

Agglomerationsprogramm 4. Generation Chur

Auswertung Öffentliche Mitwirkung April/Mai 2021

Stand 14. Juli 2021

Rückmeldungen – Übersicht

G-Tsch_Pr	Gemeinde Tschierschen-Praden
K-TBA	Tiefbauamt Kanton Graubünden
K-St.Gallen	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St. Gallen
O-bigra	bigra – bündner interessensgemeinschaft für reptilien und amphibienschutz
O-Chur mitgestalten	Gruppe «Chur mitgestalten»
O-VCS GR	VCS Kanton Graubünden
O-ProVelo	Pro Velo Graubünden
O-WWF_PN	WWF und Pro Natura Graubünden
O-Klima	Klimastreik Graubünden
SP Chur	Partei SP Gemeinde Chur
SP Imboden	Partei SP Imboden
SVP Tamins	Partei SVP Tamins
Freie Liste V	Partei Freie Liste Verda
PP	Privatpersonen (anonymisiert)
R-Sarganserland	Region Sarganserland-Werdenberg
R-Viamala	Region Viamala
U	Unternehmungen (anonymisiert)
IG Grünberg	Interessensgemeinschaft Grünberg

Allgemeine Anmerkungen

Wer	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP		Im Zusammenhang mit dem Studium der Unterlagen zum Agglomerationsprogramm Chur habe ich mich gefragt, ob bezüglich einem zukünftigen Ausbau der Erschliessung der Lenzerheide mit dem öV auch schon der Bau einer Gondelbahn von Chur bis nach Lenzerheide (mit Zwischenstationen) geprüft wurde. Inzwischen gibt es immer mehr Städte wie zum Beispiel auch in La Paz in welchen der öV statt auf Strassen oder Schienen mit Gondelbahnen umgesetzt würden. Ich könnte mir vorstellen, dass der Bau einer solchen Gondelbahn wesentlich günstiger kommen würde als alle anderen Alternativen. Mir ist klar, dass ein solches Projekt in der Schweiz bezüglich der Überführungsrechte vermutlich schwierig umzusetzen wäre (siehe Signalbahn in St. Moritz). Aus meiner Sicht würde es sich aber trotzdem lohnen das Vorhaben zumindest zu prüfen.		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
K-St.Gallen			Das Bündner Rheintal, insbesondere die Region Landquart, ist für die Region Sarganserland-Werdenberg ein wesentlicher Nachbar. Sargans und Bad Ragaz sind wichtige Ziele für Tourismus, Freizeit, Einkauf und als öV-Umsteigeknoten für die ganze Region Landquart. Die räumlichen und verkehrsbedingten Auswirkungen von Entscheidungen in der Region Landquart und dem Bündner Rheintal sind somit mit grossen Auswirkungen auf die Region Sarganserland-Werdenberg verbunden. Der Perimeter des Agglomerationsprogrammes Chur endet an der Kantonsgrenze von Graubünden und St.Gallen. Die Auswirkungen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind jedoch stets aus Sicht des funktionalen Raums zu betrachten. Aus diesem Grund ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden bzw. dem Sarganserland unerlässlich. Wir bitten die Agglomeration Chur, dies bei zukünftigen Entscheidungen stets mit zu berücksichtigen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
K-St.Gallen		Wir fänden es wünschenswert, die Angebote im Fuss- und Veloverkehr überregional zu planen. Der Kanton St.Gallen steht für eine koordinierte grenzüberschreitende Planung gerne zur Verfügung.	Im Weiteren begrüssen wir die Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf das Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete. Auch die Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fuss- und Veloverkehr werden befürwortet.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
K-St.Gallen		Besonders nennenswert sind auch die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Landquart zu einer multimodalen Drehscheibe. Mit weiteren dazugehörigen Massnahmen sollen auch Optimierungen bei den Umsteigebeziehungen erreicht werden. Diese werden sehr begrüsst. Ebenso werden Massnahmen wie das Parkraummanagement unterstützt. Aus unserer Sicht wäre das Einsetzen der Massnahme «Parkraummanagement» in den Tourismusregionen ebenso wünschenswert.	Damit könnte allenfalls einen Beitrag zur Reduktion der Überlastsituationen während den Spitzenzeiten zu den Sommer- und Wintersaisons der Tourismusregionen beigetragen werden.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
R-Sarganserland	Agglomerationsprogramm Chur; 4. Generation	Der Perimeter (ebenso Bearbeitungsperimeter) des Agglomerationsprogramms endet an der Kantonsgrenze GR/SG. Frage: Wie kann der Einbezug der Sarganserländer Gemeinden/RSW sowie die Zusammenarbeit gelöst werden (frühzeitiger Einbezug z.B. von Bad Ragaz/Sargans/RSW)?	Diverse Aufgaben enden nicht an der Kantonsgrenze und sind regional/überregional zu bearbeiten/abzustimmen (funktionaler Raum mit Beziehungen in verschiedenen Themen, die ganzheitlich betrachtet werden müssen). Die Gemeinde Bad Ragaz ist im Bereich ÖV mit dem Kanton Graubünden bzw. der Agglomeration Chur eng verbunden. So gilt das BüGa (Bündner Generalabonnement) auch für den ÖV bis nach Bad Ragaz. Die Nachtbusse aus dem Bündnerland fahren ebenfalls über Bad Ragaz zu weiteren Gemeinden im Sarganserland/Werdenberg.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
R-Sarganserland	Agglomerationsprogramm Chur; 4. Generation	Das Bündner Rheintal, insbesondere die Region Landquart, ist für die Region Sarganserland-Werdenberg (RSW) ein wesentlicher Nachbar. Sargans, Mels und Bad Ragaz sind wichtige Zielorte für Tourismus, Freizeit, Einkauf und als ÖV-Umsteigeknoten für die ganze Region Landquart. Die räumlichen und verkehrsbedingten Auswirkungen von Entscheidungen in der Region Landquart und dem Bündner Rheintal sind somit mit grossen Auswirkungen auf die Region Sarganserland-Werdenberg verbunden. Antrag: Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden beziehungsweise dem Sarganserland ist bei Entscheidungen der Region Landquart bzw. dem Bündner Rheintal zu berücksichtigen.		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten O-bigra O-ProVelo	Biodiversitätsstrategie	Abstimmung des Aggloprogramms mit der Biodiversitätsstrategie des Bundes.	Bis 2040 soll die Schweiz über eine funktionsfähige ökologische Infrastruktur verfügen, sowohl im ländlichen wie auch im städtischen Raum. Zu sichern ist u.a. ein System von Vernetzungsgebieten in der ganzen Landschaft. Alle Sektoren müssen dazu beitragen, also auch das Aggloprogramm. Die unter Siedlung und Landschaft aufgeführten Massnahmen werden dem nicht gerecht. Einzig unter L 4.4 wird die ökologische Infrastruktur erwähnt, aber auch hier ist das Resultat völlig unzureichend. (s.u.). Ergänzung O-Chur mitgestalten: Es braucht neue Ansätze. Weg vom Verkehrswege ODER Natur, hin zu: Verkehrsinfrastruktur UND Natur! Weg von grünen Korrekturen, hin zu einer integrierten Naturförderung.	Anliegen, das teilweise im AP noch berücksichtigt wird: Bei relevanten verkehrlichen Massnahmen (Hinweis auf Biodiversität). Grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Biodiversität bei der Erarbeitung der nächsten Programmgeneration prüfen. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten

Wer	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
			Ergänzung O-bigra: Sind neue Verkehrswege notwendig, müssen diese zwingend kleintier-durchlässig sein.	(Biodiversitätsstrategie) eingereicht und geprüft werden muss.
O-WWF_PN	Biodiversitätsstrategie	Abstimmung des Aggloprogramms mit der Biodiversitätsstrategie und dem Landschaftskonzept Schweiz (aktualisiert 2020) des Bundes.	Bis 2040 muss die Schweiz über eine funktionsfähige ökologische Infrastruktur verfügen, sowohl im ländlichen wie auch im städtischen Raum. Es geht um die Sicherstellung der ökologischen Vernetzung und Korridore in der ganzen Landschaft. Dazu beitragen müssen alle Bereiche, auch das Aggloprogramm. Die unter Siedlung und Landschaft aufgeführten Massnahmen werden dem nicht gerecht. Explizit erwähnt wird die ökologische Infrastruktur zudem nur unter L 4.4. Das ist auch eine verpasste Chance, denn die Förderung der ökologischen Infrastruktur würde auch zur Attraktivitätssteigerung der Fuss- und Velowege beitragen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration, teilweise mit Hinweisen auf Biodiversität und Massnahme L4.4 Ökologische Infrastruktur bereits integriert. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten (Biodiversitätsstrategie) eingereicht und geprüft werden muss.
O-VCS GR	Biodiversitätsstrategie	Abstimmung des Aggloprogramms mit der Biodiversitätsstrategie des Bundes.	Bis 2040 soll die Schweiz über eine funktionsfähige ökologische Infrastruktur verfügen, sowohl im ländlichen wie auch im städtischen Raum. Zu sichern ist u.a. ein System von Vernetzungsgebieten in der ganzen Landschaft. Alle Sektoren müssen dazu beitragen, also auch das Aggloprogramm. Die unter Siedlung und Landschaft aufgeführten Massnahmen werden dem nicht gerecht. Einzig unter L 4.4 wird die ökologische Infrastruktur erwähnt, aber auch hier ist das Resultat völlig unzureichend.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten (Biodiversitätsstrategie) eingereicht und geprüft werden muss.
PP	H28	Die H28 Autobahnausfahrt Landquart bis zum Karlihoftunnel muss erweitert werden.	Die Kreiselitis mit den Kreiseln Coop Autobahnausfahrt bis Kreisel Ziegelei Landquart muss überdenkt werden. Es gibt täglich Stau und an Winterwochenenden staut es bis auf die Autobahn zurück, wegen Verkehrsüberlastung und den Staus verursacht durch die Kreisel mit zuwenig Verkehrskapazität. Direkt Abbieger Spuren sollten geplant werden, bevor das Gebiet Neugrüt überbaut wird und dann fait-à-compli geschaffen wurde.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	Klimaschutz	Abstimmung des Aggloprogramms mit der Klimastrategie 2050 des Bundes. Das Agglomerationsprogramm 4G als wichtigen Beitrag zur Reduktion der regional produzierten Treibhaus-Emissionen hervorheben Dem Zuwachs der Gesamtverkehrsmenge des MIV ist deutlich wirksamer zu begegnen (insbes. Reduktion Quell/Zielverkehr Chur, neues Parkplatzkonzept, Durchreise in Tourismusgebiete mit ÖV) Aufbau nachhaltiger Logistik (z.B. sharing-Möglichkeit bei Transporten/ Transporte) Stärkung regionale Kreisläufe und damit ein verhindern langer Transportwege (z.B. Nahrungsmittel) Anteil ÖV/LV stärker und zielgruppengerechter ausbauen (z.B. Pendlerwege wie Chur-Trimmis, überdachte Veloparkplätze) MIV-Anteil von 55% anstreben (s.u.)	Im Aggloprogramm 4G wird die Klimakrise (insbesondere im urbanen Bereich) nicht diskutiert. Notwendige Massnahmen wie dies bereits in anderen Schweizer Städten angegangen wird zu wenig. Als Ausgangslage wird die Klimastrategie GR erwähnt welche aus dem Jahr 2015 (!) und nicht mehr aktuell ist. Das Aggloprogramm 4G muss eine entscheidende Rolle spielen bei der Erreichung der aktuellen Klimaziele des Bundes und des Paris-Abkommens. Die Mobilität muss sich in Richtung Nachhaltigkeit verändern. Das aktuelle Jahrzehnt ist entscheidend um die Weichen zu stellen, damit ist auch das Agglo-Programm Chur stark gefordert. Die dazu nötigen Massnahmen brauchen ein Umdenken, Überzeugungskraft und Tatkraft. Wenn diese Chance verpasst wird, so kommt uns dies viel teurer zu stehen. Es geht um die Zukunft unserer Kinder, auch um die Zukunft eines prosperierenden Graubündens, welches vom Klimawandel, insbes. Naturgefahren + Wasserknappheit, besonders betroffen sein wird. www.climateactionplan.ch bietet konkrete Vorschläge.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
Freie Liste V	Klimaschutz	Die Klimastrategie 2050 muss im Aggloprogramm thematisiert werden.	Dass man heute ein Aggloprogramm macht, ohne auf die Energiestrategie 2050 des Bundes und damit auf das Netto Null Ziel einzugehen, ist unverständlich. Die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsplanung sind darauf auszurichten. Die Klimaerwärmung ist ausserdem eine grosse Herausforderung für Städte, da sich immer mehr Hitzeinseln bilden.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-VCS GR, O-ProVelo	Klimaschutz im APG4	Prüfen und Nachführen: Die Klimaziele des Bundes sowie des Paris-Abkommens erwähnen. Das Agglomerationsprogramm Chur muss einen wichtigen Beitrag leisten zur massgeblichen Reduktion von Treibhaus-Emissionen. Dem Zuwachs der Gesamtverkehrsmenge des MIV ist deutlich wirksamer zu begegnen. Die Verlagerung MIV zu ÖV/LV ist deutlich ehrgeiziger zu formulieren. Ein MIV-Anteil von 55% ist anzustreben.	Das Aggloprogramm G4 anerkennt die Klimakrise und die nötigen Massnahmen zu deren Bewältigung nicht explizit. Als Ausgangslage wird die Klimastrategie GR erwähnt welche aus dem Jahr 2015 stammt und veraltet ist. Das Aggloprogramm kann eine entscheidende Rolle spielen bei der Erreichung der aktuellen Klimaziele des Bundes und des Paris-Abkommens. Die Mobilität muss sich in Richtung Nachhaltigkeit verändern. Das aktuelle Jahrzehnt ist entscheidend um die Weichen zu stellen, damit auch das Agglo-Programm Chur. Die dazu nötigen Massnahmen brauchen ein Umdenken, Überzeugungskraft und Tatkraft. Wenn diese Chance verpasst wird, so kommt uns dies viel teurer zu stehen. Es geht um die Zukunft unserer Kinder, auch um die Zukunft eines prosperierenden Graubündens, welches vom Klimawandel, Naturgefahren und Wasserknappheit besonders betroffen sein wird.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Umgang zu weiteren Themen vgl. separate Rückmeldungen Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN	Klimastrategie 2050	Abstimmung des Aggloprogramms mit der Klimastrategie 2050 des Bundes.	Die Entwicklung des Verkehrs, der Siedlung, der Landschaft kann man nicht ohne die Berücksichtigung der grössten Herausforderung unserer Zeit planen, der Klimaerwärmung sowie der Klimastrategie des Bundes, welche bis 2050 das Ziel Zero Null verfolgt. Der Verkehr ist einer der Hauptverursacher des CO2-Ausstosses und muss entsprechend dieses Ziel erreichen. Ergänzung O-WWF_PN: Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm müssen zwingend dazu beitragen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.

Wer	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-Chur mitgestalten	Klimaveränderung/ Klimaanpassung	Massnahmen der Klimaanpassung konsequent ergänzen, z.B. Konsequente Begrünung und Beschattung der Fuss- und Radwege. Windschutz mitplanen. Schaffung von grünen Inseln (Bäume mit grossflächigen Baumscheiben) Durchlässigkeit von befestigten Böden erhöhen Die Parkplatz-flächen mit PV-Anlagen ("Überdachung") doppelt nutzen	Schutz vor Sommerhitze, Wind, Starkniederschlägen sind zentral für die Sicherheit und die Lebensqualität der Bevölkerung. Die Attraktivität von Fuss- und Velowegen kann deutlich gesteigert werden. Schatten in der Sommerhitze ist Voraussetzung für den erwünschten Modalshift. Diesbezügliche Massnahmen sind deutlich konsequenter mitzuplanen. Die Stadt Sitten liefert zusammen mit dem Bund Beispiele, wie dem begegnet werden kann	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
Freie Liste V	Kommunales Leitbild	Als Grundlage für das Aggloprogramm muss zuerst das kommunale Leitbild vorhanden sein. Das Aggloprogramm ist zu-rückzustellen.	Mit dem Aggloprogramm wird dem Leitbild vorgegriffen. Das ist das falsche Vorgehen. Zuerst muss die angestrebte Entwicklung für Chur auf den Tisch liegen. Erst auf Grund des breit diskutierten kommunalen Leitbildes kann das Aggloprogramm entwickelt werden.	Die Eingabe des Aggloprogramms ist nur alle vier Jahre an vorgegebenen Terminen möglich. Hätte man auf alle Leitbilder gewartet, so hätte man das AP um vier Jahre verschieben müssen. In vier Jahren wären z.T. neue Planungen und Grundlagen in Arbeit gewesen. Es hätte sich somit das gleiche Problem gestellt. Das AP muss einen Zeitschnitt machen und zu diesem Zeitpunkt mit den bestmöglichen Grundlagen arbeiten. Das Anliegen kann darum nicht berücksichtigt werden.
O-Chur mitgestalten	Langsamverkehr	Die im Massnahmenkatalog übersichtliche dargestellten Projekte sind sehr zu begrüßen.		Kenntnisnahme
O-Chur mitgestalten	Lichtemission	Analog zum Kapitel Luftschadstoffe und Lärmemissionen sei die Lichtproblematik aufzuführen.	Die Mobilität des Menschen nimmt stark zu, und zwar zu allen Tageszeiten. Die Störung des Menschen ist bereits so gross, dass beispielsweise das Reh seinen Rhythmus vom Tag auf den Nacht umstellte. Wildtiere werden besonders vom motorisierten Verkehr geblendet und aus ihrem Lebensraum vergrämt. Hier seien entsprechende Massnahmen (z.B. Sichtschutz entlang von Verkehrsachsen, keine permanente Beleuchtung von Infrastrukturanlagen u.a.) bereits im Agglomerationsprogramm aufzuführen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-bigra O-Chur mitgestalten	Natur und Landschaft. Verbesserung der Lebensqualitäten für die Bevölkerung.	Der Wert einer attraktiven Kultur- und Naturlandschaft für die Bevölkerung stärker gewichten.	Die Vernetzung von ökologischen Massnahmen ist ein wichtiges Ziel der vom Bundesrat am 25. April 2012 beschlossenen Biodiversitätsstrategie Schweiz. Die Landschaft des Churer Rheintals ist zu weiten Teilen ausgeräumt und durch die landwirtschaftliche Intensivierung verarmt, insbesondere im Bereich des Talbodes wo die wichtigsten Verkehrsachsen liegen. Infrastrukturprojekte gilt es konsequent mit der Landschaft zu planen. Die vielversprechende Stossrichtung an den Siedlungsrändern ist auszuweiten auf die gesamte Landschaft.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten (Biodiversitätsstrategie) eingereicht und geprüft werden muss.
PP	Öv4.1	Multimodaler Verkehr schliesst Autoverkehr ein	Multimodaler Verkehr ist nicht nur auf Öv und Velo beschränkt.	Kenntnisnahme – mit dem Begriff «Multimodal» ist explizit auch das Auto angesprochen.
O-Chur mitgestalten	Räumliches Leitbild Chur	Das räumliche Leitbild für Chur (Stadtentwicklungskonzept) und weiteren Gemeinden liegt noch nicht vor. Das räumliche Leitbild und Aggloprogramm gehen Hand in Hand resp. haben sich die Leitbilder dem übergeordneten Aggloprogramm anzupassen (und nicht umgekehrt). Es ist selbstverständlich, dass sich das künftige Leitbild dem Aggloprogramm anpassen muss. Gerade für die Stadt Chur werden noch intensive Gespräche geführt werden müssen.		Die Eingabe des Aggloprogramms ist nur alle vier Jahre an vorgegebenen Terminen möglich. Hätte man auf alle Leitbilder gewartet, so hätte man das AP um vier Jahre verschieben müssen. In vier Jahren wären z.T. neue Planungen und Grundlagen in Arbeit gewesen. Es hätte sich somit das gleiche Problem gestellt. Das AP muss einen Zeitschnitt machen und zu diesem Zeitpunkt mit den bestmöglichen Grundlagen arbeiten. Das Anliegen kann darum nicht berücksichtigt werden.
R-Viamala	Stellungnahme Region Viamala, "AP 4G Chur"	Einbezug der Region Viamala in den Betrachtungsperimeter um den Raum Domleschg bis Zentrum Thusis bei der nächsten Programmgeneration. Siehe auch schriftliche Stellungnahme in briefform der Region Viamala vom 3.5.2021.	Die Region Viamala ist sich bewusst, dass sie weder Teil des Agglomerationsperimeters noch eines BeSA-Perimeters ist. Dennoch hätten insbesondere die Thematisierung des Regionalzentrums Thusis und dessen Anbindung an den öv, die Frage des Ausbaus Isla-Bella-Tunnel oder der Veloverkehr aus dem Raum Domleschg bis zu den Arbeitsplätzen im Raum Bonaduz/Ems in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen werden müssen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss

Hauptdokumentation

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-Chur mitgestalten, O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN, O-Klima	Einführung	II	Zukunftsbild der Agglomeration Chur	Teil des Zukunftsbildes muss auch die Klimaerwärmung, resp. die Klimastrategie 2050 sein.	Die Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs hängt entscheidend vom Ausstieg aus der fossilen Energieträger ab. Man kann Städte nicht einfach so weiterplanen, wie in der Vergangenheit. Das Netto Null Ziel bis 2050 ist vom Bundesrat entschieden und muss sich hier auch mit Zielen und Massnahmen abbilden.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten		III	Teilstrategie Klima	Aufnahme einer Teilstrategie Klima mit Einzelstrategien dazu	Zum Thema Klima gehören Themen wie Anpassungsstrategien gegen überhitzte Städte (z.B. mit mehr Grün, offenen Wasserflächen, durchlässiger Boden und weniger Asphalt), verkehrsarme und verkehrsfreie Quartiere, die rasante Entwicklung der E-Mobilität und die Sharing-Economy gerade auch im Verkehr.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten			Teilstrategie Siedlung	Siedlungen mit einer weitsichtigen Freiraumplanung qualitativ hochwertig weiterentwickeln, indem Quartiere mit hoher Lebensqualität, Be- und Durchgrünung entstehen.	Was heisst das? Die Aussage ist zu spezifizieren, z.B. mit weitsichtiger Freiraumplanung, Quartieren mit hoher Lebensqualität, Be- und Durchgrünung für ein angenehmes Mikroklima. Das Ziel muss sein, Lebenswerte Städte und Quartiere zu schaffen, in denen sich alle Menschen erholen können und sich wohl fühlen. Nur so kann langfristig der Wochenendverkehr reduziert werden.	Kenntnisnahme – auf Stufe Strategie werden noch keine Massnahmenaussagen aufgenommen, diese folgen im Kapitel «Massnahmen» (vgl. dazu Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen).
O-Chur mitgestalten				Funktionen, Lebendigkeit und Verkehrsberuhigung von Orts- und Quartierzentren stärken, indem gezielt Begegnungsorte und verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden.	Was ist damit gemeint? Explizit erwähnen könnte man z.B. die Verkehrsberuhigung und -befreiung von Orts- und Quartierzentren, Begegnungsorte schaffen. Raserstrecken wie z.B. die Rheinstrasse im Rheinquartier beruhigen.	Kenntnisnahme – auf Stufe Strategie werden noch keine Massnahmenaussagen aufgenommen, diese folgen im Kapitel «Massnahmen» (vgl. dazu insbesondere die Gestaltungs- und Betriebskonzepte).
O-Chur mitgestalten			Teilstrategie Landschaft	ökologische Infrastruktur und Vernetzung fördern, damit genügend wertvolle Flächen vorhanden sind sowie der genetische Austausch und die Wanderung zwischen verschiedenen Lebensräumen wieder möglich werden.	Hier steht nur Vernetzung, was heisst das? Zur Landschaftsstrategie gehört selbstverständlich auch die ökologische Vernetzung, zwischen den Siedlungen und durch die Siedlungen hindurch. Verkehrswege bieten sich z.B. an für standortgerechte Alleen und Hecken, mit extensiven Grünflächen, die zur ökologischen Infrastruktur gehören und die entsprechend unterhalten werden.	Kenntnisnahme – auf Stufe Strategie werden noch keine Massnahmenaussagen aufgenommen, diese folgen im Kapitel «Massnahmen» (vgl. dazu Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen).
O-Chur mitgestalten				Förderung von Siedlungsgrün	Weder unter Landschaft noch hier wird die Förderung von Siedlungsgrün erwähnt. Siedlungsgrün gehört zwingend zur Klimaanpassung und ist auch Teil der Biodiversitätsstrategie des Bundes.	In der Teilstrategie Siedlung, Absatz S5 oder in der Massnahme S4.10 "Grün und Freiräume im Siedlungsgebiet" wird dieses Thema berücksichtigt. Das Anliegen ist somit berücksichtigt.
SP Imboden		III+IV	Teilstrategien und Massnahmen	Antrag: Für die Bereiche «Siedlung und Landschaft» sind zeitlich vordringlich konkrete Massnahmen zu definieren, bevor Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden. Ansonsten könnten umgesetzte Verkehrsmassnahmen Möglichkeiten für «Siedlung und Landschaft» präjudizieren resp. verhindern. Antrag: Verkehrsmassnahmen werden erst finanziert, wenn Konzepte und Massnahmen für «Siedlung und Landschaft» erarbeitet sind.	«Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.» (S. 8) Wir stellen fest, dass explizit 3 Teilstrategien genannt werden (Siedlung, Landschaft, Verkehr). Konkrete Massnahmen sind eigentlich nur beim Verkehr vorhanden.	Die Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft wurden in Rahmen der bestehenden planerischen Vorgaben erarbeitet. Sie werden mehrheitlich in erster Priorität im gleichen Zeitraum wie die Verkehrsmassnahmen umgesetzt. Weitergehende Anliegen würden die kantonalen / regionalen Planungen übersteuern. Sie sind deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten einzureichen und zu prüfen.
O-Chur mitgestalten, Freie Liste V		72	Natur und Landschaft	Die siedlungsnahen Erholungsgebiete, die stark lärmbelastet sind, werden lärmsaniert.	Aus der Feststellung im Analysenteil, dass siedlungsnaher Erholungsgebiete und die Fuss- und Velowege stark vom Lärm der A13 tangiert sind, erfolgt keine Schlussfolgerung. Die Lärmsanierung dieser Gebiete ist zu erwähnen und mit gezielten Massnahmen - zur Steigerung der Lebensqualität - sanieren.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
PP	2.2	10	Zielsetzung und Schwerpunkte AP 4G	Als Zielsetzung steht hier u.a.: Optimierung des Strassenverkehrs mehrheitlich im Rahmen bestehender Infrastrukturen.	Dieses Ziel ist begrüssenswert. Zusätzlich zu den beiden bereits bestehenden Unterführungen bei der Ems-Chemie und der Via Caschnés noch eine dritte Unterführung für eine Umfahrungsstrasse zu bauen, widerspricht aber dieser Zielsetzung.	Weiterleitung zur Prüfung an die Gemeinde, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	2.4	12	Projektorganisation und Mitwirkung	Das Amt für Natur und Umwelt muss enger beigezogen werden im Prozess, z.B. in der Begleitgruppe Wir fordern mehr Partizipation bei der Planung. Sei es beim Richtplan wie auch beim Aggloprogramm, wie bei den kommunalen räumlichen Leitbildern: Wir fordern eine inhaltlichen Beteiligungsmöglichkeit in einem frühen Planungsstadium. Organisationen wie auch Private sollen vermehrt die Möglichkeit erhalten, Ihr Fachwissen und Ihre Ideen einzubringen. Eine schriftliche Vernehmlassung am Ende dieser Planungsprozesse reichen nicht mehr aus und sind nicht zeitgemäss. Dies ist für das nächste Aggloprogramm vorzusehen. Zusatz Chur mitgestalten: Wir fordern eine paritätische Partizipation der Frauen.	Eine Partizipation erschöpft sich nicht in Medienmitteilungen, Internet, Medienkonferenzen und einer schriftliche Vernehmlassung. In Zukunft müssen andere Mitwirkungsprozesse im Sinn der Lokalen Agenda 21 und der UNO-Ziele für die nachhaltige Entwicklung angeboten werden. Zusatz Chur mitgestalten: Dazu gehört die Beteiligung verschiedener Akteure und Bereiche, sowie eine ausgewogene Partizipation der Frauen. Genderfragen sind heute Teil der Landschafts- und Freiraumplanung. Die Ansprüche sind je nach Alter, Geschlecht, Familienstruktur, Ausbildung unterschiedlich. z.B. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/partizipation/index.html	Einbezug ANU erfolgte im Rahmen von bilateralen Besprechungen, der Massnahmenerarbeitung Landschaft, der Vernehmlassung innerhalb der Verwaltung und der öffentlichen Mitwirkung. Partizipation: Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-VCS GR, O-ProVelo	2.4.	12	Projektorganisation und Mitwirkung	Bei den nächsten Aggloprogrammen ist ein echter Mitwirkungsprozess mit verschiedenen Akteuren vorzusehen. Ein echtes Landschaftskonzept kann nur unter Mitwirkung des zuständigen Amtes für Natur und Umwelt integriert werden. In den Arbeits- und Begleitgruppen ist eine paritätische Partizipation der Frauen sicherzustellen.	Eine Partizipation erschöpft sich nicht in Medienmitteilungen, Internet, Medienkonferenzen und einer schriftlichen Vernehmlassung. In Zukunft müssen andere Mitwirkungsprozesse im Sinn der Lokalen Agenda 21 und der UNO-Ziele für die nachhaltige Entwicklung angeboten werden. Dazu gehört die Beteiligung verschiedener Akteure und Bereiche, sowie eine ausgewogene Partizipation der Frauen. Genderfragen sind heute Teil der Landschafts- und Freiraumplanung. Die Ansprüche sind je nach Alter, Geschlecht, Familienstruktur, Ausbildung unterschiedlich.	Prüfung bei der Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
O-WWF_PN	2.4	12	Projektorganisation und Mitwirkung	Bei den nächsten Aggloprogrammen ist ein echter Mitwirkungsprozess mit verschiedenen Akteuren vorzusehen. Ein echtes Landschaftskonzept kann nur unter Mitwirkung des zuständigen Amtes für Natur und Umwelt integriert werden.	Eine Partizipation erschöpft sich nicht in Medienmitteilungen, Internet, Medienkonferenzen und einer schriftlichen Vernehmlassung. In Zukunft müssen andere Mitwirkungsprozesse im Sinn der Lokalen Agenda 21 und der UNO-Ziele für die nachhaltige Entwicklung angeboten werden. Dazu gehört die Beteiligung verschiedener Akteure und Bereiche.	Prüfung bei der Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
Freie Liste V	2.4	12	Projektorganisation und Mitwirkung	Die Partizipation beim Aggloprogramm ist zu verbessern, die Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs an Runden Tischen mit der Bevölkerung zu diskutieren. Ein Aggloprogramm kann nur unter einer ausgewogenen Beteiligung auch der Frauen erarbeitet werden.	Die Möglichkeit, eine schriftliche Stellungnahme abgeben zu können, ist noch keine Partizipation. Die Bevölkerung ist besser in Mitwirkungsprozessen mit-einzubeziehen. Quartierbewohner würde sich sicher gerne hier einbringen. Die Hälfte der Bevölkerung sind Frauen, mit anderen Anliegen als die Männer. Eine ausgewogene Beteiligung der Frauen in Kommissionen ist sicherzustellen, das hat der Stadtrat kürzlich auf eine Anfrage festgehalten. Hier ist das einmal mehr nicht umgesetzt.	Prüfung bei der Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
K-St.Gallen	4.1		Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur	Die Ziele und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf sowie das Zukunftsbild Agglomeration 2040 werden grundsätzlich begrüsst. Wir weisen jedoch darauf hin, dass im Kap. 4.1 Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur in Abb. 6 die Gemeinde Sargans als Regionalzentrum bezeichnet ist. Gemäss Raumkonzept des Kantons St. Gallen ist der Entwicklungsraum Pizol (umfasst die Gemeinden Sargans und Mels) ein Kleinzentrum.		Kenntnisnahme
SP Chur	4.2	23	Siedlung	Die Bauzonenreserven sind voll auszuschöpfen bevor bestehende Bauzonen aufgezonnt werden.	Mit einem Überbauungsgrad von 90 % (in der Zentrumszone) und 85 % (in der Wohnzone) ist noch einiges an Verdichtungspotenzial vorhanden.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
SP Chur	4.23	26	Bauzonenreserve	Die städtebaulichen Folgen von ev. Aufzonungen des best. Baulandes müssen unter fachkundiger und gestalterischer Konkurrenz gestellt werden.	Eine Verdichtung des Stadtraumes kann sich nicht nur nach den „Zahlen“ ausrichten. Den städtebaulichen Strukturen ist Sorge zu tragen.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	4.23	26	Gestaltung	Hierzu ist der städtebauliche Planungswettbewerb das geeignetste Instrument. Antrag: Alle ev. Umzonungen werden mittels einem städtebaulichen Architekturwettbewerb geprüft.	Nur so kann gewährleistet werden, dass sich unsere Agglomeration gesund weiterentwickelt und nicht nur nach einer „gewinnorientierten“ Immobilienstrategie richtet.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	4.23	26	Mehrwert	Die betroffenen Grundstückseigentümer müssen den Mehrwert des Grundstückes, welcher durch eine Aufzonung entsteht, der Gemeinde bezahlen. Ebenfalls müssen die Gemeinden die Eigentümer entschädigen, welche von einer ev. Wertreduktion ihres Grundstückes betroffen wären.	Durch ev. Um- oder Aufzonungen entsteht ein finanzieller Mehr- oder Minderwert der betroffenen Grundstücke.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten	4.2.1	20	Bevölkerungsentwicklung	Es ist vom Wachstumszenario „mittel“ anstatt „hoch“ auszugehen.	Der Bund empfiehlt vom Szenario «mittel» auszugehen. Der Kanton Graubünden und nun auch hier im Aggloprogramm wird grundlos davon abgewichen. Das angestrebte Wachstum gerade im urbanen Raum übersteigt sogar die tatsächliche Zunahme der letzten Jahre. Es ist von realistischen Annahmen auszugehen. Das Wachstumszenario „hoch“ ist nicht realistisch und schafft unerwünschte Überkapazitäten, führt zu unnötigem Verlust von Natur und Boden sowie zu hohen Kosten (z.B. Bau und Unterhalt der Infrastruktur).	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN	4.2.1.	20	Bevölkerungsentwicklung	Es ist vom Szenario «mittel» auszugehen.	Der Bund empfiehlt vom Szenario «mittel» auszugehen. Der Kanton Graubünden und nun auch hier im Aggloprogramm wird grundlos davon abgewichen. Das angestrebte Wachstum gerade im urbanen Raum übersteigt sogar die tatsächliche Zunahme der letzten Jahre. Es ist von realistischen Annahmen auszugehen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
Freie Liste V	4.2.1	20	Bevölkerungsentwicklung	Das Aggloprogramm sollte von realistischen Entwicklungsszenarien ausgehen, also vom Szenario «mittel».	Der Bund empfiehlt das Szenario «mittel». Es ist nicht nachvollziehbar, wieso das hier nicht geschieht, umso mehr als die konkrete Entwicklung weit weg von den Annahmen ist. Die Stadt Chur müsste sich auch die Frage stellen, ob sie die hier angenommene Entwicklung so überhaupt will. Eine Auseinandersetzung dazu findet nicht statt.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-Chur mitgestalten, O-bigra	4.3.2.	34	Ökologische Vernetzung	Zur ökologischen Vernetzung gehören nicht nur die Wildkorridore, sondern sämtliche ökologische Infrastrukturen. Bei jedem Neubau, aber auch bei grossen Sanierungen ist die Barrierewirkung der Infrastruktur zu prüfen und grundsätzlich die Kleintierdurchlässigkeit zu verbessern.	Die Kantone sind aktuell daran die Planung der ökologischen Infrastruktur voranzutreiben. Dieser Sachverhalt wird hier im Aggloprogramm überhaupt nicht berücksichtigt. Entlang von Verkehrswegen hat es z.B. standortgerechte Alleen und Hecken, mit extensiven Grünflächen. Diese gehören auch zur ökologischen Infrastruktur und können für das Überleben von Arten entscheidend sein. Beispielsweise orientieren sich die Fledermäuse während der Jagd an Hecken, fehlen diese, können ganze Populationen verhungern und aussterben. Auch Amphibien orientieren sich entlang kleiner .	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration, mit der Massnahme L4.4 Ökologische Infrastruktur ist dafür der Grundstein gelegt.
O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN Freie Liste V	4.3.2.	34	Ökologische Vernetzung	Zur ökologischen Vernetzung gehören nicht nur die Wildkorridore, sondern sämtliche ökologische Infrastruktur.	Die Kantone sind aktuell daran die Planung der ökologischen Infrastruktur voranzutreiben. Dies findet hier im Aggloprogramm überhaupt keinen Niederschlag. Entlang von Verkehrswegen hat es z.B. standortgerechte Alleen und Hecken, mit extensiven Grünflächen. Diese gehören auch zur ökologischen Infrastruktur. Für eine Gesamtbetrachtung braucht es jedoch die Erarbeitung entsprechender Grundlagen.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration, mit der Massnahme L4.4 Ökologische Infrastruktur ist dafür der Grundstein gelegt.
O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN Freie Liste V	4.4.1	36	Mobilitätsverhalten	Der Stand der Elektromobilität im Projektperimeter, sowie Defizite sind ebenfalls zu bezeichnen. Eine Auseinandersetzung mit den Folgen von Corona bezüglich dem Mobilitätsverhalten ist ebenfalls vorzunehmen.	Elektromobilität wächst aktuell stark. Eine Analyse und Prognose dieses Segments ist hier aufzunehmen, umso mehr als diese zur Energiestrategie 2050 beiträgt. Es ist ein allgemeiner Trend, dass Homeoffice nach Corona teilweise beibehalten wird, weniger Büroflächen angeboten werden, was auch Auswirkungen auf die Mobilität haben wird.	Stand Elektromobilität: Anliegen, das in der Analyse des APs noch aufgenommen wird. Corona: Das AP ist langfristig angelegt, inwiefern kurzfristige Ereignisse wie Corona einen Einfluss auf die langfristige Mobilitätsentwicklung haben, kann im Rahmen eines AP nicht untersucht werden. Das grundsätzliche Anliegen «Homeoffice-Mobilität» kann aber bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration geprüft werden.
SP Chur	4.5	66	Grünräume	Der Erhalt oder Ersatz der betroffenen Grünräume ist durch geeignete Massnahmen zu sicher. Idealerweise auch hier mit dem Beizug von kompetenten Fachleuten und mit der Durchführung von Gestaltungswettbewerben.	Die Siedlungsinternen Grünräume stehen durch eine Verdichtung der Bauzonen in Gefahr.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	4.5	66	Stärkere Besiedelung im Talgebiet	Die ökologische Vernetzung und die betroffene Kulturlandschaft dürfen in keiner Weise geschwächt werden. Anderenfalls ist eine ev. Schwächung mit zusätzlichen Massnahmen zu kompensieren.	Eine stärkere Besiedelung im Talgebiet bringt die Gefahr mit sich, dass die Kulturlandschaft darunter leiden wird.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	4.5	67	Fussverkehr	Die Attraktivität des Fussverkehrs in den Hauptstrassenräumen ist attraktiv zu gestalten. Diese Massnahme ist mit der Durchführung von Gestaltungswettbewerben zu sichern.	Der Fussverkehr in den Hauptstrassenräumen ist meistens nicht so attraktiv.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene. Prüfung bei der Weiterbearbeitung der Massnahmen BGK (GV4.7 – 4.9) durch federführende Stellen.
SP Chur	4.5	67	Platzbedarf	Die Konflikte, die durch den Platzbedarf für den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs entstehen, sind mit geeigneten Massnahmen zu lösen. Diese Massnahmen sind mit der Durchführung von Gestaltungswettbewerben zu sichern.	Der Platzbedarf für den Fuss und Veloverkehr muss räumlich attraktiv gestaltet werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene. Prüfung bei der Weiterbearbeitung der Massnahmen BGK (GV4.7 – 4.9) durch federführende Stellen.
SP Chur	4.5	67	Verkehrsalternativen	Fuss und Veloverkehr sind als nachhaltige Alternative in den Siedlungsräumen zu fördern.	Fuss und Veloverkehr wird z.Z. in den Siedlungsräumen nicht genügend gefördert	Kenntnisnahme, die Thematik wird unter der Analyse zum Fuss- und Veloverkehr aufgegriffen.
SP Chur	4.5	67	Verkehrsmanagement	Das Verkehrsmanagement ist zu optimieren, aber nicht um jeden Preis. Dort wo historisch wertvolle Bausubstanzen den Verkehr beeinträchtigen, sind alternative Lösungen zu suchen.	Betriebliches Verkehrsmanagement nicht um jeden Preis. In solchen Fällen darf der Abbruch der wertvollen Liegenschaften kein Thema sein (siehe Beispiel Haus zur Kante). In Mulegns hat der Kanton GR gerade bewiesen, dass es immer eine Möglichkeit gibt, wertvolle Bausubstanzen zu bewahren.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten O-VCS GR O-ProVelo, O-WWF_PN	4.3.4.	36	Luftschadstoffe und Lärmbelastung	Neben den Siedlungsgebieten weisen auch (neu: viele siedlungsnaher Naherholungsgebiete) und Wildschutzgebiete in der Talebene sehr hohe Lärmwerte auf.	Die Bemerkung zu den lärmbelasteten Naherholungsgebieten, die weiter oben erwähnt wurde, ist hier am richtigen Ort.	Kenntnisnahme
K-TBA	4.4.3	42	Motorisierter Individualverkehr	Das Strassennetz der Agglomeration Chur besteht aus der nationalen Autobahn A13, den parallel dazu verlaufenden kantonalen Hauptstrassen H3 und H13, der Nationalstrasse 2. Klasse A28...	Die H3 Deutsche Strasse müsste hier der Vollständigkeit halber ebenfalls aufgeführt werden.	Anliegen wird im AP noch berücksichtigt.
PP	4.4.3	42	Engpässe	Engpässe an allen Kreiseln gibt es täglich zwischen Autobahnausfahrt Landquart bis Kreisler Ziegelei Landquart. Eingezeichnet ist nur die Autobahnausfahrt von Zürich am Wochenende	Tägliche Verkehrsüberlastung da der Verkehr wegen den vielen Kreiseln nicht abfließen kann.	In Abbildung 27 ist die ganze Strecke von der Autobahnausfahrt bis zum Kreisler Ziegelei Landquart als Engpass eingezeichnet. Das Anliegen ist somit bereits berücksichtigt.
R-Sarganserland	4.4.3	42 ff.	MIV	Struktur Strassennetz / Verkehrsentwicklung / Kapazitätsengpässe: Die Gemeinde Bad Ragaz (Ausfahrt Maienfeld) ist hinsichtlich der Kapazitätsplanung bzw. Verkehrsentwicklung ebenfalls zu berücksichtigen. Antrag: Mögliche Massnahmen sind überregional zu koordinieren.	Durch die Überlastung der A13 (vor allem an den Wochenenden) werden die Kantonsstrassen als Ausweichrouten sehr stark benutzt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP	4.4.4	52	Verlustzeiten OeV	Die Verlustzeiten des strassengebundenen OeV bei der Zufahrt zur Ems-Chemie kann mit kostengünstigeren Mitteln behoben werden ohne dass eine neue Unterführung gebaut werden muss.	Antragsteller I (Nr. 9.2 im Bericht der Gemeinde Domat/Ems zu den Wünschen und Anträgen zum kommunalen räumlichen Leitbild) hat die Lösung dazu detailliert aufgezeigt: Das Problem wird einzig durch die LKW der Ems-Chemie verursacht. Kostengünstigere Varianten: 1.Beipass (LKW-Spur) zur Kantonsstrasse (seitlich an PP Ems-Chemie-Entfernung Staudenband). 2.Warteraumerweiterung für LKW Ems-Chemie hinter der Bushaltestelle Ems-Chemie. 3.Nutzung der vorhandenen Unterführung bei der Ems-Chemie (Schiene und Strasse), die für die Anlieferungen der LKW zur Ems-Chemie mit minimen Ausbaukosten ebenfalls genutzt werden könnte. Dazu Kommentar der Gemeinde: „Die Gemeinde erachtet ein Weiterverfolgen eines Ausbaus Tardels langfristig als zweckmässigste Massnahme“. Dabei wird im Agglomerationsprogramm nirgends erwähnt, dass es zusätzlich zur Unterführung bei der Ems-Chemie für das Neubaugebiet bereits eine Auto-Unterführung unter der RhB-Linie zur Kantonsstrasse gibt (Via Caschnés-Via Trebla).	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Imboden	4.4.7	59	Car-Sharing / Car-Pooling	Antrag: Der Parkplatz Vial Domat/Ems sei als Parkierungsanlage für Fahrgemeinschaften zu bezeichnen. Dieser ist zu bewirtschaften resp. mit einem Langzeit-parkverbot (z.B. nicht mehr als 48 Stunden) zu belegen.	Der PP Vial wird vom Kanton unterhalten und ist als Car-Pooling-Platz sehr beliebt. Leider wird er gross-mehrheitlich für die Dauerparkierung von Privatfahrzeugen, Wohnmobilen, Anhängern, usw. benutzt und steht für Fahrgemeinschaften nur in ungenügendem Mass zur Verfügung.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle, vgl dazu auch Massnahme GV43. Mobilitätsmanagement.
O-Chur mitgestalten O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN	5.3	71	Siedlung	Als ökologische Vernetzungsachsen funktionieren die Siedlungsgürtel sowie die Verkehrsachsen selber.	Landschaftlich sind die Siedlungsgürtel wichtig und richtig. Als ökologische Infrastruktur sind aber auch die Grüngürtel entlang der Verkehrsachsen wichtig (ausser- und innerorts), da sie als ökologische Trittsteine und ebenfalls als grüne Korridore für Wildtiere funktionieren können.	Kenntnisnahme
O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN	5.3	72	Natur und Landschaft	Die siedlungsnahen Erholungsgebiete, die stark lärmbelastet sind, werden lärmsaniert.	Aus der Feststellung im Analysenteil, dass siedlungsnaher Erholungsgebiete und die Fuss- und Velowege stark vom Lärm der A13 tangiert sind, erfolgt keine Schlussfolgerung. Die Lärmsanierung dieser Gebiete ist zu erwähnen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
PP	5.3	73	Zukunftsbild Agglomeration 2040	Hier steht u.a.: Zur Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen angestrebt.	Eine neue Umfahrungsstrasse (RhB-Unterführung bei der Ems-Chemie ab Via Tardels sowie Erstellen der Verbindung zwischen Via Musel und Sid – siehe unter Massnahmendokumentation Verkehr GV4.5) widerspricht diesem Zukunftsbild eindeutig.	Im übernächsten Satz wird die Funktion der Sammelstrassen erwähnt, demzufolge besteht kein Widerspruch zwischen Massnahme und Zukunftsbild.
O-Chur mitgestalten, Freie Liste V O-VCS GR, O-ProVelo, O-WWF_PN	5.4.	73	Kapazitätsberechnungen	Als Bevölkerungsszenario ist «mittel» gemäss Empfehlung des Bundes anzunehmen. Ergänzung Chur mitgestalten: Der Mobilisierungsgrad ist gemäss KRIP mit 50% anzunehmen.	Durch diese hohen Szenarien werden völlig verfehlte Kapazitätsberechnungen vorgenommen. Das ist dringend anzupassen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss. Das hohe Szenario ist vom KRIP vorgegeben und kann durch das AP nicht übersteuert werden. Der Mobilisierungsgrad von 50% dient im KRIP für eine Unterteilung der Gemeinden in drei Kategorien. Für die Bestimmung des Einzonnungsbedarfs sind gemäss Rechtsprechung aber höhere Mobilisierungswerte erforderlich. Mit dem erhöhten Mobilisierungsgrad im AP erfolgt eine Annäherung, aber noch keine exakte Ermittlung, des Bedarfs auf kommunaler Ebene. Dies bedeutet, dass unbebaute/wenig bebaute und bereits eingezonte Grundstücke in der Berechnung stärker mobilisiert werden müssen und somit rein rechnerisch weniger Bedarf an Einzonnungen nachweisbar ist.
SP Chur	5.4	74	Bauzonenbedarf	Die Bauzonenreserven sind voll auszuschöpfen bevor bestehende Bauzonen aufgezont werden. Die städtebaulichen Folgen von ev. Aufzonungen des best. Baulandes müssen unter fachkundiger und gestalterischer Konkurrenz gestellt werden.	Eine Verdichtung des urbanen Raumes kann sich nicht nur nach den „Zahlen“ ausrichten. Den Ortsbaulichen Strukturen ist Sorge zu tragen.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	5.4	74	Mehrwert	Die betroffenen Grundstückseigentümer müssen den Mehrwert des Grundstückes, welcher durch eine Aufzonung entsteht, der Gemeinde bezahlen. Ebenfalls müssen die Gemeinden die Eigentümer entschädigen, welche von einer ev. Wertreduktion ihres Grundstückes betroffen wären.	Durch ev. Um- oder Aufzonungen entsteht ein finanzieller Mehr- oder Minderwert der betroffenen Grundstücke.	Bei Einzonnungen ist eine Mehrwertabgabe zwingend (Art 19j KRG). Gemeinden können auch Um- oder Aufzonungen der Abgabepflicht unterstellen, dies hat im Baugesetz zu erfolgen und nicht durch das Aggloprogramm. Das Anliegen wird darum den Gemeinden weitergeleitet.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-WWF_PN, Freie Liste V	5.4	75	Quantitative Ziele bis 2040	Der Modal Split ist nach unten (55% MIV-Anteil) zu korrigieren.	Das Verkehrswachstum soll hauptsächlich über den öV und den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen, so steht es in der Botschaft zum Gesamtverkehrskonzept 2030 der Stadt Chur. D.h., dass der MIV-Anteil beim Modal Split nach unten korrigiert werden muss und im 2040 nicht mehr 65% betragen darf, sonst würde der zusätzliche Verkehr eben gerade nicht durch den öV und Langsamverkehr aufgefangen. Gemäss der Botschaft, die dem Gemeinderat unterbreitet wurde, ist nicht der Modal Split zu stabilisieren, sondern der effektive MIV.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug des zu erwartenden Bevölkerungswachstums und den im AP vorgesehenen Massnahmen. Das aktuell definierte Ziel von 65% würde einer Trendwende entsprechen und ist ein im Rahmen des AP ausgehandelter Konsens zwischen den Beteiligten. Eine Zielverschärfung ist via weitere regionale und kantonale Planungsinstrumente einzubringen.
O-Chur mitgestalten	5.5	75	Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)	Mit den Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft werden die quantitativen Ziele für den Zeithorizont 2040 verfolgt. Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden 65.9% der Tagesdistanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (vgl. Tabelle 13). Die restlichen Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo bewältigt. Die Anteile dieser Verkehrsmittel an den absolvierten Personenkilometern sollen erhöht werden. Die Agglomeration Chur setzt sich zum Ziel, den Anteil des MIV auf 55.0 % zu reduzieren.	Im Gesetz 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr, beschlossen in der Volksabstimmung vom 5. März 1989, steht im Art. 1 Zweck: Die Stadt Chur verfolgt eine Verkehrspolitik, welche der Wohnlichkeit der Stadt und der Vermeidung von Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsgefahren den Vorrang einräumt. Sie fördert deshalb den Velo- und Fussgängerverkehr, sorgt für ein ausreichendes Angebot des städtischen Busbetriebes und strebt eine Plafonierung sowie längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs an. Wenn der MIV insgesamt plafoniert oder reduziert werden soll, muss der Anteil angesichts des zunehmenden Gesamtverkehrs deutlich sinken.	Kenntnisnahme Der Modalsplit im Aggloprogramm bezieht sich auf den beitragsberechtigten Perimeter, dazu gehören auch vergleichsweise ländliche Gemeinden. Ambitiösere Ziele für die städtischen Verhältnisse in Chur sind möglich.
O-VCS GR, O-ProVelo	5.5	75	Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)	Mit den Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft werden die quantitativen Ziele für den Zeithorizont 2040 verfolgt. Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden 65.9% der Tagesdistanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (vgl. Tabelle 13). Die restlichen Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo bewältigt. Die Anteile dieser Verkehrsmittel an den absolvierten Personenkilometern sollen erhöht werden. Die Agglomeration Chur setzt sich zum Ziel, den Anteil des MIV auf 55.0% zu reduzieren.	Im Gesetz 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr, beschlossen in der Volksabstimmung vom 5. März 1989, steht im Art. 1 Zweck: Die Stadt Chur verfolgt eine Verkehrspolitik, welche der Wohnlichkeit der Stadt und der Vermeidung von Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsgefahren den Vorrang einräumt. Sie fördert deshalb den Velo- und Fussgängerverkehr, sorgt für ein ausreichendes Angebot des städtischen Busbetriebes und strebt eine Plafonierung sowie längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs an. Wenn der MIV insgesamt reduziert werden soll, muss der Anteil angesichts des zunehmenden Gesamtverkehrs deutlich sinken.	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug des zu erwartenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums und den im AP vorgesehenen Massnahmen. Das aktuell definierte Ziel von 65% würde einer Trendwende entsprechen und ist ein im Rahmen des AP ausgehandelter Konsens zwischen den Beteiligten. Eine Zielverschärfung ist via weitere regionale und kantonale Planungsinstrumente einzubringen.
SP Chur	5.5	77	Best. Baudichte	Eine bessere Baudichte der bebauten und unbebauten Bauzonen, welche über die Entwicklungsdynamik entsteht, soll bei gestalterisch optimierten Projekten belohnt werden. Wer ein Projekt über einen Gestaltungswettbewerb ermittelt, welcher von einem Fachgremium gewertet wird, soll mit einem Ausnützungsbonus belohnt werden.	Wer sich um Ortsbauliche und Architektonischen Qualitäten bemüht, soll belohnt werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	6.1	78	Handlungsbedarf Siedlung	Die Einzonungen sind regional zu kalkulieren - die heutigen Baulandreserven in Chur reichen aus um das gesamte prognostizierte Wachstum zu schlucken. Wird andernorts eingezont, muss in Chur ausgezont werden (z.B. Masans).		Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss.
O-WWF_PN	6.1	78	Dimensionierung Siedlungsgebiet	Handlungsbedarf: Die Entwicklungsszenarien sind mit «mittel», nicht mit «hoch» zu rechnen.	Es wird von völlig überrissenen Szenarien aus gerechnet.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss.
SP Chur	6.1	79	Aufzonungen	Die Bauzonenreserven sind voll auszuschöpfen bevor bestehende Bauzonen aufgezont werden. Die städtebaulichen Folgen von ev. Aufzonungen des best. Baulandes müssen unter fachkundiger und gestalterischer Konkurrenz gestellt werden.	Eine Verdichtung des urbanen Raumes kann sich nicht nur nach den „Zahlen“ ausrichten. Den ortsbaulichen Strukturen ist Sorge zu tragen.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene
SP Chur	6.1	79	Mehrwert	Die betroffenen Grundstückseigentümer müssen den Mehrwert des Grundstückes, welcher durch eine Aufzoning entsteht, der Gemeinde bezahlen. Ebenfalls müssen die Gemeinden die Eigentümer entschädigen, welche von einer ev. Wertreduktion ihres Grundstückes betroffen wären.	Durch ev. Um- oder Aufzonungen entsteht ein finanzieller Mehr- oder Minderwert der betroffenen Grundstücke.	Bei Einzonungen ist eine Mehrwertabgabe zwingend (Art 19j KRG). Gemeinden können auch Um- oder Aufzonungen der Abgabepflicht unterstellen, dies hat im Baugesetz zu erfolgen und nicht durch das Aggloprogramm. Das Anliegen wird darum den Gemeinden weitergeleitet.
SP Chur	6.1	80	Höhere bauliche Dichte	Es ist sorgfältig zu prüfen (durch städtebauliche Planungswettbewerbe), wo eine grössere bauliche Dichte erzielt werden kann.	Qualität vor Quantität!	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-WWF_PN, Freie Liste V	6.1	80	Innenentwicklung	Handlungsbedarf: Die qualitätssichernden Massnahmen für die Innenentwicklung muss mit der Forderung nach Freiraumkonzepten präzisiert werden.	Innenverdichtung ist gut und wichtig, die Lebensqualität bleibt aber nur erhalten, wenn dies intelligent erfolgt und die Grünplanung vorausschauend erfolgt.	Kenntnisnahme – vgl. dazu die spezifischen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, auf Stufe Handlungsbedarf werden noch keine Massnahmen (wie bspw. Erarbeitung Freiraumkonzept) ausgeführt.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-WWF_PN	6.1	81	Siedlungsqualität	Handlungsbedarf: auch hier muss dies mit der Forderung nach einem Freiraumkonzept gekoppelt werden. Die Verkehrsberuhigung der Quartiere, die Förderung von verkehrsfreien Quartieren ist explizit zu erwähnen. Die Lärmsanierung ist hier aufzunehmen.	Die Ausführungen hier sind sehr wichtig und begrüßenswert. Doch ohne Freiraumkonzepte bleibt dies Wunschdenken, weil die Begründung dann nur noch im Nachhinein umgesetzt werden kann, sozusagen auf den Restflächen. Diese sind aber vorausschauend zu planen, damit die Flächen auch vorhanden sind. Zudem sind neue Konzepte für Verkehrsberuhigungen und verkehrsfreie Quartiere zu fördern. Die Lärmsanierung ist ebenfalls weiterzuerfolgen.	Kenntnisnahme – auf Stufe Handlungsbedarf werden noch keine Massnahmen adressiert. Vgl. dazu die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie verkehrliche Massnahmen.
Frei Liste V	6.1	81	Siedlungsqualität	Handlungsbedarf: Die Massnahmen zur Steigerung der Siedlungsqualität ist unbedingt prioritär zu behandeln. Die Schweizerischen Klimaziele sind festzuhalten. Die Verkehrsberuhigung der Quartiere, die Förderung von verkehrsfreien Quartieren ist explizit aufzunehmen.	Die Ausführungen begrüßen wir sehr. Das Grünraumangebot in unterversorgten Quartieren in der Stadt Chur ist zu verbessern. Die hohe Siedlungsqualität ist die Voraussetzung einer klimagerechten Mobilität, so dass der motorisierte Individualverkehr zu-gunsten vom öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr anteilmässig reduziert werden kann. Es müssen zwingend auch verkehrsfreie Quartiere gefördert werden. Die Lärmsanierung ist ebenfalls weiterzuerfolgen.	Siedlungsqualität: Kenntnisnahme, im AP bereits adressiert. Klimaziele: Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration. Verkehrsberuhigung: Kenntnisnahme, im AP bereits adressiert.
O-VCS GR, O-ProVelo	6.1	81	Handlungsbedarf für Siedlung	Die Massnahmen zur Steigerung der Siedlungsqualität ist unbedingt prioritär zu behandeln. In der gesamten Hauptdokumentation ist die Erreichung der Klimaziele keine Nennung wert. Nebst der erwähnten Verbesserung der Luftqualität und Reduktion von Lärm sind die Schweizerischen Klimaziele übergeordnet festzuhalten. Die hohe Siedlungsqualität ist die Voraussetzung einer klimagerechten Mobilität, so dass der motorisierte Individualverkehr zugunsten vom öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr anteilmässig reduziert werden kann.	Eine hohe Siedlungsqualität soll in der ganzen Agglomeration Chur sichergestellt werden. Im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist der Aufwertung von Strassenräumen bezüglich Aufenthaltsqualität, Siedlungsklima, Freiraumqualität und Vernetzungsaspekten (Biodiversitätsachsen) ein hohes Gewicht einzuräumen, was auch einen positiven Effekt auf die Verkehrsentwicklung (Umsteigen auf Velo- und Fussverkehr) ergibt. Das Grünraumangebot in unterversorgten Quartieren in der Stadt Chur ist zu verbessern und die Gestaltung und Ausstattung bestehender Grünräume in den weiteren Gemeinden grundsätzlich zu optimieren.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
O-Chur mitgestalten	6.2.		Landschaft (und Umwelt)	Handlungsbedarf AP 4G: Die Entwicklung der Naherholungsgebiete muss einhergehen mit der Lärmsanierung.	In erster Linie sind die bestehenden Naherholungsgebiete durch die Lärmsanierung aufzuwerten (Bsp. Kinderspielplatz Handenstein und Velo- und Fusswege entlang der A13).	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-WWF_PN	6.2	81	Landschaft (und Umwelt): Erholung und Schutzinteressen	Handlungsbedarf: Die Entwicklung der Naherholungsgebiete muss ein-hergehen mit der Lärmsanierung. Die Erschliessung neuer Naherholungsgebiete kann nur im Rahmen der erarbeiteten ökologischen Infra-struktur und eines Wildschutzkonzeptes erfolgen. Parkierungsmöglichkeiten in Naherholungsgebieten sind zu unterlassen. Eine Pendelbahn ab Tschierschen und Pisten durch das Urdenal sind nicht weiterzuerfolgen.	In erster Linie sind die bestehenden Naherholungs-gebiete durch die Lärmsanierung aufzuwerten (Bsp. Kinderspielplatz Haldenstein und Velo- und Fusswege entlang der A13). Neue Erschliessungen in noch ruhigen Landschaften sind immer auf die Konflikte mit der Natur zu prüfen. In ökologisch sensiblen Gebieten, sind Neuerschliessungen zu unterlassen, dort wo diese schon bestehend sind, zu beruhigen (Besucherlenkung, keine Parkplätze sondern nur ÖV, Velo- und Fussverkehr) Die Konflikte im Urdenal wurden bereits mit dem Zusammenschluss der Bergbahn Arosa-Lenzerheide gelöst. Der ausgehandelte Kompromiss mit der Pendelbahn, muss Bestand haben. Das Urdenal ist ausserdem ein Landschaftsschutzgebiet.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-WWF_PN	6.2	82	Ökologie	Handlungsbedarf: Die Gemeinden haben Konzepte für die ökologische Infrastruktur als Grundlage auszuarbeiten.	Die ökologische Vernetzung kann nur mit einer sorg-fältigen Grundlage zur ökologischen Infrastruktur erfolgen. Die Siedlungsbegrenzungslinien allein, reichen nicht. Die Gemeinden sind dazu angehalten im Rahmen der Biodiversitätsstrategie.	Anliegen gehört auf die Massnahmenebene und ist in Massnahme L4.4 enthalten, entsprechend ergibt sich kein Anpassungsbedarf.
O-WWF_PN	6.2	83	Kulturlandschaften	Handlungsbedarf: Für die Erhaltung sind Konzepte für die ökologische Infrastruktur, eingebettet in das Landschaftskonzept Schweiz (aktualisiert 2020) als Grundlage auszuarbeiten. Als Teil der Kulturlandschaften sind auch IVS-Objekte zu erwähnen.	Ibid. Die historischen Wege sind nirgends in den Unterlagen erwähnt. Dies ist nachzuholen, da diese in Konflikt mit neuen Fuss- und Velowegen oder mit deren Ausbau stehen können.	Anliegen gehört auf die Massnahmenebene und ist in Massnahme L4.4 enthalten, entsprechend ergibt sich kein Anpassungsbedarf. Das IVS ist auf der Massnahmenebene zu berücksichtigen, das Anliegen wird für die Weiterbearbeitung der Massnahme den federführenden Stellen zugestellt.
O-WWF_PN	6.3		Strassengebundener ÖV	Handlungsbedarf Priorität vom ÖV gegenüber dem MIV von touristischen Zentren zur Drehscheibe Chur	Der strassengebundene ÖV muss auch von den touristischen Zentren zur Drehscheibe Chur attraktiver gestaltet werden. Z.B. ist bei der Verbindung Lenzerheide-Chur an Wochenenden ein regelmässiger Rückstau von Churwalden bis Parpan oder gar Va-Ibella, auf Grund der Entleerung des Parkplatzes der Bergbahnen bei Churwalden. Dem ÖV muss höhere Priorität gegeben werden.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss. Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme GV4.1 "Verkehrsmanagementkonzept" durch federführende Stelle
O-WWF_PN	6.3	83-84	Strategisches Netz und MIV-Lenkung	Handlungsbedarf: Auf die Weiterverfolgung der Planung für den Autobahn-anschluss Chur Mitte ist zu verzichten. Auf den 4-Spur Ausbau Reichenau-Rothenbrunnen ist zu verzichten Auf die Weiterverfolgung der St.Luzibrücke ist zu verzichten.	Das Projekt Autobahn Mitte läuft der Zielsetzung diametral entgegen. Einerseits werden neue Quartierestärker belastet, andererseits trägt dieses neue Angebot nicht dazu bei, den MIV zu reduzieren, ganz im Gegenteil. Der 4-Spur Ausbau Reichenau-Rothenbrunnen tangiert die geschützten Landschaften nationaler Bedeutung BLN 1903 und BLN 1906. Zudem steht mit der Massnahme üMWV4.1 eine effektive Massnahme zur Entlastung bereit.	Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
					Die Verkehrsbelastung, welche die Brücke bringt, ist gering, die Investition deswegen völlig unverhältnismässig. Zudem sind die Landschaftseingriffe so-wie die Störung für die Altstadt Chur (ISOS-Inventar) massiv. Vielmehr ist eine Beruhigung der Aro-sastrasse mittels Lichtsignale (Verkehr jeweils nur in eine Richtung führen) kostengünstiger und genau so effektiv.	
Freie Liste V	6.3	83-84	Strategisches Netz und MIV-Lenkung	Die Planung für den Autobahnanschluss Chur Mitte ist einzustellen.	Mit einem Autobahnanschluss Mitte können die gesteckten Ziele (gemäss Gesetz für einen mensch- und umweltverträglichen Verkehr und dem Gesamt-verkehrskonzept 2030), d.h. die Plafonierung und langfristig Reduzierung des Verkehrs, nicht erreicht werden. Zudem werden neue Quartiere durch den Durchgangsverkehr belastet.	Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
Freie Liste V	6.3	83-84	Strategisches Netz und MIV-Lenkung	Die Planung der St.Luzibrücke ist einzustellen.	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist bei diesem Projekt schlecht. Die Verkehrsbelastung für Chur ist klein. Ausserdem sollten Alternativen für die Schanfiggerstrasse geprüft werden, z.B. mit Lichtsignalen. Das Altstadtbild, welches im ISOS-Inventar ist, wird zudem massiv gestört.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	6.3	83	Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	Auf den Autobahnanschluss Chur Mitte ist in jedem Fall zu verzichten.	Dieser neue Autobahnanschluss widerspricht den Klimazielen des Bundes, und verhindert den erwünschten Modalsplit massiv. Zudem führt er zu einer grossen Belastung des Rheinquartiers mit Mehrverkehr, landschaftlicher Zerstörung sowie mehr Lärm. Das Rheinquartier mit den angrenzenden Erholungsgebieten ist bereits heute stark lärmbelastet durch die Autobahn. Der neue Autobahnanschluss würde diese Situation weiter verschlechtern und das rege genutzte Naherholungsgebiet am Rhein weiter entwerten.	Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
PP	6.3.	83 f	GW	Lenkungsmaßnahmen mit dem Ziel den MIV in die Stadt Chur zu reduzieren sind sehr zu begrüssen		Kenntnisnahme
PP	6.3.	83 f	GW	Weitgehende Massnahmen wie z.B. Autobahnanschluss Chur aus dem Sachplanverfahren streichen	Ein dritter Autobahnanschluss führt unweigerlich zu einer Verlagerung des MIV und zu einer Verkehrszunahme resp. Stauverlagerung in das Rheinquartier Rückstau vor Einmündung Rhein- Ringstrasse Ausweichverkehr in die Quartiere Parkplatzsuche des Pendelverkehrs	Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-WWF_PN, Freie Liste V	6.3	83	Modal Split	Der Anteil des MIV ist auf 55% zu reduzieren.	Das städtische Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr strebt eine Plafonierung und langfristig eine Reduktion des MIVs an. Dies ist explizit aufzunehmen und die Handlungsbereiche danach auszurichten. Der Modal Split ist entsprechend anzupassen, sonst kann die Reduzierung der MIV-Belastung nicht erreicht werden (siehe weiter oben).	Die Definition des Modal-Split-Ziels erfolgte unter Einbezug des zu erwartenden Bevölkerungswachstums und den im AP vorgesehenen Massnahmen. Das aktuell definierte Ziel von 65% würde einer Trendwende entsprechen und ist ein im Rahmen des AP ausgehandelter Konsens zwischen den Beteiligten. Eine Zielverschärfung ist via weitere regionale und kantonale Planungsinstrumente einzubringen. Der Modalsplit im Aggloprogramm bezieht sich auf den beitragsberechtigten Perimeter, dazu gehören auch vergleichsweise ländliche Gemeinden. Ambitiösere Ziele für die städtischen Verhältnisse in Chur sind möglich.
O-Chur mitgestalten, O-Klima, O-VCS GR, O-ProVelo	6.3	84	Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	Auf den Ausbau des Autobahnanschlusses Richtung Rheinquartier ist zu verzichten, weil die Verkehrszunahme im Rheinquartier allen übergeordneten Zielsetzungen zuwiderläuft.	Als zweckmässig nachgewiesene Ergänzungen des strategischen Netzes sind umzusetzen. In den hoch ausgelasteten Fokusräumen sollen Verkehrsströme besser gelenkt und allfälliges Potenzial bei der Verkehrssteuerung genutzt werden. Die Überlastungen in der Stadt Chur insbesondere auf den Einfallachsen sind zu reduzieren.	Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten, O-Klima, O-VCS GR, O-ProVelo	6.3	84	Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	Die Querverbindung Schanfiggerstrasse (Brücke St.Luzi) als Ergänzung des strategischen Netzes ist nicht mehr weiter voranzutreiben. Der Bund hat im Agglomerationsprogramm 1. Generation die St. Luzibrücke als zu wenig entlastend beurteilt und in der Kategorie C eingestuft.	Die St. Luzibrücke ist ein unnötiges Strassenbauprojekt des Kantons Graubünden. Die Brücke, welche die Schanfigger- mit der Julierstrasse verbände, soll die Stadt Chur vom Verkehr entlasten und Arosa besser erschliessen. Annahmen, die zur Zeit der Erstplanung gemacht wurden, treffen nicht mehr zu. Das Bauprojekt ist zu teuer, unverhältnismässig und führt zu Mehrverkehr, was in der heutigen Zeit schlichtweg nicht verantwortbar ist. Der Bau von Strasseninfrastruktur führt immer zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen, da das Auto als Transportmittel scheinbar attraktiver wird. Reisedars	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
					sollen Touristen nach Arosa bringen und damit die Arosabahn konkurrenzieren. In einer Zeit, in der die CO2-Emissionen sinken müssen, ist dies definitiv der falsche Schritt. Für die zu erwartende geringe Verkehrsbelastung eine über 500 m lange Brücke zu errichten, ist unverhältnismässig und greift unnötig in das Landschaftsbild ein.	
O-VCS GR, O-ProVelo	6.3	84	Handlungsbedarf für Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	Auf den Autobahnanschluss Chur Mitte ist in jedem Fall zu verzichten, weil die Verkehrszunahme im Rheinquartier und innerhalb Churs allen übergeordneten Zielsetzungen zuwiderläuft.	Es ist nicht möglich, über ein Agglomerationsprogramm zusätzliche Vorhaben einzubringen, weder in das STEP NS noch in den SIN. Weitergehende Massnahmen wie z.B. der Autobahnanschluss Chur Mitte sind im Sachplanverfahren einzubringen und zu prüfen. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur möglich, wenn vorgängig zur Programm-Einreichung die Prüfung durch das ASTRA positiv ausgefallen ist. Chur Mitte gehört gemäss ASTRA nicht dazu.	Anliegen auf regionaler / kantonaler /nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
G-Tsch_Pr	6.3	85	Handlungsbedarf Gesamtverkehr	Es wird begrüsst, dass die Prüfung einer Verbindungsstrasse zwischen Tschierschen und Molinis als Handlungsbedarf im AP aufgeführt wird. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, weshalb dieser Punkt unter dem Thema «GV – Siedlungsverträglichkeit MIV» und nicht unter dem Thema «GV – strategisches Netz und MIV-Lenkung» geführt wird. Die Gemeinde beantragt daher erneut, den Satz, betreffend die Verbindungsstrasse Tschierschen - Molinis zu verschieben, unter den Punkt «GV - Strategisches Netz und MIV-Lenkung».		In Absprache mit dem TBA GR ist das Anliegen unter GV Siedlungsverträglichkeit MIV aufgeführt, die Strasse zwischen Tschierschen und Molinis erhält per Definition keinen Status als Verbindungsstrasse im strategischen Netz.
O-WWF_PN	6.3	85	Siedlungsverträglichkeit MIV	Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftiger AP: Auf den wintersicheren Ausbau Tschierschen-Praden und Bahnhof Molinis ist zu verzichten	Das Ziel des wintersicheren Ausbaus der Verbindung zwischen Tschierschen-Praden und Molinis ist nicht ersichtlich. Der Ausbau wird nicht zu einer Beruhigung der Ortskerne beitragen, und die Attraktivität des MIV erhöhen. Eine Reduktion des MIV am Gesamtverkehr wird somit schwieriger zu erreichen.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-WWF_PN	6.5		Fuss- und Veloverkehr	Handlungsbedarf: Zur Verhinderung von Lichtverschmutzung ist auf die Beleuchtung ausserorts zu verzichten. Auf die Asphaltierung von Fuss- und Velowegen ausserorts ist zu verzichten und Alternativbeläge einzusetzen. Die ökologische Infrastruktur ist beim Ausbau zu beachten.	Lichtemissionen stören Mensch und Tier. Ausserorts sollten Fuss- und Velowege gar nicht beleuchtet werden, innerorts so, dass Tiere, insbesondere In-sekten, nicht gestört werden (intelligente Belichtung, nicht in den Himmel usw.) Asphaltierte Wege entwerten die Kulturlandschaft, darum ist auf Alternativbeläge, die sich in anderen Regionen sehr bewährt haben, auszuweichen. Im Wald ist auf Asphaltierungen ganz zu verzichten. Neue Projekte sind in Abstimmung mit der ökologischen Infrastruktur zu planen, damit Vernetzungen erhalten und aktiv gefördert werden können. Dabei können Fuss- und Velowege auch eine Chance für neue Vernetzungselemente sein (Hecken, Baumalleen usw. Damit werden diese Verbindungen auch attraktiver.	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration.
O-WWF_PN	7	90ff	Teilstrategien	Die Teilstrategien sind entsprechend der ergänzten Handlungsanweisungen zu ergänzen und zu präzisieren.	Die Teilstrategien sind zu ergänzen und zu spezifizieren, insbesondere in den Bereichen: Klimaziele und Biodiversitätsstrategie, ökologische Infrastruktur, Entwicklungsszenarien, Freiraumkonzepte, Verkehrsberuhigung,	Prüfung bei Erarbeitung der nächsten Programmgeneration: Klima, Biodiversität, Freiraum (detaillierter als im aktuellen AP) Bereits im AP adressiert: Freiräume übergeordnet, ökologische Infrastruktur als Massnahme und als Basis für die nächste Programmgeneration Verkehrsberuhigung gehört zu mehreren Massnahmen (BGKs GV 4.7 – GV 4.10, VS4.1 "Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen")
SP Chur	7.1	91	Urbane Entwicklung	Baulücken dürfen nur überbaut werden, wo das Ortsbaulich vertretbar ist. Wertvolle Aussenräume sollen auch in den bebauten Zentren erhalten bleiben.	Auch hier ist der Gestaltungswettbewerb mit Fachkundigen Jurymitgliedern das beste Instrument.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	7.1	91	AZ-Erhöhung	Die Ausnützung kann nicht a priori erhöht werden. Die städtebaulichen Fragen sind vorerst fachkundig zu klären.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Chur	7.1	92	Aufwertung des Strassenraumes	Für die Aufwertung des Strassenraumes sind Gestaltungswettbewerbe durchzuführen.	Auch hier ist der Gestaltungswettbewerb mit Fachkundigen Jurymitgliedern das beste Instrument.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-WWF_PN	7.1	93	Störungsfreie und Störungsreduzierte Gebiete	Neben der Entwicklung und Ausweitung der Naherholungsgebiete sind störungsfreie und -reduzierte Lebensräume zu ergänzen.	Lebensraumansprüche bedrohter oder Störungsanfälliger Arten sind in Vorranggebieten vor dem wachsenden Nutzungsdruck durch die Bevölkerung zu schützen. Besonders neben Intensiverholungsgebieten mit hohem Nutzungsdruck braucht es ausgleichend störungsreduzierte oder sogar störungsfreie Gebiete, um den Fortbestand gefährdeter und störungsanfälliger Arten zu ermöglichen. Solche Gebiete sind in der Planung zu ergänzen und konsequent vor dem Ausbau der Naherholungsgebiete zu schützen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP	7.3	95	Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit	Im Gegensatz zu Chur sind die Sammelstrassen in Domat/Ems nur unvollständig eingezeichnet auf dem Plan. Eingezeichnet ist dort nur die neu auszubauende Sammelstrasse Via Tardels. Die bereits vorhandenen Sammelstrassen sind noch einzuzeichnen.	Bereits heute fungieren schon die folgenden weiteren Strassen als Sammelstrassen Richtung Chur und Reichenau: Via la Val, Ardisla, Calundis, Faveras, Crusch, Musel, da Munt, Caschnés und Trebla.	Das strategische Netz ist mit dem TBA GR abgestimmt – die Sammelstrassen gemäss Definition im AP sind vollständig eingezeichnet.
R-Sarganserland	7.3	95 ff.	Teilstrategie; Gesamtverkehr, Strassenverkehr (sowie Massnahmen-dokumentation Verkehr)	Der Verkehrsweg vom Kanton Graubünden in fast alle Teile der Schweiz führt durch die Region Sarganserland-Werdenberg. Dadurch resultieren insbesondere an Spitzentagen hohe Verkehrsbelastungen in der RSW, fallweise mit Auswirkungen auf die untergeordneten Strassen. Problematik der Staus an Wochenenden: Bad Ragaz wie auch Sargans spüren deutlich den Wochenendverkehr in den Kanton Graubünden. Rückreisende nach Zürich am Sonntagabend verlassen beispielsweise die Autobahn in Landquart und fahren über die Kantonsstrasse durch die Gemeinden Bad Ragaz und Sargans bis nach Flums. Antrag: Prüfung, wie diese Problematik angegangen werden könnte. Mögliche Massnahmen sind überregional zu koordinieren. Der Blick auf die Objektliste und Massnahmendokumentationen zeigen verschiedene Strassenausbauten insbesondere auch auf Durchgangsachsen. Es ist der RSW ein Anliegen, dass diese Strassenausbauten nicht zu einer spürbaren Erhöhung des MIV-Aufkommens in der ohnehin stark vom Durchgangsverkehr geprägten Region führen. Antrag: Die Berücksichtigung und Minimierung der Auswirkungen auf die übergeordneten MIV-Netze in benachbarten Regionen soll an geeigneter Stelle im Bericht festgehalten werden.	Insgesamt sollen der Verkehr und vor allem der Bahn-Hub Landquart verbessert werden. Dementsprechend würde sich dies im Grundsatz positiv auf die südlichen RSW-Gemeinden Bad Ragaz, Sargans und Mels auswirken, da insbesondere in Sargans einige Pendler aus der Herrschaft wegfallen könnten, die heute den Bahnhof Sargans benutzen.	Antrag 1: Kenntnisnahme Antrag 2: Anliegen auf regionaler / kantonaler / nationaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen / nationalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss.
R-Sarganserland	7.4	99 ff.	Teilstrategie; Öffentlicher und kombinierter Verkehr (sowie Massnahmendokumentation)	Die RSW grenzt über Fläsch/Maienfeld direkt an den Perimeter. Verbindungen im öffentlichen Busverkehr bestehen heute zwischen Bad Ragaz und den Dörfern der Bündner Herrschaft (Region Landquart). Der Bahnhof Bad Ragaz mit den entsprechenden Zusanbindungen an den regionalen und nationalen öffentlichen Verkehr ist für den Tourismusort Bad Ragaz äusserst wichtig. Die ÖV-Erschliessungen (Zugerschliessungen) sind überkantonale zu planen. Die Analyse zeigt, dass die Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen grundsätzlich eher tief sind. Bei vielen Pendlerbeziehungen sind Landquart und Chur selbst Ziele, welche seitens öV gut angebunden sind. Dass grundsätzlich „MIV-Knöpfe“ gelöst werden sollen und die ÖV-Drehscheiben ausgebaut werden, ist sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr sinnvoll. Keine weiteren Anmerkungen zu konkreten Massnahmen, die die RSW direkt betreffen würden.	Die RSW unterstützt auch weiterhin ein RE- bzw. IR-Zugsangebot, welches mindestens den heutigen Standard bezüglich Bad Ragaz beibehält. Bei einem Ausbau des Zugangebotes muss der Standort Bad Ragaz als wichtiger Tourismusort berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme
R-Sarganserland	7.5	102 ff.	Teilstrategie: Fuss- und Veloverkehr	Der Langsamverkehr ist überregional, zwischen den Regionen Chur, Landquart und Sarganserland abzustimmen. Durchgängige Angebote sind zentral und unabhängig von den „Regionen“ sowie „Regionsgrenzen“ zu planen. Antrag: Die Region Sarganserland-Werdenberg erwartet eine koordinierte Planung des Langsamverkehrs unter Einbezug der Region Sarganserland-Werdenberg sowie der angrenzenden Gemeinden.		Kenntnisnahme
O-WWF_PN	7.5	102	Fuss- und Velowege	Neue Wege und Ausbauprojekte haben auf Natur und Landschaft, auf Biotop und wertvolle Gebiete Rücksicht zu nehmen. Der Bedarf für den Alltagsverkehr ist nachzuweisen. Die Erlebbarmachung der Landschaft hat Konflikte mit Wildtieren und Biotopschutz auszuschliessen	Es wird auf den Sachplan Velo hingewiesen. Wir haben bereits damals darauf hingewiesen, dass Ausbauprojekte für Velo und Fussgänger in Schutzgebieten (Biotop, IVS) zu unterlassen sind. In schutzwürdigen Landschaften ist der Ausbau zurückhaltend durchzuführen. Auf keinen Fall dürfen Asphaltierungen ausserorts erfolgen. Neue Projekte sollen keine neuen Konflikte mit Wildtieren und Biotopschutz verursachen, die Projektierung ist entsprechend zu lenken (Konzept ökologische Infrastruktur und Wildschutzkonzept).	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur	7.5	104	Veloabstellanlagen	SBB und RhB werden verpflichtet, beim Ausbau der Verkehrsanlagen, jeweils auch für gute Velo PP-Möglichkeiten zu sorgen. Diese sollen attraktiv gestaltet, so dass sie auch gerne benutzt werden.	Sehr gutes Beispiel: Projektwettbewerb für den RhB Bahnhof Chur West.	Kenntnisnahme
O-WWF_PN	8.1	107	Massnahmen-schwerpunkt Chur	Für die Umsetzung der Massnahmen braucht es zwingend den Strassenabtausch Grabenstrasse-Ringstrasse mit dem Kanton sowie die Beruhigung der Grabenstrasse. Bei der Ringstrasse sind flankierende Massnahmen nötig, um die angrenzenden Quartiere vor Mehrverkehr zu schützen. Die Lärmsanierung der Ringstrasse ist anzugehen.	Die Massnahmen begrüßen wir. Diese funktionieren jedoch nur, wenn die Grabenstrasse beruhigt wird (Tempo 30) und die Aufenthaltsqualität und Begrünung gefördert werden. Die Kanalisierung über die Ringstrasse birgt die Gefahr, dass mehr Verkehr durch die Quartiere Richtung Innenstadt fährt. Dies ist zwingend mit flankierenden Massnahmen zu unterbinden. Die Lärmsanierung der Ringstrasse ist vor der Umsetzung dieser Massnahme anzugehen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-VCS GR, O-ProVelo	8.1	107	Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur, Rosenhügel	<p>Die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Schwerpunkt Stadt Chur, Rosenhügel machen nur im Verbund und zur Zielerreichung den MIV auf 55% zu reduzieren – im Sinne der quantitativen und qualitativen Stadtentwicklung – Sinn und müssen alle miteinander umgesetzt werden.</p> <p>Die Massnahmen MIV4.1, GV4.6, GV4.8-4 und GV4.7 sind gemeinsam umzusetzen.</p> <p>Der Abtausch der Kasernenstrasse und Grabenstrasse, heute im Eigentum des Kantons Graubünden, mit der Malixerstrasse und Ringstrasse, im Eigentum der Stadt Chur, ist zur Umsetzung dieser Massnahmen zwingend. Dies muss der Bund gegenüber der Stadt Chur und dem Kanton Graubünden zur Auflage machen, wenn er das Massnahmenpaket unterstützt.</p>	<p>Im Zentrum der Massnahmen im Strassenverkehr um den Rosenhügel steht der Umbau des Knotens Rosenhügel (vgl. Massnahme MIV4.1). Mit dem Bau einer Linksabbiegemöglichkeit beim Knoten Rosenhügel sowie einer entsprechenden Anpassung von Strassenraum und Verkehrsregime im Bereich Knoten Obertor und Kasernenstrasse wird der Quell-/Zielverkehr aus Westen in Richtung Stadtzentrum vermehrt auf die Südumfahrung verlagert und die Kasernenstrasse vom MIV-Pendlerverkehr entlastet. Durch die Entlastung des Engpasses beim Welschdörfli werden zudem zentrumsnahe Siedlungspotentiale (Misch- und Wohnnutzungen) sowie Teile der Altstadt (ISOS) aufgewertet. Das Verkehrsregime im Bereich des Knotens Obertor wird dahingehend geändert, dass neu als Kantonsstrasse der Abschnitt Kreisel Obertor bis Knoten Rosenhügel ausgeschieden und vortrittsberechtigt signalisiert wird.</p> <p>Um dieses Verkehrskonzept umsetzen zu können, sind flankierende Massnahmen am Knoten Obertor und auf der Kasernenstrasse vorgesehen u.a. mit einem Einbahnregime auf der Kasernenstrasse und einer ÖV-Pforte auf Höhe der Weststrasse (vgl. Massnahme GV4.6). Die Kasernenstrasse befindet sich heute im Eigentum des Kantons Graubünden. Sie soll mit der heute im Eigentum der Stadt Chur stehenden Malixerstrasse und Ringstrasse abgetauscht werden. Mit diesem Abtausch wird der Stadt Chur die Umsetzung der Massnahmen auf der Kasernenstrasse erst ermöglicht. Zwischen diesen Massnahmen der Stadt auf der Kasernenstrasse und dem Umbau des Knotens Rosenhügel durch den Kanton besteht eine Abhängigkeit. Diese besteht darin, dass nur bei der Realisierung aller Massnahmen die volle Wirkung erzielt, respektive erst durch den Umbau des Knotens Rosenhügel überhaupt ermöglicht wird.</p> <p>Weitere Massnahmen im Perimeter Rosenhügel sind mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Grabenstrasse (vgl. Massnahme GV4.8-4) geplant. Dabei wird eine Zufahrt zum Obertor aufgewertet und neugestaltet. Zur Umsetzung dieser Massnahme ist das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse (vgl. Massnahme GV4.7) Voraussetzung, da auch in diesem Fall ein Abtausch zwischen Stadt und Kanton erfolgt.</p> <p>Mit den vorgesehenen Massnahmen (Massnahmen MIV4.1 und GV4.7) wird der strassengebundene öffentliche Verkehr auf der Kasernenstrasse verbessert, indem die städtischen und regionalen Busverkehrslinien beschleunigt werden. Der Buslinienverkehr wird zudem ab Kasernenstrasse / Welschdörfli mittels einer LSA beim Knoten zur Malixerstrasse priorisiert unter Berücksichtigung der Postautolinien ab Lenzerheide.</p> <p>Ebenso nimmt dank diesen Massnahmen die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf der Kasernenstrasse zu.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur	8.2	111	Entwicklungsschwerpunkte	Chur soll durch gezielte Auf- oder Umzonungen gestärkt werden. Die bedingt, dass dafür kompromisslos das Instrument Architekturwettbewerb mit fachkundiger Jury eingesetzt wird.	Auch hier ist der Gestaltungswettbewerb mit Fachkundigen Jurymitgliedern das beste Instrument.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
K-TBA	8.4.3	116	Übergeordnete Massnahmen Strassenverkehr	Die übergeordnete Massnahme üMSV4.2 «Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur N28 Richtung Davos» ist schon im Bau.	Dies einfach als Info.	Anliegen wird im AP noch berücksichtigt.
PP	8.4.5	119	Motorisierter Individualverkehr	MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems ist zu streichen.	Siehe Begründungen zu 4.4.4, 2.2, 5.3 sowie Massnahmendokumentation Verkehr GV4.5 und MIV4.5.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
U	81	109	Massnahmen-Schwerpunkt Domat/Ems	Die EMS-CHEMIE AG beantragt, falls der geplante neue Anschluss «Ems West» im Agglomerationsprogramm 4 verbleiben sollte, auch den Ausbau der Strasse Tuma Lungs (vom neuen Kreisel nach Süden) als Sammelstrasse ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.	<p>Die heutige Zufahrt zum Werkareal über den Bahnübergang ist aus Sicht der EMS-CHEMIE AG die Bestlösung und benötigt keine Anpassung. Sie soll daher so lange wie möglich beibehalten werden. Sollte der Bahnübergang aus anderen Begründungen, also nicht aus betrieblichen Gründen der EMS-CHEMIE AG, geschlossen werden, muss eine Erschliessung des Industrieareals über den geplanten Anschluss «Ems West» mit Ausbau Via Tardels (GV4.5) und Strassenunterführung (MIV 4.5) möglich sein. Dazu müssen diese Strassen und der Kreisel auf LKW-Verkehr (40 t Sattelschlepper) ausgelegt werden.</p> <p>Für die dadurch provozierte Verlegung der Werkszufahrt der EMS-CHEMIE AG sowie für die künftige Erschliessung des Golfplatzes und Naherholungsgebietes ist neben dem Anschluss «Ems West» auch der Ausbau der Strasse Tuma Lungs nach Süden erforderlich. Dieser ist daher ebenfalls ins AP Chur 4G aufzunehmen bzw. in die Massnahme GV4.5 oder MIV4.5 zu integrieren. Diese Strasse muss ebenfalls auf LKW-Verkehr (40 t Sattelschlepper) ausgelegt sein.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Kapitel	Seite	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
				<p>Domat/Ems</p>	<p>Falls der heutige Bahnübergang zum Industrieareal geschlossen würde, ist die Erreichung der übergeordneten Zielsetzung der Südumfahrung - namentlich Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung, Verbesserung im Langsamverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit - nur mit Ausbau der Strasse Tuma Lungs zu erreichen.</p>	

Massnabendokumentation Siedlung / Landschaft

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-Chur mitgestalten			Neue Siedlungsbegrenzungslinien beim Naherholungsgebiet und Militärgelände Rossboden	Durch eine Siedlungsbegrenzungslinie zwischen Gewerbezone und Naherholungsgebiet/Militärgelände Rossboden soll das sehr wichtige Naherholungsgebiet auch längerfristig vor Nutzungen geschont werden und seine Erholungsqualität erhalten bleiben.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten O-bigra		L4.4 Ökol. Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	Diese Massnahme ist sehr begrüssenswert, muss jedoch mit der Biodiv-Strategie des Bundes und des Kantons abgestimmt werden. Ergänzen: Im Rahmen der Infrastrukturprojektesoll die Öl konsequent auf- und ausgebaut werden. Insbesondere sind bei Neubauten, aber auch Sanierungen von Verkehrswegen Kleintierdurchlässe zu erstellen. Ökologische Potenziale gilt es zu nutzen, Defizite zu beheben und Flächen zu sichern. Dies im Siedlungsgebiet, an deren Rändern sowie ausserhalb Defizite Beheben, z.B. Bahnhof Landquart: Mit siedlungsökologischen Massnahmen ergänzen Neubau/Umbau Verkehrswege: z.B. Vernetzung mitplanen, z.B. Amphibientunnel, Hecken, Ruderalflächen. Radwege: Vernetzungsachsen entlang der Wege, Synergie Schattenbedarf und Ökologie nutzen. Neben- und Restflächen ökologisch Nutzen. Versiegelte Flächen minimieren. Rückbaugelände (z.B. Areal Bhof Chur West) für die ökol. Infrastruktur nutzen	Die kantonale Biodiversitätsstrategie (in Arbeit) dient künftig als Grundlage für den Auf- und Ausbau der ökol. Infrastruktur im Rahmen des Agglo-Programms Chur. die Datengrundlage für die Siedlungsgebiete muss verbessert werden. Der Fokus zur Ökologischen Infrastruktur liegt im Aggloporogramm 4G auf Vernetzung sowie einer freiwilligen Konzeption. Grünelemente sind vielfach erwähnt. Aus fachlicher Sicht ist dies mit Blick auf die nationale Biodiversitätstrategie und den drastischen Biodiversitätsschwund bei weitem nicht ausreichend. Ausserdem ist zwingen die Vernetzung von Populationen zu erhöhen. Beispielsweise wandern Amphibien während eines Jahres vom Winterquartier zum Laichgewässer in den Sommerlebensraum und zurück. Eine Wanderung, welche oftmals durch Verkehrsträger getrennt wird mit der Folge, dass die Amphibien schlicht überfahren werden. In der Folge sind einst grosse Amphibienbestände wie in den Zizerser Gumpen (Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung) teilweise ausgelöscht worden (mit der Zunahme des Verkehrs und dem Bau der Autobahn, Kantonsstrasse und Eisenbahn (SBB, RhB) zwischen dem Laichgewässer = Badgumpen und dem Winterquartier = Wald oberhalb von Zizers). Ausserdem sind die Amphibien auch auf spontane Besiedlung neuer Gewässer angewiesen. Das heisst, nachdem die Jungtiere im Sommer das Wasser verlassen, wandern sie in alle Richtungen los und können als Kleintiere viele Hindernisse nicht passieren und verenden. Fauna und Verkehr ist übrigens bereits als VSS Norm (SN 640698a) erhältlich.	Die Biodiversitätsstrategie des Bundes wird als Ausgangslage bereits erwähnt, die Massnahme ist auf diese übergeordneten Planungen abgestimmt. Anliegen, das im AP noch berücksichtigt werden kann: Verweis bei ausgewählten Infrastrukturprojekten auf Biodiversitätsanliegen.
O-WWF_PN	8-9	S4.2	Die kommunalen Leitbilder und Freiraumplanungen müssen vor der Planung des Aggloprogramms vorhanden sein.	Die Verdichtung ist nicht überall erwünscht. Für eine wirkungsvolle Planung braucht es dafür kommunale Leitbilder und Freiraumkonzepte, die für viele Gemeinden nicht oder noch nicht vorliegen. Ohne diese Grundlage kann die Verkehrsplanung nicht erfolgen. Die Reihenfolge ist jedoch 1. Kommunales Leitbild, 2. Verkehrsplanung, nicht umgekehrt.	Die Eingabe des Agglomerationsprogramms ist nur alle vier Jahre an vorgegebenen Terminen möglich. Hätte man auf alle Leitbilder gewartet, so hätte man das AP um vier Jahre verschieben müssen. In vier Jahren wären z.T. neue Planungen und Grundlagen in Arbeit gewesen. Es hätte sich somit das gleiche Problem gestellt. Das AP muss einen Zeitschnitt machen und zu diesem Zeitpunkt mit den bestmöglichen Grundlagen arbeiten. Das Anliegen kann darum nicht berücksichtigt werden.
O-Chur mitgestalten	7	S 4.1	Neue Siedlungstrenngürtel zwischen: Bonaduz-Rhazüns, Trimmis -Zizers, Jenins -Maienfeld	Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung ist zu begrüssen. Jedoch fehlen wichtige Siedlungstrenngürtel, die nicht nachvollziehbar sind, weil gerade hier eine grosse Entwicklung vorhanden ist.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-WWF_PN	7	S4.1	Neue Siedlungstrenngürtel zwischen: Bonaduz-Rhazüns, Trimmis -Zizers, Jenins -Maienfeld Neue Siedlungsbegrenzungslinien beim Naherholungsgebiet und Militärgelände Rossboden	Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung begrüssen wir. Jedoch fehlen wichtige Siedlungstrenngürtel, gerade in Gebieten mit grosser Entwicklung. Durch eine Siedlungsbegrenzungslinie zwischen Gewerbezone und Naherholungsgebiet/Militärgelände Rossboden soll das sehr wichtige Naherholungsgebiet auch längerfristig vor Nutzungen geschont werden und seine Erholungsqualität erhalten bleiben.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
SP Imboden	7	S4.1 Siedlungsbegrenzungslinien	Antrag: Der Siedlungstrenngürtel zwischen dem Kreisel Felsberg und dem Kreisel Rodigari darf nicht «auf-geweicht» werden. Der «Grüngürtel» ist zu erhalten; das hat die Emser Einwohnerschaft immer wieder betont.	Im Hinweis unterhalb der Karte heisst es, dass die Siedlungsbegrenzungslinien in der Region Imboden erst nach der öffentlichen Mitwirkung erfolgen. Wieso? Mitwirkungsmöglichkeit ist hier wichtig! Dieser Hinweis irritiert zusätzlich, da unter L4.3 Abb. S. 45 auch für Domat/Ems die Siedlungsränder festgelegt sind?!	Kenntnisnahme Die Siedlungsbegrenzungslinien für die Region Imboden wurden noch aufgenommen. Im Rahmen der Regionalen Richtplanung werden diese dereinst öffentlich aufgelegt werden.
SP Imboden	9	S4.2 Innenentwicklung in spezialisierten Gebieten	Antrag: Die Innenentwicklungsgebiete für Domat/Ems sind im Agglomerationsprogramm zu bezeichnen/benennen (nicht einfach nur Bahnhofsgebiet, Weitere). Antrag: Für jedes Verdichtungsgebiet sind geeignete, öffentlich zugängliche Grün- und Freiräume auszuscheiden (Quartier-/Arealplanungen). Es sind «Quartierzentren/Binnenstrukturen» zu schaffen.	Wir stehen der Entwicklung nach Innen positiv gegenüber. Der frühe Einbezug resp. die konkrete Information der Bevölkerung/Betroffenen ist aber unabdingbar.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	9	S4.2 Siedlungsentwicklung in	Ergänzen: Naturwerte im Siedlungsraum erheben	Grundlagen fehlen, z.B: Chur: Kant. Inventar Naturobjekte ist veraltet, Naturwerte in den Quartieren nicht bekannt. (ausser: Hecken)	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.

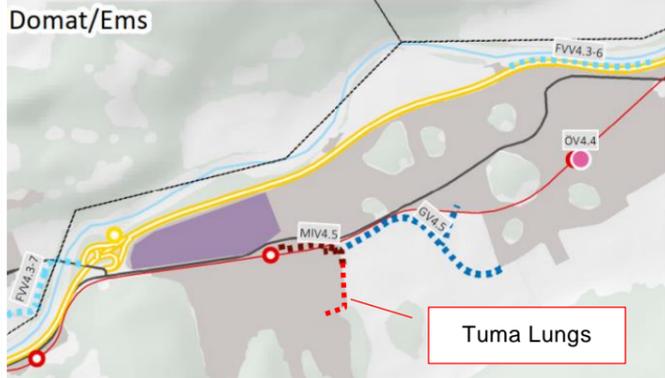
Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
		spezifischen Gebieten			
O-Chur mitgestalten	9	S4.2 Siedlungsentwicklung in spezifischen Gebieten	Ergänzen: Ziel Erhalt Naturwerte auch in Verdichtungszone	Aktuell gehen durch die Verdichtung z.B. in Chur aber auch in den anderen Agglo-Gemeinden viele Naturwerte wie auch Baukultur verloren. Es gilt, eine Praxis der qualitätsvollen, sozialverträgliche Verdichtung zu etablieren, dazu sind z.B. Gestaltungswettbewerbe (nicht: investorenwettbewerbe) geeignet. Zudem müssen die Gemeinden verstärkt qualitative Vorgaben machen im Rahmen der Quartierplanungen. Das Beispiel Cadonau in Chur zeigt, wie es nicht gehen sollte.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	9	S4.2 Siedlungsentwicklung in spezifischen Gebieten	Kasernenareal Gestaltungswettbewerbe, keine Investorenwettbewerbe Erhöhte Grünflächenanforderungen ökologische Ziele	Hohe ökol. und gestalterische Qualitäten sowie gelungene Einbettung ins Quartier ist ein MUSS und von äusserst hohem öffentlichen Interesse!	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	9	S4.2 Siedlungsentwicklung in spezifischen Gebieten	Masans: Einzonungen mit Blick auf ökol. Werte, kulturhistorische Werte, Fruchtflächflächen, Landschaft und Siedlungsrand, Erholungsnutzungen nochmals prüfen um im Rahmen des Churer STEK zu diskutieren.	Die Planung kann erst auf der Basis aktueller Grundlagen und unter Mitwirkung der Bevölkerung erfolgen. Die ökologischen und landschaftlichen Verluste in diesem für Chur sehr wichtigen Naherholungsgebiet können nicht in Kauf genommen werden.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht werden muss.
O-Chur mitgestalten	9	S4.2 Siedlungsentwicklung in spezifischen Gebieten	Industriestrasse: ökol. infrastruktur aufbauen: Durchgrünung auf Plätzen und Dächern, Plessur-Raum aufwerten, Solarenergie fördern.	Dieses Gebiet zwischen Plessur und Kleinbruggen ein grosses Potential für die Schaffung neuer Naturwerte.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-WWF_PN	11	S4.2	Weitere Planungsschritte: Freiraumkonzept im Rahmen der OP-Revisionen fordern	Die Verdichtung ist nicht überall erwünscht. Für eine wirkungsvolle Planung braucht es dafür kommunale Leitbilder und Freiraumkonzepte, die für viele Gemeinden nicht oder noch nicht vorliegen. Ohne diese Grundlage kann die Verkehrsplanung nicht erfolgen. Die Reihenfolge ist jedoch 1. Kommunales Leitbild, 2. Verkehrsplanung, nicht umgekehrt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle. Die Eingabe des Agglomerationsprogramms ist nur alle vier Jahre an vorgegebenen Terminen möglich. Hätte man auf alle Leitbilder gewartet, so hätte man das AP um vier Jahre verschieben müssen. In vier Jahren wären z.T. neue Planungen und Grundlagen in Arbeit gewesen. Es hätte sich somit das gleiche Problem gestellt. Das AP muss einen Zeitschnitt machen und zu diesem Zeitpunkt mit den bestmöglichen Grundlagen arbeiten. Das Anliegen kann darum nicht berücksichtigt werden
O-WWF_PN, Freie Liste V	13	S4.3	Folgende Fragen fehlen in diesem Katalog: - Wie kann Siedlungsgrün im Arbeitsgebiet zur Attraktivitätssteigerung gefördert werden? - Wie kann ein städtischer Wärmeineffekt verhindert werden - Wie ist eine Sicherstellung attraktiver Verbindungen für den Langsamverkehr möglich? Zusatz WWF, ProNatura: WK4.3 Was die Aufwertung von Natur- und Grünräume bedeutet, ist zu präzisieren.	Die Verdichtung bestehender Arbeitsgebiete ist sinn-voll, jedoch muss dies auch hier, wie im Wohngebiet mit Grünflächen, evtl. mit einem Freiraumkonzept erfolgen. Dies ist auch als Massnahme gegen die Klimaerwärmung nötig, aber auch um attraktive Arbeitsgebiete zu schaffen. Ein Vorbildprojekt ohne diese Aspekte kann sicher nicht als Leuchtturmprojekt fungieren. Zusatz WWF, ProNatura: Es ist nicht klar, ob die Aufwertung von Natur- und Grünräumen ausserhalb des verdichteten Gebietes erfolgen soll. Wichtig ist jedoch, dass Siedlungsgrün auch innerhalb des zu verdichteten Gebietes gefördert wird.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-WWF_PN	15	S4.4	Handlungsbedarf: es fehlt hier der Aspekt der Freiräume	Unter der angestrebten Nutzung ist die Erhaltung des Freiraums ja vorgesehen. Siedlungsgrün muss aber auch ausserhalb dieser Grünöasen gefördert werden und kann auch Teil der Fuss- und Velowege sein.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-WWF_PN	16	S4.4 TM4.4-1	Fuss- und Velonetz: es fehlt hier die Erwähnung zur gewünschten Verbindung von der italienischen Brücke bis nach Chur West.	Mit der Planung von Chur West wurde eine attraktive Verbindung mit der Innenstadt diskutiert. Mit der italienischen Brücke wurde eine erste Etappe bereits umgesetzt. Die angedachte Achse ist zwar in der Karte eingetragen, wird aber nicht erwähnt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-WWF_PN, Freie Liste V	17	S4.4 TM4.4-2	MIV: es fehlt ein Verkehrskonzept. Zusatz WWF, ProNatura: Auf den 3. Autobahnanschluss ist explizit zu verzichten.	Es fehlt eine Erwähnung wie eine Verkehrszunahme auf einer bereits sehr belasteten Strasse verhindert werden soll. Das Gesamtverkehrskonzept 2030 sagt, dass der Mehrverkehr mit öV und Langsamverkehr erfolgen muss. Zusatz WWF, ProNatura: Auf jeden Fall ist auf den 3. Autobahnanschluss zu verzichten.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	24	S4.6 TM4.6-1 Gemeinde Domat/Ems, Gebiet Vial	Antrag: Die geltende Arealplanung ist konsequent um-zusetzen. Antrag: Die Linienführung der Alltagsveloverkehrs-route ist zu prüfen, d.h. eine (Zusatz)-Variante über den Bahnhof Reichenau soll geklärt werden.	Gemäss Arealplan darf das Industriegebiet nicht als Lagerplatz «missbraucht» werden und soll für hochwertige Gebäude reserviert sein. Aktuell stehen aber Zelte auf dem Areal und die Rhienergie AG hat Container aufgestellt. Wie lässt sich das mit dem Arealplan vereinbaren?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-WWF_PN, Freie Liste V	26	S4.4 TM4.4-6.2	öV-Anschluss ist zu verbessern.	Der aktuelle öV-Anschluss über die Pulvermühlstrasse kann nicht als genügend angesehen werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
G-Tsch_Pr	35	S4.9 Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	Es wird erneut beantragt, die Karte zu ergänzen und Tschierschen ebenfalls als «Schwerpunktgebiet Tourismus» zu bezeichnen.	Bereits im Raumkonzept Graubünden wird Tschierschen dem «touristischen Intensiverholungsraum» zugewiesen. Analog dazu wurde Tschierschen auch im Raumkonzept Plessur als «touristischer Ort» und «Wohnort» bezeichnet und dem «touristischen Intensiverholungsraum» zugewiesen. Die in der Ausgangslage der Massnahme S4.9 beschriebene Situation trifft auch auf Tschierschen zu. Der Tourismus hat für die Gemeinde eine grosse Bedeutung. Daher ist es aus Sicht der Gemeinde richtig, Tschierschen im Aggloprogramm zusammen mit den Orten Churwalden und Arosa als Schwerpunktgebiet Tourismus zu bezeichnen. Andernfalls würde zudem ein Widerspruch zwischen Karte und Text (Tabelle) der Massnahme S4.9 bestehen.	Gemäss Gespräch ARE-Gemeinde erfolgt eine Anpassung. Im Massnahmenblatt wird präzisiert, dass sich das "Schwerpunktgebiet Tourismus" auf die "Touristischen Orte mit Stützfunktion" gemäss KRIP abstützt.
O-Chur mitgestalten	38	S4.10	Grünzone Kleinbruggen	Naturwerte erhalten + aufwerten, ökol. Potential maximal Nutzen!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-WWF_PN	38	S4.10	Grün- und Freiräume sind über das ganze Gebiet als ökologische Infrastruktur auszuweisen und zwar für alle Gemeinden. Fuss- und Velowege sind als Grüngürtel auszugestalten.	Die Karte zeigt deutlich, dass eine Freiraumplanung sowohl innerorts wie auch ausserorts fehlt oder nur rudimentär vorhanden ist. Dem Anliegen der Biodiversitätsstrategie zur Förderung der ökologischen Infrastruktur kommt dies nicht gerecht. Die Gemeinden sind in der Pflicht, die ökologische Infrastruktur (im Bericht als Grünzüge bezeichnet) zu planen und in allen relevanten Planungsbereichen einfließen zu lassen. Fuss- und Velowege sind nicht nur als Verbindung zu Grünräumen zu planen, sondern sind als Grüngürtel zu gestalten, und damit als Teil der ökologischen Infrastruktur. Wir begrüssen die erwähnte Erarbeitung eines Freiraumkonzeptes sehr, jedoch muss dies in allen Gemeinden erfolgen.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	38	S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	Weitere Grünräume in den Siedlungen ergänzen, insbes. in Chur	Gerade in der Stadt Chur hat es zu wenige davon. Aktuelle Revision Stadtentwicklungskonzept wird sich dazu noch äussern. Grundlagen Chur basieren auf veralteten Grundlagen, STEK in Arbeit.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	38	S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	Erholungsräume Rhäzüns und Zizers ergänzen		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Imboden	38	S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	Antrag: Das Freiraumkonzept für die Gemeinde Domat/Ems ist prioritär auszuarbeiten, bevor Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden. Es ist ein Netz von öffentlich zugänglichen Grünräumen resp. Grünzügen über das gesamte Gemeindegebiet vorzusehen.	Auf dem Plan S. 38 ist für Domat/Ems ein einziger Grün- und Freiraum eingezeichnet/ausgewiesen. Grünzüge fehlen vollständig! So können die Zielsetzungen für ein Freiraumkonzept (S. 39 oben) in keiner Art und Weise umgesetzt werden.	Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
O-Chur mitgestalten	40	L4.1 Erlebbarer Flussraum	Besucherlenkung: Fokus auf entflechtete Wegführungen LV, Ruhe- und Erholungsgebiete klar trennen. ÖV-Anbindung + PP-Management hinzunehmen bei Priorisierung der Entwicklungsgebiete Revitalisierungen als Aufwertung des Naherholungsgebietes aufnehmen.	Ranger kann nur im kleinem Umfang Problemzonen betreuen resp. Probleme auffangen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten	40	L4.1 Erlebbarer Flussraum	Plessur-Raum ergänzen		Kenntnisnahme – die Plessur ist in der Karte bereits enthalten.
O-WWF_PN	41	L4.1	Revitalisierungen als Aufwertung des Naherholungsgebietes aufnehmen. Besucherlenkung bereits bei der Planung von Fuss- und Velowegen mitdenken. Nutzungskonflikte verhindern.	Gewässer sind v.a. erlebbar, wenn sie flache Ufer haben, d.h. wenn sie revitalisiert werden. Dies ist darum als Massnahme aufzunehmen. Konflikte zwischen Schutz- und Nutzung können bereits bei der Planung von Velo- und Fusswegen verhindert werden. Wichtig ist, dass keine ökologisch sensiblen Gebiete mit Wegen erschlossen werden. Das ist die bessere Besucherlenkung als Rancher, die dann nur noch reagieren können. Es geht darum Nutzungskonflikte zu verhindern und nicht nur zu minimieren.	Die Revitalisierungen sind bereits Bestandteil der kantonalen und regionalen Planung, mit der Massnahme L4.1 wird explizit die Thematik Erholung – Schutzinteresse aufgegriffen, welches im Rahmen von Revitalisierungen explizit zu adressieren ist. Mit «Erholung» ist auch der Fuss- und Veloverkehr adressiert.
Freie Liste V	41	L4.1	Revitalisierungen als Aufwertung des Naherholungsgebietes aufnehmen.	Damit Gewässer zu Naherholungsräumen werden können, sind sie zu revitalisieren.	Die Revitalisierungen sind bereits Bestandteil der kantonalen und regionalen Planung, mit der Massnahme L4.1 wird explizit die Thematik Erholung – Schutzinteresse aufgegriffen, welches im Rahmen von Revitalisierungen explizit zu adressieren ist.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-WWF_PN O-Chur mitgestalten	43	L4.2	Neben dem Landschaftsschutzkonzept ist auch ein Wildschutzkonzept auszuarbeiten	Es wird richtig festgestellt, dass die Freizeitaktivitäten zu Konflikten mit Wildtieren führen kann. Es wird ebenfalls richtig erwähnt, dass Wildruhezonen in der Regel für den Winter ausgeschieden werden. Mit der Zunahme der Sommernutzungen (Bikes usw.) werden gesamthafte Wildschutzkonzepte aber immer dringender und damit auch Wildruhezonen für den Sommer. Das ist hier aufzunehmen, Erschliessungen mit Fuss- und Velowegen hat darauf Rücksicht zu nehmen.	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten	43	L4.2 Siedlungsnaher Erholungsgebiete	Lärmsanierung Autobahn ergänzen zugunsten der Erholungsräume Rhiiwäldli Chur, Eichwald Tamins/Haldenstein	Diese Erholungsgebiete sind durch den Autobahn-Lärm stark belastet und damit beeinträchtigt in ihrem Erholungswert.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten	45	L4.3 Gestaltung Siedlungsränder	Ergänzen: Lichtsmog reduzieren, vermeiden	Lichtsmog ist auch relevant für die Ökologie + Ästhetik am Siedlungsrand und in der ganzen Landschaft	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten	45	L4.3 Gestaltung Siedlungsränder	Ergänzen: Grünkorridore zwischen allen Siedlungen nötig. Es sind zu ergänzen: Zwischen Trimmis und Zizers	Traditionelle Dorfstruktur stärken, Zersiedelung stoppen	Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
O-Chur mitgestalten	45	L4.3 Gestaltung Siedlungsränder	Siedlungsrand Masans: Vernetzungskorridor breiter planen, gemeinsam mit Einzonungen Masans nochmals überarbeiten. Ökol. Potential ausschöpfen.	Dieser Siedlungsrand ist sehr wichtig für Chur aus ökol. und Naherholungs-Aspekten. Die erheblichen ökol. und landschaftlichen Verluste, mit denen Aufgrund der geplanten Einzonungen zu rechnen ist, können durch eine Siedlungsrandgestaltung im vorgesehenen Umfang nicht kompensiert werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	45	L4.3 Gestaltung Siedlungsränder	Antrag: Der östliche Siedlungsrand ist beim Kreisel Rodigari festzusetzen!	Es ist unsinnig, den östlichen Siedlungsrand bis an die Grenze zum Churer Stadtgebiet zu erweitern. Damit wird man den Zielsetzungen, welche an die Festlegung eines Siedlungsrandes gestellt werden, nicht gerecht.	Das Anliegen wird durch die Massnahme S.4.1 Siedlungsbegrenzungslinien berücksichtigt.
O-WWF_PN	47	L4.4	Im Rahmen des Aggloprogramms ist die ökologische Infrastruktur im Siedlungsgebiet und ausserhalb anzugehen, indem Potentiale genutzt, Lücken geschlossen und Flächen gesichert werden.	In diesem Kapitel wird die ökologische Infrastruktur als wichtiger Bestandteil der Biodiversitätsstrategie aufgenommen, das ist sehr zu begrüßen. Die in Arbeit stehende Biodiversitätsstrategie des Kantons ist als Basis für den Aufbau der ökologischen Infrastruktur beizuziehen. Zudem braucht es gerade für das Siedlungsgebiet eine bessere Datengrundlage.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
Freie Liste V	47	L4.4	Mit dem Aggloprogramm wird die ökologische Infrastruktur aufgebaut.	Es ist begrüßenswert, dass der Aufbau der ökologischen Infrastruktur Teil des Aggloprogramms ist. Es ist aber noch sehr vage, wie dies geschehen soll. Entsprechende Konzepte sind zu konkretisieren.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	47	L4.4 Ökologische Infrastruktur	Antrag: Ökologische Infrastrukturen sind über das gesamte Agglomerationsgebiet zu planen und umzusetzen.	Die Karte (S. 47) ist leider ein weitgehend unbeschriebenes Blatt. Hier sind das ANU und die Gemeinden stark gefordert.	Kenntnisnahme – Für das Anliegen ist die Massnahme L4.4 definiert worden.
SP Imboden	40, 43	L4.1, L4.2 Erlebbarer Flussraum, Siedlungsnaher Erholungsgebiete	Antrag: Für Gewässer und Landschaften (inkl. Tumas in Domat/Ems) sind Zonen/Bereiche für Erholung/Freizeit und Zonen/Bereiche für den Schutz mittels Informations- und Lenkungsmaßnahmen in der Landschaft klar zu bezeichnen. Antrag: Bei Erholungsbereichen an Gewässern (Vor-der- und Hinterrhein, Val Müling,...) ist der einfache/sichere Zugang zu gewährleisten. Antrag: Erholungsbereiche sind mit einfacher Infrastruktur (Bänkli, Feuerstelle, Abfalleimer) auszustatten. Antrag: Planung und Umsetzung sind prioritär anzugehen, d.h. mit der Umsetzung soll bereits 2023 begonnen werden.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Massnahmendokumentation Verkehr

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP		FVV4.2	Der Massnahmenkatalog zugunsten Langsamverkehr ist grundsätzlich übersichtliche dargestellten Die angestrebten Projekte für den Langsamverkehr sind sehr zu begrüsen		Kenntnisnahme
PP		FVV4.21	Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke: Priorität A wechseln (2024-28)	Sicherheits- und flankierende Massnahmen fehlen Zeitlich parallel zu Neubau Schulhaus Ringstrasse angehen	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		FVV4.21	Der Abschnitt Fortunastrasse nachführen. Mitwirkung mit den betroffenen Anwohnern proaktiv angehen Priorität A Wohnstrasse als Aufwertung im Abschnitt Fortunastrasse prüfen	Abschnitt Fortunastrasse fehlt. Grossteils im Privatbesitz. Bestehendes Amtsverbot. Gehsteig beidseits fehlt Velo-Komfortroute im QP Ringstrasse nicht erwähnt. Im Zusammenhang mit der neu geplanten Schule Ringstrasse und dem Spielplatz Fortuna mit den betroffenen Nutzern und Anwohnern proaktiv planen	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		FVV4.21	Sicherheitsmassnahmen (z.B. Verkehrsinseln, Signalisation, Lichtanlage) bei den Kreuzungen Scaletta- und Rheinstrasse ergänzen. Priorität A	Entlastung Ringstrasse grundsätzlich begrüssenswert. Doch bereits heute sind die Überquerungen von Scaletta- und Rheinstrasse für sämtliche Personen sehr gefährlich da keine. Sich bei versetzte Fussgängerstreifen unübersichtlich (Bushaltstelle!). Schulkinder bleiben unbemerkt	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		GV4.4	Park- und Verkehrskonzept ausgerichtet und im Zusammenhang mit dem geplanten Schulprojekt Ringstrasse erstellen. Priorität A	Im QP Ringstrasse fehlt Detailplanung. Auf zukünftige Besucherströme (insbesondere bei den programmierten Grossanlässen) entsprechende Verhaltensweisen proaktiv angehen Ausweichparkierung in den Quartieren mit geeigneten Massnahmen unterbinden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		GV4.8	Verzicht auf teure Einzelbaumstrukturen (solitäre Baumscheiben), hin zu Inselstrukturen Im urbanen Gebiet Schaffung von zusammenhängenden grünen Inseln (z.B. Bäume mit grossflächigen Baumscheiben, vernetzte Heckenstrukturen, Bodenbedeckung mit einheimischen Stauden)	Die urbanen Zentren (insbesondere Chur) werden bereits heute und in Zukunft noch mehr von den klimatischen Veränderungen (Trockenheit und erhöhte Temperaturen) betroffen sein Die Stadt Sitten liefert zusammen mit dem Bund Beispiele, wie dem begegnet werden kann. Klimateffekt wird erhöht dank überlebensfähigeren grünen Inseln (Bäume, Sträucher, Stauden als Bodenbedeckung, Öffnung für salzfreie Niederschläge)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		GV4.8	Anpassung an die Klimaveränderung im urbanen Bereich Konsequente Begrünung und Beschattung der Fuss- und Radwege	Zur Förderung des Fuss- und Radverkehr braucht es attraktive Linienführungen mit üppigem Schattenangebot	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle. Mit Stichwort «orts- und städtebauliche Qualitäten von Strassenräumen» ist die Thematik allgemein auch adressiert.
PP		L4.2	Lärmsanierung beidseits entlang Autobahn ergänzen zugunsten der Erholungsräume von Haldenstein bis Chur Süd. Mit ASTRA angehen. Priorität A	Die Wohn- als auch Erholungsgebiete (z.B. Obere Au und angrenzende Erholungsgebiete) sind durch den MIV-Lärm stark belastet. Derzeit kein Erholungswert.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP		S4.10	Ziele der Biodiversitätsstrategie des Bundes übernehmen. Insbesondere den Wert einer attraktiven Kulturlandschaft für die urbane Bevölkerung stärker gewichten und mit konkreten Massnahmen umsetzen.	Verbesserung der Lebensqualitäten für die urbane Bevölkerung ist dringend. Die Vernetzung von ökologischen Massnahmen ist ein wichtiges Ziel der vom Bundesrat am 25. April 2012 beschlossenen Biodiversitätsstrategie Schweiz.	Das Thema Biodiversität wird unter der Massnahme «L4.4 Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet» adressiert. Dies ist auch eine Basis für eine allfällige Vertiefung des Themas im Rahmen der nächsten Programmgeneration.
PP		S4.10	Erarbeiten eines Biodiversitätskonzeptes für die Stadt Chur und angrenzende urbane Räume. Errichten einer Fachstelle Natur und Ökologie im urbanen Raum. Vergleiche Stadt Bern: https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/stadtnatur/biodiversitaet	Das Thema Biodiversität wird im AP4G nur nicht berücksichtigt. Die Stadt Chur soll angewiesen werden, konkret auf die Bundesstrategie hinzuarbeiten.	Das Thema Biodiversität wird unter der Massnahme «L4.4 Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet» adressiert. Dies ist auch eine Basis für eine allfällige Vertiefung des Themas im Rahmen der nächsten Programmgeneration.
K-St.Gallen		üMSV4.2	Wir fänden es wünschenswert, in der Gegenrichtung während den saisonalen Spitzenzeiten den Knoten mit betrieblichen Massnahmen wie Verkehrsmanagement (Zufluss Dosierungen) das untergeordnete Netz vom Ausweichverkehr zu schützen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle. Betroffen ist die Massnahme GV 4.1 "Verkehrsmanagementkonzept".
U	91-94	MIV 4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse / Kantonsstrasse Landquart	Einmündung der neuen vorgesehenen Industrie-Strasse in die bestehende Mühlestrasse, muss hinsichtlich der Verkehrssicherheit überarbeitet werden. Das vorliegende Projekt stammt ja aus dem Jahre 2007, und entspricht dem heutigen Verkehrsaufkommen in keiner Art und Weise!	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	70-72	Betrieb und Gestaltungskonzept Ring und Kaserenstrasse Stadt Chur	Antrag: Die Ausführungen werden ergänzt um die Festlegung, dass die Bushalte der vorgesehenen Tangentialbuslinie an der Ringstrasse, wie an den übrigen Teilstrecken der Buslinie, als Fahrbahnhofstellen mit Fussgängerquerung mit Mittelinsel ausgebildet werden (siehe auch ÖV4.13).	Fahrbahnhofstellen verhindern, dass der Bus während dem Halt von Autos unnötigerweise überholt wird und sie machen das Queren der Strasse für Fussgänger äusserst sicher.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
SP Chur, PP	85-87	Optimierung Quartier und Nebenstrassen, Stadt Chur	<p>Antrag 1: Die Ausführungen werden so ergänzt bzw. korrigiert, dass nicht nur die Sammelstrassen zwischen Bahnhof und Ringstrasse für Tempo 30 in Frage kommen, sondern dass angestrebt wird, sämtliche Sammelstrassen auf Stadtgebiet mit dem Regime Tempo 30 zu belegen.</p> <p>Antrag 2: Die Einführung von Tempo 30 kostet fast nichts und kann problemlos kurzfristig umgesetzt werden. Also: Tempo 30 Gutachten für die Sammelstrassen bis Ende 2022; Umsetzung der Massnahmen bis Ende 2023.</p>	<p>Ein geradezu exemplarisches Beispiel, für die Notwendigkeit von Tempo 30 als Massnahme für die angestrebte Kanalisation des städtischen Ziel- und Quellverkehrs auf die Hauptachsen bzw. die Verhinderung von Schleichwegfahrten durch die Quartiere zur Umfahrung von Staus auf den Hauptachsen ist die Loëstrasse und im zunehmenden Masse auch die Fürstenwalstrasse. Und zu berücksichtigen ist dabei, dass es an der Loëstrasse u.a. vier Kindergärten und eine KITA gibt und die Loëstrasse auch für viele schulpflichtige Kinder wichtiger Schulweg ist.</p>	<p>Verweis auf Hauptdokumentation (vgl. Analyse), wo die vorhandenen und geplanten verkehrsberuhigten Zonen gesamthaft aufgeführt sind. Unter der Massnahme GV4.10 sind nur Ausführungen zu den Quartier- und Nebenstrassen enthalten (und nicht zum gesamten Strassennetz).</p>
SP Chur, PP	40-42	ÖV4.9 Bus Saltinis und RhB Halt Trimmis	<p>Antrag 1: Die RhB bedient wieder die Station Trimmis mit der S-Bahn Verbindung Schiers – Rhäzüns jeweils mit Halt auf Verlangen.</p> <p>Antrag 2: Unabhängig von Antrag 1 hält die neue Buslinie durch das Gewerbegebiet Trimmis auch bei der Station Trimmis. Dies nicht nur für Pendler mit Arbeitsort in der Nähe, sondern auch für das gemäss KRL Trimmis vorgesehene dortige neue kommunale bzw. überkommunale Naherholungsgebiet. Dieser zusätzliche Bushalt kostet fast nichts.</p> <p>Antrag 3: Der Ausbau der Saltinisstrasse und die entsprechende Führung der Buslinie wird erst in Betracht gezogen werden, wenn das Gebiet Saltinis West entsprechend überbaut wird. Und dies auf der Grundlage eines dannzumal zu erarbeitenden Variantenvergleichs der Erschliessung von Trimmis für alle Verkehrsmittel ohne und mit ausgebauter Saltinisstrasse. Bis dann wird die Buslinie, analog zu heute, über das Strässli geführt. Dies kann bzw. sollte mit der provisorischen Einrichtung der neuen Haltestellen zwischen der Deutschen Strasse und dem Bahnhof Untervaz-Trimmis an der Bahnhofstrasse und Rheinstrasse problemlos schon ab dem Fahrplanwechsel 2021 geschehen.</p>	<p>Der ÖV, ob Bahn oder Bus, muss dort halten, wo die Leute hin- bzw. weg wollen. Felsberg hat ein gleiches Busangebot nach/von Chur und ein ähnliches Gewerbegebiet im Umkreis der RhB Station wie Trimmis, aber in Trimmis halten, im Gegensatz zu Felsberg, keine Züge der S-Bahn mehr. Das ist nicht konsequent bzw. gerecht. Betreffend den Ausbau der Saltinisstrasse ist folgendes festzuhalten. Trimmis ist mit dem Churweg, dem Cholplatzweg und dem Strässli schon heute in und aus allen Richtungen bestens an das übergeordnete Strassennetz, d.h. an die Deutsche Strasse angebunden. Vergleichbar gelegene andere Dörfer verfügen lediglich über eine direkte Strassenverbindung zur übergeordneten Strasse. So etwa Jenins, Malans, Untervaz, Felsberg u.a.</p> <p>Auch ist zu berücksichtigen, dass die heutige Verbindung über die Saltinisstrasse bzw. den Fahrweg die ideale strassenunabhängige, attraktive und sichere Verbindung zwischen dem Dorf und dem Naherholungsraum am Rhein für Fussgänger und Velofahrer darstellt. Eine ausgebaute Saltinisstrasse beeinträchtigt dies weitestgehend.</p> <p>Und was die Führung der Buskurse betrifft, ist aus dem AP4G nicht ersichtlich, ob bei der vorgeschlagenen Lösung die Haltestellen Gargällis und Alt Strass noch bedient werden oder nicht mehr. Mit einer Lösung ohne ausgebaute Saltinisstrasse könnten die Busse zur besseren Erschliessung der neuen Wohngebiete Saltinis West neu zusätzlich oben an der Saltinisstrasse halten.</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.</p>
SP Chur, PP	62-64	Parkierungsmanagement Stadt Chur	<p>Antrag: Die Ausführungen werden um das Prinzip ergänzt, dass das Parkleitsystem an den verschiedenen Einfallsachsen nur diejenigen Parkierungsanlagen anzeigt, die ohne Querung des Stadtzentrums (insbesondere Grabenstrasse/Postplatz) auf kurzem Weg angefahren werden können. Zum Beispiel an der Masanserstrasse keine Anzeige der Parkhäuser Arcas, Lindenquai und Stadthalle. Sind alle angezeigten Parkierungsanlagen besetzt, empfiehlt das Parkleitsystem, eine (kostenpflichtige!) Möglichkeit von Park and Ride an der Einfallsachse zu benützen.</p>	<p>Dieses Prinzip ist eine Voraussetzung für eine stadtgerechte Gestaltung der Grabenstrasse mit allfällig verkehrsfreiem Postplatz.</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.</p>
SP Chur, PP	34-36	Tangentialbuslinie	<p>Antrag: Inbetriebnahme der Buslinie spätestens auf den Fahrplanwechsel 2022 und Gestaltung sämtlicher Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen gemäss den Ausführungen zu ÜV4.13.</p>	<p>Der Bedarf nach dieser Tangentialbuslinie war schon im Aggloprogramm G1 ausgewiesen. Warum es nach etwa 20 Jahren nochmals 5 Jahre gehen soll, bis sie endlich den Betrieb aufnimmt, ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.</p>
SP Chur, PP	55-56	Geschwindigkeitsharmonisierung- und Gefahrenwarnanlagen A13 Rothenbrunnen - Landquart	<p>Antrag: Die Ausführungen werden ergänzt mit der Festlegung, dass (Navis hin oder her) die Schleichwegfahrten durch die Dörfer an der A13 zu den entsprechenden Zeiten mit polizeilichen und/oder gar temporären installationsmässigen Massnahmen vollständig unterbunden werden.</p>	<p>Im Stau stehen ist ein Menschenrecht. Also gönnen wir es doch allen, die das gerne tun, und auch denen, die es nicht gerne tun, den Stau auf der A13 zu geniessen und nicht die Bewohner in den Dörfern nahe der A13 zu drangsaliieren ... Der Antrag gilt auch für die Massnahme GV4.1, Seite 58.</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme GV4.1 "Verkehrsmanagementkonzept" durch federführende Stelle.</p>
U	65-66	GV4.5 Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	<p>Die EMS-CHEMIE AG beantragt, falls der geplante neue Anschluss «Ems West» im Agglomerationsprogramm 4 verbleiben sollte, auch den Ausbau der Strasse Tuma Lungs (vom neuen Kreisel nach Süden) als Sammelstrasse ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.</p>  <p>Finanzierungsschlüssel: Die Kosten für den Ausbau der Via Tardels und den neuen Anschluss «Ems West» mit Unterführung sind vollständig durch die öffentliche Hand zu finanzieren, da diese im öffentlichen Interesse liegen (Erschliessung</p>	<p>Die heutige Zufahrt zum Werkareal über den Bahnübergang ist aus Sicht der EMS-CHEMIE AG die Bestlösung und benötigt keine Anpassung. Sie soll daher so lange wie möglich beibehalten werden. Sollte der Bahnübergang aus anderen Begründungen, also nicht aus betrieblichen Gründen der EMS-CHEMIE AG, geschlossen werden, muss eine Erschliessung des Industrieareals über den geplanten Anschluss «Ems West» mit Ausbau Via Tardels (GV4.5) und Strassenunterführung (MIV 4.5) möglich sein. Dazu müssen diese Strassen und der Kreisel auf LKW-Verkehr (40 t Sattelschlepper) ausgelegt werden.</p> <p>Für die dadurch provozierte Verlegung der Werkszufahrt der EMS-CHEMIE AG sowie für die künftige Erschliessung des Golfplatzes und Naherholungsgebietes ist neben dem Anschluss «Ems West» auch der Ausbau der Strasse Tuma Lungs nach Süden erforderlich. Dieser ist daher ebenfalls ins AP Chur 4G aufzunehmen bzw. in die Massnahme GV4.5 oder MIV4.5 zu integrieren. Diese Strasse muss ebenfalls auf LKW-Verkehr (40 t Sattelschlepper) ausgelegt sein.</p> <p>Falls der heutige Bahnübergang zum Industrieareal geschlossen würde, ist die Erreichung der übergeordneten Zielsetzung der Südumfahrung - namentlich Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung, Verbesserung im Langsamverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit - nur mit Ausbau der Strasse Tuma Lungs zu erreichen.</p>	<p>Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.</p>

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
			Entwicklungsgebiet Wohnen sowie Erschliessung Golfplatz) und aus Sicht EMS-CHEMIE AG eine Verlegung der heutigen Zufahrt zum Werkareal nicht erforderlich ist. Das Industrieareal ist bereits vollständig erschlossen.		
PP	77-78	GV4.8-6 BGK Via Nova Rhäzüns	Es ist nicht ersichtlich, wie weit sich der Perimeter der Massnahme GV4.8-6 auf der Via Nova (= Kantonsstrasse H13) erstreckt. Deshalb verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 30.11.2020, die wir im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (Auflage vom 6.11.2020 – 6.12.2020) zum Regionalen Raumkonzept/Regionalen Verkehrskonzept der Region Imboden deponiert haben.	Anstösser an die Via Nova (= Kantonsstrasse H13, Rhäzüns)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	73-74	Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltung	Antrag: Der Text «Inhalt» wird folgendermassen umformuliert: Im Siedlungsbereich bzw. in Ortszentren wird das Geschwindigkeitsregime so gewählt und der Strassenraum so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung ...	Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstrassen wird mittlerweile vom Grossteil der Fachexperten als zweckmässigste und kostengünstigste Massnahme zugunsten der Verkehrssicherheit anerkannt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	75-76	Teilmassnahme Grabenstrass Chur	Antrag: Die Ausführungen werden so ergänzt bzw. korrigiert, dass auch weitergehende Massnahmen als nur Tempo 30 möglich sind, so z.B. eine teilweise Begegnungszone oder gar ein verkehrsfreier Postplatz. Dazu wird, basierend auf einer Auswirkungsstudie betreffend den Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse als Kantonsstrasse, ein Wettbewerb unter Verkehrsfachleuten und Gestaltern betreffend das Verkehrsregime und die Strassenraumgestaltung über die ganze Grabenstrasse durchgeführt.	Beispiele wie die Schwarzenburgstrasse in Köniz, die Solothurnstrasse in Grenchen oder der Limmatquai in Zürich zeigen eindrücklich, was für tolle Lösungen ein entsprechender Wettbewerb erbringen kann.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	58-59	Verkehrsmanagementkonzept	Antrag wie unter üMSV4.1: Die Ausführungen werden ergänzt mit der Festlegung, dass (Navis hin oder her) die Schleichwegfahrten durch die Dörfer an der A13 zu den entsprechenden Zeiten mit polizeilichen und/oder gar temporären installationsmässigen Massnahmen vollständig unterbunden werden.	Siehe oben.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
K-TBA	82/83	GV4.9 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	Eine Pflasterung im Fahrbahnbereich lehnt das TBA ab. Es macht keinen Sinn aus Lärmschutzgründen eine Tempo-30-Zone einzuführen und gleichzeitig mit dem Einbau einer Pflasterung wieder zusätzlichen Lärm zu verursachen.	Anlässlich der Sitzungen mit der Gemeinde Zizers und dessen Planer haben wir bereits darauf hingewiesen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	15	ÖV4.1 Autoparkplätze	Zuwendig Parkplätze schon heute auf der Ostseite des Bahnhofs.	Parkplätze zwischen Geleisen werden ja auch aufgehoben. Es macht wenig Sinn, wenn Bewohner aus Landquart weiträumig über die Autobahn kehren müssen um auf die andere Seite des Bahnhofs zu gelangen. Die wenigen vorgesehenen Kurzzeitparkplätze werden auch von der Apotheke und Bäckerei Kunden verwendet.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	15	ÖV4.1 Autoparkplätze	Parkplätze Seite West	Hier wird jemand ohne weiters Zutun bereichert. Die Parkplatz Gebühren im Fashion Village sind jetzt schon höher als anderswo. (Privatisierung von Gewinn)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle. Betroffen sind die Massnahmen ÖV4.1 "Multimodale Drehscheibe Landquart" und GV4.2 "Parkraummanagement".
PP	15	ÖV4.1 Autoparkplätze	Mehr Autoparkplätze auf Seite Ost	Schon jetzt hat es zu wenig Autoparkplätze, obwohl auf Seite West ja schon die Möglichkeit von P+R besteht.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	15	ÖV4.1 Foodtruck	Braucht es nicht	Es gibt schon genügend Verpflegungsmöglichkeiten auch on the go (AVEC, Bäckerei, Restaurant Binario, Coop Restaurant)	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	15	ÖV4.1 Veloparkplätze	Können dort bleiben wo sie jetzt sind.	Velofahrer sind fitte Leute und nicht gehbehindert. Sie können gut einige Dutzend Meter gehen und brauchen nicht direkt neben der Bushaltestellen ihr Fahrrad zu parkieren. Zudem sind die Velofahrer nicht die typischen Buskunden und brauchen auch deshalb nicht gleich neben dem Bus zu parkieren.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	22	ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West	Gestaltung ergänzen durch ökol. Aufwertung. Die bisherige Haltestelle Chur West wird Rückgebaut und ökologisch wertvoll neugestaltet.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	25	ÖV 4.4 Multimodale Drehscheibe Do-mat/Ems Süd	Antrag: Für die ÖV-Erschliessung der südlichen Quartiere ist eine Ringverbindung mit dem Dorfzentrum und dem Industriegebiet Vial in Betracht zu ziehen. Diese Massnahme ist deshalb in Zusammenhang mit GV 4.5 Ausbau Via Tardels und MIV 4.5 Unterführung Ems Chemie zu sehen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
Freie Liste V	34	ÖV4.7 Tangentialbuslinie	Es ist eine direktere Verbindung zwischen den Spitälern und Chur West zu finden. Die Obere Au soll mit einer anderen Linie bedient werden.	Die Verbindung der Spitäler über das Rheinquartier nach Chur West ist ein Anliegen, das schon lange besteht. Die skizzierte Lösung mit der Anbindung der Sportanlagen Obere Au droht jedoch, diese Linie unattraktiv zu machen, da die Fahrzeit je nach dem lange dauert.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
Freie Liste V	48	ÖV4.12 E-Mobilität Busse	E-Busse sollen auch in der Stadt eingesetzt werden.	Es ist einer der wenigen konkreten Beiträge zur Minderung des CO2-Ausstosses. Wieso E-Busse nicht auch innerhalb der Stadt eingesetzt werden, wird nicht klar.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	52	Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	Antrag: Die Ausführungen werden ergänzt mit der Festlegung, dass Bushaltestellen, ob bestehende oder neue, grundsätzlich überall als Fahrbahnhaltestellen mit Fussgängerquerung mit Mittelinsel zwischen den beiden Haltekanten auszubilden sind und sämtliche Busbuchten (ausgenommen ev. ein paar im Ausserortsbereich) aufzuheben sind.	Fahrbahnhaltestellen sind im «Unterland» schon lange Standard und sie verhindern, dass der Bus während dem Halt von Autos unnötigerweise überholt wird und sie machen das Queren der Strasse für Fussgänger äusserst sicher. Ein eindrückliches Beispiel dazu ist die neu gestaltete Bushaltestelle Quaderwiese in Chur.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	58	Verkehrsmanagementkonzept	Diese Massnahme für die gesamte Agglomeration ist sehr zu begrüßen. Die Ziele sind zu überprüfen: Reduktion Gesamtverkehrsmenge MIV Modalsplit, Ziel 55% MIV anstreben	Ziele an Klimaziele Paris + nationale Klimaziele anpassen! Das aktuelle Verkehrsaufkommen ist eine Belastung fürs Klima, aber auch bezüglich Lichtsmog, Lärm, Luftverschmutzung, Natur+ Landschaft sowie Bodenverbrauch nicht nachhaltig. Das muss sich ändern. Das Verkehrsmanagement kann hier wichtige Weichen stellen. www.climateactionplan.ch macht diverse Vorschläge für eine Klimafreundliche Mobilität	Kenntnisnahme und Hinweis zu den in der Hauptdokumentation festgelegten Zielwerten inklusive Begründung.
PP	58	Verkehrsmanagementkonzept	Hier steht u.a.: Inhalte – Optimierung des Betriebs auf dem Strassennetz resp. Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf dem übergeordneten Netz.	Diese Vorgabe ist richtig und gut. Das Realisieren einer kompletten Umfahrungsstrasse von Domat/Ems: 1. Anschluss Via Musel an Via Sid (Volksinitiative) und 2. Unterführung unter der RhB-Linie bei der Ems-Chemie Via Tardels-Kantonsstrasse (MIV4.5), widerspricht aber dieser Vorgabe. Dadurch wird der Durchgangsverkehr auf die Kantonsstrasse durch das Dorfzentrum und die Umfahrungsstrasse im Süden aufgeteilt, was den MIV zusätzlich fördert und teilweise Siedlungsräume stark belastet.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	60	GV4.1 Parkraummanagement	Diese Massnahme für die gesamte Agglomeration ist sehr zu begrüßen zur Unterstützung des Shifts MV -> ÖV/MV		Kenntnisnahme
SP Chur, PP	60	Parkraummanagement	Antrag: Die Ausführungen werden ergänzt um die Festlegung, dass a) die gebührenpflichtige Parkplatzbewirtschaftung verursachergerecht zu erfolgen hat (also inkl. aller externen Kosten ...) und b) angestrebt wird, dass auch sämtliche privaten Parkplätze an den Arbeitsorten entsprechend bewirtschaftet werden.	Dass die weitaus meisten Autopendler immer noch einen GRATIS-Parkplatz am Arbeitsort haben, ist entgegen jedem Verursacherprinzip und bevorzugt die Benützung des Autos anstelle des ÖVs oder des Velos frappant. Wir alle wissen das. Also, handeln wir.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	61	GV 4.3 Mobilitätsmanagement	Diese Massnahme ist begrüssenswert. Massnahmen zur Verlagerung des MIV zu ÖV/LV sind weiter zu verstärken.	Hierzu müssen auch die steuerlichen Penderabzüge reduziert werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	61	Mobilitätsmanagement	Antrag: Die Ausführungen werden ergänzt um die Feststellung, dass es auf der einen Seite Verbesserungen bei den Alternativen zum Auto braucht, auf der anderen Seite aber auch entsprechende Einschränkungen beim alltäglichen Autogebrauch nötig sind.	Warum immer nur um den heissen Brei reden? Uns allen ist es doch klar. Nämlich, dass das verkehrsplanerische Prinzip von «pull and push» grundsätzlich immer gilt. Um unser Verkehrsverhalten zu ändern braucht es immer die zwei Elemente, einerseits die attraktiven Alternativen zum Auto (pull) und andererseits die Animation bzw. Restriktion beim MIV, damit die Alternativen auch benützt werden (push).	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	62	GV 4.4 Parkierungskonzept Stadt Chur	Ergänzen: Parkraum Innenstadt mittelfristig reduzieren zur Stärkung des ÖV/LVV-Anteils.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	62	ÖV4.8 Busoptimierungen	Ergänzen: Die Buslinien und Wochenend-Fahrpläne sind insbesondere auch bezüglich Anbindung an die Brambrüesch-Bahn + an den Bahnhof während der Ski-Saison zu optimieren.	Siehe heutige Situation am Sonntag Lürliadquartier-Brambrüeschbahn. Umsteigen via Bahnhof, 20min Wartezeit. So gehen alle mit dem Auto... Ziel: Weniger MIV-Quellverkehr Chur im Wintersport	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	65		Antrag: Der Ausbau der Via Tardels für den motorisierten Verkehr darf nur erfolgen, wenn dafür die Strasse «Schöpfe Caschnés-Golfrestaurant» für den motorisierten Verkehr gesperrt wird. Antrag: Der Ausbau der Via Tardels soll massvoll erfolgen. Antrag: Für das Gebiet Ems Süd ist flächendeckend Tempo 30 vorzusehen, damit die Strasse Tardels in westlicher Richtung befahren wird. (Verkehrslenkung)	Vor Jahren wurde bei der Regierung für die Via Tardels der Erhalt des bestehenden Fahrverbotes für den motorisierten Verkehr erstritten. Soll die Via Tardels für den motorisierten Verkehr geöffnet werden, braucht es einen Ersatz für den Langsamverkehr im Golfplatzgebiet.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	65	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	Die Unterführung unter der RhB-Linie ist von diesem Projekt zu streichen.	Am 6.4.21 ist bei der Gemeinde eine Initiative mit 1056 Unterschriften eingereicht worden, die verlangt, dass das letzte Teilstück der Umfahrungsstrasse Süd gebaut wird (Verbindung Via Musel – Via Sid über offene Landwirtschaftsfläche). Darüber soll spätestens 2022 abgestimmt werden. Eigenartigerweise ist dieses Teilstück der Umfahrungsstrasse im Agglomerationsprogramm aber gar nicht vorgesehen, obwohl von der Bevölkerung immer wieder verlangt. Wird dann auch die Unterführung unter der RhB-Linie bei der Ems-Chemie gebaut, ist die Umfahrungsstrasse komplett. Alle Autofahrer aus dem Bündner Rheintal werden dann die Kantonsstrasse durch das Dorf meiden und diese Umfahrungsstrasse benützen. Der Durchgangsverkehr auf der Hauptstrasse dürfte sich wohl um 50% reduzieren, dafür würde er sich auf der neuen Umfahrungsstrasse um 50% erhöhen. Mit den Vias Sid, Musel und da Munt (Teil der geplanten Umfahrungsstrasse) würden heutige Quartier-/Sammelstrassen stark durch zusätzlichen Verkehr belastet. Südlich der Via Musel ist	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
				gegenüber dem Alters- und Pflegeheim Land ausgeschieden worden für die Erweiterung des Altersheims. Bewohner müssten dann jeweils die stark und schnell befahrene Umfahrungsstrasse überqueren zwischen den beiden Gebäudekomplexen.	
O-VCS GR, O-ProVelo	67	GV4.6 Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	Zwingende Bedingung: Abtausch der betroffenen Strassen der Stadt Chur mit dem Kanton und gemeinsame Realisierung der Massnahmen MIV4.1, GV4.6, GV4.8-4 und GV4.7 Die Umsetzung des Vorhabens ist erst nach der Umsetzung der Massnahme MIV 4.1 (H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel) möglich.	In Zusammenhang mit dem Linksabbieger Rosenhügel (vgl. Massnahme MIV4.1) ist die Einführung eines Einbahnregimes in Fahrtrichtung Innenstadt vorgesehen. Dadurch wird die Verkehrssituation im Welschdörfli verbessert, die Kasernenstrasse entlastet und die Lärmbelastung verringert. Es sind Lichtsignalanlagen für die Pforte auf Höhe Weststrasse, für die Priorisierung des ÖV am Obertor / Malixerstrasse und bei den Kreiseln an der Kasernenstrasse vorgesehen. Es ist eine Verkehrssteuerung für die Entlastung Malixerstrasse geplant, sowie grossräumige Vorseignale betreuend Umfahrung Welschdörfli. Zudem sind grossräumige Signalisationen zur Orientierungshilfe und Leitsystem vorgesehen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-VCS GR, O-ProVelo	70	GV4.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	Zwingende Bedingung: Abtausch der betroffenen Strassen der Stadt Chur mit dem Kanton und gemeinsame Realisierung der Massnahmen MIV4.1, GV4.6, GV4.8-4, GV4.7 und FVV4.2-1. Die vollständige Realisierung der FVV4.2-1 Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke ist eine zwingende Voraussetzung für die Realisierung der Umnutzung der Ringstrasse zur Kantonsstrasse. Die Grabenstrasse und Kasernenstrasse sind im Inventar des Kantons Graubünden und die Ringstrasse ist im Inventar der Stadt Chur. Die Grabenstrasse, welche durch das Zentrum der Stadt führt, soll mit der Ringstrasse abgetauscht werden. Mit dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse kann die Grabenstrasse im Nutzungsgerecht ausgebaut werden (BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor).	Um den Strassenabtausch zu ermöglichen und die neue Funktion der Ringstrasse zu gewährleisten, sind folgende Anpassungen notwendig: Die Knoten in der Ringstrasse sind alle mit Kreiseln ausgestattet (Ausnahme Masanserstrasse / Ringstrasse). Für Ihre Funktionserfüllung müssen die Kreisel gemäss Vorgaben des Kantons mindestens einen Kreiseldurchmesser von 28m haben. Um diese Vorgabe zu erfüllen, sind alle acht Kreisel zu vergrössern. Um den Verkehrsfluss beim Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse zu verbessern, muss die Lichtsignalanlage ausgebaut und mit einer modernen Steuerung ausgestattet werden. Die Ringstrasse ist lärmsanierungspflichtig und die Thematik vor dem Abtausch mit dem Kanton zu klären.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-Chur mitgestalten, O-Klima	75	GV4.8-4 Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	Prüfen und Ergänzen: Gestaltungswettbewerb Ergänzen: siedlungsökol. Aufwertung (über Bäume hinaus)		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-VCS GR, O-ProVelo	75	GV4.8-4 Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	Zwingende Bedingung: Abtausch der betroffenen Strassen der Stadt Chur mit dem Kanton und gemeinsame Realisierung der Massnahmen MIV4.1, GV4.6, GV4.8-4 und GV4.7 Mit der Massnahme GV 4.7 BGK Ring- und Kasernenstrasse und dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse als Kantonsstrasse wird der erste Stein für die neue Gestaltung und der Einführung der Tempo 30 Zone gelegt.	Die Teilmassnahme beinhaltet den Umbau der heutigen Kantonsstrasse in eine Tempo 30 Zone mit verkehrsberuhigenden baulichen und gestalterischen Massnahmen. Durch die Aufwertung des Strassenraums soll die Wohnlichkeit und die Sicherheit verbessert werden. Die Grabenstrasse, heute eine verkehrsorientierte Strasse, kann mit der Sanierung neugestaltet werden und den Nutzungen entlang der Grabenstrasse gerecht werden. Mit der Geschwindigkeitsreduktion lässt sich die Sicherheit erhöhen und die Lärmemissionen senken. Ebenfalls lassen sich durch diese Massnahmen die beidseitigen Trottoirs verbreitern. Um den Strassenabschnitt gestalterisch aufzuwerten wird eine beidseitige Baumallee erstellt. Zudem soll das altstadtseitige Trottoir mit der Altstadtplästerung ergänzt werden. Damit wird die Altstadt Zone, welche bis an die Grabenstrasse geht, aufgezeigt.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	82	GV4.9 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	Man möchte die Hauptstrasse Zizers in eine 30er Zone umwandeln und die Strasse noch weiter verengen. Eine Kreuzung von zwei Fahrzeugen ist an einer Stelle deutlich erschwert. Von diesem Vorhaben sollte abgesehen werden. Im Gegenteil, die Hauptstrasse sollte verbreitert werden um den Verkehrsfluss zu verbessern und um die Fussgänger besser zu berücksichtigen. Das Tempo 40 darf auf keinem Fall unterschritten werden. Die Frage ist, ob man einige alte wohnstehende Häuser direkt an der Hauptstrasse abreißen kann. Auch die Kirchenmauer könnte man etwas weiter zur Kirche hin verschieben.	In Landquart, Igis und Zizers leben viele Einwohner, die mit dem Auto Richtung Chur pendeln. Sie benützen die Hauptstrasse über Zizers zur Autobahneinfahrt. Mit den geplanten Massnahmen führt das nur noch zu mehr Stau an den Randzeiten unter der Woche und am Wochenende bei Ferienrückreiseverkehr ins Unterland. Der Individualverkehr wird zunehmen, zumal in Zukunft mit mehr Elektroautos gefahren wird und die Leute immer weniger ein schlechtes Gewissen haben werden, nicht den öffentlichen Verkehr zu benützen. Von Igis aus würde das eine längere Wegstrecke von ca 7km nach Chur bedeuten, auch wenn ein neuer Zubringer zum Autobahnknoten Landquart gebaut werden würde (Projekt MIV4.2). Die Absicht, die Pendler auf den öffentlichen Verkehr zu zwingen oder die Autofahrer auf die Autobahneinfahrt Landquart zu drängen, wird scheitern. Zizers wird zum rollenden Parkplatz, schwer vorstellbar, ob dies die Einwohner wirklich wollen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
Freie Liste V	88	MIV4.1 H3a Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur GV4.6 Einbahnregime Welschdörfli GV4.7 Ring- und Kasernenstrasse GV4.8-4 Grabenstrasse	Der Abtausch der Graben- und Ringstrasse ist ein zwingender Bestandteil dieser verschiedenen Massnahmen. Diese Massnahmen sind als Gesamtkonzept zu betrachten. Flankierende Massnahmen für die Quartiere südlich der Ringstrasse sind umzusetzen. QV4.10: Tempo 30 in den Quartieren kann dazu beitragen, auch diese Massnahme muss zwingend Bestandteil des ganzen Konzeptes sein.	Der Linksabbieger und das Einbahnregime in der Kasernenstrasse entlastet das Welschdörfli und die Kasernenstrasse, doch erst mit der Verkehrsberuhigung und Gestaltung der Grabenstrasse macht das Ganze Sinn. Voraussetzung, dass diese Massnahmen miteinander funktionieren können, ist der Abtausch der Graben- mit der Ringstrasse zwischen Gemeinde und Kanton. Gleichzeitig mit den Massnahmen an der Ringstrasse müssen flankierende Massnahmen für die Quartiere südlich der Ringstrasse umgesetzt werden, z.B. Tempo 30, damit der Verkehr von der Ringstrasse Richtung Innenstadt diese Quartiere nicht belastet.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
IG Grünberg	88	MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel	Im Zuge des Umbaus des Knoten Rosenhügel sind flankierende Lärmschutzmassnahmen entlang der Südumfahrung Chur vorzusehen.	Mit der Verlagerung des Verkehrs von der Kasernenstrasse zur Umfahrung Süd hin, wird sich die bereits bestehende Lärmbelastung der Bewohner entlang der Südumfahrung (Wohnzonen ES II) erheblich verschärfen. Eine Verlagerung darf nicht für andere Bewohner zu einer noch höheren Lärmbelastung führen und deren Lebensqualität zusätzlich vermindern. Wie dem Hauptdokument	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
				(Seite 36) zu entnehmen ist, sind die Immissionsgrenzwerte bereits jetzt an den Kantonsstrassen fast durchgehend überschritten.	
O-VCS GR, O-ProVelo	88	MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	<p>Zwingende Bedingung: Abtausch der betroffenen Strassen der Stadt Chur mit dem Kanton und gemeinsame Realisierung der Massnahmen MIV4.1, GV4.6, GV4.8-4 und GV4.7</p> <p>Um dieses Verkehrskonzept umsetzen zu können, sind flankierende Massnahmen am Knoten Obertor und auf der Kasernenstrasse vorgesehen. Die Kasernenstrasse befindet sich heute im Eigentum des Kantons Graubünden. Sie soll mit der heute im Eigentum der Stadt Chur stehenden Malixerstrasse abgetauscht werden. Mit diesem Abtausch wird der Stadt Chur die Umsetzung der Massnahmen auf der Kasernenstrasse erst ermöglicht. Zwischen diesen Massnahmen der Stadt auf der Kasernenstrasse und dem Umbau des Knotens Rosenhügel durch den Kanton besteht eine Abhängigkeit. Diese besteht darin, dass nur bei der Realisierung aller Massnahmen die volle Wirkung erzielt, respektive erst durch den Umbau des Knotens Rosenhügel überhaupt ermöglicht wird.</p>	<p>Geplant ist ein Umbau des Knotens Rosenhügel mit einer Linksabbiegemöglichkeit auf der Südumfahrung (H3a Julierstrasse). Mit dem Umbau des Knotens Rosenhügel und der Möglichkeit zum Linksabbiegen entsteht ein vollwertiger Knoten und damit die angestrebte, allseitige Erschliessung der Innenstadt über die Südumfahrung.</p> <p>Mit dem Bau einer Linksabbiegemöglichkeit beim Knoten Rosenhügel sowie einer entsprechenden Anpassung von Strassenraum und Verkehrsregime im Bereich Knoten Obertor und Kasernenstrasse wird der Quell-/Zielverkehr aus Westen in Richtung Stadtzentrum vermehrt auf die Südumfahrung verlagert und die Kasernenstrasse vom MIV-Pendlerverkehr entlastet. Damit dient die Massnahme auch der Beschleunigung des städtischen und regionalen Busverkehrs sowie der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf der Kasernenstrasse.</p> <p>Das Verkehrsregime im Bereich des Knotens Obertor wird dahingehend geändert, als dass neu als Kantonsstrasse der Abschnitt Kreisel Obertor bis Knoten Rosenhügel ausgeschieden und vortrittsberechtigt signalisiert wird.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
Freie Liste V	88	ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West	Ergänzung dieser Verkehrsdrehscheibe mit einem Angebot wie Publibikes.	Diese multimodale Drehscheibe ist sehr zu begrüssen und entspricht der modernen Verkehrsnutzung. Auch die Anbindung der Tangentiallinie ist begrüssenswert. Was noch fehlt, ist ein Angebot z.B. für Publibikes. Dafür ist Platz vorzusehen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
U	91	MIV4.2 Verbindung Deutsche Strasse - Tardis	Anpassung der Strassenführung (Strassenparzelle 2025)	<p>Die Planung der Verbindungsstrasse Deutsche Strasse – Mühlestrasse erfolgte vor einigen Jahren.</p> <p>Die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Parzellen änderten sich in dieser Zeit und damit auch der Anspruch an die Zugänglichkeit der Parzellen.</p> <p>Die Uehli Bau AG erwarb die Parzelle 2024 im Jahr 2008 und die Parzelle 2158 im Jahr 2018.</p> <p>Zum Zeitpunkt des Parzellenkaufes war uns die Strassenplanung bereits bekannt. Auf Grund der Nutzungen der Parzellen in den letzten Jahren und dem Wachsen unseres Betriebes führt der heute geplante Strassenverlauf zu einem grossen Eingriff in unsere Betriebs- und Lagerabläufe. Mit dem erwarteten Verkehrsaufkommen wird der Zugang zur Parzelle 2158 sehr stark erschwert, eine Ausfahrt aus der Parzelle kurz vor dem Kreisel ist fast unmöglich (Blickwinkel).</p> <p>Aus diesem Grund schlagen wir eine veränderte Linienführung vor. Die Strasse soll entlang der Parzellengrenze 1945 der Faliber AG auf der Parzelle 2158 geführt werden. In einem Bogen quert sie die RhB und führt dann geradlinig zum neuen Knotenpunkt (Eine Skizze der neuen Linienführung stellen wir Ihnen gern zur Verfügung). Weiterhin schlagen wir Ihnen aus topographischen Gründen eine Überquerung statt einer Unterführung der RhB vor.</p> <p>Erste Gespräche mit den Eigentümern (Herr Spiess, Firma Grischuna) der Parzelle 1994 und (Herr Brunold, Faliber AG) der Parzelle 1945 haben gezeigt, dass diese mit der Verlegung, wie wir sie vorschlagen, einverstanden sind.</p> <p>Die Strassenführung wird mit der von uns vorgeschlagenen Linienführung geradliniger. Es ist nur noch ein Bogen statt einer S-Kurve notwendig.</p> <p>Eine Anfrage bei der RhB hat ergeben, dass eine Überführung mit einer Höhe von ca. 6m über Schienenkante für die RhB keine Einschränkung darstellt. Somit wird mit einer Überführung das Gefälle der Strasse kleiner als bei einer Unterführung. Der Bau von hohen Stützmauern entfällt, dafür wird ein Brückenbau notwendig.</p> <p>Wir denken, dass diese Linienführung gesamthaft eine bessere Variante zur heutigen Führung darstellt. Nicht nur die Uehli Bau AG würde von dieser Anpassung profitieren, sondern auch die Verkehrsteilnehmer, da die Strassensicherheit bei dieser Variante durch bessere Sichtwinkel erhöht ist. Der Eingriff auf Parzelle 66 wird geringer, da die Anböschungen und deren Unterhalt je nach Brückenprojekt entfallen.</p> <p>Wir bitten Sie die neue Linienführung zu prüfen und hoffen, Sie kommen in dieser Angelegenheit auf uns zu.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
O-VCS GR, O-ProVelo	101	MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	Für den Fuss- und Veloverkehr werden sichere Übergänge ohne Mitbenutzungspflicht des Kreisels erstellt. Diese garantieren eine sichere und schnelle Verbindung des Gebietes Tardels mit der weiterführenden FVV-Infrastruktur ab Ems Werk.	<p>Im Bereich der Ems-Chemie wird ein Verkehrsknoten (voraussichtlich Kreisell) mit Unterführung der Gleisanlagen realisiert. Die Strassenverbindung wird an den bestehenden Kreisell Ems-Chemie angeschlossen. Die Strassenunterführung erfüllt Erschliessungsfunktion des Siedlungsgebietes bzw. des Siedlungserweiterungsgebietes Tardels. Die weiteren Wohnquartiere werden durch diesen «Anschluss Ems-West» vom Verkehr entlastet.</p> <p>Die Via Tardels dient gemeinsam mit den anschliessenden Via da Munt, Via Musel etc. bis Via Calanca als durchgehende Veloverbindung zum Bahnhof Felsberg und weiter nach Chur. Diese verläuft im Gegensatz zur Velo-Hauptroute der Autobahn entlang weitgehend ab der Hauptverkehrsachsen und muss durchgehend erhalten werden.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	101	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	Diese Massnahme ist fallen zu lassen.	<p>Dieses Projekt war bereits im AP 2G enthalten und wurde durch den Bund abgelehnt mit der Begründung, dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend sei. Daran hat sich nichts geändert wie nachfolgend aufgezeigt wird:</p> <p>Wie bereits unter 4.4.4 erwähnt gibt es hier zweckmässige und kostengünstigere Varianten. Die zu diesem Vorhaben angebrachten Begründungen sind fast ausnahmslos zu widerlegen.</p> <p>1. Für den öffentlichen Verkehr (Bus) braucht es keine Unterführung. Es ist nicht ersichtlich, warum der öffentliche Bus der Südquartiere von Domat/Ems ebenfalls nach Reichenau-Rhätzens weiterfahren soll, fahren doch der Stadtbus und das Postauto auf der Nordseite schon in diese Richtung. Als Passagiere kämen einzig Bewohner der Emser Südquartiere in Frage, die je nach Reiseziel sowieso eher die Bahn benützen werden. Eine neue Buslinie über die Südquartiere bis zur Ems-Chemie genügt. Man kann sich sowieso fragen, ob ein Bus in den Südquartieren sinnvoll ist, denn bereits heute und auch nach dem Bau des Tardels-Quartiers muss im Südquartier niemand mehr als 850 m (ca. 12 Min.) zu Fuss zurücklegen, um zum Bahnhof oder der nächsten Bushaltestelle nördlich der Bahnlinie zu gelangen. Vielmehr dürfte ein Bus die RhB konkurrenzieren.</p> <p>2. Das Siedlungserweiterungsgebiet Tardels ist bereits heute durch die Unterführung Caschnés gut erschlossen. Zwar sind die letzten 80m der Südzufahrt etwas eng. Diese könnte allerdings ohne allzu grossen Kostenaufwand auf zwei Spuren verbreitert werden. Blicke dann noch die rund 10m lange, einspurige Unterführung. Diese kurze Distanz könnte aber auf die gleiche Weise geregelt werden wie z.Bsp. bei der Hauptstrasse über die Rheinbrücke zwischen Bahnhof und Schloss Reichenau.</p> <p>3. Das Siedlungsgebiet wird vom Verkehr kaum entlastet. 79% aller Pendler von Domat/Ems fahren Richtung Chur (siehe „Kommunales räumliches Leitbild Domat/Ems, Seite 6). Vor allem nach Erstellen der durch die Volksinitiative verlangten Ergänzung Via Musel-Sid wird wohl niemand durch die geplante Unterführung bis zum Autobahnanschluss Reichenau und auf der Nationalstrasse nach Chur fahren. Vielmehr gibt es für das Siedlungsgebiet namhaften Zusatzverkehr infolge der komplett erstellten Umfahrungsstrasse, die auf 850 m Länge durch Siedlungsgebiet führt.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Chur, PP	103	Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	<p>Antrag 1: Auf den diskriminierenden Begriff «Langsamverkehr» wird im ganzen Agglomerationsprogramm verzichtet und es wird nur noch der Begriff Fuss- und Veloverkehr, oder allenfalls ähnlich, verwendet.</p> <p>Antrag 2: Die Ausführungen werden ergänzt um die Festlegung, dass dem Veloverkehr innerorts an Lichtsignalgesteuerten Knoten (vor allem in Chur an der Masanserstrasse/Ringstrasse) eine grössere Priorität zukommen soll.</p>	Die Abkehr vom Begriff Langsamverkehr ist neuerdings schweizweit akzeptiert und wird sich wohl überall durchsetzen. Der Bund hat in Bezug auf die Veloförderung an Verkehrsknoten mit Lichtsignalen die neuen Möglichkeiten von Grün fürs Velo nach rechts bei Rot geradeaus und neue Aufstellbereich für die Velos vor den Autos gerade erst geschaffen.	Antrag 1 - Hinweis: Grundsätzlich wird der Begriff «Fuss- und Veloverkehr» im gesamten Agglomerationsprogramm verwendet. Bei der Titelgebung muss jedoch die vom Bund vorgegebene Nomenklatur verwendet werden (Richtlinien Agglomerationsprogramm), welche weiterhin den Begriff «Langsamverkehr» verwendet.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
					Antrag 2: Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-VCS GR, O-ProVelo	106	FVV4.5 Fuss- und Veloweg Sanstrasse, Totengutbrücke – Sasselbrücke (Meiersboden), Stadt Chur	Im Rahmen des Projektes Fuss- und Veloweg Sandstrasse, Totengutbrücke – Sasselbrücke (Meiersboden) ist geplant, auf einer Länge von ca. 770 m einen einseitigen Fuss- und Veloweg zu erstellen. Dieser bietet sowohl FussgängerInnen wie VelofahrerInnen genügend Platz für ein sicheres Begegnen. Der Fuss- und Veloweg ist grösstenteils eine auskragende Konstruktion, welche auf den bestehenden Wuhrmauern der Plessur oder auf neuen Winkelstützmauern abgestützt wird. Durch die Realisierung kann die letzte Lücke auf dem Fuss- und Radweg Richtung Meiersboden geschlossen werden.	Die Sandstrasse ist eine kantonale Verbindungsstrasse zum Naherholungsgebiet Meiersboden auf dem Gemeindegebiet Churwalden. Im Abschnitt Totengutbrücke – Sasselbrücke gibt es aktuell keine Fuss- und Velowegverbindung entlang der Strasse. Alles wickelt sich auf der schmalen 4-5 m breiten Fahrbahn ab, welche zudem an die Gleisanlage der RhB der Strecke Chur – Arosa angrenzt. Die einengenden Platzverhältnisse sind sicherheitstechnisch für die Zufussgehenden und Velofahrenden ungenügend und gefährlich. Auch ohne gleichzeitiges Befahren des Streckenabschnittes durch die Arosabahn ist nicht genügend Platz vorhanden für das sichere Kreuzen eines Velos mit einem grösseren Motorfahrzeug. Aus diesem Grund muss das ‚Trottoir‘ auch für Velofahrende durchgehend geeignet sein.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	110	FVV 4.1-9	Antrag: Die Strasse Davos Turera muss in Zusammenhang mit der Brückenverbindung für den Langsamverkehr reserviert werden.	Die Brückenverbindung zwischen D/E und Felsberg wird begrüsst.	Wegen der regionalen Vernetzung legt die Gemeinde die Priorität auf die Anbindung an die Alltagsveloverkehrsrouten und verzichtet auf die Massnahme. In der nächsten Programmgeneration kann die Massnahme erneut geprüft werden.
PP	113	FVV4. 2-3 Fuss- und Veloverkehr Engpass Felsenaustrasse, Stadt Chur	Zur Ausgangslage wäre noch zu ergänzen, dass die Felsenaustrasse zwischen der Industriestrasse und Höhe Giacomettistrasse zu eng ist, damit ein Fahrrad mit einem Motorfahrzeug kreuzen kann oder von einem solchen überholt werden könnte. Das ist der Grund, wieso alle Radfahrer den Grossbruggerweg benutzen, was zugleich auch eine Abkürzung darstellt. Dieser Weg ist sehr stark frequentiert von Radfahrer und Fussgängern. Der bestehende Weg ist mit weniger als 3 m zu schmal und der Belag schadhafte.	Grossbruggerweg ausbauen, weil eine stark benutzte Abkürzung zu den Sportanlagen Obere Au mit Verlängerung über den Rossboden. Die Felsenaustrasse ist für den Radverkehr uninteressant, weil auf der gegenüberliegenden Seite der Plessur die breit angelegte Untere Plessurstrasse existiert. Die Untere Plessurstrasse ist zudem mit einer schmalen Brücke auf der Höhe Austrasse mit der Felsenaustrasse verbunden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP Imboden	114	FVV 4.2	Antrag: Die Führung des Veloverkehrs ist nicht nur zwischen, sondern auch innerhalb der Gemeinden zu planen und signalisieren. Antrag: Schulwegverbindungen ist hohe Priorität bei-zumessen. Antrag: Lücken sind zu ergänzen; Umwege zu minimieren.	Die Massnahmen in diesem Bereich sind wichtig.	Vgl. weitere FVV-Massnahmen wo dieses Anliegen adressiert wird. Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene. Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
PP	115	FVV4.2-1 Velo-Komfortroute	Die Verbindung der Fortunastrasse mit der Rossbodenstrasse ist sehr begrüssenswert, weil das Gebiet des Rossbodens mit dem Rheinquartier ideal verbunden wird.	Nebst der Grobplanung liegen die Probleme jedoch oft im Detail der Bauausführungen. Eine Alltags-Veloverkehrsrouten sollte mindestens eine Fahrbahnbreite von 3 m haben zuzüglich beidseitige Bankette von je 40 cm. Problematisch sind die Einmündungen von Velofahrwegen in Quartierstrassen. Diese Einmündungen sollten übersichtlich sein und hindernisfrei. Kleinräumige Gestaltung mit engen Markierungen und schmalen Fahrspuren zwischen Stellriemen stellen zudem eine Gefährdung dar. Negatives Beispiel: Einmündung Giacomettifahrradweg in die Tittwiesenstrasse. Hier wähnt man sich in einem Velo-Verkehrsgarten und nicht auf einer Veloverkehrsrouten.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
O-VCS GR, O-ProVelo	121ff	FVV4.3 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	Die Route verläuft grösstenteils auf bereits bestehenden Strassen und Wegen, welche teilweise ausgebaut oder der Belag optimiert werden muss. Nur einzelne Teilstücke müssen neu gebaut werden, da die bestehenden Möglichkeiten entweder wenig attraktiv und sicher sind oder dann zu grosse Umwege bedeuten. Die Belagoptimierungen in den Massnahmen FVV4.3-1, FVV4.3-3, FVV4.3-4, FVV4.3-5, FVV4.3-6, FVV4.3-7, FVV4.3-9, FVV4.3-10 sind zwingende Voraussetzung dafür, dass die Alltagsveloroute als solche funktioniert und genutzt werden wird.	Das Velo soll in der Agglomeration Chur einen spürbar höheren Stellenwert erhalten, als dies heute der Fall ist und zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden sowie den ÖV optimal ergänzen. Dazu wird ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr geschaffen. Es soll insbesondere auch mithelfen, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse infolge der Entwicklung der grossen Arbeitsplatzgebiete zu bewältigen. Die Alltagsveloverkehrsrouten entlang des Rheintals erfüllt in diesem Zusammenhang eine zentrale Funktion, indem sie die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet und für den Veloverkehr auf dieser Achse einen hohen Standard gewährleistet. Dieser Standard ist entscheidend dafür, dass die Alltagsveloroute ganzjährig von Velo-PendlerInnen genutzt werden kann.	Kenntnisnahme
PP	122	FVV4. 3-1 Hauptroute Belagsoptimierung Maienfeld	Die Realisierung dieser Massnahme entspricht einem grossen Bedürfnis. Maienfeld/Bad Ragaz ist mit Landquart nur über zwei relativ schmalen Hauptstrassen mit einer erlaubten Geschwindigkeit von 80 km/h verbunden. Diese Strassen sind deshalb sehr ungeeignet für einen Alltags-Veloverkehrsrouten.		Kenntnisnahme
O-WWF_PN	122	FVV4.3-1	Für die Verbindung von Bad Ragaz bis Landquart soll eine alternative Linienführung gesucht werden, um die Amphibien-Bestände zu schonen.	Die Etappe 1 der Velo-Verbindung durchquert das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung "Neugüter", welches zudem ein Naturschutzgebiet von Pro Natura Graubünden ist. Idealerweise wird eine Linienführung gesucht, welche nicht durch das Amphibienlaichgebiet fährt. Eventualiter soll auf ein Ausbau der Infrastruktur in diesem Bereich verzichtet werden, und der Weg während der Wanderzeit der Amphibien geschlossen werden.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
			Die ökologische Infrastruktur soll entlang des Weges umgesetzt werden.	In dem landwirtschaftlich intensiv genutzten Land der Neugüter soll mit der Realisierung der Fahrrad-Verbindung die ökologische Infrastruktur verbessert werden. Der Rhein ist eine wichtige Vernetzungs-Achse durch das Churer Rheintal. Die Vernetzung der Sömmerungsflächen oberhalb Maienfeld, Jenins und Malans mit dem Rhein ist zur Zeit nicht gewährleistet. Hecken, Sträucher oder Einzelbäume entlang des Fahrradweges würden dieses Defizit teilweise beheben.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	123	FVV4. 3-3 Hauptroute Belagsoptimierung Zizers	Die Massnahme ist begrüssenswert, weil der erwähnte Streckenabschnitt «Oberauweg» über keinen geeigneten Belag verfügt. Auf zugehörigen Plan auf Seite 124 ist der rot markierte Perimeter «Neue Infrastruktur» zu weit östlich eingetragen, sodass man meinen könnte, die Massnahme betreffe den Feldweg von der Örtlichkeit «Feld» (Zizers) nach Molinära.		Anpassung.
SP Imboden	125	FVV 4.3-7	Antrag: Es sei eine (Zusatz)-Variante für Velofahrende und Fussgänger*innen über den Bahnhof Reichenau und die Rheinbrücke zu erarbeiten.	Der bestehende Veloweg entlang der Kantonsstrasse endet beim Anschluss Vial im «Nichts». Wie soll dieser weitergeführt werden? Wie wird der Bahnhof Reichenau für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen erschlossen?	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	125	FVV4. 3-7 Hauptroute Gemeinde Tamins	Im zweitletzten Satz der Kurzbeschreibung auf Seite 126 steht: «Über die Landquart wird eine neue Velobrücke...» Die neue Brücke überspannt nicht die Landquart sondern den Rhein.		Anpassung.
PP	125	FVV4. 3-7 Hauptroute Gemeinde Tamins	Eine neue Trassierung der Alltags-Veloverkehrsrouten ab N13 Anschluss Reichenau bis Bonaduz ist sehr zu begrüssen. Besonders im Bonaduzerstuz kommt es immer wieder zu Verkehrsbehinderungen zwischen Motorfahrzeugen und Velos. Die Veloroute über Campagna ist absolut nicht geeignet für eine Alltags-Veloverkehrsrouten und wird zurecht nicht als Option aufgenommen. Die Skizze auf Seite 126 zeigt ein Querprofil der Brücke über den Rhein (nicht Landquart). Die Velofahrbahn ist mit 3 m angegeben mit direkt anschliessendem Gelände. Dieses Lichtraumprofil ist für eine moderne Alltags-Veloverkehrsrouten zu schmal. Die Entwicklung zeigt, dass die Fahrräder immer schneller fahren, besonders eBike mit Unterstützungen bis 25 km/h und die stärkeren Modelle, welche noch schneller unterwegs sind. Zudem führen etliche Biker auch Anhänger mit. Ein Kreuzen in diesen Tempi um 25 km/h und z.T. mit Anhänger ist ein Raumprofil von 3 m zu schmal und somit nicht weitsichtig geplant.	Die Fahrbahn sollte mindestens über einen Belag von 3 m Breite verfügen zuzüglich auf jeder Seite ein Bankett von mind. 30 cm.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	126	FVV4. 3-7 Hauptroute Gemeinde Tamins	Dem Plan auf Seite 126 ist zu entnehmen, dass von der Örtlichkeit «Rossboda» östlich von Tamins die Alltags-Veloverkehrsrouten mit einer Steigung von 10% zur Rheinbrücke emporführt. Für Stadt- und Tourenvelos sowie für Kinder und ältere Radfahrer ist eine Steigung von mehr als 8 % nicht zumutbar und somit nicht sinnvoll.	Mit einer sorgfältigen Bauplanung und allfälligen Anpassungen am Trasse sollte unbedingt erreicht werden, dass keine Steigungen mehr als 8 % betragen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SVP Tamins	126	FVV4.3-7	Zusätzlich ca. 250m Verkehrsweg an H19 bis zur Vialbrücke	Für die Taminser Bevölkerung oberhalb der Hauptstrasse H19 ist der vorgesehene Verkehrsweg vom Schloss Reichenau bis Rheinbrücke ein umständlicher Umweg mit zu viel Gefälle und Steigung. Alleinige Verkehrsrouten über Schloss Reichenau ist ungeeignet für Taminserbevölkerung oberhalb der H19. Weitere Begründungen: - Die Bevölkerung des Taminser Oberdorfes wird kaum den beachtlichen Umweg über das Schloss Reichenau machen - Dieser Umweg hat ein starkes Gefälle bis zum Rhein runter und einen entsprechenden Wiederaufstieg bis zur Rheinbrücke Vial - Es besteht ohne ausdrückliches Fahr- und Gehwegverbot an der H19 die Gefahr, dass von Velofahrer und Fussgänger, auch mit Kinderwagen, die Abkürzung über die gefährliche H19 gemacht wird. (Tempo 80km/h) - Die nahen Arbeitsorte der Firmen Hamilton, BC-Technik und EMS-CH MIE werden vermehrt mit Velo's entlang der H19 erreicht, selbst im Winter. - Auch der Veloverkehr von und nach der Surselva entlang der H19 wird den Umweg über Reichenau meiden bzw. evtl gar nicht finden	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP	126	FVV4.3-7	Neuer Velo- und Fussgängerweg ab Bahnhof Reichenau entlang der RhB-Linie durch Verbreiterung der Lehenbrücke der RhB. Neuer 700 m Velo- und Fussweg entlang der RhB-Linie vom Bahnhof Reichenau bis Einmündung bestehender Veloweg Do-mat/Ems anstelle des vorgesehen Weges durch die private Schlossanlage Reichenau bis zur Rheinbrücke hinauf	<p>Der Velo- und Fussgängerweg bis zum Bahnhof Reichenau ist heute schon der offizielle Verbindungsweg nach Domat/Ems. Mit dem neuen Weg wäre der Veloverkehr vom Lastwagenverkehr zum Kieswerk entflochten. Auch wäre die Verbindung als Panoramaroute sehr attraktiv. Der Verlauf ist gegenüber Eurem Vorschlag flacher und, zumindest bis zum bestehenden Veloweg parallel zur Strasse Richtung Emser Werke kürzer. Es braucht praktisch keine Terrainanpassungen, Man kann im Süden den Bahnhofplatz der RhB benutzen; die Lehenkonstruktion benötigt keine neuen Fundamente.</p> <p>Der vorgesehene Verkehrsweg vom Schloss Reichenau bis Rheinbrücke führt über viele private Grundstücke und hat viele Steigungen.</p>	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	130	FVV4. 3-12 Stichverbindung Felsberg Domat/Ems, Felsberg	Im Kurzbeschrieb auf Seite 130 im zweiten Satz steht: «... mittelfristig ist diese Route für zivile Personen nicht mehr geöffnet.»	Hier wäre eine Präzisierung angebracht. Wird etwa durch den Neubau der Kaserne beim heutigen Schützenhaus in Chur die Durchfahrt für den Veloverkehr gesperrt?	Die Formulierung ist genügend präzise für den aktuellen Planungsstand.
PP	130	FVV4. 3-12 Stichverbindung Felsberg Domat/Ems, Felsberg	Auf Seite 124 ist einmal mehr der Grundsatz von Alltag-Veloverkehrsrouten festgehalten: «Insbesondere sind die grösseren Zentren wie die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart und Domat/Ems ungenügend mit den umliegenden Gemeinden erschlossen. Ebenfalls fehlen direkte und attraktive Veloverbindungen zu wichtigen Zielgebieten (Arbeitsplatzgebiete, Sportanlagen, Bildungseinrichtungen etc.). Mit einer attraktiven Veloinfrastruktur kann der Veloverkehrsanteil erhöht und der Anteil motorisierter Individualverkehr gesenkt werden. Dies hat einen positiven Effekt auf die Wohnqualität».	Will man diesem Grundsatz nachkommen, so muss die Variante 2 umgesetzt werden. Nur diese Variante bindet Felsberg, und insbesondere das Quartier «Neudorf» von Felsberg an die Alltag-Veloverkehrsrouten und an die Sportanlagen in Chur an. Dieser Verbindung Felsberg – Chur ist erhöhte Beachtung zu schenken, weil diese Route extrem stark frequentiert ist. Einen Umweg von Felsberg, insbesondere vom Neudorf über die relativ hohe Rheinbrücke und den Bahnhof von Felsberg würde der Velo- und Fussverkehr kaum akzeptieren.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
PP	130	FVV4. 3-12 Stichverbindung Felsberg Domat/Ems, Felsberg	Die bestehende Velopendleroute vom Bahnhof Felsberg nach Chur Süd hat bei der Unterführung unter der Autobahn A13 auf der Höhe Plankis eine ungenügende Fahrbahnbreite, zusätzlichen einen zu engen Kurvenradius mit schlechter Übersicht. Da hilft auch der montierte Spiegel wenig. Zudem ist die Steigung aus der Unterführung hinaus Richtung Domat/Ems sehr steil, auch wenn nur auf kurzer Strecke. Ein zweiter Engpass mit schlechter Übersicht besteht rund 300 m weiter Richtung Chur auf der Spundisstrasse. Die Alltags-Veloverkehrsrouten sind zwischen A13 und Militärbauwerken eingeklemmt.	Diese beiden Abschnitte bedürften seit langem schon einer Sanierung. Mindestbreite der Fahrbahn 3 m mit Bankett von 40 cm auf beiden Seiten. Zudem Steigungen nach der Unterführung Richtung Bahnhof Felsberg reduzieren.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.
SP PP	Chur, etc.	132 Veloachse Loëstrasse - Cadonaustrasse	Antrag: Ergänzend zu den Veloachsen FVV4.4 und FVV4.5 wird auch eine Veloachse Loëstrasse – Cadonaustrasse – (neuer Veloweg nach/von Trimmis) in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. Dazu werden an der Loëstrasse und Cadonaustrasse die bestehenden Längsparkplätze weitestgehend aufgehoben und wird über die ganze Strecke Loëstrasse - Cadonaustrasse eine Kernfahrbahn markiert und Tempo 30 verfügt. Dies wird kurzfristig bis Ende 2022 realisiert.		Weiterleitung an Gemeinden, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Imboden	141	FVV 4.7	Antrag: Die Abstellanlagen für Zweiräder sollen den Ansprüchen von Elektrovelos (erhöhter Platzbedarf und Stromanschluss) entsprechen.		Anliegen, das im AP noch berücksichtigt werden kann.
SP PP	Chur, 143	Behebung Unfallschwerpunkte und- häufungsstellen	Antrag: die Ausführungen werden ergänzt um die Festlegung, dass das Thema reduzierte Geschwindigkeiten, innerorts insbesondere Tempo 30, unabhängig vom tatsächlichen Unfallgeschehen in der Vergangenheit wichtig und zu berücksichtigen ist.	Im Falle von Tempo 30 in Sumvitg hat das Bundesgericht u.a. festgehalten, dass es nicht sein darf, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (nur) vom tatsächlichen Unfallgeschehen in der Vergangenheit abhängig zu machen, sondern dass es im Sinne von «vorbeugen ist gescheiter als heilen» unabdingbar ist, die Verkehrssicherheit quasi «prophylaktisch», z.B. und typischerweise mittels tieferen Geschwindigkeiten, zu erhöhen.	Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle. Betrifft folgende Massnahmen: VS4.1 sowie GV4.8-GV4.10
SP Imboden	143	VS 4.1	Antrag: Beim Anschluss Vial (Karte-Nr. 6) sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zwingend zu berücksichtigen.		Prüfung bei Weiterbearbeitung der Massnahme durch federführende Stelle.

Wer	Seite	Massnahme	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
SP Chur, PP	148	Pilot Schulwegsicherung	<p>Antrag 1: Alle wichtigen Schulwege führen nur noch innerhalb von Tempo 30 Zonen und bei Bedarf durch Begegnungszonen.</p> <p>Antrag 2: In der unmittelbaren Umgebung der Schulhäuser werden mittels entsprechenden Anhalteverbots die unseligen Mama-, Papa- und Nana- bzw. Nenitaxis nach Möglichkeit unterbunden.</p>	<p>Es ist uns schleierhaft, warum in dieser tollen Massnahme Tempo 30 als zweckmässigste und kostengünstigste Massnahme nicht explizit thematisiert wird. Als Lehrbeispiel sei die äussere Loëstrasse mit vier Kindergärten und einer KITA direkt an der Strasse erwähnt.</p>	<p>1) Das Thema Tempo 30 wird an einer anderen Stelle im AP adressiert und ist in der Agglomeration mehrheitlich bereits flächendeckend umgesetzt (vgl. Analyse).</p> <p>2) Das Anliegen ist zu detailliert (nicht stufengerecht) für ein AP und muss direkt bei den Schulgemeinden deponiert werden respektive kann im Rahmen des Pilot eine Massnahme sein.</p>
SP Imboden	148	VS 4.3	<p>Antrag: Die Schulwegsicherheit ist nicht als Pilot für Landquart ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen, sondern auch in anderen Gemeinden prioritär sicher zu stellen.</p>	<p>Die Frage der Schulwegsicherheit stellt sich sicher auch in anderen Gemeinden des Agglomerationsgebietes. Aus unserer Sicht braucht es kein Pilotprojekt. Unseres Wissens hat die Stadt Chur/Stadtschule Chur auf diesem Gebiet schon Verschiedenes erarbeitet und Erfahrungen damit gesammelt von denen andere Gemeinden profitieren können.</p>	<p>Da sich Ausgangslage, Herausforderungen und mögliche (infrastrukturelle) Massnahmen in den weiteren Gebieten des AP stark von der Stadt Chur unterscheiden, wird auf Basis der Erfahrungen der Stadt Chur in der Gemeinde Landquart ein Pilot durchgeführt.</p>

Kartendokumentation

Wer	Karten-Nr.	K-Name	Thema	Änderungen und Ergänzungen	Begründung, Bemerkungen	Umgang
PP	9	Analyse	Landschaft Entwurf Mitwirkung	Auf dieser Karte ist das vorgesehene Baugebiet Tardels/Caschnés als BLN (Bundesinventar der Landschaften & Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung) eingezeichnet.	Entweder stimmt diese Karte nicht oder das Gebiet Tardels/Caschnés darf gar nicht für eine Ueberbauung eingezont werden.	Die Karteninhalte stimmen mit dem KRIP überein. Anliegen auf regionaler / kantonaler Planungsebene, welches via Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden kann und deshalb im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den regionalen / kantonalen Planungsinstrumenten eingereicht und geprüft werden muss.
G-Tsch_Pr	14	Zukunftsbild	Schwerpunktgebiet Tourismus	Die Gemeinde beantragt erneut eine Ergänzung Tschierschens als Schwerpunktgebiet Tourismus (analog zu Massnahme S 4.9).	Der Tourismus hat für die Gemeinde Tschierschen eine grosse Bedeutung. Daher ist es aus Sicht der Gemeinde richtig, im Aggloprogramm als Schwerpunktgebiet Tourismus bezeichnet zu werden (analog zum Raumtyp im Raumkonzept GR und RegRK Plessur). Ggf. im Verbund mit den Orten Churwalden und Arosa.	Gemäss Gespräch ARE-Gemeinde erfolgt eine Anpassung. Im Massnahmenblatt wird präzisiert, dass sich das "Schwerpunktgebiet Tourismus" auf die "Touristischen Orte mit Stützfunktion" gemäss KRIP abstützt.
PP	17	Teilstrategie	Gesamtverkehr	Hier fehlen nebst der eingezeichneten Via Tardels in Domat/Ems sämtliche bereits vorhandenen Sammelstrassen. Details unter „Hauptdokumentation 7.3“ bereits erwähnt.	Bereits unter „Hauptdokumentation 7.3“ erwähnt.	Das strategische Netz ist mit dem TBA GR abgestimmt – die Sammelstrassen gemäss Definition im AP sind vollständig eingezeichnet.
PP	22	Massnahmen	Verkehr, Entwurf, Mitwirkung	MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie soll entfernt werden.	Begründungen bereits erwähnt. Siehe unter „Massnahmen Dokumentation Verkehr GV4.5, MIV4.5 und GV4.1“.	Weiterleitung an Gemeinde als Massnahmenträger, da Anliegen für die kommunale Planungsebene.
SP Imboden	14, 17	Zukunftsbild Teilstrategie_Gesamtverkehr		Antrag: Für den Kantonsstrassenabschnitt Gassa sutò bis Kreisel Rodigari sind die Optimierung des Strassenraumes und Massnahmen für eine siedlungsverträgliche Strasse und für mehr Sicherheit zu erarbeiten.	Auf beiden Karten ist der Kantonsstrassenabschnitt in Domat/Ems zwischen Gassa sutò und Kreisel Rodigari als problematischer Strassenabschnitt gekennzeichnet. Wir haben keine geplanten Massnahmen gefunden, obwohl diese gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie Gesamtverkehr wohl notwendig wären, bei einer so stark befahrenen Strasse. Velofahren ist in diesem Strassenabschnitt sehr problematisch.	Die Analyse bezieht sich auf das Jahr 2019, im Handlungsbedarf ist ausgewiesen, dass der betreffende Strassenabschnitt laut TBA GR im 2020 bereits optimiert wurde. Deshalb ist keine Massnahme im AP enthalten.