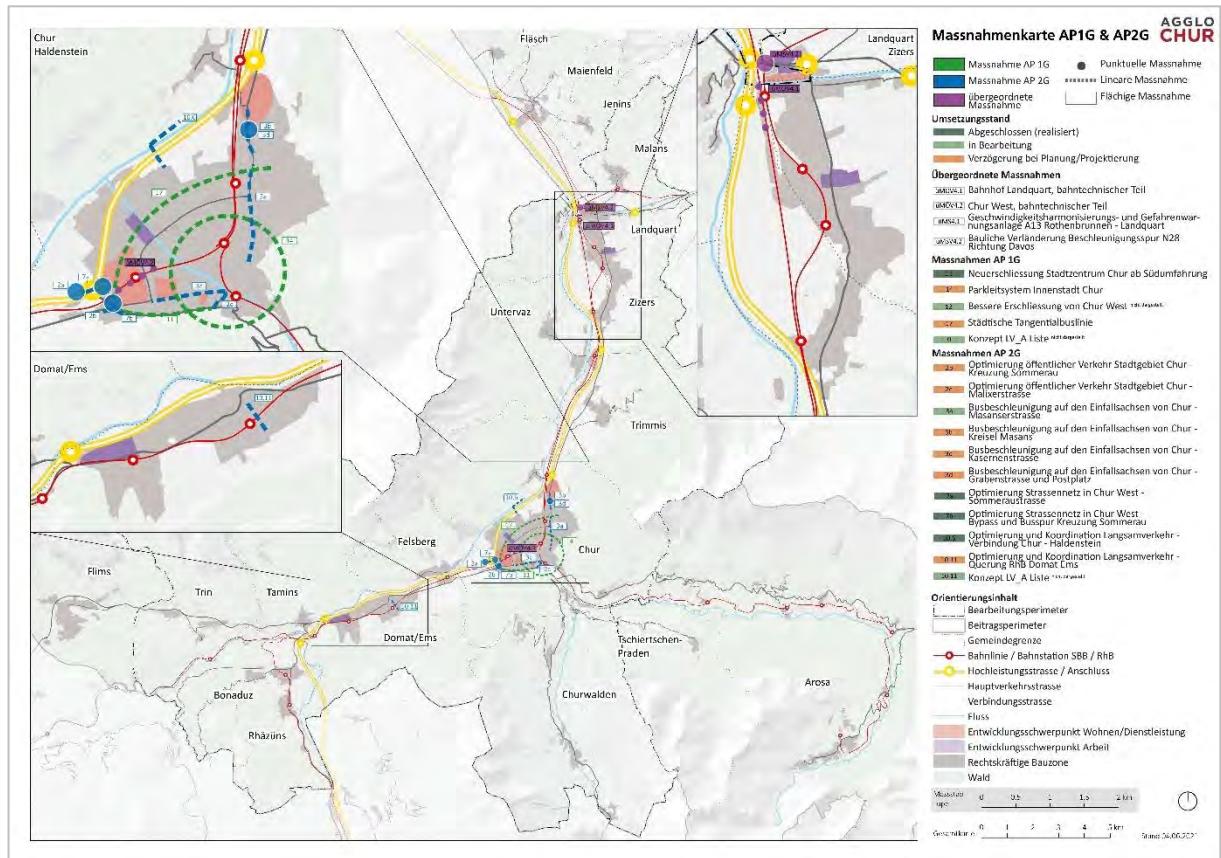


Abbildung 1: Massnahmenkarte AP 1G und 2G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Massnahmen Siedlung und Landschaft

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität
3901.201	M11 Teil S	Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/ Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr	bis 2014
3901.202	M12 Teil S	Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäusern)	bis 2014
3901.203		Igis – Zentrumsstandort Bahnhof Landquart: Quartierpläne und Umnutzung Bahnhofstrasse	bis 2014
3901.204		Igis: Verdichtung - Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungsneuerung“	bis 2014
3901.2.012	S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale	A
3901.2.013	S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte	A
3901.2.014	S03a	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Domat/Ems	A
3901.2.015	S03b	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West	A
3901.2.016	S03c	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord	A
3901.2.017	S03d	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart	A
3901.2.018	S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf	A

Massnahmen Verkehr

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität
3901.004	17	Städtische Tangentialbuslinie	A
3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A
3901.2.021	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	A
3901.2.022	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	A
3901.2.023	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	A
3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	A
3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A
3901.001	11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	A
3901.002	14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	A
3901.003	12	Bessere Erschliessung von Chur West	A
3901.2.026	7a	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommeraustrasse	A
3901.2.027	7b	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	A
3901.007	101	Radweg Landquart A13 - AS-Bahnhof	A
3901.008	102	Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlighof bis Landquart	A
3901.009	106	Querverbindung Zizers, Weiterführung Radweg	A
3901.010	108	Neue LV-Verbindung Chur-Trimmis	A
3901.011	109	E1, Rad-/Fussweg Stampagarten - Giacomettistrasse	A
3901.011	109	E2, Unterführung/Rampe RhB-Haltstelle Wiesental	A
3901.005	110.1	Fuss- und Veloverbindung Kalchbühl - Klibruggen	A
3901.005	110.2	Fussverbindung Kalchbühl - Sommerau	A
3901.005	110.3	Fussverbindung Kalchbühl / Einkaufszentrum	A
3901.005	110.4A	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 1. Etappe	A
3901.005	110.4B	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 2. Etappe	A
3901.005	110.5	Sommeraustrasse: Radstreifen, Neubau Trottoir	A
3901.012	111.1	Neues LV-Trassee Rossbode 1. Etappe	A
3901.012	111.2	Neues LV-Trassee Rossboden 2. Etappe	A
3901.012	111.3	Neues LV-Trassee Rossboden 3. Etappe	A
3901.012	111.4	Neues LV-Trassee Rossboden 4. Etappe	A
3901.019	113	Trasse Anschluss A13 Vial-Rheinbrücke Tamins	A
3901.015	115	LV-Verbindung Rhäzüns-Bonaduz	A
3901.015	115.1	Hinterrheinsteg Nuin Bonaduz-Domat/Ems	A
3901.016	117	Asphaltierung Chur	A

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität
3901.016	117.1	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Trimmis 1	A
3901.016	117.2	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Tamins	A
3901.016	117.3	Asphaltierung Trimmis 2	A
3901.016	117.4	Asphaltierung Zizers	A
3901.016	117.41	Asphaltierung Zizers Chessirüfe	A
3901.016	117.41	Asphaltierung Radweg Militärbrücke Felsberg	A
3901.016	117.5	Asphaltierung weitere Gemeinden	A
3901.017	119	Bike+Ride an den öV-Haltestellen Domat/Ems	A
3901.017	119	Bike+Ride an den öV-Haltestellen Chur, Veloabstellplatz RhB Haltestelle Chur Wiesental	A
3901.017	119	Bike+Ride öV-Haltestellen übrige Gemeinden	A
3901.2.029	10.6	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	A
3901.2.030	10.11	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	A
3901.2.028	10.1	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur Nord	A
3901.2.028	10.2	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur West	A
3901.2.028	10.21	Emserstrasse Velo-Fussgängerunterführung	A
3901.2.028	10.3	Velomassnahmen Chur Grabenstrasse	A
3901.2.028	10.4	Innerstädtische Wegnetzergänzungen in Chur	A
3901.2.028	10.4.1	1. Etappe Jochstrasse - Münzweg	A
3901.2.028	10.5	Korrektur nationale Veloroute Nr. 2 Rheinquartier Chur	A
3901.2.028	10.7	Veloverbindung Chur - Domat/Ems bis Kreisel Felsberg	A
3901.2.028	10.8	Veloverbindung Landquart - Calandakreuzung	A
3901.2.028	10.81	Sicherung Langsamverkehr an Calandakreuzung	A
3901.2.028	10.9	Veloverbindung Untervaz	A
3901.2.028	10.10	Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis - Zizers	A

2. Massnahmenübersicht AP 4G

2.1 Siedlung und Landschaft

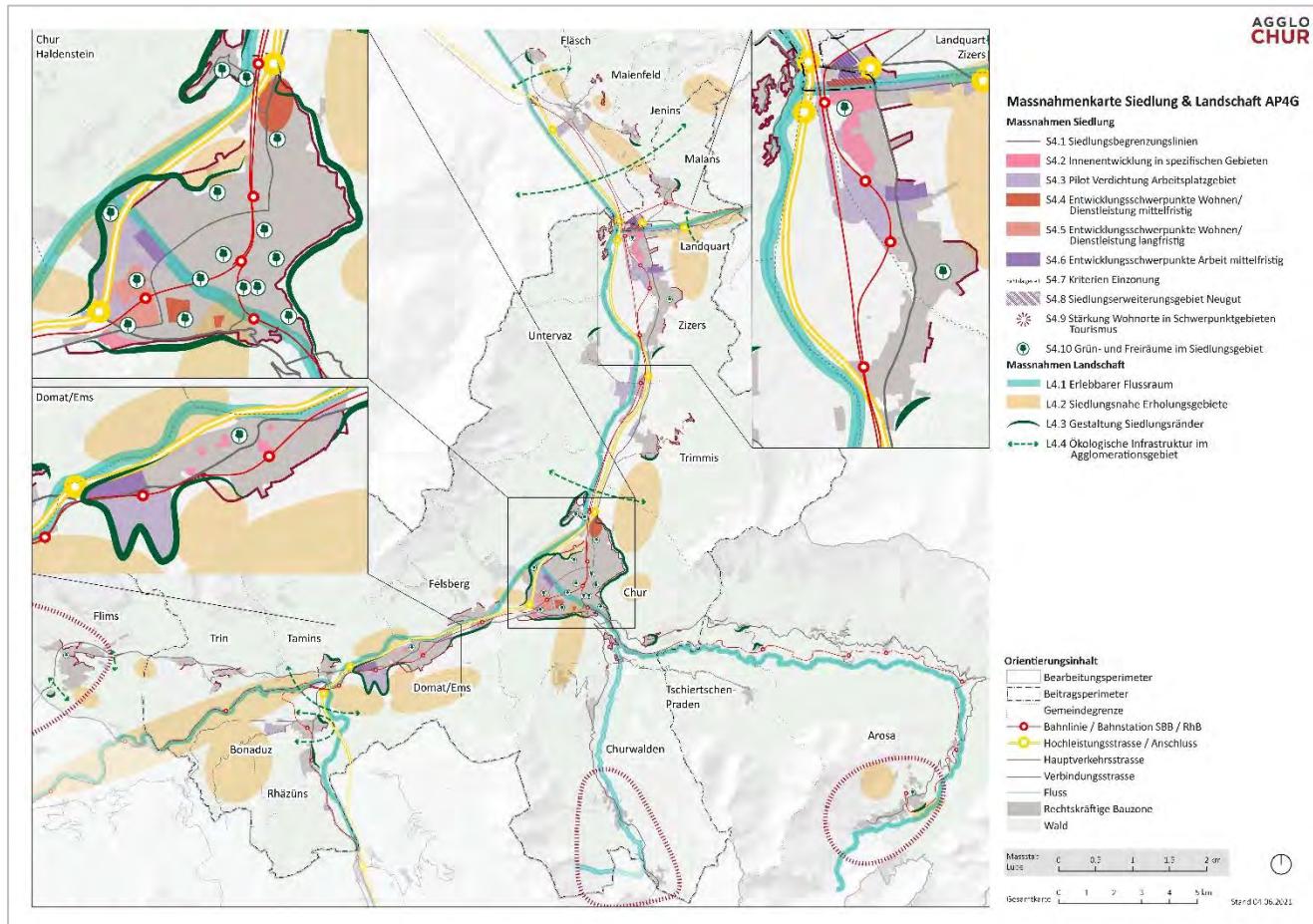


Abbildung 2: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 4G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Siedlung

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	A-Massnahme	Regionen	Kanton (ARE), Gemeinde
Neu	S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	A-Massnahme	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer
Neu	S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	A-Massnahme	Stadt Chur (SENT)	Kanton (ARE), Region, Grundeigentümer
Neu	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	A-Massnahme	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Maienfeld und Malans	Kanton (ARE), Region Landquart, Gemeinde Landquart, Grundeigentümer
Neu	S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung langfristig	B-Massnahme	Stadt Chur (SENT)	Kanton (ARE), Grundeigentümer
Neu	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	A-Massnahme	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	S4.7	Kriterien Einzonungen	A-Massnahme, Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen
Neu	S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	A-Massnahme	Region Landquart	Kanton (ARE), Gemeinden Maienfeld, Malans, Landquart
Neu	S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	A-Massnahme	Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims, Tschiertschen-Praden	Kanton (ARE), Regionen Imboden und Plessur
Neu	S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	A-Massnahme, Daueraufgabe	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems, Flims und Arosa	Kanton (ARE), Regionen

Landschaft

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	L4.1	Erlebbarer Flussraum	A-Massnahme, Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ANU), Regionen
Neu	L4.2	Siedlungsnahe Erholungsgebiete	A-Massnahme, Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ANU), Regionen
Neu	L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	A-Massnahme, Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen
Neu	L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	A-Massnahme	Kanton (ANU)	Kanton (AJF), Pilotgemeinden

2.2 Verkehr

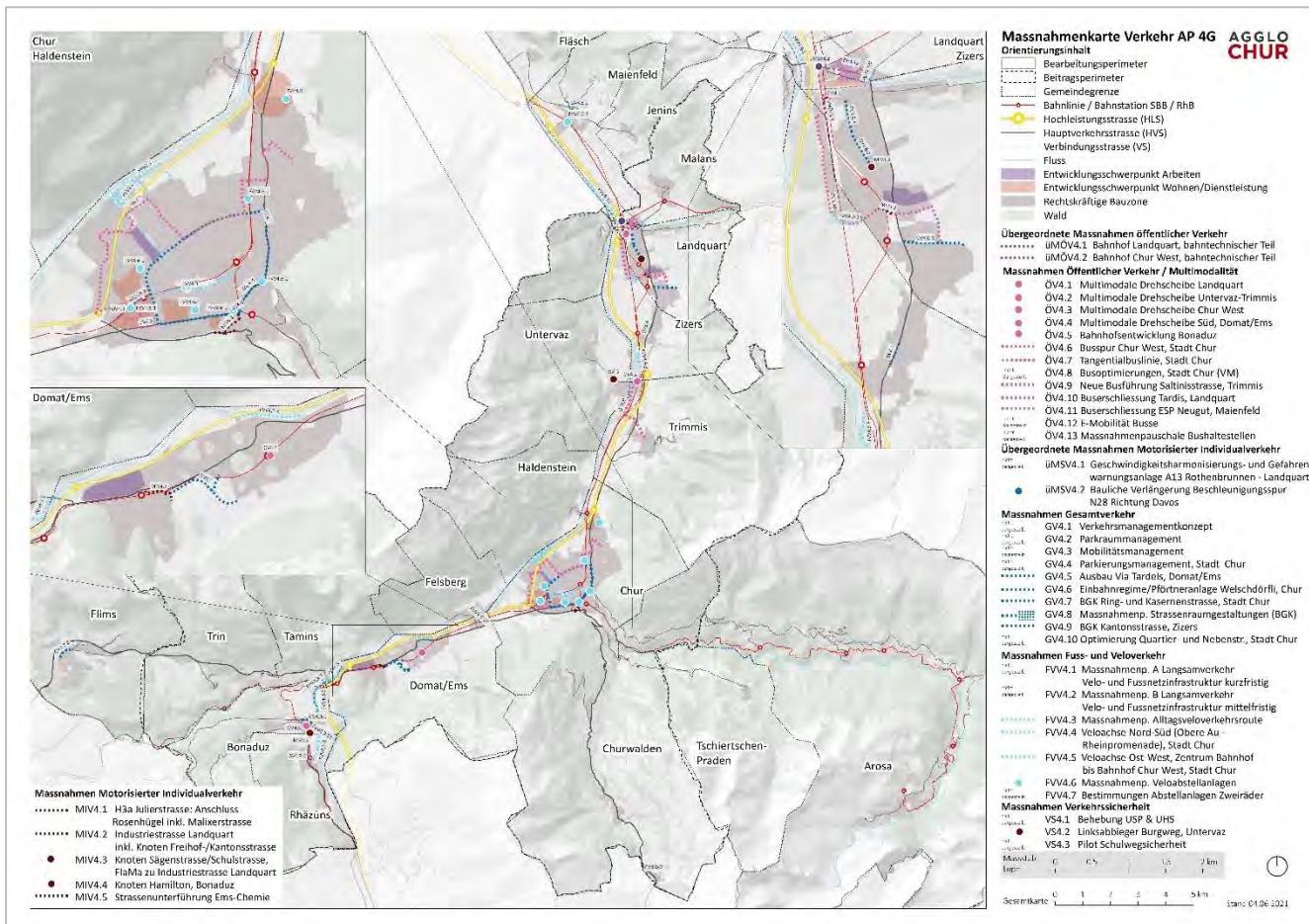


Abbildung 3: Massnahmenkarte Verkehr AP 4G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil		BAV	Gemeinde Landquart
Neu	üMÖV4.2	Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil		RhB	Stadt Chur (TBD)
Neu	ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (AEV), RhB, SBB
Neu	ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	A-Massnahme	Gemeinde Trimmis	Kanton (AEV), Gemeinde Untervaz
Neu	ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV), RhB
Neu	ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems	Gemeinde, RhB, Churbus
Neu	ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton, Region, RhB etc
Neu	ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA, AEV)
Neu	ÖV4.7	Tangentialbuslinie, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV)

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV)
Neu	ÖV4.9	Neue Busföhrung Saltinisstrasse, Trimmis	B-Massnahme	Gemeinde Trimmis	Kanton (AEV)
3901.2.005	ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (AEV), Gemeinde Zizers
Neu	ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	B-Massnahme	Gemeinde Malans	Kanton (AEV, TBA), Gemeinde Landquart, Gemeinde Malans
Neu	ÖV4.12	E-Mobilität Busse	A-Massnahme	Kanton (AEV)	Postauto, Repower AG
Neu	ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	-	-	-
Neu	ÖV4.13-1	Bushaltestellen Zizers	A-Massnahme	Gemeinde Zizers	Kanton (AEV), Gemeinde Landquart
Neu	ÖV4.13-2	Bushaltestellen Trimmis	A-Massnahme	Gemeinde Trimmis	Kanton (AEV)

Gesamtverkehr / Motorisierte Individualverkehr / Verkehrssicherheit

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart		ASTRA	
Neu	üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur N28 Richtung Davos		ASTRA	
Neu	GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A-Massnahme, Eigenleistung	Kanton (AEV)	ASTRA, Kanton (TBA), Kantonspolizei, Regionen, Gemeinden
Neu	GV4.2	Parkraummanagement	A-Massnahme, Eigenleistung	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)	Gemeinden Malans, Maienfeld, Landquart, Zizers, Felsberg, Domat/Ems, Tamins, Bonaduz, Rhäzüns
Neu	GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	-		
Neu	GV4.3-1	Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung und ESP Arbeit mittelfristig	A-Massnahme	Kanton (AEV)	Gemeinden, Grundeigentümer
Neu	GV4.3-2	Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung langfristig	B-Massnahme	Kanton (AEV)	Gemeinden, Grundeigentümer
Neu	GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Dritte (private Parkhauseigentümer)
Neu	GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems	Kanton (TBA)
Neu	GV4.6	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV, TBA)
Neu	GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	-	-	-
Neu	GV4.8-1	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	GV4.8-2	BGK Schulstrasse Süd, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	GV4.8-3	BGK Stationsstrasse Igis, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	GV4.8-4	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	GV4.8-5	BGK Hauptstrasse, Versamerstrasse und Dorfplatz, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)
Neu	GV4.8-6	BGK Via Nova, Rhäzüns	A-Massnahme	Gemeinde Rhäzüns	Kanton (TBA)
Neu	GV4.8-7	BGK/Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA)
Neu	GV4.8-8	BGK Via Nova, Flims	A-Massnahme	Gemeinde Flims	-
Neu	GV4.8-9	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)
Neu	GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	A-Massnahme	Gemeinde Zizers	Kanton (TBA)
Neu	GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rossenhügel, Stadt Chur	A-Massnahme	Kanton (TBA)	Stadt Chur (TBD)
3901.2.009	MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
Neu	MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	MIV4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)
3901.2.010	MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems	Kanton (TBA)
Neu	VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A-Massnahme, Eigenleistung	Kanton (TBA)	Stadt Chur (TBD), ASTRA
Neu	VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	A-Massnahme	Gemeinde Untervaz	Kanton (TBA)
Neu	VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	A-Massnahme, Eigenleistung	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA, Kantonspolizei)

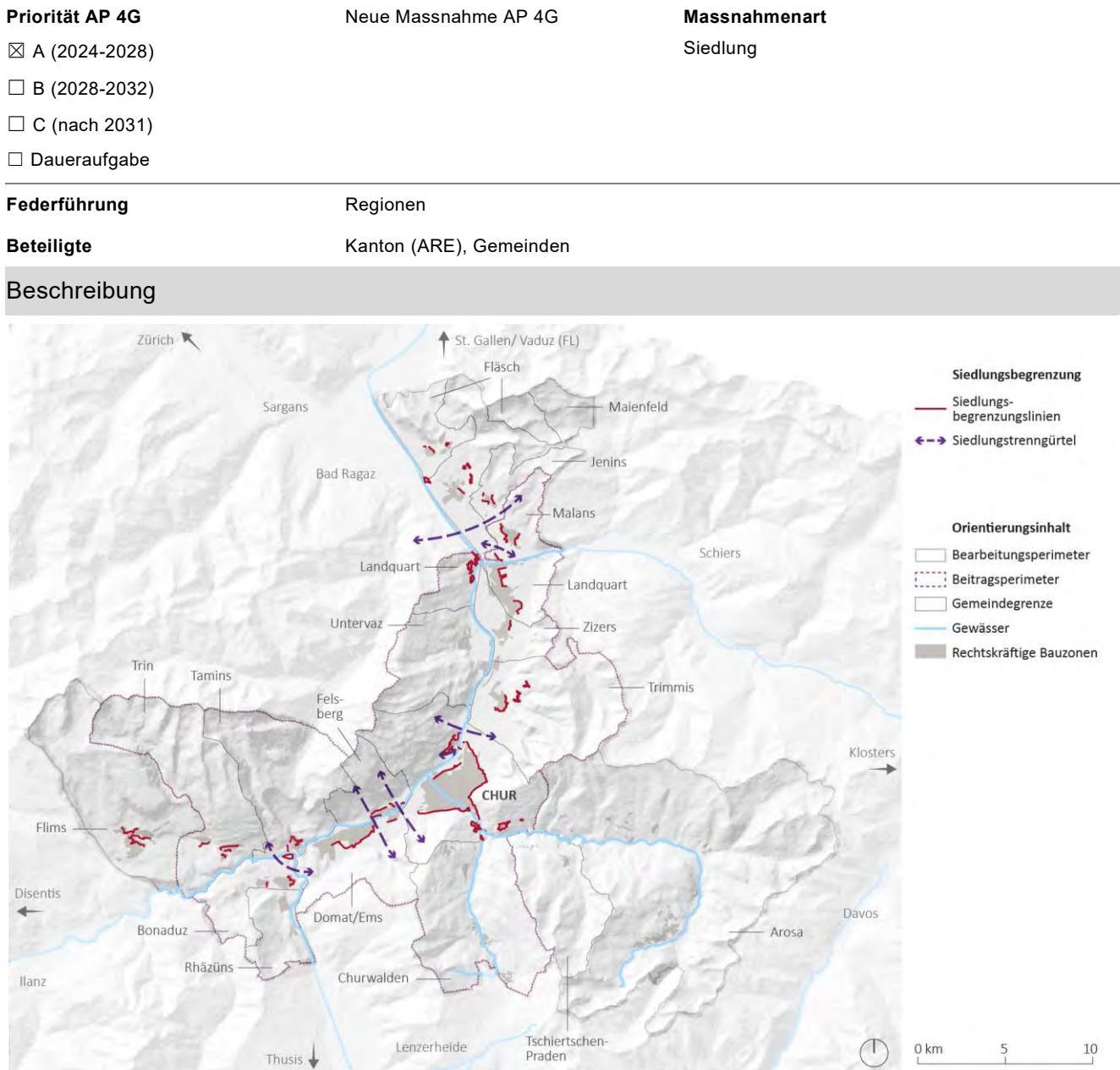
Fuss- und Veloverkehr

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	-	-	-
Neu	FVV4.1-1	Fuss- und Veloweg Wahrstrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	FVV4.1-2	Fussanbindung Bahnhof Ried, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	RhB
Neu	FVV4.1-3	Veloweg Hauptstrasse Untervaz - Trimis, Untervaz	A-Massnahme	Gemeinde Untervaz	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.1-4	Fuss- und Veloweg Chur - Masans "Verlängerung Stampaweg", Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.1-5	Fuss- und Veloweg Sandstrasse, Totengutbrücke - Sasselbrücke (Meiersboden), Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.1-6	Schliessung Velonetzlücken, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.1-7	Fusswege zu Naherholungsgebieten, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV4.1-8	Flanierwege, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV4.1-9	Veloweg Passugg - Chur, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Stadt Chur (TBD)
Neu	FVV4.1-10	Fusswege, Gemeinde Tamins	A-Massnahme	Gemeinde Tamins	-
Neu	FVV4.1-11	Fussweg Tull/Vallorca - Waldhaus, Flims	A-Massnahme	Gemeinde Flims	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.1-12	Fussgängerüberführung Felsbach, Trin	A-Massnahme	Gemeinde Trin	-
Neu	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	-	-	-
Neu	FVV4.2-1	Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.2-2	Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV4.2-3	Fuss- und Veloverkehr-Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV4.2-4	Fusswegüberführung Landquart - Tardis, Landquart	B-Massnahme	Gemeinde Landquart	RhB/SBB
Neu	FVV4.2-5	Fussweg Trutg dil Flem, Flims	B-Massnahme	Gemeinde Flims	Gemeinde Trin
Neu	FVV4.2-6	Fuss- und Velowegunterführung Rütena, Trimmis	B-Massnahme	Gemeinde Trimmis	RhB
Neu	FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsroute	-	-	-
Neu	FVV4.3-1	Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)

ARE-Code AP 1G/2G	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	FVV4.3-2	Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-3	Hauptroute: Belagsoptimierung, Zizers	A-Massnahme	Gemeinde Zizers	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-4	Hauptroute: Abschnitt Domat/Ems	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-5	Hauptroute: Gemeindegebiet Tamins	A-Massnahme	Gemeinde Tamins	Kanton (TBA), Gemeinde Domat/Ems
Neu	FVV4.3-6	Hauptroute: Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-7	Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung Bonaduz-Reichenau, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-8	Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung, Rhäzüns	A-Massnahme	Gemeinde Rhäzüns	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-9	Stichverbindung Malans-Landquart, Malans	A-Massnahme	Gemeinde Malans	Gemeinde Landquart, Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-10	Stichverbindung: Felsberg - Domat/Ems. Felsberg	A-Massnahme	Gemeinde Felsberg	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.3-11	Stichverbindung: Hamilton – Alltagsveloverkehrsroute, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	RhB
Neu	FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.5	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen	-	-	-
Neu	FVV4.6-1	Veloabstellplätze Stadtgebiet, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV4.6-2	Veloabstellanlagen, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	-
Neu	FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	A-Massnahme, Eigenleistung	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen

3. Massnahmen Siedlung

S4.1 Siedlungsbegrenzungslinien



Ausgangslage

Durch die Ausdehnung von Siedlungen können intakte Landschaften unter Druck geraten und die hohe Qualität von Landschafts- und Erholungsräumen der Agglomeration Chur gefährden. Um dies zu verhindern soll eine kontrollierte Ausdehnung des Siedlungsgebiets sichergestellt werden. Langfristig stabile Siedlungsgrenzen werden generell dort festgelegt, wo längerfristig die Freihaltung der offenen Landschaft, eine Ortsansicht, ein Naherholungsgebiet oder wichtige ökologische Verbindungen zu gewährleisten sind sowie die Siedlungsgebiete nicht zusammenwachsen sollen (vgl. Siedlungstrenggürtel).

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Gemäss Kapitel 5.2.1 sind langfristig stabile Siedlungsgrenzen dort festzulegen wo längerfristig die Freihaltung der offenen Landschaft, eine Ortsansicht, ein Naherholungsgebiet oder wichtige ökologische Verbindungen zu gewährleisten sind. Die Begrenzungslinien sind in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Als Vorarbeit für die regionale Richtplanung werden die Begrenzungslinien verortet. Dies erfolgt abgestimmt für die drei betroffenen Regionen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation sind langfristige Siedlungsbegrenzungslinien in denjenigen Gemeinden definiert worden, bei welchen aufgrund der kantonalen Prognosewerte mit einer weiteren Siedlungsentwicklung zu rechnen ist. Bei Gemeinden mit überdimensionierten Bauzonen (C-Gemeinden d.h. Auszonung gemäss KRIP zu prüfen) sind keine Siedlungsbegrenzungslinien vorgesehen.

Die in der Massnahmengrafik definierten Siedlungsbegrenzungslinien werden durch die Regionen bei der Erarbeitung der regionalen Richtpläne weiterbearbeitet und bei einer allfälligen Erweiterung des Siedlungsgebiets in die kantonalen, regionalen und kommunalen Überlegungen mit einbezogen. Bei der Festlegung der Siedlungsbegrenzungslinien sind auch die Anforderungen für die Vernetzung der Lebensräume zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.

Eine Siedlungsbegrenzungslinie abseits von heutigen Bauzonengrenzen ergibt keinen automatischen Anspruch auf zukünftige neue Einzonungen. Der Bedarfsnachweis ist nach Art. 15 RPG zu erbringen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die hohe Qualität von Landschafts- und Erholungsräumen in der Agglomeration Chur bleibt bestehen. Die längerfristig erhaltenswerte Freihaltung der offenen Landschaft, von Ortsansichten, Naherholungsgebieten oder wichtigen ökologischen Verbindungen ist gewährleistet. Die ökologische Vernetzung an den Siedlungsrändern ist gestärkt und die Siedlungscharakteristik gewahrt.

Teilstrategie

S1: Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, L2: Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, L - Ökologie

Nutzen/Wirkung

- WK2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Verringerung der Zersiedlung
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Einbezug Siedlungsbegrenzungslinien bei Erarbeitung regionaler Richtplan	Regionen	2023 (Festsetzung)
	Berücksichtigung Siedlungsbegrenzungslinien bei allfälligen Überlegungen zu Siedlungserweiterungen	Gemeinden	Bis Festsetzung regionale Richtpläne
Beitrag Trägerschaft	Vgl. weitere Planungsschritte		

S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Federführung	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer	
Beschreibung		

Ausgangslage

Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist eine bedeutende Aufgabe für die Agglomeration Chur. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll hauptsächlich im bereits bebauten Gebiet stattfinden. Es eignen sich jedoch nicht alle Gemeinden und alle Quartiere gleichermaßen für eine Verdichtung. Vielmehr ist in gewissen Gebieten eine Verdichtung aus landschaftlichen, baulichen oder verkehrlichen Gründen gar nicht erwünscht oder möglich. Umso mehr gilt es in Gebieten, die sich von Ihren bestehenden Strukturen und der verkehrlichen Erschliessung gut für die Innenentwicklung eignen, eine deutliche Verdichtung zu erreichen.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Die Strategien und Schwerpunkte sind auf regionaler Ebene eng aufeinander abzustimmen. Im urbanen Raum werden grundsätzlich hohe bauliche Dichten angestrebt. Im suburbanen Raum wird priorität eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt, wobei der Aufwertung der Ortskerne einen hohen Stellenwert einnimmt. Nutzungspotenziale an mit ÖV gut erschlossener Lage (ÖV-Güteklassen A-C) werden prioritär und mit hoher baulicher Dichte entwickelt. Im ländlichen Raum sind die Nutzungspotenziale an gut erschlossener Lage in Regionalzentren und Orten mit Stützfunktion auszuschöpfen.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Es wird eine räumliche Verortung von möglichen Aufzonungsgebieten gegenüber der rechtskräftigen Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) vorgenommen. Neben den Entwicklungsschwerpunkten sind die Nutzungspotenziale in den urbanen Agglomerationsgebieten an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz auszuschöpfen. Die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart und Domat/Ems schaffen gemäss ihren kommunalen räumlichen Leitbildern respektive den Entwürfen der

regionalen Richtpläne in Gebieten, in denen eine weitere nutzungsmässige Verdichtung gewünscht ist (vgl. Karte), die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung mit folgenden Massnahmen:

- Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte über Anpassungen von Nutzungsplanungen respektive Sondernutzungsplanungen
- Erhöhung der Nutzungsdichten über Steuerung der Raumkonzepte, Wohnungsgrundrisse
- Mobilisierung von Reserven durch den aktiven Austausch mit Grundeigentümer und Förderung und Initiierung von gemeinsamen Planungsprozessen
- Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität über Variantenverfahren in der Bebauung
- Gewährleistung einer genügenden Freiraumversorgung (Sicherung und Gestaltung von naturnahen Flächen)

	Zusätzliche EW gegenüber rechtskräftiger WMZ	Zusätzliche B gegenüber rechtskräftiger WMZ	Quelle
Stadt Chur, Gebiet Trist	0	140	Entwicklungsplanung
Stadt Chur, Stadtbaumgarten	60	380	Entwicklungsplanung
Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse	200	200	Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung gemäss Entwurf Regionaler Richtplan
Domat/Ems, Bahnhofsgebiet, Weitere	270	-	Verdichtungsgebiete gemäss kommunalem Räumlichen Leitbild
Total	530 Einwohner	720 Beschäftigte	-

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Gemeinden schöpfen ihre Nutzungspotenziale (neben den ESP) in Gebieten aus, die gut an den ÖV angeschlossen sind. Die kommunalen räumlichen Leitbilder sind entsprechend überarbeitet. Die in den Inhalten genannten Massnahmen werden umgesetzt.

Teilstrategie

S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S6: Funktionen und Lebendigkeit von Ortschaften und Quartierzentr en stärken

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Verringerung der Zersiedelung durch gezielte Aktivierung der Nutzungspotenziale in durch den ÖV gut erschlossenen Lagen

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
Gemäss KRIP sind im Raumkonzept die Verdichtungsgebiete zu bezeichnen und im RRIP umzusetzen.	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Regionaler Richtplan: Umsetzung Verdichtungsgebiete	Regionen	bis 2023
	Ortsplanungsrevisionen: Erhöhung zu lässige bauliche Dichte, evtl. Sondernutzungsplanung	Gemeinden	bis 2025

Beitrag Trägerschaft

Kanton: Als Hilfestellung für die Umsetzung in den Gemeinden wurde eine Wegleitung «Hochwertige Gebietsentwicklung» erstellt. Auf Basis dieser Wegleitung berät der Kanton (ARE) die Gemeinden.

S4.3 Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Siedlung

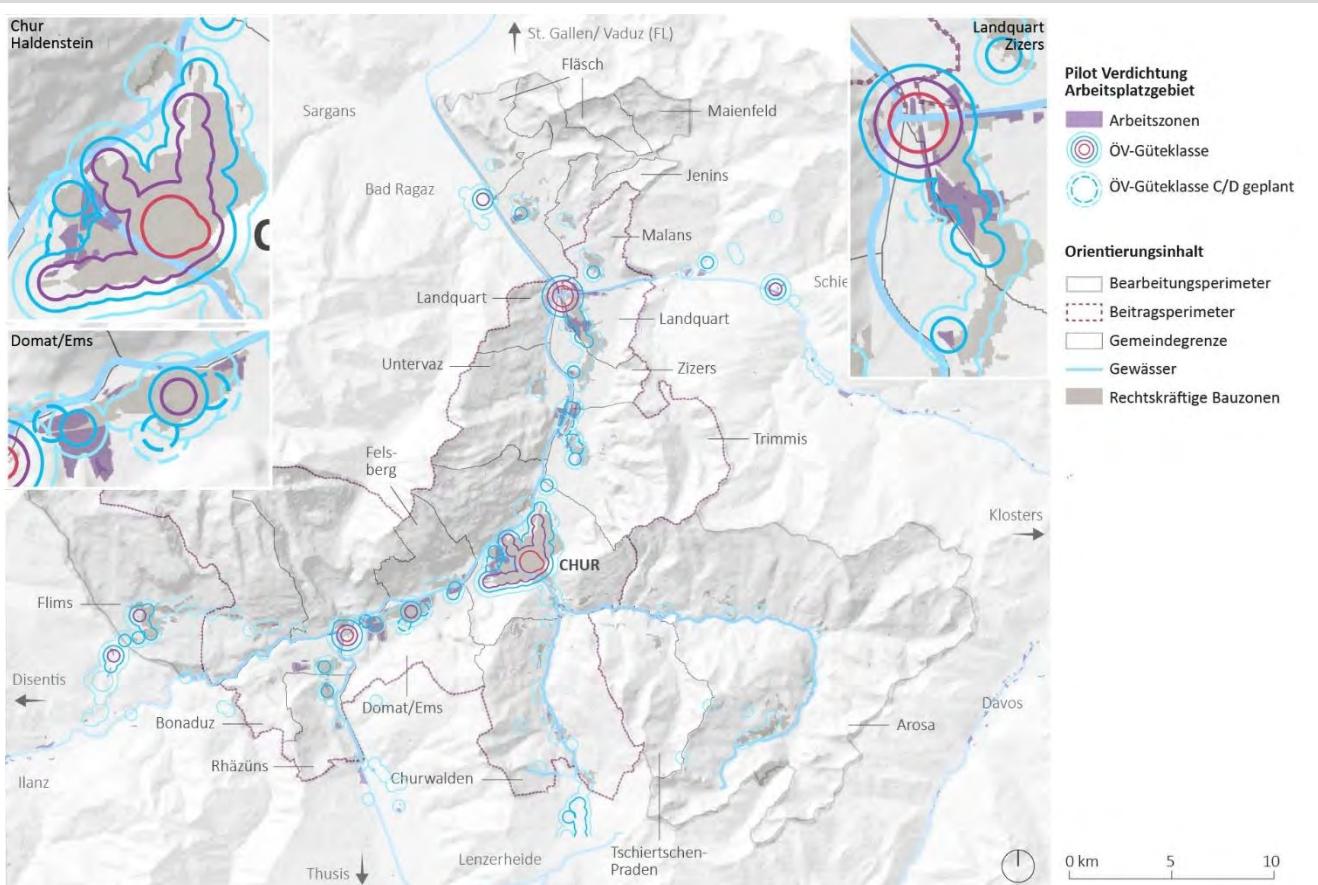
Federführung

Stadt Chur (SENT)

Beteiligte

Kanton, Region, Grundeigentümer

Beschreibung



Ausgangslage

In der Agglomeration Chur ist der Überbauungsgrad der Arbeitszonen bei rund 350 ha überbauter und rund 76 ha unbebauter Fläche bei rund 82% (vgl. Hauptdokumentation AP 4G Chur). Allerdings besteht bei der Auslastung und der baulichen Dichte der bereits überbauten Arbeitszonen noch Potenzial.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Der Kanton betreibt gemeinsam mit den Regionen ein Monitoring über die Arbeitsgebiete. Darunter ist eine jährlich nachgeführte Dokumentation mit detaillierten Standortinformationen zu verstehen. Ist die Auslastung eines Arbeitsgebiets bei 80% angelangt, sind die Regionen in der Pflicht die Innenentwicklungspotenziale zu überprüfen und bei nachgewiesem Bedarf Erweiterungen gemeinsam mit dem Kanton an die Hand zu nehmen. Eine Standortfestlegung und Dimensionierung von neuen Arbeitsgebieten hat in den Regionen Imboden, Plessur und Landquart überregional zu erfolgen. Die planerische Umsetzung erfolgt auf Stufe Ortsplanung, ebenso die Mobilisierung der bestehenden Reserven. Dabei gibt der kantonale Richtplan vor, dass grundsätzlich mehrgeschossige Bauten mit flächensparenden Parkierungsanlagen vorzusehen sind.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Die Stadt Chur erarbeitet gemeinsam mit dem Kanton eine Studie, in welcher die Möglichkeiten und das Vorgehen zur optimalen Ausnutzung des unternutzten Arbeitsplatzgebiets an der Industriestrasse (gleichzeitig ein Entwicklungsschwerpunkt Arbeit, vgl. Massnahme S4.6-2) untersucht wird. Die Resultate der Studie sollen auf weitere unternutzte Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration Chur übertragen werden können gemäss folgenden Fragen:

- Wie können bereits bestehende Arbeitsplatzgebiete optimal ausgenutzt werden?
- Wie kann allfälliger Erneuerungsbedarf von Liegenschaften gezielt genutzt werden?
- Können Restflächen aktiviert und genutzt werden?
- Wie kann die zeitliche Entwicklung differenziert werden?
- Wo ist eine Optimierung der Parkierung möglich?
- Wo können in Abhängigkeit zur gewerblichen oder industriellen Nutzung mehrstöckige Bauten erstellt werden?
- Welche Unterstützung benötigen die Grundeigentümer für die Umsetzung?

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Für die untersuchten Arbeitsplatzgebiete in den Pilotgemeinden sind die Möglichkeiten zur optimalen Ausnützung eruiert. Die Möglichkeiten zur Übertragung der Resultate auf potenziell betroffenen Arbeitsplatzgebiete in der gesamten Agglomeration sind aufgezeigt.

Teilstrategie

S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Arbeitsplatzwachstum soll durch eine bessere Ausnützung der bestehenden Arbeitsplatzgebiete aufgefangen werden

WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

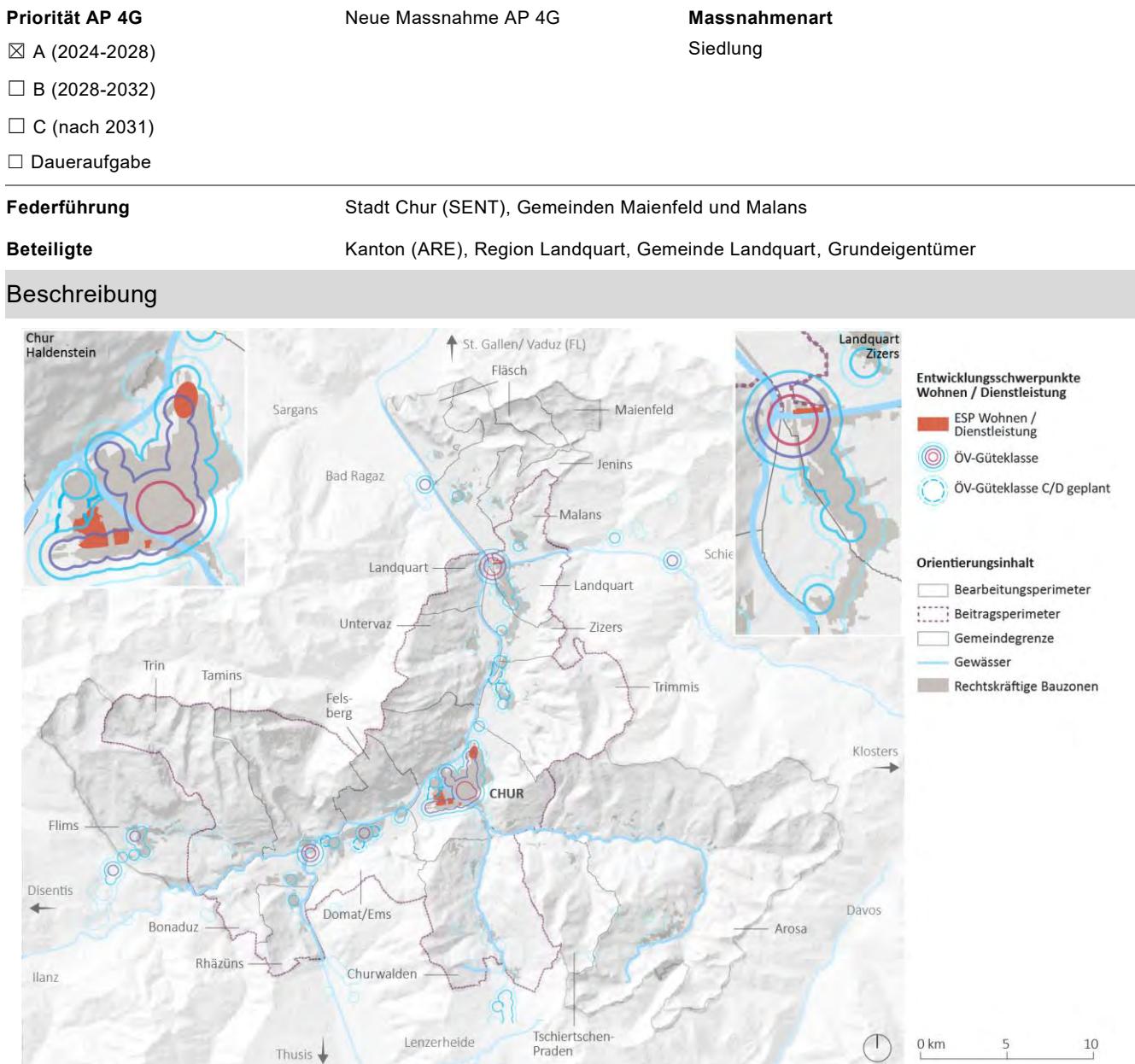
Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiete im Bestand	Stadt Chur, Kanton	2022-24
	Reflektion Resultate, Übertragung auf weitere Gemeinden	Regionen	Ab 2024

Beitrag Trägerschaft Vgl. weitere Planungsschritte

S4.4 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung mittelfristig



Ausgangslage

Insbesondere in der Stadt Chur existieren diverse Areale mit Umnutzungsmöglichkeiten und Aufwertungsbedarf. Mit der gezielten Entwicklung dieser Areale kann das Hauptzentrum Chur in seiner Zentrumsfunktionen gestärkt werden und gleichzeitig neue Wohn- und Beschäftigungsmöglichkeiten an zentraler Lage geschaffen werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: In der Agglomeration Chur sind strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Hingegen sieht der kantonale Richtplan davon ab, Entwicklungsschwerpunkte für die Funktionen Wohnen oder Wohnen / Dienstleistung festzusetzen.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Für eine gezielte Innenentwicklung werden Areale mit hohem Entwicklungspotenzial als ESP Wohnen /Dienstleistung definiert, welche folgende Kriterien berücksichtigen:

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet
- Verfügbarkeit für eine Entwicklung
- Zweckmässige verkehrliche Erschliessung
- Nutzerpotenzial > 500 Einwohner/Beschäftigte
- Sehr gute bis gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (Erschliessungsgütekasse B oder C)

Als ESP Wohnen und Dienstleistung im A-Horizont gemäss festgelegten Kriterien gelten:

- Stadt Chur Chur West (inkl. Kleinbruggen)
- Stadt Chur Stadthallenareal
- Stadt Chur Masans
- Gemeinden Maienfeld und Malans Neugut (vgl. auch Massnahme Siedlungserweiterungsgebiet S4.8)

Die Gebiete sind von der Stadt Chur im Rahmen der Nutzungsplanung geeigneten Bauzonen zuzuweisen. Zudem sind geeignete Planungsverfahren aufzugleisen, um die erwünschte Entwicklung abgestimmt auf die bestehenden stadträumlichen Qualitäten zu ermöglichen. Weitere Informationen zum Gebiet Neugut vgl. Massnahme S4.8.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Durch die Bestimmung von ESP Wohnen/Dienstleistung sind die Hauptzentren, insbesondere Chur, durch eine Umnutzung und Aufwertung gestärkt und die weitere Entwicklung an wird zentralen, zusammenhängenden und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen fokussiert. Die Konzentration von Wohn- und Gewerbestandorte in den Zentren fördert ein Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Erholungsgebiete sind durch eine gute Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr in kurzen Distanzen erreichbar. Wo nötig, ist zudem ein direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz gewährleistet.

Teilstrategie

S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln, GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Velo-verkehr optimieren

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Arbeitsplatzwachstum soll durch eine bessere Ausnützung der bestehenden Arbeitsplatzgebiete aufgefangen werden

WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung und des Ausmasses der Zersiedelung

TM 4.4-1	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Gebiet Chur West (inkl. Stadt Chur Kleinbruggen)		Eigentümer
Ausgangslage Fläche		
ca. 22.5 ha (164'790 + 60'974m ² Quartierplanperimeter)		
Chur West: Zentrumszone Chur West und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen		
Kleinbruggen: Grünzone, Mischzone 4 und Naturschutzzone, heute agrarwirtschaftlich genutzt		
Angestrebte Nutzung		
Chur West: Ausgewogene Durchmischung der Nutzung mit einem flächeneffektiven Nutzungsmix aus Gewerbeflächen und wohn- und publikumsorientierten Nutzungen, z.B. Detailhandel, Kleingewerbe, Kaffees, Ateliers oder Büros. Temporäre Nutzungen sollen die Außenräume beleben. Innerhalb der Bauvolumen sollen der Öffentlichkeit Räumlichkeiten zur Verfügung stehen. Chur West soll durch eine bunte Mischung aus unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen charakterisiert werden.		
Kleinbruggen: Entlang der Rheinfeldstrasse sind im Erdgeschoss quartiers- bzw. publikumsorientierte Nutzungen angeordnet. Die Möglichkeit weiterer Gewerbenutzungen als kleinere wie grössere zusammenhängende Einheiten ist an der Rheinfeldstrasse gegeben. Die zweite Bautiefe ist dem Wohnen reserviert. Der Landschaftsraum des ehemaligen Rheinschwemmbietes soll als Ganzes erhalten und für Anwohner und Spaziergänger erlebbar sein. Die bestehende Landwirtschaftliche Nutzung soll bestehen bleiben, muss sich aber mit dem Wohnen vertragen.		
Einwohnerpotenzial		
Heute: ca. 500 Einwohner		Heute: ca. 800 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 5000 (3950 + 1030) Einwohner	Zukünftig: ca. 3100 (2870 + 250) Beschäftigte	
Potenzial gegenüber rechtskräftiger BZO: 1'060		
Beschäftigtenpotenzial		

ÖV-Güteklaasse 2019

Grösstenteils B (Chur West) bzw. C (Klein- B (vgl. AP 4G üMÖV4.2) bruggen)

ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab nahe gelegenem Anschluss A13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist sehr gut erschlossen, in Zukunft u.a. durch die Anbindung an die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. Massnahme ÖV4.3) und somit verschiedene Bahn- und Buslinien. Das Gebiet Chur West profitiert zudem von weiteren Massnahmen im öffentlichen Verkehr (vgl. Tangentialbuslinie, Stadt Chur, Massnahme ÖV4.7 und Busoptimierungen Stadt Chur, Massnahme ÖV4.8).

Fuss- und Velo-Netz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, Anschluss an die Velo-Komfortroute Ringstrasse (vgl. Massnahme FVV4.2-1) und ebenfalls die multimodale Drehscheibe Chur West inkl. Veloabstellplätze und Velostation (ÖV4.3).

Planungsschritte / Meilensteine

2015	Arealplan Kleinbruggen
2016	Quartierplan Kleinbruggen
2017	Arealplan Chur West
2019	Quartierplan Chur West; Teilgebiet A
2021	Realisierung Quartierplan Kleinbruggen 1. Etappe
2021	Quartierplan Chur West; Teilgebiet D
2021	Quartierplan Chur West; Teilgebiet H
2022	Quartierplan Chur West; Teilgebiet E
2022	Quartierplan Chur West; Teilgebiet F
2025	Quartierplan Chur West; Teilgebiet B
2027	Quartierplan Chur West; Teilgebiet C
2035	Quartierplan Chur West; Teilgebiet G



Abbildung: Grafik aus Richtprojekt als Basis für Arealplan Kleinbruggen

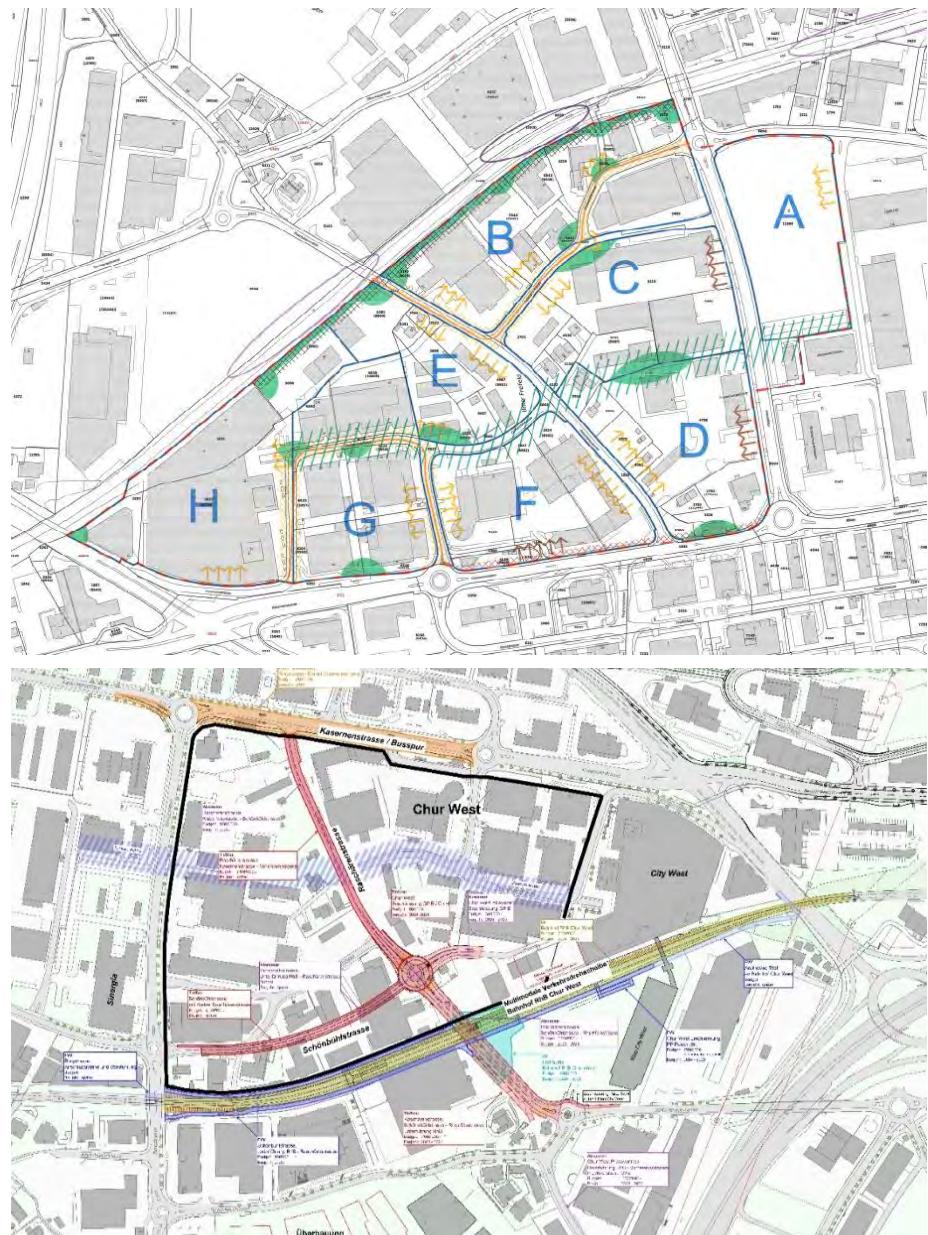


Abbildung: Ausschnitt Quartierplan Chur West und Erschliessungsplan

TM 4.4-2	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Gebiet Stadthallenareal	Stadt Chur	Eigentümer
Ausgangslage Fläche		
1.2 ha, Gemischte Zone G4		
Angestrebte Nutzung		
Grossräumig soll das Stadthallenareal künftig als Bindeglied zwischen der Innenstadt und den Entwicklungsgebieten im Westen der Stadt wirken. Diese Rolle soll zum einen städtebaulich, aber insbesondere durch die Nutzung auf dem Areal zum Ausdruck kommen. Gefragt sind Nutzungen mit Öffentlichkeitscharakter und mit Ausrichtung auf Kunden insbesondere in Kombination mit der neuen Talstation der Brambrüeschbahn. In diesem Kontext sind auch Nutzungen im Bereich der touristischen Beherbergung besonders geeignet. Ausgeschlossen wird eine ausschliessliche Wohnnutzung.		
Einwohnerpotenzial		
Heute: ca. 0 Einwohner		
Zukünftig: ca. 330 Einwohner		
ÖV-Güteklaasse 2019		
B (vgl. AP 4G üMÖV4.2)		
Beschäftigtenpotenzial		
Heute: ca. 20 Beschäftigte		
Zukünftig: ca. 400 Beschäftigte		
ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025		

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 (Chur-Süd) und künftigem Rosenhügelanschluss (Massnahme MIV4.1).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Lage an der Kasernenstrasse, als Hauptschliessung für den regionalen ÖV, sehr gut erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, im Einzugsgebiet der Velo-Komfortroute West-Weg und aufgrund des bestehenden Fuss- und Radweges südlich der Kasernenstrasse bis zum Siedlungsrand.

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Studienauftrag; Nutzung und städtebauliches Konzept
2022	Anpassung Genereller Erschliessungsplan (Standort Talstation)
2024	Realisierung



Abbildung: Perimeter Gebiet Stadthallenareal

TM4.4-3	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Gebiet Masans	Stadt Chur	Eigentümer
Ausgangslage Fläche		Angestrebte Nutzung
9.6 ha, Wohnzone 2 und 3 sowie Grünzone		Die noch unüberbauten grösseren zusammenhängende Gebiete in Masans sind ausschliesslich für Wohnen vorgesehen. untergeordnet, beispielsweise entlang der Masanserstrasse oder am Knoten Scalära- und Masanserstrasse sollen Quartierungnutzung im Sinne einer Treffpunktes realisiert werden.
Einwohnerpotenzial		Beschäftigtenpotenzial
Heute: ca. 40 Einwohner		Heute: ca. 15 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 400 Einwohner		Zukünftig: ca. 85 Beschäftigte
Potenzial gegenüber rechtskräftiger BZO: 330 Einwohner		
ÖV-Güteklaasse 2019		ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025
B		B (vgl. AP 4G üMÖV4.3)
Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz		
<u>MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz:</u>		
Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 (Chur-Nord).		

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Lage an der Masanserstrasse, als Haupterschliessung für den regionalen ÖV, sehr gut erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere lokale Fuss- und Radwege und ans regionale Netz angeschlossen entsprechend sehr gut.

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Vorprüfung Arealplan Rückenbrecher
2021	Quartierplan Cadonau
2022	Quartierplan Töbeli
2022	Genehmigung Arealplan Rückenbrecher
2024	Quartierplan Jüstli



Abbildung: Entwicklungsgebiete Masans

TM4.4-4	Federführung	Beteiligte
Gemeinden Maienfeld und Malans, Gebiet Neugut	Gemeinden Maienfeld und Malans	Region Landquart, Gemeinde Landquart
Ausgangslage Fläche		Angestrebte Nutzung
ca. 3.5 ha Wohnen und Dienstleistung, 8.7 ha Gewerbe (vgl. Massnahme S4.6-4), Landwirt-Mischnutzung mit hoher Dichte als Pendantschafszone und Zone für öffentliche Bauten zur gegenüberliegenden Bebauung in Land- und Anlagen, Nutzung: Gutsbetrieb Neugut, quart Obstbau, Weideflächen		Siedlungserweiterung für
Einwohnerpotenzial		Beschäftigtenpotenzial
Heute: 0 Einwohner Zukünftig: ca. 140 – 210 Einwohner		Heute: 0 Beschäftigte Zukünftig: ca. 280 – 240 Beschäftigte, vgl. auch ESP Arbeit, Massnahme S4.6-4
ÖV-Güteklaasse 2019		ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025
Grösstenteils A, teilweise B		A (vgl. AP 4G üMÖV4.3)
Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassenennet		
<u>MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz:</u> Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 über das übergeordnete Strassenennet ohne Durchquerung von Wohngebieten respektive über die A28. Eine Optimierung des Knotens ist geplant (vgl. Massnahme		

üMSV4.2). Überlegungen bezüglich autoarmen Wohnens oder eines Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen der Einzonung. Aufgrund der Entwicklung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 170 – 250 Fz/h gerechnet.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet liegt sehr gut erschlossen im Einzugsgebiet SBB/RhB Haltestelle Landquart sowie der Bushaltestelle Malans Karlihof. Eine Anbindung an das Busnetz und damit optimierte Feinerschliessung ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.10).

Fuss- und Velonetz: Die Anbindung an den Bahnhof Landquart ist dank einer Fussgängerbrücke in Gleisnähe bereits vorhanden, eine Optimierung der Fuss- und Veloweganbindung bei Karlihof Gemeinde Malans ist in Planung (vgl. Alltagsveloverkehrsroute, Massnahme FVV4.3-11).

Planungsschritte / Meilensteine

Festlegung in RRIP bis 2024

Festlegung im KRIP bis 2025

OPR-Teilrevision nach 2025



Abbildung: Ausschnitt aus Teilstrategie Siedlung mit geplanter Nutzung

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Vgl. Massnahmenbeschrieb der Teilmassnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Nutzungsplanung: Grundeigentümerverbindliche Voraussetzung für geplante Entwicklung schaffen. Konkretisierung der Entwicklung durch Testplanung o.ä.	Stadt Chur	Laufend
	ESP Neugut: Richtplanerische Voraussetzungen für Erweiterungen schaffen. Festlegung Siedlungsgebiet.	Region Landquart	2023

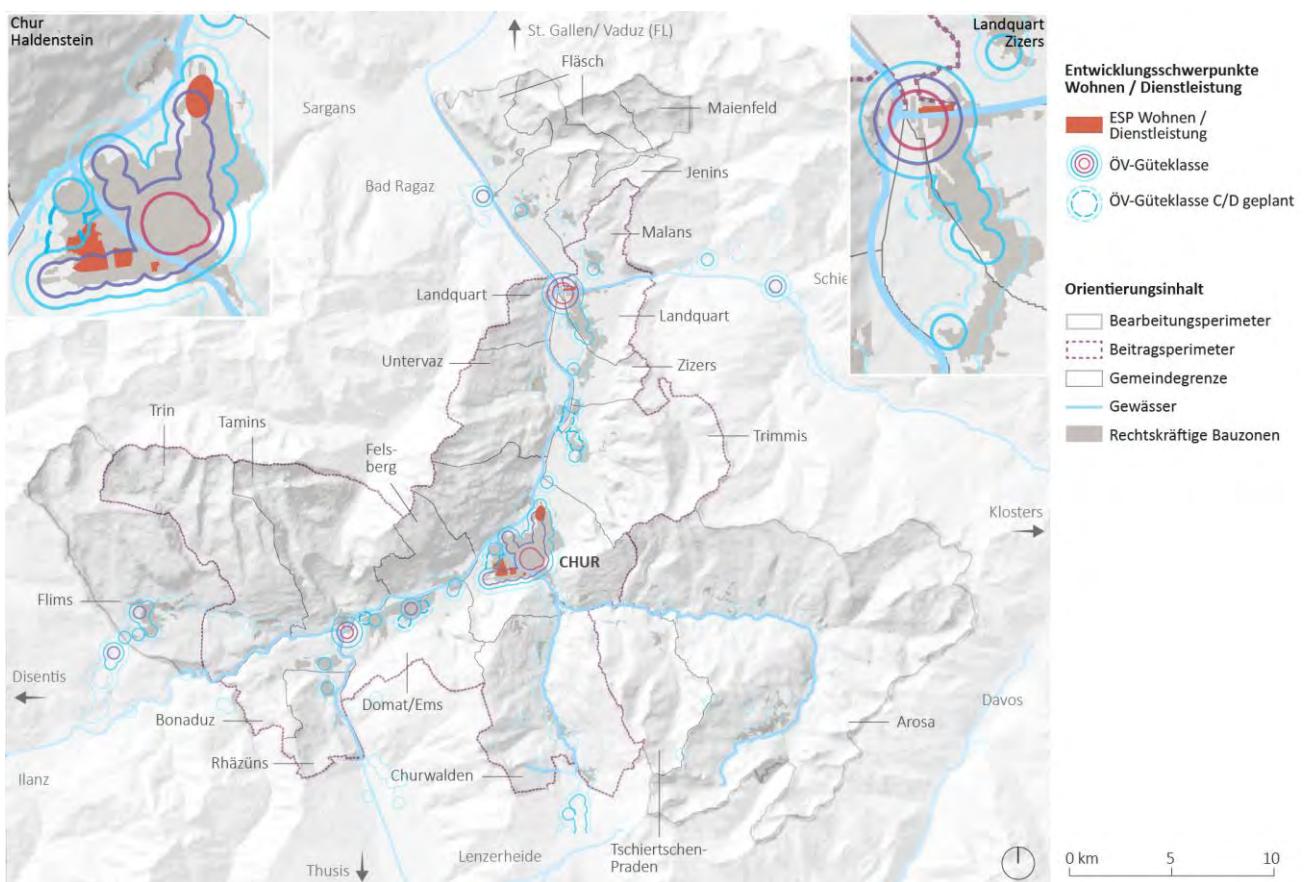
Beitrag Trägerschaft	Vorantreiben von AP-Massnahmen Verkehr betreffend den jeweiligen Entwicklungsschwerpunkte durch Kanton und Massnahmenträger (Federführung vgl. ESP).

S4.5 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung langfristig

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		

Federführung	Stadt Chur (SENT)
Beteiligte	Kanton (ARE), Grundeigentümer

Beschreibung



Ausgangslage

Insbesondere in der Stadt Chur existieren diverse Areale mit Umnutzungsmöglichkeiten und Aufwertungsbedarf. Mit der gezielten Entwicklung dieser Areale kann das Hauptzentrum Chur in seiner Zentrumsfunktionen gestärkt werden und gleichzeitig neue Wohn- und Beschäftigungsmöglichkeiten an zentraler Lage geschaffen werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: In der Agglomeration Chur sind strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Hingegen sieht der kantonale Richtplan davon ab, Entwicklungsschwerpunkte für die Funktionen Wohnen oder Wohnen / Dienstleistung festzusetzen.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Für eine gezielte Innenentwicklung werden Areale mit hohem Entwicklungspotenzial als ESP Wohnen /Dienstleistung definiert, welche folgende Kriterien berücksichtigen:

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet
- Verfügbarkeit für eine Entwicklung
- Zweckmässige verkehrliche Erschliessung
- Nutzerpotenzial > 500 Einwohner/Beschäftigte
- Sehr gute bis gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (Erschliessungsgüteklaasse B oder C)

Als ESP Wohnen und Dienstleistung im B-Horizont gemäss festgelegten Kriterien gelten:

— Stadt Chur Kasernenareal

Die Gebiete sind von der Stadt Chur im Rahmen der Nutzungsplanung geeigneten Bauzonen zuzuweisen. Zudem sind geeignete Planungsverfahren aufzugleisen, um die erwünschte Entwicklung abgestimmt auf die bestehenden stadträumlichen Qualitäten zu ermöglichen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Durch die Bestimmung von ESP Wohnen/Dienstleistung sind die Hauptzentren, insbesondere Chur, durch eine Umnutzung und Aufwertung gestärkt und die weitere Entwicklung an wird zentralen, zusammenhängenden und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen fokussiert. Die Konzentration von Wohn- und Gewerbestandorte in den Zentren fördert ein Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Erholungsgebiete sind durch eine gute Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr in kurzen Distanzen erreichbar. Wo nötig, ist zudem ein direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz gewährleistet.

Teilstrategie

S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln, GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Arbeitsplatzwachstum soll durch eine bessere Ausnützung der bestehenden Arbeitsplatzgebiete aufgefangen werden

WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung und des Ausmasses der Zersiedelung

TM4.5-1	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Gebiet Kasernenareal	Stadt Chur	Grundeigentümer
Ausgangslage Fläche		
ca. 8.5 ha, ZÖBA		
Angestrebte Nutzung		
Das heutige Areal der Stadtkaserne weist eine geringe Nutzungsdichte auf. Die Stadt strebt mit der städtischen Entwicklungsplanung für das zentrumsnahe Areal der Stadtkaserne eine Aufwertung für verdichtetes Wohnen und Arbeitsplatznutzungen sowie einer öffentlichen Nutzung an. Aufgrund der Lage, der Ausrichtung und der Defizite im Stadtteil hinsichtlich fehlenden Freiraums und Schulanlage eignet sich das Kasernenareal als künftiger Quartierknoten. Mittels Bündelung der fehlenden Schulanlage, den dazugehörigen Freizeitanlagen und dem Park als öffentliche Infrastruktur sollen die Defizite aufgenommen werden. Der Ort soll Treffpunkt, Rückgrat und Herzstück des Gebietes werden und an dem Westweg, der Wegverbindung zwischen dem Werktagszentrum in Chur West und dem Stadtzentrum mit Altstadt für die zusätzlichen Anwohner und Arbeitende im Stadtteil zur Verfügung stehen. Rund zwei Drittel des Areals soll neu überbaut werden (Ersatzneubauten). Aufgrund der angrenzenden Lage zum künftigen Werktagszentrum Chur West bietet sich der westliche Teil des Areals für Dienstleistungs- und Gewerbenutzung an. Es soll die Nutzung des Werktagszentrums aufnehmen und als Übergang bis zum Kasernengebäude eine Mischnutzung aufnehmen. Für die übrigen Arealteile, namentlich entlang der Salvatorenstrasse und angrenzend an die bestehende Wohnnutzung an der Bolettastrasse, soll eine ausschliessliche Wohnnutzung angestrebt werden.		
Einwohnerpotenzial		
Heute: ca. 0 Einwohner		
Zukünftig: ca. 980 Einwohner		
Potenzial gegenüber rechtskräftiger BZO: 560 Einwohner		
Potenzial gegenüber rechtskräftiger BZO: 710 Beschäftigte		
ÖV-Güteklaasse 2019		
B		
ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025		
B (vgl. AP 4G üMÖV4.2)		

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab dem nahe gelegenem Anschluss A13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Lage an der Kasernenstrasse, als Haupterschliessung für den regionalen ÖV, sehr gut erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, Anschluss an die Velo-Komfortroute West-Weg

Planungsschritte / Meilensteine

2020	Stationierungskonzept Armee kommunale Abstimmung 75.74 Ja
2020	Studie Gebietserläuterung und Entwicklungsmöglichkeit
2021-25	Vorarbeiten Standortverschiebung Kaserne
2023	Masterplanung Gebietsentwicklung
2025	Anpassung Grundordnung (Zonenplan, GGP, GEP)
2027	Folgeplanung in Form einer Areal- oder Quartierplan

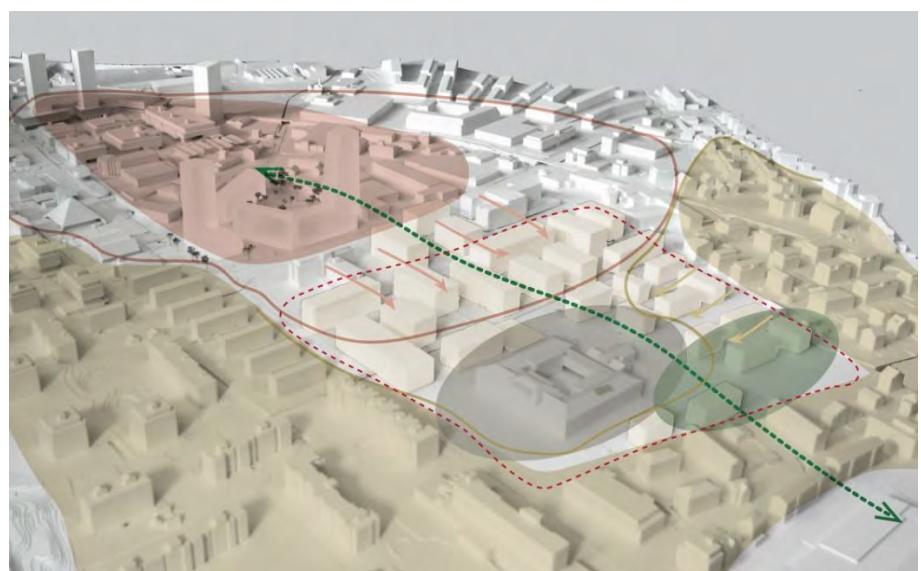


Abbildung: Integration Kasernenareal in Quartierentwicklung

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Vgl. Massnahmenbeschrieb Teilmassnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
□ Ja → □ KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
□ RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
□ Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Nutzungsplanung: Grundeigentümerverbindliche Voraussetzung für geplante Entwicklung schaffen. Konkretisierung der Entwicklung durch Testplanung o.ä.	Stadt Chur	Laufend
Beitrag Trägerschaft	Vorantreiben von AP-Massnahmen Verkehr betreffend den jeweiligen Entwicklungsschwerpunkte durch Kanton und Massnahmenträger (Federführung vgl. ESP).		

S4.6 Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Siedlung

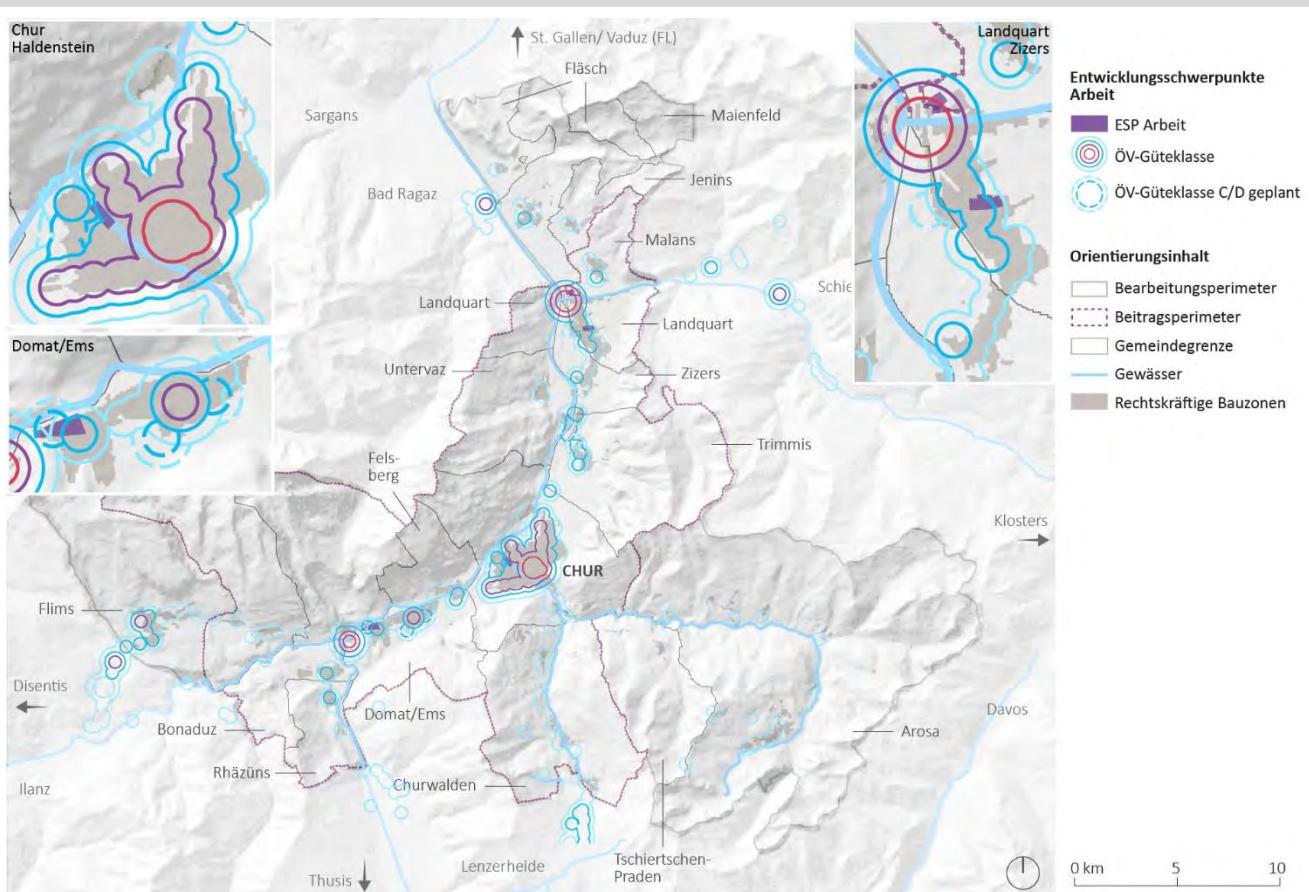
Federführung

Gemeinden

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer

Beschreibung



Ausgangslage

Standorte für flächen- und verkehrsintensive Industrie- und Gewerbebetriebe sowie für verkehrsintensive Dienstleistungsbetriebe mit guter Verkehrsanbindung und geringer Beeinträchtigung von Wohngebieten sollen grundsätzlich konzentriert und raumplanerisch gesichert werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: In der Agglomeration Chur sind strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung):

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

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Die ESP Arbeiten definieren die aus Agglomerationssicht relevanten Arbeitsplatzstandorte mit Entwicklungspotenzial, guter Verkehrsanbindung und geringer Beeinträchtigung von Wohngebieten. Mit einer übergeordneten Planung (z.B. Masterplan) legen die Planungsträger (Kanton, Gemeinden) die Strategie und die notwendigen Voraussetzungen für die Entwicklung der einzelnen ESP fest. Mit der Nutzungsplanung schaffen sie die Voraussetzungen für die gebietsspezifisch geeigneten, auf das Verkehrssystem abgestimmten Nutzungen. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit der Region und Nachbargemeinden werden konkrete Massnahmen (Organisation, Infrastrukturen, Vermarktung) für eine Entwicklung erarbeitet und umgesetzt.

Bei der Festlegung der ESP Arbeiten wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet mit ausreichend Nutzungs- bzw. Erweiterungspotential
- Nutzerpotenzial > 500 Beschäftigte
- Verfügbarkeit für Entwicklung
- Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur respektive effiziente Erschliessung möglich
- Angemessene ÖV-Erschliessungsgüte gemäss der Beschäftigungsdichte
- Ausreichende MIV-Infrastruktur

Als ESP Arbeiten im A-Horizont gemäss festgelegten Kriterien gelten mit folgendem Standortprofil:

- ESP Arbeit Vial (Domat/Ems): wertschöpfungsintensive, exportorientierte Unternehmen
- ESP Arbeit Industriestrasse (Chur): Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet
- ESP Arbeit Landquart Fabriken: Dienstleistung, Gewerbe, Industrie, Wohnen in untergeordnetem Mass
- ESP Arbeit Neugut bei Landquart (Maienfeld, Malans): wertschöpfungsintensive, flächensparende und emissionsarme Nutzungen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Mit den ESP Arbeiten wird die zukünftige Entwicklung auf Schwerpunkte fokussiert, indem Gewerbe und Industrie an räumlich zweckmässigen Standorten konzentriert werden. Die Entwicklungsschwerpunkte mit Fokus arbeitsplatzintensive Nutzung weisen eine gute Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf, diejenigen mit Fokus flächenintensive Nutzung sind zusätzlich optimal mit dem motorisierten Anlieferverkehr erschlossen und an das übergeordnete Netz angebunden. Bei beiden Typen ist eine optimale Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die nächstgelegene Haltestelle vorhanden.

Teilstrategie

S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln, GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalieren, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Konzentration der Arbeitsplätze an Orten mit geeigneter Erschliessungsgüte
- WK2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen durch Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung

TM4.6-1	Federführung	Beteiligte
Gemeinde Domat/Ems, Gebiet Vial	Kanton	Gemeinde Domat/Ems
	Ausgangslage Fläche	Angestrebte Nutzung
	ca. 19 ha, Industrie- und Gewerbezone, im Industriezone für strategische Ansiedlungen KRIP im Siedlungsgebiet und als strategische Ansiedlungen von Grossbetrieben mit hoher Wertschöpfung	
	sches Arbeitsgebiet geführt, grosse Teile der und hoher Arbeitsplatzdichte, Verzicht auf De-	
	Fläche befestigt und unbaut, Areal steht tailhandel; Arealplanpflicht besteht, Baurecht	
	weitgehend für neue Nutzungen zur Verfü-	
	gung	beim Kanton
	Beschäftigtenpotenzial	
	Heute: ca. 360 Beschäftigte auf 19'000 m ²	
	Mittelfristig: ca. 1'280 Beschäftigte auf 39'700 m ²	
	Zukünftig: ca. 3'000 Beschäftigte auf 190'000 m ² , aufgrund langfristigem Entwicklungshorizont (> 2040) Ausschöpfung Potenzial bei 50%	

ÖV-Gütekasse 2019

Teilweise C, grösstenteils D, teilweise ohne

ÖV-Gütekasse ab ca. 2025

Grösstenteils C, teilweise D (vgl. Massnahme ÖV4.4)

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten. Eine Optimierung der Anschluss situation ist durch den Kanton in Planung, zudem ist auf Gemeindeseite eine Optimierung der Verkehrsanbindung (Stichwort Verkehrssicherheit) geplant (vgl. Massnahme MIV4.5).

ÖV-Erschliessung: Das Arbeitsgebiet liegt grösstenteils im Einzugsgebiet (600m) einer Bahnhaltestelle (RhB). Im Nahbereich befindet sich eine Bushaltestelle. Die ÖV Gütekasse liegt teilweise im Bereich C und in grossen Teilen im Bereich D oder ohne ÖV-Gütekasse. Das Gebiet verfügt zudem über einen Industrieleisanschluss (SBB und RhB). Eine Optimierung der Buserschliessung ist in Planung: Ende 2021 soll die Buslinie 1 (Chur-Ems-Tamins) neu im Halbstundentakt über das Industriegebiet geführt werden, mit einem Fahrbahnhalt im östlichen Bereich, nahe der Firma Hamilton. Mittelfristig soll die Anbindung der Emser Südquartiere an das Gebiet Vial mit einem Halbstundentakt verbessert werden (vgl. Massnahme GV4.5 und MIV4.5) und damit das Gebiet neu grösstenteils in der ÖV-Gütekasse C.

Fuss- und Velonetz: Das Gebiet wird neu an die Alltagsveloverkehrsroute (vgl. Massnahme FVV4.3-6) und damit an die Verbindung nach Rhäzüns und Chur angeschlossen.

Planungsschritte / Meilensteine

2016	Rechtskräftiger Arealplan vorliegend
2021f	mittelfristige Neuansiedlung (gesichert)
2024-28	Optimierung Verkehrserschliessung (vgl. Massnahmen)
2028f	Langfristige Neuansiedlung (noch offen)

Hinweise zur Etappierung/Bebauung: Die Bebauung beginnt zuerst in den Sektoren Ost und Mitte, für den westlichen Teil gilt eine befristete Sägereioption, welche entfällt sobald die Restfläche < 5ha.

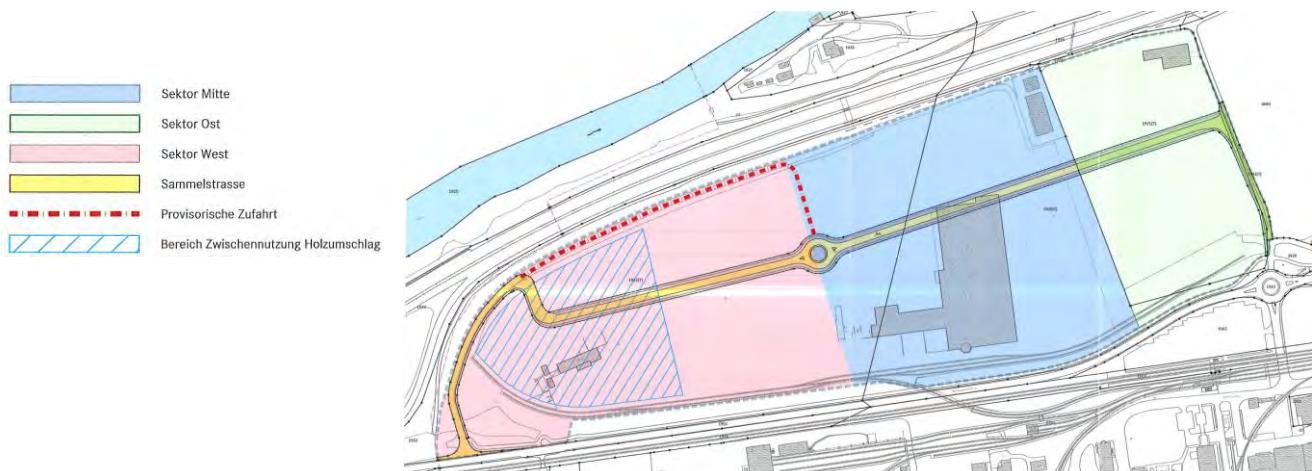


Abbildung: Arealplanvorschriften Vial-Tuleu, 2016

TM4.6-2**Stadt Chur, Gebiet Industriestrasse****Federführung**

Stadt Chur

Beteiligte

Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

ca. 8 ha, Arbeitszone A2 und Zone für öffentliche Gebäude und Anlagen

Angestrebte Nutzung

Verdichtete hochwertige Arbeitsplätze, u.a. Fachhochschule Graubünden.

Einwohnerpotenzial

Heute: ca. 0 Einwohner

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca. 50 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 0 Einwohner

Zukünftig: ca. 200 Beschäftigte

ÖV-Gütekasse 2019

C

ÖV-Gütekasse ab ca. 2025

C (vgl. AP 4G üMÖV4.2)

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Gute Erschliessung dank Lage an der Pulvermühlestrasse.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, Anschluss an die Velo-Komfortroute Ringstrasse (vgl. Massnahme FVV4.2-1) und ebenfalls die multimodale Drehscheibe Chur West inkl. Veloabstellplätze und Velostation (ÖV4.3).

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Zweistufiger, selektiver Projektwettbewerb FH GR
2021	Anpassung Grundordnung im Bereich FH GR
2025	Anpassung Grundordnung

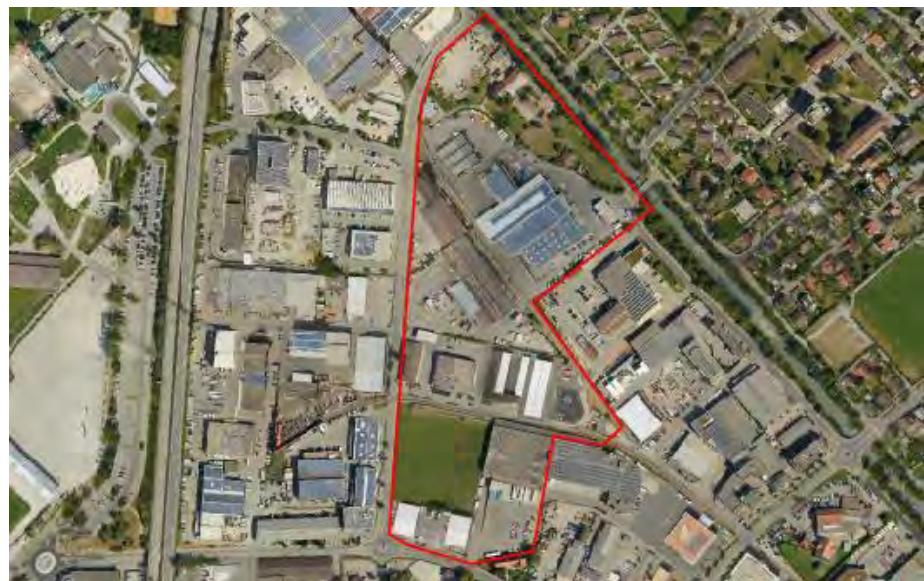


Abbildung: Perimeter Gebiet Industriestrasse

TM4.6-3	Federführung	Beteiligte
Gemeinde Landquart, Landquart Fabriken	Gemeinde Landquart	Grundeigentümer
Ausgangslage Fläche		
ca. 15.6 ha, Industrie- und Gewerbezone; im kRP werden ein Zentrumsgebiet, Arbeitsgebiete, eine Arbeitswelt Campus/Industriepark und ein Wohngebiet ausgewiesen; im rRP als Arbeitsgebiet ausgewiesen; keine Folgeplanpflicht; unbebaute Fläche ca. 5.1 ha		
Angestrebte Nutzung		
Durchmisches Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsgebiet für mittlere bis grössere Unternehmen mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte (flächenintensive und publikumsorientierte Nutzungen ausgeschlossen), Einkaufseinrichtungen mit mehrheitlich Angeboten für den täglichen Bedarf sind nicht zulässig; östlicher Teil als Erneuerungsgebiet für lokales Gewerbe; Offenlegung und Gestaltung Mühlbach (Einbezug AJF in Planung und Umsetzung notwendig) inkl. Integration in Gesamtentwicklung; Optional: Campus-Entwicklung; hochwertige Gestaltung Siedlungsrand; Wohnen mit Bezug zum Arbeiten in untergeordnetem Mass und bei guter Gestaltung der Übergänge möglich.		
Einwohnerpotenzial		
Heute: ca. 50 Einwohner		Heute: ca. 370 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 150 Einwohner		Zukünftig: ca. 980 – 1'480 Beschäftigte, aufgrund langfristigem Entwicklungshorizont (> 2040) Ausschöpfung Potenzial bei 80%
ÖV-Güteklaasse 2019		
Grösstenteils C, teilweise D		Grösstenteils C, teilweise D (vgl. AP 4G üMÖV4.1)
ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025		

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt am Abschluss A13 Igis/Landquart über das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrasse 13 / Kantonsstrasse 3) praktisch ohne Durchquerung von Wohngebieten. Eine Optimierung der Knotensituation bei der Kantonsstrasse und eine verbesserte überörtliche Anbindung ist in Planung (vgl. Massnahme üMSV4.2).

ÖV-Erschliessung: Das Arbeitsgebiet liegt im Einzugsgebiet RhB Haltestelle Landquart-Ried und der Bushaltestelle Landquart, Fabriken. Eine optimierte Busanschliessung an die multimodale Drehscheibe Landquart ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.1).

Fuss- und Velonetz: Der ESP Landquart Fabriken wird via Industriestrasse (vgl. Massnahme FVV4.3-2) direkt an die Alltagsveloverkehrsroute angeschlossen und es ergibt sich für den Fussverkehr eine direkte Verbindung vom Bahnhof Ried in das Industriegebiet (vgl. Massnahme FVV4.1-2).

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Voraussichtliche Genehmigung Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung (TZP Papierfabrik/Mühlbach)
Ab 2021	Arealplanverfahren
Ab 2023	Realisierung

Festlegungen Zonenplan

Bauzonen

 W4	Wohnzone W4
 Industriezone, Bereich A	Industriezone, Bereich A
 Industriezone, Bereich B	Industriezone, Bereich B
 Campus Zone	Campus Zone
 ÜG	Übriges Gemeindegebiet

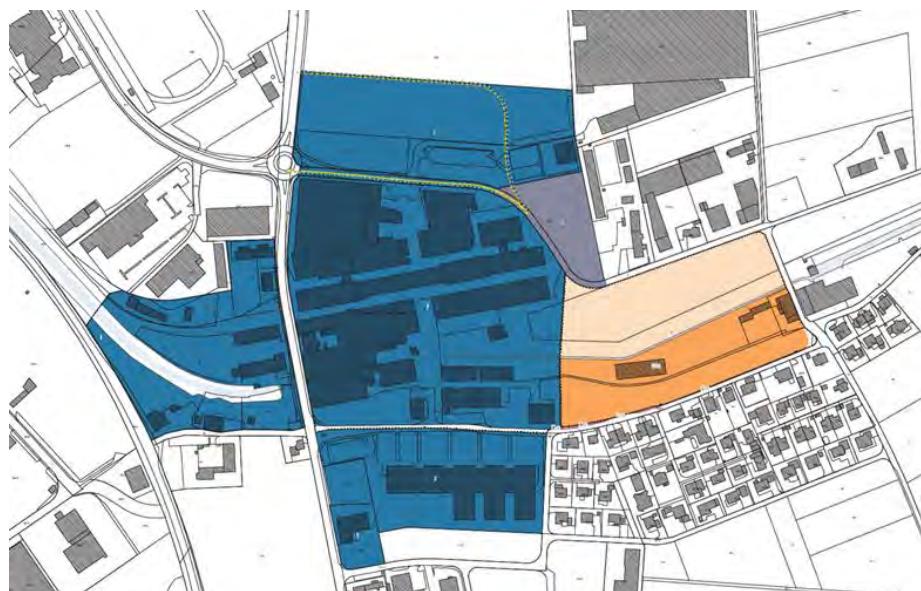


Abbildung: Auszug TZP Papierfabrik/Mühlbach inkl. Legende

TM4.6-4

Gemeinden Maienfeld und Malans, Gemeinden Maienfeld und Malans
Gebiet Neugut

Federführung

Beteiligte

Region Landquart, Gemeinde Landquart, Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

ca. 3.5 ha Wohnen und Dienstleistung (vgl. Massnahme S4.4-4), 8.7 ha Gewerbe; Neugut-Tratt: Landwirtschaftszone, Nutzung: Landwirtschaft, unüberbaut; Neugut: Landwirtschaftszone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Nutzung: Gutsbetrieb Neugut, Obstbau, Weideflächen, grösstenteils unüberbaut

Angestrebte Nutzung

Neugut-Tratt: Priorität Ansiedlung von Produktions- und Dienstleistungsbetrieben mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte. Besondere Beachtung der haushälterischen Bodennutzung.

Neugut: Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für Industrie und Gewerbe. Erweiterung Arbeitsgebiet: BGF von 18'300 m².

Beide Gebiete: Reines Arbeitsgebiet für emissionsarme Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen. Ansiedlung von hochwertigen export- und technologieorientierten Unternehmen mit grosser Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte (120 – 160 Beschäftigte pro ha). Publikumsintensive Einrichtungen mit erheblichen Verkehrsauswirkungen sowie flächenintensive Nutzungen (Lagerflächen etc.) sind nicht zulässig

Einwohnerpotenzial

Vgl. Massnahme S4.4-4

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 0 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 1'040 – 1'570 Beschäftigte

ÖV-Güteklaasse 2019

Grösstenteils A, teilweise B

ÖV-Güteklaasse ab ca. 2025

A (vgl. AP 4G üMÖV4.1)

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss A13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten respektive über die A28. Eine Optimierung des Knotens ist geplant (vgl. Massnahme üMSV4.2). Überlegungen bezüglich autoarmen Wohnens oder eines Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen der Einzonung. Aufgrund der Entwicklung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 170 – 250 Fz/h gerechnet.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet liegt sehr gut erschlossen im Einzugsgebiet SBB/RhB Haltestelle Landquart sowie der Bushaltestelle Malans Karlihof. Eine Anbindung an das Busnetz und damit optimierte Feinerschliessung ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.11).

Fuss- und Velonetz: Die Anbindung an den Bahnhof Landquart ist dank einer Fussgängerbrücke in Gleisnähe bereits vorhanden, eine Optimierung der Fuss- und Veloweganbindung bei Karlihof Gemeinde Malans ist in Planung (vgl. Alltagsveloverkehrsroute, Massnahme FVV4.3-11).

Planungsschritte / Meilensteine

Festlegung in RRIP bis 2024

Festlegung im KRIP bis 2025

OPR-Teilrevision nach 2025

- Wachstum in ESP Wohnen / Dienstleistung konzentrieren
- Höhere Dichten in spezifischen Gebieten realisieren
- Wachstum in ESP Arbeit konzentrieren
- Ausnutzung Arbeitszonen gezielt erhöhen

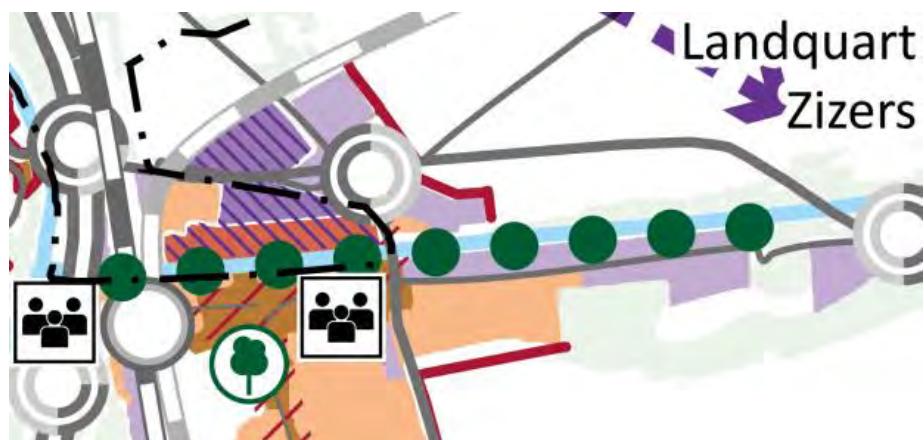


Abbildung: Ausschnitt aus Teilstrategie Siedlung mit geplanter Nutzung

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen**Abstimmung Verkehr und Siedlung** Vgl. Massnahmenbeschrieb Teilmassnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte**Beitrag Trägerschaft**

Vorantreiben von AP-Massnahmen Verkehr betreffend den jeweiligen Entwicklungsschwerpunkte durch Kanton und Gemeinden.

S4.7 Kriterien Einzonungen

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart			
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Siedlung			
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)					
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)					
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe					
Federführung	Gemeinden				
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen				
Beschreibung					
Jahre nach Erlass des Richtplans	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Region	Regionales Raumkonzept				
			Revision regionale Richtplanung (Siedlung und Verkehr; Festlegung Siedlungsgebiet)		
Gemeinde	Kommunales räumliches Leitbild				
	Überprüfung Kapazitätsberechnung gemäss Gemeinde-Datenblatt				
		Ggf. Erlass Planungszone		Revision Ortsplanung (Siedlung)	

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

Ausgangslage

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten. Es ist Aufgabe der Regionen, das Siedlungsgebiet zu konkretisieren und definitiv festzulegen. Der Prozess ist so vorgesehen, dass eine Abstimmung zwischen regionaler Richtplanung und kommunaler Ortsplanung erfolgt und das Siedlungsgebiet anschliessend gleichzeitig im regionalen und kantonalen Richtplan vom Zwischenergebnis zu Festsetzung fortzuschreiben. Die Festsetzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan erfolgt spätestens nach der fünfjährigen Erarbeitungsfrist d.h. im Jahr 2024 mit Genehmigung durch den Bund.

Sowohl Siedlungsgebietserweiterungen als auch Aufzonungen und Nachverdichtungen sollen gemäss kantonalem Richtplan in den dynamischen Räumen des Kantons und damit überwiegend im urbanen und suburbanen Raum stattfinden, in den weniger dynamischen Räumen soll eine angemessene Entwicklung möglich bleiben. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden gestützt auf die von den Gemeinden durchgeführte Überprüfung der Bauzonenkapazität und die Ermittlung des langfristigen Bedarfs an Bauzonen festgelegt.

Bezüglich Einzonungen von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) gibt der kantonale Richtplan vor, dass eine Lokalisierung der Erweiterungsflächen gemäss den Lagekriterien des KRIP erfolgen muss. Grundsätzlich sind zudem Einzonungen nur möglich, wenn der prognostizierte Bedarf in den einzelnen Gemeinden grösser ist als die bestehende Kapazität. Für Einzonungen von WMZ gelten gemäss kantonalem Richtplan folgende Kriterien (unvollständige Aufzählung):

- Einzonungen an raumplanerisch geeigneten Lagen vornehmen: Bedarf ist ausgewiesen, Mehrwertabschöpfung und Verfügbarkeit sind gesichert, (über-)kommunale Kompensation ist gewährleistet, Erschliessungs- und Bebauungskonzept liegt vor.
- Mindestdichten festlegen: urbaner, suburbaner Raum mit AZ min. 0.8, bei ÖV-Gütekasse A oder B AZ min. 1.0; touristischer oder ländlicher Raum mit AZ min. 0.5.
- Mindestanforderungen ÖV-Erschliessung einhalten: urbaner Raum mind. ÖV-Gütekasse C; suburbaner Raum mind. ÖV-Gütekasse D; touristischer Raum in Hochsaison mind. ÖV-Gütekasse E; im ländlichen Raum mind. ÖV-Gütekasse E.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf). Darin wird die Messlatte zuhanden der Prüf- und Genehmigungsverfahren festgelegt. Für Einzonungen gelten folgende zusätzlichen Kriterien:

- Der Flächenbedarf für Bauland wird unter Berücksichtigung der Raumtypzugehörigkeit berechnet (vgl. Schritt 4 TWL Bauzonenbedarf).

- Die Richtwerte für die Mobilisierbarkeit mit Zeithorizont 2040 werden gegenüber dem kantonalen Richtplan mit Zeithorizont 2030 erhöht von 50% auf 70% bei unüberbauten Parzellen sowie von 10% auf 30-50% abgestuft nach Raumtypenzugehörigkeit und Zentrumsfunktion bei überbauten Parzellen mit Ausbaugrad < 50% (vgl. Schritt 4 TWL Bauzonenbedarf).
- Innenentwicklungsprojekte sind detailliert zu erfassen, weil sie dem Erweiterungsbedarf abgezogen werden müssen (vgl. Schritt 4.2 TWL Bauzonenbedarf).
- Einzonungen können nur vorgenommen werden, wenn die neue Einwohnerdichte grösser ist als die bestehende Einwohnerdichte der Gemeinde (vgl. Schritt 4.4 TWL Bauzonenbedarf)
- Sollte die heutige Dichte der Gemeinde kleiner sein als die durchschnittliche Dichte des betreffenden Raumtyps, muss die neue Einwohnerdichte mindestens der durchschnittlichen Dichte des betreffenden Raumtyps entsprechen (vgl. Schritt 4.4 TWL Bauzonenbedarf).
- Es ist weitergehend zu prüfen, ob nicht mehr benötigte Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen umgezont werden können.
- Falls Fruchtfolgelächen betroffen sind, ist eine Interessenabwägung inklusive einer Prüfung von Standortalternativen erforderlich, zudem sind die Vorgaben von Art. 30 Abs. 1^{bis} RVP zu erfüllen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bauzonenbedarf wird auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf) festgelegt. Einzonungen werden nur vorgenommen, wenn die genannten Kriterien erfüllt sind. Zusätzlicher Wohnraum ist nicht nur durch Einzonungen, sondern auch dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstanden.

Teilstrategie

S1: Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Einzonungen sind nur unter gewissen Kriterien möglich, nachdem mögliche Innenentwicklung eingehend geprüft wurde.

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Wachstum der Bauzonen und damit Schaffung neuer versiegelter Flächen wird minimiert.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Neueinzonungen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen der Erarbeitung von Ortsplanungen	Gemeinde	Bis 2024, danach Daueraufgabe
	Neueinzonungen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen der Prüfung und Genehmigung von Ortsplanungen	Kanton	Bis 2024, danach Daueraufgabe

Beitrag Trägerschaft	Kanton: Er wendet die Kriterien bei der Prüfung und Genehmigung der Ortsplanungen an. Regionen: Sie scheiden das Siedlungsgebiet aus, falls FFF betroffen sind nehmen sie eine erste stufengerechte Interessenabwägung vor, inklusive einer Prüfung von Standortalternativen. Bei den bedeutenden Innentwicklungspotenzialen formulieren sie die Handlungsanweisungen für deren Umsetzung. Gemeinden: Sie berücksichtigen die Kriterien bei der Erarbeitung der Ortsplanungen.
----------------------	--

S4.8 Siedlungserweiterungsgebiet Neugut

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 4G
Massnahmenart

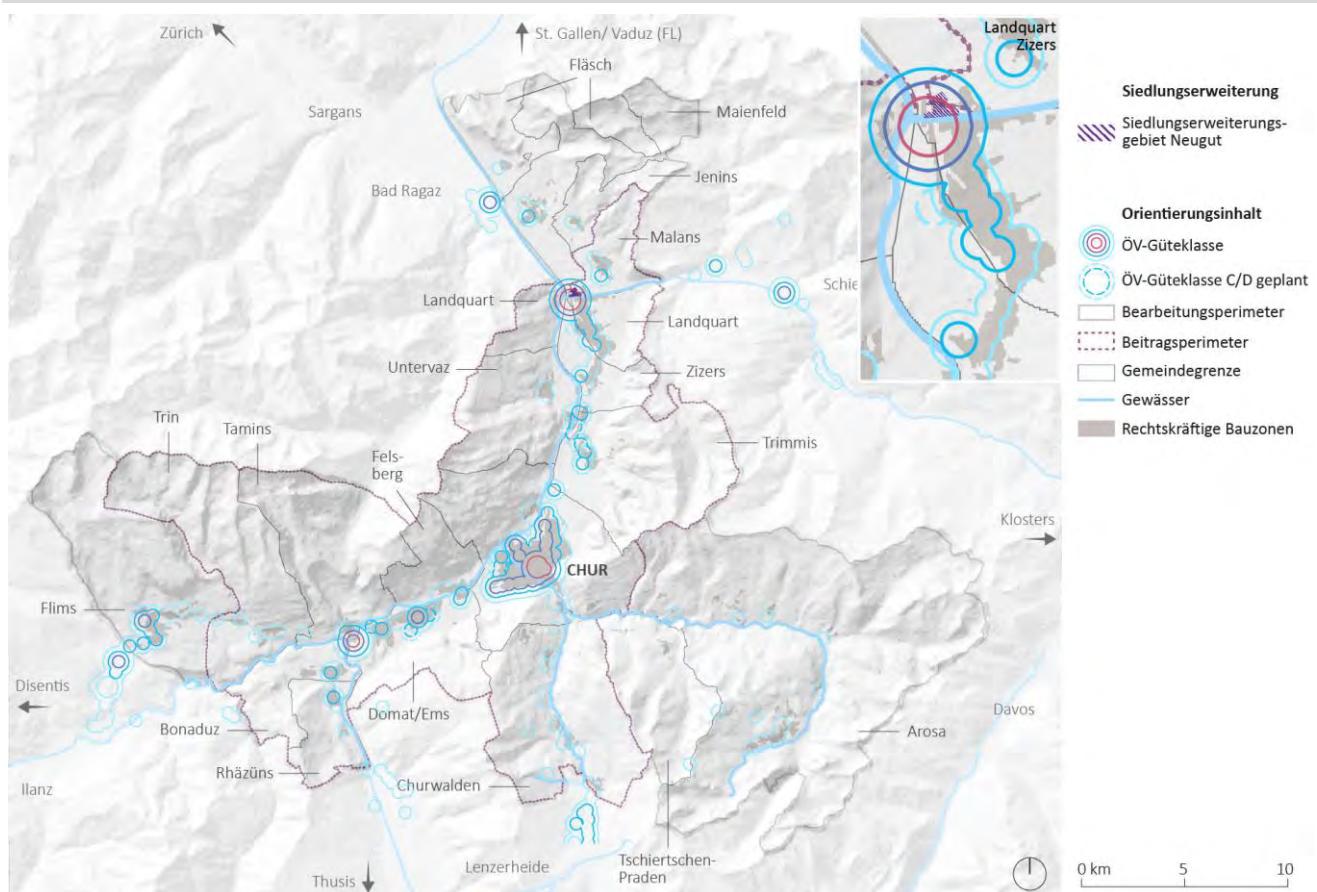
Siedlung

Federführung

Region Landquart

Beteiligte

Kanton (ARE), Gemeinden Landquart, Maienfeld, Malans

Beschreibung

Ausgangslage

Die ausgewiesenen Reserven im Siedlungsgebiet (Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklung) der Agglomeration Chur decken rein rechnerisch den Bedarf an Bauzonen für den Planungshorizont 2040 nicht ab. Aus überregionaler Sicht wird deshalb die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit sowie Wohnen/Dienstleistung vorangebracht.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Viele Entwicklungen auf kommunaler Ebene sind schwierig vorhersehbar. Der Kanton Graubünden gewährt den Gemeinden deshalb einen gewissen Spielraum in Form von geringfügig möglichen Erweiterungen und Verlagerungen des Siedlungsgebiets. Erweiterungen und Verlagerungen des Siedlungsgebiets von über einer Hektare bedürfen allerdings einer Festlegung im regionalen Richtplan. Für die Festsetzung im regionalen Richtplan sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Das Vorhaben ist regional und – sofern erforderlich – überregional abgestimmt (regionales Raumkonzept)
- Die Aufträge an die Ortsplanung und allfällige Folgeplanungen (Ziele und Leitsätze zur angestrebten Entwicklung, Nutzung und Bebauung) sind im regionalen Richtplan festgesetzt

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Die Festlegung eines Siedlungserweiterungsgebiets folgt grundsätzlich dem vom kantonalen Richtplan vorgegebenen Planungsablauf. Im Agglomerationsprogramms 4. Generation wird das Siedlungserweiterungsgebiets Neugut (Gemeindegebiete Maienfeld und Malans) aus folgenden Gründen aufgenommen:

- Sehr hohe Lagegunst: MIV-Anbindung an übergeordnetes Strassennetz, Nähe zu Bahnhof Landquart führt zu ÖV-Güteklassen A und B
- Siedlungskörper: Schaffung eines kompakten und gut abgegrenzten Siedlungskörpers
- Zentrumsfunktion: Stärkung des regionalen Zentrums Landquart
- Abstimmung Siedlung-Verkehr:
 - Nutzung der Entwicklungschancen durch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen Öffentlicher Verkehr in Landquart (Doppelpurausbau) und damit Angebotsverbesserung.
 - Fuss- und Veloverkehr: Nutzung bereits erstellten Direktverbindungen für Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof über die Landquart und weitere Optimierung
- Planungsstand: Abstimmung über regionales Raumkonzept bereits erfolgt, Detaillierung in den kommunalen räumlichen Leitbildern vorhanden

Informationen zur vorgesehenen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zum Neugut können den Massnahmen S4.4-4 und S4.6-4 entnommen werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Das Siedlungserweiterungsgebiet Neugut ist im urbanen Raum und im Talboden um Landquart realisiert, was die Stellung des Gebiets als regionales Zentrum stärkt. Die verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund der guten bestehenden Anschliessung in den Bereichen MIV, ÖV und LV minimal. Der Siedlungskörper der Erweiterung ist kompakt und gut abgegrenzt.

Teilstrategie

S1: Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, S2: Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenentwicklung: Trotz der Realisierung eines Siedlungserweiterungsgebiets kann bei dieser Siedlungsentwicklung von Konzentration gesprochen werden, dies aufgrund der sehr guten Anschliessung unabhängig von der Verkehrsmittelwahl

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Vgl. Massnahmen S4.4-4 und S4.6-4

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Quantitative Flächenangabe: 8 ha, davon mehrheitlich Fruchtfolgefäche

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Festlegung in RRIP	Region	bis 2024
	Festlegung Siedlungsgebiet im KRIP	Kanton	bis 2025
	Festlegung Bauzone via Ortsplanungs-Teilrevision	Gemeinden	nach 2025

Beitrag Trägerschaft

Gemäss ordentlichen Planungsverfahren:

Kanton: Prüft RRIP und setzt diesen stufengerecht im KRIP um. Zudem prüft, berät und genehmigt der Kanton die Ortsplanung der involvierten Gemeinden.

Region Landquart: Erarbeitet den RRIP mit Siedlungserweiterungsgebiet Neugut.

Alle: Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen.

S4.9 Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 4G
Massnahmenart

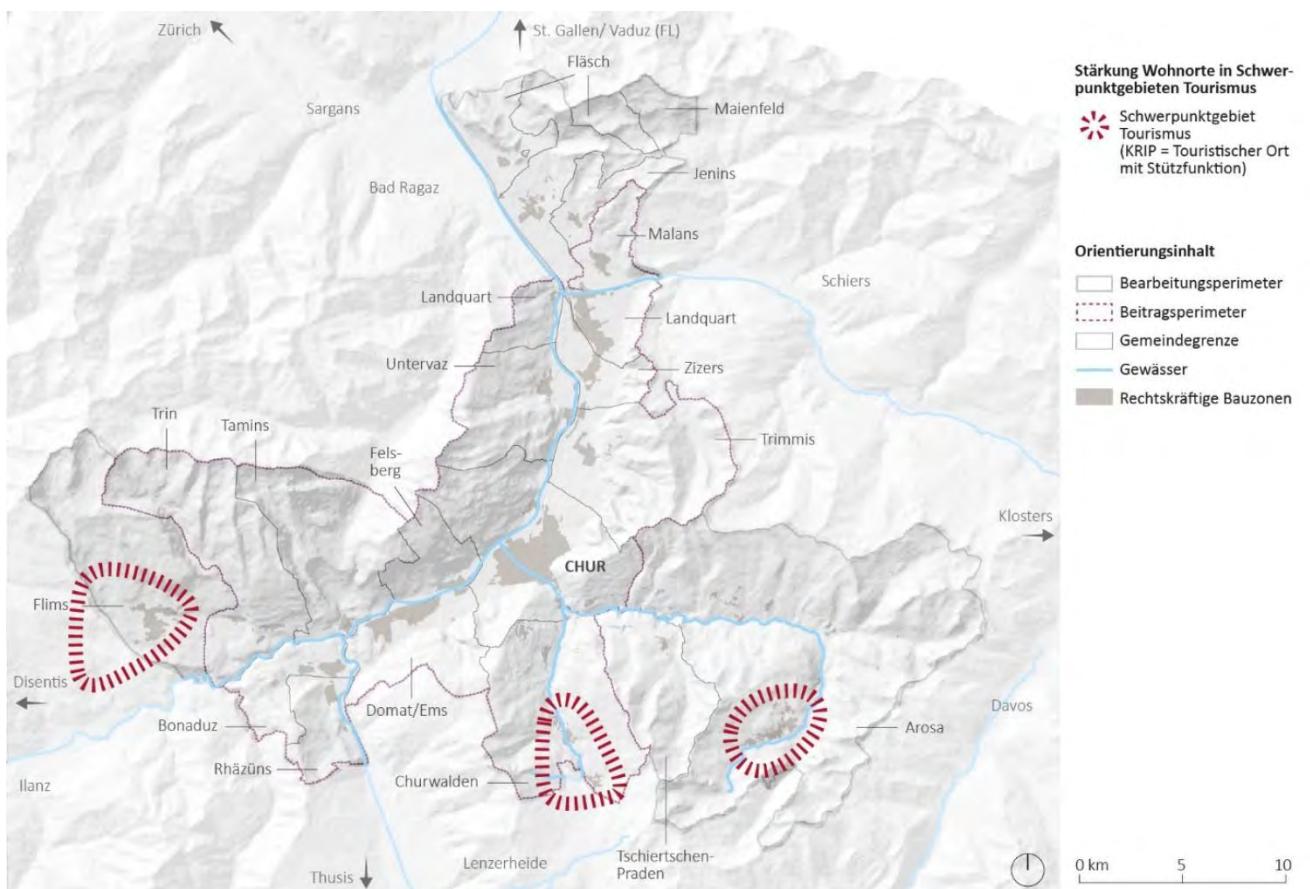
Siedlung

Federführung

Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims, Tschiertschen-Praden

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen Imboden und Plessur

Beschreibung

Ausgangslage

In den Gemeinden der Agglomeration Chur mit touristischem Schwerpunkt (Arosa, Churwalden, Flims sowie Tschiertschen-Praden mit direktem Bezug zu Arosa) ist die Nachfrage nach touristischen Zweitwohnungen weiterhin gross. Dies kann zu einem Mangel an bezahlbarem Wohnraum für die Einheimischen führen und unterwünschte Entwicklungen in den Ortszentren (Stichwort Umnutzung altrechtlicher Erstwohnungen) zur Folge haben.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Im kantonalen Richtplan sind die Schwerpunktgebiete Tourismus als «Touristische Orte mit Stützfunktion» bezeichnet. Als Zielsetzung soll das Angebot an preisgünstigen Erstwohnungen im touristischen Raum bei Handlungsbedarf vergrössert werden, und zwar mittels entsprechender Förderungsmassnahmen respektive Einschränkung der Umnutzung altrechtlicher Wohnungen (Federführung Gemeinden). Abhängig vom Raumtyp sind Flims und Churwalden verpflichtet, Massnahmen für die Sicherung von preisgünstigem Wohnraum zu treffen.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Um in den Gemeinden mit Schwerpunkt Tourismus eine Stärkung als Wohnort zu erreichen, werden folgende planerischen Möglichkeiten geprüft gemäss kommunalen räumlichen Leitbildern (KRL) und je nach Bedarf umgesetzt:

1. Entwicklungsgebiete / Verdichtungsgebiete für Erstwohnungen festsetzen
2. Arbeitsplatzstandorte für lokales Gewerbe planerisch sichern
3. Plätze ortsbaulich optimieren

4. Hauptachsen gestalterisch aufwerten
5. Durchwegung zu Fuss, mit Velo optimieren

Folgende Massnahmen sind in den Gemeinden bereits umgesetzt respektive in Planung:

	Arosa	Churwalden	Flims	Tschiertschen-Praden
1. Erstwohnungen	Verdichtungspotenziale vordere, hintere Bahnhofstr.	Diverse Verdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet gemäss kRL	Post Flims und Gebiet Stenna	Diverse Verdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet gemäss kRL
2. Arbeitsplatzstandorte	-	Arbeitsgebiet Parzutt Churwalden	Gebiet Stenna	Bestehende Gewerbezone, Hotelzone Panzlis, Resortzone Haldal
3. Platzgestaltung	Bahnhofplatz, umgesetzt 2020/21	GV4.8-7 BGK Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan, Churwalden	Alte Dorfplatz Ehemaliger Schulhausplatz	Weiterentwicklung der Kerngebiete
4. Hauptachsen	umgesetzt 2020/21	vgl. Massnahme GV4.8-7	vgl. Massnahme GV4.8-8 BGK Via Nova, Flims	Aufwertung Strassenraum und Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum gemäss kRL
5. Durchwegung	-	FVV4.1-9 Veloweg Passugg-Chur, Churwalden GV4.8-7 (vgl. Punkt 3)	Vgl. Massnahme GV4.8-8	Aufwertung Strassenraum und Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum gemäss kRL

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die kompakten Ortschaften in den Schwerpunktgebieten Tourismus Arosa, Flims und Parpan (Churwalden) – Lenzerheide sind Anziehungspunkte weit über die Agglomeration Chur hinaus und haben ihren jeweiligen Charakter bewahrt. Die Siedlungsgebiete mit ihren Freiräumen sind für Einheimische und Touristen gleichermaßen attraktiv gestaltet. Der Strassenraum der Hauptachsen ist aufgewertet und für den Langsamverkehr sicher gestaltet. Mit einer optimierten Durchwegung ist die Fortbewegung in den und um die Tourismusschwerpunkte für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Mit ihren Freizeit- und Versorgungsangeboten sind sie auch als Wohnort attraktiv und weisen eine Stützfunktion für die umliegenden dörflichen Strukturen auf. Das Angebot an preisgünstigen Erstwohnungen ist durch planerische Massnahmen gesichert.

Teilstrategie

S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Bestehende Wohngebäude sollen als Erstwohnungen genutzt werden.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

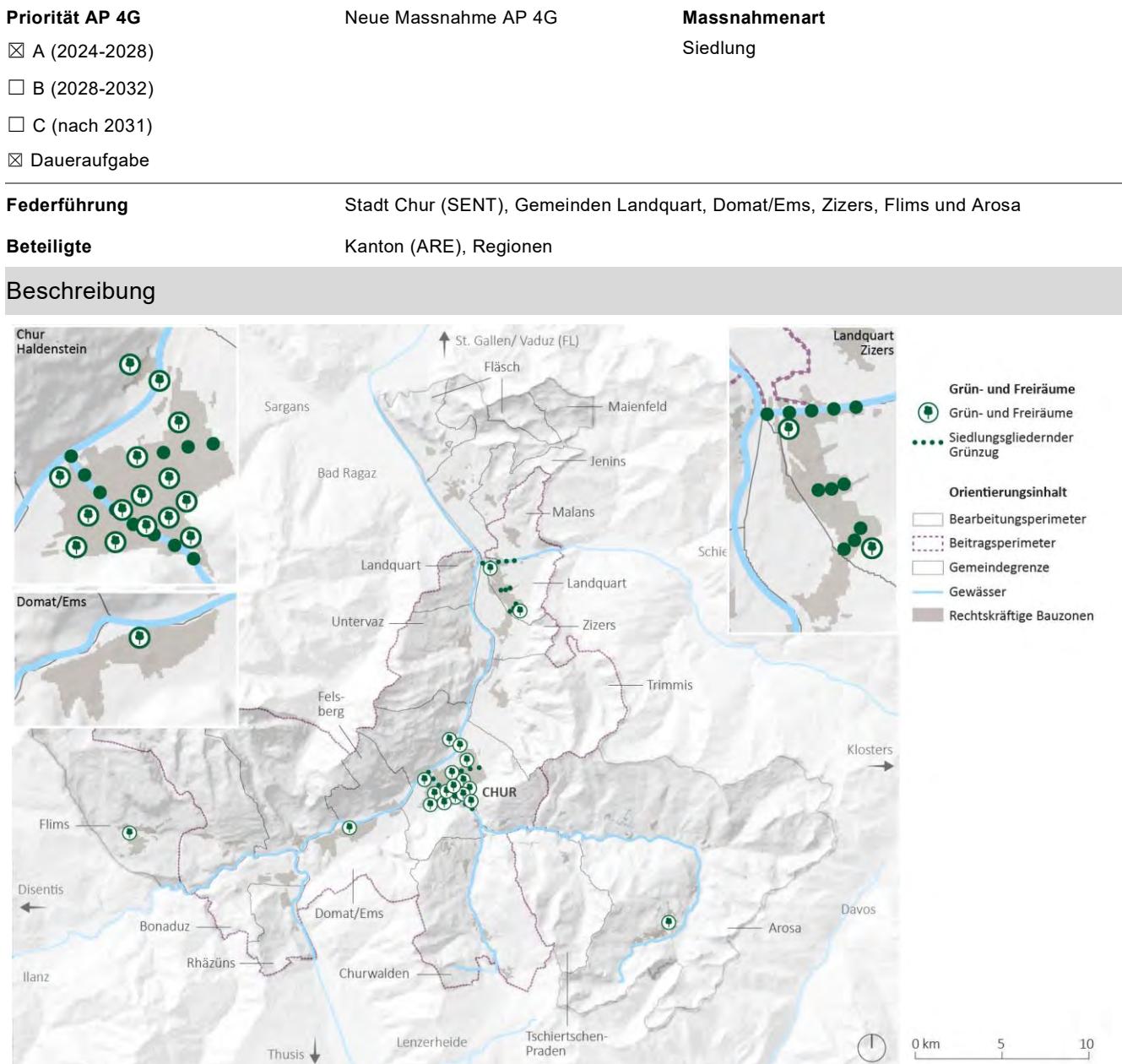
Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Ortsplanungsrevisionen: Festsetzung Entwicklungsgebiete/Verdichtungsgebiete Erstwohnungen sowie Arbeitsplatzgebiete	Gemeinden	bis 2025

Beitrag Trägerschaft Kanton: Er berät die Gemeinden, prüft und genehmigt die Ortsplanungen.

S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet



Ausgangslage

Qualitativ hochwertige Grünräume sind wichtige Elemente von hochwertigen Siedlungen für Mensch und Natur (Biodiversität etc.). Aufgrund der Klimaveränderung werden diese Räume immer wichtiger. Mit Grünräumen im Siedlungsgebiet werden im Agglomerationsprogramm Chur die öffentlich zugänglichen Park- und Grünanlagen adressiert. Diese sind insbesondere in den urbanen Räumen (Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers und Doamt/Ems) mit grossflächigen Siedlungsgebieten von Bedeutung, unter anderem auch im Zusammenhang mit den geplanten Siedlungsentwicklungen (vgl. Massnahme S4.2 Innenentwicklung und S4.4, S4.5, S4.6 Entwicklungsschwerpunkte). In den suburbanen und ländlichen Räumen der Agglomerationen Chur mit kleiner ausgeprägten Siedlungsgebieten übernehmen die attraktiv und naturnah gestalteten Siedlungsräder (vgl. Massnahme L4.3), gut erreichbare Landschaftsräume sowie öffentlich zugängliche private Anlagen dieselben Funktionen. Nicht alle heute bestehenden Grünräume sind rechtlich gesichert. Sie könnten in Zukunft durch Überbauung oder Nutzungsänderung verloren gehen. Zudem sind zusätzliche, öffentlich zugängliche Grünräume zu definieren.

Die siedlungsgliedernden Grünzüge bilden die Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets zur Landschaft und dienen auch der Naherholung. Mehrheitlich verlaufen diese entlang den siedlungsquerenden Flüssen und Bächen. Die Qualität und Bedeutung der Grünzüge soll gestärkt werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu Vorgaben: Der Übergang von der Siedlung zum Umland ist bewusst zu gestalten und entsprechende Vorgaben sind in der Nutzungsplanung umzusetzen (Kapitel 5.1.3).

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt:

Die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart, Zizers und Domat/Ems im urbanen Raum verfolgen folgende Ziele, vorzugsweise mit der Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts:

- Es wird ein Netz von siedlungsklimatisch angenehmen, naturnah gestalteten und öffentlich zugänglichen Grünräumen angestrebt. Sie werden weiterentwickelt, indem ihre Gestaltung und Ausstattung eine hohe Aufenthaltsqualität schaffen und die Flächen als wichtige Trittsteine für die Natur ausgebildet sind.
- Die siedlungsgliedernden Grünzüge werden so gestaltet, dass sie Raum für die Naherholung bieten aber auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Sie werden bezüglich ihrer Nutzung gezielt entwickelt und vernetzt.
- Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Grünräume und der Grünzüge wird über den Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes erreicht (vgl. Massnahmen 4.1-X).

Die Gemeinden Flims und Arosa prüfen eine Optimierung ihrer Grünräume u.a. im Rahmen der Massnahme S4.9, Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts in den genannten Gemeinden ermöglicht attraktiv gestaltete Freiräume im Siedlungsgebiet. Diese sind für den LV erschlossen und tragen zu einer hohen Siedlungs- und Lebensqualität bei. Sie fungieren sowohl als Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten aber auch als Naherholungsgebiet für die nahe Bevölkerung. Sie dienen als Trittsteine für die Natur und haben einen positiven Einfluss auf das Siedlungsklima.

Teilstrategie

S5: Siedlungen qualitativ und hochwertig weiterentwickeln, L1: Naherholungsgebiete weiterentwickeln, L3: Vernetzung fördern, L4: Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Ökologie

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird in und um Freiräume im Siedlungsgebiet verbessert
- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Schaffung und Aufwertung von Freiräumen zur Verbesserung der Siedlungsqualität und des Siedlungsklimas sowie als Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Aufwertung von Natur- und Grünräumen im Siedlungsgebiet

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Erarbeitung Freiraumkonzept	Stadt Chur	bis 2021
	Nutzungsplanung: rechtliche Sicherung von bestehenden, noch nicht gesicherten Grün- und Freiräumen; neue, öffentlich nutzbare Grün- und Freiräume vorsehen	Gemeinden	bis 2025
	Öffentliche/private Sondernutzungspläne: öffentlich nutzbare Grün- und Freiräume vorsehen	Gemeinden	laufend

Beitrag Trägerschaft	— Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen
	— Kanton: Berücksichtigung bei Genehmigungsprozess NP und SNP

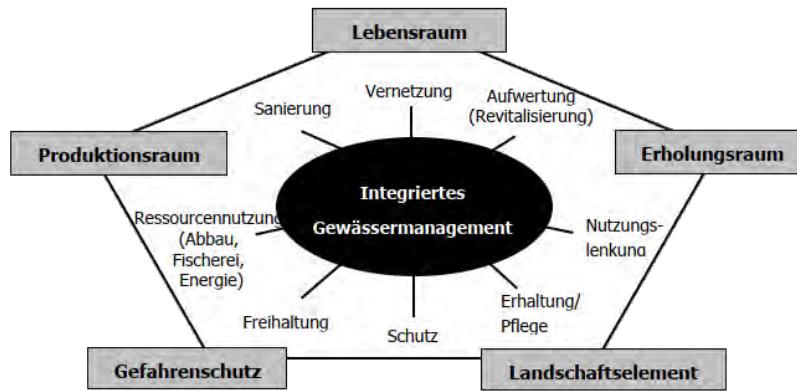
4. Massnahmen Landschaft

L4.1 Erlebbare Flussraum

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Landschaft
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Federführung	Gemeinden	
Beteiligte	Kanton (ANU), Regionen	
Beschreibung		
		<p>Erlebbarer Flussraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Erlebbarer Flussraum Lebensraum Siedlungsnahe Erholungsgebiete (tägliche Nutzung / Nutzung am Wochenende) <p>Orientierungsinhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> Bearbeitungsperimeter Beitragsperimeter Gemeindegrenze Gewässer Rechtskräftige Bauzonen

Ausgangslage

Die Agglomeration Chur ist von zahlreicher grösseren Fliessgewässern geprägt: neben dem für das Haupttal namensgebenden Rhein sind dies die Landquart, die Plessur und die Rabiusa (vgl. Karte). Die Fliessgewässer sind sowohl landschaftsprägendes Element wie auch wichtige Grundlagen für Leben und Wirtschaft. Ihre Nutzung ist sehr vielfältig und erfordert ein integriertes Gewässermanagement (vgl. Abbildung). Aufgrund der zunehmenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in der Agglomeration Chur nimmt die Nachfrage nach Naherholung entlang der Flüsse zu und damit auch die Konflikte zwischen Schutz und Nutzung. Das Zukunftsbild der Agglomeration Chur sieht vor, dass der Flussraum an gezielten Stellen besser erlebbar werden soll, unter Berücksichtigung der vorhandenen Schutzinteressen. In der Ruinaulta sind bereits positive Erfahrungen mit Massnahmen zur Beucherlenkung und dem Einsatz von Rangern gemacht worden.



Quelle: Kantonaler Richtplan Graubünden, Stand 2019

Der kantonale Richtplan enthält zu den Fließgewässern bezüglich Erholungsnutzung folgende Vorgaben: Gemäss den Leitüberlegungen unter dem Kapitel «Oberflächengewässer und Fischerei» ist dem Bedürfnis nach Erholung an Gewässern insbesondere in urbanen, suburbanen sowie touristischen Räumen gebührend Rechnung zu tragen. An Fließgewässern und stehenden Gewässern, welche unter starkem Erholungsdruck stehen, werden wertvolle und empfindliche Bereiche durch Informations- und Lenkungsmassnahmen geschont. Bei den Verantwortungsbereichen wird diese Thematik allerdings nicht mehr explizit adressiert.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Gemeinden mit Konflikten zwischen Schutz und Nutzung an Fließgewässern erarbeiten ein Landschaftsnutzungskonzept mit inhaltlicher und finanzieller Unterstützung des Kantons (ANU). Der Fokus liegt dabei auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden (Schutz-)Vorgaben. Grundsätzlich ist zu definieren:

- Was wird unter einem erlebbaren Flussraum verstanden?
- Wo soll der Fluss erlebbar sein? Wie soll diese Erlebbarkeit ausgestaltet sein?
- Wo stehen die Schutzinteressen im Vordergrund?
- Welche Massnahmen müssen für das Miteinander umgesetzt werden?

Als mögliche Massnahme kann eine Besucherlenkung geprüft werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch mögliche Fuss- und Velowegbeziehungen in Bezug auf Linienführung und Ausgestaltung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Fließgewässer haben für die Agglomeration Chur eine hohe Bedeutung als Natur- und Erholungsraum. Insbesondere für die ökologische Vernetzung und die Artenvielfalt sind sie wichtig. Allgemein werden die Schutzinteressen in den Landschaftsnutzungskonzepten eruiert und, wo nötig, in den Vordergrund gestellt und berücksichtigt. Die attraktiven Erholungsräume sind für den LV erschlossen.

Teilstrategie

L1: Naherholungsgebiete weiterentwickeln, L3: Vernetzung fördern, L4: Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren

Handlungsbedarf

L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird um die Erholungsräume entlang Fließgewässern verbessert
- WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Miteinander von Menschen und Natur entlang Fließgewässern wird überprüft und die Schutz- auf die Erholungsinteressen aufeinander abgestimmt

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Abstimmung mit Teilmassnahmen der Alltagsveloverkehrsroute FVV4.3

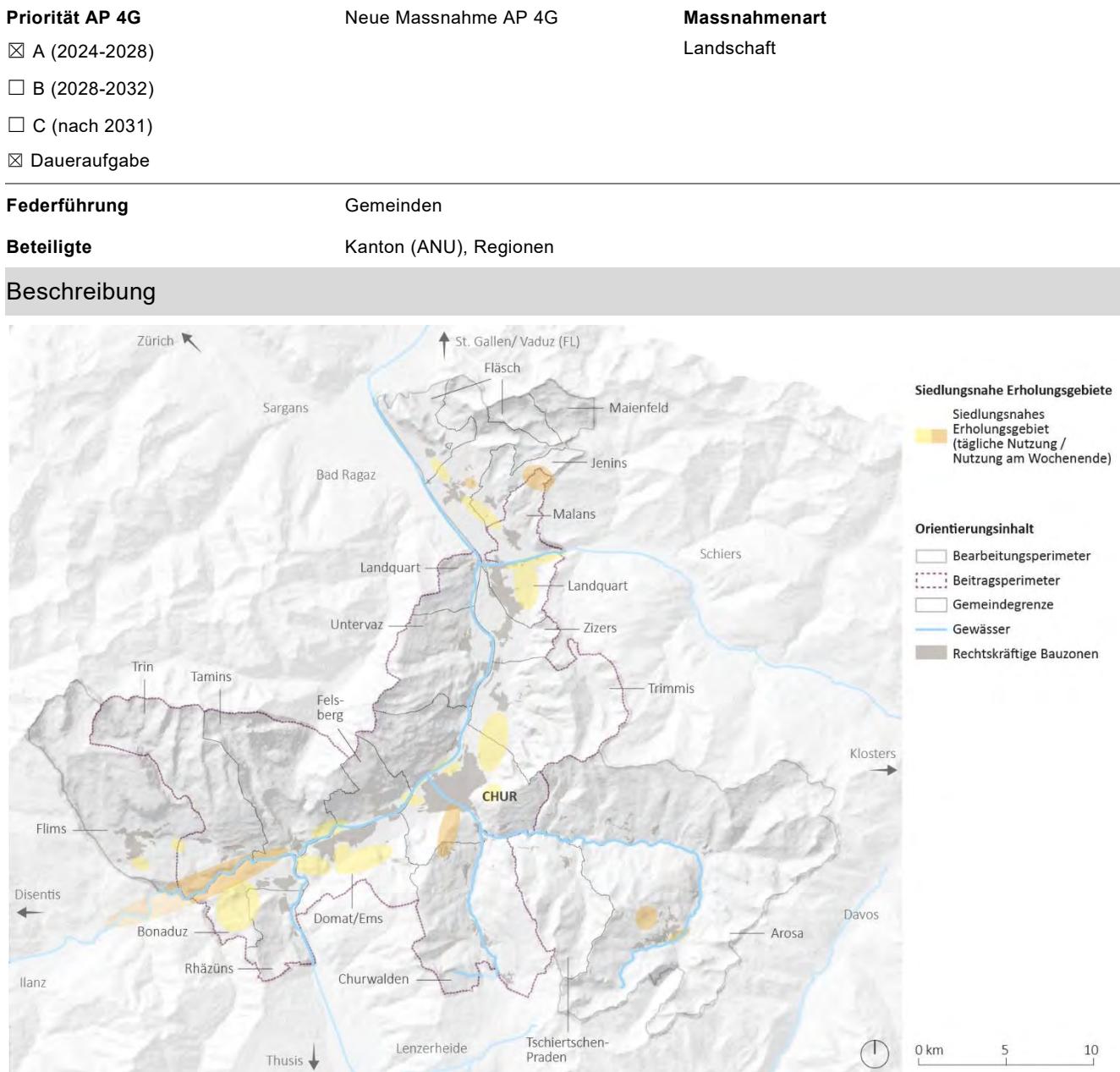
Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gemäss der Naturschutz- und Jagdgesetzgebung sind Wildtiere (Säuger und Vögel) ausreichend vor Störung zu schützen (Art. 7 Abs. 4 JSG). Laut der kantonale Jagdgesetzgebung liegt die Verantwortung für den Schutz der Wildlebensräume neben dem Kanton auch explizit bei den Gemeinden (Art. 22 KJG). Das Konfliktpotenzial zwischen Naherholung und Wildschutz vor Störung ist somit nicht ausschliesslich auf bestehende Schutzgebiete beschränkt. Zur Lösung entsprechender Konflikte haben die Gemeinden die Möglichkeit, Zutrittsrechte basierend auf Art. 27 KJG temporär einzuschränken.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Erarbeitung eines Konzepts	Gemeinden	ab 2022
	Umsetzung Massnahmen aus Konzept	Gemeinden	ab 2024
Beitrag Trägerschaft	Kanton (ANU): Inhaltliche und finanzielle Unterstützung bei Konzepterarbeitung Regionen: übergeordnete Abstimmung Konzept / Massnahmen wo notwendig Gemeinden: Erarbeitung Konzept und Umsetzung Massnahmen		

L4.2 Siedlungsnahe Erholungsgebiete



Ausgangslage

In der touristisch geprägten Agglomeration Chur werden die verschiedenen Landschaftskammern von Touristen und Einheimischen mit diversen Freizeitaktivitäten gerne genutzt, dabei kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Schutz und Nutzung. Um den Schutz der Wildtiere vor Störungen durch Freizeitaktivitäten und Tourismus zu gewährleisten, können die Gemeinden Wildruhezonen ausscheiden. Diese sind aber nur temporär und mehrheitlich im Winter wirksam. Gerade auch in den ganzjährig genutzten siedlungsnahen Erholungsgebieten sind daher zum Teil weitere Massnahmen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten nötig.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Die Bezeichnung der Wildruhezonen erfolgt unter Mitwirkung der betroffenen Interessengruppen. Die Gemeinden überprüfen dabei unterstützt von der Wildhut die Bestimmungen (Schonzeit, Ziele) und räumlichen Festlegungen zu Wildruhezonen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und nehmen bei Bedarf Anpassungen vor.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Gemeinden mit Konfliktpotenzialen zwischen Schutz und Nutzung in den siedlungsnahen Erholungsgebieten erarbeiten ein Landschaftsnutzungskonzept mit inhaltlicher und finanzieller Unterstützung des Kantons. Der Fokus liegt dabei auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden (Schutz-)Vorgaben. Grundsätzlich ist zu definieren:

- Wo soll das Naherholungsgebiet erlebbar sein? Wie soll diese Erlebbarkeit ausgestaltet sein?
- Wo stehen die Schutzinteressen im Vordergrund?
- Welche Massnahmen müssen für das Miteinander umgesetzt werden?

Als mögliche Massnahme kann eine Besucherlenkung geprüft werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch mögliche Fuss- und Velowegbeziehungen in Bezug auf Linienführung und Ausgestaltung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die siedlungsnahen Erholungsgebiete befinden sich im näheren Umfeld der Siedlungsgebiete. Sie dienen der Erholung der Agglomerationsbevölkerung sowie teilweise den Touristen und ermöglichen ein Natur- und Landschaftserlebnis direkt vor der Haustür. Über ausgebauten Fuss- und Velowegen sind die Erholungsgebiete direkt aus den Siedlungen erreichbar. Die Konfliktpotenziale sind erkannt und entsprechende Massnahmen für das Miteinander von Menschen und Natur werden umgesetzt.

Teilstrategie

L1: Naherholungsgebiete weiterentwickeln, L4: Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren

Handlungsbedarf

L – Erholung und Schutzinteressen

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird um die siedlungsnahen Erholungsgebiete verbessert
- WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Miteinander von Menschen und Natur in siedlungsnahen Erholungsgebieten wird überprüft und die Schutz- auf die Erholungsinteressen aufeinander abgestimmt

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gemäss der Jagdgesetzgebung sind Wildtiere (Säuger und Vögel) ausreichend vor Störung zu schützen (Art. 7 Abs. 4 JSG). Laut der kantonale Jagdgesetzgebung liegt die Verantwortung für den Schutz der Wildlebensräume neben dem Kanton auch explizit bei den Gemeinden (Art. 22 KJG). Das Konfliktpotenzial zwischen Naherholung und Wildschutz vor Störung ist somit nicht ausschliesslich auf bestehende Schutzgebiete beschränkt. Zur Lösung entsprechender Konflikte haben die Gemeinden die Möglichkeit, Zutrittsrechte basierend auf Art. 27 KJG temporär einzuschränken.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Erarbeitung eines Konzepts	Gemeinden	ab 2022
	Umsetzung Massnahmen aus Konzept	Gemeinden	ab 2024

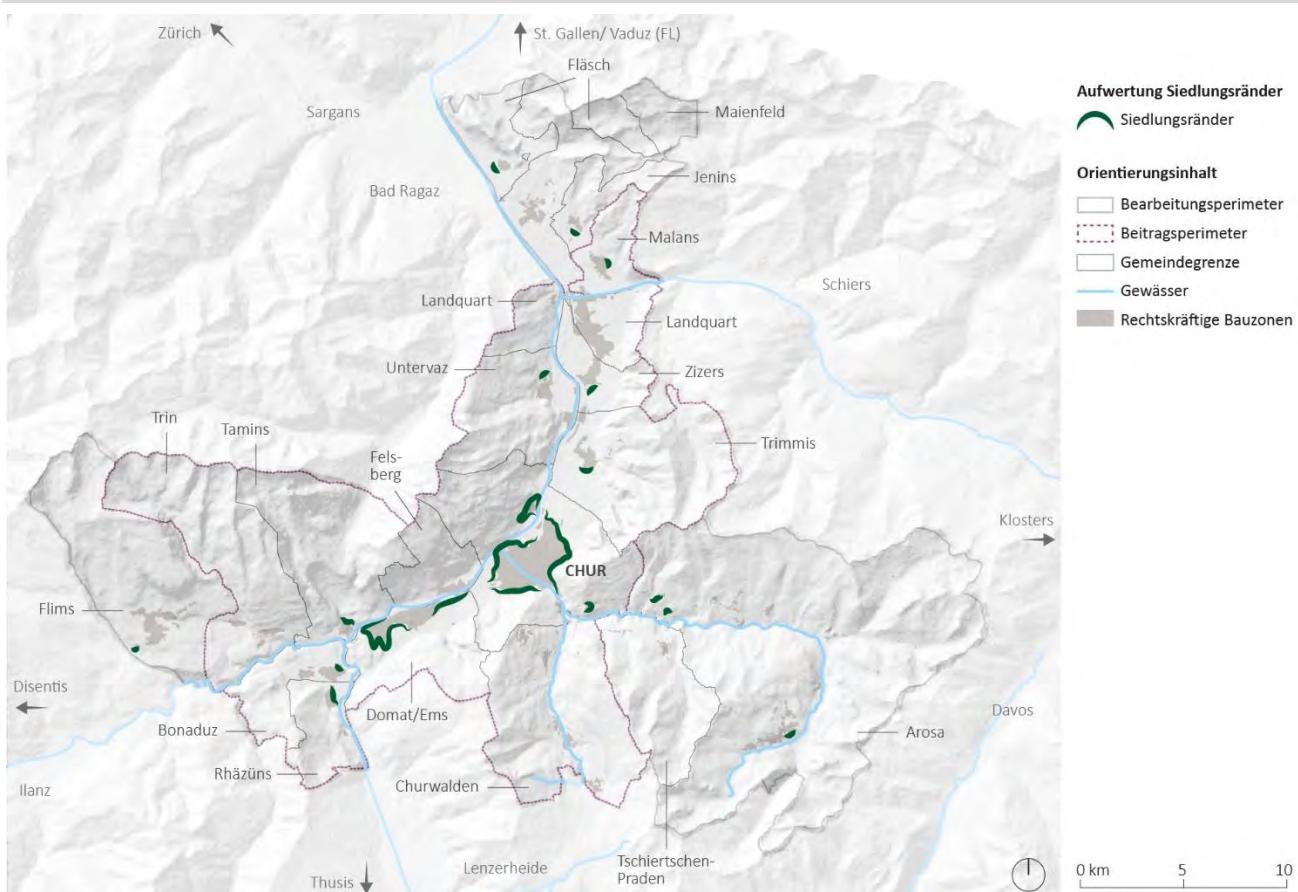
Beitrag Trägerschaft	Kanton (ANU): Inhaltliche und finanzielle Unterstützung bei Konzepterarbeitung Regionen: übergeordnete Abstimmung Konzept / Massnahmen wo notwendig Gemeinden: Erarbeitung Konzept und Umsetzung Massnahmen
----------------------	---

L4.3 Gestaltung Siedlungsränder

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Landschaft
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		

Federführung	Gemeinden
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung



Ausgangslage

Siedlungsräder definieren zu einem grossen Teil das äussere Erscheinungsbild einer Gemeinde (Repräsentativität). Sie sind die Übergangsbereiche zwischen Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und umfassen beide Seiten (Siedlung und Landschaft) der Bauzonengrenze bzw. des Bebauungsrandes. Sie sind vielseitig ausgestaltet und genutzt, z.B. als Wald, Gewässer, Landwirtschaft, Freizeit und Erholung auf der Landschaftsseite, Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser/Wohnblocks, Gewerbe, Industrie auf der Siedlungsgebietsseite. Sie können stabil sein (z.B. durch naturräumliche Begebenheiten, Infrastruktur, Baubegrenzungslinien) oder dynamisch (z.B. Siedlungserweiterungsgebiet, nicht überbaute Bauparzellen). Mit einer Aufwertung der Siedlungsräder wird in Verbindung mit einer qualitativ und quantitativ koordinierten Siedlungsentwicklung das weitere Ausfransen der Siedlungsräder verhindert und die Adressbildung einer Gemeinde gefördert.

Der kantonalen Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Im Kapitel legt der KRIP fest, dass der Übergang von der Siedlung zum Umland bewusst zu gestalten ist und entsprechende Vorgaben in der Nutzungsplanung umzusetzen sind.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm ergänzt den kantonalen Richtplan wie folgt: Die Gemeinden der Agglomeration Chur verfügen über kompakte, ablesbare und funktionell zusammenhängenden Siedlungsräder. Das Siedlungsgebiet fügt sich insbesondere am Siedlungsrand gut ins Landschaftsbild ein. Ein bewusst gestalteter Raum auf beiden Seiten der Bauzonengrenze (Siedlungsumgebung und Landschaft) schafft einen als angenehm empfundenen Übergang in die Landschaft. Ausgewiesene öffentlich nutzbare Bereiche dienen der Naherholung. Der Übergang in die Landschaft kann beispielsweise durch Aufwertungen mit lokaltypischen Landschaftselementen wie Hochstammobstbäume, Rebkulturen, Hecken, Einzelbäumen, Baumreihen usw. erreicht werden.

Auf Stufe der Agglomeration wurden Siedlungsränder ausgeschieden, die aufzeigen, wo die Siedlung direkt an Naturschutzgebiete und Kulturlandschaften grenzt. Die so ausgewiesenen Siedlungsränder dienen als Hinweis auf Gebiete, bei welchen ein besonderes Augenmerk gelegt werden muss. Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen wird durch die Gemeinden der Aufwertungsbedarf überprüft und sofern sinnvoll um weitere Gebiete ergänzt, die aus kommunaler Sicht zu berücksichtigen sind. Mit der Massnahme sind folgende spezifischen Ziele zu berücksichtigen:

- Raumplanerisch klare Definition der Siedlungsränder, insbesondere an landschaftlich prägnanten Lagen
- Die Siedlungsräder sind gut durchlässig und weisen attraktive, öffentlich zugängliche Grünflächen auf
- Die Siedlungsräder sind gut in die Landschaft eingepasst
- Für Flora und Fauna bestehen durchlässige Übergangsbereiche zwischen Siedlung und Landschaft mit ökologisch wertvollen Flächen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die ökologische Vernetzung an den Siedlungsrändern wird durch wertvolle ökologische Flächen gestärkt. Außerdem tragen die aufgewerteten Siedlungsräder durch eine gute Einpassung in die Landschaft und öffentlich zugängliche Grünflächen zur Attraktivität der Naherholung bei.

Teilstrategie

S5: Siedlungen qualitativ weiterentwickeln, L2: Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten, L3: Vernetzung fördern

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung der öffentlichen Frei- und Grünräume an den Siedlungsrändern.
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
Richtplänen	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

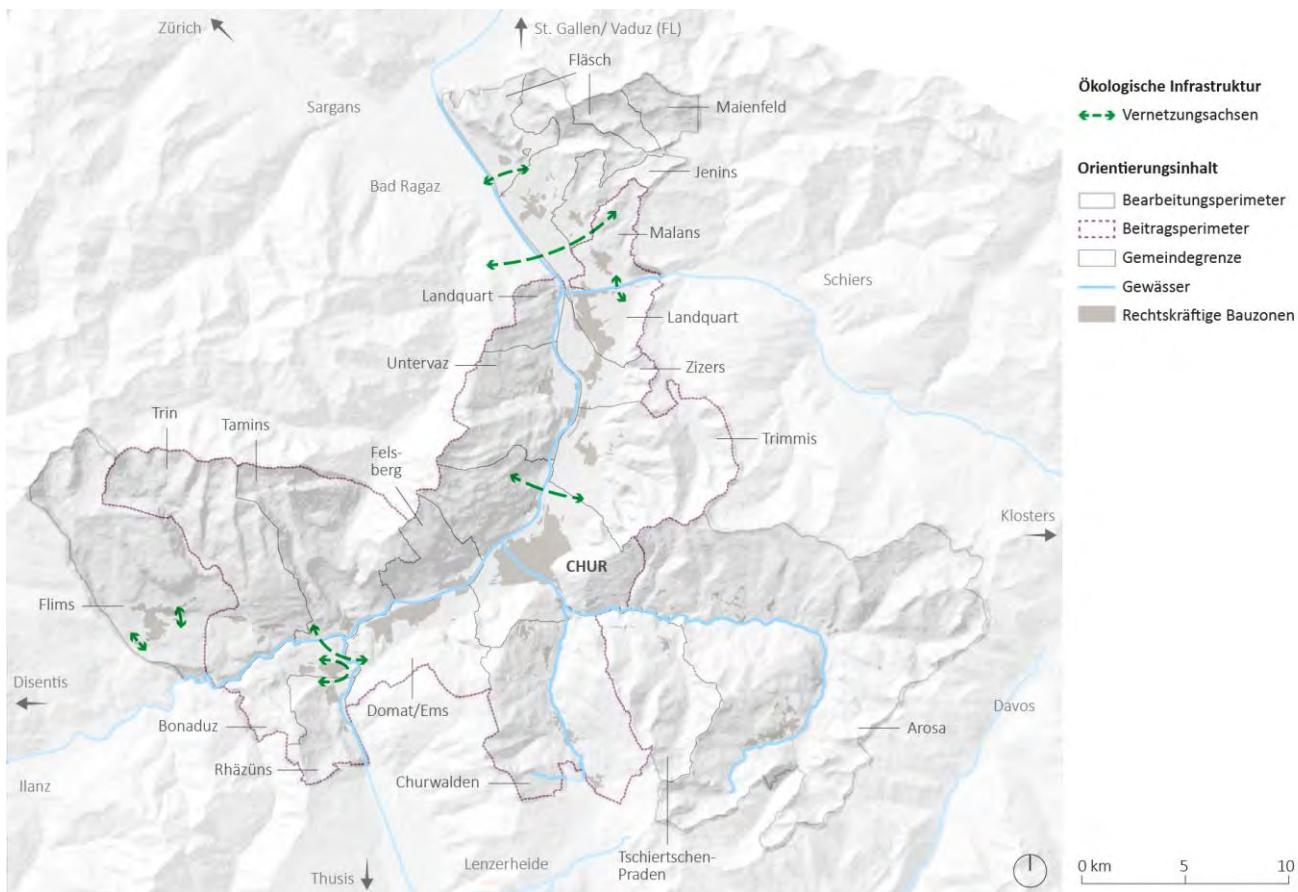
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Ortsplanungsrevisionen: Berücksichtigung der Thematik	Gemeinden	Bis 2025
Beitrag Trägerschaft	Kanton (AJF): Inhaltliche Unterstützung bei Konzepterarbeitung Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen		

L4.4 Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Landschaft
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		

Federführung	Kanton (ANU)
Beteiligte	Kanton (AJF), Pilotgemeinden

Beschreibung



Ausgangslage

Ökologische Infrastrukturen haben eine grosse Bedeutung für die Biodiversität in der Schweiz. Auch deshalb soll die Schweiz gemäss der Biodiversitätsstrategie des Bundes bis 2040 sowohl im ländlichen wie auch in städtischen Raum über eine funktionsfähige ökologische Infrastruktur verfügen.

Im Kanton Graubünden wurde im Rahmen des Aktionsplans zur Strategie Biodiversität ein Pilotprojekt «Ökologische Infrastruktur in Pärken» durchgeführt. Darin wurden Erfahrungen zur Rolle und zum Mehrwert der Pärke bei der Förderung der ökologischen Infrastruktur gesammelt. Dazu wurde der georeferenzierte Ist-Zustand abgebildet und relevante Elemente nach den Themenbereichen Wald, Offenland und Gewässer analysiert. Einzelne Fragestellungen wurden in Fokusthemen vertieft und für die drei Hauptlebensräume «Offenland», «Wald» und «Gewässer» wurden der Handlungsbedarf und mögliche Aufwertungsmassnahmen aufgezeigt.

Im kantonalen Richtplan ist der Begriff der ökologischen Infrastruktur nicht explizit erwähnt. Schutzgebiete (bspw. Biotope, Wildschutzgebiete etc.) sind im Richtplan als Objekte ausgewiesen, diesbezüglich ist keine Erweiterung vorgesehen. Die Thematik der Vernetzung, insbesondere im Siedlungsgebiet bzw. siedlungsnahen Gebieten ist im Richtplan hingegen nur in den Leitüberlegungen festgehalten (Kap. 3.1) aber nicht räumlich konkret umgesetzt. Neben der Lebensraumvernetzung in Naturschutzgebieten, an weiteren Orten der offenen Landschaft und im Wald nehmen vor allem die Wildtierkorridore, oftmals angrenzend an anthropogene Strukturen, einen prominenten Platz im Richtplan ein. Diese inventarisierten Bewegungssachsen für grosse (Wild-)Tiere begegnen der Vernetzung in einem grossen Massstab. Es gibt jedoch abseits aktueller Achsen noch zahlreiche sehr wertvolle Landschaftsstrukturen, die für die Vernetzung von Lebensräumen von grosser Bedeutung sind und nicht im kantonalen Richtplan abgebildet

sind. Zudem muss auch für kleineres Getier die Durchlässigkeit erhöht werden, wozu eine gesamtheitliche Betrachtung der Lebensräume notwendig ist.

In der Agglomeration Chur unterbrechen diverse infrastrukturelle Achsen (Strasse, Bahn etc.) die Vernetzungsachsen von Gross- und Kleintier. Die Talebene ist gebietsweise stark ausgeräumt, es fehlt an qualitativ hochwertigen Vernetzungsstrukturen.

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm ergänzt den kantonalen Richtplan wie folgt: Mit einer gesamtheitlichen Betrachtung im Agglomerationsgebiet sollen insbesondere Vernetzungsstrukturen abseits der bestehenden Wildtierkorridore betrachtet werden. Dabei stehen mögliche Leitstrukturen und Vernetzungsgebiete im Siedlungsgebiet sowie die Wildtierkorridore ergänzende, kleinere Vernetzungsachsen in der Landschaft für die Durchlässigkeit für kleineres Getier im Vordergrund:

- Mögliche Vernetzungselemente: kleinräumige, ökologisch wertvolle Elemente und Kleinstrukturen wie Naturgärten, begrünte Flachdächer, Böschungen, Trockenmauern, nicht befestigte Wege etc.
- Mögliche Vernetzungsgebiete: ökologisch aufgewertete Grünflächen im Siedlungsraum, Biodiversitätsförderflächen der Landwirtschaft, Totholzinseln im Wald oder künstlichen Verbindungselementen wie Wildtierbrücken, Wildtierunterführungen, Amphibien- und Kleintierdurchlässen.

Dazu unterstützt und berät der Kanton (ANU) interessierte Gemeinden auch finanziell bei der Förderung von ökologischen Infrastrukturen auf dem Gemeindegebiet. Im Grundsatz soll die Vorgehensweise an die Methodik des Pilotprojekts «Ökologische Infrastruktur in Pärken» angelehnt werden:

- Interdisziplinär koordinierte Defizitanalyse, georeferenzierter Ist-Zustand der ökologischen Infrastruktur, Klärung Handlungsbedarf
- Definition von geeigneten Massnahmen inkl. Priorisierung
- Realisierung der Massnahmen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die ökologische Vernetzung in der gesamten Agglomeration, insbesondere auch im Siedlungsgebiet, wird durch wertvolle ökologische Flächen und Elemente gestärkt und damit auch die Siedlungsqualität erhöht. Die Durchlässigkeit wird gesamtheitlich und für kleineres Getier erhöht. Außerdem tragen die aufgewerteten Vernetzungsstrukturen durch ihre Präsenz in der Agglomeration und eine gute Einpassung in die Landschaft zur Attraktivität der Frei- und (Nah-)Erholungsräume bei.

Teilstrategie

S5: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln, L2: Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten, L3: Vernetzung fördern

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Ökologische Aufwertung der öffentlichen Frei- und Grünräume in der gesamten Agglomeration.
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Ökologische Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Erarbeitung eines Umsetzungs- und Förderungsprogrammes	ANU	2022
	Kommunikation an Gemeinden, Ermittlung von 1-2 Pilotgemeinden	ANU/Gemeinden	2023

Umsetzung in Pilotgemeinden mit Beratung und finanzieller Unterstützung Kanton (ANU) ANU/Gemeinden 2024/25

Kommunikation der Erfahrungen aus den Pilotgemeinden und evtl. Übertragung auf weitere Gemeinden ANU/Gemeinden 2026ff

Beitrag Trägerschaft

Kanton (ANU) berät und unterstützt interessierte Gemeinden. Interessierte Gemeinden erarbeiten Massnahmen und setzen diese um.

Kanton (AJF): Inhaltliche Unterstützung bei Konzepterarbeitung

5. Übergeordnete Massnahmen ÖV

üMÖV4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil

Umsetzungshorizont	Referenznummer	Massnahmenart
2024 – 2028; gemäss nationalen Planungen	STEP-AS 2035, B15 und STEP-AS 2035, d13	Nationale Planungen Verkehr
Beschreibung		

Quelle Abbildung: Projektunterlagen RhB

Ausgangslage

Der Angebotsausbau im Personenverkehr (Halbstundentakt IC Zürich – Chur sowie Landquart – Davos/St. Moritz bzw. Scuol-Tarasp), das Wachstum im kombinierten Güterverkehr, das optimierte Unterhaltskonzept der RhB im Bereich Rollmaterial (Triebzüge statt Einzelwagen zur Steigerung der Produktivität) sowie der Substanzerhaltungsbedarf der Infrastrukturanlagen von RhB und SBB ergeben einen Erneuerungsbedarf am Bahnhofsknoten Landquart. Des Weiteren führt die Kreuzungssituation der RhB- und SBB-Gleise am Güterbahnhof Landquart zu gegenseitigen Abhängigkeiten.

Der Bahnhof Landquart ist zudem ein touristischer Umsteigebahnhof, so dass viele Personen mit Gepäck, Skis, Velos etc. unterwegs sind und mehr Platz als beispielsweise Arbeitsspendler benötigen. Kunden, welche von der SBB kommend auf das Gleis 8 der RhB umsteigen oder umgekehrt, müssen heute die Personenunterführung Nord («Hauptunterführung») benützen. Es bestehen somit keine schnellen Umsteigemöglichkeiten, welche für das Angebotskonzept und die Stabilität wichtig wären. Die heutige Unterführung ist zudem schmal, dunkel und somit nicht mehr kundenfreundlich.

Inhalt

Die Erneuerung des Bahnhofs Landquart bedingt eine umfassende, zwischen RhB und SBB abgestimmte Weiterentwicklung. Die dafür umzusetzenden Elemente im Bereich des Personenbahnhofes sind:

- ein neuer, gemeinsamer Perron RhB/SBB (Erhöhung Fahrplanstabilität und Kundenkomfort)
- verschiedene Anpassungen der (Güter-)Gleisanlagen (teilweise Entflechtung der Meterspur- und Normalspuranlagen)
- Verlängerung des Haupsperrons RhB auf 150 m, inkl. Neubau Brücke über die Landquart
- zweites Hauptgleis in Richtung Chur, inkl. Erneuerung Brücke über den Mühlbach
- Verlängerung des Mittelperrons RhB
- Neubau der Personenunterführung (PU) Nord zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Erneuerung Stellwerk mit gemeinsamem Bahntechnikgebäude RhB und SBB
- zwei Güterannahmegläse für die SBB mit unterschiedlichen Längen (für Systemzuglängen von 750 m und 400 m)

Aktuell wird das SBB-Gleis 1 beim alten Aufnahmegebäude nur durch den Güterverkehr genutzt und besitzt entsprechend keine hohen Haltekanten. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Landquart und dem gemeinsamen Perron zwischen SBB und RhB wird dieses Gleis zukünftig durch SBB-Personenzüge beansprucht. Somit verliert der Güterverkehr sein Annahmegläse. Deshalb werden in der Verlängerung von Gleis 1 auf Seite Chur des Bahnhof Landquart zwei neue Annahmegläse geschaffen, damit sich Güter- und Personenzüge nicht im Weg sind. Dieses Massnahmenelement ist im STEP-AS 2035 enthalten und entsprechend finanziert. Die weiteren, aufgeföhrten Massnahmenelemente werden über das Eisenbahngesetz finanziert und sind deshalb ebenfalls in diese übergeordnete Massnahme integriert.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Anpassungen ÖV-Netz

Der Umbau des Bahnhofes Landquart ist zentral für die Erfüllung des Angebotskonzeptes der RhB (Retica 30+) und des Angebotskonzeptes des Kantons (Transreno). Durch den Neubau des Bahnhofs können schnellere Umsteigebeziehungen zwischen SBB, RhB und Postauto geschaffen werden. Es werden kundenfreundlichere Anlagen zur Verfügung gestellt, welche eine direkte Umsteigebeziehung RhB-SBB ohne Nutzung der Personenunterföhrung ermöglichen. Die Erfüllung des Angebotskonzeptes der RhB, für welches der Umbau notwendig ist, verbessert die Verkehrsanbindungen in der gesamten Agglomeration. Zusätzlich besteht am Bahnhof Landquart ein Knoten zu den Postautos, welche auf dem Bahnhofplatz stationiert sind. Zudem ist geplant, mit einer neuen / optimierten Linienführung des Busses die Entwicklungsschwerpunkte Landquart Nord (ESP Arbeit) und Neugut (ESP Arbeit und ESP Wohnen / Dienstleistung) an den Bahnhof Landquart anzubinden:

- Buserschliessung Tardis, Landquart vgl. Massnahme ÖV4.10
- Buserschliessung ESP Neugut, Malans vgl. Massnahme ÖV4.11

Verbesserungen Bahnzugang

Gleichzeitig mit den bahntechnischen Ausbauten am Bahnhof Landquart wird dieser als multimodale Drehscheibe aufgewertet mit folgenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms:

- Multimodale Drehscheibe Landquart vgl. Massnahme ÖV4.1
- Anbindung an Alltagsveloverkehrsroute vgl. Massnahme FVV4.3-11

üMÖV4.2 Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil

Umsetzungshorizont	Referenznummer	Massnahmenart
2023 – 2025; gemäss nationalen Planungen	-	Nationale Planungen Verkehr
Beschreibung		

Quelle Abbildung: Vorprojekt Tiefbaudienste Stadt Chur

Ausgangslage

Die Haltestelle Chur West besteht heute aus einer Anlage mit zwei Aussenperrons. Die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) werden nicht erfüllt. Die Kurvenlage, in welcher sich die Haltestelle heute befindet, und die Anordnung des Dreischienengleises sowie das bestehende Anschlussgleis verhindern einen behindertengerechten Ausbau mit zwei Aussenperrons an der bestehenden Lage. Chur West ist zudem ein Entwicklungsschwerpunkt mit Potenzial (vgl. Massnahme S4.4-1). Die Busanbindungen zwischen Bahn sowie Postauto und Stadtbus sind heute suboptimal und müssen für diese Haltstelle mit guten Frequenzen sowie grossem Potential dringend verbessert werden.

Inhalt

Im Rahmen eines Bahnhofausbaus sind die Anforderungen gemäss BehiG zu erfüllen. Die Lösung muss zudem die Entwicklung im Bereich Chur City West mitberücksichtigen. Die Anforderungen aus dem BehiG können mit einer geringen Verschiebung des Bahnhofs um rund 200 m nach Westen erfüllt werden. Mit dieser neuen Lage werden weitere Quartiere der Stadt an den neuen Bahnhof angeschlossen. Vorteile aus der Verschiebung des Bahnhofs sind:

- Neuer, moderner und kundenfreundlicher Bahnhof inkl. Erfüllung der Anforderungen aus dem BehiG
- Optimale räumliche Einbindung in zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes
- Verkehrstechnisch kurze Anbindung an neue Entwicklungsgebiete (vgl. Tangentialbuslinie Stadt Chur, Massnahme ÖV4.7)
- Schnelle und komfortable Umsteigesituation Bus/Postauto-Zug direkt unterhalb des Bahnhofs (vgl. Multimodale Drehscheibe Chur West, Massnahme ÖV4.3)
- Fuss- & Veloweg zum Bahnhof, kurze und attraktive Verbindungen (vgl. Massnahme FVV4.5)
- Velostation und neue Räumlichkeiten unterhalb des Bahnhofs mit Entwicklungsmöglichkeiten (vgl. Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen, Massnahme FVV4.6-1)
- Neue normkonforme Raschärenstrasse mit Velostreifen (vgl. Multimodale Drehscheibe Chur West, Massnahme ÖV4.3)

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Anpassungen ÖV-Netz

Mit der Verschiebung des Bahnhofs wird die Anordnung der Bushaltestelle optimiert und das Liniennetz angepasst. Entsprechende Massnahmenverweise vgl. Inhaltsbeschrieb.

Verbesserungen Bahnzugang

Mit der Verschiebung stadtauswärts wird eine neue Verkehrsdrehscheibe mit optimierten Anbindungen geschaffen. Der Umbau wird eng zwischen den Bedürfnissen von Kanton, Stadt und Bahn abgestimmt. Es werden ideale Verbindungen für den Zweiradverkehr mit einer neuen Velostation zur Verfügung gestellt. Insbesondere für Pendler wird mit den besseren Busanbindungen sowie der Velo parkierung eine deutlich optimierte Situation geschaffen. Entsprechende Massnahmenverweise vgl. Inhaltsbeschrieb.

6. Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart

Priorität AP 4G	Neue Massnahmen AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Multimodale Drehscheiben
Federführung	Gemeinde Landquart	
Beteiligte	Kanton (AEV), RhB, SBB	

Beschreibung



Multimodale Drehscheibe
Landquart Teil Ost



Multimodale Drehscheibe
Landquart Teil West

Ausgangslage

Der Bahnhof Landquart ist ein wichtiger Umsteigebahnhof (RhB, SBB, Bus, P+R, Fuss- und Veloverkehr) und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen (STEP AS 2035, vgl. Massnahme ümÖV4.1). Er bildet die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs ins Prättigau, Landwassertal und Engadin.

Der heutige Bahnhof Seite Ost weist grosse Mängel im Bereich Fuss- und Veloverkehr auf. Für den Fussverkehr fehlen auf dem Bahnhofplatz Sitzmöglichkeiten und Grünflächen, welche zum Verweilen einladen. Die Verknüpfung Bahn mit Velo ist aufgrund der Lage der Veloabstellanlage und deren Ausgestaltung unattraktiv. Möglichkeiten für kurze Halte von Autos, um Personen auf den Zug zu bringen (Kiss&Ride) fehlen weitgehend. Die Lage des Bushofs ist attraktiv, da er sich unmittelbar bei der Personenunterführung befindet. Die Wartebereiche sind jedoch nicht überdacht und wenig attraktiv. Zudem sind die Bushaltekanten nicht behindertengerecht ausgestaltet. Die Wege für Personen mit Gehbehinderung sind zu lang, da die Rampe, um in die Personenunterführung zu gelangen, etwas entfernt liegt.

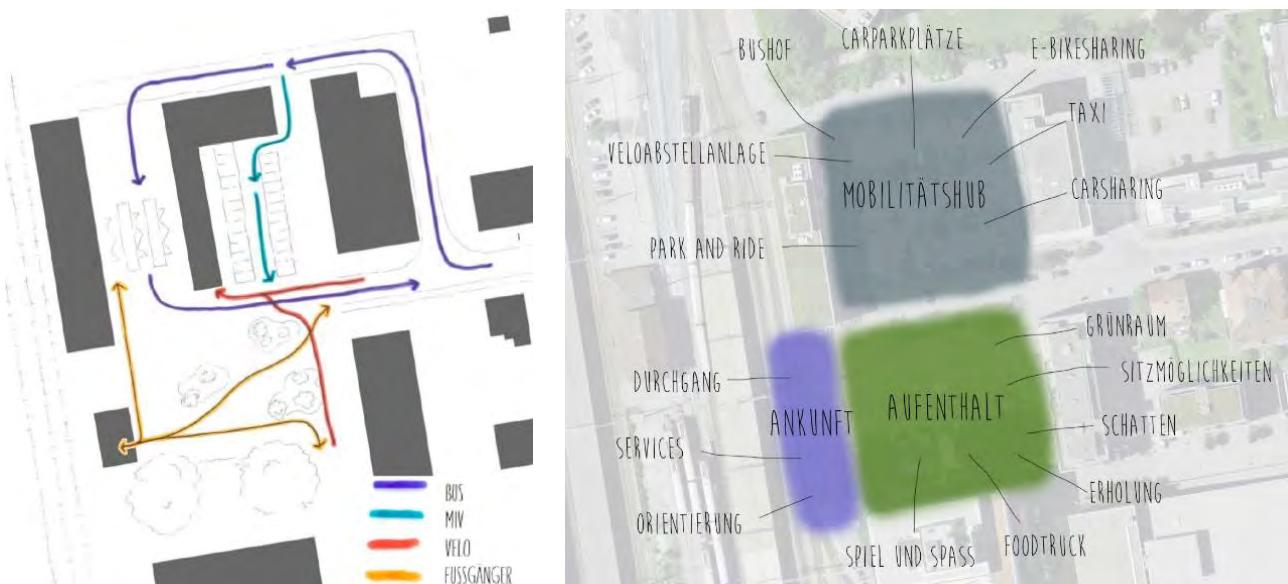
In Zukunft stehen am Bahnhof Landquart grössere Veränderungen an. So wird ein neuer gemeinsamer Perron zwischen SBB und RhB gebaut. Die RhB sieht zudem eine neue Personenunterführung vor. Die Unterführung wird stark verbreitert und mit einem prominenten Aufgang auf den Bahnhofplatz versehen. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes Landquart sollen nun die vorhandenen Schwachstellen behoben, die Zugänglichkeiten und die Umsteigebeziehungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gestärkt und die Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz erhöht werden.

Inhalte

Gemäss seiner Bedeutung im Verkehrssystem sowie den übergeordneten baulichen Veränderungen wird der Bahnhof Landquart auf Seite Ost und West verstärkt auf die multimodale Nutzung bzw. die Verknüpfung aller Verkehrsteilnehmer und auf die Aufenthaltsqualität ausgerichtet. Der Bahnhofplatz wird aufgewertet und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer angepasst. Folgende Änderungen sind vorgesehen:

- Realisierung eines behindertengerechten Bushofs mit Überdachung und komfortablen Wartebereichen;
- Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr;
- Schaffung kurzer Umsteigewege zu den verschiedenen Verkehrsmitteln;
- Erstellen einer neuen Bushaltestelle auf der Seite West (Outlet);
- Verbesserung des Angebots an den Veloabstellanlagen;
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Wasserspiele und Sitzmöglichkeiten;
- Einfassen und städtebauliche Integration des Bahnhofplatzes;
- Erstellen Kiss and Ride und Kurzzeitparkplätzen;
- Zur Verfügung stellen von Taxi- und Mobility-Abstellplätzen.

Verknüpfungen: Die Verknüpfungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer werden, wenn möglich entflechtet und verständlich abgewickelt. Kurze und direkte Wege sind zentral. Der motorisierte Verkehr (Auto, Bus) wird als Mobilitätshub auf der westlichen Seite des Bahnhofplatzes konzentriert abgewickelt. Auf der östlichen Seite stehen der Langsamverkehr sowie das Verweilen im Vordergrund.



Bushof: Der Bushof soll seine Lage beibehalten. Somit kann eine kurze Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn (SBB/RhB) gewährleistet werden. Der neue Bushof ist effizient und flächensparend angeordnet und gewährleistet den Ausbau von 22 cm hohen Bushaltekanten (BehiG-konform). Da neu eine Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite (Seite Outlet) erstellt wird, reichen auf der Ostseite drei Bushaltekanten aus. Der Bushof sowie der Weg zur Personenunterführung werden komplett überdacht, damit ein witterungsgeschützter Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich ist.

Veloabstellanlage: Die multimodale Drehscheibe wird mit einer zentralen Veloabstellanlage ausgerüstet. Sie ist von der Bahnhofstrasse direkt erreichbar. Ein Teil der Anlage soll überwacht werden. Dieser Teil ist kostenpflichtig und verfügt über einen gesicherten Zugang (z.B. Badge). Weiter sollen E-Ladestationen sowie eine kleine Werkstatt mit Pumpe und den wichtigsten Werkzeugen angeboten werden. Für eine effiziente und flächensparende Anlage werden sowohl einstöckige Parksysteme sowie moderne Doppelstock-Parksysteme angeboten.

Motorisierter Individualverkehr: Der Bahnhofplatz auf der Seite Ost wird insbesondere für den Fussverkehr aufgewertet. und der motorisierte Individualverkehr auf das Minimum beschränkt. Es sind Abstellplätze für Mobility, Taxi und Kurzzeitabstellplätze vorgesehen. Sämtliche P+R Parkplätze sind auf Seite West (Outlet) angeordnet. Auf dieser Seite ist die P+R-Anlage direkt an den Autobahnzubringer «Landquart» A13 angeschlossen. So kann das Siedlungsgebiet der Gemeinde Landquart, vor allem die Bahnhofstrasse und die Schulstrasse, entlastet werden.

Fussverkehr, Platzgestaltung: Der heutige «rote Platz» soll künftig mit Grünelementen und Sitzmöglichkeiten ausgestaltet sein. Zur Belebung sind temporäre Nutzungen zu fördern. Die beiden bestehenden Bäume werden als identitätsstiftende und schattenspendende Elemente erhalten. Beim heutigen Asphalt werden die Hartbeläge aufgebrochen und platzartig gestaltet. Die Neugestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bahnhof Landquart bietet als multimodale Drehscheibe mit Anschluss Fernverkehr einen hohen Standard an multimodalen Elementen für die Vernetzung des Bahn- und Busnetzes mit dem Fuss- und Veloeverkehr und ist darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den Anbietern und den Verkehrsmitteln zu bieten. Die Umsteigewege zwischen Bahnpersonen, Bus-Haltekanten und Velo-Abstellanlagen sind kurz und komfortabel. Die Möglichkeiten Kiss&Ride sind optimiert und die Aufenthaltsqualität beim Bahnhof ist gesteigert.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV4: Intermodalität fördern, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen, S5: Siedlungen qualitativ weiterentwickeln

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität, S – Siedlungsqualität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Bessere Busanschlüsse und bessere Vernetzung zwischen allen Verkehrsmitteln
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Besserer Zugang von LV zu ÖV
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserung Knotenstruktur durch Vernetzung Bahn / Bus / LV und K&R sowie P&R
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Zusammenhängende Wegnetze für den LV
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung eines zentralen Platzes in Landquart, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und temporäre Nutzungen zu ermöglichen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere

Massnahmen

- üMÖV4.1 Bahnhof Landquart: bahntechnischer Teil für Optimierung
- S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten: Regionales Verdichtungsgebiet um die multimodale Drehscheibe
- S4.8 Siedlungserweiterungsgebiet Neugut: optimale ÖV-Erschliessung durch multimodale Drehscheiben als Grundvoraussetzung für die vorgesehenen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung (S4.4) und Arbeit (S4.6)
- FVV4.3-11 Stichverbindung Malans-Landquart, Malans: Anschluss an die Alltagsveloverkehrsroute via Bahnhof Landquart
- S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung des Bahnhofvorplatzes
- ÖV4.10 Buserschliessung Tardis, Landquart und ÖV4.11 Buserschliessung ESP Neugut, Malans: Ausbau Multimodale Drehscheibe Landquart als Voraussetzung

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

	Planungsschritte	Zeitplanung
	Vorstudie inkl. Grobkostenschätzung	2020
	Projektwettbewerb	2022
	Bauprojekt	2023
	Öffentliche Auflage	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2022/2023
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

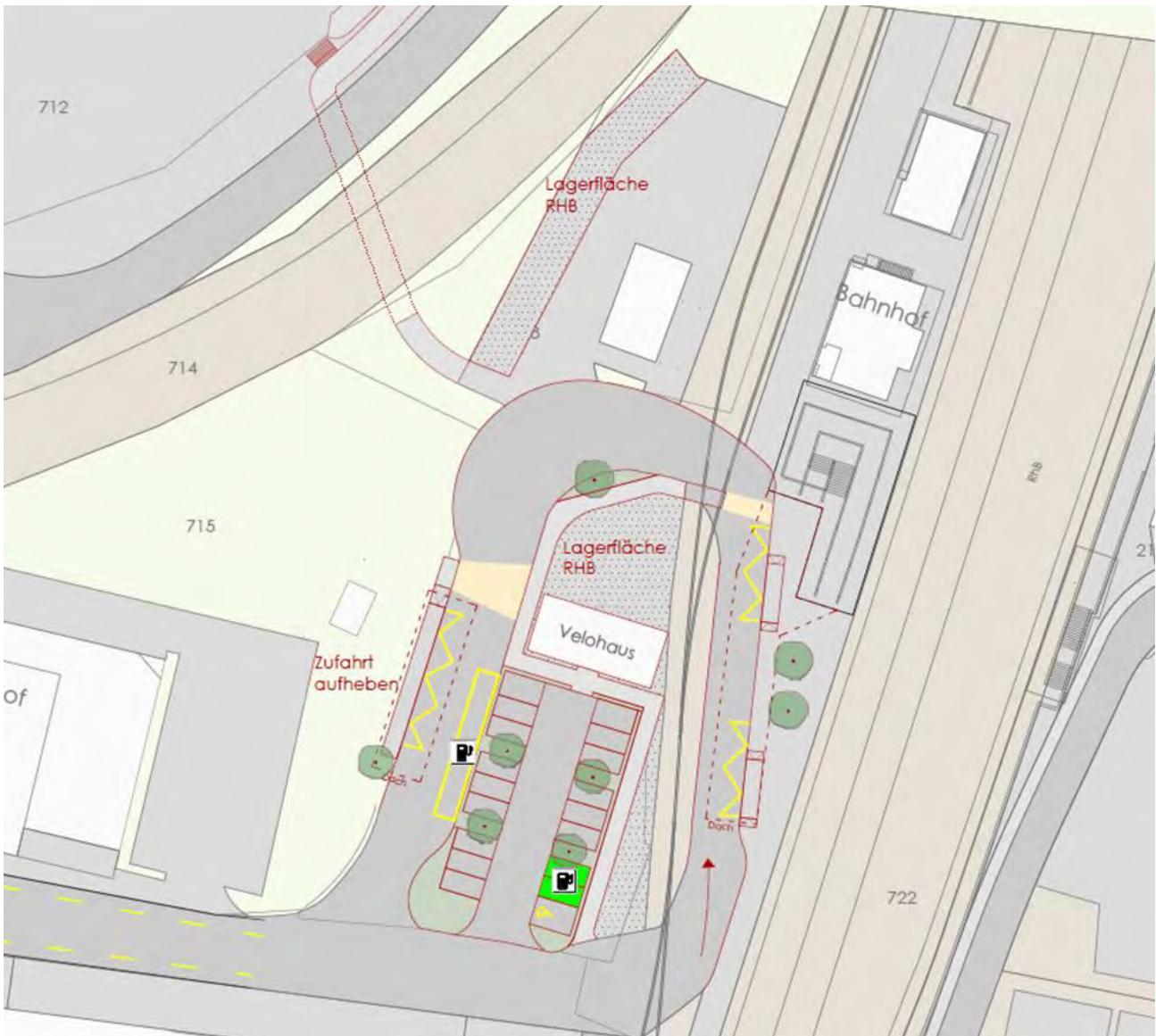
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
5'799'000.-	362'000.-	5'437'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<i>keine</i>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Planungsbericht Multimodale Drehscheibe Landquart, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung.

ÖV4.2 Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis

Priorität AP 4G	Neue Masnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Multimodale Drehscheiben
Federführung	Gemeinde Trimmis	
Beteiligte	Kanton (AEV), Gemeinde Untervaz	
Beschreibung		



Quelle Abbildung: Planungsbericht Gemeinde Trimmis

Ausgangslage

Der Bahnhof Untervaz-Trimmis befindet sich entlang der Bahnlinie Chur-Landquart. Er wird von den RhB-Linien S1 (Schiers-Rhätüns) und R/RE (Disentis/Mustér-Landquart-Scuol-Tarasp) bedient. Zudem verkehren beim Bahnhof die beiden Buslinien Nr. 3 (Chur-Untervaz) und 23 (Untervaz-Landquart).

- **Situation Bushaltestellen:** Aktuell liegen die drei Bushaltekanten unmittelbar bei den Gleisen. Zu optimieren ist die fehlende Überdachung, welche die ÖV-Nutzenden vor der Witterung schützen. Zudem sind die Bushaltekanten nicht behindertengerecht ausgestaltet.
- **Veloabstellanlage:** In Zukunft wird der Veloverkehr am Bahnhof Untervaz-Trimmis aufgrund der direkt anliegenden Alltagsveloverkehrsroute und dem Anschluss an die Gemeinde Trimmis an Bedeutung gewinnen. Die bestehende Veloabstellanlage

entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen (ungenügende Überdachung, ungeeignete Veloständer). Um die Verbindung Velo mit ÖV zu stärken, sollen die Veloabstellanlage aufgewertet und der Standort verschoben werden.

- **Fuss- und Veloanbindung:** Für den motorisierten Individualverkehr stehen 16 P+R-Parkplätze zur Verfügung. Zum Bahnhof sowie auf dem Bahnhofareal fehlen Fuss- und Veloführungen.
- **Bahnhofsgestaltung:** Der Bahnhof ist durch die bestehenden Industriegleise und den asphaltierten Flächen geprägt, Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen. Die Industriegleise schränken die Gestaltung am Bahnhof Untervaz-Trimmis stark ein. Sie dienen dem Güterumschlag, welcher auch in Zukunft eine hohe Wichtigkeit für die RhB hat. Am Bahnhof finden Baustellen-, Kehricht-, Karton- Papier- sowie Eisenschrottverlade statt und er dient als Vorhalteplatz für Wagenmaterial sowie als Lagerplatz für Mulden und Container. Voraussetzung für eine Umgestaltung ist, dass der Umschlageplatz nicht negativ beeinträchtigt wird.

Inhalte

Mit der Massnahme sind folgende Anpassungen geplant:

- **Situation Bushaltestelle:** Direkt beim Bahngleis sind zwei Bushaltekanten vorgesehen, eine dritte Bushaltekante für einen Gelenkbus ist auf der westlichen Seite angeordnet. Die Bushaltekanten werden überdacht und sind behindertengerecht (Hinweis: Anpassung an BehiG ist in den anrechenbaren Kosten nicht enthalten). Für die Busse wird zudem am Bahnhof Untervaz-Trimmis eine E-Ladestation angebracht.
- **Veloabstellanlage:** Die Veloabstellanlage sowie die Parkierung werden an eine zentrale Lage verschoben. Somit können direkte Wege zwischen den einzelnen Verknüpfungspunkten sichergestellt werden. Die Velos werden in einem kleinen Velohaus, welches komplett überdacht ist, abgestellt.
- **Fuss- und Veloanbindung:** Die Fuss- und Veloverbindungen werden mit neuen Infrastrukturen verbessert. So ist eine Unterführung zwischen dem Bahnhof und dem Sportzentrum «fünf Dörfer» unter dem Industriegleis und der Hauptstrasse vorgesehen. Zudem wird die Vazerstrasse als Kernfahrbahn ausgestaltet, wodurch eine direkte Veloinfrastruktur zwischen dem Bahnhof und der Alltagsveloverkehrsroute (vgl. Massnahme FVV4.3) entsteht.
- **Bahnhofsgestaltung:** Die heute karge Platzfläche wird mit Grünelementen und Bäumen aufgewertet. Die Neugestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsziel

Der Bahnhof Untervaz-Trimmis bietet als multimodale Drehscheibe einen hohen Standard an multimodalen Elementen für die Vernetzung des Bahn- und Busnetzes mit dem Langsamverkehr. Die Umsteigewege zwischen Bahnsteigen, Bus-Haltekanten und Velo-Abstellanlagen sind kurz und komfortabel. Durch die Umgestaltung ist der Bahnhof zudem direkt an die regionale Veloinfrastruktur angeschlossen.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV4: Intermodalität fördern, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Bessere Busanschlüsse und bessere Vernetzung zwischen allen Verkehrsmitteln
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Besserer Zugang von LV zu ÖV
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserung Knotenstruktur durch Vernetzung Bahn / Bus / LV / P&R
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Gute Anschlüsse und Parkmöglichkeiten für den Veloverkehr, komfortable Umsteigewege für den Fussverkehr

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- FVV4.1-3 Veloweg Hauptstrasse Untervaz-Trimmis, Untervaz: Ausbau der Hauptstrasse zwischen Untervaz und dem Bahnhof Untervaz-Trimmis um die multimodale Drehscheibe optimal für den Veloverkehr aus Untervaz zu erschliessen
- FVV4.3-3 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsroute, Teilmassnahme Belagsoptimierung Zizers: Ausbau der Alltagsveloverkehrsroute
- ÖV4.9 Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis: Anchluss des Arbeitsplatzgebiets «Trimmis» und der Gebiete «Herawis» und «Saltinis West» an den Bahnhof Untervaz-Trimmis
- ÖV4.13-2 Bushaltestellen Trimmis: Anpassung der Buslinienführung zum Bahnhof Untervaz-Trimmis inkl. Erstellung von drei neuen Bushaltestellen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Keine Bundes- oder Kantonsinventare betroffen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

	Planungsschritte	Zeitplanung
	Bauprojekt	2022
	Öffentliche Auflage	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2022/2023
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'956'000.-	325'000.-	2'631'000.-	-

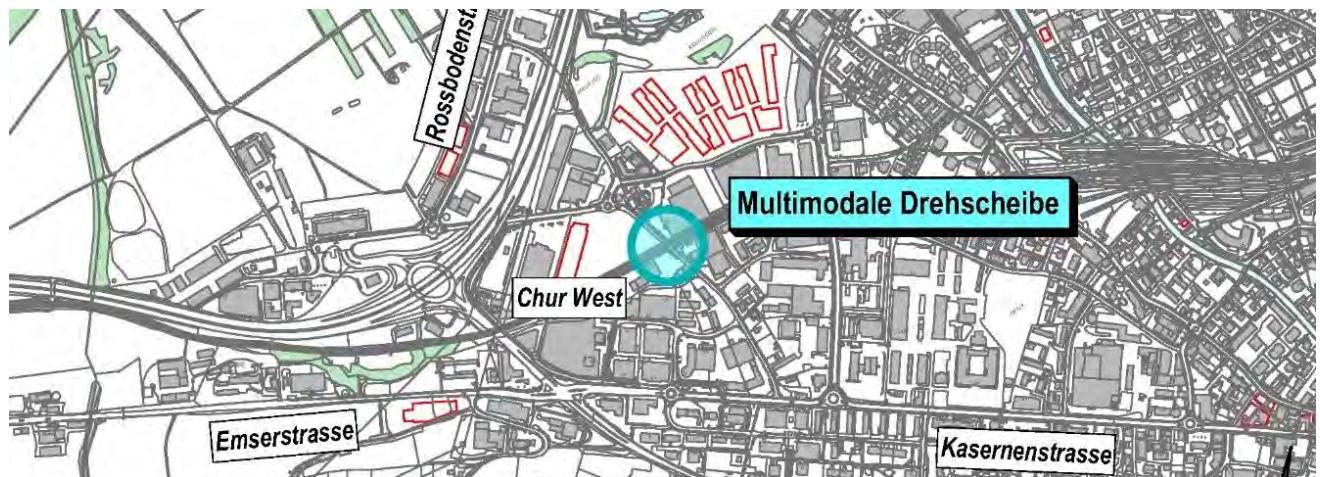
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<i>keine</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Planungsbericht multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis, Gemeinde Trimmis, März 2021, R+K Büro für Raumplanung

ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Multimodale Drehscheiben
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (AEV), RhB	

Beschreibung



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Ausgangslage

Das Gebiet Chur West ist eines der grössten Entwicklungsgebiete der Stadt Chur und wird durch eine grosse Nutzungsvielfalt und eine attraktive Bebauung aus grossflächigen Bauten (Hochhäuser, Einkaufszentren, Baumärkte, Hotels, Restaurants) und Verwaltungsbauten, aber künftig auch aus Freizeitbauten (Kino), Wohnbauten, Geschäftshäusern und Schulen geprägt (vgl. Massnahme S4.4-1 ESP Wohnen/Dienstleistung Stadt Chur, Gebiet Chur West). Dieses Gebiet wird aktuell über die Haltestelle Chur West im Halbstundentakt und über die Ring- und Raschärenstrasse erschlossen. Die Haltestelle ist allerdings nicht auf die vorgesehene Entwicklung des Gebiets und den vorgesehenen Halbstundentakt ausgerichtet. Die Busanbindungen zwischen Bahn sowie Postauto und Stadtbus sind heute suboptimal und müssen verbessert werden. Zudem fehlt es an einer geeigneten Veloinfrastruktur und weiteren multimodalen Angeboten.

Die RhB muss im Zuge des BehiG die bestehende Haltestelle verschieben und zu einem Mittelperron umbauen (vgl. übergeordnete Massnahme üMÖV4.2 Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil). Deshalb und im Zusammenhang mit der Entwicklung von Chur West wird die heutige RhB Haltestelle bei der Ringstrasse rund 250 m nach Westen verschoben. Das neue Zentrum des Bahnhofs kommt ziemlich genau über der Raschärenstrasse, bzw. über der bestehenden Unterführung zu liegen. Diese Strasse verfügt aktuell nur über ein einseitiges Trottoir und eine Durchfahrtshöhe von 4m.

Inhalte



Abbildung: Wettbewerb Siegerprojekt «ViLICHT» (Quelle: Stadt Chur)

Folgende Anpassungen sind als Inhalt dieser Massnahme notwendig, um die heutige Haltestelle als multimodale Drehscheibe Chur West auszugestalten:

- Für eine optimale Anbindung des Churer Stadtbusses ist in der Unterführung eine neue behindertengerechte Bushaltestelle geplant. Diese Haltestelle soll mit der geplanten Tangentialbuslinie (vgl. Massnahme ÖV4.7 Tangentialbuslinie Stadt Chur), Linie 6 (vgl. Massnahme ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur) sowie ev. PostAuto Linien erschlossen werden.
- Mit der Verschiebung der RhB Haltestelle und der Absenkung der Raschärenstrasse kann die Unterführung Fussgänger- und Velo freundlich dimensioniert werden. So wird für die Fussgänger auf beiden Seiten der Raschärenstrasse ein Trottoir erstellt. Die Fussgängerstreifen werden mit einer normgerechten Schutzinsel ausgeführt. Für den Veloverkehr werden beidseitig Radstreifen erstellt. Die Neugestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Folgende weiteren Massnahmen AP 4G unterstützen die Transformation der Haltestelle Chur West in eine multimodale Drehscheibe:

- In der neuen Unterführung / Bahnhofshalle ist mit der Massnahme FVV4.6-1 Veloabstellplätze Stadtgebiet inkl. Velostation multimodale Drehscheibe Chur West eine Velostation mit 250 Veloabstellplätzen vorgesehen.
- Entlang des Bahndamms kann zwischen der Ringstrasse und Raschärenstrasse im Zuge der Haltestellenverschiebung der RhB ein Teilstück der Massnahme FVV4.5 Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West realisiert werden.



Abbildung: Fotomontagen Busstation in Unterführung mit Velostation (Quelle: Stadt Chur)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der Bahnhof Chur West bietet als multimodale Drehscheibe einen hohen Standard an multimodalen Elementen für die Vernetzung des Bahn- und Busnetzes mit dem Langsamverkehr. Die Umsteigewege zwischen Bahnsteigen, Bus-Haltepunkten und Velo-Abstellanlagen sind kurz und komfortabel. Die Verkehrssicherheit ist erhöht.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV4: Intermodalität fördern, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, SV – Verkehrssicherheit, FVV – Kombinierte Mobilität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Bessere Busanschlüsse und bessere Vernetzung zwischen Verkehrsmitteln)
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Besserer Zugang von LV zu ÖV
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserung Knotenstruktur durch Vernetzung Bahn / Bus

-
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Zusammenhängende Wegnetze für den LV
 - WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erstellung neuer Trottoirs und Radstreifen sowie einer Schutzinsel

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- üMÖV4.2 Bahnhof Chur West: bahntechnischer Teil für Optimierung
- S4.4-1 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung mittelfristig Stadt Chur, Gebiet Chur West (inkl. Kleinbruggen): Das Gebiet Chur West wird durch die multimodale Drehscheibe optimal erschlossen
- ÖV4.7 Tangentialbuslinie Stadt Chur und ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur: Verschiedene (neue) Buslinien werden die multimodale Drehscheibe Chur West mit anderen Gebieten der Stadt Chur verbinden
- FVV4.5 Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West: Veloverbindung Verbindung zwischen dem Bahnhof Chur und dem Bahnhof Chur West
- FVV4.6-1 Veloabstellplätze Stadtgebiet: Neue Veloabstellplätze im Gebiet Chur West

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

-

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt. Vorprojekt inkl. Kostenschätzung liegt vor.
		Planungsschritte
		Vorprojekt
		Projektwettbewerb
		Überarbeitung Vorprojekt gemäss Projektwettbewerb
		Zeitplanung
		2020
		2020
		2021

Bau- und Finanzierungsreife

Hinweis: Projekt ist in Budgetplanung 2021-2026 Stadt Chur enthalten.

Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2022
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2023
Voraussichtlicher Baubeginn	2024
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

Kanton 25'000'000.- **Gemeinde** 5'900'000.- **Dritte** -

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	keine
Dokumente	Folgende Dokumente werden in elektronischer Form mitgeliefert, Vorprojekt mit: — Kostenschätzung Mai 2020 — Situation Endzustand 1:500 — Längenprofil Raschärenstrasse 1:500/50 — Querprofil Raschärenstrasse 1:200,100 — Fotomontagen Unterführung Velostation und Busstation — Wettbewerbsprogramm und Jurybericht

ÖV4.4 Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G
Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

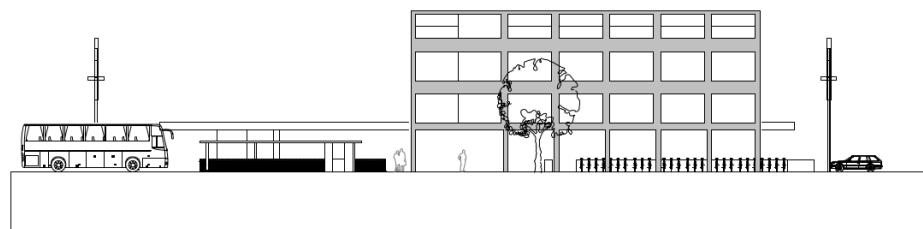
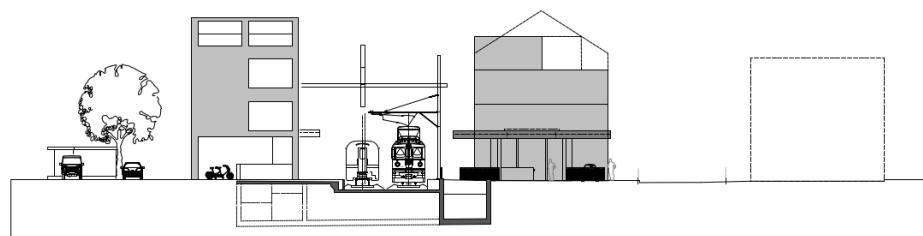
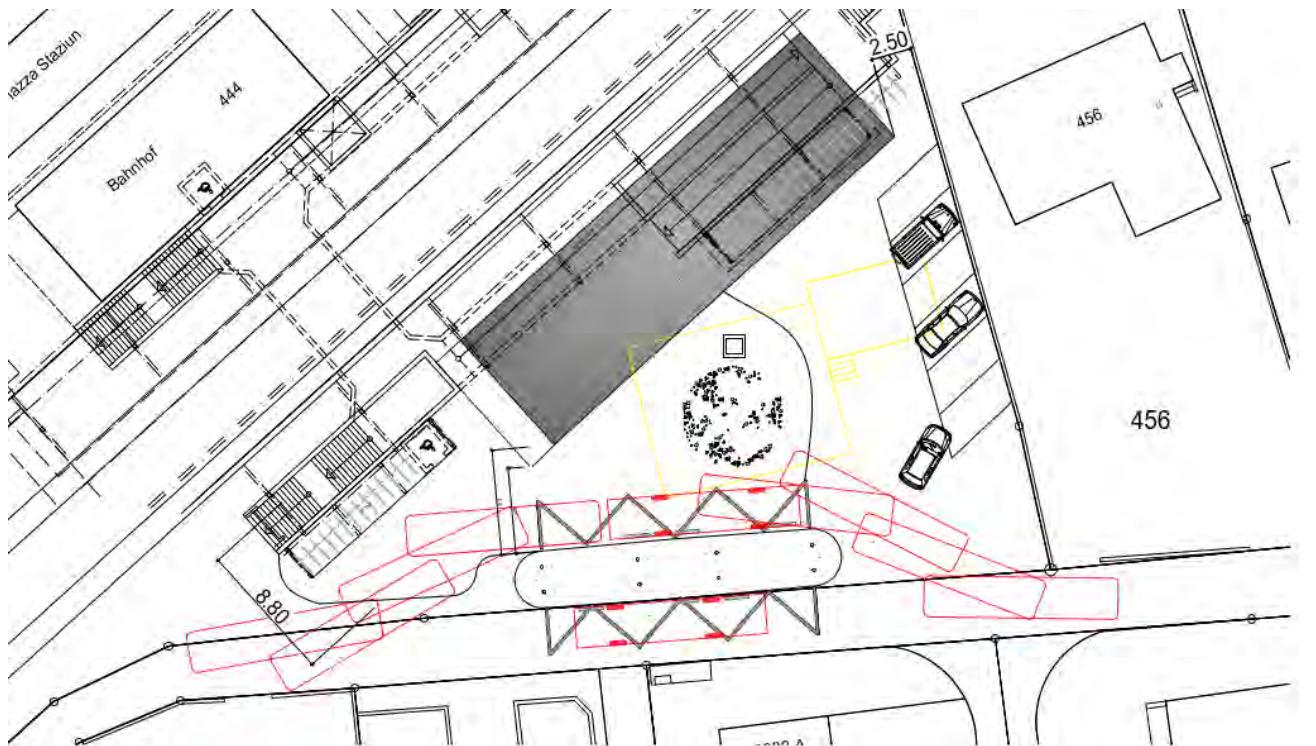
Multimodale Drehscheiben

Federführung

Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte

Gemeinde, RhB, Churbus

Beschreibung


Abbildungen: Studie Bahnhofplatz Süd (Stauffer&Studach Raumentwicklung, 2020)

Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen räumlichen Leitbildes (KRL) hat sich gezeigt, dass die Südquartiere Tircal/Bahnhof/Rezia ein erhebliches Entwicklungspotenzial aufweisen (vgl. Massnahme S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten). Diese Gebiete sind jedoch mit dem ÖV (Bus) nicht erschlossen, deshalb ist die Einführung einer neuen Buslinie vorgesehen. Die neue Linie soll über die Via Rezia am Bahnhof Domat/Ems auf der Südseite vorbeigeführt werden. Der Bahnhof Domat/Ems gewinnt dadurch auch als Umsteigeknoten an Bedeutung und soll als multimodale Drehscheibe ausgebildet werden. Ein Umbau ist aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes in Planung, gleichzeitig werden auf der Nordseite ein neues Bahnhofgebäude sowie eine Fussgängerunterführung realisiert. Die dazu erforderlichen nutzungsplanerischen Voraussetzungen sind geschaffen.

Inhalte

Der Bahnhof Domat/Ems wird konsequent als Multimodale Drehscheibe weiterentwickelt und die auf der Nordseite des Bahnhofs bereits initiierte Entwicklung auch auf die Bahnhof-Südseite ausgedehnt. Folgende zusätzlichen Nutzungen werden mit dieser Massnahme umgesetzt:

- Überdachte Bushaltestelle
- Kiss & Ride Parkplätze
- Veloabstellplätze (gedeckt und integriert in Gebäude)
- Gestaltung Bahnhofplatz Süd
- Gebäude mit Dienstleistungs- und Wohnnutzung (nicht Bestandteil der Massnahmenkosten)

Die Neugestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der Bahnhof Domat/Ems bietet als multimodale Drehscheibe einen hohen Standard an multimodalen Elementen für die Vernetzung des Bahn- und Busnetzes mit dem Langsamverkehr. Die Umsteigewege zwischen Bahnperrons, Bus-Haltekan ten und Velo-Abstellanlagen sind kurz und komfortabel.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV4: Intermodalität fördern, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, ÖV – Buserschliessung, FVV – Kombinierte Mobilität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Vernetzung zwischen Verkehrsmitteln)
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Besserer Zugang von LV zu ÖV und Bereitstellung kombinierte Mobilität
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserung Knotenstruktur durch Vernetzung Bahn / Bus
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Optimierung Langsamverkehrsunterführung

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten: Durch die Bus-Erschliessung der Südquartiere von Domat/Ems mit Entwicklungspotenzial gewinnt der Bahnhof an Bedeutung als Umsteigeknoten — S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd 			
--	---	--	--	--

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen keine Konflikte bezüglich der Umweltverträglichkeit. Im Rahmen der weiteren Planung sind die Aspekte Lärm (Eisenbahn) und NIS vertieft abzuklären.
------------------------------	--

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	
Planungsschritte		Zeitplanung
Vorstudie / Machbarkeitsstudie		2020
Vorprojekt		2021
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021 / 2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023 / 2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2023 / 2024
	Voraussichtlicher Baubeginn	2025
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'500'000.-	-	2'500'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<i>keine</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Studie Bahnhofplatz Süd, Gemeinde Domat/Ems, 1. September 2020, Stauffer&Studach Raumentwicklung.

ÖV4.5 Bahnhofsentwicklung Bonaduz

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Multimodale Drehscheiben
Federführung	Gemeinde Bonaduz	
Beteiligte	Kanton, Region, RhB etc.	

Beschreibung



Ausgangslage

Der Bahnhof Bonaduz soll als Aushängeschild der Gemeinde dienen und bildet einen zentralen Aufenthaltsort des täglichen Lebens in Bonaduz. Allerdings ist der Bahnhofplatz heute mit Parkfeldern bespielt und von einer Asphaltfläche geprägt. Durch die fehlenden Grünflächen und Sitzmöglichkeiten sowie der sehr kargen Gestaltung ist die Aufenthaltsqualität beim Bahnhof ungenügend. Eine Veloabstellanlage mit direkter Verbindung an die Gleise und an die Personenunterführung besteht, allerdings fehlen klare Fuss- und Veloführungen. Zudem kommt es zu verschiedenen Konfliktsituationen zwischen dem MIV und dem Fuss- und Veloverkehr.

Inhalte

Für die Aufwertung des Bahnhofes Bonaduz und die Behebung der Sicherheitsdefizite und Konfliktsituationen ist folgende Entwicklung vorgesehen:

- Die bestehenden, dispersen Parkplätze werden zusammengefasst und neu an einem Standort angeboten.
- Die freiwerdenden Flächen werden genutzt, um den Bahnhof aufzuwerten. Neben Bäumen und Grünelementen werden Sitzmöglichkeiten zum Warten und Verweilen angeboten. Die umliegenden Nutzungen (z. B. Restaurant) sollen die Möglichkeit erhalten, den Platz zu bespielen und damit zu beleben.
- Mit gestalterischen Elementen werden identitätsstiftende Akzente für den Ankunftsreich geschaffen.
- Mit Grünelementen soll der Fuss- und Veloverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr gelenkt und die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Die Neugestaltung der Grünelemente und - lächen ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.
- Nach Möglichkeit sind die grossen Hartbeläge sickerungsfähig zu gestalten sowie zu öffnen und zu bepflanzen, um positive Effekte für das Klima zu schaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bahnhof Bonaduz ist als Umsteigeort attraktiv für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, was die Intermodalität des Bahnhofs fördert. Durch die Lenkung der Verkehrsteilnehmer ist die Verkehrssicherheit erhöht. Der Standort ist für umliegende Nutzungen attraktiv gestaltet.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV 4: Intermodalität fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität, S – Siedlungsqualität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Förderung Intermodalität durch Verbesserung des Umsteigekomfort, insbesondere für Fuss- und Veloverkehr
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Steigerung der Nutzungs- und Umsteigeattraktivität mit Bezug auf Bahnhof
- WK 1.5 Verbesserungen im Langsamverkehr: Attraktivität des Bahnhofs für Fuss- und Veloverkehr verbessert
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung der freiwerdenden Flächen, u.a. mit Grünelementen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und verschiedene Nutzungen zu ermöglichen
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Koexistenz der Verkehrsteilnehmer wird verbessert

Bezug zu weiteren Planungen**Bezug/Abgrenzung weitere** -**Massnahmen**

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Der Bahnhof Bonaduz befindet sich mitten im Siedlungsgebiet innerhalb der Bauzone. Das Bahnhofsgebäude und das Restaurant Oberalp sind gemäss generellem Gestaltungsplan (GGP) der Gemeinde Bonaduz geschützte Gebäude (Wertvolle Gebäude und Anlagen – ortstypisch). Die Gebäude werden in der Ideenskizze berücksichtigt. Für die weitere Planung ist die Denkmalpflege in geeigneter Art und Weise miteinzubeziehen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	---	--

Bau- und Finanzierungsreife	Planungsschritte	Zeitplanung
	Ideenskizze inkl. Grobkostenschätzung.	2021
Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung		2022/2023
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung		2024
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung		2025
Voraussichtlicher Baubeginn		2026
Voraussichtliche Inbetriebnahme		2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'635'000.-	-	1'635'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente**Quantitative Angaben** keine

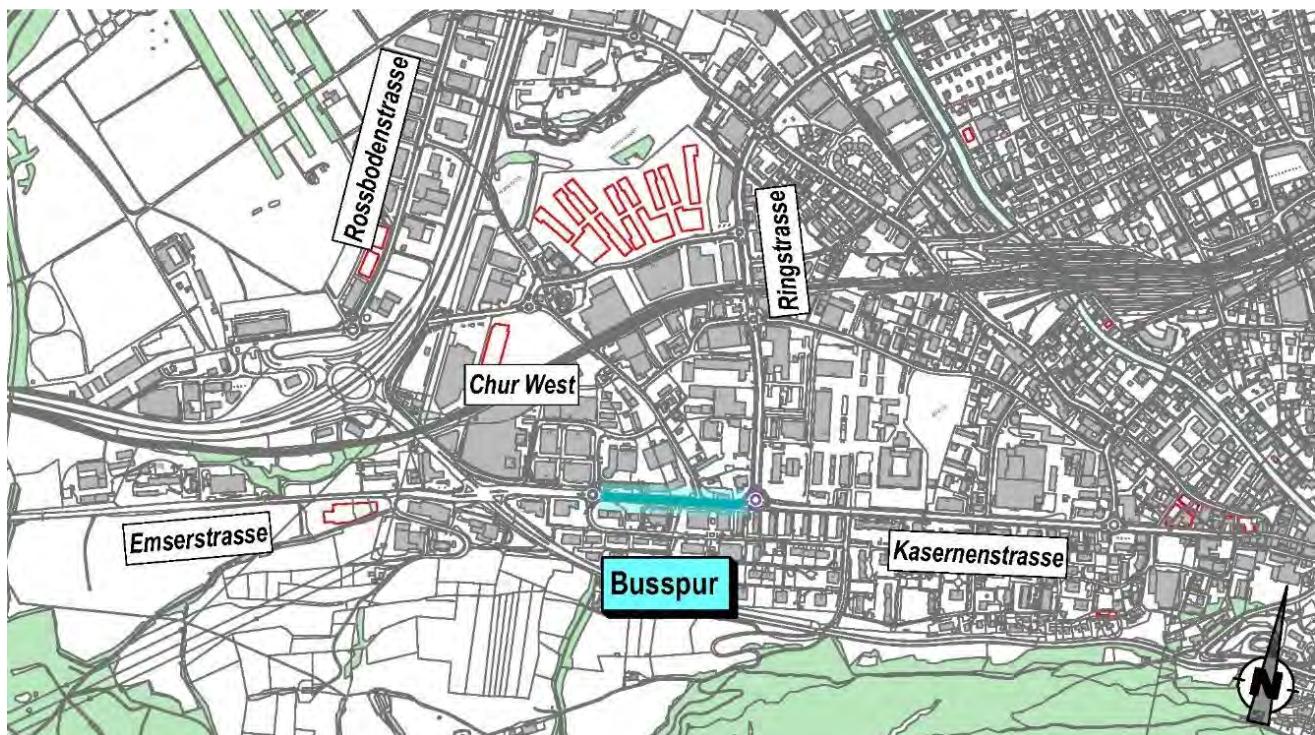
Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

- Planungsbericht Bahnhofsentwicklung Bonaduz, R+K, 31. März 2021
- Massnahmenplan, Bahnhofsentwicklung Bonaduz, R+K, 31. März 2021
- Grobkostenschätzung Bahnhofsentwicklung Bonaduz Tuffli+Partner, 18.03.2021

ÖV4.6 Busspur Chur West, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (TBA, AEV)	

Beschreibung



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Abgrenzung gegenüber Massnahmen AP 2G Nr. 3 (ARE-Code 3901.2.024): Die Massnahme 3 aus dem AP 2G beinhaltet die Busbeschleunigung auf einer zusammenhängenden Linienführung quer durch die Stadt Chur von der Masanser- über die Graben- bis zur Kasernenstrasse. Die Busföhrung erfolgt neu primär über den Bahnhof (und damit nicht mehr über die Grabenstrasse) und die Platzverhältnisse lassen die ursprünglich geplante Variante nicht zu. Deshalb werden die Teilmassnahmen 3a bis 3d räumlich neu angeordnet, um dasselbe Ziel zu erreichen. Bereits umgesetzt wurde die erste von zwei Etappen der Busbeschleunigung auf der Masanserstrasse, die weiteren Etappen folgen. Zusätzlich wird auf dem Abschnitt der Kasernenstrasse im Bereich Chur West mit dem AP 4G die abschliessende Massnahmenetappe für die Busbeschleunigung auf dieser Linienführung eingereicht.

Ausgangslage

Die stark benutzte Buslinie 1 verläuft über die Kantonstrasse, Italienische Strasse, Kasernenstrasse bis Plankis und weiter in die Agglomeration Chur. Sie ist ein wichtiger Zubringer des Entwicklungsschwerpunkts Wohnen/Dienstleistung Chur West (vgl. Massnahme S4.4-1), bis zum Zentrum der Stadt und dem Hauptbahnhof.

Der Abschnitt der Kasernenstrasse ab der Ringstrasse bis zum Kreisel Comercialstrasse weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf (DTV 12'736 bis 15'647) und es bilden sich täglich Staus. Dadurch wird die Buslinie 1 stark beeinträchtigend und Verspätungen treten täglich auf. In der Abendspitzenstunde liegen die Verspätungen sowohl stadtauswärts wie auch stadteinwärts bei etwa einer Viertelstunde. Stadtauswärts hat jeder zweite Bus während der Abendspitze eine Verspätung von mehr als 5 Minuten. Ein stabiler Fahrplan kann nicht mehr eingehalten werden.

Inhalte

Die Massnahme beabsichtigt den Ausbau der Kasernenstrasse mit je einer Busspur stadtauswärts und stadteinwärts. In Abstimmung mit dem Arealplan Chur West wurde der entsprechende Raum mittels Baulinien bereits gesichert. Die künftigen Überbauungen des Entwicklungsschwerpunkts Chur West (Teilgebiet F, vgl. Massnahme S4.4-1) berücksichtigt diesen Ausbau. Die bestehenden angrenzenden Tankstellen AVIA und GAS Tankstelle IBC Energie Wasser Chur werden verschoben und in die vorgesehenen Hochbauten integriert.



Quelle: Tiefbauamt Stadt Chur, Variante 3

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das öffentliche Verkehrsmittel Bus ist auf einer wichtigen Ausfallachse der Stadt Chur gestärkt. Auf der stark belasteten Achse ist die Fahrplanstabilität hergestellt, was die Effizienz der Busverbindung stärkt und generell zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs beiträgt.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen,

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Busspur wird die Reisezeit verkürzt und die Fahrplanstabilität gewährleistet
- WK 1.4 Verbesserung des Strassenetzes und Verkehrslenkung: Ausbau einer wichtigen Ausfallachse zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- S4.4-1 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Dienstleistung mittelfristig Gebiet Chur West: Ausbau der Busspuren auf der Kasernenstrasse ist mit der Entwicklung des ESP Chur West abgestimmt
- ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur: Die Buslinienoptimierung des Busnetzes in der Stadt Chur bedingt ein reibungsloses Vorwärtskommen des Verkehrs weshalb Verbesserungen der Infrastruktur eine Voraussetzung für Massnahme ÖV4.8 darstellt

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Umweltverträglichkeit

Der Ausbau der Kasernenstrasse liegt in der Bauzone und kann im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. Die Massnahme tangiert keine schützenswerten, sensiblen Anlagen und Gebiete.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 1 Studie | Begründung: Konzeptstudie und Vorprojekt vorliegend |
| <input checked="" type="checkbox"/> 2 Vorprojekt | |
| <input type="checkbox"/> 3 | |

Planungsschritte

Zeitplanung

Konzeptstudie	2016
Weiterentwicklung Abhängig vom Entwicklung Chur West Teilgebiet F	2022

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Umsetzungsschritte

Zeitplanung

<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026
Voraussichtlicher Baubeginn	2027
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

3'700'000.-

Kanton

2'055'600.-

Gemeinde

1'644'400.-

Dritte

-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Für die betroffenen Linien des Netzes:

- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 16
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 190
 - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 16
 - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 190
- Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.*

Dokumente

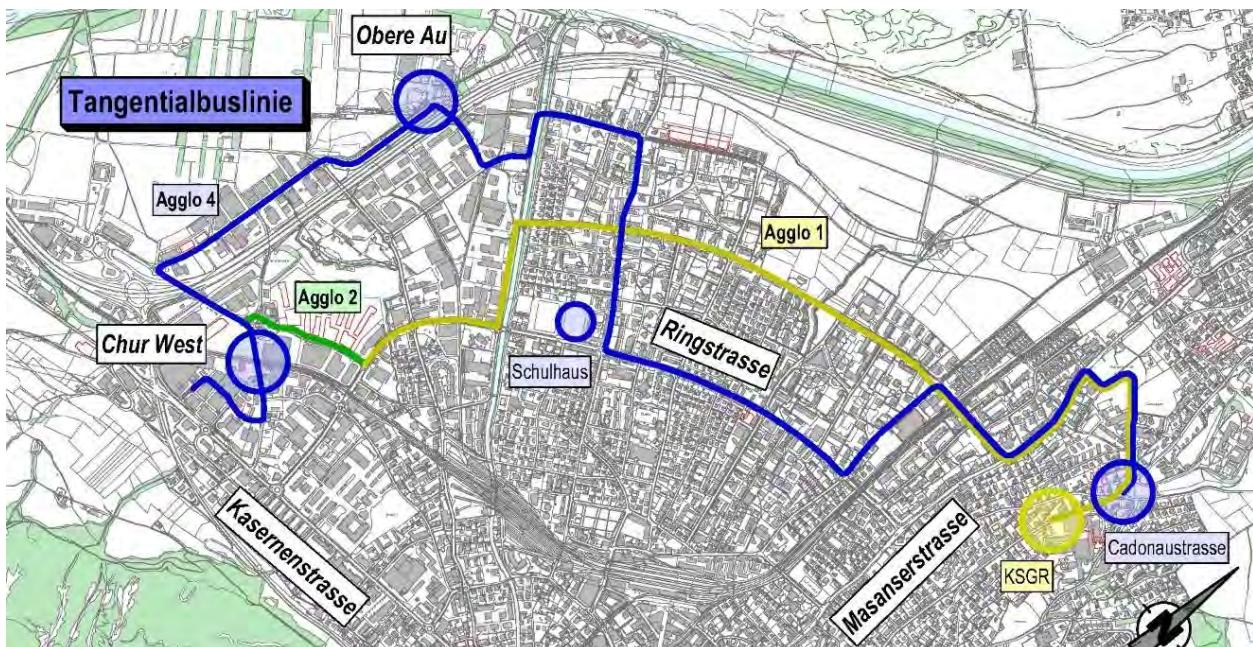
Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

- Chur West, Überlegungen Erschliessung, Studie Fanzun
- Übersichtsplan Chur West 1: 1000
- Busspurverlängerung Kasernenstrasse Situation 1:500

ÖV4.7 Tangentialbuslinie, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (AEV)	

Beschreibung



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Abgrenzung gegenüber Massnahme AP 1G (ARE-Code 3901.004 AP-Nr. 17, Städtische Tangentialbuslinie): Da sich die wichtigen Erschliessungspunkte in der Entstehung verzögert haben, wurde die Tangentialbuslinie noch nicht realisiert. Die neue Variante entspricht nicht mehr der geplanten Variante, welche im AP 1G eingereicht wurde. Insgesamt ergeben sich zusätzliche Mehrkosten von CHF 5'500'000.- gegenüber der Massnahme AP 1G. Mit den nun erfolgten respektive in Umsetzung stehenden Gebietsentwicklungen (Kantonsspitalumbau erfolgt, Arealplan Rückenbrecher ausgelöst, Schulhaus an Ringstrasse bis 2024 abgeschlossen, ESP Chur West Arealplanung/Quartierpläne vorliegend vgl. Massnahme S4.4-1, Multimodale Drehscheibe Chur West vgl. Massnahme ÖV4.3) wurde die Linienführung der Tangentialbuslinie definitiv bestimmt und die Umsetzung nun definitiv stattfinden.

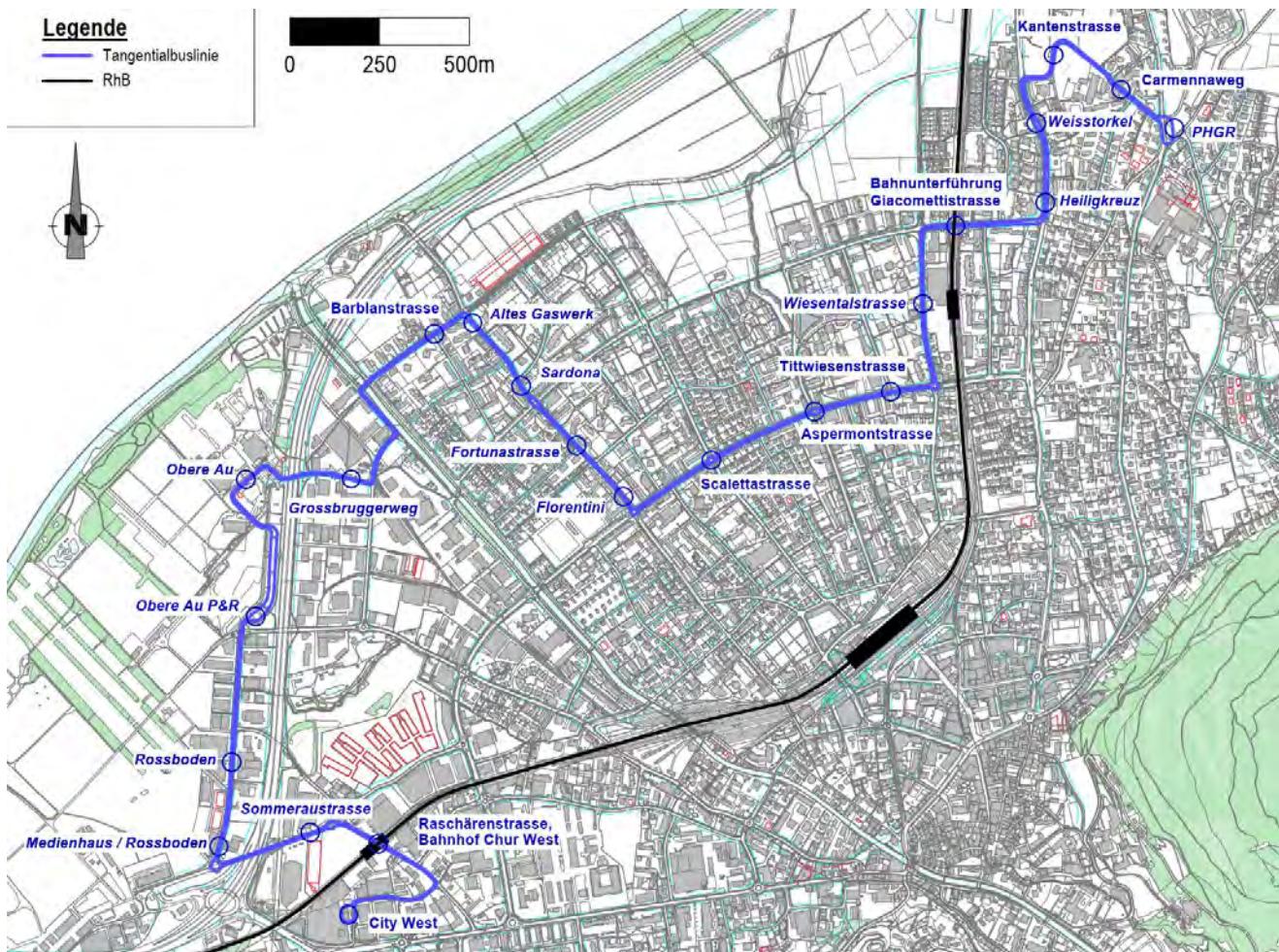
Ausgangslage

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung der Stadt Chur (Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung und Arbeit, vgl. Massnahmen S4.4 und S4.6 und Innenentwicklung in spezifischen Gebieten, vgl. Massnahme S4.2), ist zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebotes sowie zur Entlastung des Strassenverkehrs die Einführung einer tangentialen Busverbindung vom Raum Lürlibad/Spitälern über das Rheinquartier nach Chur West vorgesehen. Dazu wurde vom Gemeinderat der Auftrag Tangentialbuslinie Bahnhof Chur West – Sportanlagen Obere Au – Spitäler eingereicht.

Inhalte

Die Standorte der Erschliessungsschwerpunkte ergeben teilweise eine andere Linienführung mit entsprechenden Mehrkosten gegenüber der ursprünglich geplanten Route:

- Der Anschlusspunkt Kantonsspital musste infolge Platzmangels zum Knoten Cadonastrasse verschoben werden und wird nun als kleine Drehscheibe verschiedener Buslinien ausgeführt. Somit erreicht man mehr Buspassagiere.
- Infolge des grossen Schulhausneubaus an der Ringstrasse entstehen grössere Bushaltestellen mit Warteräumen.
- Für den Ausbau Masterplan Sport- und Eventanlagen Obere Au wurde ein Verkehrskonzept Obere Au und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt. Hauptpfeiler der zukünftigen Erschliessung soll der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sein. Diese Bushaltestation wird ebenfalls als Drehscheibe für verschiedene Buslinien ausgeführt, um die Attraktivität der Tangentiallinie zu steigern.
- Für einen optimalen Betrieb der Tangentialbuslinie müssen zudem der Knoten Giacomettistrasse / Masanserstrasse sowie der Knoten Scalärastrasse / Masanserstrasse für den ÖV um- und ausgebaut werden.



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bus ist durch die Verbindungen wichtiger Entwicklungsschwerpunkte gestiegen. Der Anschluss der neuen Buslinie ist durch die erstellten Busdrehzscheiben gegeben, was zur Attraktivität der neuen Buslinie beiträgt. Mit der geplanten Führung der Buslinie zu den Erschliessungsschwerpunkten (bspw. Kantonsspital, Schulhausneubau Ringstrasse, Sportanlagen Obere Au) werden viele Nutzer bedient. Dies trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in den äusseren Gebieten der Stadt Chur und einem leistungsstarken ÖV bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Kapazitäten des ÖV werden gezielt im Zusammenhang mit Entwicklungsschwerpunkten ausgebaut und die Knotenstruktur durch neue Busdrehzscheiben verbessert
- WK 4.1 Reduktion von Luftschaadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen: Mit der städtischen Tangentialbuslinie wird der öffentliche Verkehr für wichtige städtische und regionale Fahrten im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr attraktiver, was sich positiv auf die Benützung des öffentlichen Verkehrs und damit auch auf die Lärm- und Luftsituation auswirkt.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- S4.4-1 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Dienstleistung mittelfristig Gebiet Chur West: Aufgrund der in Umsetzung stehenden Entwicklungsschwerpunkte wird die Tangentialbuslinie nun realisiert

- S4.6 Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig Gebiet Industriestrasse: Aufgrund der in Umsetzung stehenden Entwicklungsschwerpunkte wird die Tangentialbuslinie nun realisiert
- ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West: Die Tangentialbuslinie ist auf die multimodale Drehscheibe Chur West abgestimmt und bedient eine neue Bushaltestelle
- ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur: Die Tangentialbuslinie ist Teil der geplanten Busoptimierungen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die neue Tangentialbuslinie wird auf den bestehenden Strassen projektiert.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	
Planungsschritte		Zeitplanung
Projektstudie		2018
Studien Machbarkeit und Linienwahl		2020
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2023
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
5'500'000.-	1'000'000.-	4'500'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Für die betroffenen Linien des Netzes: <ul style="list-style-type: none"> — Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 0 — Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 0 — ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 6 — ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 78 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	--

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: <ul style="list-style-type: none"> — Aktualisierung Variantenvorschläge Tangentiallinie und Massnahmenplan Kasernenstrasse, Rapp Trans AG, 31.01.2017 — Tangentialbuslinie Stadtbus Chur Projektstudie und Varantenvergleich, Schneider Ingenieure AG, 27.07.2017 — Tangentialbuslinie Chur, Situation 1:5000 — Buswendeschlaufe Cadonastrasse, Situation 1:250 — Buswendeschlaufe Obere Au, 1:1000
------------------	--

ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement; Achse

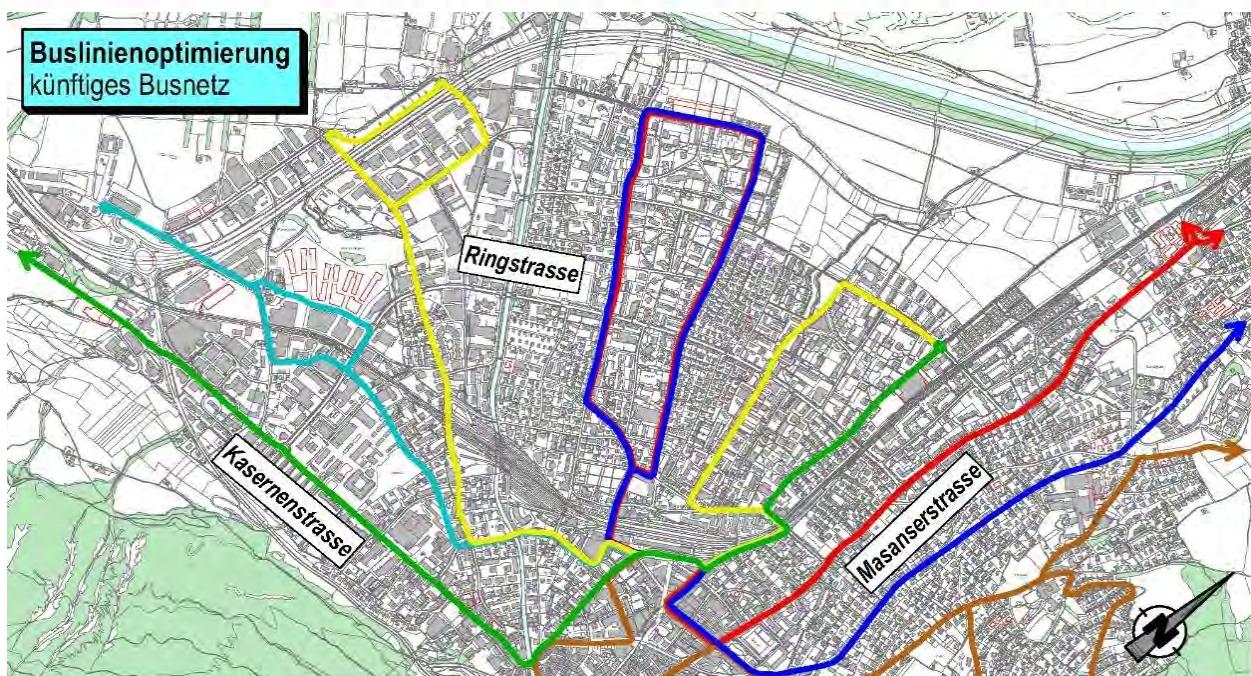
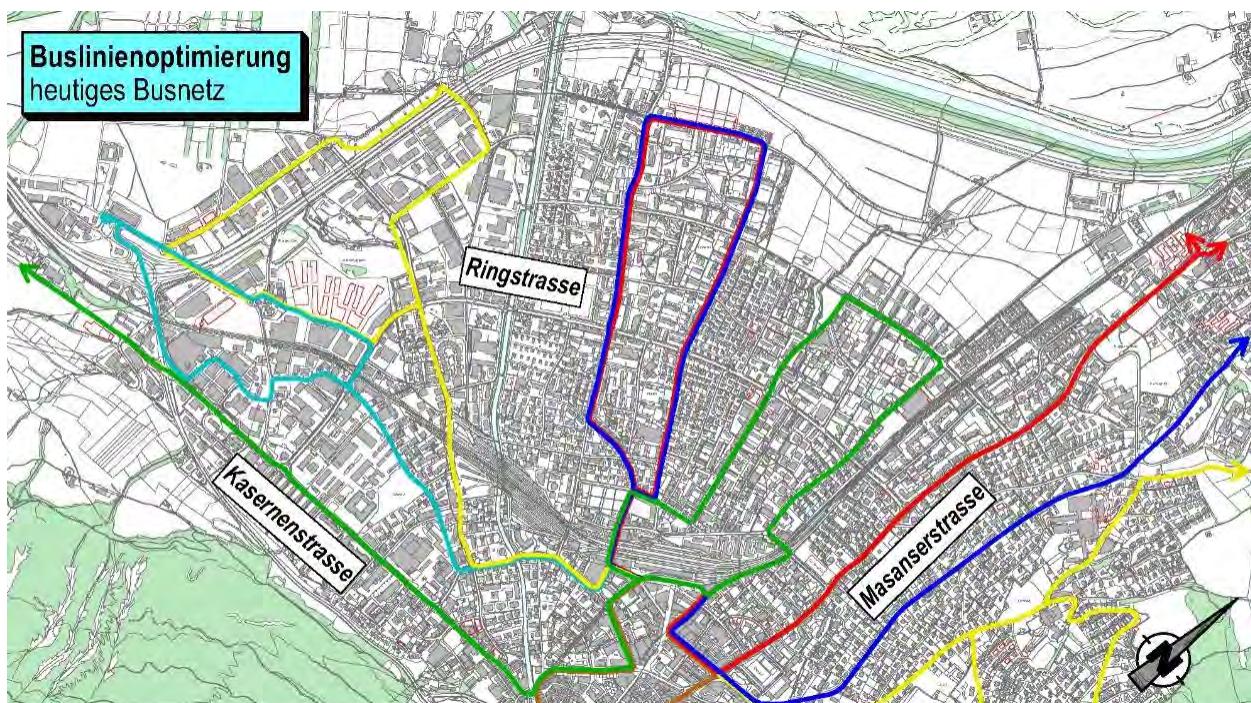
Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (AEV)

Beschreibung



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Ausgangslage

Zur Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots im Grossraum Chur hat der Kanton die ÖV-Planung «TransReno» aufgeleist. Die Stadt Chur hat sich in einer zweiten Phase ebenfalls an diesem Projekt beteiligt, um das Busnetz auch innerstädtisch mit Bus Chur anzupassen und zu optimieren. Die Ende 2019 abgeschlossene Phase II schlägt dabei auch Anpassungen am Stadtbusnetz Chur vor.

Das heutige Busnetz der Stadt besteht grösstenteils aus Schlaufenlinien. Aufgrund des heutigen Busnetzes sind die Sportanlagen Obere Au nicht direkt mit dem Rheinquartier (Wohnquartier) verbunden und es muss den Umweg über den Bahnhof genommen werden. Für den Ausbau Masterplan Sport- und Eventanlagen Obere Au wurde ein Verkehrskonzept Obere Au und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt. Hauptpfeiler der zukünftigen Erschliessung soll der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sein.

Weiter soll das Busliniennetz in Chur noch attraktiver gestaltet werden und daraus noch mehr Kunden gewonnen und der MIV reduziert werden. Auf manchen Linien kommt es allerdings zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Verspätungen, da der ÖV zusammen mit dem MIV im Stau steht. Mit gezielten Projekten ist der Ausbau der Busspuren wo möglich bereits vorgenommen aber noch nicht vollends durchgängig (vgl. auch Massnahme ÖV4.6 Busspur Chur West, Stadt Chur).

Inhalte

Zur leichten Verständlichkeit werden die heutigen Schlaufenlinien zum Teil durch Radiallinien ersetzt und somit die Buslinien ausgebaut und optimiert. Das städtische Netz wird auf das regionale Netz abgestimmt und die zukünftigen Bahn- / S-Bahn Angebote der RhB mit den Stadtbus- und Postautolinien gezielter koordiniert. Dabei gilt es auch, die Anschlüsse an die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. Massnahme ÖV4.3) und die Haltestelle Wiesental zu berücksichtigen. Für einen direkten Anschluss an die Sportanlage Obere Au und das Kantonsspital für das Rheinquartier ist eine Tangentialbuslinie geplant (vgl. Massnahme ÖV4.7 Tangentialbuslinie). Auf der Masanserstrasse und der Kasernenstrasse (vgl. Massnahme ÖV4.6 Busspur Chur West) ist der Ausbau der Busspur geplant. Damit sollen die Verspätungen minimiert werden und die Attraktivität gesteigert werden so dass der Modalsplitt zugunsten des ÖV verändert wird. Es ist zu erwarten, dass die durch die Massnahmen prognostizierte Umlagerung des regionalen Berufsverkehrs vom MIV auf den ÖV, die Masanserstrasse, Ringstrasse und Kasernenstrasse entlastet.

Zusätzlich zu den vorgesehenen Massnahmen sollen mit dieser Massnahme Optimierungen an den Steuerungen der Lichtsignalanlagen und den Markierungen der Signalisationen vorgenommen werden. Geplant ist die Einführung von dynamischen Leitsystemen: Sämtliche Steuerungen der Lichtsignalanlagen sind in den letzten vier Jahren erneuert worden und mit Buspriorisierung ausgestattet. Neu könnten intelligente Buspriorisierungen zum Zuge kommen, wie bei der Kreuzung Sommerau / Waffenplatzstrasse.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bus als leistungsstarkes öffentliches Verkehrsmittel ist gestärkt und er bietet eine attraktive Alternative zum MIV. Dadurch und durch die Optimierung der Buslinien, wodurch die Effizienz gesteigert wird, wird eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs erreicht. Eine Abstimmung des Busnetzes auf das Bahnnetz fördert die Intermodalität des Gesamtnetzes. Der Modalsplit hat sich zugunsten des ÖV verändert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, ÖV4: Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung, ÖV – Intermodalität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Das öffentliche Verkehrsmittel Bus wird optimiert und die Benutzerfreundlichkeit des ÖV-Systems gesteigert
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen: Durch die Änderung des Modalsplitt zugunsten des ÖV kann die Masanserstrasse und Kasernenstrasse entlastet werden. Dies hat positive Effekte auf die Lärm- und Luftemissionen.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West: Die Anschlüsse an der multimodalen Drehscheibe Chur West sind bei den Busoptimierungen zu beachten
- ÖV4.6 Busspur Chur West Stadt Chur: Die Buslinienoptimierung des Busnetzes in der Stadt Chur bedingt ein reibungsloses Vorwärtskommen des Verkehrs weshalb Verbesserungen der Infrastruktur eine Voraussetzung für die Optimierungen darstellt
- ÖV4.7 Tangentialbuslinie Stadt Chur: Diese Buslinie ist integraler Bestandteil der geplanten Busoptimierungen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die Buslinienoptimierung wird auf dem bestehenden Strassennetz erstellt.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 Studien <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
		Planungsschritte
		Zeitplanung
	Studien	2020
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2025
	Voraussichtlicher Baubeginn	2026
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Wer
5'000'000.-	-	5'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000 Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 30 Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 190 Anzahl betroffener Knoten: 20 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	--

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Bericht Buslinienoptimierung Stadt Chur, EWP, 30.09.2020, — ÖV-Konzept Transreno, Rapp Trans AG, 20.02.2020
------------------	---

ÖV4.9 Neue Busföhrung Saltinisstrasse, Trimmis

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur
Federführung	Gemeinde Trimmis	
Beteiligte	Kanton (AEV)	
Beschreibung		

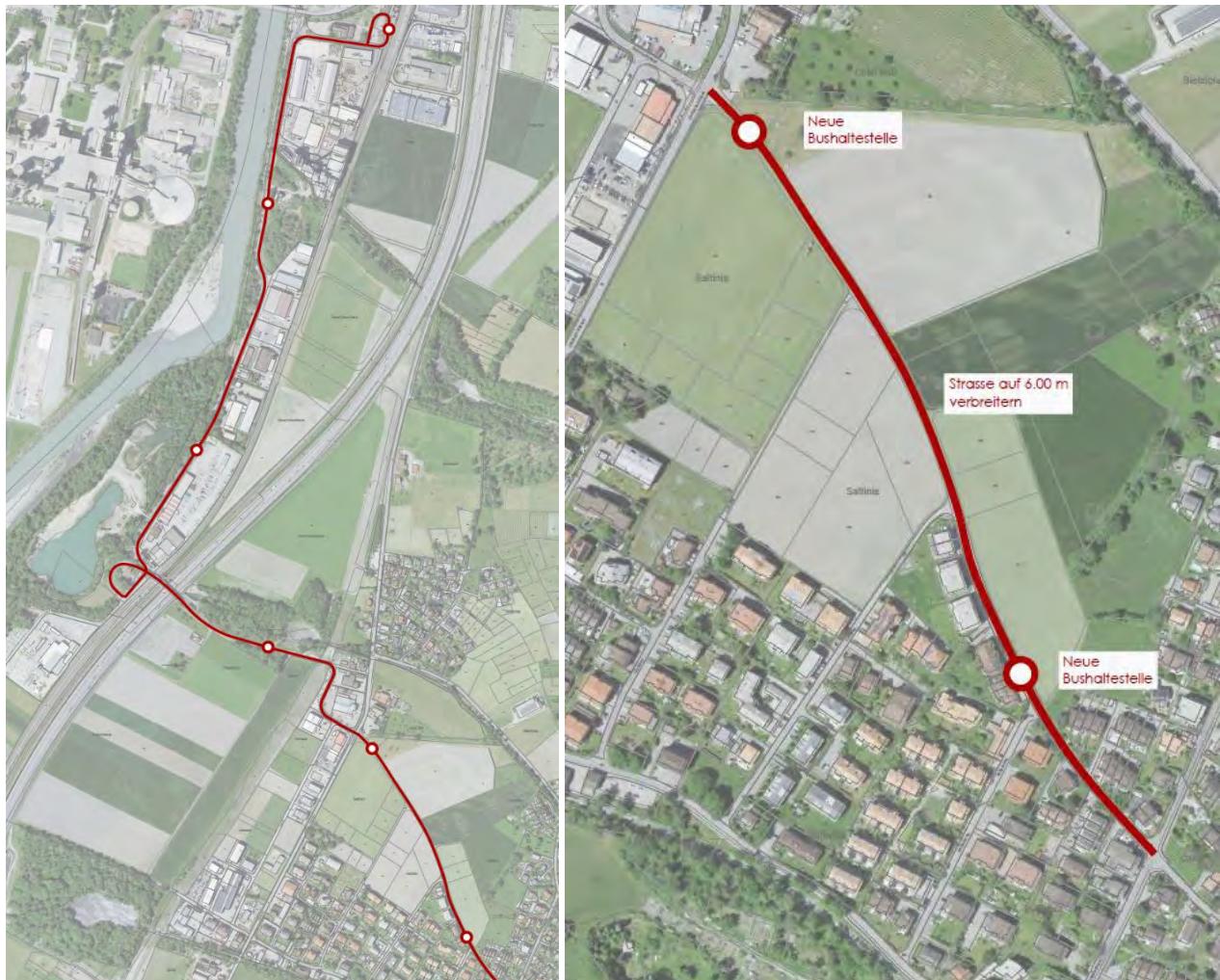


Abbildung: Neue Busföhrung Saltinisstrasse (Quelle: Gemeinde Trimmis)

Ausgangslage

Die Gemeinde Trimmis ist heute über drei Buslinien mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Trotz dieser Buslinien weisen mehrere Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Gemeinde Trimmis eine ungenügende ÖV-Güteklaasse auf. Darunter zählen das Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» sowie die Gebiete «Herawis» und «Saltinis West». Das Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» sowie das Wohngebiet «Saltinis West» eignen sich zudem für Erweiterungen und sollen in Zukunft entwickelt werden. Um die Entwicklungen zu realisieren und eine möglichst flächendeckende ÖV-Erschliessung in der Gemeinde Trimmis zu erreichen, ist eine Änderung der Buslinienführung vorgesehen.

Inhalte

Zur Verbesserung der Erschliessung des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Trimmis soll die Buslinienführung 90.003 (Chur-Untervaz) angepasst und eine neue Buslinie eingeführt werden. Dabei verkehrt die neue Buslinie zwischen Chur und Trimmis und bedient die bestehenden Bushaltestellen in der Gemeinde Trimmis. Die Buslinie 90.003 fährt neu über die Saltinisstrasse, Bahnhofsträssli, Rheinstrasse zum Bahnhof Untervaz-Trimmis. Somit können die heutigen ungenügend erschlossenen Gebiete mit einer Buslinie bedient werden. Für die neue Buslinienführung muss die Saltinisstrasse ausgebaut werden. Die Saltinisstrasse

ist heute lediglich 2.60 – 2.80 m breit und für den motorisierten Individualverkehr nicht befahrbar. In Zukunft mit der Entwicklung des Wohngebietes «Saltinis West» wird die Saltinisstrasse die Funktion einer Sammelstrasse erhalten. Damit einerseits Busse die Saltinisstrasse befahren können und andererseits zukünftig eine hinreichende Erschliessung für die Entwicklung des Wohngebietes «Saltinis West» entsteht, wird die Saltinisstrasse auf 6.0 m ausgebaut. Mit dieser Strassenbreite wird der Begegnungsfall Bus/Bus gewährleistet. Um das zukünftige Gebiet «Saltinis West» sowie die bestehenden Wohngebiete an der Saltinisstrasse attraktiv mit dem ÖV zu erschliessen, sind zwei Fahrbahnhaltestellen an der Saltinisstrasse vorgesehen. Dabei soll eine Bushaltestelle im Osten und eine im Westen der Saltinisstrasse liegen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bus ist durch die Verbindung wichtiger Arbeitsplatz- und Wohngebiete gestiegen. Der Anschluss der neuen Buslinie an den Bahnhof Untervaz-Trimmis trägt zur Attraktivität der neuen Buslinie bei. Mit der geplanten Führung der Buslinie zum Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» und den Gebieten «Herawis» und «Saltinis West» werden viele Nutzer bedient. Dies trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in und einem leistungsstarken ÖV in Trimmis bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Buskapazitäten werden gezielt im Zusammenhang mit bestehenden Arbeitsplatz- und Wohngebieten ausgebaut, um eine Verlagerung vom MIV zum ÖV zu erreichen in Gebieten, die auch in Zukunft entwickelt werden sollen.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- ÖV4.2 Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis: Anschluss des Arbeitsplatzgebiets «Trimmis» und der Gebiete «Herawis» und «Saltinis West» an den Bahnhof Untervaz-Trimmis durch die neue Streckenführung der Buslinie 90.003
- ÖV4.13-2 Bushaltestellen Trimmis: Als Teil der neuen Streckenführung der Buslinie 90.003 werden auf dem Bahnhofsträssli und der Rheinstrasse insgesamt drei neu Bushaltestellen erstellt

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input checked="" type="checkbox"/> RRIP <input type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Die Massnahme tangiert die Fruchtfolgeflächen. Bei der weiteren Projektentwicklung ist darauf zu achten, dass die Nutzung von Fruchtfolgeflächen auf ein Minimum reduziert wird.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2025
Bauprojekt	2027

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2028

<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2029		
Voraussichtlicher Baubeginn	2030		
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2032		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungschlüsse (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'563'000.-	-	1'563'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Für die betroffenen Linien des Netzes:
	— Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 4
	— Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 50
	— ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 4
	— ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 50
	<i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

ÖV4.10 Buserschliessung Tardis, Landquart

Priorität AP 4G	Priorität, ARE-Code AP 2G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)	<input type="checkbox"/> A	Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> B 3901.2.005	Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)	<input type="checkbox"/> C	Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur
Federführung		Gemeinde Landquart
Beteiligte		Kanton (AEV), Gemeinde Zizers
Beschreibung		

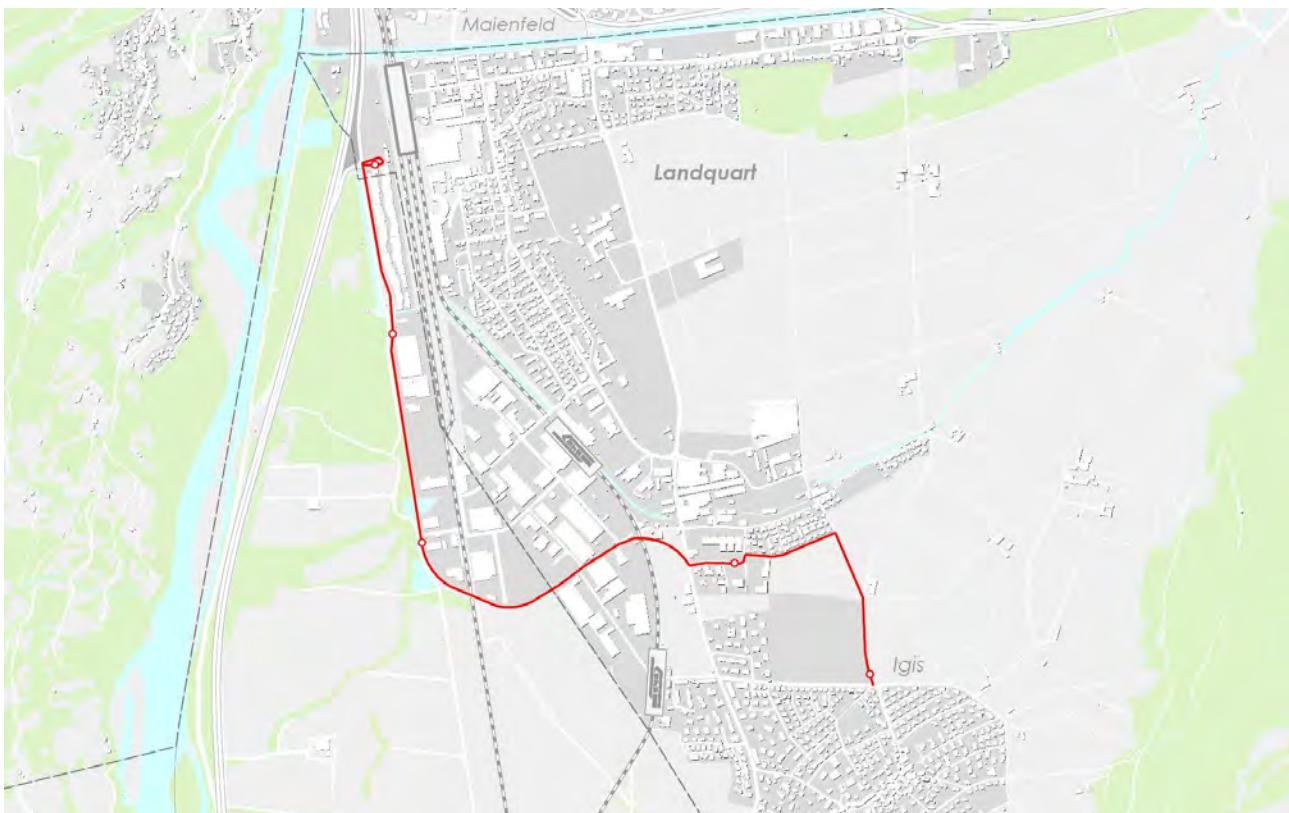


Abbildung: Buslinienführung (Quelle: Planungsbericht Buserschliessung)

Ausgangslage

In der Gemeinde Landquart bestehen verschiedene ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete. Dies betrifft unter anderem das Arbeitsplatzgebiet «Tardis», die Arbeitsplatzgebiete «Industrie Nord/Süd» sowie die Gebiete Luxwies/Schalmans. Im Zusammenhang mit der Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr. (vgl. Massnahme MIV4.2) wird eine neue Buslinienführung ermöglicht. Um möglichst viele Erschliessungslücken zu decken, führt die Buslinie über die Luxgasse/Holzsleifweg und die Luxwiesenstrasse/Freihofstrasse zur neuen Industriestrasse. Von der Industriestrasse führt sie über die Mühlstrasse und Tardisstrasse zum Bahnhof Landquart (vgl. Massnahme ÖV 4.1 und ÖV 4.13-1).

Inhalte

Die bestehenden Strassen (Luxgasse/Holzsleifweg/Luxwiesenstrasse/Freihofstrasse) sind für eine Buslinienführung zu schmal. Die Luxgasse und der Holzsleifweg sind zwischen 3.60 und 4.0 m breit. Das Verkehrsaufkommen auf diesen beiden Strassen ist sehr gering. Sie bilden aber eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Einen Ausbau der Strassen auf den Begegnungsfall Bus/Bus ist unverhältnismässig. Die Strasse wird durchgehend auf 4.0 m dimensioniert, um den Begegnungsfall Bus/Velo zu gewährleisten. Für die Begegnung Bus/Bus werden Ausweichstellen mit einer Breite von 6.0 m vorgesehen.

An der Freihofstrasse wurde die Verbreiterung bereits mit einer Baulinie gesichert und ein Projekt zur Verbreiterung der Strasse mit dem Anschluss an den neuen Kreisel «Industriestrasse» ausgearbeitet. Die Strasse wird zwischen 6.0 m und 6.20 m breit geplant. Zudem wird ein 2.0 m breites Trottoir vorgesehen. Auf der Freihofstrasse soll zudem eine Bushaltestelle in Form einer Fahrbahnhaltestelle (BehiG-Konform) realisiert werden. Die Luxwiesenstrasse soll auf 6.0 m verbreitert werden. Damit kann die Begegnung Bus/Bus gewährleistet werden. Aufgrund des eher geringen Verkehrsaufkommens kann auf ein Trottoir verzichtet werden.

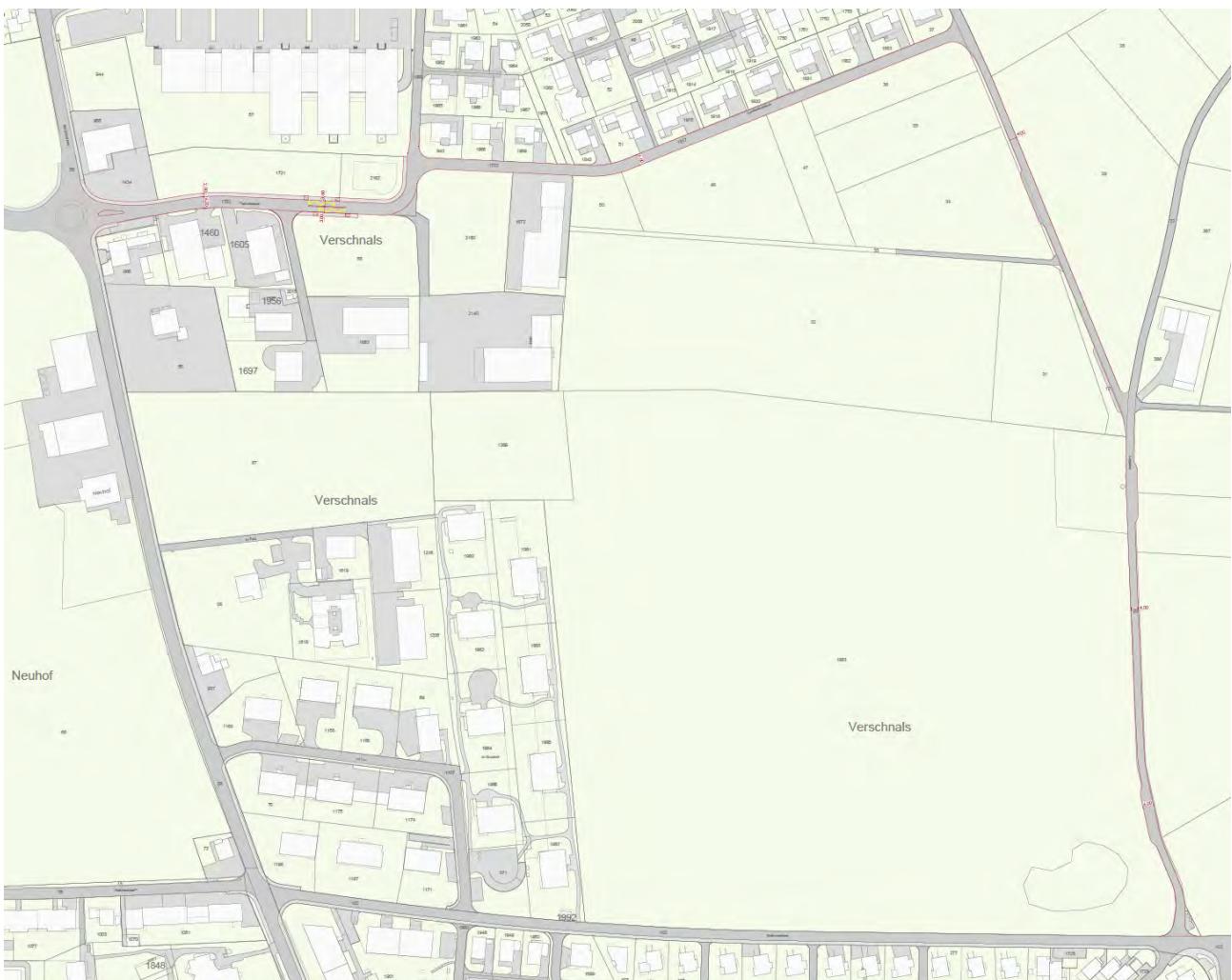


Abbildung: Ausbau der bestehenden Strassen für die Buslinienführung (Quelle: Planungsbericht Buserschliessung)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bus ist durch die Verbindung wichtiger Arbeitsplatz- und Wohngebiete gestiegen. Der Anschluss der neuen Buslinie an den Bahnhof Landquart trägt zur Attraktivität der neuen Buslinie bei. Mit der geplanten Führung der Buslinie zu den Arbeitsplatzgebieten «Tardis» und «Industrie Nord/Süd» sowie den Gebieten «Luxwies/Schalmans» werden viele Nutzer bedient. Dies trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs und einem leistungsstarken ÖV in Landquart bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Buskapazitäten werden gezielt im Zusammenhang mit bestehenden Arbeitsplatz- und Wohngebieten ausgebaut um eine Verlagerung vom MIV zum ÖV zu erreichen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

MIV 4.2 Industriestrasse Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse/ Kantonstrasse, ÖV 4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart und ÖV4.13-1 Bushaltestellen Zizers:
Für die Buserschliessung Tardis, Landquart stellen diese Massnahmen eine Voraussetzung dar.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richt- plänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglich- keit)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input checked="" type="checkbox"/> RRIP <input type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Die Massnahme tangiert in der Vorstudie ca. 400 m ² Fruchtfolgefächern (Luxgasse/Luxwiesenstrasse). In der Projektoptimierung ist auf eine möglichst geringe Beanspruchung der Fruchtfolgefächern zu achten. Die zu beanspruchende Fruchtfolgefäche ist zu kompensieren.
------------------------------	---

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	---	--

Planungsschritte	Zeitplanung
Machbarkeitsstudie	2023
Vorprojekt	2024
Bauprojekt	2024

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2025/2026
	Voraussichtlicher Baubeginn	2027
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028

Anrechenbare Kosten/Finanzierungschlüs- sel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'065'000.-	40'000.-	2'025'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Für die betroffenen Linien des Netzes: <ul style="list-style-type: none"> — Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 0 — Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 0 — ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 4 — ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 36 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	---

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: <ul style="list-style-type: none"> — Planungsbericht Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021 — Massnahmenplan Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021 — Kostenschätzung Fromm+Partner AG, 18.03.2021
------------------	--

ÖV4.11 Buserschliessung ESP Neugut, Malans

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur
Federführung	Gemeinde Malans	
Beteiligte	Kanton (AEV, TBA), Gemeinde Landquart, Gemeinde Malans	
Beschreibung		

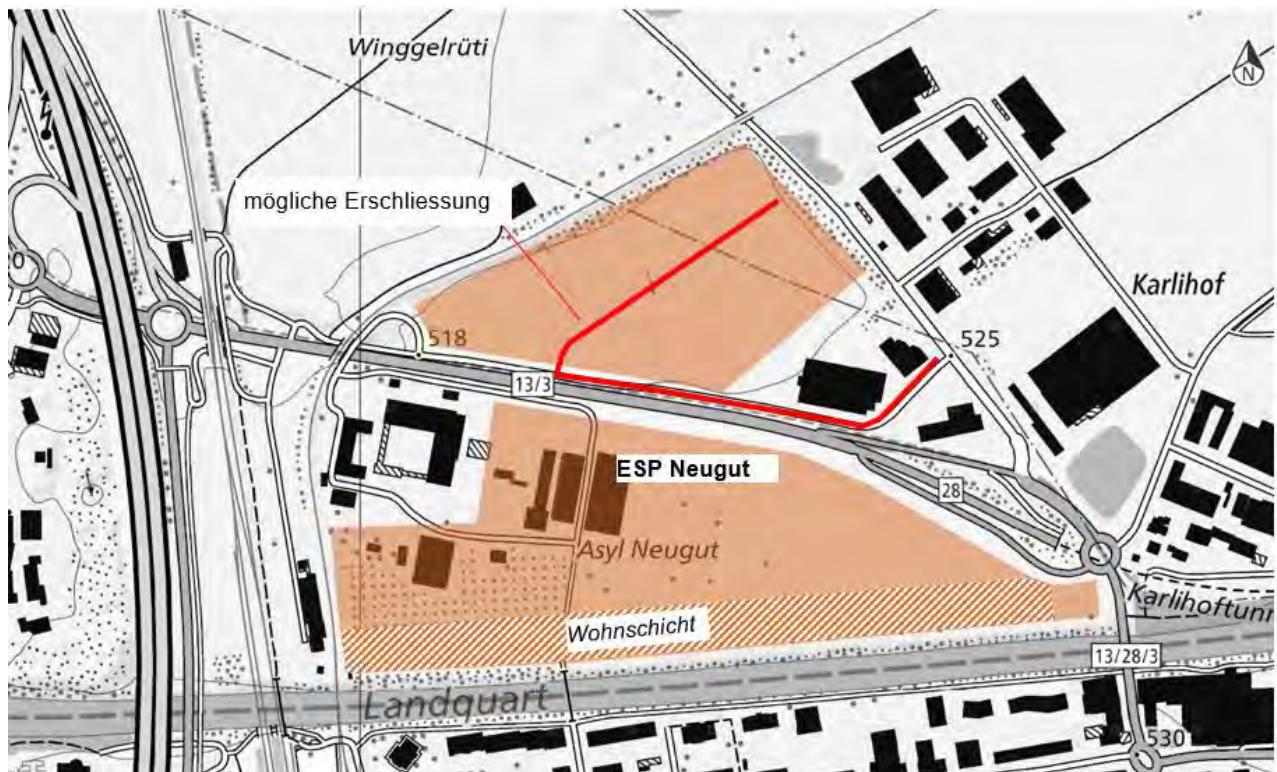


Abbildung: Buserschliessung ESP Neugut (Quelle: Gemeinde Malans)

Ausgangslage

Im Agglomerationsprogramm Chur sind mehrere Entwicklungsschwerpunkte vorgesehen. Ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) ist das Gebiet Neugut (vgl. Massnahmen S4.4-4 und S4.6-4). Im nördlichen Bereich liegt der Entwicklungsschwerpunkt im Gemeindegebiet von Malans im südlichen Bereich im Gemeindegebiet von Maienfeld. Der Entwicklungsschwerpunkt wird durch die H28 getrennt. Der südliche Bereich liegt in der ÖV-Gütekasse A und B. Die multimodale Drehscheibe Landquart (vgl. Massnahme ÖV4.1) ist in wenigen Gehminuten mit der Brücke über den Fluss «Landquart» erreichbar. Das nördliche Areal ist aufgrund der Trennung der H28 nicht mehr gleich komfortabel an den Bahnhof Landquart angeschlossen. Um das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu stärken, soll zusätzlich ein Bus ins Gebiet Neugut geführt werden. Der Entwicklungsschwerpunkt wird regional geplant und benötigt eine überkommunale Abstimmung der Entwicklung und der Erschliessung. Im südlichen Bereich des Entwicklungsgebietes wird im Übergangsbereich zwischen der Landquart und dem Altersheim Neugut eine Wohnschicht vorgesehen. Bei den Arbeitsnutzungen (restlicher Bereich) sind vor allem Dienstleistungsunternehmen geplant.

Inhalte

Um das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen, soll in Zukunft die vorgesehene Buslinie «Buserschliessung Tardis» (vgl. Massnahme ÖV4.10) verlängert und ins Gebiet Neugut geführt werden. Dabei soll die Erschliessung des Entwicklungsgebietes «Neugut» über die bestehende Neugutstrasse erfolgen. Von der Neugutstrasse soll eine Stichstrasse ins Areal führen. Diese bildet die Haupterschliessung auf welcher auch der Bus verkehren soll. Die Strasse soll durchgehend auf 6.0 m dimensioniert werden. Bei dieser Breite ist gemäss VSS 640 201 die Begegnung LW/LW bzw. Bus/Bus bei reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) gewährleistet.

Für eine zweckmässige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind im Gebiet zwei Bushaltestellen vorzusehen. Diese sind mit einem Witterungsschutz, einer Sitzgelegenheit, einer genügenden Beleuchtung sowie einer Fahrgastinformation auszugestalten. Aufgrund der Erschliessung wird es sich bei einer der Bushaltestellen um eine Endhaltestelle handeln. Bei dieser Bushaltestelle wird zudem die Realisierung einer Buswendeschlaufe benötigt. Diese dient auch als Wendeplatz für den motorisierten Individualverkehr.



Abbildung: Mögliche Lage der neuen Bushaltestellen ESP Neugut (Quelle: Gemeinde Malans)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der Entwicklungsschwerpunkt Arbeit sowie Wohnen / Dienstleistung Neugut weist eine gute Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Durch zwei neue Bushaltestellen ist eine gute Anbindung an den Fussverkehr gewährleistet. Die Anbindung des ESP an den öffentlichen Verkehr trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, ÖV4 – Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung, ÖV – Intermodalität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Öffentlicher Verkehr wird auf geplante Vorhaben mit grossen verkehrlichen Auswirkungen angepasst
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Für das öffentliche Verkehrsmittel Bus werden die Kapazitäten ausgebaut und somit arbeitsplatzintensive Nutzungen erschlossen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- S4.4-4 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Dienstleistung mittelfristig und S4.6-4 Entwicklungsschwerpunkt Arbeit mittelfristig, Gebiet Neugut, Gemeinden Maienfeld und Malans: Die Buserschliessung bedingt die Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Neugut
- ÖV4.10 Buserschliessung Tardis Landquart: Die beiden Buserschliessungen bilden eine neue Buslinie

Bezug zu kantonalen und regionalen Richt- plänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglich- keit)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP <input checked="" type="checkbox"/> RRIP <input type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Vgl. Massnahme ESP Neugut

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
		Masterplanung, Nutzungsplanung, Wettbewerb, Folgeplanung

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2032

Anrechenbare Kosten/Finanzierungschlüs- sel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'405'000.-	144'000.-	1'261'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Für die betroffenen Linien des Netzes:

- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 0
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 0
 - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 4
 - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 36
- Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.*

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

ÖV4.12 E-Mobilität Busse

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		
Federführung	Kanton (AEV)	Massnahmenkategorie
Beteiligte	Postauto, Repower AG	Bus-/ÖV-Infrastruktur; Alternative elektrisch betriebene Systeme
Beschreibung		

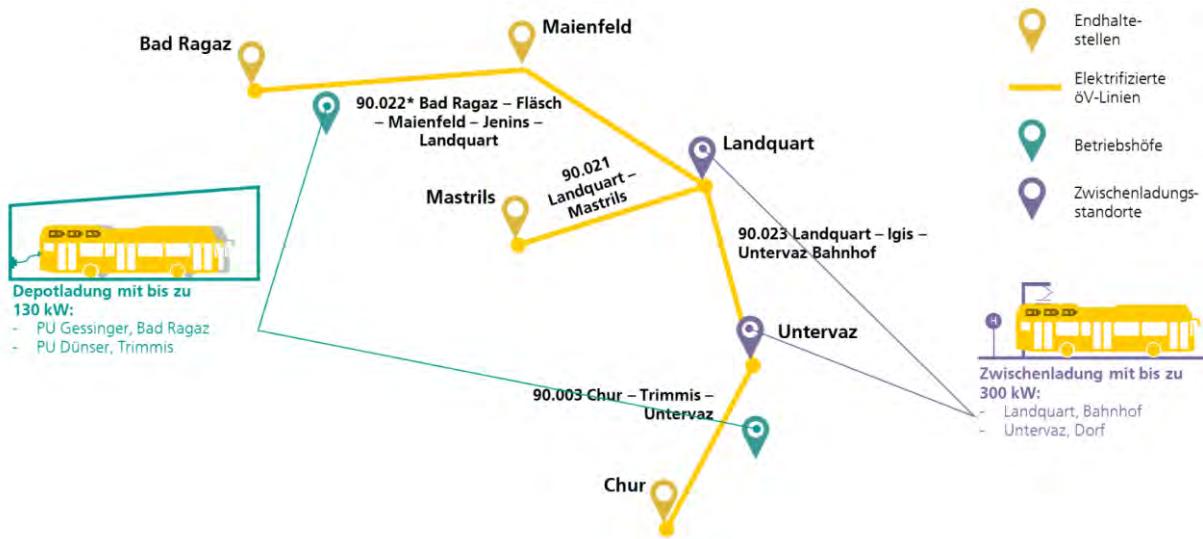


Abbildung: Lösungsvorschlag ELMO-GR mit Linien und Ladestationen

Ausgangslage

Die Bündner Regierung hat im Jahr 2015 die Klimastrategie für den Kanton Graubünden verabschiedet. Der Kanton Graubünden konzentriert sein Handeln in Sachen Klimawandel auf zehn Bereiche. Diese umfassen Massnahmen zum Klimaschutz beziehungsweise zur Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen einerseits – und andererseits setzt der Kanton auf Taten, die Anpassungen im Zuge des Klimawandels mit sich bringen. Für die Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen hat Graubünden folgende Handlungsschwerpunkte definiert:

- Energieverbrauch senken und die Ressourceneffizienz steigern, z. B. durch den Einsatz von Elektrobussen
- Fossile Energieträger durch erneuerbare ersetzen, z. B. durch Nutzung erneuerbarem Strom aus heimischen Quellen

Der Kanton Graubünden hat mit PostAuto und Repower AG am 14.06.2019 eine Absichtserklärung zur Elektromobilität unterzeichnet. Die Partner verfolgen mit ihrer Zusammenarbeit im Projekt «ELMO-GR» (Elektromobilität in Graubünden) das übergeordnete Ziel, gemeinsam eine Flotte von batterie-elektrischen Bussen für den öffentlichen Verkehr in Graubünden aufzubauen und zu betreiben. Dabei wird auf die Erfahrungen, die in den letzten acht Jahren mit Pilotprojekten in Sarnen, Interlaken, Saas-Fee und Valposchiavo gesammelt wurden, abgestützt. Diese Pilotprojekte haben gezeigt, dass der betriebliche Langzeiteinsatz von einzelnen Elektrobussen technisch möglich ist. Der nächste Schritt ist der Betrieb von kleineren Flotten und Umstellung ganzer Betriebshöfe.

Inhalte

Der Projektperimeter von ELMO-GR deckt das Rheintal zwischen Chur und Bad Ragaz ab. Auf den dazugehörenden Linien im strassengebundenen ÖV werden heute ausschliesslich Dieselbusse eingesetzt. Diese Linien zeichnen sich durch relativ kurze Strecken mit ausgeprägtem Stop-And-Go-Verkehr sowie moderaten Steigungen aus. Diese Charakteristiken sind prädestiniert für den Einsatz von Bussen mit batterie-elektrischen Antrieben. Die in Frage kommenden Linien wurden eingehend untersucht. Dabei wurde u.a. der Energieverbrauch der batterie-elektrischen Busse simuliert und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in das Fahrzeug- und Ladekonzept übernommen. Als Gesamtfazit aus den theoretischen Untersuchungen und praktischen Testfahrten konnte festgestellt werden, dass die nachfolgend aufgeführten Linien für die Elektrifizierung geeignet sind:

- 90.003 (Chur – Trimmis – Untervaz und Chur – Haldenstein)
- 90.021 (Landquart – Maistrils)
- 90.022 (Bad Ragaz – Fläsch – Maienfeld – Jenins – Landquart)
- 90.023 (Landquart – Igis – Untervaz Bahnhof)

Diese Linien können mit batterie-elektrischen Bussen betrieben werden (vgl. Abbildung). Zur Deckung des täglichen Energiebedarfs der Fahrzeuge sind sowohl Depotladungen über Nacht als auch Zwischenladungen tagsüber notwendig. Die entsprechenden Ladeinfrastrukturen bestehen heute noch nicht und müssen aufgebaut werden. Zudem sind elf Elektrobusse – zwei 18-Meter-Gelenkbusse, fünf 12-Meter-Busse und vier 9-Meter-Busse – zu beschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der Einsatz von Elektrobusen leistet einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Agglomerationsperimeter wodurch auch das Image des öffentlichen Verkehrs aufgewertet wird. Mit der Umsetzung der Elektromobilität auf geeigneten Strecken nimmt die Agglomeration eine Vorbildfunktion ein, ohne an Effizienz oder Benutzerfreundlichkeit einzubüßen. Die Lärmemissionen sind ebenfalls reduziert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Das Image des öffentlichen Verkehrs wird aufgewertet, die externen Gesundheitskosten, u.A. durch Verringerung der Lärmemissionen, reduziert
- WK 4.1 Reduktion von Luftschatdstoff- und Treibhausgasemissionen sowie WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen: Die elektrische Energie stammt ausschliesslich aus erneuerbaren Quellen in Graubünden. Die Umstellung auf Busse mit batterie-elektrischem Antrieb leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zur Klimastrategie des Kantons Graubünden und des Bundes. Beim Betrieb von batterie-elektrischen Bussen werden keine Luftschatdstoffe wie Stickoxide oder Feinstaub emittiert. Der Kanton rechnet deshalb bei der Massnahme um folgende Reduktion der Luftschatdstoffe:

Emissionen

Treibhausgase	-885 t CO2e
Stickoxide	-1'409 kg NOx
Feinstaub	-12 kg PM10

Zusätzlich wird die Lärmelastung vor allem innerorts bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h spürbar reduziert. Gemäss einer Studie des Bundesamts für Raumentwicklung¹ generieren Dieselbusse im öffentlichen Verkehr 9.65 Rp. an externen Gesundheitskosten pro Personenkilometer, ein Elektrobus hingegen nur 0.92 Rp. pro Personenkilometer. Auf den obenerwähnten vier Linien können durch den Einsatz von batterie-elektrischen Bussen die externen Gesundheitskosten um rund CHF 380'000 pro Jahr reduziert werden.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

-

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
-	-

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2024

	Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2024
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde

6'500'000.-

-

-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente**Quantitative Angaben**

Für die betroffenen Linien des Netzes:

- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 25
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 437
 - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 25
 - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 437
- Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.*

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

- Umsetzung Elektromobilität im ÖV in Graubünden (Projekt ELMO-GR)

ÖV4.13 Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen

Priorität AP 4G

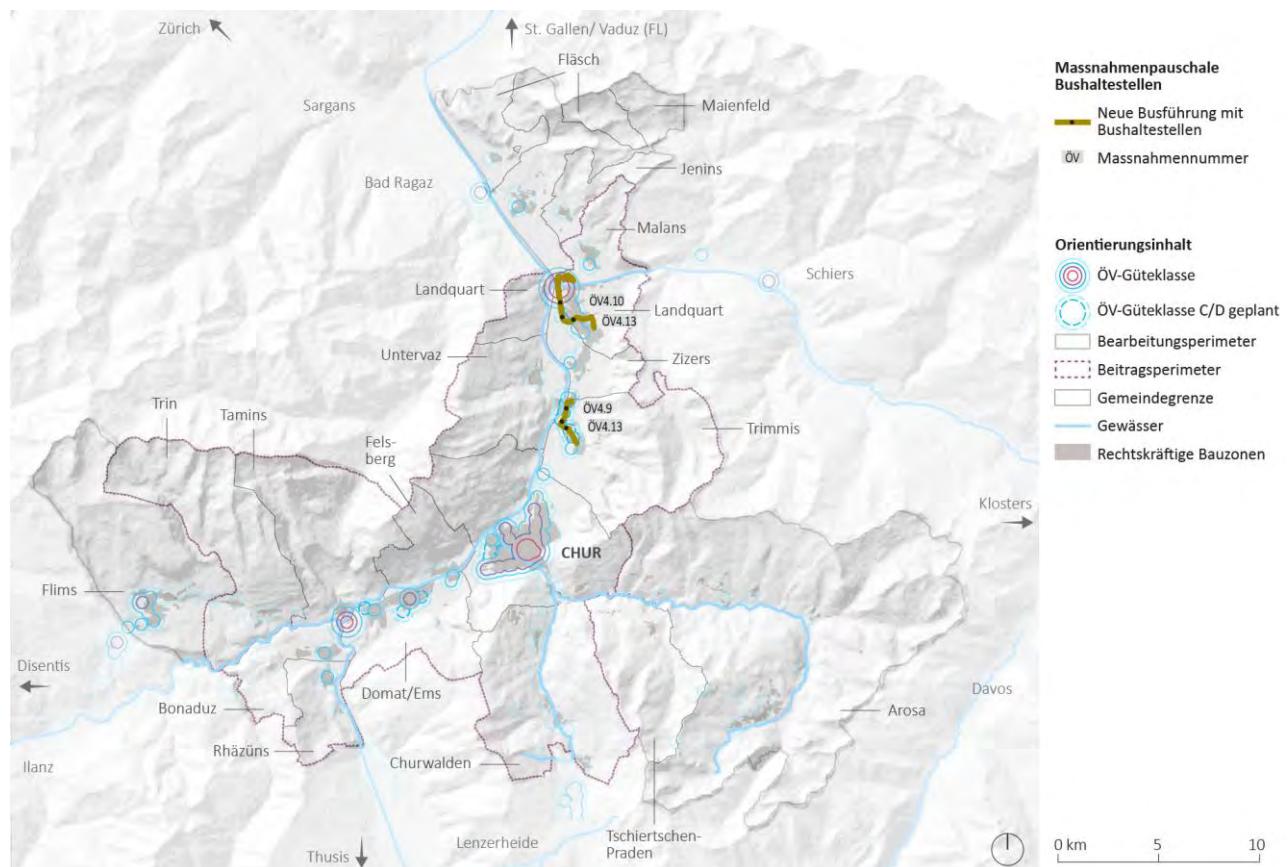
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Die Agglomeration Chur verfügt über ein weitgehend flächendeckendes ÖV-Angebot von regionalen und kommunalen Buslinien. Viele Haltestellen weisen einen geringen Ausbaustandard auf, was die Attraktivität der ÖV-Nutzung für die Verkehrsteilnehmenden mindert. Mit dem ÖV-Konzept Transreno für das Gebiet von Rhäzüns bis Fläsch (AEV 2020, Transreno, wird eine Systematisierung von Netz und Angebot neu bei allen Buslinien eingeführt zugunsten einer einfacheren Benutzbarkeit. Zudem wird die Zuverlässigkeit erhöht zugunsten sicherer Anschlüsse.

Inhalt

Zahlreiche bestehende Bushaltestellen in der Agglomeration Chur werden hinsichtlich Aufenthaltsqualität aufgewertet. Dazu gehören je nach ÖV-Haltestelle die Installation eines Witterungsschutz, einer Sitzgelegenheit und/oder weiteren Ausstattungsmerkmalen. Darüber hinaus wird auch die Integration der ÖV-Haltestellen in das Fuss- und Velonetz geprüft und – sofern notwendig – die Zu- und Abgänge der ÖV-Haltestellen verbessert. Bei ÖV-Haltestellen mit hohen Frequenzen und verschiedenen ÖV-Linien werden die Umsteigewege über eine Verkürzung (direktere Führung) und/oder einer Erhöhung des Komforts optimiert. Nach Möglichkeit ist auch die städte- und ortsbauliche Qualität von wichtigen ÖV-Haltestellen mit Umsteigebeziehungen zu erhöhen. Bei der Aufwertung werden Synergien im Zusammenhang mit der Umsetzung der behindertengerechten Gestaltung von ÖV-Haltestellen sowie allfälligen geplanten Angebotsanpassungen genutzt. Neubauten von Bushaltestellen stehen im Zusammenhang mit Angebotsanpassungen u.a. mit dem ÖV-Konzept Trans-Reno (Verschiebungen von ÖV-Haltestellen und neuen Buslinien, vgl. Massnahmen ÖV4.1, ÖV4.8).

Zukunfts bild

Der Bus als leistungsstarkes öffentliches Verkehrsmittel ist gestärkt und er bietet eine attraktive Alternative zum MIV. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen ist das Image des Buses als öffentliches Verkehrsmittel gestärkt. Die Integration der ÖV-Haltestellen in das Fuss- und Velonetz und die Erhöhung des (Umsteige-)Komforts fördern die Intermodalität des Gesamtnetzes. Der Modalsplit hat sich zugunsten des ÖV verändert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, ÖV4: Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

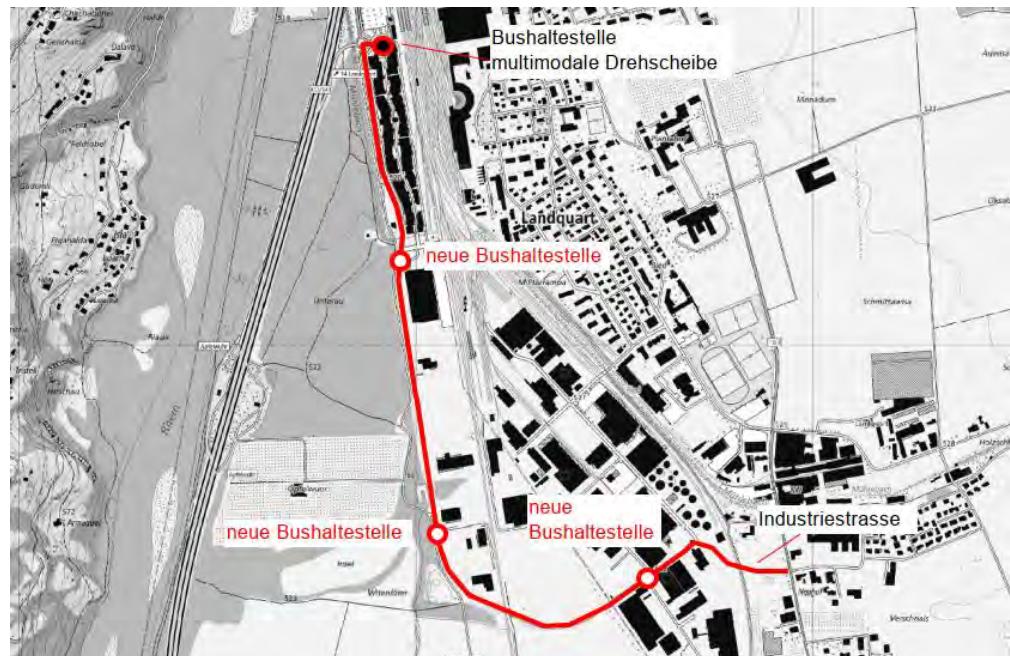
GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Buserschliessung, ÖV – Intermodalität

Teilmassnahmen

ÖV4.13-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Bushaltestellen Zizers	Gemeinde Zizers	Kanton (AEV), Gemeinde Landquart	489'000.-

Kurzbeschrieb

Mit dem Ausbau der Industriestrasse (vgl. Massnahme MIV4.3) wird eine Buslinie über die Mühlleistrasse und Tardisstrasse ermöglicht (vgl. Massnahme ÖV4.10). Gemäss kantonalem Amt für Energie und Verkehr (AEV) kann das Arbeitsplatzgebiet «Tardis» heute mit dem ÖV nicht erschlossen werden, da der Umwegfaktor via Schulstrasse und die Querung der RHB Linie die Fahrplanstabilität negativ beeinflussen. Via Industriestrasse kann das Arbeitsplatzgebiet neu mit einer Buslinie bedient werden und auch der ESP Landquart Fabriken (vgl. Massnahme S4.6-3) direkt an die multimodale Drehscheibe Landquart (vgl. Massnahme ÖV4.1) angebunden werden. Dafür sind entlang der Mühlleistrasse und Tardisstrasse insgesamt drei Bushaltestellen vorzusehen. Die Bushaltestellen sollen in einem Abstand von ca. 500 m angeordnet werden. Aufgrund der Funktion der Strassen (Industrieverkehr) sollen Busbuchten bevorzugt werden.

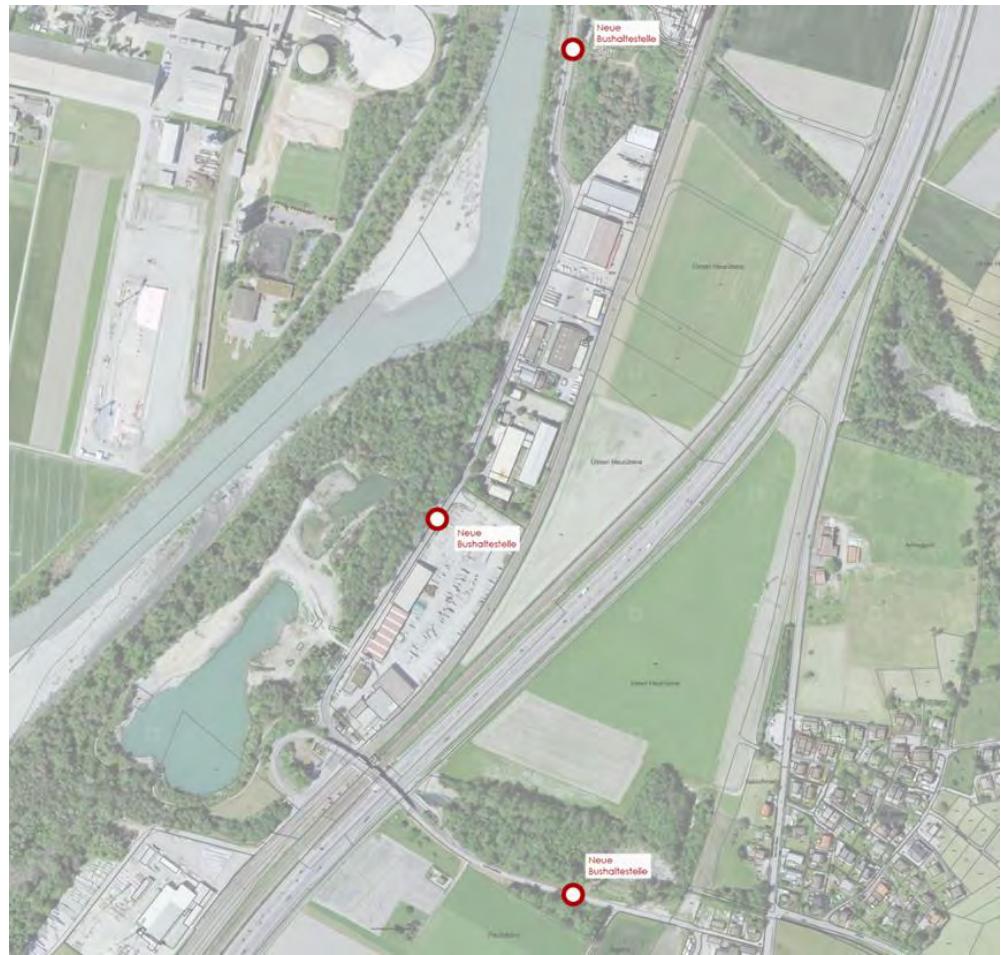
Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

3 Bushaltestellen (Busbuchten)

ÖV4.13-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
Bushaltestellen Trimmis	Gemeinde Trimmis	Kanton (AEV)	409'000.-

Kurzbeschrieb

Das Industriegebiet Trimmis ist heute ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Um das Gebiet zukunftsnahe besser an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen, wird die Anpassung der bestehenden Buslinienführung (Buslinie 90.003) vorgesehen (vgl. Massnahme ÖV4.9 Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis). Die Buslinie soll nicht mehr über die Deutsche Strasse, sondern neu über das Bahnofsträssli und die Rheinstrasse zum Bahnhof Untervaz-Trimmis geführt werden. Dabei sind auf der Rheinstrasse und auf dem Bahnofsträssli insgesamt drei neue Bushaltestellen vorzusehen zusätzlich zu den über Massnahme ÖV4.9 vorgesehenen zwei Bushaltestellen auf der Saltinisstrasse.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

3 Bushaltestellen

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
898'000.-	538'800.-	359'200.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter: 6 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	---

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

ÖV4.13-1:

- Planungsbericht Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021
- Massnahmenplan Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021
- Kostenschätzung Fromm+Partner AG, 18.03.2021

ÖV4.13-2:

- Machbarkeitsstudie ÖV Erschliessung «Üsseri Heurütena», 30 September 2020, Caprez Ingenieure AG

7. Übergeordnete Massnahmen Strassenverkehr

üMSV4.1 Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart

Umsetzungshorizont	Referenznummer	Massnahmenart
2024-2026; gemäss nationalen Pla-nungen	Nr. noch unbekannt; Projektname: GHGW Rothenbrunnen-Landquart	Nationale Planungen Verkehr

Beschreibung



Abbildung: Projektperimeter GHGW A13 (Quelle: ASTRA)

Ausgangslage

Die Nationalstrasse A13 mit der San-Bernardino-Route ist die zweitwichtigste internationale Nord-Süd-Transitachse der Schweiz und wird immer häufiger als Alternativ-Route bei Engpässen und Staus am Gotthard genutzt. Die San-Bernardino-Route verzeichnete zwischen 2015 und 2019 eine entsprechend hohe Verkehrszunahme von 7.6% (Messquerschnitt San Bernardino).

Im A13-Abschnitt Reichenau - Rothenbrunnen führt das steigende Verkehrsaufkommen insbesondere an Wochenenden und bei Ferienbeginn zu starken Staubildungen, sowohl in Fahrtrichtung Nord vor dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels als auch in Fahrtrichtung Süd beim Spurabbau im Bereich Anschluss Reichenau. Der daraus resultierende Ausweichverkehr erfolgt via die Kantonsstrasse durch die Dörfer Rhäzüns und Bonaduz. Die engen Ortsdurchfahrten und Tempo-30-Bereiche sind für den Alpentransitverkehr nicht geeignet und der immer häufiger anfallende Ausweichverkehr ist für die Anwohner auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht tragbar.

Die gleiche Situation ist im Bereich des Anschlusses Landquart festzustellen, wo die Nationalstrasse A28 in die A13 einmündet. Dabei wird die zu den Hauptreisezeiten bereits stark belastete Nationalstrasse A13 Richtung Norden durch die von der A28 einmündenden Verkehr stark gestört, was oftmals zu Rückstaus führt, über den Anschluss Zizers hinaus. Dies wiederum hat einen starken Ausweichverkehr durch die teilweise engen Ortsdurchfahrten von Zizers und Igis-Landquart zur Folge, was auch dort zu Staubildungen führt.

Generell ist festzuhalten, dass die Nationalstrasse A13 bereits heute zu Spitzenzeiten regelmässig Staubildungen aufweist. In Kombination mit dem touristischen Hauptreiseverkehr kommt der Verkehr zwischen dem Domleschg und der Kantongrenze zu St. Gallen immer öfter zum Erliegen. Bei stockendem Verkehr auf der Nationalstrasse weicht der Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz aus, mit den erwähnten negativen Folgen für die umliegenden Ortschaften. Dabei werden auch der strassengebundene Öffentliche Verkehr sowie sämtliche Blaulichtorganisationen massiv behindert, respektive deren Einsatz verunmöglicht.

Inhalt

Damit die Leistungsfähigkeit auf der Nationalstrasse A13 zu Spitzenzeiten erhöht werden kann, soll eine schrittweise Temporeduktion von 120 km/h auf 100 und auf 80 km/h erfolgen. Die Geschwindigkeitsharmonisierung erfolgt verkehrsabhängig. Damit die Verkehrsteilnehmenden wissen, warum sie nicht mit der Höchstgeschwindigkeit weiterfahren können, informieren zusätzlich Gefahrenwarnsignale über den Anlass der Geschwindigkeitsreduktion (Verkehrsüberlastung, Unfall, Baustelle usw.). Die Nationalstrasse kann somit trotz dichtem Verkehr besser ausgelastet werden.

Das Prinzip der Geschwindigkeitsharmonisierung ist nicht neu und wird heute bereits auf über 340 Kilometern des gesamten Nationalstrassennetzes angewendet. Damit kann das Tempo in Abhängigkeit des Verkehrsflusses geregelt und eingriffen werden, bevor ein Stau entsteht. Mit der flexiblen Geschwindigkeitsregelung bei dichtem Verkehr kommen die Verkehrsteilnehmer trotz einem tieferen Tempolimit rascher und flüssiger ans Ziel. Als positiver Nebeneffekt steigt die Sicherheit.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Reduzierung der Stausituationen auf der Nationalstrasse führt zu weniger Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortschaften, was dem ÖV, den Blaulichtorganisationen sowie der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Ortschaften zugutekommt.

üMSV4.2 Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur A28 Richtung Davos

Umsetzungshorizont

2021/2022; gemäss nationalen Planungen

Referenznummer

STEP 080460

Massnahmenart

Nationale Planungen Verkehr

Beschreibung



Abbildung: ASTRA, Ausführungsprojekt (AP), AS Landquart Ost – AS Karlihof, Situation Teil West 1:500, Plan-Nr. 13a.3380 AP / 002, 16.11.2018

Ausgangslage

Der Anschluss Landquart der Nationalstrassen A13 und A28 ist schon lange stark belastet. Um dem heutigen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden und den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu führen, wurden beim Kreisel AS Landquart Ost verschiedene provisorische Sofortmassnahmen ergriffen, welche nun ausgebaut werden müssen.

Auf dem Strassenabschnitt der A28 zwischen dem Anschluss Landquart Ost und dem Anschluss Karlihof konnte in den letzten Jahren eine Zunahme von Verkehrsunfällen registriert werden. Nach der Durchführung eines Black Spot Managements (BSM) konnte festgestellt werden, dass die Länge der Beschleunigungsstrecken wesentlich zu kurz ist und ausgebaut werden muss.

Inhalt

Ziel der Massnahme ist die Verbesserung der Verflechtungsvorgänge und somit des Verkehrsflusses sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Zur Behebung der Rückstausituation beim Anschluss Landquart, im Bereich des Kreisels Ost sind vorgesehen: ein verlängerter Bypass für die Rechtsabbieger Fahrtrichtung Davos mit Umgestaltung der Erschliessung des geplanten RhB-Interventionsstützpunktes sowie die Verlängerung der Beschleunigungsstrecke AS Karlihof und der daraus resultierenden Anpassung der Kantonsstrasse.
- Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem Bau der neuen Velowegüberführung über die Industriestrasse ist nicht Bestandteil der übergeordneten Massnahme (Verantwortung Kanton und Gemeinden in Koordination mit ASTRA). Der Veloweg wurde zusammen mit der Weiterführung Richtung Landquart in einem separaten, kantonalen Auflageverfahren aufgelegt und bereits realisiert.

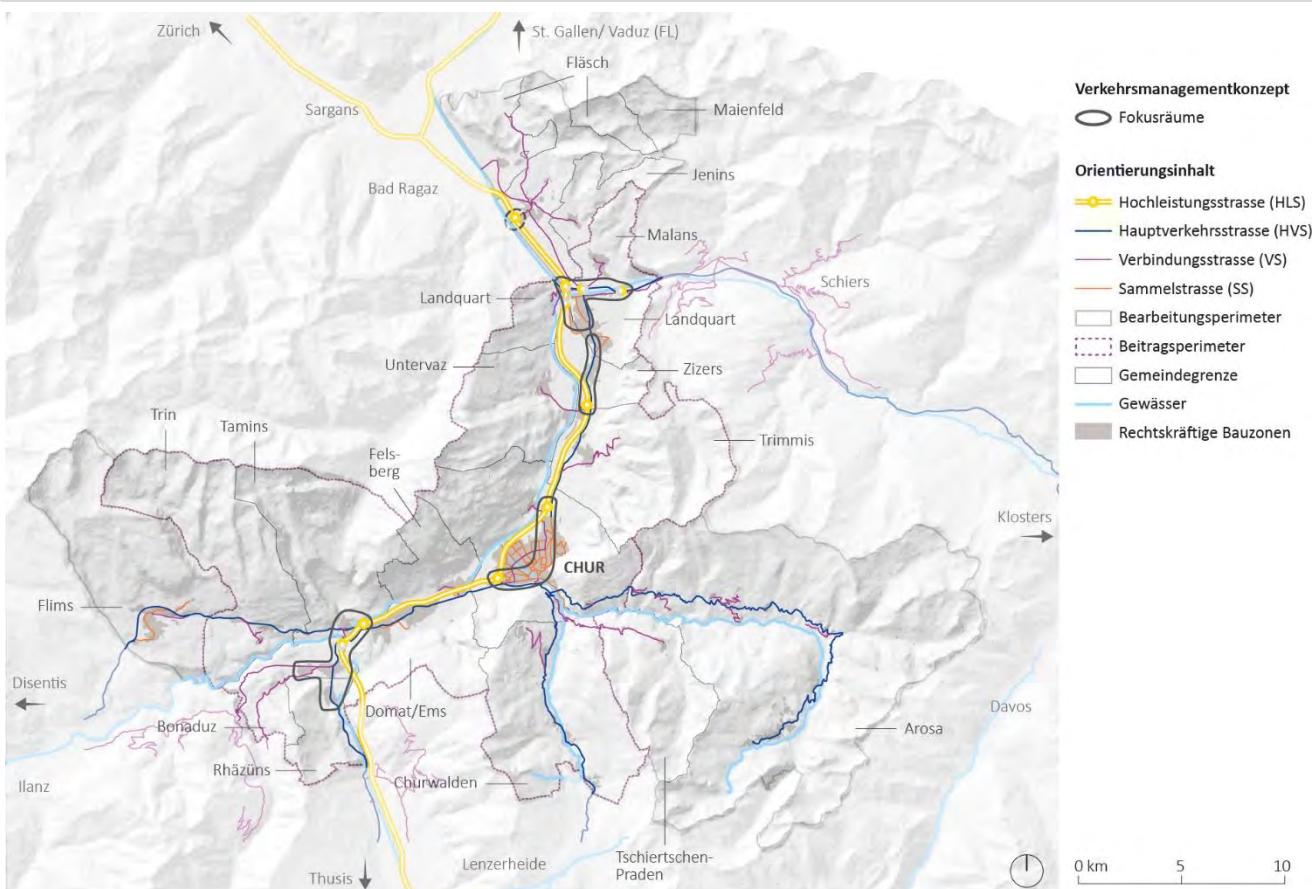
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit der Massnahme des Bundes werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Stausituationen verringert. Da dadurch kein Mehrverkehr auf dem untergeordneten Netz zu erwarten ist, sind dazu auch keine flankierenden Massnahmen notwendig.

8. Gesamtverkehr

GV4.1 Verkehrsmanagementkonzept

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		
<input type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		
Federführung	Kanton (AEV)	Eigenleistung Verkehr
Beteiligte	ASTRA, Kanton (TBA), Kantonspolizei, Regionen, Gemeinden	
Beschreibung		



Ausgangslage

Der geltende kantonale Richtplan (KRIP2000) nennt Verkehrsmanagement nicht explizit. Dem Sinne nach lassen sich Verkehrsmanagementmassnahmen auf Grund der folgenden Inhalte ableiten: Transitverkehr kanalisieren, Sanierung von Kapazitätsengpässen ganzheitlich angehen (strategische Schwerpunkte Gesamtverkehr); Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen; Stossrichtungen für städtische Räume Agglomerationen: Verkehrsmengenprobleme bewältigen, bei Kapazitätsproblemen [...] auf die Belastung der Siedlungsgebiete achten (Grundsätze Gesamtverkehr).

Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an anderen Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt. Im vorliegenden Fall der Agglomeration Chur geht es hierbei nicht nur um die täglichen Verkehrsspitzen, die insbesondere innerhalb der Stadt Chur zu Überlastungen führen, sondern auch um den touristischen (Rück-) Reiseverkehr, der sommers wie winters vor allem am Sonntagnachmittag infolge Überlastung der A13 versucht auf das Kantonsstrassennetz auszuweichen und zu unerwünschten Ortsdurchfahrten führt.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Im urbanen und suburbanen Raum der Agglomeration Chur wird ein Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel implementiert. Dabei ist der Kanton bei der Planung und Umsetzung von verkehrslenkenden Massnahmen auf die Unterstützung des Bundes (ASTRA) angewiesen. Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Optimierung des Betriebs auf dem Strassennetz resp. Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf dem übergeordneten Netz
- Verlagerung der Rückstaus aus dem Siedlungsgebiet heraus zur Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Siedlungsgebiet
- Reduktion der Behinderungen des ÖVs auf der Strasse und Erhöhung der Zuverlässigkeit

In der Agglomeration Chur werden insgesamt vier Fokusräume definiert. Je nachdem steht der Betrieb während der täglichen Spitzenzeiten eher im Vordergrund (Fokusraum F2 Chur) oder die Überlastungssituationen durch den touristischen Verkehr vor allem an Wochenenden (Fokusraum F1 Rhäzüns/Bonaduz/Tamins). Für die beiden Fokusräume F3 Zizers und F4 Landquart/Maienfeld führen sowohl die täglichen Spitzen als auch der touristische Verkehr an Wochenenden zu Überlastungen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, gerade auch mit Blick auf die regelmässigen Überlastungen durch den touristischen Transitverkehr sowie den saisonalen Rückreiseverkehr aus den Skigebieten.

Teilstrategie

GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassen gebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- üMSV4.1 Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen – Landquart und üMSV4.2 Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur N28 Richtung Davos: Die übergeordneten Massnahmen tragen zu verlässlichen Abwicklung des Verkehrs über die Hochleistungsstrassen und somit zu den Zielen des Verkehrsmanagementkonzepts bei
- GV4.2 Parkraummanagement, GV4.3 Mobilitätsmanagement und GV4.4 Parkierungsmanagement Stadt Chur: Die genannten Massnahmen sind eng mit dem Verkehrsmanagementkonzept verbunden und tragen zur Erreichung der Zielsetzung bei
- GV4.6 Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur: Durch diese Einzelmaßnahme wird die Verkehrsabwicklung optimiert und die Zuverlässigkeit des ÖV erhöht, was ebenfalls mit den Zielen des Verkehrsmanagementkonzepts korrespondiert. Zu erwähnen ist ebenfalls Massnahme MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur welche Bedingung für die Umsetzung von GV4.6 ist
- GV4.9 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers: Die Optimierung des Strassenraums, welche zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs beiträgt ist im Sinne der Ziele des Verkehrsmanagementkonzepts
- GV4.10 Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur: Hier gilt das gleiche wie für GV4.9
- ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur: Eine Optimierung der Buslinien in der Stadt Chur hat Auswirkungen auf das gesamte Strassennetz in der Stadt Chur

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere

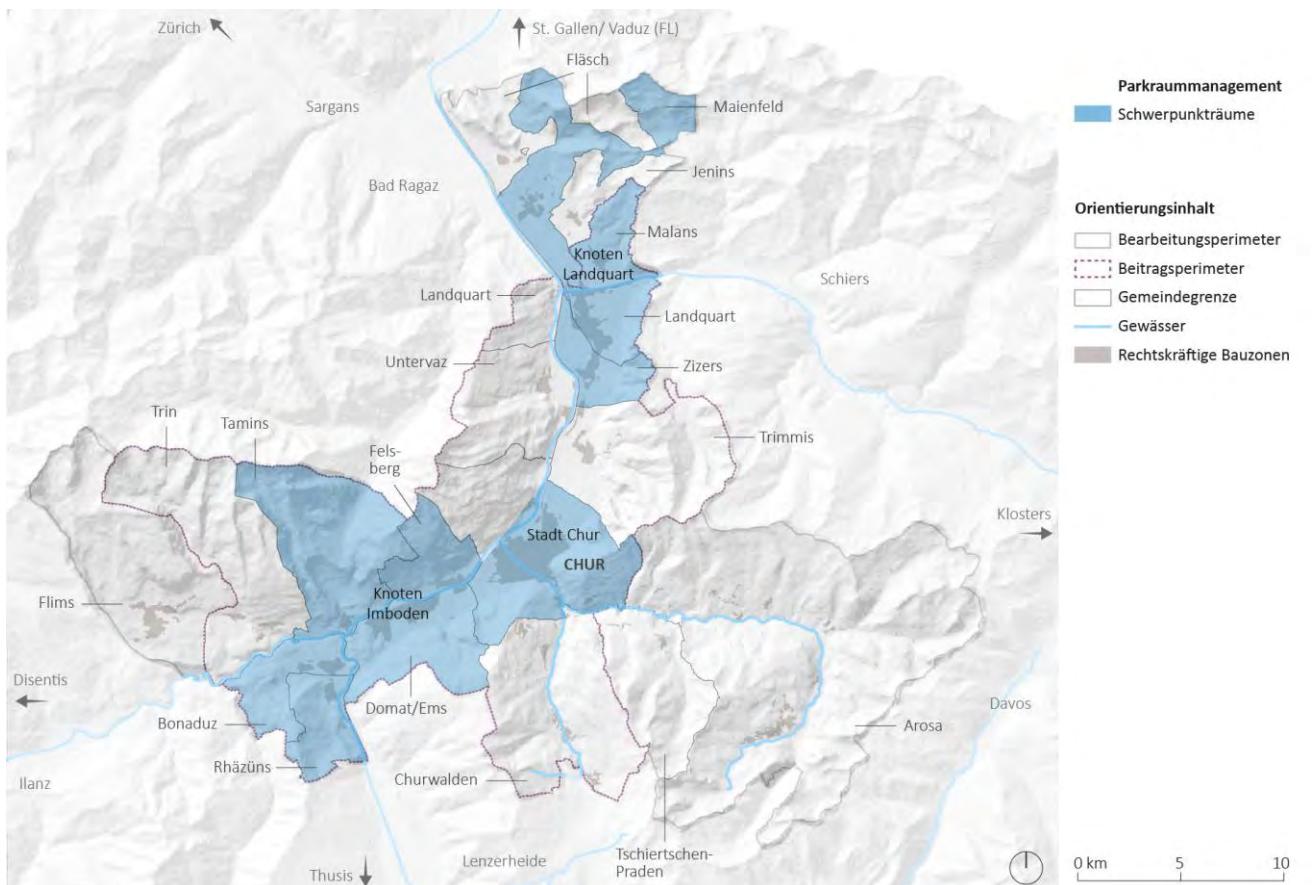
Planungsschritte

		Zeitplanung
Vorstudie, festlegen Projektorganisation, Ausschreibung Hauptstudie		2022
Hauptstudie: Erarbeitung + Konsolidierung Konzept		2023-24
Umsetzung und Controlling der Massnahmen		2025ff

GV4.2 Parkraummanagement

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		Eigenleistung Verkehr
<input type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		
Federführung	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Gemeinden Malans, Maienfeld, Landquart, Zizers, Felsberg, Domat/Ems, Tamins, Bonaduz, Rhäzüns	

Beschreibung



Ausgangslage

In der Agglomeration Chur werden bereits verschiedene grössere Parkierungsanlagen sowie Anlagen bei publikumsintensiven Nutzungen bewirtschaftet. Weiter werden Parkierungsanlagen in den grösseren touristischen Orten konsequent bewirtschaftet. Allerdings fehlt bis heute eine flächendeckende und überkommunale Abstimmung im Bereich des Parkraummanagements.

Der geltende kantonale Richtplan (KRIP2000) enthält dazu keine verbindlichen Vorgaben: Parkraummanagement/-bewirtschaftung wird nur nebenbei thematisiert, aber in keinem der Verkehrskapitel in den Leitüberlegungen explizit genannt. Lediglich im Kapitel Gesamtverkehr werden unter den «Massnahmen nach Raumtypen» für städtische Räume/Agglomerationen «effiziente Parkplatzbewirtschaftung» sowie Tourismusräume «greifende Parkierungspolitik» im Sinne von Beispielen für Massnahmen erwähnt.

Inhalt

Implizit lässt sich das Thema an verschiedenen Leitsätzen und Handlungsanweisungen des KRIP festmachen: Erhöhung des Anteils des ÖV sowie des FVV am Gesamtverkehr (Zielsetzung Gesamtverkehr), der Umgang mit den täglichen Nachfragespitzen soll in urbanen Räumen eine grössere Bedeutung erhalten und verträgliche Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des verdichtenen Siedlungsraums (Leitsätze Gesamtverkehr); schliesslich Steigerung der Attraktivität von ÖV und FVV sowie Förderung der kombinierten Mobilität (Handlungsanweisungen Gesamtverkehr).

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Im Rahmen des Parkraummanagements erfolgt eine überkommunal koordinierte Regelung der Bewirtschaftung von Parkplätzen. Die Koordination erfolgt innerhalb folgender Schwerpunkträume:

- Knoten Landquart mit den Gemeinden Malans, Maienfeld, Landquart und Zizers
- Stadt Chur
- Knoten Imboden mit den Gemeinden Felsberg, Domat/Ems, Tamins, Bonaduz und Rhäzüns.

Einerseits werden die Bewirtschaftungskonzepte und Gebührenreglemente von Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund sowie von öffentlichen Parkhäusern nach einheitlichen Kriterien abgestimmt und überarbeitet. Dabei wird Bezug genommen auf die Nähe zu den Agglomerationszentren Chur und Landquart sowie die gesamtverkehrliche Erschliessung der Gebiete. Andererseits wird die Parkplatzbewirtschaftung von privaten, öffentlichen zugänglichen Parkierungsanlagen rechtlich verankert, Vorgaben nach einheitlichen Kriterien entwickelt und die Umsetzung begleitet. Im Rahmen der Bewilligungsverfahren von öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sind Gebührenreglemente vorzulegen, die durch die kommunalen Behörden hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben geprüft werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Das Parkraummanagement ist überkommunal abgestimmt, dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Gesamtstrategie, mit der ein Modal-Shift vom MIV zu ÖV und FVV angestrebt wird.

Teilstrategie

MIV4: Parkierung überkommunal abstimmen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

GV4.1 Verkehrsmanagementkonzept: Das Parkraummanagement trägt zur Erreichung der Zielsetzungen aus GV4.1 bei

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Konzepte auf regionaler Ebene erarbeiten und konsolidieren	2022-23
Verfeinerung und Umsetzung auf lokaler Ebene	2024-25

GV4.3 Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		Eigenleistung Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Federführung	Kanton (AEV)	
Beteiligte	Gemeinden, Grundeigentümer	
Beschreibung		
	<p>The map illustrates the Chur Agglomeration area, spanning from Sargans in the north to Davos in the south. Key locations labeled include St. Gallen/Vaduz (FL), Fläsch, Maienfeld, Jenins, Malans, Schiers, Landquart, Untervaz, Zizers, Trimmis, CHUR, Flims, Tamins, Felsberg, Disentis, Bonaduz, Rhäzüns, Domat/Ems, Churwalden, Lenzerheide, Tschertschen-Praden, Ilanz, Thusis, and Klosters. The map uses different colors and patterns to represent various management zones and boundaries. A legend on the right side provides a key for these symbols.</p>	Mobilitätsmanagement <ul style="list-style-type: none"> MM in ESP Arbeit prüfen MM in grösseren Arbeitsplatzgebieten prüfen Orientierungsinhalt <ul style="list-style-type: none"> ÖV-Güteklassen (represented by circles with different fill patterns) Bearbeitungsperimeter Beitragssperimeter Gemeindegrenze Gewässer Rechtskräftige Bauzonen

Ausgangslage

Das Verhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl von Bevölkerung und Beschäftigten lässt sich mit einigen Mitteln beeinflussen. Nebst einer hochwertigen Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr können weitere Impulse gesetzt werden, um den Fuss- und Velo-verkehr insbesondere in Kombination mit dem ÖV als attraktives Verkehrsmittel zu lancieren. Der grösste Hebel ist hierbei vom betrieblichen Mobilitätsmanagement zu erwarten, weil damit die werktäglichen MIV-Spitzen gedämpft und damit die Dimensionierungs nachfrage für die Kapazität im MIV-Netz reduziert wird.

Im geltenden kantonalen Richtplan wird Mobilitätsmanagement nicht thematisiert. Bisher wurden in der Agglomeration Chur auch nur vereinzelt Massnahmen in diesem Bereich umgesetzt.

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Die Massnahme im AP 4G sieht die Erarbeitung eines Konzeptes auf Stufe Kanton vor. Damit sollen die konkreten Handlungsbereiche benannt sowie die sich daraus ergebenden Aufgaben formuliert und dem geeigneten und zweckmässigen Träger zugewiesen werden. Im Fokus steht hierbei insbesondere das betriebliche Mobilitätsmanagement in grösseren Arbeitsplatzgebieten und ESP sowie bei der kantonalen Verwaltung. Die Umsetzung der Massnahme erfolgt in Abstimmung mit den Massnahmen S4.4 bis S4.6 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung im A- und im B-Horizont sowie Arbeit im A-Horizont. Daher ist eine Unterteilung des Mobilitätsmanagements in zwei Teilmassnahmen für ESP mittelfristig einerseits und ESP langfristig andererseits notwendig.

Teilmassnahmen

TM 4.3-1	Federführung	Beteiligte	Priorität AP 4G
Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung und Arbeit mittelfristig	Kanton (AEV)	Gemeinden, Grundeigentümer	AvE (2024-2028)
Kurzbeschrieb			
			Das Agglomerationsprogramm definiert für eine gezielte Innenentwicklung Areale mit hohem Entwicklungspotenzial als ESP Wohnen/Dienstleistung und relevante Arbeitsplatzstandorte mit Entwicklungspotenzial als ESP Arbeit. Für diejenigen, die mittelfristig entwickelt werden können, gilt Priorität A. Bei der Erarbeitung des Mobilitätsmanagementkonzeptes soll dieser Zeithorizont berücksichtigt werden. Dies weil die für die Erarbeitung der Handlungsbereiche und Aufgaben miteinbezogene Situation in und um die jeweiligen Gebiete sowie verfügbare Grundlagen über einen grossen Zeithorizont ändern.
Kurzbeschrieb			
Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung langfristig	Kanton (AEV)	Gemeinden, Grundeigentümer	BvE (2028-2032)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Ein Mobilitätsmanagementkonzept ist über den ganzen Kanton erarbeitet und insbesondere das betriebliche Mobilitätsmanagement in grösseren Arbeitsplatzgebieten und bei der kantonalen Verwaltung trägt zur Förderung der Intermodalität und zum angestrebten Modal-Shift bei. Die Bewirtschaftung privater Abstellplätze ist im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagementmassnahmen sichergestellt.

Teilstrategie

MIV4: Parkierung überkommunal abstimmen, ÖV4: Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Intermodalität

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- GV4.1 Vekehrsmanagementkonzept: Das Mobilitätsmanagement trägt zur Erreichung der Zielsetzungen aus GV4.1 bei
- S4.4 bis S4.6 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung sowie Arbeit: Der Fokus der Massnahme liegt beim betrieblichen Mobilitätsmanagement in grösseren Arbeitsplatzgebieten und ESP, weshalb diese hier zu nennen sind

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Kantonales Konzept erarbeiten und konsolidieren (Beratungsangebot, finanzielle Unterstützung, BestPractise, Kommunikationskonzept)	2022-23
Laufende Umsetzung, Weiterentwicklung und Kommunikation für ESP mittelfristig	2024ff
Laufende Umsetzung, Weiterentwicklung und Kommunikation für ESP langfristig	2028ff

GV4.4 Parkierungsmanagement, Stadt Chur

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
 B (2028-2032)
 C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G
Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

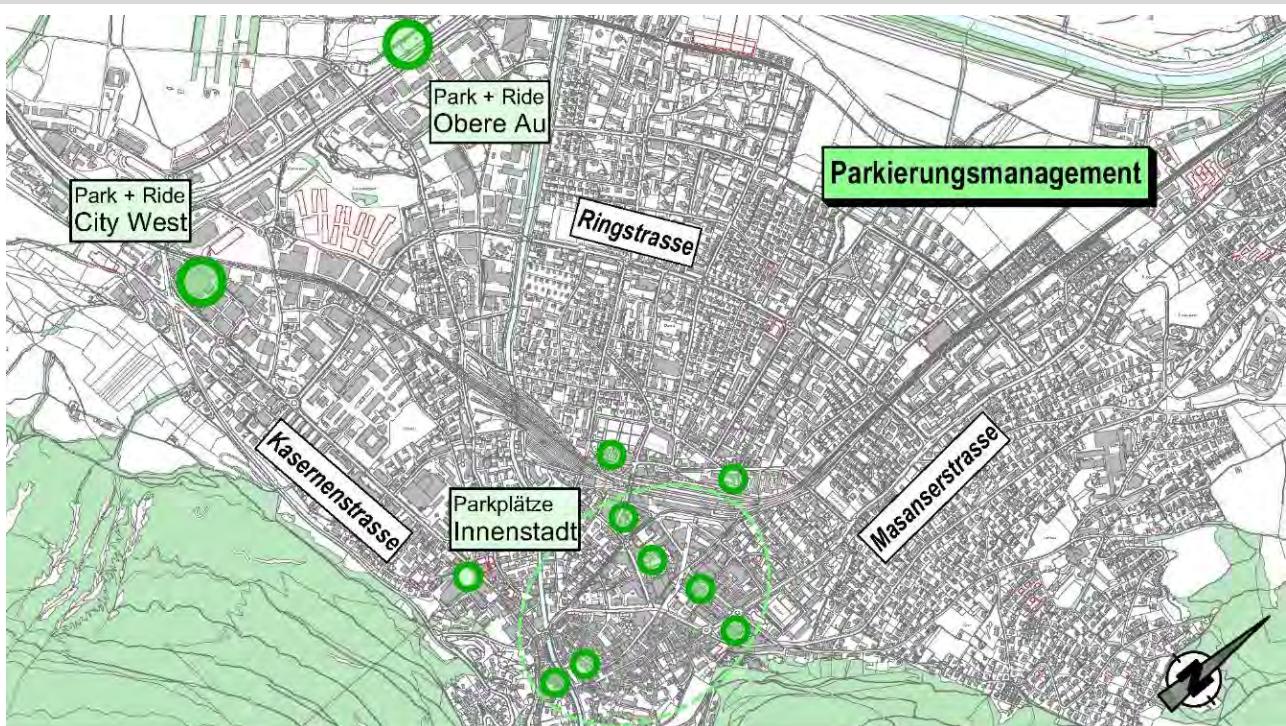
Verkehrsmanagement; Fläche

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Dritte (private Parkhauseigentümer)

Beschreibung


Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Abgrenzung gegenüber AP 1G Massnahme 14 Parkleitsystem Innenstadt Chur (ARE-Code 3901.002: Die Massnahme des AP 1G denkt den Perimeter der Innenstadt gemäss obiger Grafik ab. Mit der Massnahme GV4.4 Parkierungsmanagement wird der Perimeter des Leitsystems aufgrund der vorgesehenen Entwicklung auf den gesamten Stadtperimeter ausgeweitet und im Jahr 2024 gemeinsam mit dem Parkleitsystem der Innenstadt umgesetzt.

Ausgangslage

Aufgrund der Entwicklung der Stadt wurde das Parkleitsystem, welches im Agglomerationsprogramm 1. Generation beantragt und mit dem Gesamtpaket genehmigt wurde, noch nicht umgesetzt. Die wichtigsten Parkierungsanlagen für Kunden und Besucher der Stadt Chur sind am Rande der Innenstadt verteilt. Weil die einzelnen Parkhäuser heute mehrheitlich lediglich über eine „Frei – Besetzt“ Anzeige bei der Parkhauseinfahrt verfügen, resultiert bei grosser Nachfrage nach Parkplätzen regelmässig ein gewisser Parksuchverkehr in der Innenstadt.

Inhalte

Mit einem die ganze Innenstadt und Umgebung abdeckenden dynamischen Parkleitsystem sollen die über die Haupteinfallsachsen einfahrenden ortskundigen und ortsfremden Autofahrer auf möglichst direktem Weg nach den noch freien Parkplätzen aufweisenden Parkhäusern in Ziennähe geführt werden.

Bei einer Beurteilung der Wirksamkeit eines dynamischen Parkleitsystems für die Innenstadt von Chur sind folgende Aspekte von besonderer Bedeutung: Stausituation im Strassenverkehr; Lärm- und Luftbelastung durch den Strassenverkehr. Nach Inbetriebnahme des Parkleitsystems kann mit einer Reduktion von Parksuchverkehr in der Innenstadt insbesondere während den Zeiten mit grosser Verkehrsnachfrage gerechnet werden.

Die direkte und umwegfreie Leitung des Verkehrs zu den Parkhäusern mit noch freien Parkplätzen in Ziennähe reduziert das Verkehrsaufkommen während den Verkehrsspitzen im innerstädtischen Strassennetz und damit auch die heute regelmässig auftretenden Stausituationen, insbesondere im Stadtzentrum.

Die Reduktion von Parksuchverkehr hat direkt eine Reduktion der Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Innenstadt und damit indirekt eine entsprechende Reduktion des Verkehrslärms und der Belastung der Luft mit Schadstoffen zur Folge.

Dies führt zu einer Verbesserung der Erschliessung des Stadtzentrums für den regionalen Autoverkehr mit Zielen innerhalb der Innenstadt und zugleich werden die grossen Parkhausanlagen Chur West und Parkplatz der Obere Au und die attraktiven künftigen Busverbindungen miteinbezogen. Durch eine Modernisierung der technischen Anlagen einiger Parkhäuser können die entsprechenden Daten einfacher ins Gesamtkonzept übertragen werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Das Parkierungsmanagement leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des Parksuchverkehrs in der Stadt Chur. Es hat somit einen positiven Einfluss auf die Stausituation sowie die Lärm- und Luftbelastung in der Innenstadt. Es sorgt für mehr Effizienz im MIV und strassengebundenen ÖV und unterstützt damit die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Die Verbesserung der Erschliessung des Stadtzentrums durch attraktive von den grossen Parkhausanlagen in den Aussenquartieren ausgehenden Busverbindungen tragen zu einer teilweisen Verlagerung vom MIV auf den ÖV in der Innenstadt bei.

Teilstrategie

MIV4: Parkierung überkommunal abstimmen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Bereitstellung kombinierte Mobilität und Anwendung einer Parkierungsmanagements mit grossen verkehrlichen Auswirkungen für die Stadt Chur
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Das Parkierungsmanagement für zu einer Lenkung und somit Verringerung des Parksuchverkehrs.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West: Integration des Parkhaus Chur West und der multimodalen Drescheibe Chur West ins Parkierungsmanagement
- ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur: Die Busoptimierungen sind wichtig um die grossen Parkhausanlagen in der Peripherie ins Parkierungsmanagement einzubeziehen
- GV4.1 Verkehrsmanagementkonzept: Das Parkierungsmanagement trägt zur Erreichung der Zielsetzungen aus GV4.1 bei

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP	Kein Koordinationsstand Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Der Ausbau des Parkleitsystems kann im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. Die Massnahme tangiert keine schützenswerten, sensiblen Anlagen und Gebiete.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1 Studie

Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.

2

3

Planungsschritte

Ausarbeitung Vorprojekt

Zeitplanung

2021

Bauprojekt

2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'000'000.-	-	1'000'000.-	Zusätzliche Kosten innerhalb Parkhäuser

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl betroffener Knoten: 11 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Parkleitsystem 2005 Bericht — Parkleitsystem 2005 Situationsplan — Plan Obertor 2010

GV4.5 Ausbau Via Tardels, Domat/Ems

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Kapazität Strasse; Erschliessungsstrassen
Federführung	Gemeinde Domat/Ems	
Beteiligte	Kanton (TBA)	

Beschreibung



Quelle: Vorstudie Westerschliessung(Grünenfelder und Partner AG, 2018)

Ausgangslage

Im Rahmen des kommunalen räumlichen Leitbildes (KRL) wurde das Gebiet Tardels als Entwicklungsgebiet für Wohnen definiert. Im Sinne einer Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist ein Ausbau der Via Tardels vorgesehen. Mit dem Ausbau kann gleichzeitig die Verbesserung des ÖV-Angebotes (Bus) sowie der Arealerschliessung der Ems-Chemie erreicht werden.

Die bisherige Arealzufahrt zur Ems-Chemie erfolgt über den Bahnübergang, was bei geschlossener Barriere regelmässig zu Rückstaus auf der Kantonstrasse führt und betrieblich nicht ideal ist. Mit dem Ausbau der Via Tardels bzw. der Unterführung bei Vial kann eine Verbesserung der Erschliessung erreicht werden.

Inhalte

Die Via Tardels wird als Erschliessungsstrasse / Sammelstrasse ausgebaut und mittels Unterquerung der Gleisanlagen im Bereich Vial (vgl. Massnahme MIV 4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems) an das Kantonstrassennetz angebunden. Der Ausbau dient dabei folgenden Zwecken:

- Erschliessung des Entwicklungsgebietes Wohnen in Tardels/Caschnés
- Verbesserung der Arealerschliessung der Ems-Chemie (Unterführung statt bisherige Bahnschanke)
- Korridor für die neue Buserschliessung der Südquartiere bis zum Industriepark Vial
- Schaffen eines Siedlungsrandes mit Übergang zwischen Baugebiet und Erholungsgebiet

Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Durch den Ausbau als Erschliessungs- bzw. Sammelstrasse werden sowohl der MIV als auch der strassengebundene ÖV effizienter und siedlungsverträglicher abgewickelt. Die Massnahme trägt zur Bündelung des MIV auf den vorgesehenen Strassen bei und das Entwicklungsgebiet Wohnen ist erschlossen. Das öffentliche Verkehrsmittel Bus ist gestärkt als attraktive Alternative zum MIV.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strat. Netz, MIV-Lenkung, GV – Strassengeb. ÖV, GV – Siedlungsverträglichkeit, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Massnahme beinhaltet die Buserschliessung weiterer Quartiere
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Das Entwicklungsgebiet Wohnen wird erschlossen und die Siedlungsverträglichkeit wird erhöht durch die Verhinderung von Rückstaus beim Bahnübergang

Bezug zu weiteren Planungen**Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**

- S4.2 Siedlungsbegrenzungslinie: Die Via Tardels schafft einen Siedlungsrand welcher langfristig stabil bleibt
- L4.3 Gestaltung Siedlungsränder: Es wird ein Siedlungsrand geschaffen, der den Übergang zwischen Baugebiet und Erholungsgebiet markiert
- S4.6-1 Entwicklungsschwerpunkt Arbeit mittelfristig, Gebiet Vial: Durch den Ausbau der Via Tardels werden nicht nur die Entwicklungsgebiete Tardels/Caschnés sondern auch die Gebiete der Ems-Chemie und des Gebiets Vial besser erschlossen (insbesondere auch für den ÖV)
- MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie: Voraussetzung für den Ausbau der Via Tardels ist die Umsetzung der Strassenunterführung Ems-Chemie, da der heutige Bahnübergang nicht für einen Ausbau ausgelegt ist

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP	Kein Koordinationsstand Ausgangslage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Die Via Tardels führt durch Fruchtfolgeflächen. Die Interessenabwägung erfolgt im Rahmen der Regionalen Richtplanung und mit der Nutzungsplanung der Gemeinde.
------------------------------	--

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	---	--

Bau- und Finanzierungsreife	Planungsschritte	Zeitplanung
	Studie Erschliessung Via da Munt bis Kreisel Ems-Chemie	2018
	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	Ca. 2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026 / 2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026 / 2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
9'600'000.-	-	9'600'000.-	-

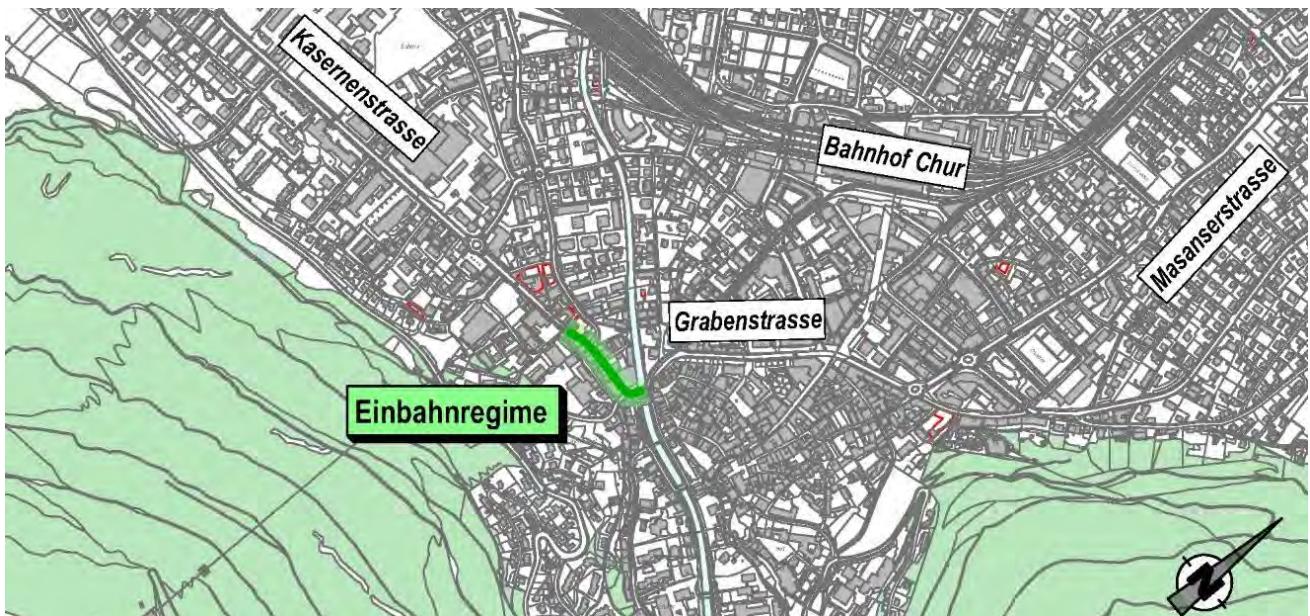
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse: 2'000
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: <ul style="list-style-type: none"> — Auflageprojekt Tardels Erschliessungsanlagen 1:1000, Grünenfelder + Partner AG, Mai 2018 — Studie Süderschliessung Via da Munt bis Kreisel Ems Chemie, Übersicht 1:2000, Grünenfelder unf Partner AG, November 2018

GV4.6 Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Verkehrsmanagement; Achse
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (TBA, AEV)	

Beschreibung



Quelle: Tiefbau Stadt Chur

Ausgangslage

Der Strassenabschnitt Welschdörfli ist eine stark befahrene Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) im Ortskern von Chur westlich des Kreisels beim Obertor. Durch diesen Engpass beim Welschdörfli werden zentrumsnahen Siedlungspotenziale (Misch- und Wohnnutzungen) sowie Teile der Altstadt (ISOS) stark belastet. Zudem führt er zu starken Behinderungen des ÖV. Aufgrund des geringen Abstands der Fassaden ist die Strasse schmal und verläuft daher ohne Velostreifen und mit sehr schmalen Trottoirs.

Inhalte

In Zusammenhang mit dem Linksabbieger Rosenhügel (vgl. Massnahme MIV4.1) ist die Einführung eines Einbahnregimes in Fahrtrichtung Innenstadt vorgesehen. Dadurch wird die Verkehrssituation im Welschdörfli verbessert, die Kasernenstrasse entlastet und die Lärmbelastung verringert. Es sind Lichtsignalanlagen für die Pforte auf Höhe Weststrasse, für die Priorisierung des ÖV am Obertor / Malixerstrasse und bei den Kreiseln an der Kasernenstrasse vorgesehen. Es ist eine Verkehrssteuerung für die Entlastung Malixerstrasse geplant, sowie grossräumige Vorsignalisationen betreffend Umfahrung Welschdörfli. Zudem sind grossräumige Signalisationen zur Orientierungshilfe und als Leitsystem vorgesehen. Die Umsetzung des Vorhabens ist erst nach der Umsetzung der Massnahme MIV 4.1 (H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel) möglich.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Strassenraum und die Verkehrsabwicklung an der Kasernenstrasse sind optimiert. Der gesamte Strassenverkehr kann, auch aufgrund der verringerten Lärmbelastung, siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit ist als Folge des Wechsels zu einem Einbahnregime insbesondere in der schmalen Kasernenstrasse erhöht. Die Massnahmen zur Priorisierung des ÖV tragen zu einem leistungsstarken ÖV in der Stadt Chur bei.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit, GV – Strat. Netz, MIV-Lenkung, GV – Strassengeb. ÖV, ÖV – Buserschliessung, GV – Verkehrssicherheit

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der ÖV wird durch Priorisierungsmassnahmen gefördert
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation im Gebiet wird verbessert und einzelne Strassenabschnitte entlastet, auch in Bezug auf Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur: Diese Massnahme ist Voraussetzung, dass das Einbahnregime umgesetzt werden kann			
--	---	--	--	--

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Die Massnahme liegt in der Bauzone und kann im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. Es tangiert keine schützenswerten, sensiblen Anlagen und Gebiete.
------------------------------	---

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 Konzeptidee	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2017
Weiterentwicklung abhängig von MIV4.1	2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2028
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2029
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2031

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'500'000.-	500'000.- AEV	2'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000 Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 16 Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 190 Anzahl betroffener Knoten: 4 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	---

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: <ul style="list-style-type: none"> — Übersichtsplan Welschdörfli und Kasernenstrasse Massnahmenplan (Plan A) 1:1000 — Übersichtsplan Welschdörfli und Kasernenstrasse Massnahmenplan (Plan B) 1:1000 — Signalisationsplan und LSA nach Ausbau Rosenhügel 1:250
------------------	---

GV4.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum; Strassenabschnitt

Federführung	Stadt Chur (TBD)
Beteiligte	Kanton (TBA)

Beschreibung

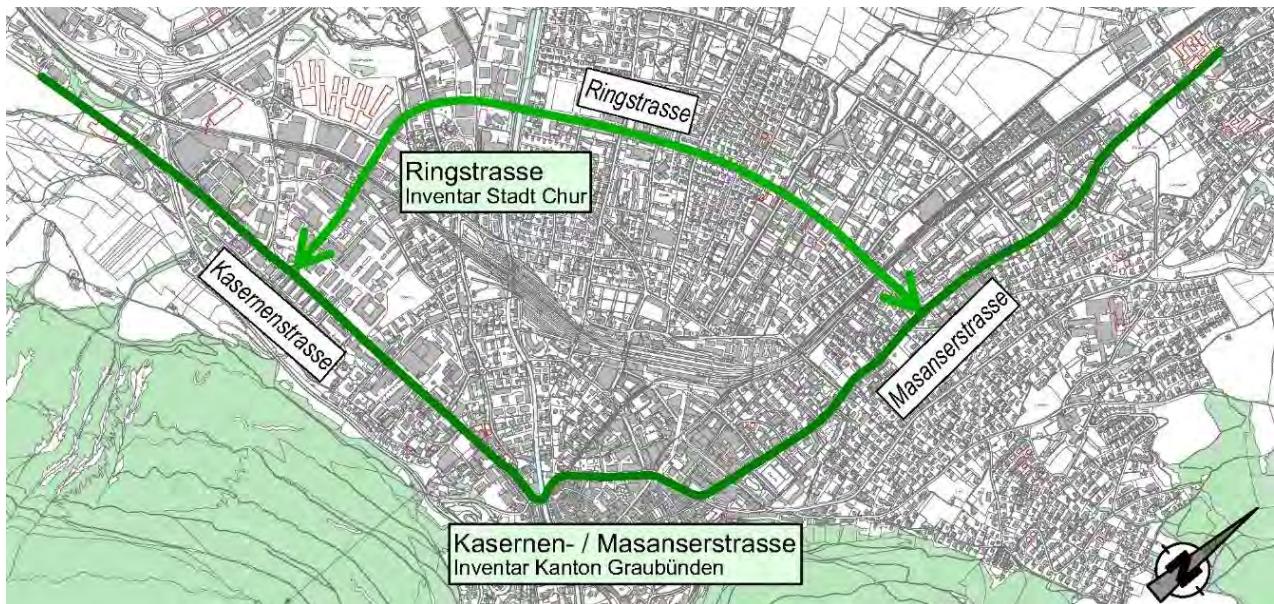


Abbildung: BGK Ring- und Kasernenstrasse (Quelle: Tiefbaudienste Stadt Chur)

Ausgangslage

Die Masanserstrasse, Grabenstrasse und Kasernenstrasse sind im Inventar des Kantons Graubünden und die Ringstrasse ist im Inventar der Stadt Chur. Die Grabenstrasse, welche durch das Zentrum der Stadt führt, soll mit der Ringstrasse abgetauscht werden. Mit dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse kann die Grabenstrasse nutzungsgerecht ausgebaut werden (vgl. Massnahme GV4.8-4 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor). Im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrs-Konzept GVK 2030 wurde der Abtausch zwischen Grabenstrasse und Ringstrasse durch das Tiefbauamt Graubünden und die Tiefbaudienste Chur bereits konzeptionell definiert. Dabei wurden auch Lärmschutzmassnahmen in Erwägung gezogen, wobei in diesem Zusammenhang nicht von Mehrverkehr, sondern nur von einer Umlagerung gesprochen wird.

Die Umfeldqualitäten von Ortsdurchfahrten hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, vom Strassenbau und der Gestaltung/Materialisierung, von der Bedeutung der Achse, vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Attraktivität für Velofahrende und zu Fussgehende ab. Um die Strassenräume zu ermitteln, welche aus Sicht der angrenzenden Nutzungen unverträgliche Verkehrsmengen aufweisen, wird die Methodik Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet. Die Ortsdurchfahrt von Chur (Kasernen- und Masanserstrasse) weist im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. Darüber hinaus wurden mittels einer qualitativen Facheinschätzung weitere Abschnitte festgelegt, auf denen die städte- und ortsbauliche Qualität durch eine verkehrsorientierte Gestaltung in bedeutendem Masse vermindert wird. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Inhalte

Um den Strassenabtausch zu ermöglichen und die neue Funktion der Ringstrasse zu gewährleisten, sind folgende Anpassungen notwendig:

- Die Knoten in der Ringstrasse sind alle mit Kreiseln ausgestattet (Ausnahme Masanserstrasse / Ringstrasse). Für Ihre Funktionserfüllung müssen die Kreisel gemäss Vorgaben des Kantons mindestens einen Kreiseldurchmesser von 28m haben. Um diese Vorgabe zu erfüllen, sind alle acht Kreisel zu vergrössern.
- Um den Verkehrsfluss beim Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse zu verbessern, muss die Lichtsignalanlage ausgebaut und mit einer modernen Steuerung ausgestattet werden.

- Die Ringstrasse ist lärmSANierungspflichtig und die Thematik vor dem Abtausch mit dem Kanton zu klären.

Beidseitig sind bereits durchgehende Radstreifen vorhanden und alternative Routen existieren bereits oder werden mit der Massnahme FVV4.2-1 (Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke) geplant.

Die Manser- und Kasernenstrasse werden so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich erfolgt, d.h. unter Berücksichtigung der Ansprüche von Verkehrsteilnehmenden und Anwohner/innen. Hierzu werden die orts-/städtische Qualitäten von Strassenräumen erhöht, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum (über verschiedene Verkehrsmittel) gefördert und die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Damit werden gute Voraussetzungen für eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geschaffen. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten. Die vorgesehene Massnahme ermöglicht also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel
- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs
- eine Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs **3** im Siedlungsgebiet
- eine städte- respektive ortsbauliche Aufwertung **4** für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren
- eine **5** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum

Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3 Defizite Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Priorisierung / Optimierung Bus
Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	X	X	X	(X)	X	(X)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Ringstrasse ist als Verbindungsstrasse zwischen der Masanser- und Kasernenstrasse ausgebaut und auch die Massnahmen am Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse tragen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei. Dies insbesondere mit Blick auf die Umgestaltung des Strassenraums der Grabenstrasse unter Massnahme GV 4.8-4. Über die Ringstrasse ist eine höhere Verlässlichkeit der Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erreicht.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentrten stärken, GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation, besonders im Gebiet der Grabenstrasse wird verbessert. Insgesamt wird der Verkehr über die Ringstrasse als Verbindungsstrasse siedlungsverträglicher abgewickelt

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- GV4.8-4 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur: Das BGK Grabenstrasse wird nur bei einem Abtausch zwischen Kanton und Stadt realisiert werden
- MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur: Voraussetzung für den Abtausch ist ein vorangehender Abtausch zwischen Kasernen- und Malixerstrasse mit dem Kanton als Teil der Massnahme MIV4.1

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand: <input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP	Kein Koordinationsstand Ausgangslage	KRIP	RRIP
		<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Die auszubauenden Knoten in der Ringstrasse liegen in der Bauzone und können im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. Es tangiert keine schützenswerte, sensible Anlagen und Gebiete.
------------------------------	--

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	---	--

Bau- und Finanzierungsreife	Planungsschritte	Zeitplanung
	Kanton GR: min. Kreisel DN 28 m	2020
	Bauprojekt	2021
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	Projektierung	2021
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022
	Finanzierung	2023
Voraussichtlicher Baubeginn		2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
8'500'000.-	4'250'000.-	4'250'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 12'000 Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren): 46'500 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Situationsplan Ringstrasse 1:5000

GV4.8 Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)

Priorität AP 4G

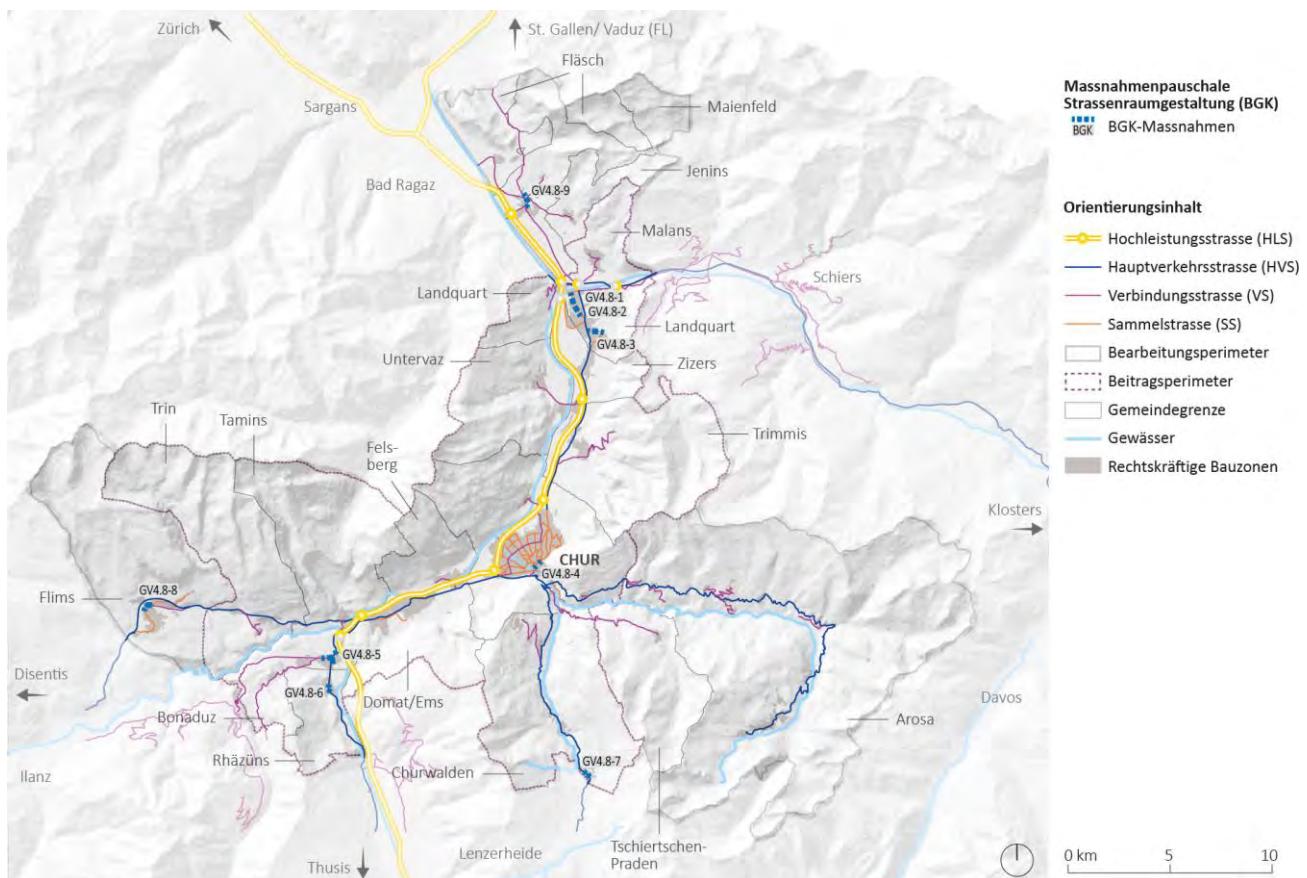
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Die Umfeldqualitäten von Ortsdurchfahrten hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, vom Strassenausbau und der Gestaltung/Materialisierung, von der Bedeutung der Achse, vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Attraktivität für Velofahrende und zu Fußgehende ab. Um die Strassenräume zu ermitteln, welche aus Sicht der angrenzenden Nutzungen unverträgliche Verkehrsmengen aufweisen, wird die Methodik Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet.

Die Ortsdurchfahrten in Landquart/Igis, Zizers, Chur, Domat/Ems und Trimmis weisen im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. Darüber hinaus wurden mittels einer qualitativen Facheinschätzung weitere Abschnitte festgelegt, auf denen die städte- und ortsbauliche Qualität durch eine verkehrsorientierte Gestaltung in bedeutendem Masse vermindert wird. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Inhalt

Im Siedlungsbereich bzw. in Ortszentren werden die Hauptachsen so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich erfolgt, d.h. unter Berücksichtigung der Ansprüche von Verkehrsteilnehmenden und Anwohner/innen. Hierzu werden die orts-/städtische Qualitäten von Strassenräumen erhöht, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum (über verschiedene Verkehrsmittel) gefördert und die Infrastruktur für den Fuß- und Veloverkehr verbessert. Damit werden gute Voraussetzungen für eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geschaffen. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinselfen, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Die zahlreichen vorgesehenen Massnahmen zu Strassenraumgestaltungen und Anpassungen des Verkehrsbetriebs ermöglichen also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel

- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs
- eine Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs **3** im Siedlungsgebiet
- eine städte- respektive ortsbauliche Aufwertung **4** für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren
- eine **5** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3 Defizite Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Priorisierung / Optimierung Bus
4.8-1	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	-	X	-	X	X	X
4.8-2	BGK Schulstrasse Süd, Landquart	-	X	-	X	X	X
4.8-3	BGK Stationsstrasse Igis, Landquart	-	X	-	(X)	X	X
4.8-4	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	-	X	-	X	X	-
4.8-5	BGK Hauptstrasse, Versamerstrasse und Dorfplatz, Bonaduz	-	X	-	X	X	X
4.8-6	BGK Via Nova, Rhäzüns	-	X	-	X	X	X
4.8-7	BGK/Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan, Churwalden	-	X	-	X	X	X
4.8-8	BGK Via Nova, Flims	X	X	-	X	X	X
4.8-9	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	-	X	-	X	X	X

Zukunfts bild

Die Ortszentren weisen ein attraktives Ortsbild auf und die Lebensqualität ist erhöht. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohner/innen attraktiv und sicher gestaltet. Die an die aufgewerteten Strassenräume angrenzenden öffentlichen Räume sind belebt. Die Verkehrsabwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bewirken eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des LV.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Teilmassnahmen

GV4.8-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Schulstrasse Nord, Landquart	Gemeinde Landquart	-	4'840'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Der nördliche Teil der Schulstrasse mündet ungefähr 200 m östlich vom Bahnhof Landquart in die Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse wird zurzeit (Winter 2020/2021) neugestaltet und aufgewertet. Aufgrund der Lage sind die Gebiete um die Schulstrasse im nördlichen Bereich bereits heute dicht bebaut. Gemäss kommunalem räumlichem Leitbild (KRL) der Gemeinde Landquart ist im Bereich der Bahnhofstrasse und des nördlichen Teils der Schulstrasse eine Siedlungserneuerung und -verdichtung sowie die Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums vorgesehen. Aufgrund des eher schlechten baulichen Zustandes des nördlichen Teils der Schulstrasse wurde bereits ein kurzer Abschnitt saniert. Durch die zentrale Lage direkt beim Bahnhof, das zukünftige Verdichtungspotenzial (vgl. Massnahme S4.2</p>			

Innenentwicklung in spezifischen Gebieten) sowie des schlechten baulichen Zustandes der Strasse soll der Abschnitt Schulstrasse Nord möglichst kurzfristig umgesetzt werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht eine Verengung der heute breit dimensionierten Fahrbahn vor. Die gewonnene Fläche schafft Platz für den Fussverkehr und bietet die Möglichkeit, Parkfelder in die Gesamtgestaltung zu integrieren. Das Trottoir weist neu durchgehend eine Breite von 2.0 m auf, lokal sogar Breiten von bis zu 4.60 m. Die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet. Mit einer 2.0 m breiten Mittelinsel bei den Bushaltestellen wird verhindert, dass Fahrzeuge den Bus überholen können. Zudem dient die Mittelinsel als Querung für den Fussverkehr. Die Knoten werden zur Verdeutlichung der Vorrangstestsverhältnisse mit einem Rechtsvortritt markiert. Die Bäume entlang der Strasse verbessern die Aufenthaltsqualität und bieten für die zu Fuss Gehenden Schatten. Mit der neuen Gestaltung soll auf der Schulstrasse Tempo-30 eingeführt werden.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

7'620 m²

GV4.8-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Schulstrasse Süd, Landquart	Gemeinde Landquart	-	4'071'000.-

Kurzbeschrieb

Durch den Neubau der Industriestrasse (vgl. Massnahme MIV4.2 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse) wird die Schulstrasse erheblich vom Durchgangs- und vom Schwerverkehr entlastet, da das Industriegebiet Landquart (kantonale Bedeutung) künftig direkt an die Kantonsstrassenachse angeschlossen ist. Dies bietet auf der Schulstrasse die Voraussetzung für eine siedlungsverträgliche Verkehrsregelung und für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich der Schul- und Sportanlage. Die Umgestaltung ist erst mit der Inbetriebnahme der Industriestrasse zweckmäßig, wodurch die Umgestaltung der Schulstrasse Süd im Gegenzug zur Umgestaltung der Schulstrasse Nord (vgl. Massnahme GV4.8-1) erst später erfolgen kann.

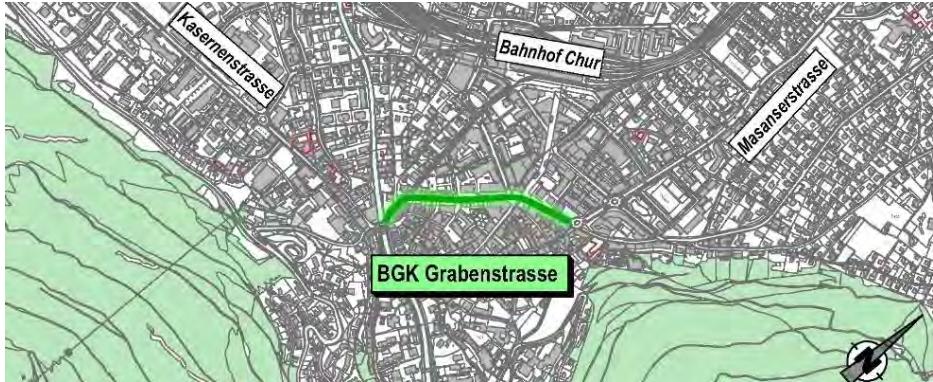
Die Gestaltungsgrundsätze der Schulstrasse Nord werden im Betriebs- und Gestaltungskonzept Schulstrasse Teil Süd weitergeführt. Die Fahrbahnbreite wird auf 6.0 m dimensioniert. Durch die Anordnung von Längsparkfelder innerhalb des Strassenraumes werden Engstellen geschaffen. Die Engstellen weisen eine Fahrbahnbreite von 4.0 m auf. Mit dieser Strassenbreite (4.0 m) ist die Begegnung Lastwagen/Velo bei reduzierter Geschwindigkeit möglich. Mit den Verengungen wird beim geraden Strassenverlauf die Geschwindigkeit zweckmäßig gesenkt, da das nicht vortrittsberechtigte Fahrzeug im Bereich der Engstellen anhalten muss. Um das Überholen des Busses zu verhindern, wird eine ca. 0.50 m Trenninsel zwischen den beiden Bushaltestellen vorgesehen. Wo es die Strassenbreiten zulassen, werden zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse die Knoten mit einem Rechtsvortritt markiert. Mit der Umgestaltung soll die Tempo-30-Zone auf der Schulstrasse bis zum Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse (vgl. Massnahme MIV4.3 Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse) verlängert werden.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

6'380 m²

GV4.8-3	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Stationsstrasse Igis, Landquart	Gemeinde Landquart	-	4'835'000.00.-
Kurzbeschrieb			
<p>Die Stationsstrasse in Igis (Landquart) ist eine wichtige Fussgängerverbindung, unter anderem auch für Schulkinder. Sie verbindet das Siedlungsgebiet Igis einerseits mit dem Bahnhof Igis sowie andererseits mit dem Gebiet «Fabriken». Durch die vielen seitlichen Einfahrten und Zugängen ist das Trottoir auf weiten Teilen auf das Strassenniveau abgesenkt. Aufgrund eines angrenzenden Lehmbauangebots verkehren jedoch viele Lastwagen auf der Strasse. Beim Begegnungsfall PW/LKW wird aufgrund des Strassenquerschnittes auf das (abgesenktes) Trottoir ausgewichen. Mit einem einheitlichen Gestaltungskonzept soll Tempo 30 eingeführt, die Aufenthaltsqualität und die Strassenraumgestaltung verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Mit einer einseitigen Baumreihe wird der Strassenraum optisch verengt. Zudem bilden einzelne Baumscheiben Verengungen in der Fahrbahn. Neben den verkehrlichen Aspekten bieten die Bäume Schatten und werten den Strassenraum auf. Die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet.</p>			
Plan/Abbildung			
			
Leistungseinheiten			
8'250 m ²			
GV4.8-4	Federführung	Beteiligte	Kosten
Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)	4'000'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Die Teilmassnahme beinhaltet den Umbau der heutigen Kantonsstrasse in eine Tempo 30 Zone mit verkehrsberuhigenden baulichen und gestalterischen Massnahmen. Durch die Aufwertung des Strassenraums soll die Wohnlichkeit und die Sicherheit verbessert werden. Mit der Massnahme GV 4.7 BGK Ring- und Kasernenstrasse und dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse als Kantonsstrasse wird der erste Stein für die neue Gestaltung und der Einführung der Tempo 30 Zone gelegt.</p> <p>Die Grabenstrasse, heute eine verkehrsorientierte Strasse, kann mit der Sanierung neugestaltet werden und den Nutzungen entlang der Grabenstrasse gerecht werden. Mit der Geschwindigkeitsreduktion lässt sich die Sicherheit erhöhen und die Lärmemissionen senken. Ebenfalls lassen sich durch diese Massnahmen die beidseitigen Trottoirs verbreitern. Um den Strassenabschnitt gestalterisch aufzuwerten wird eine beidseitige Baumallee erstellt. Zudem soll das altstadtseitige Trottoir mit der Altstadtpflasterung ergänzt werden. Damit wird die Altstadt Zone, welche bis an die Grabenstrasse geht, aufgezeigt.</p>			
Plan/Abbildung			
			
Leistungseinheiten			
3150 m ² Strassenfläche			
2915 m ² Trottoirfläche mit beidseitiger Baumallee			

GV4.8-5	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Hauptstrasse, Versamerstrasse und Dorfplatz, Bonaduz	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)	4'980'000.-
Kurzbeschrieb			
Die Hauptstrasse und die Versamerstrasse bilden die Hauptverkehrsstrassen in der Gemeinde Bonaduz. Beide Strassen sind stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr sind vielfach ungenügend. Die Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich des Dorfplatzes ist mangelhaft.			
Im Betriebs- und Gestaltungskonzept wird auf der Hauptstrasse eine Strassenbreite von 6.0 m vorgesehen. Die Strasse wird mit einer beidseitigen Wassersteinplatte mit einer Breite von 0.40 m optisch eingeengt. Grundsätzlich ist die Strasse sowie das Trottoir asphaltiert. Bei ortsbildprägenden und ortstypischen Bauten soll das Trottoir mit Natursteinen gepflastert werden. Die Geschwindigkeit soll zwischen der Via Campogna und der Via Sogn Gieri von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden. Mit dieser Massnahme wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr markant verbessert. Die bestehende Bushaltestelle «Alte Post» wird in beiden Fahrtrichtungen zum Dorfplatz versetzt und Behindertenrecht ausgestaltet. Diese Lösung rückt die Haltestelle ins Dorfzentrum, was zu einer verbesserten Erreichbarkeit führt und gleichzeitig zu einer grösseren Belebung des Dorfplatzes beiträgt. Zum Verhindern des Überholens ist eine Mittelinsel vorgesehen, welche auch zum Queren des Fussverkehrs dient.			
Die Versamerstrasse soll aufgrund der engen Gegebenheiten eine minimale Breite von 5.20 m aufweisen. Im westlichen Bereich der Versamerstrasse, wo die Platzverhältnisse grosszügiger sind, beträgt die Fahrbahnbreite 5.70 m. Es wird eine durchgehende Gehwegbreite von 2.0 m angestrebt. Der Einmündungswinkel bei der Sclumserstrasse in die Versamerstrasse wird aus Gründen der Verkehrssicherheit angepasst. Die Einmündung erfolgt neu in einem rechten Winkel.			
Der Dorfplatz wird mit sanften ergänzenden Massnahmen in den Bereichen Belägen, Begrünung, Wasser und Beleuchtung umgestaltet. Dabei entsteht eine massvolle Aufwertung des Dorfplatzes, welches die Aufenthaltsqualität erhöht.			
Plan/Abbildung			
Leistungseinheiten			
Umsetzungsbereich: 10'000 m ²			
GV4.8-6	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Via Nova, Rhäzüns	Gemeinde Rhäzüns	Kanton (TBA)	3'110'000.-
Kurzbeschrieb			
Die Hauptverkehrsstrasse (Via Nova) in Rhäzüns verläuft durch das historische Dorfzentrum von Rhäzüns. Im Dorfzentrum ist die Hauptverkehrsstrasse als Tempo-30-Zone signalisiert. Aktuell ist die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr jedoch ungenügend: der Dorfplatz			

ist stark versiegelt, Grünräume, Gestaltungselemente und Sitzmöglichkeiten für eine hohe Aufenthaltsqualität fehlen. Zudem liegen diverse Sicherheitsdefizite vor:

- Nichteinhaltung von Sichtweiten
- Zu schmale/keine Fussverkehrsführungen
- Engstellen für den motorisierten Individualverkehr
- Schleichende Einfahrten mit grossen Konfliktbereichen
- Schlecht erkennbare Fussgängersteifen
- Ungenügend ausgestaltete Eingangstore

Direkt neben dem Dorfladen an zentraler Lage befindet sich zudem die Bushaltestelle «Dorfplatz». Die Bushaltestelle weist neben diversen Mängeln in der Gestaltung auch verschiedene Sicherheitsdefizite auf und ist noch nicht behindertenkonform.

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird eine Neuauftteilung des Strassenraumes vorgenommen:

- Der Fussverkehr erhält entlang der Via Nova eine verbreiterte, sichere Führung.
- Die Bushaltestelle soll als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet und die Zugänglichkeit und Erkennbarkeit verbessert werden. Zudem wird sie behindertenkonform ausgebaut.
- Der Dorfplatz mit den Strassen Via Suro, Via Nova, Via Baselga und Via della Staziun wird einheitlich gestaltet und mit einer durchmischten Verkehrsfläche die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gefördert. Er wird mit Grünelementen, einem Brunnen und Sitzmöglichkeiten aufgewertet.

Verständlich gestaltete Eingangstore machen auf die Tempo-30-Zone und somit auf das Dorfzentrum aufmerksam. Mit Anpassungen der Einmündungen werden die Sichtverhältnisse auf die Strasse und auf den Fussverkehr verbessert.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

5'300 m²

GV4.8-7	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK/Aufwertung und Dorfkern Parpan, Churwalden	Strassenraum	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA)
Kurzbeschrieb			
Parpan ist einer der Eingangspunkte zur bekannten und stark frequentierten Feriendestination Arosa-Lenzerheide. In den Saison Nebenzeiten (ca 4 Monate im Jahr) finden sich auch ruhige Zeiten mit einem aktiven Dorfleben, das sich jedoch kaum an passenden Orten treffen und entfalten kann. Folgende Defizite sind im Dorfkern Parpan vorhanden:			
<ul style="list-style-type: none"> — Die Verkehrsbelastungen überfordern die lokale Siedlungsverträglichkeit: ein grosses Verkehrsaufkommen führt mitten durch das Dorf: (DTV ca. 6'000 Fz/d; Spitzentage ca. 10'000 Fz/d, Spaltenstunden 600 Fz/h, max ca. 1'200 Fz/h) 			

- Der Fuss- und Veloverkehr (Schulwege, Velostrecken, Fussgänger, Platzbenutzer) ist nicht sauber vom MIV getrennt.
- Streckenabschnitte innerorts mit erhöhten Unfallhäufigkeiten und mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit u.a. auch für SchülerInnen.
- Öffentliche Räume (Dorfplatz Ried, Schlossliplatz, Dorfkernbereiche) präsentieren sich als vernachlässigte, unklare Zone mit wild abgestellten Fahrzeuge, Abgrenzungen zum privaten Raum unklar, Dorfplatz ufer in Strassenbereich aus, historische Bauten und Anlagen optisch nicht mehr wahrnehmbar.

Mit dem Massnahmenkonzept sind folgende Optimierungen für den historischen Dorfkern von Parpan integriert:

- Städtebauliche und architektonische Qualitäten des Siedlungszentrums
- Neuorganisation der verschiedenen, sich zum Teil konkurrenzierenden Nutzungen (Verkehr und Gestaltung).
- Siedlungsverträglichkeit im Zentrum sowie Schaffung bzw. Aufwertung attraktiver Fussgängerbereiche und Veloverbindungen
- Verkehrssicherheit im Strassenraum sowie Verkehrsablauf auf der Kantonsstrasse im Bereich des Knotens Oberbergstrasse/Hauptstrasse durch: Entflechtung der Bushaltestellen im Knotenbereich Hauptstrasse/Oberbergstrasse mit neuer rechtsseitiger Bushaltestelle Richtung Lenzerheide (heute müssen die Busse Richtung Lenzerheide bei der Ein- und Ausfahrt in die Haltestelle die Hauptstrasse kreuzen)

Plan/Abbildung



Abbildung: Massnahmenkonzept (Quelle: Clavuot, 2020).

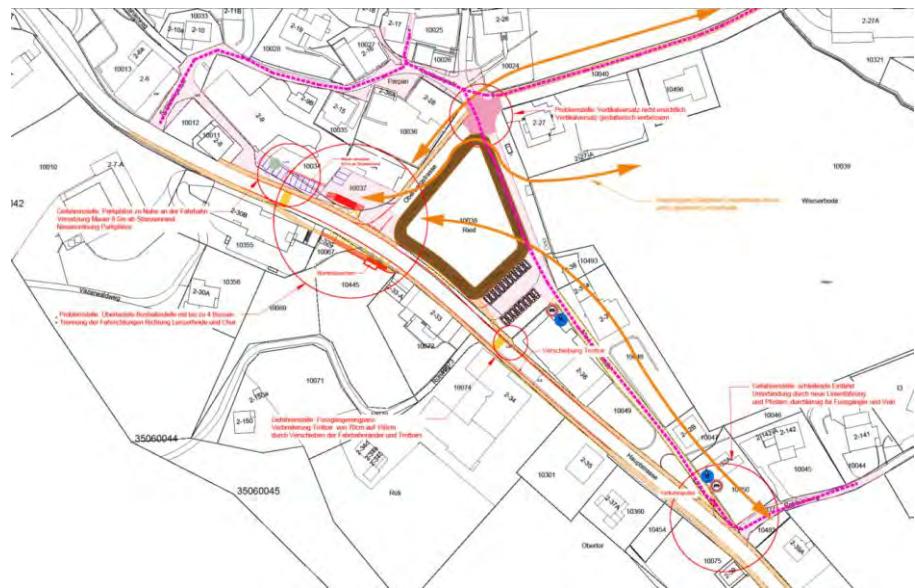


Abbildung: Konzept Langsamverkehr (Quelle: Clavuot, 2020)

Leistungseinheiten

Fläche der Massnahme: 7'000m² (inkl. Strassen, Plätze etc)

GV4.8-8	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Via Nova, Flims	Gemeinde Flims	-	4'500'000.-
Kurzbeschrieb			
Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Flims im Herbst 2007 hat sich das Verkehrsaufkommen in Flims Dorf gegenüber früher in etwa halbiert. Im Dezember 2010 wurde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die bestehende Tempo-30-Zone ausgedehnt			
Seit Einführung der Tempo-30-Zone hat sich der Verkehrsablauf in Flims Dorf gegenüber früher zwar beruhigt, die Via Nova ist als öffentlicher (Strassen-)Raum jedoch nach wie vor unattraktiv und stark durch Autos geprägt. Um die durch Flims Dorf führende Strasse als öffentlichen Raum sowie für Fußgänger und anliegende Geschäfte attraktiver zu machen, bedarf es einer grundlegenden Neugestaltung.			
Das neue Stenna Center mit Läden, Gewerbegebäuden, Fitness-Wellness, Freizeitangeboten, Kinos, Hotel und Wohnungen bei der Talstation der Bergbahnen wurde Ende 2018 eröffnet. In der dazugehörigen Tiefgarage befinden sich rund 1'150 Parkplätze.			
Der durch sie generierte Verkehr führt größten Teils über die Via Nova. Das Stenna Center wird zudem kurz bis mittelfristig auch Auswirkungen auf die Läden und Gewerbestruktur entlang der Via Nova haben; als einer der ersten Detailhändler ist Coop vom Dorfkern bereits ins Stenna Center umgezogen. Somit ist eine Aufwertung dieses Straßenabschnittes dringend notwendig.			
Plan/Abbildung			
Leistungseinheiten			
6'500 m ² (Länge 650 m x 10 m gemäss RPAV)			

GV4.8-9	Federführung	Beteiligte	Kosten
BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Gemeinde Maienfeld Maienfeld	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)	3'750'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Das Städtli Maienfeld liegt im ISOS von nationaler Bedeutung. Die Stadt und die angrenzenden Wohn- und Mischgebiete werden zentral durch die Altstadt erschlossen. Ebenfalls durch die Altstadt führt die Verbindung über die Luzisteig ins Fürstentum Liechtenstein sowie die Erschliessung des Heididorfes (Tourismusattraktion mit jährlich ca. 150'000 Besuchende; systemrelevant gemäss Amt für Wirtschaft und Tourismus für den Kanton Graubünden). Die Strassen im Städtli Maienfeld mit vielen Engstellen sowie fehlenden Fuss- und Veloweginfrastrukturen sind nicht auf diese Verkehrsmengen ausgelegt. Bei diversen Engstellen ist der Begegnungsfall von zwei Personenwagen nicht möglich. Hinzu kommen sehr schlechte Sichtverhältnisse aufgrund von geschützten Wingertmauern, Gebäuden oder Gebäudevorprünge. Diese Umstände erschweren die Durchgängigkeit für den zu Fuss Gehenden und den Velofahrer und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität im Städtli massgeblich. Mit einer hochwertigen Gestaltung soll die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Strassenraum gefördert werden. Mit entsprechenden Gestaltungselementen ist die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr zu steigern. Die Umgebungsgestaltung hat im Einklang mit den historischen Bebauungsstrukturen zu erfolgen.</p>			
Plan/Abbildung			
 			
Leistungseinheiten 7'500 m ²			

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
38'456'000.-	-	38'456'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter: 70'915 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: GV4.8-1: Planungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Schulstrasse, Gemeinde Landquart, Dezember 2020

GV4.8-2: Planungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Stationsstrasse Igis, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung

GV4.8-4: Situationsplan Zielbild 1: 500, Tiefbau Stadt Chur, 24.11.2020

GV4.8-7:

— Massnahmenkonzept Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan, Churwalden. Clavuot Architekten, Chur; Hartmann&Monsch AG Verkehrsplanung, Parpan. 18. September 2020.

— Plan Ist-Zustand: Situationsplan mit Massnahmenstandorten; verfasst durch Gemeinde, Architekt und Verkehrsplaner; 09.09.2020

— Plan Projektierung: Situationsplan mit angedachten Massnahmen; verfasst durch Gemeinde, Architekt und Verkehrsplaner; 09.09.2020

GV4.8-8: Plan Gestaltung (Endzustand), Situation 1:500, Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, 02.09.2020

GV4.9 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G
Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Federführung

Gemeinde Zizers

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung

Ausgangslage

Die Kantonsstrasse in Zizers ist Teil der «Deutschen Strasse», welche von Chur nach Landquart verläuft. Sie verläuft mitten durch das Ortszentrum von Zizers. Der Strassenraum ist durch die historisch gewachsene Bebauungsstruktur geprägt. Entlang der Strasse liegen eine Vielzahl von Geschäften und Restaurants sowie das Verwaltungsgebäude der Gemeinde Zizers. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der «Deutschen Strasse» im Jahr 2019 betrug zwischen 8'000 und 12'000 Fahrzeuge pro Tag. Durch die bestehende Gebäudestruktur weist die Hauptstrasse Engstellen auf, welche lediglich eine Fahrbahnbreite von 4.60 m aufweisen. Ansonsten beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 5.10 und 6.0 m. Auf der gesamten Länge ist ein einseitiges Trottoir vorhanden, welches entweder tal- oder bergseitig an die Fahrbahn anschliesst. An den engsten Stellen beträgt die Breite nur gerade 0.60 bis 0.70 m, über grössere Längen beläuft sich die Breite auf 1.50 bis 2.0 m. Die Sichtverhältnisse bei den einmündenden Strassen sowie bei privaten Zufahrten sind vielfach ungenügend. Die häufig installierten Spiegel verbessern die Situation nur marginal. Entlang der Hauptverkehrsstrasse liegen diverse Parkfelder, welche längs oder quer zur Strasse angeordnet sind. Auf der Deutschen Strasse verkehren Postautos zwischen dem Bahnhof Untervaz-Trimmis und Landquart im Halbstundentakt. In der Abendspitzenstunde ist die Durchfahrt der Postautos aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den Engstellen erschwert. Die Bushaltestellen sind grösstenteils nicht behindertenkonform ausgestaltet.

Die Umfeldqualitäten von Ortsdurchfahrten hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, vom Strassenausbau und der Gestaltung/Materialisierung, von der Bedeutung der Achse, vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Attraktivität für Velofahrende und zu Fussgehende ab. Um die Strassenräume zu ermitteln, welche aus Sicht der angrenzenden Nutzungen unverträgliche Verkehrsmengen aufweisen, wird die Methodik Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet. Die Ortsdurchfahrt von Zizers weist im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. Darüber hinaus wurden mittels einer qualitativen Facheinschätzung weitere Abschnitte festgelegt, auf denen die städte- und ortsbauliche Qualität durch eine verkehrsorientierte Gestaltung in bedeutendem Masse vermindert wird. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Inhalte

Aufgrund der vorliegenden Sicherheitsdefizite und den Lärmproblematiken wird die Deutsche Strasse in die geplanten angrenzenden Tempo-30-Zonen integriert. Bei der südlichen und nördlichen Einfahrt in die Tempo-30-Zone werden Eingangstore in Form von Mittelinseln angebracht, welche die Geschwindigkeitsreduktion unterstützen. Grundsätzlich wird eine Fahrbahnbreite auf der Hauptstrasse von 6.0 m Breite angestrebt. Bei Engstellen soll die Fahrbahn auf 4.40 (Begegnung PW/PW bei 30 km/h) respektive 5.20 m (Begegnung LW/PW bei 30 km/h) verschmälert werden. Für das Trottoir gilt eine Breite von 2.0 m, die minimale Breite von 1.50 m wird auch bei den Engstellen nicht unterschritten. Um ein Überfahren des Trottoirs bei Fahrbahnabschnitten mit minimaler Breite auszuschliessen, ist in diesen Abschnitten die Anordnung von Pfosten am Trottoirrand zu prüfen. Die Bushaltestellen werden grundsätzlich als Fahrbahnhaltestellen mit einer hohen Haltekante (22 cm) behindertenkonform ausgebildet. Bei den einmündenden Strassen mit ungenügenden Sichtweiten werden Massnahmen in Form von Einbahnstrassen oder Sperrung von Pollern vorgesehen. Damit wird das Einfahren in die Kantonstrasse mit ungenügender Sicht unterbunden. Die restlichen untergeordneten Einmündungen in die Kantonstrasse werden mit einer Trottoirüberfahrt ausgerüstet. Dies verdeutlicht die Vortrittsregelung für einmündende Fahrzeuge und erhöht den Komfort für den längs verkehrenden Fussverkehr. Die Plätze werden aufgewertet und die Aufenthaltsqualität verbessert. So wird beim Dorfplatz die gesamte Fläche von Fassade zu Fassade über die Hauptstrasse mit Natursteinen gepflastert, was dem früheren Zustand entspricht. Durch die Anordnung von Bäumen und Wasserelementen entsteht eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinseln, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten. Die vorgesehene Massnahme ermöglicht also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel
- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs
- eine Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs **3** im Siedlungsgebiet
- eine städte- respektive ortsbauliche Aufwertung **4** für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren
- eine **5** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum
- eine Reduktion der auf dieser Strecke teilweise **6** überschrittenen Alarmwerte Lärm

Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3 Defizite Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Priorisierung / Optimierung Bus	6 Überschreitung Alarmwerte Lärm
Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonstrasse, Zizers	X	X	X	(X)	X	X	X

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Optimierung des Strassenraums in Zizers trägt zur Lebensqualität und zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in der Gemeinde bei. Die Hauptachse durch Zizers ist für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner attraktiv und sicher gestaltet.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV, GV – Verkehrssicherheit

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation auf der Kantonstrasse in Zizers wird verbessert. Insgesamt wird der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch die Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP <input type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Entlang der Deutschen Strasse liegen gemäss generellem Gestaltungsplan (GGP) geschützte Bauten, zu erhaltende Bauten sowie erhaltenswerte Kulturobjekte. Die Gebäude werden in das Betriebs- und Gestaltungskonzept integriert und die Umgebungen um die geschützten Bauten und Objekte aufgewertet. Für die weitere Planung ist die Denkmalpflege in geeigneter Art und Weise miteinzubeziehen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	---	--

	Planungsschritte	Zeitplanung
	Vorprojekt	2022
	Bauprojekt	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2024
	Voraussichtlicher Baubeginn	2025
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
8'200'000.-	4'100'000.-	4'100'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 11'500 Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren): 5'300 m ² <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	--

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Planungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse Gemeinde Zizers, Tuffli Partner AG; Kohler Landschaftsarchitektur, Ghielmetti Ingenieur- und Planungsbüro, 22. Februar 2021
------------------	--

GV4.10 Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Verkehrsmanagement; Achse
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	-	
Beschreibung		



Ausgangslage und Inhalt

Dimensionierung der Sammelstrassen (Quartiererschliessung): Die Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) in der Stadt Chur weisen teilweise sehr grosszügige, verkehrsorientierte Strassenquerschnitte auf. Diese werden im Rahmen der Unterhaltsplanung geprüft und abgestimmt auf die übergeordneten Planungsgrundlagen und einschlägigen Normen redimensioniert.

Geschwindigkeit auf Sammelstrassen (Quartiererschliessung): Auf den meisten Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) der Stadt Chur gilt heute eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In der Regel werden jedoch bei entsprechender Dimensionierung tiefere Geschwindigkeiten gefahren. Insbesondere im Rheinquartier zwischen Bahnhof und Ringstrasse besteht Potenzial, die Sammelstrassen zukünftig mit Tempo 30 zu signalisieren. Dadurch kann die Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstrassen gestärkt und Schleichverkehr durch die Quartiere bei städtischen Stausituationen vermeiden werden. Zudem kann damit der siedlungsorientierte Quartiercharakter dieser Gebiete gestärkt werden.

Quartierzentren: Die heutigen Bereiche um die Quartierzentren der Stadt Chur sind verkehrsorientiert geprägt, entsprechend ist die Zentrumsfunktion oft nur schwer ablesbar. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, sollen im Rahmen der Investitions- und Unterhaltsplanung Massnahmen getroffen werden, um den siedlungsorientierten Charakter zu stärken.

Die Dimensionierung und signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Sammel- und Quartierstrassen (Quartiererschliessung) wird im Rahmen der Unterhaltsplanung überprüft. Grundlagen dazu sind der Generelle Erschliessungsplan (GEP), das Grundlagenpapier Strassenraum und Baulinien der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES), das Lärmsanierungsprojekt (LSP), das Konzept Tempo 30 (Eignungsprüfung nach SSV) und die einschlägigen Normen des VSS (Normquerschnitte, Standard Stadt Chur).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Sammelstrassen nehmen ihre Funktion wahr und sammeln den Verkehr aus den Quartieren, was letztendlich die zur Kanalisierung des Verkehrs beiträgt. Die Massnahmen fördern die siedlungsgerechte Abwicklung des Verkehrs und steigern damit die Effizienz des Gesamtsystems. Die Strassenräume in den Quartieren sind optimiert und tragen zur Lebensqualität in der Stadt Chur bei.

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Zielbild:

- Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem
- Chur behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritätär
- Chur reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Neben- und Quartierstrassen, Ziele:

- Die Neben- und Quartierstrassen sind entlastet, verkehrsberuhigt und aufgewertet zugunsten von mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität.
- Das Temporegime ist überprüft und angepasst.

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Neben- und Quartierstrassen, Handlungsschwerpunkte:

- Dimensionierung der Sammelstrassen (Quartiererschliessung): Die Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) weisen teilweise sehr grosszügige, verkehrsorientierte Strassenquerschnitte auf. Die Ausbaugrössen, das Verkehrsregime und das Erscheinungsbild sind heterogen. Diese werden im Rahmen der Investitions- und Unterhaltsplanung geprüft und abgestimmt auf die übergeordneten Planungsgrundlagen und einschlägigen Normen redimensioniert.
- Geschwindigkeit auf Sammelstrassen (Quartiererschliessung): Auf den meisten Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) gilt heute eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In der Regel werden jedoch bei entsprechender Dimensionierung tiefere Geschwindigkeiten gefahren. In den Hauptverkehrszeiten und bei Stausituationen auf den Einfallsachsen weicht der Verkehr auf Neben- und Quartierstrassen aus. Das Temporegime wird zugunsten von mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität überprüft und angepasst.
- Quartierzentren: Die heutigen Bereiche um die Quartierzentren sind verkehrsorientiert geprägt, entsprechend ist die Zentrumsfunktion oft nur schwer ablesbar. Im Rahmen der Investitions- und Unterhaltsplanung wird die Aufenthaltsqualität verbessert und der siedlungsorientierte Charakter gestärkt.

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation und somit die Lebensqualität in den Quartieren wird verbessert. Die Effizienz im Verkehrssystem wird erhöht.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- GV4.1 Verkehrsmanagementkonzept: Die Optimierung der Quartier- und Nebenstrassen in der Stadt Chur, welche zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs beiträgt, ist im Sinne der Ziele des Verkehrsmanagementkonzepts

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

-

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1 Studien

2

3

Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.

	Planungsschritte	Zeitplanung	
	Ausarbeitung Vorprojekte	2022	
	Bauprojekte	2024	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026	
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2029	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2032	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
5'000'000.-	-	5'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 6'000 Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 18 Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 85 Anzahl betroffener Knoten: 12 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Gesamtverkehrskonzept Chur 2030, 20.Juni 2020, ewp — Grafik Aktionsplan

9. Motorisierter Individualverkehr

MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Kapazität Strasse; Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Federführung	Kanton (TBA)
Beteiligte	Stadt Chur (TBD)

Beschreibung

Ausgangslage

Die Stadt Chur kennt aktuell, wie viele grössere Schweizer Städte, das Dilemma zwischen guter verkehrlicher Erschliessung und dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen mit all seinen Konsequenzen. Heute wird die Stadt Chur über die beiden Autobahnanschlüsse Chur-Nord und Chur-Süd an das übergeordnete, nationale Strassennetz angebunden. Die beiden Einfallsachsen, Masanerstrasse von Norden und Kasernenstrasse von Westen, sind in den Morgen- und Abendspitzenstunden regelmässig überlastet. Dabei handelt es sich grossmehrheitlich nicht um Durchgangsverkehr, sondern um Quell-/Zielverkehr, welcher durch die Pendlerströme aus den umliegenden Regionen verursacht wird. Messungen haben ergeben, dass rund 80% des MIV aus Quell-/Zielverkehr besteht.

Zur Verbesserung der Situation konnten in den letzten Jahren bereits einige Massnahmen, wie zum Beispiel der Bau von Busspuren zur ÖV-Bevorzugung umgesetzt werden. Dennoch sind diesen Massnahmen, insbesondere auf der Kasernenstrasse mit dem Engpass im Welschdörfli, enge Grenzen gesetzt. Die Fahrbahn misst an der schmalsten Stelle gerade mal 4.75m. Bei dieser Fahrbahnbreite können zwei Personenwagen nur noch sehr erschwert kreuzen. Lastwagen und Busse können diese Stelle nur einzeln passieren. Erschwerend kommt im Welschdörfli noch hinzu, dass die Gehwege beidseits der Strasse nur sehr schmal sind, wodurch auch regelmässig gefährliche Situationen mit Fussgängern entstehen.

Der Kreisel am Obertor bildet heute eine weitere Achillesverse auf der westlichen Stadtzufahrt. Dieser Knoten wird von der Durchfahrt der Chur-Arosa-Bahn (2x stündlich), von der Engstelle im Welschdörfli, vom heutigen Verkehrsregime Richtung Lenzerheide sowie von den die Strassen querenden Fussgängerströmen erheblich beeinträchtigt. Staut sich der Verkehr im Welschdörfli aufgrund der Engstelle, bricht der Verkehrsfluss im Kreisel schnell zusammen. Der Verkehrsfluss stadtauswärts in Richtung Kasernenstrasse wird zudem durch Fahrzeuge, welche in Richtung Rosenhügel/Lenzerheide fahren wollen und aufgrund der Vortrittsregelung warten müssen, stark beeinträchtigt. Wie erwähnt hemmen auch die an mehreren Stellen querenden Fussgängerströme den Verkehrsfluss in erheblichem Ausmass.

Des Weiteren ist die Altstadt von Chur, zu der auch das Welschdörfli zählt, im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbildern der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), aufgeführt. Ein möglicher Ausbau auf der bestehenden Achse durch das Welschdörfli kann demnach weitestgehend ausgeschlossen werden.

In der Regel bestimmen im Innerortsbereich die Knoten die maximale Kapazität. Auf der Kasernenstrasse bestehen heute vier weitere Knoten. Der Knoten Sommerau/Emserstrasse/Südumfahrung wird mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Die anderen drei Knoten (Kasernen-/Comercialstrasse, Kasernen-/Ringstrasse und Kasernen-/Rätsusstrasse) sind als Kreiselanlage ausgebildet. Bereits heute erreichen all diese Knoten an Werktagen eine durchschnittliche Auslastung von gegen 80%. Mit dem prognostizierten Verkehrswachstum dürften diese Knoten in Zukunft ebenfalls an ihre Belastungsgrenze stoßen.

Für die Buslinien auf der Kasernenstrasse werden die Verlustzeiten aufgrund des weiterhin steigenden MIV ebenfalls steigen und damit einhergehend die Attraktivität dieser Linien sinken. Bereits heute liegen die maximalen Verlustzeiten auf der Kasernenstrasse an Werktagen bei etwa einer Viertelstunde, was wiederum beim Bahnhof Chur zu Anschlussbrüchen führt.

Mit dem geplanten Umbau des Knotens Rosenhügel soll insbesondere für den strassengebundenen ÖV auf der Kasernenstrasse eine Verbesserung erreicht werden. Weiter gewinnen auch die im Zonenplan enthaltenen und bisher nicht genutzten, respektive unternutzten zentrumsnahen Siedlungspotentiale (Misch- und Wohnnutzungen), insbesondere im Bereich des Welschdörfli, an Attraktivität.

Inhalte

Der Verkehr in Richtung Lenzerheide wird heute ab dem Nationalstrassenanschluss N13 Chur-Süd über den Knoten Sommerau und anschliessend südlich an Chur vorbeigeführt (Südumfahrung Chur). Um die Kasernenstrasse nachhaltig entlasten zu können, soll zukünftig auch der MIV-Pendlerstrom ins Zentrum Chur neu über die Südumfahrung Chur geführt werden. Heute fehlt aber noch die Möglichkeit, auf Höhe Rosenhügel nach links in Richtung Stadt abbiegen zu können.

Geplant ist ein Umbau des Knotens Rosenhügel mit einer Linksabbiegemöglichkeit auf der Südumfahrung (H3a Julierstrasse). Mit dem Umbau des Knotens Rosenhügel und der Möglichkeit zum Linksabbiegen entsteht ein vollwertiger Knoten und damit die angestrebt, allseitige Erschliessung der Innenstadt über die Südumfahrung.

Mit dem Bau einer Linksabbiegemöglichkeit beim Knoten Rosenhügel sowie einer entsprechenden Anpassung von Strassenraum und Verkehrsregime im Bereich Knoten Obertor und Kasernenstrasse wird der Quell-/Zielverkehr aus Westen in Richtung Stadtzentrum vermehrt auf die Südumfahrung verlagert und die Kasernenstrasse vom MIV-Pendlerverkehr entlastet. Damit dient die Massnahme auch der Beschleunigung des städtischen und regionalen Busverkehrs sowie der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf der Kasernenstrasse.

Das Verkehrsregime im Bereich des Knotens Obertor wird dahingehend geändert, als dass neu als Kantonsstrasse der Abschnitt Kreisel Obertor bis Knoten Rosenhügel ausgeschieden und vortrittsberechtigt signalisiert wird.

Um dieses Verkehrskonzept umsetzen zu können, sind flankierende Massnahmen am Knoten Obertor und auf der Kasernenstrasse (vgl. Massnahme GV4.6 Einbahnregime Welschdörfli / ÖV-Pforte, Stadt Chur) vorgesehen. Die Kasernenstrasse befindet sich heute im Eigentum des Kantons Graubünden. Sie soll mit der heute im Eigentum der Stadt Chur stehenden Malixerstrasse abgetauscht werden. Mit diesem Abtausch wird der Stadt Chur die Umsetzung der Massnahmen auf der Kasernenstrasse (vgl. Massnahmen GV4.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse und GV4.6 Einbahnregime Welschdörfli/ÖV-Pforte) erst ermöglicht. Zwischen diesen Massnahmen der Stadt auf der Kasernenstrasse und dem Umbau des Knotens Rosenhügel durch den Kanton besteht eine Abhängigkeit. Diese besteht darin, dass nur bei der Realisierung aller Massnahmen die volle Wirkung erzielt, respektive erst durch den Umbau des Knotens Rosenhügel überhaupt ermöglicht wird.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der motorisierte Verkehr ist auf der Südumfahrung Chur gebündelt und entsprechend sind die Gebiete Obertor/Welschdörfli entlastet. Die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau Rosenhügel steigern auf der stark belasteten Kasernenstrasse die Effizienz im Betrieb, sorgen für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützen die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die hohen Verlustzeiten des ÖV werden durch die Massnahmen vermindert und die Fahrplanstabilität hergestellt
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Massnahmen wird das Verkehrssystem effizienter und der motorisierte Verkehr wird konsequent auf den vorgesehenen Strassen gebündelt

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- Folgende Massnahmen können nur bei Realisierung des Anschluss Rosenhügel umgesetzt werden: GV4.6 Einbahnregime Welschdörfli / ÖV-Pforte, Stadt Chur; GV4.7 BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur; ÖV4.6 Busspur Chur West Stadt Chur
- Im kantonalen Richtplan Verkehr ist die Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung (Anschluss Rosenhügel) auf Stufe Festsetzung aufgeführt (01.TS.06).

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung von Bund und Kanton bestehen keine. Die teilweise auszubauende Malixerstrasse liegt in der städtischen Archäologiezone. Das Gebiet Hirschbühl/Rosenhügel, welches an die Malixer- und Julierstrasse angrenzt, ist ein flächiges Naturschutzobjekt von regionaler Bedeutung. Es ist beim Umbau des Knotens Rosenhügel bestmöglich zu schonen.
------------------------------	---

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Die Variantenstudie / Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wird bis Ende Juli / Anfang August 2021 abgeschlossen. Als dann sollen bis im Herbst 2021 die Aufnahmen für das digitale Geländemodell (DGM) erfolgen. Das Auflageprojekt mit UVB wird bis Mitte 2023 ausgearbeitet. Die öffentliche Auflage erfolgt dann im Herbst 2023. Ebenfalls im Jahr 2023 wird das Strassenbauprogramm 2025-2028 ausgearbeitet, in welches auch der Ausbau des Knotens Rosenhügel Aufnahme finden wird. Entsprechend werden für diese Periode auch die notwendigen Finanzmittel reserviert. Das ganze Jahr 2024 steht dann für die Behandlung/Bereinigung der Einsprachen zur Verfügung. Die Projektgenehmigung durch die Regierung ist im Frühjahr 2025 geplant. Bis Ende 2026 erfolgt das Ausführungsprojekt mit anschliessender Submission und Vergabe, sodass im Frühjahr 2027 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.
---	--	--

	Planungsschritte	Zeitplanung
	Erstellung Projektstudie / Vorprojekt	2021/2022
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022-2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026-2028
	Voraussichtlicher Baubeginn	2026
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
11'000'000.-	11'000'000.-	-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten (Kasernenstrasse), mit und ohne Massnahme: 12'500 (ohne Massnahme) bzw. 5'000 (mit Massnahme)
Dokumente	<p>Folgende Dokumente werden in elektronischer Form mitgeliefert:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Anschluss Rosenhügel, Zweckmässigkeitsbeurteilung, Casutt Wyrsch Zwicky AG, Juli 2021 — Anschluss Rosenhügel, Situation 1:500 Variante Kreisel Rosenhügel Hang, Casutt Wyrsch Zwicky AG, Juli 2021 — Anschluss Rosenhügel, Situation 1:500 Variante Kreisel Rund, Casutt Wyrsch Zwicky AG, Juli 2021 — Anschluss Rosenhügel, Situation 1:500 Variante Lichtsignalanlage, Casutt Wyrsch Zwicky AG, Juli 2021

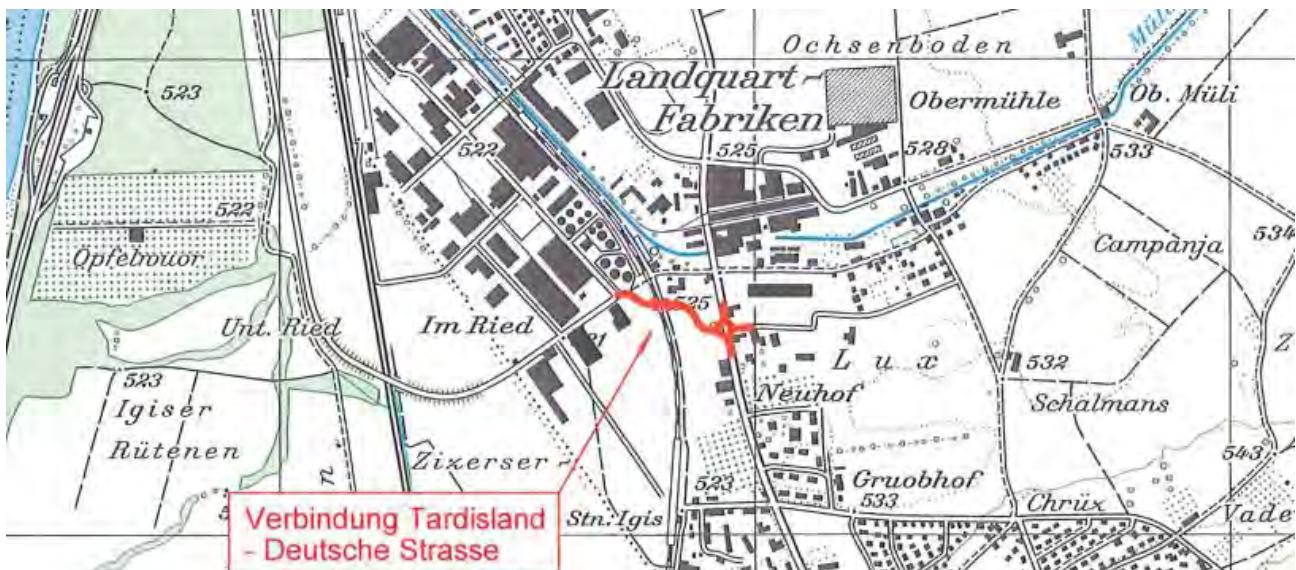
MIV4.2 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr., Landquart

Priorität AP 4G	Priorität, ARE-Code AP 2G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)	<input type="checkbox"/> A	Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B	Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)	<input checked="" type="checkbox"/> C 3901.2.009	Kapazität Strasse; Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Federführung Gemeinde Landquart

Beteiligte Kanton (TBA)

Beschreibung



Weiterentwicklung gegenüber Massnahme AP 2G Nr. 8 Neuer Anschluss Tardis an Deutsche Strasse (ARE-Code 3901.2.009): Der Handlungsbedarf wird mit dem AP 4G konkretisiert und ist in ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Erreichbarkeit der angrenzenden ESP eingebettet u.a. für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr detailliert ausgearbeitet (vgl. Massnahmenbeschrieb).

Ausgangslage

Die Ortsverbindung von Zizers-Igis-Landquart Fabriken wird heute über die Deutsche Strasse abgewickelt und führt durch das Siedlungsgebiet von Landquart. Eine direkte Verbindung zur Autobahn besteht nicht. Ebenfalls ist der Zusammenschluss der Industriegebieten Landquart/Zizers/Tardis und Landquart Fabriken nur via RhB Bahnübergang und Schulstrasse möglich. Damit wird der Gesamtverkehr auf der Schul- und Sägenstrasse unmittelbar an sensiblen Schulanlagen und Wohnbauten vorbeigeführt. Derzeit ist das Industriegebiet Landquart und Tardis nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Eine Erschliessung ist derzeit nicht möglich, da die Fahrplanstabilität aufgrund von Umwegen und der Bahnschanke nicht sichergestellt werden kann. Die Erschliessung des Fuss- und Veloverkehrs ist suboptimal, zudem fehlt eine Anbindung an die geplante Alltagsveloverkehrsroute. Um die Anbindung des ESP und des Ortsteils Igis sicherzustellen, ist eine Optimierung notwendig.

Inhalte

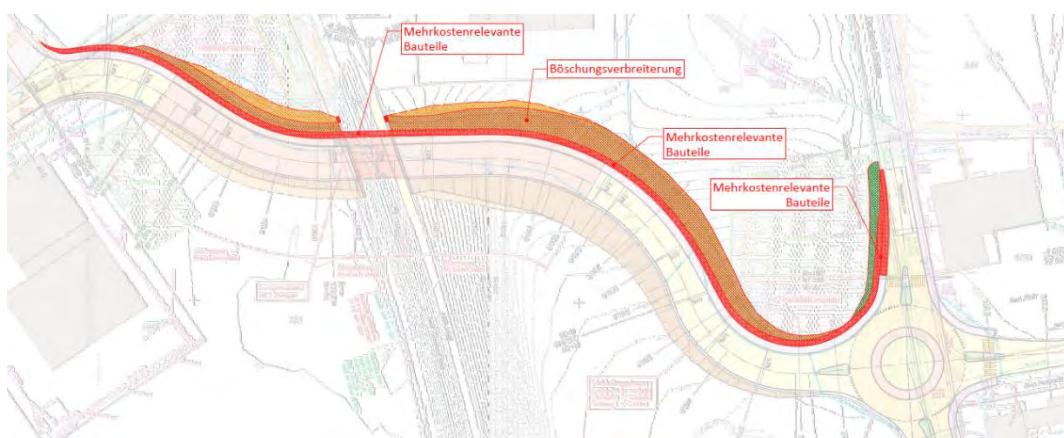


Abbildung: Anpassung Projekt (Quelle: Fromm+Partner AG, 2021)

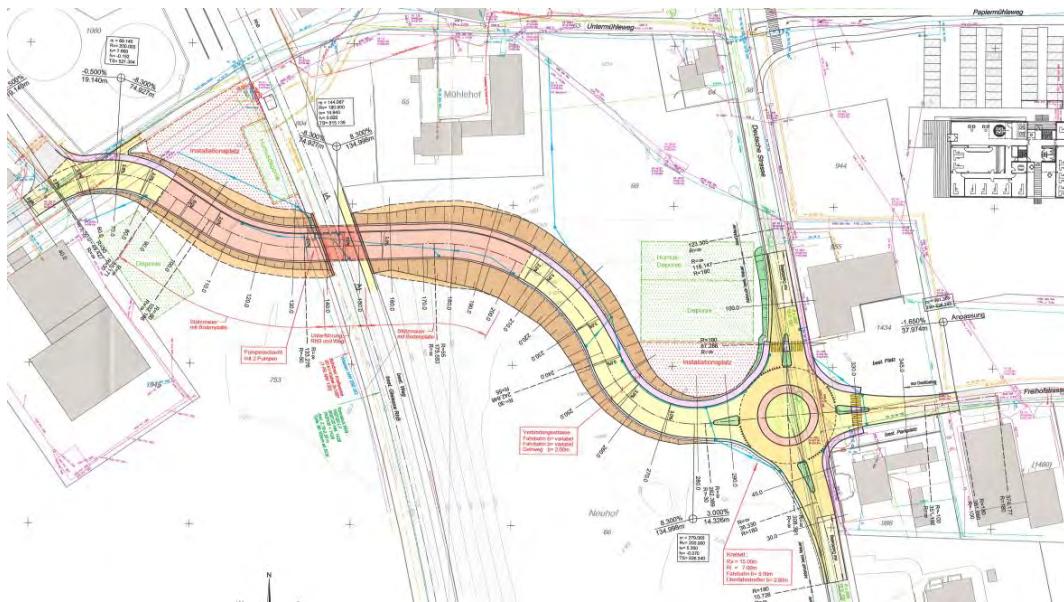
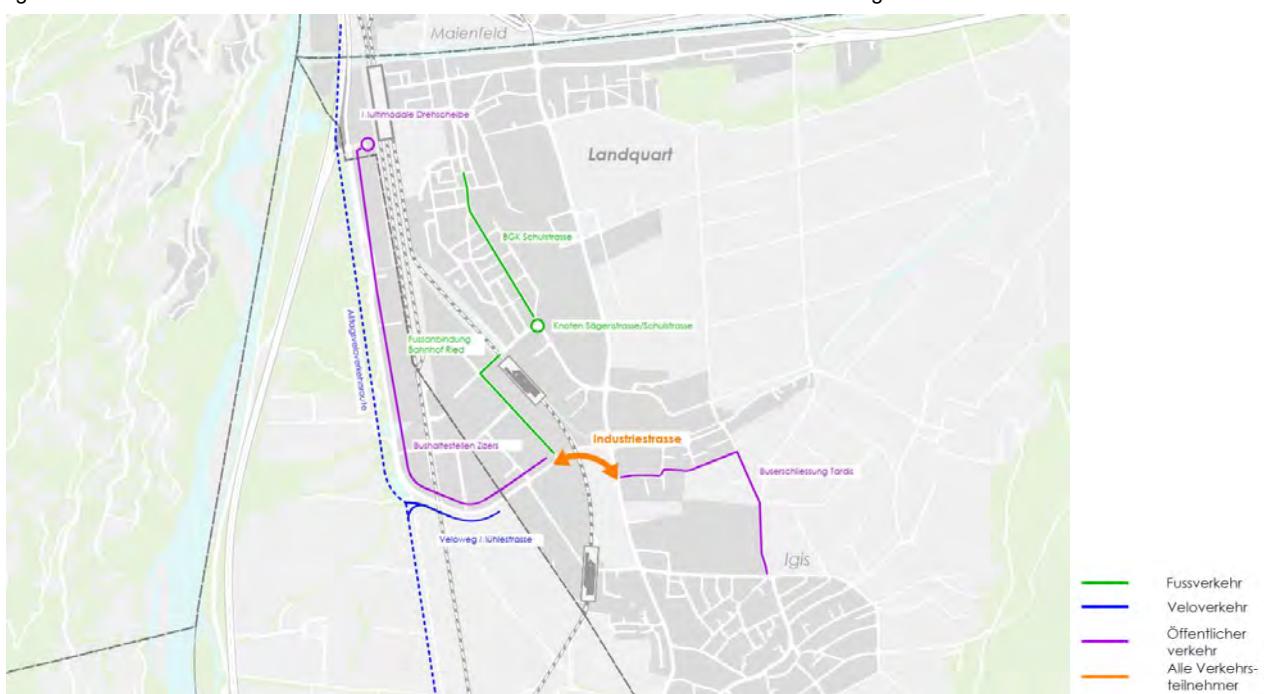


Abbildung: Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse (Pöry Infra AG, 2007)

Die Massnahme sieht einen neuen Kreisel ab der Kantonsstrasse (Deutsche Strasse) vor. Danach wird die RhB-Linie mittels Unterführung unterquert, womit der direkte Anschluss ab der Deutschen Strasse ins Industriegebiet sichergestellt ist. Mit der Massnahme wird eine direkte Verbindung zwischen Kantonsstrasse und Industriegebiet erstellt, um:

- verkehrstechnisch eine Entflechtung zu erhalten
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen: Die Schul- und Sägenstrasse in Landquart und somit die anliegenden Wohnquartiere und die Schul- und Sportanlagen werden vom Schwerverkehr und vom motorisierten Individualverkehr entlastet (vgl. Massnahmen MIV4.3, GV4.8-1 und GV4.8-2).
- den motorisierten Individualverkehr im Bereich Landquart Falknis und Schulstrasse/Sägenstrasse zu reduzieren
- den öffentlichen Verkehr auszubauen: Mit der Massnahme ÖV4.10 (Buserschliessung Tardis) ist geplant, die Gebiete «Tardis» und «Outlet» an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Der Ortsteil Igis profitiert von einer direkten Buslinie über das Arbeitsplatzgebiet Landquart und Tardis an den Bahnhof Landquart.
- Der Ortsteil Igis und der ESP Industrie Fabriken werden via Industriestrasse direkt an die Alltagsveloverkehrsroute angeschlossen (vgl. Massnahme FVV4.3-2 Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse).
- Für den Fussverkehr ergibt sich eine direkte Verbindung vom Bahnhof Ried in das Industriegebiet (vgl. Massnahme FVV4.1-2) und so das Gebiet von Norden (vgl. Massnahme FVV4.1-2) wie von Süden (über die neue Verbindung Tardisland – Deutsche Strasse) mit einer attraktiven Fussverbindung erschlossen.

Insgesamt können mit der Industriestrasse verschiedene Netzlücken aller Verkehrsmittel geschlossen werden.



Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der motorisierte Verkehr wird auf den dafür vorgesehenen Strassen gebündelt. Die Abwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet, weil sensible Schulanlagen und Wohnbauten entlastet werden und der Verkehr direkter zum Ziel geleitet wird. Mit der genannten Entlastung sensibler Nutzungen ist die Verkehrssicherheit erhöht. Landquart verfügt über eine attraktive und sichere Fuss- und Veloinfrastruktur welche den Ortsteil Igis und das Arbeitsplatz «Industrie Nord/Süd» erschliesst. Der Fuss- und Veloverkehr kann so eine tragende Rolle in der Alltagsmobilität übernehmen.

Teilstrategie

GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Entlastung sensibler Nutzungen wird der motorisierte Verkehr siedlungsverträglicher gestaltet
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Durch die Massnahme werden wichtige Wohn- und Arbeitsplatzgebiete für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Sensible Gruppen (SchülerInnen) profitieren von der Umleitung des Verkehrs bzw. der Schaffung einer verkehrsärmeren Zone

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	Folgende Massnahme können nur bei einer Umsetzung von Massnahme MIV4.2 realisiert werden:
	— MIV4.3 Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart
	— GV4.8-2 BGK Schulstrasse Süd, Landquart
	— ÖV4.10 Buserschliessung Tardis, Landquart
	— ÖV4.13-1 Bushaltestellen Zizers
	— FVV4.1-2 Fussanbindung Bahnhof Ried, Landquart
	— FVV4.3-2 Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse, Landquart

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit	Die Industriestrasse verläuft über eine Zone für künftige bauliche Nutzungen, welche im Gebiet von Fruchfolgeflächen liegt. Die Industriestrasse tangiert ca. 3'300 m ² Fruchfolgeflächen. Die Beanspruchung der Fruchfolgeflächen kann mit dem erhöhten öffentlichen Interesse gerechtfertigt werden (Interessensabwägung). Die zu beanspruchende Fruchfolgefäche ist aber zu kompensieren.
------------------------------	---

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
		Planungsschritte
		Auflageprojekt 2007
		Genehmigungsprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht
		Zeitplanung
		Überarbeitung 2020
		2022/2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input type="checkbox"/> Projektierung	2023
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023/2024
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2024
	Voraussichtlicher Baubeginn	2025
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
6'795'000.-	-	6'795'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<p>Neue Strasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme: Vgl. Tabelle Sachinformationen Bund <p>Entlastete Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme: Vgl. Tabelle Sachinformationen Bund — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme: Vgl. Tabelle Sachinformationen Bund <p><i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i></p>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitspapier Überblick Agglomerationsmassnahmen, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung — Erschliessung Industrie, Projektänderung Veloweg (Verbreiterung + Ergänzung Mühlstrasse), Gemeinde Landquart, Februar 2021, Fromm + Partner AG

MIV4.3 Knoten Sägenstr./Schulstr., FlaMa zu Industriestrasse, Landquart

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum; Kreuzung, Kreisel

Federführung	Gemeinde Landquart
Beteiligte	-

Beschreibung



Abbildung: Knoten Sägenstrasse / Schlustrasse (Quelle: Planungsbericht Gemeinde Landquart)

Ausgangslage

Mit der neuen Verbindung Industriestrasse Landquart (vgl. Massnahme MIV4.2) werden die Schul- und die Sägenstrasse in Landquart vom Durchgangsverkehr und dem Schwerverkehr entlastet. Für die geringere Verkehrsbelastung ist der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse massgeblich überdimensioniert. Der Knoten soll angemessen auf die neue Situation dimensioniert werden und somit den ortsbaulichen Gegebenheiten angepasst werden. Es wird eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Knotens und der Randbereiche umgesetzt. Die momentan nicht behindertengerecht ausgebauten Bushaltestelle Schulhaus Ried sowie die sensiblen Nutzungen der angrenzenden Schul- und Sportanlage werden in die Überlegungen einbezogen.

Inhalte

Der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse wurde in Abstimmung mit dem BGK Schulstrasse Süd (vgl. Massnahme GV4.8-2) erarbeitet. Die Schulstrasse und die Sägenstrasse werden auf den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen bei Tempo 30 dimensioniert. So kann das Begegnen zweier Busse auf der Schulstrasse weiterhin sichergestellt werden. Die neu gewonnene Fläche kommt dem Fussverkehr zugute. Weiter entstehen wertvolle Grünflächen für eine klimaangepasste Umgebung. Diese sind naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten. Da sich direkt neben der Schulstrasse eine Schule und Sportanlage befindet, ist eine fussgängerfreundliche und sichere Gestaltung von besonderer Relevanz. Deshalb wird eine sichere Querung mit Mittelinsel und Mehrzweckstreifen erstellt. Gleichzeitig wird die Bushaltestelle Schulhaus Ried behindertengerecht ausgebaut und in die Umgestaltung miteinbezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Durch die Massnahme ist der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse entlastet und der MIV wird auf den dafür vorgesehenen Strassen gebündelt. Der verbleibende Verkehr wird im Perimeter siedlungsverträglich und an die sensiblen Nutzungen angepasst abgewickelt. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere für den LV erhöht.

Teilstrategie

GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Strassenraum wird an Entlastung sensibler Nutzungen angepasst
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Optimierungen für den Langsamverkehr u.a. durch eine schmalere Strasse und somit neu gewonnen Fläche für den Fussverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den LV, u.a. durch eine Mittelinsel und einen Mehrzweckstreifen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — GV4.8-2 BGK Schulstrasse Süd: Die Umsetzung der Massnahme erfolgt in Abstimmung mit der Aufwertung Schulstrasse Süd. Beide steht in Abhängigkeit zur Massnahme MIV4.2 — MIV4.2 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse: Die Umsetzung der Massnahme bedingt die Umsetzung der Massnahme MIV4.2 			
--	---	--	--	--

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Keine Bundes- oder Kantonsinventare betroffen.**Planungsstand und Finanzierung**

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2022
Bauprojekt	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2023/2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2025/2026
	Voraussichtlicher Baubeginn	2026
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
984'000.-	40'000.-	944'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 5'200 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
-----------------------------	---

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: <ul style="list-style-type: none"> — Planungsbericht Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung
------------------	---

MIV4.4 Knoten Hamilton, Bonaduz

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum; Kreuzung, Kreisel

Federführung Gemeinde Bonaduz

Beteiligte Kanton (TBA)

Beschreibung



Ausgangslage

Der Knoten Hauptstrasse/Via Crusch erschliesst das Arbeitsplatzgebiet der Hamilton. Künftig werden einerseits die Erweiterung der Hamilton, andererseits das Arealplangebiet «Ginellas» über diesen Knoten erschlossen. Neben den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs weist der Knoten auch eine hohe Bedeutung für den Fussverkehr auf. Für den Veloverkehr werden attraktive Angebote geschaffen, um den Knoten Hamilton zu umfahren (vgl. Massnahme FVV4.3-13 Stichverbindung: Hamilton – Alltagsveloverkehrsroute). Die Firma Hamilton zählt rund 1'000 Mitarbeiter. Davon benutzen einige den ÖV. Die Bushaltestelle «Crusch» liegt

an der Hauptstrasse wenige Gehminuten von der Hamilton entfernt. Personen, welche mit dem ÖV zur Arbeit kommen, müssen den Knoten passieren. Am Knoten ereigneten sich zwischen den Jahren 2010 bis 2019 vier polizeilich registrierte Unfälle mit Sachschäden und Leichtverletzten. Der Knoten liegt direkt am Siedlungsrand. Mit dem rund 80 m langem Linksabbiegestreifen und den beiden Busbuchen wirkt der Strassenraum sehr breit. Dies fördert erhöhte Geschwindigkeiten beim motorisierten Individualverkehr und dies am Dorfeingang. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Knotens, der fehlenden Infrastrukturen für den Fussverkehr und den vorliegenden Sicherheitsdefiziten ist der Knoten umzugestalten.

Inhalte

Um die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs am Dorfeingang zu senken, wird vor dem Knoten eine Verschwenkung in Form eines Eingangstores erstellt. Die Fahrzeuglenkenden von Richtung Rhäzüns werden auf die vorliegende Ortseinangssituation aufmerksam gemacht, wodurch der Fahrzeuglenkende die Geschwindigkeit reduziert. Im Zusammenhang mit dem Eingangstor wird die Bushaltestelle behindertengerecht als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Der Fussverkehr kann von einer Mittelinsel geschützt die Strasse unmittelbar bei der Bushaltestelle queren. Der Linksabbieger wird gegenüber heute verkürzt und geschlossen mittels Insel eingeleitet. Durch die vorliegende Umgestaltung wird das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs stark gesenkt, eine attraktive Bushaltestelle realisiert sowie dem Fussverkehr eine sichere Querungsmöglichkeit angeboten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Auf der Hauptstrasse zwischen Rhäzüns und Bonaduz wird der Strassenverkehr durch eine Reduktion der Geschwindigkeiten siedlungsverträglich abgewickelt. Der Strassenraum beim Linksabbieger Hamilton ist durch die Erstellung einer Verkehrsinsel optimiert, die Verkehrssicherheit ist erhöht. Dies gilt insbesondere für Fussgänger, welche die die Bushaltestelle «Crusch» in Richtung Hamilton verlassen. Zusätzlich ist die Bushaltestelle optimiert und behindertengerecht ausgebildet.

Teilstrategie

GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, GV – Strassengebundener ÖV, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Strassenverkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Optimierungen für den Langsamverkehr durch eine sichere Querung der Hauptstrasse
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den LV, u.a. durch die Erstellung eines Verschwenkung, einer Verkehrsinsel und Fussgängerstreifens mit Mittelinsel

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Keine Bundes- oder Kantonsinventare betroffen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand	1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2022
Bauprojekt	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022/2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2024
	Voraussichtlicher Baubeginn	2025
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'129'000.-	161'400.-	967'600.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 5'500 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: — Planungsbericht Knoten Hamilton Bonaduz, R+K, 31. März 2021 — Massnahmenplan Knoten Hamilton Bonaduz R+K, 31. März 2021 — Kostenschätzung Knoten Hamilton Bonaduz Tuffli+Partner, 24. März 2021

MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems

Priorität AP 4G	Priorität, ARE-Code AP 2G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)	<input type="checkbox"/> A	Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B	Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)	<input checked="" type="checkbox"/> C 3901.2.010 Weiterentwicklung	Kapazität Strasse; Erschliessungsstrassen

Federführung Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte Kanton (TBA)

Beschreibung



Weiterentwicklung gegenüber Massnahme AP 2G Nr. 9 Neuer Anschluss Ems Werken an Italienische Strasse (ARE-Code 3901.2.010): Der Handlungsbedarf für eine neue Erschliessung der Ems Werke ist aufgeeigt, der Zusammenhang mit der neuen Erschliessungsstrasse südlich der Bahnlinie (GV4.5 Ausbau Via Tardels, Domat/Ems) und die Weiterentwicklung des Busangebots im Zusammenhang mit Massnahme ÖV4.4 Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd sind definiert.

Ausgangslage

Die heutige Erschliessung der Ems-Chemie über den bestehenden Kreisel und den Bahnübergang führt bei geschlossener Barriere regelmässig zu Rückstaus in den genannten Kreisel und somit die Reichenauerstrasse. Um solche Rückstaus zu verhindern, ist nun im Bereich der Ems-Chemie ein Anschluss an das übergeordnete Strassennetz erforderlich. Mit der geplanten Strassenunterführung und der neuen Erschliessung der Ems-Chemie würden die Rückstaus auf die Reichenauerstrasse verhindert. Weiter steht die Massnahme in engem Zusammenhang mit dem Ausbau der Via Tardels (vgl. Massnahme GV4.5). Über die Via Tardels werden die Südquartiere von Domat/Ems inklusive der Siedlungserweiterungsgebiete erschlossen und mit dem Areal der Ems-Chemie sowie dem Arbeitsplatzgebiet Vial verbunden. Auch eine neue Buslinie ist über die Via Tardels geplant. Sie dient somit als direkter Zubringer zum Autobahnanschluss Reichenau und als Korridor für den öffentlichen Verkehr. Um diese Schritte im Zusammenhang mit dem Ausbau der Via Tardels umzusetzen ist die Strassenunterführung Ems-Chemie Voraussetzung.

Inhalte

Im Bereich der Ems-Chemie wird ein Verkehrsknoten (voraussichtlich Kreisel) mit Unterführung der Gleisanlagen realisiert. Die Strassenverbindung wird an den bestehenden Kreisel Ems-Chemie angeschlossen. Die Strassenunterführung erfüllt Erschliessungsfunktion des Siedlungsgebietes bzw. des Siedlungserweiterungsgebietes Tardels. Die weiteren Wohnquartiere werden durch diesen «Anschluss Ems-West» vom Verkehr entlastet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz im Bereich der Ems-Chemie und somit die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs ist gewährleistet. Die Leitung des motorisierten Verkehrs entlastet das Siedlungsgebiet und sorgt dementsprechend für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Das öffentliche Verkehrsmittel Bus ist gestärkt.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen , GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, ÖV – Buserschliessung

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der öffentliche Verkehr wird gestärkt
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Massnahmen wird das Verkehrssystem effizienter und der motorisierte Verkehr wird konsequent auf den vorgesehenen Strassen gebündelt

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— GV4.5 Ausbau Via Tardels, Domat/Ems: Die Strassenunterführung ist Voraussetzung für den Ausbau der Via Tardels			
--	--	--	--	--

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die Massnahme tangiert keine Fruchtfolgeflächen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Studie Werkzufahrt Ems-Chemie	2004

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	Ca. 2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026 / 2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026 / 2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
6'000'000.-	-	6'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse: 3'000
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in eleFVVtronischer Form mitgeliefert werden: — Studie Werkzufahrt Ems-Chemie AG, Grünenfelder und Partner AG, Dezember 2004

10. Fuss- und Veloverkehr

FVV4.1 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig

Priorität AP 4G

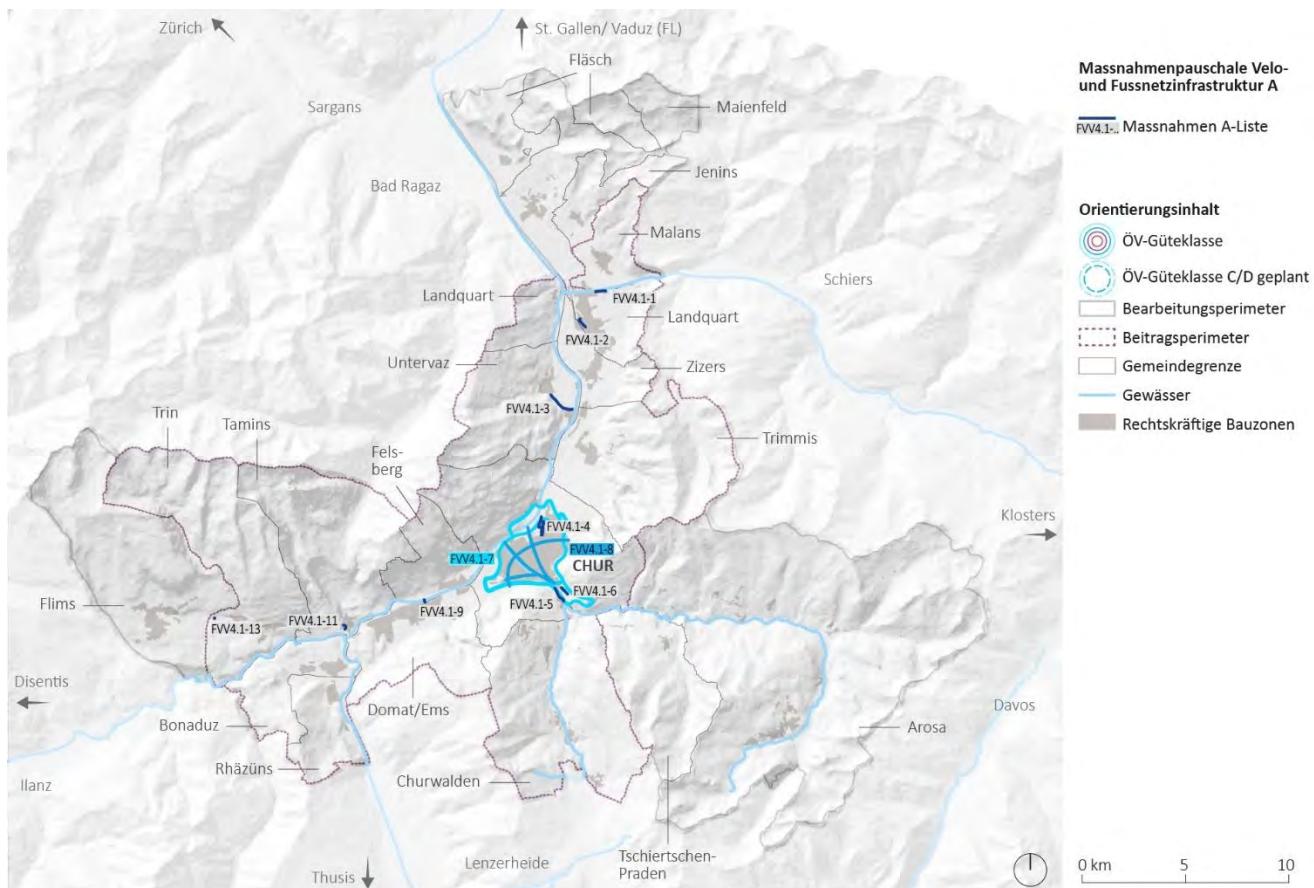
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration und unterteilt das kantonale Velowegnetz in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz. Das Alltagsnetz verbindet Gemeinden und wichtige Ziele miteinander, ausser er Tschiertschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration daran angebunden. Das Freizeitnetz mit nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten hat eine ausreichende Ausdehnung und ist qualitativ gut bis sehr gut. Der Sachplan Velo zeigt zudem das hohe bis sehr hohe Potenzial für den Veloverkehr im Talboden und entlang den Hangfüssen. Insbesondere mit Blick auf das Jahr 2040 und der angestrebten Erhöhung des Modalsplit-Anteils Veloverkehr erkennt die Situations- und Trendanalyse vor allem in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten sogar noch ein höheres Potenzial für den Veloverkehr als nachhaltige Alternative zum MIV. Zudem bieten kurze Distanzen innerhalb der Agglomeration sowie die zunehmende Verbreitung von E-Bikes weiteres Potenzial zur Steigerung des Veloverkehrs. Mit einer Erhöhung des Anteils Veloverkehr und einem Ausbau der Infrastruktur können allerdings auch Konflikte gegenüber dem MIV und ÖV betreffend Platzbedarf entstehen.

Inhalt

Der Sachplan Velo beinhaltet das Velonetz von kantonalem Interesse. Er deckt deshalb das Netz für den regionalen Verkehr mehrheitlich ab, beispielsweise auch die Alltagsveloverkehrsroute, welche die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet. Eine Ergänzung dieser Route ist im Rahmen der Umsetzung des AP 4G, unter anderem, durch das Massnahmenpaket FVV4.3 vorgesehen. In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein sicheres und flächendeckendes urbanes Netz für den Fuss- und Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen

zwischen den Alltags- und Freizeitnetzen und somit auch den siedlungsnahen Erholungsgebieten schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Dies wird mit dem pauschalen Massnahmenpaket A, Langsamverkehr umgesetzt. Das Netz wird dadurch deutlich dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel wird erhöht. Verbindungen zwischen dem Binnennetz und den grösseren Verbindungsachsen werden sichergestellt.

Zukunfts bild

Die Agglomeration Chur verfügt über eine attraktive sub- und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur sowie über attraktive und sichere regionale Veloverbindungen. Die dichten, direkten und lückenlosen Verbindungen gewährleisten komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die Zentren und alle wichtigen Entwicklungsgebiete, Sportanlagen und Bildungsinstitutionen sind in das Netz eingebunden. Die regionalen Verbindungen genügen zudem den Anforderungen des Pendlerverkehrs. Zudem sind die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die multimodalen Drehscheiben und die weiteren Bahnhöfe als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

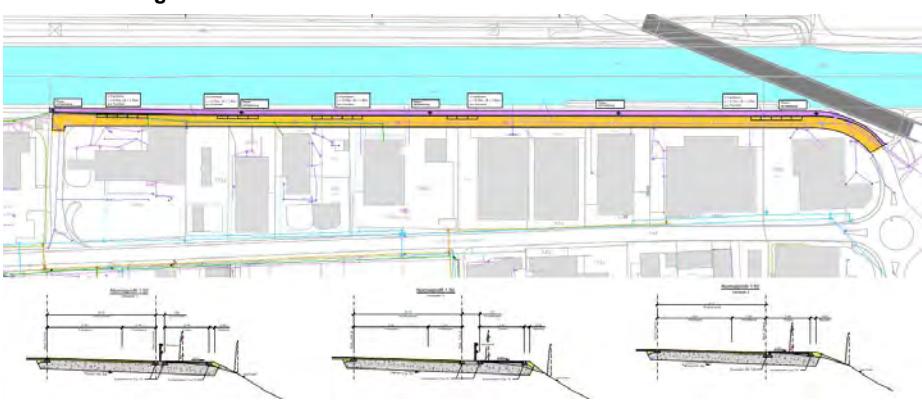
Teilstrategie

FVV1: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV3: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Reg. Velonetz, FVV – Urbanes/Suburbanes FVV, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit

Teilmassnahmen

FVV4.1-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fuss- und Veloweg Wahrstrasse, Gemeinde Landquart	-		288'500.-
Kurzbeschrieb			
Die Wahrstrasse führt entlang der Landquart und ist für den Fuss- und Veloverkehr eine alternative Route zur stark befahrenen Prättigauerstrasse. Allerdings verfügt die Strasse über keinen Geh- oder Veloweg und ist wegen fehlender Beleuchtung in der Abenddämmerung und in der Nacht wenig attraktiv. Deshalb soll im Rahmen der Sanierung der Strasse eine Beleuchtung errichtet und ein Gehweg erstellt werden, um die verkehrstechnische und subjektive Verkehrssicherheit zu steigern.			
Plan/Abbildung			
			
Leistungseinheiten			
Laufmeter Fuss- und Veloweg: 460m			
FVV4.1-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fussanbindung Bahnhof Ried, Landquart	Gemeinde Landquart	RhB	791'000.-
Kurzbeschrieb			
Der Bahnübergang beim Bahnhof Ried via Sägenstrasse ist die einzige Verbindung über die Bahnlinie ins Industriegebiet Landquart. Diese Verbindung weist heute keinerlei Infrastruktur für den Fussverkehr auf. Viele Fussgänger laufen über die Parkierungsanlage zwischen Sägenstrasse und Löserstrasse (Privatgrundstück). Dies führt zu gefährlichen Konflikten zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fussverkehr. Auch stellen sich verschiedene Haftungsfragen für den Grundeigentümer. Mit der Verbindungsstrasse Industriestrasse Landquart (vgl. Massnahme MIV4.2) wird die Sägenstrasse vom Schwerverkehr entlastet. Dies ermöglicht eine Umverteilung der Fläche zugunsten des Fussverkehrs. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, soll auf der Sägenstrasse via Bahnhof Ried und der Löserstrasse ein durchgehendes Trottoir für den Fussverkehr in das Industriegebiet			

geschaffen werden. Somit wird auch die Erschliessung des Bahnhofs Ried mittels Fussverkehr optimiert.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

Fussweg: 580 m

FVV4.1-3	Federführung	Beteiligte	Kosten
Veloweg Hauptstrasse Untervaz – Trimmis, Untervaz	Gemeinde Untervaz	Kanton (TBA)	1'100'000.-

Kurzbeschrieb

Die gegenwärtige Veloführung auf der Hauptstrasse zwischen Untervaz und Bahnhof Trimmis ist für den Veloverkehr nicht angemessen. Die Strasse wird mit 80 km/h geführt, dafür sind die bestehenden Velostreifen zu schmal (ca. 1.0 m). Da diese Verbindung als Anschluss an die multimodale Drehscheibe Untervaz (Gemeinde Trimmis, vgl. Massnahme ÖV4.2) und an die Alltagsveloverkehrsroute fungiert, ist eine sichere und attraktive Führung notwendig. Deshalb wird die Fahrbahn beidseitig um 0.50 m verbreitert. Somit kann ein beidseitiger Velostreifen mit 1.50 m Breite bereitgestellt werden. Bei der Planung und Umsetzung ist der Wildwechsel zu berücksichtigen.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

Laufmeter: 1'330 m

FVV4.1-4	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fuss- und Veloweg Chur - Masans "Verlängerung Stampaweg", Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)	3'000'000.-

Kurzbeschrieb

Die Masanserstrasse wurde in den letzten Jahren in Etappen saniert und ausgebaut (vgl. AP 2G Massnahme 03 [Busspur] und 10.1 [Radstreifen]). Es wurde stadteinwärts ein Radstreifen und neu stadtauswärts eine Busspur mit Veloverkehr erstellt. Eine weitere Etappe nach dem Haus zur Kante bis zum Kreisel Masans wird in den Jahren 2021/2022 analog

erstellt. Der Bereich Scalärastrasse bis Haus zur Kante wird nach der Genehmigung des Arealplanes Rückenbrecher weiter geplant. Parallel zur Masanserstrasse wurde entlang dem Bahngleis ein separater Fuss- und Radweg vom Stampaquartier bis zum Schellenbergweg (Agglomerationsprogramm 1. Generation) erstellt.

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden beinhaltet diverse Schwachstellen des städtischen Veloverkehrsnetzes auf der Masanserstrasse. Die Masanserstrasse wurde etappenweise saniert und mit Radstreifen ausgestattet. Die Platzverhältnisse auf der Kantonsstrasse waren jedoch begrenzt und es konnte eine normkonforme, jedoch aus Sicht des Velofahrers nicht optimale Lösung angeboten werden.

Im generellen Erschliessungsplan der Stadt Chur ist die Verlängerung der Fuss- und Veloverbindung Stampaweg nur als Fussweg durchgehend aufgeführt, wird aber in der nächsten Überarbeitung zusätzlich als Radweghauptverbindung aufgenommen. Die hohe Nutzung des Stampawegs durch die Churer Bevölkerung in den letzten Jahren zeigte, dass die abseits der Hauptverkehrsachse verlaufende Verbindung entlang des Bahntrasses zwingend verlängert werden muss.

Mit der Überbauung Hof Masans ist eine weitere Entwicklung entstanden, welche in Bezug Fuss- und Radweg suboptimal erschlossen ist. Geplant ist es eine sichere, schnelle und unabhängige Fuss- und Radwegachse von der Haldensteinstrasse bis zum Anschlusspunkt des bestehenden Fuss- und Radwegs (Stampaweg) beim Schellenbergweg und dann ins Zentrum der Stadt auszubauen.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

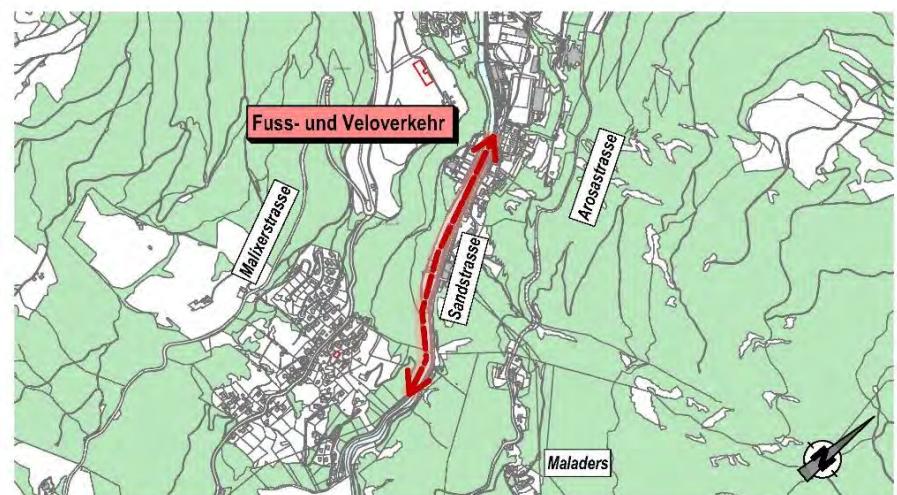
Laufmeter: 900 m langer, 3.5 m breiter Fuss- und Radweg

FVV4.1-5	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fuss- und Veloweg Sandstrasse, Totengutbrücke – Sasselbrücke (Meiersboden), Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)	3'000'000.-
Kurzbeschrieb			
Die Sandstrasse ist eine kantonale Verbindungsstrasse zum Naherholungsgebiet Meiersboden auf dem Gemeindegebiet Churwalden. Im Abschnitt Totengutbrücke – Sasselbrücke gibt es aktuell keine Fuss- und Velowegverbindung entlang der Strasse. Alles wickelt sich auf der schmalen 4-5 m breiten Fahrbahn ab, welche zudem an die Gleisanlage der RhB der Strecke Chur – Arosa angrenzt. Die einengenden Platzverhältnisse sind sicherheitstechnisch für die Zufussgehenden und Velofahrenden ungenügend und gefährlich. Die Strecke weist aktuell im Sachplan Verkehr den Status «Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz und soll neu als Fuss- und Velowegverbindung eingetragen werden.			



Im Rahmen des Projektes Fuss- und Veloweg Sandstrasse, Totengutbrücke – Sasselbrücke (Meiersboden) ist geplant, auf einer Länge von ca. 770 m ein einseitiges Trottoir zu erstellen, das gleichzeitig als Radweg zur Ausweichmöglichkeit dient, wenn die Arosabahn die Strecke befährt. Das Trottoir ist grösstenteils eine auskragende Konstruktion, welche auf den bestehenden Wuhrmauern der Plessur oder auf neuen Winkelstützmauern abgestützt wird. Durch die Realisierung kann die letzte Lücke auf dem Fuss- und Radweg Richtung Meiersboden geschlossen werden.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

Trottoir Länge: 770 m, davon Steggehweg auf Stahlkonstruktion: ca. 220 m mit Breite 2 m
Anpassung bestehende Wuhrmauern: ca. 65 m und neue Winkelstützmauer: ca. 160 m

FVV4.1-6

Schliessung Velonetzlücken, Stadt Chur

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (TBA)

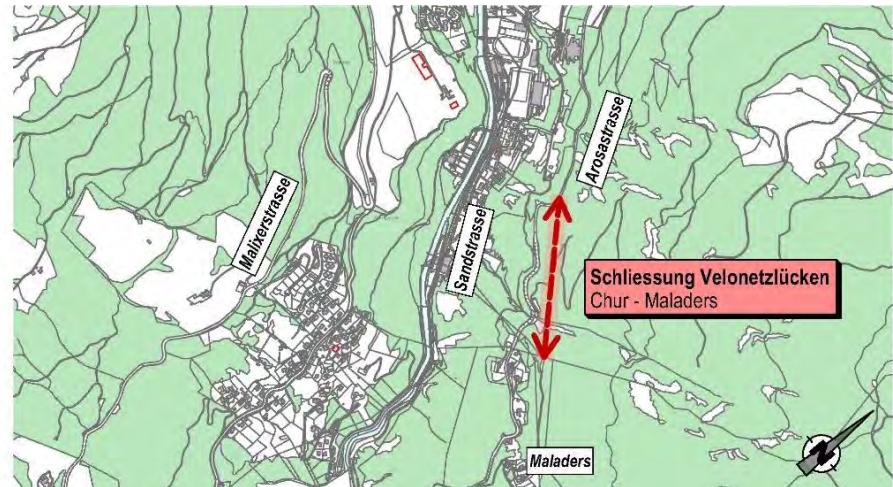
Kosten

3'000'000.-

Kurzbeschrieb

Die Teilmassnahme beinhaltet das Erstellen von Velobahnen und Velostreifen. Letztere weisen eine Breite von 1.50 m bis 2.00 m auf. Geplant ist die Aufhebung von Längsparkierungen, um Unterbrechungen der Velostreifen zu eliminieren und durchgehende Velobahnen zu fördern. Dabei ist auch die Planung und Umsetzung von Velostrassen geplant. So wird die Sicherheit auf den Veloachsen verbessert und das Velo gefördert und der Velo-Stadt Chur noch mehr Rechnung getragen. Weiter werden Netzlücken mit kleinen und grösseren Projekten geschlossen, damit der Velo- und Fusskomfort gesteigert werden kann.

Mit dem geplanten Bau der Querverbindung (Hochbrücke) Schanfigg wird der motorisierte Verkehr von der Schanfiggerstrasse / Arosastrasse auf die Malixerstrasse (Lenzerheide) verlagert und die heutige Schanfiggerstrasse "Kantonsstrasse" wird der Stadt Chur als LVV von der Sandstrasse bis zum Brückenschlag übergeben. Dies bedeutet, dass diese Strasse zukünftig als LVV und Naherholungsverbindung genutzt werden kann. Damit die Netzlücke ab Brückenportal der Hochbrücke bis nach Maladers nicht auf der Kantonsstrasse erfolgen muss, ist geplant eine Hängebrücke über die Nasstobelbrücke zu erstellen und die LVV Arosastrasse mit den bestehenden Forstwegen zu verbinden und als LVV auszubauen.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Netzlücke Chur – Maladers: Länge 600 m und Breite 2.50 m. Stadtgebiet: Die Länge von neuen Velostreifen mit Breiten 1.50 bis 2.00 m betragen 1'500 m. Die Längen von zwei neuen Velostrassen betragen 1'200 m.

FVV4.1-7**Fusswege zu Naherholungsgebiete, Stadt Chur****Federführung**

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

-

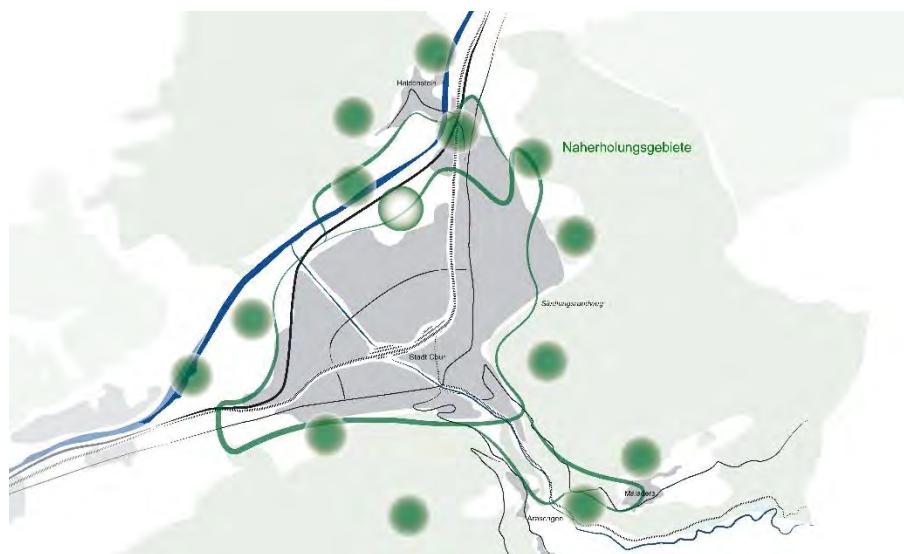
Kosten

2'500'000.-

Kurzbeschrieb

Die Naherholungsgebiete und Naturräume sowie deren Ausgangspunkte rund um Chur werden durch den Siedlungsrandweg vernetzt. Die Siedlungsgebiete Haldenstein, Maladers und Araschgen sind ebenfalls in den Siedlungsrandweg eingebunden. Der Weg rund um Chur ist ca. 15 km lang (ohne Erweiterungen). An 10 Stellen bestehen bauliche Lücken und/oder die Begehung des bestehenden Wegs ist rechtlich noch nicht durchgehend gesichert (öffentliches Fusswegrecht fehlt). Die Weglücken sollen nun in Etappen baulich geschlossen werden, sodass die Wege durchgehend begehbar ist. Die zwei geplanten Erweiterungen des Rundwegs (Schlaufen) nach Haldenstein und nach Maladers - Araschgen verlaufen grösstenteils auf bestehenden Wegen, bedürfen jedoch gewissen baulichen Anpassungen.

Die Mobilitätsstrategie Chur 2030 misst dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung bei Alltagsbewegungen zu. Dazu zählt auch die Naherholung über Mittag und am Feierabend am Strand. Attraktive Fuss- und Spazierwege in und von und zu den Naherholungsgebieten leisten einen substanzuellen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität. Vorgesehen sind die Ausbauten möglichst als chaussierte Wege in Anbindung an die bestehenden Wege.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

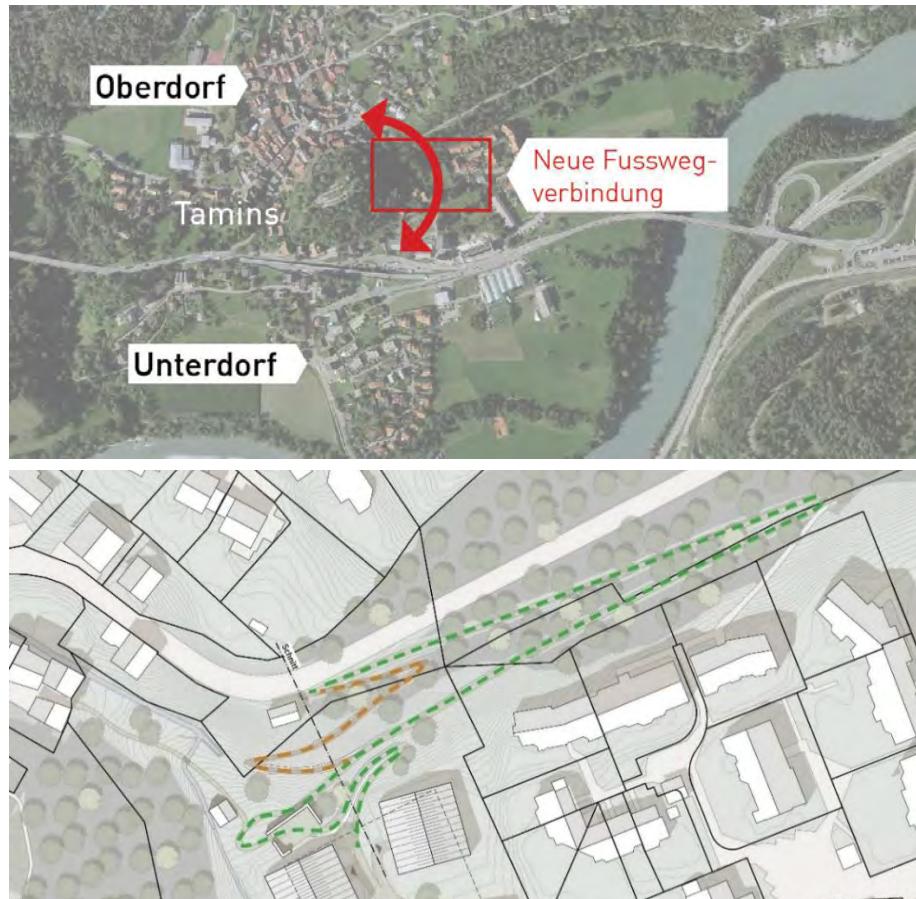
Die Länge des im GEP festgelegten Rundweg beträgt rund 15 km. Davon sind 10 km baulich und rechtlich gesichert, 5 km sind baulich und rechtlich nicht gesichert (10 Teilstücke). Von den rund 5 km liegen 1/3 des Wegs innerhalb von Siedlungsentwicklungsgebiet (Trist, Rückenbrecher, Obere Au). Für die noch baulich zu realisierenden Teilstücke des GEP-Rundwegs sind mit Erstellungskosten von rund einer $\frac{1}{2}$ Mio. Fr. zu rechnen (ohne Landerwerb, Stand 2015)

Die Einbindung der Siedlungsgebiete Haldenstein, Araschgen und Maladers in den Siedlungsrandweg verlängert die Wegstrecke auf 24 km (Schlaufe Haldenstein 4 km, Schlaufe Maladers – Araschgen 5 km).

Laufmeter: 1200 m, Überführung: 130 m²

FVV4.1-8 Flanierwege, Stadt Chur	Federführung Stadt Chur (TBD)	Beteiligte -	Kosten 4'000'000.-
Kurzbeschrieb			
Die stadtprägenden Freiräume im Siedlungsraum (bspw. Fontanapark, Stadtgarten, Rosenhügel, Quaderwiese) werden mit attraktiven Fuss- und Spazierwegen (lineare Freiräume) miteinander verbunden. Diese inneren Freiräume stellen einerseits die unmittelbare Naherholung in der Stadt und andererseits den Zugang zu den Naherholungsgebieten und Naturräumen am Stadtrand sicher (vgl. Massnahme FVV 4.1-7). Diesen Zweck sollen teilweise auch die linearen Freiräume erfüllen, z.B. der Westweg, der die Altstadt mit dem Zentrum West verbindet, der Plessurweg, der aus der Altstadt entlang der Plessur zum Rhein führt (Plessurmündung), die Wegverbindung entlang der Tittwiesenstrasse, die das Stadtzentrum mit dem Bahnhof, den Wohngebieten unterhalb der Bahnlinie (Rheinquartier) und dem Naherholungsraum Titt verbindet, sowie der parallel zur Ringstrasse verlaufende Ringweg. Diese attraktiv gestalteten linearen Freiräume zeichnen sich aus z.B. durch breite Trottoir-/ Fussweganlagen, schattenspendende Bäume, Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten und leisten mit einem hohen Grünanteil einen wesentlichen Beitrag zur Ökologie (vlg. Massnahme L4.4).			
Die Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030 misst dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung zu bei Alltagsbewegungen. Dazu zählt auch die Naherholung über Mittag und am Feierabend in der Stadt. Attraktive Fussweganlagen zwischen den stadtprägenden Freiräumen leisten einen substantiellen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität.			
Plan/Abbildung			
Leistungseinheiten			
Länge Westweg 1500 m			
Länge Plessurweg 2200 m			
Länge Ringweg 2300 m			
Länge Wegverbindung entlang Tittwiesenstrasse 820 m			

FVV4.1-9	Federführung	Beteiligte	Kosten
Veloweg Passugg - Chur, Churwalden	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Stadt Chur (TBD)	200'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Die Stadt Chur plant den Veloweg «Sandstrasse, Totengutbrücke - Sasselbrücke (Meiersboden)» (vgl. Teilmassnahme FVV4.1-5). Zudem sollen diverse Abschnitte der H3a Julierstrasse mit einem Radstreifen ausgestattet werden («Strassenkorrektion Gross Kehr – Kapellakehren, km 3.56 – 5.04» sowie «Strassenkorrektion Kapellakehren – Malix, km 5.45 – 6.50»). Als Verbindung vom Meiersboden zur H3a Juilerstrasse dient die Gemeindestrasse Meiersboden –Äber. Diese dient auch als Zufahrt für das Siedlungsgebiet Äber von Chur her. Die Strasse besteht aus einer Kiessand-Verschleisssschicht. Innerhalb des Siedlungsgebietes wurde im Jahr 2017 ein Asphaltbelag eingebaut. Um die Veloerbindung Meiersboden – Äber nicht nur für Mountainbike-Fahrer nutzbar zu machen, soll ein Asphaltbelag auf der gesamten Strassenlänge eingebaut werden. Dies verbessert auch die Befahrbarkeit sowie die Schneeräumung. Status der Strecke im Sachplan Velo: Ergänzungsnets Mountainbike (Route Nr. 615, Biketicket to RIDE, blau, lokal). Bei der Planung und Umsetzung ist der Wildwechsel zu berücksichtigen.</p>			
Plan/Abbildung			
<p>Situation 1:5'000 Äber – Meiersboden, Ingenieurbüro A. Rizzi, Mai 2020</p>			
Leistungseinheiten			
Laufmeter: 960m			
FVV4.1-10	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fusswege, Gemeinde Tamins	Gemeinde Tamins	-	1'300'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Tamins ist heute stark gezeichnet von einer Teilung zwischen dem Unter- und Oberdorf. Diese Teilung kommt einerseits von den natürlichen Gegebenheiten wie Geländeverlauf oder Kirchenhügel, anderseits aber auch durch die Kantonsstrasse. Im Areal Wasserschmittens bietet sich nun die Gelegenheit, diesen Umstand in einem zentralen Teilbereich nachhaltig zu verbessern. Die Wegverbindung durch das Areal besteht bereits heute, sie weist jedoch in einem entscheidenden Teilstück eine durchschnittliche Steigung von ca. 19% auf, punktuell übersteigt sie gar 20% deutlich. Durch die Erstellung eines neuen Wegverlaufs kann eine durchschnittliche Steigung von 6% erreicht werden und somit der Weg seiner Bedeutung für die Gemeinde gerecht werden.</p>			

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter: 560 m

FVV4.1-11

Fussweg Tull/Vallorca - Waldhaus, Gemeinde Flims
Flims

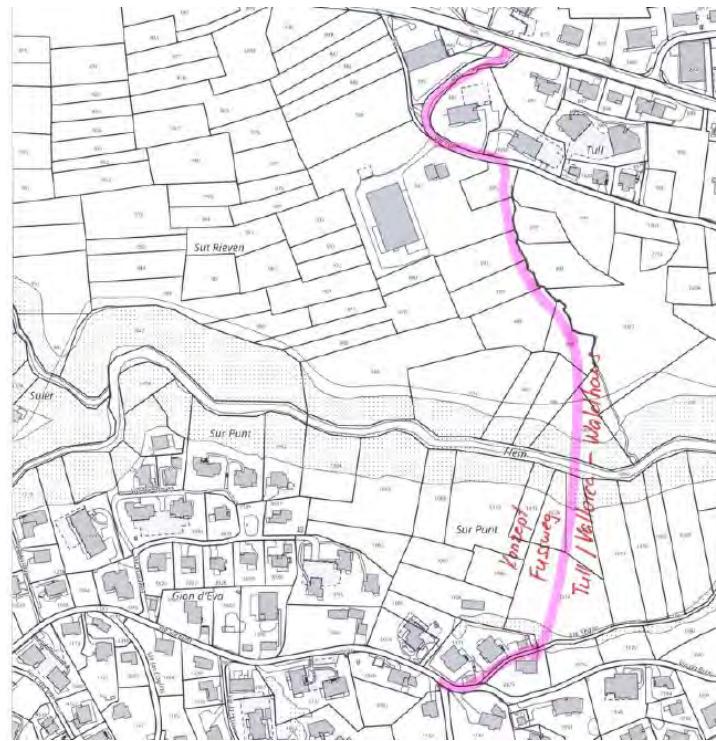
Federführung**Beteiligte****Kosten**

1'000'000.-

Kurzbeschrieb

Die Quartiere Waldhaus und Tull/Vallorca sind einzig über die Via Punt Crap beim neuen Schulhaus miteinander verbunden. Aus den Quartieren Denter Vias und Vallorca führt keine direkte Verbindung ins Waldhaus. Über den Flem gibt es nur die Brücken Via Punt la Reisga und Via Punt Crap, welche mehr als einen Kilometer auseinander liegen. Die Ergänzung eines neuen Wegstückes als direkte Verbindung von Vallorca ins Waldhaus verbessert die Attraktivität des Fussverkehrs. Dieses Wegstück übernimmt unterschiedliche Nutzungen (Fuss- und Veloverkehr, Schulweg, Langlaufloipe). Bei der Planung und Umsetzung wird der Wildwechsel berücksichtigt.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

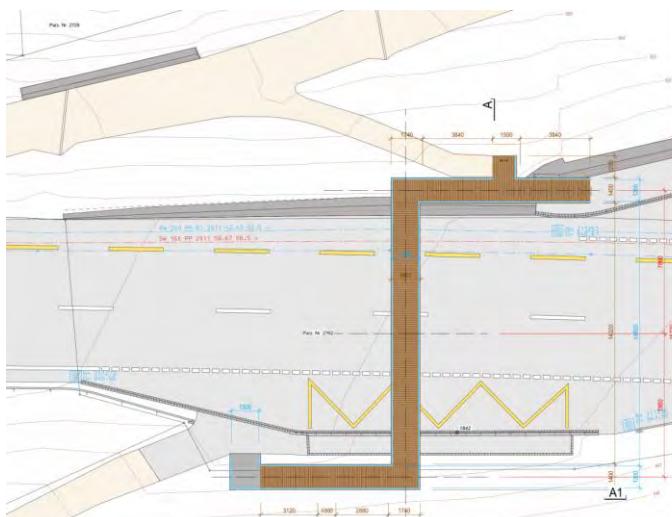
Laufmeter: 500 m

FVV4.1-12	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fussgängerüberführung Felsbach, Gemeinde Trin Trin		-	491'000.-

Kurzbeschrieb

Der Crestasee ist insbesondere an den Wochenenden und in der Sommersaison ein touristischer Hotspot in der Agglomeration Chur. Zudem wird er von der Bündner Bevölkerung u.a. auch unter der Woche stark genutzt (vgl. auch Teilstrategie Landschaft, Siedlungsnahes Erholungsgebiet sichern und aufwerten sowie Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr, Siedlungsnahes Erholungsgebiet anbinden). Bei einer Anfahrt mit dem öffentlichen Verkehr aus Richtung Chur oder beim Zustieg aus der Richtung des Crestasees in Richtung Flims muss die stark befahrene Kantonsstrasse überquert werden. Die Massnahme sieht deshalb eine Fussgängerüberführung über die Kantonsstrasse vor.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

54 m² Überführung

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
20'670'500.-	1'525'650.-	19'144'850.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<p>Laufmeter (insgesamt): 17'380</p> <p>Quadratmeter Unterführung (insgesamt): -</p> <p>Quadratmeter Überführung (insgesamt): 184</p>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <p>FVV4.1-1:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kostenschätzung, donatsch+partner, 18.01.2017 — Variantenstudium, Situation 1:500, donatsch+partner, 07.12.2016 <p>FVV4.1-2: Planungsbericht Fussanbindung Bahnhof Ried, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung</p> <p>FVV4.1-3:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kostenvoranschlag, grünenfelder — Querprofile — Übersicht 1:5'000, grünenfelder, 29.09.2020 <p>FVV4.1-4:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verlängerung Stampaweg Variante 1,2,3 — Grundeigentümerplan: Verlängerung Stampaweg Schellenbergweg – Hof Masans <p>FVV4.1-5:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Situation 1:500, Teil 1 — Situation 1:500, Teil 2 — Normalprofil 1:50, 1 teilsseitiger Ausbau — Schematische Querprofile 1:50 — Vorprojekt RhB Doppelpurausbau Sandstrasse, November 2020, Schneider Ingenieure AG, Chur (FVV4.1-8) <p>FVV4.1-7: Situation Fusswege zu Naherholung</p> <p>FVV4.1-8: Situation Flanierwege</p> <p>FVV4.1-9: Kommunales Räumliches Leitbild, Teilstrategieplan Verkehr, Stauffer&Studach AG, 2020</p> <p>FVV4.1-10: Kostenschätzung, Ingenieurbüro A. Rizzi, vom 03.07.2020, inkl. Situationsplan sowie Normalprofil 1:50</p> <p>FVV4.1-12:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kostenschätzung Vorprojekt, Conzett Bronzini Partner AG, 25.03.2021 — Technischer Bericht Vorprojekt, Conzett Bronzini Partner AG, 25.03.2021 — Übersichtsplan Vorprojekt, Conzett Bronzini Partner AG, 25.03.2021

FVV4.2 Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig

Priorität AP 4G

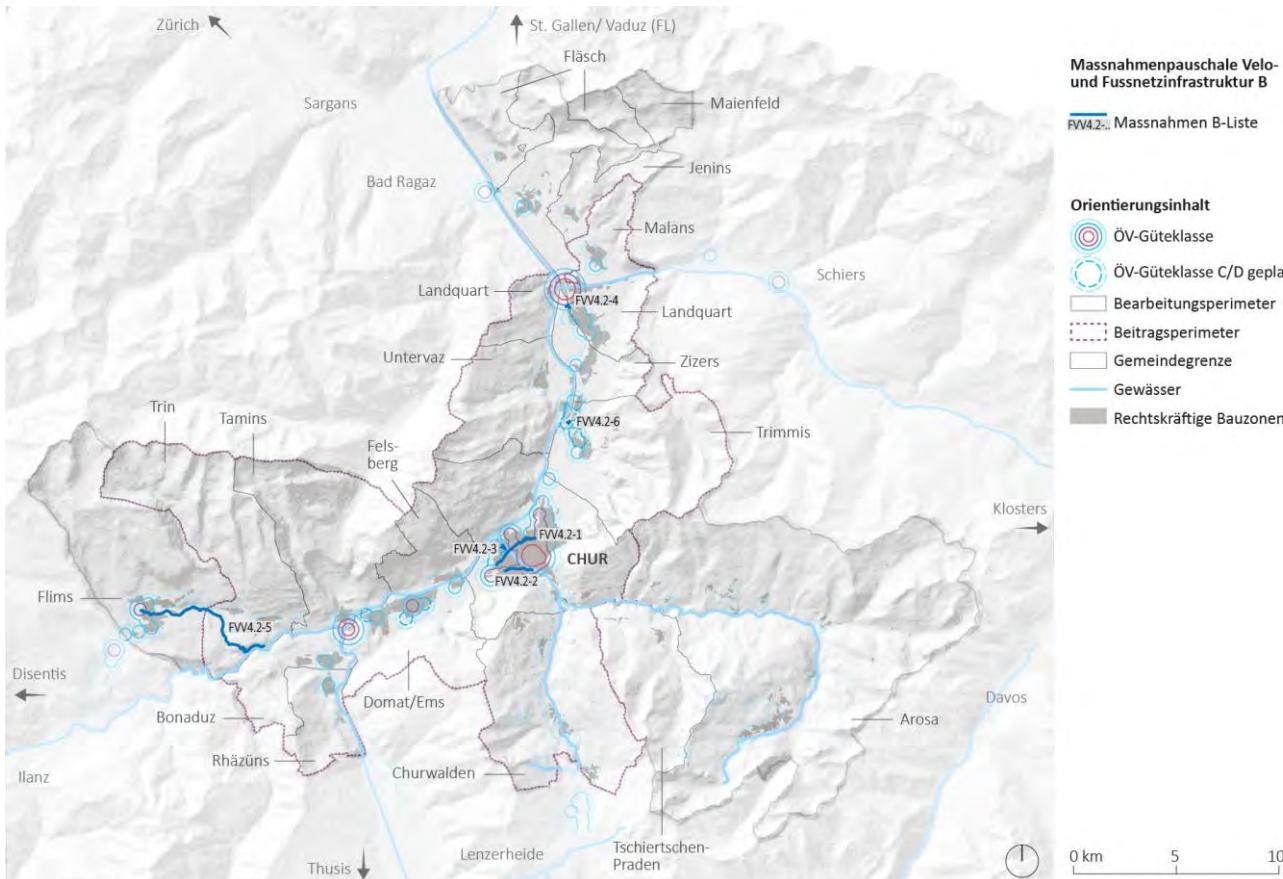
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration und unterteilt das kantonale Velowegnetz in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz. Das Alltagsnetz verbindet Gemeinden und wichtige Ziele miteinander, ausser Tschiertschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration daran angebunden. Das Freizeitnetz mit nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten hat eine ausreichende Ausdehnung und ist qualitativ gut bis sehr gut. Der Sachplan Velo zeigt zudem das hohe bis sehr hohe Potenzial für den Veloverkehr im Talboden und entlang den Hangfüssen. Insbesondere mit Blick auf das Jahr 2040 und der angestrebten Erhöhung des Modalsplit-Anteils Veloverkehr erkennt die Situations- und Trendanalyse vor allem in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten sogar noch ein höheres Potenzial für den Veloverkehr als nachhaltige Alternative zum MIV. Zudem bieten kurze Distanzen innerhalb der Agglomeration sowie die zunehmende Verbreitung von E-Bikes weiteres Potenzial zur Steigerung des Veloverkehrs. Mit einer Erhöhung des Anteils Veloverkehr und einem Ausbau der Infrastruktur können allerdings auch Konflikte gegenüber dem MIV und ÖV betreffend Platzbedarf entstehen.

Inhalt

Der Sachplan Velo beinhaltet das Velonetz von kantonalem Interesse. Er deckt deshalb das Netz für den regionalen Verkehr mehrheitlich ab, beispielsweise auch die Alltagsveloverkehrsroute, welche die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet. Eine Ergänzung dieser Route ist im Rahmen der Umsetzung des AP 4G, unter anderem, durch das Massnahmenpaket FVV4.3 vorgesehen. In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein sicheres und flächendeckendes urbanes Netz für den Fuss- und Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen zwischen den Alltags- und Freizeitnetzen und somit auch den siedlungsnahen Erholungsgebieten schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Dies wird mit dem pauschalen Massnahmenpaket A, Langsamverkehr umgesetzt. Das Netz wird dadurch deutlich

dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel wird erhöht. Verbindungen zwischen dem Binennennetz und den grösseren Verbindungsachsen werden sichergestellt.

Zukunftsbild

Die Agglomeration Chur verfügt über eine attraktive sub- und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur sowie über attraktive und sichere regionale Veloverbindungen. Die dichten, direkten und lückenlosen Verbindungen gewährleisten komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die Zentren und alle wichtigen Entwicklungsgebiete, Sportanlagen und Bildungsinstitutionen sind in das Netz eingebunden. Die regionalen Verbindungen genügen zudem den Anforderungen des Pendlerverkehrs. Zudem sind die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die multimodalen Drehscheiben und die weiteren Bahnhöfe als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Teilstrategie

FVV1: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV3: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

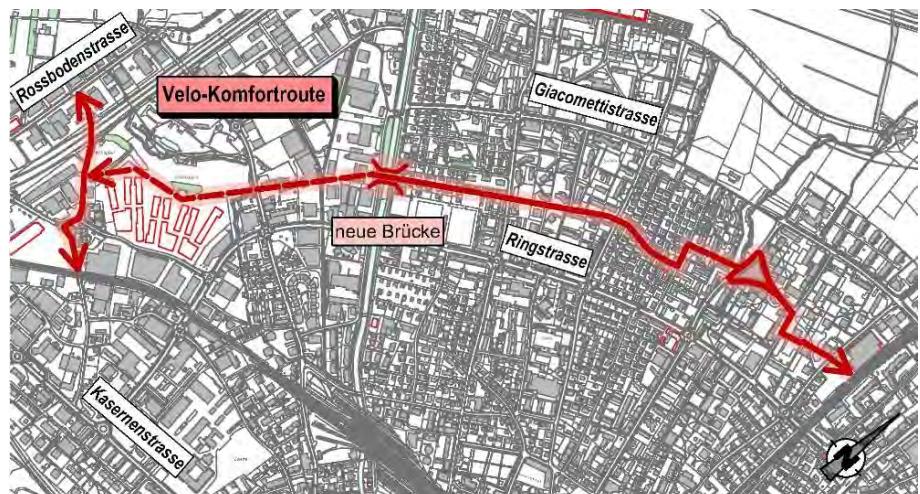
Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Teilmassnahmen

FVV4.2-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)	4'500'000.-
Kurzbeschrieb			
<p>Auf der Ringstrasse, der städtischen Hauptverkehrsstrasse der Stadt Chur, fehlt im Bereich östlich der Bahnlinie ein kurzes Teilstück Velostreifen. Allerdings weist die Ringstrasse relativ viele Kreisel auf, was das Velofahren trotz Velostreifen aufgrund von Sicherheitsaspekten unattraktiv macht. Vorgesehen ist deshalb, eine Velo-Komfortroute abseits der Ringstrasse zu realisieren. Zusätzlich ist das Angebot einer alternativen Veloroute abseits der Ringstrassen für den Abtausch dieser Strasse mit der heutigen kantonalen Grabenstrasse (vgl. Massnahme GV4.7) relevant.</p> <p>Die Velo-Komfortroute soll die beiden Gebiete Chur Wiesental und Chur West via Schulhaus Ringstrasse, die Erweiterung der Fachhochschule Graubünden und die Überbauung Kleinbruggen verbinden. Die Velokomfortroute führt ab dem Bahnhof Chur Wiesental nördlich der Ringstrasse teilweise über die Fahrbahn bereits vorhandener Tempo 30 Strassen (Albulastrasse). Diese Abschnitte besitzen bereits die Voraussetzung um strassenverkehrstechnisch als Velostrasse signalisiert zu werden. Eine gestalterische Aufwertung der Albulastrasse, welche die Bedürfnisse der Anwohner, Velofahrer und der Fussgänger erfüllt, ist geplant. Abseits der bereits bestehenden Strasse werden neue Verbindungen für Fuss und Veloverkehr entflektet vom Individuellen Mischverkehr erstellt. Damit die Komfortroute die Bedürfnisse der Churer Bevölkerung erfüllt und möglichst geradlinig verläuft, müssen Verbindungen ausgebaut oder neu erstellt werden, des Weiteren ist ein Brückenbauwerk über die Plessur, sowie eine Querung der Industriegleise notwendig, um grössere Umwegdistanzen zu verhindern. Ab der Überbauung Kleinbruggen wird die Komfortroute wieder an das städtische Verkehrsnetz (Rossbodenstrasse, Bahnhof Chur West) angebunden.</p>			

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

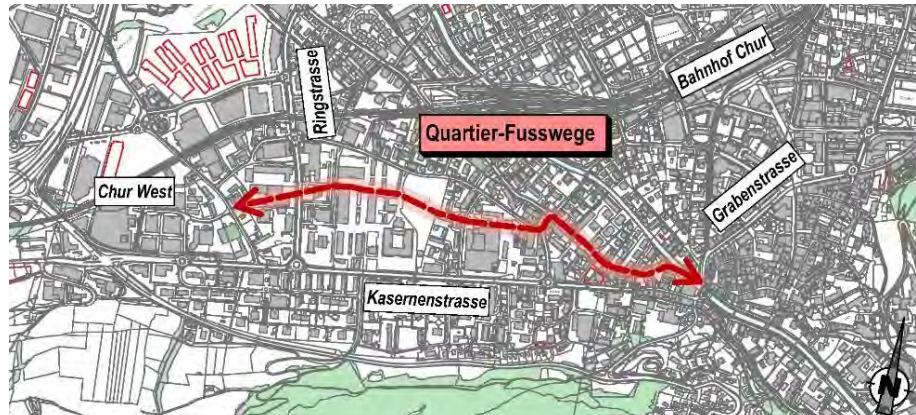
- Komfortroute Bahnhof Wiesental – Raschärenstrasse: 2500 Laufmeter mit einer durchschnittlichen Breite von 3.5 m mit lokalen Engstellen von 2 m. Davon werden 1900 m auf bestehenden Tempo 30 Strassen integriert.
- Ausbau Fuss- und Veloverbindung Wiesentalstrasse – Aspermontstrasse: 150 Laufmeter von 2.4 m bis 3.5 m Breite.
- Neubau Fuss und Veloverbindung Untere Plessurstrasse – Felsenaustrasse Überquerung (Brücke) über die Plessur mit 90 m².
- Neubau Fuss- und Veloverbindung Felsenaustrasse – Pulvermühlestrasse: 350 Laufmeter mit einer Breite von 3.5 m inklusive sicheren Übergang über die Industriegleise mit 23 m².
- Neubau Fuss- und Veloverbindung Pulvermühlestrasse – Raschärenstrasse: 520 Laufmeter mit einer Breite von 2.5 m lokalen Engstellen von 2 m.

FVV4.2-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur (TBD) Stadt Chur		-	3'500'000.-

Kurzbeschrieb

Das kommunale Fusswegnetz, das im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegt ist, weist noch Lücken auf. Damit die ganze Bevölkerung öffentliche Einrichtungen wie Kindergarten, Schule, Spielplatz, Quartierladen oder Bushaltestelle direkt und sicher zu Fuss erreichen kann, ist ein engmaschiges und zusammenhängendes Wegnetz erforderlich.

Im Rahmen der laufenden Anpassung der Grundordnung wird die Netzstruktur und Wegtypisierung im GEP überprüft: Anstelle der Klassierung in Haupt- und Nebenverbindungen soll die Unterteilung in Räume/Zonen, Flanier-/ Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität (FVV4.1-8), Fuss-/ Spazierwege zu/ in Naherholungsgebieten (FVV4.1.7), Quartier-Fusswege (FVV4.2.2) erfolgen. Die Schliessung der vorhandenen Lücken im Quartier-Fusswegnetz soll künftig über Objekt-/ Massnahmenblätter gesteuert werden.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter: 1500m

FVV4.2-3	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fuss- und Veloverkehr-Engpassbe- seitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	-	2'500'000.-

Kurzbeschrieb**Ausgangslage**

Die Felsenaustrasse ist eine Sammelstrasse und eine wichtige Achse für die Erschliessung des Gewerbegebiets Industriestrasse / Felsenau. Im Bereich Ringstrasse bis Tennisplatz, Camping befindet sich der Abschnitt Schelmenbrücke bis Industriestrasse mit einer Länge von 225 m, welcher nur einspurig befahrbar ist und einen Engpass bildet. Es bilden sich immer wieder Staus zu den Stosszeiten.

Inhalte

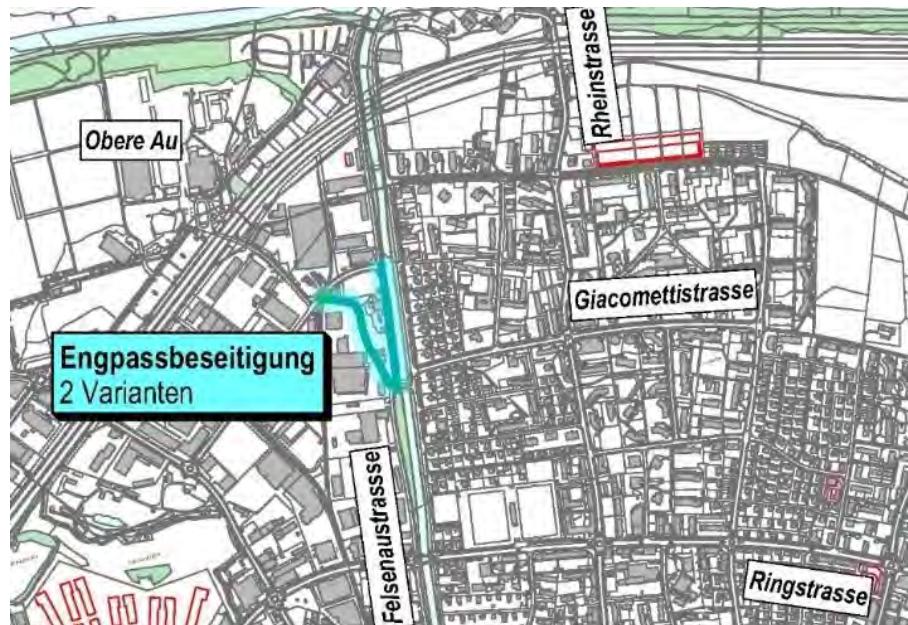
Die Felsenaustrasse befindet sich am Rande der Arbeitszone A2. Ein Ausbau ist gesamtheitlich wichtig, damit die Planung der Buslinienoptimierung und städtische Verkehrsplanung/Umlagerung MIV / FVV miteinbezogen werden können. Mit der Aufhebung des Engpasses können:

- das Wohngebiet untere Plessurstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet,
- die Fuss- und Veloverbindungen optimiert,

— und die Felsenaustrasse in das Buskonzept integriert werden.

Im Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes befindet sich das Teilstück Felsenaustrasse das zu schmal ist, die historische sanierungsbedürftige Schelmenbrücke und ein Teil der Hauptachse des zu schmalen Fuss- und Radwegverbindungen zum Naherholungsgebiet und Sportstätte Obere Au. Vorgesehen ist die Felsenaustrasse auf eine Breite von 6 m auszubauen, die Schelmenbrücke zu sanieren und den Rad- und Velowegverbindung von 2.5 m Breite auf rund 3.5 m auszubauen.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

Laufmeter: 350 m, Überführung: 130 m²

FVV4.2-4

Fuss- und Velowegüberführung Landquart - Tardis, Landquart

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

RhB/SBB

Kosten

2'889'000.-

Kurzbeschrieb

Die Bahnanlagen beim Bahnhof Landquart bilden ein starkes Trennelement zwischen den östlich liegenden Wohnquartieren und dem westlich situierten Industriegebiet beziehungsweise dem Outlet. Es bestehen nur wenige Fusswegverbindungen, die dieses Hindernis überwinden. Insbesondere auf der Höhe des RhB- Werkhofs fehlt ein attraktiver Weg. Mit der Fusswegüberführung wird diese Netzlücke geschlossen.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

Fuss- / Veloweg: 70 m / Überführung inkl. Rampe: 1'700 m²

FVV4.2-5	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fussweg Trutg dil Flem, Flims	Gemeinde Flims	Gemeinde Trin	2'000'000.-
Kurzbeschrieb			
Der sehr beliebte Wanderweg Trutg dil Flem endet zur Zeit vom Segnesboden kommend bei der Talstation Flims. Durch die Weiterführung durch das Siedlungsgebiet von Flims entlang des Flem über den Crestasee über Trin Mulin bis schlussendlich in die Rheinschlucht nach Trin Station wird eine Lücke geschlossen und die Fortsetzung bis zum Vorderrhein ermöglicht.			
Plan/Abbildung			
			
Leistungseinheiten			
Laufmeter: 8'000 m			
FVV4.2-6	Federführung	Beteiligte	Kosten
Fuss- und Velowegunterführung Rütena, Trimmis	Gemeinde Trimmis	RhB	3'061'000.-
Kurzbeschrieb			
Im Gebiet «Üsseri Heurütena» sieht die Gemeinde Trimmis in Zukunft die Entwicklung eines Industriegebiets vor. Das Gebiet ist heute für sämtliche Verkehrsteilnehmer nicht genügend erschlossen. Es wird im westlichen Bereich durch die Industriegleise und im östlichen Bereich durch die RhB-Gleise und die Autobahn getrennt. Mit der neuen Busführung über das Bahnhofsträssli und der Rheinstrasse besteht die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe zum Gebiet «Üsseri Heurütena» eine Bushaltestelle zu realisieren (vgl. Massnahmen ÖV4.9 und ÖV4.13-2). Zudem verläuft auf der Rheinstrasse die Alltagsveloverkehrsroute, wodurch das Gebiet optimal mit dem Veloverkehr erschlossen werden kann. Damit für den Fuss- und Veloverkehr das Gebiet erreichbar wird, muss eine Fuss- und Velowegunterführung erstellt werden.			
Mit einer Fuss- und Velowegunterführung zwischen der Rheinstrasse und dem Gebiet «Üsseri Heurütena», entsteht eine sichere, direkte und attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ins geplante Arbeitsplatzgebiet. Mit der nahen liegenden Bushaltestelle direkt bei der Unterführung ist das Gebiet auch hinreichend mit dem ÖV erschlossen. Die Rampen werden gemäss den Anforderungen an das BehiG ausgelegt. Daher darf die Rampenneigung 6 % nicht überschreiten. Die Unterführung weist eine Länge von 15 m auf. Neben den Rampen sind für den Fussverkehr zusätzliche Zugänge zur Unterführung mittels Treppen vorgesehen.			
Plan/Abbildung			
			
Leistungseinheiten			
Unterführung: 700 m ²			

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
18'450'000.-	3'022'300.-	17'427'700.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<p>Laufmeter (insgesamt): 13'440</p> <p>Quadratmeter Unterführung (insgesamt): 700</p> <p>Quadratmeter Überführung (insgesamt): 1'943</p>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <p>FVV4.2-1: Situation 1:500, Schneider Ingenieure, 24.01.2020</p> <p>FVV4.2-3:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Studie Felsenaustrasse Variante 2.0 / 2.1 / 2.2 - Situation 1:200, Ing Büro Schneider Chur, 30.6.2020 — Studie Grossbruggerweg Variante 1 - Situation 1:250, Ing Büro Schneider Chur, 23.3.2020 — Studie Grossbruggerweg / Felsenaustrasse Variante 2 / 4 – Situation 1:250. Ing. Büro Schneider Chur, 6.10.2020 <p>FVV4.2-4:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Planungsbericht Fusswegüberführung Landquart - Tardis, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung (FVV4.2-4) — Vorprojekt Teilbereich Fusswegverbindung Rheinfels Kleinbruggen, Stadt Chur, 24.Januar.2020, Schneider Ingenieure AG, Chur, weitere Bereiche werden im 2021 in Auftrag gegeben. (FVV4.2-1) <p>FVV4.2-6: Machbarkeitsstudie ÖV Erschliessung «Üsseri Heurütena», 30 September 2020, Caprez Ingenieure AG</p>

FVV4.3 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsroute

Priorität AP 4G

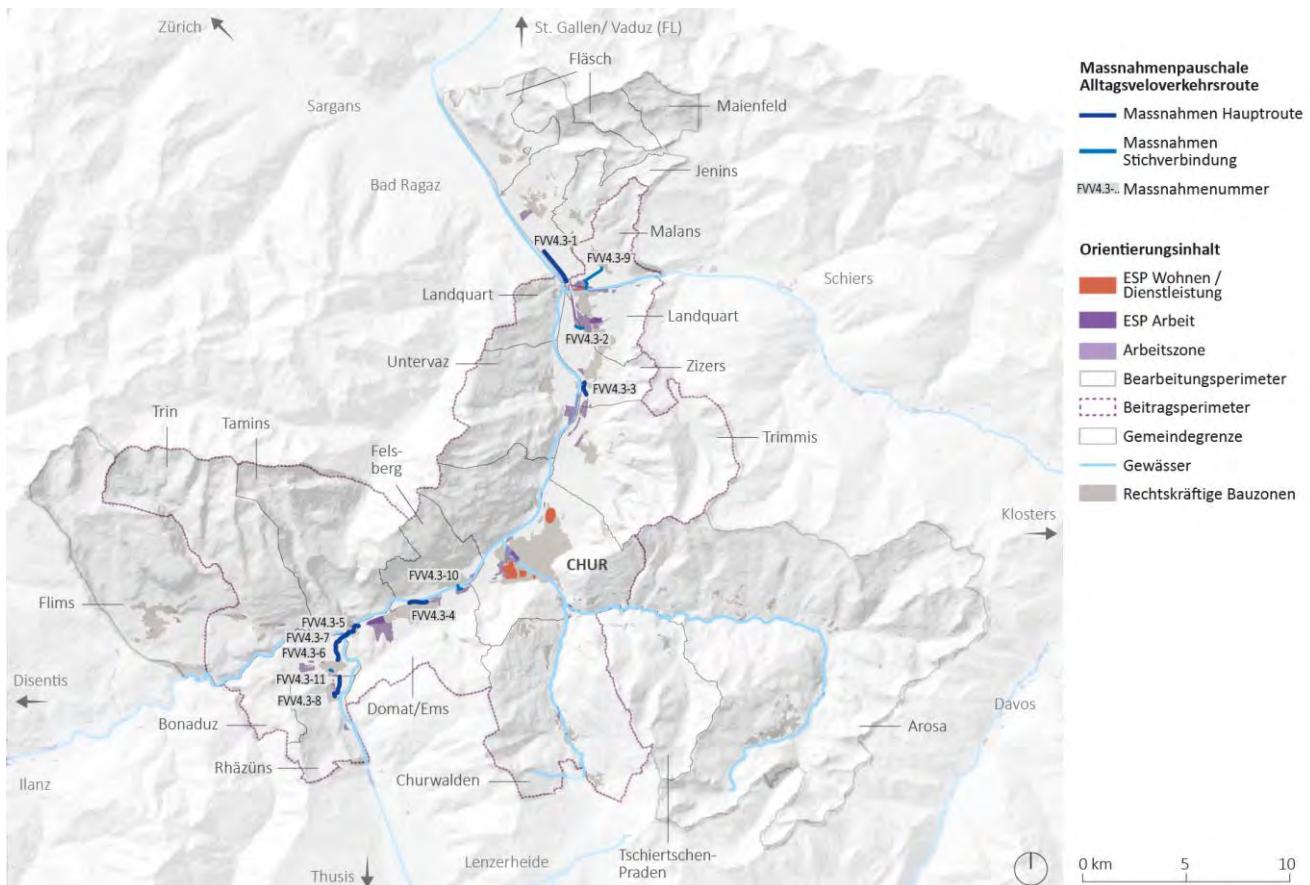
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



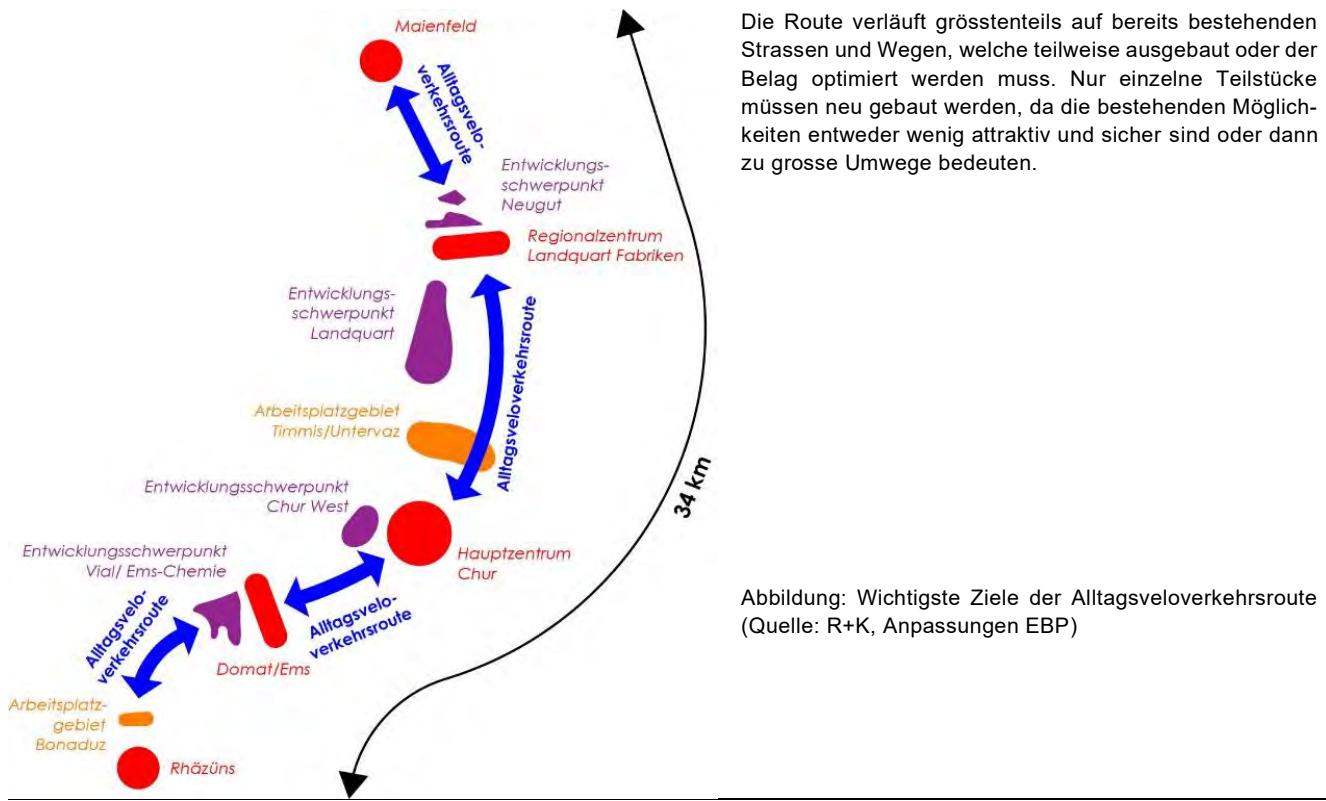
Ausgangslage

Die Agglomeration Chur möchte den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen. Dazu muss ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz zur Verfügung stehen. Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Dass das Potenzial für den Veloverkehr insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen hoch bis sehr hoch ist, zeigt die vom Kanton erarbeitete Potenzialkarte Veloverkehr (vgl. Hauptdokumentation). Im Rahmen des AP 4G wird angenommen, dass dieses Potenzial noch höher ist, da a) das Jahr 2040 betrachtet wird, b) der Modalsplit-Anteil Veloverkehr gegenüber dem Mikrozensus 2010 erhöht werden soll.

Inhalt

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

Die Alltagsveloverkehrsroute ist hauptsächlich für Pendler vorgesehen, soll aber auch dem Freizeitverkehr dienen. Damit profitiert die einheimische Bevölkerung von einer attraktiven Freizeitverbindung, zudem fördert es den nachhaltigen Tourismus.



Die Route verläuft grösstenteils auf bereits bestehenden Strassen und Wegen, welche teilweise ausgebaut oder der Belag optimiert werden muss. Nur einzelne Teilstücke müssen neu gebaut werden, da die bestehenden Möglichkeiten entweder wenig attraktiv und sicher sind oder dann zu grosse Umwege bedeuten.

Abbildung: Wichtigste Ziele der Alltagsveloverkehrsroute
(Quelle: R+K, Anpassungen EBP)

Zukunfts bild

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

Teilstrategie

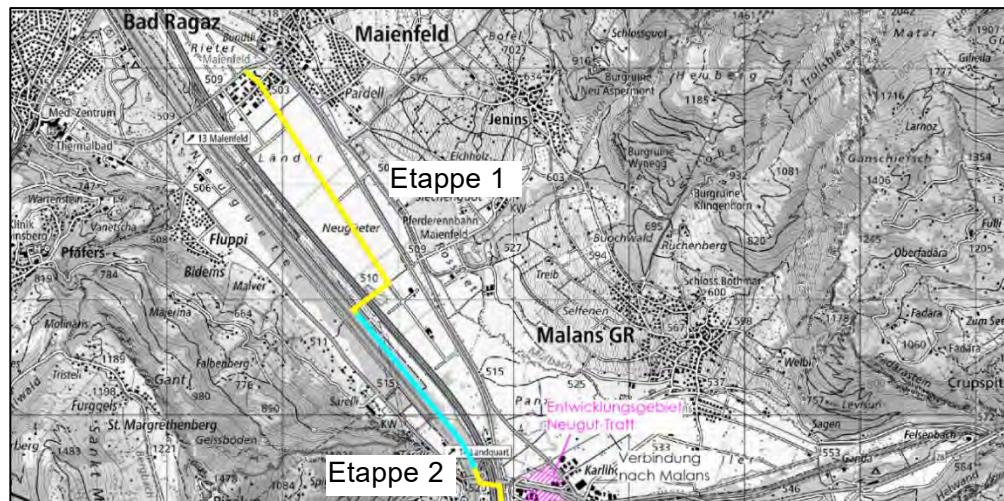
FVV1: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV3: Siedlungsnahe Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Teilmassnahmen

FVV4.3-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)	315'000.-
Kurzbeschrieb			
Zwischen Maienfeld und Landquart verläuft die Alltagsveloverkehrsroute in einer ersten Etappe von Maienfeld aus auf einem bestehenden, asphaltierten Weg. In einer zweiten Etappe besteht heute ein chaussierter Weg, auf welchem Belagssanierungen auf einer Länge von rund 1.7 km erforderlich sind, um den Anforderungen einer Alltagveloverkehrsroute zu genügen. Ein Teilabschnitt der geplanten Veloroute liegt gemäss Sachplan Velo auf dem Altag Ergänzungsnetz. Auf Basis des regionalen Richtplans wird die geplante Alltagsveloverkehrsroute in der Gemeinde Maienfeld in Zukunft dem «Alltag Grundnetz» des Sachplans Velo zugeordnet.			

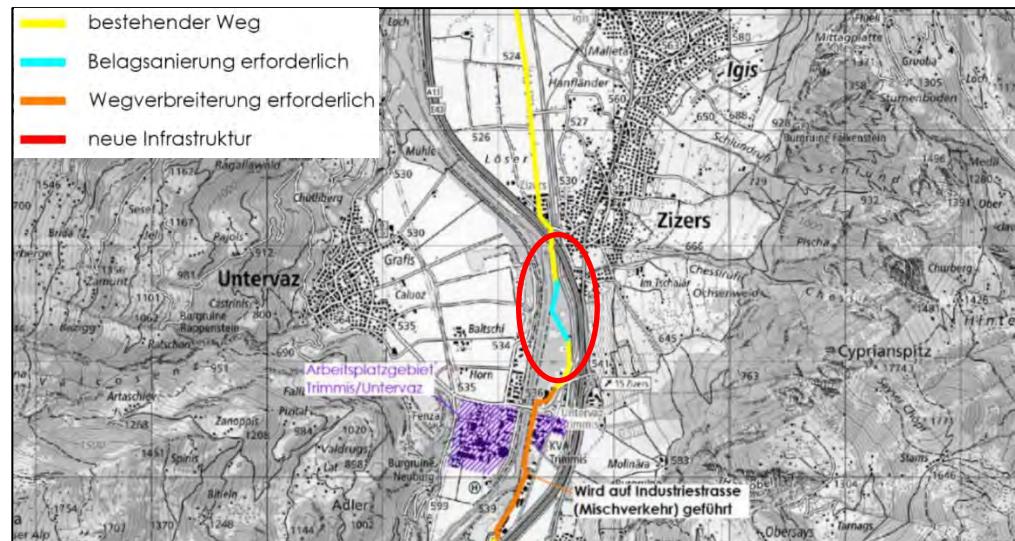
Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter: 1'700 m

FVV4.3-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse, Landquart	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)	1'743'000.-
Kurzbeschrieb			
Die geplante Alltagsveloverkehrsroute, welche von Landquart bis Rhäzüns verläuft, verbindet verschiedene Gemeinden miteinander und bildet eine direkte und komfortable Route für den Veloverkehr. Um den Veloverkehr in der Gemeinde Landquart zu fördern, sind attraktive Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsroute notwendig. Die Gemeinde Landquart weist lediglich eine Anbindung ganz im Norden und eine Anbindung ganz im Süden über die Gemeinde Zizers auf (Distanz 3.0 km). Ein Anschluss in der «Mitte» zwischen den beiden vorhanden An schlüssen fehlt heute. Es ergibt sich eine neue Möglichkeit mit dem Bau der Verbindung Industriestrasse Landquart (vgl. Massnahme MIV4.2), diese Netzlücke über die Mühlestrasse zu schliessen. Dafür wird auf Höhe Würth AG bis zur Alltagsveloverkehrsroute ein separat geführter Veloweg mit einer Breite von 3.0 m vorgesehen.			

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**Veloweg: 410 m / Brücke: 200 m²

FVV4.3-3	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Belagsoptimierung, Zizers	Gemeinde Zizers	Kanton	97'000.-
Kurzbeschrieb			
Zwischen dem Bahnhof Zizers und dem Bahnhof Untervaz Trimmis verläuft die Alltagsveloverkehrsroute östlich des Rheins auf dem Oberauweg. Ein Teilstück dieses Weges, ca. 560 m, ist chaussiert. Auf diesem Abschnitt sind Belagsoptimierungen vorzusehen um den Anforderungen einer Alltagsveloverkehrsroute zu genügen. Die geplante Route liegt gemäss Sachplan Velo auf dem Alltag Grundnetz mit Netzüberlagerung des Freizeitverkehrs.			

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter: 560 m

FVV4.3-4**Federführung**Hauptroute: Abschnitt Do-
mat/Ems**Beteiligte**

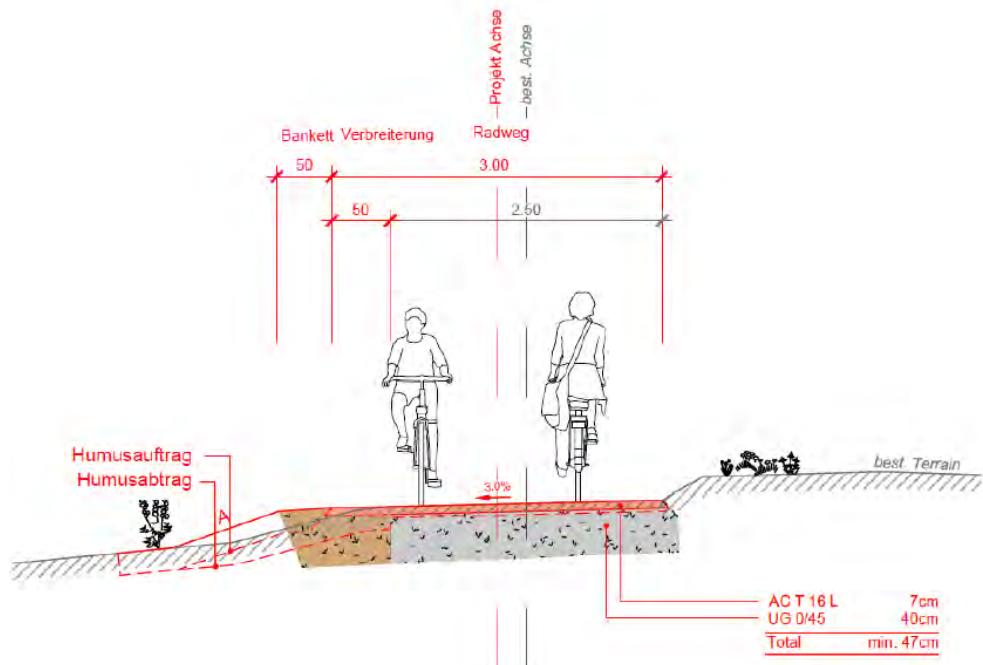
Kanton (TBA)

Kosten

4'775'000.-

Kurzbeschrieb

Die Alltagsveloverkehrsroute führt zwischen dem Rhein und der Autobahn A13 durch. Für diesen Teilabschnitt benötigt es einen neuen Fuss- und Veloweg in Richtung Domat/Ems. Das wichtige Zielgebiet «Industriepark Vial» (vgl. Massnahme S4.6-1) wird mit einem Durchstoss unter der Autobahn A13 erschlossen. Der restliche Abschnitt verläuft grösstenteils auf bestehenden Fuss- und Veloweginfrastrukturen. Diese sind aber vereinzelt mit einem Asphaltbelag zu ergänzen. Grosse Teile der bestehenden Wege sind zu schmal und werden auf 3.0 m verbreitert.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter: 2'700 (1'200 Neubau Veloweg und 1'500 Verbreiterung Veloweg)

m² Unterführung: 210

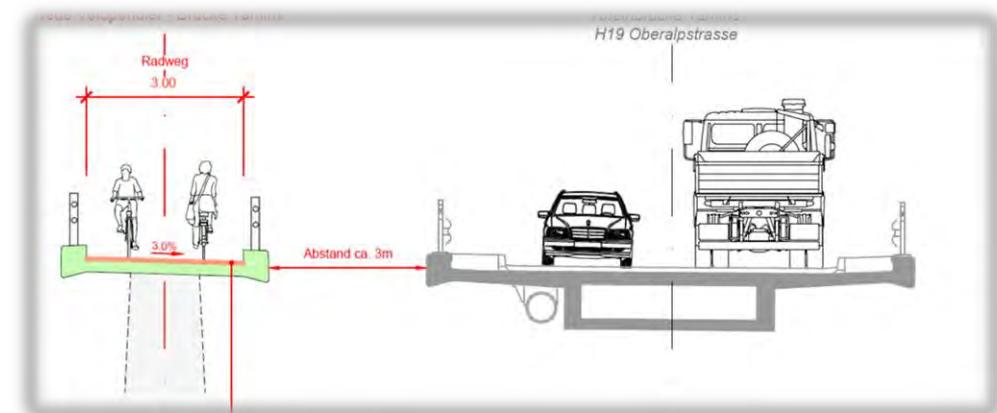
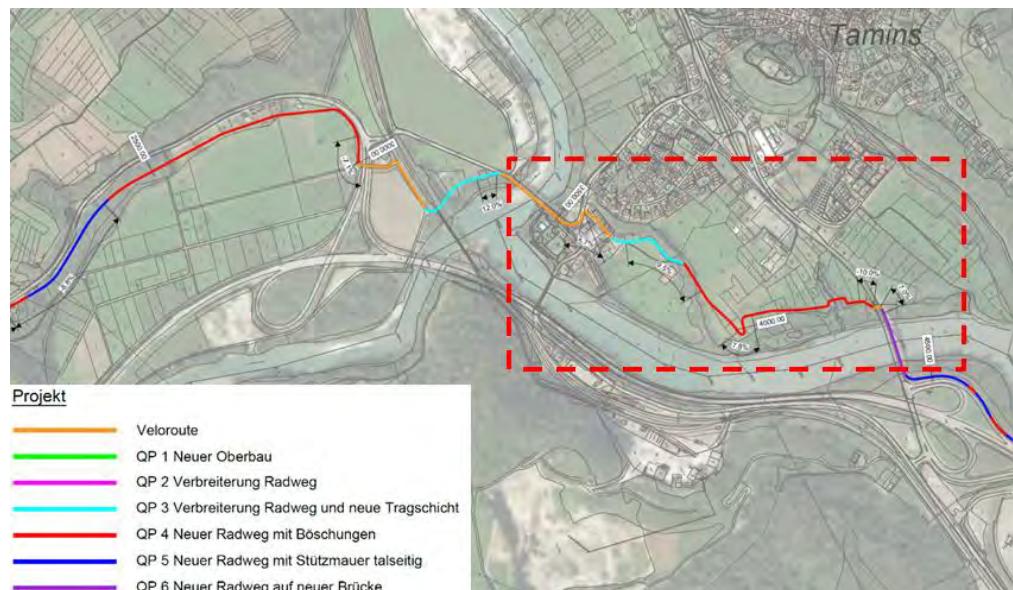
FVV4.3-5	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Gemeindegebiet Tamins	Gemeinde Tamins	Kanton (TBA), Gemeinde Domat/Ems	4'538'000.-

Kurzbeschrieb

In der Agglomeration Chur bestehen diverse Netzlücken im Bereich Veloinfrastruktur. Insbesondere sind die grösseren Zentren wie die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart und Domat/Ems ungenügend mit den umliegenden Gemeinden erschlossen. Ebenfalls fehlen direkte und attraktive Veloverbindungen zu wichtigen Zielgebieten (Arbeitsplatzgebiete, Sportanlagen, Bildungseinrichtungen etc.). Mit einer attraktiven Veloinfrastruktur kann der Veloverkehrsanteil erhöht und der Anteil motorisierter Individualverkehr gesenkt werden. Dies hat einen positiven Effekt auf die Wohnqualität. Um den Veloverkehr zu fördern sieht die Agglomeration Chur eine durchgehende, attraktive Alltagsveloverkehrsroute von Rhäzüns nach Maienfeld vor. Diese ermöglicht das Pendeln mit dem Velo über weitere Strecken. Die Alltagsveloverkehrsroute ist einerseits für die Pendler vorgesehen. Sie erschliesst auf direktem Weg von den einzelnen Dörfern die Stadt Chur sowie wichtige Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete. Andererseits soll die Alltagsveloverkehrsroute dem Freizeitverkehr dienen. Dies fördert den Tourismus und die einheimische Bevölkerung profitiert von einer attraktiven Freizeitmöglichkeit.

In dem Gemeindegebiet Tamins verläuft die Alltagsveloverkehrsroute ab der Brücke «Schloss Reichenau bis zum Autobahnzubringer Reichenau. In einem ersten Abschnitt verläuft sie auf bereits bestehenden, asphaltierten Strassen oder unbefestigten Flurwegen. Die unbefestigten Abschnitte werden auf eine Breite von 3.00m verbreitert und mit einem Asphaltbelag ergänzt. Danach wird von Reichenau her bis zu der Rheinbrücke eine neue Infrastruktur für den Veloverkehr erstellt. Der Veloverkehr wird auf einem neuen Fuss-/Radweg geführt. Über den Rhein wird eine neue Velobrücke neben der bestehenden Autobrücke realisiert. Somit kann eine sichere, attraktive und direkte Linienführung für den Veloverkehr gewährleistet werden.

Plan/Abbildung



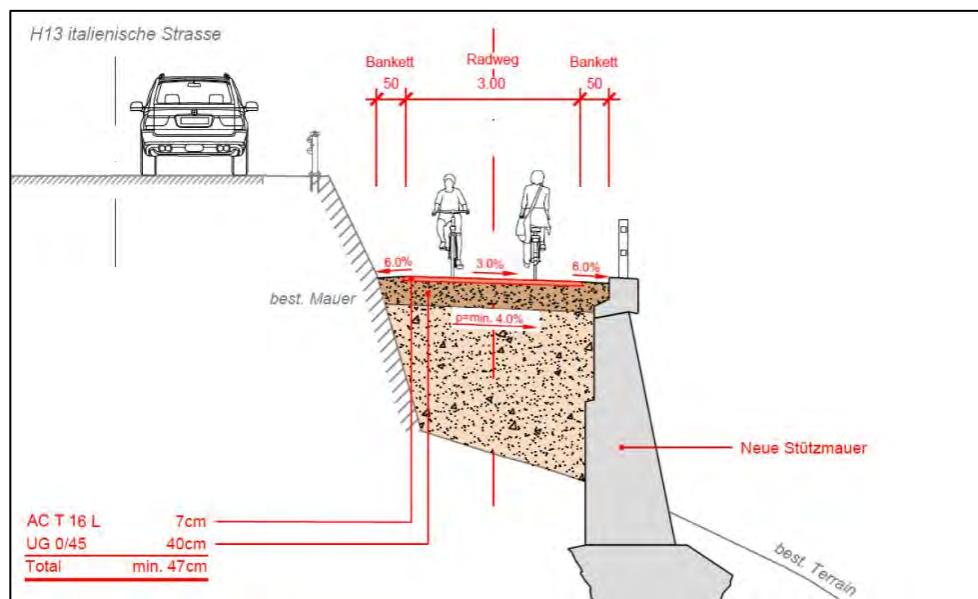
Leistungseinheiten

Laufmeter Veloweg: 800, m² Überführung: 450, m² Unterführung: 80

FVV4.3-6	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz, Bonaduz	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)	2'441'000.-

Kurzbeschrieb

Die Gemeinde Bonaduz muss für die Alltagsveloverkehrsroute eine neue Veloinfrastruktur erstellen. Ziel ist es, eine Route in der gesamten Talschaft zu erstellen, welche die einzelnen Zielgebiete (Schulen, Sportanlagen, Verwaltung, Ortszentrum, Arbeitsplatzgebiete) direkt und sicher erschliesst. Die Hauptstrasse ausserorts verfügt aktuell über keine Veloinfrastruktur, zudem ist sie bei einer Steigung von rund 8.0% und Geschwindigkeiten des MIV von 80 km/h wenig geeignet für einen Ausbau als Alltagsveloverkehrsroute. Die optimalste Alternativroute verläuft vom Rande des Siedlungsgebietes Bonaduz in Richtung Reichenau (Tamins) parallel zur Kantonsstrasse auf einem separaten geführten Veloweg. Mit diesem Veloweg wird dem Veloverkehr eine sichere und attraktive Alternative zur Hauptstrasse angeboten. Die Route wird in Zukunft dem «Alltag Grundnetz» des Sachplans Velo zugeordnet.

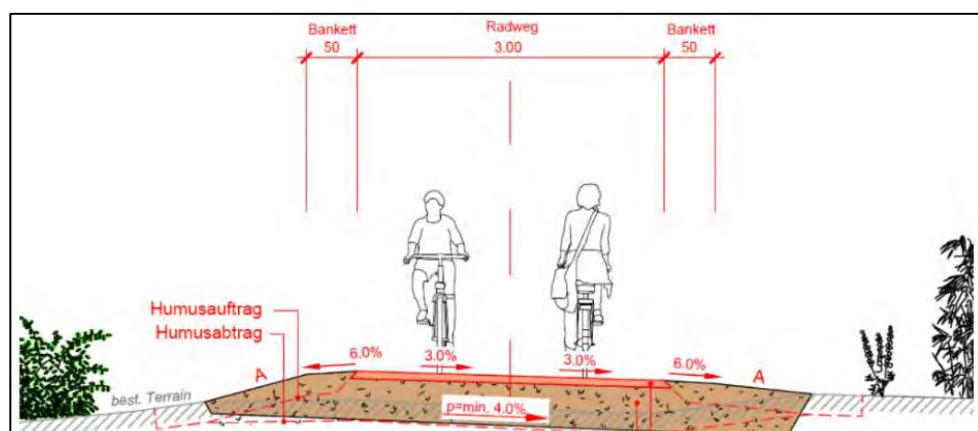
Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

Laufmeter Veloweg: 1'150 m

FVV4.3-7	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung Bonaduz-Reichenau, Bonaduz	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)	100'000.-

Kurzbeschrieb

Zwischen dem Knoten Reichenauerstrasse/Hauptstrasse bis zur Brücke «Reichenau» verläuft die Alltagsveloverkehrsroute auf bestehenden, asphaltierten Strassen und unbefestigten Flurwegen. Unbefestigte Abschnitte werden auf eine Breite von 3.00 m verbreitert und mit einem Asphaltbelag ergänzt, um den Anforderungen einer Alltagsveloverkehrsroute zu genügen.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

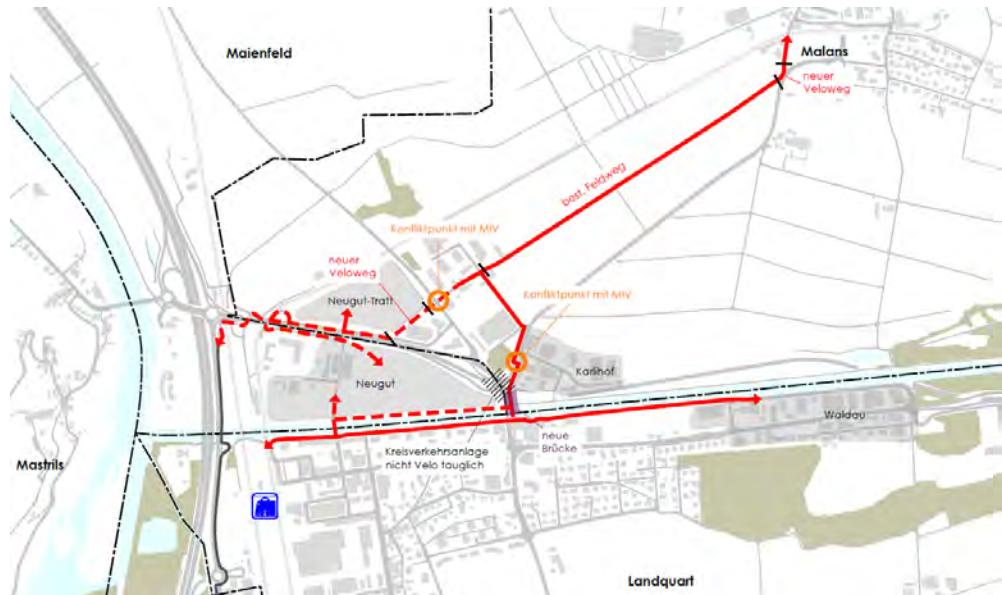
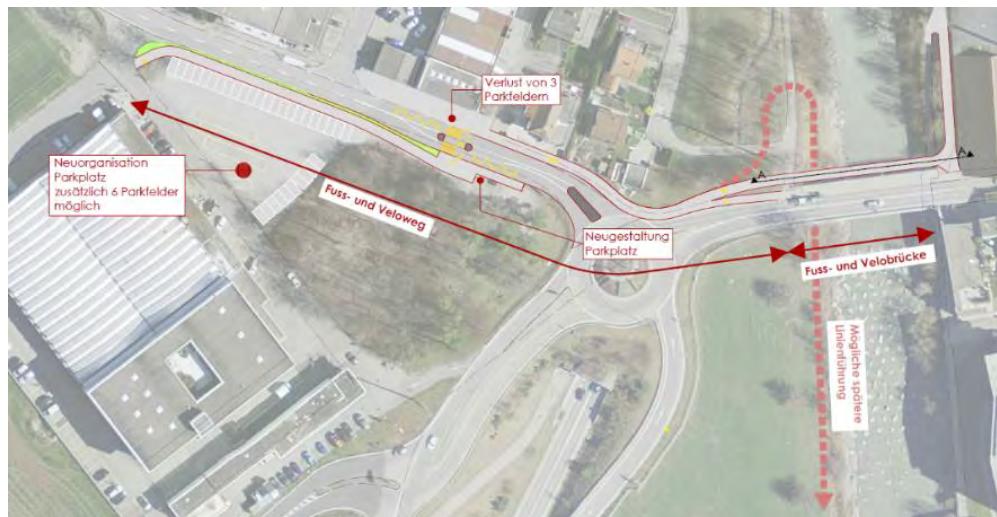
Laufmeter: 272 m

FVV4.3-8	Federführung	Beteiligte	Kosten
Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung, Rhäzüns	Gemeinde Rhäzüns	Kanton (TBA)	393'000.-
Kurzbeschrieb			
Um eine durchgehende, attraktive Alltagsveloverkehrsroute von Rhäzüns bis Maienfeld zu realisieren, müssen in der Gemeinde Rhäzüns kleinere Optimierungen (Wegverbreiterungen/Belagsoptimierungen) vorgenommen werden. Der Abschnitt zwischen den Gemeinden Rhäzüns und Bonaduz bildet zudem den Schulweg für Schüler von der Gemeinde Rhäzüns, welche in der Gemeinde Bonaduz die Schule besuchen. Somit entfällt das Queren der stark vom motorisierten Individualverkehr belasteten Hauptstrasse in der Gemeinde Bonaduz. Die Route wird in Zukunft dem «Alltag Grundnetz» des Sachplans Velo zugeordnet.			
Plan/Abbildung			

Leistungseinheiten

Laufmeter Veloweg: 1'060 m

FVV4.3-9	Federführung	Beteiligte	Kosten
Stichverbindung Malans-Landquart, Malans	Gemeinde Malans	Gemeinde Landquart, Kanton (TBA)	1'776'000.-
Kurzbeschrieb			
Von Malans nach Landquart besteht heute keine Veloinfrastruktur. Derzeit muss entlang der Kantonsstrasse von der neuen Bahnhofunterführung in Richtung Karlihof gefahren werden. Um vom Karlihof nach Landquart zu gelangen muss der ASTRA Kreisel mit einer Knotenbelastung von 3'300 Zu- und Wegefahrten pro Stunde benutzt werden. Ab dem Kreisel muss die Kantonsstrassenbrücke über den Fluss «Landquart» befahren werden. Auf diesem Abschnitt liegt der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) bei rund 15'400 Fahrten. Infrastrukturen für den Veloverkehr fehlen. Der Anschluss an die Alltagsveloverkehrsroute (Maienfeld-Rhäzüns) fehlt komplett. Die Verkehrssicherheit ist nicht gewährleistet. Demzufolge ist es von hoher Wichtigkeit die Mängel zwischen Malans und Landquart im Bereich Veloverkehr zu beheben. Anhand der Kriterien Direktheit, Sicherheit und Attraktivität wurde ein Variantenvergleich vorgenommen, um die beste Linienführung zwischen der Quelle (Malans) und dem Ziel (Landquart) zu eruieren.			
Die neue Velowegführung zwischen Malans und Landquart soll parallel zur Hauptstrasse auf einem Feldweg erfolgen. Zu diesem Zweck müssen der Feldweg ausgebaut und der Belagsaufbau optimiert werden. Danach gelangt man über die Zeughausstrasse zur Landstrasse ins Gebiet Karlihof. Im Gebiet Karlihof liegen neben den Schwachstellen für den Veloverkehr weitere Schwachstellen im Bereich öffentlichen Verkehr und Fussverkehr vor. Insbesondere das Queren der Landstrasse bei den Bushaltestellen ohne Fussinfrastruktur ist gefährlich. Am Morgen sowie am Abend müssen Schulkinder im Winter bei mangelnder Beleuchtung die Strasse queren. Im Zusammenhang mit der neuen Veloführung entlang der Landstrasse zwischen der Zeughausstrasse und dem ASTRA Kreisel werden die Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen behindertengerecht ausgestaltet und eine Schutzinsel für den Fussverkehr als Querungshilfe realisiert. Damit der Veloverkehr nicht auf die Kantonsstrassenbrücke fahren muss, wird über die Landquart eine neue Velobrücke neben der bestehenden Autobrücke erstellt. Entlang des Flusses «Landquart» kann der Bahnhof Landquart sowie die Alltagsveloverkehrsroute oder weitere Ziele in der Gemeinde Landquart sicher und attraktiv erreicht werden.			
Mit der vorgesehenen Verbindung können in einer 2. Etappe die Gebiete «Neugut» und «Neugut-Tratt» (bei Entwicklung der Gebiete) optimal an die Veloverbindung angeschlossen werden.			

Plan/Abbildung**Linienführung****Detailplan Karlihof****Leistungseinheiten**Laufmeter Veloweg: 1'400, m² Überführung: 140

FVV4.3-10	Federführung	Beteiligte	Kosten
Stichverbindung Felsberg - Domat/Ems, Felsberg	Gemeinde Felsberg	Kanton (TBA)	3'500'000.-

Kurzbeschrieb

Die Gemeinde Felsberg ist aktuell nicht direkt an die Alltagsveloverkehrsroute angeschlossen, da diese Route nicht überall der SchweizMobil-Route Nr. 2 folgt. Heute fahren die meisten Velofahrer von Felsberg über den Rossboden nach Chur. Jedoch wird der Rossboden durch die militärische Nutzung immer wieder gesperrt und mittelfristig ist diese Route für zivile Personen nicht mehr geöffnet. Aus diesem Grund plant Felsberg eine direkte Anbindung an die Alltagsveloverkehrsroute, welche a) zeitlich uneingeschränkt nutzbar ist und b) am Bahnhof Felsberg vorbeiführt und damit die intermodalen Schnittstellen abdeckt. Ein Variantenstudium hat ergeben, dass die Variante 1 entlang der bestehenden Brücke über den Rhein das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt u.a. auch aufgrund der vorhandenen Gefahren- und Gewässerschutzzonen. Da die heutige Verbindungsbrücke viel befahren wird und über keine Veloinfrastruktur verfügt, ist ein 2.4m breiter einseitiger Anbau geplant inklusive direktem Abgang zum Bahnhof.

Plan/Abbildung

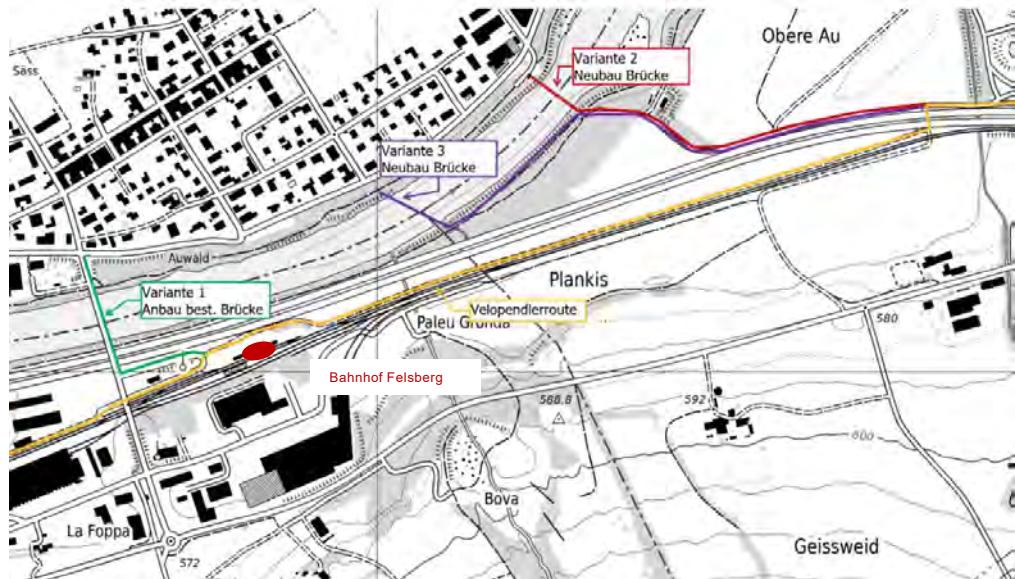


Abbildung: Variantenstudium (Hartmann & Monsch AG, 2020)

Leistungseinheiten

Überführung: 700 m²

FVV4.3-11

Stichverbindung: Hamilton – Alltagsveloverkehrsroute, Bonaduz

Federführung

Beteiligte

RhB

Kosten

1'706'000.-

Kurzbeschrieb

Zwischen den Regionen Landquart, Imboden und Plessur wird eine zusammenhängende Alltagsveloverkehrsroute zwischen Rhäzüns und Maienfeld vorgesehen. Die Alltagsveloverkehrsroute verläuft in der Gemeinde Bonaduz entlang des östlichen Siedlungsrandes. Zwischen dem südwestlichen Siedlungsgebiet der Gemeinde Bonaduz und der Alltagsveloverkehrsroute liegen mit der RhB-Linie und der Hauptstrasse zwei Elemente mit starker Trennwirkung vor. Mit der Hamilton AG, welche rund 1'000 Mitarbeiter zählt, und dem Neubaugebiet Ginellas, welches ein Einwohnerpotenzial von rund 200 Einwohnende aufweist, liegen zwei Gebiete mit grossem Potenzial für den Veloverkehr in diesem Bereich. Die Alltagsveloverkehrsroute ist heute aus diesen Gebieten nur über grössere Umwege und unattraktiven Linienführungen erreichbar. Um eine sichere und direkte Linienführung sicherzustellen, wird eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Via Sableun und der Bahnstrasse unter der RhB-Linie durch, vorgesehen. Somit ist die Alltagsveloverkehrsroute auch vom südwestlichen Siedlungsgebiet der Gemeinde Bonaduz auf direktem Weg erreichbar.

Plan/Abbildung



Leistungseinheiten

m² Unterführung: 530

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
21'384'000.-	13'698'200.-	7'685'800.-	-

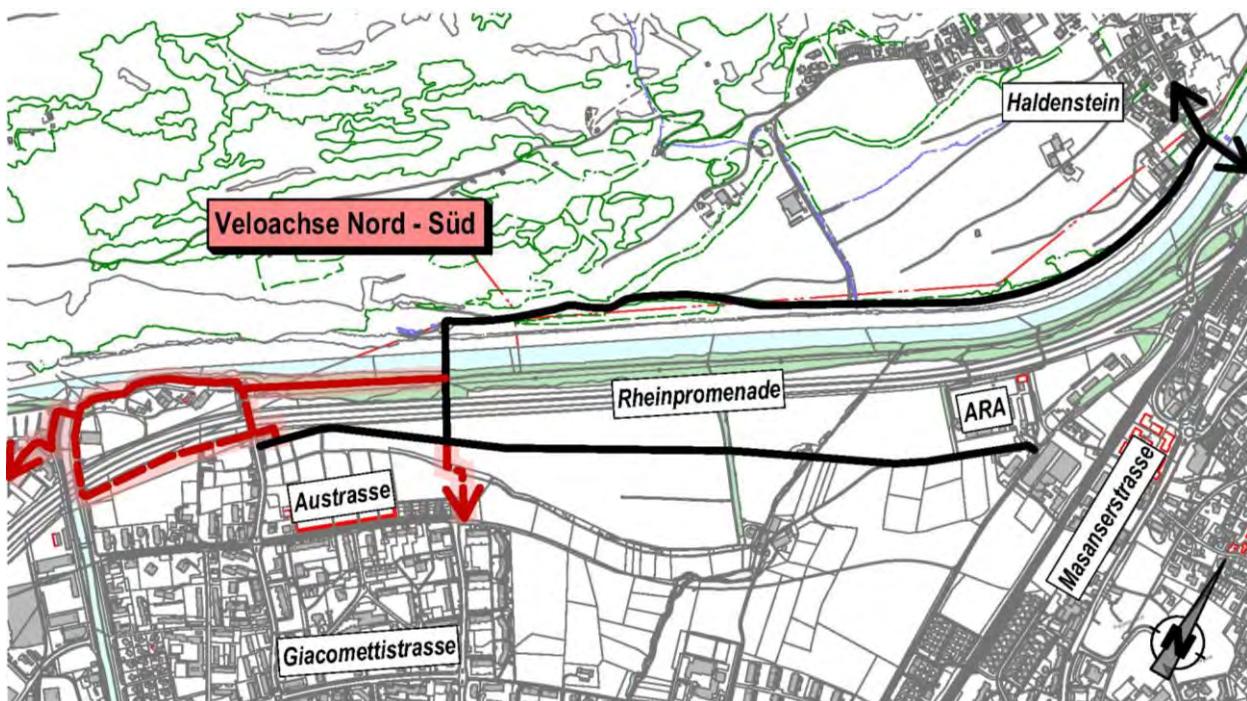
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<p>Laufmeter (insgesamt): 10'052</p> <p>Quadratmeter Unterführung (insgesamt): 740</p> <p>Quadratmeter Überführung (insgesamt): 1'490</p>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <p>FVV4.3-2: Planungsbericht Veloweg Mühlestrasse, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung</p> <p>FVV4.3-5:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Studie Alltagsveloverkehrsroute Region Imboden von Rhäzüns nach Chur, Technischer Bericht, Oktober 2020, Tuffli & Partner AG — Übersicht Alltagsveloverkehrsroute Regionen Landquart, Imboden, Plessur, Arbeitspapier, November 2020, Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG <p>FVV4.3-8: Velopendlerroute Stichverbindung Felsberg – Domat/Ems, Gemeinde Felsberg. 5. Oktober 2020. Hartmann & Monsch AG / TEAMVerkehr Graubünden, Parpan</p> <p>FVV4.3-9:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erschliessung Malans-Landquart 1:10'000, R+K Büro für Raumplanung AG, 21.01.2020 — Machbarkeitsstudie Veloweg Malans, Variante 2, R+K Büro für Raumplanung AG, 25.02.2020 — Machbarkeitsstudie Veloweg Malans, Variante 2, Detail, R+K Büro für Raumplanung AG, 25.02.2020 <p>FVV4.3-10: Alltagsveloverkehrsroute Stichverbindung Felsberg – Domat/Ems, Gemeinde Felsberg. 5. Oktober 2020. Hartmann und Monsch AG / TEAMVerkehr Graubünden, Parpan.</p>

FVV4.4 Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Langsamverkehr
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (TBA)	

Beschreibung



Ausgangslage

Das Velo wird in der Stadt Chur im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich oft verwendet. Für Ausbildungs- und Arbeitswege wird das Velo in der Agglomeration Chur doppelt so oft wie im kantonalen Mittel benutzt. Um die Sicherheit der Velofahrer zu verbessern und die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zu erhöhen, ist die Stärkung der Hauptveloachse zwischen Chur Nord und Chur Süd notwendig. Die Verbindung Chur Nord mit Chur Süd ist durch den Bau des Dalpwegs, des Rheindammweges und der Pardisalbrücke bereits sehr weit fortgeschritten. Zwischen der Rheinstrasse und der Unteren Plessurstrasse ist die ansonsten komplett entflechtete Verbindung jedoch unterbrochen, da der Veloverkehr auf der Rheinpromenade in diesem Abschnitt nicht gestattet ist. Der Velofahrer muss die Steigung der Rheinstrasse, welche einen erhöhten Schwerverkehrsanteil aufgrund des Kieswerk Calanda aufweist, auf der Fahrbahn meistern, was ein erhöhtes Sicherheitsrisiko mit sich bringt. Diese Wegführung ist im GEP aufgeführt.

Inhalte

Vorgesehen ist eine neue, direkte Veloverbindung zwischen Chur Nord und Chur Süd. Geplant sind Anschlusspunkte in Ems, Felsberg, Zizers, Trimmis und Haldenstein. Die Veloachse ist im Sachplan Velo des Tiefbauamts Graubünden festgehalten.

Das Projekt beinhaltet die Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg. Im Zusammenhang mit dem Projekt Plessurmündung 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 Verkehrsteilnehmern (Fussgänger, Velofahrer, Reiter, Skater, MIV und Schwerverkehr) entstehen. Die Öffnung der Rheinpromenade für den Veloverkehr ist ein grosses Ziel. Diese Linienführung entlang des Rheins soll jedoch für Velofahrer im Naherholungsgebiet dienen, daher ist der alltagstaugliche Ausbau in Belag nicht erwünscht, um die Umweltbelange zu wahren. Daher wurde für die alltagstaugliche Verbindung, welche zugleich ein Teil der Nationalen Veloroute 2 ist, eine andere Linienführung zwischen Rheinstrasse und Untere Plessurstrasse eruiert. Die Stadt Chur hat intern diverse Varianten und eine Bestvariante der Linienführung für Fuss und Veloverkehr definiert. Diese Linieneinführung wurde anschliessend durch ein Ingenieurbüro in Form einer Studie ausgearbeitet. Dabei sind weitere Untervarianten entstanden.

Für die Veloverbindung Chur Nord – Chur Süd bedeutet dies, dass eine Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg südlich der Autobahn A13 verläuft. Das Näherbaurecht wurde vom ASTRA bereits in Aussicht gestellt. Damit keine ebenerdige Querung mit

dem Schwerverkehr auf der Rheinstrasse entsteht, zeigt eine Untervariante die Überführung über die Rheinstrasse. Bei der Unteren Plessurstrasse wird entweder die bestehende Unterführung genutzt um die Autobahn zu unterqueren oder eine Überführung über die Untere Plessurstrasse und über die Plessur südlich der Autobahn A13 mit anschliessender Unterquerung auf der bestehenden Unterführung Felsenaustrasse.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Chur Nord und Chur Süd sind mit einer durchgehenden, attraktiven Veloroute verbunden, welche den Anforderungen des Alltags- und des Pendlerverkehrs, insbesondere in Sachen Sicherheit, genügt. Dies gewährleistet ein komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die betroffene Route in Chur ist in die regionalen Veloverbindungen eingebunden, viele Siedlungsgebiete der Agglomeration sind so miteinander verbunden.

Teilstrategie

FVV1: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Das Velo wird für den Alltags- und Pendlerverkehr gestärkt und kommunale, regionale und nationale Velorouten werden ausgebaut
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch die Entflechtung des Verkehrs werden Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern verhindert

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP	Kein Koordinationsstand Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Der Ausbau erfolgt entlang bestehenden Wegen und kann im normalen Baugesuch abgewickelt werden. Ein kleines Teilstück tangiert ein Waldstück, dass wenn eine Rodung notwendig wird, dies mit einem Rodungsgesuch mit dem Baugesuch eingereicht wird.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 Studie <input checked="" type="checkbox"/> 2 Vorprojekt <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt Teilbereich Kieswerk	2020
Weitere Teilabschnitte	2021-2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029

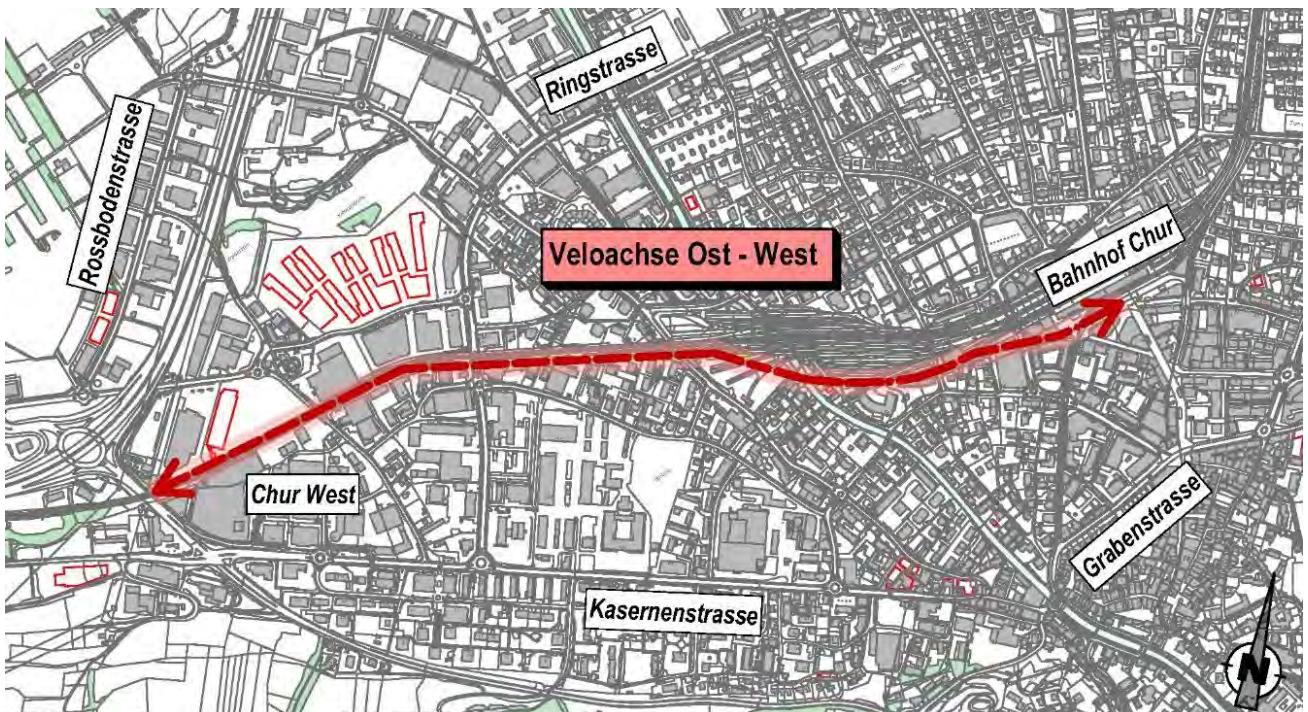
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
5'000'000.-	2'000'000.-	3'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<i>keine</i>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erneuerung Unterführung bei Kieswerk, Situation 1:200, Alping, Chur — Erneuerung Unterführung bei Kieswerk, Technischer Bericht, Alping Chur — Gestaltungplan Plessureinmündung mit Brücke 1:500, Fromm Partner Landquart — Variantenstudie Linienführungswahl Bericht, Alping Chur — Studie Linienführung südlich der Autobahn

FVV4.5 Veloachse Ost-West, Hauptbahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Langsamverkehr
Federführung	Stadt Chur (TBD)	
Beteiligte	Kanton (TBA)	
Beschreibung		



Ausgangslage

Der Veloverkehr nimmt bereits heute einen wichtigen Stellenwert in Chur ein. Auf kurzen und mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr. Deshalb soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in Chur weiter erhöht werden. Damit aus der Agglomeration Chur in die Stadt vermehrt Wege mit dem Velo zurückgelegt werden, braucht es attraktive, direkte und sichere Routen. Es geht primär um eine unterbruchsfreie, komfortable und sichere Fahrt und nicht um die Geschwindigkeit. Deshalb wird im Agglomerationsprogramm der 4. Generation der Begriff "Alltagsveloverkehrsroute" und nicht "Velobahn" oder "Velo schnellroute" verwendet. Berufs- und Ausbildungspendler sind die Hauptzielgruppe dieses neuen Netz- und Infrastrukturelements in der Agglomeration Chur.

Die Alltagsveloverkehrsroute verbindet die Dörfer der Agglomeration Chur mit der Stadt. Auf dem Territorium der Stadt Chur verläuft die Route der Agglomeration Chur (Agglomerationsroute) mehr oder weniger entlang der Autobahn A13 am Rand der Stadt. Ab der tangential verlaufenden Agglomerationsroute soll die Stadt über mehrere Zufahrtsrouten (Stadttrouten) optimal erschlossen werden. Aus Richtung Nord wurde entlang der Bahngleise bereits ein weitgehend vom Strassenverkehr unabhängig geführter Fuss- und Veloweg ins Stadtzentrum realisiert (Stampaweg = Stadtroute Nord). Die Giacomettistrasse und die verkehrsreiche Ringstrasse können dabei über Brücken (Überführungen) gequert werden. Die relativ neue Verbindung wurde von den Velofahrenden (und Fussgängern) sehr gut angenommen. Zwischen dem Knoten (Kreisel) Autobahnanschluss Chur Nord und dem heutigen Ende des Stampaweg besteht eine Lücke. Diese wird noch geschlossen (vgl. Massnahme FVV4.1-4). Die Planung einer vergleichbaren Veloverkehrsanlage vom Westen ins Stadtzentrum (Stadtroute West) ist Gegenstand der Korridorstudie "Velopendlerroute & Shuttle-Bus Chur West - Stadtzentrum". Diese Studie wird anfangs 2021 ausgelöst.

Das Velo wird in der Stadt Chur im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich oft verwendet. Für Ausbildungs- und Arbeitswege wird das Velo in der Agglomeration Chur doppelt so oft wie im kantonalen Mittel benutzt. Durch eine separate Veloachse als Anschluss zum Bahnhof Chur kann die Sicherheit der Velofahrer verbessert und so die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel erhöht werden.

Inhalte

Der Verlauf der neuen Veloverkehrsanlage (Stadtroute West) entlang der Bahngleise der Rhätischen Bahn ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten mehr oder weniger gegeben. Da die örtlichen Voraussetzungen und funktionellen Anforderungen

(Eigentrasssee – Mischsystem, etc., Veloverkehrs- und Fussgängerpotential, mit/ohne Shuttle-Bus, etc.) nicht überall gleich sind, wird die zu untersuchende Stadtroute West in vier Abschnitte unterteilt: Plankis (Unterführung A13/ RhB-Bahnlinie) – Bahnhof Chur West; Bahnhof Chur West – Plessur (Kettbrüggli); Plessur – Rheinstrasse (Friedaibrücke); Rheinstrasse - Gäuggelistrasse – Postplatz. Die Art der Führung (Zweierichtungs-Radweg, Radstreifen, motorfahrzeugarme Strasse) wird zwangsläufig variieren. Grundsätzlich sollen sich drei Vagos begegnen können (massgebender Begegnungsfall). Damit ist das Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Gegenverkehr möglich. In Abhängigkeit der örtlichen Lage (Aussenquartiere, Vorstadtquartiere, Innenstadt) ist zusätzlicher Raum für Zufussgehende zur Verfügung zu stellen. In den drei Abschnitten Bahnhof Chur West – Plessur (Kettbrüggli), Plessur – Rheinstrasse (Friedaibrücke) und Rheinstrasse - Gäuggelistrasse - Postplatz ist zu prüfen, ob und in welcher Art und Weise sich die neue Veloverkehrsanlage mit einem selbstfahrenden Shuttlebus (später) kombinieren lässt. Die Zugänglichkeit der Route aus den Quartieren und vom neuen Bahnhof Chur West ist durch komfortable Auf- und Abfahrten (Rampen) sicherzustellen.

Die Massnahme sieht eine neue durchgehende Veloachse, mit Abschnitten kombiniert mit Zufussgehenden, Bahnhof Chur bis Spundisstrasse, Chur West, als Anbindung zur Veloachse nach Domat / Ems vor (vgl. Massnahme FVV4.3-6). Die Achse ist längs dem Bahntrasssee der Rhätischen Bahn geplant. Es ist zu erwarten, dass mit der verbesserten Erreichbarkeit des Bahnhofs durch das Velo die Anzahl an multimodalen Verkehrsteilnehmern von Bahn und Velo erhöht werden kann.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Stadt Chur verfügt zwischen Chur West und dem Bahnhof Chur über eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur, zum Teil kombiniert als Fuss- und Veloinfrastruktur. Die direkte und lückenlose Verbindung entlang der Bahngleise gewährleistet komfortables und sicheres Vorwärtskommen vor allem im Pendler- aber auch im Alltagsverkehr. Die bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs erhöht die Anzahl multimodaler Verkehrsteilnehmer.

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Zielbild:

- Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem
- Chur behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritätär
- Chur reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau

Teilstrategie

FVV1: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Veloverkehr, Ziele:

- Attraktives Wegnetz mit zusammenhängenden, sicheren und direkten Alltagsverbindungen
- Komfortable und schnelle Velorouten zwischen wichtigen städtischen Zielen und zu Nachbarorten

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Veloverkehr, Handlungsschwerpunkte:

- Netzlücken schliessen und Infrastrukturschwachstellen beheben
- Nötige Infrastruktur für schnelles und komfortables Velofahren realisieren

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Das Velo wird für den Pendler- aber auch für den Alltagsverkehr gestärkt, kommunale Velorouten werden ausgebaut
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch die Entflechtung des Verkehrs werden Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern verhindert

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West: Die Veloachse Ost-West erschliesst den Bahnhof Chur West in Richtung Bahnhof Chur für den Veloverkehr

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Mit der Erstellung einer separaten Veloachse wird die Umsteigeeffekt gefördert. Die Anlage ist entlang der Bauzone und Bahntrasse der RhB und tangiert keine sensiblen Bereiche.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1 Projektidee Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.

2

3

	Planungsschritte	Zeitplanung
	Studie	2021
	Vorprojekt	2021/2022
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
6'000'000.-	2'500'000.-	3'500'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

- Veloachse Ost – West 1:2500
- Übersichtsplan Velo - Pendlerrouten 1:10000
- Fotomontage Veloweg Bahnhof Chur West

FVV4.6 Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen

Priorität AP 4G

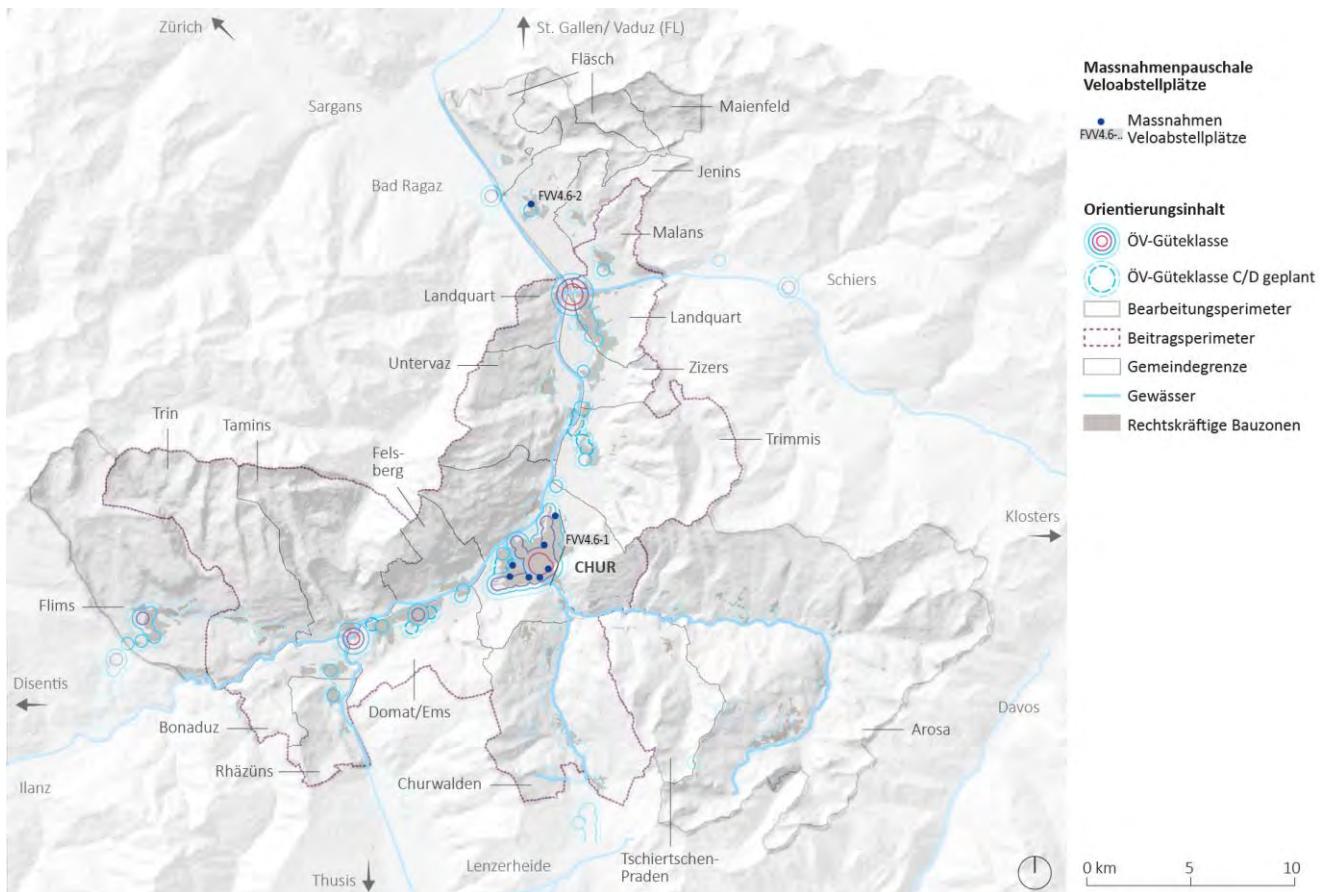
- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahme AP 4G

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Ein ausreichendes Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Abstellplätzen ist – neben einem attraktiven, zusammenhängenden und sicheren Velowegnetz – ein wichtiges Angebotsmerkmal des Veloverkehrs. In der Agglomeration Chur gibt es an einigen Stellen noch Lücken bei der Veloparkierung. Beispielsweise am Bahnhof Maienfeld, bei dem nicht über eine andere Massnahme (z.B. Multimodale Drehscheibe) die Veloabstellanlagen aufgewertet werden. Oder in der Stadt Chur, wo aufgrund der Grösse nicht an nur Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs Veloabstellanlagen benötigt werden, sondern auf dem ganzen Stadtgebiet, insbesondere in der Altstadt.

Inhalt

Bei verschiedenen Attraktoren des Veloverkehrs werden zusätzlich Veloabstellanlagen realisiert oder der Ausbaustandard der Abstellanlagen verbessert. Mit komfortablen Veloabstellanlagen an wichtigen Start- und Endpunkten soll der Veloverkehr für Etappen und Wege attraktiver werden. Nach Möglichkeit und gemäss dem umliegenden Angebot werden diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlage umgesetzt.

Zukunfts bild

Die intermodalen Übergänge an den multimodalen Drehscheiben sind durch die Realisierung oder Verbesserung von Velo-Abstellanlagen gestärkt. Dadurch sind diese besser in das urbane Velonetz eingebunden und der Zugang zu den regionalen Veloverbindungen ist sichergestellt.

Teilstrategie

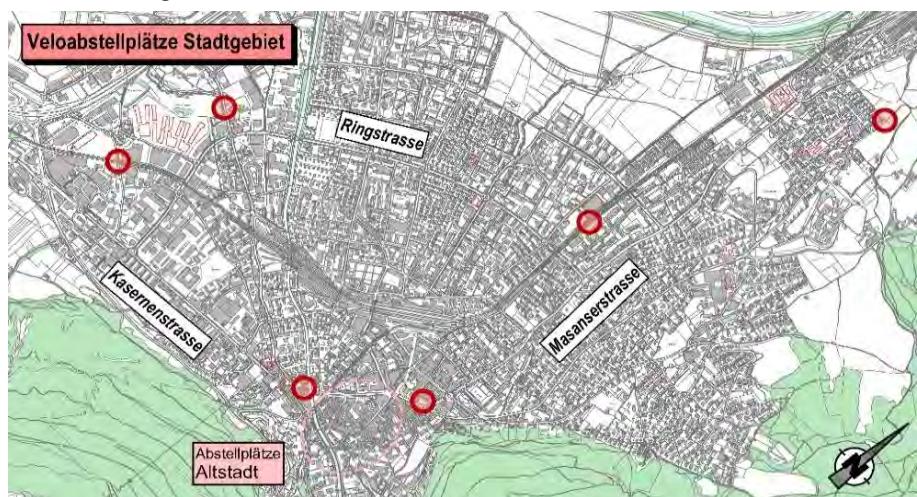
ÖV3: Multimodale Drehscheiben stärken, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Modalität

Teilmassnahmen

FVV4.6-1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Veloabstellplätze Stadtgebiet inkl. Velostation Multimodale Drehscheibe Chur West, Stadt Chur	Stadt Chur (TBD)	-	2'500'000.-
Kurzbeschrieb			
In der Stadt Chur werden neue Veloabstellplätze im Stadtgebiet und bei den ÖV Haltestellen (für Umsteigepunkte) errichtet. Vorgesehen sind 200-250 Veloabstellplätze in Chur West und 800 neue Veloabstellplätze auf dem übrigen Stadtgebiet (vgl. Abbildung). Damit die Churer Altstadt besser mit dem Velo erreichbar ist, sind auch dort weitere kleinere Abstellanlagen geplant.			

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

800 Veloabstellplätze

FVV4.6-2	Federführung	Beteiligte	Kosten
Veloabstellanlagen, Maienfeld	Gemeinde Maienfeld	-	178'000.-

Kurzbeschrieb

Am Bahnhof Maienfeld steht heute eine Veloabstellanlage mit ca. 50 Plätzen, welche sehr gut ausgelastet, an Spitzentagen sogar überlastet ist. Das verwendete System «Lenkerhalter» ist allerdings wenig benutzerfreundlich, Brems-, Schalt- und Lichtkabel können beschädigt werden und die Lenkerhalter passen nicht für alle Velos. Zudem sind die Velos mit diesem Parkiersystem nicht genügend von Diebstahl geschützt. Neben dem ungeeigneten Parkiersystem ist auch der Witterungsschutz mangelhaft. Deshalb wird eine attraktive Veloabstellanlage vorzugsweise mit Anlehnbügel und einer kompletten Überdachung realisiert werden.

Plan/Abbildung**Leistungseinheiten**

60 Veloabstellplätze

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'678'000.-	-	2'678'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Anzahl Veloparkplätze: 860

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: FVV4.6-1: <ul style="list-style-type: none">— Fotomontage Velostation Bahnhof Chur West mit 250 Velo.— Grundriss- und Schnittplan überdachte Veloabstellanlage Theaterplatz Stadt Chur mit 100 Velo— Velomassnahmen–Parkierung Altstadt / Bahnhof Situation 1:1'000
------------------	--

FVV4.7 Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		Eigenleistung Verkehr
<input type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		
Federführung	Gemeinden	
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen	
Beschreibung		

Abbildung: Beispielhafte Veloabstellanlage am Bahnhof Felsberg

Ausgangslage

Der Anteil des leichten Zweiradverkehrs (Velo- und Motorfahrradverkehr) am Gesamtverkehr ist davon abhängig, wie hoch die Attraktivität für das Benützen des Zweirades ist. Qualitativ hochwertige und gut zugängliche Abstellplätze am Ausgangs- und Zielort können entscheidend sein, ob eine Fahrt mit dem Velo / E-Bike (oder dem Motorrad) unternommen wird.

Im Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) ist unter Art. 24 Baugesetz zwar vorgegeben, dass in den kommunalen Bauvorschriften entsprechend den örtlichen Bedürfnissen die Bereitstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und Fahrräder geregelt werden muss. Die Bauvorschriften der Gemeinden der Agglomeration Chur sind diesbezüglich jedoch sehr uneinheitlich; häufig fehlen Mindestwerte für Veloabstellplätze oder diese sind nach heutigen Massstäben viel zu tief angesetzt.

Inhalt

Die Gemeinden prüfen bei der Überarbeitung ihrer Bauvorschriften folgende Vorgaben zu Erstellung von Abstellplätzen:

- Vorgabe für Veloabstellplätze: Gemäss SN 40 065 Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen u.a. in Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessung
- Ergänzung für E-Bikes: Angemessene Anzahl an gut zugänglichen Ladestationen und Berücksichtigung erhöhter Platzbedarf
- Vorgabe für Motorräder: Die Anzahl Abstellfelder darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkfelder nicht unterschreiten (Best practice, situativ anzupassen)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Die Gemeinden verfügen über eine attraktive Veloinfrastruktur, zu welcher nicht nur direkte, lückenlose und sichere Verbindungen gehören, sondern auch genügend und attraktive Veloabstellanlagen an den richtigen Standorten. Dadurch ist das Velo als Verkehrsmittel gestärkt und übernimmt eine tragende Rolle in der Alltagsmobilität in der Agglomeration Chur. Durch die Realisierung von Veloabstellplätzen, insbesondere an Bahnhöfen, ist die Anzahl der multimodalen Verkehrsteilnehmer erhöht worden.

Teilstrategie

FVV2: Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Velo Verkehr optimieren, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Kombinierte Mobilität

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Diese Massnahme kann grundsätzlich alle Massnahmen im Zusammenhang mit dem Velo Verkehr betreffen, insbesondere auch die multimodalen Drehscheiben.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

Überarbeitung Vorschriften zu Zweiradabstellplätzen in den Bauvorschriften durch die Gemeinden

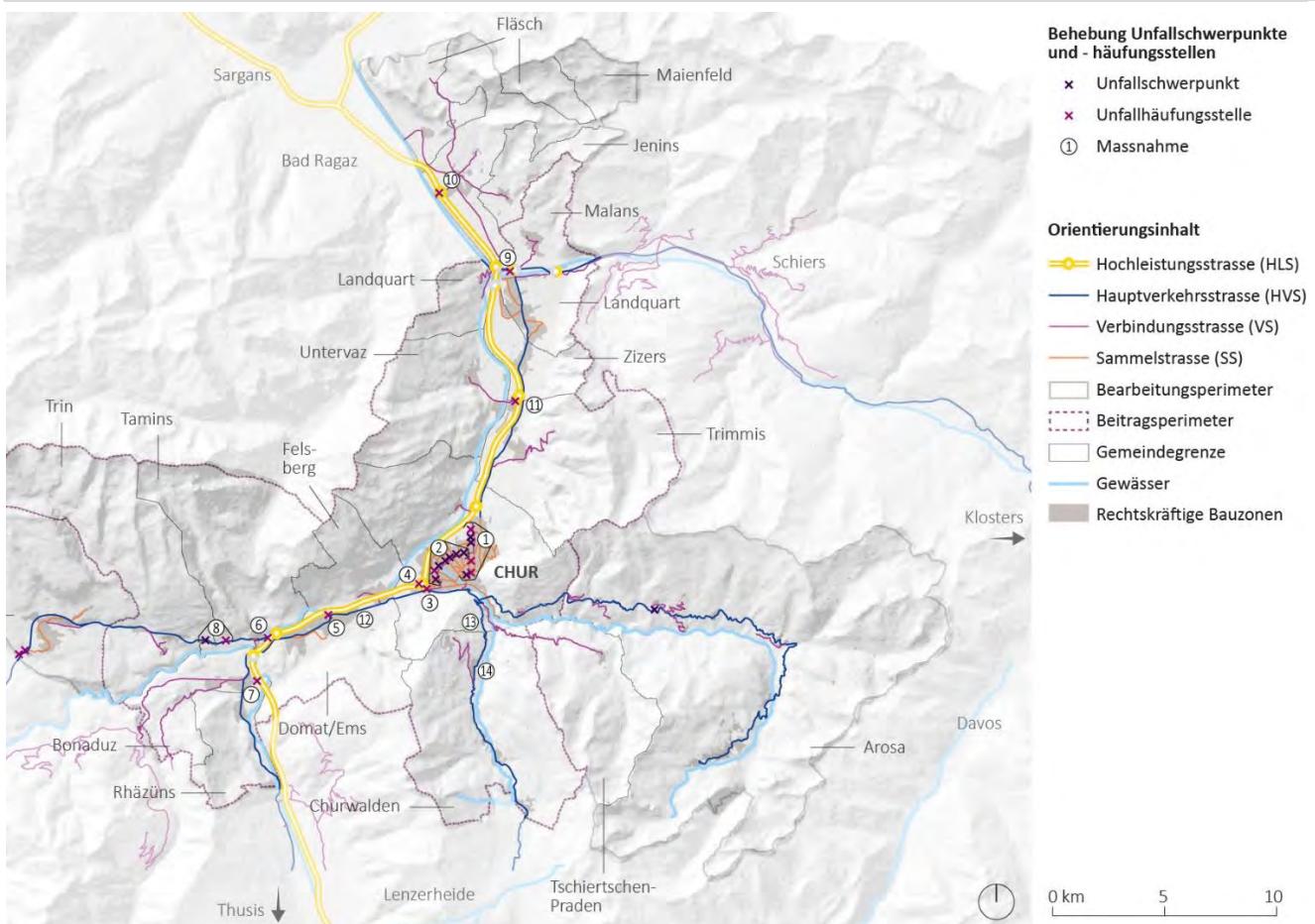
Zeitplanung

Bis 2027 im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen

11. Verkehrssicherheit

VS4.1 Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		
<input type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		
Federführung	Kanton (TBA)	Eigenleistung Verkehr
Beteiligte	Stadt Chur (TBD), ASTRA	
Beschreibung		



Ausgangslage

Für das AP 4G wurde eine umfassende Untersuchung des Unfallgeschehens 2016 – 2018 für alle Verkehrsteilnehmenden und eine aktualisierte und einheitliche Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen vorgenommen:

- Die Unfallschwerpunkte wurden der jährlich durchs ASTRA herausgegebenen Übersicht der Unfallschwerpunkte entnommen und basieren auf den Unfalldaten der Jahre 2016 bis 2018. Für die Definition der Unfallschwerpunkte und die Gewichtung wurde den Empfehlungen des ASTRA, Bereich Unfallstatistik, Analysen, Sicherheitsgrundlagen (UAS) gefolgt und dabei entsprechend der Methodik der Norm VSS 641 724: Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunktmanagement.
- Mit dem Einbezug von Unfallhäufungsstellen gemäss agglomerationsspezifischer Definition können systematische Sicherheitsdefizite berücksichtigt werden, an denen bis heute nur durch Zufall keine Verunfallten oder Getöteten vorgekommen sind. Dies, indem im Gegensatz zu den Unfallschwerpunkten auch Unfälle mit ausschliesslich Sachschäden bei den Unfallhäufungsstellen berücksichtigt werden.

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

Inhalte

Der Kanton Graubünden saniert Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe im Rahmen der Unterhaltsplanung; er stützt sich hierbei auch auf die Erkenntnisse, die mit den ISSI-Instrumenten gewonnen werden.

Zu den in der Analyse festgestellten Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen präsentiert sich das weitere, zeitnahe Vorgehen wie folgt:

- Karten-Nr. 1: Auf der Masanserstrasse und Grabenstrasse handelt es sich um keine Unfallschwerpunkte im engeren Sinn, da aufgrund der Auswertesystematik (Erfassungsradius) Unfälle erfasst wurden, welche keinen Zusammenhang untereinander aufweisen (bspw. Postplatzkreuzung mit Linksabbiegeunfällen, Auffahrunfällen aber auch Fussgängerunfälle eines 30 Meter entfernten Fussgängerstreifens). Aus diesen Gründen sind auf diesen Straßenabschnitten auch keine konkreten Massnahmen vorgesehen. Im Rahmen der vorgesehenen Massnahmen AP 4G (vgl. Massnahme GV4.8-4 (BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor) werden diese Unfallkategorien berücksichtigt und Lösungen erarbeitet.
- Karten-Nr. 2: Im Rahmen der vorgesehenen Massnahmen AP 4G (vgl. Massnahme GV4.7 BGK Ring- und Kasernenstrasse) werden diese Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen berücksichtigt und Lösungen erarbeitet.
- Karten-Nr. 3: Strassenkorrektion Knoten Sommerau – Plankis mit Erhöhung Verkehrssicherheit, Entlastung Knoten mit Bypass Triststrasse, Umsetzung 2021 – 2022.
- Karten-Nr. 4: Perimeter Nationalstrasse, Ersatz Kreuzung durch einen Grosskreisel (A13, AS Chur Süd) im Jahr 2019 mit deutlicher Reduktion der Anzahl Unfälle.
- Karten-Nr. 5: Strassenraumgestaltung Ems innerorts mit Erhöhung der Verkehrssicherheit im Jahr 2020 abgeschlossen.
- Karten-Nr. 6 und 7: Perimeter Nationalstrasse, bei Nr. 6 Projekterarbeitung bei Kanton in Planung (Umbau Anschluss Reichenau/Vial).
- Karten-Nr. 8: Strassenkorrektion Tamins – Val Maliens mit Erhöhung Verkehrssicherheit inklusive Wildwarnanlage, Umsetzung 2021-2024.
- Karten-Nr. 9 bis 11: Perimeter Nationalstrasse. Bei Nr. 9 (Anschluss Maienfeld) wurde das Tempo auf der Bad Ragazerstrasse im 2020 von 80km/h auf 60km/h herabgesetzt. Bei Nr. 11 (Anschluss Untervazerstrasse) wurde der T-Knoten im Jahr 2020 im Zusammenhang mit dem Neubau der Nationalstrassenüberführung in einen Kreisel umgebaut.

Bei Strecken mit hoher Unfalldichte auf Kantonsstrassen sind – zusätzlich zu den Massnahmen AP 4G im Bereich Betriebs- und Gestaltungskonzepte – folgende Projekte vorgesehen:

- Karten-Nr. 12: Strassenkorrektion Kreisel Felsberg – Kreisel Parenga mit Erhöhung Verkehrssicherheit und beidseitigem Radstreifen. Umsetzung 2022 geplant.
- Karten-Nr. 13: Strassenkorrektion Gross Kehr – Kapellakehren mit Erhöhung Verkehrssicherheit und bergseitigem Radstreifen. Umsetzung 2021 geplant.
- Karten-Nr. 14: Strassenkorrektion Kapellakehren - Malix mit Erhöhung Verkehrssicherheit und bergseitigem Radstreifen. Umsetzung 2021 geplant.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Verkehrssicherheit in der Agglomeration Chur ist für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung u weiteren Massnahmen

Die Verkehrssicherheit wird bei allen Massnahmen im AP 4G berücksichtigt.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Vgl. Angaben bei den Inhalten

Planungsschritte

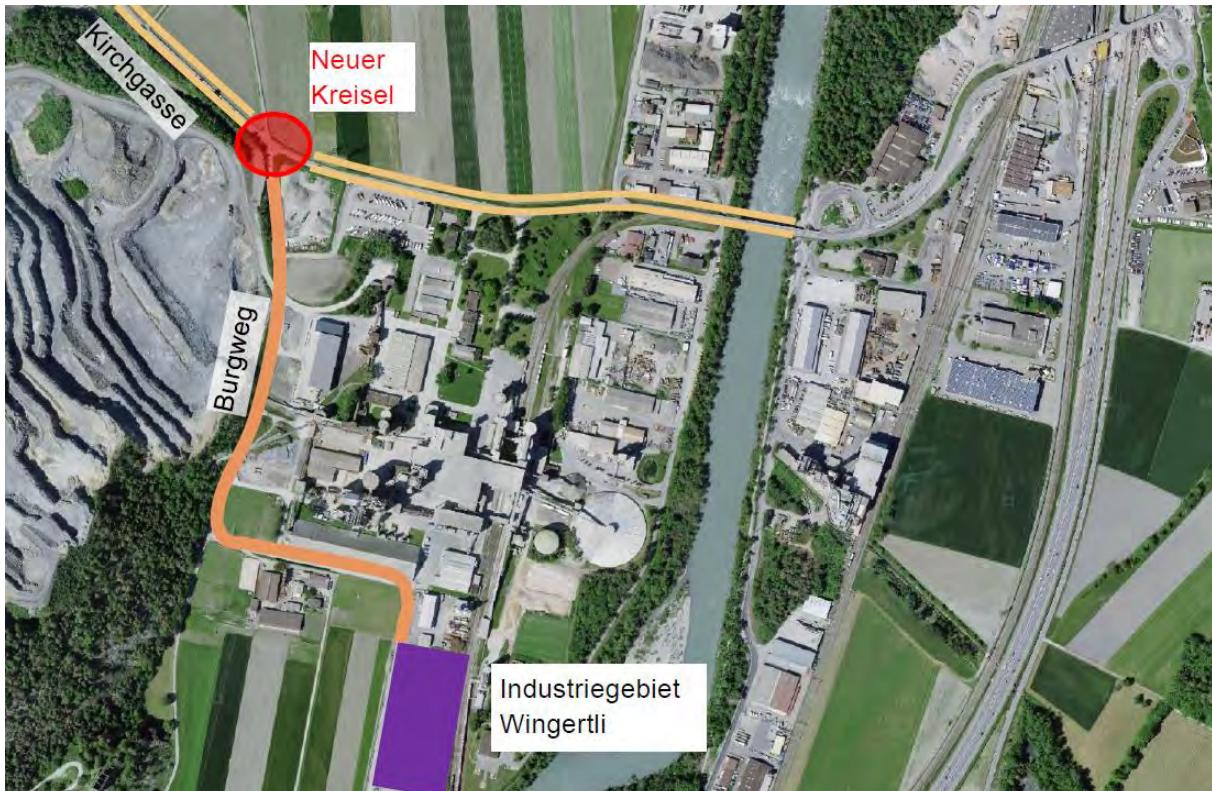
VS4.2 Kreisel Burgweg, Untervaz

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2028-2032)		Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum; Kreuzung, Kreisel

Federführung Gemeinde Untervaz

Beteiligte Kanton (TBA)

Beschreibung



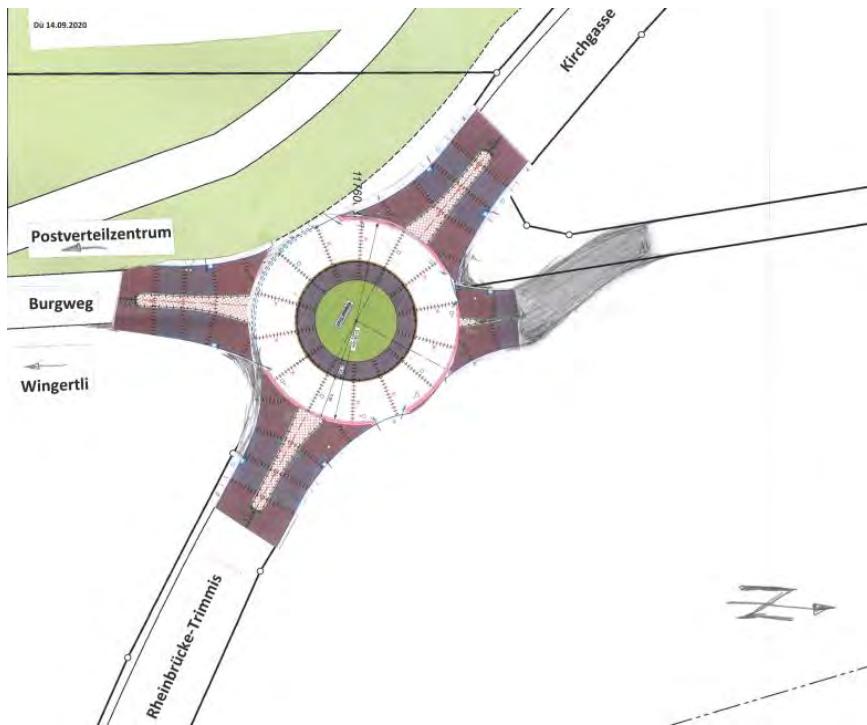
Ausgangslage

Das Industriegebiet Wingertli ist zwischenzeitlich zu mehrheitlichen Teilen überbaut. Im November 2020 wurde ein grosses Paketzentrum der Post in Betrieb genommen. Es bestehen nur noch wenige unbebaute Flächen. Die Gemeinde sowie die Region sehen eine Erschliessung des Industriegebiets vor. Die Erschliessung des Gewerbegebiets erfolgt über den Knoten Burgweg/Kirchgasse. Dieser Knoten ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit nicht auf ein so grosses Verkehrsaufkommen ausgelegt. Um die bestehenden Sicherheitsdefizite (ungenügende Sichtweiten, schleifende Einfahrt, ungenügend dimensionierte Radien) zu beheben und die Leistungsfähigkeit zu steigern, soll ein Kreisel realisiert werden.

Inhalte

Der Kreisel verbindet die vier Knotenäste Burgweg/Kirchgasse/Baltschiweg/UnteremSträssli. Mit einer Kreisellösung werden folgende Ziele erfüllt.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit;
- Sichere und übersichtlicher Knoten mit klarer Verkehrsführung;
- Eine auf die Nutzung abgestimmte Anlage;
- Erstellung einer hinreichenden Erschliessung.



Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Industriegebiet Wingertli ist erschlossen und die Verkehrssicherheit ist durch die Erstellung eines Kreisels für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Nutzen/Wirkung

- WK 3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Eine sicherheitstechnische Schwachstelle ist identifiziert und kann durch den Kreisel behoben werden

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere

Massnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Der geplante Kreisel tangiert nördlich der Kirchgasse ein grosses Fruchfolgefäche-Gebiet. In der Projektoptimierung ist auf eine möglichst geringe Beanspruchung der Fruchfolgefächern zu achten. Eine kleine Beanspruchung der Fruchfolgefächern kann mit der Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit als übergeordnetem Interesse begründet werden.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1

2

3

Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.

	Planungsschritte	Zeitplanung	
	Vorstudie inkl. Grobkostenschätzung	2023	
	Vorprojekt	2024	
	Bauprojekt	2024/2025	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	<input type="checkbox"/> Projektierung	2024/2025	
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025	
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2026	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2027	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'200'000.-	-	1'200'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 5'100
Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

VS4.3 Pilot Schulwegsicherheit

Priorität AP 4G	Neue Massnahme AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2024-2028)		Eigenleistung Verkehr
<input type="checkbox"/> BvE (2028-2032)		

Federführung	Gemeinde Landquart
Beteiligte	Kanton (TBA, Kantonspolizei)

Beschreibung



Quelle Foto: www.fussverkehr.ch

Ausgangslage

Kinder unterliegen im Strassenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis und sollten ohne Angst zu Fuss unterwegs sein können. Der Schulweg muss sicher und attraktiv sein, damit er zum positiven Erlebnis wird. Werden die Schulwege zu Fuss ausgeführt, können auch die Elterntaxis zur Schule vermieden und gefährliche Situationen für andere Kinder durch Fahrmanöver im Schulhausbereich reduziert werden. In diversen Gemeinden der Agglomeration Chur werden in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei die Schulwege regelmässig hinsichtlich Sicherheit überprüft, allerdings ohne Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer (Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrpersonal).

Schüler und Schülerinnen als besonders sensible Gruppen halten sich in der Agglomeration Chur hauptsächlich auf den sensitiven Nutzungen gemäss Analysekarte Verkehrssicherheit auf (Spielpunkt, Bad, Sportanlage, Schulhaus/Bildungseinrichtung). Die Auswertung der Unfalldaten 2015 – 2018 zeigt, dass 17 von insgesamt 40 Unfällen mit Kinderbeteiligung auf dem Weg zur Schule geschehen sind. Jedoch ist mit dieser statistischen Auswertung das Sicherheitsgefühl der Schüler und Schülerinnen nicht erfasst.

Inhalte

Die Schulwegsicherheit wird in der Stadt Chur über die Präventionskampagne «Achtung Schulanfang» von der Stadtpolizei Chur thematisiert. Zudem wurde im Jahr 2020 das Projekt "Schulwegplanung" mit Fokus Verkehrssicherheit gestartet. Dabei werden die verschiedenen Schulwege aufgezeichnet, Gefahrenmeldungen ausgewertet und Massnahmen getroffen. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird mit Landquart in einer Gemeinde im urbanen Raum der Agglomeration Chur eine Pilotanwendung zur Schulwegsicherheit durchgespielt. Methodisch wird die Verbesserung der Schulwegsicherheit unter Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer wie folgt aufgebaut:

- Analyse der Schulwege unter Einbezug der Schüler, beispielsweise Begehung und Aufzeichnung von Problemen mit Hilfe von Tablets etc.
- Erstellung Mobilitätskonzept Schule in Zusammenarbeit zwischen Schule und Verwaltung (früher «Schulwegplan»)
- Gezielte Optimierung mit grösseren und kleineren Massnahmen, beispielsweise von der Verbesserung von Velowegen bis zur Schaffung von Sichtbarkeit durch Schneiden von Hecken

Die Erfahrungen und Erkenntnisse werden in den nächsten Jahren laufend ausgewertet und weitere (interessierte) Gemeinden in das Projekt einbezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunfts bild

Ein Grossteil der heutigen Schwachstellen (objektive und subjektive) mit Bezug auf die Schulwegsicherheit der Schülerinnen und Schüler, sind beseitigt und die allgemeine Sicherheit für den Fussverkehr in der Agglomeration Chur, insbesondere in der Pilotgemeinde, ist erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

-

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte		Zeitplanung
	Auswertung Projekt der Stadt Chur	2022/23
	Pilotprojekt Gemeinde Landquart inkl. Auswertung Aufwand-Nutzen	2024-2025
	Umsetzung in weiteren Gemeinden (sofern notwendig)	Ab 2026