



Kanton Graubünden

Agglomerationsprogramm Chur

Massnahmenblätter

6. Juni 2012



Remund + Kuster
Churerstrasse 47 ■ Postfach 147
CH-8808 Pfäfers SZ ■ Telefon 055 415 00 15
www.remund-kuster.ch ■ info@remund-kuster.ch



Hartmann & Sauter
Postfach, CH-7002 Chur
Raumplanung • Umweltstudien • Verkehrsplanung

Übersicht Massnahmenblätter

Nr.	Bezeichnung
S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale
S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte
S03a	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems
S03b	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West
S03c	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord
S03d	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart
S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf
00	Massnahmen ausserhalb des Agglomerations-programms
01	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen
02	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur
03	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur
04	Neue Busführung in Landquart Tardis
05	Neue Busführung in Domat/Ems
06	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse
07	Optimierung Strassennetz in Chur West
08	Neuer Anschluss Raum Tardis an Deutsche Strasse
09	Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse
10	Optimierung und Koordination Langsamverkehr

Massnahmenblatt	Nr. S01	
Bereich: Siedlung Realisierungshorizont: 2012/2013 Priorität: A		
Nr. S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“		
Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Hinblick auf die Innenentwicklung wurden bis anhin flächendeckend „nur“ Reserven und Brachen gemäss rechtskräftiger Zonenordnung erhoben (Methode Raum+). Mit dieser Studie soll nun neu aufgezeigt werden wo Potenziale für Verdichtungen (Aufzonungen) und Umnutzungen bestehen. Des weiteren sollen in Form von typologischen Beispielen und mittels Visualisierungen erste Vorstellungen entwickelt werden wie die verdichtete Nutzung aussehen könnte, dabei ist die unterschiedliche Struktur der Gemeinden von städtisch, periurban bis ländlich zu beachten. ▪ Die Studie beinhaltet namentlich folgendes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufzeigen von Reserven + Innenentwicklungspotenzialen (Ergänzung / Aktualisierung der bisherigen Erhebungen Raum+) ▪ Evaluation der wichtigsten Gebiete für Aufzonungen (schwerpunktmässig). Grobe Skizzierung der verdichteten Nutzung (Typologie, Visualisierung, Art der Nutzung). Benennen von Problemen und flankierenden Massnahmen wie Verkehrserschliessung, Infrastrukturausbau oder Lärmsanierung. ▪ Evaluation von Gebieten mit eher sanfter Umgestaltung, wie Kernaufwertungen oder generell Umnutzungen in Quartieren mit historischer Bausubstanz. Definition des geeignete Vorgehens in solchen Gebieten. ▪ Definition von wichtigen Freihaltebereichen und öffentlichen Räumen (Plätze, Pärke, Spielplätze) und Siedlungsrändern. ▪ Ziele und Spielregeln für Arealentwicklungen sowie Verknüpfung mit Baulandpolitik (Vorgehenskonzept) 		
Zweckmässigkeit der Massnahme		
<p>Wie die Grundlagenanalyse zum Agglomerationsprogramm darlegt, ist in Zukunft mit einem zunehmenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsraum zu rechnen. Aufgrund der eher knappen Bauzonenreserven an günstigen Lagen wird der Druck auf die bestehende Siedlungsstruktur weiter stark ansteigen. Vor dem strategischen Hintergrund der verstärkten Siedlungsverdichtung sind deshalb Grundlagen zu schaffen, damit eine qualitative Verdichtung an den aus ortsbaulicher und verkehrstechnischer Sicht geeigneten Stellen möglich ist.</p> <p>Innenentwicklung muss primär durch die Gemeinden erfolgen. In den Workshops zum Agglomerationsprogramm zeigte sich aber, dass die Gemeinden in dieser Frage eine Unterstützung durch den Kanton benötigen. Diese Studie ist kein Ersatz, aber eine Unterstützung für die Arbeit der Gemeinden, sie soll</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine langfristig visionäre Perspektive aufzeigen, • eine erste grobe mögliche Entwicklung aufzeigen, • die Diskussion zur Innenentwicklung auf regionaler und kommunaler Ebene anregen und • ein Katalysator für die kommunalen Entwicklungsstrategien sein. 		
Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert ▪ Die Massnahme schafft die Rahmenbedingungen, damit „die Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten“ mit hoher Lebens- sowie die städtebaulichen Qualitäten erfolgt. 		

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ARE GR (federführend) ▪ Gemeinden ▪ Regionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A-Horizont: 2012-13 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absicht

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. S03 a-e: Die kommunalen Entwicklungsstrategien orientieren sich an dieser Studie ▪ Nr. S02: Der Werkzeugkasten Arbeitsstandorte ergänzt diese Studie.

Grundlagen/Berichte
<ul style="list-style-type: none"> • Synthesebericht

Massnahmenblatt	Nr. S02	
------------------------	----------------	--

Bereich: Siedlung

Realisierungshorizont: 2012/2013

Priorität: A

Nr. S02 „Werkzeugkasten Arbeitsstandorte“

Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan

- Mit dem Werkzeugkasten Arbeitsstandorte wird den Gemeinden eine Arbeitshilfe zur Weiterentwicklung der Arbeitsstandorte bereitgestellt. Er beinhaltet Instrumente, beispielsweise in Form von Musterverträgen, Musterbestimmungen, Referenzbeispielen sowie Musterverfahren und -prozessen. Die Unterlagen sollen den Gemeinden bei folgenden Schritten unterstützen:
 - bei Anpassungen von Ortsplanungen,
 - bei Arealentwicklungen und
 - bei Verhandlungen mit Investoren und Grundeigentümern.
- Die Massnahme ist operativ und prozessorientiert ausgerichtet. Die Erarbeitung der Instrumente erfolgt federführend durch das Amt für Raumentwicklung in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Wirtschaft und Tourismus sowie den Gemeinden und den Regionen.

Zweckmässigkeit der Massnahme

- In der Agglomeration soll die Entwicklung des Gewerbes und der Industrie in erster Linie konzentriert auf die bestehenden Entwicklungsschwerpunkte erfolgen. Dabei ist jeder Standort nutzungsmässig spezifisch auszurichten. Strategisches Ziel ist es, das eine dichte Nutzung mit hoher Wertschöpfung erfolgt. Geeignete Instrumente helfen, den unterschiedlichen Interessen am Standort gerecht zu werden, um die Entwicklung in die gewünschte Richtung steuern zu können.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, indem die bestehenden Standorte optimal genutzt werden können.

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ARE GR ▪ AWT GR ▪ Gemeinden ▪ Regionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2012-13 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Noch nicht begonnen.

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Regionale Studie Verdichtungspotenziale (Nr. S01)

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

Massnahmenblatt	Nr. S03a	
Bereich: Siedlung Realisierungshorizont: 2014/2015 Priorität: A		
Nr. S03a „Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems		
Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan		
<p>Die Entwicklungsstrategie definiert die Leitlinien für eine verstärkte Innenentwicklung und eine verstärkte Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebiete die sich kurz- bis langfristig für eine verdichtete Nutzung oder für eine Umnutzung eignen (Potenzialgebiete). Berücksichtigung von Baustruktur, Alter, bestehende Dichte, Reserven, Brachen, Erschliessung und Lärmbelastung. ▪ Eine Abschätzung des mittel- und langfristigen Bedarfs an <ul style="list-style-type: none"> ○ Wohnraum (verschiedene Wohnformen) ○ Flächen für Arbeiten ○ Öffentliche Gebäude und Infrastruktur ▪ Die Erfassung der öffentlichen Räume und Grünräume in der Siedlung ▪ In einem Konzept für das ganze Gemeindegebiet werden die wichtigen Entwicklungsziele für die einzelnen Siedlungsteile festgelegt. ▪ Für Gebiete mit besonderen Potenzialen oder Konflikten werden im Minimum die langfristigen Ziele festgelegt, die potenziellen Konflikte erfasst sowie das Vorgehen und die Zuständigkeiten für die Entwicklung der Gebiete definiert. Für einzelne Gebiete können bereits grobe Bebauungskonzepte erstellt werden. ▪ Die Mehrverkehr und der Erschliessungsaufwand der sich aus der Realisierung der Potenziale ergibt, wird in die Planung einbezogen (Abstimmung Siedlung und Verkehr). <p>In Formeller Hinsicht erfüllt die Strategie folgende Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Strategie wird durch die Gemeinde Ems erstellt. ▪ Die betroffenen kantonalen Stellen werden bei wichtigen Zwischenschritten einbezogen (Vorprüfung). ▪ Es erfolgt eine öffentliche Mitwirkung. ▪ Die Entwicklungsstrategie ist für die kommunale Behörde verbindlich. Für die kantonalen Behörden ist sie eine Entscheidungsgrundlage. Eine Bindung der kantonalen Behörden über eine Einbindung in einen Regionalen Richtplan ist möglich. <p>Die Umsetzung der Entwicklungsstrategie erfolgt schrittweise für einzelne Teilgebiete (Quartiere, Areale). Dies erfordert: Einbezug von Eigentümern und Anwohnern, Bebauungskonzepte, Baulandpolitik, Teilrevisionen der Ortsplanung oder Folgeplanungen.</p>		
Zweckmässigkeit der Massnahme		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gemeinde Domat/Ems wies in den letzten Jahren eine starke Siedlungsentwicklung, sowohl im Bereich Wohnen wie auch im Bereich Arbeiten, auf. Mitunter die Nähe zu Chur macht die Gemeinde als Wohn- und Arbeitsort attraktiv. Dieses Wachstum wirkte sich auch auf die Verkehrsentwicklung aus, insbesondere die Industriegebiete (Bahnhof Felsberg/Vial) erzeugen teilweise ein starkes Verkehrsaufkommen. ▪ Ems ist heute die drittgrösste Gemeinde der Agglomeration, sie ist aber in weiten Teilen nicht sehr dicht bebaut, es besteht Potenzial für mehr Innenentwicklung. Verdichtung ist in Ems schon länger ein Thema, die Umsetzung blieb bis jetzt aber schwierig. Mit der letzten Ortsplanungsrevision wurde die Bauzone nicht mehr erweitert, entsprechend dürfte der Druck nach Innen in wenigen Jahren zunehmen. ▪ Durch das Instrument der kommunalen Entwicklungsstrategie werden die Prioritäten und das Vorgehen für die Innenentwicklung festgelegt. Sie bildet den Rahmen für lokale Bebauungskonzepte, Wettbewerbe, 		

Teilrevisionen oder Arealplanungen.

- Die Entwicklung des Sägereiareals ist derzeit unsicher. Falls keine neue Sägerei angesiedelt werden kann so ist das Nutzungskonzept für dieses Gebiet grundlegend neu zu diskutieren. Wegen der sehr unterschiedlichen Fragestellungen ist es aber möglicherweise sinnvoll diese Diskussion von der überwiegend auf Wohngebiete ausgerichteten Entwicklungsstrategie zu trennen.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none">▪ Gemeinde Domat/Ems▪ ARE GR (unterstützend)	<ul style="list-style-type: none">▪ 2014-15	<ul style="list-style-type: none">▪ Noch nicht begonnen

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Berücksichtigung der Verkehrsmassnahmen
- Die Massnahmen Nr. S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“ liefert eine Grundlage für diese Massnahme.

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

Bereich: Siedlung**Realisierungshorizont: 2013/2014****Priorität: A****Nr. S03b „Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für Chur West****Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan**

Die Entwicklungsstrategie definiert die Leitlinien für eine verstärkte Innenentwicklung und eine verstärkte Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Als Grundlage für diese Strategie sind folgende Analysen durchzuführen:

- Ermitteln der Nutzungsreserven
- Ermitteln des mit der Nutzung der Reserven einhergehenden Mehrverkehrs (verschiedene Szenarien, je nach Nutzungsmix).
- Modellierung des Mehrverkehrs, ermitteln von zukünftigen Engpässen im Verkehrssystem sowie von zukünftigen Problembereichen bezüglich Luft und Lärm.
- Abschätzung des aufgrund der Nutzung der Reserven entstehenden Ausbaubedarf von öffentlichen Infrastrukturen (Ver-, Entsorgung, Schulen etc.)

Im Rahmen der Strategie sind folgende Aspekte zu diskutieren und festzulegen:

- Ziele für den Nutzungsmix überprüfen (z.B. Limitierung von publikumsintensiven Nutzungen über Limitierung von Parkplätzen)
- Neue gestalterische Akzente setzen (Freiräume, Strukturen, Landmarks etc.).
- Teilgebiete mit besonderen Potenzialen oder Problemen ausweisen (Potentialgebiete).
- Für jedes Potentialgebiet werden im Minimum die langfristigen Ziele festgelegt, die potenziellen Konflikte erfasst sowie das Vorgehen und die Zuständigkeiten definiert.
- Verkehr: Erstellen einer Gesamtstrategie (MIV, öV, LV) unter Berücksichtigung von verschiedenen Nutzungsszenarien (Abstimmung Siedlung und Verkehr).

In formeller Hinsicht erfüllt die Strategie folgende Vorgaben:

- Die Strategie wird durch die Gemeinde Chur erstellt.
- Die betroffenen kantonalen Stellen werden bei wichtigen Zwischenschritten einbezogen (Vorprüfung bis spätestens Ende 2013).
- Es erfolgt eine öffentliche Mitwirkung (Spätestens Mitte 2014).
- Die Entwicklungsstrategie ist für die kommunale Behörde verbindlich. Für die kantonalen Behörden ist sie eine Entscheidungsgrundlage. Eine Bindung der kantonalen Behörden über eine Einbindung in einen Regionalen Richtplan ist möglich.

Die Umsetzung der Entwicklungsstrategie erfolgt schrittweise für einzelne Teilgebiete (Quartiere, Areale). Dies erfordert: Einbezug von Eigentümern und Anwohnern, Bebauungskonzepte, Baulandpolitik, Teilrevisionen der Ortsplanung oder Folgeplanungen.

Zweckmässigkeit der Massnahme

- Das Gebiet ist ein Arbeitsstandort von kantonaler Bedeutung mit dynamischer Entwicklung und mit sehr grossen Nutzungsreserven (Fläche + Nutzungsmass). Ein grosser Teil der Nutzungsreserven sind Mischzonen, die ein breites Spektrum an Nutzungen zulassen. Durch das Gebiet führt eine Verkehrsachse von regionaler Bedeutung, das Verkehrsnetz ist zum Teil überlastet. Die Nutzung der Reserven wird zu Mehrverkehr führen, darum ist eine vertiefte, über die bestehenden Regelungen hinausreichende, Koordination Siedlung und Verkehr erforderlich. Grundlage dazu bildet eine Entwicklungsstrategie für das Gebiet Chur-West.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none">▪ Stadt Chur▪ ARE GR (unterstützend)	<ul style="list-style-type: none">▪ 2013-14	Noch nicht begonnen

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Berücksichtigung der Verkehrsmassnahmen
- Die Massnahmen Nr. S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“ und Nr. S02 „Werkzeugkasten Arbeitsstandorte“ liefert eine Grundlage für diese Massnahme.

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

Massnahmenblatt	Nr. S03c	
Bereich: Siedlung Realisierungshorizont: 2013/2014 Priorität: A		
Nr. S03c „Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord		
Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan		
<p>Das Gebiet verfügt über sehr grosse Nutzungsreserven insbesondere für Wohnen. Durch das Gebiet führt eine Verkehrsachse von regionaler Bedeutung, diese ist zum Teil überlastet. Die Nutzung der Reserven wird zu Mehrverkehr führen, darum ist eine vertiefte, über das Agglomerationsprogramm hinausreichende, Koordination Siedlung und Verkehr erforderlich. Grundlage dazu bildet eine Entwicklungsstrategie für das Gebiet Chur-Nord.</p> <p>Als Grundlage für diese Strategie sind folgende Analysen durchzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermitteln der Nutzungsreserven ▪ Ermitteln des mit der Nutzung der Reserven einhergehenden Mehrverkehrs ▪ Modellierung des Mehrverkehrs, ermitteln von zukünftigen Engpässen im Verkehrssystem sowie von zukünftigen Problembereichen bezüglich Lärm. ▪ Abschätzung des aufgrund der Nutzung der Reserven entstehenden Ausbaubedarf von öffentlichen Infrastrukturen (Ver-, Entsorgung, Schulen etc.) <p>Im Rahmen der Strategie sind folgende Aspekte zu diskutieren und festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlung: Prüfen von weiteren Verdichtungsmöglichkeiten (Aufzonungen z.B. im Umfeld von öV-Halten) ▪ Künftige Entwicklungsabsichten ▪ Verkehr: Erstellen einer Gesamtstrategie (MIV, öV, LV) unter Berücksichtigung der aus der Nutzung der Reserven generierten Verkehrspotenziale (Abstimmung Siedlung und Verkehr). <p>In formeller Hinsicht erfüllt die Strategie folgende Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Strategie wird durch die Gemeinde Chur erstellt. ▪ Die betroffenen kantonalen Stellen werden bei wichtigen Zwischenschritten einbezogen (Vorprüfung bis spätestens Ende 2013). ▪ Es erfolgt eine öffentliche Mitwirkung bis spätestens Mitte 2014. ▪ Die Entwicklungsstrategie ist für die kommunale Behörde verbindlich. Für die kantonalen Behörden ist er eine Entscheidungsgrundlage. Eine Bindung der kantonalen Behörden über eine Einbindung in einen Regionalen Richtplan ist möglich. 		
Zweckmässigkeit der Massnahme		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Chur Nord bestehen grosse Innenentwicklungspotenziale, vor allem innerhalb der Wohnzone. Wie die Analyse ausserdem zeigte, ist die Masanserstrasse als städtische Einfallsachse bereits heute regelmässig überlastet. Es ist aus regionaler Sicht zur Sicherstellung einer hinreichenden Verkehrsqualität daher unerlässlich, die bestehenden Flächenpotenziale nur unter Abstimmung mit dem Verkehrssystem und der -belastungen zu entwickeln. ▪ Zur Ergänzung der bestehenden raumplanerischen Instrumente bedarf es zur nachhaltigen Entwicklung eines zusätzlichen Koordinationsinstruments. Dazu ist eine quantifizierte Entwicklungsstrategie als Entscheidungs- und Diskussionsgrundlage zu erarbeiten. 		

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none">▪ Stadt Chur▪ ARE GR (unterstützend)	2013-14	<ul style="list-style-type: none">▪ Noch nicht begonnen

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Berücksichtigung der Verkehrsmassnahmen
- Die Massnahmen Nr. S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“ liefert eine Grundlage für diese Massnahme.

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

Massnahmenblatt	Nr. S03d	
Bereich: Siedlung Realisierungshorizont: 2013/2014 Priorität: A		
Nr. S03d „Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart		
Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan		
<p>Die Entwicklungsstrategie definiert die Leitlinien für eine verstärkte Innenentwicklung und eine verstärkte Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie ist eine Weiterentwicklung des bereits bestehenden kommunalen Richtplans, der vor allem die Entwicklung der verschiedenen Arbeitsstandorte aufzeigte, und enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebiete, die sich kurz- bis langfristig für eine verdichtete Nutzung oder für eine Umnutzung eignen. (Potenzialgebiete). Berücksichtigung von Baustruktur, Alter, bestehende Dichte, Reserven, Brachen, Erschliessung und Lärmbelastung. ▪ Eine Abschätzung des mittel- und langfristigen Bedarfs an <ul style="list-style-type: none"> ○ Wohnraum (verschiedene Wohnformen) ○ Flächen für Arbeiten ○ Öffentliche Gebäude und Infrastruktur ▪ Die Erfassung der öffentlichen Räume und Grünräume in der Siedlung ▪ In einem Konzept für das ganze Gemeindegebiet werden die wichtigen Entwicklungsziele für die einzelnen Siedlungsteile ebenso wie mittelfristige Erweiterungsmöglichkeiten und langfristige Siedlungsgrenzen festgelegt. ▪ Für Gebiete mit besonderen Potenzialen oder Konflikten werden im Minimum die langfristigen Ziele festgelegt, die potenziellen Konflikte erfasst sowie das Vorgehen und die Zuständigkeiten für die Entwicklung der Gebiete definiert. Für einzelne Gebiete können bereits grobe Bebauungskonzepte erstellt werden. ▪ Die Mehrverkehr und der Erschliessungsaufwand der sich aus der Realisierung der Potenziale ergibt, wird in die Planung einbezogen (Abstimmung Siedlung und Verkehr). <p>In Formeller Hinsicht erfüllt die Strategie folgende Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Strategie wird durch die Gemeinde Landquart erstellt. ▪ Die betroffenen kantonalen Stellen werden bei wichtigen Zwischenschritten einbezogen (Vorprüfung). ▪ Es erfolgt eine öffentliche Mitwirkung. ▪ Es erfolgt soweit wie möglich eine Abstimmung mit den direkt angrenzenden Gemeinden Zizers, Malans und Maienfeld. Im Minimum erfolgt eine Mitwirkung dieser Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Auflage. ▪ Die Entwicklungsstrategie ist für die kommunale Behörde verbindlich. Für die kantonalen Behörden ist er eine Entscheidungsgrundlage. Eine Bindung der kantonalen Behörden über eine Einbindung in einen Regionalen Richtplan ist möglich. <p>Die Umsetzung der Entwicklungsstrategie erfolgt schrittweise für einzelne Teilgebiete (Quartiere, Areale). Dies erfordert: Einbezug von Eigentümern und Anwohnern, Bebauungskonzepte, Baulandpolitik, Teilrevisionen der Ortsplanung oder Folgeplanungen.</p>		
Zweckmässigkeit der Massnahme		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landquart ist ein Regionalzentrum sowie ein Arbeitsstandort und Verkehrsknotenpunkt von kantonalen Bedeutung, entsprechend handelt es sich um ein Gebiet mit vertieftem Koordinationsbedarf. Im Siedlungsgebiet der Gemeinde Landquart befinden sich verschiedene Innenentwicklungspotenziale. Der Raum Landquart ist zudem das Gebiet mit den meisten Anfragen für Firmenansiedlungen (gemäss mündlicher Mitteilung Amt für Wirtschaft und Tourismus). 		

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none">▪ Gemeinde Landquart▪ ARE GR (unterstützend)	<ul style="list-style-type: none">▪ 2013-14	<ul style="list-style-type: none">▪ Noch nicht begonnen

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Berücksichtigung der Verkehrsmassnahmen
- Die Massnahmen Nr. S01 „Regionale Studie Verdichtungspotenziale“ und Nr. S02 „Werkzeugkasten Arbeitsstandorte“ liefern eine Grundlage für diese Massnahme.

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

Massnahmenblatt	Nr. S03e	
------------------------	-----------------	--

Bereich: Siedlung
Realisierungshorizont: Vor nächster Revision OP, als Grundlage
Priorität: A

Nr. S03e „Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf

Kurzbeschreibung Massnahme evtl. Detailplan

- Die Gemeinden in der Agglomeration Chur erarbeiten eine Entwicklungsstrategie (behördenverbindlich), mit dem primären Ziel, die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen.
- Festlegen der Gemeindeentwicklung
- Umsetzung der Erkenntnisse aus der regionalen Verdichtungsstudie (Massnahme Nr. S01)
- Die Entwicklungsstrategie hat mindestens zu beinhalten:
 - Entwicklungsabsichten Zonenplan (Umnutzung/Verdichtung/Erweiterung)
 - Verkehrliche Massnahmen
 - Infrastrukturmassnahmen

Zweckmässigkeit der Massnahme

- Es ist davon auszugehen, dass sich der zukünftige Bedarf an Arbeits- und Wohnflächen in erster Linie auf das Agglomerationszentrum Chur, sowie die grösseren Gemeinden der Agglomeration konzentrieren wird. Insbesondere als Wohnstandort haben jedoch alle Gemeinden ein Wachstumspotenzial, welches sie teilweise auch gezielt fördern. Der steigende Druck auf die Flächenreserven im Zentrumsgebiet wird sich daher auch auf die kleineren Agglomerationsgemeinden auswirken. Es ist deshalb für alle Gemeinden wichtig, über eine breit abgestützte Entscheidungsgrundlage zu verfügen, welche die Ziele der Gemeinde hinsichtlich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufzeigt und aufeinander abstimmt.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- WK2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Planung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinden Bonaduz, Rhäzüns, Felsberg, Tamins, Trin, Haldenstein, Landquart, Trimmis, Untervaz, Zizers, Fläsch, Jenins, Maienfeld, Malans. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vor nächster Revision der Ortsplanung 	

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Siedlungsmassnahme Nr. S01 Regionale Studie Verdichtungspotenziale
- Berücksichtigung der Verkehrsmassnahmen

Grundlagen/Berichte

- Synthesebericht

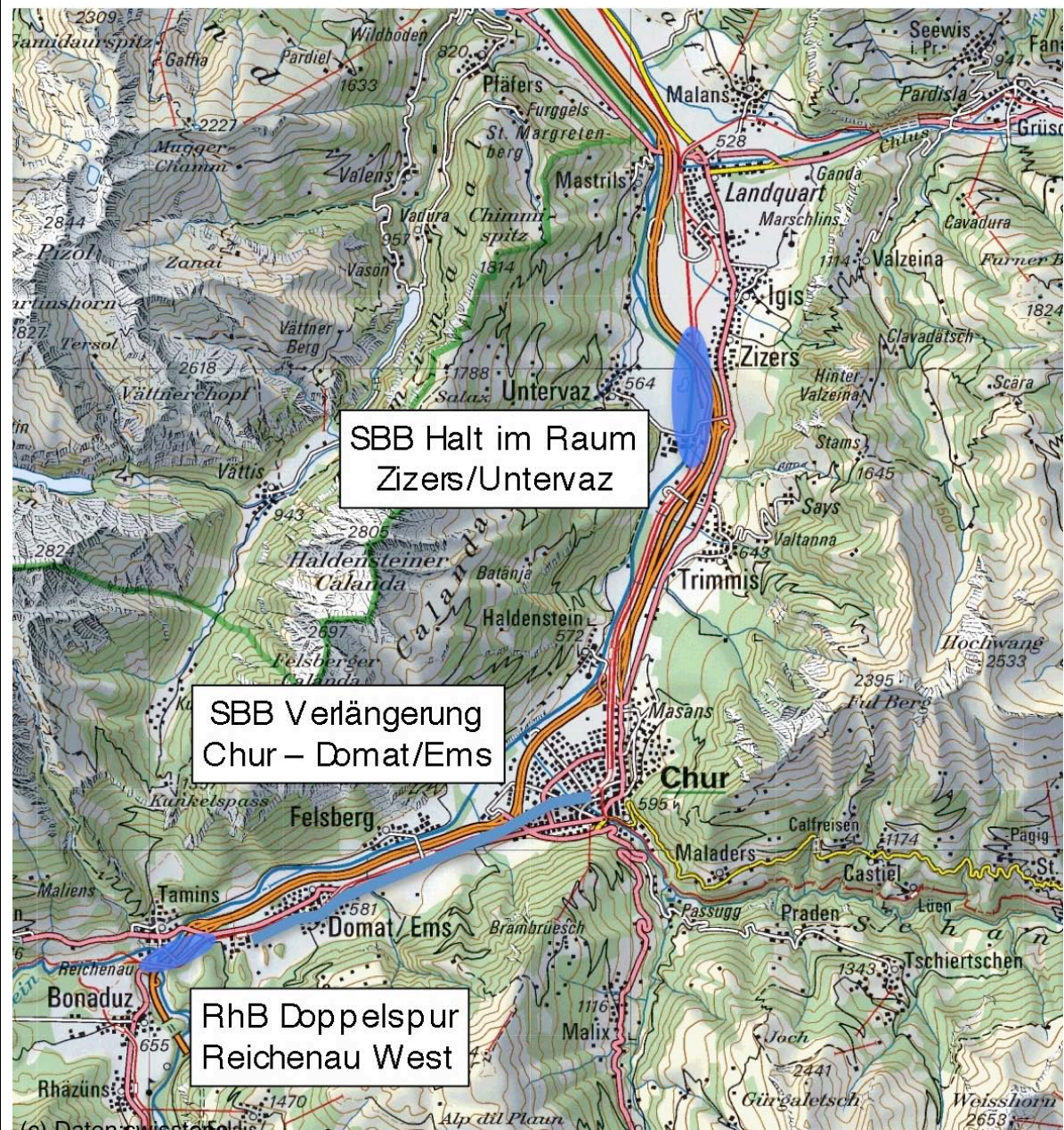
Bereich: Öffentlicher Verkehr

Realisierungshorizont: ab 2020

Nr. 00 Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsprogramms

Art der Massnahmen und Detailplan

- Die folgenden Massnahmen sind nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Sie werden hier nur aufgeführt, um den Gesamtkontext des Verkehrskonzepts im Bereich öffentlicher Verkehr aufzuzeigen. Es handelt sich um die folgenden drei Bahninfrastrukturen:
- Neue SBB Haltestelle im Raum Zizers/Untervaz
- Verlängerung der SBB über Chur hinaus bis Domat/Ems
- Doppelspurabschnitt RhB Reichenau West



Detailbeschreibung der Massnahmen

- **SBB Halt im Raum Zizers/Untervaz:** Ein SBB Halt im Raum Zizers/Untervaz dient insbesondere der besseren äusseren Erreichbarkeit des Agglomerationsgebiets gemäss der strategischen Ausrichtung des Verkehrskonzepts (Synthesebericht, Kapitel 4.3.3). Mit dieser Haltestelle kann einerseits das Arbeitsplatzgebiet im Raum Zizers/Untervaz/Trimmis von ausserhalb der Agglomeration direkt erreicht werden und können andererseits die regionalen Buslinien nach/von Trimmis, Untervaz und Zizers/Igis direkt an die SBB angebunden werden.
- **Verlängerung der SBB nach Domat/Ems:** Auch diese Massnahme dient der besseren äusseren Erreichbarkeit des Agglomerationsgebiets. Mit ihr kann das regionale Zentrum Domat/Ems mit dem grossen Arbeitsplatzgebiet (Ems Werke u.U.) direkt von ausserhalb der Agglomeration erreicht werden.
- **Doppelspurabschnitt Reichenau West:** Der Doppelspurabschnitt der RhB Reichenau West zwischen der Station Reichenau und der Verzweigung von Albulalinie und Oberländerlinie ermöglicht das gleichzeitige Ein- und Ausfahren der Züge nach/von St. Moritz bzw. Disentis/Mustér an der Station Reichenau und trägt damit zur Verbesserung der Fahrplanstabilität im RhB Netz und zu besseren Umsteigebedingungen zwischen den beiden Bahnlinien bei.

Massnahmenblatt

Nr. 01

Bereich: Öffentlicher Verkehr

Realisierungshorizont: ab 2015

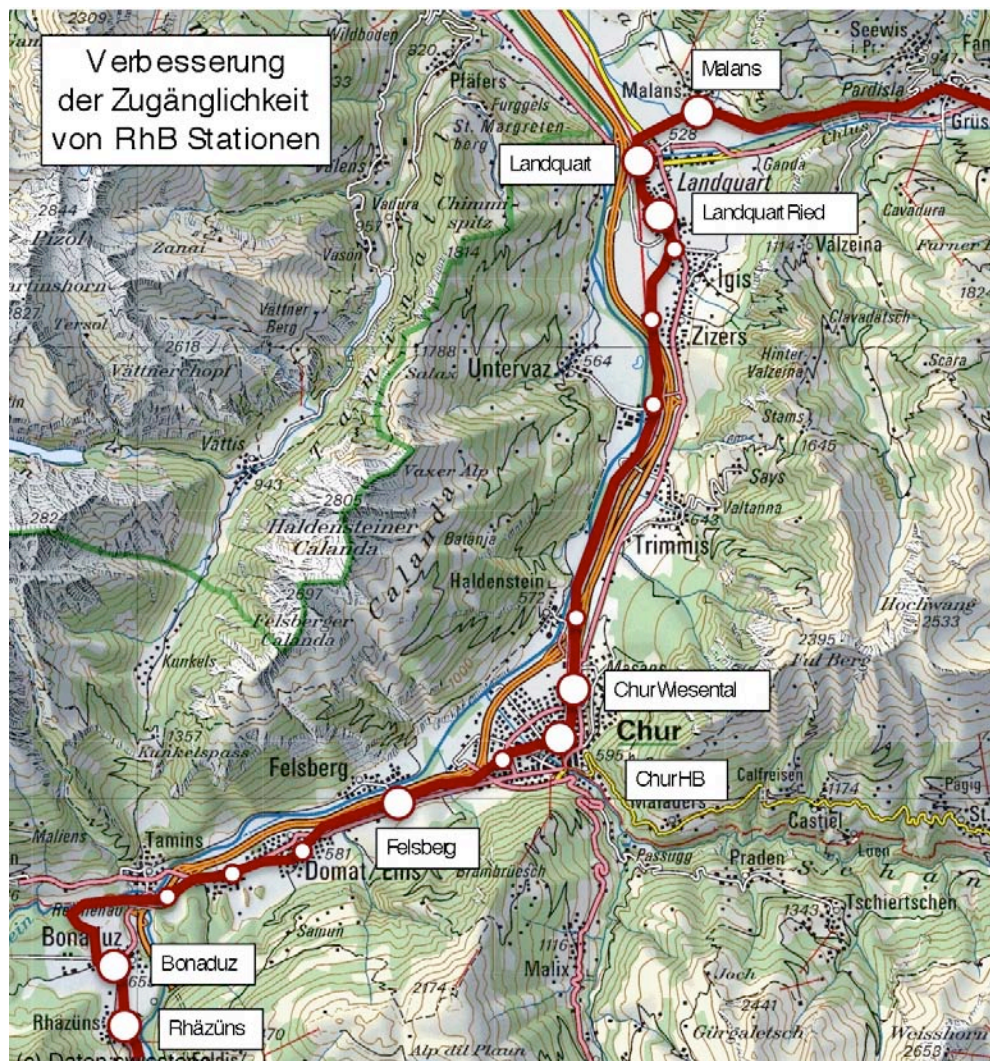
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2015

Nr. 01 Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Verschiedene Bahnhöfe und Bahnstationen der RhB genügen den Anforderungen der Bahnbenützer in Bezug auf die Zugänglichkeit der Perrons und der Züge für behinderte und nichtbehinderte Personen nicht (fehlende schienenfreie Perronzugänge, ungenügende Treppenanlagen, fehlende behindertengerechte Rampen, fehlende Hochperrons für niveaufreien Ein- und Ausstieg u.a.).
- Die RhB Stationen mit ausgewiesenen Mängel sind: Malans, Landquart, Landquart Ried, Chur Wiesental, Chur Hauptbahnhof, Felsberg, Bonaduz und Rhäzüns.
- Typische Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit dieser RhB Stationen sind: der Bau von Perrons mit grosszügigen Treppen- und behindertengerechten Rampenzugängen, Hochperrons für den niveaufreien Zugang zu den Zügen, optimaler Zugang von Park and Ride und Bike and Ride Anlagen.
- Die bei den aufgeführten RhB Stationen umzusetzenden Massnahmen sind grossteils im Detail noch nicht festgelegt und müssen im Rahmen der Projektierung bestimmt werden.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit der Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen wird ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und zur Umsetzung des Behindertengesetzes (BehiG) geleistet. Der Handlungsbedarf bei den oben aufgeführten Stationen ist ausgewiesen, und die Massnahme entspricht dem in der Teilstrategie Verkehr des Zukunftsbilds aufgeführten Zielsetzung (Synthesebericht, Kapitel 4.4.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich der Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK3: Verkehrssicherheit erhöht.
- WK1: Die bessere Zugänglichkeit von RhB Stationen erleichtert die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowohl für behinderte als auch für nichtbehinderte Personen. Damit wird nicht nur das öffentliche Verkehrssystem als Ganzes verbessert, sondern auch das Umsteigen von den verschiedenen Zubringersystemen (Fusswege, Bike and Ride Station, Ortsbus etc.) auf den Zug und umgekehrt (Intermodalität) erleichtert.
- WK3: Nach neuem Wissensstand und entsprechend den einschlägigen Normen erstellte Bestandteile der Zugänge nach/von den Bahnperrons und den Zügen erhöhen die objektive Verkehrssicherheit der Gesamtanlage Bahnstation.

Machbarkeit

- Vorliegende Überlegungen und Projektstudien belegen die Machbarkeit der Massnahmen.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	ja	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Amt für Energie und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
	Rhätische Bahn	<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Gemeinden zwischen Rhäzüns und Malans	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
			<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
			<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
Dritte	nein		<input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie
Federführung / Trägerschaft	Rhätische Bahn		<input checked="" type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die Verbesserung der Zugänglichkeit der RhB Station Chur Wiesental bedingt eine Abstimmung mit der städtischen Tangentialbuslinie Chur (Massnahme 17 des Agglomerationsprogramms Chur 1)
- Es ist denkbar, dass einzelne Massnahmen vorgängig über die RhB Infrastruktur - Leistungsvereinbarung Bund – Kanton finanziert werden.

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 20.000	100 %	CHF 0.750 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 10.000	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	50 %	CHF 5.000	100 %	CHF 0.750 /a
Anteil Gemeinde	00 %	CHF 5.000	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: die Kosten können erst nach Vorliegen entsprechender Vorprojekte genauer beziffert werden.

Priorisierung der Massnahme

- Die Verbesserung der Zugänglichkeit der RhB Stationen zwischen Rhäzüns und Malans ist vordringlich. Die Massnahme wird der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die RhB erstellen schrittweise bis Ende 2014 sämtliche erforderlichen Vorprojekte bzw. Projekte.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Die Massnahme ist mit keinen messbaren quantitativen Auswirkungen auf den DTV verbunden.

Offene Fragen

- Auswirkungen der noch zu projektierenden Anlagen auf die Umgebung sind im Rahmen der Projektierung zu klären.

Grundlagen/Berichte

- verschiedene Untersuchungen und Projektstudien zu den aufgeführten RhB Stationen.

Bereich: Öffentlicher Verkehr

Realisierungshorizont: ab 2015

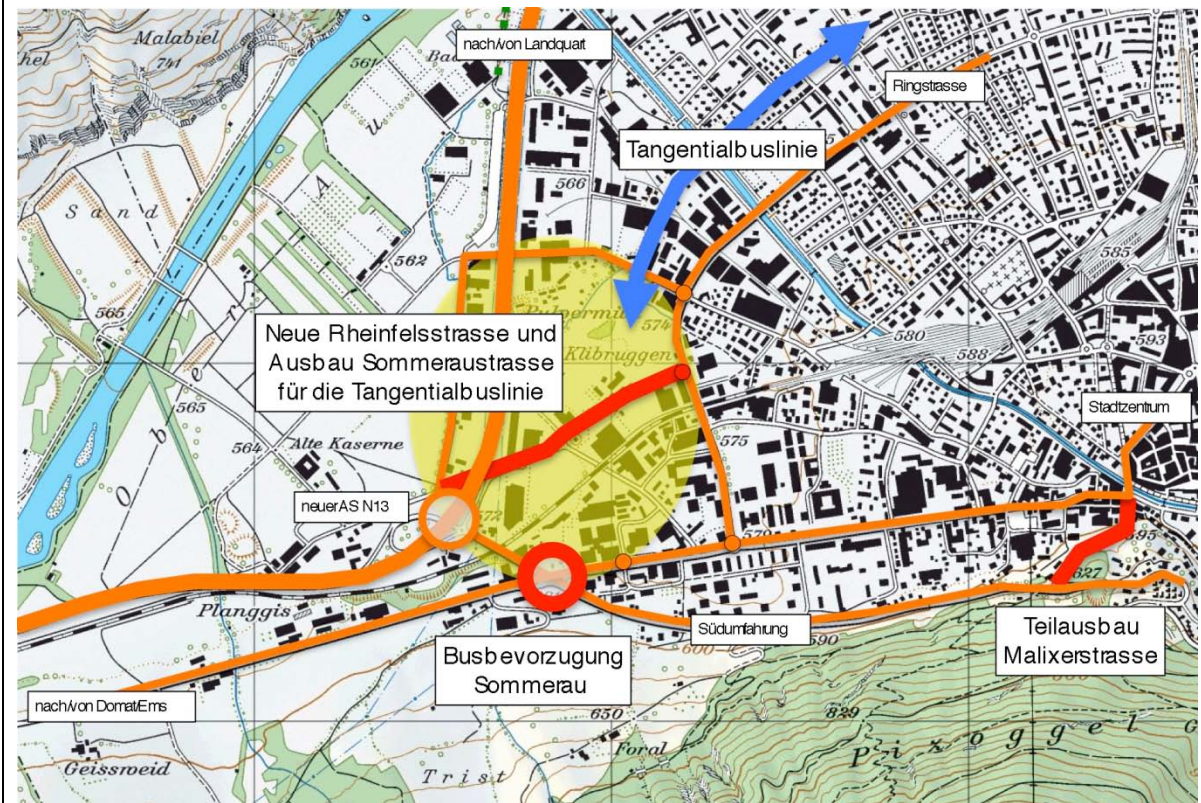
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2016

Nr. 02 Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Im Agglomerationsprogramm Chur 1 ist eine städtische Tangentialbuslinie in Chur zwischen den Spitälern im Osten der Stadt und Chur West Bestandteil der Massnahmen. Sie wurde vom Bund genehmigt.
- Im Zukunftsbild zum Agglomerationsprogramm Chur 2 ist der um das Gebiet Rossboden erweiterte Raum Chur West als Gebiet mit erhöhtem Koordinationsbedarf zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem bezeichnet.
- Mit der Verlängerung der vorgesehenen Tangentialbuslinie in das Gebiet Rossboden wird diesem Anliegen Rechnung getragen. Diese Verlängerung bedingt u.a. den Bau einer durchgehenden Rheinfelsstrasse sowie den Ausbau der östlichen Sommeraustasse inklusive der Abtiefung der Unterführung der N13.
- Im Weiteren tragen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs auf dem Stadtgebiet Chur eine Busbevorzugung an der lichtsignalgesteuerten Kreuzung Sommerau sowie der Teilausbau der Malixerstrasse zugunsten des Busverkehrs nach/von der Lenzerheide bei.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit der Verlängerung der vorgesehenen Tangentialbuslinie in das Gebiet Rossboden wird der Nutzen der Tangentialbuslinie wesentlich erhöht. Mit der Busbevorzugung an der Kreuzung Sommerau und dem Teilausbau der Malixerstrasse wird insbesondere die Fahrplanstabilität der betroffenen Buslinien verbessert. Der Handlungsbedarf ergibt sich aus der Siedlungsanalyse, und die Massnahmen entsprechen der strategischen Ausrichtung des dem Agglomerationsprogramm zugrunde gelegten Siedlungskonzepts bzw. den entsprechenden Massnahmen im Siedlungsbereich (Synthesebericht, Kapitel 5.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich der Massnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert, WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.
- WK1: Mit der Verlängerung der städtischen Tangentialbuslinie ins Gebiet Rossboden und den damit verbundenen zusätzlichen städtischen ÖV-Beziehungen sowie mit der Busbevorzugung Sommerau und dem Teilausbau der Malixerstrasse verbessert sich die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems in der Stadt Chur im Allgemeinen und im Raum Chur West im Speziellen.
- WK2: Die Verlängerung der städtischen Tangentialbuslinie in das Gebiet Rossboden dient auch der angestrebten Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten Standorten und damit indirekt auch der Verringerung der Zersiedelung.
- WK4: Zusätzliche ÖV-Verbindungen und die Verbesserung ihrer Fahrplanstabilität ermöglichen den vermehrten Verzicht auf die Benützung des Privatautos und tragen damit zu einer entsprechenden Reduktion der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen bei.

Machbarkeit

- Für den Bau einer durchgehenden Rheinfelsstrasse und den Teilausbau der Malixerstrasse liegen Projektstudien vor, welchen die Machbarkeit belegen..

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014
Kanton / Fachstelle	Amt für Energie und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018 <input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022 <input type="checkbox"/> langfristig > 2022
Gemeinde	Stadt Chur	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Dritte	nein	
Federführung / Trägerschaft	Stadt Chur	
		<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert <input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> in der Ortsplanung <input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie <input type="checkbox"/> Vorprojekt <input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt) <input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die Verlängerung der städtischen Tangentialbuslinie ist abzustimmen auf das von der Stadt Chur zu erstellende Gesamtkonzept für die Siedlungsentwicklung in Chur West und Rossboden. Die Busbevorzugung an der Kreuzung Sommerau ist abzustimmen auf die Massnahmen zur Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur (Massnahme 03).

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- An flankierenden Massnahmen sind insbesondere verkehrstechnische Massnahmen zur Verhinderung bzw. Reduktion der Behinderungen der Buskurse durch den übrigen Verkehr in Chur West zu ergreifen.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 11.900	100 %	CHF 0.200 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 5.950	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	25 %	CHF 2.975	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	25 %	CHF 2.975	100 %	CHF 0.200 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die Massnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet sind von grosser Dringlichkeit. Die Massnahmen werden der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Stadt Chur erarbeitet bis Ende 2014 die Projekte für die benötigten Massnahmen und reicht sie dem Bund ein.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Die Massnahmen verbessern die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems und tragen damit tendenziell zu einer Verminderung des Autoverkehrs bei. Wieweit sich dies auf eine Reduktion des DTV auswirkt, ist nicht quantifizierbar.

Offene Fragen

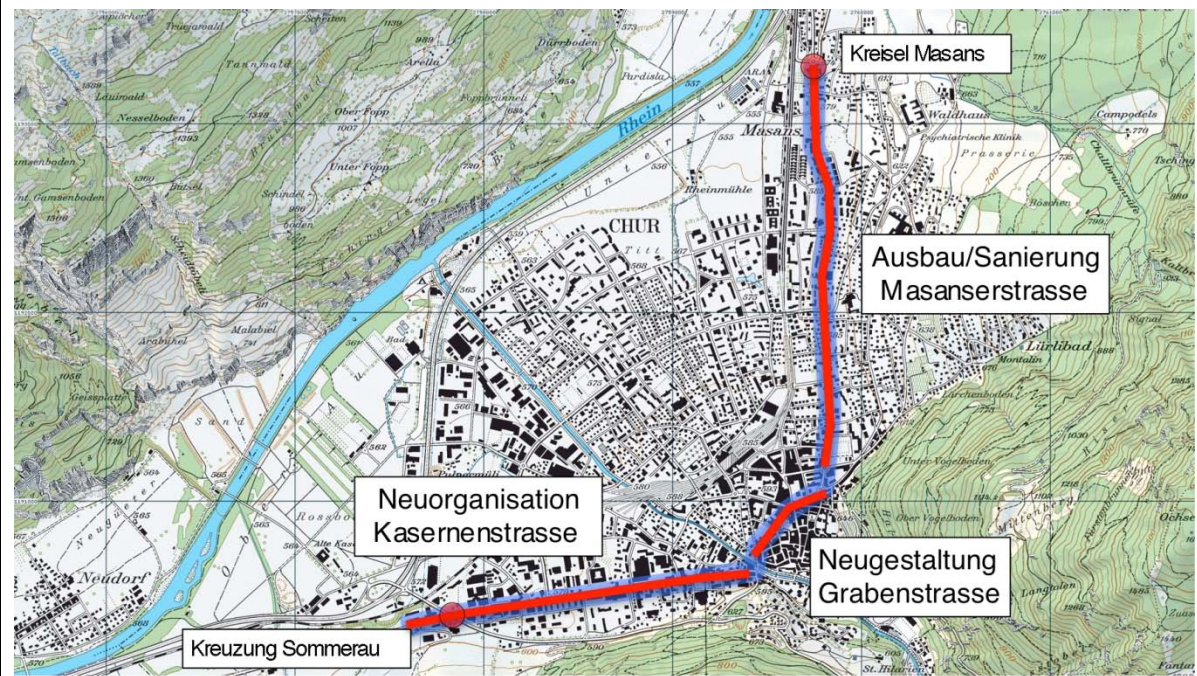
- keine

Grundlagen/Berichte

- Städtische Projektstudien zur Führung der Tangentialbuslinie sowie zur durchgehenden Rheinfelsstrasse, zum Ausbau der Sommeraustasse und zum Teilausbau der Malixerstrasse.

Bereich: Öffentlicher Verkehr**Realisierungshorizont: ab 2015****Priorität: A****Inbetriebnahme ab 2015****Nr. 03 Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur****Kurzbeschrieb Massnahme und Detailplan**

- Die Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen der Stadt Chur hat zum Ziel, die Behinderungen der Buskurse durch den Individualverkehr, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, zu verringern und dadurch die Fahrzeiten der Busse zu verkürzen, die Fahrplanstabilität im Busverkehr zu verbessern und Betriebskosten (Abgeltungen) einzusparen.
- In der Masanserstrasse stehen ein Ausbau der Strasse mit Busspur auf Teilstrecken, neugestalteten Einmündungsbereichen und Verbesserungen für den Veloverkehr (siehe Massnahme 10) sowie der Rückbau von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnhaltestellen im Vordergrund.
- Die Kasernenstrasse kann aus Platzgründen nicht mehr ausgebaut werden. Hier werden Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung bzw. ein elektronisches Busleitsystem geprüft und Busbuchten zugunsten von Fahrbahnhaltestellen aufgehoben.
- In der Grabenstrasse geht es darum, die Attraktivität der Strasse für den MIV zu reduzieren und so mehr Platz für den Bus und das Velo zu schaffen. Vorgesehen sind der entsprechende Umbau der unteren und oberen Grabenstrasse sowie die Neugestaltung des Postplatzes zugunsten besserer Verhältnisse für die Fussgänger und Velofahrer.
- Zusätzlich zu obigen Massnahmen geprüft wird die Einrichtung von zwei Pfortneranlagen in Masans (Kreisel Masans) und in Chur West (Kreuzung Sommerau (siehe Massnahme 02)).



Zweckmässigkeit der Massnahme

Wie die Analyse des Verkehrsgeschehens zeigt, herrscht heute in den Einfallsachsen von Chur während den täglichen Hauptverkehrszeiten häufig Stau, und zwar sowohl vor Arbeitsbeginn stadteinwärts als auch nach Arbeitsende stadtauswärts. Da dies u.a. zu teils massiven Behinderungen der städtischen und regionalen Buskurse in der Masanserstrasse und Kasernenstrasse führt, ist entsprechender Handlungsbedarf ausgewiesen. Die Beseitigung dieser Behinderungen bzw. die Gewährleistung der "freien Fahrt" für die Buskurse ist ein im Bereich öffentlicher Verkehr explizit formuliertes Ziel der Teilstrategie Verkehr des Zukunftsbilids (Synthesebericht, Kapitel 4.4.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich der Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK3: Verkehrssicherheit erhöht.
- WK1: Von den Massnahmen profitieren insbesondere die regionalen Buslinien nach/von Haldenstein, Trimmis, Felsberg und Rhäzüns sowie die Postautolinien nach/von Flims und Lenzerheide (teilweise). Dank der Reduktion der Behinderungen dieser Buskurse verkürzen sich die Fahrzeiten und verbessert sich die Fahrplanstabilität. Beides trägt zu einer deutlichen allgemeinen Verbesserung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrssystems bei.
- WK3: Dank den Fahrbahnhaltestellen mit Überholverbot während dem Bushalt entfallen riskante Überholmanöver und damit verbundene Gefährdungen von anderen Verkehrsteilnehmern wie die Strasse querende Fussgänger und Velofahrer. Die objektive Sicherheit wird dadurch entsprechend erhöht.

Machbarkeit

- Für den Ausbau der Masanserstrasse und die Neugestaltung der Grabenstrasse liegen Projektstudien vor, welche die Machbarkeit der Massnahmen belegen. Fahrbahnhaltestellen, normale und elektronische Busspuren und Pfortneranlagen wurden schon in mehreren Städten realisiert. Die technische Machbarkeit ist ebenfalls gegeben.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Kantonspolizei Tiefbauamt	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018 <input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022 <input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Stadt Chur	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	Stadtbus Chur		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung / Trägerschaft	Stadt Chur		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung <input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie <input type="checkbox"/> Vorprojekt <input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt) <input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die Massnahmen zur Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur sind insbesondere auf die Massnahme 10 "Optimierung Langsamverkehrsnetz in Chur", Teilmassnahmen "Optimierung Veloverbindungen auf den Einfallsachsen Nord und West von Chur" abzustimmen.

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Flankierend zur Busbeschleunigung ist vorzusehen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht auf Schleichwegen durch angrenzende Wohnquartiere noch verbleibenden Staus ausweicht.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 15.000	100 %	CHF 0.250 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 7.500	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	25 %	CHF 3.750	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	25 %	CHF 3.750	100 %	CHF 0.250 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur ist von grosser Dringlichkeit. Die Massnahmen werden daher der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Stadt Chur erarbeitet bis Ende 2014 Vorprojekte für die vorgesehenen Beschleunigungsmassnahmen auf den Einfallsachsen.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Weil sich bei einer konsequenten Busbeschleunigung das Reisezeitverhältnis zwischen dem öffentlichen Busverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verändert, bewirkt die Busbeschleunigung tendenziell ein vermehrtes Umsteigen vom Privatauto auf den Bus und ist damit MIV-vermindernd. Das Ausmass der Reduktion des Autoverkehrs kann nicht quantifiziert werden.

Offene Fragen

- Während der Rückbau von Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen und die Realisierung von zusätzlichen Busspurabschnitten kaum offene Fragen aufwerfen, sind bei Einführung von elektronischen Busspuren und von Pfortneranlagen deren Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem und auf das umliegende Strassennetz noch im Detail abzuklären.

Grundlagen/Berichte

- Projektstudien Ausbau Masanserstrasse und Neugestaltung Grabenstrasse.

Bereich: Öffentlicher Verkehr

Realisierungshorizont: ab 2016

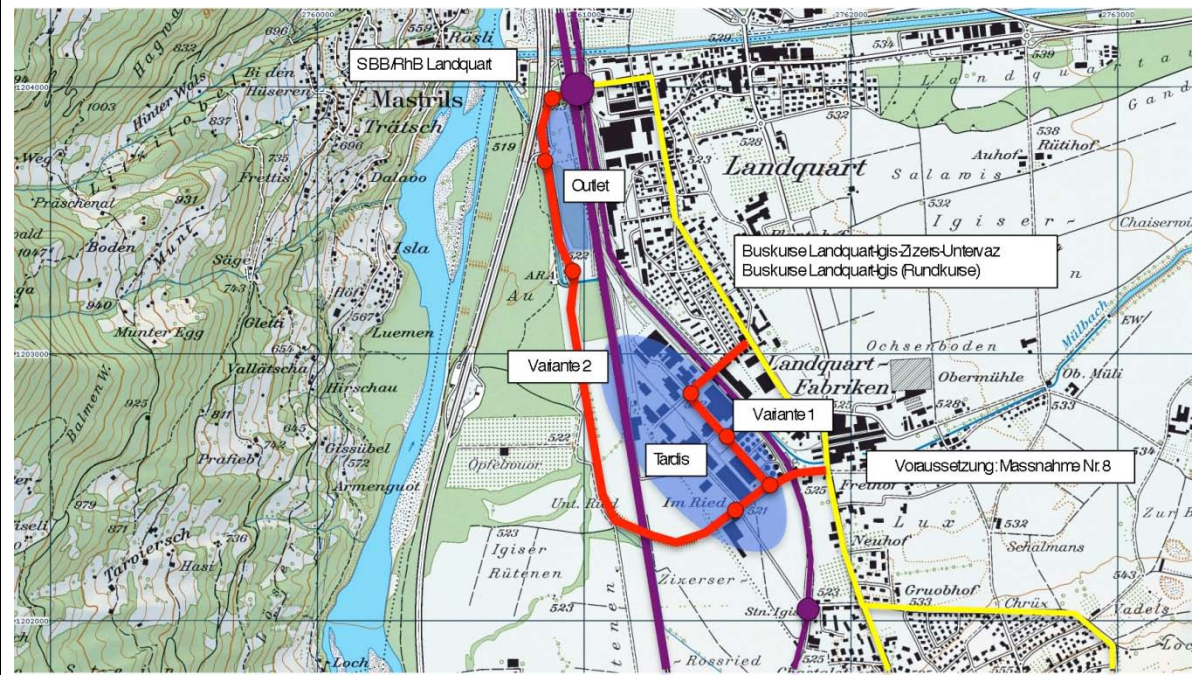
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2016

Nr. 04 Neue Busführung in Landquart Tardis

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Heute werden die Buskurse zwischen dem Bahnhof Landquart und Igis/Zizers/Untervaz über die Schulstrasse abseits des Arbeitsplatzgebiets Tardis und dem Outlet Centre geführt.
- Mit der Führung der Buskurse bzw. eines Teils der Buskurse über das Gebiet Tardis und allenfalls das Outlet Centre werden die vielen Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten in diesen beiden Räumen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen.
- Im Wesentlichen stehen zwei grundsätzliche Varianten der neuen Busführung zur Diskussion: eine kurze Busschleife lediglich über das Gebiet Tardis (Variante 1) oder die Führung der Buskurse bis zum Outlet Centre mit direkter Anbindung an die SBB (Variante 2). Vertiefte Untersuchungen werden allenfalls zu weiteren denkbaren Varianten führen.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit der besseren Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Tardis und allenfalls des Outlet Centres mit dem Bus gewinnt der öffentliche Verkehr in diesem Raum an Attraktivität. Damit wird eine Voraussetzungen geschaffen zur Erfüllung der Zielsetzung bzw. Strategie des Zukunftsbilds nach einem nachhaltigeren Verkehrsverhalten seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomeration.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich dieser neuen Busführung in Landquart Tardis von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.
- WK1: Mit der neuen Busführung über das Gebiet Tardis verbessert sich die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems im Raum Landquart im Allgemeinen und die Erschliessung des Raums Tardis im Speziellen.
- WK4: Zusätzliche Busverbindungen ermöglichen den vermehrten Verzicht auf die Benützung des Privatautos und tragen damit zu einer entsprechenden Reduktion der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen bei.

Machbarkeit

-

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Amt für Energie und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Gemeinde Landquart	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	nein		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung / Trägerschaft	Gemeinde Landquart		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
			<input type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die zeitliche Umsetzung der neuen Busführung in Landquart Tardis ist abzustimmen auf die Realisierung der Massnahme Nr. 8 "Neuer Anschluss Raum Tardis an die Deutsche Strasse"

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*				
	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 0.500	100 %	CHF 0.008 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 0.250	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	25 %	CHF 0.125	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	25 %	CHF 0.125	100 %	CHF 0.008 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die neue Busführung in Landquart Tardis wird der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Gemeinde Landquart erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton (Amt für Energie und Verkehr) das entsprechende Betriebskonzept und das Projekt für die benötigten Infrastrukturen bis Ende 2014.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Die neue Busführung in Landquart Tardis hat keine messbaren Auswirkungen auf den DTV.

Offene Fragen

- keine

Grundlagen/Berichte

- keine

Bereich: Öffentlicher Verkehr

Realisierungshorizont: ab 2020

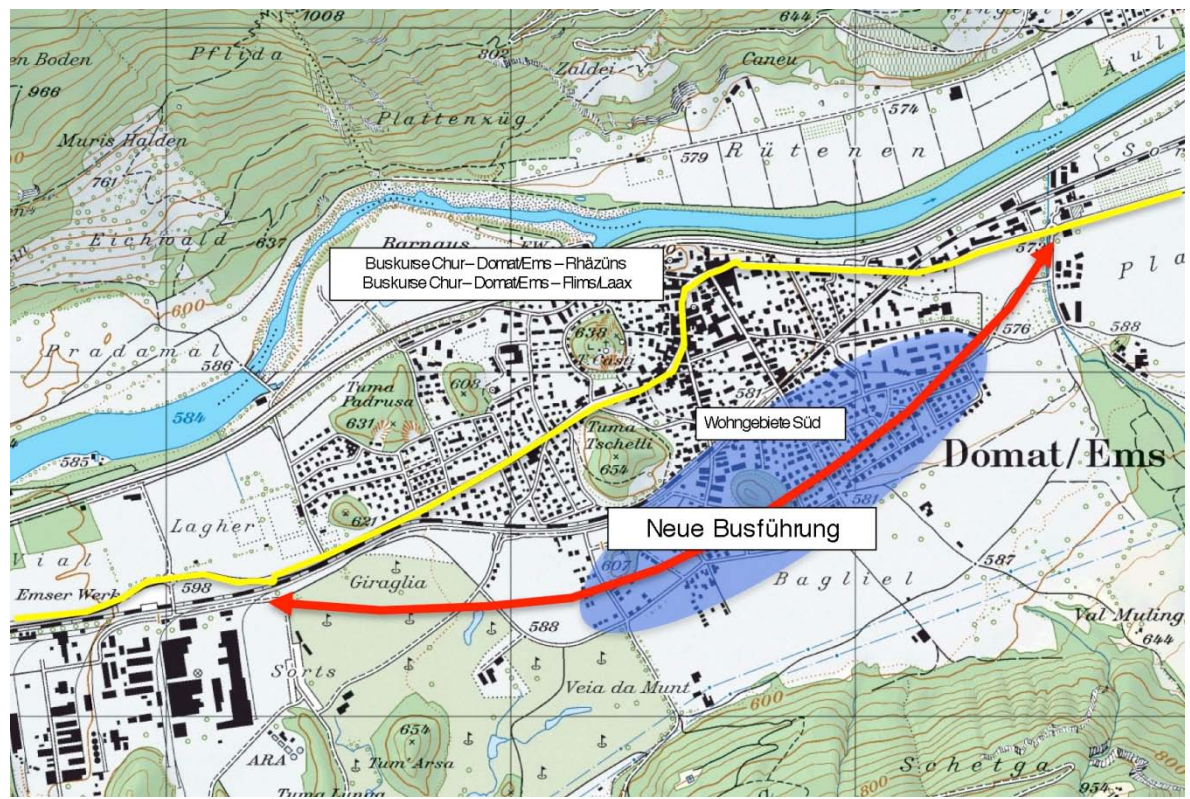
Priorität: B

Inbetriebnahme ab 2020

Nr. 05 Neue Busführung in Domat/Ems

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Heute werden die Buskurse, zwischen Chur und Rhäzüns bzw. Flims/Laax, in Domat/Ems über die Kantonsstrasse durch das Ortszentrum hindurch, geführt.
- Mit der Führung der Buskurse bzw. eines Teils der Buskurse über die wichtigen und grossen südlichen Wohngebiete von Ems werden diese optimal erschlossen und direkt mit Chur verbunden.
- Die Führung von Buskursen, über die südlichen Wohngebiete von Ems, bedingen die Realisierung der vorgesehenen Erschliessung dieser Wohngebiete mit einer neuen Strassenverbindung ab der Italienischen Strasse im Raum Ems Werke, gemäss der Darstellung zur Massnahme Nr. 9 "Neuer Anschluss Ems Werke an Italienischer Strasse".



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit der besseren Erschliessung der südlichen Wohngebiete von Ems mit dem Bus gewinnt der öffentliche Verkehr in diesem Quartier an Attraktivität. Damit wird eine Voraussetzungen geschaffen zur Erfüllung der Zielsetzung bzw. Strategie des Zukunftsbilds nach einem nachhaltigeren Verkehrsverhalten seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomeration.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich dieser neuen Busführung in Domat/Ems von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.
- WK1: Mit der neuen Busführung über die südlichen Wohngebiete von Ems verbessert sich die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems in diesem Raum.
- WK4: Zusätzliche bzw. bessere Busverbindungen ermöglichen den vermehrten Verzicht auf die Benützung des Privatautos und tragen damit zu einer entsprechenden Reduktion der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen bei.

Machbarkeit

- Unter der Voraussetzung, dass die Massnahme Nr. 9 "Neuer Anschluss Ems Werke an italienische Strasse" realisiert wird, ist die Machbarkeit der Massnahme gegeben.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	Nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Amt für Energie und Verkehr	<input type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022 <input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Gemeinde Domat/Ems	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Dritte	nein		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
Federführung / Trägerschaft	Gemeinde Domat/Ems		<input type="checkbox"/> Planungsstudie <input type="checkbox"/> Vorprojekt <input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt) <input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die zeitliche Umsetzung der neuen Busführung über die südlichen Wohngebiete von Ems ist abzustimmen auf die Realisierung der Neuerschliessung dieser Wohngebiete aus und in Richtung Westen (Mn. Nr. 09).

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 0.500	100 %	CHF 0.008 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 0.250	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	25 %	CHF 0.125	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	25 %	CHF 0.125	100 %	CHF 0.008 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

Priorisierung der Massnahme

- Da die Neuerschliessung der südlichen Wohngebiete von Ems nicht vor 2020 realisiert werden kann, wird die neue Busführung über die südlichen Wohngebiete von Ems der B-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Termine werden bei der nächsten Überarbeitung des Agglomerationsprogramms festgelegt.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Die neue Busführung über die südlichen Wohngebiete von Ems hat keine messbaren Auswirkungen auf den DTV.

Offene Fragen

- keine

Grundlagen/Berichte

- keine

Massnahmenblatt

Nr. 06

Bereich: Motorisierter Individualverkehr

Realisierungshorizont: ab 2016

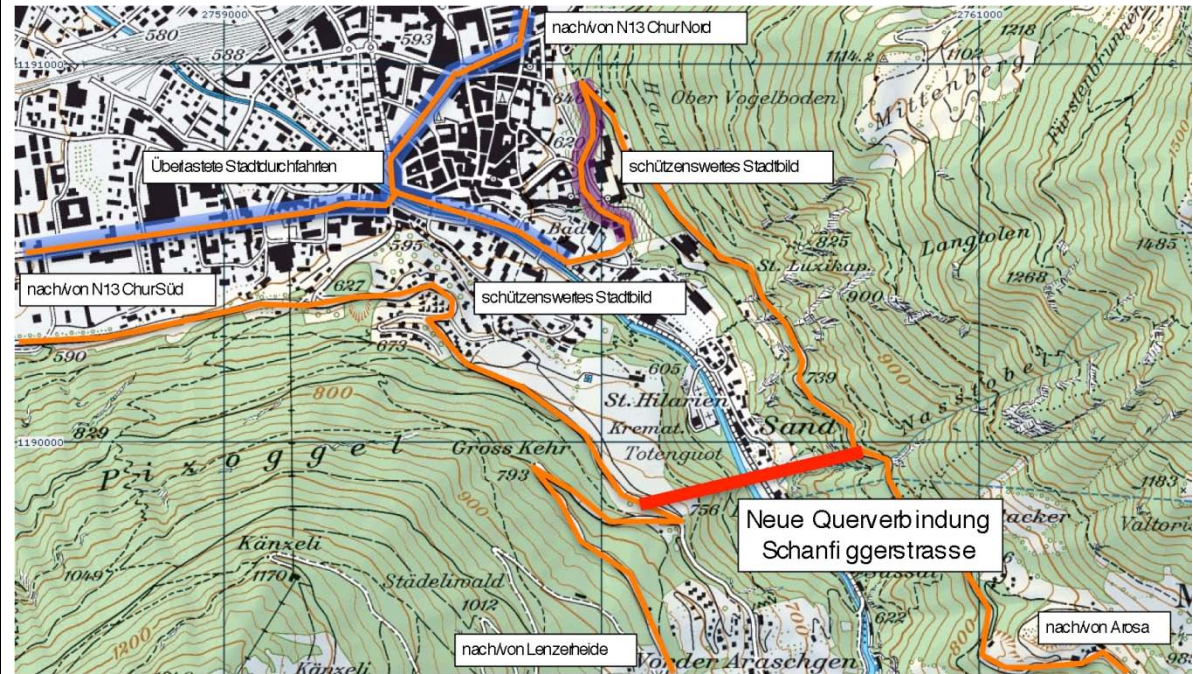
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2018

Nr. 06 Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Die heutige Schanfiggerstrasse führt in der Stadt Chur über das Obertor und der Altstadt entlang weiter zum bischöflichen Hof und zur Kantonsschule und von hier nach Arosa. Somit belastet der Verkehr nach und von Arosa (ca. 2'300 Fahrzeuge DTV), auch Teile des schon heute stark belasteten städtischen Strassennetzes. Der Zustand der Schanfiggerstrasse erfordert in den nächsten Jahren eine umfassende Erneuerung. Die Anpassung des Strassenquerschnitts an die heutigen Bedürfnisse wäre jedoch mit einschneidenden Eingriffen in die Bausubstanz und das Ortsbild verbunden. Eine Machbarkeitsstudie vom Herbst 2006 zeigt, dass der Bau einer neuen Querverbindung zwischen der Julierstrasse und der Schanfiggerstrasse oberhalb von Chur anstelle einer Sanierung der heutigen Schanfiggerstrasse, bei ähnlichen Gesamtkosten, wesentliche Vorteile hinsichtlich der Entlastung des städtischen Strassennetzes sowie der Sicherheit insbesondere zugunsten der Fussgänger und Velofahrer aufweist.
- Die neue Querverbindung Schanfiggerstrasse führt ab der heutigen Julierstrasse unterhalb der Abzweigung nach Passugg und Praden/Tschierschen über eine das Tal der Plessur in ca. 140 m Höhe überspannende ca. 250 m lange Brücke in die heutige Schanfiggerstrasse unterhalb von Maladers. Zusammen mit der Inbetriebnahme der neuen Querverbindung wird die heutige Schanfiggerstrasse zwischen Chur und der neuen Querverbindung für jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr geschlossen.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit dem Bau der neuen Querverbindung Schanfiggerstrasse wird dem Handlungsbedarf betreffend überlastete städtische Einfallsachsen bzw. der Zielsetzung nach einer Entlastung dieser Einfallsachsen von motorisiertem Individualverkehr Rechnung getragen. Die neue Querverbindung entspricht somit auch der strategischen Ausrichtung des Zukunftsbilds im Bereich Verkehr (Synthesebericht, Kapitel 4.4.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich der neuen Querverbindung der Schanfiggerstrasse von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert, WK3: Verkehrssicherheit erhöht und WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.
- WK1: Die mit der neuen Querverbindung der Schanfiggerstrasse verbundene Beseitigung innenstädtischer Engpässe verbessert die Qualität des Strassennetzes im Raum Obertor und Umgebung und damit auch die Erreichbarkeit des Schanfiggs.
- WK3: Infolge der Entlastung des innenstädtischen Strassennetzes von Verkehr nach und vom Schanfigg wird die Verkehrssicherheit, insbesondere zugunsten der Fussgänger und Velofahrer, erhöht.
- WK4: Lärmässig bewirkt die neue Querverbindung der Schanfiggerstrasse eine grössere Entlastung für mehr Personen auf Stadtgebiet als sie zusätzliche Belastungen zur Folge hat. Die Gesamtbilanz hinsichtlich der Umweltbelastung ist somit positiv.

Machbarkeit

- Die Machbarkeit der neuen Querverbindung der Schanfiggerstrasse wurde mittels einem Auflageprojekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung belegt.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Tiefbauamt Graubünden	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Stadt Chur	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	nein		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung / Trägerschaft	Tiefbauamt Graubünden		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
			<input type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input checked="" type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die neue Querverbindung der Schanfiggerstrasse bedarf keiner Abstimmung mit anderen Massnahmen.

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Flankierend ist sicherzustellen, dass der Verkehr zwischen der Stadt Chur und Arosa/Lenzerheide soweit möglich über die Kreuzung Sommerau und die Südumfahrung von Chur geführt wird.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*				
	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 58.000	100 %	CHF 0.600 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 29.000	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	30 %	CHF 17.400	100 %	CHF 0.600 /a
Anteil Gemeinde	20 %	CHF 11.600	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die Dringlichkeit des Vorhabens ist gross. Die neue Querverbindung der Schanfiggerstrasse wird deshalb der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Regierung des Kantons Graubünden hat das Auflageprojekt mit Beschluss vom 23.11.2010 genehmigt.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Der DTV auf der Schanfiggerstrasse oberhalb der Stadt Chur beträgt heute ca. 2'300 Fahrzeuge. Diese werden vollständig auf die neue Querverbindung verlagert, sodass die innerstädtische Verbindung St. Luzistrasse - Plessurquai entsprechend entlastet wird.

Offene Fragen

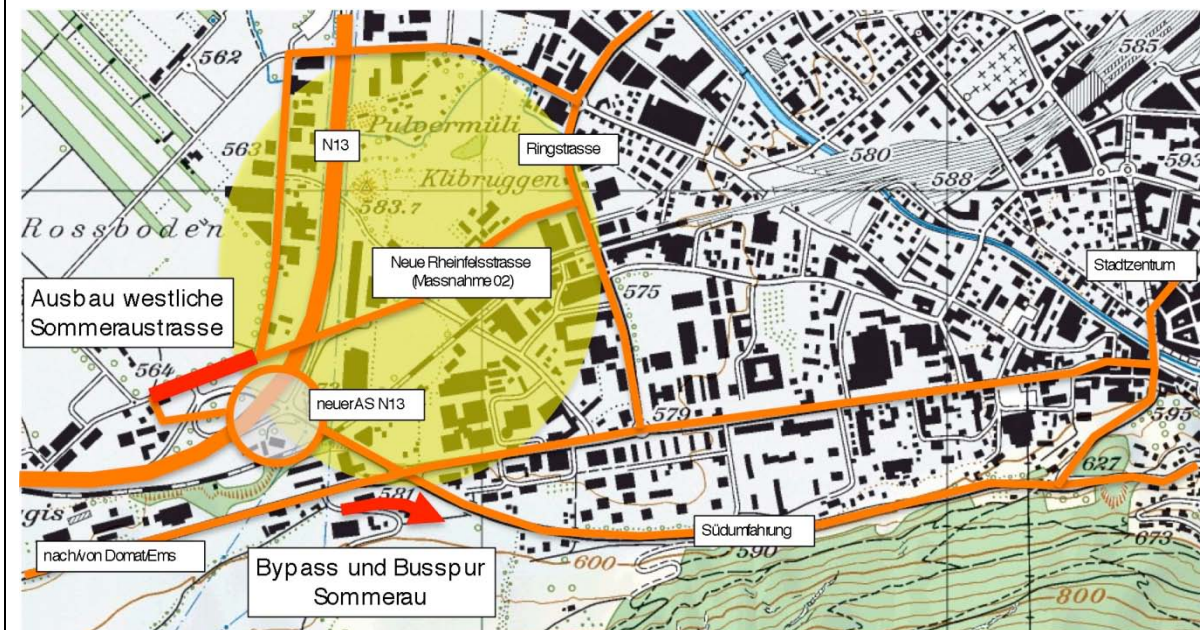
- Gegen die Projektgenehmigung wurde beim Verwaltungsgericht Graubünden eine Beschwerde eingereicht. Der Entscheid über diese Beschwerde ist noch pendent.

Grundlagen/Berichte

- Auflageprojekt 2010

Bereich: Motorisierter Individualverkehr**Realisierungshorizont: ab 2015****Priorität: A****Inbetriebnahme ab 2016****Nr. 07 Optimierung Strassennetz in Chur West****Kurzbeschrieb Massnahme und Detailplan**

- Die weitere Entwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Chur West und Rossboden mit dem grossen Mischgebiet für die Ansiedlung von Wohnen und Arbeitsplätzen bedingt u.a. eine auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Optimierung des Strassennetzes in diesem Gebiet. Dazu stehen die folgenden Massnahmen im Vordergrund.
- Massnahme 02: Mit einer neuen durchgehenden Rheinfelsstrasse und der ausgebauten östlichen Sommeraustrasse (inklusive der höhenmässigen Anpassung der Unterführung der N13) gemäss Massnahme 02 werden die Voraussetzungen geschaffen für die Verlängerung der Tangentialbuslinie und eine zusätzliche städtische Achse nach/vom auszubauenden Anschluss Chur Süd der N13.
- In Ergänzung zu diesen Massnahmen ist auch die westliche Sommeraustrasse und ihre Verknüpfung mit dem neuen Anschlussbauwerk Chur Süd der N13 dem zu erwartenden Mehrverkehr anzupassen. Im Vordergrund steht die Verlängerung der Entflechtungsstrecken in diesem Strassenabschnitt.
- Ein Bypass an der Kreuzung Sommerau aus der Italienischen Strasse aus Richtung Felsberg und Domat/Ems nach der Südumfahrung entlastet insbesondere den kritischen Kreuzungsbereich Sommerau. Er dient als zusätzlicher Bestandteil der Neuerschliessung des Stadtzentrums Chur ab der Südumfahrung (Massnahme Nr. 11 des Agglomerationsprogramms Chur 1) und ermöglicht auch die Optimierung der Lichtsignalanlage Sommerau für u.a. bessere Abbiegeverhältnisse von Domat/Ems nach der N13 und die angestrebte Busbevorzugung gemäss Massnahme 03.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Diese Optimierung des Strassennetzes in Chur West leitet sich direkt ab vom ausgewiesenen Handlungsbedarf nach einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Chur West und der Entlastung der Einfallachsen der Stadt Chur zugunsten einer Reduktion der Behinderungen der städtischen und regionalen Buskurse. Die Optimierung des Strassennetzes hilft mit, die Zielsetzungen und Strategien betreffend die Siedlungsentwicklung und Verkehrsführung im Zukunftsbild umzusetzen (Synthesebericht, Kapitel 4.4.2 und 4.4.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich der Optimierung des Strassennetzes in Chur West von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.
- WK1: Mit der ausgebauten westlichen Sommeraustasse und dem Bypass Sommerau werden wichtige Beiträge zur Verbesserung des städtischen Strassennetzes geleistet, welche nicht nur dem motorisierten Individualverkehr dienen, sondern auch das Anliegen nach einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems im Allgemeinen und der Reduktion der Behinderungen der Buskurse im Besonderen unterstützen.
- WK2: Die Optimierung des Strassennetzes in Chur West ist eine wichtige Voraussetzung für die im Rahmen eines zu erarbeitenden Gesamtkonzepts für die Siedlungsentwicklung in Chur West angestrebte Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten mit darauf abgestimmtem Verkehrssystem.

Machbarkeit

- Die durchgeführten Untersuchungen und Projektstudien belegen die Machbarkeit der mit der Optimierung des Strassennetzes in Chur West verbundenen Massnahmen.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	ASTRA	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton /	Tiefbauamt	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
Fachstelle	Graubünden	<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Stadt Chur	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	nein		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung /	Stadt Chur		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
Trägerschaft			<input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die Optimierung des Strassennetzes in Chur West bedarf keiner Abstimmung mit anderen Massnahmen.

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 3.000	100 %	CHF 0.050 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 1.500	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	2 %	CHF 0.125	100 %	CHF 0.050 /a
Anteil Gemeinde	23 %	CHF 1.375	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die schon heute unbefriedigende Verkehrssituation in Chur West belegt die hohe Dringlichkeit einer Optimierung des Strassennetzes in Chur West. Die damit verbundenen Massnahmen werden daher der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Stadt Chur erarbeitet in Absprache mit dem Kanton (TBA und AEV) für den Ausbau der westlichen Sommeraustasse und den Bypass Sommerau bis Ende 2014 ein Vorprojekt.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Heute betragen die Verkehrsaufkommen DTV in der äusseren Kasernenstrasse ca. 23'000 Fzg, in der westlichen Sommeraustasse ca. 15'000 Fzg, in der westlichen Ringstrasse ca. 18'000 Fzg, in der Südumfahrung ca. 5'000 Fahrzeuge und in der Rossbodenstrasse ca. 7'000 Fahrzeuge.
- Nach Inbetriebnahme der neuen Verbindung Sommeraustasse - Rheinfelsstrasse - Ringstrasse und des Bypasses Sommerau (und in Beachtung der Auswirkungen der Neuerschliessung des Stadtzentrums über die Südumfahrung) kann mit folgenden ungefähren Änderungen beim Verkehrsaufkommen DTV gerechnet werden: äussere Kasernenstrasse: minus ca. 8'000 Fzg, westliche Ringstrasse: minus ca. 3'000 Fzg, Südumfahrung: plus ca. 6'000 Fzg, Rossbodenstrasse: minus ca. 3'000 Fzg, neue Verbindung Sommeraustasse - Rheinfelsstrasse: (plus) ca. 6'000 Fzg.

Offene Fragen

- keine

Grundlagen/Berichte

- Planungsstudie

Massnahmenblatt

Nr. 08

Bereich: Motorisierter Individualverkehr

Realisierungshorizont: ab 2015

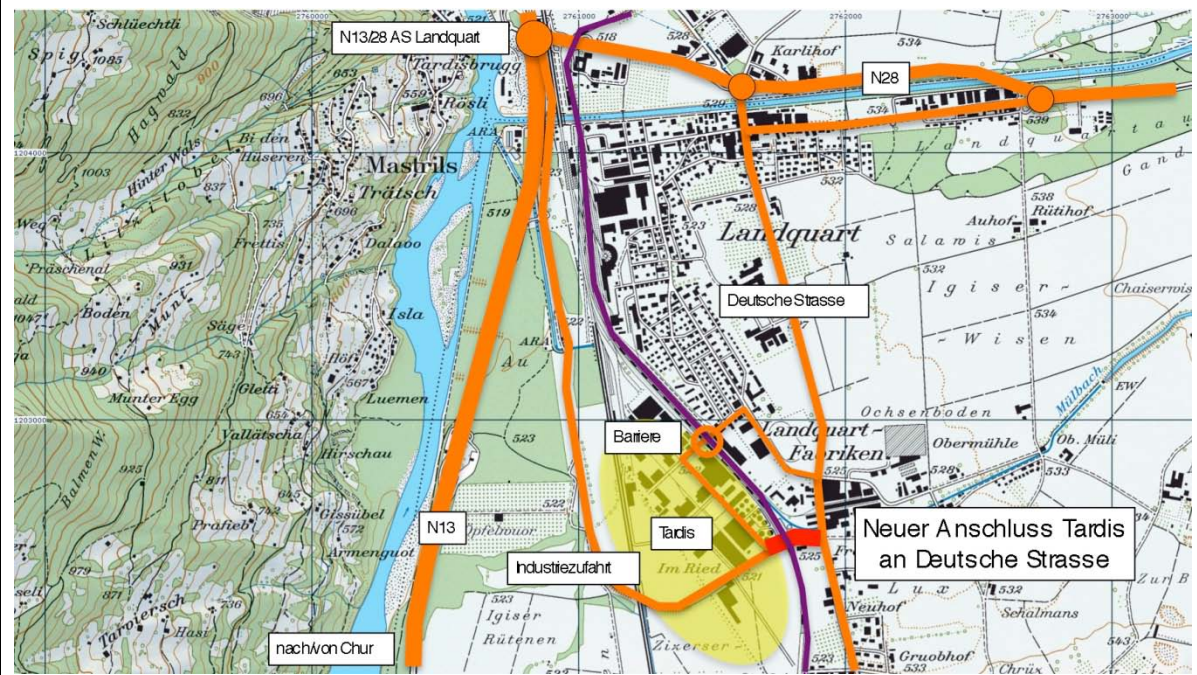
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2016

Nr. 08 Neuer Anschluss Raum Tardis an Deutsche Strasse

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Die heutige Erschliessung des Arbeitsplatzschwerpunkts Tardis in Landquart ab der Deutschen Strasse erfolgt ausschliesslich über eine kommunale Sammelstrasse (Schulstrasse) und den Barrierenübergang der RhB an der Sägenstrasse.
- Mit dem Bau eines neuen Anschlusses für das Gebiet Tardis ab der Deutschen Strasse mit Unterführung des Trassees der RhB wird eine direkte Erschliessung des Gebiets Tardis ab der Deutschen Strasse geschaffen und die Verbindung Schulstrasse - Sägenstrasse vom Verkehr nach/vom Gebiet Tardis entlastet.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Der neue Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse leitet sich vom Handlungsbedarf nach einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr im Arbeitsplatzgebiet Tardis ab. Der neue Anschluss dient sowohl dem Ziel der Entwicklung dieses Arbeitsplatzgebiets (Synthesebericht, Kapitel 4.4.2) als auch der neuen Busführung im Raum Landquart gemäss der Massnahme Nr. 4.

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich dem neuen Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert, WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und WK3: Verkehrssicherheit erhöht.
- WK1: Mit dem neuen Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse entfällt nicht nur die Notwendigkeit der Fahrt über die Schulstrasse - Sägenstrasse und die à Niveau Querung der RhB, sondern der neue Anschluss ermöglicht auch eine bessere Busführung im Raum Landquert (Massnahme Nr. 4). Somit trägt der neue Anschluss zu einer Verbesserung des gesamten Verkehrssystems bei.
- WK2: Der neue Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse hilft mit, das Arbeitsplatzgebiet Tardis weiter zu entwickeln und so die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.
- WK3: Mit dem neuen Anschluss entfällt die Notwendigkeit von Fahrten längs dem wichtigen Schulweg in der Schulstrasse und der à Niveau Querung der RhB. Beides trägt zu einer deutlichen Verbesserung der objektiven Sicherheit bei.

Machbarkeit

- Die Machbarkeit des neuen Anschlusses des Raums Tardis an die Deutsche Strasse ist durch eine entsprechende Projektstudie belegt.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Tiefbauamt GR	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Landquart	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	Rhätische Bahn		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung / Trägerschaft	Gemeinde Landquart		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
			<input type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input checked="" type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Der neue Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse ist mit der Massnahme Nr. 4 "Neue Busführung im Raum Landquart" abzustimmen.

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es ist zu prüfen, ob mit der Realisierung des neuen Anschlusses der heutige Barrierenübergang an der Sägenstrasse entweder ganz aufgehoben werden kann (je nach Variantenwahl in Massnahme Nr. 04) oder ob er nur noch durch die öffentlichen Buskurse gemäss Massnahme Nr. 04 benützt werden darf.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*				
	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 4.500	100 %	CHF 0.070 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 2.250	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	50 %	CHF 2.250	100 %	CHF 0.070 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Der neue Anschluss des Raums Tardis an die Deutsche Strasse ist von hoher Dringlichkeit und wird daher der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Gemeinde Landquart bereinigt bis Ende 2014 das vorliegende Projekt.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Das heutige Verkehrsaufkommen DTV in der südlichen Schulstrasse beträgt ca. 6'000 Fzg. Mit dem Bau des neuen Anschlusses des Raums Tardis an die Deutsche Strasse wird die Verbindung Schulstrasse - Sägenstrasse um ca. 3'000 Fzg. entlastet und der Abschnitt der Deutschen Strasse zwischen Schulstrasse und neuem Anschluss um diese ca. 3'000 Fzg. mehr belastet.

Offene Fragen

- keine

Grundlagen/Berichte

- Bauprojekt

Massnahmenblatt

Nr. 09

Bereich: Motorisierter Individualverkehr

Realisierungshorizont: ab 2015

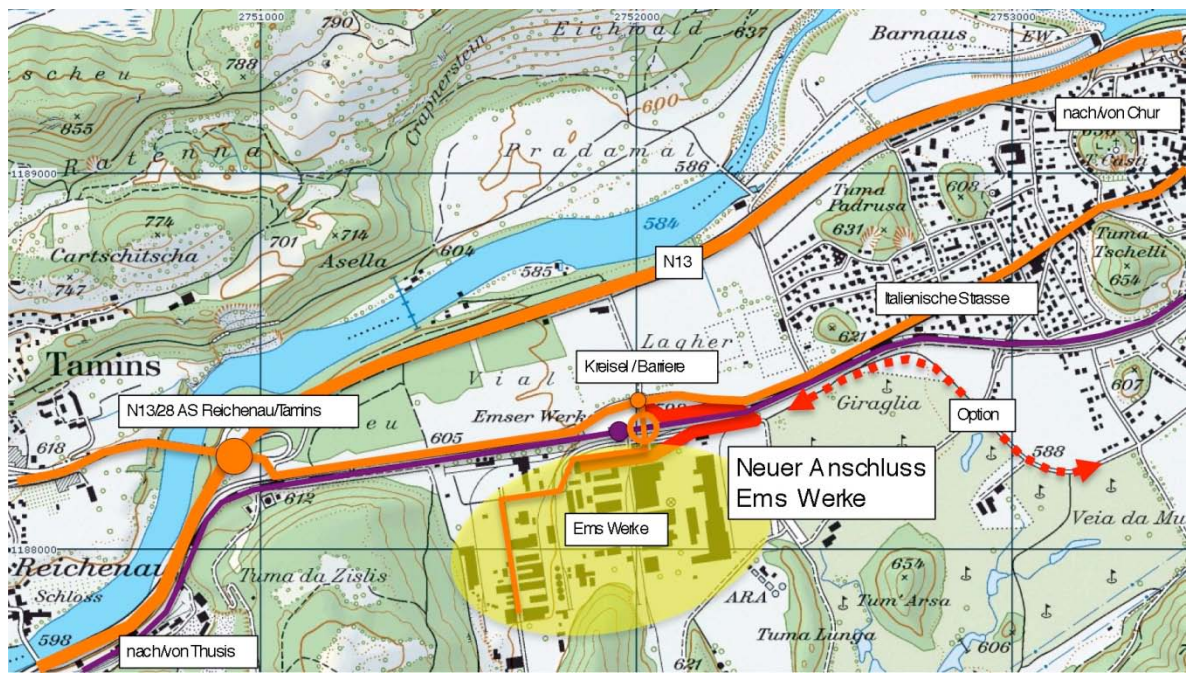
Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2016

Nr. 09 Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse

Kurzbeschreibung Massnahme und Detailplan

- Die heutige Erschliessung der Ems Werke ab der Italienischen Strasse mit dem Barrierenübergang der RhB nur wenige Meter von der Italienischen Strasse entfernt führt bei geschlossener Barriere regelmässig zu Rückstaus bis in den Kreisel an der Italienischen Strasse und damit zu einer vollständigen Blockade des Verkehrs in der Italienischen Strasse.
- Mit dem Bau eines neuen Anschlusses der Ems Werke mit Unterführung des Trassees der RhB kann der Barrierenübergang aufgehoben und die Rückstaus in die Italienische Strasse eliminiert sowie die Sicherheit erhöht werden.
- Der neue Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse ist zudem Voraussetzung für die Option für eine zukünftige Neuerschliessung der südlichen Wohnquartiere von Ems aus und in Richtung Westen.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Mit dem neuen Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse wird die Erschliessung des Arbeitsstandortes für alle Verkehrsarten optimiert (Synthesebericht, Kapitel 4.4.3). Zudem werden Voraussetzungen für eine später zu realisierende neue Busführung geschaffen (Massnahme Nr. 5).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich dem neuen Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK3: Verkehrssicherheit erhöht.
- WK1: Der neue Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse verhindert Rückstaus ab dem Barrierenübergang der RhB bis in die Italienische Strasse und führt dadurch zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrssystems in diesem Raum.
- WK3: Die Elimination von Gleisquerungen erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer an diesem Bahnübergang.

Machbarkeit

- Die Machbarkeit des neuen Anschlusses der Ems Werke an die Italienische Strasse wurde im Rahmen einer Projektstudie belegt.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Amt für Energie und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
		<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Gemeinde	Domat/Ems	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
Dritte	Rhätische Bahn		<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
Federführung / Trägerschaft	Gemeinde Domat/Ems		<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
			<input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Der neue Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse bedarf keiner Abstimmung mit anderen Massnahmen, er ist aber eine Voraussetzung für die mit Priorität B vorgesehene neue Busführung (Massnahme Nr. 5).

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*				
	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 5.000	100 %	CHF 0.075 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 2.500	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Gemeinde	25 %	CHF 1.25	100 %	CHF 0.075 /a
Anteil Dritte**	25 %	CHF 1.25	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

** : Die Beteiligung Dritter ist im Rahmen der Projektentwicklung noch abzuklären

Priorisierung der Massnahme

- Der Bau des neuen Anschlusses der Ems Werke an die Italienische Strasse ist von grosser Dringlichkeit, die Massnahme ist daher der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die Gemeinde Domat/Ems erarbeitet bis Ende 2014 ein Vorprojekt.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Der neue Anschluss der Ems Werke an die Italienische Strasse hat keine Auswirkungen auf den DTV im umliegenden Strassennetz.

Offene Fragen

- Keine

Grundlagen/Berichte

- Projektstudie

Massnahmenblatt	Nr. 10	
------------------------	---------------	--

Bereich: Langsamverkehr

Realisierungshorizont: ab 2015

Priorität: A

Inbetriebnahme ab 2015

Nr. 10	Optimierung und Koordination Langsamverkehr
---------------	--

Handlungsbedarf und Zielsetzungen
--

- Das Agglomerationsgebiet wird heute grossteils durch ein dichtes Wegnetz erschlossen, das sowohl dem kommunalen und überkommunalen Velo- und Fussverkehr dient als auch Grundlage für regionale und nationale Velorouten ist. Wichtigste Mängel sind aus heutiger Sicht: das teilweise Fehlen von strassenunabhängigen Langsamverkehrs-Verbindungen in der Stadt Chur und in den Zentren Landquart und Domat/Ems, das teilweise Fehlen von attraktiven Verbindungen zwischen der Chur und den umliegenden Gemeinden sowie die grosse Trennwirkung der Bahntrassees in verschiedenen Siedlungen.
- Mit dem Agglomerationsprogramm Chur 2 wird angestrebt, diese Mängel zu beheben und so ein attraktives und engmaschiges Netz an Langsamverkehrs-Verbindungen im ganzen Agglomerationsgebiet zu schaffen, das sowohl die Anforderungen seitens der Verkehrssicherheit erfüllt als auch den Ansprüchen seitens der Benützer an möglichst kurze, umwegfreie und komfortable Verbindungen genügt.
- Die dazu vorgesehenen Massnahmen bestehen insbesondere aus der Sanierung bestehender Verbindungen bzw. von bestehenden Konfliktpunkten sowie der Schaffung von neuen Verbindungen abseits des Motorfahrzeugverkehrs. Die Massnahmen sind in der folgenden Liste und Übersichtskarte aufgeführt und in der Planbeilage im Detail dargestellt.
- Die B-Massnahmen des ersten Agglomerationsprogramms Chur sind in die A-Liste des vorliegenden Programms übernommen worden.

Massnahmen und Übersicht

10.1 Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur Nord

Strassenunabhängige Veloverbindung zwischen dem Raum Masans und dem Stadtzentrum sowie Verbesserung der Situation für die Velofahrer in der Masanserstrasse (siehe auch Massnahme 03).

10.2 Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur West

Ergänzung des Radwegnetzes im Entwicklungsschwerpunkt Chur West mit u.a. einer von der Kasernenstrasse unabhängigen Verbindung nach/vom Stadtzentrum (siehe auch Massnahme 02).

10.3 Velomassnahmen Grabenstrasse Chur

Massnahmen zugunsten der Velofahrer im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Grabenstrasse und des Postplatzes (siehe auch Massnahme 03).

10.4 Innerstädtische Wegnetzergänzungen in Chur

Netzergänzungen für den Langsamverkehr innerstädtisch und in verschiedenen Quartieren, bessere Anbindung von Schulen und Entwicklungsgebieten an das bestehende Netz (Gesamtlänge ca. 1 km).

10.5 Korrektur nationale Veloroute Nr. 2 Rheinquartier Chur

Direkte Veloverbindung zwischen dem Dalpweg und der Unteren Plessurstrasse am Siedlungsrand.

10.6 Langsamverkehrs-Verbindung Chur - Haldenstein

Neue direkte Langsamverkehrs-Verbindung ab dem Rheinquartier über den Rhein nach Haldenstein mit Anbindung an die nationale Veloroute Nr. 2 in und aus den Richtungen Masans und Chur West.

10.7 Neue Veloverbindung Chur West - Kreisel Felsberg

Neuer Radweg parallel zur Italienischen Strasse zwischen Chur West und dem Kreisel Felsberg als optimale Verbindung für den täglichen Velogebrauch für den Arbeitsweg und das Einkaufen. Ab dem Kreisel Felsberg ist die Verbindung zu den beiden bestehenden Velowegen in Richtung Ems sicherzustellen, mit der Verbindung entlang der RhB-Linie wird der nördliche Ortsteil angebunden, die Verbindung südlich der Kantonsstrasse dient der Erschliessung des südlichen Ortsteils von Ems).

10.8 Veloverbindung Landquart - Calandakreuzung und Sicherung Calandakreuzung

Neuer Radweg parallel zur Deutschen Strasse zwischen der Falkniskreuzung und der Calandakreuzung in Landquart / Landquart Fabriken mit neuer Langsamverkehrs-Querung bei der Calandakreuzung.

10.9 Veloverbindung Untervaz - Langsamverkehrsknoten Tennishalle Zizers

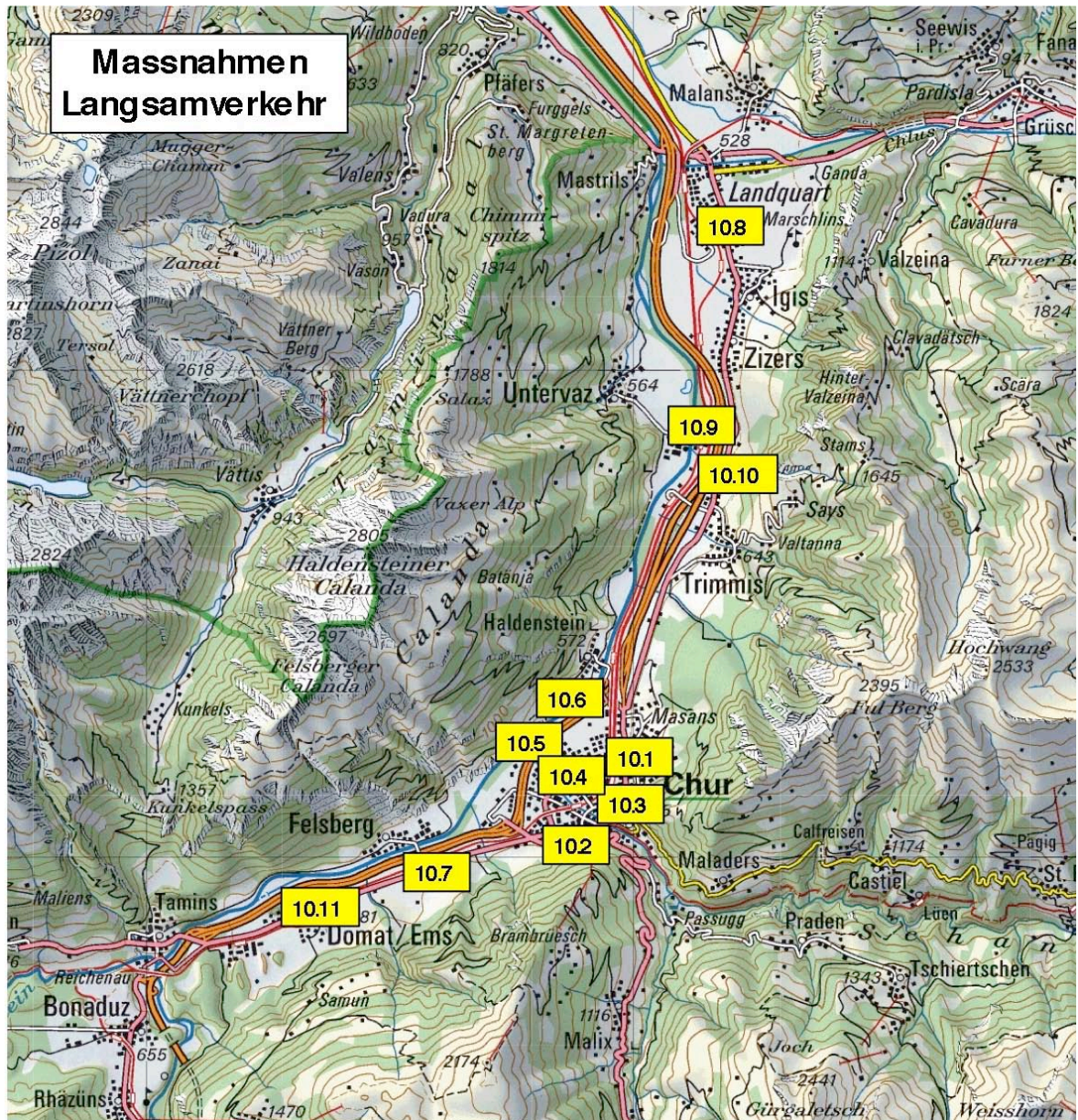
Verbreiterung der Rheinbrücke Untervaz und der Unterführung Rheinstrasse für beidseitige Radstreifen mit Anschluss an die nationale Veloroute Nr. 2

10.10 Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis - Zizers

Neue strassenunabhängige Langsamverkehrs-Verbindung zwischen dem Raum Alt Strass in Trimmis und Zizers mit Anschluss an die Veloverbindung über den Anschluss Zizers/Untervaz der N13 (11.8).

10.11 Langsamverkehrs-Querung RhB Domat/Ems

Neue Querung des RhB Trassees in Domat/Ems zwischen den südlichen Wohnquartieren und dem Ortszentrum unter Beibehaltung der bestehenden Strassenquerungen für den Motorfahrzeugverkehr.



Zweckmässigkeit der Massnahme

Die Massnahmen für den Langsamverkehr entsprechen dem ausgewiesenen Handlungsbedarf und erfüllen die Zielsetzungen gemäss der strategischen Ausrichtung des Verkehrskonzepts und des Zukunftsbilds (Synthesebericht, Kapitel 4.4.3).

Nutzen der Massnahme gemessen an den Wirksamkeitskriterien (WK1-4)

- Hinsichtlich den vorgesehenen Massnahmen für den Langsamverkehr von besonderer Bedeutung sind die Wirksamkeitskriterien WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert und WK3: Verkehrssicherheit erhöht.
- WK1: Mit den Massnahmen für den Langsamverkehr werden die ausgewiesenen Mängel im Netz und beim Betrieb der Langsamverkehrs-Verbindungen behoben und das Verkehrssystem des Langsamverkehrs als Ganzes verbessert.
- WK3: Die zusätzlichen strassenunabhängigen Langsamverkehrs-Verbindungen sowie die Sanierung von Konfliktpunkten tragen massgebend zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Velofahrer und Fussgänger, bei.

Machbarkeit

- Die Machbarkeit der verschiedenen Massnahmen ist durch entsprechende Projektstudien und Überlegungen belegt.

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand Koordination/ Richtplanung
Bund	nein	<input type="checkbox"/> vorgezogen bis 2014	<input type="checkbox"/> Vororientierung
Kanton / Fachstelle	Tiefbauamt, Abt. Langsamverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig 2015 bis 2018	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
Gemeinde	Chur, Landquart, Zizers, Untervaz, Trimmis, Haldenstein, Felsberg, Domat/Ems	<input type="checkbox"/> mittelfristig 2019 bis 2022	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Dritte	Rhätische Bahn	<input type="checkbox"/> langfristig > 2022	<input type="checkbox"/> raumplanerisch nicht gesichert
Federführung / Trägerschaft	Betroffene Gemeinden	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> im Kantonalen Richtplan
			<input type="checkbox"/> im Regionalen Richtplan
			<input type="checkbox"/> in der Ortsplanung
			<input checked="" type="checkbox"/> Planungsstudie
			<input type="checkbox"/> Vorprojekt
			<input type="checkbox"/> Ausführungsprojekt (Auflageprojekt)
			<input type="checkbox"/> Beschlüsse

Abstimmung mit anderen Massnahmen (Verkehrsmassnahmen und / oder Siedlungsmassnahmen)

- Die Massnahmen für den Langsamverkehr sind abzustimmen auf die Siedlungsmassnahmen betreffend Gebieten mit erhöhtem Koordinationsbedarf (Chur West, Chur Nord, Landquart Tardis).

Hinweis auf flankierende Massnahmen

- Es werden keine besonderen flankierenden Massnahmen benötigt.

Kosten und Finanzierung (alle Angaben in Mio. Franken, Kostenstand 2011)*

	Infrastruktur (Investitionskosten)		Baulicher und betrieblicher Unterhalt	
Total	100 %	CHF 16.200	00 %	CHF 0.240 /a
Anteil Bund	50 %	CHF 8.100	00 %	CHF 0.000 /a
Anteil Kanton	16 %	CHF 2.600	00 %	CHF 0.000 /a

Anteil Gemeinden	34 %	CHF 5.500	100 %	CHF 0.240 /a
Anteil Dritte	00 %	CHF 0.000	00 %	CHF 0.000 /a

*: Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Massnahmen gemäss Kostentabelle in der Beilage

Priorisierung der Massnahme

- Die Verbesserung der Bedingungen für den Langsamverkehr ist von grosser Dringlichkeit. Die vorgesehenen Massnahmen werden daher ausnahmslos der A-Liste zugeordnet.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojektes

- Die betroffenen Gemeinden erarbeiten bis 2014 die notwendigen Vorprojekte.

Quantitative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV

- Die Massnahmen für den Langsamverkehr haben keine quantifizierbaren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen DTV im Strassennetz der Agglomeration.

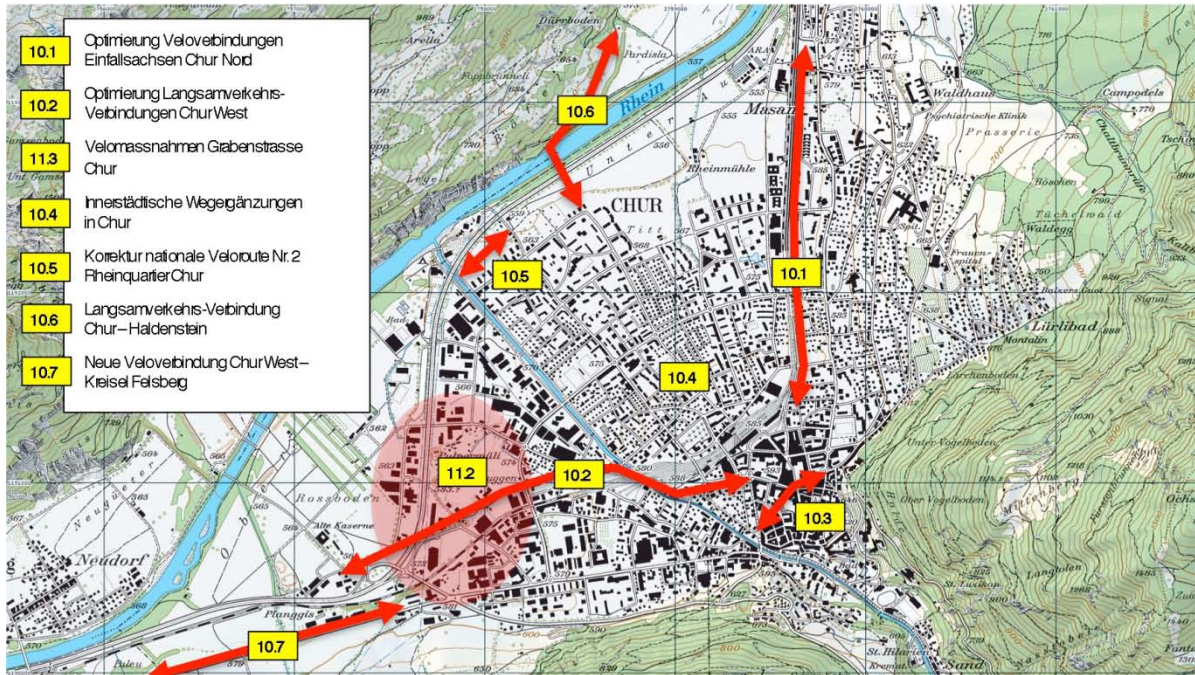
Offene Fragen

- keine

Grundlagen/Berichte

- verschiedene Planungs- und Projektstudien

Planbeilagen



- 10.8** Velovebindung Landquart und Sicherung Calandakreuzung
- 10.9** Velovebindung Rheinbrücke Untervaz
- 10.10** Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis-Zizes
- 10.11** Langsamverkehrs-Querung FhB Domat/Ems

