

Agglomerationsprogramm Chur

Erläuternder Bericht

Chur, 20. November 2007

Amt für Raumentwicklung, Tiefbauamt, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Stadt Chur

Impressum

Auftraggeber

Amt für Raumentwicklung (Projektleitung)

Tiefbauamt

Fachstelle öffentlicher Verkehr

Stadt Chur

Auftragnehmer

Hartmann und Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur

STW AG für Raumplanung, Chur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Analyse der Raumentwicklung und Problemstellung	7
2.1	Agglomeration Chur und Umgebung – das funktionale Einzugsgebiet.....	7
2.1.1	Bevölkerung.....	7
2.1.2	Betriebe und Arbeitsplätze	8
2.1.3	Tourismus	8
2.1.4	Bauzonen.....	8
2.1.5	Erschliessungsqualität Einwohner und Arbeitsplätze	9
2.1.6	Erreichbarkeit der Bauzonenreserven.....	10
2.1.7	Verkehr.....	11
2.1.8	Umwelt	18
2.1.9	Schlussfolgerungen zur Abstimmung Siedlung, Verkehr und Umwelt.....	18
2.2	Detailanalyse in der Agglomeration Chur	19
2.2.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung 2000	19
2.2.2	Bauzonenverteilung 2005.....	20
2.2.3	Bauzonenkapazität und Einwohnerprognosen	23
2.2.4	Entwicklungsschwerpunkte: Zentren und Arbeitsplatzstandorte.....	24
2.2.5	Wohnbaulandreserven und Potenziale für Siedlungsverdichtungen.....	31
2.2.6	Analyse Verkehrsbelastungen.....	32
2.2.7	Unfallgeschehen im Verkehrssystem Chur	33
2.2.8	Langsamverkehr	34
3	Ziele, Strategien und Handlungsbedarf.....	35
3.1	Raumkonzept	35
3.2	Siedlungskonzept	37
3.3	Verkehrskonzept.....	38
4	Massnahmenplan	40
4.1	Massnahmen im Bereich Siedlung in der Agglomeration Chur.....	40
4.2	Massnahmen im Bereich Verkehr in der Agglomeration Chur	43
4.2.1	Massnahmenpakete.....	44
4.2.2	Massnahmenblätter.....	59
4.3	Unterstützung Massnahmenplan Luft	59
4.4	Finanzierung.....	60
4.5	Trägerschaft	60
4.6	Umsetzung Richtplanung	62

Anhänge Planbeilagen

Anhang

Anhang 1 Gesamtverkehr in Anzahl Personen und wichtige Verbindungsachsen

Anhang 2 Langzeit-Belastungsindex (LBI) und Feinstaubbelastung (PM10)

Anhang 3 Konzept Chur West (Grundlage Stadtplanung)

Anhang 4 Agglomeration Chur und Umgebung, Siedlungskonzept

Anhang 5 Agglomeration Chur und Umgebung, Verkehrskonzept

Anhang 6 Agglomerationsprogramm Chur, alle Verkehrsvorhaben in Chur

Anhang 7 Massnahmenblätter

Anhang 8 Tabelle Kosten und Finanzierung

Anhang 9 Kooperationsvertrag Regionalverbände

Planbeilagen

Planbeilage 1 Verkehrsaufkommen und Engpässe

Planbeilage 2 Unfallgeschehen auf Stadtgebiet

Planbeilage 3 Übersichtskarte Langsamverkehr

Planbeilage 4 Landschaft, Siedlung und Verkehr

1 Einleitung

Anlass

Im Herbst 2002 wurde das Modellvorhaben Agglomeration Chur und Umgebung (MACU) initiiert, an dem neben der Stadt Chur auch die Kantone Graubünden und St.Gallen sowie sechs Regionalplanungsverbände beteiligt sind.

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

Verbesserung der Zusammenarbeit in den Agglomerationen

Intensivierung der Zusammenarbeit in Städtenetzen

Siedlungsentwicklung nach innen und innere Erneuerung.

Wie in vielen Regionen der Schweiz ist das wirtschaftliche Einzugsgebiet der Stadt Chur mit den politischen Grenzen und planerischen Entscheidungsstrukturen (Raumplanungsregionen) nicht identisch. Deshalb fehlt für die überregionale Zusammenarbeit ein Gefäss zur Lösung gemeinsamer Probleme.

Unterschiedliche Betrachtungsräume

Die Analyse der Raumentwicklung und Problemstellungen erfolgt in zwei unterschiedlichen Betrachtungsräumen:

- a. dem **funktionalen Einzugsgebiet von Chur**, welches weite Teilgebiete von Nordbünden umfasst und bis in den Raum Sargans – Walensee reicht, und
- b. der **Agglomeration Chur gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik (BFS)**.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Umweltsituation sind für beide Betrachtungsräume untersucht worden.

Die Ergebnisse für das funktionale Einzugsgebiet sind in folgenden Berichten dargestellt:

- MACU¹, Bericht Siedlung, Aug. 2006
- MACU, Verkehrskonzept, Aug. 2006
- MACU, Synthesebericht Aug. 2006
- MACU, Kurzbericht zu Handen des Bundes, Aug. 2006

¹ MACU = Modellvorhaben Agglomeration Chur und Umgebung (=funktionales Einzugsgebiet)

Zu diesen Berichten hat der Bund im Vorprüfungsbericht vom 12. Februar 2007 Stellung genommen und Ergänzungen und Vertiefungen für den Agglomerationsperimeter gewünscht. Diese sind für die Agglomeration Chur gemäss BfS-Definition in den Bereichen Siedlung und Verkehr ergänzt worden und im Kapitel 2.2 dieses Berichts dargestellt.

Umsetzung im kantonalen Richtplan

Die für den funktionalen Raum abgeleiteten Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr werden im kantonalen Richtplan Graubünden umgesetzt. Der Entwurf für eine Richtplananpassung vom 15. September 2006 wurde öffentlich aufgelegt, durch den Bund vorgeprüft und der Verwaltung sowie den Nachbarn zur Vernehmlassung unterbreitet. Gestützt auf die Rückmeldungen und die erfolgten Vertiefungsarbeiten wird der Richtplanentwurf bereinigt und für die Beschlussfassung vorbereitet (weitere Hinweise siehe Ziffer 4.6).

2 Analyse der Raumentwicklung und Problemstellung

2.1 Agglomeration Chur und Umgebung – das funktionale Einzugsgebiet

Das funktionale Einzugsgebiet von Chur ist gekennzeichnet durch eine enge Vernetzung und Überlagerung von städtisch geprägten Räumen in den Tallagen mit dem Kerngebiet (Agglomeration Chur gemäss BFS-Definition, siehe Ziffer 2.2), von touristischen «Temporärstädten», welche sich mehrheitlich in höheren Lagen befinden, und den Regionalzentren, welche eine wichtige Stützpunktfunktion für die abgelegenen Gebiete erfüllen. Dadurch, dass Chur in weitem Umkreis die einzige Stadt ist, besteht ein reger Austausch auch mit den ländlich geprägten Räumen Nordbündens und des Alpenrheintals. Das funktionale Einzugsgebiet von Chur umfasst zwei Kantone (Graubünden und St.Gallen), 6 Regionen und 85 Gemeinden.

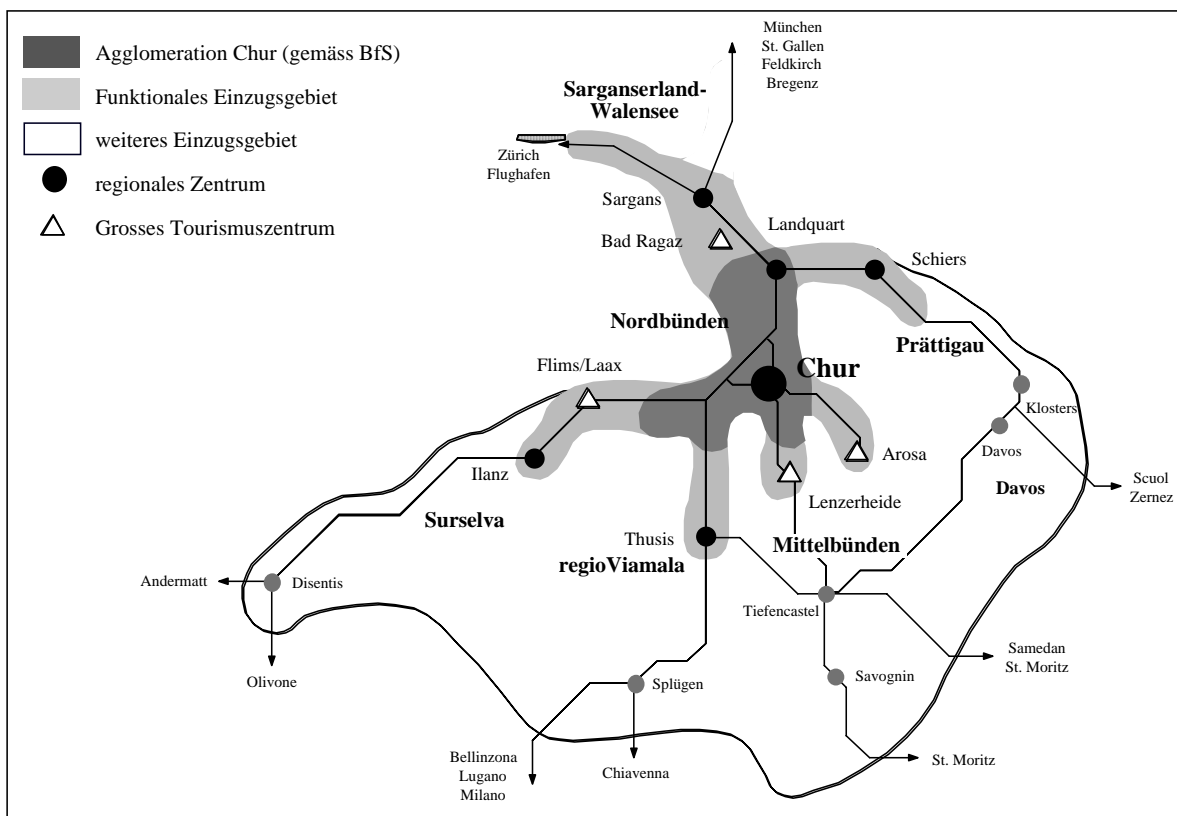


Abb. 2-1 Agglomeration Chur und Umgebung

2.1.1 Bevölkerung

Im funktionalen Raum wohnen rund 143'000 Personen. Das Bevölkerungswachstum hat sich in den letzten 10 Jahren verlangsamt. Die Einwohnerzahl von Chur nimmt seit 1995 wieder leicht zu. Die Bevölkerung im ländlichen Raum stagniert und wird in Zukunft als Folge der Überalterung abnehmen. Bis ins Jahr 2010 wird mit einem stark verminderten Bevölkerungswachstum von rund 5'700 Personen und von 2010 bis 2020 mit einer Zunahme von rund 3'000 Personen gerechnet. Die künftige Bevölkerungszunahme wird sich auf die zent-

rumsnahen Gemeinden der Achse Rhäzüns/Trin–Chur–Landquart–Sargans/Umgebung, die Regionszentren, die Tourismuszentren, sowie auf die guten Wohnlagen in der Herrschaft und im Domleschg konzentrieren.

2.1.2 Betriebe und Arbeitsplätze

Im funktionalen Raum gibt es im 2. und 3. Wirtschaftssektor rund 8'500 Betriebe mit rund 57'00 Arbeitsplätzen (2001). Die Betriebe und Arbeitsplätze konzentrieren sich schwerge-
wichtig entlang der A3/A13 zwischen Mels/Sargans und Bonaduz/Rhäzüns. Es wird mit einer
leichten Zunahme der Arbeitsplätze gerechnet und diese wird an den gut erreichbaren und
attraktiven Standorten stattfinden.

2.1.3 Tourismus

Gesamthaft gibt es im funktionalen Raum 52'000 Gastbetten, 31 % Hotelbetten und 69 % in
der Parahotellerie (2000). Sowohl Gastbetten als auch Logiernächte konzentrieren sich auf
Arosa, Lenzerheide, Flims–Laax–Falera und Bad Ragaz. Die Anzahl der Hotelbetten redu-
zierte sich zwischen 1986 und 2000 um über 20 %. Die Betten generieren 3.4 Mio. Logier-
nächte (2000, Kanton GR insgesamt: 12.3 Mio. LN). Die Bettenauslastung der Hotels ist mit
durchschnittlich 108 Übernachtungen im Jahr mehr als doppelt so hoch wie bei der Paraho-
tellerie (46 LN/Jahr). Es ist davon auszugehen, dass die Strukturbereinigung im Hotelbereich
weiter geht. Es wird mit einer leichten Steigerung der Logiernächtezahlen in den Tourismus-
zentren und Chur in den nächsten Jahren gerechnet (Destinationsbildung, effizientere Ver-
marktung und Produktionssteigerung bei den touristischen Anlagen durch Zusammenschlüs-
se).

2.1.4 Bauzonen

Im funktionalen Raum gibt es gesamthaft über 3'400 ha Bauzonen, davon sind knapp 600 ha
Bauzonenreserven, die sich wie folgt aufteilen:

- 38 ha Kern- und Zentrumszonen
- 415 ha Wohn- und Mischzonen
- 140 ha Industrie- und Gewerbebezonen.

Die vorhandenen Baulandreserven in den Wohnbau- und Mischzonen bieten Platz für ca.
27'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner (bei 150 m²/EW). Für die prognostizierte
Bevölkerungszunahme von ca. 6 % (8'700 EW) bis zum Jahre 2020 sind genügend Wohn-
baulandreserven vorhanden. Eher knapp sind die Bauzonenreserven in Chur. Die grössten
Industrie- und Gewerbebezonenreserven sind im Raume Landquart, Domat/Ems und Sargans
vorhanden. Nebst den Bauzonenreserven gibt es zwei Industriebrachen mit grösseren Flä-
chen (Papierfabrik Igis-Landquart 25 ha und ehem. Spanplattenwerk Fideris 12.5 ha). Das
Areal der Papierfabrik Landquart steht in den nächsten Jahren für eine Umnutzung noch
nicht zur Verfügung.

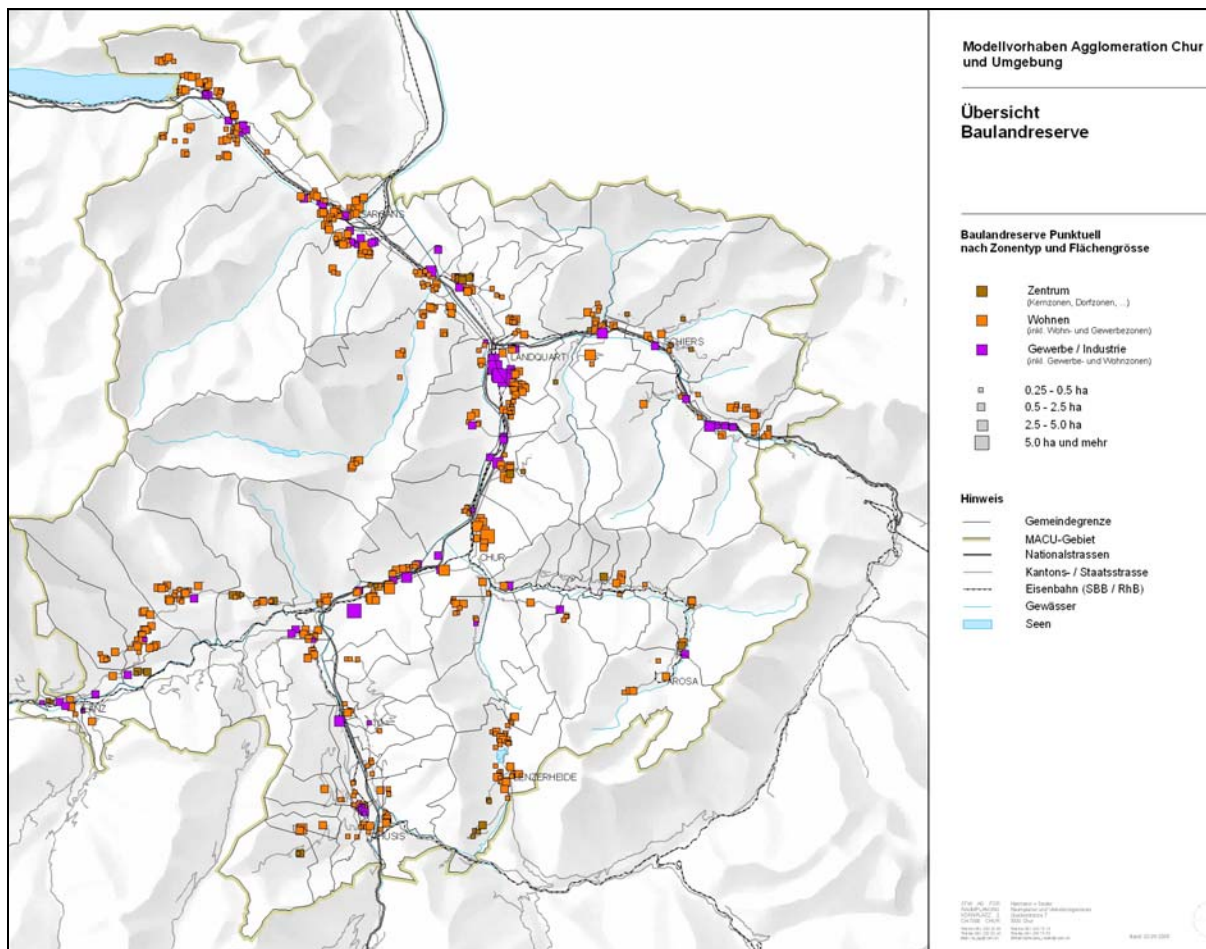


Abb. 2-2 Verteilung der Baulandreserven

2.1.5 Erschliessungsqualität Einwohner und Arbeitsplätze

Für grosse Teile des funktionalen Raumes ist die Erschliessungsqualität sowohl im öV als auch bezüglich des MIV gut. Das Einzugsgebiet des öV bezüglich Wohnbevölkerung ergibt folgendes Bild:

- 80 % wohnen näher als 300 m von einer Bushaltestelle
- 30 % wohnen im Einzugsgebiet einer SBB-Haltestelle (1000 m)
- 28 % wohnen im Einzugsgebiet einer RhB-Haltestelle (600 m)

Das Einzugsgebiet des öV hinsichtlich der Arbeitsplätze (Beschäftigte) im Jahre 2001 ergibt folgendes Bild:

- 82 % der AP sind weniger als 300 m von einer Bushaltestelle entfernt
- 49 % der AP sind weniger als 600 m von einer RhB-Haltestelle entfernt
- 38 % der AP liegen im Einzugsgebiet einer SBB-Haltestelle (1000 m).

Auch die Erreichbarkeit des Hauptzentrums Chur und der Regionalzentren kann als gut beurteilt werden. So benötigen 57 % der Bevölkerung des funktionalen Raumes weniger als 10 Minuten ins jeweilige Regionalzentrum und 39 % weniger als 15 Minuten nach Chur.

2.1.6 Erreichbarkeit der Bauzonenreserven

Wohnbauzonen

Die Klassifizierung der ausgewiesenen Bauzonenreserven nach Erreichbarkeit erfolgt für die Wohnzonen nach folgenden Kriterien:

Standort	Fahrzeit Bus Fahrzeit öV (Bahn oder Bus)		Haltestelle öV Haltestelle öV	
	Chur	Regionalzent.	RhB	oder SBB
A	< 15 min	< 15 min.	< 600 m	< 1000 m
B	< 30 min.	< 15 min.	> 600 m	> 1000 m
C	> 30 min.	< 30 min.	> 600 m	> 1000 m

Da die Fahrzeiten des MIV nach Chur bzw. zum Regionalzentrum jeweils kürzer als diejenigen mit dem öV sind, werden sie bei der Beurteilung der Erreichbarkeit ausser Acht gelassen.

A-Standort: sehr gute Erreichbarkeit
 B-Standort: gute Erreichbarkeit
 C-Standort: mittlere Erreichbarkeit.

Gewerbe- / Industriezonen

Im Gegensatz zu den Wohnzonen wird bei den Gewerbe- und Industriezonen die Nähe zur Autobahn (Autobahnanschluss) als wichtiges Qualitätsmerkmal beurteilt. Hingegen verfügen die noch nicht überbauten Industriezonen in der Regel nicht über Bushaltestellen, weshalb hinsichtlich öV lediglich die vorhandene Haltestellen von RhB und SBB berücksichtigt werden. Für die Gewerbe- und Industriezonenreserven werden folgende Beurteilungskriterien festgelegt:

Standort	Haltestelle öV		MIV Anschluss A3 / A13 / A28a
	RhB	oder SBB	
A	< 1000 m	< 1000 m	< 1500 m
B	< 1000 m	< 1000 m	< 2500 m

A-Standort: sehr gute Erreichbarkeit mit öV und mit MIV
 B-Standort: sehr gute Erreichbarkeit mit öV und gute Erreichbarkeit mit MIV.

Die Auswertung der vorhandenen Bauzonenreserven nach diesen Kriterien ergibt folgendes Ergebnis

Standort	Wohnbauzonen	Gewerbe- Industriezone	Total
A	10.4 ha	69.6 ha	80 ha
B	66.9 ha	49.6 ha	116.5 ha
C	152.4 ha		152.4 ha

Rund 34% der Wohnbauzonenreserven sind gut oder sehr gut erreichbar. Die 66% mit mittlerer Erreichbarkeit befinden sich in ländlichen Gebieten. Diese Reserven sind dispers verteilt der Nutzungsdruck ist gering. Die Industrie- und Gewerbezone konzentrieren sich an den Autobahnanschlüssen und bei den Bahnhöfen. Rund 58% der Industrie und Gewerbezone sind sehr gut erreichbar.

2.1.7 Verkehr

Bahn- und Busverkehr

Der Raum wird durch die SBB, die RhB und verschiedene Busbetriebe erschlossen. Sämtliche Gemeinden verfügen über einen Anschluss an den öV. Der Fernverkehr erfolgt hauptsächlich durch die beiden SBB-Linien Richtung Zürich/Basel und Rheintal/St.Gallen. Nach Westen wird der Raum mit der RhB/Matterhorn Gotthardbahn erschlossen. Die wichtigste die Kantonsgrenze überschreitende Verbindung nach Süden ist die direkte Busverbindung Chur–Bellinzona. Die Erschliessung der grossen Tourismusräume Klosters/Davos sowie Ober- und Unterengadin erfolgt zu einem grossen Teil durch das funktionale Einzugsgebiet des Zentrums Chur (via Landquart, Prättigau, Vereina und/oder via Chur, Albula). Der öffentliche Regionalverkehr wird schwergewichtig durch das Busnetz und die RhB abgedeckt. Wichtige öV-Umsteigeknoten sind Chur, Sargans, Landquart, Ilanz und Thusis.

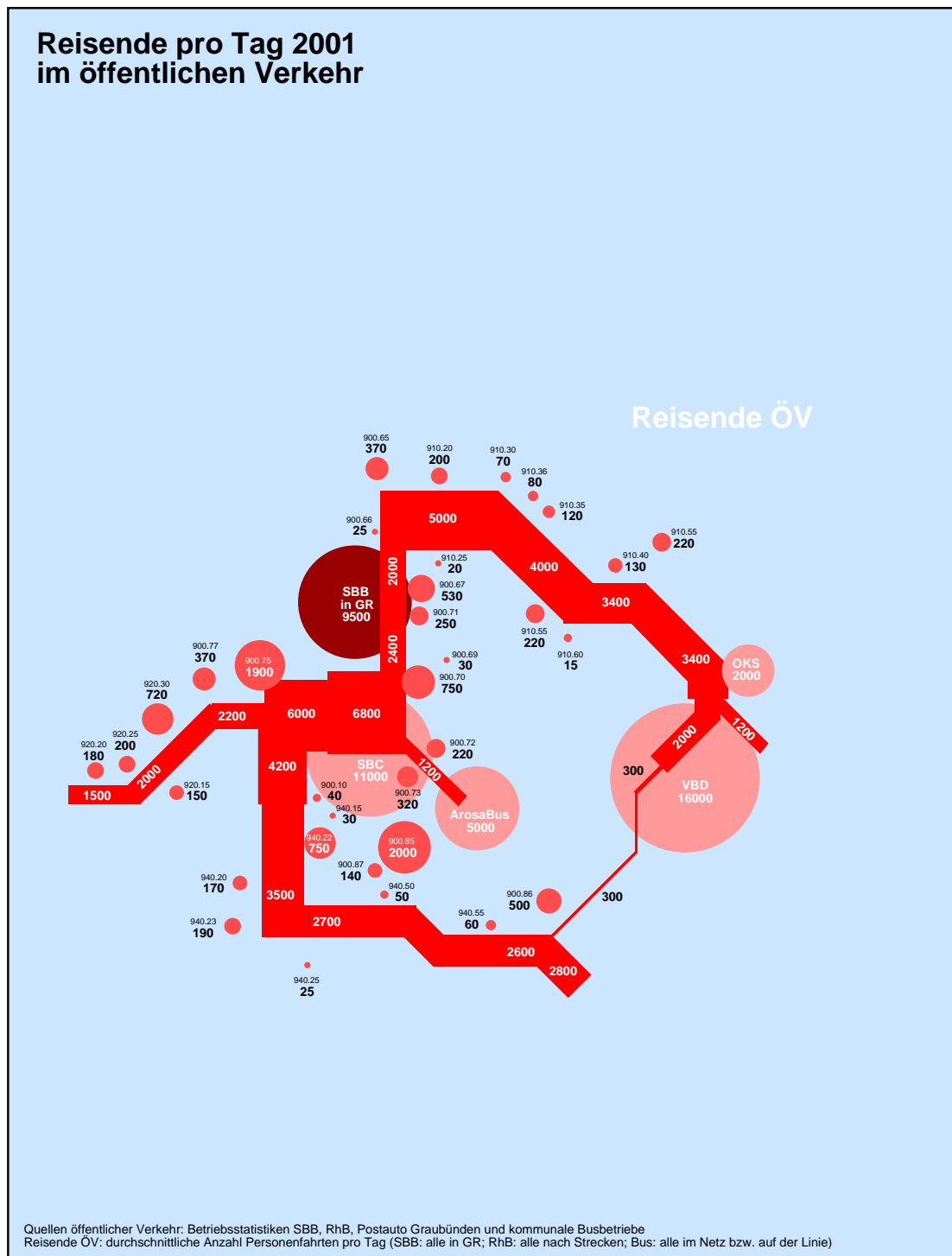


Abb. 2-3 Anzahl Reisende pro Tag im öffentlichen Verkehr

Strassenverkehr

Die A3/A13 ist die Hauptverkehrsachse für den MIV. Sie ist nicht nur Transitachse zwischen Norden und Süden, sondern im Hinblick auf die Agglomeration Chur und Umgebung dient sie dem Ziel- und Quellverkehr und spielt auch eine wichtige Rolle beim Binnenverkehr. Zwischen Walenstadt und Thusis gibt es auf einer Strecke von 65 km 15 Autobahnanschlüsse

(drei davon Teilanschlüsse). Die Prättigauerstrasse ist ebenfalls als Nationalstrasse klassifiziert und erschliesst neben dem Prättigau auch die wichtigen Zentren Davos und Engadin (Vereina).

Neben der Nationalstrasse sind die Kantonsstrassen die wichtigsten Verkehrsträger. Sie dienen nicht nur dem MIV, sondern sind auch Verkehrsträger für den Bus. Diese Verkehrsträger verbinden die Regions- und Tourismuszentren mit der Nationalstrasse. Sämtliche Gemeinden verfügen über einen Anschluss an eine Kantonsstrasse. Die heutige Belastung des Strassennetzes ist auf der Abb. 2-4 dargestellt.

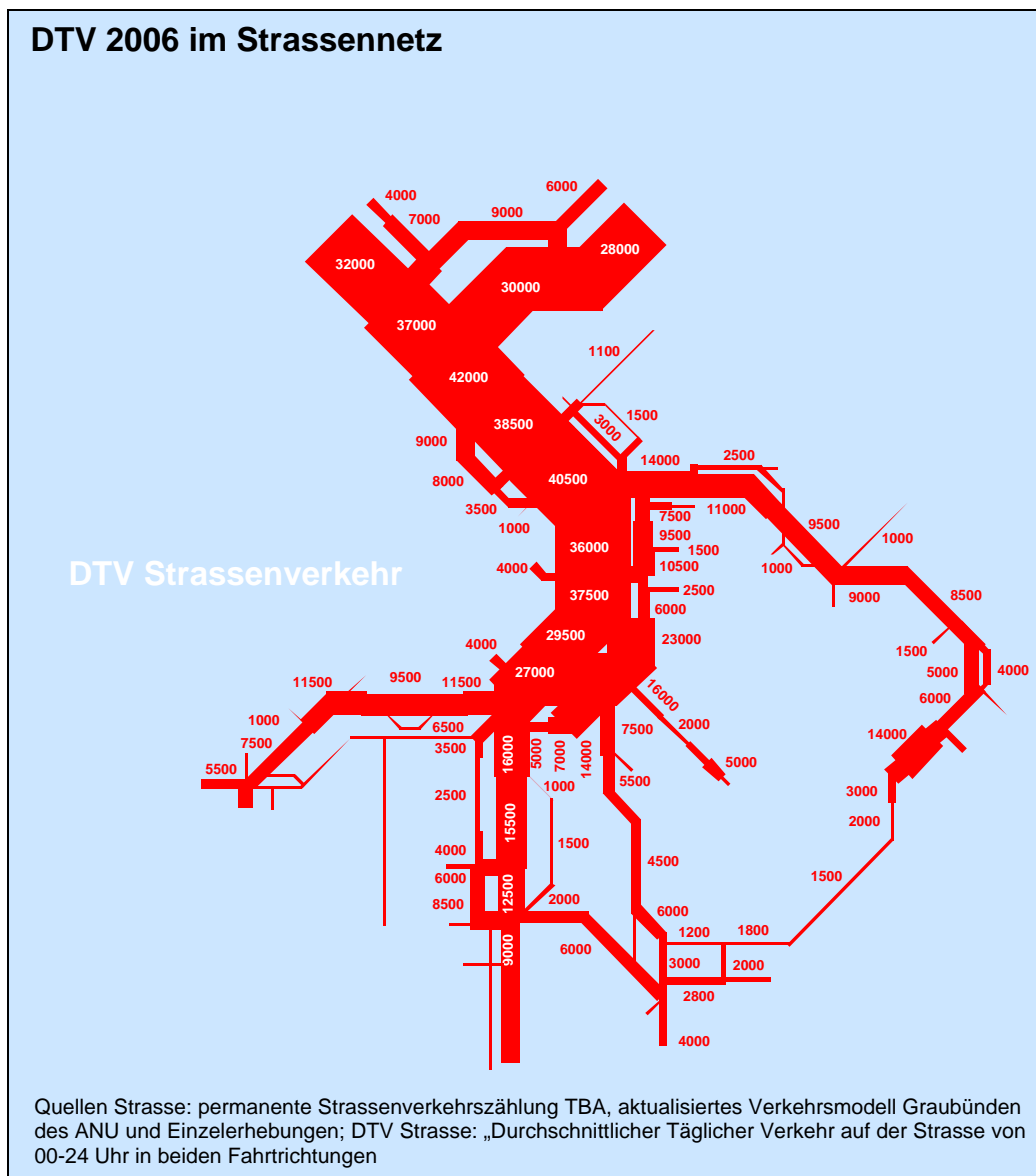


Abb. 2-4 DTV 2006 im Strassennetz

Langsamverkehr

Im Veloverkehr wird unterschieden zwischen Radwegverbindungen für den Nahverkehr und Verbindungen für den Fernverkehr. In der Agglomeration Chur sind diese bezüglich den be-

nützten Strassen und Wege allerdings oft deckungsgleich. Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist hauptsächlich in der Talachse des Alpenrheintals von Bedeutung. Verbindungen für den Nahverkehr dienen insbesondere dem täglichen Velogebruch für den Arbeits- und Schulweg, den Einkauf, Besuche etc. sowie für kürzere Freizeitfahrten. Sie haben die Anforderungen ihrer Benutzer bezüglich Sicherheit, Direktheit und Komfort in besonderem Masse zu erfüllen. Verbindungen für den Nahverkehr sind grundsätzlich immer asphaltiert und im Innerortsbereich gut ausgeleuchtet.

Nicht zu vernachlässigen ist der Freizeit- und der touristische Langsamverkehr, welcher auch Seitenverbindungen aus der Talachse in die höher gelegenen Orte benutzt. Durch das funktionale Einzugsgebiet führen die nationalen Velorouten Nr. 2 (Rhein-Route; Andermatt – Basel) von Westen und Nr. 6 (Graubünden-Route; Chur – Martina / Bellinzona) von Süden. Im Bereich Landquart besteht zudem eine Verbindung mit der regionalen Route Nr. 21 (Prättigauer-Route; Klosters – Sargans) aus dem Prättigau.

Das funktionale Einzugsgebiet kann im Talbereich in Bezug auf die Topographie als ideales Gelände für den Langsamverkehr bezeichnet werden. Das Langsamverkehrsnetz ist geprägt von einer Hauptroute, welche vorwiegend entlang dem Rhein verläuft, sowie verschiedenen Nebenrouten, welche die innerörtlichen Verbindungen oder die direkten Verbindungen zwischen den Ortschaften sicherstellen. Die Siedlungsgebiete sind teilweise suboptimal an die Hauptroute angebunden, so dass auf manchen Teilstrecken der Langsamverkehr auf die Verkehrswege des MIV ausweicht. Innerhalb der Siedlungen besteht grösstenteils ein gut funktionierendes Verkehrsnetz für Fahrräder und Fussgänger.

Verkehrspotenziale

Die für das Verkehrskonzept massgebenden Verkehrspotenziale setzen sich in erster Linie aus den grossen Wohngebieten (Quellorte der Fahrten) einerseits sowie den Arbeitsplatzkonzentrationen und besonders viel Verkehr verursachenden Nutzungen bzw. Anlagen (Zielorte der Fahrten) andererseits zusammen.

Die grossen Verkehrspotenziale sind in Abb. 2-5 dargestellt. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen und Direktverbindungen (nur Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr) sowie die Wichtigkeit von Direktverbindungen zeigen die Karten im Anhang 1.

Ändert sich das Verkehrsverhalten sowohl der Bewohner und Besucher als auch der Durchreisenden grundsätzlich nicht, und werden keine oder nur ungenügende Massnahmen getroffen, hat dies schwerwiegende Auswirkungen zur Folge. Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen infolge der beträchtlichen Potenziale und des überproportional wachsenden Freizeitverkehrs werden die Verkehrsverhältnisse bis ins Jahr 2020 wesentlich verschlechtern.

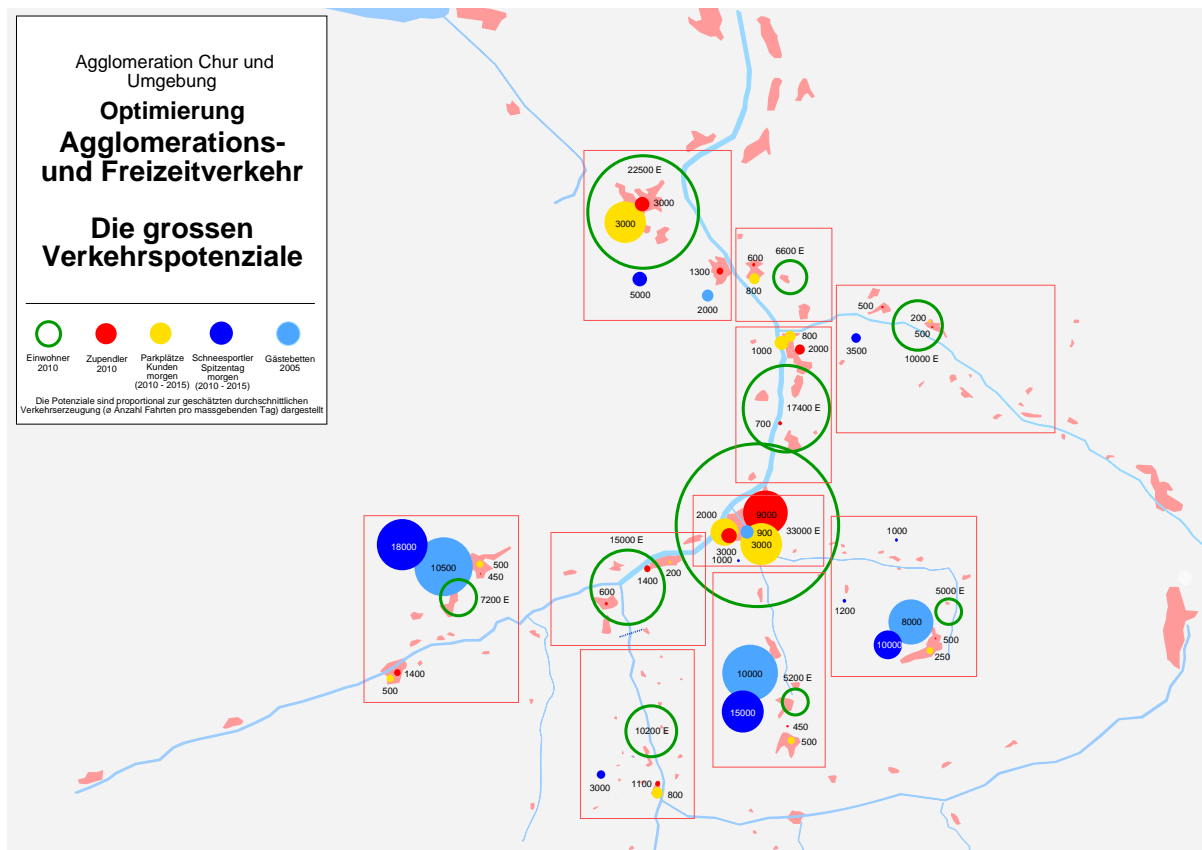


Abb. 2-5 Agglomerations- und Freizeitverkehr, Verkehrspotenziale

Die Zeiten mit Staus auf der A13 und die Länge der Staus werden stark zunehmen und sich entsprechend negativ auf die Umwelt im Allgemeinen und die Verkehrssituation in den Dörfern an der A13 im Besonderen auswirken.

Im Raum Sargans sowie insbesondere in der Stadt Chur führt eine weitere Verkehrszunahme auf der Strasse zu kaum mehr tolerierbaren Behinderungen des städtischen und regionalen Busverkehrs, zu vermehrtem Schleichwegverkehr durch die an den Einfallsachsen liegenden Wohnquartiere und zu einer deutlichen Verschlechterung der Umweltsituation.

Die Verkehrszunahme auf den Zufahrtsachsen nach den touristischen Zentren verschlechtert die Erreichbarkeit dieser Zentren für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr, was sich wiederum negativ auf deren Konkurrenzfähigkeit im stark umkämpften Tourismusmarkt, und damit auch auf die gesamte Wirtschaft im Raum Chur auswirkt.

Die wichtigsten Verkehrsprobleme

Die wichtigsten Verkehrsprobleme im funktionalen Einzugsgebiet (siehe Abb. 2-6) sind:

- **teilweise ungenügenden Verkehrsinfrastrukturen**

Im Raum Sargans haben Lücken im Strassennetz und fehlende Autobahnanschlüsse Überlastungen im innerörtlichen Strassennetz durch regionalen Einkaufs- und Schwerverkehr zur Folge und behindern einen effizienten Betrieb des öffentlichen

Verkehr auf Schiene und Strasse (-> Bau von Entlastungsstrassen). Im Bündner Rheintal und im Prättigau überlagern sich mehrere Zugverbindungen im RhB-Netz. Dies führt auf Abschnitten mit einspurigen Geleisen zunehmend zu angebotsseitigen Engpässen (-> Bau von Doppelspurabschnitten)

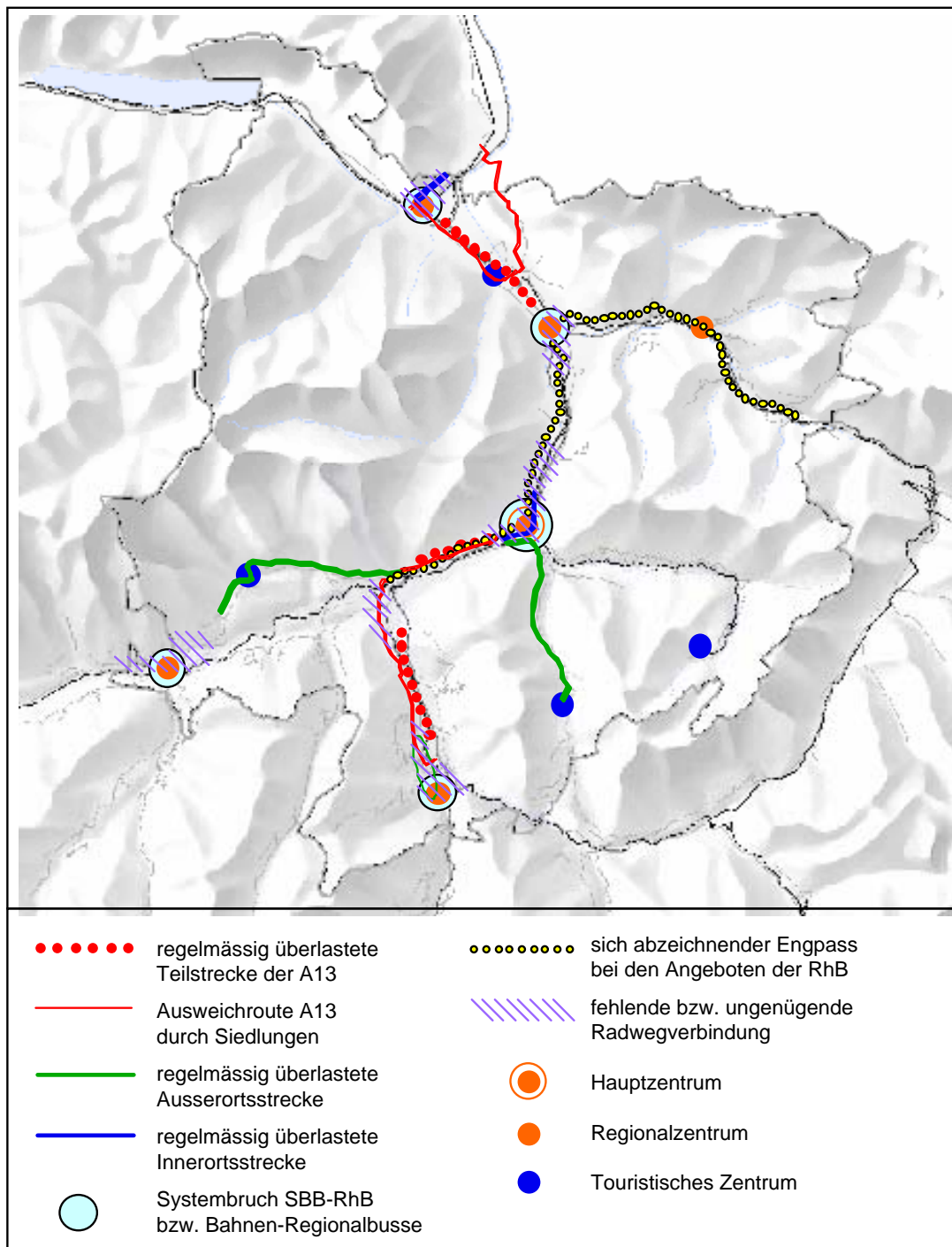


Abb. 2-6 wichtigste Verkehrsprobleme Agglomeration Chur und Umgebung

- **teilzeitliche lokale Überlastungen im Strassennetz und auf der Schiene**

Auf der A13 sind die Teilstrecken Sargans – Landquart, Chur Süd – Domat/Ems sowie Isla Bella – Domleschg regelmässig überlastet, was u.a. zu entsprechendem Ausweichverkehr durch die an der A13 liegenden Siedlungen führt. Die Überlastungen treten vor allem an schönen Winterwochenenden, zu Beginn und am Ende der Ferienzeiten sowie an verlängerten Wochenenden auf. Der Freizeit und Tourismusverkehr führt insbesondere auf den Zufahrtsachsen aus Richtung Lenzerheide, Flims-Laax und Arosa an den Wochenenden während der Wintersaison zu Überlastungen. Diese Überlastungen behindern auch den städtischen und regionalen Busverkehr. Besonders problematisch ist die Anbindung der Zentren Lenzerheide und Flims-Laax, welche mit dem öffentlichen Verkehr nur auf der Strasse erreichbar sind, und bei denen die Stausituationen in den Tourismuszentren und in der Stadt Chur zunehmend die Anschlussicherheit am Bahnhof Chur beeinträchtigen. Dadurch wird der öV auf den grossräumigen Verbindungen zwischen den Ballungsräumen des Mittellandes und den Tourismuszentren gegenüber dem mIV zunehmend unattraktiv (-> verschiedene Massnahmen im Raum Chur und Ausbau der Zufahrtsachsen).

- **die systembedingten „Brüche“ zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsmitteln**

Beim öffentlichen Verkehr führen die verschiedenen „Systembrüche“ zu unattraktivem umsteigen und längeren Reisezeiten, was vor allem aus der Sicht des mit Gepäck und Freizeitausrüstung reisenden Ferien- und Tagesgastes unbefriedigend ist. Die wichtigen Systembrüche finden zwischen der SBB und der RhB in Landquart und Chur sowie zwischen den Bahnen und den regionalen Buslinien in Sargans, Chur, Thusis und Ilanz statt (-> Fahrplanabstimmung, kundenfreundliche Zugänge, Fahrplanstabilität durch Buspriorisierungen, u.a.).

- **ungenügende grossräumige Anbindung mit dem öV**

in quantitativer und qualitativer Hinsicht ist die Anbindung in und aus den Richtungen Rheintal / St. Gallen, Vorarlberg / Süddeutschland sowie Zürich / Flughafen Unique mit dem öV unbefriedigend (-> Massnahmen siehe kant. Richtpläne GR und SG).

- **Ungenügende und nicht sichere Veloverbindungen**

Dem Langsamverkehr, und hier insbesondere dem Veloverkehr, stehen vor allem im Nahbereich von Chur sowie in der Umgebung regionaler Zentren (v.a. Sargans, Landquart) zu wenige vom übrigen Strassenverkehr getrennte Verbindungen zur Verfügung. Dies hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und führt bei sich

überlagernden Busspuren und Velostreifen zu zusätzlichen Behinderungen des Busverkehrs, insbesondere auf den Einfallachsen von Chur.

2.1.8 Umwelt

Luft

Die Berichte «Luftqualität 2003», «Luftqualität 2004» und «Luftqualität 2005» zeigen, dass die Schadstoffbelastung 2005 gegenüber dem Jahr 2003 deutlich geringer ausgefallen sind. Trotz dieser Reduktion werden die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung teilweise nicht eingehalten. Somit sind weiterhin verstärkte Anstrengungen zur Verminderung der Luftbelastung notwendig, wie sie im Massnahmenplan ausgewiesen sind. Die Luftbelastungen gemessen als Langzeitbelastungsindex (LBI) und als Feinstaubbelastung (PM10) sind im Anhang 2 kartografisch dargestellt.

Lärm

Entlang der Bahnanlagen (SBB und RhB), der Nationalstrassen A3/A13 sowie der meisten Kantonsstrassen bestehen innerhalb der Siedlungsgebiete Lärmkonflikte. Sie sind durch entsprechende Lärmschutzmassnahmen grösstenteils gelöst worden. In Bezug auf das Rollmaterial des Schienengüterverkehrs sind die Lärmbelastungen noch nicht gelöst.

2.1.9 Schlussfolgerungen zur Abstimmung Siedlung, Verkehr und Umwelt

Mit Ausnahme weniger abgelegener Gebiete, welche nur über geringe Potenziale verfügen, sind Siedlung und Verkehr im funktionalen Einzugsgebiet gut aufeinander abgestimmt. Einwohner und Arbeitsplätze sowie die Ausstattung konzentrieren sich auf die zentralen Orte, die Autobahnknoten und die Hauptverkehrsachsen.

In Zukunft gilt es, diese positive Siedlungsstruktur zu erhalten und differenziert weiter zu entwickeln. Es werden für die unterschiedlich strukturierten Teilgebiete spezifische Erschliessungsqualitätsziele und differenzierte Ziele für die Siedlungsentwicklung gesetzt (siehe Kapitel 3).

Im ländlichen Raum hat halten der heutigen Erschliessungsqualität Priorität. Im Kernraum und entlang der Kernachsen sowie im Tourismusraum bilden der Ausbau und die optimale Gestaltung der Angebote die Hauptziele. Bei den Infrastrukturmassnahmen ist insbesondere an den neuralgischen Punkten anzusetzen. Diese liegen in Chur und auf den beiden Zufahrtsachsen Chur-Lenzerheide und Chur-Flims/Laax. Chur kann seine Zentrumsfunktion nur erfüllen, wenn die Erreichbarkeit gewährleistet ist. Kleinere Stausituationen müssen hingegen in Kauf genommen werden, um die Siedlungsqualität zu erhalten (Belastung der Anwohner durch Lärm und Luftimmissionen in den zentralen Orten) und um die Umlagerung auf

den öV zu unterstützen. In den zentralen Orten mit ihrem engeren Umland liegt das grösste Verlagerungspotenzial im Langsamverkehr. Dieser ist konsequent und gezielt weiter zu fördern durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und das Schliessen von Lücken bzw. durch eine attraktivere/sichere Gestaltung des Radwegnetzes.

Auf den beiden Zufahrtsachsen von Chur nach der Lenzerheide und nach Flims/Laax muss insbesondere der Busbetrieb zu/von den Tourismuszentren in den Ferienzeiten und am Wochenende mit verschiedenen Massnahmen sichergestellt werden.

2.2 Detailanalyse in der Agglomeration Chur

Die Detailanalyse untersucht insbesondere die Verteilung von Einwohner, Arbeitsplätzen und Bauzonenflächen im BfS-Perimeter. Dabei interessieren in erster Linie die noch nicht überbauten Wohnbauzonenflächen und ihre Erreichbarkeit in Bezug auf das Zentrum Chur im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) und die Lage und Erschliessungsqualität (Autobahnknoten, Gleisanschlüsse) der wichtigsten Arbeitsstandorte. Die Analyse ist eine Vertiefung der für das funktionale Einzugsgebiet vorgenommenen Analyse unter Ziffer 2.1 (Erschliessungsqualität Einwohner und Arbeitsplätze bzw. Bauzonenreserven). Dabei werden die folgenden Kriterien für die Beurteilung der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr angewendet.

Klasse	ÖV	Fahrzeit bis Chur	Distanz zur ÖV-Haltestelle
A sehr gut	Bus	< 15'	< 300m
	Bahn	< 15'	< 600m
B gut	Bus	< 15'	300-450m
	Bus	15-30'	< 300m
	Bahn	15-30'	< 600m
C mittel	Bus	< 15'	450-600m
	Bus	15-30'	300-450m
	Bus	30-45'	< 300m
D schlecht	Bus		> 600m
	Bahn		> 600m

2.2.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung 2000

Die Agglomeration Chur weist rund 66'680 Einwohner auf. Davon erreichen 73% Chur sehr gut mit dem öV und 23% gut. Nur 4% der heutigen Bevölkerung erreichen Chur mittelmässig oder schlecht (Abb. 2-7).

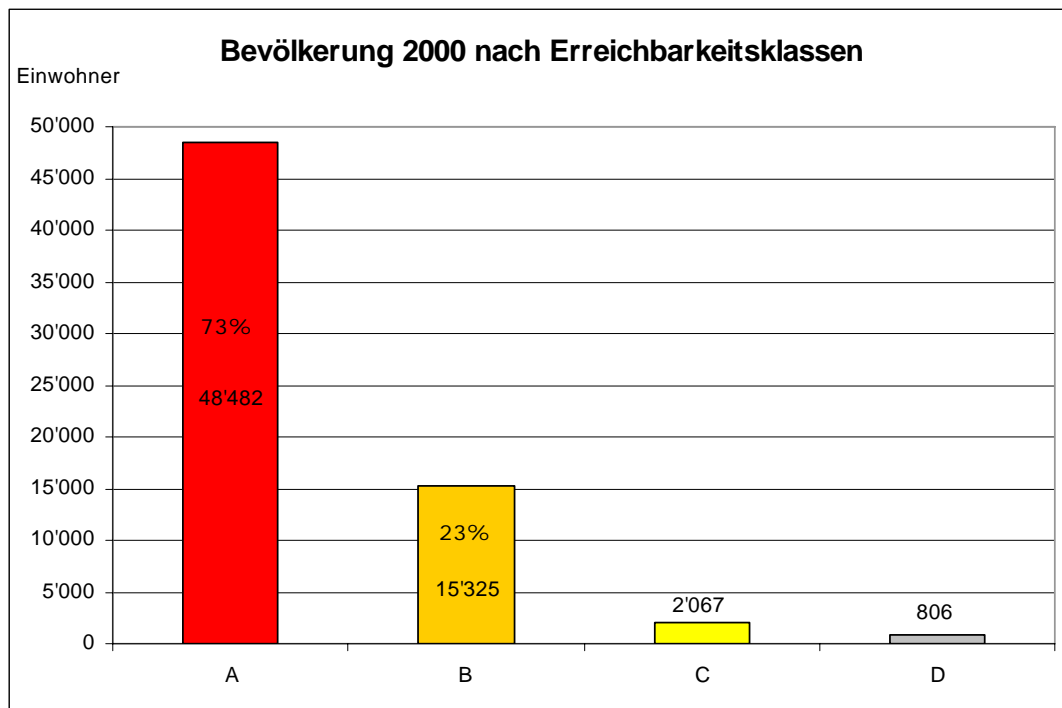


Abb. 2-7 Agglomeration Chur, Bevölkerung 2000 nach Erreichbarkeitsklassen

Die Agglomeration Chur weist rund 31'000 Arbeitsplätze (2. und 3. Sektor) in 5'590 Betrieben auf. Davon sind 87% sehr gut und 9% gut mit dem öV von Chur aus erreichbar. Nur 4% der heutigen Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor sind von Chur aus schlecht erreichbar.

2.2.2 Bauzonenverteilung 2005

Das Agglomerationsgebiet Chur umfasst rund 1'780 ha Bauzonen. Davon sind heute rund 1'510 ha oder 85% überbaut. 65% der überbauten Bauzonenfläche sind sehr gut, 25% gut und 10% mittel oder schlecht mit dem öV von Chur aus erreichbar (Abb. 2-8).

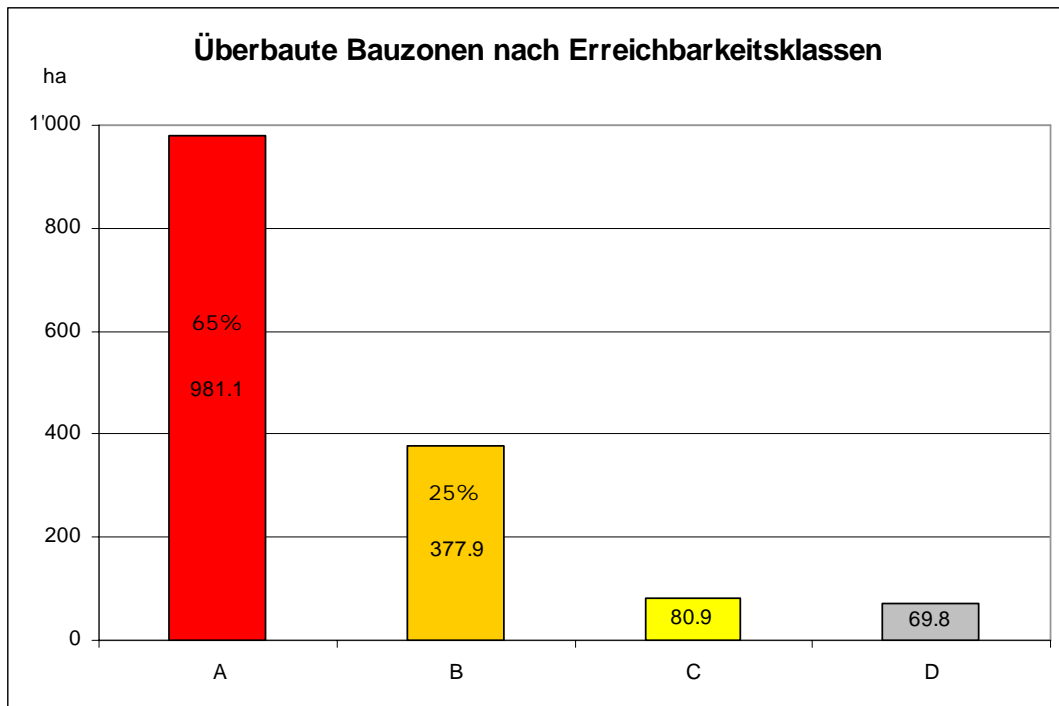


Abb. 2-8 Agglomeration Chur, überbaute Bauzonen nach Erreichbarkeitsklassen

15% der Bauzonenflächen sind nicht überbaut. Die nicht überbauten Bauzonenflächen sind zu 61% baureif (168 ha). Die baureifen Bauzonenflächen sind zu 46% sehr gut, zu 38% gut und zu 16% mittel oder schlecht mit dem öV von Chur erreichbar (Abb. 2-9 und Planbeilage 4).

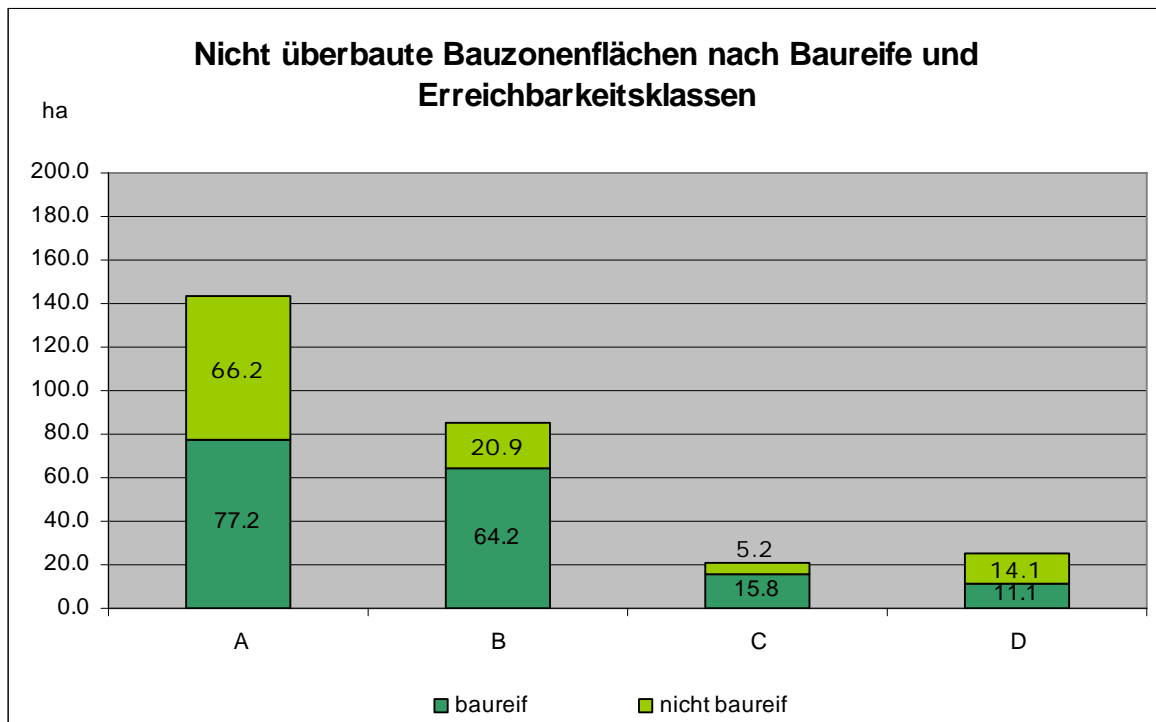


Abb. 2-9 Agglomeration Chur, nicht überbaute Bauzonenfläche nach Baureife und Erreichbarkeitsklasse

Bei den noch nicht baureifen Bauzonen (106 ha) liegt der Anteil der Erreichbarkeitsklasse C und D etwas höher (18%) als bei den überbauten (10%) und baureifen (16%) Bauzonen.

Von den nicht überbauten Bauzonen sind 100% der Wohnzonen II (Wohnzonen 3- und 4-geschossig) sowie 81% der ZöBA sehr gut bis gut von Chur aus erreichbar. Bei den nicht überbauten Wohnzonen I (1- und 2-geschossige Wohnzonen) sind gut 81% sehr gut oder gut mit dem öV von Chur aus erreichbar. Bei den nicht überbauten Industrie- und Gewerbe-zonen beträgt dieser Anteil 79% (Abb. 2-10).

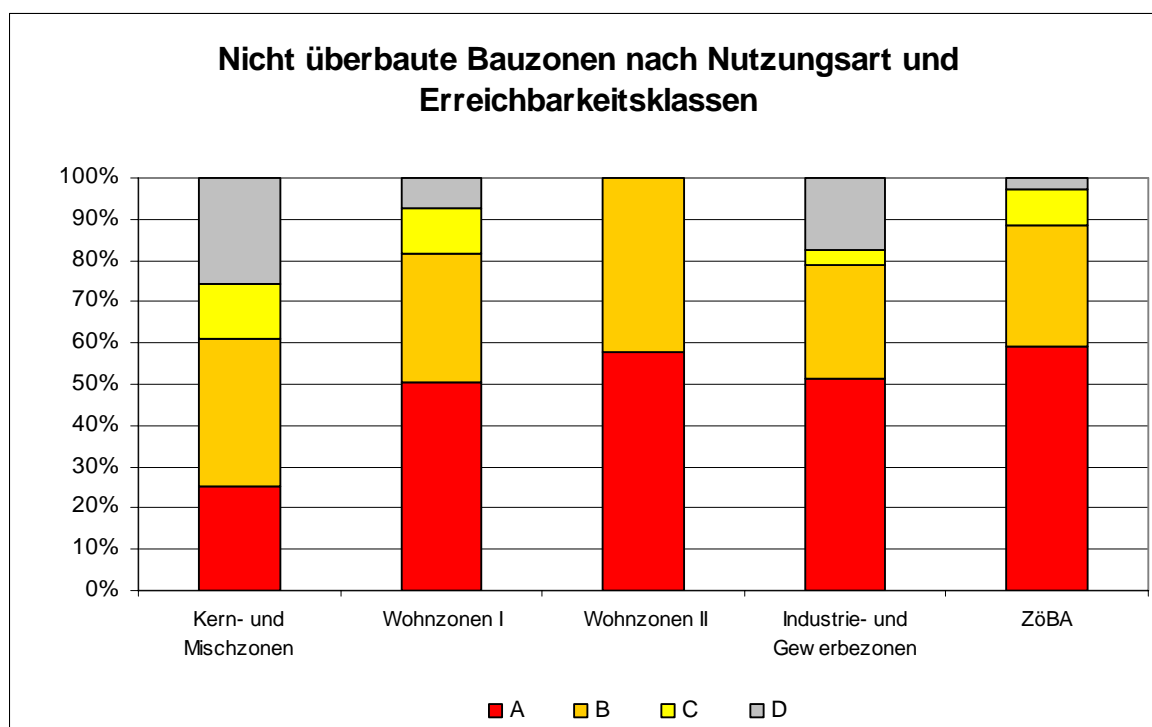


Abb. 2-10 Agglomeration Chur, nicht überbaute Bauzonen nach Nutzungsart und Erreichbarkeitsklasse

Nicht überbaute Bauzonen (ha)				
	A	B	C	D
Kern- und Mischzonen	1.9	2.7	1.0	1.9
Wohnzonen I	56.9	35.3	12.3	8.6
Wohnzonen II	12.5	9.2	0.0	0.0
Industrie- und Gewerbebezonen	38.1	21	2.7	12.9
ZöBA	25.5	12.6	3.7	1.2
Total	134.9	80.4	19.7	24.6

2.2.3 Bauzonenkapazität und Einwohnerprognosen

Die Bauzonenreserven weisen - berechnet aufgrund des mittleren Dichtewerts von heute 65 Einwohner pro ha (Total der überbauten Bauzonen minus Industrie- und Gewerbebezonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) - eine Einwohnerkapazität für rund 10'000 Einwohner auf.

Die Bevölkerungsprognose 2030 (mittleres Szenario²) weist für die Region Nordbünden einen Zuwachs von rund 6'000 Einwohner oder +7.7% auf. Obwohl die Region Nordbünden ein grösseres Gebiet als den BfS-Perimeter umfasst, wird angenommen, dass das prognostizierte Wachstum vor allem in der Agglomeration stattfindet, weil die übrigen Gebiete der Region Nordbünden mit Ausnahme von Arosa ländlich geprägt sind und dort mit einer Bevölkerungsabnahme gerechnet wird. Die ausgeschiedenen Bauzonen würden somit für den

² Für den Kanton wurden detaillierte, räumlich differenzierte Bevölkerungsprognosen erstellt vgl. www.are.gr.ch → Grundlagen/Publikationen → Grundlagen

prognostizierten Einwohnerzuwachs genügen. Allein im Nahbereich, d.h. bis 15 Min. nach Chur, beträgt die Bauzonenkapazität ca. 8'000 Einwohner.

2.2.4 Entwicklungsschwerpunkte: Zentren und Arbeitsplatzstandorte

Die im Folgenden dargestellten Entwicklungsschwerpunkte sind neben den Tourismuszentren die wirtschaftlich attraktivsten Standorte aus kantonaler und regionaler Sicht. Sie sind im kantonalen und regionalen Richtplan auch als solche ausgewiesen. Sie bilden die wirtschaftlichen Kristallisationspunkte entlang der Verkehrsachsen.

Chur-Zentrum

Im Zentrum von Chur findet im Bahnhofgebiet eine seit Mitte der 1980er Jahre eingeleitete Umgestaltung und Siedlungsverdichtung statt. Eingeleitet wurde diese Entwicklung mit einem Gesamtüberbauungsplan, welcher seither in Etappen realisiert wird. Mit dem Bau der Postautostation und den Ausbau des Bahnhofs- und Bahnhofplatzes für Stadtbus und Langsamverkehr wurden die Erschliessungsverhältnisse wesentlich verbessert. Beidseits des Bahnhofs wurden nicht genutzte oder brach liegende Gebäude/Flächen gestützt auf einen Gesamtüberbauungsplan neu überbaut.

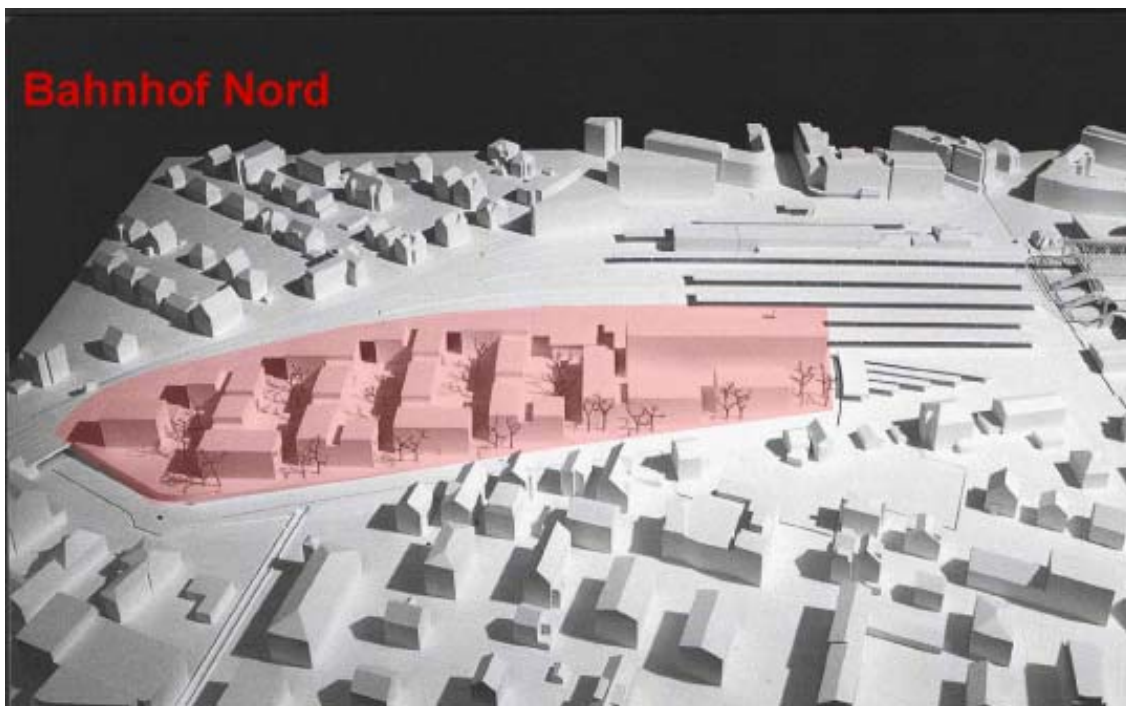


Abb. 2-11 Modell Bahnhofgebiet Chur mit den weitgehend realisierten Bauten

Im Rahmen der kürzlich genehmigten revidierten Stadtplanung sind alle Stadtquartiere in Bezug auf ihre städtebauliche Qualität sowie ihre bauliche und nutzungsmässige Labilität untersucht worden. Dies bildete die Grundlage für die Festlegung von Umgestaltungs- und

Verdichtungsgebieten. Die notwendige Umsetzung erfolgt im Rahmen von Areal- oder Gestaltungsplänen. Um den Druck auf die Verdichtung nach Innen zu verstärken, sind die Bauzonengrenzen im Rahmen der Stadtplanungsrevision stabil gehalten worden. Chur weist deshalb auch im schweizerischen Vergleich mit ähnlich grossen Städten, eine sehr hohe Nutzungsdichte auf.

Zentrums- und Arbeitsstandort Chur West

Chur West ist der städtische Entwicklungsschwerpunkt seit den 1980er Jahre. Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit ab dem A13-Anschluss Chur Süd und den sehr beschränkten Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum, hat sich in Chur West ein neues Dienstleistungszentrum (Garagen, Einkaufszentren, Fachmärkte u.a.) entwickelt. Die Siedlungsentwicklung verlief recht ungeordnet. Im Rahmen der Stadtplanungsrevision wurden für diesen Stadtteil städtebauliche und verkehrsmässige Ideen und Konzepte entwickelt, um eine hohe Nutzungsdichte zu ermöglichen (siehe Anhang 3, Konzept Chur West). Chur West wird in Zukunft weiter stark wachsen als Dienstleistungszentrum mit neuen Wohngebieten und als Vergnügungs- und Freizeitzentrum (Ausbau der Sportanlagen Obere Au mit einer Eventhalle/Sportanlagen und langfristig geplantem See auf dem Rossboden/ heute militärischer Übungsplatz). Im Rahmen der Stadtplanungsrevision wurde deshalb eine Zentrumszone geschaffen. Im generellen Gestaltungsplan sind die Gebiete mit einer Pflicht zur Gesamtplanung (Arealplanung) definiert und Standorte für Hochhäuser festgelegt worden. Auf der Grundlage von städtebaulichen Wettbewerben sollen diese Detailplanungen vorangetrieben werden.

Legende

	Kerngebiet überbaut
	Kerngebiet nicht überbaut
	Wohngebiet überbaut
	Wohngebiet nicht überbaut
	Mischgebiet überbaut
	Mischgebiet nicht überbaut
	Mischgebiet nicht erschlossen
	Industrie-/Gewerbegebiet überbaut
	Industrie-/Gewerbegebiet nicht überbaut
	siedlungsgliedernder Freiraum
	öffentl. Nutzungscharakter überbaut
	öffentl. Nutzungscharakter nicht überbaut

Einzugsgebiet Bahnhöfe

 RhB (300m)

 Autobahnanschluss

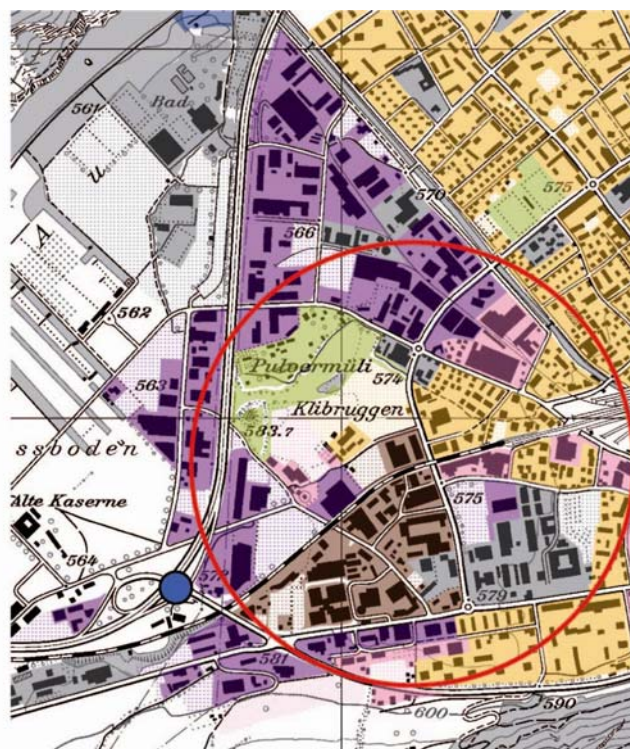


Abb. 2-12 Standort Chur West



Abb. 2-13 Standort Chur West, Luftbild 2006 (Comet Photoshopping GmbH, Zürich)

Zur Zeit prüft die Stadt Chur ein Baugesuch für ein Einkaufs-, Fachmarkt- und Gewerbezentrum mit einer BGF von rund 25'000m² und 500 zusätzlichen Parkplätzen.

Dieser Entwicklungsschwerpunkt erfordert deshalb verschiedene neue Infrastrukturmassnahmen (siehe Mn Nr. 12). Mit dem Bau der RhB-Haltestelle Chur West wurde ein erster wichtiger Schritt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs realisiert. Für die bessere Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes sind weitere Massnahmen vorgesehen (Mn Nr. 12, Mn Nr. 17, Mn Nr. 110). Offen ist derzeit, wie lange noch das Militär den Rossboden und das Kasernenareal für ihre Zwecke nutzen wird. Eine Aufgabe der militärischen Nutzung würde an diesen Standorten grosse Entwicklungsmöglichkeiten bieten. In Abklärung im Raum Rossboden sind die Erweiterung der Arbeitszonen in der Umgebung des Anschlusses A13 Chur Süd und die Errichtung einer „Wasserlandschaft“ auf dem Rossboden.

Zentrumsstandort Raum Bahnhof Landquart

Der Raum um den Bahnhof Landquart weist eine optimale Erschliessungsqualität auf und eignet sich für die Ansiedlung von Einkaufszentren und Fachmärkten. Die ausgezeichnete Erschliessungsqualität und die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sind der Grund, dass sich Landquart in den letzten 20 Jahren zwischen Chur und Sargans zum Subzentrum entwickelt hat. Diese Entwicklung wurde mit raumplanerischen Mitteln aktiv gefördert und unterstützt. Die Neugestaltung des Gebietes um den Bahnhof (mit neuem Bahnhof und Bahnhofplatz) und die Bahnhofstrasse (Kernzone Landquart) wurden mit Quartierplänen gestaltet. Dadurch fand eine erhebliche Siedlungsverdichtung statt, welche noch nicht abgeschlossen ist.



Abb. 2-14 Modell Bahnhofsareal Landquart, Siedlungsverdichtung mit weitgehend realisierten Bauten

Mit dem Umbau des A13 Anschlusses Landquart konnten die grossen Bauzonenflächen westlich des Bahnareals erschlossen und das grosse Industriegebiet Landquart (mit Logistikbetrieben) neu direkt an die A13 angeschlossen werden. Dadurch sind Wohngebiete in Landquart und Zizers (Lastwagenverbot) vom Durchgangsverkehr mit Lastwagen stark entlastet worden. Weitere Massnahmen sind im LV vorgesehen (Mn Nr. 101, Mn Nr. 102, Mn Nr. 103). Unmittelbar an der westlichen Perronkante sind beim Bahnhof Landquart eine P+R-Anlage sowie ein neues Einkaufszentrum (Outlet Factory auf einer Fläche von rund 97'000m²) geplant. Der Standort Landquart wird durch die öffentlich rechtliche Gesellschaft Tardisland, in der die Gemeinden Zizers und Igis sowie die Bürgergemeinden als Bodeneigentümer vertreten sind, aktiv vermarktet.














Abb. 2-15 Standort Landquart-Zizers, Luftbild 2006 (Comet Photoshopping GmbH, Zürich)




Arbeitsstandort Landquart-Zizers

Die Industrie- und Gewerbezone Landquart-Landquart/Fabriken-Zizers ist der grösste und besterschlossene Arbeitsstandort des Kantons Graubünden. Im Bahnareal Landquart findet der Güterumschlag SBB/RhB und Bahn-/ Strassentransporte statt. In den letzten Jahren haben sich neue Betriebe angesiedelt, wie das Verteilzentrum Würth, die Cedes oder der Logistikbetrieb Deltasanta. Grössere, noch nicht überbaute Flächen in der Industrie- und Gewerbezone sind für die Erweiterung bestehender Betriebe oder für neue Betriebe bereits reserviert. Für den künftigen Flächenbedarf sind im Rahmen des regionalen Richtplans Erweiterungsflächen festgelegt worden. Im kommunalen Richtplan der Gemeinde Igis sind die mittelfristigen Entwicklungsabsichten für Umnutzungsflächen und Erweiterungsflächen festgelegt. Im regionalen Richtplan „Siedlung und Landschaft“ ist südlich des heutigen Industriegebietes eine Erweiterung vorgesehen. Das Gebiet soll für den LV besser erschlossen werden (vgl. Mn Nr. 104, Mn Nr. 105).

Legende

-  Kerngebiet überbaut
-  Wohngebiet überbaut
-  Wohngebiet nicht überbaut
-  Mischgebiet überbaut
-  Industrie-/Gewerbegebiet überbaut
-  Industrie-/Gewerbegebiet nicht überbaut
-  Industrie-/Gewerbegebiet nicht erschlossen
-  Industrie-/Gewerbegebiet Überbauung in Vorbereitung
-  öffentl. Nutzungscharakter überbaut
-  öffentl. Nutzungscharakter nicht überbaut
-  Erweiterungen (gemäss RRIP)

Einzugsgebiet Bahnhöfe

-  RhB (300m)
-  SBB (600m)
-  Autobahnanschluss

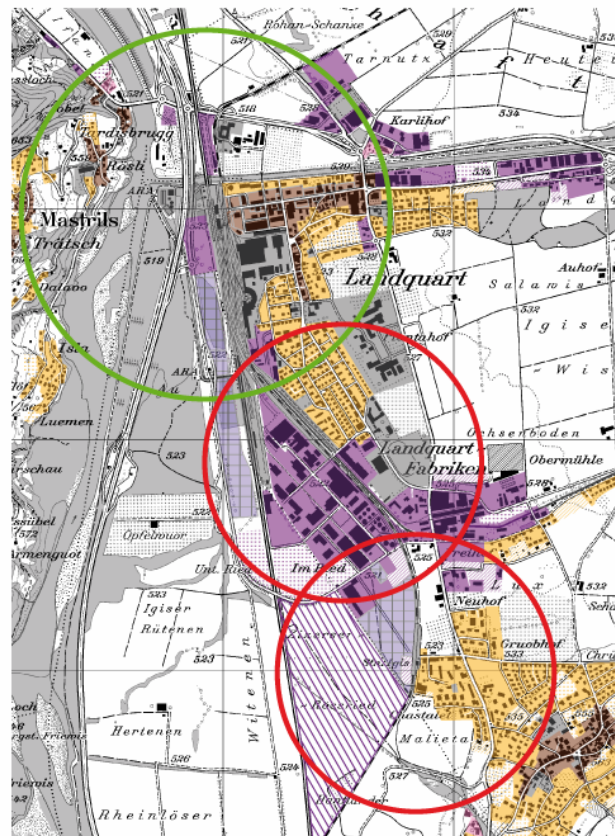


Abb. 2-16 Arbeitsstandort Landquart-Zizers, Industrie-Gewerbezone mit Erweiterungsflächen

Arbeitsstandort Untervaz-Trimmis

Die Industrie- und Gewerbezone von Untervaz-Trimmis ist stark gewerblich geprägt. Nebst den grossen Stein- und Kiesverarbeitungsbetrieben befinden sich kleiner Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Einkaufs- und Fachmärkte sind planungsrechtlich an diesem Standort nicht zulässig. Für den künftigen Flächenbedarf sind im Rahmen des regionalen Richtplans „Siedlung und Landschaft“ Erweiterungsflächen festgelegt worden. Es ist geplant, den Anschluss A13 Untervaz/Zizers umzubauen, damit er den künftigen Anforderung gerecht und sicherer wird (siehe Mn Nr. 32).

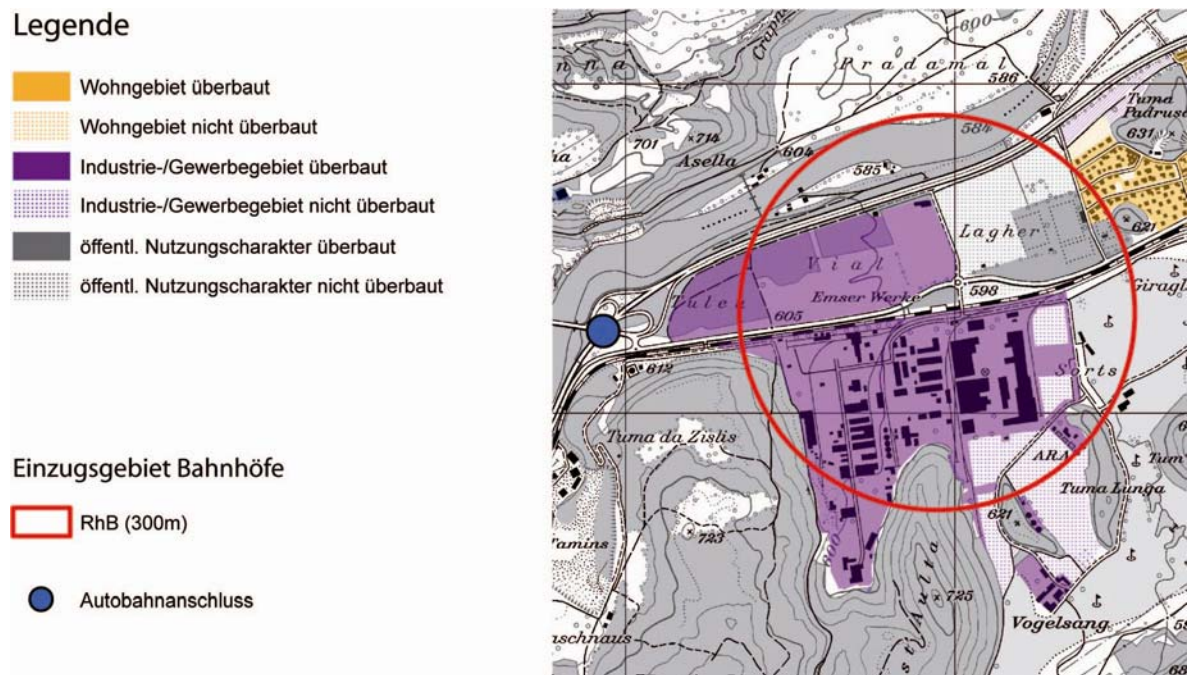


Abb. 2-19 Standort Domat/Ems, Industrie-Gewerbezone

Abb. 2-20 Standort Domat/Ems, Luftbild 2006 (Ems Werke, Sägewerk Stallinger im Bau)
(Comet Photoshopping GmbH, Zürich)

2.2.5 Wohnbaulandreserven und Potenziale für Siedlungsverdichtungen

Die grösseren Baulandreserven für Wohnen und die Potenzialgebiete für Siedlungsverdichtungen sind auf der Planbeilage 4 „Landschaft, Siedlung und Verkehr“ dargestellt. Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich diese Reserven an gut erschlossenen bzw. mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Standorten.

Über die grössten Bauzonenreserven verfügt die Stadt Chur mit rund 28 ha baureifem und 19 ha nicht baureifem Wohnbauland, gefolgt von den Gemeinden Igis-Landquart und Domat/Ems mit je rund 10 ha Reserven (ca. zu je 50% baureif).

Die Potenzialgebiete für Siedlungsverdichtung befinden sich einerseits in Gewerbe- und Industriezonen, wo grosse Flächen für die Lagerung von Material oder als Verkehrsflächen genutzt werden, und andererseits in zentrumsnahen Misch- und Wohngebieten, welche schlechte städtebauliche Strukturen aufweisen oder stark unternutzt sind. Standorte mit grösserem Potential, welche noch nicht im Detail untersucht und geplant sind, befinden sich im Landquart/Landquart-Fabriken, Chur und Domat/Ems.

Die an den Entwicklungsschwerpunkten vorgesehenen weiteren Massnahmen im Bereich Siedlung sind unter Ziffer 4.1. dargestellt.

2.2.6 Analyse Verkehrsbelastungen

Das Verkehrsaufkommen (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) auf der vierspurigen Nationalstrasse A13 im Raum Chur beträgt heute nördlich von Chur ca. 36`000 Fahrzeuge, zwischen den Anschlüssen Chur Nord und Chur Süd ca. 30`000 Fahrzeuge und westlich von Chur ca. 27`000 Fahrzeuge. Zu Verkehrsüberlastungen auf der A13 im Raum Chur und Umgebung kommt es insbesondere an den Wochenenden mit starkem Freizeit- und Tourismusverkehr.

Im innerstädtischen Strassennetz unterscheidet sich das Verkehrsaufkommen zwischen den verschiedenen Strassentypen markant. Auf den städtischen Hauptachsen liegt heute der DWV im Bereich von 15`000 bis 25`000 Fahrzeugen. In der Masanserstrasse sind das 15`000 – 24`000 Fahrzeuge, in der Grabenstrasse im Stadtzentrum 16`000 – 18`000 Fahrzeuge, in der Kasernenstrasse 15`000 – 18`000 Fahrzeuge und in der Ringstrasse 15`000 – 20`000 Fahrzeuge. Auf den städtischen Sammelstrassen und Hauptsammelstrasse ist das Verkehrsaufkommen wesentlich kleiner. Der DWV liegt hier innerhalb einer Bandbreite von 1`000 – 8`000 Fahrzeugen.

Verschiedene städtische Strassenabschnitte sind während den werktäglichen Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Die wichtigsten Abschnitte mit Überlastungen, unter denen insbesondere auch der städtische und regionale öffentliche Verkehr leidet, sind: die Masanserstrasse auf mehr oder weniger ihrer ganzen Länge, die Grabenstrasse zwischen Untertor und Obertor, die Kasernenstrasse mit besonders ausgedehnten Staus in der äusseren Kasernenstrasse und im Welschdörfli sowie die in den Raum Obertor einmündenden Malixerstrasse (Zufahrt aus der Lenzerheide), Engadinstrasse (Zufahrt zum Bahnhof), Plessurquai (Zufahrt von Arosa), die Autobahnaus- und einfahrten in Chur Nord (Zufahrt der nördlichen Gemeinden) und Chur Süd (Zufahrt aus dem Domleschg und von Flims).

Strassenabschnitte mit regelmässigen Überlastungen ohne Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs sind: Die westliche Ringstrasse, die Gürtelstrasse (Tivolibrücke) sowie die in die Masanserstrasse einmündenden Knotenzufahrten Ringstrasse, Gürtelstrasse und Quaderstrasse.

Die Hauptgründe für regelmässige Überlastungen der aufgeführten Strassenabschnitte liegen in der ungenügenden Kapazität wichtiger Kreuzungs- und Einmündungsbereiche. Etliche dieser Knoten weisen einen kritischen bis völlig ungenügenden Verkehrszustand gemäss einschlägiger VSS Norm SN 640 022 auf. Damit verbunden sind entsprechend lange Wartezeiten und Staulängen sowie eine stark reduzierter Verkehrssicherheit Die wichtigsten ungenügenden Knoten sind: der Anschluss Chur Süd der A13, die Kreuzungen und Einmündungen an der Kasernenstrasse und Ringstrasse im Raum Chur West, das Obertor, der Postplatz, die Kreuzung Quader, verschiedene Kreuzungen und Einmündungen an der Masanserstrasse sowie die Gäuggelikreuzung. Eine besondere Situation besteht bezüglich der Zufahrt nach Arosa auf Stadtgebiet. Hier führt primär der bezüglich Kapazität und Sicherheit ungenügende Strassenquerschnitt zu Überlastungen.

Das heutige Verkehrsaufkommen MWV im städtischen und umliegenden Strassennetz mit den wichtigsten Stausituationen und überlasteten Knoten ist in der Planbeilage 1 dargestellt. Ihre Beseitigung ist für das Funktionieren des Stadt- und Regionalverkehrs von grosser Bedeutung und hat hohe Priorität (siehe Ziffer 3.).

2.2.7 Unfallgeschehen im Verkehrssystem Chur

Auf dem Stadtgebiet Chur passierten in den letzten fünf Jahren, d.h. vom 01.01.2002 bis 31.12.2006 insgesamt 3`300 polizeilich aufgenommene Verkehrsunfälle mit 6`500 Objekten (beteiligte Fahrzeuge bzw. Fussgänger), 8`300 betroffenen Personen, 1`400 Verletzten, 8 Toten und einem gesamten Sachschaden von fast 18 Mio Franken. Die Örtlichkeiten und Art der Unfälle ist in der Planbeilage 2 dargestellt. Das Unfallgeschehen lässt sich zusammenfassend folgendermassen charakterisieren.

Fast keine bis sehr wenige Unfälle passieren in den zahlreichen Tempo 30 Zonen auf Stadtgebiet. Die bis heute ausgeschiedenen Tempo 30 Zonen umfassen im Normalfall die Erschliessungsstrassen und Fahrwege abseits der städtischen Sammel- und Hauptstrassen.

Wenige Unfälle passieren insbesondere in den untergeordneten städtischen Sammelstrassen sowie, mit Ausnahme der Strecken in Anschlussnähe, auf der Nationalstrasse A13.

Viele bis sehr viele Unfälle passieren insbesondere entlang der städtischen Hauptachsen Masanserstrasse, Kasernenstrasse und Ringstrasse sowie in der Innenstadt zwischen dem Bahnhof und der verkehrsfreien Altstadt. Besondere Unfallschwerpunkte in diesen Gebieten mit vielen bis sehr vielen Unfällen sind die wichtigsten mit Lichtsignalanlagen oder Verkehrs-

kreiseln ausgestatteten Knoten und Verzweigungsbereiche entlang der städtischen Hauptachsen und das innenstädtische Strassennetz.

Die folgende Tabelle zeigt beispielhaft das Unfallgeschehen in ausgewählten Knotenbereichen sowie in der Innenstadt mit Angaben zu der jeweiligen Anzahl Unfälle, den beteiligten Objekten, den betroffenen Personen und dem gesamten Sachschaden.

Unfallschwerpunkt	Anzahl	Objekte	Personen	Verletzte	Tote	Schaden
• Masanserstrasse/Ringstrasse	17	34	49	4	-	135'000
• Ringstrasse/Rheinstrasse	28	54	68	17	-	153'000
• Ringstrasse/Pulvermühlestrasse	9	17	22	6	-	25'000
• Kasernenstrasse/Bolettastrasse	11	23	29	4	-	71'000
• Kasernenstrasse/Sommerau	28	61	75	12	-	269'000
• Innenstadt / Stadtzentrum	312	563	669	94	-	1'004'000

2.2.8 Langsamverkehr

Das Langsamverkehrsnetz zwischen Landquart und Rhäzüns wurde im detail analysiert. Schwachstellen und fehlende Verbindungen sind bekannt (siehe Planbeilage 3) und die Behebung der Mängel im Massnahmenplan „Langsamverkehr“ in Abstimmung mit Siedlung, mIV und öV zusammengefasst.

Massnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Verbindungen sind im Zuge der Projektierung zu prüfen. Im Vordergrund stehen insbesondere folgende Massnahmen:

- Separate Radwege bzw. kombinierte Rad- und Fusswege abseits der Fahrbahn.
- Signalisierte Führung in verkehrsarmen Strassen ohne besondere Massnahmen.
- Radwege auf Trottoirs von genügender Breite und mit wenig Fussgängerverkehr.
- Radstreifen beidseits der üblicherweise zweispurig markierten Fahrbahn.
- Einseitige Radstreifen (in Richtung aufwärts) bei mangelnder Breite für zwei Streifen.
- Kernfahrbahnen mit beidseitigen Radstreifen und ohne markierte Mittellinie.
- Zulassung des Veloverkehrs gegen die erlaubte Fahrtrichtung in Einbahnstrassen.
- Gesicherte Querungen für die Velofahrer an verkehrsreichen Strassen.

3 Ziele, Strategien und Handlungsbedarf

Die Ziele und Strategien sind für das funktionale Einzugsgebiet und den BfS-Perimeter gleich; denn es macht bei einer so engmaschigen Vernetzung und bei diesen grossen gegenseitigen Abhängigkeiten keinen Sinn zwischen diesen beiden Betrachtungsräumen zu unterscheiden. In Bezug auf Massnahmen ist eine Unterscheidung nach den beiden Betrachtungsräumen im Hinblick auf die Finanzierung der Massnahmen erforderlich. Trotzdem sind auch die Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm und die übrigen Massnahmen ganzheitlich zu betrachten, weil nur dadurch beurteilt werden kann, ob die Prioritäten richtig gesetzt sind und Siedlung-Verkehr bzw. MiV-öV-LV untereinander abgestimmt sind.

3.1 Raumkonzept

Die Lösung der Verkehrsprobleme und die Abstimmung von Siedlung und Verkehrs basieren einerseits auf den Zielen und Grundsätzen der kantonalen und regionalen Richtpläne sowie andererseits auf den Leitbildern und Konzepten der Gemeinden. Für die Teilräume im funktionalen Einzugsgebiet gelten zusammenfassend die folgenden Ziele und Strategien. Sie sind im Detail im Synthesebericht (Aug. 2006) dargestellt worden. Es werden die folgenden Teilräume unterschieden:

- a. Kernraum / Kernachsen
- b. Tourismuszentren
- c. Ländlicher Raum

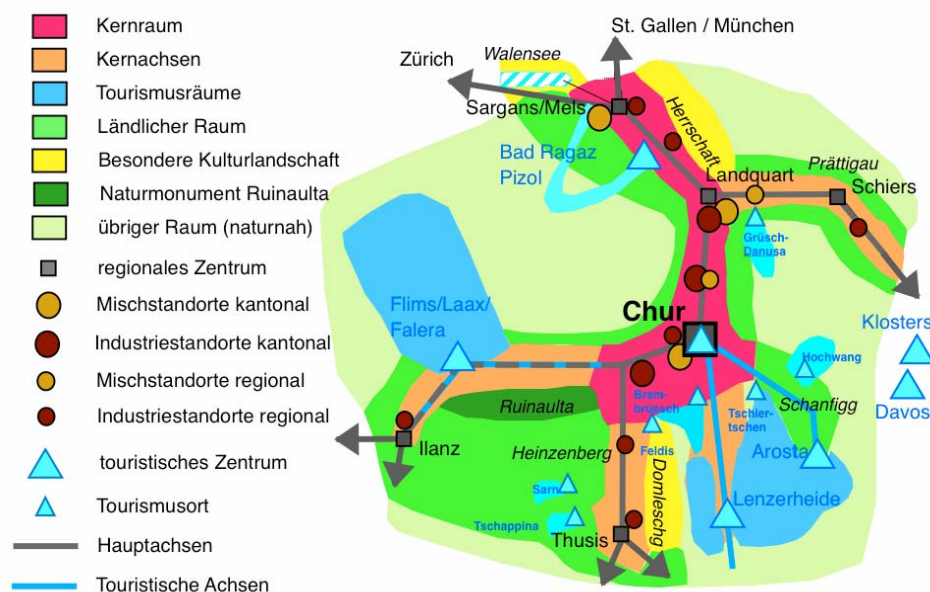


Abb. 3-1 Raumkonzept Agglomeration Chur und Umgebung

Kernraum / Kernachsen

Kernraum und die Kernachsen sind sowohl mit dem öV als auch mit dem MIV gut erschlossen. Die zu erwartende Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2020 (+ 6-8 %) und die damit einhergehende Zunahme von Arbeitsplätzen, dürfte hauptsächlich innerhalb dieser Gebiete stattfinden und zu einer siedlungsbedingten Verkehrszunahme führen. Viel wichtiger und massgebend wird aber die Verkehrszunahme aufgrund der allgemeinen Mobilitätssteigerung sein, insbesondere im Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr. Zusammen werden die mobilitäts- und wachstumsbedingte Verkehrszunahme die bereits heute vorhandenen lokalen Verkehrsprobleme in unmittelbarer Umgebung der Stadt Chur verschärfen. Deshalb sind in erster Linie mit Infrastruktur- und organisatorischen Massnahmen die Engpässe im Raum Chur zu lösen. Im Übrigen genügen die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen, sofern die Siedlungsentwicklung schwergewichtig im Kernraum und auf den Kernachsen erfolgt.

Touristische Zentren

Die Siedlungsentwicklung in den touristischen Zentren ist für die zu erwartende Verkehrszunahme ein untergeordneter Faktor. Wichtiger ist das zukünftige Verhalten von Gästen und Einheimischen. Wenn der Trend zu immer kürzerer Aufenthaltsdauer anhält, und der Freizeitverkehr weiterhin rasch wächst, wird dies zunehmend zu Stausituationen führen.

Besonders betroffen von dieser absehbaren Entwicklung sind die grossen touristischen Zentren Lenzerheide und Flims-Laax-Falera, welche nur über die Strasse erreichbar sind. Entsprechend behindern die Stausituationen auf den Zufahrtsachsen und in der Stadt Chur auch den öffentlichen Busverkehr, dadurch wird es auch zunehmend schwierig die Anschlusssicherheit vom Bus auf die Bahn am Bahnhof Chur sicherzustellen. Diese Situation macht den öV gegenüber dem MIV unattraktiv und beeinträchtigt die Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit der Tourismuszentren.

Die geplante direkte Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide wird zu einer Verkehrsumlagerung im Winter auf die Achse Chur-Lenzerheide führen. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden und geplanten Knoten (Rosenhügel und Abzweigung neue St. Luzibrücke) werden so ausgestaltet, dass sie für die erwartete Verkehrsumlagerung genügen. Mit der geplanten Verbindung des Skigebietes von Chur/Brambrüesch mit Pradaschier/Churwalden ergibt sich für diese Verkehrsachse im Winter eine Entlastungsmöglichkeit.

Ländlicher Raum

Im ländlichen Raum (Heinzenberg, Schanfigg, Terrassendörfer im Prättigau, Berggebiet Flums) gibt es zwar keine grossen zusammenhängenden Baulandreserven, aber eine Vielzahl von kleineren Wohnbauzonen, die mit dem öV teilweise schlecht erschlossen sind. Diese Gebiete sind hingegen in der Regel für den MIV recht gut erschlossen, weshalb sie als

Wohnort für Pendler nach Chur oder ins Regionalzentrum weiterhin attraktiv sind. Für eine optimale Erschliessung mit dem öV sind diese Gebiete allerdings zu wenig dicht besiedelt, so dass hier der MIV gegenüber dem öV Vorrang hat.

Umwelt

Die wichtigsten Potenzialgebiete für die künftige Siedlungsentwicklung liegen entlang der Kernachsen und in den Zentren (Chur und Umgebung, Regionalzentren) also in denjenigen Gebieten mit der grössten Luft-Schadstoff-Belastung (ausgenommen Ozon). Innerhalb dieser Potenzialgebiete, gibt es aus Sicht der Luft-Schadstoff-Belastung keine speziell geeigneten Teilgebiete. Zudem ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Schadstoffe nicht durch die künftige Nutzung der Potenzialgebiete entstehen wird, sondern durch den mit der Nutzung dieser Gebiete verbundenen Verkehr. Dies bedeutet, dass diese Gebiete in erster Linie optimal an den öV anzubinden sind.

3.2 Siedlungskonzept

Die wichtigsten Elemente der Siedlungsentwicklung sind auf der Konzeptkarte (Anhang 4) dargestellt.

Die wichtigsten Bestandteile des Siedlungskonzepts sind:

Kernraum/Kernachse

- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Talachsen (Walenstadt-Sargans-Chur-Reichenau-Thusis; A3 und A13), die Zentren Chur, Sargans, Ilanz, Schiers und Thusis) und die Tourismuszentren Bad Ragaz, Arosa, Flims-Laax-Falera und Lenzerheide)
- Siedlungsverdichtung an den mit dem öV gut erreichbaren Standorten und wo dadurch keine erhaltenswerten Siedlungsstrukturen zerstört werden: Sargans/Raum Bahnhof, Landquart, Chur, Domat/Ems, Thusis, Ilanz
- Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen: Landquart, Chur, Fiders-Station
- Förderung der Arealentwicklung an den besten Arbeitsstandorten: Sargans, Landquart, Zizers-Trimmis, Chur-West, Ems-Industrie
- Erweiterung der Arbeitsgebiete gemäss dem regionalen Richtplan an gut geeigneten Standorten und nach den Grundsätzen des kantonalen Richtplans, wenn die Bauzonen überbaut sind oder in den Reservegebieten keine geeigneten Flächengrößen für grössere Betriebe mehr zur Verfügung stehen
- Erweiterung der Baugebiete an den Standorten ausserhalb der oben aufgeführten Konzentrationsräume gemäss den Grundsätzen des kant. Richtplans, d.h. Stabilisierung des Siedlungsgebietes z.B. durch Verfügbarmachen der bestehenden Reserven

oder bei noch nicht ausgeschöpfter Reserve durch Einzonungen gegen Kompensation (Ein-/Auszonung)

Tourismusräume

- Förderung der Zentrumsfunktionen der Tourismuszentren Arosa, Bad Ragaz/Vilters-Wangs, Flims-Laax-Falera und Lenzerheide im Bereich Sport, Freizeit und Kultur durch Abstimmung/Vernetzung untereinander und mit den Nachbargemeinden und Sicherstellung der notwendigen Flächen
- Stabilisierung und Lenkung der Zweitwohnungsentwicklung durch ein abgestimmtes Massnahmenbündel (Kontingentierung, spezifische Zonierung und Lenkungsabgaben) auf überkommunaler Ebene
- Förderung der besseren Auslastung der Zweitwohnungen (Besteuerung u.a.)
- Förderung der Hotellerie durch bessere Rahmenbedingungen (Baugesetz, Zonierung)

Ländlicher Raum (Hang- und Terrassenlagen)

- Stabilisierung der Siedlungsentwicklung in den mit dem öV weniger gut erreichbaren Gebieten, d.h. Erweiterung der Baugebiete gemäss den Grundsätzen des kant. Richtplans und bei noch nicht ausgeschöpfter Reserve nur gegen Kompensation (Ein-/Auszonung).
- Sicherstellung des Fortbestands des lokalen Gewerbes, u.a. durch die Bezeichnung überkommunal geeigneter Gewerbegebiete
- Sicherstellung der Grundversorgung durch überkommunale Zusammenarbeit in den Bereichen Schule, Sport, Freizeit u.a.
- Gewährleistung sicherer und guter Verkehrsverbindungen zu den Regionalzentren

3.3 Verkehrskonzept

Ziele, Strategien und alle Massnahmen im Bereich Verkehr für die Agglomeration Chur und Umgebung sind im Bericht Verkehrskonzept (Aug. 2006; siehe Karte „Teilkonzept mIV und Parkierung“, Karte „Teilkonzept öV“ und Karte „Teilkonzept Langsamverkehr“) dargestellt. Die wichtigsten Elemente sind in der Konzeptkarte (Anhang 5) aufgeführt. Aus der Konzeptkarte ist auch ersichtlich, welche Massnahmen ins Agglomerationsprogramm Chur aufgenommen wurden.

Die Massnahmen für die Agglomeration Chur sind im Anhang 6 und der Planbeilage 3 dargestellt und in den Massnahmenpaketen (Ziffer 4.2.1) und Massnahmenblättern (Anhang 7) beschrieben.

Teilkonzept motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Kurzfristig werden wichtige Sanierungs- und Ergänzungsarbeiten an der A13, eine optimierte Erschliessung der Stadt Chur und der Ortszentren von Sargans und Umgebung, eine neue Querverbindung zur Schanfiggerstrasse (St. Luzibrücke), die Umfahrungen Küblis und Illanz, sowie eine umfassende Parkplatzbewirtschaftung in der ganzen Agglomeration Chur und Umgebung realisiert.

Mittelfristig steht die Weiterführung der kurzfristigen Massnahmen im Vordergrund.

Langfristig wird die P+R Anlage Chur Nord realisiert, das Anschlusskonzept von A3 und A13 im Raum Sargans/Mels optimiert, und es werden weitere grössere Bauvorhaben (Ortsumfahrung Bad Ragaz und neue Brückenverbindungen nach Valens) realisiert.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Kurzfristig Massnahmen sind, Doppelspurabschnitte und Kreuzungsstellen im RhB Netz, Verbesserungen beim regionalen und städtischen Busverkehr, der Ausbau des Bahn- und Bushofs Sargans, sowie der Ausbau der Rheintallinie.

Die mittelfristigen Massnahmen umfassen vor allem die Verlängerung der SBB-Strecke bis Ems, weitere Doppelspurabschnitte im RhB-Netz, den Ausbau der Bahnhöfe Illanz und Landquart sowie der Bau neuer RhB-Haltestellen.

Langfristig erfolgt der fertige Ausbau der Rheintallinie, eine grösstenteils durchgehende Doppelspur von Landquart bis Küblis, eine strassenunabhängige Verbindung in die Lenzerheide, sowie neue Haltestellen und Neutrassierungen.

Langsamverkehr

Die aktive Förderung des Langsamverkehrs im Rahmen des Verkehrskonzepts für die Agglomeration Chur und Umgebung ist vor allem für die dicht besiedelten Gebiete in den Talböden und die touristischen Zentren von zentraler Bedeutung. Der Grossteil der Massnahmen wird im Agglomerationsprogramm Chur umgesetzt. Es sind dies insbesondere Verbesserungen für den Velonahverkehr im Raum Chur und im Raum Landquart, sowie den innerörtlichen Langsamverkehr, die optimale Verknüpfung von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr, die aktive Förderung des Langsamverkehrs durch die zuständigen Stellen der Kantone und Gemeinden sowie die flächendeckende Einführung von Tempo 30 abseits der Hauptstrassen.

Mittelfristig steht die Fertigstellung der kommunalen und regionalen Fuss- und Radwegnetze, die Berücksichtigung velofreundlicher Normalprofile beim Ausbau des kantonalen Strassennetzes sowie die Schaffung von Begegnungszonen und Fussgängerzonen in den dafür geeigneten Siedlungen im Vordergrund.

Langfristig wird insbesondere die Berücksichtigung velofreundlicher Normalprofile beim Ausbau des kantonalen Strassennetzes weitergeführt.

4 Massnahmenplan

Der Massnahmenplan konzentriert sich auf den BfS-Perimeter und unterscheidet grundsätzlich zwischen:

- a. Massnahmen im Bereich Siedlung mit Umsetzung im kantonalen bzw. regionalen Richtplan oder direkt in der Nutzungsplanung der Gemeinden
- b. Massnahmen im Bereich Verkehr mit Umsetzung über den kantonalen oder regionalen Richtplan (Langsamverkehr) und im BfS-Perimeter auch als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Chur.

4.1 Massnahmen im Bereich Siedlung in der Agglomeration Chur

Die Richtpläne (kantonaler und regionaler Richtplan in Graubünden als Verbundplanung konzipiert) enthalten bereits verschiedene Regelungen grundsätzlich Art in Bezug auf die Siedlungsentwicklung und deren Abstimmung auf den Verkehr. So regelt der kantonale Richtplan

- a. Strategien und Grundsätze für die Entwicklung der Raumtypen (insbesondere Leitüberlegungen zu den städtischen Räumen/ Agglomerationen)
- b. die zentralen Orte mit Ausstattungen und die Arbeitsstandorte von kantonaler und regionaler Bedeutung (die Entwicklungsschwerpunkte gemäss Agglomerationsprogramm sind alle von kantonaler Bedeutung); diese sind aktiv für die Nutzung und Überbauung vorzubereiten und mit dem öV zu erschliessen; publikumsintensive Anlagen sind auf die bestehende Siedlungsstruktur auszurichten
- c. Siedlungsentwicklung nach Innen und gezielte Erweiterung der Siedlungsgebiete (strategischer Schwerpunkt)
- d. Anforderungen für Siedlungserweiterungen auf kommunaler Stufe: Leitbild, Abstimmung auf das regionale Siedlungskonzept (siehe Ziffer 2.), Bedarfsnachweis, Gestaltungs- und Erschliessungskonzept, keine überwiegenden Interessen berührt und Nachweis der Verfügbarkeit des für die Einzonung vorgesehenen Baulandes
- e. Siedlungsgrenzen langfristig halten (Landschafts- und Wildtierkorridore, Ortbild- und Landschaftsschutz oder Restriktionen aufgrund regionaler Raumkonzepte)
- f. Erneuerung einseitig strukturierte oder sanierungsbedürftiger Gebiete nach Gesamtkonzepten
- g. Verminderung der Lärm- und Luftemissionen durch aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung (massgebend Gesamtbelastung); die Zentrums- und Ar-

beitsstandorte weisen häufig eine hohe Immissionsbelastung auf; diese wird in Kauf genommen, wenn die Nutzungen sich an den besten Standorten entwickeln und zur Reduktion der Gesamtbelastungen vorsorgliche Massnahmen getroffen werden).

Im rechtskräftigen regionalen Richtplan Bündner Rheintal (heute Regionalverband Nordbünden) werden die aus regionaler Sicht bei Bedarf notwendigen Erweiterungsflächen ausgewiesen (siehe Abb. 2-12 bis Abb. 2-20 zu den Arbeitsstandorten).

Gebiete für die Siedlungsverdichtung sind im regionalen Richtplan nicht ausgeschieden. Die Bezeichnung von Verdichtungs- und Sanierungsgebieten ist eine Massarbeit und wird zweckmässigerweise auf kommunaler Ebene vorgenommen. Bei der Beurteilung und Genehmigung von Zonenerweiterungen werden die Anforderungen gemäss lit. a. bis g. geprüft. Dabei haben die Gemeinden den Nachweis zu erbringen, dass die Frage der Siedlungsverdichtung geprüft worden ist.

In Ergänzung zu den im kantonalen und regionalen Richtplan geltenden Regelungen sind für die Entwicklungsschwerpunkte die folgenden Massnahmen zu treffen:

Gemeinde	Standort/ Gebiet	Planungsstand	Massnahmen
Chur	Chur Zentrum Chur West	Revidierte Stadtplanung (2007)	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr (Mn Nr. 11) • Flankierende Massnahmen Querverbindung Schanfiggerstrasse: städtebauliche Umgestaltung im Raum Plessurquai/Sand/Kantonsschule (Mn Nr. 13) • Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäuser) • Grundlage für das Erschliessungskonzept ist der rechtskräftige Generelle Erschliessungsplan: Erschliessungskonzept mit Abstimmung LV, öV und Anschlüsse an das Strassennetz vorhanden (Mn Nr. 12); Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung (Mn Nr.15) • Arealplan Gebiet Kleinbruggen in Arbeit (Wohnen und DL/Gewerbe)

	Verdichtungsgebiete		<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderichtplan über die Nutzung im Raum Rossboden (alte Kaserne) für Nutzung und Erschliessung und Abstimmung mit dem Umbau des Anschlusses A13 Chur Süd; Konzeptstudien für „Wasserlandschaft“ auf dem Waffen- und Schiessplatzgelände Rossboden in Arbeit (Mn Nr. 11) • Raum Bahnhof Süd und Nord: mit der Realisierung der Überbauung HW-Areal abgeschlossen; letzte Etappe in Realisierung • Plessorraum West: Umnutzung in Realisierung (GP Rätiaareal, QP Schesaplana und QP Segantini) • Kasernenareal: mittel- bis langfristig Umnutzung (Gestaltungsplanpflicht festgelegt)
Domat/Ems	Arbeitsstandort Ems Werke-Vial Verdichtung	Nutzungsplanung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Reserveflächen für industriell-gewerbliche Entwicklung (weitgehend im Eigentum der Ems Werke; reserviert für Eigenbedarf) • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet und in dieser Zone auch nicht zugelassen • Leitbild erarbeitet; Siedlungsverdichtung anstelle von Neuzonungen und Überarbeitung der Ortsplanung im Sinne des Leitbildes als vordringlich festgelegt.
Igis/Zizers	Zentrumsstandort Bahnhof Landquart Arbeitsstandort	Nutzungsplanung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Quartierpläne im Raum Bahnhof in Realisierung; P+R-Anlage zusammen mit dem Projekt Outlet Factory bewilligt • Umnutzung Bahnhofstrasse zu einer Geschäftsstrasse seit Jahren in Realisierung (Kernzone; Gestaltungspläne) • Rechtskräftige Zonen weitge-

	Landquart-Zizers		<p>hend überbaut oder als Erweiterungsflächen für bestehende Betriebe reserviert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet (Differenzierung der Zonenvorschriften vornehmen) • Erweiterung der Industrie- und Gewerbezone mit Verlängerung des Industriegeleises geplant (Gemeinden Igis und Zizers) • Neue Strassenquerspange Industriestrasse-Kantonsstrasse im Raum Bahnhof Igis geplant (Mn Nr. 104, Mn Nr. 105)
	Verdichtung	<p>Erweiterung Bauzone gemäss dem regionalen Richtplan</p> <p>Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung“ (öffentlich aufgelegt und vorgeprüft)</p>	<p>Der Gemeinderichtplan unterscheidet und legt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterungsgebiete • Umnutzungsgebiete • Ausgleichsgebiete
Untervaz/ Trimmis/Zizers	Arbeitsstandort Untervaz-Trimmis	Nutzungsplanung genehmigt	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Industrie- und Gewerbezone gemäss regionalem Richtplan • Standort nicht für publikumsintensive Bauten und Anlagen geeignet und gemäss den Zonenbestimmungen auch nicht zugelassen

4.2 Massnahmen im Bereich Verkehr in der Agglomeration Chur

Aufgrund der Problemanalyse (insbesondere Ziffer 2.2) und der Ziele und Strategien (Ziffer 3.) ergeben sich die folgenden Handlungsschwerpunkte für den Bereich Verkehr:

- Lösung der Engpässe mit baulichen und organisatorischen Massnahmen im Raum Chur, um die Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs als bedeutendster Umsteigeknoten und des Entwicklungsschwerpunkts Chur West zu verbessern und die Fahrplanstabilität für den Busverkehr aus den umliegenden Dörfern und den Tourismuszentren zu garantieren. Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr nach Arosa, dadurch Erhöhung der Sicherheit insbesondere für Fussgänger und Velofahrer und Schonung der historischen Altstadt mit Umgebung. Diese Massnahmen haben die höchste Priorität.

- Verbesserung der Langsamverkehrs (insbesondere Veloverkehr) zur Nutzung der Umlagerungspotenziale der Arbeitspendler und Schüler
- Ausbau und betriebliche Optimierung des öV zur Förderung der Verlagerung vom miV auf die öffentlichen Verkehrsmittel.

4.2.1 Massnahmenpakete

Die Massnahmenpakete wurden gemäss den Kriterien des Bundes und unter Berücksichtigung funktional-räumlicher Kriterien gebildet.

Nr.	Massnahmenpaket	Einzelmassnahmen / Kurzbeschreibung
MP 01	Optimierung Erschliessung Stadtzentrum Chur	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme 11: Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung - Massnahme 14: Parkleitsystem Innenstadt Chur
MP 02	Optimierung Erschliessung Chur West	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme 12: Bessere Erschliessung von Chur West - Massnahme 17: Städtische Tangentialbuslinie - Massnahme 110: Verbesserung Anschluss LV Chur-West
MP 03	Querverbindung Schanfiggerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme 13: Querverbindung Schanfiggerstrasse
MP 04	Vorgezogene Massnahmen (vor 2011)	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme 15: Parkplatzbewirtschaftung auf Stadtgebiet - Massnahme 104: LV-Neuerschliessung Industriegebiet Landquart – Igis - Massnahme 105: LV-Unterführung Bahnhof Igis - Massnahme 118: Velotransporte im Bus - Massnahme 120: Förderung des LV in der kantonalen Verwaltung
MP 05	Kurzfristige Massnahmen Langsamverkehr (2011-2014)	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme 101: Verbesserung LV-Anschluss Landquart A13 und Bahnhof Landquart - Massnahme 102: Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart - Massnahme 106: LV-Anschluss- / Querverbindung Zizers (Weiterführung Radweg) - Massnahme 108: Neue LV-Verbindung Chur - Trimmis - Massnahme 109: Anschluss RhB Haltestelle Chur Wiesental an den LV - Massnahme 111: Neues LV-Trasse Rossboden, Chur - Massnahme 113: Trasse Anschluss A13 Vial – Rheinbrücke Tamins - Massnahme 114: Anbindung Bonaduz / Rhäzüns an Polenweg - Massnahme 115: LV-Verbindung Rhäzüns -

Nr.	Massnahmenpaket	Einzelmassnahmen / Kurzbeschreibung
		Bonaduz - Massnahme 117: Durchgehende Asphaltierung der interkommunalen Radwege in der Talebene - Massnahme 119: Bike and Ride an den öV-Haltestellen
MP 06	Mittelfristige Massnahmen Langsamverkehr (2015-2020)	- Massnahme 103: Verbesserung Verkehrssicherheit Calandakreuzung – Kreisel Landquart - Massnahme 107: Neue LV-Verbindung Trimmis – Zizers - Massnahme 112: Durchgehende LV-Verbindung Domat/Ems Süd – Chur West - Massnahme 116: LV-Verbindung Rhäzüns – Heinzenberg/Domleschg
EM 07	Dreischienengleis Chur - Domat/Ems – Ems Werk (2015 - 2020)	- Massnahme 18: Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk
EM 08	Park and Ride Anlage Chur Nord (nach 2020)	- Massnahme 19: Park and Ride Anlage Chur Nord
EM 09	Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide (nach 2020)	- Massnahme 20: Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide

MP: Massnahmenpaket (MP 01 – MP 06); EM: Einzelmassnahme (EM 07 – EM 09)

Massnahmen 11 – 20: Massnahmen motorisierter Individualverkehr (mIV) und öffentlicher Verkehr (öV)

Massnahmen 101 – 120: Massnahmen Langsamverkehr (LV)

Massnahmen die nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind

31	Umbau Anschluss A13 Chur Süd (2012)	- Massnahme 31: Umbau Anschluss A13 Chur Süd
32	Umbau Anschluss A13 Untervaz/Zizers (2015)	- Massnahme 32: Umbau Anschluss A13 Untervaz/Zizers
33	Verlegung Nordspur A13 Trimmis (2013)	- Massnahme 33: Verlegung Nordspur A13 Trimmis
34	Doppelspur RhB Reichenau West	- Massnahme 34: Doppelspur RhB Reichenau West

Die Priorisierung wurde gemäss der Wegleitung des Bundes vorgenommen.

Massnahmenpaket:

Nr. MP 01: Optimierung Erschliessung Stadtzentrum Chur

Agglomerationsrelevanz:

Die Optimierung der Erschliessung des Stadtzentrums Chur mittels der Neuerschliessung des Stadtzentrums ab der Südumfahrung (Massnahme 11) und einem innerstädtischen Parkleitsystem (Massnahme 14) ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von grosser Bedeutung. Ohne diese Optimierung liesse sich der regionale Verkehr nach und vom Stadtzentrum in Zukunft nicht mehr bewältigen und würde das Agglomerationsprogramm als Gesamtes, bzw. insbesondere die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt von Chur, eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: die Massnahmen zur Optimierung der Erschliessung des Stadtzentrums Chur entsprechen der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der als wichtige Zielsetzung der regionale Verkehr nach/vom Stadtzentrum Chur möglichst ungehindert, sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden im Rahmen der Machbarkeitsabklärungen „Alternativen zur Welschdörfli-Umfahrung“ vom Mai 2004 und nachfolgenden Untersuchungen sowie eines Projekts mit Kostenschätzung für ein Parkleitsystem Innenstadt Chur geschätzt und die Wirkung der Massnahmen wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist ebenfalls schon erfüllt: Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen „Alternativen zur Welschdörfli-Umfahrung“ und weitergehenden Abklärungen wurden die Zweckmässigkeit beurteilt und die Machbarkeit nachgewiesen, verschiedene Varianten erarbeitet und beurteilt, flankierende Massnahmen entworfen, die Investitionskosten geschätzt sowie die Umweltauswirkungen der vorgesehenen Massnahmen abgeklärt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist die Optimierung der Erschliessung des Stadtzentrums Chur folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 2 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 2 Punkte
 Total: 9 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.) sowie die bereits realisierten Massnahmen zur Buspriorisierung (Busspuren Innenstadt und Kasernenstrasse, LSA Beeinflussung).

WK3: 1 Punkt für die realisierten öV-Massnahmen gemäss oben sowie die 2006 bis 2008 realisierten Massnahmen zur Verkehrstrennung Strasse-Schiene und Strasse-Strasse im Raum Engadinstrasse – Obertor – Plessurquai/Lindenquai.

Total Vorleistungsboni: 2 Punkte

Total Nutzen: 14 Punkte

Der Nutzen der Optimierung der Erschliessung des Stadtzentrums Chur ist im Anhang 7 (Nr. 11 und 14) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung aller mit der Optimierung der Erschliessung des Stadtzentrums verbundenen Massnahmen belaufen sich auf ca. 7 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 14 Punkten zu 7 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2011) werden die notwendigen Vorprojekte bzw. generellen Projekte inklusive den entsprechenden Umweltverträglichkeitsberichten vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird das Massnahmenpaket MP 01 „Optimierung Erschliessung Stadtzentrum Chur“ der A-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:**Nr. MP 02: Optimierung Erschliessung Chur West****Agglomerationsrelevanz:**

Die Optimierung der Erschliessung von Chur West mittels einer besseren strassenseitigen Erschliessung (Massnahme 12), einer städtischen Tangentialbuslinie (Massnahme 17) sowie besserer Führung des Langsamverkehrs (Massnahme 110) ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von grosser Bedeutung. Ohne dieses Massnahmenpaket liesse sich der städtische und regionale Verkehr im Raum Chur West und Umgebung in Zukunft nicht mehr bewältigen und würde das gesamte Agglomerationsprogramm, bzw. insbesondere die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Chur sowie der Umbau des Anschlusses Chur Süd der A13, eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die Optimierung der Erschliessung von Chur West entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der als wichtige Zielsetzung der städtische und regionale Verkehr nach/von Chur West möglichst ungehindert, sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden im Rahmen der Planungsstudie „Erschliessung Chur West“ vom März 2005 und Untersuchungen zur Tangentialbuslinie geschätzt und die Wirkung der Massnahmen wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist ebenfalls schon erfüllt: Im Rahmen der Planungsstudie „Erschliessung Chur West“ sowie der Untersuchungen zur Tangentialbuslinie wurden verschiedene Varianten erarbeitet und beurteilt, flankierende Massnahmen entworfen, die Investitions- und Betriebskosten geschätzt sowie die Umweltauswirkungen der vorgesehenen Massnahmen abgeklärt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist die Bessere Erschliessung von Chur West folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 3 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 2 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte
 Total: 11 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination

Bahn-Bus etc.), die bereits realisierte Haltestelle Chur West sowie die 2007 realisierte Haltestelle Wiesental.

WK2: 1 Punkt für die mit der Stadtplanung (Stadtentwicklungskonzept von 2006) geschaffenen Voraussetzung für eine hohe Nutzungsdichte (Hochhäuser, Dienstleistungen, Einkauf) an optimal erschlossener Lage in Chur West.

WK3: 1 Punkt für die bereits realisierten Massnahmen in der Kasernenstrasse und Umgebung (Busspuren, Verkehrskreisel).

Total Vorleistungsboni: 3 Punkte

Total Nutzen: 14 Punkte

Der Nutzen einer Optimierung der Erschliessung von Chur West ist im Anhang 7 (Nr. 12, 17 und 110) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung aller mit der besseren Erschliessung von Chur West verbundenen Massnahmen belaufen sich auf ca. 14 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 14 Punkten zu 14 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2011) werden die notwendigen Vorprojekte bzw. generellen Projekte inklusive den entsprechenden Umweltverträglichkeitsberichten vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird das Massnahmenpaket MP 02 „Optimierung Erschliessung Chur West“ der A-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:

Nr. MP 03: Querverbindung Schanfiggerstrasse

Agglomerationsrelevanz:

Die neue Querverbindung der Schanfiggerstrasse (Massnahme 13) ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von beträchtlicher Bedeutung. Ohne sie könnte der weiterhin zunehmende Verkehr nach/vom Schanfigg nicht aus dem Stadtzentrum verbannt werden und müsste die bestehende städtische Strassenverbindung zwischen dem Obertor und Maladers, unter Inkaufnahme massiver Eingriffe ins Stadtgefüge, ausgebaut werden. Auch würden das gesamte Agglomerationsprogramm, bzw. insbesondere die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt von Chur, eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die Querverbindung Schanfiggerstrasse entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der als wichtige Zielsetzung der Durchgangsverkehr aus der Stadt verbannt und der regionale Verkehr nach/von Chur möglichst ungehindert, sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie vom Herbst 2006 geschätzt und die Wirkung der Massnahmen wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist ebenfalls schon erfüllt: Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für eine neue Querverbindung Schanfiggerstrasse wurden unterschiedliche Varianten geprüft, flankierende Massnahmen entworfen und die Investitions- und Betriebskosten geschätzt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist die neue Querverbindung Schanfiggerstrasse folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 2 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 3 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 2 Punkte
 Total: 10 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.).

WK3: 1 Punkt für die 2006 bis 2008 realisierten Massnahmen zur Verkehrstrennung Strasse-Schiene und Strasse-Strasse im Raum Engadinstrasse – Obertor – Plessurquai/Lindenquai.

Total Vorleistungsboni: 2 Punkte

Total Nutzen: 12 Punkte

Der Nutzen der neuen Querverbindung Schanfiggerstrasse ist im Anhang 7 (Nr. 13) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der Querverbindung Schanfiggerstrasse belaufen sich auf ca. 50 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 12 Punkten zu 50 Mio. Franken ist gut.

Bau- und Finanzreife:

Das zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2011) benötigte Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht liegt vor. Die Bau- und Finanzreife ist gegeben.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird das Massnahmenpaket MP 03 „Querverbindung Schanfiggerstrasse“ der A-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:**Nr. MP 04: Vorgezogene Massnahmen (vor 2011)****Agglomerationsrelevanz:**

Das Massnahmenpaket MP 04 mit den vorgezogenen Massnahmen umfasst die folgenden Einzelmassnahmen: 15 „Parkplatzbewirtschaftung auf Stadtgebiet“ (Massnahme 15); 104 „LV-Neuerschliessung Industriegebiet Landquart-Igis“ (Massnahme 104); 105 „LV-Unterführung Bahnhof Igis“ (Massnahme 105); 118 „Velotransporte im Bus“ (Massnahme 118) sowie 120 „Förderung des LV in der kantonalen Verwaltung“ (Massnahme 120). Für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs ist das Massnahmenpaket von grosser Bedeutung. Ohne diese Massnahmen könnte der zukünftige Verkehr auf dem Stadtgebiet kaum mehr bewältigt und die Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms für einen „stadtgerechten Verkehr“ nicht umgesetzt werden. Auch würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Für sämtliche Massnahmen ist der Reifegrad 2 schon erfüllt oder wird in den nächsten 2-3 Jahren erfüllt werden. Sämtliche Massnahmen werden bis spätestens 2010 realisiert sein.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weisen die vorgezogenen Massnahmen folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 2 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte
 Total: 10 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.) sowie die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 WK3: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt) sowie die 2006 bis 2008 realisierten Massnahmen zur Verkehrstrennung Strasse-Schiene und Strasse-Strasse im Raum Engadinstrasse – Obertor – Plessurquai/Lindenquai.
 Total Vorleistungsboni: 2 Punkte

Total Nutzen: 12 Punkte

Der Nutzen der vorgezogenen Massnahmen ist im Anhang 7 (Nr. 15, 104, 105, 118 und 120) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung aller vorgezogenen Massnahmen belaufen sich auf ca. 1.5 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzenverhältnis von 12 Punkten zu 1.5 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Die notwendigen Projekte liegen vor oder werden in den nächsten 2-3 Jahren vorliegen. Die Bau- und Finanzreife ist gegeben.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 handelt es sich beim Massnahmenpaket MP 04 um „vorgezogene Massnahmen“.

Massnahmenpaket:**Nr. MP 05: Kurzfristige Massnahmen Langsamverkehr (2011 – 2014)****Agglomerationsrelevanz:**

Das Massnahmenpaket MP 05 mit den kurzfristigen Massnahmen Langsamverkehr umfasst die folgenden Einzelmassnahmen:

- Massnahme 101: Verbesserung LV-Anschluss Landquart A13 und Bahnhof Landquart
- Massnahme 102: Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart
- Massnahme 106: LV-Anschluss- / Querverbindung Zizers (Weiterführung Radweg)
- Massnahme 108: Neue LV-Verbindung Chur - Trimmis
- Massnahme 109: Anschluss RhB Haltestelle Chur Wiesental an den LV
- Massnahme 111: Neues LV-Trasse Rossboden, Chur
- Massnahme 113: LV-Trasse Anschluss A13 Vial – Rheinbrücke Tamins
- Massnahme 114: LV-Anbindung Bonaduz / Rhäzüns an Polenweg
- Massnahme 115: LV-Verbindung Rhäzüns - Bonaduz
- Massnahme 117: Durchgehende Asphaltierung der interkommunalen Radwege in der Talebene

- Massnahme 119: Bike and Ride an den öV-Haltestellen

Wegen der besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte, der besseren LV-Anbindung der ÖV-Haltestellen, der Sanierung von gefährlichen Abschnitten sowie der Schaffung eines attraktiven LV-Netzes insbesondere für den Pendlerverkehr ist das Massnahmenpaket von grosser Bedeutung für das Agglomerationsprogramm. Ohne dieses Massnahmenpaket würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die mit dem Massnahmenpaket verbundenen Einzelmassnahmen entsprechen der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms mit der wichtigen Zielsetzung eines „verträglichen Agglomerationsverkehrs“, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkungen der Massnahmen beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist grossteils ebenfalls schon erfüllt: Im Rahmen entsprechender Machbarkeitsstudien wurden für die meisten Massnahmen unterschiedliche Varianten geprüft, flankierende Massnahmen entworfen und die Investitions- und Betriebskosten geschätzt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weisen die kurzfristigen Massnahmen Langsamverkehr folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte
 Total: 11 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zugunsten des städtischen und regionalen Langsamverkehrs (Rad- und Fusswegverbindungen) und zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 WK3: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zugunsten des städtischen und regionalen Langsamverkehrs (Rad- und Fusswegverbindungen) und zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 WK4: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zugunsten des städtischen und regionalen Langsamverkehrs (Rad- und Fusswegverbindungen) und zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 Total Vorleistungsboni: 3 Punkte

Total Nutzen: 14 Punkte

Der Nutzen der kurzfristigen Massnahmen Langsamverkehr ist im Anhang 7 (Nr. 101 und 102, 106, 108 und 109, 111, 113 – 115, 117 sowie 119) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der kurzfristigen Massnahmen Langsamverkehr belaufen sich insgesamt auf ca. 13 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 14 Punkten zu 13 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2011) werden sämtliche notwendigen Vorprojekte bzw. generellen Projekte inklusive den entsprechenden Abklärungen zur Umweltverträglichkeit vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann vollumfänglich gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird das Massnahmenpaket MP 05 „Kurzfristige Massnahmen Langsamverkehr“ der

A-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:

Nr. MP 06: Mittelfristige Massnahmen Langsamverkehr (2015 – 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Das Massnahmenpaket MP 06 mit den mittelfristigen Massnahmen Langsamverkehr umfasst die folgenden Einzelmassnahmen:

- Massnahme 103: Verbesserung Verkehrssicherheit Calandakreuzung – Kreisel Landquart
- Massnahme 107: Neue LV-Verbindung Trimmis - Zizers
- Massnahme 112: Durchgehende LV-Verbindung Domat/Ems – Chur West
- Massnahme 116: LV-Verbindung Rhäzüns – Heinzenberg/Domleschg

Wegen der besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte, der besseren LV-Anbindung der ÖV-Haltestellen, der Sanierung von gefährlichen Abschnitten sowie der Schaffung eines attraktiven LV-Netzes insbesondere für den Pendlerverkehr ist das Massnahmenpaket von grosser Bedeutung für das Agglomerationsprogramm. Ohne dieses Massnahmenpaket würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine deutlich geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die mit dem Massnahmenpaket verbundenen Einzelmassnahmen entsprechen der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms mit der wichtigen Zielsetzung eines „verträglichen Agglomerationsverkehrs“, die finanziellen Auswirkungen wurden grossteils grob geschätzt und die Wirkungen der Massnahmen beurteilt.

Der Reifegrad 2 wird bis 2015 erfüllt sein: Im Rahmen entsprechender Machbarkeitsstudien werden für die einzelnen Massnahmen, wo dies nicht schon gemacht wurde, unterschiedliche Varianten geprüft, flankierende Massnahmen entworfen und die Investitions- und Betriebskosten geschätzt werden.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weisen die mittelfristigen Massnahmen Langsamverkehr folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte
 Total: 11 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zugunsten des städtischen und regionalen Langsamverkehrs (Rad- und Fusswegverbindungen) und zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 WK4: 1 Punkt für die zahlreichen schon getroffenen Massnahmen zugunsten des städtischen und regionalen Langsamverkehrs (Rad- und Fusswegverbindungen) und zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung (Tempo 30 Zonen, Begegnungszone City, Fussgängerzone Altstadt).
 Total Vorleistungsboni: 2 Punkte

Total Nutzen: 13 Punkte

Der Nutzen der mittelfristigen Massnahmen Langsamverkehr ist im Anhang 7 (Nr. 103, 107, 112 und 116) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der mittelfristigen Massnahmen Lang-

samverkehr belaufen sich insgesamt auf ca. 7.5 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 13 Punkten zu 7.5 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2015) werden sämtliche notwendigen Vorprojekte bzw. generellen Projekte inklusive den entsprechenden Abklärungen zur Umweltverträglichkeit vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann vollumfänglich gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird das Massnahmenpaket MP 06 „Mittelfristige Massnahmen Langsamverkehr“ der B-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:

Nr. EM 07: Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk (2015 – 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Die Einzelmassnahme EM 06 Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von Bedeutung. Dank ihm wird die Kapazität für den Güterverkehr der Nachfrage angepasst und ergeben sich neue und umsteigefreie Verkehrsbeziehungen für den Personenverkehr innerhalb der Agglomeration. Das gesamte Agglomerationsprogramm würde ohne dieses Gleis eine geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Das Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der der Agglomerationsverkehr sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkung der Massnahme wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 wird bis 2015 erfüllt sein: Es wird ein Auflageprojekt mit den notwendigen Angaben zu flankierenden Massnahmen und den resultierenden Kosten mit Kostenverteiler erarbeitet werden.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist das Dreischienengleis Chur – Domat/Ems – Ems Werk folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 2 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 2 Punkte
 Total: 9 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.). Total Vorleistungsboni: 1 Punkt

Total Nutzen: 10 Punkte

Der Nutzen des Dreischienengleises Chur – Domat/Ems – Ems Werk ist im Anhang 7 (Nr. 18) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung des Dreischienengleises belaufen sich insgesamt auf ca. 70 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 14 Punkten zu 70 Mio. Franken ist gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2015) wird das notwendige Vorprojekt bzw. generelle Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird die Einzelmassnahme EM 06 (bzw. Massnahme 18) „Dreischienengleis Chur – Domat/Ems - Ems Werke“ der B-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:

Nr. EM 08: Park and Ride Anlage Chur Nord (nach 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Die Einzelmassnahme EM 07 Park and Ride Anlage Chur Nord ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von Bedeutung. Ohne sie würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung erzielen.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die Park and Ride Anlage Chur Nord entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der der Agglomerationsverkehr sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkung der Massnahme wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 und 3 wird bis 2020 erfüllt sein: Es wird ein Auflageprojekt mit den notwendigen Angaben zu flankierenden Massnahmen und den resultierenden Kosten mit Kostenverteiler erarbeitet werden.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist die Park and Ride Anlage Chur Nord den folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte
 WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 2 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 2 Punkte
 Total: 9 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.).

Total Vorleistungsboni: 1 Punkt

Total Nutzen: 10 Punkte

Der Nutzen der Park and Ride Anlage Chur Nord ist im Anhang 7 (Nr. 19) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der Park and Ride Anlage Chur Nord sind noch nicht bekannt.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2020) wird das notwendige Vorprojekt bzw. generelle Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird die Einzelmassnahme EM 07 (bzw. Massnahme 19) „Park and Ride Anlage Chur Nord“ der C-Liste zugeordnet.

Einzelmassnahme:

Nr. EM 09: Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide (nach 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs ist langfristig eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide von grosser Bedeutung. Ohne sie könnte der zukünftige Verkehr nach und von der Lenzerheide, insbesondere in der Hochsaison im Winter und Sommer, nicht zufriedenstellend bewältigt und die Handlungsstrategien des Agglomerationsprogramms für einen optimierten Agglomerationsverkehr nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Auch würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der als wichtige Zielsetzung der städtische und regionale Verkehr nach/von Chur möglichst ungehindert, sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkungen der Massnahmen grob beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist zumindest teilweise erfüllt: Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie betreffend eine Monorail-Verbindung Chur - Lenzerheide wurden unterschiedliche Varianten geprüft, flankierende Massnahmen entworfen und die Investitions- und Betriebskosten grob geschätzt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte

WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte

WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte

WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte

Total: 11 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.).

Total Vorleistungsboni: 1 Punkt

Total Nutzen: 12 Punkte

Der Nutzen der strassenunabhängigen Erschliessung der Lenzerheide ist im Anhang 7 Nr. 20) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der strassenunabhängigen Erschliessung der Lenzerheide sind noch nicht bekannt.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2020) wird das notwendige Vorprojekt bzw. generelle Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf das „Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ wird die Einzelmassnahme EM 09 „Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide“ der C-Liste zugeordnet.

Massnahmenpaket:

Nr. EM 08: Park and Ride Anlage Chur Nord (nach 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Die Einzelmassnahme EM 07 Park and Ride Anlage Chur Nord ist für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs von Bedeutung. Ohne sie würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung erzielen.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Die Park and Ride Anlage Chur Nord entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der der Agglomerationsverkehr sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkung der Massnahme wurde beurteilt.

Der Reifegrad 2 und 3 wird bis 2020 erfüllt sein: Es wird ein Auflageprojekt mit den notwendigen Angaben zu flankierenden Massnahmen und den resultierenden Kosten mit Kostenverteiler erarbeitet werden.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist die Park and Ride Anlage Chur Nord den folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte

WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte

WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 2 Punkte

WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 2 Punkte

Total: 9 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.).

Total Vorleistungsboni: 1 Punkt

Total Nutzen: 10 Punkte

Der Nutzen der Park and Ride Anlage Chur Nord ist im Anhang 7 (Nr. 19) im Detail ausgewiesen. Die Kosten für die Realisierung der Park and Ride Anlage Chur Nord belaufen sich insgesamt auf ca. 5 Mio. Franken. Das Kosten/Nutzen Verhältnis von 10 Punkten zu 5 Mio. Franken ist sehr gut.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2020) wird das notwendige Vorprojekt bzw. generelle Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf die „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ vom 6. August 2007 wird die Einzelmassnahme EM 07 (bzw. Massnahme 19) „Park and Ride Anlage Chur Nord“ der C-Liste zugeordnet.

Einzelmassnahme:

Nr. EM 09: Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide (nach 2020)

Agglomerationsrelevanz:

Für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs ist langfristig eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide von grosser Bedeutung. Ohne sie könnte der zukünftige Verkehr nach und von der Lenzerheide, insbesondere in der Hochsaison im Winter und Sommer, nicht zufriedenstellend bewältigt und die Handlungsstrategien des Agglomerationsprogramms für einen optimierten Agglomerationsverkehr nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Auch würde das gesamte Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung entfalten.

Reifegrad:

Der Reifegrad 1 ist heute erfüllt: Eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide entspricht der Handlungsstrategie des Agglomerationsprogramms gemäss der als wichtige Zielsetzung der städtische und regionale Verkehr nach/von Chur möglichst ungehindert, sicher und umweltschonend geführt werden soll, die finanziellen Auswirkungen wurden grob geschätzt und die Wirkungen der Massnahmen grob beurteilt.

Der Reifegrad 2 ist zumindest teilweise erfüllt: Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie betreffend eine Monorail-Verbindung Chur - Lenzerheide wurden unterschiedliche Varianten geprüft, flankierende Massnahmen entworfen und die Investitions- und Betriebskosten grob geschätzt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis:

Gemessen an den Wirksamkeitskriterien WK1-4 weist eine strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide folgenden Nutzen auf:

WK1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert: 3 Punkte

WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: 2 Punkte
 WK3 Verkehrssicherheit erhöht: 3 Punkte
 WK4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: 3 Punkte
 Total: 11 von max. 12 Punkten

Vorleistungsboni (max. 1 Punkt je Wirksamkeitskriterium):

WK1: 1 Punkt für den mit dem Projekt „Trans Reno“ anfangs 2000 umgesetzten Qualitätssprung beim städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr (bedeutende Mehrangebote / optimale Koordination Bahn-Bus etc.).

Total Vorleistungsboni: 1 Punkt

Total Nutzen: 12 Punkte

Der Nutzen der strassenunabhängigen Erschliessung der Lenzerheide ist im Anhang 7 (Nr. 20) im Detail ausgewiesen.

Bau- und Finanzreife:

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung (vor 2020) wird das notwendige Vorprojekt bzw. generelle Projekt inklusive dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen. Die Bau- und Finanzreife wird dann gegeben sein.

Priorisierung:

Gestützt auf das „Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ wird die Einzelmassnahme EM 09 „Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Lenzerheide“ der C-Liste zugeordnet.

Die Priorisierung der Massnahmenpakete gemäss den Vorgaben des Bundes und die Zuordnung zu einer A-, B- oder C-Liste ergibt folgendes Bild:

Nr.	Massnahmenpaket	Priorisierung
MP 01	Optimierung Erschliessung Stadtzentrum Chur	A-Liste (Realisierung 2011-2014)
MP 02	Optimierung Erschliessung Chur West	A-Liste (Realisierung 2011-2014)
MP 03	Querverbindung Schanfiggerstrasse	A-Liste (Realisierung 2011-2014)
MP 04	Vorgezogene Massnahmen	Realisierung vor 2011
MP 05	Kurzfristige Massnahmen Langsamverkehr	A-Liste (Realisierung 2011-2014)
MP 06	Mittelfristige Massnahmen Langsamverkehr	B-Liste (Realisierung 2015-2018)
EM 07	Dreischienengleis Chur - Domat/Ems – Ems Werk	B-Liste (Realisierung 2015-2018)

Nr.	Massnahmenpaket	Priorisierung
EM 08	Park and Ride Anlage Chur Nord	C-Liste (Realisierung nach 2018)
EM 09	Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide	C-Liste (Realisierung nach 2018)

4.2.2 Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter wurden gemäss den Kriterien des Bundes gestaltet. Bedeutung und Prioritäten sind in den Massnahmenblättern (Anhang 7) begründet und für den Raum Chur kartografisch im Anhang 6 dargestellt.

4.3 Unterstützung Massnahmenplan Luft

Die in der Richtplanung und im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen unterstützen die Umsetzung des Massnahmenplans Luft in folgenden Handlungsfeldern:

Massnahme Luftreinhaltung (MPL)	Beitrag Agglomerationsprogramm an die Umsetzung des MPL
„A5 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“: Gezielte Weiterentwicklung des Angebotes und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs („schneller, häufiger, direkter, komfortabler zu attraktiven Tarifen“) insbesondere in den Agglomerationen (Chur und Umgebung, Oberengadin). Höhere Betriebsbeiträge an die privaten Transportunternehmen und die Investitionsbeiträge budgetieren	Die Attraktivitätssteigerung des öV erfolgt durch: Gezielten Ausbau der Infrastruktur des öV, bessere Transportketten öV und Vernetzung, sowie durch bessere Abstimmung des öV mit dem MIV und dem LV. Wichtigste Sofortmassnahme ist die Behebung wichtiger Tarifkonflikte. Das Verkehrskonzept wurde mit einer kantonalen Arbeitsgruppe unter Einbezug der Regionen erarbeitet.
„A6 Luftreinhaltung bei publikumsintensiven Einrichtungen“: Sicherstellen eines minimalen öV-Anteils bei neuen und soweit möglich bei bestehenden PEs. Monitoring Verkehrsaufkommen in UVBs	Die Standorte für publikumsintensive Einrichtungen sind im Siedlungskonzept als Zentrums-/Arbeitsstandorte festgelegt. Sie liegen an zentralen, sehr gut oder gut mit der Bahn erreichbaren Standorten. Die Entwicklung der Standorte und das Verkehrsangebot werden aufeinander abgestimmt. Dadurch wird ein Beitrag für einen hohen öV-Anteil geleistet.
„A11 Förderung des Langsamverkehrs“: Infrastrukturausbau LV in Pendlerdistanzen im Einzelfall gemäss Strassengesetz mit erhöhten Beiträgen, Sensibilisierung Arbeitspendler, Abstellmöglichkeiten für Velos bei kantonalen Dienststellen schaffen und andere Hindernisse für die Benützung des LV identifizieren und eliminieren.	Im Agglomerationsprogramm ist der Ausbau der Velorouten für den Nahverkehr mit konkreten Massnahmen vorgesehen (insbesondere angepasstes Normalprofil oder parallele Velowege), es sind Aktionen für den Langsamverkehr vorgesehen und Veloförderung in der Verwaltung. Mit dem Agglomerationsprogramm werden die Massnahmen des MPL für die Agglomeration Chur umgesetzt.
„A16 Abstimmung zwischen Siedlungs-	Im Verkehrskonzept und im Agglomerati-

entwicklung und Verkehr“:	onsprogramm ist die Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund für alle Gemeinden vorgesehen. Des Weiteren die regionale Koordination der Parkplatzbewirtschaftung und die zweckgebundene Verwendung der Parkierungsgebühren. Es sind mehrere Park and Ride Anlagen vorgesehen. Mit dem Agglomerationsprogramm werden die Massnahmen des MPL für die Agglomeration Chur umgesetzt.
Fazit: Das Agglomerationsprogramm stimmt mit den Massnahmen des MPL im Bereich Siedlung und Verkehr überein. Mit dem Programm wird der MPL und dessen Umsetzung für die Agglomeration Chur konkretisiert und vorangetrieben.	

4.4 Finanzierung

Die Kosten für das Agglomerationsprogramm betragen gesamthaft rund 162.15 Mio. Fr. Diese Kosten verteilen sich nach Perioden und Trägerschaft wie folgt (in Mio. Fr.):

Jahre	Total	Bund	Kanton	Stadt Chur	andere
Vor 2011	1.55	0	0.25	0.25	1.05
2011-2014	83.2	41.6	18.065	16.891	6.644
2015-2020	77.4	38.7	31.52	0.67	6.51
Nach 2020	unbekannt	unbekannt	unbekannt	unbekannt	unbekannt

Die Kosten für die einzelnen Massnahmenpakete sind in der Tabelle im Anhang 8 dargestellt.

4.5 Trägerschaft

Für die Vorbereitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind klare Zuständigkeiten erforderlich. Seitens des Bundes wird ein Ansprechpartner verlangt. Dieser muss in der Lage sein, die Umsetzung der Massnahmen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wird seitens des Bundes auch der Begriff Trägerschaft verwendet. Bei den Zuständigkeiten ist zu unterscheiden zwischen der Entscheidvorbereitung, den Entscheiden und der Umsetzung.



Entscheide vorbereiten:

Bei der Entscheidvorbereitung geht es darum, ausgewogene, tragfähige und realisierbare Lösungen zu erarbeiten. Zur Koordination und Abstimmung der Massnahmen sowie für den Erfahrungsaustausch unter den Gemeinden haben die sechs Regionalverbände im Einzugsgebiet von Chur und die Fachstellen für Raumentwicklung der beiden Kantone Graubünden und St. Gallen eine Kooperationsplattform gebildet (unterzeichneter Vertrag siehe Anhang 9). Für Fragestellungen, die ausschliesslich den BfS-Perimeter betreffen, koordiniert der Regionalverband Nordbünden die Raum- und Regionalentwicklung. Ansprechpartner gegenüber dem Bund und zuständig für die Gesamtkoordination ist in dieser Planungsphase das Departement für Volkswirtschaft und Soziales bzw. das Amt für Raumentwicklung Graubünden.

Entscheiden:

Für das Agglomerationsprogramm sind keine neuen Entscheidungskompetenzen vorgesehen. Die für die Finanzierung zuständigen Behörden beschliessen in ihrem Zuständigkeitsbereich im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung die Finanzierung der Vorhaben und Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm.

Entscheide umsetzen:

Die Umsetzung der Entscheide, d.h. die Realisierung der Massnahmen, erfolgt durch die zuständige Behörde, gestützt auf das voraussichtlich im Jahre 2010 vom Bundesparlament genehmigte Agglomerationsprogramm. Ansprechpartner gegenüber dem Bund und zustän-

dig für die Gesamtkoordination in der Umsetzung ist das Bau-, Verkehrs und Forstdepartement.

4.6 Umsetzung Richtplanung

Die verbindliche Abstützung und Umsetzung der Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr erfolgt über den kantonalen bzw. regionalen Richtplan. Dazu wurde 2005 eine Vernehmlassung bei den betroffenen kantonalen Stellen und bei den Gemeinden durchgeführt. Gestützt auf die erfolgten Einwände und Anregungen wurde die Richtplananpassung bereinigt und im Oktober 2006 öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig erfolgte eine erneute Vernehmlassung bei den kantonalen Stellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Der kantonale Richtplan wurde in den Bereichen Siedlung und Verkehr ergänzt. Für die Langsamverkehrsmassnahmen ist ein regionaler Richtplan vorgesehen.

Anhang

Anhang 1 Gesamtverkehr in Anzahl Personen und wichtige Verbindungsachsen

Anhang 2 Langzeit-Belastungsindex (LBI) und Feinstaubbelastung (PM10)

Anhang 3 Konzept Chur West (Grundlage Stadtplanung)

Anhang 4 Agglomeration Chur und Umgebung, Siedlungskonzept

Anhang 5 Agglomeration Chur und Umgebung, Verkehrskonzept

Anhang 6 Agglomerationsprogramm Chur, alle Verkehrsvorhaben in Chur

Anhang 7 Massnahmenblätter

Anhang 8 Tabelle Kosten und Finanzierung

Anhang 9 Kooperationsvertrag Regionalverbände

Planbeilagen

Planbeilage 1 Verkehrsaufkommen und Engpässe

Planbeilage 2 Unfallgeschehen auf Stadtgebiet

Planbeilage 3 Übersichtskarte Langsamverkehr

Planbeilage 4 Landschaft, Siedlung und Verkehr