

Anhang

- Anhang 1: Umsetzungsbericht Agglomerationsprogramm 1. Generation
- Anhang 2: Nachweis der Grundanforderungen
- Anhang 3: Kennzahlen Bewohner und Beschäftigten
- Anhang 4: Einwohner- und Beschäftigtendichten
- Anhang 5: Definition ÖV Güteklassen
- Anhang 6: Übersicht Siedlungsflächenreserven pro Gemeinde
- Anhang 7: Zupendler 1980-2000
- Anhang 8: Gegenüberstellung Anzahl ÖV-Reisende pro Tag und DTV
- Anhang 9: Konzept TransReno (Busliniennetz koordiniert)
- Anhang 10: Kennwerte Verkehrsaufkommen
- Anhang 11: Trend MIV („hausgemachter Verkehr“)
- Anhang 12: Unfälle Chur
- Anhang 13: Zukunftsbilder
 - 13.1: Zukunftsbild Landschaft
 - 13.2: Zukunftsbild Siedlung
 - 13.3: Zukunftsbild Verkehr

Anhang 1:

Umsetzungsbericht zur Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Chur

1. Generation laut Leistungsvereinbarung

Teil B

Der vorliegende Umsetzungsbericht soll sich auf den Sinn und Geist Ihres Agglomerationsprogramms beziehen, zu welchem sich Bund und Kanton in der Leistungsvereinbarung betreffend das Agglomerationsprogramm Chur verpflichtet haben.

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation werden von der Trägerschaft für die 2. Generation überarbeitet, um ihre Wirksamkeit zu verbessern und den veränderten Rahmenbedingungen, den Auswirkungen der Massnahmen der ersten Generation oder anderen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie werden entsprechend erneut geprüft werden (vgl. Weisung Kapitel 2.3.2).

Die vorliegende Vorlage ist von den Agglomerationen auszufüllen, wobei der Seitenumfang der textlichen Ausführungen bei unverändertem Format der Textboxen und Schriftgrösse (Standard Arial 10, Gliederung und Formatierung der Überschriften in den Textboxen ist frei zu wählen) nicht mehr als 10 Seiten überschreiten soll.

Im Umsetzungsbericht sind folgende Erläuterungen zum Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms auf Basis der abgeschlossenen Leistungsvereinbarung darzulegen:

1) Erläuterungen zum Sinn und Geist der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms 1. Generation

Die Ausführungen haben zum Ziel, dem Bund ein besseres Verständnis für die Herausforderungen in der Agglomeration bei der Umsetzung des Programms der 1. Generation zu ermöglichen.

Im Wesentlichen sind

- *auf Schwierigkeiten und deren Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation hinweisen,*
- *allenfalls bereits bekannte/absehbare inhaltliche Abweichungen und Veränderungen des Sinn und Geists des Agglomerationsprogramms zu erläutern.*

Dabei müssen die Ausführungen folgende Themenbereiche mindestens umfassen:

- *Zentrale Vision/Leitbild/Ziele*
- *Strategie Siedlung und Verkehr sowie*
- *Wirkung der Schlüsselmassnahmen und evtl. besondere Zusatzleistungen [auf Sinn und Geist Agglomerationsprogramm]*

Konkrete Massnahmenänderungen sind unabhängig davon weiter gemäss Leistungsvereinbarung direkt dem ARE zu melden.

1. Schwierigkeiten

Weiträumiger Perimeter

Der Perimeter für das 1. Agglomerationsprogramm reichte weit über den Perimeter gemäss BfS und umfasste auch die umliegenden Regional- und Tourismuszentren. Der Bund hat die Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturen auf den BfS-Perimeter beschränkt und damit keinen Anreiz für eine grossräumige Raumentwicklung gegeben. Unabhängig von der fehlenden Bundesunterstützung wurde aber versucht eine grossräumige Zusammenarbeit aufzubauen, indem eine

regionsübergreifende Kooperationsplattform aufgebaut wurde. Zwischen 2005 und 2009 wurden insgesamt 7. Sitzungen der Kooperationsplattform durchgeführt, dabei wurde das Agglomerationsprogramm aber auch allgemein Fragen der überregionalen Zusammenarbeit besprochen. Nach dieser Phase zeigte sich, dass diese Form der Zusammenarbeit nicht mehr mit genügend Inhalten gefüllt werden konnte. Aus diesem Grund wurde die grossräumige Kooperationsplattform am 30.6.2009 aufgelöst.

Regionale Zusammenarbeit innerhalb des statistischen Perimeters

Bei Fragen, die nur den statistischen Perimeter betreffen, ist der Regionalverband Nordbünden für die regionale Koordination verantwortlich. Innerhalb dieser Region zeichneten sich in den letzten Jahren Absetzungsbewegungen ab und so wurde per 1. Januar 2012 der neue Regionalverband „Herrschaft Fünf Dörfer“ mit folgenden Gemeinden rechtskräftig: Trimmis, Untervaz, Zizers, Landquart, Malans, Jenins, Maienfeld und Fläsch. Innerhalb der verbleibenden Region Nordbünden zeichnet sich zudem eine weitere Regionsteilung ab. Diese Regionsteilungen erschweren die Zusammenarbeit und so konnte der Regionalverband Nordbünden nur eine untergeordnete Rolle bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms übernehmen. Immerhin hat er durch den Erlass eines Regionalen Richtplans Langsamverkehr einen Beitrag zur Umsetzung geleistet.

Zentrale Vision/Leitbild/Strategie sowie Verkehrs- und Siedlungskonzept

Diese Elemente des Agglomerationsprogramms haben sich bewährt und sind in den Grundsätzen nach wie vor gültig. Eine Vertiefung erfolgt für den statistischen Perimeter in Form eines Zukunftsbildes.

Probleme bei der Umsetzung von Massnahmen

Die Massnahmen im Bereich Siedlung sind richtig und werden grundsätzlich beibehalten. Es zeigt sich aber, dass verstärkte Anstrengungen für eine Siedlungsentwicklung nach Innen erforderlich sind. Entsprechend wurde das 2. Agglomerationsprogramm in diesem Bereich weiterentwickelt. Bei den Verkehrsmassnahmen zeigt sich eine Verzögerung bei der Umsetzung der Langsamverkehrsmassnahmen. Der Spardruck in vielen Gemeinden führt dazu, dass diese Massnahmen mit geringer Priorität vorangetrieben werden. Innerhalb von Chur zeigt sich, dass die Kosten für die Verkehrsmassnahmen zu tief geschätzt wurden. Für die Umsetzung wäre mehr Flexibilität erforderlich so sollten Bundessubventionen zwischen Massnahmen umgelagert werden können. Die Mangelnde Liquidität des Infrastrukturfonds erschwert die Umsetzung der grösseren Verkehrsmassnahmen.

2. Inhaltliche Abweichungen

- Der Sinn- und Geist des Agglomerationsprogramms wurde beibehalten.
- Die Kooperationsplattform MACU wurde aufgelöst.
- Der Regionalverband Nordbünden wurde bisher in zwei Regionen aufgeteilt.
- Zu den Abweichungen bei einzelnen Massnahmen vergleiche Teil A.

3. Schlüsselmassnahmen

- Eine Schlüsselmassnahme des 1. Agglomerationsprogramms war die Querverbindung Schanfiggerstrasse (Nr. 13), diese wurde vom Bund von der Priorität A auf C umklassiert. Angesichts der ungenügenden Erschliessung Richtung Schanfigg und Arosa ist eine Verbesserung der heutigen Situation dringend erforderlich. Ein Ausbau auf der heutigen Strecke

würde, aufgrund der engen Platzverhältnisse in städtebaulich sensiblen Lagen, einen gewaltigen Einschnitt in das wertvolle historische Stadtbild von Chur bedeuten (vgl. Kap. 3.7.12), aus diesem Grund wurde die Querverbindung erneut in das Agglomerationsprogramm aufgenommen (Nr. 6).

- Schlüsselmassnahmen des 1. Agglomerationsprogramms sind die Massnahmen „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ (Nr. 11) und „Bessere Erschliessung von Chur West“ (Nr. 12). Diese Massnahmen sind noch nicht oder erst zum Teil umgesetzt, entsprechend ist die Beurteilung der Wirkung derzeit noch nicht möglich (zum Stand der Umsetzung siehe Teil A).

2) Ausführungen zur Nachvollziehbarkeit, Stringenz und Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm

Bei der Prüfung der 2. Generation wird verstärkt Wert auf die logische Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms gelegt: Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen aus der Analyse, dem Zukunftsbild und den Strategien nachvollziehbar abgeleitet werden (roter Faden) (vgl. Weisung Kapitel 1.4). Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist Bestandteil dieser Grundlagen. Die Agglomeration muss klar aufzeigen, dass das Agglomerationsprogramm der 2. Generation auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation schlüssig aufbaut und dass Verbesserungen vorgenommen wurden. Der Zusammenhang zwischen der 1. und 2. Generation muss im aktuellen Programm nachvollziehbar sein. Konkret ist in diesem Berichtsteil nachvollziehbar aufzuzeigen wie sich dieser Zusammenhang darstellt.

Falls dies im Bericht des Agglomerationsprogramms 2. Generation nachvollziehbar und umfassend dargestellt ist, genügen hier entsprechende Seitenverweise.

Die Überarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte einerseits gestützt auf die überarbeitete Weisung des UVEK, andererseits gestützt auf den Prüfbericht des Bundes zum 1. Agglomerationsprogramm.

Erarbeitung Zukunftsbild

Das Zukunftsbild baut auf dem 1. Agglomerationsprogramm auf. So entsprechen die Zentrenstruktur die Entwicklungsschwerpunkte und die wesentlichen strategischen Grundsätze dem 1. Agglomerationsprogramm. Stärker gewichtet wurden die Freihaltung der Landschaft und die Siedlungsentwicklung nach Innen.

Behebung von Schwächen gemäss Prüfbericht:

Die Massnahmen seien zu stark auf Chur konzentriert:

Gestützt auf eine Schwachstellenanalyse im Kap. 3.7 wurden Massnahmen in den beiden grossen Gemeinden Landquart und Ems erarbeitet. Ein gewisses Übergewicht in Chur bleibt, aber das ist aufgrund der vorhandenen Schwachstellen begründet.

Es bestünden Lücken bei der Feinerschliessung von Entwicklungsschwerpunkten:

Die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte wurde analysiert (Kap. 3.7.11) und folgende Massnahmen abgeleitet:

- Der Entwicklungsschwerpunkt in Landquart wird mit drei Massnahmen (MIV, öV, LV) besser erschlossen (Nr. 4, 8, 11.7).
- In Chur-West sind bereits in der ersten Generation Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssituation festgelegt worden (Nr. 12, 17, 110). Wegen der sehr dynamischen Entwicklung an diesem Standort und der sehr hohen Nutzungsdichte wurden im zweiten Agglomerationsprogramm weitere Verkehrsmassnahmen (MIV, LV, öV) festgelegt (Nr.2, 7, 11.2, 11.3, 11.6).

- In Ems führt die Erschliessung des Areals der Ems-Chemie über das Gleis der RhB, was zu Rückstaus auf die Kantonsstrasse führt. Dieses Problem wird mit einer Unterführung gelöst (Nr. 9).
- An den Entwicklungsschwerpunkten Maienfeld und Untervaz –Trimmis konnten keine Schwachstellen in der Feinerschliessung gefunden werden.

Es seien zu wenige Massnahmen im Bereich ÖV, zudem fehle ein integrales ÖV-Angebotskonzept:

- Im Schienenbereich ergeben sich nur sehr langfristige Ausbauiden, diese sind im Agglomerationsprogramm kurz dargestellt (Kap. 3.7.5., Massnahme Nr. 00)
- In absehbarer Zeit stehen die Verbesserung der Betriebsbedingungen für die Bahn und der Ausbau des Busnetzes im Vordergrund. Ersteres erfolgt durch einen verbesserten Zugang zu den RhB-Halten (Nr. 1) und durch Verbesserungen auf den Bus-Zubringerlinien in Chur (Nr. 3), Letzteres durch Ergänzungen des Busnetzes (Nr. 2, 4, 5) und durch bessere Betriebsbedingungen für den Bus (Nr. 3).
- Grundlage für die Ausgestaltung des ÖV-Angebotes ist das Konzept Trans-Reno, im Bericht wird auf dieses Konzept verwiesen (Kap. 3.7.5).

Es fehlten Massnahmen zur Verbesserung des Fussverkehrs:

- Die Kritik ist insofern zu relativieren als in der ersten Generation Massnahme 109 „Anschluss RhB-Haltestelle Chur-Wiesental an LV“ eine Massnahme für den Fussverkehr war.
- Neu ist eine LV-Unterführung in Ems stark auch auf den Fussverkehr ausgerichtet (Nr. 11.10).
- Der bessere Zugang zu den ÖV-Halten ist eine Massnahme, die auch Fussgängern zugutekommt (Nr.1).

Es fehle ein systematischer Abbau von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten:

- Die wichtigste Massnahme in diesem Bereich ist die grossflächige Einführung von Tempo 30. Diesbezüglich wurden grosse Fortschritte gemacht (Kap. 3.7.9).
- Es hat sich bewährt, dass die Umsetzung von Tempo 30 Zonen von den Gemeinden initiiert werden. Eine Initiierung über das Aggloprogramm wäre nicht stufengerecht. Entsprechend wird auf eine Massnahme im Agglomerationsprogramm verzichtet.
- In der Stadt Chur wird derzeit die flächendeckende Einführung von Tempo 30, auf politischer Ebene kontrovers diskutiert.

Die Massnahmen im Bereich Siedlung seien zu wenig griffig:

- Das Grundkonzept im Bereich Siedlung wurde beibehalten. Insbesondere wurden die Entwicklungsschwerpunkte beibehalten und der Grundsatz das vor einer Einzonung zuerst aufgezeigt werden muss, dass das Potenzial für eine Innenentwicklung ausgeschöpft ist.
- In der Praxis hat sich aber gezeigt, dass die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale noch zu wenig erfolgt, entsprechend wurde das Agglomerationsprogramm in diesem Bereich wie folgt weiterentwickelt:
 - Flächendeckende Erhebung der Reserven und Abschätzung der Verfügbarkeit nach der Methode Raum+.
 - Stärkere Gewichtung der Freihaltung der Landschaft im Zukunftsbild.
 - Definition von Massnahmen, damit die Innenentwicklungspotenziale besser aktiviert werden. Dies einerseits auf übergeordneter Ebene mit den Massnahmen S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“ und S02 „Werkzeugkasten Arbeitsstandorte“, andererseits auf kommunaler Ebene mit den Massnahmen S03a-e „Kommunale Entwicklungsstrategien“.
- Mit diesen Massnahmen wird insbesondere ein Prozess in Richtung einer verstärkten

Innenentwicklung in Gang gebracht. Auf quantitative Vorgaben oder parzellenscharfe Festlegungen wurde hingegen bewusst verzichtet. Angesichts der Unsicherheit von Prognosen und angesichts der Unwägbarkeiten in den weiterführenden Planungsschritten wären solche Vorgaben realitätsfremd.

3) B1-Massnahmen 1. Generation Agglomerationsprogramm

Der Bund braucht Kenntnisse, wie im Agglomeration der 2. Generation mit den jeweiligen B-Massnahmen der 1. Generation umgegangen wird (B-Massnahmen 1. Generation gemäss Leistungsvereinbarung und Prüfbericht 2009).

Bitte füllen Sie dazu die beigelegte Excel-Tabelle B restl. aus.

Dieser Textteil ist auszufüllen, wenn die Excel-Tabelle zur Erläuterung nicht ausreichend ist.

Spezifische Probleme betreffend der B-Massnahmen können hier erläutert werden (je Kategorie: Massnahmen Prio B, Eigenleistungen Prio B, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen insbesondere Schienenmassnahmen Prio B).

Falls dies im Bericht Agglomerationsprogramm 2. Generation nachvollziehbar dargestellt ist, genügt ein Seitenverweis in der Excel Tabelle oder an dieser Stelle.

Die B - Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm wurden wie folgt in das 2. Agglomerationsprogramm übernommen:

| 1. Agglomerationsprogramm | 2. Agglomerationsprogramm |
|---|---|
| 103 Verbesserung Verkehrssicherheit Calandakreuzung – Kreisel Landquart | 11.7 Veloverbindung Landquart und Sicherung Calandakreuzung |
| 107 Neue LV-Verbindung Trimmis-Zizers | 11.9 Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis - Zizers |
| 112 Durchgehende LV-Verbindung Domat-Ems Süd – Chur West | 11.6 Neue Veloverbindung Chur - Domat/Ems |

A1- Infrastrukturelle Massnahmen - Priorität A / A1 - Mesures infrastrukturelles - Priorité A

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.3 / voir accord sur les prestations, chap. 3.3

| N° mesure-Info | | | | | Etat des coûts d'investissement | | | | | | | Etat des coûts prestation de la confédération | | Echéancier | | | | | Avancement des travaux | Etapas prévues jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux | | | | |
|----------------|-----|----------------------|----------|---------------------------|--|------------------------|------------------------|-----------------------|---------------|--------------------------|---------------|--|-----------------------------|--|---|--------------------------|---|--------------------------------------|---|--|-------------------------------------|------------------------|---|---|
| OFS-n° | Cl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Mesure - n° (agglo) | Description de la mesure | Type (interne à l'ARE) | Cat. (interne à l'ARE) | Coût d'investissement | Priorité abc | Coût état 2005 sans TVA | Priorité abc | Estimation actuelle des coûts | avec TVA ? (oui=1, non=0) | Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA) | Coût (Mio renchérissement et TVA incl.) | Coût (2005 sans TVA) | Coût (Mio renchérissement et TVA incl.) | Date fin des avant projets (MM/AAAA) | Date fin convention de financement (JJ/MM/AAAA) | Début des travaux (AAAA) | Fin = facture finale (AAAA) | Mise en service (AAAA) | % | Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm) |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BFS-Nr | Kl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Massnahmen-nummer (Agglo) | Massnahme | Typ (ARE intern) | Kat. (ARE intern) | Kosten Investition | Priorität ABC | Kosten (2005 exkl. MWST) | Priorität ABC | Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.) | inkl. MWST ? (ja=1, nein=0) | Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJ) | Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWST.) | Kosten (2005 exkl. MWST) | Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWST.) | Datum Abschluss Vorprojekte (MM.JJJ) | Datum Abschluss Finanzierungsvereinbarung (TT.MM.JJJ) | Baubeginn (JJJ) | Abschluss = Schlussabrechnung (JJJ) | Inbetriebnahme (JJJ) | % | Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10) |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.001 | 11 | Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung | 2 | 2 | 5 | A | 4.22 | A | 9.4 | 1 | 12.2011 | 1.69 | | | | | 2013 | | 2016 | | Etappenweiser Ausbau der 4 Teilprojekte 11.1 - 11.4. 11.1 Rosenhügel Linkabbiegemöglichkeit: Eingabe ASTRA Ende 2012, Realisierung ab 2013 11.2 Raum Obertor, 11.3 Kasernenstrasse Dosierungsanlage mit LSA: Beide Projekte sind in Planung und werden ausgelöst, sobald der Linksabbieger Rosenhügel genehmigt ist. 11.4 Plessurbrücke LV Zentrum Welschdörfli: Die Zustimmung der Eigentümer ist noch offen |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.002 | 14 | Parkleitsystem Innenstadt Chur | 6pls | 6 | 1.8 | A | 1.52 | A | 2.5 | 1 | 2007 | 0.61 | | | | | 2014 | | 2016 | | Aus finanziellen Gründen muss das Projekt verschoben werden |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.003 | 12 | Bessere Erschliessung von Chur West | 2 | 2 | 8 | A | 6.75 | A | 8.5 | 1 | 12.2011 | 2.70 | | | | | 2011 | | 2016 | | Etappenweiser Ausbau der 3 Teilprojekte 12.1-12.3, 12.3 Kasernenstrasse Kreisel Kalchbühlstrasse baulich abgeschlossen, 1. Teilzahlung ASTRA erhalten. Schlussrechnung erfolgt 2012 12.2 Raschärenstrasse Kreisel Schönbühlstrasse: Realisierung geplant 2013, Projekt ist fertig erstellt und Submission erfolgt. 12.1 Ringstrasse Kreisel Schönbühlstrasse: Realisierung geplant 2014, Projekt ist fertig erstellt, Landerwerb in Bearbeitung, Koordination mit geplantem Naubau Verwaltungsgebäude Kanton |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.004 | 17 | Städtische Tangentialbuslinie | 4 | 4 | 2.5 | A | 2.11 | A | 6 | 1 | 12.2011 | 0.84 | | | | | 2015 | | 2018 | | Aus finanziellen Gründen muss das Gesamtprojekt verschoben werden. Zur besseren Erschliessung Chur West wurde als Sofortmassnahme neu die Buslinie 6 vom Bahnhof zu City West kurzfristig im Februar 2012 in Betrieb genommen. |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.030 | 0 | Konzept LV_A-Liste | 3be | 3 | 15.50 | 0.00 | 13.07 | A | | | | 5.23 | | | | | | | | | 3 Finanzvereinbarungen sind bereits abgeschlossen. Die Stadt Chur hat erste Massnahmen im Raum Chur West bereits realisiert. Wegen Finanzierungsproblemen bei den Bauherren = Gemeinden und auch den verfügbaren Mitteln beim Bund können verschiedenen Massnahmen erst ab 2014 realisiert werden. |

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
 ist von Agglomération auszufüllen / est rempli par l'agglomération
 wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

Av1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Verkehr / Av1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastructure - Transports

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

| | | | | | | Etat des coûts d'investissement | | | | | | Echéancier | | | Etapas prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux | |
|--------|-----|----------------------|----------|----------------------------|--|--|---------------|---|---------------|--|----------------------------|--|--------------------------|------------------|---|--|
| | | | | | | Indications lors de la remise par l'agglomération (2007) | | Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations | | Etat actuel (si disponible) | | | Mise en œuvre | | | Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications si la mesure ne sera pas réalisée |
| OFS-n° | Cl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Mesure - n° (agglom.) | Description de la mesure | Coût d'investissement | Priorité ABC | Coût | Priorité ABC | Estimation actuelle des coûts | avec TVA ? (oui=1, non=0) | Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA) | Début des travaux (AAAA) | Fin (AAAA) | Mise en service (AAAA) | Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm) |
| | | | | | | Kostenstand Investitionskosten | | | | | | Terminplanung | | | Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn | |
| | | | | | | Angaben Einreichung Agglomération (2007) | | Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung | | Aktueller Stand falls vorhanden | | | Umsetzung | | | Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung wenn nicht realisiert |
| BFS-Nr | Kl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Massnahmennummer (Agglom.) | Massnahme | Kosten Investitionen | Priorität ABC | Kosten | Priorität ABC | Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.) | inkl. MWST? (ja=1, nein=0) | Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJJ) | Beginn (JJJJ) | Abschluss (JJJJ) | Inbetriebnahme (JJJJ) | Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10) |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.205 | 15 | Parkplatzbewirtschaftung auf Stadtgebiet | | | | | | | | | 2013 | | Sämtliche öffentliche Parkplätze werden bewirtschaftet, ausgenommen der Parkplatz der Freizeitanlage obere Au, welcher durch ein Referendum dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wurde. Die Gebühreinführung wurde am 17.4.2011 abgelehnt. Zwei Parkplätze Fürstenwald und Krematorium sind in der Projektphase für eine Umbau und werden dann gebührenpflichtig. |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.206 | 120 | Förderung des Langsamverkehrs in der kantonalen Verwaltung | | | | | | | | | | | Die Veloabstellplätze bei den verschiedenen Verwaltungsstellen werden wo immer möglich optimiert. Der Kanton macht jährlich mit bei der Aktion Bike to Work mit zusätzlichen attraktiven Anreizpreisen. |

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
 ist von Agglomération auszufüllen / est rempli par l'agglomération
 wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

As1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Siedlung / As1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastructure -

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

| | | | | | Horizon temporel | Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux | |
|--------|-----|----------------------|----------|--------------------------|--|--|--|
| | | | | | voir accord sur les prestations | Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus (AAAA) / Echéances principales de la mise en oeuvre (consultations, entrée en vigueur ou étapes procédurales lors de la fixation des contenus dans les plans directeurs et plans d'utilisation, ...) / explications si la mesure ne sera pas réalisée | |
| OFS-n° | Kl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Mesure n° (agglo) | Description de la mesure selon l'accord sur les prestations | (AAAA) | Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm) |
| | | | | | | Zeithorizont | Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn |
| | | | | | laut Leistungsvereinbarung | Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine (JJJJ); Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen/Vernehmlassungen, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne,...) / Erläuterung wenn nicht realisiert | |
| BFS-Nr | Kl. | Agglomération (2000) | Code ARE | Massnahmennummer (Agglo) | Massnahmenbezeichnung gemäss Leistungsvereinbarung | (JJJJ) | Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10, alle Schritte mit Jahreszahl) |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.201 | 11 Teil S | Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/ Plessurquai im Bereich Städtebau und | 2014 | Durch die verkehrliche Entlastung der Kasernenstrasse, die voraussichtlich erst mit Erstellung des Rosenhügelanschlusses gewährleistet werden kann, werden die im Zonenplan enthaltenen und bisher nicht genutzten, respektive unternutzen zentrumsnahen Siedlungspotentiale (Misch- und Wohnnutzungen), insbesondere im Bereich des Welschdörfli attraktiver. Eine Verkehrsentslastung der Kasernenstrasse wird ab Ende 2014 nach der Realisierung des Linksabbiegers Rosenhügel (Agglo 1 Projekt 3901.001, 11.1) erreicht. |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.202 | 12 Teil S | Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäusern) | 2014 | Das südlichste Teilgebiet der Zentrumszone Chur West im Umfang von rund 22'000 m2 wurde mit der Quartierplanung City West (Genehmigung 6. Juli 2009) baureif gemacht. Der Quartierplan sieht dabei die Realisierung von zwei Hochhäusern vor. Die Sockelnutzung als Einkaufsnutzung wurde im Herbst 2011 in Betrieb genommen, die Hochhäuser, die hauptsächlich Wohnnutzungen aufnehmen werden, sind voraussichtlich im 2012 bezugsbereit. Für die übrigen Flächen in der Zentrumszone City West laufen aktuell Abklärungen. Gemäss den planungsrechtlichen Vorgaben ist zur Erstellung von Hochhäusern eine Quartierplanerarbeitung erforderlich. |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.203 | | Iqjis – Zentrumsstandort Bahnhof Landquart: Quartierpläne und Umnutzung Bahnh | 2014 | An der Bahnhofstrasse ist das Ökk-Gebäude im Bau. Dies führt zu einer deutlichen Verdichtung. Beim Bahnhof ist ein siebenstöckiges Gebäude vorgesehen. Areal- und Quartierplan ist Ende März 2012 abgeschlossen. |
| 3901 | M | 3901 Chur | 3901.204 | | Iqjis: Verdichtung - Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneueru | 2014 | Teilrevision der Ortsplanung setzt wichtige Bestandteile des kommunalen Richtplans um. Die Voraussetzungen für weitere Verdichtungen entlang der Bahnhofstrasse und rund um den Bahnhof Landquart sind geschaffen (Genehmigung Ortsplanung 22.3.2011). |

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

- füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
- ist von Agglomeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
- wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

Anhang 2 Nachweis der Grundanforderungen

GA 1: Partizipation gewährleistet

| Elemente (Bezeichnung) | Erfüllt? | Erläuterungen | Kapitel/ Quellen |
|------------------------|----------|---|---------------------|
| Einbezug Kanton | ja | Federführung beim Amt für Raumentwicklung, übrige Fachstellen durch Vertretung in Arbeitsgruppe oder durch zwei Workshops mit anschliessender Vernehmlassung miteinbezogen. | 1.3/1.4 |
| Einbezug Gemeinden | ja | Schriftliche Umfrage bei den Gemeinden, sowie zwei Workshops anlässlich des Zukunftsbilds sowie der Massnahmen. Öffentliche Auflage von Richtplananpassung und Agglomerationsprogramm. | 1.3 |
| Einbezug Bevölkerung | ja | Das Agglomerationsprogramm wird in den kantonalen Richtplan integriert. Im Rahmen der öffentlichen Auflage von Richtplan und Agglomerationsprogramm erfolgte die Partizipation der Bevölkerung. | 1.3 |

GA 2: Bestimmung der Trägerschaft

| Elemente (Bezeichnung) | Erfüllt? | Erläuterungen | Kapitel/ Quellen |
|--|----------|--|---------------------|
| Sicherstellung einer effizienten und koordinierten Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms | ja | Zur Erarbeitung siehe 1.3 und 1.4. Die Umsetzung erfolgt durch die Verankerung im kantonalen Richtplan und durch eine Zusicherung der grösseren und stark betroffenen Gemeinden. Auf regionaler Ebene wird eine Kooperationsplattform errichtet. | 6.1 |

| | | | |
|--|----|--|-----|
| Gemeinsame Ansprechstelle gegenüber Bund | ja | Ansprechstelle gegenüber dem Bund ist die Regierung des Kantons GR. Stellvertretend für die Regierung ist das Amt für Raumentwicklung bzw. das Department für Volkswirtschaft für die Koordination bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms verantwortlich. Für die Umsetzung (d.h. nach Vorliegen des Bundesbeschlusses) ist stellvertretend für die Regierung das Tiefbauamt bzw. das Bau- Verkehrs- und Forstdepartement verantwortlich. | 6.1 |
|--|----|--|-----|

GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf

| Elemente (Bezeichnung) | Erfüllt? | Erläuterungen | Kapitel/ Quellen |
|--|----------|--|---------------------|
| Allgemeine Angaben: | | | |
| Perimeter des Agglomerationsprogramms und statistischer Perimeter | ja | Wegen den engen räumlichen Verflechtungen werden zusätzlich auch die übrigen Gemeinden der Herrschaft einbezogen. Der im Folgenden als „Agglomeration Chur“ bezeichnete Perimeter umfasst demnach die Gemeinden zwischen Trin, Rhäzüns und Fläsch. | 3.1 |
| Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur | ja | | 1.4, 6.1 |
| Landschaftsstruktur und Umweltsituation: | | | |
| Landschafts- und Freiraumstruktur (Natur, Wald, Landwirtschaft, ökologische Vernetzungsachsen und Naherholungsgebiete), einschliesslich der periurbanen und städtischen Frei- und Grünräume sowie Seen und Flüsse mit dem erforderlichen Gewässerraum, soweit dies auf Stufe Agglomeration relevant und für das Verständnis der Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr und die vorgeschlagenen Massnahmen erforderlich ist. | ja | Die prägenden Landschaftselemente werden im Detail erläutert | 3.5 |
| Gebiete, die einer übermässigen (Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte) Lärm- oder Luftschadstoffbelastung (NO _x , PM ₁₀) ausgesetzt sind. | ja | Verbesserung der Situation seit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. | 3.5.7 |

| | | | |
|--|----|---|---|
| Schutzzonen wie Landschaften und Biotope, darunter BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), Moorlandschaften, Historische Verkehrswege (Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz), Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und/oder schützenswerte (noch nicht geschützte) Zonen. | ja | Sind im kantonalen Richtplan bereits definiert. | - |
| Siedlungsstruktur: | | | |
| Schematische Darstellung der räumlichen Gliederung der Agglomeration | ja | Beschreibung der Struktur, Darstellung der verschiedenen Zentren | 3.6.1 |
| Darstellung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl nach Gemeinden sowie deren jüngste Entwicklung. | ja | Insbesondere Entwicklung seit letztem Agglomerationsprogramm | 3.3, 3.4, Anhang 3 |
| Lokalisierung der wichtigsten Beschäftigungs- und Bevölkerungskonzentrationen (<i>Darstellung der Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare</i>). | ja | Die Datengrundlagen zur Bevölkerung haben sich seit der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation nicht verändert, deshalb wird auf Agglomerationsprogramm der 1. Generation verwiesen. Die wichtigsten Beschäftigtenkonzentrationen befinden sich an den Arbeitsplatzgebieten. Im Bericht „Raum+ Agglomeration Chur“ erfolgt eine Analyse nach Hektarraster (Abb. 36 und 37) | 3.6.2 Bericht „Raum+ Agglomeration Chur“ |
| Lokalisierung der Entwicklungsschwerpunkte. | ja | Die Entwicklungsschwerpunkte sind verortet (stimmen weitgehend mit dem kantonalen und regionalen Richtplan überein). | 3.6.2 |
| Lokalisierung der verkehrsintensiven Einrichtungen. | ja | Die verkehrsintensiven Einrichtungen konzentrieren sich auf die Arbeitsplatzgebiete Chur-West und Landquart an den übrigen Standorten sind aufgrund der Zonenbestimmungen keine verkehrsintensiven Einrichtungen i. S. von Freizeiteinrichtungen oder Verkaufsflächen möglich. Wichtige Versorgungseinrichtungen mit Publikumsverkehr sind im Zukunftsbild dargestellt. | 3.6.2, Zukunftsbild |

| | | | |
|--|----|---|--|
| Darstellung der aktuellen Bauzonen und der unüberbauten Bauzonen. | ja | Im Kapitel Siedlungsflächenreserven wird detailliert auf die Flächenreserven innerhalb der Bauzonen eingegangen. Dabei sind nicht nur die unüberbauten Bauzonen enthalten, sondern auch die Potenziale in bereits teilweise überbauten Gebieten. (Grundlage von Raum+ Agglomeration Chur) | 3.6.5, Bericht „Raum+ Agglomeration Chur“ |
| Abschätzung der inneren Verdichtungspotenziale (<i>Lokalisierung und Darstellung der inneren Reserven, Umnutzungs- und Verdichtungsflächen</i>) | ja | Im Kapitel Siedlungsflächenreserven wird detailliert auf die Flächenreserven innerhalb der Bauzonen eingegangen. Dabei sind nicht nur die unüberbauten Bauzonen enthalten, sondern auch die Potenziale in bereits teilweise überbauten Gebieten. (Grundlage von Raum+ Agglomeration Chur) befinden. | 3.6.5, Bericht „Raum+ Agglomeration Chur“ |
| Darstellung der Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr gemäss alter Norm VSS 640 290. | ja | Die Erschliessungsgüte ist Bestandteil der Analysen von Raum+ Agglomeration Chur . Damit werden die Siedlungsflächenreserven auf ihre Erschliessungsgüte hin beurteilt. | 3.6.6.4 Bericht „Raum+ Agglomeration Chur“ |
| Verkehrssystem | | | |
| Struktur, Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus) und Fahrzeit- verlustpunkte bzw. Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln. | ja | Analyse für Bus und Bahn, Aufzeigen der Mängel | 3.7.5 |
| Struktur, Kapazität und Auslastung des Strassen-netzes (<i>Gemäss dem bfu-Modell , 50/30 innerorts“9 : Aufwertende Strassenraumgestaltung auf verkehrsorientierten Strassen, Tempo-30-Zonen in allen siedlungsorientierten Strassenräumen</i>) | ja | Insbesondere auch Aufzeigen der vergangenen Entwicklung und des Trends. | 3.7.6 |
| Parkierungsangebot und Parkierungsnachfrage der ganzen Agglomeration. Einzubeziehen sind öffentliche Parkplätze im Strassenraum und in Parkhäusern, bedeutende private Parkierungsanlagen in Unternehmens-, Dienstleistungs- und Wohnbereichen | ja | Qualitative Aussagen zum Angebot, Erläuterung der Parkplatzbewirtschaftung | 3.7.7 |
| Struktur des Velonetzes (Netz und Beschilderung), inkl. Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln sowie Hinweise zur Nachfrage. | ja | Darstellung der Struktur, Angebot, Nachfrage und Mängel | 3.7.8 |

| | | | |
|---|-----------------------|--|-----------------------------------|
| Struktur des agglomerationsrelevanten Fussgänger- netzes, inkl. Konflikte mit den anderen Ver- kehrsmitteln. | Ja | Auf die Konflikte des Fussgänger- netzes mit anderen Verkehrsmitteln wird im Kapitel zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit eingegangen. | 3.7.9 |
| Intermodalität (Zugang zum ÖV, Multimodale Drehscheiben, P+R / B+R). | ja | Qualitative Beurteilung, Detailbeschreibung der Drehscheiben, Darstellung im Zukunftsbild | 3.7.10; Zukunftsbild |
| Schwachstellen im Bereich subjektiver und objekti- ver Verkehrssicherheit (wichtige Unfallschwerpunk- te und Gefahrenstellen). | ja | Unfallanalyse, Massnahmen Verkehrs- beruhigung | 3.7.9 |
| Erreichbarkeit in der Agglomeration (Fahrzeiten zum Zentrum und den bedeutendsten weiteren Zentralitäten). | Nein (nur geprüft) | Die Erreichbarkeit hat sich seit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation nicht verändert. Diese Grundlage wurde deshalb geprüft, jedoch im vorliegenden Agglomerationsprogramm nicht mehr dargestellt. | - |
| Mobilitätsverhalten und -beeinflussung | | | |
| Kurze Darstellung der zur Verfügung stehenden und relevanten Daten zum Mobilitätsverhalten (z.B. Modal-Split, durchschnittliche Unterwegszeit und zurückgelegte Distanzen usw. sowie allfällige räumliche Unterschiede) . | ja | Das Mobilitätsverhalten wird gestützt auf die Daten zum Mikrozensus 2005 (verdichtete Befragung in Graubünden) sowie auf andere Erhebungen dargelegt. | 3.7 |
| Soweit vorhanden Übersicht über die im Bereich Mobilitätsmanagement bestehenden Massnahmen und eingesetzten Ressourcen (z.B. Informationszentrale für Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement, usw.) . | ja | Erläuterung der verschiedenen Massnahmen | 3.7.13 |
| Vergangene Entwicklung: | | | |
| Präsentation von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung nach Gemeinden der letzten 15 bis 20 Jahre | ja | Vor dem Hintergrund des 1. Agglomerationsprogramms (2007) wurde vor allem die Entwicklung in den letzten 5-10 Jahren betrachtet. | 3.3, 3.4, Anhang 3 |
| Räumliche Darstellung der wichtigsten neuen Be- völkerungs- und Arbeitsplatzgebiete und der ver- kehrsintensiven Einrichtungen der letzten 15 bis 20 Jahre | ja | Die „neuen“ Gebiete sind in den Arbeitsplatzgebieten enthalten. | 3.6.2, 3.7.11, Zukunftsbild |

| Entwicklungshypothesen: | | | |
|--|----|--|------------------------|
| Hypothesen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf Stufe der Agglomeration und nach Agglomerationsgebieten (Zeithorizont ca. 2030) | Ja | Szenarios der Bevölkerungsentwicklung, Trendbetrachtungen für Beschäftigte | 3.3.3, 3.4.2 |
| Qualitative Hypothesen zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens unter Berücksichtigung der heutigen Trends (Zeithorizont ca. 2030) | ja | Trendbetrachtung | 3.7.6, Anhang 11 |

GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)

| Elemente (Bezeichnung) | Erfüllt? | Erläuterungen | Kapitel/ Quellen |
|--|----------------------|---|-----------------------------|
| Allgemeine Angaben: | | | |
| Inhalte des Zukunftsbildes: | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Aus WAS werden die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems der Agglomeration bestehen und WO werden sie liegen? | ja | Ersichtlich im Zukunftsbild Teil Verkehr. Sowohl bestehende, wie neue Elemente dargestellt, für alle Verkehrssysteme. | 4, Anhang 13.3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Aus WAS wird die Siedlungsentwicklung bestehen und WO wird sie konzentriert? | ja | Ersichtlich im Zukunftsbild Teil Siedlung, Konzentration an Entwicklungsschwerpunkten | 4, Anhang 13.2 |
| <ul style="list-style-type: none"> Aus WAS werden die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume (Natur, Wald, Landwirtschaft und Naherholungsgebiete) sowie ihre Vermnetzung bestehen und WO werden sie liegen? | ja | Ersichtlich im Zukunftsbild Teil Landschaft. Sowohl bestehende, wie vermehrt zu fördernde oder speziell zu erhaltende Elemente/Räume dargestellt. | 4, Anhang 13.1 |
| Teilstrategie Verkehr: | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Struktur künftiges Strassennetz Struktur künftiges Bahnsystem Struktur künftiges öV-System Struktur künftige LV-Netze | ja ja ja ja | Insbesondere Strategien zur Verbesserung der heute bestehenden Strukturen durch generelle sowie punktuelle Verbesserungen durch Angebotserweiterungen, bauliche Massnahmen etc. jeweils für den MIV, den ÖV sowie den LV. | 4.4.3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Grundsätze Intermodalität Ausrichtung Parkierungspolitik Ausrichtung Verkehrssystemmanagement Ausrichtung Mobilitätsmanagement | ja ja ja ja | Generelle Ausrichtung sowie konkrete Strategien zu diesen Aspekten Intermodalität, Parkierung etc. wurden herausgearbeitet und teilweise den verschiedenen Systemen (MIV, ÖV, LV) zugeordnet. | |

Anhang 3 Kennzahlen Kennzahlen Bewohner und Beschäftigten

| Gemeinde | Ständige Bevölkerung 31.12.2010 | Beschäftigte 2008 | Einwohner 2010/ Beschäftigte 2008 | Veränderung Einwohner 2000 bis 2009 | Veränderung Beschäftigte 2001 bis 2008 |
|-------------|------------------------------------|----------------------|--|--|---|
| Bonaduz | 2'743 | 1'148 | 2.4 | 11.4% | 19.1% |
| Domat/Ems | 7'336 | 2'721 | 2.7 | 12.6% | -1.8% |
| Rhäzüns | 1'298 | 286 | 4.5 | 5.5% | -17.6% |
| Felsberg | 2'282 | 368 | 6.2 | 12.2% | 11.5% |
| Tamins | 1'184 | 196 | 6.0 | 0.4% | 1.0% |
| Trin | 1'236 | 255 | 4.8 | 12.6% | 10.4% |
| Chur | 33'551 | 25'577 | 1.3 | 7.2% | 3.1% |
| Haldenstein | 1'004 | 263 | 3.8 | 18.5% | -4.0% |
| Igis | 7'859 | 4'169 | 1.9 | 7.5% | 18.0% |
| Mastrils | 542 | 100 | 5.4 | 2.3% | 26.6% |
| Trimmis | 3'017 | 917 | 3.3 | 3.7% | 6.3% |
| Untervaz | 2'374 | 609 | 3.9 | 11.8% | 5.7% |
| Zizers | 3'194 | 736 | 4.3 | 6.4% | 10.7% |
| Fläsch | 593 | 141 | 4.2 | 6.1% | -5.4% |
| Jenins | 849 | 270 | 3.1 | 11.7% | -8.8% |
| Maienfeld | 2'555 | 1'347 | 1.9 | 9.7% | 8.0% |
| Malans | 2'218 | 620 | 3.6 | 13.0% | -6.3% |
| Total | 73'835 | 39'723 | 1.9 | 6.8% | 4.6% |

Quelle: BfS 2012

Anhang 4 Einwohner- und Beschäftigtendichten

| Gemeinde | 2010 m2 / Einwohner | 2011 m2 / Beschäftigter |
|-----------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Bonaduz | 109 | 211 |
| Chur | 95 | 36 |
| Domat/Ems | 108 | 319 |
| Felsberg | 110 | 198 |
| Fläsch | 96 | 408 |
| Haldenstein | 111 | 133 |
| Igis | 102 | 146 |
| Jenins | 136 | 195 |
| Maienfeld | 126 | 161 |
| Malans | 137 | 199 |
| Mastrils | 166 | 202 |
| Rhätzens | 146 | 345 |
| Tamins | 141 | 190 |
| Trimmis | 126 | 270 |
| Trin | 169 | 409 |
| Untervaz | 102 | 664 |
| Zizers | 139 | 306 |
| Total | 108 | 109 |

Quelle: BFS 2012, ARE GR 2011

Anhang 5 Definition ÖV Güteklassen¹

Für die Agglomeration Chur wurde Ende 2007 ein erstes Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht, Anfang 2011 erfolgte die Freigabe der Bundesmittel. Um auch in der zweiten Finanzierungstranche von Bundesmitteln profitieren zu können, muss erneut ein Agglomerationsprogramm erarbeitet, und bis 30. Juni 2012 beim Bund eingereicht werden.

Zur Ermittlung der Bedienungsqualität im ÖV wurden die bestehenden Potenziale mit den vorhandenen ÖV-Güteklassen räumlich verschnitten. Die Geodaten zu den ÖV-Güteklassen stammen vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Die Klassierung der ÖV-Güteklassen folgt der VSS Norm 640 290, die der Bund für seine Geodaten anwendet:

- In einem ersten Schritt wird dabei ausgehend von der Bedienungsqualität der Haltestelle eine Haltestellenkategorie zugeordnet (vgl. Tabelle 1)
- Ausgehend von der Haltestellenkategorie werden die ÖV-Güteklassen dann anhand der Fussgängerdistancen zu der Haltestelle eingeteilt (vgl. Tabelle 2).

Es wird ersichtlich, dass einerseits die Haltestellenkategorie und andererseits die Distanz zur Haltestelle in die Klassierung mit einbezogen werden. Die ÖV-Güteklasse C beispielsweise kann somit über verschiedene Kombinationen erreicht werden.

Die verfügbaren Geodaten stammen aus dem Jahr 2009. Deshalb sind Änderungen des Angebots nach 2009 nicht in dieser Abschätzung enthalten. Durch die räumliche Überlagerung der vorhandenen Flächen aus der Erhebung Raum+ Agglomeration Chur mit den ÖV-Güteklassen wurde den einzelnen Flächen der Gesamtsiedlungsreserven die jeweilige ÖV-Güteklasse zugeordnet.

| Art des Verkehrsmittels | | | | |
|-------------------------|------------|-----------|--|---------------------------|
| | Gruppe A | | Gruppe B | |
| | Bahnknoten | Bahnlinie | Tram, Trolleybus/Autobus (städtische Hauptlinien Regionalbus) | Ortsbus, lokaler Kleinbus |
| < 5 Min. | I | I | II | III |
| 5...9 Min. | I | II | III | IV |
| 10...19 Min. | II | III | IV | V |
| 20...39 Min. | III | IV | V | V |
| 40...60 Min | IV | V | V | - |

Tabelle 1: Haltestellenkategorie in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Bedienungsqualität

| Haltestellenkategorie | Erreichbarkeit der Haltestelle (Distanzen in m) | | | |
|-----------------------|---|-------------|-------------|---------------|
| | < 300 m | 300 - 500 m | 501 - 750 m | 751 - 1'000 m |
| I | Klasse A | Klasse A | Klasse B | Klasse C |
| II | Klasse A | Klasse B | Klasse C | Klasse D |
| III | Klasse B | Klasse C | Klasse D | - |
| IV | Klasse C | Klasse D | - | - |
| V | Klasse D | - | - | - |

Tabelle 2: ÖV-Güteklassen je Haltestellenkategorie und Distanz zur Haltestelle

¹ Erläuterungen aus Abschlussbericht Raum+ Agglomeration Chur

Anhang 6 Übersicht Siedlungsflächenreserven

Zusammenfassung: Potenziale Gemeinde und zeitlicher Verfügbarkeit

| Gemeinde | Wohnzonen [m2] | | | | Gewerbe- und Industriezone [m2] | | | | Mischzonen [m2] | | | | Spezialzonen [m2] | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|----------------|---------------|------------------|-----------------|----------------|----------------|---------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total |
| Bondaduz | 24971 | 46768 | 1451 | 23'564 | 96'754 | 0 | 4'866 | 13'853 | 0 | 559 | 18'898 | 0 | 6'914 | 2'754 | 9'668 | 5444 | 0 | 3808 | 1067 | 10'319 |
| Chur | 230'324 | 36'604 | 95'155 | 62'005 | 424'088 | 807'68 | 16'655 | 14'183 | 1'721 | 113'327 | 114'705 | 39'544 | 11'822 | 4'359 | 170'430 | 151'607 | 16'528 | 1'022 | 169'157 | |
| Domat/Emis | 140'229 | 29'571 | 20'900 | 36'161 | 81'851 | 229'079 | 4'030 | 117'680 | 4'903 | 355'682 | 0 | 3'595 | 8'165 | 6'760 | 80'994 | 80'994 | 0 | 0 | 0 | 80'994 |
| Felsberg | 5'789 | 5'811 | 8'837 | 17'538 | 37'975 | 8'967 | 0 | 4'476 | 1'699 | 15'142 | 10'380 | 0 | 10'911 | 8'703 | 19'614 | 7636 | 0 | 0 | 0 | 7'626 |
| Fläsch | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2'218 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2'522 | 0 | 0 | 14'023 | 24'403 | 0 | 0 | 3'450 | 0 | 3'450 |
| Haldenstein | 528 | 0 | 0 | 9'696 | 10'224 | 83'521 | 7'043 | 52'349 | 5'843 | 148'756 | 8'468 | 20'164 | 0 | 3'481 | 6'003 | 13'612 | 38'319 | 0 | 0 | 0 |
| Jägis | 26'816 | 3'809 | 28'223 | 46'169 | 105'017 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Jenins | 0 | 2'916 | 0 | 5'517 | 8'433 | 41'217 | 0 | 11'773 | 1'785 | 54'775 | 9'343 | 0 | 1'056 | 3'664 | 4'720 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Meienfeld | 25'878 | 0 | 3'745 | 30'302 | 59'925 | 10'824 | 0 | 0 | 0 | 10'824 | 0 | 0 | 5'144 | 12'131 | 26'618 | 3634 | 0 | 0 | 0 | 3'634 |
| Melans | 4'881 | 0 | 15'843 | 20'862 | 41'566 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3'739 | 6'616 | 10'355 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mastrils | 0 | 2'131 | 5'202 | 15'042 | 22'375 | 5'803 | 3'547 | 16'565 | 4'440 | 30'355 | 4'619 | 3'544 | 0 | 3'760 | 11'923 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rhätuns | 14'607 | 0 | 0 | 19'623 | 34'230 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tamins | 2'022 | 14'458 | 2'422 | 10'553 | 29'455 | 65'939 | 0 | 0 | 0 | 573 | 12'251 | 0 | 0 | 927 | 13'178 | 2'780 | 0 | 0 | 0 | 660 |
| Trimmis | 5'220 | 19'436 | 28'393 | 43'444 | 96'493 | 0 | 0 | 0 | 15'015 | 80'954 | 0 | 0 | 3'814 | 11'664 | 18'258 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1'219 |
| Trin | 2'189 | 0 | 0 | 21'430 | 23'619 | 0 | 0 | 0 | 3'294 | 3'294 | 0 | 0 | 0 | 15'080 | 15'080 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Untervaz | 10'244 | 0 | 0 | 28'928 | 39'172 | 93'770 | 0 | 0 | 39'160 | 1'720 | 40'880 | 0 | 0 | 6'501 | 6'501 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zizers | 26'498 | 5'081 | 19'682 | 26'596 | 63'676 | 641'347 | 35'761 | 2'782'248 | 4'821 | 98'391 | 165'068 | 74'163 | 36'084 | 105'144 | 380'459 | 12'661 | 54'847 | 17'479 | 5'000 | 354'123 |
| Total | 393'936 | 166'588 | 196'862 | 417'430 | 1'174'873 | 641'347 | 35'761 | 2'782'248 | 42'922 | 979'037 | 165'068 | 74'163 | 36'084 | 105'144 | 380'459 | 276'797 | 54'847 | 17'479 | 5'000 | 354'123 |

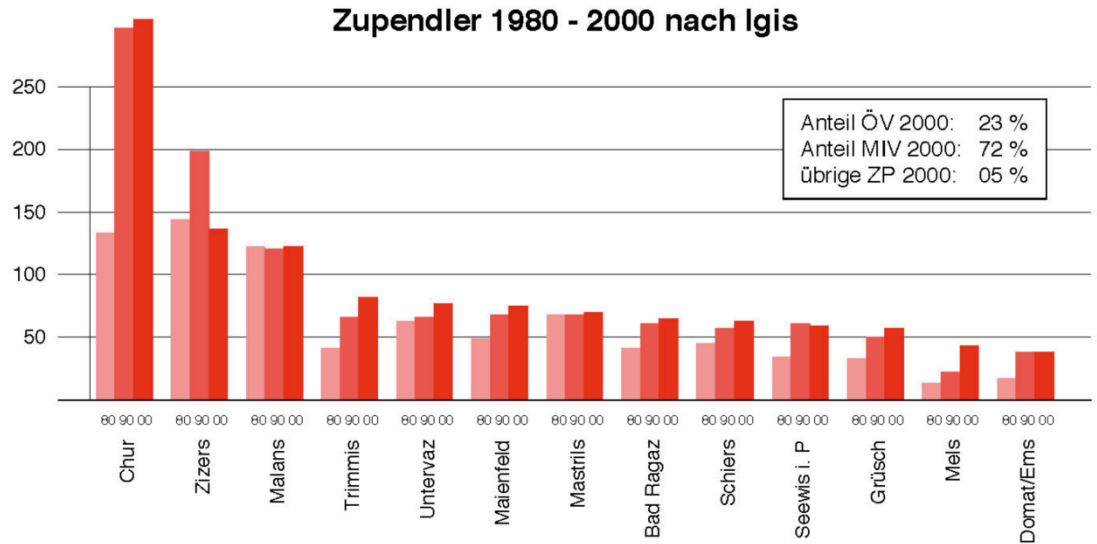
| Gemeinde | Reserven (IE, BL, AR) [m2] | | | | Reserven (IE, BL, AR) [m2] | | | | | |
|--------------|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | keine Angaben | Total |
| Bondaduz | 30415 | 51254 | 26'026 | 27'944 | 135'639 | 30415 | 51254 | 26'026 | 27'944 | 135'639 |
| Chur | 577'404 | 109'331 | 121'160 | 69'107 | 877'002 | 577'404 | 109'331 | 121'160 | 69'107 | 877'002 |
| Domat/Emis | 324'102 | 33'601 | 123'365 | 44'229 | 525'297 | 324'102 | 33'601 | 123'365 | 44'229 | 525'297 |
| Felsberg | 22'382 | 16'722 | 13'313 | 27'940 | 80'357 | 22'382 | 16'722 | 13'313 | 27'940 | 80'357 |
| Fläsch | 10'380 | 0 | 3'450 | 14'023 | 27'853 | 10'380 | 0 | 3'450 | 14'023 | 27'853 |
| Haldenstein | 5'268 | 0 | 0 | 13'177 | 18'445 | 5'268 | 0 | 0 | 13'177 | 18'445 |
| Jägis | 132'417 | 69'335 | 80'572 | 55'411 | 337'735 | 132'417 | 69'335 | 80'572 | 55'411 | 337'735 |
| Jenins | 0 | 2'916 | 1'056 | 10'551 | 14'523 | 0 | 2'916 | 1'056 | 10'551 | 14'523 |
| Meienfeld | 80'072 | 0 | 20'662 | 44'718 | 144'952 | 80'072 | 0 | 20'662 | 44'718 | 144'952 |
| Melans | 15'705 | 0 | 19'582 | 27'478 | 62'765 | 15'705 | 0 | 19'582 | 27'478 | 62'765 |
| Mastrils | 0 | 2'131 | 8'590 | 17'368 | 28'089 | 0 | 2'131 | 8'590 | 17'368 | 28'089 |
| Rhätuns | 25'029 | 7'091 | 16'565 | 28'483 | 77'168 | 25'029 | 7'091 | 16'565 | 28'483 | 77'168 |
| Tamins | 15'492 | 14'458 | 2'422 | 12'053 | 44'425 | 15'492 | 14'458 | 2'422 | 12'053 | 44'425 |
| Trimmis | 73'939 | 19'436 | 32'207 | 70'123 | 195'705 | 73'939 | 19'436 | 32'207 | 70'123 | 195'705 |
| Trin | 2'189 | 0 | 3'761 | 42'055 | 48'005 | 2'189 | 0 | 3'761 | 42'055 | 48'005 |
| Untervaz | 10'244 | 0 | 39'160 | 37'149 | 86'553 | 10'244 | 0 | 39'160 | 37'149 | 86'553 |
| Zizers | 132'929 | 5'081 | 16'782 | 29'187 | 183'979 | 132'929 | 5'081 | 16'782 | 29'187 | 183'979 |
| Total | 1'477'208 | 331'536 | 528'673 | 570'496 | 2'888'492 | 1'477'208 | 331'536 | 528'673 | 570'496 | 2'888'492 |

Bemerkungen:
 zusammengefasst:
 bei Baulücken:
 nicht blockiert als kurzfristig
 blockiert als langfristig
 keine Angaben nur zu Total
 Nachverdichtung: auf unbestimmte Zeit zu langfristig.

Quelle: Daten Raum +, Attribute: Fläche, Nutzungskategorie, Stand der Baureife, Dauer der Blockade

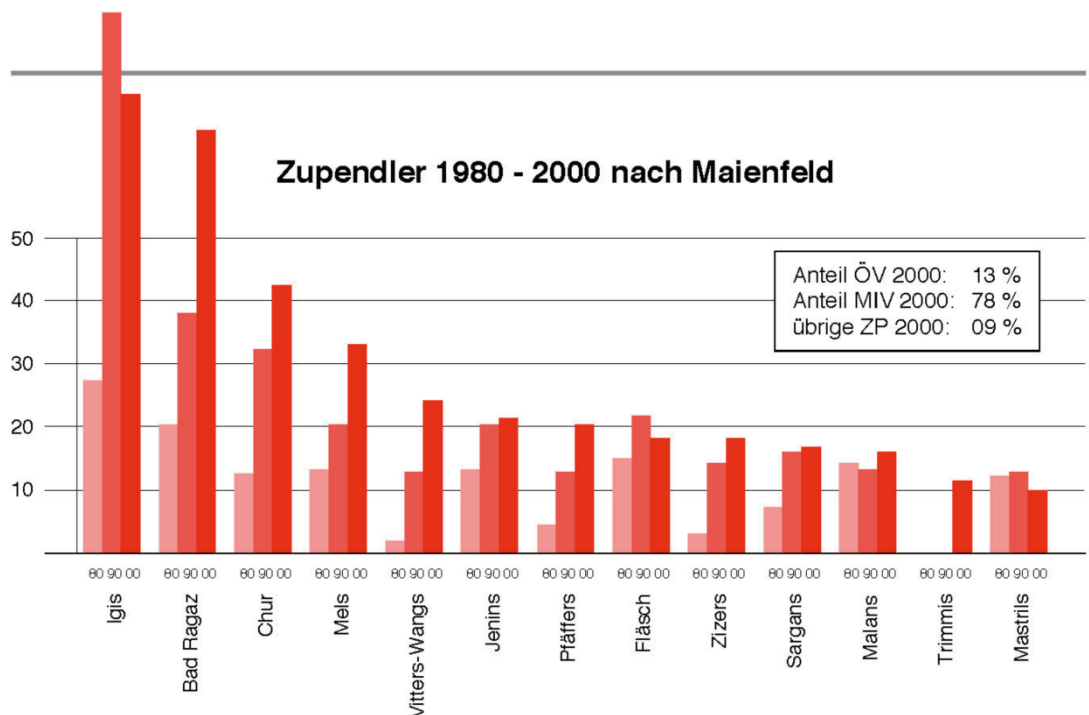
Anhang 7 Zupendler 1980-2000

Zupendler 1980 – 2000 nach regionalen Zentren



Entwicklung: ZP 1980: 1001
 ZP 1990: 1575 + 57 %
 ZP 2000: 1716 + 09 %

Kommentar: • sehr starke Zunahme 1980 - 1990 und abgeschwächte Zunahme 1990 - 2000
 • deutliche Abnahme ZP aus Zizers
 • tiefer ÖV Anteil

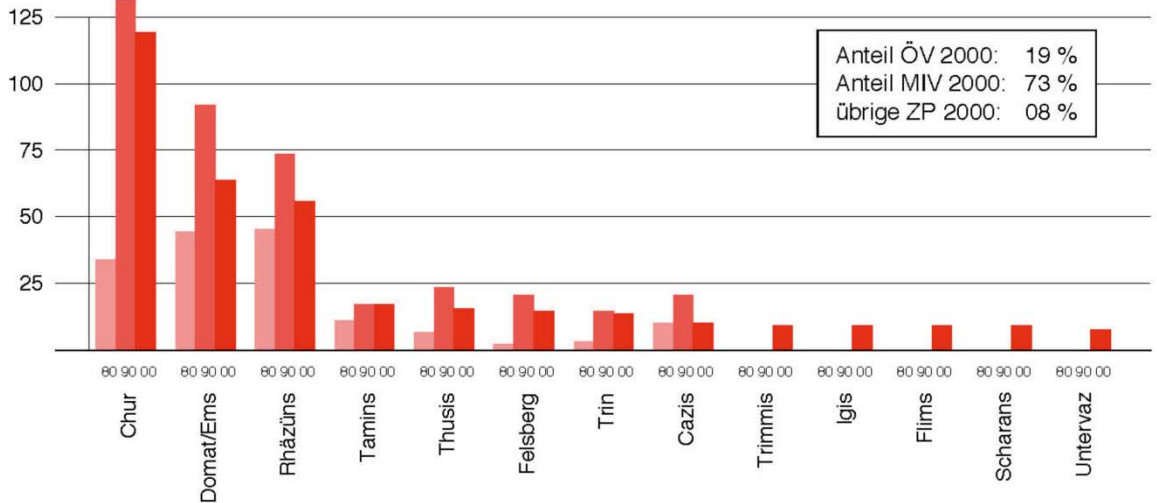


Entwicklung: ZP 1980: 170
 ZP 1990: 406 + 139 %
 ZP 2000: 490 + 21 %

Kommentar: • ausserordentlich starke Zunahme 1980-1990 und starker Rückgang 1990 - 2000
 • sehr starke Zunahme ZP aus Bad Ragaz
 • ausserordentlich tiefer ÖV Anteil

Zupendler 1980 – 2000 nach regionalen Zentren

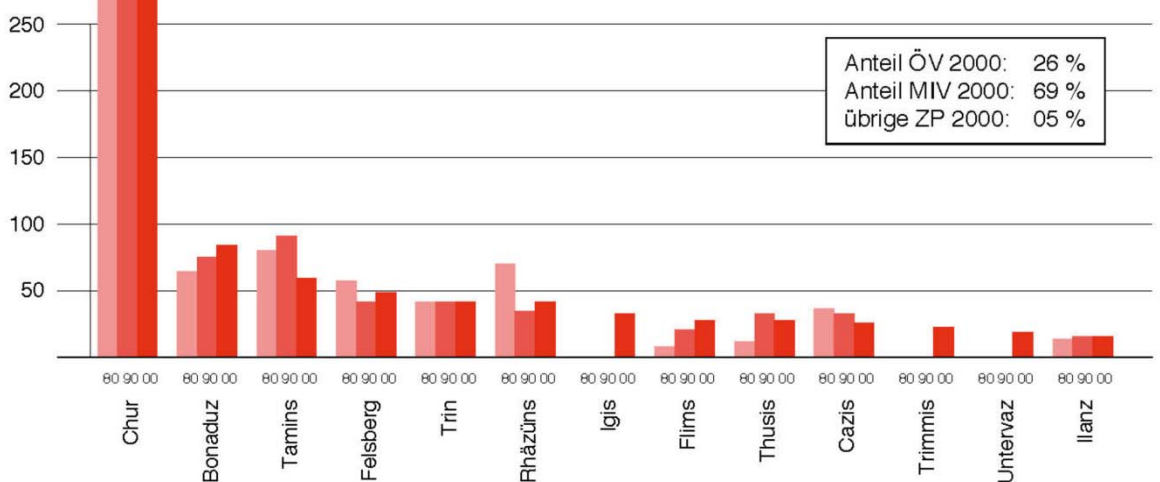
Zupendler 1980 - 2000 nach Bonaduz



Entwicklung: ZP 1980: 185
 ZP 1990: 504 + 72 %
 ZP 2000: 442 - 12 %

Kommentar: • sehr starke Zunahme 1980 - 1990 und
 deutliche Abnahme 1990 - 2000
 • sehr tiefer ÖV Anteil

Zupendler 1980 - 2000 nach Domat/Ems

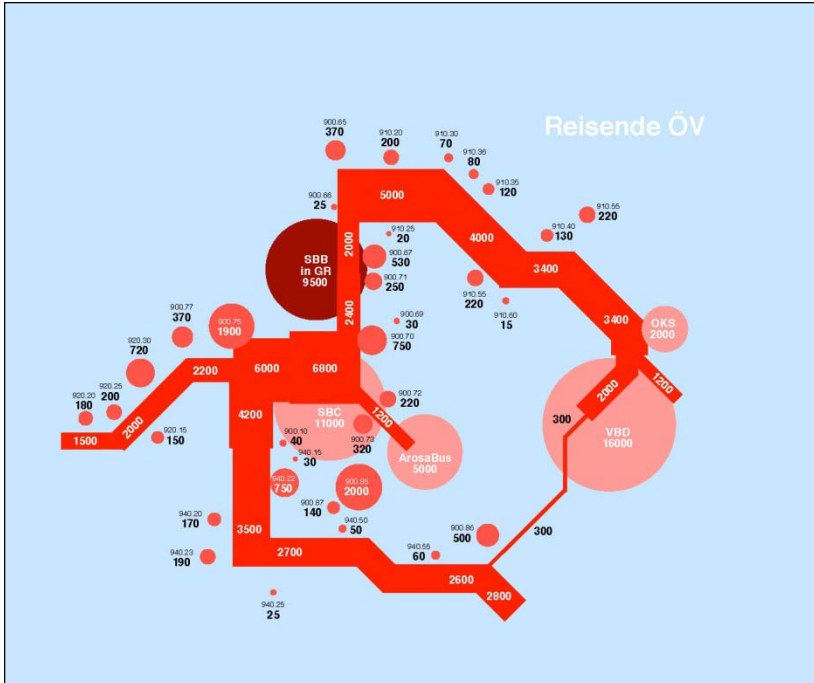


Entwicklung: ZP 1980: 1033
 ZP 1990: 1155 + 12 %
 ZP 2000: 1250 + 08 %

Kommentar: • bescheidene Zunahme seit 1980
 • überragender Anteil der ZP aus Chur
 • tiefer ÖV Anteil

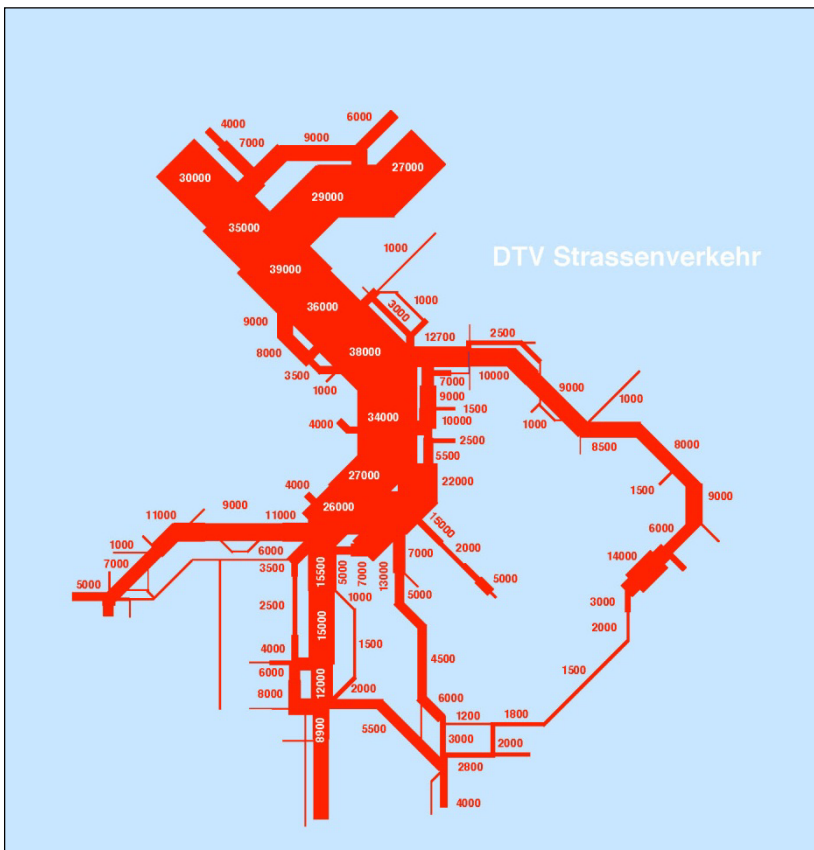
Anhang 8 Gegenüberstellung Anzahl ÖV-Reisende pro Tag und DTV

Anzahl Reisende pro Tag im öffentlichen Verkehr (2001)



Quelle: Betriebsstatistik SBB, RhB, Postauto Graubünden und kommunale Busbetriebe. Hartmann und Sauter (2006)

DTV 2001 im Strassenverkehr



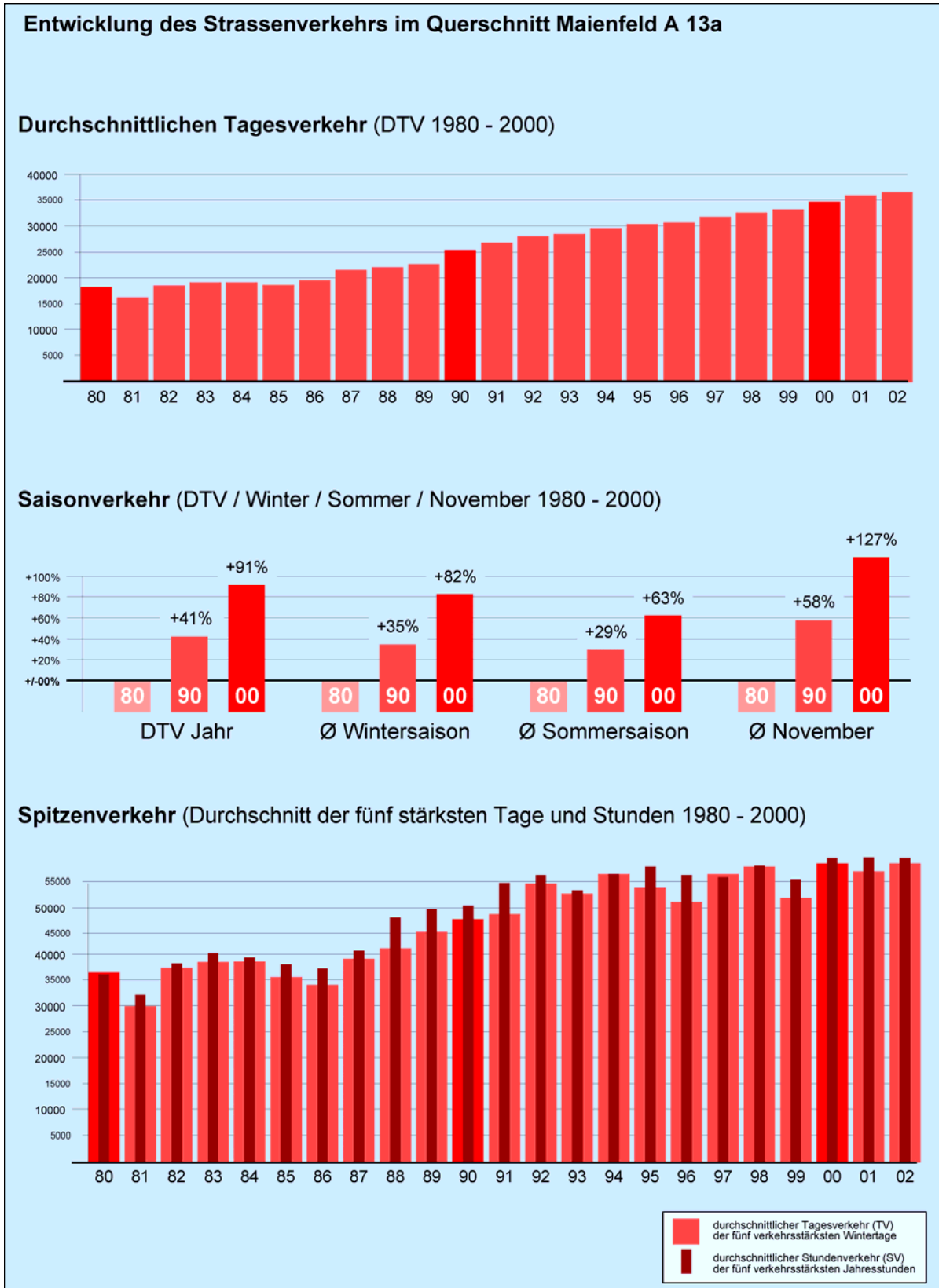
Quelle: permanente Strassenverkehrs-zählung TBA, aktualisiertes Verkehrsmodell Graubünden des ANU und Einzelerhebungen. Hartmann und Sauter (2006)

Anhang 9 Konzept TransReno (Busliniennetz koordiniert)

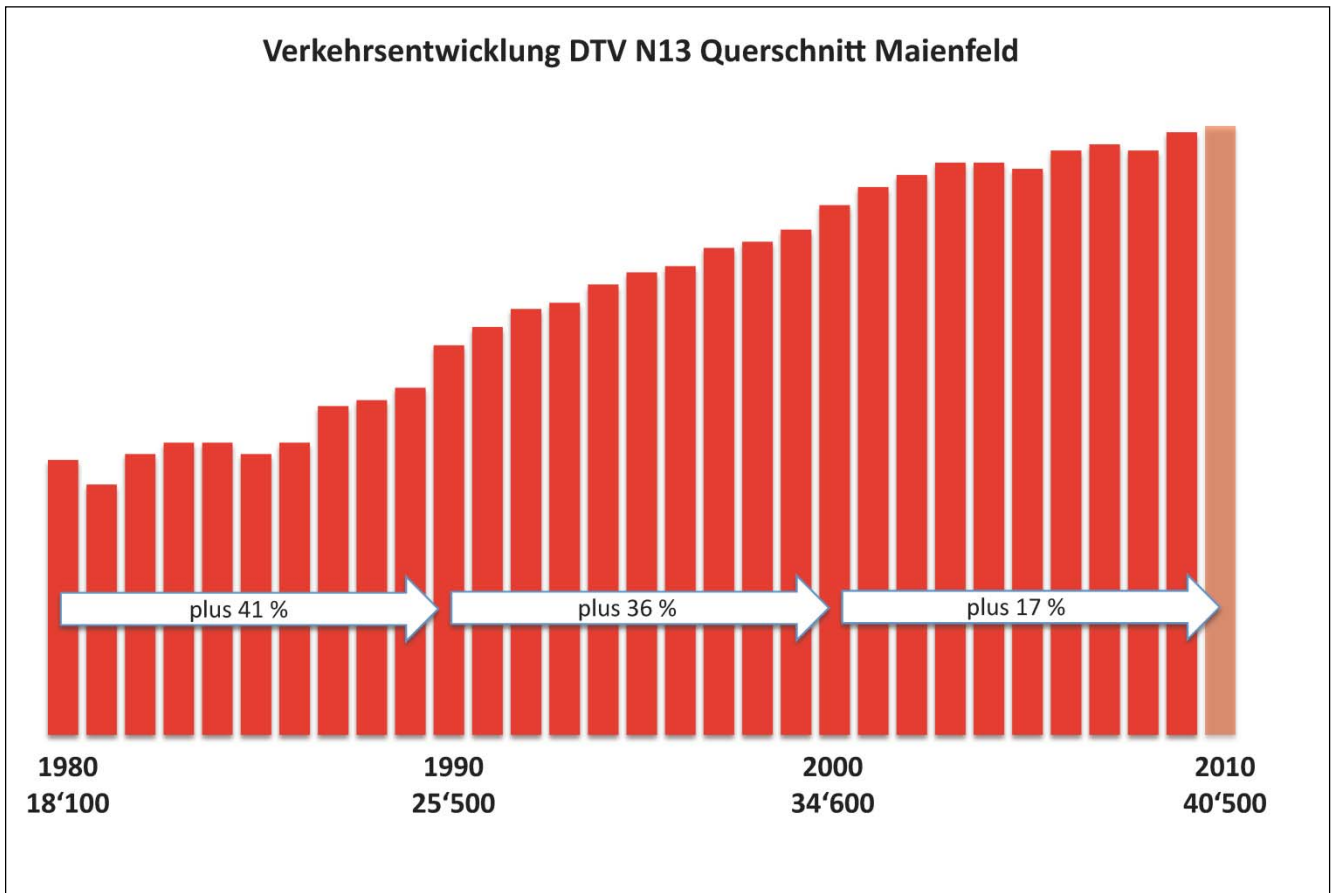


Quelle: Stadtbus Chur AG (2011)

Anhang 10 Kennwerte Verkehrsaufkommen

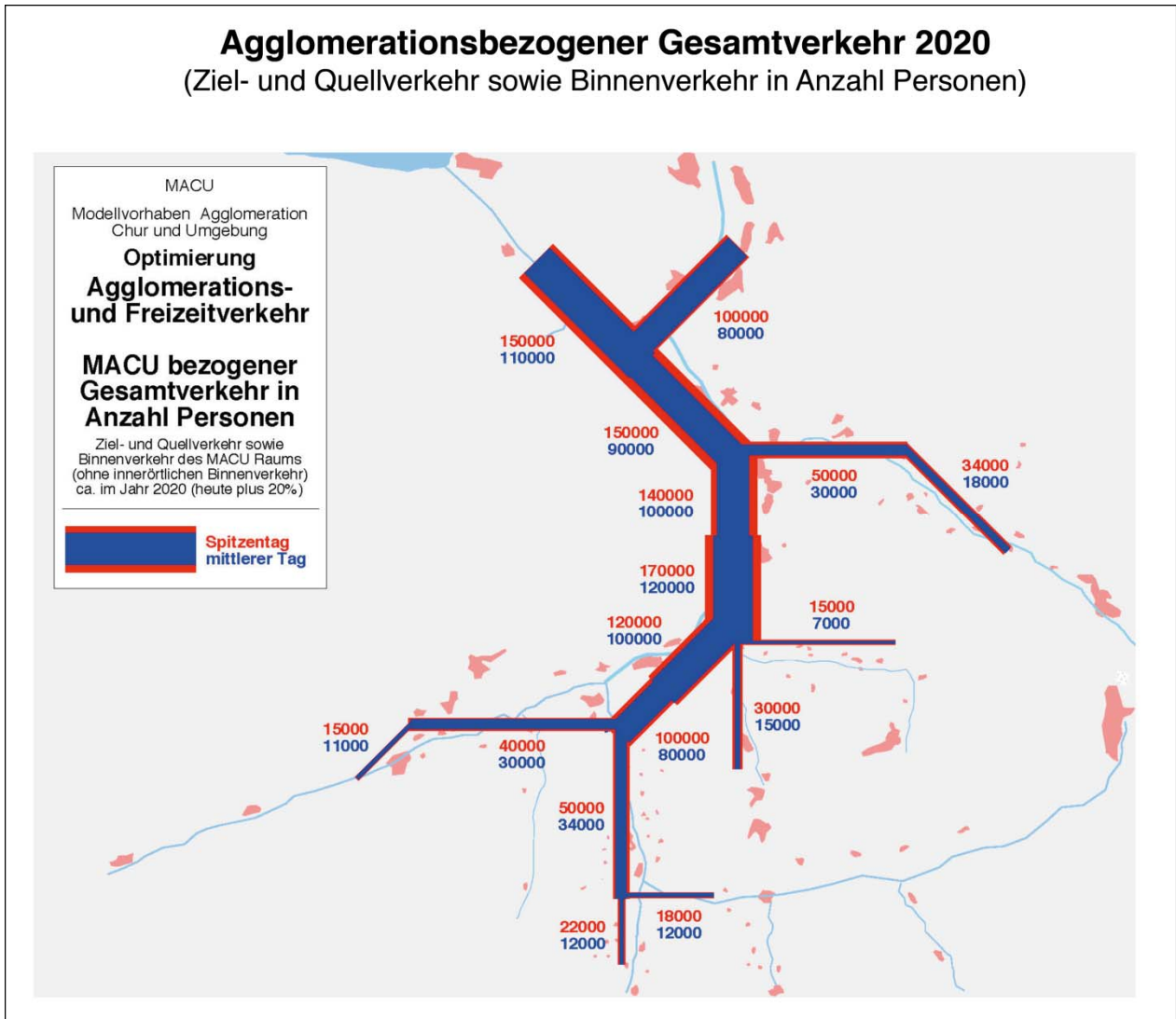


Quelle: Hartmann und Sauter (2005)



Quelle: Hartmann und Sauter (November 2011)

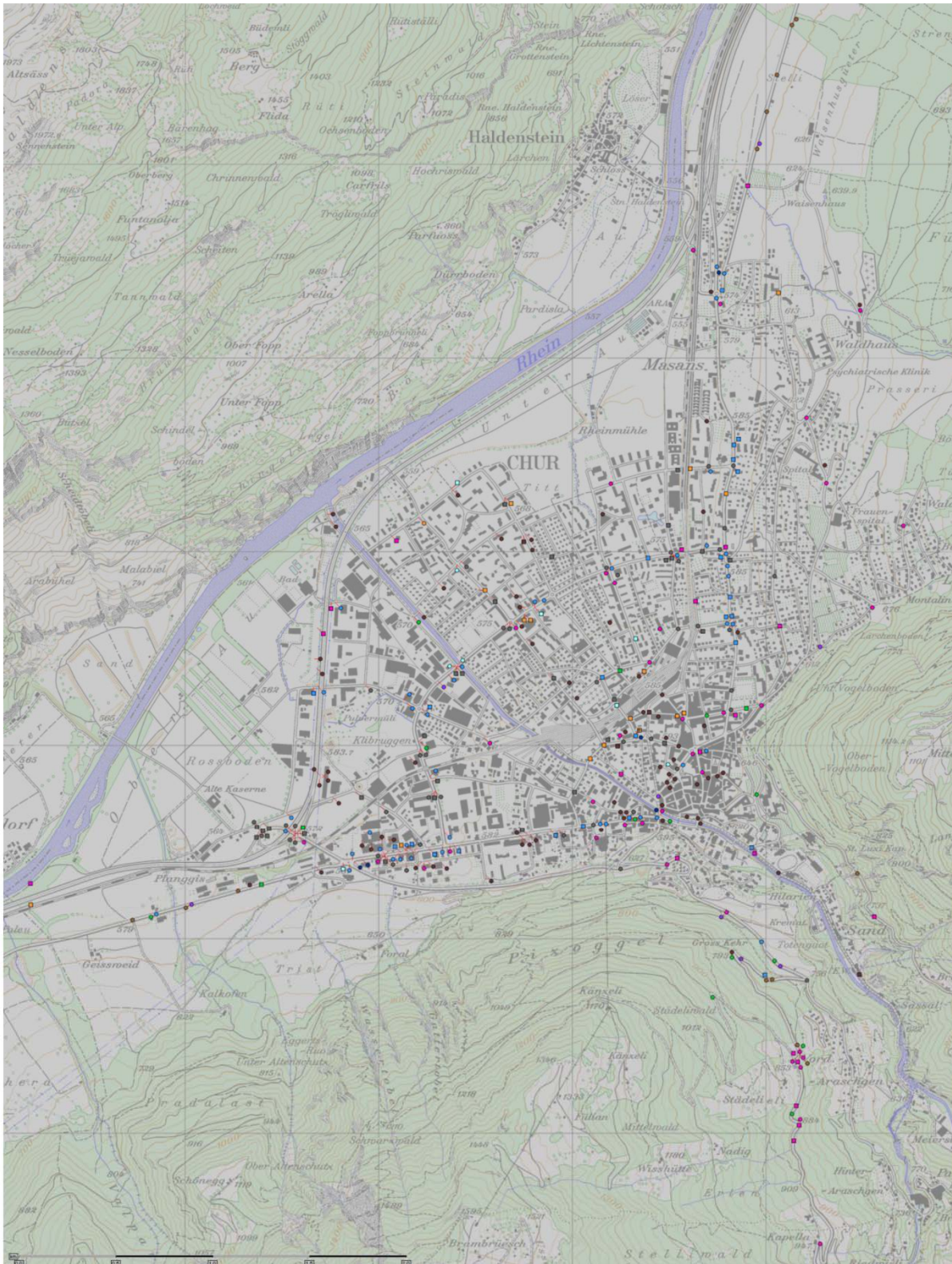
Anhang 11 Trend MIV („hausgemachter Verkehr“)



Quelle: Hartmann und Sauter (2005)

Anhang 12 Unfälle Chur

Chur 2006



Chur 2007

