

Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation

Hauptdokumentation – Schlussfassung
20. August 2021



Auftraggeber

Kanton Graubünden
Amt für Raumentwicklung
Grabenstrasse 1
7000 Chur

Steuerungsausschuss

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

Begleitgruppe

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

Projektteam (Auftragnehmende)

Beatrice Dürr
Christoph Lippuner
Oliver Vögeli

Abbildungen und Karten

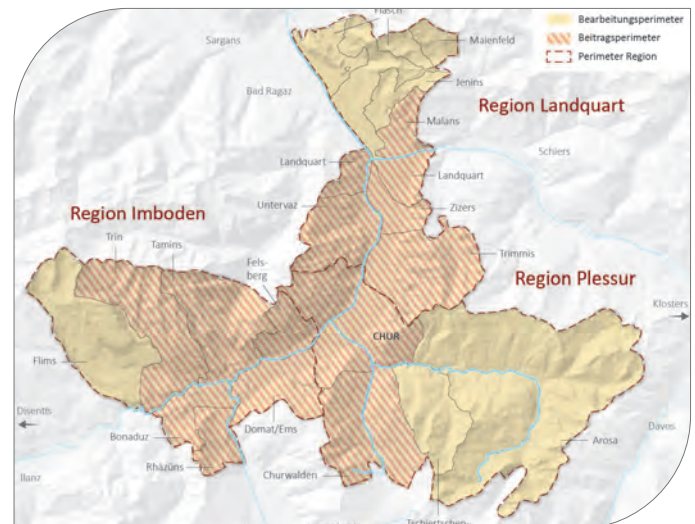
Le-Wan Tran
Lara Thomann

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

Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation

Agglomerationspolitik Bund

In den urbanen Räumen der Schweiz fand in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt, das mit einer raschen Siedlungsentwicklung und fortschreitender Mobilität einherging. Um die sich daraus ergebenden Probleme besser lösen zu können hat der Bund das Programm Agglomerationsverkehr lanciert. Mit diesem Programm beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Programmen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.



Die Agglomeration Chur im Überblick

Im vom Bund definierten Rahmen erarbeitete die Agglomeration Chur bereits mehrere Agglomerationsprogramme: 2007 (1. Generation) und 2011 (2. Generation). Die Massnahmen der bisherigen Generationen sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Diese werden teilweise durch den Bund mitfinanziert. Die dritte Generation wurde ausgelassen, da die Umsetzung der ersten Generationen vorangetrieben wurde. Nun folgt das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP 4G).

Die Trägerschaft des AP 4G wird durch die Regierung und die drei beteiligten Regionen Imboden, Landquart und Plessur gebildet. Als Vertreter der Trägerschaft tritt – wie bereits bei den ersten beiden Agglomerationsprogrammen – der Kanton Graubünden auf. Der Bearbeitungsperimeter des AP 4G Chur umfasst die drei Regionen. Die Finanzierung von Massnahmen durch den Bund beschränkt sich allerdings auf den nach statistischen Vorgaben definierten Beitragsperimeter.

Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation

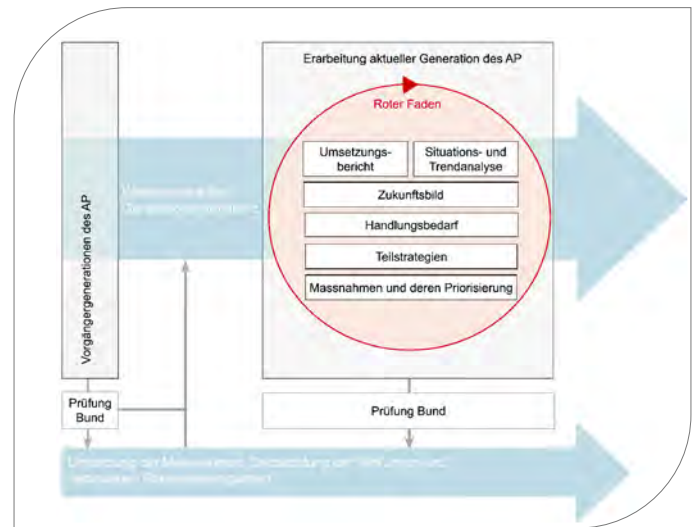
Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurden die Inhalte des kantonalen Richtplans und der regionalen Raumkonzepte weiterentwickelt und vertieft. Dabei hat die Agglomeration Chur insbesondere auf die Hinweise des Bundes zu den ersten Programmgenerationen reagiert und identifizierte Lücken im Programm behoben.

So wurde u.a. das Zukunftsbild überarbeitet und die Teilstrategien konkretisiert. Aus den inhaltlichen Schwerpunkten und Neuerungen resultieren folgende Anpassungen im Vergleich zum AP 2G:

- Konkretisierung der Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung, Entwicklungsschwerpunkte) auf Basis der regionalen Raumkonzepte und der Kommunalen Räumlichen Leitbilder
- Erstmalige Aufnahme der Themen Freiraum und Siedlungsqualität
- Qualitative Einbettung der siedlungsverträglichen Umgestaltung von Strassenräumen
- Differenzierter Umgang mit Netzergänzungen für den motorisierten Individualverkehr
- Angebotsverbesserungen im Bahnverkehr dank dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), Ausbausritt 2025 und 2035 und darauf abgestimmte kantonale ÖV-Konzeptionen Retica30+ und Transreno
- Attraktivierung der multimodalen Drehscheiben in Bezug auf Nutzerfreundlichkeit, Aufenthaltsqualität und multimodale Angebote
- Ableitung von Veloverkehrsmassnahmen aus dem kantonalen Sachplan Velo
- Untersuchung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit mit Herleitung von Sanierungs- und Sensibilisierungsmassnahmen

Aufbau Agglomerationsprogramm

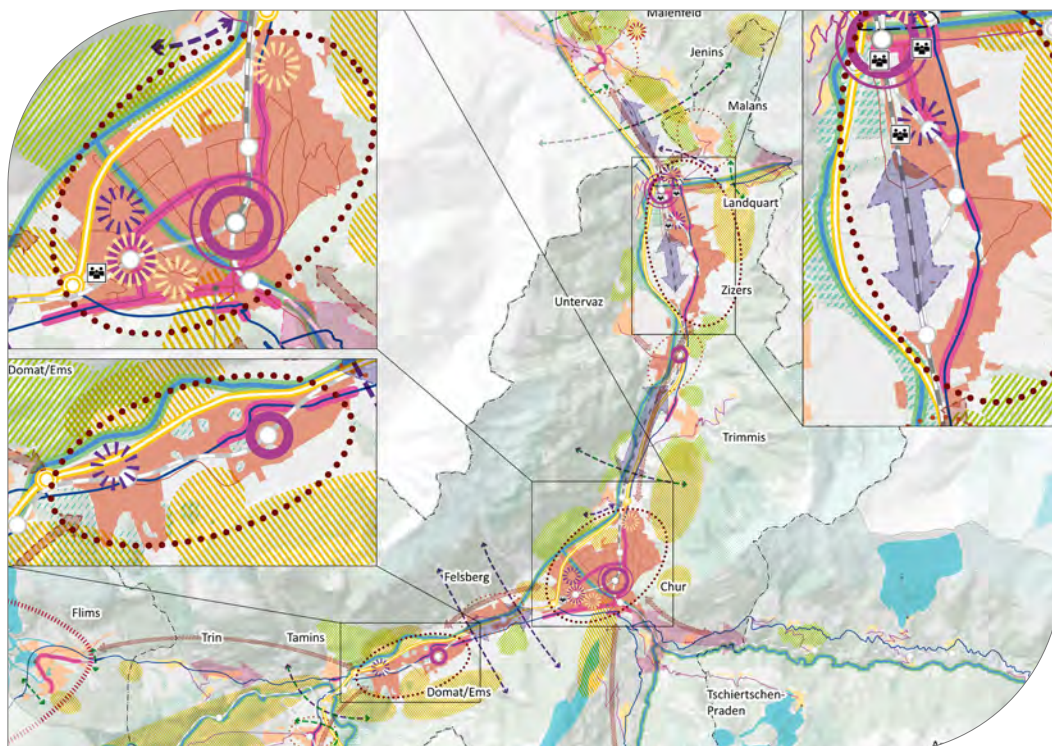
Gemäss den Vorgaben des Bundes umfasst ein Agglomerationsprogramm sechs Bausteine, welche zu einem «roten Faden» miteinander verknüpft werden. Ausgangspunkt bilden der Umsetzungsbericht zum Stand der Vorgängergenerationen sowie eine Situations- und Trendanalyse zur Agglomeration Chur. Das Zukunftsbild zeigt den erwünschten Zustand im Jahr 2040 auf. Aus dem Vergleich von Analyse und Zukunftsbild kann so der Handlungsbedarf für die Erreichung des Zukunftsbildes abgeleitet werden. Die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr zeigen auf, wie der angestrebte zukünftige Zustand erreicht werden soll und wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Die Umsetzung dieser Teilstrategien erfolgt im Rahmen des Massnahmenportfolios (Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete). Das gesamte Agglomerationsprogramm wird nach Einreichung durch den Bund geprüft, wobei der konzeptionellen Einbettung der Massnahmen eine grosse Bedeutung zukommt.



Zukunftsbild der Agglomeration Chur

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Chur. Es macht beispielsweise Aussagen zur qualitativen Siedlungsentwicklung in den urbanen Gebieten, den suburbanen Ortschaften und den Gebieten mit dörflicher Struktur. Mit dem strategischen Strassennetz 2040 legt es fest, welche Funktionen die vorhandenen und geplanten Strassen übernehmen.

Multimodale Drehscheiben bilden in Kombination mit einem attraktiven Fuss- und Veloverkehr die Angelpunkte für eine optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger und sind Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung nach innen.

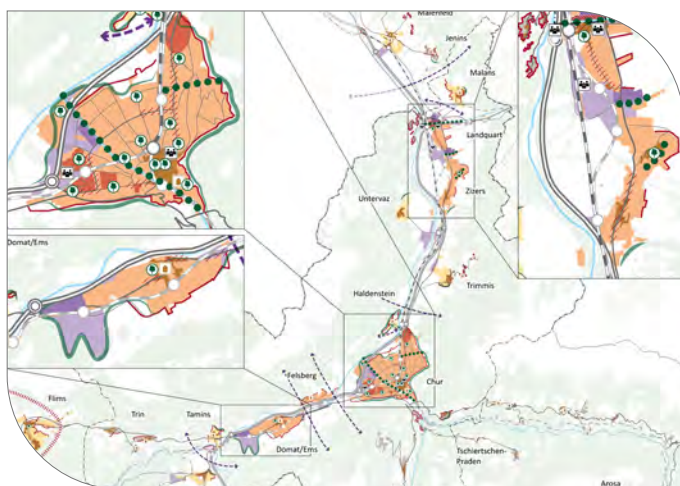


Teilstrategien

Um die Entwicklung in Richtung des beschriebenen Zukunftsbildes zu lenken wurden Strategien in den Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr erarbeitet. Diese lauten beispielsweise:

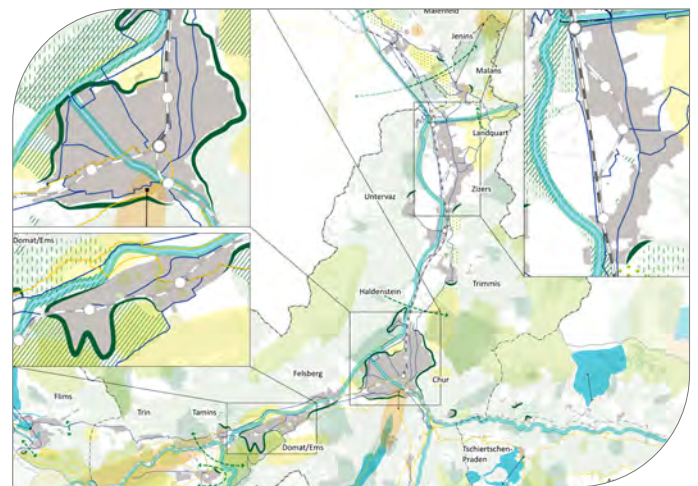
Teilstrategie Siedlung

- Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete beschränken
- Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren
- Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln
- Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken



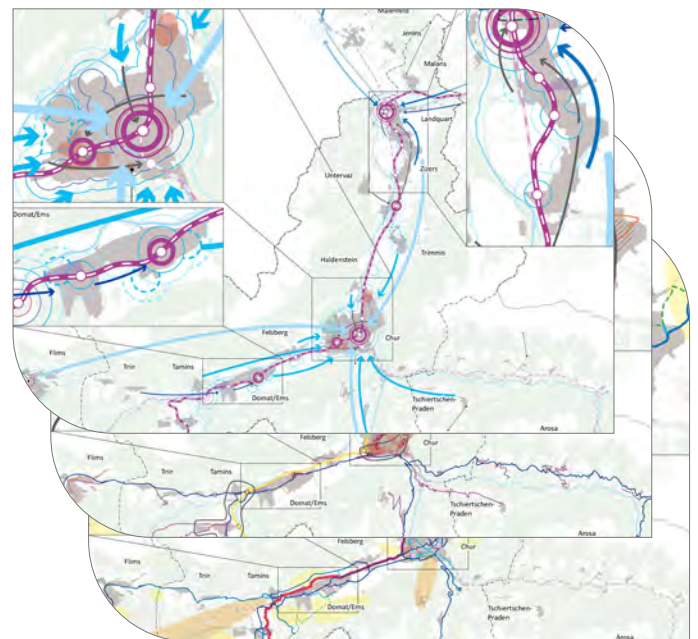
Teilstrategie Landschaft

- Naherholungsgebiete weiterentwickeln
- Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten
- Vernetzung fördern
- Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren



Teilstrategie Verkehr

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Parkierung überkommunal abstimmen
- S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken
- Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen
- Multimodale Drehscheibe stärken
- Lückenloses und sicheres Velonetz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen
- Urbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren
- Attraktive Veloabstellanlagen schaffen



Ausgewählte Massnahmen

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms nehmen die Teilstrategien sowie den identifizierten Handlungsbedarf auf und wurden vom Kanton, den Regionen und den Gemeinden entwickelt. Zu den Massnahmen der 4. Generation, die im Horizont 2024 – 2028 (A-Massnahmen) umgesetzt werden, gehören beispielsweise:

Massnahmen für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung (Auswahl)

Innenentwicklung in spezifischen Gebieten



Entwicklungsschwerpunkte



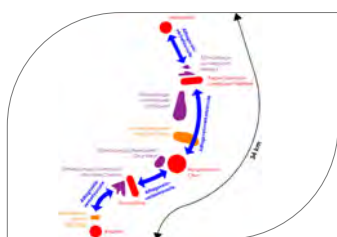
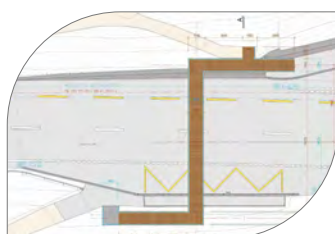
Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet

Massnahmen für die Entwicklung Fuss- und Veloverkehr (Auswahl)

Veloabstellanlagen



Fussgängerüberführung Felsbach, Trin



Alltagsveloverkehrsrouten

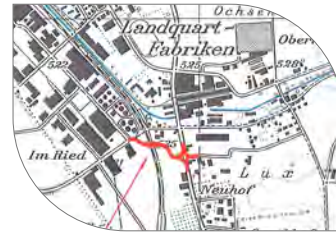
Massnahmen für die Entwicklung Gesamt- und Strassenverkehr (Auswahl)

Die Agglomeration Chur setzt bei ihrem Massnahmenportfolio einen wichtigen Akzent auf verkehrslenkende Massnahmen wie Verkehrsmanagement, Parkraummanagement und Mobilitätsmanagement. Infrastrukturelle Verkehrsmassnahmen sind beispielsweise:

Anschluss Rosenhügel



Industriestrasse Landquart



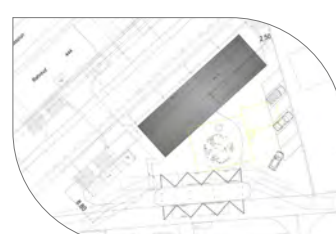
Strassenraumgestaltungen (Bsp. Parpan, Churwalden)

Massnahmen für die Entwicklung öffentlicher Verkehr (Auswahl)

Multimodale Drehscheibe Chur West



Multimodale Drehscheibe Süd, Domat/Ems



Buserschliessung Tardis, Landquart

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
1.1	Agglomerationspolitik des Bundes	7
1.2	Einordnung Agglomerationsprogramm in die kantonalen Planungsinstrumente	7
2.	Ausgangslage Agglomerationsprogramm 4. Generation	9
2.1	Kernthemen Agglomerationsprogramme 1G und 2G	9
2.2	Zielsetzung und Schwerpunkte AP 4G	9
2.3	Aufbau des Berichts, Neuerungen gegenüber AP 2G	10
2.4	Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung	11
2.5	Perimeter Agglomeration Chur, Stand Planungsinstrumente	14
2.6	Erfüllung Grundanforderungen	17
3.	Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme	18
4.	Situations- und Trendanalyse	24
4.1	Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur	24
4.2	Siedlung	26
4.3	Landschaft und Umwelt	34
4.4	Verkehrssystem	41
4.5	Fazit Situations- und Trendanalyse	72
5.	Zukunftsbild	74
5.1	Raumkonzept Schweiz	74
5.2	Raumkonzept Kanton Graubünden	75
5.3	Zukunftsbild Agglomeration 2040	75
5.4	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Kapazitäten 2040	80
5.5	Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)	81
6.	Handlungsbedarf	84
6.1	Siedlung	84
6.2	Landschaft (und Umwelt)	87
6.3	Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit	89
6.4	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	93
6.5	Fuss- und Veloverkehr	94
7.	Teilstrategien	96
7.1	Siedlung	97
7.2	Landschaft (und Umwelt)	100
7.3	Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit	102

7.4	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	106
7.5	Fuss- und Veloverkehr	109
<hr/>		
8.	Massnahmen	112
8.1	Massnahmen-Schwerpunkte	112
8.2	Massnahmen Siedlung	117
8.3	Massnahmen Landschaft	119
8.4	Massnahmen Verkehr	120
<hr/>		
9.	Umsetzung und Controlling	129
9.1	Grundsätze	129
9.2	Umsetzungscontrolling der Massnahmen	129
9.3	Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit	130
<hr/>		
10.	Grundlagen- und Literaturverzeichnis	132

Anhang

<hr/>		
A1	Engpässe Strassen	134
<hr/>		
A2	Ist-Analyse Bike+Ride, Park+Ride	136
<hr/>		
A3	Ist-Zustand öffentlich zugängliche Parkplätze	137
<hr/>		
A4	Umsetzungstabellen AP 1G und AP 2G	138

Abkürzungsverzeichnis

AEV GR	Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden
AJF GR	Amt für Jagd und Fischerei Kanton Graubünden
ANU GR	Amt für Natur und Umwelt Kanton Graubünden
AP 1G	Agglomerationsprogramm 1. Generation
AP 2G	Agglomerationsprogramm 2. Generation
AP 4G	Agglomerationsprogramm 4. Generation
AP	Agglomerationsprogramm
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE GR	Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden
ASP	Abendspitzenstunde der Motorfahrzeuge
AWT	Amt für Wirtschaft und Tourismus Kanton Graubünden
B+R	Bike and Ride
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BeSA	Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN tung	Bundesinventar der Landschaften & Naturdenkmäler von nationaler Bedeu-
BüGA	Bündner Generalabonnement
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Gesamtverkehr
ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
KRIP	Kantonaler Richtplan
KRL	Kommunales räumliches Leitbild
L	Landschaft
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling Agglomerationen
NS	Nationalstrasse
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P+R	Park and Ride
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
RB	Regierungsbeschluss
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RRK	Regionales Raumkonzept
S	Siedlung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SIN	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
TBA GR	Tiefbauamt Kanton Graubünden
UEB	Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WMZ	Wohn-, Misch- und Zentrumszone
ZÖBA	Zone für Öffentliche Bauten und Anlagen

1. Einleitung

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

In den urbanen Räumen der Schweiz fand in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt, das mit einer raschen Siedlungsentwicklung und fortschreitender Mobilität einherging. Der Bundesrat hat im Bericht über die Kernstädte von 1999 anerkannt, dass die urbanen Räume die Probleme der Agglomerationen nur mit Unterstützung lösen können. Dieses Erkenntnis gab zur Lancierung der Agglomerationspolitik des Bundes Anlass. Einer der Bereiche, wo die Agglomerationspolitik des Bundes zum Tragen kommt, ist das Programm Agglomerationsverkehr (PAV).

Mit dem PAV beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Seit der 3. Generation stellt der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs Fonds (NAF) das Finanzierungsinstrument dar, mit dem der Bund die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanziert. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

1.2 Einordnung Agglomerationsprogramm in die kantonalen Planungsinstrumente

Das Raumkonzept Graubünden und der kantonale Richtplan (KRIP, ARE GR 2019) bilden den übergeordneten Rahmen für die nachfolgenden Planungsinstrumente (vgl. Abbildung 1). Im Raumkonzept Graubünden sind die Eckpunkte der räumlichen Entwicklungsstrategie festgehalten. Der KRIP übernimmt als Hauptaufgabe die Abstimmung aller raumwirksamen Tätigkeiten.

Die regionalen Raumkonzepte, die regionale Richtplanung und die kommunale Nutzungsplanung übernehmen die übergeordneten Leitsätze, Handlungsanweisungen und Objekte aus dem KRIP und setzen diese um, indem sie die Themen stufengerecht abstimmen. Für die regionale Richtplanung gibt der KRIP zwei terminliche Eckwerte vor. Die Erarbeitung des regionalen Raumkonzepts (RegRK) hat bis 2. Quartal 2020 und die Überarbeitung des Regionalen Richtplans Siedlung bis 2. Quartal 2023 zu erfolgen. Das regionale Raumkonzept und der regionale Richtplan sind behördenverbindlich, ihre Aufgaben bei der Siedlungsentwicklung sind im Kapitel 6.1 detaillierter beschrieben.

Das kommunale räumliche Leitbild (KRL) bildet auf der kommunalen Ebene die konzeptionelle Grundlage für die Erarbeitung der kommunalen Nutzungsplanung als grundeigentümergebundenes Instrument und für Entscheide im Bereich der räumlichen Entwicklung der Gemeinde.

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation orientiert sich grundsätzlich an der regionalen Planungsebene. Aufgrund des betrachteten Perimeters über drei Regionen und den Anforderungen des Bundes an ein AP (ARE CH, 2020), werden allerdings spezifische Akzente in Bezug auf die Abstimmung Siedlung (inkl. Landschaft) und Verkehr gesetzt. Die Inhalte in den regionalen Planungsinstrumenten behalten dabei ihre Gültigkeit.¹ Da die Erarbeitung der 4. Generation zwischen die Erarbeitungsphasen von regionalen Raumkonzepten und regionalen Richtplanungen fällt, werden im Agglomerationsprogramm den KRIP ergänzende Inhalte aufgenommen. Diese dienen als weiterer Orientierungsinhalt für die Erarbeitung der Regionalen Richtpläne.



Abbildung 1: Zusammenspiel kantonale, regionale und kommunale Planungsinstrumente Kanton Graubünden (Quelle Grafik: ARE GR 2018, Wegleitung)

1 Weitere Ausführungen bezüglich Verbindlichkeit Agglomerationsprogramm vgl. Kapitel 9.

2. Ausgangslage Agglomerationsprogramm 4. Generation

2.1 Kernthemen Agglomerationsprogramme 1G und 2G

Das **AP 1G Chur** basiert auf einem Raumkonzept, welches die Agglomeration Chur und die weitere Umgebung bis hin zu den angrenzenden Regional- und Tourismuszentren umfasst. Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzten infrastrukturellen Massnahmen konzentrieren sich v.a. auf die Engpässe im Raum Chur. Im Siedlungsbereich thematisiert das AP 1G in Ergänzung zu kantonalen und regionalen Richtplänen spezifische Massnahmen für die Entwicklungsschwerpunkte. Auf infrastruktureller Massnahmenebene hervorzuheben sind die Erschliessung Chur West und die neue städtische Tangentialbuslinie, ebenso das Massnahmenpaket im Fuss- und Veloverkehrsbereich.

Im **AP 2G Chur** wurden als Weiterentwicklung gegenüber dem AP 1G eine vertiefte Analyse für den Talboden des Bündner Rheintals durchgeführt. Damit einher ging eine Evaluation von zusätzlichen Verkehrsmassnahmen auch ausserhalb der Stadt Chur, die detaillierte Erhebung der Nutzungsreserven, die Vertiefung der Siedlungsentwicklung nach innen und die Integration von landschaftlichen Aspekten. Als Schlüsselmassnahmen können hervorgehoben werden: die ÖV-Priorisierungen, die Aufwertung der Einfallachsen in Chur, der Ausbau des Veloverkehrnetzes und die Aufwertung der Bahnhaltestellen als Antwort auf die Taktverdichtungen der Bahn. Im Siedlungsbereich wurden Entwicklungsstrategien für diverse Standorte (Chur Nord, Chur West, Domat/Ems, Landquart) definiert und zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen ein Werkzeugkasten Arbeitsstandorte sowie eine regionale Studie zu Verdichtungspotenzialen ausgelöst.

Auf die Erarbeitung eines **AP 3G** wurde verzichtet, da der Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen AP 1G – 2G gesetzt wurde.

2.2 Zielsetzung und Schwerpunkte AP 4G

Mit dem AP 4G verfolgt die Agglomeration Chur insbesondere folgende Ziele:

- Überregionale Koordination Siedlung – Verkehr über die drei Regionen Imboden, Landquart und Plessur im Handlungsraum Nordbünden aufgrund der engen inhaltlichen Verzahnungen und Abhängigkeiten.
- Schaffen einer gemeinsamen Vorstellung zur zukünftigen Entwicklung im Handlungsraum Nordbünden aufgrund der grossen Dynamik in diesem funktionalen Raum.
- Übergeordnete Abstimmung der vorliegenden regionalen Raumkonzepte mit zusätzlichen / neuen inhaltlichen Akzenten durch das Agglomerationsprogramm.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des AP 4G wurden aus den Resultaten der bisherigen Programme und der Analyse des Raums abgeleitet:

- Innenentwicklung (Entwicklungsschwerpunkte, Verdichtungsgebiete) mit Abstimmung auf die multimodalen Drehscheiben
- Qualität der Siedlungsentwicklung inkl. siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung
- Optimierung des Strassenverkehrs mehrheitlich im Rahmen bestehender Infrastrukturen
- Einbezug Tourismusverkehr, soweit möglich
- Objektive und subjektive Verkehrssicherheit
- Veloverkehr mit regionaler Alltagsverkehrs-Veloroute und Infrastrukturoptimierungen in urbanen / suburbanen Gebieten

2.3 Aufbau des Berichts, Neuerungen gegenüber AP 2G

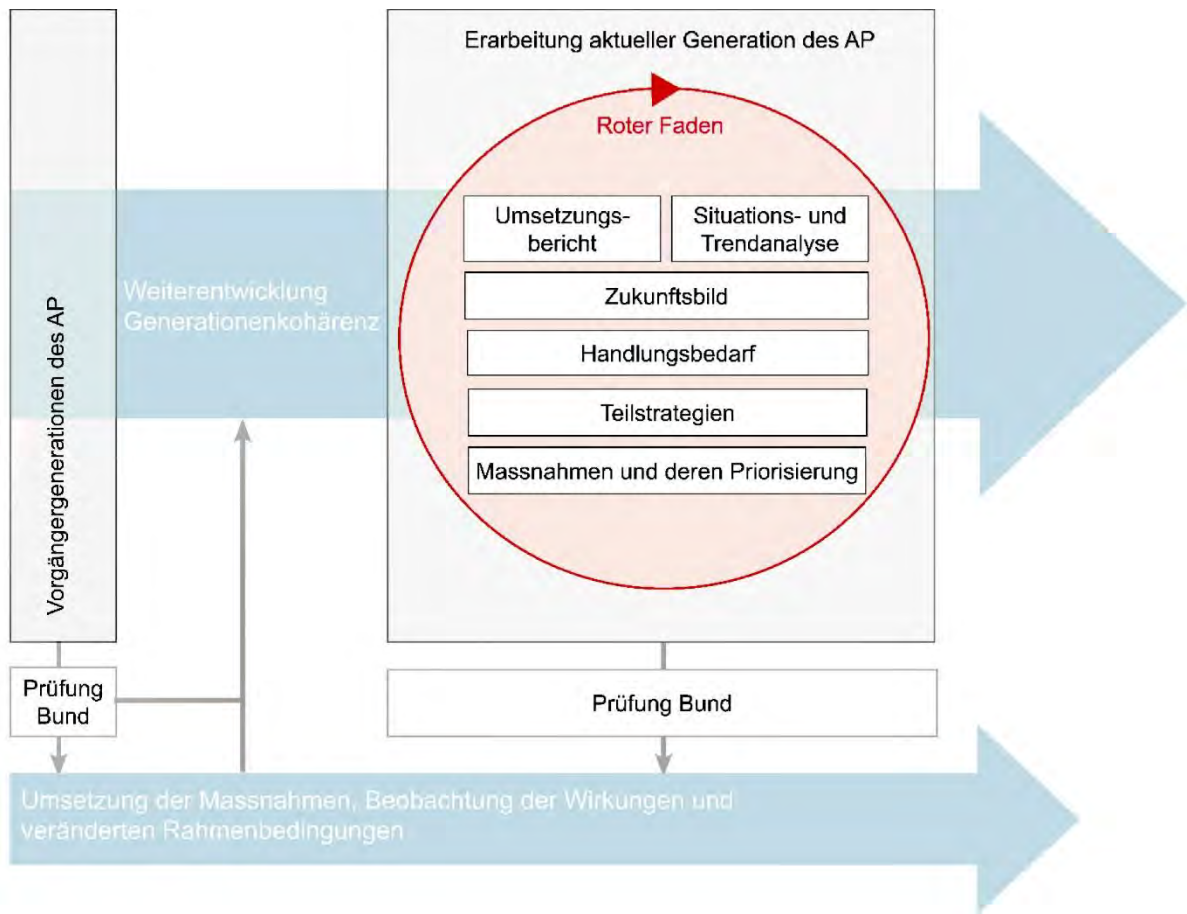


Abbildung 2: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms (Quelle Grafik: ARE CH, 2020)

Gemäss den Vorgaben der RPAV (ARE CH, 2020) umfasst ein Agglomerationsprogramm sechs Bausteine, welche durch einen «roten Faden» miteinander verbunden sind (vgl. Abbildung 2). Wichtig ist, dass bei allen Bausteinen die Weiterentwicklung gegenüber den Vorgängergenerationen des aktuellen Agglomerationsprogramms aufgezeigt wird (Generationenkohärenz).

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Weiterentwicklung des AP 4G gegenüber dem AP 2G ist bei den sechs Bausteinen jeweils zu Kapitelbeginn, bei der Analyse zusätzlich in jedem Unterkapitel beschrieben. Bei weiterentwickelten Massnahmen ist dies in der Massnahmendokumentation ebenfalls in einem grauen Kasten hinterlegt.

Ausgangspunkt bilden der Umsetzungsbericht zum Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen (Stichtag: 31. Dezember 2020, vgl. Kapitel 3) sowie eine Situations- und Trendanalyse (Stand 2019, Kapitel 4). Das Zukunftsbild (Kapitel 5) zeigt den erwünschten Zustand im Jahr 2040. Aus dem Vergleich von Analyse und Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf für die Erreichung des Zukunftsbildes abgeleitet (Kapitel 6). Die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kapitel 7) zeigen auf, wie der zukünftige Zustand erreicht werden soll und wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Das Massnahmenportfolio (Kapitel 8) setzt die Teilstrategien um. Das AP 4G Chur beinhaltet folgende Dokumente:

- Hauptdokumentation
- Kartendokumentation
- Massnahmendokumentation Siedlung, Landschaft und Verkehr

2.4 Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung

Trägerschaft

Die Trägerschaft des AP 4G wird durch die Regierung und die drei beteiligten Regionen gebildet. Als Vertreter der Trägerschaft tritt – wie bereits bei den ersten beiden Agglomerationsprogrammen – der Kanton auf. Er übernimmt die in den RPAV (ARE CH, 2020) für eine Trägerschaft definierten Aufgaben und Verantwortungen. Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, d.h. bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Trägerschaft, ist die Ansprechstelle das Departement für Volkswirtschaft und Soziales bzw. das Amt für Raumentwicklung. Bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms, d.h. nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung ist die Ansprechstelle das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität bzw. das Tiefbauamt. Der Auftrag zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation stützt sich neben dem kantonalen Regierungsbeschluss auch auf je einen Beschluss der drei Regionen Imboden, Landquart und Plessur, in gleicher Weise wird auch die Verabschiedung des Agglomerationsprogramms vor der Einreichung beim Bund erfolgen. Als Trägerschaft und Auftraggeber gelten deshalb der Kanton und die drei Regionen als gleichberechtigte Partner (vgl. Abbildung 3).

Projektorganisation

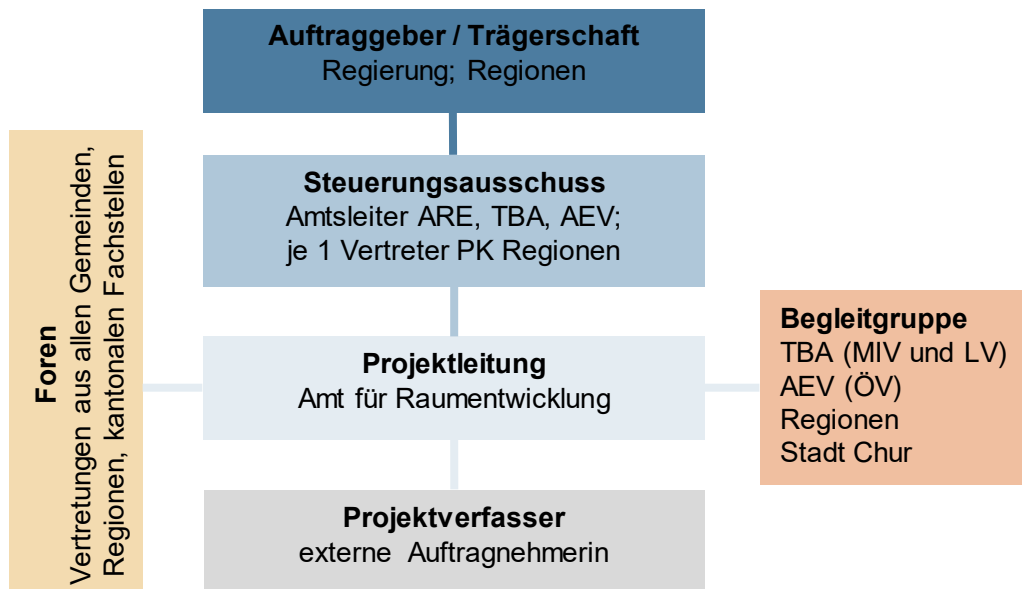


Abbildung 3: Projektorganisation Erarbeitung Agglomerationsprogramm 4. Generation Chur

Die Erarbeitung des AP 4G erfolgte unter starkem Einbezug der kantonalen Ämter, der drei Regionen und den Gemeinden (vgl. Abbildung 3).

- Die Konsolidierung der strategischen Inhalte des Agglomerationsprogramms erfolgte im **Steuerungsausschuss** mit politischen Vertretern der Regionen und den Amtsleitern der betroffenen kantonalen Fachstellen. In diesem Gremium wurden wichtige Meilensteine zuhanden der Entscheidungsträger, namentlich der regionalen Präsidentenkonferenzen (PK) und der Regierung, verabschiedet.
- Die **Begleitgruppe** lieferte die fachlichen Inputs aus den laufenden Planungen. Hier wurden die Zwischenergebnisse der Arbeiten besprochen und verifiziert. Die Begleitgruppe setzt sich aus Vertretern der betroffenen Fachstellen des Kantons und der Regionen zusammen. Die regionalen Fachinputs erfolgten über die Regionalplaner und über einen weiteren von jeder Region bestimmten Fachvertreter (Regionalsekretär oder Bauamtsleiter einer stark involvierten Gemeinde).

- Die operative Leitung und damit die **Projektleitung** übernahm das Amt für Raumentwicklung. Als wichtige Aufgabe übernahm sie die Bespielung der kantonsinternen Schnittstellen wie auch die Koordinationsfunktion gegenüber Bund sowie Regionen und Gemeinden.
- Im Rahmen von Foren wurden Vertretungen aus allen Gemeinden und den kantonalen Fachstellen begrüsst und inhaltliche Aspekte vertieft und diskutiert. Wegen der Corona-Pandemie konnte nur ein Forum durchgeführt werden, weshalb Gemeindegespräche und zusätzliche bilaterale Besprechungen mit den kantonalen Ämtern stattfanden.
- Die Aufarbeitung der Grundlagen und die Ausführung der einzelnen Arbeitsschritte für die **Erarbeitung** eines schlüssigen Agglomerationsprogramms 4. Generation erfolgte durch die externe Auftragnehmerin (**Projektverfasser**).

Ergänzungen aus parallelen laufenden Planungen und konkreten Projekten wurden durch den Kanton, die Regionen und die Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung eingebracht. Eine Übersicht zu den verwendeten hauptsächlichlichen Planungsgrundlagen ist im Grundlagen- und Literaturverzeichnis (Kapitel 10) vorzufinden

Mitwirkung und Kommunikation

Die relevanten kantonalen Ämter (ARE, TBA, AEV) sind mit ihren Vertretern in allen Gremien vertreten (vgl. Abbildung 3) und damit in die Erarbeitung und die Beschlussfassungen integriert. Weitere Fachstellen (ANU, AJF, AWT) wurden im Rahmen der Vernehmlassungsphase in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einbezogen.

Die Regionen Imboden, Landquart, Plessur, die Stadt Chur und alle Gemeinden wurden ebenfalls in die Erarbeitung involviert via Foren (vgl. Abbildung 3), Gemeindegespräche sowie in der Vernehmlassungsphase. Die Vertreter des Steuerungsausschuss sowie die Regionalplaner informierten die Gemeindepräsidenten im Rahmen der regionalen Präsidentenkonferenzen laufend über den aktuellen Stand und holten Zwischenentscheide ab. Für die Vernehmlassungsphase wurde am 30. November 2020 eine digitale Informationsveranstaltung für die zuständigen Departementsvorsteher, für die kantonalen Fachämter, für die Regionen und für alle Gemeinden der Agglomeration Chur durchgeführt.

Der Bund verlangt, dass die betroffene Bevölkerung angemessen über die Inhalte des Agglomerationsprogramms informiert wird mit nachweislicher Gelegenheit, sich zu dessen Inhalt äussern zu können. Da das AP 4G Chur im kantonalen Richtplan verankert ist (vgl. Kapitel 9) und bei den regionalen Richtplänen ebenfalls eine Partizipation im Rahmen des entsprechenden Verfahrens stattfindet, wurde die Bevölkerung wie folgt mit einbezogen und informiert:

- Information via **Medienmitteilungen** zu wichtigen Entscheiden in Bezug auf das AP 4G: Ausschreibung AP 4G; Vergabe und Start AP 4G, Start öffentliche Mitwirkung, definitiver Eingabeentscheid AP 4G.
- Das AP 4G wurde im Rahmen einer **öffentlichen Mitwirkung** ab dem 13. April 2021 während 30 Tagen der breiten Öffentlichkeit via Internet zugänglich gemacht, interessierte Personen und Organisationen konnten ihre Rückmeldungen einreichen.
- Im Rahmen einer **Pressekonferenz** am 12. April 2021 wurde die Bevölkerung über die Inhalte des AP 4G und die Möglichkeit zur Stellungnahme informiert.
- Die Schlussfassung des AP 4G wurde bei Einreichung an den Bund (Mitte September 2021) aufgeschaltet.

Wichtigste Erkenntnisse aus der Mitwirkung

Zur öffentlichen Mitwirkung sind 28 Stellungnahmen von diversen Organisationen, Parteien, Nachbarsregionen, Unternehmungen oder Privatpersonen eingetroffen. Die Rückmeldungen erfolgten, neben allgemeinen Anmerkungen, sowohl zur Hauptdokumentation wie auch zur Massnahmen- und Kartendokumentation.

Positiv hervorgehoben wurden beispielsweise die stringente Ausarbeitung des Handlungsbedarfs oder die umfassenden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen. Auch zu planerischen Verkehrsmassnahmen wie beispielsweise Parkraum- oder Mobilitätsmanagement waren die Rückmeldungen positiv. Kritische Stimmen gab es unter anderem zu den Themen Biodiversität, Klimawandel und Klimaschutz, zur Ausschöpfung der Bauzonenreserven und zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Erhöhung der Strassenkapazität. Auch die Wahl des Szenarios «hoch» in Bezug auf das Bevölkerungswachstum führte zu kritischen Rückmeldungen.

Je nach Art des Anliegens war der Umgang damit unterschiedlich. Themen wie die Bevölkerungsentwicklung und das zugrundeliegende Wachstumsszenario oder ein verbesserter Einbezug der umliegenden Regionen bezeichnen Anliegen auf kantonaler Planungsebene, welche via das Agglomerationsprogramm nicht übersteuert werden können und via kantonale Planungsinstrumente (politisch) diskutiert werden müssen.

Einige Rückmeldungen konnten im AP 4G berücksichtigt werden, beispielsweise Optimierungen beim Beschrieb einzelner Massnahmen und die stärkere Integration der Biodiversität. Anliegen wie die gewünschte Integration des Konzepts der ökologischen Infrastruktur oder die Abstimmung des AP 4G mit der Biodiversitätsstrategie und der Klimastrategie 2050 des Bundes, werden teilweise als planerische Massnahmen bereits aufgegriffen oder dann eine vertiefte Bearbeitung im Rahmen des AP 5G geprüft. Anliegen auf kommunaler Ebene, insbesondere zu den infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen, wurden an die Gemeinden weitergeleitet.

2.5 Perimeter Agglomeration Chur, Stand Planungsinstrumente

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Das AP 4G weist gegenüber der Vorgängergeneration (AP 2G) einen grösseren Bearbeitungsperimeter mit 19 Gemeinden auf (vgl. Tabelle 1), da mit dem AP 4G die drei Regionen aus inhaltlichen und politischen Gründen gesamthaft einbezogen werden. Die Erarbeitung des AP 4G startete allerdings mit 21 Gemeinden, da die Fusionen von Maladers und Haldenstein mit Chur erst auf den 1.1.2020 respektive 1.1.2021 erfolgten. Der Beitragsperimeter ist gegenüber der Vorgängergeneration AP 2G durch die Neudefinition von Seite Bund um die politische Gemeinde Churwalden erweitert.

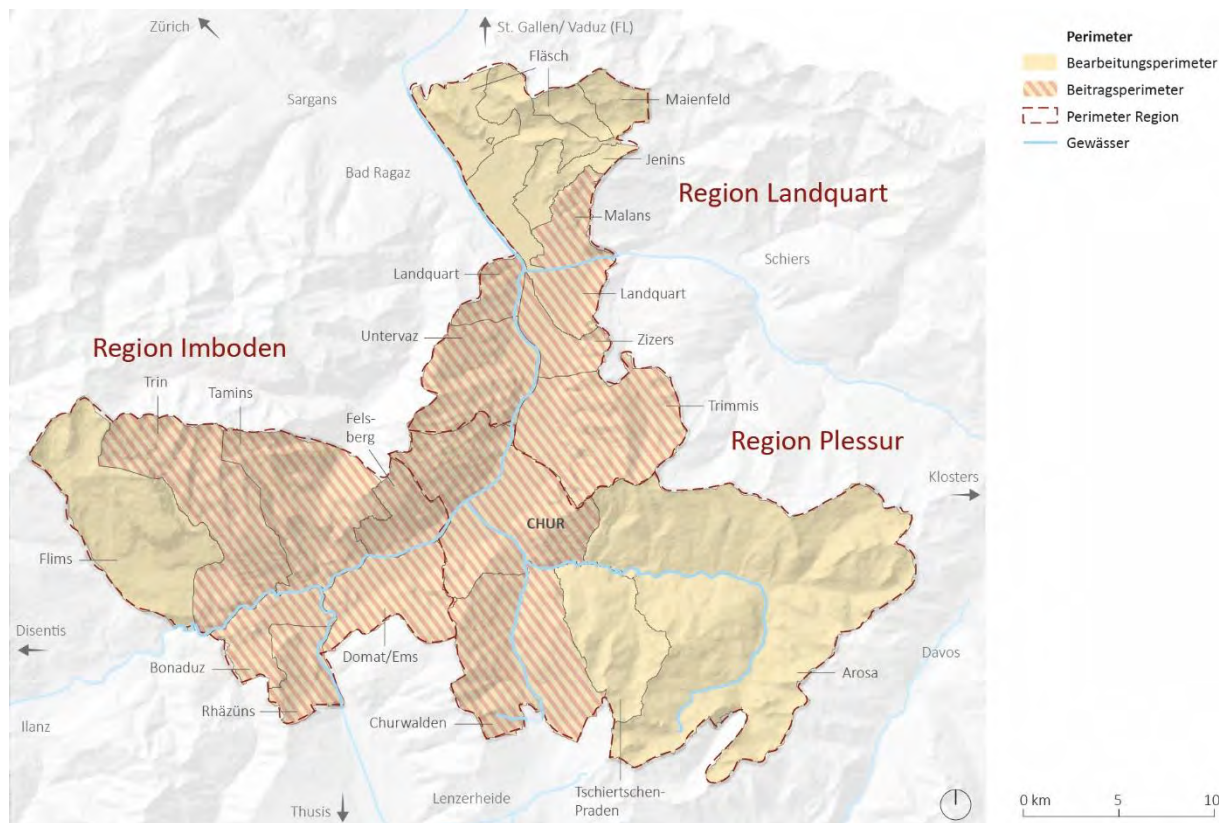


Abbildung 4: Bearbeitungs- und Beitragsperimeter Agglomeration Chur

Der Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms 4. Generation Chur umfasst die Regionen Landquart, Plessur und Imboden (vgl. Abbildung 4, BFS-Nummern vgl. Tabelle 1) und deckt das Kerngebiet des Handlungsraums Nordbünden gemäss kantonalem Richtplan ab. Mit Beitragsperimeter wird der durch den Bund bezeichnete BeSA-Perimeter gemäss MinVV Anhang 4, Stand 1. Januar 2020 bezeichnet. Das gesamte Agglomerationsprogramm bezieht sich, wo sinnvoll und notwendig, auf den Bearbeitungsperimeter. Ausnahme bilden die Entwicklung und die Zielwerte der MOCA-Indikatoren (vgl. Kapitel 5.5), welche sich auf den Beitragsperimeter beziehen.

Die Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund beschränkt sich auf den Beitragsperimeter. Nach Art. 19 Abs. 2 MinVV können jedoch auch ganz oder teilweise ausserhalb dieses Beitragsperimeters liegende Gebiete von der Finanzierung einer Massnahme profitieren, sofern deren Nutzen grösstenteils innerhalb der Agglomeration anfällt. Voraussetzung ist, dass es sich um eine Massnahme handelt, die für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral ist.

Region	Gemeinde	BFS-Nummer	Teilnahme AP 2G	BeSA-Perimeter AP 4G
Plessur	Chur	3901	Ja	Enthalten
Plessur	Churwalden	3911	-	Enthalten
Plessur	Arosa	3921	-	Nicht enthalten
Plessur	Tschiertschen-Praden	3932	-	Nicht enthalten
Plessur	Haldenstein	Fusion mit Chur per 1.1.2021	Ja	Enthalten
Plessur	Maladers	Fusion mit Chur per 1.1.2020	Ja	Enthalten
Landquart	Trimmis	3945	Ja	Enthalten
Landquart	Untervaz	3946	Ja	Enthalten
Landquart	Zizers	3947	Ja	Enthalten
Landquart	Fläsch	3951	Ja	Nicht enthalten
Landquart	Jenins	3952	Ja	Nicht enthalten
Landquart	Maienfeld	3953	Ja	Nicht enthalten
Landquart	Malans	3954	Ja	Enthalten
Landquart	Landquart	3955	Ja	Enthalten
Imboden	Bonaduz	3721	Ja	Enthalten
Imboden	Domat/Ems	3722	Ja	Enthalten
Imboden	Rhâzüns	3723	Ja	Enthalten
Imboden	Felsberg	3731	Ja	Enthalten
Imboden	Flims	3732	-	Nicht enthalten
Imboden	Tamins	3733	Ja	Enthalten
Imboden	Trin	3734	Ja	Enthalten

Tabelle 1: Gemeinden mit BFS-Nummern des Bearbeitungsperimeters Agglomeration Chur, Stand 1.1.2021

Die regionalen Planungsinstrumente weisen per 31. Dezember 2020 folgenden Stand auf. Die Regionen Plessur und Landquart haben ihr regionales Raumkonzept bereits beschlossen, das Raumkonzept der Region Imboden wurde durch den Kanton bereits geprüft. Der regionale Richtplan ist in allen drei Regionen in Erarbeitung (vgl. Tabelle 2).

Regionen	Regionales Raumkonzept	Regionaler Richtplan
Imboden	Geprüft	In Erarbeitung
Plessur	Beschlossen	In Erarbeitung
Landquart	Beschlossen	In Erarbeitung

Tabelle 2: Stand der regionalen Planungen per 31. Dezember 2020

Die Mehrheit der Gemeinden hat per 31. Dezember 2020 ihr kommunales räumliches Leitbild beschlossen. Die Leitbilder der Gemeinden Domat/Ems und Tschiertschen-Praden sind vom Kanton bereits geprüft, die Gemeinde Arosa erarbeitet aktuell eine inhaltliche Vertiefung. Die Revision der Ortsplanung ist bei allen Gemeinden in Erarbeitung (vgl. Tabelle 3).

Gemeinde	Kommunales räumliches Leitbild	Ortsplanung
Bonaduz	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Domat/Ems	Geprüft	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Rhâzüns	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Felsberg	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Flims	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Tamins	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Trin	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Chur	In Erarbeitung (Haldenstein: beschlossen)	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Churwalden	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Arosa	KRL light abgeschlossen, Vertiefung in Erarbeitung	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Tschiertschen-Praden	Geprüft	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Trimmis	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Untervaz	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Zizers	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Fläsch	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Jenins	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Maienfeld	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Malans	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung
Landquart	Beschlossen	Revision RPG-1 in Erarbeitung

Tabelle 3: Stand der kommunalen Planungen per 31. Dezember 2020

2.6 Erfüllung Grundanforderungen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme vier Grundanforderungen formuliert. In Tabelle 4 ist aufgezeigt, in welchen Kapiteln respektive Dokumenten die Detailinformationen zu den Grundanforderungen zu finden sind.

Grundanforderung	Detailinformationen in
GA1: Trägerschaft und Partizipation	Trägerschaft: Kapitel 2.4 Partizipation: Kapitel 2.4 Grundanforderung 1 erfüllt
GA2: Vollständigkeit und roter Faden (gemäss Checkliste Eingangsprüfung)	<i>Hauptdokumentation / Kartendokumentation</i> Perimeter: Kapitel 2.5 Umsetzungsbericht: Kapitel 3 Situations- und Trendanalyse: Kapitel 4 Zukunftsbild: Kapitel 5 Aktualisierter Handlungsbedarf: Kapitel 6 Teilstrategien: Kapitel 7 Massnahmen: Kapitel 8 <i>Massnahmendokumentation</i> Übersichtstabelle Vorgängergeneration: Kapitel 1 Übersichtstabelle aktuelle Generation: Kapitel 2 Massnahmenblätter Dokumentationsblätter nationale Planungen (übergeordnete Massnahmen) <i>Kartendokumentation</i> Karte vereinbarte / aktuelle Massnahmen AP 1G-2G Massnahmenkarte AP 4G Grundanforderung 2 erfüllt
GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen	Kurzbeschreibung Massnahmen und Bezug zu Teilstrategien: Kapitel 8 Tabellarische Massnahmenübersicht: vgl. Massnahmendokumentation Massnahmenkarte: vgl. Kartendokumentation Massnahmenblätter: vgl. Massnahmendokumentation Grundanforderung 3 erfüllt
GA4: Umsetzung und Controlling gesichert	Umsetzungsbericht: Kapitel 3 Umsetzungsreporting-Tabellen: Anhang A4 Umsetzung und Controlling: Kapitel 9 Grundanforderung 4 erfüllt

Tabelle 4: Erfüllung der Grundanforderungen

3. Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Der Umsetzungsbericht ist für das AP 4G neu aufgesetzt worden gemäss Anforderungen Bund. Da die Agglomeration Chur kein AP 3G und damit keine Zielwerte (MOCA-Indikatoren) erarbeitet hat, findet keine Auseinandersetzung mit der Erfüllung dieser Zielwerte statt.

Die Umsetzungsreporting-Tabellen (vgl. Anhang A4) mit Stichdatum 31. Dezember 2020 und der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings im folgenden Kapitel dienen dem Bund als Beurteilungsgrundlage für die Umsetzungsperformance der Agglomerationsprogramme. Kapitel 4 dokumentiert eine Übersicht zum Umsetzungsstand der A-Massnahmen der 1. und 2. Programmgeneration Agglo Chur und den Umsetzungsstand der Massnahmen nach Themenbereichen.

Der Umsetzungsstand der infrastrukturellen Massnahmen mit Federführung Massnahmenträger Agglo Chur (Kanton, Gemeinden) sind in Abbildung 5 ersichtlich. Die übergeordneten Massnahmen sind in der Massnahmenkarte mit Stand AP 4G enthalten, das Siedlungsgebiet sowie die Entwicklungsschwerpunkte sind ebenfalls mit Stand AP 4G als Orientierungsinhalt abgebildet.

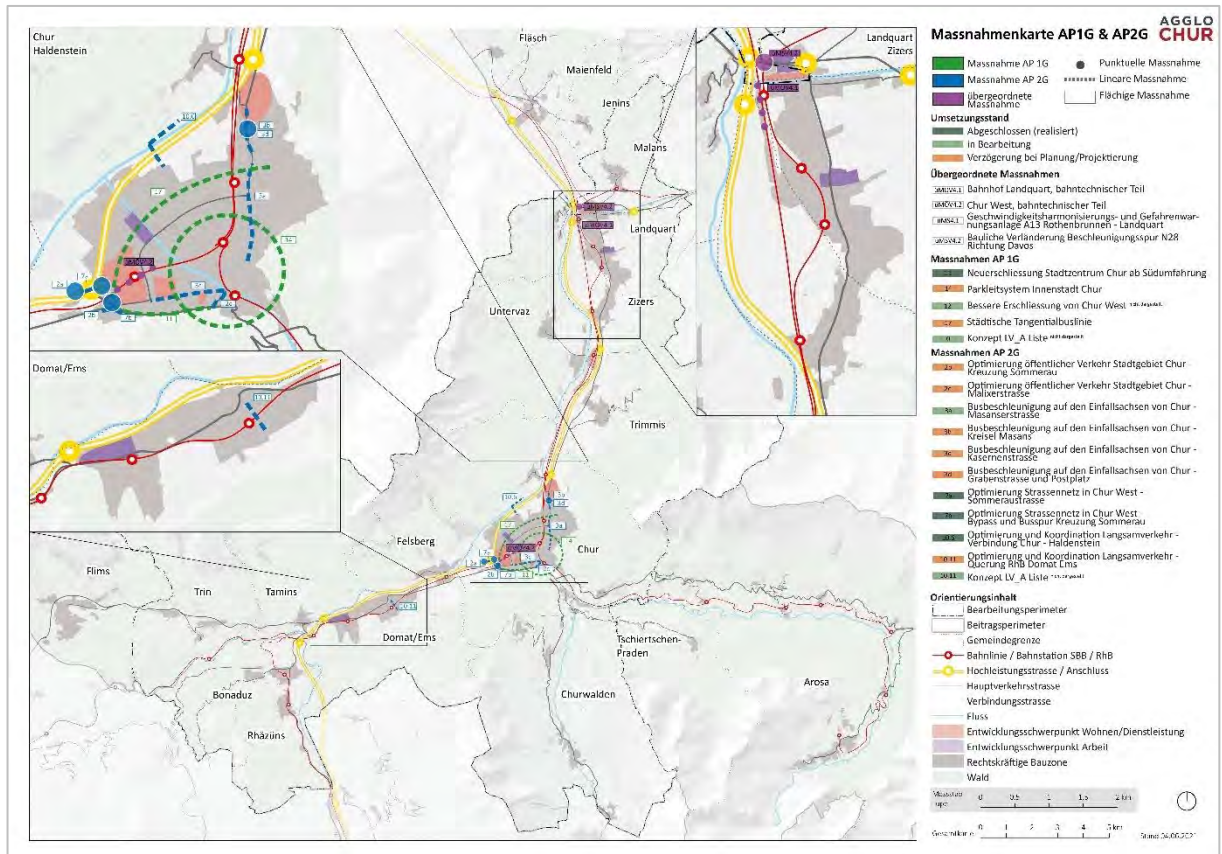
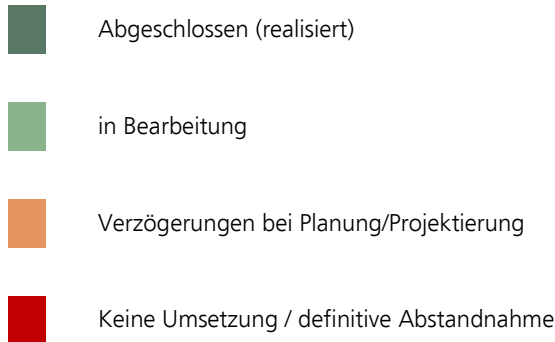


Abbildung 5: Massnahmenkarte AP 1G und 2G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Gesamtübersicht

Die Ampelfarbe zeigt die zusammenfassende Beurteilung des Umsetzungsstandes je Massnahme an:



Der aktuelle Stand der Umsetzung (31. Dezember 2020) ergibt für die mitfinanzierten A-Massnahmen, gewichtet nach Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung, folgendes Resultat:

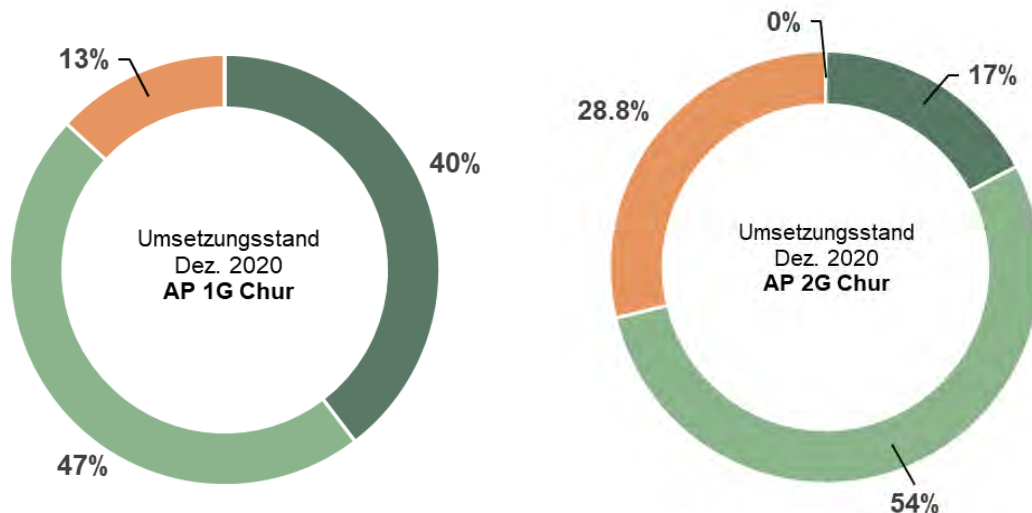


Abbildung 6: Umsetzungsstand der infrastrukturellen A-Massnahmen AP 1G (links) und AP 2G (rechts) per 31. Dezember 2020

Massnahmen Siedlung

Drei der vier Massnahmen im Bereich Siedlung des **AP 1G** sind abgeschlossen (Zentrumszone Chur West, Zentrumsstandort Bahnhof Landquart, Gemeinderichtplan «industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung»). Die Massnahme betreffend Abstimmung des Ausbaus Rosenhügel/Obertor/Plessurquai zwischen Städtebau und Verkehr verzögert sich stark. Grund dafür ist die neu erarbeitete Verkehrsplanung für das Churer Stadtgebiet. Dies hat dazu geführt, dass das betroffene Gebiet grundsätzlich neu geplant wird.

Aus dem **AP 2G** konnte die Massnahme zu den Verdichtungspotenzialen sowie der Werkzeugkasten Arbeitsstandorte abgeschlossen werden. Die Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr sind insofern umgesetzt, dass alle Gemeinden über strategische Aussagen zur Weiterentwicklung verfügen.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.201	1G	M 11 Teil S	Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/ Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr	bis 2014
3901.202	1G	M 12 Teil S	Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäusern)	bis 2014
3901.203	1G	S. 42 im Bericht AP1G	Igis – Zentrumsstandort Bahnhof Landquart: Quartierpläne und Umnutzung Bahnhofstrasse	bis 2014
3901.204	1G	S. 42 im Bericht AP1G	Igis: Verdichtung - Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung“	bis 2014
3901.2.012	2G	S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale	A
3901.2.013	2G	S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte	A
3901.2.014	2G	S03a	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems	A
3901.2.015	2G	S03b	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West	A
3901.2.016	2G	S03c	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord	A
3901.2.017	2G	S03d	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart	A
3901.2.018	2G	S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf	A

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Der Baubeginn der einzigen Massnahme Öffentlicher Verkehr aus dem **AP 1G**, der städtischen Tangentialbuslinie, hat sich aufgrund der neu erarbeiteten umfassenden Siedlungs- und Verkehrsplanung für die Stadt Chur verzögert und ist für 2024 geplant. Die definitive Variante entspricht nicht mehr der geplanten Variante des AP 1G und weist eine neue Linienführung auf. Deshalb wird im AP 4G die neue Variante ergänzend zur Linienführung im AP 1G eingereicht.

Die Optimierung der Kreuzung Sommerau wurde unabhängig vom **AP 2G** teilweise bereits realisiert, noch offen ist die Modernisierung der Lichtsteuerungsanlage, welche im Jahr 2022 geplant ist. Ebenso hat sich die Optimierung für den öffentlichen Verkehr auf der Malixerstrasse verzögert, die Umsetzung ist für das Jahr 2024 vorgesehen.

Die Massnahme 3 aus dem AP 2G beinhaltet die Busbeschleunigung auf einer zusammenhängenden Linienführung quer durch die Stadt Chur von der Masanser- über die Graben- bis zur Kasernenstrasse. Die Busführung erfolgt neu primär über den Bahnhof (und damit nicht mehr über die Grabenstrasse) und die Platzverhältnisse lassen die ursprünglich geplante Variante nicht zu. Deshalb werden die Teilmassnahmen 3a bis 3d räumlich neu angeordnet, um dasselbe Ziel zu erreichen. Bereits umgesetzt wurde die erste von zwei Etappen der Busbeschleunigung auf der Masanserstrasse, die weiteren Etappen folgen. Zusätzlich wird auf dem Abschnitt der Kasernenstrasse im Bereich Chur West mit dem AP 4G die abschliessende Massnahmenetappe für die Busbeschleunigung auf dieser Linienführung eingereicht. Die Umsetzung der noch verbleibenden Etappen erfolgt ab dem Jahr 2024.

Folgende Massnahmen des **AP 2G im B-Horizont** wurden inhaltlich weiterentwickelt und erscheinen als Massnahmen im AP 4G: Neue Busführung in Landquart Tardis sowie neue Busführung Domat/Ems. Die Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB-Stationen wird via verschiedene Teilmassnahmen im AP 4G ersetzt. Die Optimierung ÖV Stadtgebiet Chur – Rheinfelsstrasse und Sommeraustrasse wird erst wieder nach der Umsetzung der Tangentialbuslinie neu geprüft und somit aktuell nicht weiterverfolgt.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.004	1G	17	Städtische Tangentialbuslinie	A
3901.2.020	2G	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A
3901.2.021	2G	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	A
3901.2.022	2G	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	A
3901.2.023	2G	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	A
3901.2.024	2G	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	A
3901.2.025	2G	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A
3901.2.002	2G	1	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB-Stationen	B
3901.2.005	2G	4	Neue Busführung in Landquart Tardis	B
3901.2.006	2G	5	Neue Busführung Domat/Ems	B
3901.2.019	2G	2a	Optimierung ÖV Stadtgebiet Chur – Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	B

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

Die neu erarbeitete Siedlungs- und Verkehrsplanung für die Stadt Chur hat auch bei den Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr zu gewissen Verzögerungen bzw. zu Verschiebungen bei der Allokation der Gelder geführt. Um der neuen Verkehrsplanung gerecht zu werden, sind einige Massnahmen zur Neuerschliessung des Stadtzentrums ab Südumfahrung im AP 4G neu geplant. Die Mittel dieser Massnahme aus dem **AP 1G** wurden auf den Bau der Plessurbrücke Zentrum Welschdörfli verschoben und bereits umgesetzt. Der Beginn der Ausführung des Parkleitsystems für die Innenstadt ist auf 2024 geplant, die Ausdehnung auf das gesamte Stadtgebiet erfolgt mit einer Massnahme im AP 4G.

Sehr positiv zeigt sich die Entwicklung bezüglich der Optimierungen des Strassennetzes in Chur West. So konnten zwei der drei im AP 1G vorgesehene Kreisel (Kasernen-/Comercialstrasse und Ring-/Schönbühlstrasse) realisiert werden, für einen weiteren ist der Baubeginn im Jahr 2024. Aus dem **AP 2G** tragen beide Massnahmen bereits zu einer Verbesserung des Strassennetzes in Chur West bei. Die Optimierungen bei der Kreuzung Sommerau und der Ausbau der westlichen Sommerausstrasse konnten 2016 respektive 2017 fertiggestellt werden.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.001	1G	11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	A
3901.002	1G	14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	A
3901.003	1G	12	Bessere Erschliessung von Chur West	A
3901.2.026	2G	7a	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommerausstrasse	A
3901.2.027	2G	7b	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	A

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Umsetzung der FVV-Massnahmen ist grossmehrheitlich auf Kurs. Aus dem Massnahmenpaket LV A-Liste **AP 1G** sind von 30 Teilmassnahmen 17 bereits umgesetzt und 3 weitere auf Kurs. Insbesondere in der Stadt Chur sind die FVV-Massnahmen fast durchgehend realisiert, einzig für die Fussverbindungen Kalchbühl-Sommerau und Kalchbühl-Einkaufszentrum ist der gemeinsame Baubeginn mit Verzögerung im Jahr 2024 geplant.

Die Massnahme Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart wird auf die LV-Verbindung Chur – Trimmis umgelagert (Umsetzung im 2021) und ein ausgereiftes Projekt neu im AP 4G eingereicht. Folgende Massnahme wurde bereits umgesetzt, im Rahmen der Nationalstrassensanierung via ASTRA, noch offen ist ein Folgeprojekt: Querverbindung Zizers, Weiterführung Radweg. Das Trasse Anschluss A13 Vial-Rheinbrücke Tamins wird umgelagert auf ein weiter oben gelagertes Teilstück für den Anschluss Tamins Oberdorf an die Alltagsveloverkehrsrouten des AP 4G. Die LV-Verbindung Rhäzüns-Bonaduz wird ebenfalls umgelagert umgesetzt auf den Hinterrheinsteg Nuin zwischen Bonaduz und Domat/Ems, da die Strecke Rhäzüns-Bonaduz neu als Alltagsveloverkehrsrouten im AP 4G ausgewiesen wird.

Die vorgesehenen Asphaltierungen der Radwege konnte mehrheitlich umgesetzt werden, einzig in Trimmis (Etappe 2) und in Zizers steht die Umsetzung noch aus aufgrund von Konflikten mit dem Gewässerschutz. Bei folgenden Massnahmen verläuft die Umsetzung ebenfalls mit Verzögerungen: Asphaltierung Chur (teilweise umgesetzt ohne Bundesbeiträge) und Asphaltierung weitere Gemeinden. Umgesetzt wurden weiter wichtige Bike+Ride Angebote in Domat/Ems und Chur Wiesental. In weiteren Gemeinden ist diese Umsetzung noch ausstehend, aufgrund enger Platzverhältnisse und schwierigen Verhandlungen mit den Grundeigentümern.

Von den beiden FVV-Einzelmassnahmen im **AP 2G** ist die LV-Verbindung Chur – Haldenstein im Jahr 2017 fertiggestellt worden. Für die FVV-Querung RhB Domat/Ems soll nach einer gescheiterten Gemeindeabstimmung ca. 2022 ein neues Projekt erarbeitet werden.

Aus dem Massnahmenpaket LV A-Liste AP 2G sind von 12 Teilmassnahmen deren sechs umgesetzt. In der Stadt Chur sind einige Teilmassnahmen für 2022 respektive 2023 geplant, so die Optimierungen der Einfallsachsen Chur Nord und Chur West. Beim innerstädtisch Wegnetz Chur wird der Fussweg entlang der Plessur voraussichtlich im Jahr 2024 umgesetzt. Die Veloverbindung Untervaz ist zurzeit in Umsetzung, die LV-Verbindung Trimmis – Zizers wird als Wegverbreiterung im Industriegebiet realisiert.

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.007	1G	101	Radweg Landquart A13 - AS-Bahnhof	A
3901.008	1G	102	Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart	A
3901.009	1G	106	Querverbindung Zizers, Weiterführung Radweg	A
3901.010	1G	108	Neue LV-Verbindung Chur-Trimmis	A
3901.011	1G	109	E1, Rad-/Fussweg Stampagarten - Giacomettistrasse	A
3901.011	1G	109	E2, Unterführung/Rampe RhB-Haltstelle Wiesental	A
3901.005	1G	110.1	Fuss- und Veloverbindung Kalchbühl - Klibruggen	A
3901.005	1G	110.2	Fussverbindung Kalchbühl - Sommerau	A
3901.005	1G	110.3	Fussverbindung Kalchbühl / Einkaufszentrum	A
3901.005	1G	110.4A	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 1. Etappe	A
3901.005	1G	110.4B	Unterführung Sommerau Langsamverkehr 2. Etappe	A
3901.005	1G	110.5	Sommerastrasse: Radstreifen, Neubau Trottoir	A

ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
3901.012	1G	111.1	Neues LV-Trasseee Rossbode 1. Etappe	A
3901.012	1G	111.2	Neues LV-Trasseee Rossboden 2. Etappe	A
3901.012	1G	111.3	Neues LV-Trasseee Rossboden 3. Etappe	A
3901.012	1G	111.4	Neues LV-Trasseee Rossboden 4. Etappe	A
3901.019	1G	113	Trasse Anschluss A13 Vial-Rheinbrücke Tamins	A
3901.015	1G	115	LV-Verbindung Rhäzüns-Bonaduz	A
3901.015	1G	115.1	Hinterrheinsteg Nuin Bonaduz-Domat/Ems	A
3901.016	1G	117	Asphaltierung Chur	A
3901.016	1G	117.1	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Trimmis 1	A
3901.016	1G	117.2	Asphaltierung interkommunale Radwege Talebene Tamins	A
3901.016	1G	117.3	Asphaltierung Trimmis 2	A
3901.016	1G	117.4	Asphaltierung Zizers	A
3901.016	1G	117.41	Asphaltierung Zizers Chessirüfe	A
3901.016	1G	117.41	Asphaltierung Radweg Militärbrücke Felsberg	A
3901.016	1G	117.5	Asphaltierung weitere Gemeinden	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride an ÖV-Haltestellen Domat/Ems	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride an ÖV-Haltestellen Chur	A
3901.017	1G	119	Bike+Ride ÖV-Haltestellen übrige Gemeinden	A
3901.2.029	2G	10.6	Optimierung, Koordination LV-Verbindung Chur - Haldenstein	A
3901.2.030	2G	10.11	Optimierung, Koordination LV-Querung RhB Domat/Ems	A
3901.2.028	2G	10.1	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur Nord	A
3901.2.028	2G	10.2	Optimierung Veloverbindung Einfallsachse Chur West	A
3901.2.028	2G	10.21	Emserstrasse Velo-Fussgängerunterführung	A
3901.2.028	2G	10.3	Velomassnahmen Chur Grabenstrasse	A
3901.2.028	2G	10.4	Innerstädtische Wegnetzergänzungen in Chur	A
3901.2.028	2G	10.4.1	1. Etappe Jochstrasse - Münzweg	A
3901.2.028	2G	10.5	Korrektur nationale Veloroute Nr. 2 Rheinquartier Chur	A
3901.2.028	2G	10.7	Veloverbindung Chur - Domat/Ems bis Kreisel Felsberg	A
3901.2.028	2G	10.8	Veloverbindung Landquart - Calandakreuzung	A
3901.2.028	2G	10.81	Sicherung Langsamverkehr an Calandakreuzung	A
3901.2.028	2G	10.9	Veloverbindung Untervaz	A
3901.2.028	2G	10.10	Langsamverkehrs-Verbindung Trimmis - Zizers	A

4. Situations- und Trendanalyse

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Situations- und Trendanalyse wurde gegenüber der Vorgängergeneration komplett überarbeitet respektive erneuert. Eine detaillierte Übersicht zu den Neuerungen ist unter den jeweiligen Unterkapiteln aufgeführt.

4.1 Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Das gesamte Kapitel ist aufgrund der Vorgaben RPAV neu in das AP 4G aufgenommen worden.

Übergeordnete Einbettung



Abbildung 7: Übergeordnete Einbettung Agglomeration Chur (Grafikvorlage: Remund+Kuster; Überarbeitung: EBP)

Die Agglomeration Chur liegt entlang der Nord-Süd-Achse via San Bernardino, zwischen der Nord- und Südschweiz und damit zwischen Deutschland und Italien (vgl. Abbildung 7). Besonders enge funktionale Beziehungen bestehen zum Wirtschaftsraum Zürich, weshalb der Kanton Graubünden auch Mitglied bei der Organisation Greater Zurich Area ist. Die Wirtschaftsräume Mailand und Bodensee befinden sich in unmittelbarer Nähe.

Die Agglomeration bildet aus Richtung Zürich und aus Richtung St. Gallen via Rheintal das Tor zum Kanton Graubünden mit seinen Tourismuszentren Davos-Klosters, Arosa, Lenzerheide (Churwalden), Flims-Laax und St. Moritz.

Raumstruktur heute

Geographisch erstreckt sich die Agglomeration im Talboden des Churer Rheintals von Fläsch via Landquart, Chur und Domat-Ems in Richtung Surselva nach Flims respektive Richtung Domleschg nach Rhäzüns sowie durch das Schanfigg bis nach Arosa. Zusätzlich befindet sich mit Churwalden eine Gemeinde im Bearbeitungsperimeter, welche an der Strasse nach der Lenzerheide liegt.

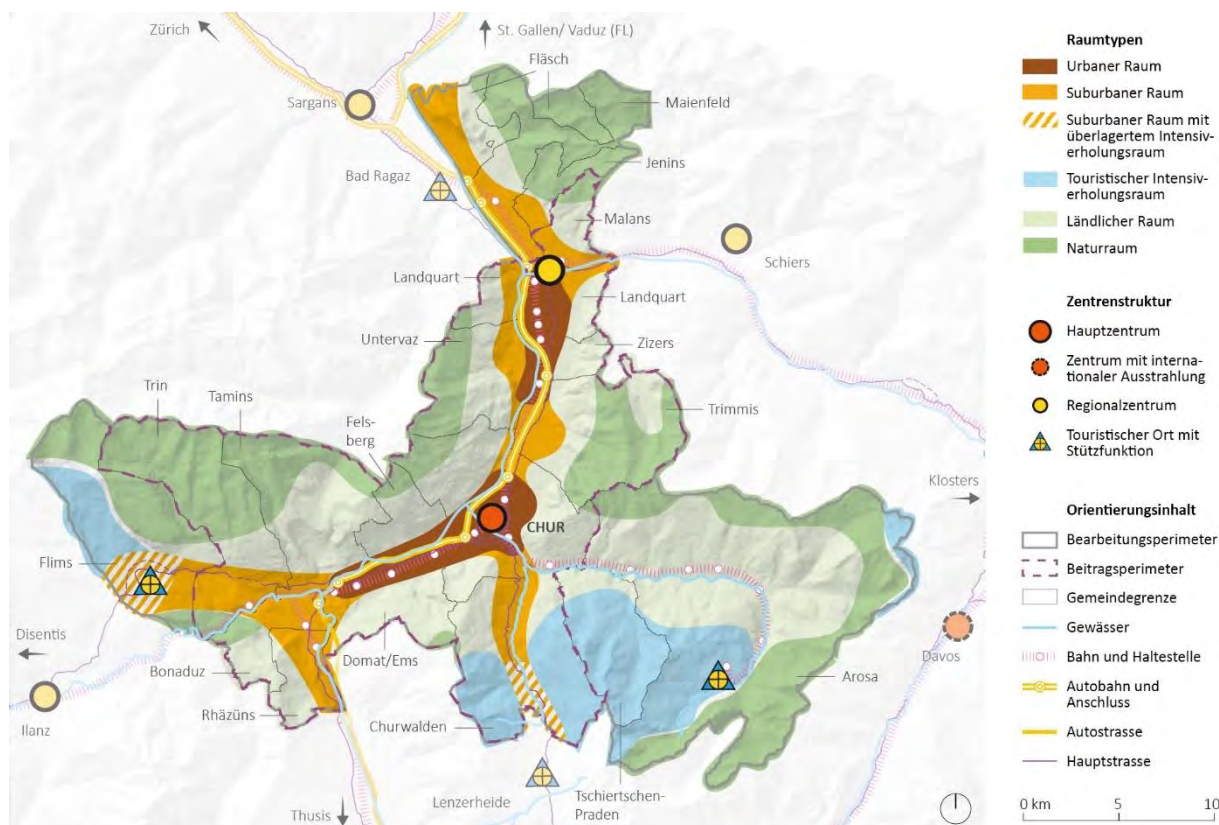


Abbildung 8: Räumliche Gliederung der Agglomeration Chur, in Anlehnung an das kantonale Raumkonzept (ARE GR 2014).

Die räumliche Gliederung der Agglomeration Chur orientiert sich am kantonalen Raumkonzept (ARE GR 2014) und ist in Abbildung 8 ersichtlich. Es wird zwischen folgenden Raumtypen unterschieden:

- **Urbaner / Suburbaner Raum:** als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung stärken, 15 der insgesamt 19 Agglomerationsgemeinden gehören ganz oder teilweise in diesen Raumtyp).
- **Touristischer Intensiverholungsraum:** als Basis für eine hohe touristische Wertschöpfungsstärke (Teilgebiete von Arosa, Churwalden, Flims).
- **Ländlicher Raum:** als identitätsstiftender Lebens-, Tourismus- und Erholungsraum funktionsfähig weiterentwickeln (Teilgebiete von Arosa, Randlagen des Rheintals).
- **Naturraum:** seiner natürlichen Dynamik überlassen und massvoll nutzen.
- **Suburbaner Raum mit überlagertem Intensiverholungsraum:** betrifft die suburbanen Räume der Gemeinden Flims und Churwalden.

In der Agglomeration Chur befinden sich folgende Zentren, der Beschrieb erfolgt agglomerationspezifisch wiederum in Anlehnung an das kantonale Raumkonzept:

- **Hauptzentrum Chur:** Der Kantonshauptort ist die grösste Gemeinde der Agglomeration und bildet in wirtschaftlicher wie auch kultureller Hinsicht deren Zentrum. Chur bildet zudem die verkehrliche Drehscheibe für die Weiterreise in Richtung Oberengadin, Flims-Laax, Lenzerheide und Arosa.
- **Regionalzentrum Landquart:** Neben Chur weist auch Landquart zentralörtliche Funktionen auf und ist vor allem für Zizers und Malans sowie für die Gemeinden des Prätigaus ein wichtiger Versorgungsort. In Landquart werden zudem die Verkehrsbeziehungen Richtung Klosters und Davos sowie Vereina/Engadin sichergestellt.

— **Touristische Orte mit Stützfunktion, Arosa und Flims:** Als bedeutende Tourismusorte üben diese beiden Gemeinden (in gewissem Umfang auch Churwalden als Einstiegstor zur Lenzerheide) vor allem in der Hauptsaison zentralörtliche Funktionen aus.

Die Gemeinden der «Bündner Herrschaft» (Malans, Jenins, Maienfeld, Fläsch) orientieren sich teilweise auch in Richtung Bad Ragaz und Sargans / Mels, da diese Orte ebenfalls über umfangreiche zentralörtliche Funktionen verfügen und den direkten verkehrlichen Anschluss Richtung St.Gallen und Zürich bieten.

4.2 Siedlung

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Analyse des AP 2G zur Siedlung wurde in folgenden Bereichen erneuert und überarbeitet: Entwicklung und Prognose Bevölkerung / Beschäftigte, Reserven der Siedlungsentwicklung; Entwicklungsschwerpunkte. Neue Analysebestandteile sind: Erschliessungsgüte und Dichte Einwohner / Beschäftigte, publikumsorientierte Einrichtungen, Arbeitszonenbewirtschaftung.

4.2.1 Entwicklung und Prognose Bevölkerung / Beschäftigte

Bevölkerungsentwicklung

Dank den guten Verkehrsanbindungen, der Nähe zur Natur und attraktiven Freizeitmöglichkeiten sowie der Verfügbarkeit von attraktiven Arbeitsplätzen ist die Agglomeration ein attraktiver Wohnstandort. Dies zeigt mitunter das Bevölkerungswachstum der jüngsten Vergangenheit. Die Agglomeration Chur ist seit 1990 jährlich um 0.81% (insgesamt 17'000 EinwohnerInnen) gewachsen. Im Jahr 2017 zählte der Bearbeitungsperimeter rund 88'000 EinwohnerInnen. Die Bevölkerung des Beitragsperimeters entwickelt sich mit einer Wachstumsrate von 0.82 % ähnlich wie die des Bearbeitungsperimeters (vgl. Abbildung 9). Das stärkste Wachstum (absolute Zahl) fand mit rund 4'900 EinwohnerInnen in der Stadt Chur statt.

Gemäss Abbildung 9 und Tabelle 5 verzeichnen die Gemeinden des suburbanen Raums mit 1.48 % (244 Personen) prozentual das höchste jährliche Bevölkerungswachstum zwischen 1990 und 2017. Im urbanen Raum entwickelte sich die Bevölkerungszahl mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0.69 % (373 Personen) im gleichen Zeitraum. Deutlich geringer war die Bevölkerungsentwicklung in den anderen Raumtypen.

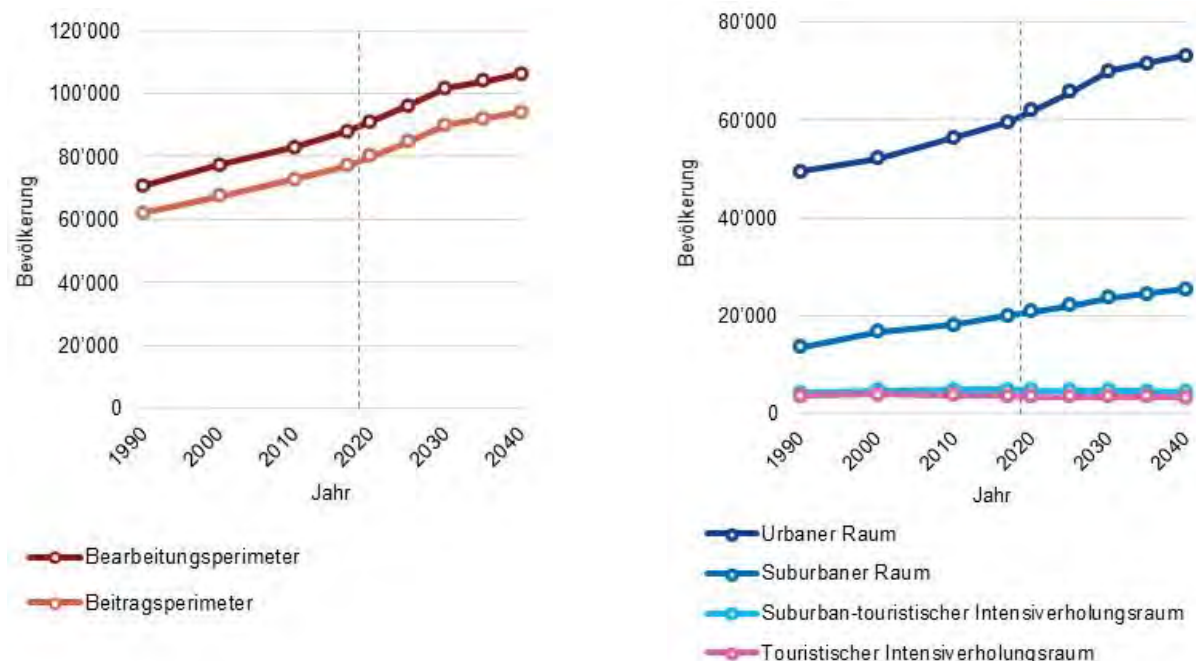


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2017 und Bevölkerungsszenario "hoch" des Bundes 2020 - 2040 (Quelle: BFS/ESPOP, BFS/STATPOP, ARE GR, Wüest Partner AG).

Der Kanton erwartet eine Bevölkerungsentwicklung gemäss dem Szenario «hoch» des Bundes (vgl. Abbildung 9 und Tabelle 5). Im Bearbeitungsperimeter ist ein jährliches Bevölkerungswachstum von 0.83 % auf rund 106'000 EinwohnerInnen im Jahr 2040 zu erwarten. Gemäss kantonalem Richtplan (ARE GR 2019) soll das zukünftige Bevölkerungswachstum vor allem in den urbanen und suburbanen Räumen stattfinden. Angestrebt wird ein jährliches Wachstum von 0.91 % in den urbanen Räumen und 1.02 % in den suburbanen Räumen.

Anzahl Einwohner	1990	2010	2017	2040	Jährl. Wachstum 1990 – 2017	Jährl. Wachstum 2010 - 2017
Urbaner Raum	49'450	56'379	59'600	73'180	372	450
Suburbaner Raum	13'500	18'080	20'080	25'340	240	290
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	4'280	4'800	4'840	4'420	20	5
Touristischer Intensiverholungsraum	3'530	3'670	3'500	3'280	-	-20
Beitragsperimeter	61'960	72'600	77'060	93'990	560	640
Betrachtungspersimeter	70'750	82'930	87'910	106'220	640	710

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2017 und Bevölkerungsszenario "hoch" des Bundes 2020 – 2040 (Quelle: BFS/ESPOP, BFS/STATPOP, ARE GR, Wüest Partner AG).

Beschäftigtenentwicklung

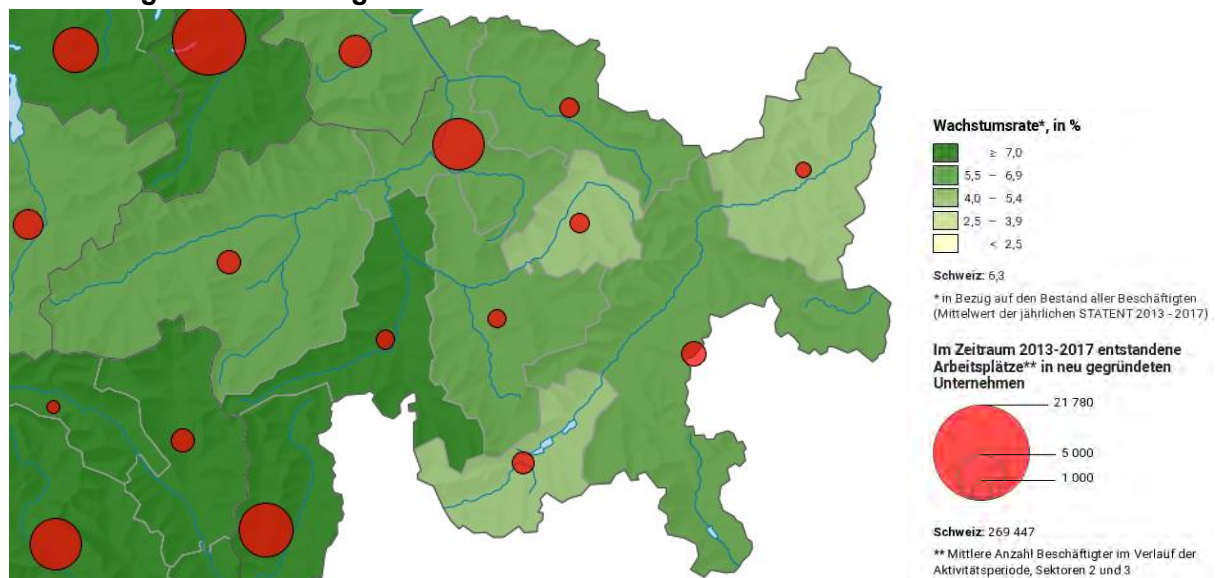


Abbildung 10: Entstandene Arbeitsplätze in neu gegründeten Unternehmen 2013-2017 (Quelle Grafik und Daten: BFS, Statistik der Unternehmensdemografie UDEMO)

Die Agglomeration Chur ist der bedeutendste Wachstumsraum des Kantons Graubünden (vgl. Abbildung 10). Das mittlere jährliche Beschäftigtenwachstum (Bearbeitungsperimeter) betrug zwischen 1991 und 2016 rund 1.75 % bzw. 20'000 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Das Arbeitsplatzwachstum ist mit jährlich plus 1.75 % deutlich stärker ausgefallen als das Bevölkerungswachstum (0.81 %). Zwischen 2011 und 2016 ist das Wachstum niedriger ausgefallen und liegt bei einem mittleren jährlichen Wachstum von 0.86 % (vgl. Abbildung 11, Tabelle 6).

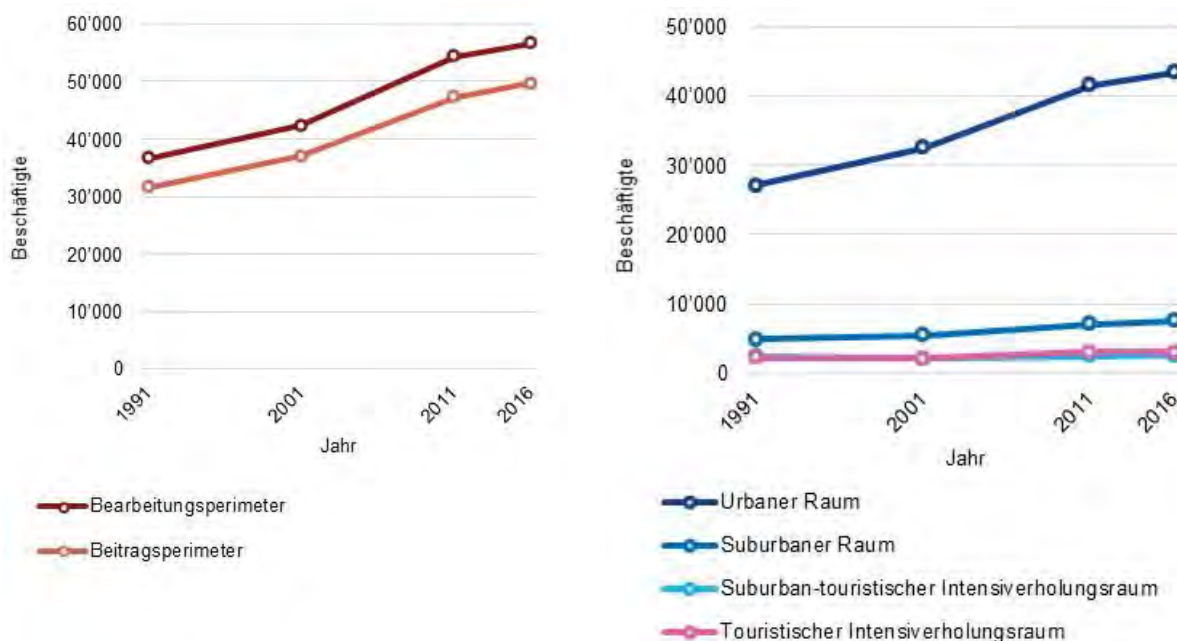


Abbildung 11: Beschäftigtenentwicklung 1991 - 2016 (Quelle: BFS/Betriebszählung, BFS/STATENT).

Gemäss der Abbildung 11 und Tabelle 6 befinden sich die meisten Arbeitsplätze im urbanen Raum (rund 76 % der Beschäftigten in VZÄ). Im urbanen Raum wurde mit 1.90 % die höchste jährliche Wachstumsrate zwischen 1991 und 2016 verzeichnet. Das mit 0.25 % geringste jährliche Wachstum an Arbeitsplätzen war in den suburban-touristischen Gemeinden Churwalden und Flims. Die Beschäftigtenzahl hat in allen Raumtypen zwischen 1991 und 2016 zugenommen.

Der Kanton Graubünden legt im kantonalen Richtplan kantonsweite Zielwerte für die Beschäftigtenentwicklung gemäss Entwicklungsszenario hoch bis 2040 fest. Für den Betrachtungsperimeter der Agglomeration Chur (Regionen Imboden, Landquart und Plessur) ergeben sich für den Zeitraum 2016 – 2040 ca. 8'500 zusätzliche Beschäftigte, das angestrebte jährliche Wachstum der Arbeitsplätze beträgt damit 0.57 % zwischen 2016 und 2040.

Anzahl Beschäftigte	1991	2011	2016	2040	Jährl. Wachstum 1991 – 2016	Jährl. Wachstum 2011 - 2016
Urbaner Raum	27'140	41'540	43'420	-	1080	380
Suburbaner Raum	4'890	7'150	7'580	-	180	90
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	2'470	2'490	2'630	-	10	30
Touristischer Intensiverholungsraum	2'220	3'100	3'030	-	50	-10
Beitragsperimeter	31'550	47'330	49'620	-	1200	460
Betrachtungsperimeter	36'720	54'280	56'660	65'160	1330	480

Tabelle 6: Beschäftigtenentwicklung 1991 – 2016, Beschäftigtenprognose bis 2040 (Quelle: BFS/Betriebszählung, BFS/STATENT; kantonaler Richtplan).

In Vollzeitäquivalenten (VZÄ) betrachtet (vgl. Tabelle 7), befinden sich etwa 60% der VZÄ in der Region Plessur. Auffallend ist der hohe Anteil der VZÄ in Arbeitszonen in der Region Landquart mit 47% und in der Region Imboden mit 48% sowie der tiefe Wert der Region Plessur von 14%. Dies lässt sich durch die stark auf Dienstleistungen ausgerichtete Wirtschaftsstruktur des Hauptzentrums Chur und die stärker industriell gewerblich geprägte Struktur der Regionen

Imboden und Landquart erklären. Der Überbauungsstand der Arbeitszonen ist im innerkantonalen Quervergleich und auch im Quervergleich zu vergleichbaren Kantonen eher hoch.

Bei einem Verhältnis von Beschäftigten zu VZÄ im Jahr 2016 von 0.8 sind somit ca. 14'640 Beschäftigte (gerundet ca. 26% aller Beschäftigten) in den Arbeitszonen tätig.

Vollzeitäquivalente (VZÄ) 2016	VZÄ total	VZÄ in Arbeitszonen absolut	VZÄ in Arbeitszonen prozentual
Region Landquart	10'190	4'790	47%
Region Plessur	27'940	3'910	14%
Region Imboden	6'270	3'010	48%
Betrachtungssperimeter	44'400	11'710	26.5%

Tabelle 7: Vollzeitäquivalente total und in Arbeitszonen in den Regionen und im Betrachtungssperimeter Agglomeration Chur (Quelle: noch offen).

4.2.2 Erschliessungsgüte und Dichte Einwohner / Beschäftigte

Erschliessungsgüte

Siedlungsgebiete mit den ÖV-Güteklassen A und B sind aktuell in Landquart, Chur und Domat/Ems vorhanden (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Die Erschliessungsgüte der Einwohner und der Beschäftigten ist im Beitragsperimeter der Agglomeration Chur zurückgegangen (vgl. Abbildung 12), allerdings befindet sich die Agglomeration im Benchmark der vergleichbaren Agglomerationen immer noch an dritter respektive an höchster Stelle (ARE 2018, MOCA). 2014 lebten 39.1 % der Agglomerationsbevölkerung in Gebieten der ÖV-Güteklasse A und B, im Jahr 2017 waren es 34.4 %. Für diese Entwicklung ist einerseits die Veränderung der ÖV-Güteklasse in der Altstadt von Chur im Jahr 2017 (ÖV-Güteklasse B anstelle A) aufgrund einer geänderten Linienführung des Busses verantwortlich. Zudem ist in diesem Zeitraum das dynamischere Bevölkerungswachstum im suburbanen und weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Raum eine weitere Ursache.

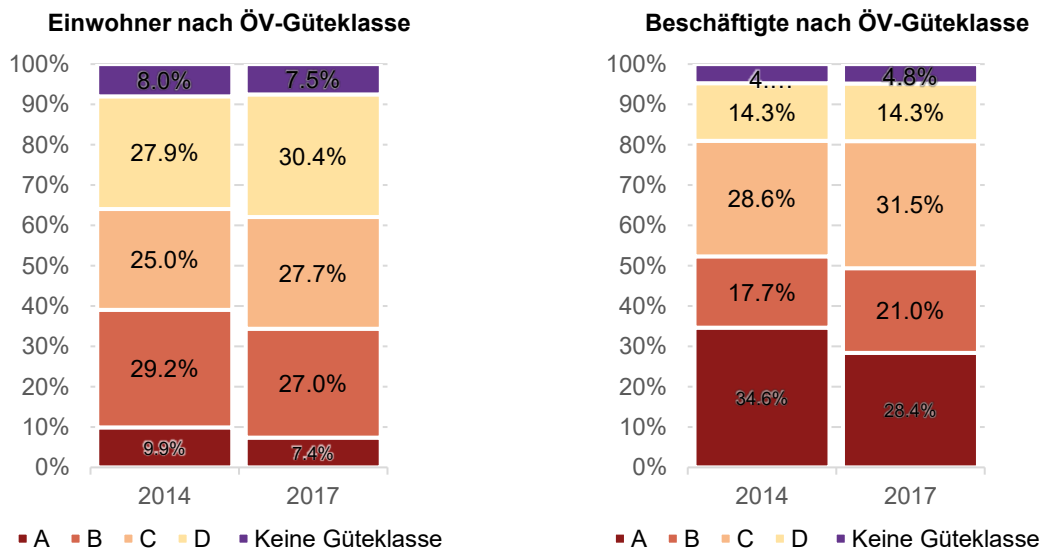


Abbildung 12: MOCA-Indikator 3: Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen und 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse im Beitragsperimeter (Quelle: ARE 2018, MOCA).

Der Anteil der in der ÖV-Güteklasse A und B tätigen Beschäftigten nahm von 52.3 % (2014) auf 49.4 % (2017) ab (vgl. Abbildung 12). Dies ist darauf zurückzuführen, dass einerseits die Altstadt von Chur aufgrund geänderter Buslinienführung zu grossen Teilen nicht mehr in der ÖV-Güteklasse A liegt und andererseits weder das in den letzten Jahren dynamisch gewachsene Chur West noch die grösseren Arbeitsplatzgebiete in Domat/Ems in den ÖV-Güteklassen A oder B liegen (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung).

Dichte

Im Beitragsperimeter hat die Dichte der Einwohner und Beschäftigten pro Hektare überbaute Bauzone von 87.0 im Jahr 2014 auf 86.1 im Jahr 2017 abgenommen. Im Benchmark vergleichbarer Agglomerationen befindet sich die Agglomeration damit an zweiter Stelle (ARE 2018, MOCA). Als einer der Gründe für den Rückgang ist anzuführen, dass die Fläche der wenig dicht überbauten Bauzonen stärker gewachsen ist, so etwa in Domat/Ems und Bonaduz.

Zusätzlich zu den Daten des Bundes-ARE wurden die räumlichen Nutzerdichten (Einwohner und Beschäftigte pro Hektare in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) in Abhängigkeit zu den ÖV-Güteklassen analysiert (vgl. Analysekarte Nutzerdichten). Die Auswertungen wurden anhand der BFS STATPOP 2018 und STATENT 2017 Daten vorgenommen und die Nutzerdichten in fünf Stufen unterteilt von sehr hoher Nutzerdichte (> 200 E+B/ha) bis sehr niedriger Nutzerdichte (<50 E+B/ha). Die Resultate zeigen, dass die historisch geprägten Zentrumszonen mehrheitlich hohe bis sehr hohe Nutzerdichten aufweisen sowie in Chur, Domat/Ems und Landquart weitere dichte Quartiere vorhanden sind. Im Umfeld von gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B d.h. in Chur, Landquart und Domat/Ems) sind teilweise noch grosse Verdichtungspotenziale vorhanden.

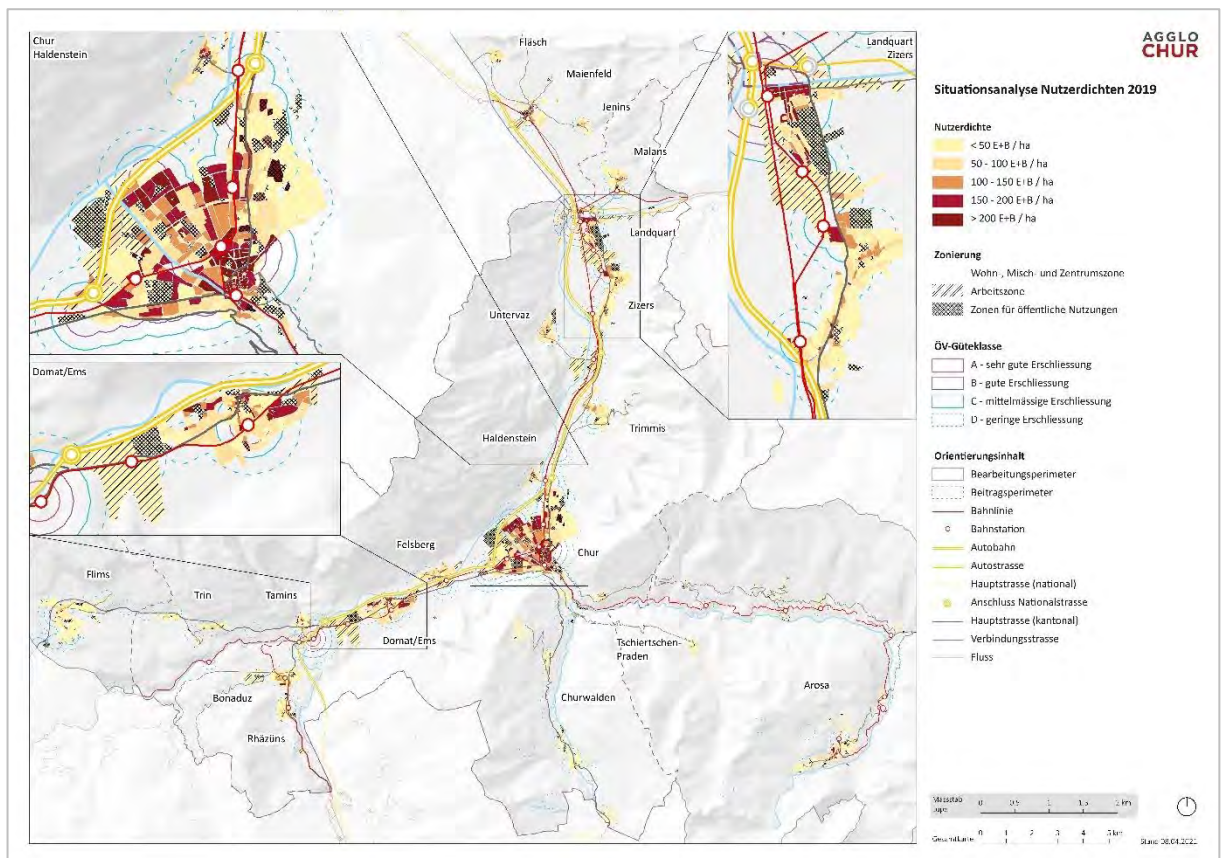


Abbildung 13: Situationsanalyse Nutzerdichten Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

4.2.3 Reserven der Siedlungsentwicklung

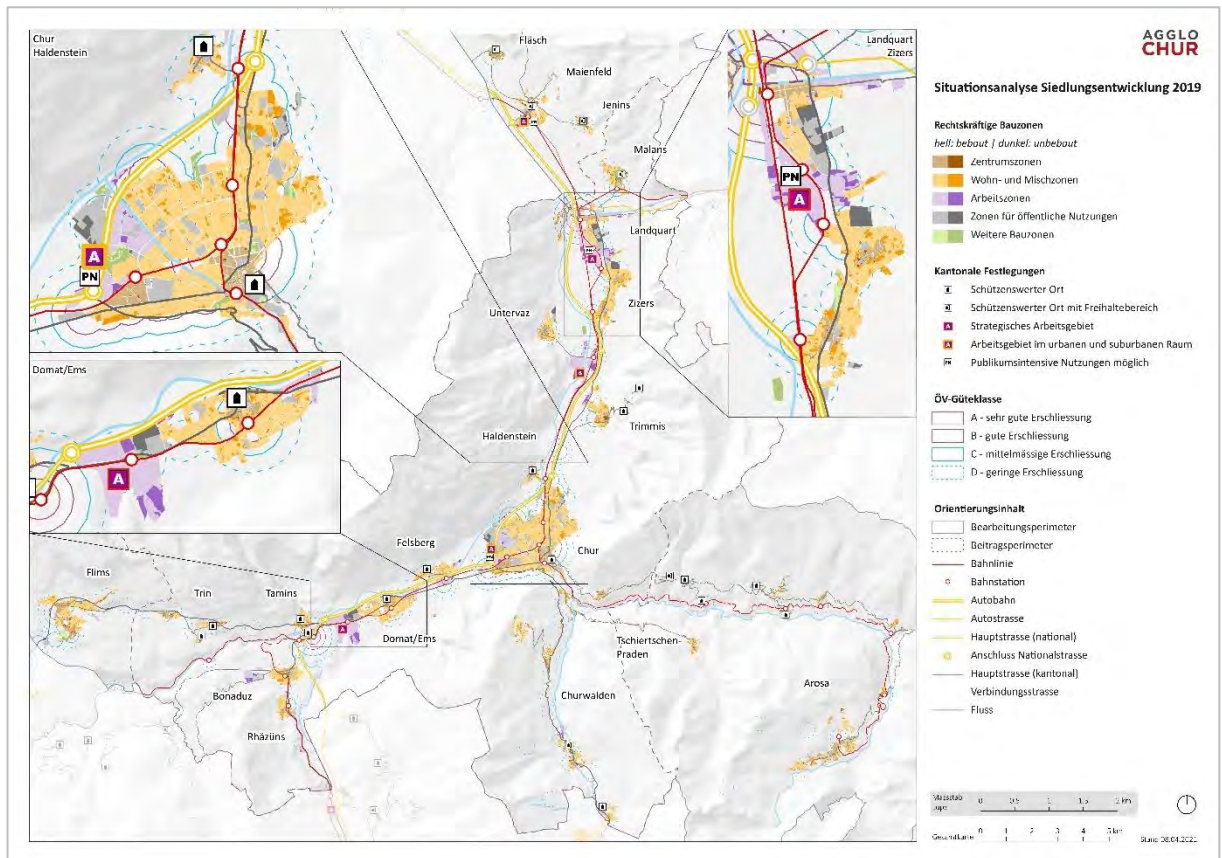


Abbildung 14: Situationsanalyse Siedlungsentwicklung Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Exkurs C-Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan

Gestützt auf die Vorgaben des kantonalen Richtplans überprüfen die Gemeinden bis Frühling 2021 die Kapazität der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Gemeinden mit überdimensionierter WMZ (sogenannte C-Gemeinden) führen bis 2024 eine Ortsplanungsrevision durch, überprüfen anhand der Richtplankriterien und der kantonalen Grundlagen (Technische Wegleitung Bauzonenbedarf, ARE GR 2020) die Grösse ihrer Bauzonen und nehmen WMZ-Reduktionen im erforderlichen Mass vor. In der Agglomeration Chur sind die Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims und Tschierschen-Praden als C-Gemeinden festgesetzt. Da ihre WMZ-Reserven verkleinert werden müssen, sind diese Gemeinden bei den Kapazitätsermittlungen nicht berücksichtigt.

Bauzonenreserven

In der Agglomeration Chur beträgt der Überbauungsgrad der Zentrumszonen rund 90%, in den Wohn- und Mischzonen ist er mit rund 85% leicht tiefer (vgl. Tabelle 8). Dies bei rund 1'320 ha überbauter und rund 205 ha unüberbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszone. Die unüberbauten Bauzonen befinden sich oft in keiner respektive einer tiefen ÖV-Güteklasse (vgl. Karte Analysekarte Nutzerdichten). Der Überbauungsgrad der Arbeitszonen bei rund 350 ha überbauter und rund 76 ha unüberbauter Fläche beträgt 82% (vgl. Tabelle 8), derjenige der weiteren Bauzonen 77% bei rund 310 ha überbauter und 95 ha unüberbauter Fläche.

Betrachtungssperimeter	überbaut [ha]	unüberbaut [ha]	Überbauungsgrad [%]
Zentrumszonen	307	32	0.90
Wohnzonen	928	157	0.86
Mischzonen	83	15	0.85
Arbeitszonen	350	76	0.82
Weitere Bauzonen	311	95	0.77
Total			

Tabelle 8: Bauzonenreserven (Quelle: UEB's der Gemeinden, respektive Überbauungsstand gemäss KRIP).

Mobilisierbare Kapazitätsreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Die bis ins Jahr 2040 mobilisierbaren Einwohner-Kapazitätsreserven in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (ohne C-Gemeinden) befinden sich insbesondere in den unüberbauten WMZ (vgl. Tabelle 9) des urbanen und suburbanen Raums. Dies gemäss den kantonalen Berechnungen mit den Mobilisierungswerten nach KRIP (Datenblatt) und damit dem hohen Bevölkerungsszenario, einem Mobilisierungsgrad von 50% in den unbebauten Bauzonen und von 10% in den bebauten Bauzonen.

Mobilisierbare Kapazitätsreserven [EW] bis 2040 gemäss Mobilisierungswerten KRIP (Datenblatt) <i>Berechnung ohne C-Gemeinden</i>	Unüberbaute WMZ [EW]	Überbaute WMZ [EW]	Total mobilisierbare WMZ [EW]
Urbaner Raum	3'000	550	3'600
Suburbaner Raum	1800	350	2'150
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0
Touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0
Beitragsperimeter	4'800	950	5'700
Bearbeitungsperimeter	4'800	950	5'700

Tabelle 9: Mobilisierbare Einwohner-Kapazitätsreserven bis 2040 in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ohne C-Gemeinden (Quelle: kantonale Berechnungen auf Basis Szenario und Mobilisierungswerten KRIP für Zeitraum 2019-2040 unter Berücksichtigung aktueller UEB's).

Arbeitszonenbewirtschaftung

Im kantonalen Richtplan (ARE-GR, 2019) ist festgehalten, dass der Kanton gemeinsam mit den Regionen ein Monitoring über die Arbeitsgebiete betreibt. Darunter ist eine jährlich nachgeführte Dokumentation mit detaillierten Standortinformationen zu verstehen. Bei nachgewiesenem Bedarf sind Erweiterungen in Zusammenarbeit mit dem Kanton an die Hand zu nehmen.

4.2.4 Entwicklungsschwerpunkte, publikumsorientierte Nutzungen

Entwicklungsschwerpunkte

Im kantonalen Richtplan (ARE GR 2019) sind in der Agglomeration Chur strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Hingegen sieht der kantonale Richtplan davon ab, Entwicklungsschwerpunkte für die Funktionen Wohnen oder Wohnen / Dienstleistung festzusetzen.

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

Die planerische Umsetzung erfolgt auf Stufe Ortsplanung, ebenso die Mobilisierung der bestehenden Reserven. Dabei gibt der kantonale Richtplan vor, dass grundsätzlich mehrgeschossige Bauten mit flächensparenden Parkieranlagen vorzusehen sind.

Publikumsorientierte Nutzungen (PN)

Als publikumsorientierte Nutzungen gelten im kantonalen Richtplan (ARE GR 2019) der Detailhandel mit Unterscheidung in Anbieter von Gütern des täglichen (z.B. Lebensmittel) oder periodischen (z.B. Kleider) Bedarfs sowie Anbieter von dauerhaften Konsumgütern (z.B. Elektrogeräte) sowie öffentliche und persönliche Dienstleistungen (z.B. Kino). Fachmärkte (z.B. Möbelhäuser) werden aufgrund ihrer Flächenintensität gesondert behandelt. Gemäss kantonalem Richtplan (ARE GR 2019) sind PN (und auch Fachmärkte) in den Arbeitsgebieten zulässig, sofern dies im Standortprofil nicht ausgeschlossen ist. Im Agglomerationsperimeter können entsprechend publikumsorientierte Einrichtungen in Maienfeld, Landquart und Chur geprüft werden (vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung). Dabei sind folgende Punkte sicherzustellen:

- Das Vorhaben darf sich nicht negativ auf die Versorgungsqualität der benachbarten Regional- und Ortszentren auswirken.
- Im suburbanen und urbanen Raum muss der Standort mindestens die ÖV-Güteklasse C, sichere Langsamverkehrsverbindungen und eine gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz aufweisen.
- Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist auch auf den Zubringerstrassen geklärt und sichergestellt.

Heutzutage befinden sich bereits publikumsorientierte Nutzungen an Standorten, für welche die Besitzstandswahrung gilt. Dies sind entsprechende Nutzungen in Chur West und im Zentrum von Chur, das Outlet und die Bahnhofsstrasse in Landquart.

4.3 Landschaft und Umwelt

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Analyse AP 2G zu Landschaft und Umwelt wurde in folgenden Bereichen überarbeitet und ergänzt: Landschaftliche Struktur, Luftschadstoffe und Lärmbelastung. Neue Analysebestandteile sind: Freizeit und Erholung, Landschaftsschutz, Biodiversität und ökologische Vernetzung.

4.3.1 Landschaftliche Struktur

Die Agglomeration Chur kann in fünf Landschaftselemente eingeteilt werden:

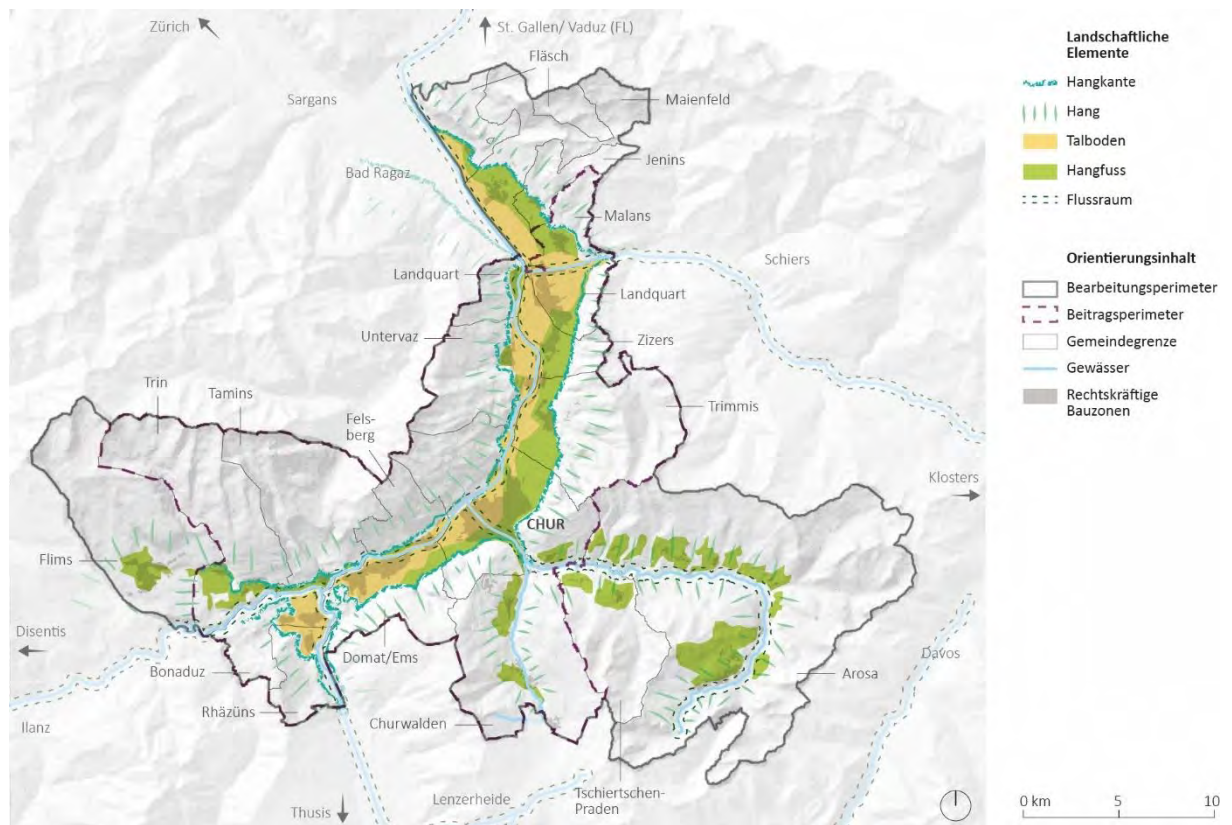


Abbildung 15: Landschaftliche Struktur der Agglomeration Chur in Anlehnung an AP 2G

Der **Flussraum entlang des Rheins** erstreckt sich durch das gesamte Haupttal der Agglomeration. In Flims tritt er als Vorderrhein und in Rhäzüns als Hinterrhein in den Agglomerationsperimeter ein und verlässt ihn in Fläsch wieder. Der Flussraum ist ab Reichenau in weiten Teilen kanalisiert. Die beiden wichtigsten Zuflüsse (Plessur, Landquart) sind im Bereich des Talbodens respektive im Einmündungsbereich des Rheins ebenfalls stark verbaut. Stauwerke (Patvag Domat/Ems) sowie Werke zur Kiesgewinnung und -verarbeitung prägen die Rheinlandschaft an verschiedenen Orten (Chur/Plessurmündung, Haldenstein/Oldis, Trimmiser und Zizerser Auen, Maienfeld/Landquartmündung Tardis). Der Rhein mit seiner Ufervegetation (u.a. Auenwälder) hat eine wichtige ökologische Funktion für Flora und Fauna. Die Auen am Hinterrhein bei Rhäzüns (BLN-Gebiet), die Mastrilserauen in Landquart und die Rheinschlucht am Vorderrhein von Flims bis Trin (BLN-Gebiet) bilden die einzigen naturnahen Flussräume. Der Rhein ist für die Naherholung (Baden, Spielen; Wander- und Radwege entlang des Rheins) der Agglomerationsbevölkerung wichtig. Da der Rhein über weite Strecken am nördlichen bzw. westlichen Hangfuss verläuft, ist die Landschaftszerschneidung durch den Fluss eher gering. Zusammen mit der A13 ergibt sich jedoch stellenweise eine erhebliche Trennwirkung. Eine besondere Landschaftscharakteristik weist der Raum Reichenau mit dem Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein, dem Schloss Reichenau und den historischen Brücken auf.

Der **Talboden** wird durch intensive landwirtschaftliche Nutzung (Fruchtfolgeflächen), Siedlungsgebiete und Infrastrukturen geprägt. Die Breite des Talbodens variiert. Er ist teilweise sehr schmal, wie etwa in der Rheinschlucht. Zwischen Domat/Ems und Landquart zeigt sich ein zunehmend breiter werdender Talboden. Zwischen Landquart und Fläsch verfügt das Tal über eine konstante Breite. In diesem Bereich quert der Rhein die Talebene und markiert zudem die Kantonsgrenze zwischen Graubünden und St. Gallen. Die Infrastrukturen und Gewässer zerschneiden den Talboden und gliedern ihn in grössere und kleinere Landschaftskammern. Die einzelnen Landschaftskammern werden meist landwirtschaftlich intensiv genutzt. Hecken, Feldgehölze, Hochstammobstbäume und extensiv bewirtschaftete Flächen sind durch die Intensivierung in der Landwirtschaft teilweise verloren gegangen. In gewissen Gebieten wurden Strukturelemente jedoch erhalten (z.B. bei der Rohanschanze; bei Alleen und Hecken in Maienfeld) oder durch Aufwertungen neu geschaffen (z.B. in der Herrschaft oder mittels Aufwertungen beim Golfplatz Domat/Ems). Die Siedlungsgebiete befanden sich aufgrund der Hochwassergefahr des Rheins ursprünglich an den Hangfüssen. Mit dem Siedlungswachstum sind diese immer stärker in den Talboden vorgedrungen. Die Infrastrukturen, insbesondere die A13 und weitere Strassen sowie Eisenbahnlinien zerschneiden den Talboden. Dies hat zur Folge, dass die Durchlässigkeit für Mensch und Tier gestört oder verhindert wird. Verschiedene Stränge von Hochspannungsleitungen beeinträchtigen ferner das Landschaftsbild.

Die schwach geneigten **Hangfüsse** wurden durch Schuttkegel gebildet. Sie sind durch die Landwirtschaft oder den Rebbau, Siedlungen und Wald geprägt und sowohl für die Naherholung als auch für das Landschaftsbild sehr wichtig. Die Hangfüsse weisen in der Regel eine weniger intensive Landwirtschaft auf. Zahlreiche Bäche und Flüsse durchqueren sie und sedimentieren in den Talboden. Ist der Bach nicht verbaut, bilden sich langgezogenen Sedimentablagerungen. Die als «Rüfi» bezeichneten Bach- und Flussläufe unterteilen wegen ihrer zumeist heckenartigen Bewaldung die Weid-, Acker- und Rebbaulandschaft an den Hangfüssen in einzelne kleine Landschaftskammern. Die Schuttkegel im Raum Chur-Trimmis sind bewaldet oder durch Hecken und Feldgehölze geprägt. Der Fürstenwald ist ein intensiv genutztes Naherholungsgebiet für die Stadtbevölkerung. Die Heckenlandschaft von Trimmis ist extensiv genutzt, weist hohe naturkundliche Werte auf und ist ebenfalls ein wichtiges Naherholungsgebiet. Die Schuttkegel weiter flussabwärts sind durch kompakte Siedlungen (Malans, Jenins, Maienfeld und Fläsch) und weitläufige Rebberge geprägt.

Die weitgehend bewaldeten, mit Felsbändern oder steil abfallenden Felswänden durchsetzten **Talhänge** bilden die landschaftliche Kulisse. Mit Ausnahme der auf Terrassen liegenden kleinen Siedlungen Says, Mastrils und den Maiensässen sind die Hänge nicht besiedelt. Die etwas flacheren Talhänge wie z. B. südlich von Domat/Ems werden teilweise extensiv bewirtschaftet (Weideflächen), wo sich Streusiedlungen mit Heuställen finden. Ausserhalb des Rheintals liegen das Bergtal Schanfigg Richtung Arosa sowie das Tal mit der Strasse nach Lenzerheide. Das Schanfigg ist ein steiles Bergtal mit zahlreichen Siedlungen in Hanglagen. Arosa ist mit gut 1700 – 1800 m ü. M. deutlich höher gelegen als die Ortschaften im Rheintal. Churwalden befindet sich in einer von Wald und Wiesen geprägten Landschaft auf gut 1200 m ü. M. und somit nur rund 300 Höhenmeter tiefer als die Passhöhe. Sowohl im Schanfigg als auch in Churwalden bestehen die Gemeinden aus zahlreichen einzelnen Siedlungen. Begründen lässt sich dies mit den Walser Siedlungsursprüngen und der landwirtschaftlichen Nutzung.

Oberhalb der Talhänge befindet sich die **Berglandschaft**, die weitgehend unbesiedelt und unbewaldet ist. Sie ist für das Landschaftsbild äusserst prägend. Die Berglandschaft wird durch die Alpwirtschaft genutzt sowie durch intensiven Tourismus in Arosa, Lenzerheide, Flims-Laax sowie in etwas geringerem Ausmass in Brambrüesch oberhalb von Chur, in Tschierschen und am Hochwang.

4.3.2 Freizeit und Naherholung

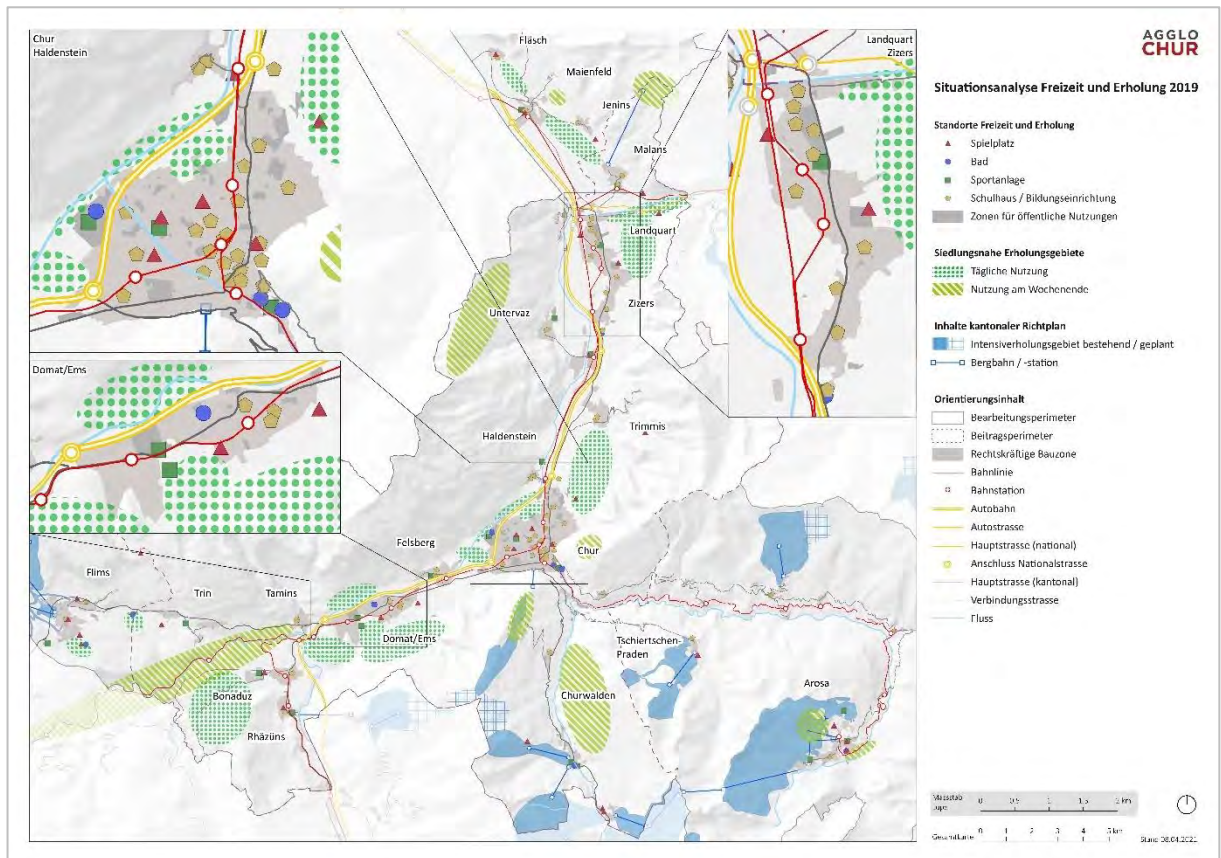


Abbildung 16: Situationsanalyse Freizeit und Erholung Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Intensiverholungsgebiete

Als weit über den Kanton Graubünden bekannte Freizeit- und Naherholungsgebiete dienen die umliegenden Berge der Agglomeration Chur. Die Aktivitäten konzentrieren sich dabei besonders auf die touristischen intensiv genutzten Zentren Arosa, Lenzerheide (mit Churwalden) und Flims-Laax. Diese weisen vor allem in der Hauptsaison im Winter einen sehr hohen Nutzungsdruck durch den Skisport auf. Für den Sommer existiert ein gut ausgebautes Wander- und Bikewegnetz. Durch die steigende Beliebtheit des Bergsports (Skitouren, Wandern, Biken) werden zunehmend auch jene Teile der Berglandschaft genutzt, die ausserhalb der Tourismuszentren liegen und somit potenzielle Konflikte mit allfälligen Schutzinteressen ergeben.

Der KRIP (ARE GR 2019) definiert mit den bestehenden und geplanten Intensiverholungsgebieten Räume, in denen die Errichtung von touristischen Transportanlagen grundsätzlich möglich ist. Die Gebiete sollen so genutzt werden, dass die langfristige Nutzungsmöglichkeit und die naturräumlichen Qualitäten (Sommertourismus) der Gebiete sichergestellt sind. Sie sollen in erster Linie bezüglich Angebot, Betrieb und Komfort für die Ganzjahresnutzung optimiert werden. In der Agglomeration Chur befinden sich die für den Tourismus und die Bewohner wichtigsten Zubringeranlagen zu den Intensiverholungsgebieten (vgl. Analysekarte Freizeit und Erholung) in Chur (Brambrüesch), Flims, Churwalden (Parpan), Arosa, Tschierschen und Hochwang.

Siedlungsnaherholungsgebiete

Aufgrund Siedlungskonzentration in der Tallage der Agglomeration Chur befinden sich die durch die Agglomerationsbevölkerung täglich genutzten siedlungsnahen Erholungsgebiete zwischen den Siedlungsgebieten im Talboden sowie an den Hangfüssen (vgl. Analysekarte

Freizeit und Erholung). Auch hier ergeben sich potenzielle Konflikte mit allfälligen Schutzinteressen:

- Der Rhein bietet verschiedene Naherholungsmöglichkeiten dank Fuss- und Radwegen, den Badestellen und Naherholungsgebieten (u.a. Rheinpromenade, Untere und Obere Au in Chur). Spazier- und Wanderwege, wie auch Velowege sind durch den Lärm der nahen A13 streckenweise jedoch stark beeinträchtigt.
- Weitere wichtige Erholungsgebiete im Talboden befinden sich bei Chur (Rossboden), Landquart (Auwald, Igiser Wiesen), Domat/Ems (Val Mulin) und der Bonaduzer Wald auf dem etwas erhöhten Talboden von Bonaduz-Rhazüns. Als intensiv genutztes Naherholungsgebiet ist auch der Golfplatz in Domat/Ems gekennzeichnet.
- An den Hangfüssen und an den Hängen stellen die Heckenlandschaft, die Rebberge sowie die ausgedehnten, gut zugänglichen Waldflächen mit zahlreichen Fusswegen wichtige siedlungsnahe Erholungsgebiete dar. Dazu zählen insbesondere die Rebberge in der Bündner Herrschaft, die Heckenlandschaft in Trimmis, der Fürstenwald nördlich von Chur und Benis Boden bei Domat/Ems, Tamins.

Die Agglomerationsbevölkerung nutzt am Wochenende beispielsweise folgende siedlungsnahe Erholungsräume: Das Heididorf bei Maienfeld, die Älplibahn und der Vilan in Malans, die Ruinaulta, Brambrüesch und Mittenberg bei Chur und das Bärenland in Arosa. Von Touristen am Wochenende stark frequentierte Gebiete wie z.B. der Cauma- und der Crestasee, werden von den Einheimischen eher unter der Woche besucht.

4.3.3 Landschaftsschutz, Biodiversität und ökologische Vernetzung

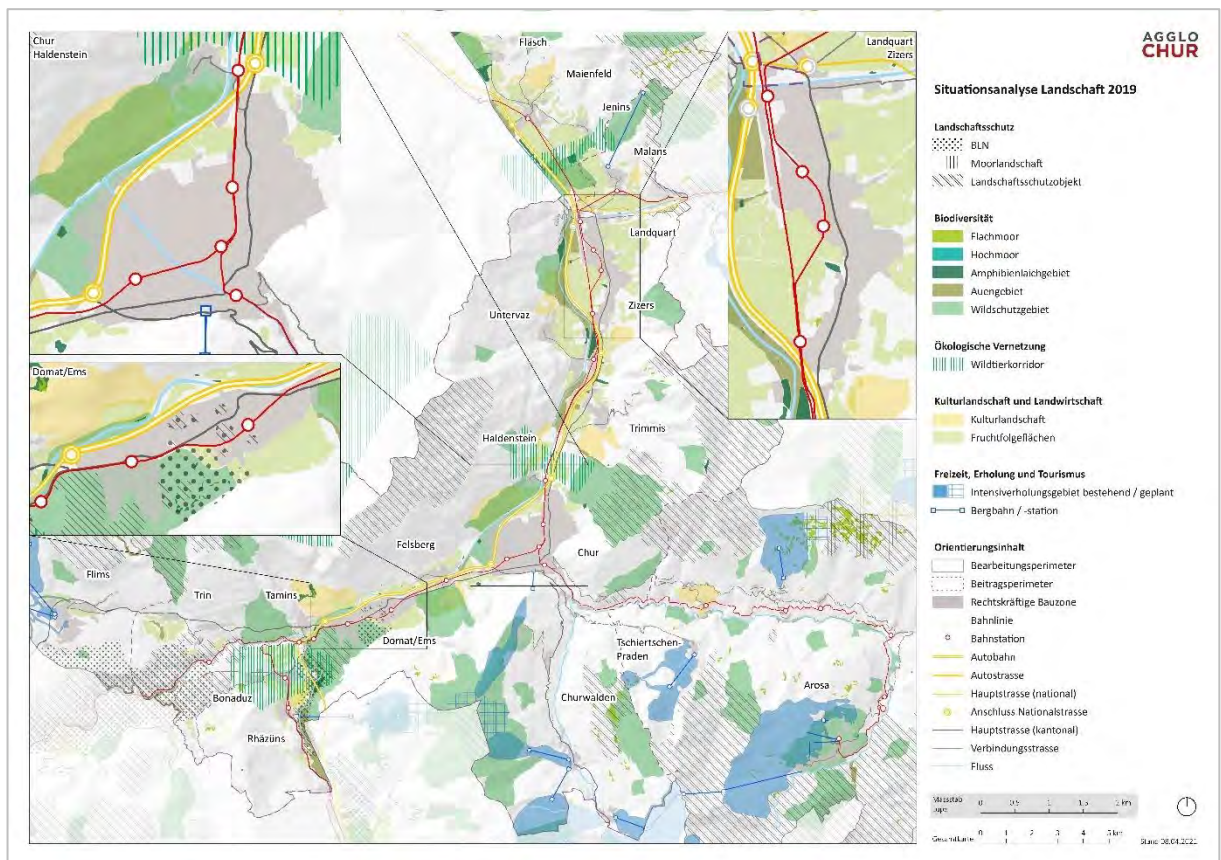


Abbildung 17: Situationsanalyse Landschaft Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Landschaftsschutz

Das Bundesinventar BLN schützt Landschafts- und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Es umfasst folgende drei Objekte im Agglomerationsperimeter (vgl. Analysekarte Landschaft 2019), welche im kantonalen Richtplan als Landschaftsschutzgebiet bezeichnet sind:

- **Auenlandschaft am Unterlauf des Hinterrheins bei Reichenau:** Grossflächige, intakte Auenlebensräume mit charakteristischen und zum Teil gefährdeten Pflanzen- und Tierarten.
- **Ruinaulta:** Natürliche, ruhige und wenig berührte Schluchtlandschaft am Vorderrhein (zudem als Park Naturmonument Ruinaulta/Rheinschlucht im kantonalen Richtplan festgesetzt).
- **Tumalandschaft bei Domat/Ems:** Einmaliges Ensemble von 11 hügel- oder kegelförmigen Tumas als Erosionsrelikte eines spätglazialen Bergsturzes.

Die drei BLN-Objekte befinden sich in der Talebene und sind teilweise durch Strassen- und Schieneninfrastrukturen durchschnitten. Die Tumas in Domat/Ems befinden sich mitten im Siedlungsgebiet und sorgen für ein einzigartiges Ortsbild. Die Moorlandschaften in den Gemeinden Flims und Arosa sind ebenfalls Schutzobjekte von nationaler Bedeutung und im kantonalen Richtplan als Ausgangslage aufgeführt, die grundeigentümerverbindliche Umsetzung erfolgt in der Ortsplanung.

Die Landschaftsschutzgebiete auf kantonaler Ebene befinden sich ergänzend mehrheitlich an den Berghängen. Sie bezeichnen ausgewählte naturnahe Landschaften welche für den Kanton besonders bedeutsam sind. Neben ihrer Funktion als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten dienen sie auch der extensiven Erholung. Die im kantonalen Richtplan (ARE-GR 2019) festgesetzten Gebiete werden in der Ortsplanung umgesetzt.

Biodiversität

Neben der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung bestehen verschiedene aufgrund ihrer einzigartigen Landschaftsqualität sowie ihrer hohen Biodiversität national geschützte Flach- und Hochmoore. Die meisten Flach- und Hochmoore liegen in den Gemeinden Arosa und Churwalden.

Das nationale Inventar der Amphibienlaichgebiete bezeichnet die bedeutendsten Fortpflanzungsgebiete, wobei die Kantone für deren Schutz und Unterhalt zu sorgen haben. Viele der grösseren Amphibienlaichgebiete im Agglomerationsperimeter befinden sich im unmittelbaren Umfeld des Rheins und grenzen häufig an Strassen- oder Schieneninfrastrukturen an.

Auengebiete sind aussergewöhnliche Ökosysteme, in denen die Dynamik des Wassers Lebensmöglichkeiten für eine unvergleichlich grosse Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten schafft. Allerdings führen verschiedenen Nutzungsansprüche zu Einschränkungen bzw. Verlusten der Naturnähe auch in der Agglomeration Chur. Neben dem BLN-Gebiet bei Reichenau ziehen sich als grössere inventarisierte Gebiete die Rheinauen von Zizers via Untervaz bis Trimmis; die Trimmiser Rodauen befinden sich bei Chur, Haldenstein, Trimmis und Untervaz; die Rhäzünzer Rheinauen ziehen sich von Rhäzüns, Bonaduz bis Domat/Ems.

Trockenwiesen und –weiden (TWW) sind von landwirtschaftlicher Nutzung geprägte, artenreiche Lebensräume. Standorte von TWW zeichnen sich durch zeitweilige Trockenheit und Nährstoffarmut aus, in der Agglomeration Chur finden sich diese vorwiegend an den steilen und sonnenexponierten Hanglagen (ohne Darstellung in Analysekarte).

Im Agglomerationsperimeter existieren zahlreiche kantonale Wildschutzgebiete, die teilweise in der Nähe der Bauzonen liegen. Zusätzlich setzt der kantonale Richtplan Wildruhezonen fest, in welchen ein allgemeines Betretungsverbot während der festgesetzten Schonfristen gilt (ohne Darstellung in Analysekarte).

Ökologische Vernetzung

Verbunden sind die Wildschutzgebiete und Wildruhezonen an einigen Stellen durch kantonale und regionale Wildtierkorridore, welche selbst Teil der Wildlebensräume sind. Die meisten Wildtierkorridore befinden sich in Tallage, da dort die übergeordneten Verkehrsachsen und viele Siedlungen vorzufinden sind. Der nördlich von Chur gelegene Wildtierkorridor wurde mittels einer Wildtierbrücke über A13 und Eisenbahn baulich umgesetzt. Die Wildtierkorridore sind gemäss KRIP (ARE-GR 2019) über die kommunale Nutzungsplanung zu sichern sowie bei der Beurteilung von Baubewilligungen ausserhalb der Bauzone und Strassenprojekten zu berücksichtigen.

Allfällige Konflikte zwischen national und kantonal geschützten Flächen und bestehenden respektive geplanten Intensiverholungsgebieten werden im Rahmen einer übergeordneten Interessenabwägung bereingt.

Kulturlandschaften mit besonderer Bewirtschaftung

Gemäss KRIP (ARE GR 2019) weisen diese Landschaften aufgrund der speziellen Bewirtschaftung und aufgrund der vielfältigen Kultur- und Landschaftselemente einen hohen ästhetischen, emotionalen, kulturgeschichtlichen, ökologischen und erholungsbezogenen Wert auf. In der Agglomeration sind die meisten Flächen im KRIP festgesetzt und in der Ortsplanung umgesetzt. Beispielsweise die Bergsturzhängellandschaft in den Gemeinden Tamins, Bonaduz und Rhäzüns, die Hecken-Weidelandschaft in den Gemeinden Maienfeld, Zizers, Malans (mit vorgelagertem Rebgebiet) und die Hecken-Terrassen-Weide-Landschaft in Trimmis.

Fruchtfolgefleichen

Die Fruchtfolgefleichen (FFF) für den Kanton Graubünden wurden in den 1980er Jahren erhoben und im kantonalen Richtplan 1987 festgelegt. Diese Erhebung bildete die Basis für den Bundessachplan FFF von 1992, gemäss welchem der Kanton Graubünden einen Mindestumfang von 6'300 ha FFF zu sichern hat.

Im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans Siedlung durch den Bund im Jahr 2019 und der Überarbeitung des Sachplans FFF wurden die FFF des Kantons Graubünden im Jahr 2019 überprüft. Aufgrund dieser Überprüfung, die eine Minderung der FFF zur Folge hatte, und der Haltung der Bündner Regierung, die FFF mit grosser Hangneigung nur noch zur Hälfte anzurechnen, resultierte noch ein Umfang von rund 6'400 ha (gewichtete Fläche). Davon befinden sich ca. 2'800 ha im Churer Rheintal, dies entspricht 44 Prozent der gesamtkantonalen FFF. Bei der Erweiterung der Siedlungsgebiete in den Wachstumsgemeinden der Agglomeration Chur ist die FFF-Thematik mit einzubeziehen.

4.3.4 Luftschadstoffe und Lärmbelastung

Luftschadstoffe

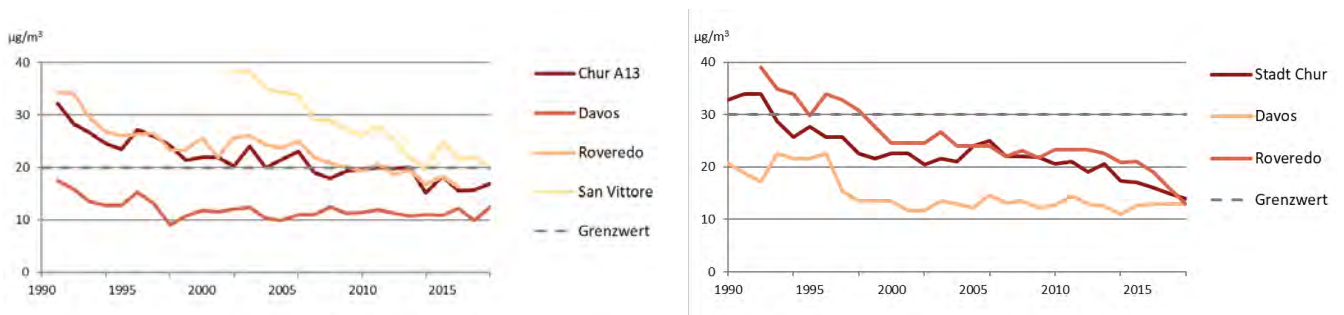


Abbildung 18: Jahresmittel der PM10-Werte und der NO2-Werte ausgewählter Messstationen im Kanton Graubünden (Quelle Daten: ANU 2018).

Die Schadstoffbelastung in der Agglomeration Chur hat, wie auch in anderen Teilen Graubündens, in den letzten Jahren stark abgenommen. Der Ausstoss von PM10 wird hauptsächlich

verursacht durch Dieselmotoren und Holzfeuerungen. Tagesmittel-Grenzwertüberschreitungen werden auch im Churer Rheintal gemessen (ANU 2018). Hohe Immissionen treten insbesondere bei bestimmten Witterungsbedingungen (Inversionslagen im Winter) und aufgrund der speziellen topografischen Gegebenheiten (schlechte Durchlüftung) auf. Das Churer Rheintal (vgl. Abbildung 19) ist zudem aufgrund seiner hohen Bevölkerungsdichte und des Brennholzverbrauchs ein besonders exponiertes Gebiet für Überschreitungen der PM10-Grenzwerte im Winter. Allerdings konnte an der Messstation in Chur der PM10-Jahresmittel-Grenzwert der Luftreinhalte-Verordnung von $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ spätestens ab dem Jahr 2014 eingehalten werden (vgl. Abbildung 18).

Auch die Stickstoffdioxid-Belastung hat im Kanton Graubünden stetig abgenommen. Die Grenzwerte im Jahresmittel werden an der Messstation in der Stadt Chur bereits etwa seit 1993 eingehalten (vgl. Abbildung 18). Erhöhte Stickstoffdioxid-Belastungen treten heute in der Agglomeration Chur nur noch an der Hauptverkehrsachse (Nationalstrasse A13, vgl. Abbildung 20) auf. Die schrittweise Optimierung der Motorentechnologie und der Abgasnachbehandlungssysteme ist gemäss Massnahmenplan Luft (ANU 2018) dafür verantwortlich, dass trotz der Verkehrszunahme eine Abnahme der Belastung resultiert.

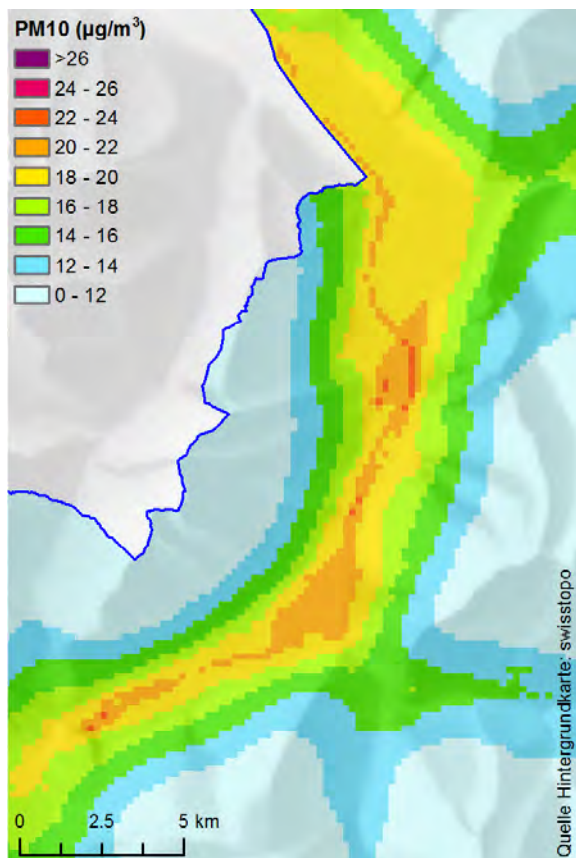


Abbildung 19: Karte mit Jahresmittel der PM10-Immissionen 2010 im Churer Rheintal ((Quelle Daten und Grafik: ANU 2015).

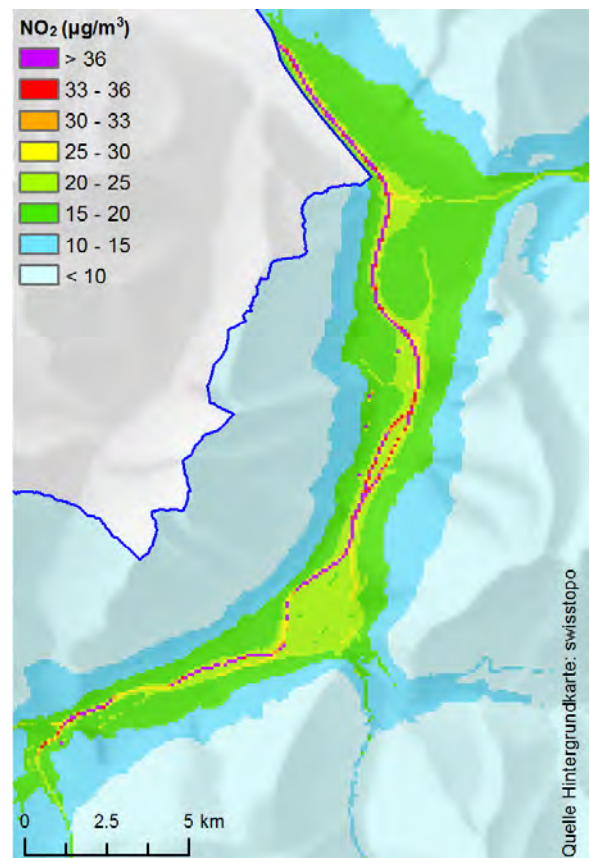


Abbildung 20: Karte mit Jahresmittel der NO2-Immissionen im Churer Rheintal (Quelle Daten und Grafik: ANU 2015).

Lärmbelastung

In der Agglomeration Chur befinden sich Siedlungsgebiete mit bedeutender oder übermässiger Lärmbelastung entlang der Bahnanlagen (SBB und RhB), der Nationalstrassen A3/A13 sowie entlang der meisten Kantonsstrassen. Entlang der Nationalstrassen sind die Alarmwerte für Strassenlärm am Tag praktisch durchgehend überschritten, dies gilt punktuell auch für die Kantonsstrassen (vgl. Abbildung 21) in Landquart, Zizers, Chur, Domat/Ems und Bonaduz. Die Immissionsgrenzwerte sind an den Kantonsstrassen fast durchgehend überschritten. Neben

den Siedlungsgebieten weisen auch viele Wildschutzgebiete in der Talebene sehr hohe Lärmwerte auf (vgl. Abbildung 21).

Da die Bahninfrastruktur im Talboden der Agglomeration praktisch parallel zur Strasseninfrastruktur verläuft, zeigt sich in Bezug auf die Lärmbelastung durch die Bahnanlagen ein ähnliches Bild.

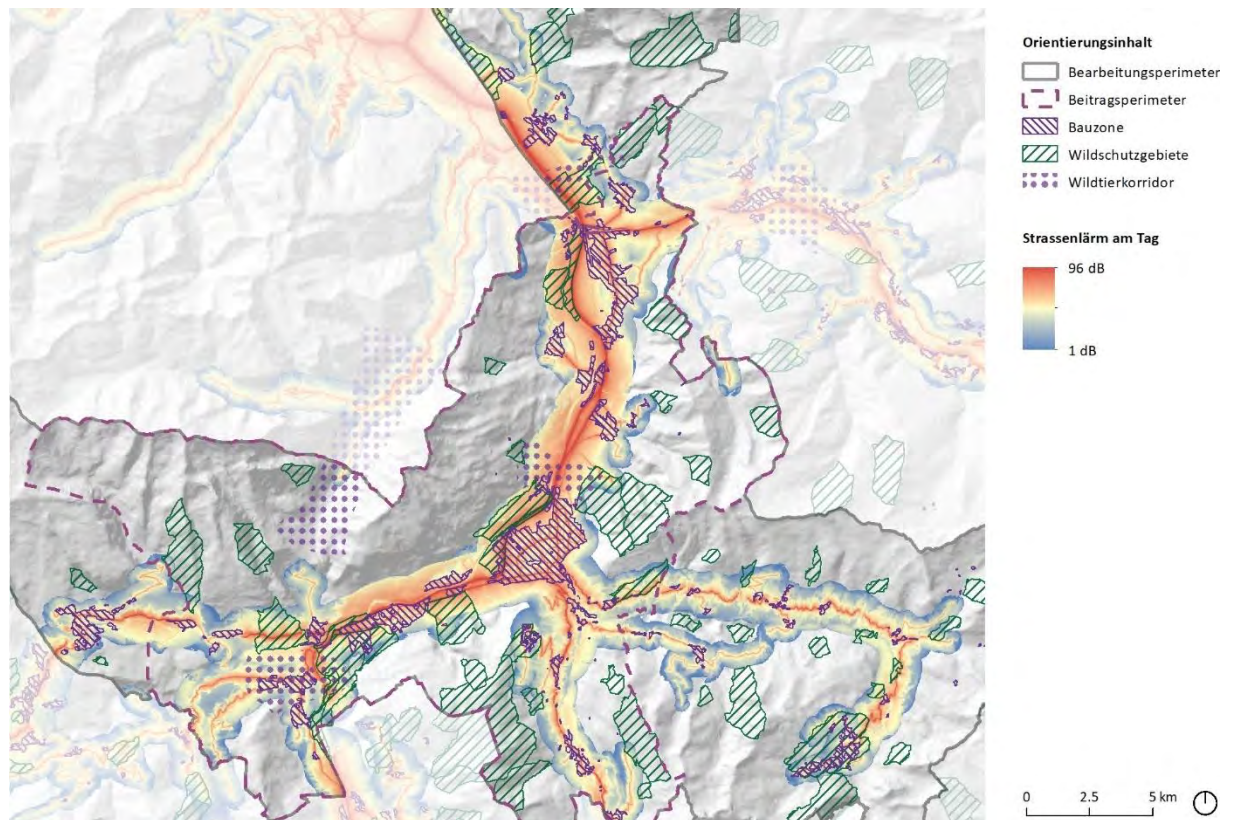


Abbildung 21: Strassenlärm am Tag im der Agglomeration Chur (Quelle Daten: BAFU, Datenstand 2015).

4.4 Verkehrssystem

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Analyse AP 2G zum Verkehrssystem wurde in folgenden Bereichen überarbeitet und um detaillierte Aspekte ergänzt: Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Kombinierte Mobilität. Neue Analysebestandteile sind: Mobilitätsverhalten, Erreichbarkeit ÖV und MIV, Mobilitätsbeeinflussung, Verkehrssicherheit.

4.4.1 Mobilitätsverhalten

Mobilitätswerkzeuge und Verkehrsverhalten

Die Bevölkerung Graubündens unterscheidet sich hinsichtlich ihrem täglichen Mobilitätsverhalten nur unwesentlich vom Durchschnitt in der Schweiz. Das Verkehrsverhalten hat sich zudem gemäss Mikrozensus 2015 schweizweit und im Kanton Graubünden in Bezug auf die meisten Mobilitätsmerkmale nur wenig verändert.

Im Vergleich zu den schweizweiten Mobilitätswerkzeugen als Indiz ist generell in Agglomerationen eine Tendenz weg vom MIV und hin zu ÖV sowie Veloverkehr zu erwarten. In der Agglomeration Chur trifft das für den Velobesitz zu. Die übrigen Kennwerte zu Mobilitätswerkzeugen (vgl. Tabelle 10). weisen darauf hin, dass dem privaten Personenwagen eine geringfügig höhere Bedeutung zukommt als im schweizerischen Durchschnitt. Im Vergleich zum Durchschnitt im Kanton Graubünden zeigt sich aber klar, dass ÖV und Velo in der Agglomeration eine grössere Rolle spielen.

Mobilitätswerkzeug	Beitragsperimeter		
	Agglomeration Chur	Kanton GR	Schweiz
Autobesitz: mind. 1 Auto im Haushalt	79.1%	82.9%	78.2%
Führerscheinbesitz für Personenwagen (Personen ab 18 J.)	k.A.	85.0%	81.6%
Velobesitz: mind. 1 Velo im Haushalt	76.5%	70.3%	65.4%
Besitz von ÖV-Abos: Halbtax, GA, weitere (Personen ab 16 J.)	61.9%	55.3%	61.9%
Erwerbstätige ab 18 J. mit Parkplatz am Arbeitsort	75.0%	77.9%	74.8%
Erwerbstätige ab 18 J. mit kostenlosem Parkplatz am Arbeitsort	58.0%	62.6%	54.0%

Tabelle 10: Mobilitätswerkzeuge (ARE GR 2018, Mikrozensus)

Die Kennwerte zum Verkehrsverhalten (vgl. Tabelle 11) können nicht schlüssig interpretiert werden: Die deutlich grössere mittlere Tagesdistanz sowie mittlere Unterwegszeit gegenüber dem Durchschnitt in der Schweiz sind auf Grund der geringeren Siedlungsdichte plausibel, ebenso dass diese im Mittel des ganzen Kantons grösser sind als in der Agglomeration. Bei der Jahresfahrleistung wäre aber zu erwarten, dass der Durchschnitt im Kanton höher als in der Agglomeration ist, da erstens die Distanzen grösser und zweitens die ÖV-Erschliessung weniger dicht ist. Mögliche Gründe dafür könnten sein:

- Der Motorisierungsgrad in der Agglomeration ist tiefer als im kantonalen Mittel, wodurch sich pro Personenwagen eine höhere Fahrleistung ergibt;
- Die Einwohner der Agglomeration fahren mit ihrem Fahrzeug mehr und weiter ins Ausland als im kantonalen Durchschnitt;
- Der Belegungsgrad pro Fahrzeug ist in der Agglomeration signifikant tiefer als im kantonalen Mittel; aus der kantonalen Mikrozensus-Auswertung (ARE GR 2018, Mikrozensus) gibt es hierzu allerdings keine Indizien.

Verkehrsverhalten	Agglomeration Chur	Kt. GR	Schweiz
Jahresfahrleistung je Personenwagen im In- und Ausland	12'740 km	12'000 km	11'830 km
Mittlere Tagesdistanz pro Tag aller Personen im Inland	41.9 km	43.6 km	36.8 km
Mittlere Unterwegszeit pro Tag aller Personen im Inland	97.4 min	101.5 min	90.4 min
Anzahl Wege pro Person und Tag (Mo-Fr)	k.A.	3.7	3.7

Tabelle 11: Verkehrsverhalten (ARE GR 2018, Mikrozensus)

Pendlerbewegungen

Die Auswertung der Pendlerbewegungen gemäss BFS 2019 ergibt folgende Resultate (vgl. Abbildung 22): In der Stadt Chur wohnen über 14'000 Personen, die gleichzeitig dort arbeiten und somit Binnenpendler innerhalb der Stadt sind. Landquart als zweitgrösster Wohn- und Arbeitsort in der Agglomeration verfügt über ca. 2'000 Binnenpendler. Bezogen auf die Agglomeration sind die grössten Binnenpendlerströme von Domat/Ems, Landquart und Trimmis nach Chur auszumachen. Während Chur 1'722 Zupendler aus Domat/Ems hat, sind es 556 Wegpendler nach Domat/Ems. 924 Erwerbstätige pendeln von Landquart nach Chur und 540 Wegpendler von Chur nach Landquart. Von Trimmis pendeln 807 Personen nach Chur.

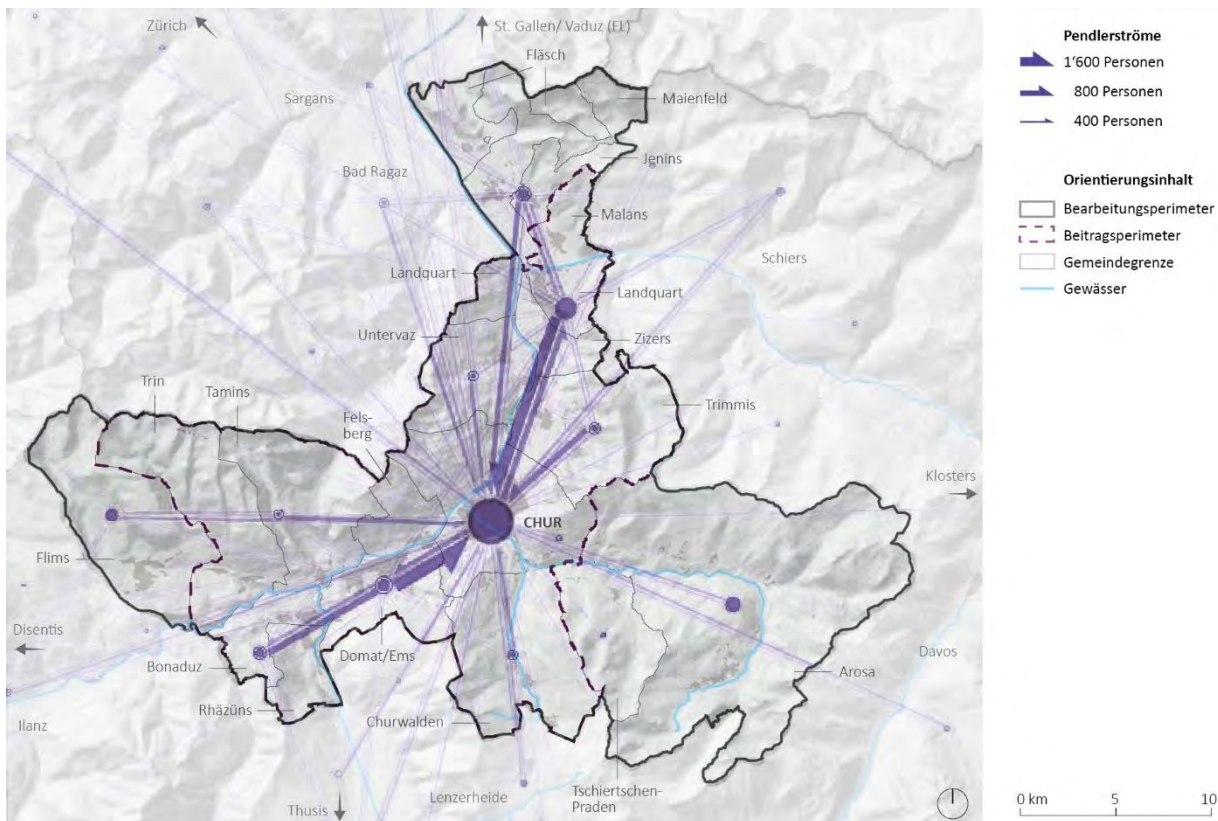


Abbildung 22 Pendlerströme (2014) in der Agglomeration Chur. Pendlerbeziehungen mit weniger als 20 Personen wurden ausgeblendet. (Quelle Daten: BFS 2019, Darstellung: EBP)

Modal Split

Der Anteil der zurückgelegten Tagesdistanz im motorisierten Individualverkehr (Freizeit- und Pendlerverkehr) hat im Beitragsperimeter der Agglomeration Chur von 64.5% im Jahr 2014 um 1.4 Prozentpunkte auf 65.9% im Jahr 2017 zugenommen (vgl. Abbildung 23). Damit befindet sich die Agglomeration Chur im Benchmark mit vergleichbaren Agglomerationen an dritter Stelle. Die leichte Zunahme des MIV-Anteils kann mit der Siedlungsentwicklung (vgl. MOCA-Indikatoren 3, 4 und 5) begründet werden, die Abweichung liegt allerdings auch innerhalb des Vertrauensintervalls gemäss Benchmark Bund (ARE 2018, MOCA).

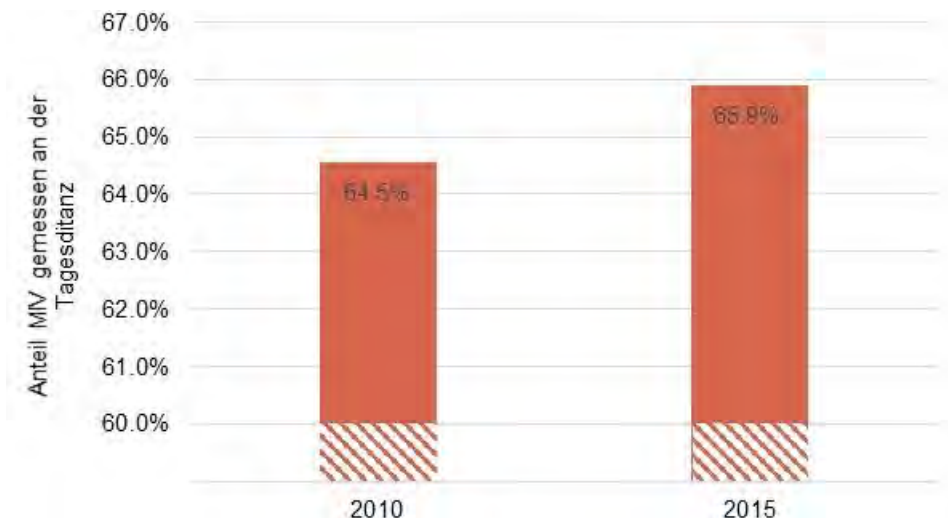


Abbildung 23 MOCA-Indikator 1: Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr, gemessen an der Tagesdistanz für den Beitragsperimeter (ARE CH 2018, MOCA)

Im Bearbeitungsperimeter der Agglomeration Chur benutzten Erwerbstätige (nur Pendlerverkehr) gemäss Dreijahrespooling 2014-17 die Hauptverkehrsmittel gemäss Abbildung 24. Bei den Weg- und Zupendlern liegt der Anteil mit ÖV-Nutzung etwa gleichauf bei knapp 30 %. Bei den Binnenpendlern erreicht der ÖV einen Anteil von 21 %. Der Fuss- und Veloverkehr weist bei den Binnenpendlern einen hohen Anteil auf, bei den Weg- und Zupendlern spielt er jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

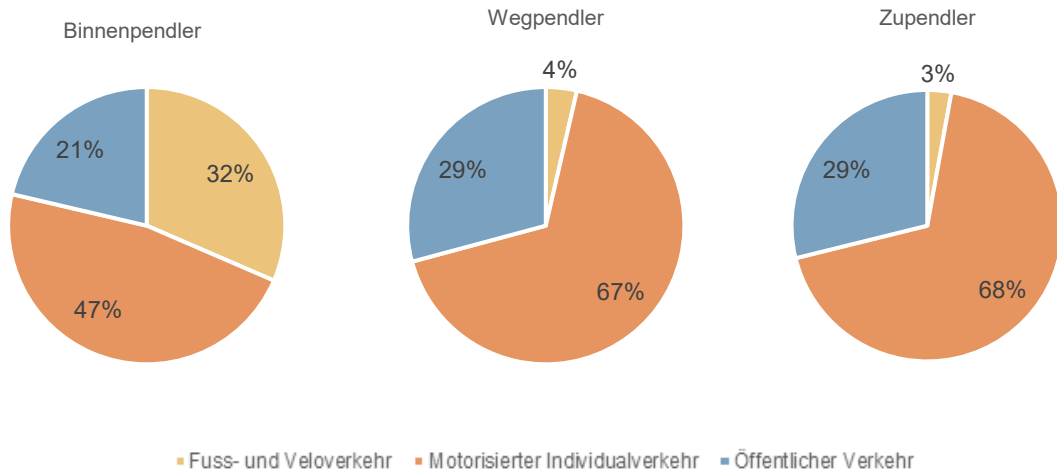


Abbildung 24: Pendlermobilität von Erwerbstätigen im Bearbeitungsperimeter Agglomeration Chur, Hauptverkehrsmittel (Quelle: Strukturerhebung 2015-17 BFS und Auswertungen BFS 2019, Grafik EBP)

Tourismusverkehr

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 zeigt auch die Herkunft und die Verkehrsmittelwahl der Besucher aus der Schweiz im Kanton Graubünden. Die Zürcher, Ostschweizer (ohne GR) und Nordwestschweizer stellen über 60 % aller schweizerischer Besucher von Graubünden ohne und mit Übernachtungen (ARE GR 2018, Mikrozensus). Fast jeder siebte Besucher (knapp 15%) stammt aus Graubünden selber. Bei der Verkehrsmittelwahl steht mit ca. 63 % (Tagesausflug) bzw. 73 % (Besuch mit Übernachtung) das Auto im Vordergrund, während der öffentliche Verkehr von ca. einem Viertel aller Besucher benützt wird (vgl. Abbildung 25).

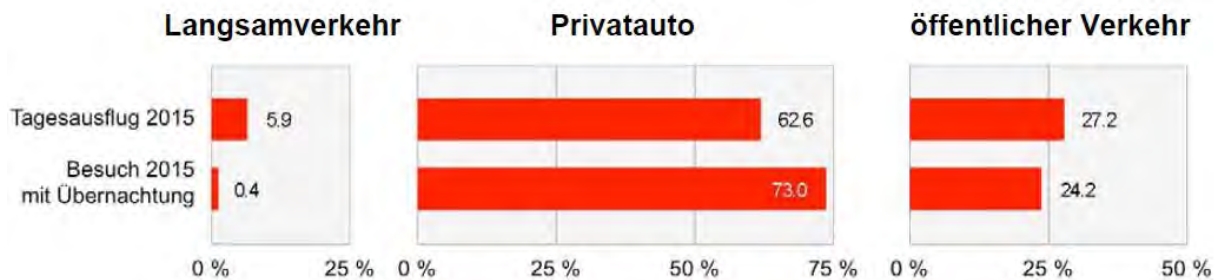


Abbildung 25: Anteil Reisen der Besucher Graubündens nach Verkehrsmittelwahl, nur Besucher aus der Schweiz (Quelle Daten und Grafik: ARE 2018, Mikrozensus)

Der Tourismusziel- und -quellverkehr wirkt sich insbesondere auf die Verkehrsverhältnisse am Wochenende aus und ist während der Winter-, aber auch während der Sommersaison spürbar, dies zu den Tourismusorten Flims/Laax, Lenzerheide, Arosa, Klosters/Davos, ins Engadin und Richtung Surselva. Weitere touristische Hotspots sind das Heididorf, der Crestasee, der Caumasee oder der Golfplatz Domat/Ems. Die Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl ist vor allem beim Ski- und Biketourismus sehr schwierig; für viele ist die Bequemlichkeit des eigenen Fahrzeugs das entscheidende Kriterium, das auch durch Parkgebühren und die Aussicht auf eine durch Staus verlängerte Rückfahrt nicht überspielt wird.

Für die Agglomeration Chur ist des Weiteren der touristische Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse relevant. Ein wesentlicher Teil davon ist Ausweichverkehr von der Gotthard-Achse, der durch die nationale Verkehrsleitzentrale bei Verkehrsüberlastung am Gotthard bewusst auf die San Bernardino-Achse verwiesen wird (vgl. Kapitel «Kapazitätsengpässe» unter 4.4.3).

4.4.2 Güterverkehr - Entwicklung und Prognose

Heutige Bedeutung und Prognose Güterverkehr

Die Belastungen im Strassengüterverkehr (vgl. Abbildung 26) zeigen auf, dass heute durch die Agglomeration Chur im schweizweiten Vergleich nur geringe Güterverkehrsströme fließen. Auf der Strasse konzentrieren sich die Verkehrsströme auf der A13. Auf der Schiene findet der Gütertransport im Rheintal statt (vgl. Abbildung 26).

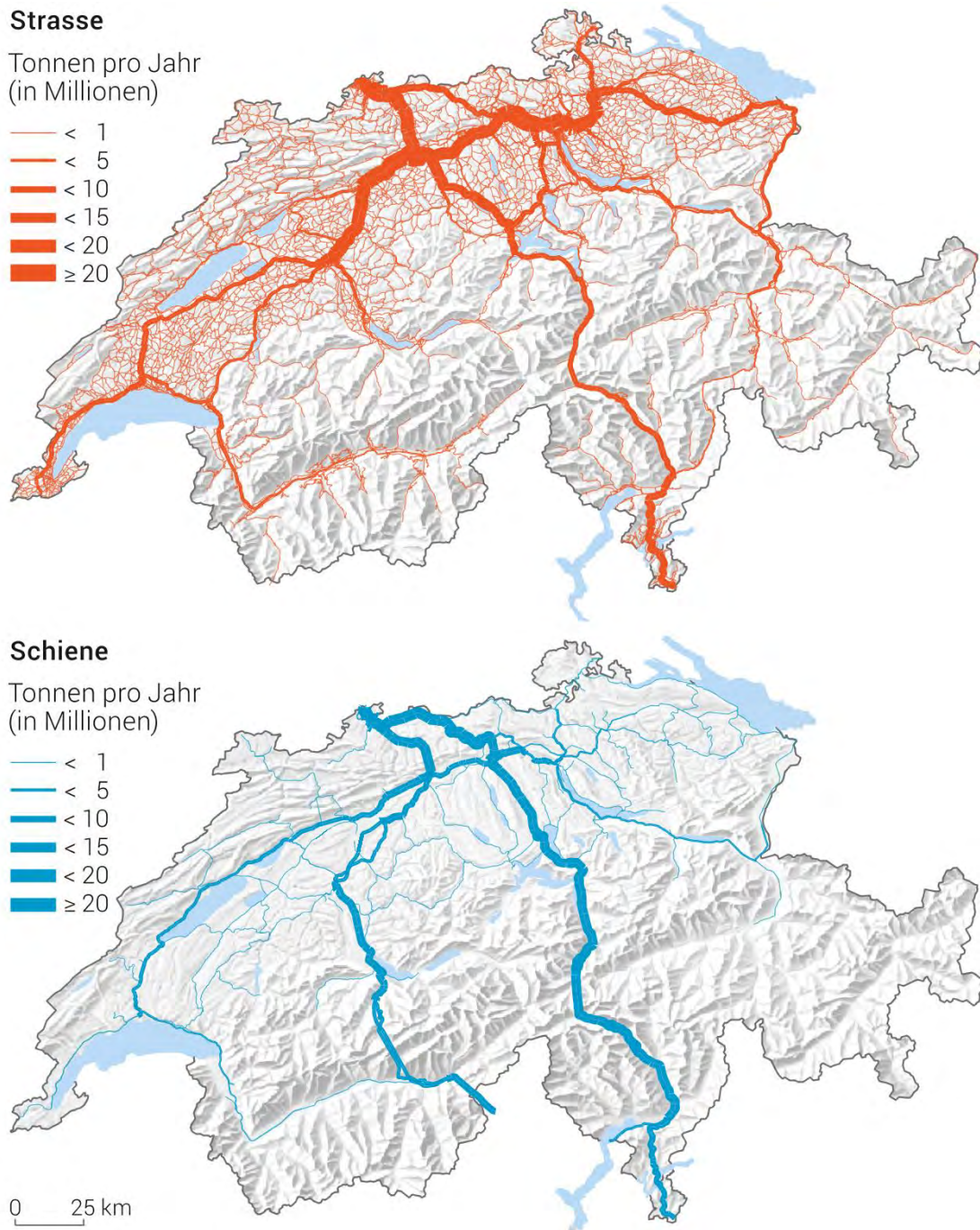


Abbildung 26: Verkehrsströme im Güterverkehr 2015 (Quelle Daten: BFS 2017 – Verkehrsmodellierung VM-UVEK (ARE), BAV, INFOPLAN-ARE, BFS-GEOSTAT, swisstopo)

Tabelle 12 zeigt die Prognosen im Strassengüterverkehr gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes. Die MS-Region 60 Chur ist fast deckungsgleich mit der Agglomeration Chur, allerdings ohne die Gemeinden Trin, Churwalden, Arosa und Tschierschen-Praden. Bis 2040 dürfte die Fahrleistung im gesamten Strassengüterverkehr (Lieferwagen und schwere Nutzfahrzeuge) um 36.5% ansteigen. Im Vergleich mit der gesamten Schweiz zeigt sich, dass der Anteil der MS-Region weiter bei 1.2% bleibt.

Referenzszenario MS-Region 60 Chur	2010	2020	2030	2040
Fahrleistung [Mio. Fahrzeugkilometer]	77	85	95	104
Absolute Veränderung [Mio. Fahrzeugkilometer]	+8	+10	+10	+28
Relative Veränderung [%]	2010-2020: +10.8%	2020-2030: +11.6%	2030-2040: +10.4%	2010-2040: +36.5%
Anteil der MS-Region [%t von Hundert] an der schweizweiten Fahrleistung	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%

Tabelle 12: Güterverkehr nach MS-Regionen im Referenzszenario der Verkehrsperspektiven 2040, Fahrleistung des Strassengüterverkehrs in Mio. Fzkm und Entwicklung gegenüber 2010 (Quelle: ARE-CH, 2016)

In der Agglomeration Chur sind grössere, logistisch relevante Unternehmen vorhanden wie beispielsweise die Galliker Transport AG in Zizers oder die Kuoni Transporte in Domat/Ems. Diverse weitere grosse Unternehmen in der Agglomeration verfügen über einen eigenen Bahnanschluss (Ems Chemie AG, Logistikzentren in Zizers, Holcim etc.). Im Herbst 2020 wurde in Untervaz zudem ein regionales Paketzentrum der Post in Betrieb genommen. Im kantonalen Richtplan sind folgende generelle Zielsetzungen formuliert: Der schienengebundene sowie der kombinierte Güterverkehr sollen gefördert und die dafür notwendigen Infrastrukturen sichergestellt werden. Der Umschlag zwischen SBB und RhB resp. SBB und Strasse soll im Raum Landquart konzentriert werden.

Fazit zum Güterverkehr

Gemäss den Standorten aus der Richtplanung und der vergleichsweise geringen verkehrlichen Bedeutung des Güterverkehrs wird auf eine detailliertere Analyse im Rahmen des AP 4G verzichtet. Der Güterverkehr auf den übergeordneten Achsen des Strassen- und Schienenverkehrs kann zudem nur im geringen Mass durch die Agglomeration selbst beeinflusst werden. Das Thema Güterverkehr wird – sofern notwendig – bei den Entwicklungsschwerpunkten Arbeit aufgenommen.

4.4.3 Motorisierter Individualverkehr

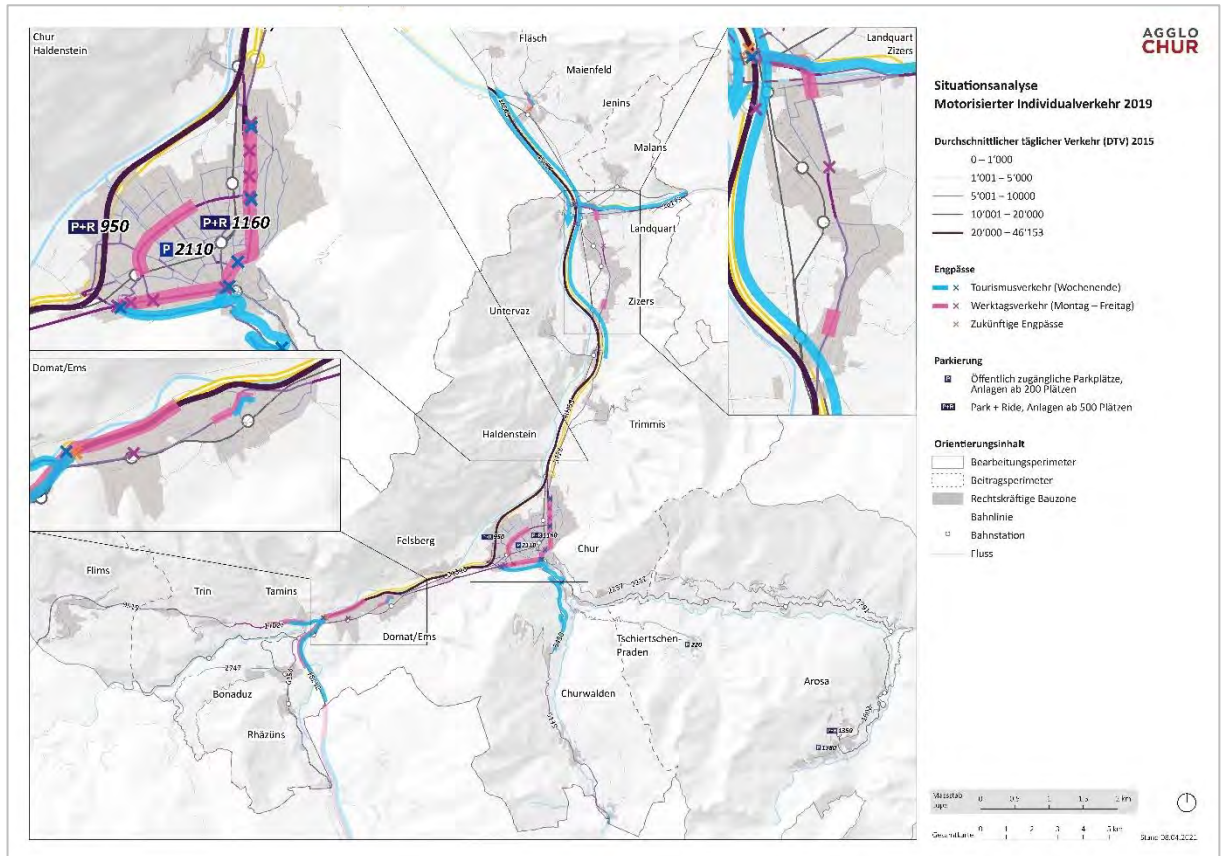


Abbildung 27: Situationsanalyse Motorisierter Individualverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Struktur Strassennetz

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 durchs Prättigau Richtung Klosters, der kantonalen Hauptstrasse H3a Richtung Tiefencastel, der kantonalen Hauptstrasse H19 Richtung Ilanz und einem regionalen Verbindungsstrassennetz (vgl. Abbildung 28).

Die Autobahn A13 über den San Bernardino in Richtung Tessin und Italien bildet nach der Gotthard-Route die zweitwichtigste Nord-Süd Transitachse der Schweiz. Zwischen dem Vollanschluss Reichenau/Vial und dem Isla Bella-Tunnel Südportal (ca. 7km) ist die Strecke nur zweispurig befahrbar. Neben dem Vollanschluss Reichenau befinden sich in der Stadt Chur mit Chur Nord und Süd zwei Vollanschlüsse, ebenso beim Städtchen Maienfeld und bei Zizers. Über einen Halbanchluss verfügt Bonaduz sowie Landquart auf der Nationalstrasse Richtung Klosters (Halbanchluss Ost) und Richtung Autobahn (Halbanchluss West). Der Anschluss in Landquart an die A13 ist räumlich versetzt mit einem $\frac{3}{4}$ -Anschluss im Norden und einer Ausfahrt aus Richtung Chur im Süden.

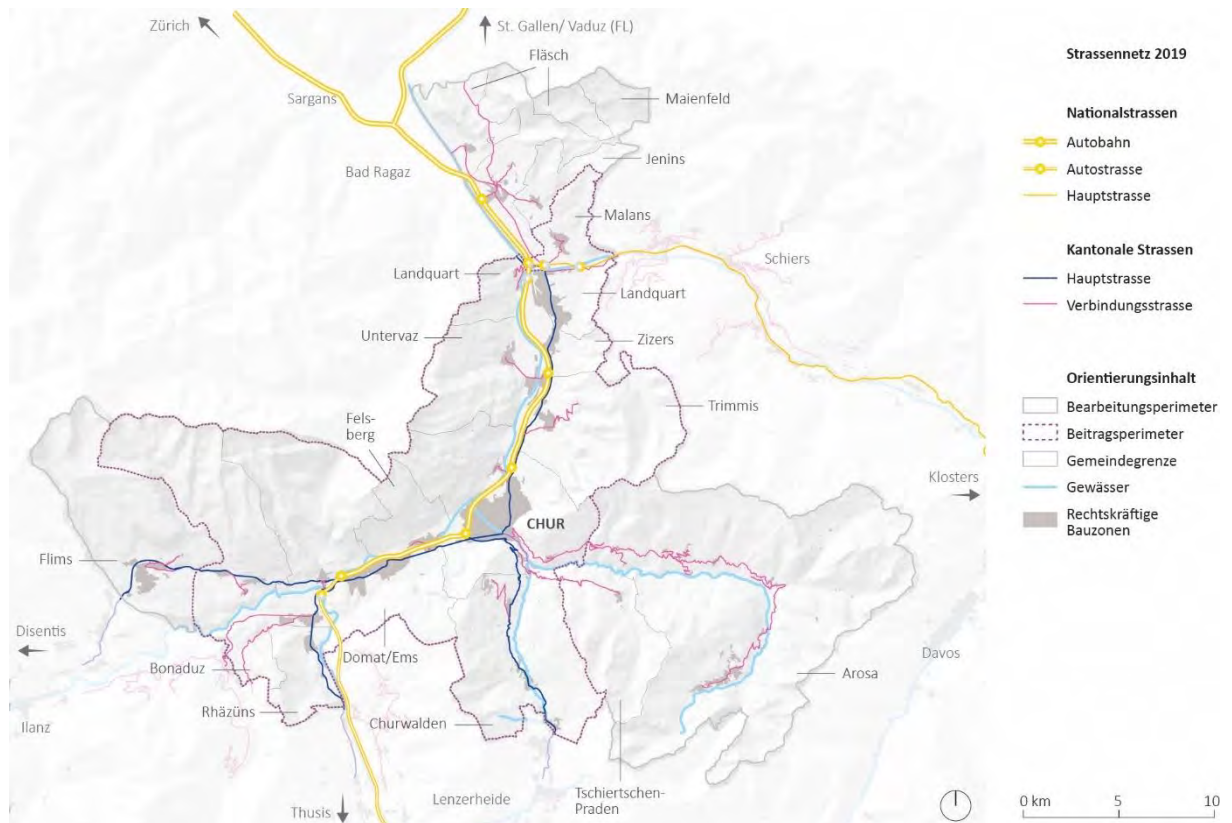


Abbildung 28: Struktur des kantonalen Strassennetzes Agglomeration Chur 2019

Verkehrsentwicklung und -prognose

Der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Auf der Autobahn zwischen Reichenau und Chur liegt die Verkehrszunahme in den Jahren 2002 bis 2016 bei 26% - 28% und zwischen Maienfeld und Chur sowie in Richtung Prättigau bei rund 25% (vgl. Abbildung 29).

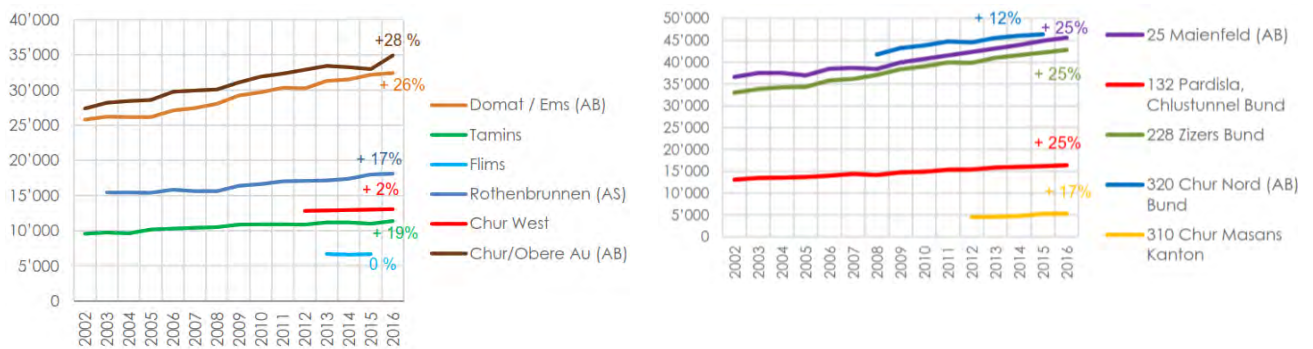


Abbildung 29 Verkehrszunahme Region Imboden (links) und Region Landquart zwischen den Jahren 2002 bis 2016 (DTV) (Quelle Daten: www.astra.admin.ch, schweizerische automatische Strassenverkehrsählung; Quelle Grafiken: R+K 2019, GVK Imboden und GVK Landquart)

Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung ist auch für die Zukunft von deutlichen Verkehrszunahmen auszugehen. Starke Verkehrszunahmen werden insbesondere auf der Autobahn A13, beim Autobahnzubringer Reichenau, auf der Hauptverkehrsstrasse zwischen Trin und Flims, auf der A28 Prättigauerstrasse und in Landquart erwartet. Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell steigt die Belastung auf der Autobahn A13 zwischen 2015 und 2035 um weitere 12.5% bis 25% (vgl. Abbildung 30 und Abbildung 31).

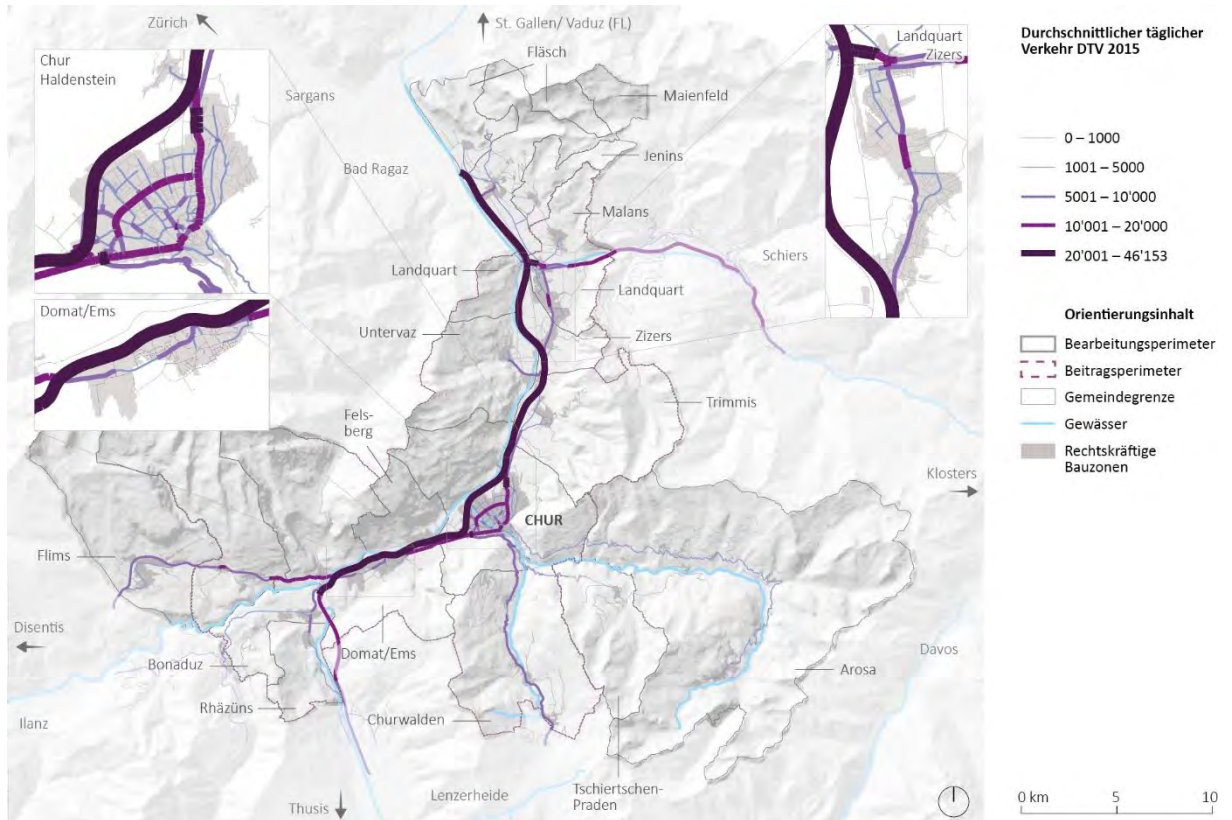


Abbildung 30: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2015 (Quelle Daten: Verkehrsmodell Kanton Graubünden, Stand 2020, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Auswertung des kantonalen Verkehrsmodells² zeigt, dass der Quell-/Zielverkehr der Stadt Chur einen beträchtlichen Anteil der Belastung auf der A13 ausmacht. Der Transitverkehr auf der A13 zwischen den Anschlüssen Nord und Süd beträgt mit 8'500 Fahrzeugfahrten pro Tag weniger als ein Drittel der Belastung. Das bedeutet, dass die A13 um Chur heute schon mehrheitlich als Stadtumfahrung genutzt wird. Von den Aussenbezirken ist die Beziehung zum Kasernenquartier / Industriegebiet und zur Innenstadt am grössten, dies jeweils aus allen Richtungen. Die Verkehrsmenge von/nach Arosa bzw. Lenzerheide sind im Vergleich zu jenen von und zu den Autobahnanschlüssen Nord und Süd relativ klein.

² Der Kanton Graubünden liess für das Jahr 2010 ein Gesamtverkehrsmodell etablieren, das für das Jahr 2015 aktualisiert wurde. Auf dieser Grundlage wurde ein Prognosezustand 2035 ermittelt, indem regionsbezogenen Trends für die Verkehrsentwicklung geschätzt wurden. Daraus wurden achs- und netzabschnittsbezogene prozentuale Zunahmeraten abgeleitet, die dann auf die Werte der einzelnen Modell-Links des Ist-Zustands 2015 aufgerechnet wurden.

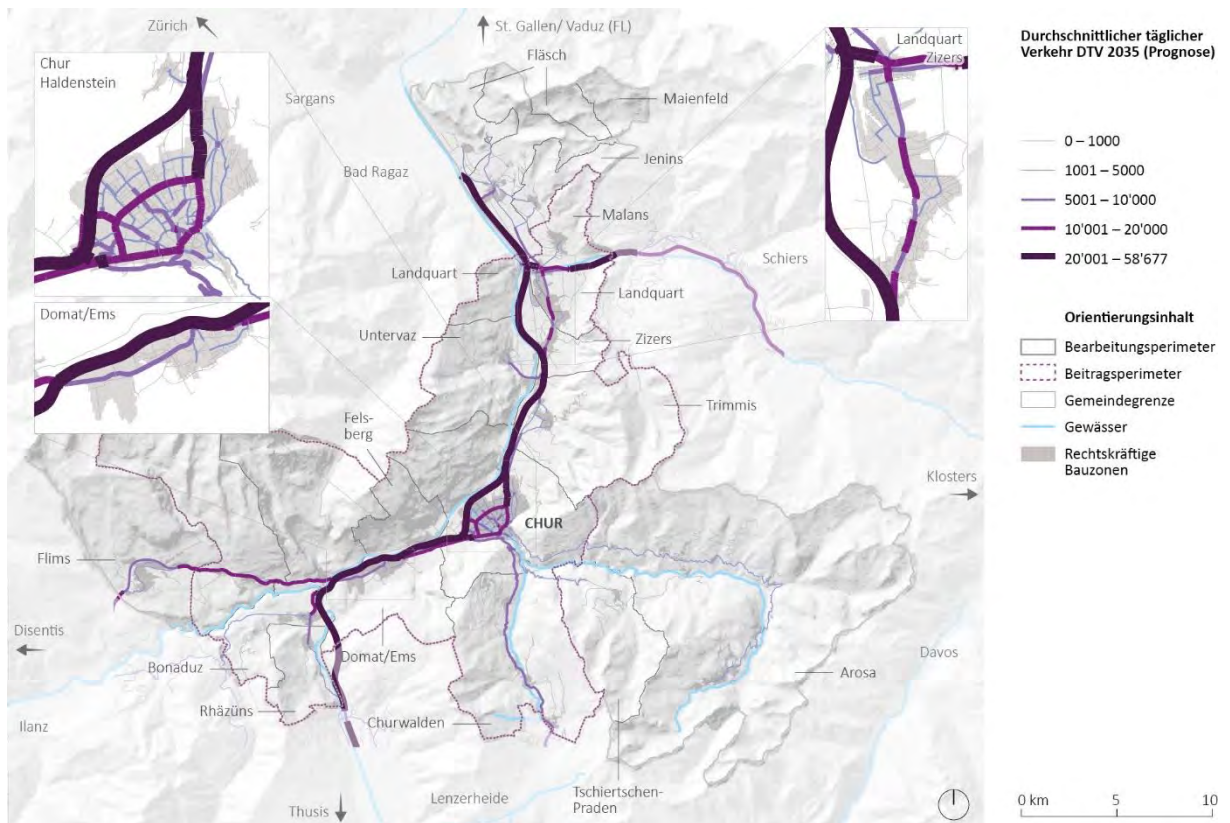


Abbildung 31: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2035 (Quelle Daten: Verkehrsmodell Kanton Graubünden, Stand 2020, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Kapazitätsengpässe

Die Kapazitätsengpässe im Werktags- und im Tourismusverkehr sowie zukünftig zu erwartende Kapazitätsengpässe sind in der Analysekarte Motorisierter Individualverkehr 2019 dargestellt und im Anhang A1 detailliert nach Knoten respektive Strecke beschrieben. Grundlagen dazu bildeten die Gesamtverkehrskonzepte von Imboden und Landquart (R+K 2019), das Gesamtverkehrskonzept Chur (ewp 2017) sowie ergänzende Aussagen gemäss Gemeindemitwirkung AP 4G. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bei Ausweichverkehr durch die Ortszentren insbesondere für Blaulichtorganisationen kein Durchkommen mehr möglich ist.

Kapazitätsengpässe im Werktagsverkehr

Die Agglomeration verfügt grundsätzlich über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges MIV-Netz. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 stehen schweizweit über 20%, in Graubünden dagegen lediglich etwa 7% der Arbeitspendler täglich oder regelmässig im Stau. Beobachtungen, örtliche Kenntnisse und automatische Verkehrsmessungen zeigen, dass es jedoch zu Spitzenzeiten auf folgenden Strecken in der Agglomeration regelmässig zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit kommt: Ortsdurchfahrt Domat/Ems, Ortsdurchfahrt Maienfeld, Südlicher Kreisel Autobahnzubringer A13 Landquart und nördlicher Kreisel Autobahnanschluss Karlihof.

Wie alle grösseren Schweizer Städte kennt die Stadt Chur als Kantonshauptort und Verwaltungs- sowie Wirtschaftszentrum des Kantons Graubünden das Dilemma zwischen guter Erschliessung und dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen. Die Stadt ist über die beiden Autobahnanschlüsse Chur-Nord und Chur-Süd an das Nationalstrassennetz angebunden. Die Einfallsachsen von und zu den Anschlüssen sind in der Morgen- und Abendspitzenstunde stark aus- und teilweise überlastet, was zur Staubildung führt. Auch das Zentrum weist eine hohe Belastung auf u.a. aufgrund der Zufahrten in Richtung Schanfigg sowie Lenzerheide, zu erwähnen ist auch der Gewerbeverkehr aus Tschierschen-Praden nach Arosa, welcher via

Stadt Chur erfolgt. An Spitzentagen des Tourismusverkehrs wird die Überlastung noch akzentuiert. Die Kapazitätsengpässe in der Stadt Chur liegen allesamt entlang der kantonalen Hauptverkehrsstrassen Masanserstrasse – Kasernenstrasse und damit auf den beiden Hauptzufahrtssachsen (Stadtzubringern) für den Quell-/Zielverkehr. Dies führt auch zu einer Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 4.4.4).

Kapazitätsengpässe Tourismusverkehr

Die Autobahn A13 über den San Bernardino in Richtung Tessin und Italien bildet nach der Gotthard-Route die zweitwichtigste Nord-Süd Transitachse der Schweiz. Kommt es an den Portalen des Gotthard-Strassentunnels zu Rückstaus, wird die Alternativroute über die Autobahn A13 gewählt, nicht zuletzt auf Grund der Empfehlung durch die nationale Verkehrsleitzentrale. Dadurch weist die Autobahn A13 saisonal und vor allem an den Wochenenden eine hohe Belastung durch den Transitverkehr auf.

Hinzu kommt der Verkehr zu den touristischen Attraktionen der Agglomeration und zu den Bündner Tourismusorten. Beobachtungen, örtliche Kenntnisse und automatische Verkehrsmessungen zeigen, dass der Tourismusverkehr überregionale Verkehrsprobleme verursacht. Im Winter treten die Verkehrsprobleme hauptsächlich am Sonntagnachmittag und -abend auf Grund des Rückreiseverkehrs auf. Während dem Sommerhalbjahr sind es am Wochenende beide Richtungen, wobei die Fahrtrichtung Nord – wie im Winter vor allem am Sonntagnachmittag – die grösseren Probleme verursacht. Klassischerweise beginnt das Sommerhalbjahr bereits mit den Osterfeiertagen, wobei sich je nach Zeitpunkt von Ostern und Schneeverhältnissen der Verkehr der Schneesportler mit jenem aus dem Süden überlagern kann. Die Verkehrsprobleme manifestieren sich hierbei auf zwei Ebenen:

- Verkehrsüberlastung auf der Nationalstrasse: Massgebend hierfür sind die folgenden Hotspots:
 - Anschluss Landquart resp. Verzweigung mit der A28 Richtung Prättigau: Das grosse Verkehrsaufkommen in Richtung Prättigau vor allem im Winterhalbjahr führt bei der Anreise, d.h. Freitag und Samstag, zu Rückstau bis auf die A13, weil die Kapazität im Abfluss zu klein ist. Bei der Rückreise am Sonntagnachmittag trifft die grosse Nachfrage auf der Einfahrt der A13 in Richtung Zürich auf eine bereits stark belastete Autobahn. Dadurch wird der Fluss auf der A13 gestört, was sich bis in den Raum Chur Nord auswirken kann; zudem kann der Rückstau auf der A28 bis weit ins Prättigau hineinreichen.
 - «Verzweigung» Reichenau Fahrtrichtung Süd: im Sommerhalbjahr ist die Nachfrage Richtung Süden massiv grösser als jene Richtung Flims; durch die Aufteilung der beiden Fahrstreifen der A13 ergibt sich für den Verkehr Richtung Süden faktisch ein Spurabbau, was zu erheblichen Rückstaus führt. Dadurch kann an wenigen Tagen im Jahr auch der Verkehr Richtung Flims und damit der ÖV-Eilkurs behindert werden.
 - Fahrstreifenabbau vor dem Isla Bella-Tunnel in Fahrtrichtung Nord: Bei starken Rückreiseverkehr aus dem Süden, d.h. vor allem im Sommer am Sonntagnachmittag, führt der Fahrstreifenabbau vor dem zweistreifigen, nicht richtungsgetrenten Isla Bella-Tunnel zu erheblichen Rückstaus.
- Als Folge der Staus auf der Nationalstrasse und möglicherweise begünstigt durch die Empfehlungen ihrer Navigationsgeräte versuchen zahlreiche Autofahrer, die Staus über das Kantonsstrassennetz zu umfahren. Dadurch werden vor allem die Ortsdurchfahrten von Rhäzüns, Bonaduz, Tamins, Reichenau, Domat/Ems, Zizers, und Landquart in einem Mass belastet, für welches sie nicht ausgebaut sind. Dieser Effekt tritt vor allem beim Verkehr Richtung Norden am Sonntagnachmittag auf, sowohl in der Sommer- als auch Wintersaison. Weitere stark durch den Tourismusverkehr belastete Netzabschnitte im Perimeter sind die Zufahrten vom Schanfigg und der Lenzerheide nach Chur sowie jene von Flims zum Anschluss

Reichenau der A13; auch hier sind die grössten Überlastungen vor allem im Winter auf den Rückreiseverkehr am Sonntagnachmittag zurückzuführen.

Teilweise sind die Überlastungen auch auf einen ungenügenden Strassenquerschnitt zurückzuführen, und zwar auf Grund historisch gewachsener Ortskerne und einer entsprechend alten Baustruktur. Dazu gehören beispielsweise die Ortsdurchfahrten Domat-Ems sowie das Welschdörfli in der Stadt Chur. Ein ähnliches Problem stellt sich auch in Maienfeld auf der Ortsdurchfahrt Richtung St. Luzisteig. Die Verkehrsmengen sind im Vergleich zu den anderen genannten Querschnitten zwar tiefer, aber für den engen, historisch gewachsenen Kern ungeeignet.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass das Problem der Verkehrsüberlastung durch den Tourismusverkehr, insbesondere in Fahrtrichtung Nord, nicht durch lokale, allenfalls regionale Massnahmen gelöst werden kann und Massnahmen auf übergeordneter Ebene notwendig sind. Ein reibungsloser Abfluss aus den erwähnten eingestauten Strecken würde zwangsläufig dazu führen, dass ein grosser Teil dieses Verkehrs viel schneller auf die A13 und nordwärts gelangt. Diese resp. die A3 werden aber ihrerseits bereits heute über grosse Abschnitte, auch nach der Verzweigung Sargans und in der Linthebene nach dem Anschluss des Glarnerlands zu denselben Hochlastzeiten an der Kapazitätsgrenze betrieben und können kaum mehr zusätzlichen Verkehr verarbeiten. Anders in Richtung Süd: Hier würde der Ausbau des Abschnitts Reichenau – Isla Bella-Tunnel auf vier Spuren eine Verflüssigung des Verkehrs bringen, da sich beim Spurabbau in Thusis die zwei Hauptverkehrswege in Richtung Engadin und San Bernardino aufteilen.

Zukünftige Kapazitätsengpässe

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist mit diversen zukünftigen Kapazitätsengpässen auf National- und Kantonsstrassen in der Agglomeration Chur zu rechnen, beispielsweise: Autobahnzubringer Reichenau, Nördlicher Kreisel Autobahnzubringer A13 in Landquart. Auf dem restlichen Strassennetz ist auch nach Ausschöpfung des Innenentwicklungspotenzials sowie nach Siedlungserweiterungen die Leistungsfähigkeit voraussichtlich ausreichend.

Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs

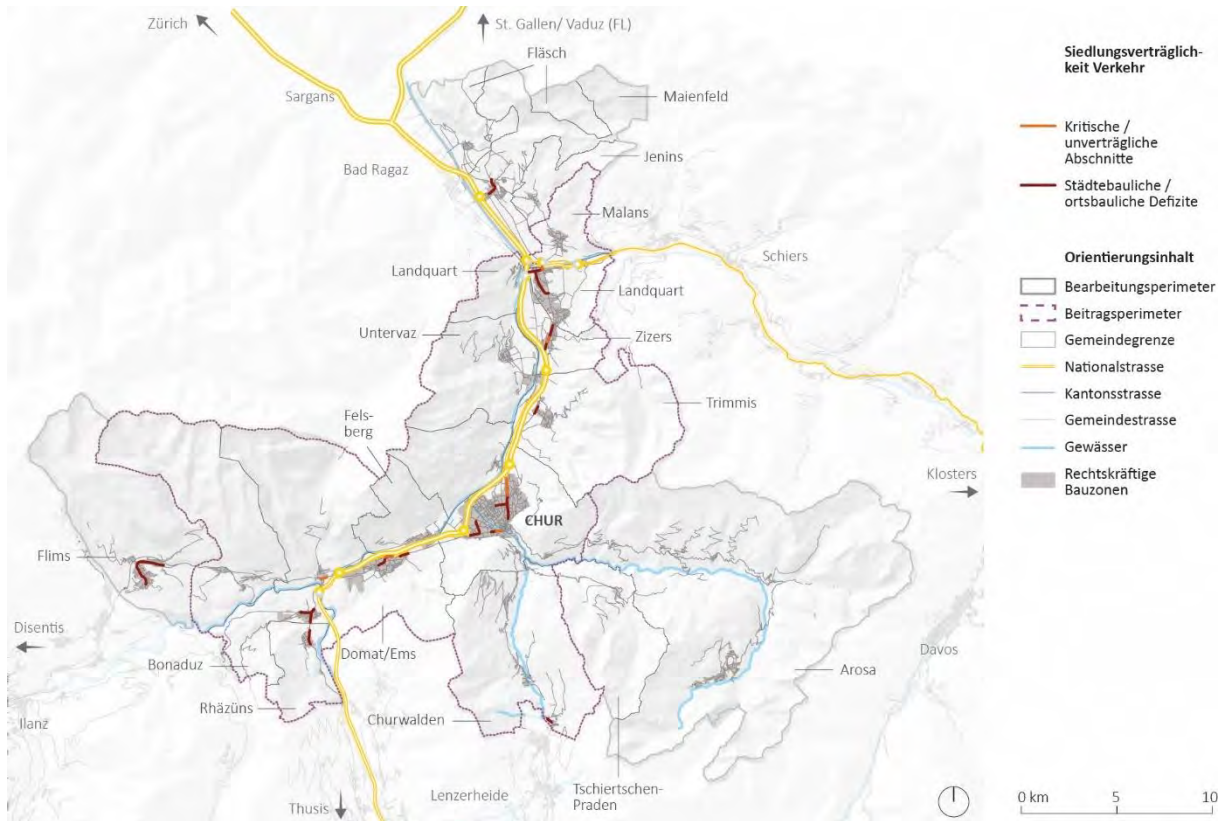


Abbildung 32: Ortsdurchfahrten mit kritischen oder unverträglichen Abschnitten sowie Optimierungspotenzial städte- und ortsbauliche Qualität (Stand 2019, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Umfeldqualitäten von Ortsdurchfahrten hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, vom Strassenausbau und der Gestaltung/Materialisierung, von der Bedeutung der Achse, vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Attraktivität für Velofahrende und zu Fussgehende ab. Um die Strassenräume zu ermitteln, welche aus Sicht der angrenzenden Nutzungen unverträgliche Verkehrsmengen aufweisen, wird die Methodik des Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet. Die Ortsdurchfahrten in Landquart, Zizers, Chur, Domat/Ems und Trin weisen im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus (vgl. Abbildung 32). Darüber hinaus wurden mittels einer qualitativen Facheinschätzung weitere Abschnitte festgelegt, auf denen die städte- und ortsbauliche Qualität durch eine verkehrsorientierte Gestaltung in bedeutendem Masse vermindert wird (vgl. Abbildung 32).

Verkehrsberuhigte Strassen und Quartiere

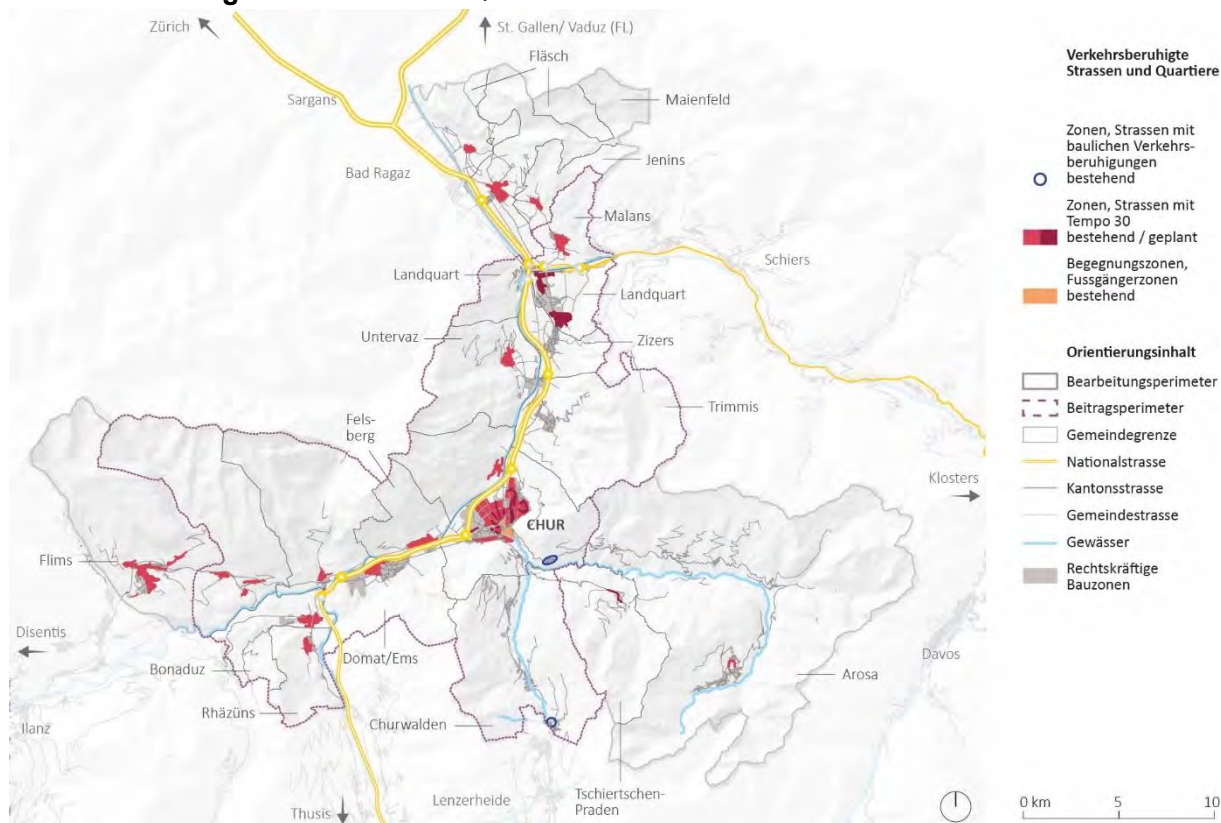


Abbildung 33: Verkehrsberuhigte Strassen und Quartiere, bestehend sowie geplant (Stand 2019, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation)

Die Gemeinden der Regionen Imboden und Landquart weisen in ihren Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mehrheitlich auf allen Strassenabschnitten Tempo 30 auf (vgl. Abbildung 33). Auch in der Stadt Chur sind die meisten Quartiere mittels Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt. Kleinere Bereiche rund um die Quaderwiese sowie im südlichen Bereich der Plessur-Quartiere sind nicht verkehrsberuhigt. In der Stadt Chur bestehen ausserdem eine Begegnungszone in der Innenstadt zwischen Bahnhof und Altstadt sowie eine Fussgängerzone in der Altstadt. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind zudem in Maladers (Chur), Churwalden und Arosa umgesetzt worden.

E-Mobilität beim MIV

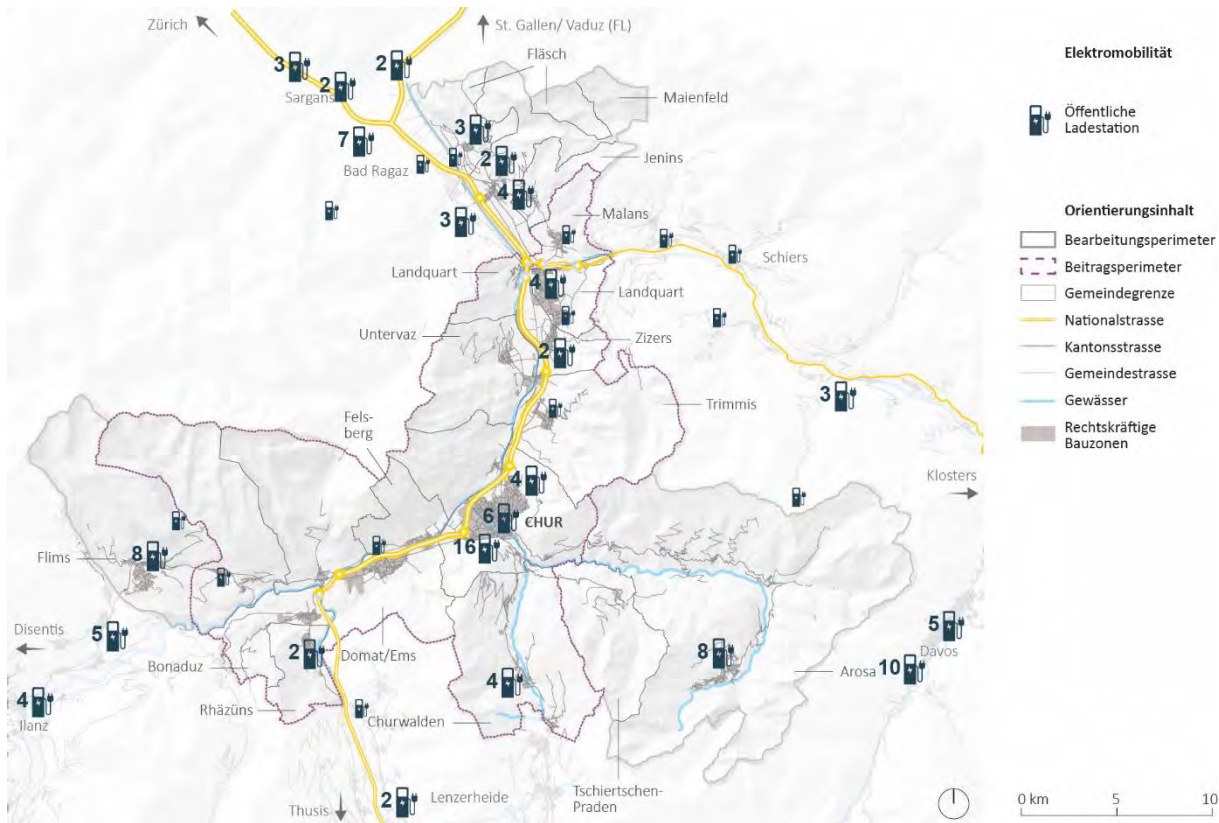


Abbildung 34: Öffentliche Ladestationen in der Agglomeration Chur (Quelle: www.e-mobile.ch, Stand 31. Dezember 2021; Grafik EBP)

In der Agglomeration Chur sind 70 öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden (vgl. Abbildung 34). Diese sind auf verschiedene Gemeinden verteilt, in der Stadt Chur befindet sich mit insgesamt 26 Ladestationen die höchste Angebotsdichte. Lücken im Angebot sind in Untervaz, Tschierschen-Praden, Tamins, Trin und Bonaduz auszumachen. Im Allgemeinen kann der Zugang zu den Ladestationen jedoch als sehr gut bezeichnet werden, insbesondere unter Berücksichtigung der privaten Ladeinfrastruktur.

4.4.4 Öffentlicher Verkehr

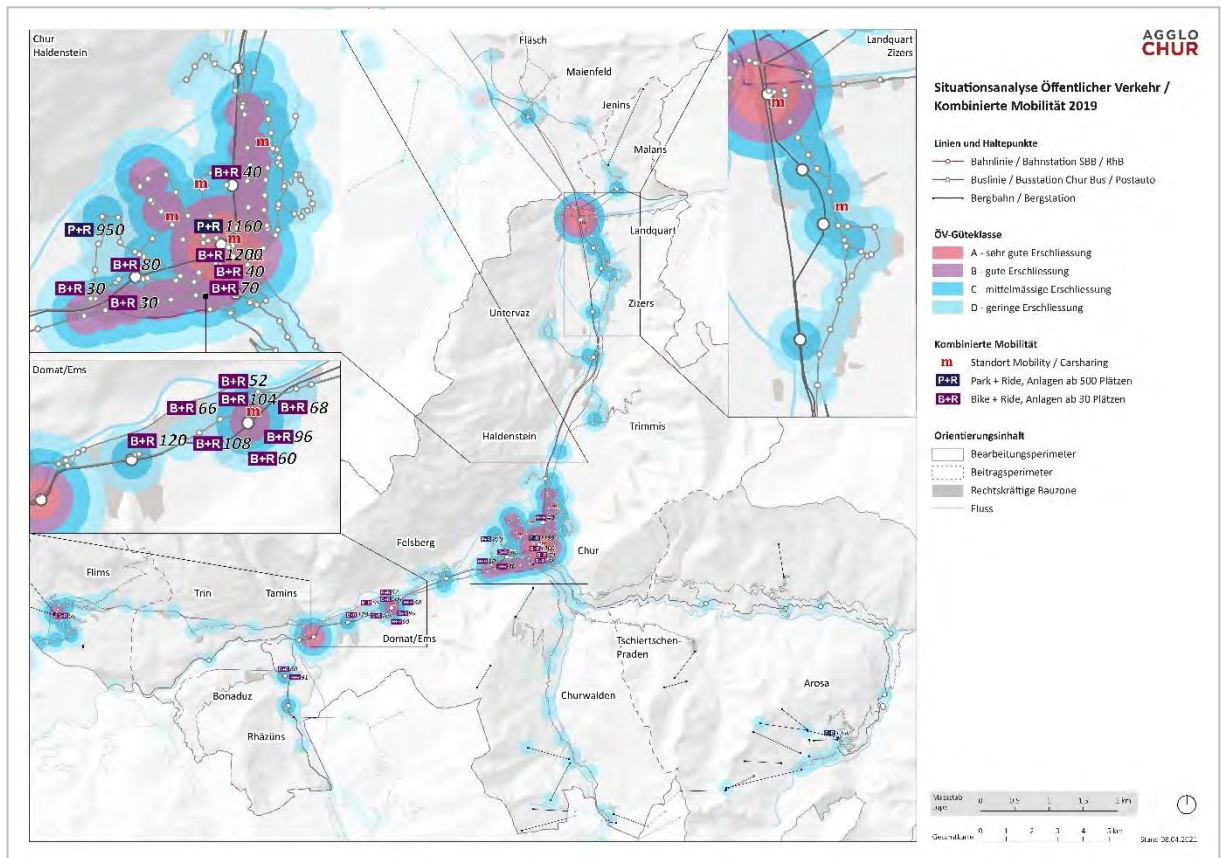


Abbildung 35: Situationsanalyse Öffentlicher und kombinierter Verkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Struktur und Angebot heute

Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Chur bilden die IC- und IR-Angebote der SBB, die S-Bahn St.Gallen (Betreiber: Turbo Regionalbahn) sowie die Rhätische Bahn (RhB) mit den InterRegio, Regio Express und der S-Bahn Chur (vgl. Analysekarte Öffentlicher Verkehr 2019 und Abbildung 36):

- IC- und IR-Angebote SBB: Chur – Landquart - Zürich und Chur – Landquart – St.Gallen
- S-Bahn St.Gallen: S12 Chur – Landquart – Maienfeld - Sargans
- IR/RE/R-Angebote RhB: Landquart – Davos Platz und Landquart – St. Moritz; Chur – St. Moritz, Disentis – Chur – Landquart – Scuol-Tarasp und Chur – Arosa
- S-Bahn RhB: S1 Schiers – Rhäzüns und S2 Chur – Thusis jeweils im Stundentakt. Durch Überlagerung ergibt sich zwischen Rhäzüns und Chur ein 20/40-Minuten-Takt. Mit dem Chur Bus Linie 1 ergibt sich ein 20-Minuten-Takt.

Für den Tourismusverkehr sind insbesondere folgende Bahn- und Busangebote relevant:

- Direkte ICE-Verbindung Chur – Landquart – Basel – Frankfurt (Main) – Hannover – Hamburg: zweimal täglich
- Glacier-Express Zermatt – Brig – Andermatt – Disentis – Chur – Tiefencastel – St. Moritz: zweimal (saisonal dreimal) täglich die ganze Strecke
- Bernina-Express Tirano – St.Moritz - Chur: einmal täglich die ganze Strecke
- Eilkurse Postauto Chur – Thusis – Splügen – S. Bernardino – Bellinzona: stündlich zwischen 7 und 20 Uhr

- Flugbus zu Randzeiten von Domat/Ems, Chur und Landquart nach Zürich Flughafen mit Ankunft um 5.00 Uhr und retour (Abfahrt kurz vor Mitternacht)

Die Bahnhöfe Chur und Landquart sind die Verkehrsdrehscheiben der SBB, Turbo Regionalbahn und der RhB, da nur dort ein Umsteigen zwischen allen Bahnangeboten möglich ist. Der Bahnhof Landquart stellt für den Tourismusverkehr die Anbindung Richtung Klosters, Davos und ins Engadin sicher. Der Bahnhof Chur inklusive Busterminal hat grosse Bedeutung für den Alltags- und Tourismusverkehr bis nach Disentis, Ilanz, Flims/Laax, Thusis, Lenzerheide und Arosa, Engadin sowie ins Tessin.

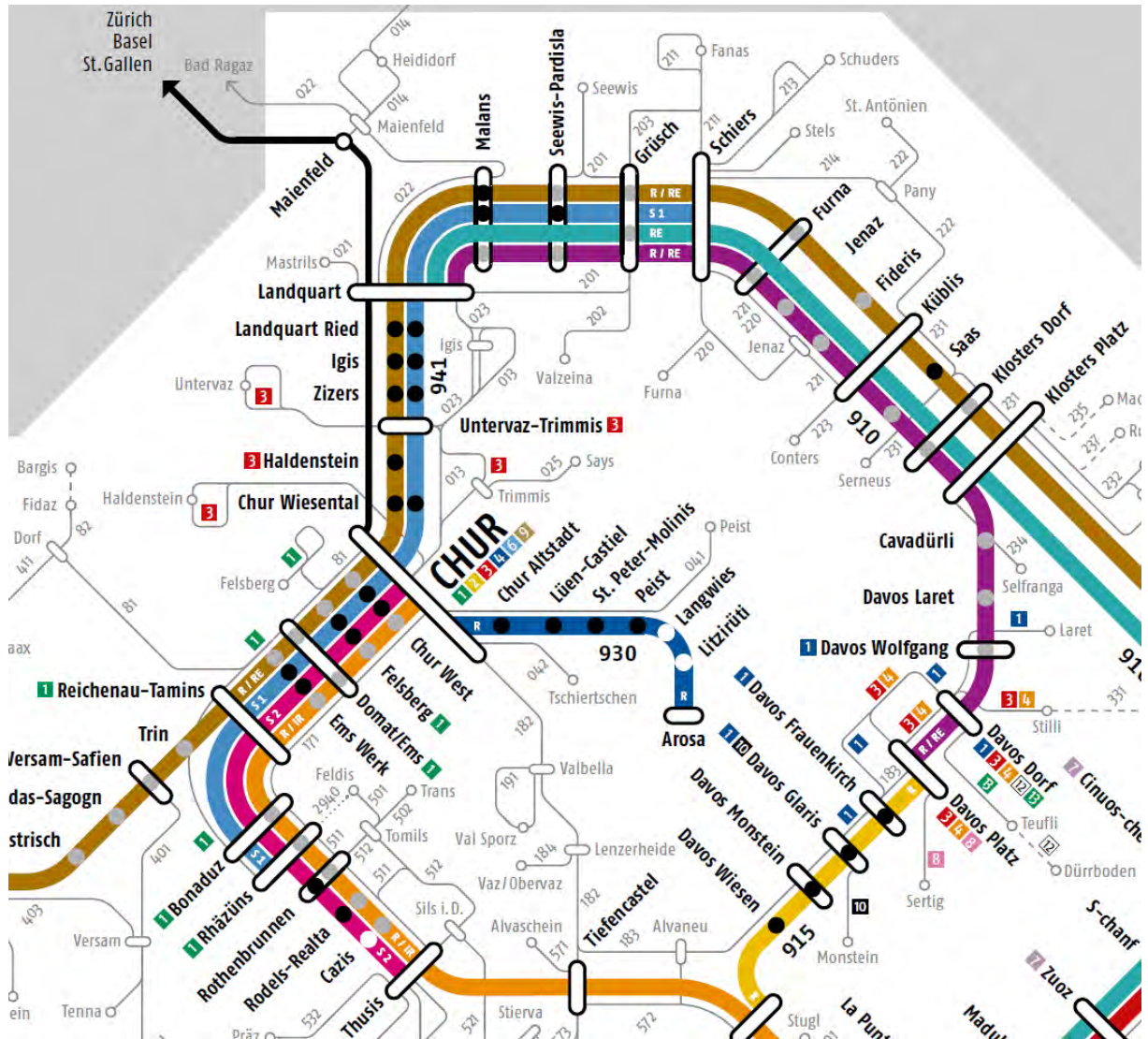


Abbildung 36 Ausschnitt aus dem Netzplan Rhätische Bahn, gültig ab 1. September 2019 bis auf weiteres (weisser Punkt: Halt / schwarzer Punkt: Halt auf Verlangen / grauer Punkt: Halt / Halt auf Verlangen zeitweise gemäss Fahrplan)

Auf die Bahnangebote abgestimmt übernehmen Postauto und der Chur Bus die Feinverteilung in der Region und in die Tourismusdestinationen. Chur Bus bedient neben dem gesamten Stadtgebiet von Chur weitere Ortschaften der Agglomeration Chur, Postauto übernimmt zusätzlich zur Feinverteilung auch die Kurse in die Tourismusdestinationen:

- Linie 1, Chur Bus 1: Stadtgebiet Chur – Domat/Ems – Tamins - Bonaduz - Rhäzüns
- Linie 3, Chur Bus und Postauto: Stadtgebiet Chur – Haldenstein – Trimmis/Untervaz
- Postautolinie Nr. 41: Chur – Peist
- Postautolinie Nr. 42: Chur- Tschierschen

- Postautolinie Nr. 81: Chur - Domat/Ems – Tamins - Flims/Laax
- Postautolinie Nr. 171: Chur - Bellinzona
- Postautolinie Nr. 182: Chur - Lenzerheide

In Arosa verkehrt des Weiteren der ArosaBus mit zwei Linien. In Flims-Laax-Falera werden die Ortschaften der Weissen Arena mit einer Shuttle-Buslinie verbunden, zusätzlich wird ein Nightliner angeboten sowie Ortsbusse welche nur innerhalb der einzelnen Gemeinden verkehren.

Nachfrage

Ca. $\frac{3}{4}$ der Fahrgastfrequenzen im Öffentlichen Verkehr in Graubünden sind dem Freizeitverkehr zuzuschreiben. Beliebte Tourismusstrecken der RhB ab Chur und Landquart sind:

- Albulalinie Chur – St. Moritz
- Surselvalinie Chur – Disentis
- Landquart – Klosters mit Weiterfahrt nach Davos bzw. via Vereina nach St. Moritz und Scuol

Auf diesen Strecken variieren die Frequenzen saisonal sehr stark und sind während den Tourismushauptsaisons sehr hoch. Auch die Postautolinien Chur – Flims – Laax sowie Chur – Lenzerheide verdanken die hohen Fahrgastfrequenzen grösstenteils dem Freizeitverkehr.

Im Churer Rheintal verkehren zwei RhB S-Bahn-Linien, die S1 Schiers – Rhäzüns sowie die S2 Chur – Thusis. Zudem verkehrt auf dem Normalspurnetz die S12 von Turbo zwischen Chur und Maienfeld und weiter Richtung Kanton SG. Diese S-Bahnlinien leben vom Berufs- und Schülerverkehr und haben während der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend die höchste Auslastung. Im Churer Rheintal verkehren diverse Regionalbuslinien sowie Stadtbuslinien innerhalb von Chur. Regional- und Stadtbuslinien sind teilweise miteinander verknüpft und haben ihre höchsten Frequenzen ebenfalls im Pendlerverkehr während der Hauptverkehrszeit.

Verlustzeiten ÖV

An Spitzentagen steht der strassengebundene ÖV zwischen Chur und Lenzerheide sowie Tamins und Flims im Stau. Bei der Zufahrt zur Ems-Chemie entsteht zudem durch den Bahnbetrieb eine Stausituation für den MIV, welche durch eine RhB-Strassenunterführung gelöst werden könnte.

In der Stadt Chur treten auf den stark belasteten Achsen des MIV erhebliche Verlustzeiten für den Busverkehr auf. In der Abendspitzenstunde sind die Kasernenstrasse in beiden Richtungen und die Masanserstrasse stadtauswärts stark betroffen (vgl. Abbildung 37). In der Morgenspitzenstunde sind die Behinderungen mutmasslich geringer und treten eher stadteinwärts auf (ewp 2017, GVK Chur). In der Region Landquart kann der Anschluss Bahn - Bus am Bahnhof Untervaz (Linie Landquart – Untervaz) nicht immer gewährleistet werden.

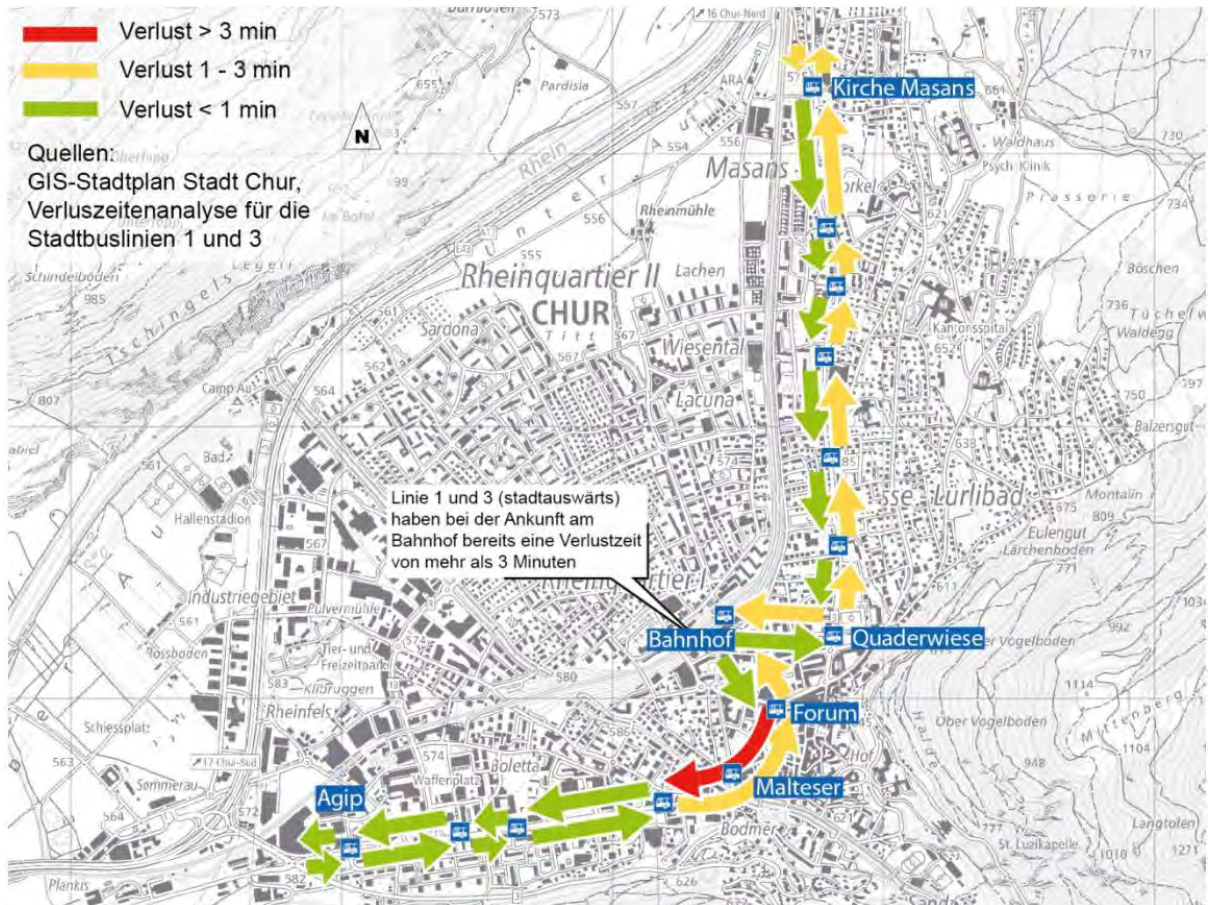


Abbildung 37: Ergebnis Verlustzeitenanalyse Buslinie 1 (Agip-Forum) und 3 (Quaderwiese-Kirche Masans) für die Abendstunden zwischen 16 und 18 Uhr (Quelle: ewp 2017)

ÖV-Erschliessungsgüte

Die ÖV-Güteklassen A und B sind nur im unmittelbaren Umfeld um die Bahnhöfe Chur, Landquart und Reichenau-Tamins vorhanden (vgl. Analysekarte öffentlicher Verkehr 2019). Der Bahnhof Reichenau-Tamins liegt jedoch aufgrund seiner topographischen Lage abseits des Siedlungsgebiets. Zusätzlich werden die ÖV-Gütekategorie B an folgenden Lagen erreicht: Bahnhof Domat/Ems; Grossteil der Stadt Chur (ab Bahnhof entlang Achsen Kasernenstrasse, Masanserstrasse, Rheinstrasse); Bushaltestelle Flims Dorf, Bergbahnen. Die weiteren Siedlungsgebiete sind zum grossen Teil mit der ÖV-Gütekategorie C und D erschlossen (detaillierte Aussagen dazu vgl. Kapitel 0).

Benutzerfreundlichkeit und Image des öffentlichen Verkehrs

Mit «Chur Bus» und «Engadin Bus» betreibt die Bus und Service AG (ehemals Stadtbus Chur AG) zwei Busnetze im Kanton Graubünden. Im Rahmen einer Erhebung zur Kundenzufriedenheit der Jahre 2015-2016 (Forschungsinstitut Link (2016)), wurde eine hohe Gesamtzufriedenheit mit der Bus und Service AG erhoben. Höchste Zufriedenheitswerte erreichten die Distanz zu den Haltestellen und die Informationsmöglichkeiten zu Hause. Das Image der Bus und Service AG ist stabil, die Firma wird als verantwortungsbewusst wahrgenommen. Optimierungspotenzial lässt sich in folgenden Bereichen feststellen: Zuverlässigkeit (Sicherstellung von Anschlüssen bzw. das Abwarten von Anschlüssen), Information bei Betriebsstörungen und Betriebszeiten am Abend.

Mit dem Bündner Generalabonnement (BüGA) besteht ein öffentliches Abonnement für das gesamte Kantonsgebiet (Erweiterung bis Sargans in Prüfung), inklusive 20-50% Ermässigung auf viele Bergbahnen. Mit Transreno existiert im Raum Agglomeration Chur eine Tarifgemeinschaft von Chur Bus, PostAuto, SBB sowie der Rätischen Bahn (RhB):

- Für den Grossraum Chur zwischen Landquart und Rhäzüns muss nur noch ein Ticket für Bahn, Postauto oder den Chur Bus gelöst werden. Die Tarife sind überall die gleichen. Sämtliche Fahrausweise werden zwischen Landquart und Chur auch von der SBB akzeptiert.
- Im TransReno-Gebiet sind Einzelbillette und Streckenabonnemente wahlweise auf Bahn (RhB und SBB) und Bus (Postauto und Churbus) gültig. Als Beispiel kann mit einem Fahrausweis Chur – Landquart auch via Ortszentrum von Trimmis gefahren werden. Modulabos werden hauptsächlich dafür verwendet, wenn jemand regelmässig zwischen Tarifverbänden oder ausserhalb eines Tarifverbundes pendelt. Z.B. Für die Strecke Chur – Sargans gibt es ein normales Streckenabo, welches nur die Bahn inkludiert. Das Modulabo für die gleiche Strecke beinhaltet jeweils auch den Bus in der Stadtzone von Chur sowie in Sargans (Ostwindzone Sargans). Im TransReno gilt nur die Stadtzone 1 als integraler Tarifverbund. In den weiteren TransReno-Zonen gilt bei den Einzelbilletten das Angebot des direkten Verkehrs (DV).
- Für das Stadtgebiet Chur (inkl. Haldenstein, Maladers und Felsberg) ist das TransReno Abonnement (Monats-, Halbjahres- und Jahresabo) erhältlich.

In den Tourismusorten der Agglomeration Chur existieren folgende Angebote für die Gäste:

- Die Arosa Card garantiert Gratisfahrten mit dem Bus im Dorf Arosa sowie mit der Rhätischen Bahn auf der Strecke zwischen Lüen-Castiel bis Arosa.
- In Flims-Laax-Falera ist mit der Gästekarte der Ortsbus tagsüber gratis.

4.4.5 Erreichbarkeit ÖV und MIV

Erreichbarkeit von Destinationen ausserhalb der Agglomeration Chur

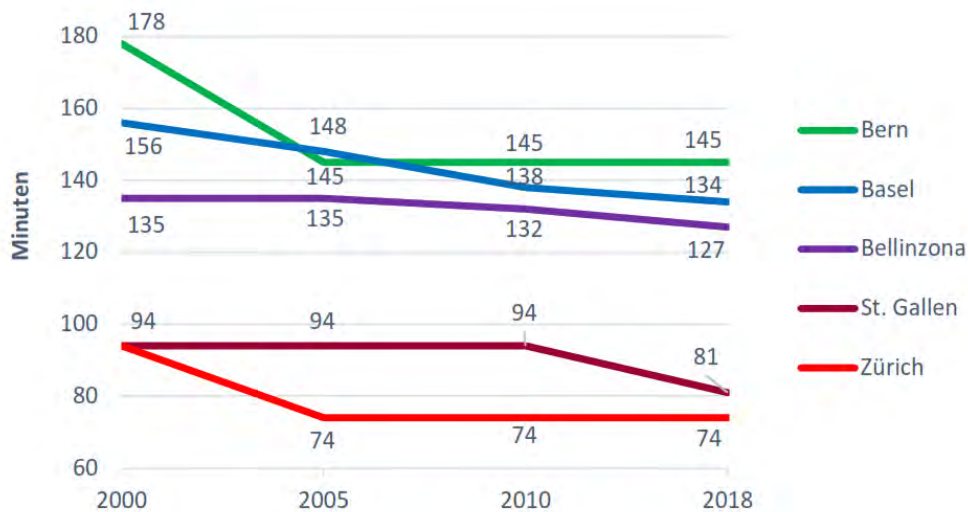


Abbildung 38 Fahrzeiten mit dem ÖV ab Chur 2000 – 2018 (ARE GR 2018, Raumentwicklung GR)

Seit 2000 hat sich die Anbindung des Kantons Graubünden mit dem ÖV an ausserkantonale Zentren deutlich verbessert (vgl. Abbildung 38), dies dank einem grösseren Angebot an Zugverbindungen und attraktiverer Gestaltung mit Fokus auf die Verbindung nach Zürich. Mit der Einführung der ICE-Verbindungen von Deutschland direkt nach Graubünden konnte ein langjähriges Anliegen umgesetzt werden.

Dank dem Angebotsausbau ist der ÖV auf den Relationen Chur nach Bern, Basel, St.Gallen und Zürich schneller oder gleich schnell wie der MIV. Nach Mailand und Bellinzona ist die Reisezeit mit dem MIV leicht und nach Stuttgart und München deutlich kürzer als mit dem ÖV

(vgl. Abbildung 39). Der Anschluss an den Flughafen Zürich ist zwar schnell erreichbar, allerdings ohne Direktverbindung für den Tourismusverkehr wenig attraktiv.

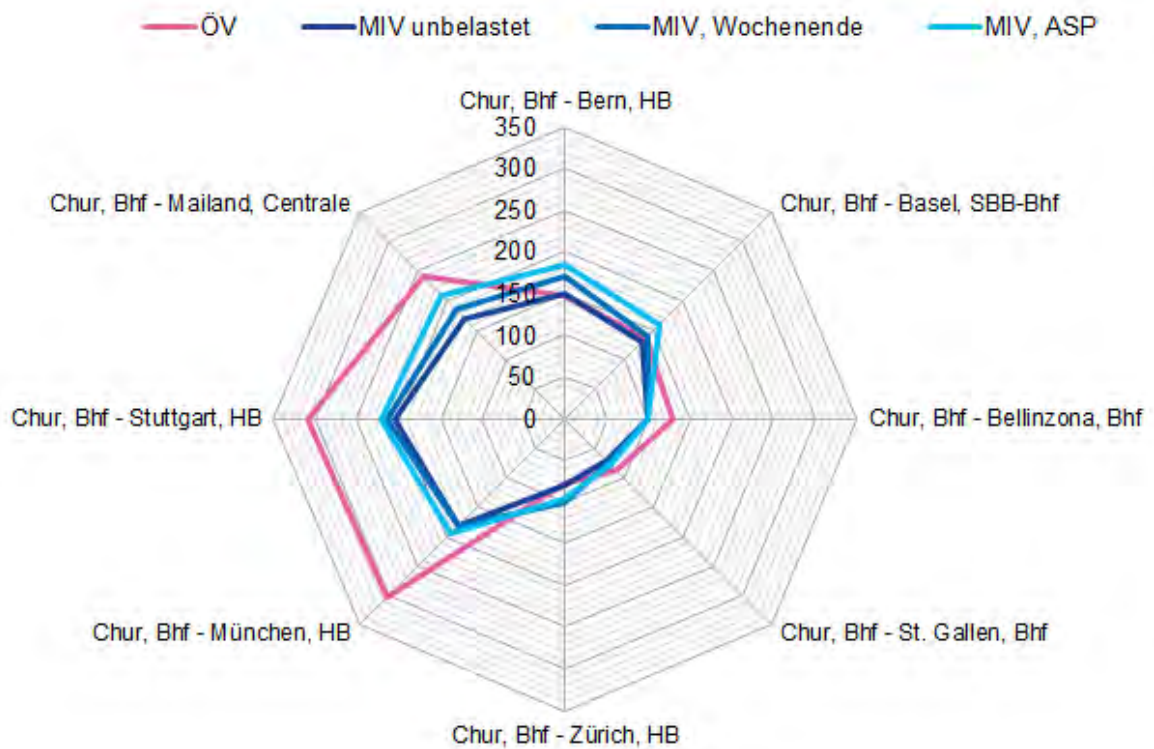


Abbildung 39 Erreichbarkeit von Destinationen ausserhalb der Agglomeration Chur (Datenquellen: ÖV – Fahrplananfrage auf sbb.ch zu schnellster Verbindung, unabhängig der Anzahl Umsteigevorgänge; MIV – Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage Juli 2019)

Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration Chur

Solange ausschliesslich die Punkt-Punkt-Beziehungen aus den Agglomerations-Gemeinden in die beiden Zentren betrachtet werden, sind die Reisezeiten von MIV und ÖV auf einer Reihe von Verbindungen vergleichbar, zum Teil im ÖV sogar deutlich kleiner (Abbildung 40). Das hängt unmittelbar damit zusammen, ob die Verbindung ausschliesslich auf der Schiene und somit ohne Buszubringer zum Bahnhof oder ins Zentrum erfolgt. Umsteigevorgänge erhöhen die Reisezeit im ÖV markant; das gilt auch für Beziehungen, deren Ziel nicht unmittelbar im Bahnhofsumfeld des jeweiligen Agglomerationszentrums liegt.

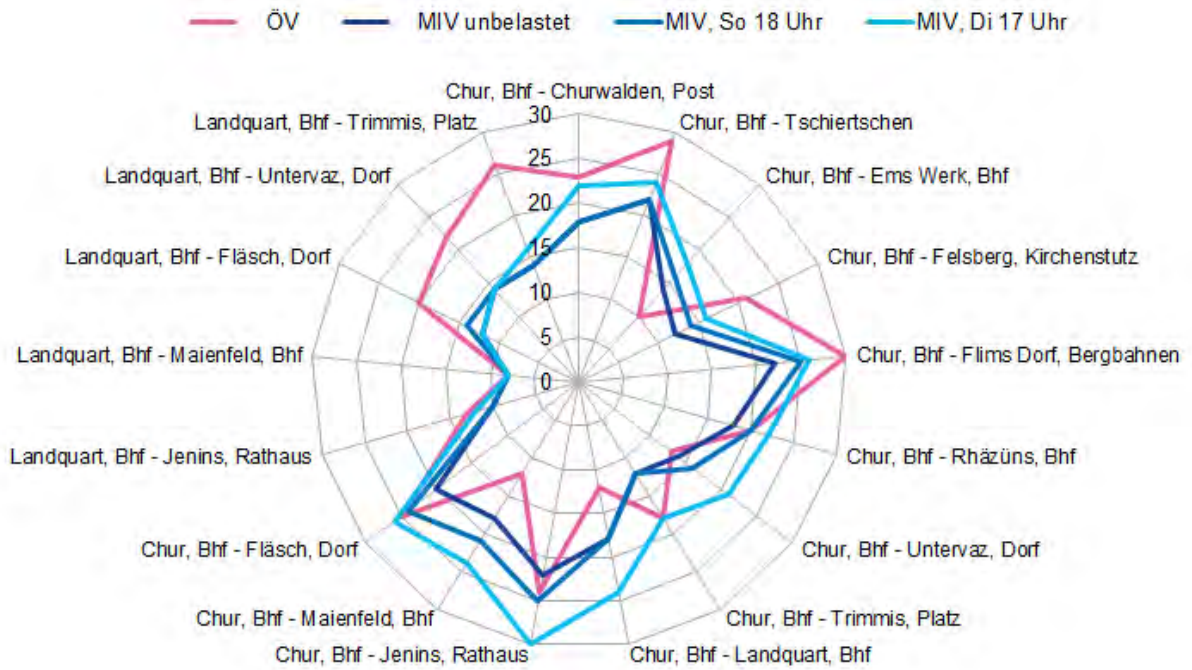


Abbildung 40 Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration Chur (Datenquellen: ÖV – Fahrplananfrage auf sbb.ch zu schnellster Verbindung, unabhängig der Anzahl Umsteigevorgänge; MIV – Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage Juli 2019)

Erreichbarkeit innerhalb der Stadt Chur

Der Reisezeitenvergleich im GVK Chur 2030 (ewp 2017) zeigt, dass der ÖV gegenüber dem MIV heute im Binnenverkehr nur auf den Radialen zum Bahnhof konkurrenzfähig ist. Auf allen übrigen Beziehungen sind die ÖV-Reisezeiten dagegen deutlich grösser, da Tangentialen und Durchmesserlinien fehlen. Mit dem Velo ist man im Binnenverkehr in der Regel schneller unterwegs als im ÖV und oft nur wenig langsamer als im MIV. Bei den Beziehungen in angrenzende Gemeinden weist der MIV hinsichtlich Fahrzeiten mehrheitlich grosse Vorteile auf, da die Distanzen zwischen den Siedlungsgebieten vergleichsweise gross sind.

E-Mobilität beim ÖV

Die Bündner Regierung hat im Jahr 2015 die Klimastrategie für den Kanton Graubünden verabschiedet. Für die Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen ist dazu der Handlungsschwerpunkt definiert worden, dass der Energieverbrauch gesenkt und die Ressourceneffizienz gesteigert wird, z. B. durch den Einsatz von Elektrobussen.

Der Kanton Graubünden hat mit PostAuto und Repower AG am 14. Juni 2019 eine Absichtserklärung zur Elektromobilität unterzeichnet. Die Partner verfolgen mit ihrer Zusammenarbeit im Projekt «ELMO-GR» (Elektromobilität in Graubünden) das übergeordnete Ziel, gemeinsam eine Flotte von batterie-elektrischen Bussen für den öffentlichen Verkehr in Graubünden aufzubauen und zu betreiben. Dabei wird auf die Erfahrungen, die in den letzten acht Jahren mit Pilotprojekten in Sarnen, Interlaken, Saas-Fee und Valposchiavo gesammelt wurden, abgestützt. Diese Pilotprojekte haben gezeigt, dass der betriebliche Langzeiteinsatz von einzelnen Elektrobussen technisch möglich ist. Der nächste Schritt ist der Betrieb von kleineren Flotten und Umstellung ganzer Betriebshöfe.

4.4.6 Fuss- und Veloverkehr

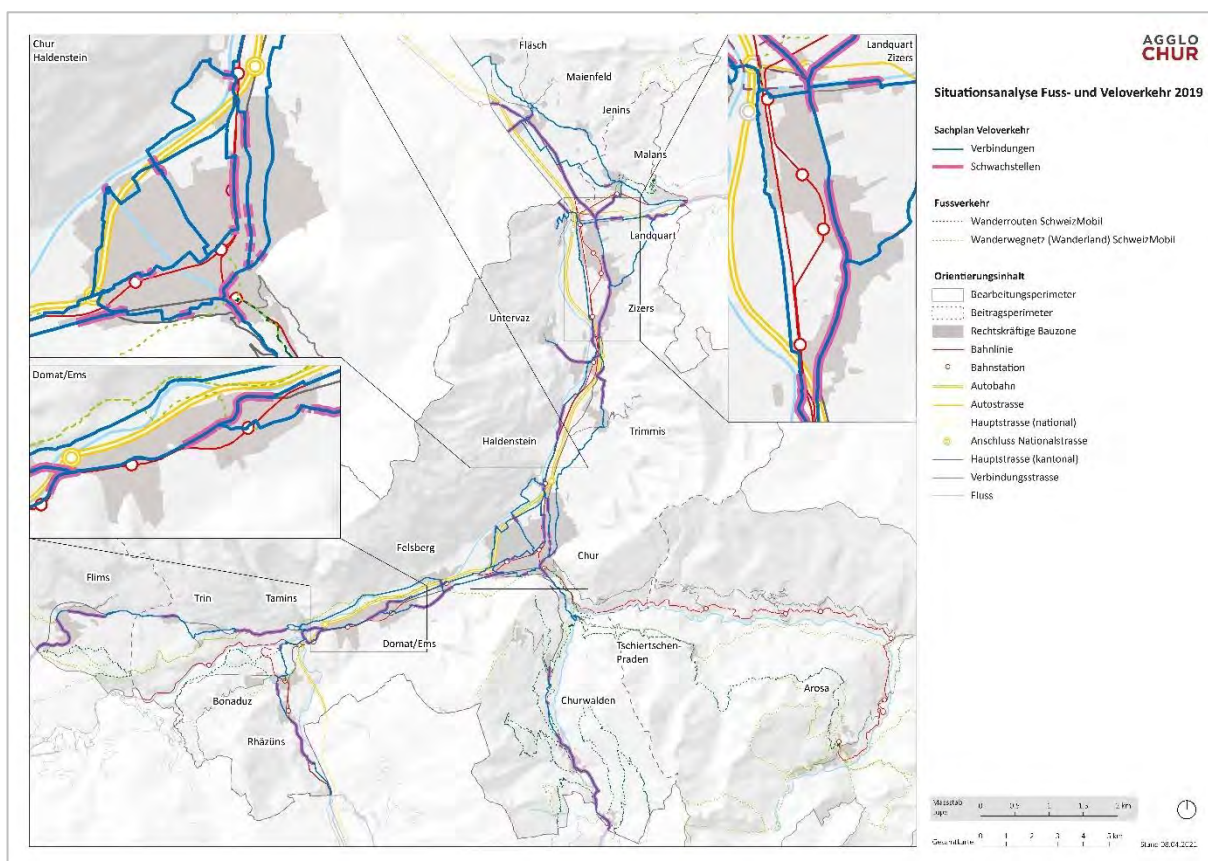


Abbildung 41: Situationsanalyse Fuss- und Veloverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Fuss- und Wanderwege

Dem Fussverkehr innerhalb und zwischen den Siedlungen steht ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr zur Verfügung, die teils im Strassenraum und teils getrennt vom Strassenverkehr verlaufen. Das Fusswegnetz ist in den Erschliessungsplanungen der Gemeinden festgelegt, auf kantonaler und regionaler Stufe stehen keine weiteren Grundlagen zur Verfügung. Die Stadt Chur hat im Rahmen ihres GVK (ewp 2017) und im speziellen in der Mobilitätsstrategie Chur 2030 (Chur, 2017 MSC) eine Teilstrategie zum Fuss- und Veloverkehr definiert. Der Fussverkehr wird im Rahmen des AP 4G nicht detailliert behandelt, da der Fussverkehr insbesondere lokale Bedeutung aufweist.

Das Wanderwegnetz wurde im regionalen Richtplan Langsamverkehr (GR 2010) festgelegt und entspricht grundsätzlich dem signalisierten Wegnetz gemäss kantonalem Inventarplan, ergänzt durch kommunale Signalisationsprojekte und den übergeordneten Routen Nr. 6, 43, 72 und 85. Die Gemeinden haben auf Basis des Richtplans ihre Erschliessungsplanungen angepasst. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Wanderwegnetzes auf Stufe Agglomeration für die Abstimmung Siedlung-Verkehr sind in der Analysekarte Fuss- und Veloverkehr 2019 die Wanderrouten und das Wanderwegnetz von SchweizMobil dargestellt, welche mehrheitlich die Intensiverholungsgebiete sowie die siedlungsnahen Erholungsgebiete gemäss Analysekarte Freizeit und Erholung 2019 erschliessen.

Velonetz: Angebot, Schwachstellen und Potenzial

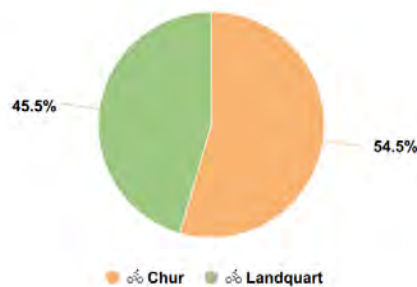
Im Kanton Graubünden ist Projektierung, Bau und Unterhalt von Radwegenanlagen eine kommunale Aufgabe. Beim Bau von Veloverkehrsinfrastrukturen kann der Kanton Beiträge von maximal 50% leisten. Um den Radverkehr zu stärken, übt der Kanton auch beratende und koordinierende Tätigkeiten aus. Die in der Strassenverordnung seit 2016 vorgeschriebene

Sachplanung für das Radwegnetz ist 2019 ausgearbeitet und festgesetzt worden (TBA 2019). Änderungen an der Sachplanung können über die regionalen Richtpläne erfolgen. Die Analysekarte Fuss- und Veloverkehr 2019 enthält die im Rahmen des Sachplans erhobenen Ausgangsnetze und deren Schwachstellen.

Durch das Gebiet der Agglomeration Chur führen zwei nationalen Velorouten Nr. 2 Rhein-Route (Basel-Bodensee-Chur-Andermatt) und Nr. 6 Graubünden-Route (Chur-Bellinzona/Martina) von Schweiz Mobil. Sie dienen dem touristischen Fernverkehr und dem regionalen Freizeitverkehr sowie - zumindest auf gewissen Teilstrecken - auch dem örtlichen und überörtlichen Pendler- und Einkaufsverkehr. Des Weiteren quert der Umweltveloweg Zürich – Chur seit Juni 2016 das Gebiet der Agglomeration Chur. Die Umweltvelowege werden die offiziellen Velorouten mit Erlebnisstationen zum Thema Umwelt auf.

Verlässliche Angaben zur Nachfrage im Veloverkehr sind für die nationale Veloroute Nr. 2 im Querschnitt Zizers/Untervaz vorhanden, die vor allem dem Freizeitverkehr, aber auch dem Pendler- und Einkaufsverkehr dient. In diesem Querschnitt wird das Verkehrsaufkommen der Velofahrer mit einer automatischen Zählanlage in Trimmis erhoben. Die Strecke weist Alltagscharakter auf mit Spitzen zu Pendlerzeiten (vgl. Abbildung 43). Die hohen Werte Mitte Nachmittag sowie an den Wochenenden zeigen aber auch den ausgeprägten Freizeitcharakter dieser schweizweit sehr populären Veloroute. Das Verkehrsaufkommen nach Richtung zeigt, dass mehr Velos nach Chur fahren. Die Jahresganglinie bestätigt den saisonalen Einsatz des Velos von ca. Mitte März bis Mitte September, teilweise mit Spitzen an sonnigen Feiertagen.

Verkehrsaufkommen nach Richtung



Tagesganglinie, Werktag (Stundenwerte)

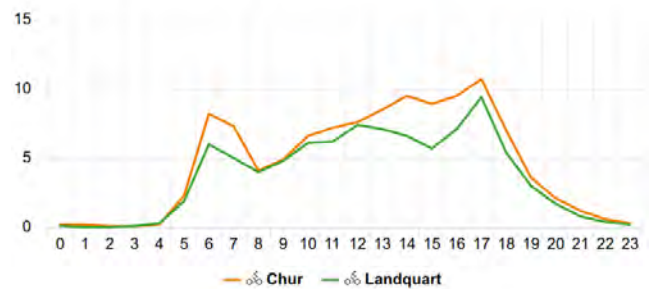


Abbildung 42 Velo-Verkehrsaufkommen nach Richtung nationale Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

Abbildung 43 Tagesganglinie, Werktag auf nationaler Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

Jahresganglinie (Wochenwerte)



Abbildung 44 Jahresganglinie auf der nationalen Veloroute Nr. 2 in Trimmis (SchweizMobil 2019)

In den Gesamtverkehrskonzepten Region Imboden und Region Landquart wurden verschiedene Schwachstellen auf dem regionalen und kantonalen Velonetz identifiziert (vgl. Analysekarte Fuss- und Veloverkehr). Für den Sachplan Verkehr hat der Kanton eine Potenzialkarte Veloverkehr erarbeitet (vgl. Abbildung 45). Dabei wurden folgende Annahmen für die Berechnung des Potenzials getroffen:

- Grundlage Verkehrsmodell Kanton Graubünden 2010, mit Modalsplit-Anteil Veloverkehr gemäss Mikrozensus 2010
- Annahme von Wunschlinien, als gebündeltes Potenzial zwischen zwei Punkten
- Umrechnung Distanzen in Leistungskilometer für die zweckmässige Abbildung der Höhendifferenzen

Die resultierende Karte zeigt, dass insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen der Agglomeration Chur mit einem hohen bis sehr hohen Potenzial für den Veloverkehr ausgegangen wird. Im Rahmen des AP 4G wird angenommen, dass dieses Potenzial noch höher ist, da a) das Jahr 2040 betrachtet wird, b) der Modalsplit-Anteil Veloverkehr gegenüber dem Mikrozensus 2010 erhöht werden soll (vgl. Kapitel 5).

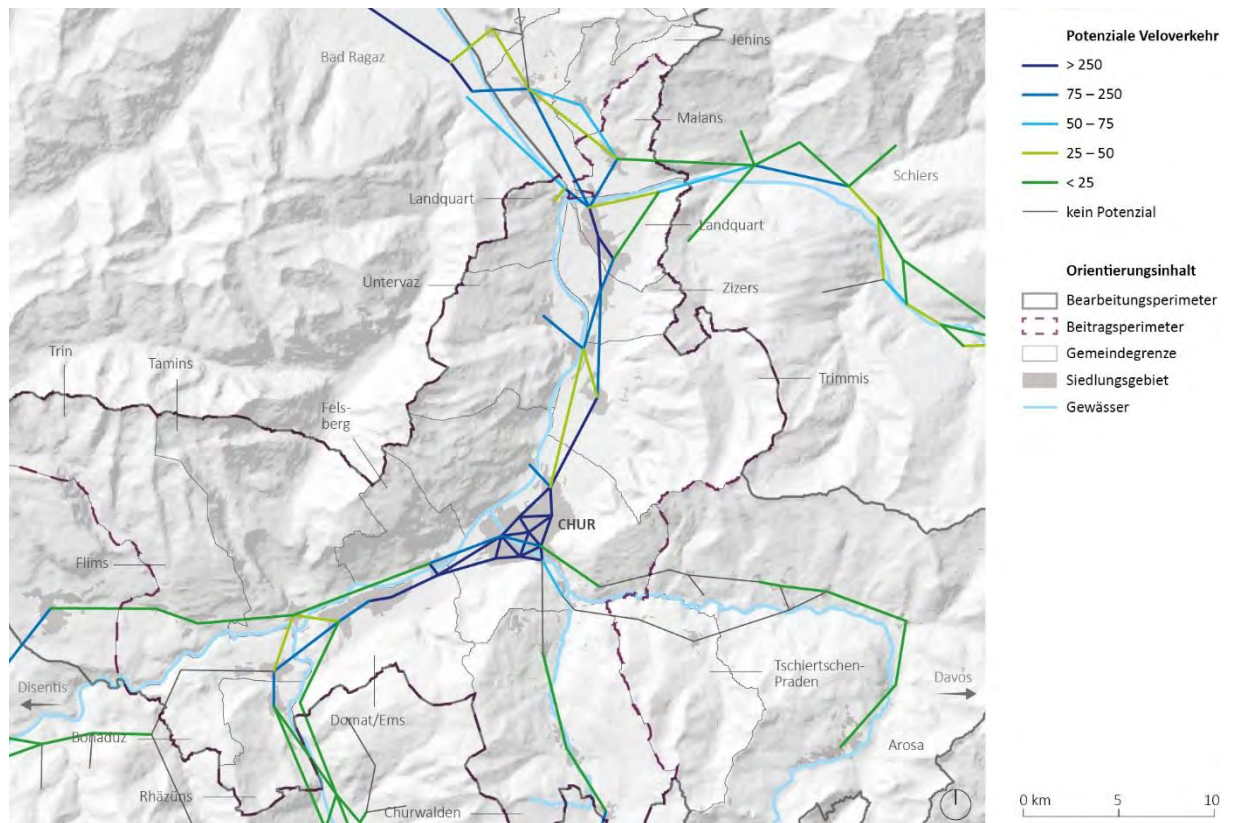


Abbildung 45 Karte mit berechneten Potenzialen (Personen pro Tag) für den Veloverkehr 2030, Auszug Agglomeration Chur (Quelle Daten: TBA 2019)

Bike-Sharing

Die Stadt Chur verfügt seit neuestem über ein E-Bike-Sharing: Die kantonale Verwaltung von Graubünden ist heute an verschiedenen Standorten in Chur untergebracht. Im Herbst 2020 wurde ein Teil der kantonalen Verwaltung an den Stadtrand von Chur in einem Neubau verlegt. Damit hat die kantonale Verwaltung auch das Bedürfnis nach einem Bike-Sharing-Projekt angebracht. Zudem ist der Ausbau eines Veloverleihsystems auf dem ganzen Stadtgebiet unter Leitung der Bürgergemeinde und Unterstützung der Stadt Chur, Kanton Graubünden und den Hochschulen sowie der Kantonsschule und Bus Chur in Planung mit Umsetzung im 2022. Dabei sind ca. 250 Velo (Velo und Elektrovelo) geplant.

4.4.7 Kombinierte Mobilität

Car-Sharing / Car-Pooling

In der Agglomeration Chur befinden sich sieben Mobility-Standorte: Fünf befinden sich in der Stadt Chur sowie je einer in Landquart und Domat/Ems. In der Agglomeration Chur existieren aktuell keine Parkieranlagen für Fahrgemeinschaften. Mit zwei Taxito-Standorten in der Stadt Chur (Churer Stadtgebiet und in Maladers), besteht zudem eine spontane Fahrgemeinschaft, welche Mitfahrende sicher und günstig an ihr Ziel bringt.

Park + Ride

In der Agglomeration Chur bestehen heute rund 1'180 P+R-Parkplätze. 950 davon, d.h. rund vier Fünftel, werden in der Anlage Obere Au in Chur angeboten und 80 beim Bahnhof Landquart. Der Rest verteilt sich auf diverse kleinere Anlagen (vgl. Anhang A2 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität).

Bike + Ride

In der Agglomeration Chur existieren mutmasslich rund 2'000 B+R-Plätze bei Bahn- oder Bushaltestellen (vgl. Anhang A2 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität). Der Bahnhof Chur verfügt über eine Velostation im Norden (Gürtelstrasse) und im Süden (Bahnhofplatz) inklusive E-Bike-Aufladestation und Werkzeug für Kleinreparaturen; gesamthaft werden am Bahnhof Chur 1'200 Velo-Abstellplätze angeboten. In Landquart kann ein Carvelo2go in der Bibliothek und damit in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof gebucht werden.

4.4.8 Parkierung / Mobilitätsbeeinflussung

Öffentlich zugängliche Parkplätze / Parkplatzbewirtschaftung

In der Agglomeration Chur gibt es etwas mehr als 10'000 öffentlich zugängliche Parkfelder (vgl. Anhang A3 und Analysekarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität). Grundsätzlich liegt die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Verantwortung der Gemeinden. In der Stadt Chur und in den grösseren Agglomerationsgemeinden wie beispielsweise Landquart, Zizers und Malans sind die meisten öffentlich zugänglichen Parkplätze mit Gebühren bewirtschaftet und somit auch jene der publikumsorientierten Nutzungen, teilweise ist die Nutzung auch nur zeitlich begrenzt, d.h. blaue Zone. Ebenso sind in den touristischen Orten Arosa, Churwalden und Flims die Parkplätze mehrheitlich bewirtschaftet. Im öffentlichen Raum von einigen kleinen Gemeinden sowie bei den meisten privaten Betrieben ist Parkieren noch gratis. In der Innenstadt von Chur ist ein Parkleitsystem zur effizienten Lenkung des Verkehrs zu den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Erarbeitung.

Private PW- und Velo-Abstellplätze

Generell definieren die Gemeinden in ihren Baugesetzen und Parkplatzverordnungen einen Mindestbedarf an PW-Abstellplätzen, wozu meistens auch die ÖV-Erschliessung einbezogen wird. Häufig wird auch auf die einschlägige Schweizer Norm referenziert. Auf die Festlegung einer Obergrenze, d.h. einer maximal zulässigen Zahl für eine Nutzung wird dagegen verzichtet; nicht einmal die Stadt Chur kennt in ihrer Parkplatzverordnung eine Obergrenze. Weiter gibt es auch keinerlei gesetzliche Grundlagen für die Einführung einer Bewirtschaftungspflicht.

Die Bestimmungen zum Mindestbedarf an Velo-Abstellplätzen sind uneinheitlich, zum Teil fehlen sie ganz. Beispielsweise schreibt die Stadt Chur minimal erforderliche Anzahl Velo-Abstellplätze für Dienstleistungs-, Einkaufs- und Arbeitsplatznutzungen vor, nicht aber für die Wohnnutzung. Landquart hat eine fast identische Regelung mit dem Unterschied, dass auch für die Wohnnutzung ein Mindestbedarf definiert ist, und zwar gleich wie für PW-Abstellplätze (1 pro 90 m² GF). Domat/Ems begnügt sich mit der Formulierung, es seien «genügend Abstellflächen bereitzustellen».

Mobilitätsmanagement / Marketing

Der Kanton lässt aktuell ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Verwaltung erarbeiten. Dieser Schritt erfolgt unter anderem im Hinblick auf den Bezug eines Neubaus 2020 des Verwaltungszentrums «sinergia» in Chur West mit 400 Arbeitsplätzen. Des Weiteren setzen die Gemeinden Bonaduz, Domat/Ems, Chur, Felsberg, Haldenstein, Landquart, Malans, Maienfeld und Rhäzüns im Rahmen des Programms «Energistadt Schweiz» Massnahmen um, welche Ansätze in Richtung Mobilitätsmanagement enthalten.

Die Bänder ÖV-Kindertage werden seit 2014 im Zweijahres-Rhythmus in Chur mit jeweils ca. je 900 Schülerinnen und Schülern der 3. und 4. Klassen aus dem ganzen Kanton Graubünden durchgeführt. Auf einem Postenlauf erfahren die Kinder, wie zum Beispiel ein Bus gewartet wird, wie man sich im ÖV korrekt verhält und wie das Streckennetz von z.B. Bahn und Bus zusammenhängt.

Verkehrsmanagement

Weder der Kanton Graubünden noch die Stadt Chur betreiben ein Verkehrsmanagement auf ihrem Strassennetz. Verkehrsmanagementpläne existieren zwar, sie sind aber ausschliesslich auf den Störfall auf dem Nationalstrassennetz ausgerichtet. Aufgrund der Verkehrsbelastungen, der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse sowie den beschränkten finanziellen Mitteln und Platzverhältnissen für einen Ausbau der Infrastruktur wird ein Verkehrsmanagement in Zukunft jedoch an Bedeutung gewinnen. Bereits heute könnte ein Verkehrsmanagement vor allem auf einzelnen innerstädtischen Netzabschnitten der Stadt Chur zu einem reibungsloseren Betrieb beitragen und damit insbesondere die Störungen des strassengebundenen ÖVs reduzieren helfen.

4.4.9 Verkehrssicherheit

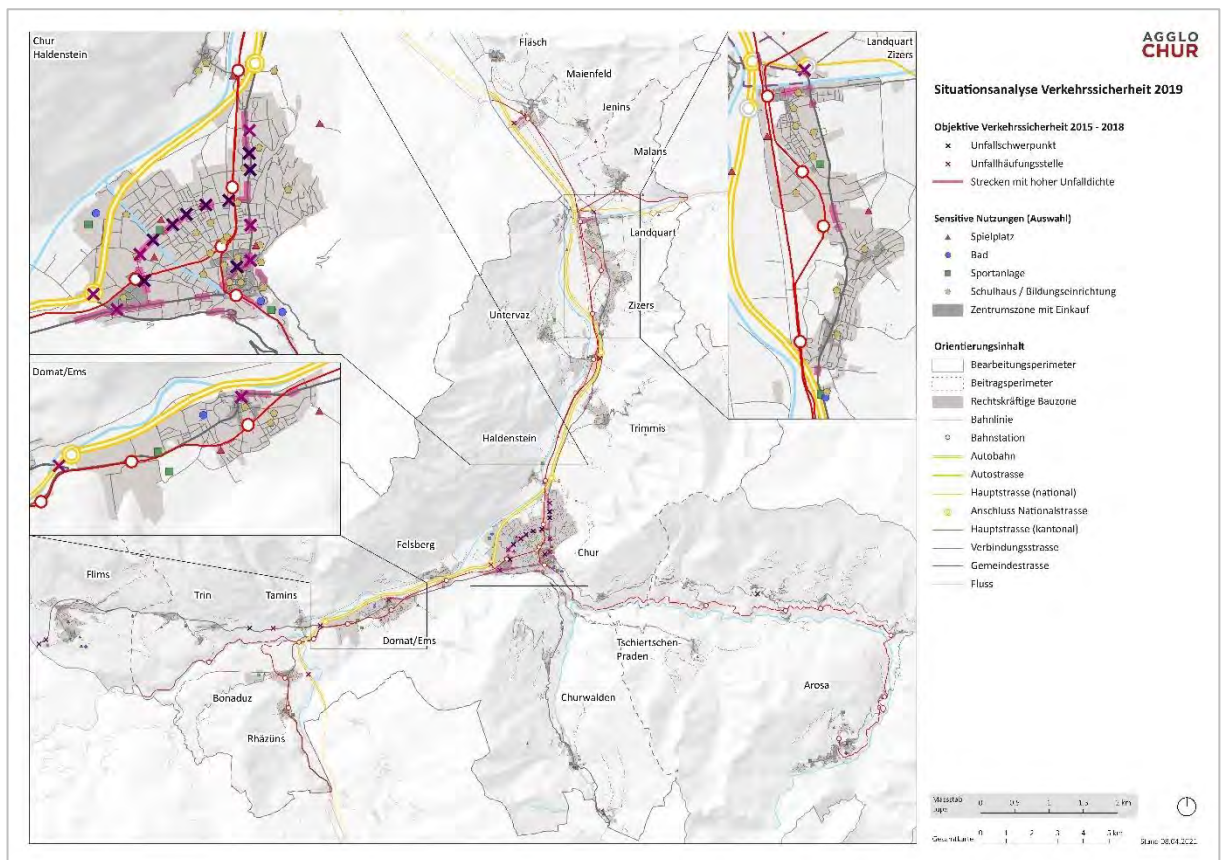


Abbildung 46: Situationsanalyse Verkehrssicherheit Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Unfallgeschehen

Die Zahl der Opfer von Verkehrsunfällen ohne Nationalstrassennetz ist innerhalb des Beitragsperimeters (BeSA-Perimeter) zwischen 2014 und 2017 angestiegen (vgl. Abbildung 47). 2014 wurden 1.53 Verunfallte (Verletzte und Getötete) und 2017 1.85 Verunfallte pro 1'000 Personen, berechnet anhand der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten, gezählt. Dieser Anstieg ist nicht als signifikanter Trend, sondern vielmehr als Vergleich zweier Momentaufnahmen zu interpretieren. Der Anstieg der Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen ist insbesondere auf die erhöhten Werte in Rhäzüns (2014: 1.3, 2017: 4.9), Tamins (0.8, 5.3), Trin (3.5, 6.0) und Churwalden (2.8, 4.1) zurückzuführen. Allerdings sind diese Werte in Relation zur Anzahl Einwohner und Beschäftigten zu setzen: beispielsweise könnte hypothetisch in Tamins mit ca. 1'000 Einwohnern der erhöhte Wert jeweils mit einem Unfall, allerdings mit mehreren Beteiligten (z.B. ein Auto mit fünf Insassen) erklärbar sein.

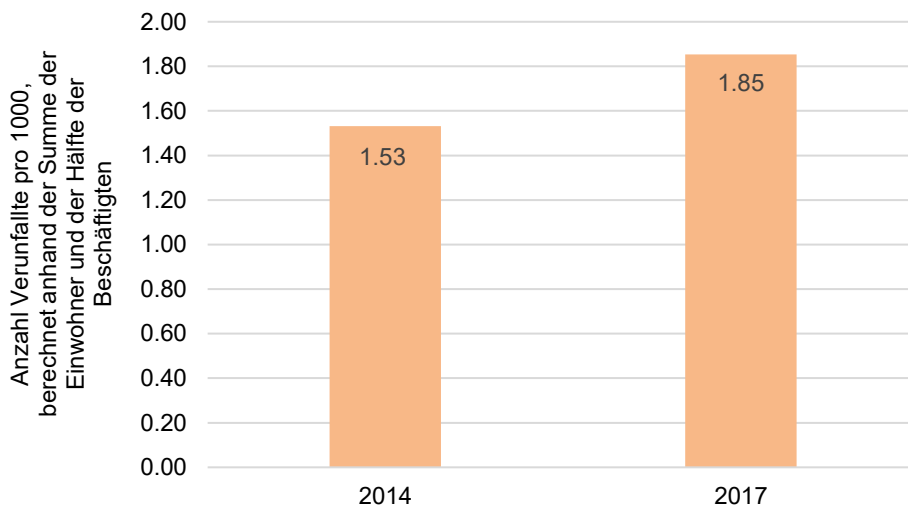


Abbildung 47 Unfallzahlen mit Personenschaden im BeSA-Perimeter in den Jahren 2014 und 2017 ausserhalb Nationalstrassennetz (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Die aktualisierten Unfallstatistiken (vgl. Tabelle 13) zeigen im Gebiet der Agglomeration Chur über die Jahre 2011 bis 2018 tendenziell einen Rückgang der Anzahl Unfälle mit Personenschäden pro Jahr. Der Trend ist jedoch nicht signifikant. Dies insbesondere aufgrund des Rückgangs der Unfälle mit Leichtverletzten in diesem Zeitraum. Die Anzahl Unfälle mit Toten und Schwerverletzten nahm hingegen tendenziell zu. Die Anzahl der Unfälle mit Fussgänger- oder Velobeteiligung ist dabei in der Tendenz konstant geblieben, ein Anstieg ist insbesondere bei den weiteren Unfällen ohne Fussgänger- oder Velobeteiligung zu beobachten.

Unfälle nach Verkehrsteilnehmer		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anzahl Unfälle mit Personenschaden	mit Fussgängerbeteiligung	20	23	14	24	15	16	27	17
	mit Velobeteiligung	42	33	41	46	42	36	39	48
	mit weiteren Verkehrsteilnehmern	149	127	133	128	108	129	141	110
	Total	211	183	188	198	165	181	207	175
Unfälle mit Leichtverletzten	mit Fussgängerbeteiligung	16	19	11	20	13	9	19	13
	mit Velobeteiligung	36	24	38	42	33	25	30	35
	mit weiteren Verkehrsteilnehmern	136	111	114	115	96	116	125	91
	Total	188	154	163	177	142	150	174	139
Unfälle mit Schwerverletzten	mit Fussgängerbeteiligung	4	4	2	3	2	6	7	4
	mit Velobeteiligung	6	9	3	4	8	8	9	12
	mit weiteren Verkehrsteilnehmern	11	16	18	11	11	13	13	13
	Total	21	29	23	18	21	27	29	29
Unfälle mit Toten	mit Fussgängerbeteiligung	0	0	1	1	0	1	1	0
	mit Velobeteiligung	0	0	0	0	1	1	0	1
	mit weiteren Verkehrsteilnehmern	2	0	1	2	1	0	3	6
	Total	2	0	2	3	2	2	4	7

Tabelle 13: Unfallgeschehen und Unfallstatistik im Bearbeitungsperimeter Agglomeration Chur (Quelle: ASTRA)

Abbildung 48 zeigt basierend auf der Entwicklung der Unfallzahlen zwischen 2011 und 2018 die mögliche Entwicklung der Anzahl Unfälle mit Personenschaden bis ins Jahr 2022 mit einem Konfidenzintervall von 95%. Wenn vereinfacht vom (nicht signifikanten) Trend der Entwicklung der Unfallzahlen zwischen 2011 und 2018 ausgegangen und dieser fortgeschrieben wird, liegen die künftigen Unfallzahlen dementsprechend mit einer Wahrscheinlichkeit von 95% im Bereich der oberen und unteren Grenze des in Abbildung 48 dargestellten Konfidenzintervalls. Es ist jedoch festzuhalten, dass der Trend der Abnahme der Unfallzahlen nicht signifikant ist.

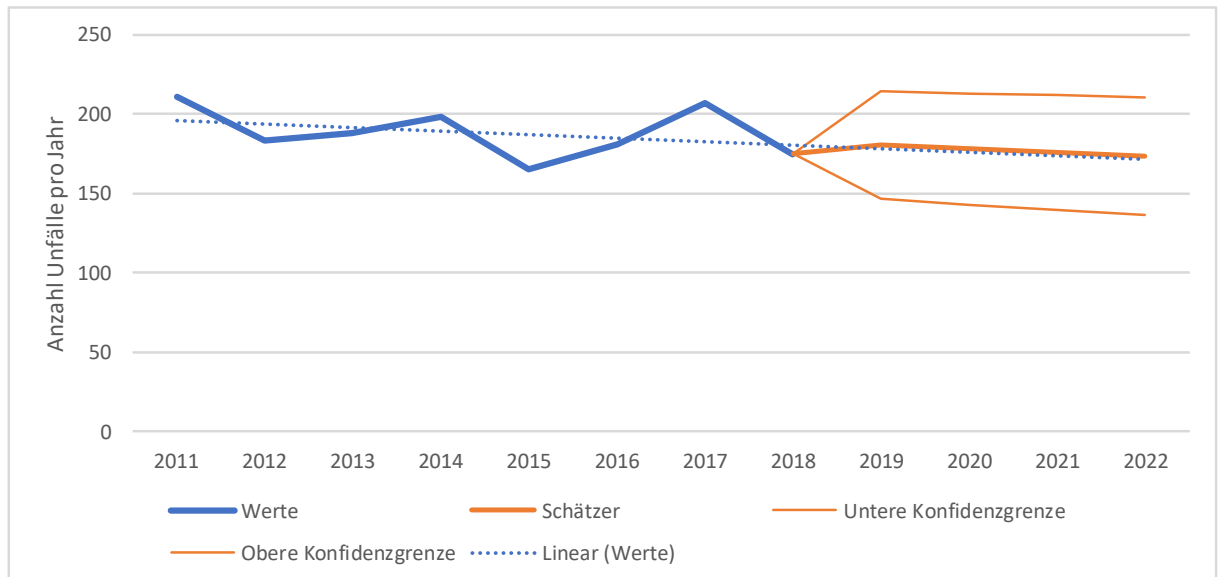


Abbildung 48: Mögliche Entwicklung der Unfallzahlen bis ins Jahr 2022 basierend auf der Entwicklung der Unfallzahlen zwischen 2011 und 2018 mit einem Konfidenzintervall von 95%.

Objektive Verkehrssicherheit

Für das AP 4G wurde eine umfassende Untersuchung des Unfallgeschehens 2016 – 2018 für alle Verkehrsteilnehmenden und eine aktualisierte und einheitliche Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen vorgenommen:

- Die Unfallschwerpunkte wurden der jährlich durchs ASTRA herausgegebenen Übersicht der Unfallschwerpunkte entnommen und basieren auf den Unfalldaten der Jahre 2016 bis 2018. Für die Definition der Unfallschwerpunkte und die Gewichtung wurde den Empfehlungen des ASTRA, Bereich Unfallstatistik, Analysen, Sicherheitsgrundlagen (UAS) gefolgt und dabei entsprechend der Methodik der Norm VSS 641 724: Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunktmanagement.
- Mit dem Einbezug von Unfallhäufungsstellen gemäss agglomerationsspezifischer Definition³ werden systematische Sicherheitsdefizite berücksichtigt, an denen bis heute nur durch Zufall keine Verunfallten oder Getöteten vorgekommen sind. Dies, indem im Gegensatz zu den Unfallschwerpunkten auch Unfälle mit ausschliesslich Sachschäden bei den Unfallhäufungsstellen berücksichtigt werden.

Bei der Betrachtung der **Unfallschwerpunkte** und den **Unfallhäufungsstellen** zeigt sich, dass es in der Agglomeration Chur vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen in der Stadt Chur (Masanserstrasse, Ringstrasse – insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsabschnitte), auf der kurvigen Strasse von Domat/Ems nach Flims weiter Richtung Laax und bei den Nationalstrassen inklusive Anschlüssen zu einer wesentlichen Häufung von Unfällen kommt (vgl. Analysekarte Verkehrssicherheit).

Eine Analyse der **streckenbezogenen Unfalldichte** innerorts (Kantonsstrassen und Hauptverkehrsstrassen) nach fahrleistungsbasierter Methodik zeigt auf, dass die meisten Ortsdurchfahrten in der Agglomeration Chur eine (vgl. Analysekarte Verkehrssicherheit) erhöhte Unfallgefahr aufweisen. In der Stadt Chur sind neben den Hauptachsen das Welschdörfli (ISOS) mit seinen engen Platzverhältnissen betroffen. Die sehr engen Ortsdurchfahrten in Maienfeld (ISOS), Zizers und Domat/Ems weisen ebenfalls eine erhöhte Unfallgefahr auf. Ebenso weisen die Tourismusorte Flims und Churwalden mit ihren hohen Fussgängerströmen in ihren Ortskernen eine hohe Dichte an streckenbezogenen Unfällen auf.

Für die Auswertung der Unfälle wurde auf eine Gewichtung bezüglich Getöteten und Verletzten verzichtet. Allerdings wurden folgende Unfalltypen weggelassen, da sie entweder innerorts wenig Bedeutung aufweisen respektive mit dem Fahrverhalten (und nicht mit der Gefahrensituation) gekoppelt sind: Tierunfälle, Parkierungsunfälle, Schleuder- und Selbstunfälle. Als Grenzwert wurde gemäss SN 641'824 0.75 Unfälle pro Mio. Fzkm (innerorts) angewendet.

Subjektive Verkehrssicherheit

Schüler und Schülerinnen als besonders sensible Gruppen halten sich hauptsächlich auf den sensitiven Nutzungen gemäss Analysekarte Verkehrssicherheit auf (Spielplatz, Bad, Sportanlage, Schulhaus/Bildungseinrichtung). Die Auswertung der Unfalldaten 2015 – 2018 zeigt, dass 17 von insgesamt 40 Unfällen mit Kinderbeteiligung auf dem Weg zur Schule geschehen sind. Allerdings ist mit dieser statistischen Auswertung das Sicherheitsgefühl der Schüler und Schülerinnen nicht erfasst. Die Schulwegsicherheit wird in der Stadt Chur über die Präventionskampagne «Achtung Schulanfang» von der Stadtpolizei Chur thematisiert. Zudem wurde im Jahr 2020 das Projekt "Schulwegplanung" mit Fokus Verkehrssicherheit gestartet. Dabei werden

3 Eine Unfallhäufungsstelle liegt gemäss agglomerationsspezifischer Definition dann vor, wenn innerhalb eines festgelegten Suchradius gemäss Norm VSS 641 724 die Summe der Unfälle mit Toten U(G), Schwerverletzten U(SV) und Leichtverletzten U(LV) und Unfällen mit Sachschäden U(SS) einen bestimmten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Grundformel dazu lautet $2 \cdot X \cdot U(G) + 2 \cdot X \cdot U(SV) + 1 \cdot X \cdot U(LV) + Y \cdot U(SS) \geq 5 \cdot X$, wobei in der Regel X einem Faktor 2 und Y einem Faktor 1 entspricht.

die verschiedenen Schulwege aufgezeichnet, Gefahrenmeldungen ausgewertet und Massnahmen getroffen.

Für ältere Menschen – und auch für die weiteren Bevölkerungsgruppen – weist das infrastrukturelle Angebot (Einkauf, Kultur) in den Zentrumszonen der Agglomeration Chur eine hohe Attraktivität auf. Insbesondere bei der Querung der Hauptverkehrsachsen in diesen Zonen (Chur, Landquart, Domat/Ems) und bei weiteren, stark belasteten Ortsdurchfahrten (Landquart, Zizers, Domat/Ems) zeigt sich, dass das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt ist (Quelle: Gemeindepartizipation im Rahmen Erarbeitung AP 4G). Ein Abgleich mit der räumlichen Verortung der Unfälle 2015 – 2018 mit Fussgänger- und Velobeteiligung bestätigt das subjektive Empfinden aus objektiver Sicht (vgl. Abbildung 49).

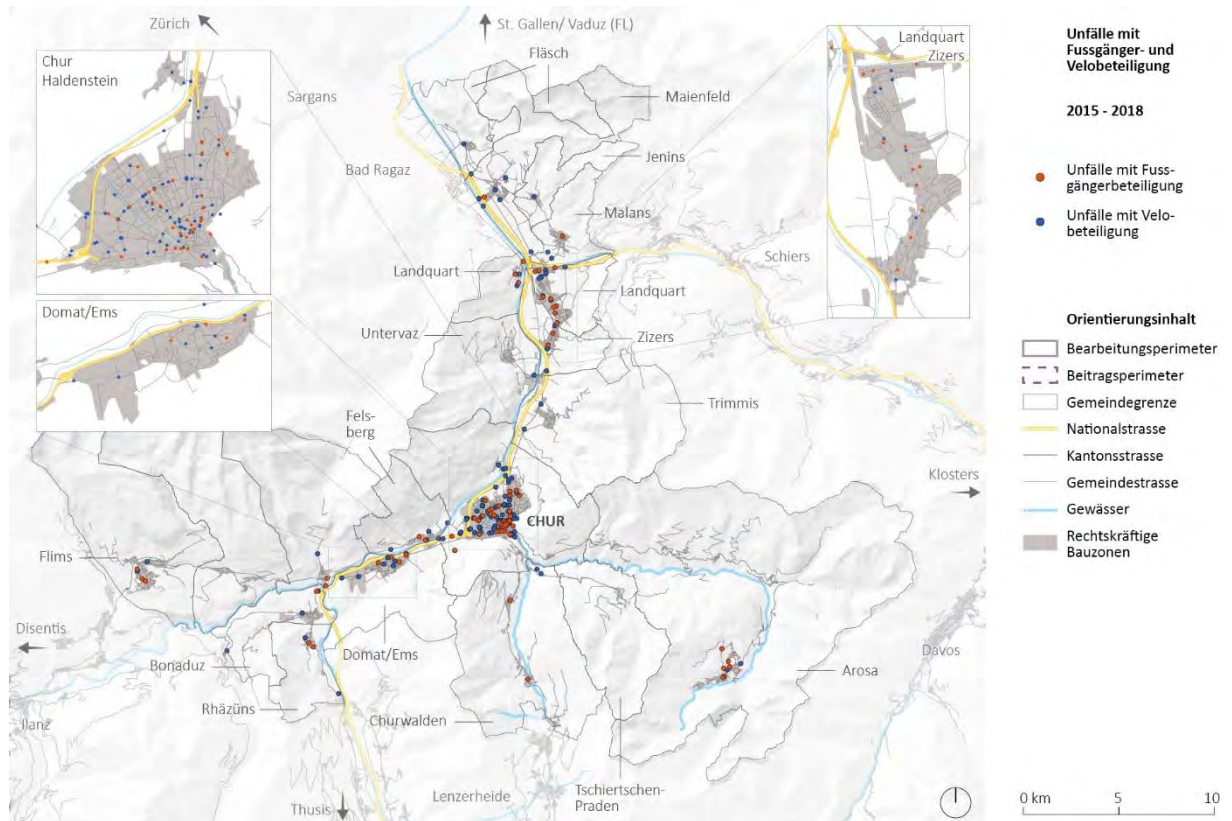


Abbildung 49 Unfälle mit Fussgänger- und Velobeteiligung 2015-2018 in der Agglomeration Chur (Quelle: ASTRA, A3-Grafik vgl. Kartendokumentation).

4.5 Fazit Situations- und Trendanalyse

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Das Fazit ist neu in das AP 4G aufgenommen worden.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Situations- und Trendanalyse auf einen Blick:

Allgemein

- Dynamischer Wirtschaftsraum, wirtschaftliche und politische Zentrumsregion Graubündens
- Positives Image und hohe Bekanntheit als Tourismusregion respektive Eingangstor in Tourismusgebiete
- Topografie führt zu einer linearen Ausrichtung in der geringen Breite des Talbodens

Siedlung

- Vielseitiges Angebot an Wohn- und Lebensräumen mit einer hohen Lebens- und Naturraumqualität – von der kompakten Stadt bis zum idyllischen Dorf
- Bedeutende Entwicklungspotenziale an Orten mit bereits grosser MIV-Belastung und/ oder mässiger ÖV-Erschliessung
- Bevölkerungswachstum im urbanen und suburbanen Raum, Arbeitsplatzwachstum vor allem im urbanen Raum, diese räumliche Verteilung führt zu mehr Pendlerverkehr
- Prognostiziertes Bevölkerungswachstum übersteigt theoretische Kapazitäten in WMZ
- Siedlungsinterne Grünräume durch Verdichtung in Gefahr

Landschaft / Umwelt

- Grosse, weitgehend unbesiedelte Natur- und Landschaftsräume von hoher Qualität und vielfältigen Lebensräumen an den Hängen
- Gut erreichbare Naherholungsräume an den Siedlungsrändern
- Hohe Lärm- und Luftbelastung durch die grossen Verkehrsachsen, was teilweise zu einer Beeinträchtigung der Lebens- und Landschaftsqualität führt
- Stärker ausdehnende Besiedelung im Talgebiet schränkt ökologische Vernetzung ein und setzt die Kulturlandschaften unter Druck
- Zunehmende Flächenkonflikte zwischen Schutz und Nutzung aufgrund Bevölkerungswachstum und stärkerem Erholungsbedürfnis

Motorisierter Individualverkehr

- Gut ausgebautes und leistungsfähiges MIV-Netz
- Übergeordnete Strasseninfrastruktur: A13 Chur als «Stadtautobahn» und dadurch Entlastung innerstädtischer Gebiete
- Teilweise hohe Verkehrsbelastungen innerhalb Siedlungsgebiete im Alltagsverkehr, lokale Kapazitätsengpässe im Werktagsverkehr sowie lokale Engpässe infolge historischer Bebauung
- Überlastungen durch Tourismusverkehr vor allem an Wochenenden, einerseits Ziel-/Quellverkehr zu den Wintersportorten, andererseits Ausweichverkehr von der Gotthardachse vor allem im Sommer; Überlastungen auf A13 ergeben massiv störenden Ausweichverkehr auf Kantonsstrassennetz und damit durch die Ortszentren
- Gute Anbindung mit dem MIV und ÖV an die schweizerischen Metropolitanräume, insbesondere an Zürich und St. Gallen
- Dominanz des MIV auch für kurze Fahrten mit geringem Besetzungsgrad und einer relativ geringen Bedeutung des ÖV und des Veloverkehrs

Öffentlicher Verkehr

- Dichtes Bahn- und Busnetz, Bahn-Busbeziehungen und Taktdichten optimierbar
- ÖV innerhalb Agglomeration insb. auf Bahnstrecken konkurrenzfähig, im Fernverkehr innerhalb der Schweiz weitgehend konkurrenzfähig. Fernverkehr ins Ausland teilweise sehr lange Reisezeiten gegenüber dem MIV, allerdings unabhängig vom Angebot in der Agglomeration Chur; ICE bietet umsteigefreie Verbindungen nach Deutschland
- Bus-Verlustzeiten auf einzelnen Abschnitten infolge MIV-Überlastung
- Hoher Binnenverkehrsanteil birgt grosses ÖV-Nachfragepotenzial
- Gute Voraussetzungen für ein effizientes ÖV-System: Potenzial der RhB als «S-Bahn» mit Bus und Postauto als Feinverteiler
- Potenziale für den Einsatz von Elektrobussen im Rheintal vorhanden
- Multimodale Angebote und Gestaltung an vielen Bahnhöfen mit grossem Potenzial
- Siedlungswachstum in tiefer ÖV-Güte kann Modal-Split verschlechtern respektive hohe Kosten für die ÖV-Erschliessung generieren
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des strassenseitigen ÖV-Angebots insbesondere in der Stadt Chur abhängig von der Umsetzung von MIV-Massnahmen

Fuss- und Veloverkehr

- Dichtes Netz an Fusswegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Anbindung aller Gemeinde an das Velo-Alltagsnetz mit Ausnahme Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa
- Mangelhafte Attraktivität für Fussverkehr in Hauptstrassenräumen (v.a. Querungen) und Ortszentren
- Konflikte betreffend Platzbedarf Ausbau Fuss- und Veloverkehr vs. MIV und ÖV
- Kurze Distanzen innerhalb Agglomeration Chur sowie zunehmende Verbreitung E-Bike bieten Potenzial zur weiteren Steigerung des Velo- und Fussverkehrsanteils
- Fuss- und Veloverkehr als nachhaltige Verkehrsalternative insbesondere in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten

Managementmassnahmen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich

- Betriebliches Verkehrsmanagement auf Strasse fehlt; Reduktion ÖV-Behinderungen möglich sowie bessere Steuerung Ausweichfahrten bei überlasteter A13 resp. Reduktion deren Auswirkungen
- Einflussnahme auf das MIV-Aufkommen mit einer stärkeren Regulierung des Parkfeldbedarfs, insbesondere Begrenzung auf eine «maximal zulässige» Anzahl Parkfelder in den Gemeinden fehlt allerdings
- Auf kantonaler Ebene werden mit der kantonalen Verwaltung erste Schritte in Richtung Mobilitätsmanagement gemacht, es fehlen jedoch Beratungsangebote und dergleichen
- Die Parkplatzbewirtschaftung ist vor allem in den grösseren Orten der Agglomeration sowie in den grossen Wintersportstationen umgesetzt. Es fehlt aber die Grundlage dafür, dass auch grössere private Verkehrserzeuger wie Einkaufsnutzungen oder grosse Arbeitsplätze zu einer Bewirtschaftung und damit indirekt zum Mobilitätsmanagement verpflichtet werden können

5. Zukunftsbild

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Das Kapitel enthält neu die Einbettung der Agglomeration Chur im Raumkonzept Schweiz und im kantonalen Raumkonzept. Das Zukunftsbild der Agglomeration Chur ist neu auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtet und wurde in den Bereichen Siedlung sowie Verkehr und Infrastruktur komplett überarbeitet, der Bereich Landschaft wurde auf Basis AP 2G gezielt ergänzt.

5.1 Raumkonzept Schweiz

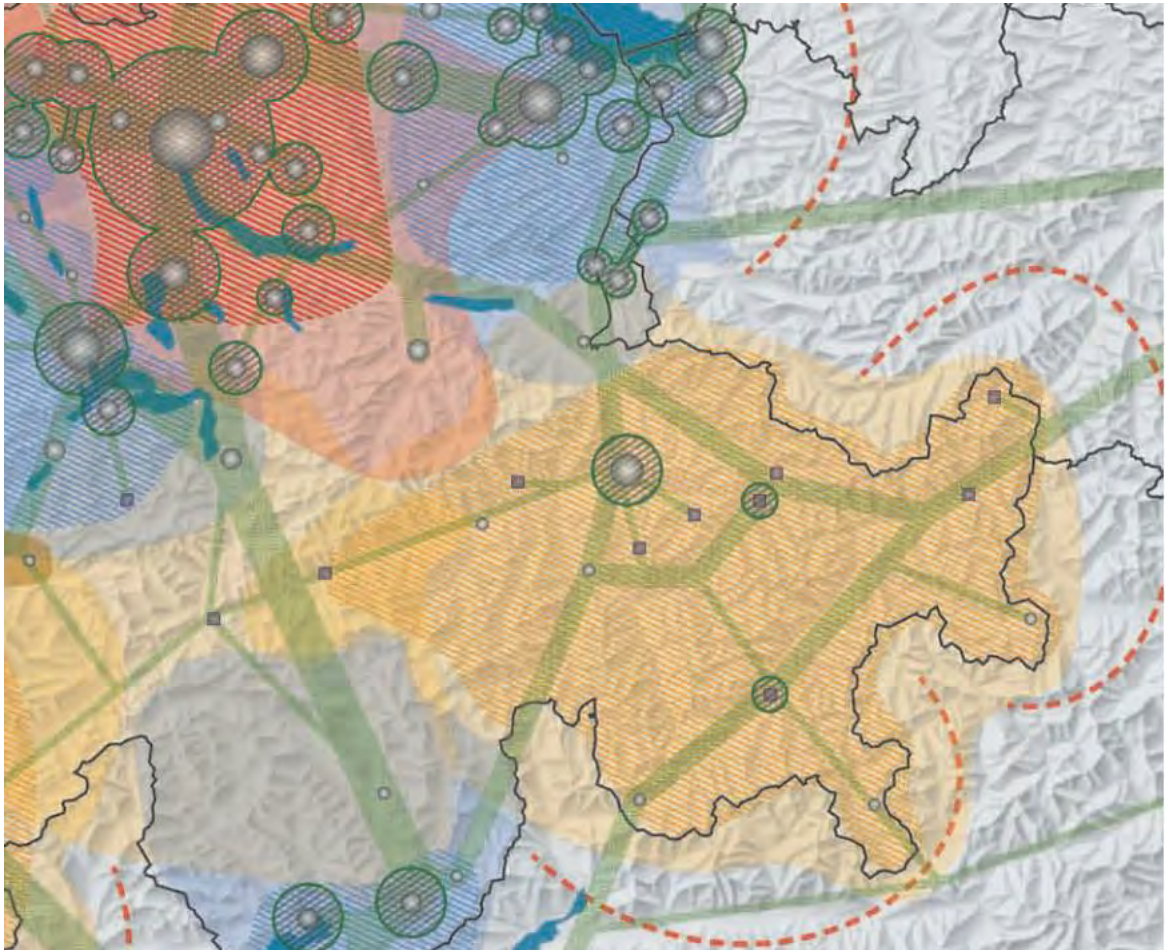


Abbildung 50 Die Agglomeration Chur im Raumkonzept Schweiz, Auszug aus Strategiekarte 1 (Quelle: ARE CH 2012)

Im Raumkonzept Schweiz (vgl. Abbildung 50) ist die Agglomeration Chur als wichtigstes Zentrum im alpinen Handlungsraum Ostalpen ausgewiesen mit der Stadt Chur als mittelstädtischem Zentrum. Den alpinen Handlungsräumen wird mit ihren Städten, Agglomerationen, alpinen Tourismusgebieten und ländlichen Zentren die grösste Heterogenität zugesprochen. Für die Agglomeration sind folgende strategischen Stossrichtungen von Bedeutung: Die Anbindung an den Metropolitanraum Zürich – und damit dem Flughafen Zürich-Kloten – soll weiter gestärkt werden, ebenso die Verbindungen zum Bodenseeraum. Funktionale Verflechtungen beispielsweise in den Themen Tourismus und Energie sollen zwischen den Ostalpen und dem Metropolitanraum Zürich weiterentwickelt werden. Neben der Gewährleistung der Erreichbarkeit von wichtigen touristischen und ländlichen Zentren wird die Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für regionale Arbeitsplätze an gut erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Standorten hervorgehoben.

5.2 Raumkonzept Kanton Graubünden

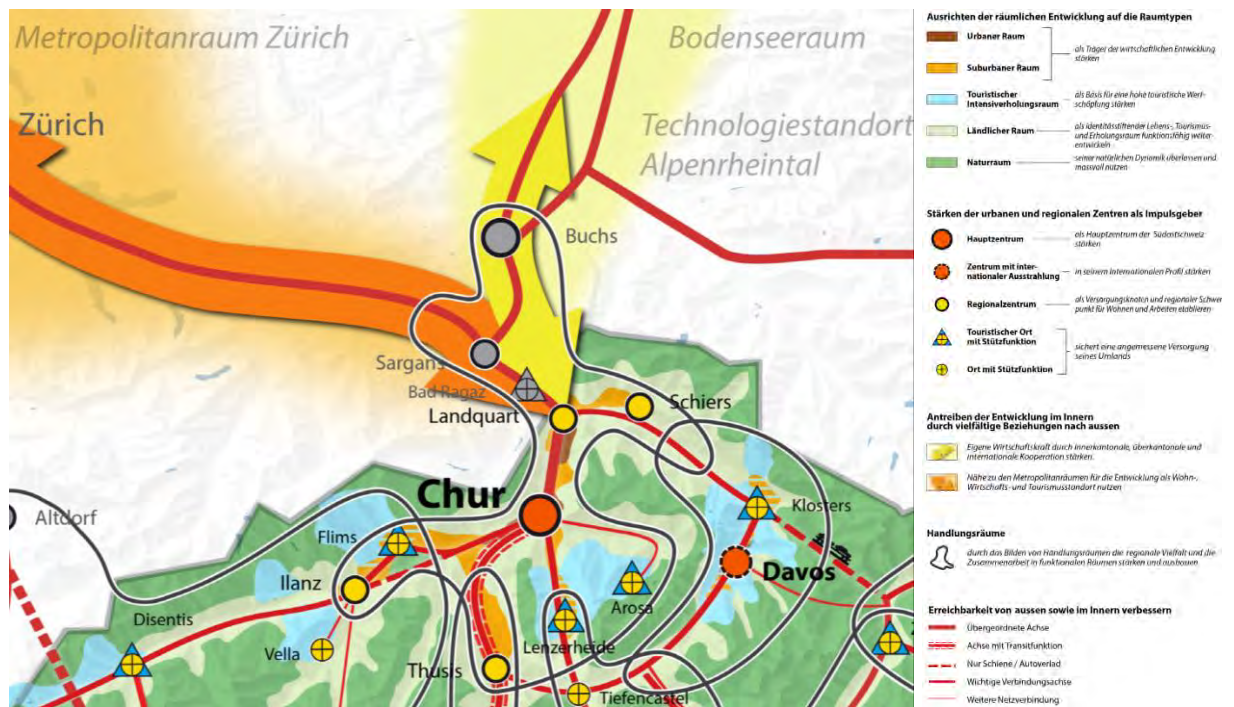


Abbildung 51 Die Agglomeration Chur im Raumkonzept Kanton Graubünden (Quelle: ARE GR 2014)

Die Agglomeration Chur ist mit dem Hauptzentrum Chur und dem Regionalzentrum Landquart ein wichtiges urbanes und suburbanes Gebiet im Raumkonzept Kanton Graubünden (ARE GR 2014). Weitere Ausführungen zu den Raumtypen und der Zentrenstruktur sind im Kapitel 4.1 enthalten. Für den Handlungsraum Nordbünden sieht das Raumkonzept Graubünden folgende Stossrichtungen mit Relevanz für das Agglomerationsprogramm Chur vor:

- Konsequentes Ausrichten der Siedlungsentwicklung auf die Knoten des öffentlichen Verkehrs. Besterreichbare Standorte als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Wirtschaft, Forschung und Bildung nutzen. Reaktivieren vorhandener Industriebrachen.
- Fördern von verdichteten, qualitativ hochwertigen Wohnangeboten in Siedlungen. Ausbau und Weiterentwickeln der Langsamverkehrsnetze in und zwischen den Siedlungen.
- Sichern der Wettbewerbsfähigkeit und des Innovationsgeists der touristischen Hotspots und Destinationen Flims-Laax-Falera und Arosa-Lenzerheide. Verstärken der touristischen Kooperation zwischen Chur und den beiden Destinationen.
- Erhalten des hochwertigen Kulturlands an Tal- und Hangfusslagen im Bündner Rheintal und Domleschg. Fördern und erhalten der Naherholungsqualitäten.

5.3 Zukunftsbild Agglomeration 2040

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Chur (vgl. Abbildung 52). Die **fett hervorgehobenen** räumlich-konkreten Elemente in den drei Themen Siedlung, Landschaft sowie Verkehr und Infrastruktur sind in der Karte zum Zukunftsbild dargestellt.

Siedlung

Die im Talboden der Agglomeration Chur gelegenen **urbanen Gebiete** mit ihren regional wichtigen Zentrumsangeboten, zeichnen sich durch qualitätsvolle Wohngebiete, konzentrierte Arbeitsplatzgebiete und effiziente, emissionsarme Verkehrsinfrastrukturen aus. Aufgelockert wird

das dichte Siedlungsgebiet durch attraktiv gestaltete Freiräume, welche für eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität sorgen, klimatisch optimale Bedingungen schaffen und eine biodiversitätsfreundliche Gestaltung aufweisen. Die Bevölkerung schätzt die urbane Mobilität in Form eines sicheren und gut ausgebauten Fuss- und Velonetzes sowie eines leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrs. Quartiere und Areale mit hoher ÖV-Güte weisen eine für den Ort verträgliche, überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte auf, darunter spezifisch für die Innenentwicklung geeignete Gebiete in Landquart, Stadt Chur und Domat/Ems.

Die **suburbanen Ortschaften** verfügen in ihrem Kern über eigenständige Ortszentren mit Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf und attraktiven Treffpunkten für die einheimische Bevölkerung. Zusätzlicher Wohnraum ist vor allem dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstanden. Einzelne, dichtere Wohnsiedlungen mit attraktivem Aussenraum fügen sich gut in das gepflegte Ortsbild ein. Dank optimal ausgebauten innerörtlichen Veloinfrastrukturen und leistungsfähigen und attraktiven Velo- sowie ÖV-Anbindungen ist die Bevölkerung gut an die multimodalen Drehscheiben und die urbanen Gebiete angebunden.

Die **dörflichen Strukturen** mit ihren spezifischen Qualitäten weisen ein attraktives Ortsbild und ein aktives Dorfleben auf. Der Erhalt und die Erneuerung der Bausubstanz und des Dorfcharakters konnten mit dem moderaten Wachstum Schritt halten. Die Siedlungen verfügen über eine angemessene Veloinfrastruktur und sind, wo sinnvoll, an das regionale Velonetz angeschlossen. Die bedürfnisgerechte Anbindung an die multimodalen Drehscheiben erfolgt mit innovativen Angeboten.

Die kompakten Ortschaften in den **Schwerpunktgebieten Tourismus** Arosa, Flims und Parpan (Churwalden) – Lenzerheide sind Anziehungspunkte weit über die Agglomeration Chur hinaus und haben ihren jeweiligen Charakter bewahrt: Arosa als Höhenort für längere Ferien; Flims für kürzere und längere touristische Aufenthalte und als Wohnort; Churwalden als touristisches Eingangsportale der Lenzerheide sowie als Wohn- und Gewerbestandort. Der Tourismus hat weitere Arbeitsplätze geschaffen und die Siedlungsgebiete mit ihren Freiräumen sind für Einheimische und Touristen gleichermaßen attraktiv gestaltet. Mit ihren Freizeit- und Versorgungsangeboten sind sie auch als Wohnort attraktiv und weisen eine Stützfunktion für die umliegenden dörflichen Strukturen auf. Der **Tourismus-Hotspot** Heididorf in Maienfeld ist international bekannt und mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Der durch den Tourismus generierte Verkehr ist insbesondere auf den Zufahrtsachsen siedlungs- und landschaftsverträglich abgewickelt und für die Arbeitnehmenden und Gäste stehen spezifische Mobilitätsangebote zur Verfügung.

Die hauptsächliche Siedlungsentwicklung für Wohn- und Mischzonen konzentrieren sich in den **Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung** in Chur und im Gebiet Neugut (Maienfeld, Malans) beim Bahnhof Landquart. Von ihnen aus sind Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Erholungsgebiete in kurzen Distanzen per Fuss- und Veloverkehr sowie per öffentlichem Verkehr optimal erreichbar. Neben den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung ist das Zentrum von Chur ein weiterer wichtiger Dienstleistungs- und Wohnstandort.

Die **Entwicklungsschwerpunkte Arbeit** in Chur, Landquart und Domat/Ems bilden die Grundlage für die Entwicklung einheimischer Arbeitgeber und die Ansiedlung neuer Unternehmen. Hier sind ideale Voraussetzungen für das produzierende Gewerbe vorhanden. Die Entwicklungsschwerpunkte mit Fokus arbeitsplatzintensive Nutzung (z.B. Büronutzungen) weisen eine gute Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf, diejenigen mit Fokus flächenintensive Nutzung (z.B. industrielle Produktion) sind zusätzlich optimal mit dem motorisierten Anlieferverkehr erschlossen und an das übergeordnete Netz angebunden. Bei beiden Typen ist eine optimale Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die nächstgelegene Haltestelle vorhanden.

Die **Publikumsorientierten Nutzungen** (ohne Fachmärkte) in Landquart und Chur West sind optimal in die Entwicklungsschwerpunkte eingebunden.

Die **Siedlungstrenngürtel** bilden eine wichtige Siedlungszäsur im Talboden und die **Vernetzungssachsen** ermöglichen den Austausch zwischen den verschiedenen Naturräumen der Agglomeration und angrenzenden Gebieten. Die Infrastrukturbauten in diesen Korridoren sind so ausgestaltet, dass die Durchlässigkeit für die Wildtiere gewährleistet ist.

Eine **Optimierung der Strassenräume** trägt zur Lebensqualität in der Agglomeration bei. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptverkehrsstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner attraktiv und sicher gestaltet. Durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume wird auch die Belegung der angrenzenden öffentlichen Räume gefördert. Dafür sind auch Möglichkeiten zur Verkehrsoptimierung zu prüfen.

Natur und Landschaft

Die **siedlungsnahen Erholungsgebiete** befinden sich im näheren Umfeld der Siedlungsgebiete. Sie dienen der Erholung der Agglomerationsbevölkerung sowie teilweise den Touristen und ermöglichen ein Natur- und Landschaftserlebnis direkt vor der Haustür. Über ausgebaute Fuss- und Velowege sind die Erholungsgebiete direkt aus den Siedlungen erreichbar.

In der Agglomeration Chur ist die **vielseitige Kulturlandschaft** (Kulturlandschaft von kantonaler Bedeutung und wichtige Weinbaugebiete) von der menschlichen Nutzung geprägt. Neben den Rebhängen in der Bündner Herrschaft sowie rund um Zizers und Trimmis sind dies die Heckenlandschaften, die Ackerflächen und die Wälder. Diese Gebiete tragen zur hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität der Agglomeration bei und bilden einen hohen landschaftlichen und naturschützerischen Wert.

Die **Fliessgewässer sind als Natur- und Erholungsraum** für die Agglomeration Chur von hoher Bedeutung, insbesondere der Rhein, die Plessur, die Rabiusa und die Landquart. Sie sind mit ihren angrenzenden Auenlandschaften und Waldflächen als Naturräume wichtig für die ökologische Vernetzung und die Artenvielfalt. Entlang des Rheins befinden sich diverse attraktive Erholungsräume und verlaufen wichtige Fuss- und Velowege für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Der **geschützte Natur- und Landschaftsraum** umfasst alle Bundesinventare des Landschaftsschutzes (BLN, Moorlandschaften) und der Biodiversität (Hoch- und Flachmoore, Amphibienlaichgebiete, Auengebiete, Trockenweiden- und weiden – ohne Darstellung) sowie kantonale Landschaftsschutzgebiete und das kantonale Wildschutzgebiet. Mit diesen Räumen ist das langfristige Überleben von seltenen Arten und Lebensgemeinschaften gesichert. Für den Menschen sind sie nur beschränkt zugänglich, bei der Nutzung sowie bei Bauten und Anlagen sind die Schutzziele massgebend.

Der kantonale Richtplan kennt **attraktive Intensiverholungsgebiete** (Wintersportgebiete), die durch Bergbahnen erschlossen sind und in denen infrastrukturbezogene Aktivitäten konzentriert werden. Die Intensiverholungsgebiete sind geeignet erschlossen und an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Bestehende und neue Bauten und Anlagen fügen sich schonend in die Natur- und Landschaftsräume ein.

Verkehr und Infrastruktur

Die Bahnverbindungen im Talboden bilden das Rückgrat des **leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs**, sowohl für den **Alltag** als auch für den **Tourismus**. Sie stellen die Anbindung an die grossen Wirtschaftsräume sicher; internationale Direktverbindungen dienen vor allem der touristischen Erschliessung. Gleichzeitig spielt die Bahn eine wichtige Rolle für die interne Erschliessung der Agglomeration, wobei ein leistungsfähiges Bussystem die Bahnachsen

wirkungsvoll ergänzt. Die Schwerpunktgebiete Tourismus sind für den Alltag und speziell für den Tourismus durch Bahn- oder schnelle Busverbindungen mit den Bahnknoten und damit dem Schienenfernverkehr verbunden.

Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität, d.h. für einen Weg werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert. Die Bahnhöfe in Chur und Landquart sind als **multimodale Drehscheiben mit Anschluss Fernverkehr** darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den Anbietern und den Verkehrsmitteln zu bieten. Die Bahnhöfe in Untervaz-Trimmis, Chur West und Domat/Ems bieten als **multimodale Drehscheiben** ebenfalls einen hohen Standard an multimodalen Elementen. Zentral sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Postauto- und Bus-Haltekanten, Velo-Abstellanlagen und Bahnperrens, auch für das Umsteigen von RhB zu SBB und umgekehrt. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die ÖV-Transportkette zur attraktiven Alternative zum eigenen PW. Die multimodalen Drehscheiben sind in das urbane Velonetz eingebunden, das den Zugang zu den regionalen Veloverbindungen sicherstellt. Als Eingangsportale in den Tourismuskanton Graubünden sind die Bahnhöfe Chur und Landquart sowie die angrenzenden öffentlichen Räume attraktiv gestaltet.

Chur, Domat/Ems und Landquart/Zizers als urbane Gebiete verfügen über eine **attraktive sub-urbane und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur**. Die dichten, direkten und lückenlosen Verbindungen gewährleisten komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die Zentren und alle wichtigen Entwicklungsgebiete, Sportanlagen und Bildungsinstitutionen sind in das Netz eingebunden und verfügen über attraktive Veloabstellanlagen. Die siedlungsorientierten Strassenräume und die verkehrsberuhigten Gebiete steigern die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Damit sind wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Fuss- und vor allem der Veloverkehr eine tragende Rolle in der Alltagsmobilität übernehmen können.

Die Siedlungsgebiete der Agglomeration sind mit attraktiven und sicheren **regionalen Veloverbindungen** miteinander verbunden. Die Verbindungen genügen den Anforderungen des Alltags- und vor allem des Pendlerverkehrs. Die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die multimodalen Drehscheiben und die weiteren Bahnhöfe sind als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckende Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topographie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten **Hochleistungsstrassen / Anschlüssen** und den **Hauptverkehrsstrassen** angestrebt. Hierbei übernimmt die Nationalstrasse mit Durchleitungsfunktion eine zentrale Rolle und die Hauptlast im linearen Verkehrssystem des Talbodens. **Verbindungsstrassen** verbinden den regionalen oder zwischenörtlichen Verkehr, **Sammelstrassen** sammeln den örtlichen Verkehr. Ein Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, gerade auch mit Blick auf die regelmässigen Überlastungen durch den touristischen Transitverkehr sowie den saisonalen Rückreiseverkehr aus den Skigebieten («Schwerpunktgebiete Tourismus»). Die Verkehrssicherheit ist in der ganzen Agglomeration gestiegen.

Zukunftsbild AP Chur – 4. Generation

Siedlung

- Urbanes Gebiet
- Suburbane Ortschaften
- Dörfliche Struktur
- Schwerpunktgebiet Tourismus / Tourismus-Hotspot
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen / Dienstleistung
- Entwicklungsschwerpunkt Arbeit
- Publikumsorientierte Nutzung
- Siedlungstrenngürtel / Vernetzungssache
- Optimierung Strassenraum

Landschaft und Erholung

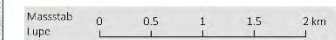
- Siedlungsnahes Erholungsgebiet
- Vielseitige Kulturlandschaft
- Fließgewässer als Natur- und Erholungsraum
- Geschützter Natur- und Landschaftsraum
- Attraktives Intensiverholungsgebiet

Verkehr und Infrastruktur

- Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr Alltag
- Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr Alltag / Tourismus
- Multimodale Drehscheibe mit Anschluss Fernverkehr
- Multimodale Drehscheibe
- Attraktive sub- / urbane Fuss- und Veloinfrastruktur
- Regionale Veloverbindung
- Hochleistungsstrasse / Anschluss
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse

Orientierungsinhalt

- Bearbeitungsperimeter
- Beitragsperimeter
- Bahnlinie SBB / Bahnstation
- Bahnlinie RhB / Bahnstation
- Bergbahn / -station
- Wald
- Fluss



Gesamtkarte 0 1 2 3 4 5 km Stand 04.06.2021

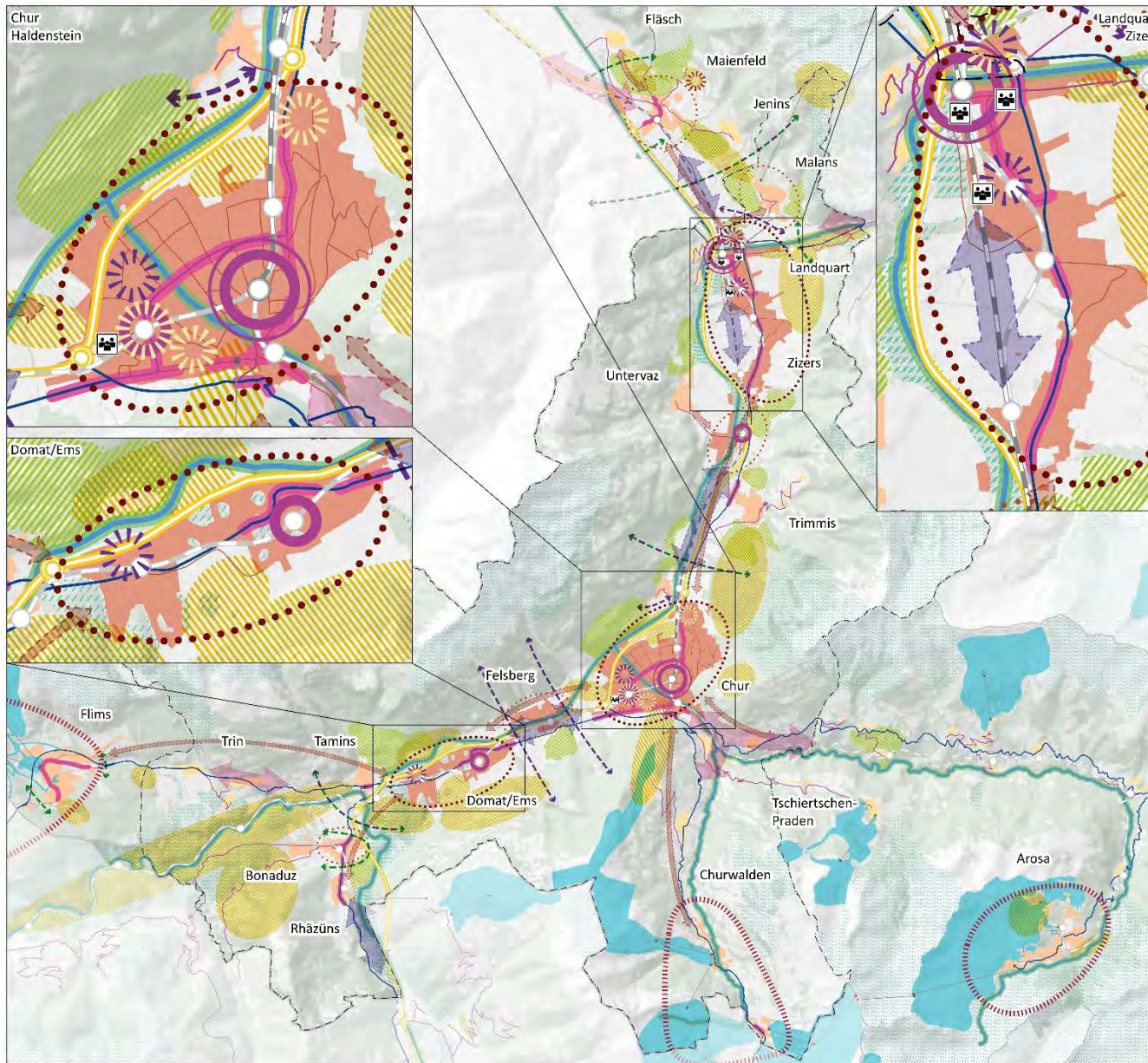


Abbildung 52 Zukunftsbild 2040 Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

5.4 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Kapazitäten 2040

Kapazitätsberechnungen - Annahmen Horizont 2040

Für die Berechnung der mobilisierbaren Kapazitätsreserve werden gegenüber den Vorgaben im kantonalen Richtplan folgende Annahmen getroffen unter Berücksichtigung des Überbauungsstandes gemäss UEB der Gemeinden respektive kantonalem Richtplan:

- Hohes Bevölkerungsszenario gemäss KRIP
- Mobilisierungsgrad unbebaute Bauzonen 70% (KRIP 2030: 50%)
- Mobilisierungsgrad bebaute Bauzonen (Ausbaugrad < 50%) auf 30-50% abgestuft nach Raumtypenzugehörigkeit und Zentrumsfunktion (KRIP 2030: Mobilisierungsgrad 10%)

Bei den Entwicklungsszenarien für die Bevölkerung und die Beschäftigten wird analog zum KRIP mit den Werten des hohen Szenarios gerechnet, da davon auszugehen ist, dass die Agglomeration Chur als Wirtschaftsmotor des Kantons und aufgrund der optimalen Lage weiterhin ein hohes Wachstum aufweist.

Auf Basis der im Agglomerationsprogramm Chur erfolgten Berechnungen, basierend auf der Technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung ergeben sich die Werte in Tabelle 14. Insgesamt sind innerhalb der bestehenden WMZ total 10'800 Einwohner-Kapazitätsreserven mobilisierbar (KRIP-Berechnung: 5'700). Eine Gegenüberstellung mit der Einwohnerprognose 2040 in den WMZ ergibt eine Kapazitätslücke von insgesamt 6'300 Einwohnern, welche sich mehrheitlich im urbanen Raum manifestiert.

Berechnung ohne C-Gemeinden	Mobilisierbare Kapazitätsreserve bis 2040			Zusätzliche Einwohner 2040 in WMZ (Prognose)	Abweichung Prognose zu mobilisierbarer Kapazität [EW]
	Unüberbaute WMZ [EW]	Überbaute WMZ [EW]	Total mobilisierbare WMZ [EW]		
Urbaner Raum	4'200	2'700	6'900	12'400	5'500
Suburbaner Raum	2'500	1'450	3'950	4'700	750
Suburban-touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0	0	0
Touristischer Intensiverholungsraum	0	0	0	0	0
Beitragsperimeter	6'700	4'150	10'800	17'050	6'300
Bearbeitungsperimeter	6'700	4'150	10'800	17'050	6'300

Tabelle 14: Mobilisierbare Einwohner-Kapazitätsreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen bis 2040 ohne C-Gemeinden (Quelle: kantonale Berechnungen gemäss Annahmen Agglomeration Chur für Horizont 2040).

Gemäss dem Entwicklungsszenario hoch des KRIP sind bis 2040 in der Agglomeration Chur zusätzlich ca. 8'500 Beschäftigte zu erwarten (vgl. Kapitel 4.2.1). Kantonale Berechnungen zeigen, dass in der heutigen WMZ ca. 22'700 Beschäftigte angesiedelt sind, bei einem vergleichbaren Potenzial wie bei den Einwohnern bestehen somit mobilisierbare Kapazitätsreserven von ca. 2'900 Beschäftigten in WMZ. In den Arbeitszonen sind ca. 17.8ha mobilisierbare Reserven vorhanden (R+K 2020), bei einem angestrebten Verbrauch von 250 m² pro Vollzeitäquivalent ergibt dies 712 Vollzeitäquivalente.

Unter der Annahme, dass auch im Jahr 2040 ca. 26% der Beschäftigten in den Arbeitszonen tätig sind, müssen ca. 2'210 Beschäftigten zusätzlich in den Arbeitszonen angesiedelt werden.

5.5 Quantitative Ziele bis 2040 (MOCA-Indikatoren)

Im AP 4G sind überprüfbare Zielsetzungen zu fünf Indikatoren des „Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme“ (MOCA) zu definieren: Modal Split, Unfälle, Einwohner nach öV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen, Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Für diese fünf Indikatoren werden eine qualitative Aussage zur Zielrichtung und eine quantitative Aussage über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf erwartet. Mit den Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft werden die nachfolgenden quantitativen Ziele für den Zeithorizont 2040 verfolgt. Die Zielwerte beziehen sich jeweils auf den Beitragsperimeter (BeSA-Perimeter) der Agglomeration Chur.

MOCA 1: Modal Split (Anteil MIV nach Tagesdistanz)

	MIV-Anteil 2010	MIV-Anteil 2015	MIV-Anteil Zielwert 2040
Agglomeration Chur	64.6%	65.9%	65.0%
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	56.6%	55.7%	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	67.3%	67.0%	-

Tabelle 15: MOCA 1: Modal Split Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden 65.9% der Tagesdistanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (vgl. Tabelle 15). 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 65.0% zu stabilisieren**. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die Entwicklungsschwerpunkte verfügen über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung. Auch die gezielte Erhöhung der Dichte erfolgt primär an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Diese Standorte ergeben zudem kurze Wege für den Fuss- und Veloverkehr.
- Das ÖV-Angebot und die Qualität werden mit «Retica 30+» verbessert, die Abstimmung zwischen (S-)Bahnnetz und Feinverteilung durch Busse mit «Transreno» optimiert.
- Die Einführung von Parkplatzmanagement sowie Mobilitätsmanagement und der Fokus auf eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung stärken den Fuss- und Veloverkehr.
- Das Fuss- und Veloverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr wird laufend verbessert durch systematische Schwachstellenbehebung und Netzlückenschliessung.

MOCA 2: Unfälle (Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung)

	Unfälle 2014	Unfälle 2017	Unfälle Zielwert 2040
Agglomeration Chur	1.53	1.85	1.50
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	1.25	1.13	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	1.83	1.72	-

Tabelle 16: MOCA 2: Unfälle pro 1'000 Präsenzbevölkerung der Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur werden 1.53 Verunfallte (Verletzte oder Getötete) anhand der Präsenzbevölkerung für das Jahr 2014 und 1.85 Verunfallte für das Jahr 2017 ohne Nationalstrassennetz ausgewiesen (vgl. Tabelle 16). Die Präsenzbevölkerung berechnet sich aus der Summe der Einwohner und der Hälfte der Beschäftigten. Dieser Wert soll auf **1.50 Verunfallte anhand der Präsenzbevölkerung gesenkt (gegenüber 2017) respektive stabilisiert (gegenüber 2014)** werden. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die Behebung von erfassten Unfallschwerpunkten und –häufungsstellen erhöht die Verkehrssicherheit.
- Die Bündelung des Durchgangsverkehrs auf leistungsfähigen, übergeordneten Strassen reduziert Konflikte verschiedener Verkehrsmittel und erhöht die Verkehrssicherheit.
- Durch die Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei Planungen / Projekten für die Aufwertung von Ortsdurchfahrten mit hoher Unfalldichte können Gefahrenstellen entschärft und vorsorglich vermieden werden.
- Die subjektive Verkehrssicherheit wird neben der Berücksichtigung bei der Aufwertung von Ortsdurchfahrten zusätzlich im Rahmen der Schulwegsicherheit adressiert.
- Das Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr und die Schwachstellenbeseitigung erhöhen die Sicherheit, da dies zur Entflechtung der Verkehrsträger beiträgt.

MOCA 3 und 4: Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

	Anteil Einwohner 2014	Anteil Einwohner 2017	Anteil Einwohner Zielwerte 2040
ÖV-Güteklasse A	9.9%	7.4%	7.4%
ÖV-Güteklasse B	29.2%	27.0%	27.3%
ÖV-Güteklasse C	25.0%	27.7%	30.9%
ÖV-Güteklasse D	27.9%	30.4%	26.7%
Keine ÖV-Güteklasse	8.0%	7.5%	6.9%

Tabelle 17: MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen der Agglomeration Chur (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Die Agglomeration Chur (BeSA-Perimeter) hat sich zum Ziel gesetzt, den **Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern in der ÖV-Güteklasse A von 7.4% im 2017 auf 7.4% und im B von 27.0% auf 27.3% zu stabilisieren und im C von 27.7% auf 30.9% zu steigern**. In der ÖV-Güteklasse D resultiert eine Abnahme von 30.4% auf 26.7% und von 7.5% auf 6.9% in Gebieten ohne Güteklasse.

	Anteil Beschäftigte 2014	Anteil Beschäftigte 2017	Anteil Beschäftigte Zielwerte 2040
ÖV-Güteklasse A	34.6%	28.4%	26.9%
ÖV-Güteklasse B	17.7%	21.0%	22.3%
ÖV-Güteklasse C	28.6%	31.5%	35.4%
ÖV-Güteklasse D	14.3%	14.3%	11.6%
Keine ÖV-Güteklasse	4.7%	4.8%	3.9%

Tabelle 18: MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen der Agglomeration Chur (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Bei den Beschäftigten hat sich die Agglomeration Chur zum Ziel gesetzt, **den Anteil der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A und B von 49.4% im 2017 auf 49.2% zu stabilisieren**

und im C von 31.5% auf 35.4% zu steigern. In der ÖV-Güteklasse D resultiert eine Abnahme von 14.3% auf 11.6% und von 4.8% auf 3.9% in Gebieten ohne Güteklasse. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- Die an die Angebotsoptimierungen Bahn («Retica 30+») anschliessenden Bus-Optimierungen (Transreno) führen zu einer Neuerschliessung von Siedlungsgebieten – insbesondere Arbeitszonen mit der ÖV-Güteklasse C - und zu einer Taktverdichtung von bestehenden Buslinien, allerdings ohne Auswirkungen auf die ÖV-Güteklasse.
- Die Stadt Chur als Hauptzentrum der Agglomeration ist sehr gut mit dem ÖV erschlossen und kann durch Verdichtung wichtigen Raum für neue Arbeitsplätze und Einwohner anbieten. Grundsätzlich gilt im gesamten Agglomerationsraum, dass an gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (insbesondere im Umfeld der multimodalen Drehscheiben) die Dichte auch in bestehenden Wohn-, Misch- und Zentrumszonen gezielt erhöht wird.
- Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Dienstleistung sind in zentralen Lagen mit sehr guter ÖV-Güteklasse (mehrerheitlich B) angesiedelt. Allerdings findet in innerhalb der bestehenden Bauzone auch in Gebieten mit einer tieferen ÖV-Güte eine weitere Entwicklung statt.
- Die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit befinden sich teilweise in der ÖV-Güteklasse A und B. Mit der Neuerschliessung oder verbesserten Erschliessung von weiteren Arbeitszonen und Entwicklungsschwerpunkten wird je nach Standort eine ÖV-Güteklasse C oder D ermöglicht.

MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Ew+B pro ha)

	Dichte 2012	Dichte 2017	Dichte Zielwerte 2040
Agglomeration Chur	87.0	86.1	90.0 - 93.2
Klassenbeste mittel-kleine Agglomeration	112.6	114.0	-
Durchschnitt mittel-kleine Agglomeration	63.0	64.5	-

Tabelle 19: MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Ew+B pro ha) in der Agglomeration Chur im Vergleich mit gleich klassierten Agglomerationen (Quelle: ARE CH 2018, MOCA)

Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen wird mit dem Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» quantifiziert. Die Berechnung folgt über die Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigte (in Vollzeitäquivalenten) pro Hektare bebauter Bauzone (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen). Im BeSA-Perimeter der Agglomeration Chur wird im Jahr 2012 eine Dichte von 87.0 E+B/ha und im Jahr 2017 von 86.1 E+B/ha ausgewiesen (vgl. Tabelle 19). Die Agglomeration Chur setzt sich zum Ziel, die **Dichte auf 90.0 bis 93.2 E+B/ha** zu steigern. Folgende Überlegungen stützen diese Zielsetzung:

- In den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung werden hohe Dichten angestrebt.
- In den urbanen Gebieten (Chur, Landquart, und Domat/Ems) und suburbanen Ortschaften sind gezielte Verdichtungen gegenüber den heutigen Vorgaben geplant.
- Die Entwicklungsdynamik in der Agglomeration Chur und der Preisdruck führen zu einer besseren Ausnützung der bebauten und unbebauten Bauzonen und damit Erhöhung der baulichen Dichte und der Nutzerdichte.

6. Handlungsbedarf

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Der Handlungsbedarf ist für das AP 4G neu aufgesetzt worden gemäss Anforderungen Bund.

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Vergleich der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild. In diesem Kapitel wird aufgezeigt, zu welchen Themen sich bezüglich Erreichung des Zukunftsbildes ein Handlungsbedarf ergibt und wie dieser im Agglomerationsprogramm adressiert wird. Dabei wird der identifizierte Handlungsbedarf den unterschiedlichen AP-Generationen zugeordnet:

- Handlungsbedarf, der bereits durch **AP 1G-2G** abgedeckt wird (AP 1G und 2G)
- Handlungsbedarf, der im Rahmen des **AP 4G** angegangen wird
- Handlungsbedarf, der vor allem aufgrund von Abhängigkeiten in der Planung oder wegen zeitlichen und finanziellen Restriktionen im Rahmen von **kommenden AP-Generationen** aufgegriffen wird

6.1 Siedlung

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Entwicklung auf die bestehenden Siedlungsgebiete und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete zu fokussieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild 2040 fokussiert die Siedlungsentwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes und wegen der überregional vorzusehenden Verkehrsabstimmung auf das Siedlungserweiterungsgebiet Neugut. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums (vgl. Analyse) und den noch bestehenden Kapazitäten innerhalb der bestehenden Bauzonen bis 2040 sind weitere Siedlungserweiterungsgebiete auszuschneiden.

Exkurs Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan Graubünden

Jahre nach Erlass des Richtplans	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Region	Regionales Raumkonzept		Revision regionale Richtplanung (Siedlung und Verkehr; Festlegung Siedlungsgebiet)		
Gemeinde	Kommunales räumliches Leitbild		Revision Ortsplanung (Siedlung)		
	Überprüfung Kapazitätsberechnung gemäss Gemeinde-Datenblatt				
	Ggf. Erlass Planungszone				

Abbildung 53: Fristen Regional- und Ortsplanungsrevisionen für Festlegung des Siedlungsgebiets (Quelle Grafik: ARE GR 2018, Leitfaden)

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten. Es ist Aufgabe der Regionen, das Siedlungsgebiet zu konkretisieren und definitiv festzulegen. Sie stützen sich dabei auf die von den Gemeinden durchgeführte Überprüfung der Bauzonenkapazität und die Ermittlung des langfristigen Bedarfs an Bauzonen (Planungshorizont 2040). Der Richtplan legt aber nicht fest, wie dieser Bauzonenbedarf zu ermitteln ist.

Der Prozess ist so vorgesehen, dass eine Abstimmung zwischen regionaler Richtplanung und kommunaler Ortsplanung erfolgt und das Siedlungsgebiet anschliessend gleichzeitig im regionalen und kantonalen Richtplan vom Zwischenergebnis zu Festsetzung fortzuschreiben. Die Festsetzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan erfolgt spätestens nach der fünfjährigen Erarbeitungsfrist (vgl. Abbildung 53) d.h. im Jahr 2024 mit Genehmigung durch den Bund.

Handlungsbedarf, mit AP 1G - 2G abgedeckt: In den vorhergehenden Generationen wurden keine Massnahmen ausgearbeitet, die direkt auf den vorliegenden Handlungsbedarf abzielen. Vielmehr betreffen viele Massnahmen den Handlungsbedarf der Innenentwicklung.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G –2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: Mit der erwarteten Entwicklung in der Agglomeration Chur ist davon auszugehen, dass weitere Siedlungserweiterungsgebiete bis 2040 notwendig sind. Die räumliche Definition von Siedlungsbegrenzungslinien gibt für die weiteren Entwicklungsüberlegungen einen geordneten Rahmen vor. Einzonungen sind dort zu ermöglichen, wo die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung den Zielvorstellungen des kantonalen Richtplans entspricht und die ergänzenden Kriterien aus Agglomerationssicht (Grundlage Technische Wegleitung Bauzonenbedarf) erfüllt werden. Aus überregionaler Sicht wird die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut (ESP Wohnen / Dienstleistung) vorangebracht.

Die mobilisierbaren Einwohnerkapazitäten in den bebauten und unbebauten Bauzonen (WMZ, ohne C-Gemeinden) von aktuell 10'800 sind möglichst auszuschöpfen, die ESP gezielt zu entwickeln und Verdichtungen an gut erschlossenen Lagen anzustreben.

Von den gemäss Entwicklungsszenario zu erwartenden zusätzlichen 8'500 Beschäftigten (vgl. Kapitel 0) arbeiten ca. 74% in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in Zonen für Öffentliche Bauten und Anlagen (ZÖBA). Diese werden grösstenteils in den bestehenden Bauzonen, den ESP und innerhalb grob ermittelten WMZ-Erweiterungen Platz finden (vgl. Tabelle 20). Für die restlichen 26% ist der Platzbedarf in den ESP innerhalb der bestehenden Arbeitszonen zu mobilisieren. Des Weiteren werden auch Verdichtungsmöglichkeiten (unternutzte und/oder brachliegende Bauzonen) geprüft. Da sich diese Mobilisierung erfahrungsgemäss als herausfordernd erweist, wird aus überregionaler Sicht die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut (ESP Arbeit) mittelfristig vorangebracht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die im Zukunftsbild definierten Entwicklungsschwerpunkte weisen in etwa ein Potenzial von zusätzlich ca. 2'280 Einwohnern und ca. 3'460 Beschäftigten gegenüber der rechtskräftigen WMZ auf. Mit den zusätzlichen Verdichtungsgebieten (Aufzonungen) können weitere ca. 1'410 Einwohner/innen und ca. 720 Beschäftigte aufgenommen werden (vgl. Tabelle 20). Bei einer prognostizierten Bevölkerungszunahme von ca. 17'100 Einwohnern bleibt eine Differenz von ca. 2'300 Einwohner/innen bestehen. In Bezug auf die Raumtypen bedeutet dies, dass für die 12'400 prognostizierten zusätzlichen Einwohner in WMZ im urbanen Raum insgesamt ca. 10'000 Kapazitätsreserven mobilisiert werden können, im suburbanen Raum bei 4'700 prognostizierten Einwohnern in WMZ insgesamt ca. 4'800. Sofern die Innenentwicklungspotenziale (ESP und Verdichtung) ausgeschöpft sind, sind zusätzlich zum Siedlungserweiterungsgebiet Neugut weitere Gebiete für eine Entwicklung zu prüfen.

Die bestehenden Arbeitszonen sind im Rahmen der regionalen und kommunalen Richt- und Nutzungsplanung bezüglich Entwicklung und Bedarf anhand der kantonalen Arbeitshilfe (ARE GR 2020, Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen) zu überprüfen. Auf kommunaler Ebene sind dabei folgende Massnahmen zusätzlich zum Agglomerationsprogramm zu prüfen: Nutzung von unbebauten Bauzonen, Umnutzung von ZÖBA, Umzonung von ZÖBA zu Arbeitszone.

Potenziale mit Massnahmen AP 4G	Einwohner/innen	Beschäftigte
Innerhalb rechtskräftiger WMZ (ohne C-Gemeinden)	10'800	2'900
Aufzonen gegenüber rechtskräftiger WMZ	3'690	4'180
- ESP Wohnen / Dienstleistung (ohne Neugut)	2'280	3'460
- Innenentwicklung Stadt Chur, Landquart, Domat/Ems	5'30	7'20
- Innenentwicklung in weiteren Gemeinden	8'80	-
ESP Arbeit (ohne Neugut)	100	2'410
Erweiterungsgebiet Neugut	210	1'570
Total	14'800	11'060 davon 3'980 in Arbeitszonen
Zunahme Einwohner und Beschäftigte gemäss Prognose	17'100	8'500 davon 2'210 in Arbeitszonen
Erweiterungsbedarf	2'300	-

Tabelle 20: Zusätzliche Einwohner und Beschäftigte in Entwicklungsschwerpunkten und Verdichtungsgebieten und Erweiterungsbedarf (Berechnungen: ARE GR, Basis KRL, RRK, Abschätzungen Stadt Chur)

S – Innenentwicklung: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Dichten in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften gezielt zu erhöhen und die Entwicklung in Schwerpunkten in den urbanen Gebieten zu fokussieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild formuliert das Ziel, bestehende Bauzonen haushälterisch zu nutzen und vorhandene Reserven sowie Verdichtungspotenziale zu aktivieren. Die Ausweisung der Einwohnerkapazitäten zeigt allerdings auf, dass eine alleinige Verdichtung der bestehenden Bauzonen bis 2040 nicht ausreichen wird. Nebst den Verdichtungsgebieten werden anhand der Entwicklungsschwerpunkte weitere innere Reserven mobilisiert. Die Dichte und der Überbauungsgrad der Arbeitszonen weisen zudem grösseres Potenzial auf.

Exkurs Innenentwicklung im kantonalen Richtplan Graubünden

Der kantonale Richtplan enthält bezüglich Innenentwicklung folgende Vorgaben: Die Strategien und Schwerpunkte sind auf regionaler Ebene eng aufeinander abzustimmen. Im urbanen Raum werden insbesondere an zentralen und gut erschlossenen Lagen grundsätzlich hohe bauliche Dichten angestrebt. Im suburbanen Raum wird unter Berücksichtigung von angemessenen baulichen Dichten prioritär eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt, wobei der Aufwertung der Ortskerne einen hohen Stellenwert einnimmt. Nutzungspotenziale an mit ÖV gut erschlossener Lage (ÖV-Güteklassen A-C) werden prioritär und mit hoher baulicher Dichte entwickelt. Im ländlichen Raum sind die Nutzungspotenziale an gut erschlossener Lage in Regionalzentren und Orten mit Stützfunktion auszuschöpfen. Des Weiteren werden Mindestdichten für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen nach Raumtypen im KRIP differenziert.

Der KRIP umschreibt allerdings die Verdichtungsgebiete nicht räumlich konkret, die für Verdichtungen geeigneten Gebiete sind zu bezeichnen (Entwicklungsschwerpunkte, Verdichtungsgebiete) und Massnahmen zur Aktivierung der vorhandenen Potenziale festzulegen.

Handlungsbedarf, mit AP 1G - 2G abgedeckt: Mit den ersten beiden Generationen wurden bereits verschiedenste Massnahmen zur Innenentwicklung u.a. auch in Arbeitsplatzgebieten angedacht und mehrheitlich bereits umgesetzt.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G – 2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: In den urbanen Gebieten sind die verkehrlich optimal erschlossenen Verdichtungsgebiete auszuweisen und diese Potenziale sowie die Potenziale in den Entwicklungsschwerpunkten zu mobilisieren. Für die Realisierung sind die gewünschten Entwicklungen zu präzisieren, qualitätssichernde Massnahmen zu definieren und die benötigte Infrastruktur sicherzustellen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Entwicklungsschwerpunkte sind weiter zu entwickeln und bei einem Ausbleiben der Mobilisierung von inneren Reserven Anreize zu deren Entwicklung zu schaffen.

S – Siedlungsqualität: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Siedlungsqualität zu steigern, die Ortszentren über aktive Strassenraumgestaltung zu optimieren und qualitativ hochwertige Grünräume zu schaffen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild nimmt die Siedlungsqualität einen hohen Stellenwert ein. In der Analyse wird allerdings deutlich, dass die Strassenräume in den Ortszentren stark verkehrsorientiert ausgestaltet sind. In der Stadt Chur besteht zudem in einigen Quartieren eine Unterversorgung an öffentlich zugänglichen Grünräumen.

Handlungsbedarf, mit AP 1G-2G abgedeckt: Abgesehen von der Massnahme im AP 1G zur Abstimmung von Städtebau und Verkehr beim Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai, wurden im AP1G respektive 2G keine Massnahmen zur Siedlungsqualität ausgearbeitet.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G – 2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr (Massnahme 11)

Handlungsbedarf AP 4G: 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.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: In den künftigen Generationen des AP gilt es, die Siedlungsqualität und die Versorgung von Grünräume auf wandelnde Ansprüche (Stichwort ökologische Infrastruktur) laufend anzupassen und die qualitativen Aspekte mit der stetigen Verdichtung weiterzuentwickeln.

6.2 Landschaft (und Umwelt)

L – Erholung und Schutzinteressen: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Naherholung in Siedlungsgebietsnähe weiter zu entwickeln und optimal zu erschliessen unter Einbezug der vorhandenen Schutzinteressen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild thematisiert das siedlungsnahe Erholungsgebiet mit seiner Bedeutung für die Bevölkerung und den Tourismus. und andererseits auch mit seiner Bedeutung für die Siedlungsqualität. Die Analyse zeigt auf, dass an den Siedlungsrändern gut erreichbare Naherholungsräume vorhanden sind, diese aber einerseits einem immer höheren Nutzungsdruck ausgesetzt sind und dadurch die Schutzinteressen gefährdet werden.

Handlungsbedarf, mit AP 1G - 2G abgedeckt: In den vorangehenden Generationen wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Erholung und Schutzinteressen ausgearbeitet.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G – 2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: Mit dem stetig wachsenden Bedürfnis nach (touristischer) Erholung und der zunehmenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl ist eine umsichtige Entwicklung der Naherholungsgebiete für die Agglomeration Chur von hoher Bedeutung. Durch die Entwicklung der siedlungsnahen Erholungsgebiete wird auf die steigende Nachfrage nach Rückzug sowie Erholung angrenzend an das Siedlungsgebiet reagiert. Dabei ist auszuloten, welche Nutzung unter Wahrung der Schutzinteressen möglich ist.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Erholung erhält in der gesamten Agglomeration aufgrund steigender Bevölkerungszahlen und Besucheraufkommen und der Entwicklung im Tourismusbereich eine noch stärkere Bedeutung. Die Erschliessung des Erholungsangebots durch den Fuss- und Veloverkehr ist gezielt zu untersuchen und zu verbessern. Zudem ist in den kommenden Generationen die Besucherlenkung sowie die Parkierung in weiteren Erholungs- und Naturräumen zu thematisieren.

Die Gemeinde Tschierschen-Praden prüft zudem in einem ergebnisoffenen Prozess eine touristische Verbindung nach Arosa mittels einer Pendelbahn zum Weisshorn und einer Rückführungspiste durch das Urdental. Gleichzeitig sollen mit dem Rückbau des eigenen Skigebiets beim Farurtal, Hühnerköpfe und Prader-Alp die Flächen des Natur- und Landschaftsschutzes massgeblich kompensiert und erweitert werden.

L - Ökologie: Der Handlungsbedarf besteht darin, die ökologische Vernetzung zu erhalten und zu fördern und damit die Biodiversität zu erhalten.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild erhalten die geschützten Natur- und Landschaftsräume und die Vernetzungsachsen einen hohen Stellenwert. Die ökologische Vernetzung von natürlichen Lebensräumen ermöglicht die Migration und Verbreitung von Tieren und Pflanzen. Sie ist für viele Arten von zentraler Bedeutung und ist daher langfristig sicherzustellen. Die Analyse zeigt jedoch auf, dass teilweise starke Zerschneidungen durch Infrastrukturanlagen vorhanden sind sowie wichtige Vernetzungs- und Strukturelemente - trotz vorhandenen Wildtierkorridoren - fehlen.

Handlungsbedarf, mit AP 1G - 2G abgedeckt: In den vorangehenden Generationen wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Ökologie ausgearbeitet.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G – 2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: Auf der raumplanerischen Ebene werden im Hinblick auf eine langfristig qualitativ und quantitativ gesteuerte Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Chur Gebiete dank Siedlungsbegrenzungslinien freigehalten, welche im Interesse der ökologischen Vernetzung sowie des Orts- und Landschaftsbildes sind. Neben den Vernetzungsachsen dienen auch die Siedlungstrenngürtel der Gliederung der Landschaft. Die zerschneidende Wirkung von Infrastrukturanlagen insbesondere im Talboden ist aufgrund der Barrierewirkung und in Bezug auf die Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten zu adressieren. Wo notwendig sind die Vernetzungsstrukturen zu stärken.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Durch die wachsende Bevölkerung steigt der Nutzungsdruck auf die natürlichen Lebensräume und auf die Flussufer. Die Erhaltung und Förderung der Flächen, welche zur Wahrung der ökologischen Vernetzung und damit auch der Biodiversität dient, kommt somit auch in künftigen Generationen des

Agglomerationsprogramms eine wichtige Rolle zuteil. Die Aufhebung der Trennwirkung von Infrastrukturen im Rheintal ist langfristig weiter zu verfolgen.

L - Kulturlandschaften: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Kulturlandschaften für Mensch, Natur und produzierende Landwirtschaft zu erhalten.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild erhalten die Kulturlandschaften einen wichtigen Stellenwert als Gebiete, welche unter anderem zur hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität der Agglomeration beitragen. Die Analyse zeigt jedoch auf, dass diese Landschaften durch das weitere Siedlungs- und Verkehrswachstum unter Druck geraten.

Handlungsbedarf, mit AP 1G - 2G abgedeckt: In den vorangehenden Generationen wurden keine Massnahmen entlang des Handlungsbedarfs Kulturlandschaften ausgearbeitet.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G – 2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: Bei der Definition von Siedlungsbegrenzungslinien werden die Kulturlandschaften mit einbezogen und in ihrem Umfang geschützt. Besonderes Augenmerk ist auf den Übergang von den Siedlungsgebieten in die Kulturlandschaften zu setzen und Siedlungsränder entsprechend zu gestalten.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Bei der Prüfung allfälliger zusätzlicher Siedlungserweiterungsgebiete und bei Überlegungen zur weiteren Optimierung des strategischen Strassennetzes ist dem Erhalt und der Einbettung der Kulturlandschaften ein hoher Stellenwert beizumessen.

6.3 Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit

GV – Modal-Split: Der Handlungsbedarf besteht darin, das Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖV und den FVV in der gesamten Agglomeration zu aktivieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass der Anteil von anderen Verkehrsmitteln (ÖV, FVV) am Modal-Split steigt. Unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung wird in der Trendanalyse aufgrund des Wachstums von Einwohnern und Beschäftigten ein Wachstum der MIV-Verkehrsbelastungen bis 2040 erwartet. Gemäss Situationsanalyse ist das Verlagerungspotenzial auf den ÖV und FVV auf vielen relevanten Abschnitten vorhanden.

Handlungsbedarf bereits abgedeckt: Es wurden bereits punktuelle Optimierungen am Verkehrsangebot wie Netzergänzungen beim Fuss- und Veloverkehr oder Ausbau von Multimodalen Drehscheiben und Bahnhöfen umgesetzt.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr AP 1G und 2G, diverse Massnahmen zur Optimierung öffentlicher Verkehr sowie Busbeschleunigungen auf verschiedenen Einfallsachsen.

Handlungsbedarf AP 4G: Bezüglich Lenkung der Verkehrsnachfrage sind weitere Anstrengungen notwendig, insbesondere bei Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Neben der Aktivierung der Velopotenziale (vgl. Handlungsbedarf FVV), stehen beim ÖV die Angebotsverbesserungen bei Bahn und Bus und die Aktivierung der Potenziale hinsichtlich intermodaler Wegketten bei den multimodalen Drehscheiben im Fokus (vgl. Handlungsbedarf ÖV).

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Möglichkeiten im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sind auszuschöpfen. Die Potenziale der Verkehrsverlagerung im ÖV und im FVV sind weiter zu aktivieren (vgl. Handlungsbedarf ÖV und FVV).

GV - Strategisches Netz und MIV-Lenkung: Der Handlungsbedarf besteht einerseits darin, das strategische Strassennetz 2040 so umzusetzen und zu betreiben, dass die MIV-Belastung des Siedlungsgebiets reduziert und eine Kanalisierung des MIV auf den dafür vorgesehenen Achsen erreicht werden kann. Andererseits sind die Voraussetzungen für die MIV-Lenkung hinsichtlich Routenwahl zu verbessern.

Exkurs Sachplan Verkehr, Teil Strasse

Die weitere Entwicklung des Nationalstrassennetzes ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS, 2018) und dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse (SIN, 2018) dargelegt. Die in diesen übergeordneten Planungs- und Koordinationsinstrumenten enthaltenen Vorhaben werden vollumfänglich durch den Bund finanziert.

Diese Vorhaben werden ihrem Realisierungshorizont entsprechend in den Agglomerationsprogrammen berücksichtigt, insbesondere im Zukunftsbild und in den Teilstrategien. Hingegen ist es 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. In Rücksprache mit dem ASTRA können im Rahmen des AP 4G folgende beiden Projekte als übergeordnete Massnahmen aufgeführt werden:

- üMSV4.1 Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen – Landquart
- üMSV4.2 Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur A28 Richtung Davos

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das strategische Netz 2040 setzt sich aus optimal miteinander verknüpften Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen zusammen. Es ist leistungsfähig und konsistent. Abschnitte mit hohen Verkehrsbelastungen verlaufen nach Möglichkeit ausserhalb des Siedlungsgebietes. Heute sind vor allem in der Stadt Chur einzelne Abschnitte stark belastet, die nicht auf grosse Belastungen ausgelegt sind. Weiter stellen die regelmässigen Ausweichverkehre infolge Überlastungen durch den touristischen Verkehr eine Belastung für Siedlungsgebiete und Bevölkerung dar, insbesondere entlang der Kantonsstrassen im unteren Domleschg und in Imboden sowie im Rheintal zwischen Chur und der Herrschaft. Zudem fehlt eine aktive Steuerungsmöglichkeit auf dem Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassennetz.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Einzelne für das strategische Netz relevante Verkehrsknoten wie bspw. die Umgestaltung des A13-Anschlusses Chur Süd inkl. Netzoptimierungen in Chur West und die Umgestaltung des Anschlusses der Ems-Werke an die Kantonsstrasse konnten umgesetzt werden. Zudem sind in zahlreichen Gemeinden verkehrsberuhigte Zonen umgesetzt respektive noch in Planung, welche die Bündelung des Verkehrs auf dem strategischen Netz unterstützen.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Parkleitsystem Innenstadt Chur (Massnahme 14, AP 1G).

Handlungsbedarf AP 4G: Als zweckmässig nachgewiesene Ergänzungen des strategischen Netzes sind umzusetzen. In den hoch ausgelasteten Fokusräumen (F1 Rhäzüns – Bonaduz – Tamins – Ems, F2 Chur, F3 Zizers und F4 Landquart) sollen Verkehrsströme besser gelenkt und allfälliges Potenzial bei der Verkehrssteuerung genutzt werden. Die Überlastungen in der Stadt Chur insbesondere auf den Einfallsachsen sind zu reduzieren und der Ausweichverkehr durch die Ortschaften in den Regionen Imboden und Landquart bei überlasteter A13 insbesondere in Fahrtrichtung Nord einzudämmen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP respektive Ausblick Entwicklung Nationalstrasse (STEP NS): Die Massnahmen gemäss dem zu erarbeitenden Verkehrsmanagementkonzept sind umzusetzen, hinsichtlich Effektivität regelmässig zu überprüfen und mit der Weiterentwicklung des strategischen Netzes abzustimmen. Weitere Anpassungen und grössere Ergänzungen am strategischen, insbesondere dem Nationalstrassen-Netz (Ausbau/Umgestaltung Kreisel Landquart, Ausbau Anschluss Reichenau, 4-Spurausbau Reichenau-Rotenhallenbrunnen, Umgestaltung Anschluss Chur Nord) sind mit dem ASTRA zu koordinieren gemäss dem im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Nationalstrasse beschriebenen Verfahren. Die Querverbindung Schanfiggerstrasse (Brücke St.Luzi) als Ergänzung des strategischen Netzes ist weiter voranzutreiben.

GV - Siedlungsverträglichkeit MIV: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Auswirkungen der Verkehrsbelastungen in empfindlichen Siedlungsgebieten zu reduzieren und damit auch die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Es stehen einerseits die Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Fokus, andererseits die periodischen übermässig hohen Belastungen von Ortsdurchfahrten, insbesondere in historisch gewachsenen, engen Ortskernen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptverkehrsstrassen für alle Verkehrsteilnehmenden und die Bevölkerung attraktiv und sicher gestaltet sind. Die Agglomeration weist gemäss Situationsanalyse jedoch verschiedene Ortsdurchfahrten mit Defiziten hinsichtlich der Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens auf, wobei dieses heute oft auf den touristischen Verkehr an den Wochenenden zurückzuführen ist. Unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsentwicklung bis 2040 ist damit zu rechnen, dass die Beeinträchtigungen auch im täglichen Verkehr zu den Spitzenzeiten zunehmen respektive verstärkt wahrgenommen werden.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Mit den Massnahmen 7a und 7b des AP 2G wurde eine auf die Siedlungsentwicklung in Chur West abgestimmte Optimierung des Strassennetzes umgesetzt. Im Dorfkern von Domat/Ems wurde bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches die Defizite gemäss Analyse beseitigt, umgesetzt.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Parkleitsystem Innenstadt Chur (Massnahme 14, AP 1G).

Handlungsbedarf AP 4G: Neben der Optimierung des strategischen Netzes stehen die Aufwertungen von Ortsdurchfahrten im Vordergrund, welche eine Reduktion der Verkehrsauswirkungen, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Rahmenbedingungen für Fuss- und Veloverkehr sowie eine gestalterische Aufwertung zum Ziel haben.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Weitere Ortsdurchfahrten mit ausgewiesenem Handlungsbedarf sowie durch die Ergänzung des strategischen Netzes entlastete Strassenabschnitte sind auf die Anliegen des Umfelds, der anderen Verkehrsträger und der Qualität der öffentlichen Strassenräume auszurichten. Zwischen Tschierschen-Praden und Bahnhof Molinis (Gemeinde Arosa) wird ein schrittweiser wintersicherer Ausbau der Strasse als direkte Verbindung geprüft.

GV – Strassengebundener ÖV (Bus): Der Handlungsbedarf besteht darin, die Behinderungen durch Verkehrsüberlastungen zu reduzieren und damit die Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit des strassengebundenen, und zum Teil elektrifizierten ÖV zu verbessern und seine Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu steigern.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Der strassengebundene öffentliche Verkehr erhält im Zukunftsbild auch auf den Achsen des strategischen Netzes eine möglichst hohe Priorität; auf

Grund der ausgeprägten Linearität der Agglomeration im Talboden gibt es kaum Alternativrouten für den strassengebundenen ÖV. Die Situationsanalyse zeigt, dass analog zu den Ortsdurchfahrten auch die Regionallinien vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen an den Wochenenden betroffen sind. Innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Chur führt jedoch auch der tägliche Verkehr in den Spitzenzeiten zu spürbaren Behinderungen. Mit der Verkehrsentwicklung bis 2040 dürfte sich die Situation diesbezüglich verschärfen.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Vereinzelt wurden in der Stadt Chur Busbevorzugungsmassnahmen an Lichtsignalanlagen sowie punktuell Busspuren realisiert.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur (Massnahmen 2b und 2c AP2G), Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur (Massnahmen 3a bis 3d AP 2G).

Handlungsbedarf AP 4G: Die Ergänzungen des strategischen Netzes schaffen die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung neuralgischer Abschnitte in der Stadt Chur. Weiter spielt das Verkehrsmanagement eine wichtige Rolle, da die systematische Priorisierung des ÖV auf der Strasse eine der zentralen Zielsetzungen des Verkehrsmanagements darstellt. Zudem sind Optimierungen der Linienführung und eine Elektrifizierung spezifischer Linien vorgesehen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Massnahmen zur ÖV-Priorisierung gemäss Umsetzung Verkehrsmanagementkonzept.

SV – Verkehrssicherheit: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Anliegen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit systematisch in die laufenden Planungen und Projektierungen zu integrieren. Erkannte Problemstellen und -abschnitten sind im Rahmen von Unterhaltsarbeiten oder Umgestaltungen zu sanieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Die Verkehrssicherheit wird im Zukunftsbild verschiedentlich thematisiert, einerseits grundsätzlich bei der Verkehrsabwicklung und andererseits spezifisch bei sicheren Ortsdurchfahrten und einer sicheren Fuss- und Veloinfrastruktur. Die Situationsanalyse zur objektiven Verkehrssicherheit zeigt, dass die Agglomeration Chur gemessen an ihrer Ausdehnung keine übermässig hohe Dichte von Unfallschwerpunkten oder -häufungsstellen aufweist. Die subjektive Verkehrssicherheit insbesondere in den Ortszentren, auf den Schulwegen etc. ist entscheidend dafür, ob die gewünschte Mobilisierung respektive Verlagerung auf den FVV gelingt. Deshalb kommt der Aufwertung von Ortsdurchfahrten auch bei objektiv gering belasteten Abschnitten ein hoher Stellenwert zu. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind in vielen Gemeinden bereits flächendeckend umgesetzt.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Mit dem umgestalteten Anschluss Chur Süd an die A13 wurde ein wichtiger Unfallschwerpunkt beseitigt. Die Mehrheit der Gemeinden hat mit der Realisierung von mehrheitlich flächendeckenden Verkehrsberuhigungen bereits einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihrem Strassennetz geleistet.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr AP 1G und 2G welche zu einer sicheren Fuss- und Veloinfrastruktur beitragen.

Handlungsbedarf AP 4G: Neben der ohnehin bestehenden Sanierungspflicht von Unfallschwerpunkten ist der Behebung der weiteren ermittelten Problemstellen (Unfallhäufungsstellen, Strecken mit hoher Unfalldichte) eine hohe Priorität zuzuweisen. Dies geschieht idealerweise in Kombination mit der Behebung des Handlungsbedarfs in weiteren Themen wie beispielsweise Siedlungsverträglichkeit MIV oder Fuss- und Veloinfrastruktur. Dies betrifft auch die subjektive Verkehrssicherheit, welche zusätzlich auf den Schulwegen thematisiert wird. Der Anteil an verkehrsberuhigten Gebieten wird in der gesamten Agglomeration wo noch notwendig erhöht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Sicherstellung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe und im Sinne eines Querschnittthemas bei allen Planungen zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten zur Annäherung an eine «Vision zero» sind weiter zu überprüfen.

6.4 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

Hinweis: Der Handlungsbedarf zum strassengebundenen ÖV ist im Handlungsbedarf Gesamtverkehr «GV – strassengebundener ÖV» aufgezeigt.

ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot: Der Handlungsbedarf besteht darin, das regionale ÖV-Angebot auf Schiene und Strasse an die Ausbauten und Änderungen im Fernverkehr anzupassen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass die Bahnverbindungen das Rückgrat eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs bilden mit einem leistungsfähigen Bussystem als Ergänzung. Die Analyse zeigt, dass der ÖV innerhalb der Agglomeration insbesondere auf Bahnstrecken konkurrenzfähig ist. Die Bahn-Busbeziehungen und Taktdichten sind allerdings zu optimieren. Mit der RhB als «S-Bahn» und Bus sowie Postauto als Feinverteiler sind dazu gute Voraussetzungen für ein effizientes ÖV-System vorhanden. Aktuell sind allerdings auf einzelnen Streckenabschnitt Bus-Verlustzeiten infolge MIV-Überlastung problematisch für ein optimales Angebot.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Im Sachplan Verkehr ist die RhB-Doppelspur Landquart – Malans als Ausbauprojekt vorgesehen; sie steht bereits kurz vor der Inbetriebnahme. Damit werden für die RhB die Voraussetzungen zur Weiterentwicklung zur «S-Bahn» geschaffen. *Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.*

Handlungsbedarf AP 4G: Im STEP-AS 2035 sind weitere Ausbaumasnahmen an den multimodalen Drehscheiben Landquart und Chur West enthalten. Diese ermöglichen u.a. einen Angebotsausbau im Personenverkehr und ein Wachstum im kombinierten Güterverkehr. Mit den Angebotskonzepten Retica 30+ und Transreno hat der Kanton den Angebotsausbau in der Agglomeration Chur konzipiert. Die Angebotssystematik des Busangebots wird vereinfacht und auf das neue Bahnangebot gemäss Ausbausritten STEP 2035 abgestimmt. Wo technisch und finanziell sinnvoll sind suboptimal oder nicht erschlossene Siedlungsgebiete an das Busnetz anzubinden. Um die Verlässlichkeit des strassengebundenen ÖV zu verbessern, werden Managementmassnahmen und Buspriorisierungen umgesetzt. Die übergeordneten Ausbaumasnahmen werden zudem genutzt, um die multimodalen Drehscheiben zu optimieren (vgl. Handlungsbedarf ÖV – Intermodalität).

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die ÖV-Angebote sind weiterhin attraktiver und leichter merkbar zu gestalten, so dass die Hemmschwelle zur ÖV-Benutzung weiter sinkt und das Potenzial besser ausgeschöpft werden kann.

ÖV – Intermodalität: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Rahmenbedingungen für die Intermodalität systematisch zu verbessern.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild sieht vor, dass die multimodalen Drehscheiben mit Anschluss Fernverkehr (Chur und Landquart) optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Anbietern und Verkehrsmitteln bieten. Alle multimodalen Drehscheiben (zusätzlich: Untervaz, Domat/Ems, Chur West) verfügen zudem über einen hohen Standard an multimodalen Elementen. Die Analyse zeigt auf, dass die Multimodalität weiter verbessert werden kann und insbesondere auch die Attraktivität der multimodalen Drehscheiben sowie weiterer Bahnhöfe Optimierungspotenzial aufweist.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Mit dem laufenden Ausbau der multimodalen Drehscheibe Chur Hauptbahnhof bietet dieser bereits einen hohen Qualitätsstandard für Intermodalität zwischen SBB, RhB, Regional- und Stadtbus sowie Velo- und Fussverkehr.
Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: keine.

Handlungsbedarf AP 4G: Die multimodalen Drehscheiben und weitere Bahnhöfe werden optimiert durch ideale Umsteigebeziehungen zwischen strassen- und schienengebundenem ÖV, attraktiver Anbindung ans Fuss- und Velonetz sowie genügenden und sicheren Velo-Abstellanlagen. Die Attraktivität der Drehscheiben und der Bahnhöfe wird grundsätzlich und insbesondere auch in Bezug auf Aufenthaltsqualität optimiert.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Rahmenbedingungen für die Intermodalität sind weiterhin zu verbessern und so zu gestalten, dass der Wechsel zwischen Anbietern und Verkehrsmitteln möglichst einfach und sicher abgewickelt werden kann.

6.5 Fuss- und Veloverkehr

Hinweis: Der Handlungsbedarf zur Verkehrssicherheit im Fuss- und Veloverkehr ist im Handlungsbedarf Gesamtverkehr «GV – Verkehrssicherheit» aufgezeigt.

FVV – Regionales Velonetz: Der Handlungsbedarf besteht darin, beim regionalen Velonetz die Attraktivität zu steigern, die Sicherheit zu verbessern, Schwachstellen zu beheben sowie Netzlücken zu füllen.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild sind die urbanen und suburbanen Gebiete durch ein dichtes und flächendeckendes Velowegnetz erschlossen. Die Analyse zeigt allerdings, dass das regionale Netz noch diverse Schwachstellen und Netzlücken aufweist. Damit das Velo eine zentrale Rolle im Alltags- und Freizeitverkehr übernehmen kann, müssen die Rahmenbedingungen deutlich verbessert werden.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Mit dem Sachplan Velo hat der Kanton bereits ein ausdifferenziertes Velonetz für Alltags- und Freizeitverkehr definiert, welches teilweise bereits besteht.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Veloverkehr AP 1G und 2G.

Handlungsbedarf AP 4G: Der Schwerpunkt des AP 4G liegt auf einer verstärkten Aktivierung der Velopotenziale auf den kantonalen und regionalen Verbindungsachsen innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Das Potenzial im Veloverkehr ist auf der Grundlage des kantonalen Sachplans Velo mit weiteren Massnahmen auf regionalen Verbindungen und in der Fläche zu realisieren.

FVV – Alltagsveloverkehrsrouten: Der Handlungsbedarf besteht darin, eine überregionale, qualitativ hochwertige und schnelle Verbindung für den Alltagsverkehr zu schaffen, welche die Zentren, die Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitszonen miteinander verbindet.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild wird dem Veloverkehr auf regionaler Ebene eine hohe Bedeutung zugewiesen. Das Velo soll auch im Alltagsverkehr und insbesondere im Arbeitsverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Zu diesem Zweck ist eine Alltagsveloverkehrsrouten mit hoher Qualität im Sinne einer Veloschnellroute als Verbindung zwischen den

Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten im vorgesehen. Diese qualitativ hochwertige Verbindung soll mithelfen, den Velo-Anteil am Modal-Split signifikant zu steigern.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Verschiedene Abschnitte sind bereits vorhanden, weisen teilweise aber noch nicht den angestrebten Standard, auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit, und die erwünschte Durchgängigkeit auf.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Veloverkehr AP 1G und 2G.

Handlungsbedarf AP 4G: Die Streckenführung der Alltagsveloverkehrsrouten ist überregional abgestimmt und Anpassungen respektive der Ausbau der bereits bestehenden Abschnitte auf den gewünschten Standard sowie eine Ergänzung fehlender Elemente vorgesehen. Dazu gehört auch die Anbindung von nicht direkt an der Alltagsveloverkehrsrouten gelegenen Siedlungsgebieten.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Optimierung und Umsetzung allfälliger weitere Abschnitte der Alltagsveloverkehrsrouten respektive Stichverbindungen.

FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs zur Bewältigung des Binnenverkehrs in den urbanen Gebieten und den suburbanen Ortschaften zu stärken.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Im Zukunftsbild wird dem Fuss- und Veloverkehr in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften eine wichtige Rolle zugewiesen, vor allem für die kurzen Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten und zu den multimodalen Drehscheiben sowie den Bahnhöfen. Die Analyse zeigt, dass der Fuss- und Veloverkehr als nachhaltige Verkehrsalternative insbesondere in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten der Agglomeration noch grosses ungenutztes Potenzial aufweist.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Verschiedene Gemeinden und vor allem die Stadt Chur haben bereits viel in ihre Netze und Gestaltung der öffentlichen Räume investiert.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Diverse Massnahmen Fuss- und Veloverkehr AP 1G und 2G.

Handlungsbedarf AP 4G: Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften ist zu stärken, um das Verlagerungspotenzial für den Binnenverkehr der Agglomeration zu aktivieren. Das Velo- und Fusswegnetz ist für verschiedene Nutzergruppen attraktiv und sicher auszugestalten und zu optimieren. Die Aufenthaltsqualität ist insbesondere für den Fussverkehr erhöht.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Das Potenzial des Velo- und Fussverkehrs ist in den urbanen Gebieten und suburbanen Ortschaften weiter auszuschöpfen und gezielte Verbesserungen im lokalen Netz zu identifizieren.

FVV – Kombinierte Mobilität: Der Handlungsbedarf besteht darin, kombinierte Wege ÖV-FVV-MIV zu fördern sowie die Umsteigeangebote zu optimieren.

Vergleich Zukunftsbild und Analyse: Das Zukunftsbild setzt einen starken Fokus auf die kombinierte Mobilität, wobei vor allem der Kombination FVV – ÖV eine hohe Priorität zugewiesen wird. In den urbanen Gebieten unterstützen Sharing-Angebote die kombinierte Mobilität, noch wichtiger sind aber geeignete Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität sowohl an den Zielorten – insbesondere Bahnhöfen – als auch bei den Quellen, d.h. vornehmlich Wohnbauten. Vor allem bezüglich der Erstellungspflicht von Abstellplätzen bei Wohnbauten weisen die Bauvorschriften in den meisten Gemeinden allerdings noch Lücken auf.

Handlungsbedarf, bereits abgedeckt: Der Bahnhof Chur als wichtigste multimodale Drehscheibe in der Agglomeration ist mit Velostation und ausreichend weiteren Abstellanlagen ausgestattet. Auch an den meisten Bahnhöfen und auch an wichtigeren Bushaltestellen werden Veloabstellplätze angeboten.

Folgende A-Massnahmen aus den AP 1G-2G befinden sich teilweise noch in Umsetzung und decken einen Teil des Handlungsbedarfs ab: Bike+Ride ÖV-Haltestellen übrige Gemeinde (Massnahme 119, AP 1G).

Handlungsbedarf AP 4G: Die Veloabstellplätze sind bezüglich Quantität und Qualität weiter auszubauen, insbesondere bei den multimodalen Drehscheiben und Bahnhöfen. Das Angebot ist bezüglich der künftig erwarteten gesteigerten Nachfrage zu überprüfen. Bei den multimodalen Drehscheiben mit grösserem Umsteigerpotenzial sind Velostationen zu prüfen. Zudem sind bei Neuüberbauungen (Ausgangsort) genügend und attraktive Veloabstellmöglichkeiten sicherzustellen.

Handlungsbedarf und Themenspeicher zukünftige AP: Die Veloabstellanlagen und Velostationen sind weiter auszubauen respektive zu optimieren. Planerisch ist für eine nächste AP-Generation die Schwachstellenanalyse zu den Veloabstellplätzen zu überarbeiten. Der Bedarf an Sharing-Angeboten ist zu eruieren und entsprechende Angebote aufzubauen.

7. Teilstrategien

Weiterentwicklung gegenüber AP 2G: Die Teilstrategien wurden auf Basis der Ziele und Strategien des AP 4G komplett überarbeitet, insbesondere um sie in den Zusammenhang mit dem neu aufgesetzten Handlungsbedarf zu stellen. Die Teilstrategie Verkehr aus dem AP 2G wurde zudem in mehrere Teilstrategien aufgeteilt, um den Detaillierungsgrad und die Lesbarkeit zu erhöhen.

Das Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Chur wird für die Themenbereiche Siedlung (S); Landschaft (L); Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit (GV); Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr (FVV) in je eine Teilstrategie übersetzt. Die Teilstrategien zeigen auf, WIE auf den Handlungsbedarf eingegangen wird, um das Zukunftsbild 2040 zu erreichen. Die **fett hervorgehobenen** räumlich-konkreten Elemente sind jeweils in den Teilstrategiekarten dargestellt. Basierend auf diesen Teilstrategien werden in den fünf Themenbereichen konkrete Massnahmen abgeleitet.

7.1 Siedlung

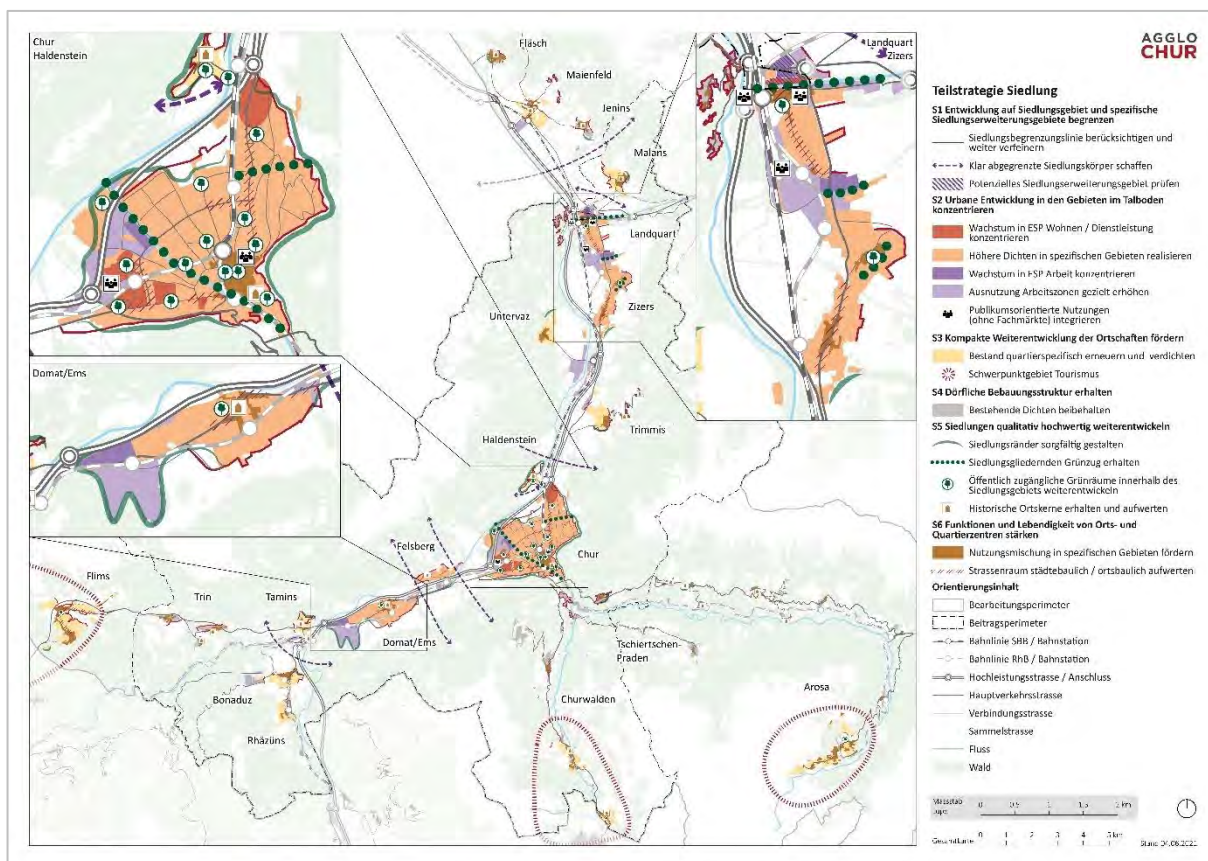


Abbildung 54: Teilstrategie Siedlung Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

S1 Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen

Die Siedlungsentwicklung wird grundsätzlich auf die bestehenden Bauzonen fokussiert und die Innenentwicklung räumlich gezielt gefördert. Ein **potenzielles Siedlungserweiterungsgebiet** mit Bedeutung für die Agglomeration Chur befindet sich in optimal erschlossener Lage angrenzend an die multimodale Drehscheibe Landquart (Gebiet Neugut, Gemeinden Maienfeld und Malans). Weitere Siedlungserweiterungsgebiete von regionaler und kommunaler Bedeutung werden gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans regional abgestimmt. Bei ausgewiesenerm Bedarf sind Entwicklungen und Erweiterungen der einzelnen Gemeinden möglich. Langfristig stabile Siedlungsgrenzen werden generell dort festgelegt, wo längerfristig die Freihaltung der offenen Landschaft, eine Ortsansicht, ein Naherholungsgebiet oder wichtige ökologische Verbindungen zu gewährleisten sind. Die **Siedlungsbegrenzungslinien** werden durch die Regionen bei der Erarbeitung der regionalen Richtpläne weiterbearbeitet und festgelegt. Bei einer allfälligen Erweiterung des Siedlungsgebiets werden sie in die kantonalen, regionalen und kommunalen Überlegungen mit einbezogen. Die bestehenden **Siedlungskörper werden klar abgegrenzt** um das Zusammenwachsen zu einem Siedlungsband im Talboden zu verhindern und um unverbaute Landschaften zu erhalten.

Abdeckung Handlungsbedarf: S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften

S2 Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren

In den urbanen Gebieten im Talboden werden ein kompaktes Siedlungsgebiet und eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung angestrebt. Dazu werden bestehende Potenziale im Bestand genutzt und Baulücken überbaut sowie grössere unbebaute Flächen innerhalb des

Siedlungsgebiets entwickelt. Das Bevölkerungswachstum wird in den dafür vorgesehenen **Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen / Dienstleistung** in Chur und bei Landquart konzentriert und in spezifischen Gebieten mit gut erschlossener Lage **höhere Dichten** realisiert. Dies insbesondere in Chur, Landquart Zizers und Domat/Ems. Dabei werden die verkehrlichen Handlungsspielräume berücksichtigt. Um eine gute städtebauliche Gesamtwirkung zu erreichen, werden zudem hohe Anforderungen an die städtebaulichen Qualitäten gestellt. Das Beschäftigtenwachstum wird in den **Entwicklungsschwerpunkten Arbeit** und den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen / Dienstleistung an geeigneten, mit dem ÖV und FVV gut erschlossenen Lagen konzentriert. An allen Standorten ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement vorzusehen. Folgende Standortprofile sind für die ESP vorgesehen:

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

In den weiteren bestehenden **Arbeitszonen** wird die **Ausnutzung** gezielt erhöht. Bei ausgewiesenem überörtlichem Bedarf sollen diese für neue und für ansässige Unternehmen im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung erweitert werden können. **Publikumsorientierte Nutzungen** (ohne Fachmärkte) werden optimal in die bestehende Siedlungsstruktur integriert mit einer ÖV-Gütekategorie von mindestens C, sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und einer guten Anbindung ans übergeordnete Strassennetz unter Berücksichtigung von dessen Leistungsfähigkeit:

- Chur Zentrum: Güter täglicher und periodischer Bedarf
- Chur West: öffentliche und persönliche Dienstleistungen
- Landquart/Zizers Outlet (Besitzstandswahrung): Güter periodischer Bedarf
- Landquart Bahnhofsstrasse: Güter täglicher und periodischer Bedarf
- Landquart Industrie Nord: Güter periodischer Bedarf

Abdeckung Handlungsbedarf: S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, S – Siedlungsqualität, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

S3 Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern

In den suburbanen Ortschaften wird die kompakte Weiterentwicklung gefördert, indem der **Bestand quartierspezifisch erneuert und verdichtet** wird. Dies an gut mit dem ÖV erschlossenen, zentralen Lagen und einer optimalen Anbindung ans Fuss- und Velowegnetz. Die Erneuerung im Bestand orientiert sich dabei an den charakteristischen Eigenheiten der Quartiere. Gebiete mit Sanierungsbedarf werden aufgewertet mit hohen Anforderungen an die ortsbauliche Qualität. Bei den Ortschaften in den **Schwerpunktgebieten Tourismus** werden optimale qualitative Bedingungen für die einheimische Bevölkerung geschaffen.

Abdeckung Handlungsbedarf: S – Innenentwicklung, S – Siedlungsqualität

S4 Dörfliche Bebauungsstruktur erhalten und weiterentwickeln

In den Ortschaften in den ländlichen Gebieten der Agglomeration werden bestehende Dichten beibehalten, im Sinne einer Erneuerung und Qualitätssteigerung. Um die Qualität bei Entwicklungen im bestehenden Siedlungsraum zu steigern, ist neben der baulichen Struktur die Aussenraumqualität zu beachten, im Strassenraum die Aufenthaltsqualität (vgl. S6) und die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen (vgl. GV5) und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern (vgl. FVV2).

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

S5 Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln

Gut ausgestaltete Siedlungsränder sind insbesondere für den Übergang der bebauten Struktur in die Kultur- und Naturlandschaft von hoher Bedeutung. Die **Siedlungsränder** gemäss Karteneintrag werden wo notwendig sorgfältig eingebettet und für das Ortsbild, die Landschaft, die siedlungsnaher Naherholung und die Biodiversität attraktiv gestaltet. Qualitativ hochwertige Grünräume sind wichtige Elemente von hochwertigen Siedlungen für Mensch und Natur. **Siedlungsgliedernde Grünzüge** bilden die Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets zur Landschaft. Sie sind zu erhalten und sollen Raum für die Naherholung als auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Sie werden bezüglich ihrer Nutzung gezielt entwickelt und vernetzt. Die **öffentlich zugänglichen Grünräume** innerhalb des Siedlungsgebiets sind weiter zu entwickeln, indem einerseits ihre Gestaltung und Ausstattung eine hohen Aufenthaltsqualität schafft und andererseits die Flächen als wichtige Trittsteine für die Natur ausgebildet sind. Die **historischen Ortskerne werden erhalten und sorgfältig aufgewertet**, unter Wahrung ihrer Struktur sowie Qualitäten. Dabei sind auch Möglichkeiten für Verkehrsoptimierungen zu prüfen.

Abdeckung Handlungsbedarf: S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie

S6 Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken

Zur Erhaltung der Funktion von Orts- und Quartierzentren werden **Nutzungsmischungen in spezifischen Gebieten gefördert** und zur Belebung Erdgeschossnutzungen vorgesehen. Hinsichtlich der Grundversorgungseinrichtungen ist weiterhin eine dezentrale Struktur anzustreben. Der **öffentliche Strassenraum wird städtebaulich / ortsbaulich aufgewertet** mit einer hohen Aufenthaltsqualität, einer attraktiven Gestaltung und einer fussgängergerechten Strukturierung.

Abdeckung Handlungsbedarf: S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, FVV2 – Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren

7.2 Landschaft (und Umwelt)

Exkurs Massnahmenplan Luft Kanton Graubünden

Aufgrund der Immissionsbelastungen 2018 ist der Kanton Graubünden verpflichtet, seinen bisherigen Massnahmenplan Luft weiterzuführen und weitere geeignete Massnahmen darin aufzunehmen. Folgende Massnahmen – im Agglomerationsprogramm Chur entsprechen diese der Ebene der Teilstrategie - sind für den Bereich Verkehr definiert worden (ANU 2018):

- V1 Verkehr und Siedlung (ARE): Siedlungsentwicklung mit Verkehr abstimmen, Siedlungsverdichtungen an gut mit öffentlichem Verkehr erreichbaren Standorten vorsehen, Standorte für publikumsintensive Einrichtungen festlegen.
- V2 Öffentlicher Verkehr (AEV): Angebot und Infrastruktur insbesondere für Freizeit- und Pendlerverkehr gezielt weiterentwickeln, alternative Antriebssysteme fördern.
- V3 Ökologische Gütertransporte (ANU): Bei grossen Bauvorhaben und Transport von Siedlungsabfällen die Möglichkeit eines Bahntransports prüfen.
- V4 Veloverkehr (TBA): Veloinfrastruktur optimieren und Öffentlichkeitsarbeit durchführen.
- V5 Absenkpfad Treibstoffverbrauch und Emissionen kantonale Personenwagenflotte (ANU): Kontinuierliche Reduktion von Schadstoffen und Treibhausgasen der Flotte der kantonalen Verwaltung.

Die Massnahmen V1 bis V4 fliessen bereits in die kantonalen Planungen ein und sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms 4. Generation.

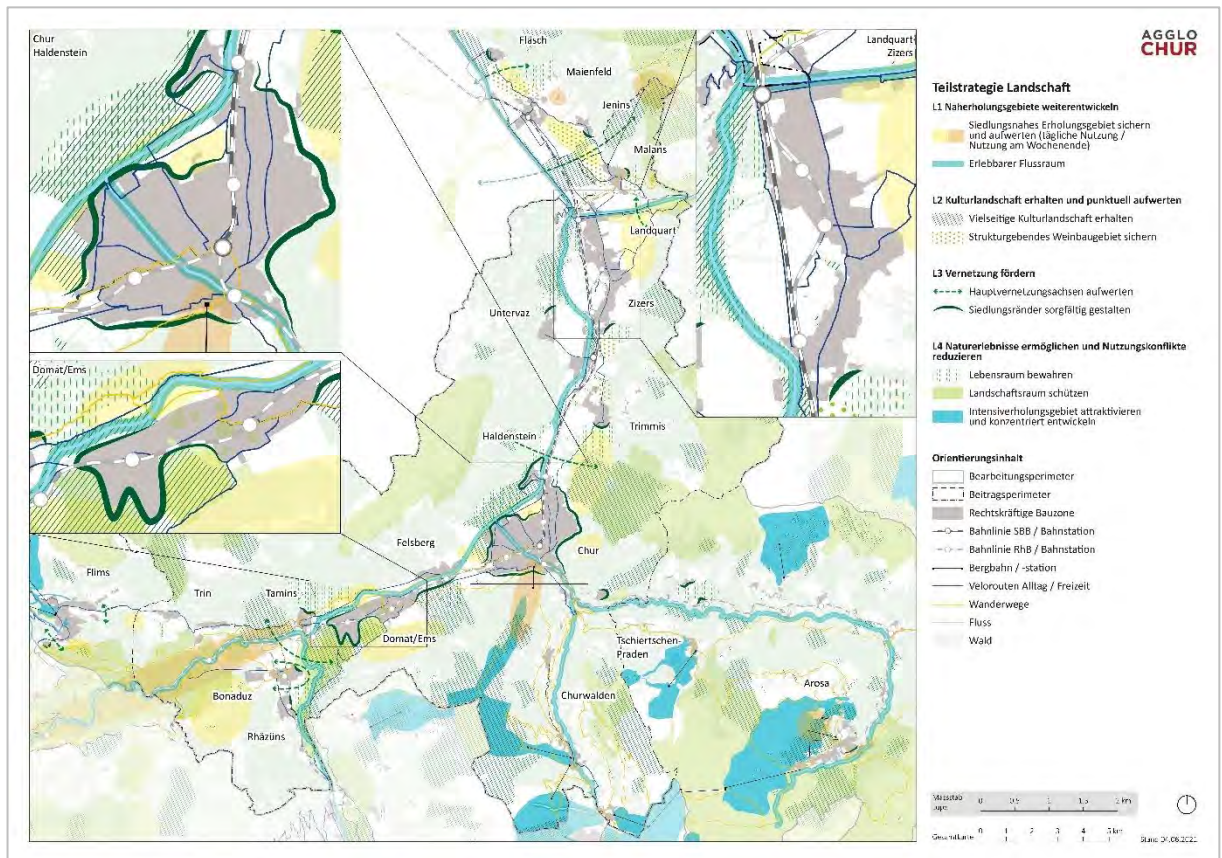


Abbildung 55: Teilstrategie Landschaft Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

L1 Naherholungsgebiete weiterentwickeln

Die wichtigen, siedlungsnahen Erholungsgebiete insbesondere im Talboden werden gesichert und in Abstimmung mit ihrer Funktion für die Agglomerationsbevölkerung bedarfsgerecht aufgewertet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Gebieten, welche täglich genutzt werden und Gebieten, die aufgrund ihrer Distanz zum Siedlungsgebiet und der möglichen Aktivitäten eher am Wochenende von der Agglomerationsbevölkerung genutzt werden. Die über den Kanton Graubünden hinaus bekannten Tourismusattraktionen wie z.B. Caumasee, Crestasee und Ruinaulta werden von der Bevölkerung vor Ort im Gegenstromprinzip zu den Touristen eher unter der Woche genutzt. Die täglich genutzten Gebiete sind mit einem attraktiven Fuss- und Velowegnetz an die Siedlungsgebiete anzubinden, die mehrheitlich am Wochenende genutzten Gebiete verfügen sofern möglich über eine Anbindung an die Alltagsveloverkehrsrouten oder an den ÖV (vgl. FVV1). Die Anliegen des Naturschutzes und der Naherholung werden in allen Gebieten aufeinander abgestimmt. Die **Flussräume** – insbesondere entlang dem Rhein - werden je nach ihrer Zugänglichkeit erlebbar gestaltet und die Fuss- und Velowege optimiert (vgl. FVV3). Angrenzend oder innerhalb des Siedlungsgebiets verlaufend werden sie als wichtige Erholungsräume aufgewertet und die ökologische Vernetzung gestärkt.

Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, FVV – Regionales Velonetz

L2 Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten

Die **vielseitige Kulturlandschaft** (Gebiete mit besonderen Eigenschaften gemäss KRIP) bleibt erhalten und wird für Mensch, Natur und die produzierende Landwirtschaft punktuell aufgewertet. Dies in Abstimmung mit ihren landschaftlichen und naturschützerischen Funktionen als Ackerflächen, Wälder und Heckenlandschaften. Wo möglich und sinnvoll wird sie für die Naherholung zugänglich gemacht (vgl. L1) mit angemessener Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz. Neben den Kulturlandschaften tragen auch die **strukturegebenden Weinbaugebiete** zu einer hohen Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität in der Agglomeration Chur bei. Sie werden langfristig gepflegt und gesichert.

Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften, FVV – Regionales Velonetz

L3 Vernetzung fördern

Bestehende **Hauptvernetzungsachsen** (Wildtierkorridore gemäss KRIP) - insbesondere quer über den Talboden - werden freigehalten und aufgewertet. Die Durchgängigkeit wird für verschiedene Artengruppen gefördert und die Achsen bei der Planung von neuen respektive dem Ausbau von bestehenden Infrastrukturen berücksichtigt. Die Siedlungsränder werden sorgfältig gestaltet und so Siedlung und Landschaft für Natur und Mensch vielfältig miteinander verwoben und die Vernetzung gestärkt (vgl. S5).

Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie

L4 Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren

Die vorhandenen, hochwertigen **Lebensräume** sind zu bewahren (Bundesinventare der Biodiversität: Hoch- und Flachmoore, Amphibienlaichgebiete, Auengebiete, Trockenwiesen und -weiden) und die **Landschaftsräume** zu schützen (Bundesinventare des Landschaftsschutzes: BLN, Moorlandschaften), um das langfristige Überleben von seltenen Arten und Lebensgemeinschaften zu sichern. Die Lebens- und Naturräume sind für den Menschen nur beschränkt zugänglich. Die verschiedenen Nutzungsansprüche in diesen Räumen werden aufeinander abgestimmt, um Nutzungskonflikte zu reduzieren. Die **Intensiverholungsgebiete** (Wintersportgebiete gemäss kantonalem Richtplan) sind in Abstimmung mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu attraktivieren und allfällige infrastrukturbezogenen Aktivitäten konzentriert zu entwickeln. Dank den gut mit dem ÖV erreichbaren Talstationen wird eine optimale Erschliessung und Nutzung ermöglicht (vgl. ÖV4).

Abdeckung Handlungsbedarf: L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie

7.3 Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit

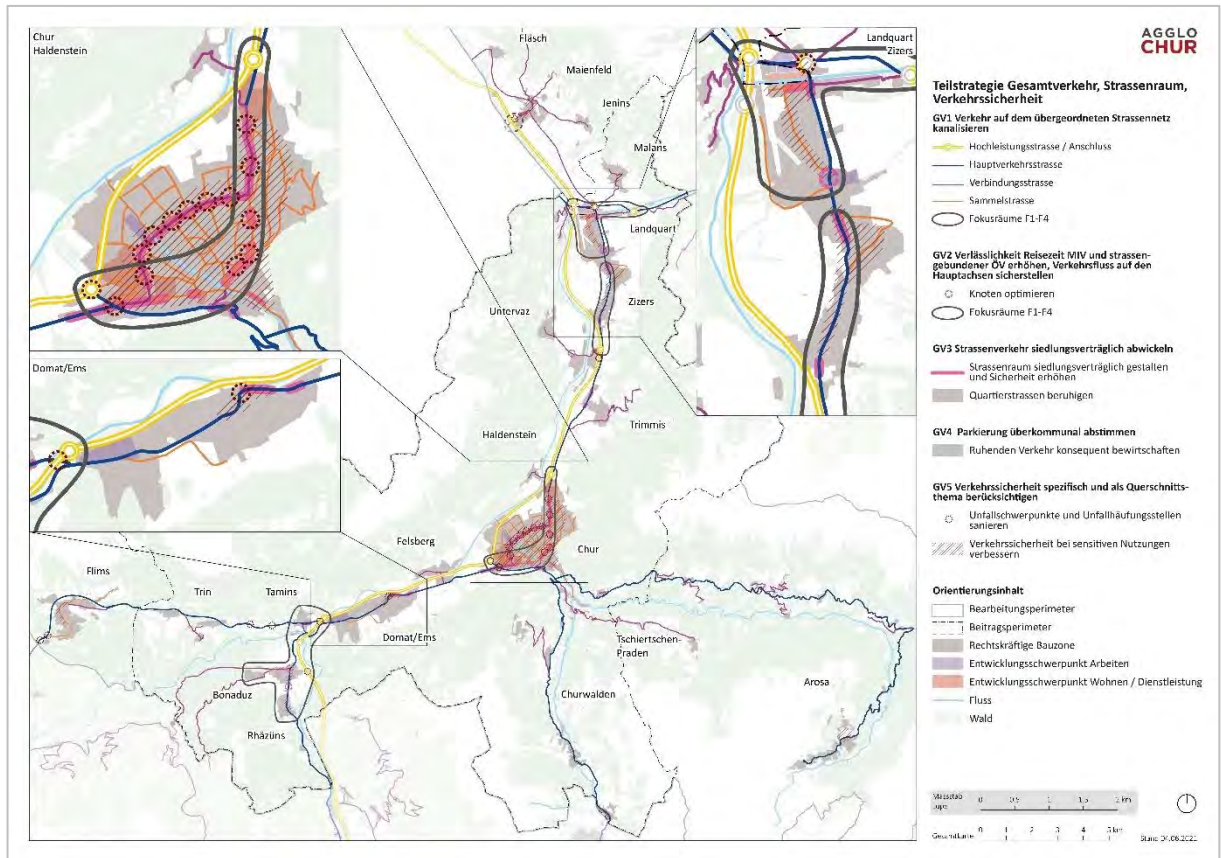


Abbildung 56: Teilstrategie Gesamtverkehr, Strassenverkehr, Verkehrssicherheit Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Für die Formulierung der Teilstrategie MIV mit dem Horizont 2040 wird die Annahme getroffen, dass der Verkehr auf der Strasse im Wesentlichen gleich wie heute funktioniert. Mobilitätsangebote können sich zwar verändern und neue Mobilitätsformen wie beispielsweise das automatisierte Fahren, werden sich allmählich durchsetzen. Derzeit ist aber nicht absehbar, welche Auswirkungen sich bis 2040 auf das spezifische Verkehrsaufkommen oder den Betrieb der Infrastruktur ergeben. Weiter wird auf Basis der nationalen und kantonalen Planungen davon ausgegangen, dass in der Agglomeration Chur bis 2040 keine relevanten Kapazitätserweiterungen im Strassennetz erfolgen. Lokal werden Massnahmen zur Kapazitätsoptimierung beispielsweise an Knoten umgesetzt. Primär wird damit aber das Ziel verfolgt, das Siedlungsgebiet zu entlasten ohne signifikante Kapazitätssteigerung auf dem Hochleistungs- und Kantonsstrassennetz.

GV Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren

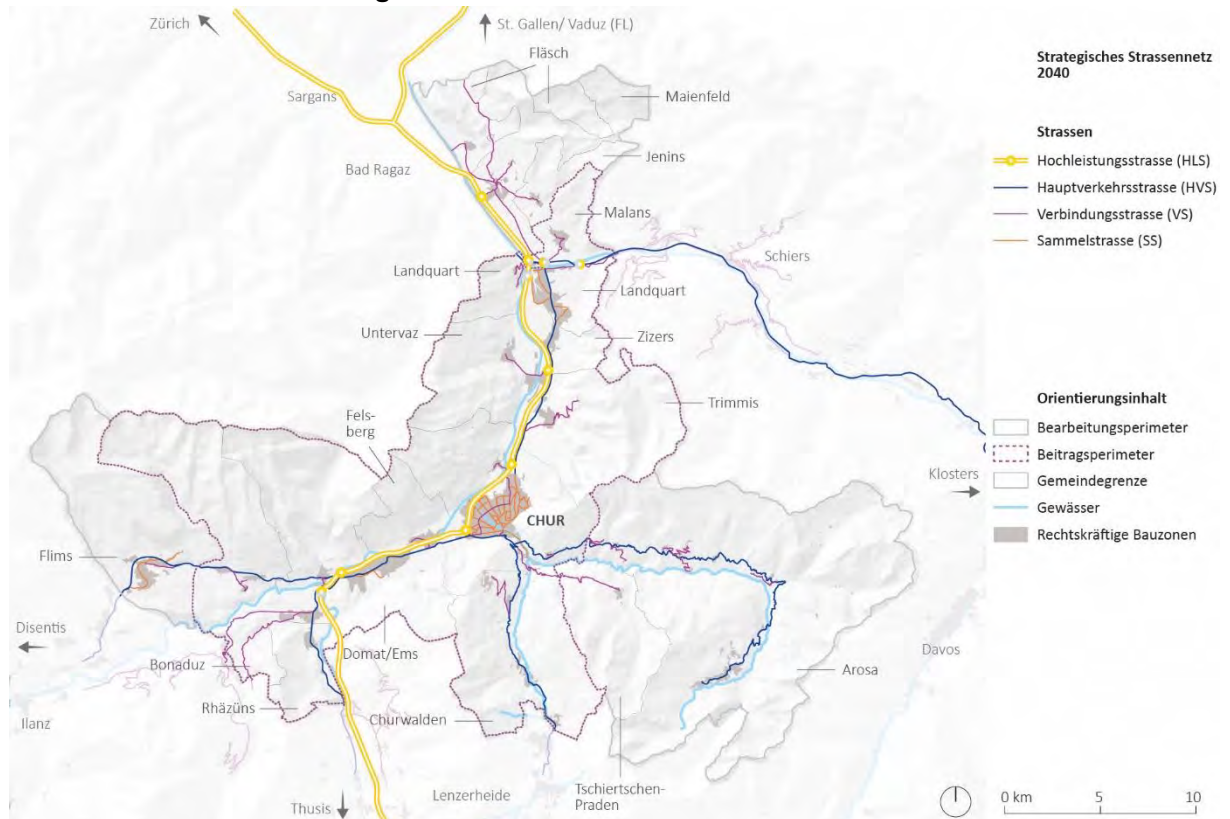


Abbildung 57 Strategisches Strassennetz 2040

Das übergeordnete Strassennetz (vgl. Abbildung 57, im Vergleich zur Struktur des kantonalen Strassennetzes 2019 vgl. Abbildung 28) gemäss SN 640 040b ist für die Bewältigung grosser Verkehrsmengen ausgelegt. Der MIV wird möglichst auf dem übergeordneten Strassennetz (**Hochleistungsstrassen** und **Hauptverkehrsstrassen**) kanalisiert, um damit untergeordnete Strassen im Siedlungsgebiet nicht unnötig zu belasten. **Verbindungsstrassen** verbinden den regionalen oder zwischenörtlichen Verkehr, **Sammelstrassen** sammeln den örtlichen Verkehr. Die Strategie bekräftigt die Absicht, die mit der Kategorisierung des Strassennetzes grundsätzlich schon verfolgt wird: der Verkehr soll auf jenen Strassen kanalisiert werden, die für die Verarbeitung grosser Mengen konzipiert sind; das untergeordnete Netz und vor allem die Erschliessungsstrassen sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die Agglomeration Chur ist diesbezüglich auch der Freizeit- und touristische Verkehr von Bedeutung, der bei überlasteter Nationalstrasse auf die Kantonsstrassen ausweicht. Davon sind vor allem die **Fokusräume F1 Rhäzüns – Bonaduz - Tamins, F3 Zizers und F4 Landquart** betroffen (vgl. Abbildung 56). Die Lastrichtung ist von Süd nach Nord, der Zeitraum lässt sich in der Regel auf den Sonntagnachmittag eingrenzen. Es werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Die Attraktivität der Ausweichrouten für den Durchgangsverkehr reduzieren
- Die Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlasten und die Funktionalität für den Lokalverkehr – MIV, vor allem aber auch Fuss- und Veloverkehr – gewährleisten
- Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse reduzieren resp. vermeiden

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung

GV2 Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen

Beim Alltagsverkehr wechseln im Gegensatz zur Überlast durch den touristischen Verkehr die Lastrichtungen mit der Tageszeit. Zu den **Fokusräumen aus der Strategie GV1 kommt der Fokusraum 2 Chur** dazu, und zwar vor allem die Eckbeziehung Kasernen-/Masanserstrasse zum Stadtzentrum. Die Strategie zielt auf eine Optimierung des Betriebs ab, es sollen vor allem Eigenbehinderungen des MIV sowie Behinderungen des ÖV auf der Strasse in den Spitzenzeiten reduziert oder bestenfalls vermieden werden. Damit kann die theoretische Kapazität des Gesamtsystems besser genutzt werden (Fokusräume Chur und Landquart); punktuell dienen **Optimierungen an Knoten** vor allem einer besseren Fahrplanstabilität des ÖV. Im Fokusraum Zizers geht es in erster Linie um eine Dosierung auf der engen Ortsdurchfahrt, was wiederum dem ÖV sowie dem FVV dient. Die wichtigste Massnahme für die Umsetzung der beiden Strategien GV1 und GV2 ist ein koordiniertes Verkehrsmanagement über den gesamten Agglomerations-Perimeter. Für die in der Teilstrategiekarte definierten Fokusräume gelten folgende Strategieüberlegungen für ein Verkehrsmanagement:

F1 Fokusraum Rhäzüns - Bonaduz - Tamins

- Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Ausweichverkehr A13 vermeiden
- Blockade der Ortsdurchfahrten verhindern
- Busverkehr gewährleisten

F3 Fokusraum Zizers

- Werktagsverkehr (MSP/ASP), Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Enge Ortsdurchfahrt entlasten
- Attraktivität für Ausweichverkehr A13 reduzieren

F2 Fokusraum Chur

- Werktagsverkehr (MSP/ASP)
- Stau aus Siedlungsgebiet verlagern
- Verkehrsablauf über Eckbeziehung Masanser- und Kasernenstrasse optimieren
- Busbehinderung reduzieren

F4 Fokusraum Landquart

- Werktagsverkehr (ASP), Tourismusverkehr am Sonntagabend
- Verkehrsfluss auf A13 durch Einmündung Prättigau und Funktionsfähigkeit Knoten am Anschluss gewährleisten (Zuständigkeitsbereich ASTRA)
- Dosierung Strecke prüfen (Zuständigkeitsbereich ASTRA)

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV (Bus)

GV3 Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln

Auf den Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet wird **der Strassenverkehr siedlungsverträglich abgewickelt**. Es ist nicht zu vermeiden, dass verschiedene Abschnitte des Hauptverkehrsstrassennetzes auch zukünftig trotz Dosierung und Verkehrsmanagement grosse Belastungen bewältigen müssen. Diese Abschnitte sind möglichst **siedlungsgerecht zu gestalten** und damit **auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen** (GV5). Ziel ist eine Reduktion der negativen Auswirkungen der hohen Belastungen, namentlich Lärm, Luftschadstoffe und Trennwirkung. Damit soll die Aufenthaltsqualität erhöht werden, damit der öffentliche Raum auch wieder als Begegnungsraum wahrgenommen wird. Damit sollen auch die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die **Beruhigung von Quartierstrassen** geht in dieselbe Stossrichtung und ist eine Folgerung aus GV1 für die Quartierebene. Durch die Vermeidung respektive Unterbindung von Ausweichverkehr infolge überlasteter Hauptachsen wird die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe tief gehalten und Spielraum für die Entwicklung des FVV geschaffen.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

GV4 Parkierung überkommunal abstimmen

Das Parkierungsangebot ist eine zentrale Grösse für die individuelle Verkehrsmittelwahl, sowohl an der Quelle als auch am Ziel. Ein grosses Parkierungsangebot am Ziel- und am Wohnort erhöht die Attraktivität des MIV und dessen Benutzung. Deshalb ist die überkommunale Abstimmung des Parkierungsangebots ein wichtiges Element mit Blick auf die Gesamtstrategie, mit der ein Modal-Shift vom MIV zu ÖV und FVV angestrebt wird. Einerseits ist eine

Vereinheitlichung der Vorgaben zur Parkplatzerstellung (Minima und Maxima) über die Gemeindegrenzen hinweg vorzusehen. In Abhängigkeit der Erschliessungsgüte durch den ÖV sowie weiteren Faktoren kann die Erstellungspflicht mehrheitlich reduziert sowie die Höchstzahl begrenzt werden. Der **ruhende Verkehr ist konsequent zu bewirtschaften**: die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze regional abzustimmen. Preise und Parkzeitbeschränkungen sind abgestuft nach Zentralität vorzunehmen. Die Bewirtschaftung privater Abstellplätze wird im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagementmassnahmen sichergestellt. *Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung*

GV5 Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen Exkurs Anwendung ISSI-Instrumente im Kanton Graubünden

Der Kanton saniert Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe im Rahmen der Unterhaltsplanung; er stützt sich hierbei auch auf die Erkenntnisse, die mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI-Instrumenten, vgl. (Abbildung 58) gewonnen werden.

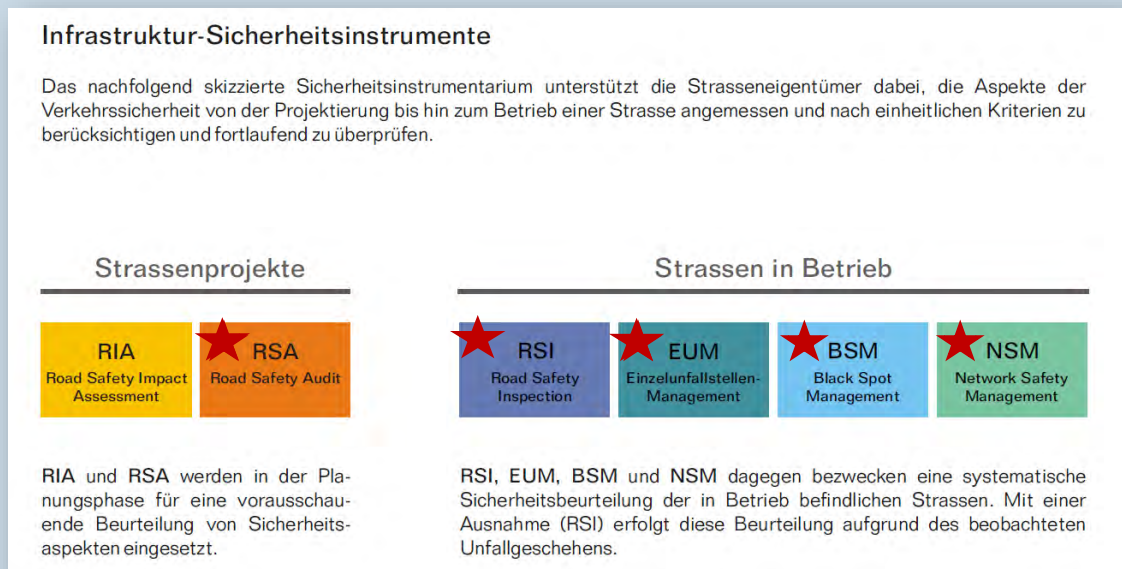


Abbildung 58 Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI); mit einem Stern sind jene Instrumente bezeichnet, welche der Kanton Graubünden systematisch auf seinem Netz einsetzt.

Die Verkehrssicherheit wird gezielt durch die **Sanierung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen** verbessert. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden im Rahmen von Unterhalts- und Erhaltungsarbeiten umgesetzt. Ein spezieller Fokus liegt auf dem Umfeld **sensitiver Nutzungen** wie Schulen und Altersheime aber auch bei den zentralen Räumen öffentlicher Nutzungen wo die subjektive Verkehrssicherheit, also das individuelle Sicherheitsempfinden, für die Nutzung und somit den Anteil des FVV am Modal-Split entscheidend ist. Das Thema «Verkehrssicherheit» hat einen starken Bezug zur Gestaltung des Strassenraums und deshalb grosse Überlappungsbereiche mit der Strategie GV3. *Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit*

7.4 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

Exkurs Angebotskonzeption Öffentlicher Verkehr Agglomeration Chur

Für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs sind für den Kanton Graubünden der Sachplan Verkehr des Bundes, das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes (STEP, Ausbauschritte 2025 und 2035), das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB massgebend.

Gemäss den übergeordneten nationalen und kantonalen Planungen sind in der Agglomeration Chur folgende infrastrukturellen Massnahmen gesichert (detailliertere Informationen vgl. Massnahmendokumentation, übergeordnete Massnahmen) und sind somit bezüglich zukünftiges Angebot relevant fürs Agglomerationsprogramm:

— **Massnahme üMÖV4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil** - Diese Massnahme umfasst folgende bahntechnischen Bestandteile:

- **Perron Bahnhof Landquart** (STEP-AS 2035, b15): Erstellung eines gemeinsamen Perrons von SBB und RhB.
- **Güterverkehrsanlage Landquart** (STEP-AS 2035, d13): Ausbau Annahmegleise.
- **Ausbau Bahnhof Landquart** (Kantonale Massnahme Nr. 01.TB.05, in KRIP festgesetzt)

— **Massnahme üMÖV4.2 Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil**

Bei der **Doppelspur Landquart – Malans** (Sachplan Verkehr SIS-Nr. OB 12.1, Festsetzung): ist der Baustart im Juni 2018 erfolgt, die Inbetriebnahme hat auf Fahrplanwechsel Dezember 2020 stattgefunden. Der Ausbau sorgt für eine Stabilisierung des Betriebs und höhere Streckengeschwindigkeit (ergibt zusätzliche Fahrplanreserven).

Der **Ausbauschritt STEP-AS 2025** befindet sich aktuell in Umsetzung und beinhaltet Kapazitätssteigerungen und Reisezeitverkürzungen auf den Achsen Zürich – Chur und St. Gallen – Chur sowie Leistungssteigerungen z.B. auf der Strecke Landquart – Vereina – St. Moritz. STEP-AS 2025 sieht vor, dass der RE St.Gallen – Chur um 30 Minuten versetzt wird. Die beiden RE (Zürich – Chur und St.Gallen - Chur) würden so im exakten Halbstundentakt verkehren und in Maienfeld halten. Dafür wird die S12 voraussichtlich nur noch stündlich fahren. Somit verändern sich die Bahnanschlüsse im ganzen Korridor. In Landquart bestehen aus dem Knoten .15/.45 keine schnellen Anschlüsse mehr nach Chur (neu mit IC Abfahrt bereits .13/.43). In Maienfeld verschieben sich die Fahrzeiten der Züge pro Richtung voneinander weg, wodurch schlanke Anschlüsse in Bad Ragaz und in Landquart umgesetzt werden.

Die RhB und der Kanton erarbeiteten deshalb mit dem **ÖV-Konzept «Retica 30+»** einen Halbstundentakt für die wichtigsten Bahn- und Buslinien im Kanton Graubünden. ein neues Angebotskonzept für den Korridor Schiers – Landquart – Chur – Reichenau – Rhäzüns (- Thusis). Dieses sieht im Wesentlichen eine Systematisierung des Taktes vor. Der heutige Hinketakt der S-Bahnlinien Schiers – Landquart – Chur – Reichenau-Tamins – Rhäzüns soll durch einen systematischen Halbstundentakt ersetzt werden. Für den nachgeordneten ÖV (insb. Buslinien) erleichtert dies an den Knoten systematische Anschlüsse bzw. Übergänge zwischen Bahn und Bus. Im Weiteren sieht das neue Angebotskonzept vor, dass sämtliche RE-Züge von/nach Vereina/Davos in Landquart starten bzw. enden. Ebenso starten/enden die RE-Züge in Richtung Albula/Oberengadin in Chur. Die Fahrlage des RE von/nach Disentis wird für die zusätzliche S-Bahnverbindung benötigt. Zwischen Chur und Landquart verkehrt folglich (abgesehen von den SBB-Zügen) noch die halbstündliche S-Bahn – anstelle der bisher stündlichen S-Bahn und dem RE.

Um die Chancen des künftigen Bahnkonzepts Retica 30+» für eine zweckmässige Abstimmung von Bahn und Bus und damit lückenlosen Transportketten zu nutzen, hat der Kanton Graubünden das **ÖV-Konzept Transreno** für das Gebiet von Rhäzüns bis Fläsch (AEV 2020, Transreno) erarbeiten lassen. Mit dem Konzept wird eine Systematisierung von Netz und Angebot neu bei allen Buslinien eingeführt zugunsten einer einfacheren Benutzbarkeit. Zudem wird die Zuverlässigkeit erhöht zugunsten sicherer Anschlüsse.

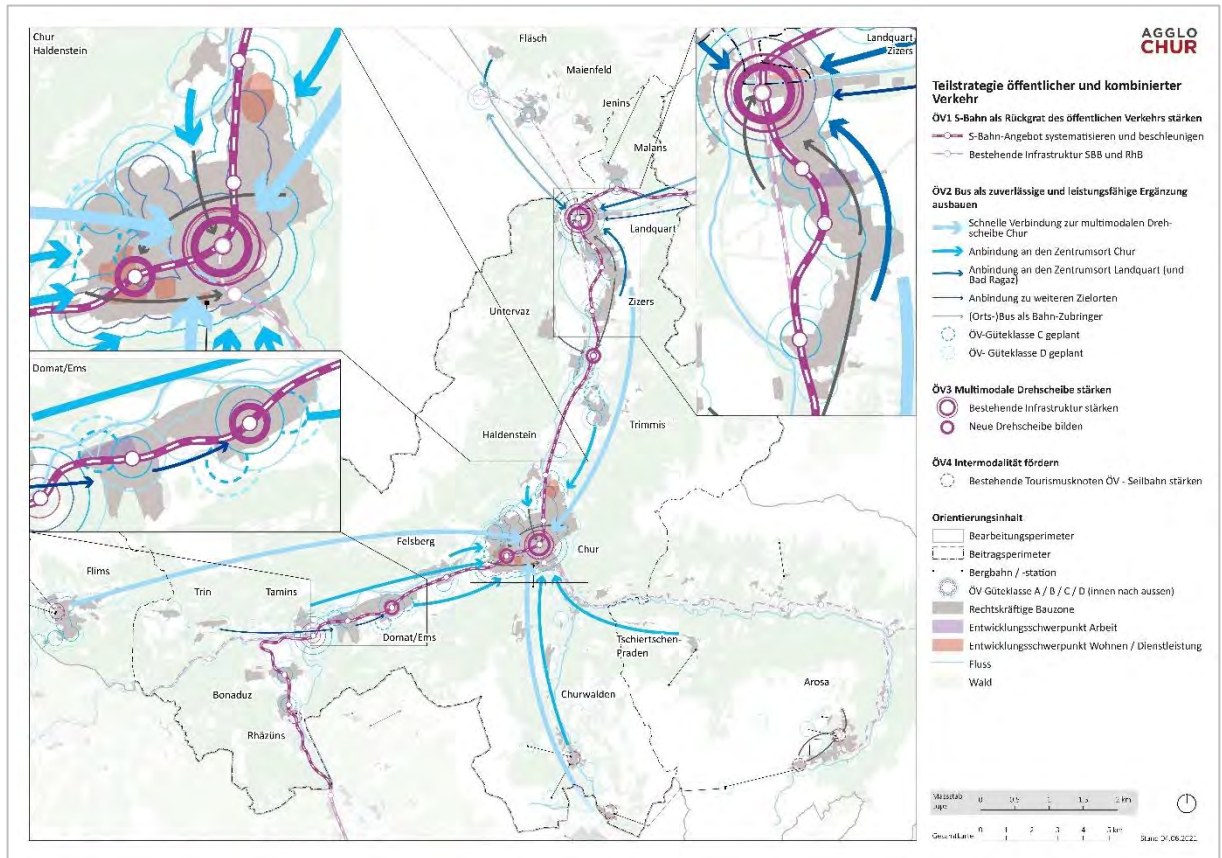


Abbildung 59: Teilstrategie Öffentlicher und kombinierter Verkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

ÖV1 S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken

Der Regionalverkehr auf der Schiene wird zu einem **systematischen und schnellen S-Bahn-betrieb** aus- und umgebaut, der die Siedlungsgebiete in der Talebene mit kurzen Reisezeiten mit den Zentren und den Arbeitsplatzgebieten verbindet. Er ist optimal auf das Angebot des Fernverkehrs abgestimmt. Ein durchgetaktetes Fahrplanraster im 30'-Takt vereinfacht auch die Rahmenbedingungen für die attraktive Gestaltung des Zubringerverkehrs zur S-Bahn. Die systembedingten Schnittstellen zwischen SBB und RhB sind sorgfältig aufeinander abzustimmen respektive zu gestalten, um die damit verbundenen Widerstände und Verlustzeiten soweit wie möglich zu reduzieren.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot

ÖV2 Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

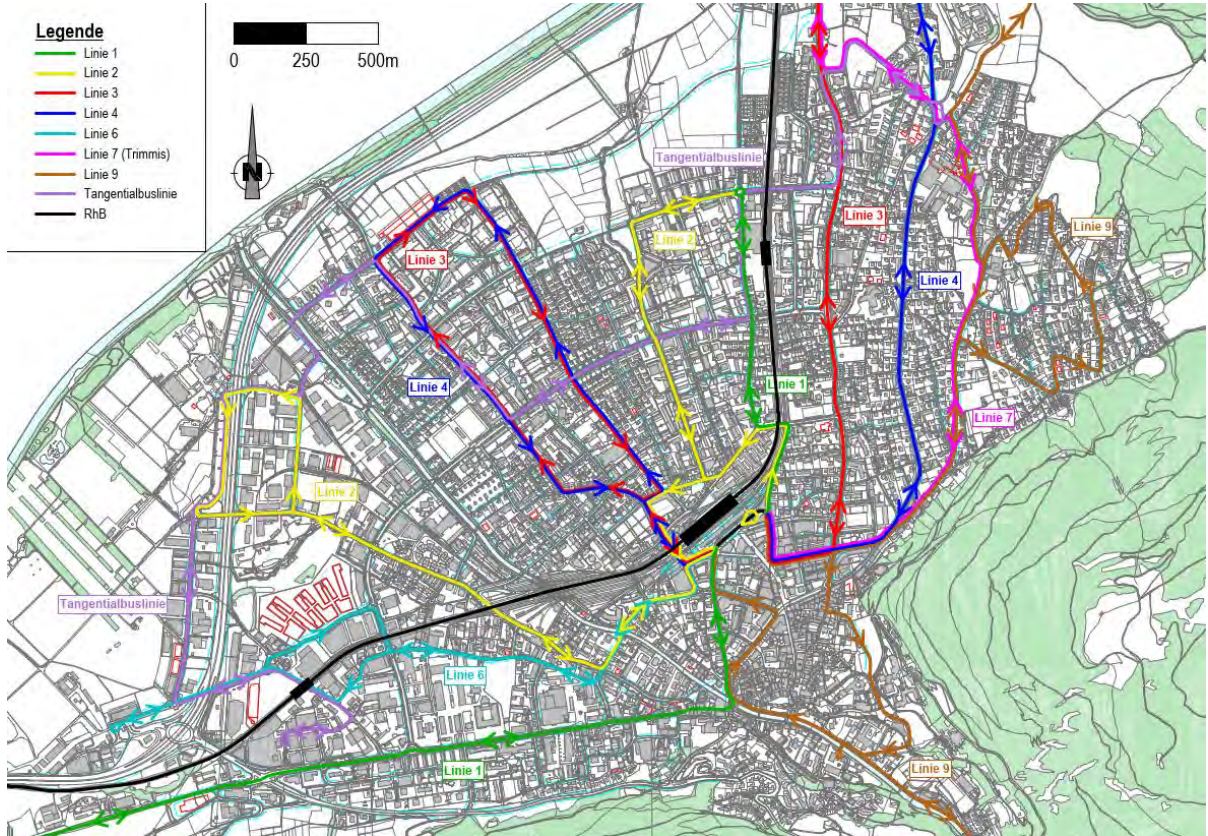


Abbildung 60: Liniennetz Stadt Chur, Variante inkl. Tangentialbuslinie (Quelle: AEV 2020, Transreno)

Bedingt durch Topographie und Siedlungsstruktur hat der Bus für den öffentlichen Personenverkehr eine zentrale Bedeutung und erfüllt auch wichtige Funktionen im Regionalverkehr. Dementsprechend ist schnellen und zuverlässigen Verbindungen zur **multimodalen Drehscheibe Chur** und die **Anbindung an das Regionalzentrum Landquart (und Bad Ragaz)** eine hohe Priorität zuzuweisen. Die Anbindung an die multimodale Drehscheibe Chur hat vor allem für die Verlagerung des touristischen Verkehrs vom MIV auf den ÖV eine grosse Bedeutung. Für eine Steigerung des ÖV-Anteils im Alltagsverkehr sind auch die **Verbindungen zu weiteren Zielorten** zu verbessern, namentlich zur Anbindung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung und Arbeiten. Schliesslich spielt im Zentrum von Chur und darüber hinaus das teilweise **elektrifizierte Ortsbussystem** eine wichtige Rolle für den örtlichen Binnenverkehr sowie als Zubringer zur Bahn. Die Benutzerfreundlichkeit wird durch eine Vereinfachung der Netzstruktur, nachfragegerechter Einsatz von Takt und Fahrzeugkapazitäten etc. erhöht. Folgende Bedienungsqualität des Busses gemäss Transreno (AEV 2020, Transreno) wird übernommen:

Raum	Bedienungsqualität Bus	
	Standard	Optimal
Region	30 Min.	
Achsen		
Agglomeration	30 Min.	15 Min.
Korridore		
Agglomerationskern		
- Je Linie	15 Min.	10 Min.
- Im Korridor / mittelfristig je Linie		7.5 Min.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV (Bus), ÖV - Buserschliessung

ÖV3 Multimodale Drehscheibe stärken

Neben den beiden grossen, etablierten Drehscheiben Chur und Landquart mit Fernverkehrsanschluss sind die Bahnhöfe Chur West, Domat/Ems und Untervaz-Trimmis entsprechend ihrer zukünftigen Bedeutung als Umsteigeknoten und für die Erschliessung von Entwicklungsgebieten zu multimodalen Drehscheiben zu entwickeln. Die Umsteigebeziehung an den Bahnhöfen und den multimodalen Drehscheiben sind attraktiv ausgestaltet, um die Vorteile der intermodalen Mobilität nutzen zu können. Dies umfasst alle Verkehrsträger und richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden jeglichen Alters. Neben der Einrichtung von kurzen und attraktiven Fusswegverbindungen zwischen den verschiedenen ÖV-Haltekanten (Umsteigen) gehören dazu auch attraktive und geschützte Aufenthaltsbereiche, kurze und attraktive Zu-/Abgangswege im Fuss-/Veloverkehr sowie eine sinnvolle Anordnung und hochwertige Ausstattung von ergänzenden intermodalen Einrichtungen (v.a. B&R). P&R wird im Zusammenhang mit den multimodalen Drehscheiben bewusst nicht in den Vordergrund gerückt, wobei Landquart eine Ausnahme bildet. In den ohnehin schon stark belasteten Zentren ist P&R bezüglich Verkehrsbelastung und Flächenverbrauch eher kontraproduktiv. An der Peripherie und an den Stationen ausserhalb der Zentren kann P&R dagegen sinnvoll sein, in der Regel ist an diesen Orten aber die Nachfrage begrenzt.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität

ÖV4 Intermodalität fördern

Die Intermodalität erfordert optimale Rahmenbedingungen für den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere zwischen dem FVV und dem ÖV. Dieser Aspekt ist einerseits bereits mit der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt (vgl. FVV4). Andererseits ist die Gestaltung der multimodalen Drehscheiben und übrigen Bahnhöfe von zentraler Bedeutung (ÖV3). Damit sind wichtige Voraussetzungen für die Förderung der Intermodalität geschaffen. Damit auch der touristische Zielverkehr in die Agglomeration Chur und insbesondere in die Wintersport- und Feriendestinationen besser einbezogen werden kann, sind die betreffenden **Tourismusknoten zwischen dem ÖV und den Seilbahnen** entsprechend zu gestalten. Schliesslich ist Intermodalität durch spezifische Beratungsangebote, insbesondere im Bereich Mobilitätsmanagement, zu fördern.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, ÖV – Intermodalität

7.5 Fuss- und Veloverkehr

Exkurs Sachplan Velo Kanton Graubünden

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden (2018) unterteilt das Velowegnetz von überwiegend kantonalem Interesse in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz. Das Alltagsnetz wurde anhand von Wunschlinien definiert. Es verbindet die Gemeinden und Fraktionen sowie wichtige Ziele mit hoher Anziehungskraft für den Veloverkehr miteinander. Mit Ausnahme der Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration Chur an das Alltagsnetz angebunden. Das Freizeitnetz wird durch die nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten gebildet. Die Ausdehnung des kantonalen Velowegnetzes für den Freizeitverkehr ist grundsätzlich ausreichend und die Qualität ist gut bis sehr gut. Der Sachplan Velo dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration Chur.

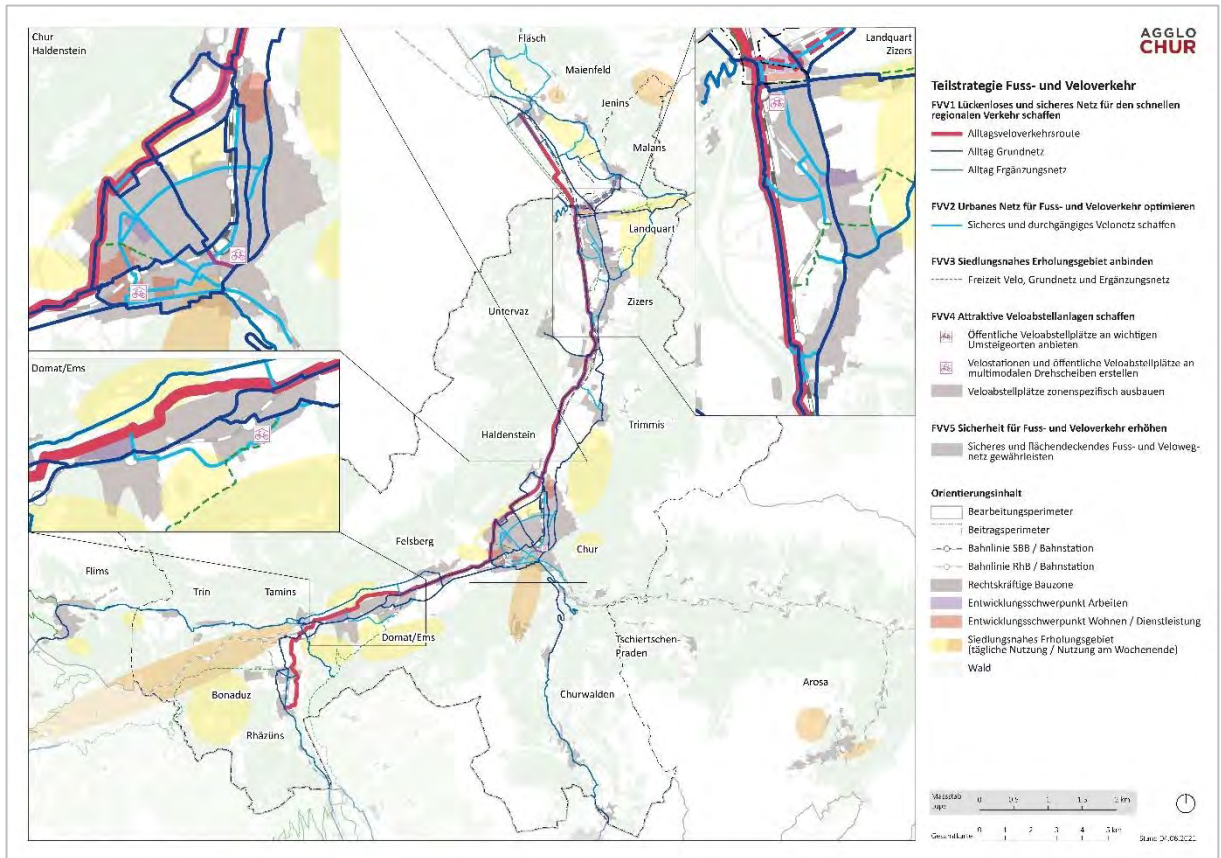


Abbildung 61: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

FVV1 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen

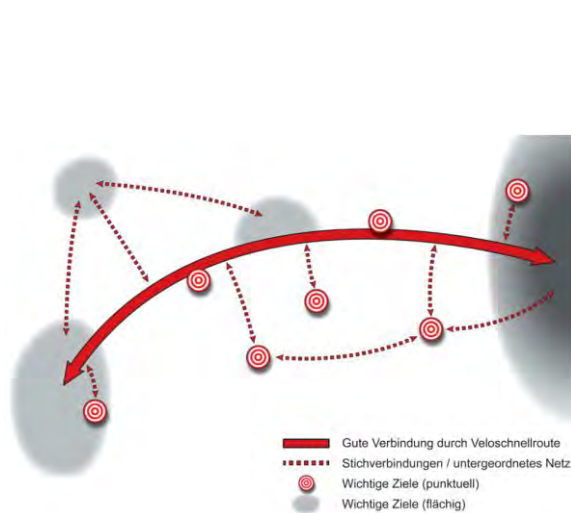


Abbildung 62 Funktionen einer Veloschnellroute (SVI Merkblatt 2018/2, Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten)

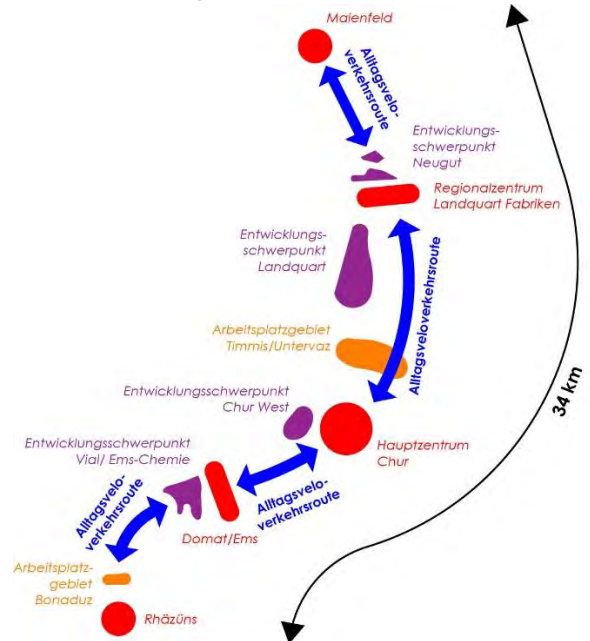


Abbildung 63 Prinzipskizze Agglomeration Chur (Quelle: Remund + Kuster mit Anpassungen EBP)

Das Velo soll in der Agglomeration Chur einen spürbar höheren Stellenwert erhalten, als dies heute der Fall ist und zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden sowie den ÖV optimal ergänzen. Dazu wird ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr

geschaffen. Es soll insbesondere auch mithelfen, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse infolge der Entwicklung der grossen Arbeitsplatzgebiete zu bewältigen. Die **Alltagsveloverkehrsroute** entlang des Rheintals erfüllt in diesem Zusammenhang eine zentrale Funktion, indem sie die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet und für den Veloverkehr auf dieser Achse einen hohen Standard gewährleistet (Prinzip vgl. Abbildung 62, Umsetzung vgl. Abbildung 63). Sie ergänzt **das Grund- und das Ergänzungsnetz für den Velo-Alltagsverkehr**; dieses Alltagsnetz von kantonalem Interesse deckt die wichtigsten Wunschlinien in der Agglomeration ab. Mit Ausnahme der Gemeinden Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration Chur an die Alltagsveloverkehrsrouten angebunden.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz

FVV2 Urbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren

In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein **sicheres und durchgängiges urbanes Netz** für den Fuss- und Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen zwischen den Alltagsnetzen schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Vor allem in den Zentren wird damit das Netz deutlich dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel gesteigert. Damit wird der Zugang zum Binnennetz einerseits sowie zu den grossen Verbindungsachsen in der Agglomeration andererseits für praktisch jedermann sichergestellt. In den suburbanen Siedlungsgebieten wird das Fuss- und Velonetz punktuell ergänzt.

Die ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte stellen bezüglich der Anbindung an die Fussweg- und Velonetze spezielle Fokusgebiete dar. Damit wird sichergestellt, dass der FVV von Anfang an als Verkehrsmittel für deren Erschliessung eine wichtige Funktion übernehmen kann und damit auch als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen wird.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

FVV3 Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden

Soweit dies nicht bereits durch das Alltagsnetz sichergestellt ist, werden die **siedlungsnahen Erholungsgebiete** mit einem ergänzenden **Netz für den Velo-Freizeitverkehr** von den Siedlungsgebieten her erschlossen. Gleichzeitig wird damit auch die Veloinfrastruktur durch stärker auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtete Abschnitte und Verbindungen ergänzt und damit die speziellen Landschaften in und unmittelbar um die Agglomeration Chur auch auf dem Velo besser erlebbar gemacht.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz

FVV4 Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Für die Sicherstellung einer attraktiven ÖV-Transportkette respektive der «letzten Meile» mit dem FVV sind die Bahnhöfe in der Agglomeration Chur mit **öffentlichen Velo-Abstellanlagen** auszustatten. Im gesamten Siedlungsgebiet sind die **Veloabstellplätze zonenspezifisch auszubauen**. An den multimodalen Drehscheiben sind zudem neben den normalen Veloabstellanlagen auch bewachte oder abschliessbare **Velostationen** – allenfalls mit Serviceangebot – vorzusehen.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, FVV – kombinierte Mobilität

FVV5 Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Wesentliche Aspekte dieser Teilstrategie sind bereits unter GV3 und GV5 erläutert. Ergänzend dazu ist der Fokus innerhalb des Siedlungsgebietes auf ein flächendeckendes und sicheres Fusswegnetz zu richten.

Abdeckung Handlungsbedarf: GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, GV - Siedlungsverträglichkeit MIV

8. Massnahmen

In diesem Kapitel wird eine Übersicht über die Massnahmen AP4G geschaffen. Dies einerseits in Bezug auf räumliche Schwerpunkte (Massnahmen-Schwerpunkte, Kapitel 8.1) und andererseits in Bezug auf die drei Themen Siedlung (Kapitel 8.2), Landschaft (Kapitel 8.3) und Verkehr (8.4).

8.1 Massnahmen-Schwerpunkte

Im AP 4G werden gezielte räumliche Schwerpunkte gesetzt. In diesen Räumen erfolgt aufgrund der vorhandenen Dynamik bzw. der geplanten Veränderungen eine besondere Koordination bei der Erarbeitung und Umsetzung von Massnahmen, insbesondere hinsichtlich Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Nachfolgend wird für drei Teilräume der Agglomeration mit hoher Massnahmendichte ein Massnahmen-Schwerpunkt beschrieben. Dabei wird nur kurz auf die Massnahmeninhalte eingegangen, für Details zu den Massnahmen wird auf die Massnahmenblätter verwiesen. Auch besteht kein Anspruch auf vollständige Aufzählung aller Massnahmen in diesen Schwerpunkten. Die betrachteten Räume sind:

- Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur, Chur West
- Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur, Rosenhügel
- Massnahmen-Schwerpunkt Landquart
- Massnahmen-Schwerpunkt Domat/Ems

In den weiteren Räumen liegt der Massnahmenfokus auf der Aufwertung von Ortsdurchfahrten, Verbesserungen im öffentlichen Verkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur, Chur West

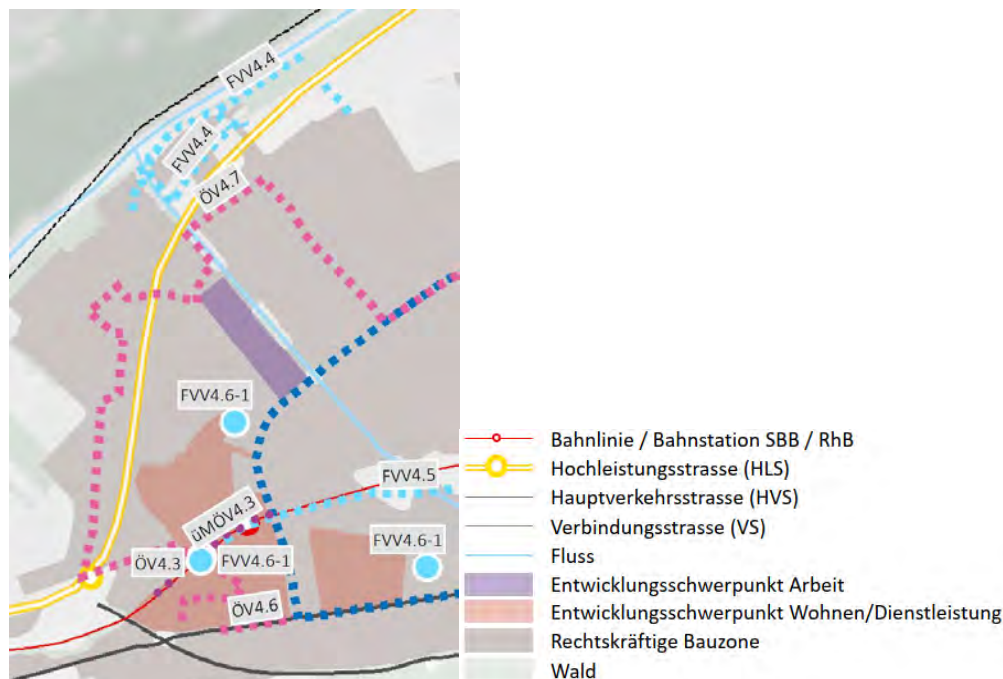


Abbildung 64: Massnahme-Schwerpunkt Stadt Chur, Chur West; Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Das Gebiet Chur West ist das grösste **Entwicklungsgebiet** der Stadt Chur und wird durch eine grosse Nutzungsvielfalt und eine attraktive Bebauung aus grossflächigen Bauten (Hochhäuser, Einkaufszentren, Baumärkte, Hotels, Restaurants) und Verwaltungsbauten, aber künftig auch aus Freizeitbauten (Kino), Wohnbauten, Geschäftshäusern und Schulen geprägt. Aufgrund der

Verfügbarkeit für eine Entwicklung, der zweckmässigen verkehrlichen Erschliessung inklusive guten Erreichbarkeit mit dem ÖV und einem hohen Nutzerpotenzial wurde das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt Chur West mit Schwerpunkt Wohnen/Dienstleistung definiert und soll gezielt nach Innen entwickelt werden (vgl. Massnahme S4.4-1). Weiteren Gebieten in der Nähe wird ebenfalls ein hohes Potenzial für eine gezielte Innenentwicklung zugesprochen: Für Wohnen/Dienstleistung das Gebiet Kasernenareal und etwas weiter südöstlich das Stadthallenareal (vgl. Massnahmen S4.5-1 und S4.4-2). Ähnliche Gründe führten zudem zur Festlegung des Gebiets Industriestrasse nördlich des Bahnhofs Chur West als ein für die Agglomeration relevanter Arbeitsplatzstandort mit Entwicklungspotenzial (vgl. Massnahme S4.6-2). Über die Massnahme S4.2 schöpft die Stadt Chur neben den Entwicklungsschwerpunkten zudem auch die Aufzoningspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz aus.

Die Anbindung mit dem MIV an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt für genannten Entwicklungsschwerpunkte über den Anschluss A13 (Chur-Süd) und kann als gut bis sehr gut eingestuft werden. Zusätzliche Massnahmen im **Strassenverkehr** in diesem Perimeter sind im Rahmen des AP 4G nicht vorgesehen, jedoch im AP 1G und AP 2G enthalten und teilweise noch in Umsetzung.

Das Herzstück der Erschliessung mit dem **öffentlichen Verkehr** wird die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. Massnahme ÖV4.3 inklusive Velostation). Mit der Verschiebung des Bahnhofs um 300 m nach Westen und dem Umbau zu einem Mittelperron (vgl. Massnahme üMÖV4.2) erfolgen diverse Anpassungen, um die Haltestelle als multimodale Drehscheibe auszugestalten und die Anschliessung an den ÖV und Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Für eine optimale Anbindung des Churer Stadtbusses ist in der Unterführung eine neue Bushaltestelle geplant. Diese Haltestelle soll mit der geplanten Tangentialbuslinie (vgl. Massnahme ÖV4.7), der Linie 6 (vgl. Massnahme ÖV4.8, Busoptimierungen [Verkehrsmanagement] Stadt Chur) sowie PostAuto Linien erschlossen werden. Um eine verlässlichere ÖV-Anschliessung von Chur West zu gewährleisten, wird weiter die Kasernenstrasse auf diesem Abschnitt mit einer Busspur erweitert (vgl. Massnahme ÖV4.6).

Auch der **Fuss- und Veloverkehr** wird im Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten in Chur West aufgewertet. Neben einer Velostation (vgl. Massnahme ÖV4.3) entstehen Veloabstellplätze an der multimodalen Drehscheibe Chur West (vgl. Massnahme FVV4.6-1) und diese wird mit der Veloachse Ost-West mit dem Bahnhof Chur verbunden (vgl. Massnahme FVV4.5). Auch im erweiterten Perimeter wird das Fuss- und Velowegnetz ergänzt (vgl. Massnahmen FVV4.1-7 Fusswege zu Naherholungsgebieten, FVV4.1-8 Flanierwege, FVV4.2-1 Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, FVV4.2-2 Massnahmenpauschale durchgehende Quartier-Fusswege, FVV4.2-3 FVV-Engpassbeseitigung Felsenaustrasse).

Massnahmen-Schwerpunkt Stadt Chur, Rosenhügel

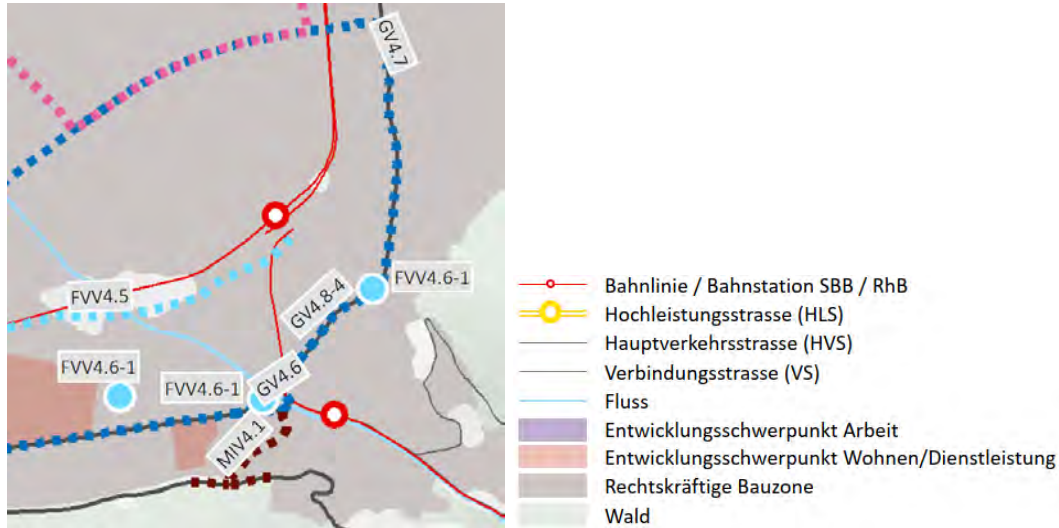


Abbildung 65: Massnahme-Schwerpunkt Stadt Chur, Rosenhügel; Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

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.

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.

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.

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.

Ebenso nimmt dank diesen Massnahmen die Sicherheit des **Fuss- und Veloverkehrs** auf der Kasernenstrasse zu. Nicht direkt im Zusammenhang mit den Massnahmen am Rosenhügel stehen die weiteren Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr, welche auch um das Obertor umgesetzt werden (vgl. Massnahmen FVV4.1-8, FVV4.2-2 und FVV4.6-1).

Massnahmen-Schwerpunkt Landquart

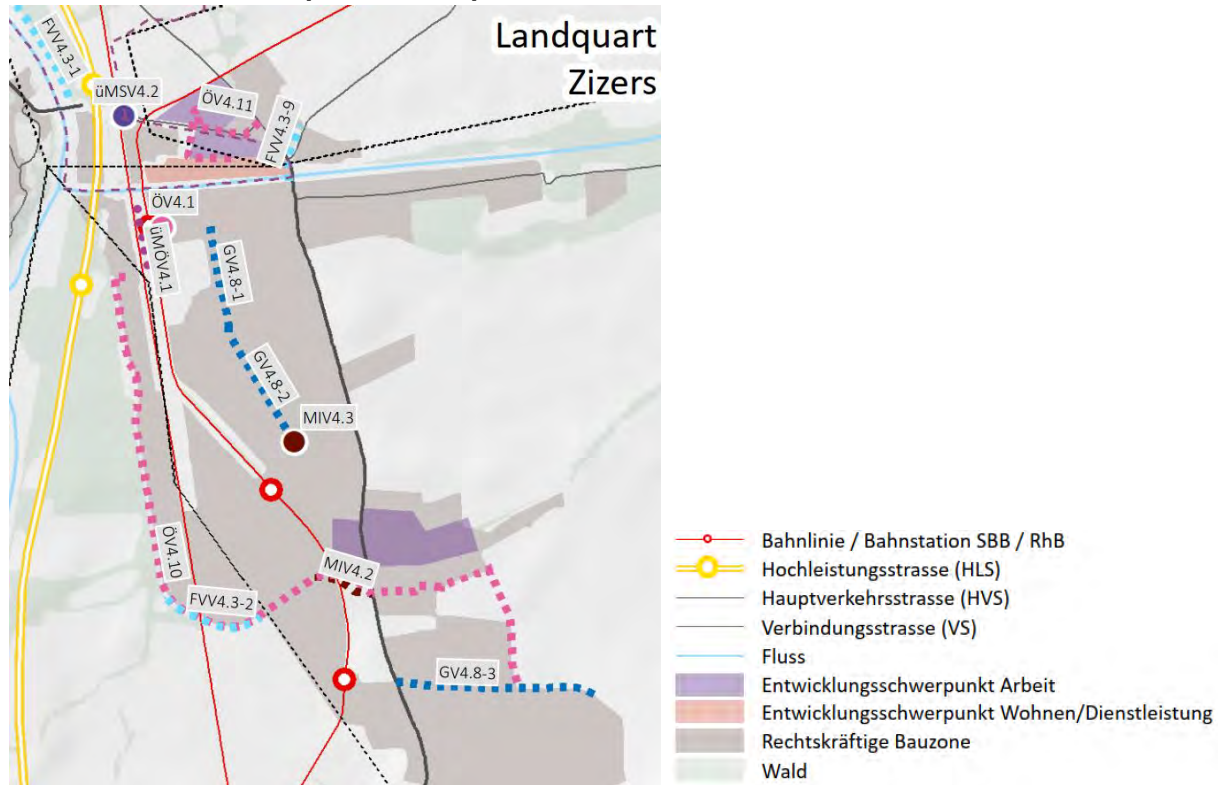


Abbildung 66: Massnahme-Schwerpunkt Landquart, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Für das Gebiet Neugut in Maienfeld und Malans, nördlich an Landquart angrenzend, wurde aufgrund seiner hervorragenden Erschliessung ein hohes Entwicklungspotenzial in den Bereichen Wohnen/Dienstleistung und Arbeit erkannt (vgl. Massnahmen S4.4-4 und S4.6-4). Das Gebiet soll deshalb als Siedlungserweiterungsgebiet gezielt nach Innen entwickelt werden (vgl. Massnahme S4.8). Neben dem Entwicklungsschwerpunkt Neugut wurde des Weiteren das Gebiet Industrie Fabriken in Landquart als ESP Arbeit definiert (vgl. Massnahmen S4.6-3). Voraussetzung dafür ist unter anderem eine zweckmässige verkehrliche Erschliessung dieser **Entwicklungsgebiete**. Über die Massnahme S4.2 schöpft die Gemeinde Landquart neben den Entwicklungsschwerpunkten zudem auch die Aufzoningspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz aus.

Die Erschliessung der ESP hat in Abstimmung mit weiteren Massnahmen zu erfolgen. Für den **öffentlichen Verkehr** hat der Bahnhof Landquart die grösste Bedeutung. Er ist ein wichtiger Umsteigebahnhof (RhB, SBB, Bus, P+R, Fuss- und Veloverkehr) und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen (STEP AS 2035, vgl. Massnahme üMÖV4.1). Er bildet die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs ins Prättigau, Landwassertal und Engadin. Mit dem Umbau zur multimodalen Drehscheibe soll der Bahnhof insbesondere auch für den öffentlichen Nahverkehr an Attraktivität gewinnen (vgl. Massnahmen ÖV4.1). In diesem Zusammenhang wird beispielsweise der Dorfteil Igis und der ESP Arbeit (Industrie Fabriken) mit einer neuen Buslinie mit dem Bahnhof Landquart verbunden (vgl. Massnahme ÖV4.10). Diese Linie soll durch eine Verlängerung zukünftig auch den ESP Neugut (Wohnen/Dienstleistung und Arbeit) erschliessen,

dafür sind zwei neue Bushaltestellen im Perimeter des ESP vorgesehen (vgl. Massnahme ÖV4.11). Momentan ist eine solche Verbindung zwischen Igis und dem Bahnhof Landquart mit dem öffentlichen Verkehr jedoch nicht möglich, da die Fahrplanstabilität aufgrund von Umwegen und der Bahnschranke nicht sichergestellt werden kann. Voraussetzung dafür ist deshalb die Massnahme im Bereich **Motorisierter Individualverkehr** MIV4.2 Industriestrasse Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse.

Mit dieser Massnahme wird zudem eine direkte Verbindung zwischen der Kantonsstrasse und dem Industriegebiet erstellt, was auch weitreichende Verbesserungen für den **Fuss- und Veloverkehr** zur Folge hat. Die Massnahme führt zu einer verkehrstechnischen Entflechtung und durch die Entlastung bzw. Aufwertung der Schul- und Sägenstrasse als flankierende Massnahme (vgl. Massnahme MIV4.3) werden die anliegenden Wohnquartiere und die Schul- und Sportanlagen vom Schwerverkehr und MIV entlastet, was eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge hat. Zudem werden der Ortsteil Igis und der ESP Landquart Fabriken via Industriestrasse direkt an die Alltagsveloverkehrsrouten angeschlossen und es ergibt sich für den Fussverkehr eine direkte Verbindung vom Bahnhof Ried in das Industriegebiet (vgl. Massnahme FVV4.1-2). Als begleitende Massnahme wird die Schulstrasse aufgewertet und verkehrsberuhigt sowie siedlungsorientiert gestaltet (vgl. Massnahmen GV4.8-1 und GV4.8-2). Auch der ESP Neugut wird an die Alltagsveloverkehrsrouten angeschlossen. Die Erschliessung erfolgt über die geplante Stichverbindung Malans-Landquart (vgl. Massnahme FVV4.3-9). Die Verdichtungsgebiete östlich des Bahnhofs Landquart werden weiter mit der Überführung Landquart-Tardis besser an das westliche Industriegebiet bzw. das Outlet angeschlossen (vgl. Massnahme FVV4.2-4).

Im **Strassenverkehr** ist neben der prominenten Massnahme MIV4.2 Industriestrasse Landquart (Detailbeschreibung vgl. oben) die übergeordnete Massnahme üMSV4.2 in diesem Massnahmenschwerpunkt zu nennen. Durch die bauliche Verlängerung der Beschleunigungsspur A28 in Richtung Davos werden Stausituationen verringert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Massnahmen-Schwerpunkt Domat/Ems

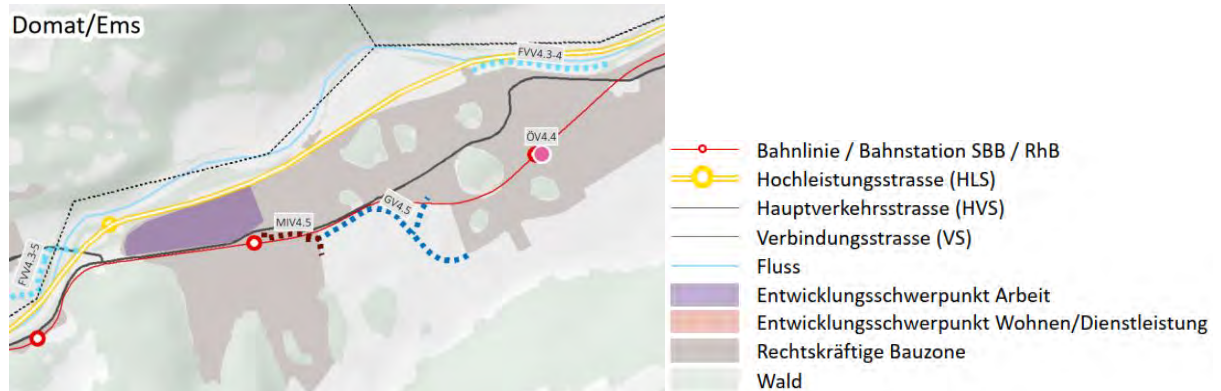


Abbildung 67: Massnahme-Schwerpunkt Domat/Ems, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Über die Massnahme S4.2 schöpft die Gemeinde Domat/Ems die Aufzoningspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz aus und treibt so die Innenentwicklung voran. Weiter wurde das Gebiet Vial als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit definiert (vgl. Massnahme S4.6-1). Auch das Areal der Ems-Chemie gegenüber des Gebiets Vial soll gestärkt und optimal erschlossen werden.

Die Anbindung mit dem MIV an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über den Anschluss A13 (Reichenau) und kann zum heutigen Zeitpunkt als gut eingestuft werden. Zusätzliche Massnahmen im **Strassenverkehr** sind im Bereich der Ems-Chemie vorgesehen. Einerseits erfolgt

ein Ausbau der Via Tardels, (vgl. Massnahme GV4.5) um die Verbesserung des ÖV-Angebotes (Bus) sowie der Verbesserung der Arealerschliessung (Unterführung statt bisheriger Bahn-schranke) der Ems-Chemie und des ESP Vial zu erreichen. Voraussetzung dafür ist eine neue Strassenunterführung im Osten der Ems-Chemie (vgl. Massnahme MIV4.5), welche auch die Verkehrssicherheit bedeutend erhöht.

Der Entwicklungsschwerpunkt Vial und die Ems-Chemie sind bereits über den Bahnhof Ems Werk an den **öffentlichen Verkehr** angeschlossen. Geplant ist zudem, dass die Buslinie 1 (Chur-Ems-Tamins) per Ende 2021 neu im Halbstundentakt über das Industriegebiet geführt wird. Im Zusammenhang mit den zuvor erwähnten Massnahmen an der Via Tardels soll mittelfristig eine Verbesserung der Anbindung des Gebiets Vial und der Ems-Chemie an den Bahnhof Domat/Ems via Südquartiere realisiert werden. Der Umbau des Bahnhofs Domat/Ems zur multimodalen Drehscheibe (vgl. Massnahme ÖV4.4) auf der Südseite und die neue Buser-schliessung kommen auch den südlich des Bahnhofs gelegenen Quartieren zugute.

Momentan ist das Gebiet Vial für den **Fuss- und Veloverkehr** nicht optimal erschlossen. Das Gebiet wird jedoch neu an die Alltagsveloverkehrsrouten (vgl. Massnahme FVV4.3-5) und damit an die Verbindung nach Rhäzüns und Chur angeschlossen.

8.2 Massnahmen Siedlung

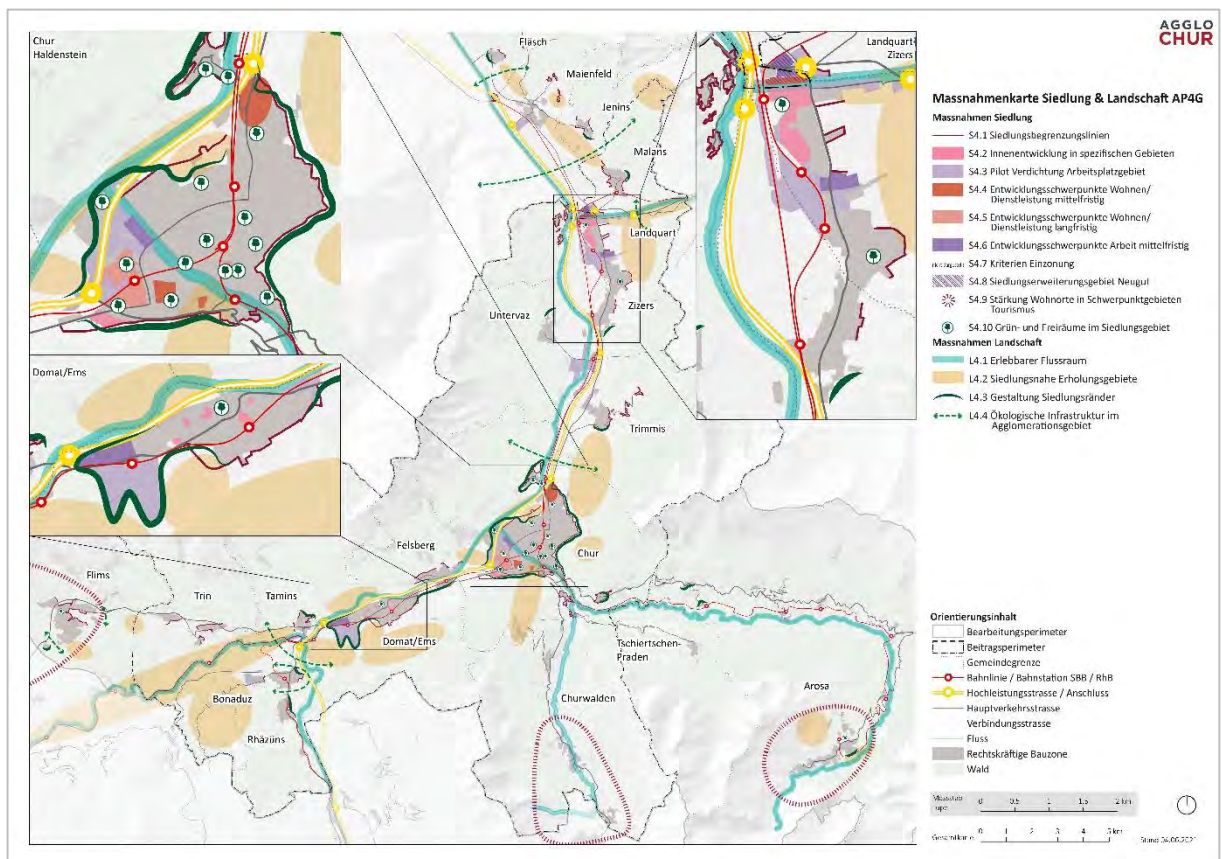


Abbildung 68: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 4G Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Im Bereich Siedlung sind im Rahmen des AP 4G zehn neue Massnahmen definiert worden (vgl. Tabelle 21). Aus der ersten und zweiten Generation sind bereits alle Massnahmen umgesetzt oder in Umsetzung begriffen (vgl. Kapitel 3). Die inhaltliche Weiterentwicklung gegenüber dem kantonalen Richtplan ist in den Massnahmenblättern detailliert dargestellt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	A
Neu	S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	A
Neu	S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	A
Neu	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	A
Neu	S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung langfristig	B
Neu	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	A
Neu	S4.7	Kriterien Einzonungen	A, Daueraufgabe
Neu	S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	A
Neu	S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	A
Neu	S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	A, Daueraufgabe

Tabelle 21: Massnahmen im Bereich Siedlung AP 4G Chur

Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet

Durch die Verortung von **Siedlungsbegrenzungslinien** (Massnahme S4.1) soll die Zersiedelung eingedämmt und die Vernetzung der Lebensräume berücksichtigt werden. Durch Aufzonen vorangetrieben werden soll die **Innenentwicklung in spezifischen Gebieten** (Massnahme S4.2), vor allem in den urbanen Agglomerationsgebieten von Chur, Landquart und Domt/Ems, wobei Nutzungspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Gütekategorie A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgeschöpft werden. In diesem Zusammenhang wird ein **Pilot zur Verdichtung von Arbeitsplatzgebieten** (Massnahme S4.3) gestartet. Dabei werden die Möglichkeiten und das Vorgehen zur optimalen Ausnützung eines unternutzten Arbeitsplatzgebiets untersucht. Die Resultate der Studie sollen auf ähnliche Gebiete in der Agglomeration übertragen werden können.

Bezug zu Teilstrategie: S1 – Entwicklung auf Siedlungsgebiet und spezifische Siedlungserweiterungsgebiete begrenzen, S2 – Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3 – Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5 – Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln, S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, L2 – Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten

Entwicklungsschwerpunkte

Es werden einerseits die **Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung** (Massnahme S4.4 und S4.5) und andererseits die **Entwicklungsschwerpunkte Arbeit** (Massnahme S4.6) weiterentwickelt. Mit Ersteren wird insbesondere das Hauptzentrum Chur durch gezielte Auf- und Umzonungen aufgewertet und gestärkt. Mit den Entwicklungsschwerpunkten Arbeit sollen Gewerbe und Industrie an räumlich zweckmässigen Standorten konzentriert werden. Die Entwicklung findet an zentralen, zusammenhängenden und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen statt und fördert den Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Bezug zu Teilstrategie: S2 – Urbane Entwicklung in den Gebieten im Talboden konzentrieren, S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln – GV1 Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bündeln – FVV1 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr

Siedlungserweiterungsgebiete

Der Bauzonenbedarf wird auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf) festgelegt. Damit legt das Agglomerationsprogramm – gegenüber dem kantonalen Richtplan – zusätzliche und präzisierende **Kriterien für die Einzonung** (Massnahme S4.7) fest. Dadurch soll zusätzlicher Wohnraum prioritär dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstehen. Aus übergeordneter strategischer Sicht ist das **Siedlungserweiterungsgebiet Neugut** (Massnahme S4.8) im AP 4G enthalten, dies unter anderem aufgrund der sehr hohen Lagegunst und der Stärkung des regionalen Zentrums Landquart.

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

Qualitative Siedlungsentwicklung

In den **Schwerpunktgebieten Tourismus** soll eine **Stärkung der Wohnorte** (Massnahme S4.9) erfolgen. Die Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims und Tschierschen-Praden bleiben so als überregionale Anziehungspunkte auch für Einheimische attraktiv und wahren ihre Stützfunktion für die umliegenden dörflichen Strukturen. In den Siedlungsgebieten sind die Freiräume attraktiv gestaltet. Die **Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet** (Massnahme S4.10) sollen insbesondere im urbanen Raum (Stadt Chur, Landquart, Domat/Ems) und den touristischen Schwerpunktgebieten (Arosa, Flims) gestärkt werden. Die Ziele dafür werden vorzugsweise durch die Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts verfolgt.

Bezug zu Teilstrategie: S3 – Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln, S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken

8.3 Massnahmen Landschaft

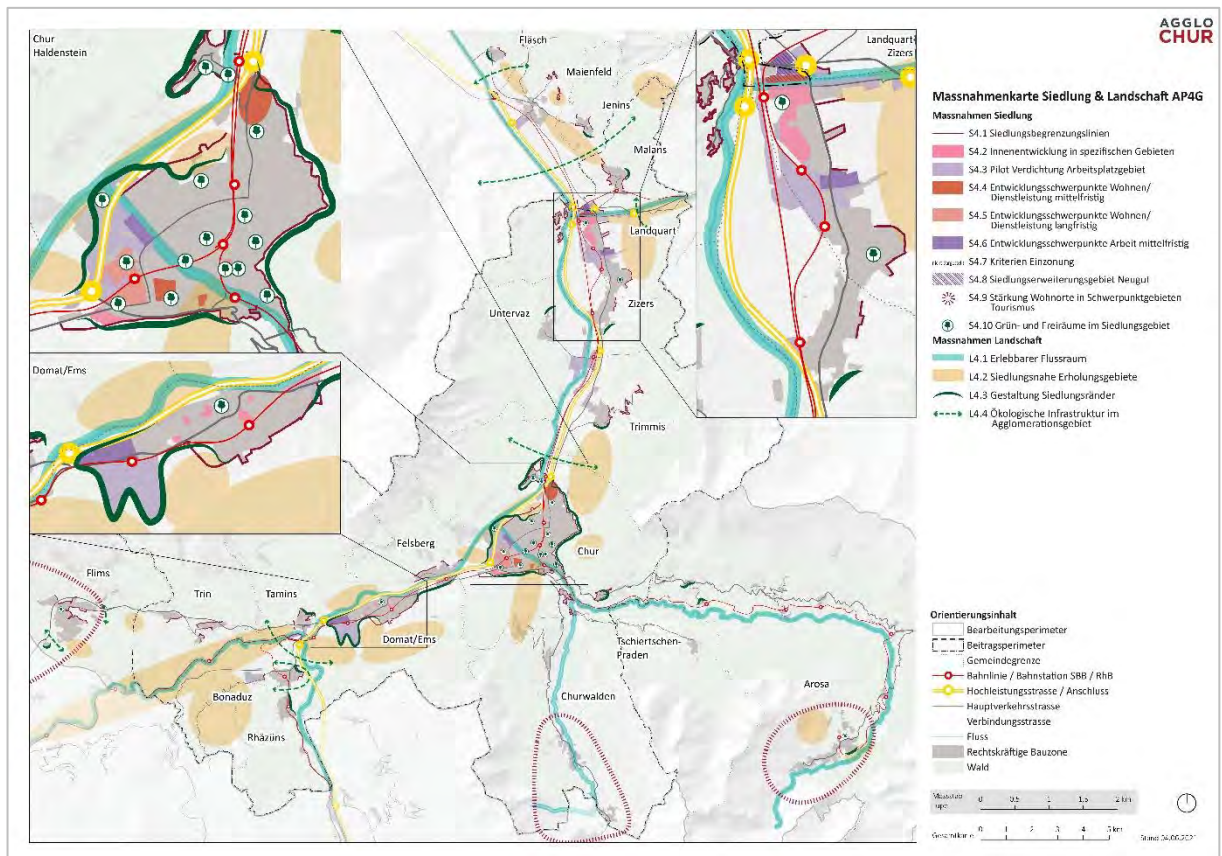


Abbildung 69: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 4G Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Im Bereich Landschaft werden vier neue Massnahmen aufgenommen (vgl. Tabelle 22).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	L4.1	Erlebbarer Flussraum	A, Daueraufgabe
Neu	L4.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	A, Daueraufgabe
Neu	L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	A, Daueraufgabe
Neu	L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	A

Tabelle 22: Massnahmen im Bereich Landschaft AP 4G Chur

Erholung und Schutz

Um den **Flussraum erlebbar** (Massnahme L4.1) zu machen und gleichzeitig entstehende Nutzungskonflikte zu lösen, erarbeiten betroffene Gemeinden ein Landschaftsnutzungskonzept mit Fokus auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden Schutzvorgaben. Weiter kann eine Besucherlenkung geprüft werden, mögliche Fuss- und Velowegbeziehung werden dabei berücksichtigt. Gleiches gilt für **siedlungsnaher Erholungsgebiete** (Massnahme L4.2) wo betroffene Gemeinden ebenfalls ein Landschaftsnutzungskonzept ausarbeiten.

Bezug zu Teilstrategie: L1 – Naherholungsgebiete weiterentwickeln, L3 – Vernetzung fördern, L4 – Naturerlebnisse ermöglichen und Nutzungskonflikte reduzieren

Ökologie und Siedlungsentwicklung

Mit der **Gestaltung der Siedlungsränder** (Massnahme L4.3) werden die Übergangsbereiche von der Siedlung zur Landschaft klar definiert und ausgebildet sowie gemäss den entsprechenden Nutzungen ausgestaltet. Diese Aufwertung dient der Stärkung der Ökologie, gliedert das Siedlungsgebiet in das Landschaftsbild mit ein und schafft Raum für die Naherholung. **Ökologische Infrastrukturen im Agglomerationsgebiet** (Massnahme L4.4) fördern die ökologische Vernetzung auch im Siedlungsgebiet und betrachten die Durchlässigkeit gesamtheitlich für Gross- und Kleintiere.

Bezug zu Teilstrategie: L2 – Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten, L3 – Vernetzung fördern

8.4 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen des AP 4G lassen sich in fünf Bereiche gliedern: öffentlicher Verkehr, Gesamtverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Verkehrssicherheit. Hinzu kommen übergeordnete Massnahmen in den Bereichen des öffentlichen Verkehrs und des Strassenverkehrs.

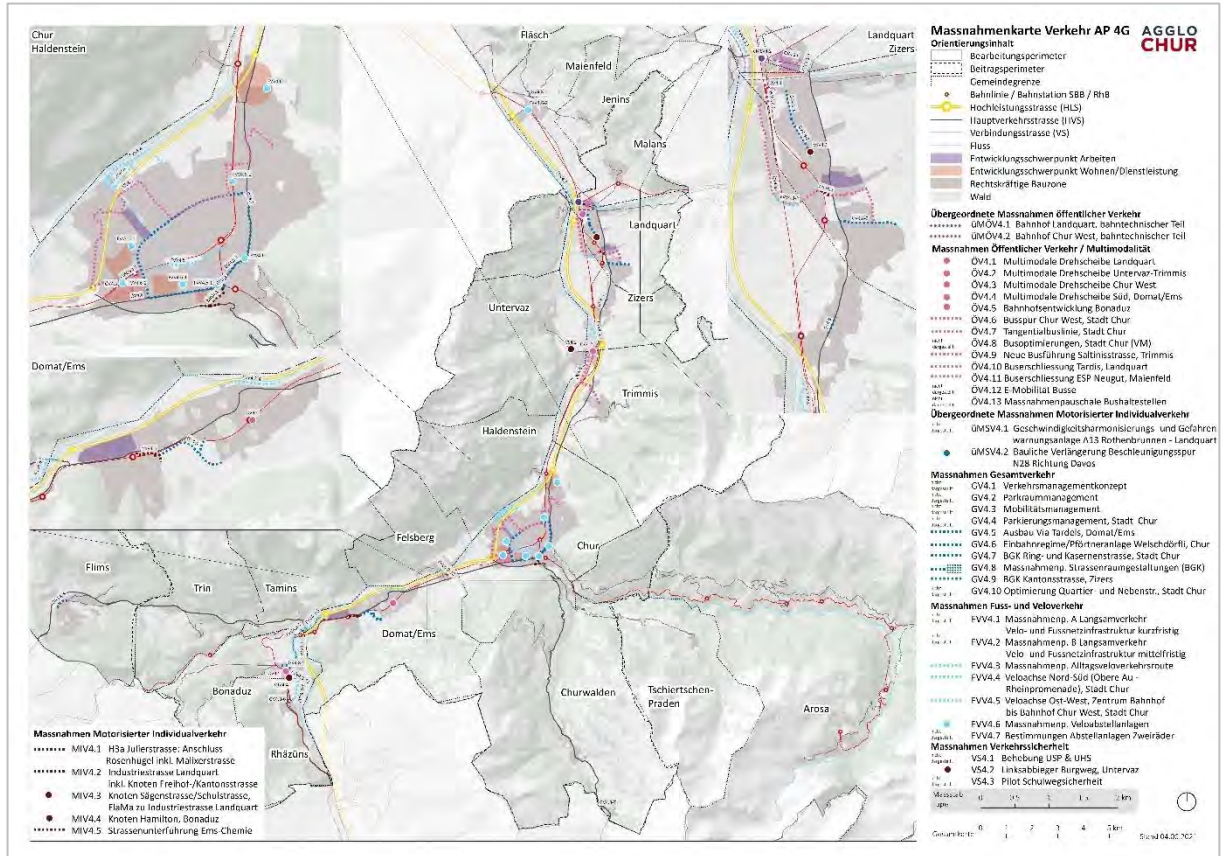


Abbildung 70: Massnahmenkarte Verkehr AP 4G Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

8.4.1 Übergeordnete Massnahmen öffentlicher Verkehr

Für das AP 4G Chur sind zwei übergeordnete Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr von Bedeutung (vgl. Tabelle 23), welche aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder ergänzenden Ausführungen des PAV nicht durch Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden können. Die Verantwortung dieser Massnahmen liegt über unterschiedliche Planungen beim Bund bzw. der RhB oder SBB.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
Neu	üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil	2024 – 2028
Neu	üMÖV4.2	Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil	2023 – 2025

Tabelle 23: Übergeordnete Massnahmen im Bereich ÖV AP 4G Chur

Mit den beiden übergeordneten Massnahmen ÖV werden am **Bahnhof Landquart** (Massnahme üMÖV4.1) und am **Bahnhof Chur West** (Massnahme üMÖV4.2) die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung als multimodale Drehscheiben geschaffen. Der öffentliche Verkehr, insbesondere die Bahn, wird gestärkt und die Intermodalität weiter gefördert. Speziell der Bahnhof Landquart gewinnt durch die Anpassungen an der Infrastruktur als (touristischer) Umsteigebahnhof an Attraktivität.

Bezug zu Teilstrategie: ÖV1 – S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3 – Multimodale Drehscheiben stärken, ÖV4 – Intermodalität fördern

8.4.2 Öffentlicher Verkehr und Multimodalität

Die beiden Themen ÖV / Multimodalität werden gemeinsam betrachtet, da multimodale Wegeketten mehrheitlich ÖV-Anteile enthalten bzw. ein Fokus auf die Verknüpfung mit dem ÖV gelegt wird. Im Rahmen des AP 4G werden 13 Massnahmen und ein Massnahmenpaket zur Mitfinanzierung beantragt (vgl. Tabelle 24). Zwei Massnahmen werden aus dem Agglomerationsprogramm 1. bzw. 2. Generation weiterentwickelt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A
Neu	ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz	A
Neu	ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West inkl. Unterführung	A
Neu	ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Süd, Domat/Ems	A
Neu	ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	A
Neu	ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	A
Neu	ÖV4.7	Tangentialbuslinie, Stadt Chur	A
Neu	ÖV4.8	Busoptimierungen, Stadt Chur (Verkehrsmanagement)	A
Neu	ÖV4.9	Neue Busführung Saltinistrasse, Trimmis	B
3901.2.005	ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	A
Neu	ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	B
Neu	ÖV4.12	E-Mobilität Busse	A
Neu	ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung von Bushaltestellen	A, Pauschalpaket

Tabelle 24: Massnahmen im Bereich ÖV / Multimodalität AP 4G Chur

Multimodale Drehscheiben

Mit den **Multimodalen Drehscheiben in Landquart, Untervaz, Chur West und Domat/Ems** (Massnahmen ÖV4.1 – 4.4) sowie der **Bahnhofsentwicklung Bonaduz** (Massnahme ÖV4.5) sind zahlreiche Massnahmen zur Aufwertung von Bahnhöfen bzw. zur Stärkung der Intermodalität im AP 4G vorhanden. Dabei werden ganzheitliche Verbesserungen angestrebt unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (Zugänglichkeit Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellanlagen, Bushaltestellen, Kiss and Ride, allgemein Verbesserung Aufenthaltsqualität etc.) bzw. je nach Standort einzelne Teilmassnahmen. In Bonaduz wird prioritär die Aufwertung des Bahnhofs in Angriff genommen. Übergeordnetes Ziel ist ein leistungsstarker öffentlicher Verkehr und, im Fall von Landquart, eine multimodale Drehscheibe mit Anschluss an das Fernverkehrsnetz.

Bezug zu Teilstrategie: ÖV1 – S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3 – Multimodale Drehscheiben stärken, ÖV4 – Intermodalität fördern, FVV4 – Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Buserschliessung und -infrastruktur

Verschiedene Massnahmen zielen auf einen Ausbau der Bus-Infrastruktur respektive der Buserschliessung. Der Ausbau der **Busspur Chur West** (Massnahme ÖV4.6) erfolgt in Abstimmung mit dem Entwicklungsschwerpunkt Chur West. Weiter wird in der Stadt Chur die **Tangentialbuslinie** (Massnahme ÖV4.7) realisiert, welche wichtige Standorte in der Peripherie der Stadt Chur über eine Buslinie erschliesst. Ausserhalb Churs sorgen die **Buserschliessung Tardis in Landquart** (Massnahme ÖV4.10) und die **Buserschliessung ESP Neugut in**

Maienfeld (Massnahme ÖV4.11) für den Ausbau des Busses als zuverlässiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Ebenso wird die **Busführung in Trimmis** (Massnahme ÖV4.9) optimiert

Mit den **Busoptimierungen in der Stadt Chur** (Massnahme ÖV4.8) wird das städtische Busnetz auf das regionale Netz abgestimmt und die Buslinien werden ausgebaut respektive optimiert. Insbesondere sollen Anschlüsse an wichtige Haltestellen berücksichtigt und Massnahmen zur Fahrplanstabilität umgesetzt werden. Zusätzlich zur Optimierung herkömmlicher Busnetze wird in der Agglomeration im Perimeter zwischen Bad Ragaz und Chur die **E-Mobilität von Bussen** (Massnahme ÖV4.12) getestet. Dabei wird geprüft, ob ausgewählte Linien für die Elektrifizierung geeignet sind.

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

Aufwertung von Bushaltestellen

Im Rahmen des **Massnahmenpakets A, Aufwertung von Bushaltestellen** (Massnahme ÖV4.13) werden zahlreiche Bushaltestellen in der Agglomeration Chur – insbesondere bei neu geplanten Buslinien - hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufgewertet. Zudem wird die Integration in das Fuss- und Velonetz geprüft und die Zu- und Abgänge der ÖV-Haltestellen werden verbessert. Bei der Aufwertung werden Synergien im Zusammenhang mit der Umsetzung der behindertengerechten Gestaltung von ÖV-Haltestellen sowie allfälligen geplanten Angebotsanpassungen genutzt.

Bezug zu Teilstrategie: ÖV2 – Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen

8.4.3 Übergeordnete Massnahmen Strassenverkehr

Für das AP 4G Chur sind zwei übergeordnete Massnahmen im Bereich Strassenverkehr von Bedeutung (vgl. Tabelle 25), welche aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder ergänzenden Ausführungen des PAV nicht durch Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden können. Die Gesamtverantwortung dieser Massnahmen liegt über unterschiedliche Planungen beim Bundesamt für Strassen (ASTRA).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
Neu	üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart	2024 – 2028
Neu	üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur N28 Richtung Davos	2021 – 2022

Tabelle 25: Übergeordnete Massnahmen im Bereich Strassenverkehr AP 4G Chur

Gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien soll der Verkehr, der nicht verlagert werden kann, auf dem strategischen Strassennetz gebündelt werden. Insbesondere die **Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage auf der A13** (Massnahme üMSV4.1) trägt zu einem verbesserten Verkehrsfluss bei und stellt die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes sicher. Damit trägt die Massnahme auch stark zu einer erhöhten Verkehrssicherheit bei. Dies gilt auch für die **Bauliche Verlängerung der Beschleunigungsspur auf der N28 Richtung Davos** (Massnahme üMSV4.2).

Bezug zu Teilstrategie: GV1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

8.4.4 Gesamtverkehr

Im AP 4G sind acht Massnahmen und ein Massnahmenpaket im Bereich Gesamtverkehr enthalten (vgl. Tabelle 26). Die drei planerischen Massnahmen werden als Eigenleistungen der Agglomeration umgesetzt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A, Eigenleistung
Neu	GV4.2	Parkraummanagement	A, Eigenleistung
Neu	GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	
Neu	GV4.3-1	Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung und ESP Arbeit mittelfristig	A, Eigenleistung
Neu	GV4.3-2	Mobilitätsmanagement ESP Wohnen/Dienstleistung langfristig	B, Eigenleistung
Neu	GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	B
Neu	GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	A
Neu	GV4.6	Einbahnregime Welschdörfli/ÖV-Pforte, Stadt Chur	B
Neu	GV4.7	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	A
Neu	GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	A, Pauschalpaket
Neu	GV4.9	BGK Zizers	A
Neu	GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	B

Tabelle 26: Massnahmen im Bereich Gesamtverkehr AP 4G Chur

Verkehrsmanagement als Schwerpunkt

Im Bereich der Gesamtverkehrsmassnahmen erhält das Management einen grossen Wert. So soll ein **Verkehrsmanagementkonzept** (Massnahme GV4.1) für die gesamte Agglomeration den Betrieb auf dem Strassennetz optimieren, die Behinderungen des ÖV reduzieren und die Siedlungsverträglichkeit sicherstellen. Mit dem angestrebten **Mobilitätsmanagement** (Massnahmen GV4.3-1 und GV4.3-2) sollen diese Aspekte insbesondere mit Bezug auf die ESP Wohnen/Dienstleistung sowie Arbeit berücksichtigt werden. Durch ein **Parkraummanagement** (Massnahme GV4.2) soll ebenfalls die Siedlungsverträglichkeit gewährleistet werden, zusätzlich soll so die Attraktivität von ÖV und FVV gesteigert werden. Für die Stadt Chur wird ein spezifisches **Parkierungsmanagement** (Massnahme GV4.4) ausgearbeitet, insbesondere um Suchverkehr zu vermeiden. Ebenfalls in der Stadt Chur werden die **Quartier- und Nebenstrassen optimiert** (Massnahme GV4.10) wobei vor allem auf die Dimensionierung und Höchstgeschwindigkeiten der Sammelstrassen geachtet wird und u.a. die Aufenthaltsqualität zu steigern. Mit dem **Einbahnregime Welschdörfli/ÖV-Pförtneranlage innere Kasernenstrasse in der Stadt Chur** (Massnahme GV4.6) ist zudem die Verkehrssteuerung auf einem spezifischen belasteten Strassenabschnitt vorgesehen. Im Sinne einer Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist der **Ausbau der Via Tardels in Domat/Ems** (Massnahme GV4.5) vorgesehen. Die Strasse dient als Korridor für eine neue Buserschliessung und erschliesst Wohngebiete, den Entwicklungsschwerpunkt Arbeit Vial und die Ems-Chemie. Zudem schafft sie einen Siedlungsrand mit einem Übergang zwischen Baugebiet und Erholungsgebiet.

Bezug zu Teilstrategie: GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV4 – Parkierung überkommunal abstimmen

Betriebs- und Gestaltungskonzepte in allen Agglomerationsteilen

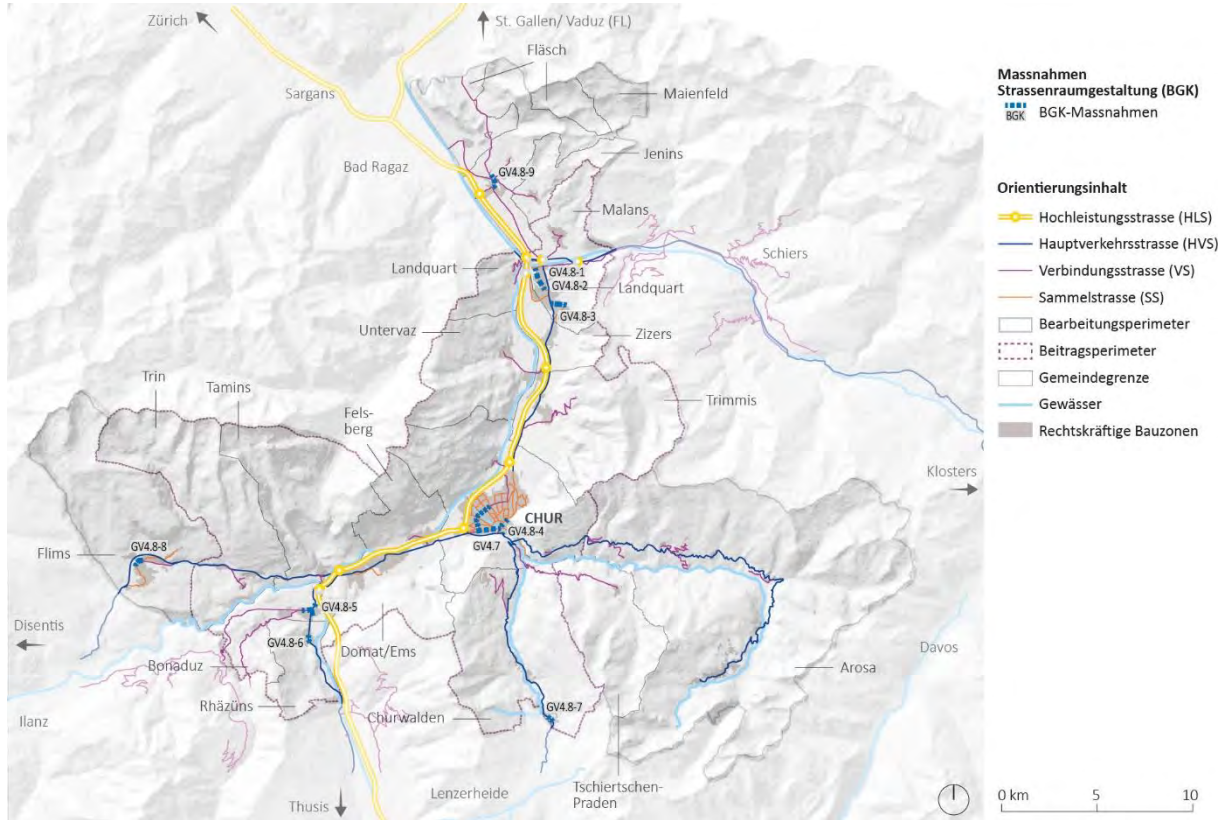


Abbildung 71: Massnahmenübersicht Betriebs- und Gestaltungskonzepte AP 4G Chur, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Die zahlreichen vorgesehenen Massnahmen zu Strassenraumgestaltungen und Anpassungen des Verkehrsbetriebs ermöglichen eine siedlungsverträglichere Abwicklung des motorisierten Strassenverkehrs und eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel. Durch eine städte- respektive ortsbauliche Aufwertung wird der Aufenthalt in den Ortszentren attraktiver und der Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet eine echte Alternative zum MIV. Auch dem Bus wird – wo vorhanden – im Strassenraum die entsprechende Priorität eingeräumt. Das **BGK Ring- und Kasernenstrasse in der Stadt Chur** (Massnahme GV4.7) und das **BGK Zizers** (Massnahme GV4.9) ist als Einzelmassnahme geführt, die restlichen BGK sind Teil des **Massnahmenpakets A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)** (Massnahme GV4.8).

Bezug zu Teilstrategie: S6 – Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV2 – Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren, FVV5 – Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

8.4.5 Motorisierter Individualverkehr

Im AP 4G sind fünf neue Massnahmen für die Umsetzung vorgesehen (vgl. Tabelle 27).

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel	A
3901.2.009	MIV4.2	Industriestrasse Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse	A

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse Landquart	A
Neu	MIV4.4	Knoten Bonaduz (Hamilton)	A
3901.2.010	MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	A

Tabelle 27: Massnahmen im Bereich MIV AP 4G Chur

Kapazitätserweiterungen

Durch den **Umbau des Knotens Rosenhügel** (Massnahme MIV4.1) werden die Gebiete Ober- / Welschdörfli und Kasernenstrasse entlastet, was insbesondere zur Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV im genannten Gebiet beiträgt. Dank den Massnahmen bei der **Industriestrasse Landquart inkl. Knoten Freihofstrasse / Kantonsstrasse** (Massnahme MIV4.2) werden anliegende Wohnquartiere sowie Schul- und Sportanlagen vom MIV entlastet. Zudem begünstigen eine neue Buslinie und verbesserte Fussverbindungen eine Veränderung des Modalsplits in die gewünschte Richtung. Die neue **Strassenunterführung Ems-Chemie in Domat/Ems** (Massnahme MIV4.5) sorgt für einen direkten Anschluss der südlichen Wohnquartiere und einen barrierefreien Zugang der Ems-Chemie an das übergeordnete Strassennetz und entlastet somit ebenfalls Teile des Siedlungsgebiets vom MIV.

Bezug zu Teilstrategie: GV1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, GV2 – Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln

Knoten-Anpassungen

Als flankierende Massnahme zur Industriestrasse Landquart (Massnahme MIV4.2) wird der **Knoten Sägenstrasse / Schulstrasse** (Massnahme MIV4.3) umgestaltet. Die Strassen werden redimensioniert und fussgängerfreundlich und sicher gestaltet. Der verbleibende Verkehr wird siedlungsverträglich und an die sensiblen Nutzungen angepasst abgewickelt. Die Verkehrssicherheit wird auch beim **Knoten Bonaduz (Hamilton)** (Massnahme MIV4.4) verbessert und somit seiner hohen Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr gerecht.

Bezug zu Teilstrategie: GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

8.4.6 Fuss- und Veloverkehr

Im AP 4G sind zehn Massnahmen, davon 4 pauschale Massnahmenpakete, für die Umsetzung vorgesehen (vgl. Tabelle 28). Eine planerische Massnahme wird dabei als Eigenleistung der Agglomeration umgesetzt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	A, Pauschalpaket
Neu	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	B, Pauschalpaket
Neu	FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	A, Pauschalpaket
Neu	FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	B
Neu	FVV4.5	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	B

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen	A
Neu	FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	A, Eigenleistung

Tabelle 28: Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr AP 4G Chur

Kurz- und mittelfristige Velo- und Fussnetzinfrastruktur

Mit den **pauschalen Massnahmenpaketen A und B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur** (Massnahmen FVV4.1 und FVV4.2) werden über das gesamte Agglomerationsgebiet Fuss- und/oder Veloinfrastrukturen verbessert oder ausgebaut. Damit werden Lücken im Fuss- und veloverkehr geschlossen, das Netz optimiert und die Sicherheit für den Fuss- oder Veloverkehr wird erhöht. Weiter werden über diese Massnahmen verschiedene Naherholungsgebiete erschlossen.

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

Alltagsveloverkehrsrouten

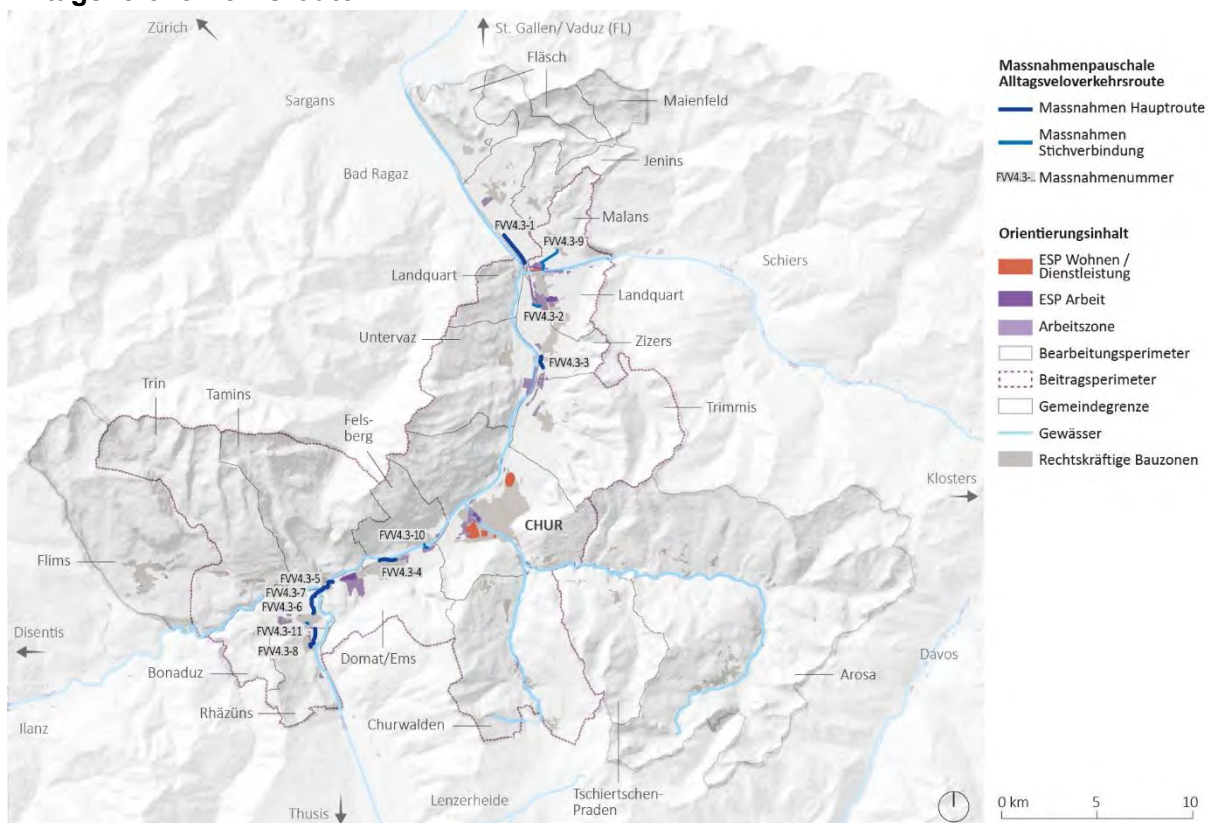


Abbildung 72: Massnahmenübersicht Alltagsveloverkehrsrouten AP 4G Chur, Auszug aus Massnahmenkarte Verkehr (Grafik: EBP, A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Die Alltagsveloverkehrsrouten entlang des Rheintals verbindet als Veloschnellroute zwischen Maienfeld und Rhäzüns über 34 Kilometer die Zentren, die grösseren Siedlungsgebiete und die grossen Arbeitsplatzgebiete der Agglomeration über ein gut ausgebautes Velonetz. Zudem werden diverse Entwicklungsschwerpunkte (sowohl Wohnen/Dienstleistung als auch Arbeit) an die Route angeschlossen. Damit soll ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr geschaffen werden. Das **pauschale Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten** (Massnahme FVV4.3) beinhaltet verschiedene

Teilmassnahmen, um die Lücken in der Hauptroute zu schliessen, die Qualität der Route zu optimieren und um Stichverbindungen zu realisieren.

Bezug zu Teilstrategie: FVV1 – Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2 – Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren

Weitere Veloverbindungen

Weitere Ausbauten der Infrastruktur erfolgen mit zwei Veloachsen in der Stadt Chur. Die **Nord-Süd Achse (Obere Au – Rheinpromenade)** (Massnahme FVV4.4) verbindet Chur Nord und Chur Süd mit einer durchgehenden, attraktiven Veloroute, die den Anforderungen des Alltags- und Pendlerverkehrs, insbesondere in Sachen Sicherheit, genügt. Die **Veloachse Ost-West, Hauptbahnhof bis Bahnhof Chur West** (Massnahme FVV4.5) sorgt zwischen den Bahnhöfen für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur und gewährleistet durch eine lückenlose Verbindung ein komfortables und sicheres Vorwärtskommen vor allem im Pendler- aber auch im Alltagsverkehr.

Bezug zu Teilstrategie: FVV1 – Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr schaffen, FVV2 – Urbanes / Suburbanes Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren

Veloabstellanlagen

Mit dem **pauschalen Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen** (Massnahme FVV4.6) wird die Attraktivität des Veloverkehrs erhöht. Dies durch geeignete Standorte sowie diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen. So wird die Voraussetzung für eine vermehrte Nutzung des Velos im Verkehr geschaffen. In Eigenleistung überprüfen die Gemeinden die **Bestimmungen für Veloabstellanlagen** (Massnahme FVV4.7). Auch dies soll zur Stärkung des Velos als Verkehrsmittel beitragen und so die Anzahl der multimodalen Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Bezug zu Teilstrategie: FVV4 – Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

8.4.7 Verkehrssicherheit

Im AP 4G sind drei Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit enthalten (vgl. Tabelle 29). Zwei dieser Massnahmen werden als Eigenleistungen der Agglomeration umgesetzt.

ARE-Code	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität
Neu	VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A, Eigenleistung
Neu	VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	A
Neu	VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	A, Eigenleistung

Tabelle 29: Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit AP 4G Chur

Für das AP 4G wurde eine umfassende Untersuchung des Unfallgeschehens und eine aktualisierte und einheitliche Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen vorgenommen. Daraus abgeleitet erfolgen unterschiedliche Massnahmen zur **Behebung der Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen** (Massnahme VS4.1). Der **Kreisel Burgweg, Untervaz** (Massnahme VS4.2) wurde als Einzelmassnahme ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Ein Kreisel verbindet dort die vier Knotenäste und sorgt für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit und eine hinreichende Erschliessung des Industriegebiets Wingertli. Über den **Pilot Schulwegsicherheit** (Massnahme VS4.3) werden Informationen gesammelt, um mit neuen Erfahrungen und Erkenntnissen die Schulwegsicherheit im Agglomerationsgebiet über die nächsten Jahre zu steigern.

Bezug zu Teilstrategie: GV5 – Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

9. Umsetzung und Controlling

9.1 Grundsätze

Verpflichtung zur Umsetzung

Das Agglomerationsprogramm ist im kantonalen Richtplan verankert und somit per Definition behördenverbindlich. Mit dem Regierungs- sowie den Regions- und Gemeindebeschlüssen zum Agglomerationsprogramm besteht zudem eine formelle Verpflichtung der Behörden, das AP 4G umzusetzen.

Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Alle richtplanrelevanten Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsbereich sind respektive werden – ausser wo im Massnahmenblatt anders vermerkt – im kantonalen Richtplan eingetragen. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms sind mit dem kantonalen Richtplan, den regionalen Raumkonzepten und den übrigen kantonalen Planungsinstrumenten vereinbar. Dies wurde durch den Einbezug dieser Vorgaben in die Erarbeitung sichergestellt und durch die kantonalen Fachämter und die Regionen im Rahmen der Vernehmlassungsphase geprüft.

Vereinbarkeit mit Vorgaben des Bundes

Das Agglomerationsprogramm entspricht den kantonalen Vorgaben, welche ihrerseits mit den Vorgaben des Bundes in Einklang stehen. Entsprechend steht es in keinerlei Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes. Ebenso steht das Agglomerationsprogramm in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten.

Koordination mit Nachbarn

Die Koordination des Agglomerationsprogramms mit dem Nachbarkanton St.Gallen und den angrenzenden kantonalen Regionen erfolgte im Rahmen der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms via das Amt für Raumentwicklung.

9.2 Umsetzungscontrolling der Massnahmen

Der Bund fordert im Rahmen des AP 4G eine Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den bisherigen Agglomerationsprogrammen (Chur: AP 1G und 2G). Im Kapitel 3 wird zusammenfassend ein Überblick über den Stand der Massnahmenumsetzung bei der Agglomerationsprogramme gegeben.

Das TBA GR als Vertreter der Trägerschaft bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme führt für alle infrastrukturellen Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen enthalten sind, eine jährliche Umfrage bei den Massnahmenträgern zum Stand der Umsetzung durch. So kann kontrolliert werden, wie weit eine Massnahme geplant oder umgesetzt ist und sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung einer Massnahme der angestrebte Nutzen erreicht wird. Der Kanton und die weiteren Massnahmenträger haben somit stets einen aktuellen Überblick über den Stand der Umsetzung und können bei Bedarf steuernd wirken.

Bei den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind entweder der Kanton, die Regionen oder die Gemeinden federführend. Die Grundanforderung 4 des Bundes verlangt, dass Umsetzung und Controlling gesichert sind. Die Sicherstellung, dass die Regional- und Ortsplanungen dem Kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm entsprechen, wird via Kanton im Rahmen des Genehmigungsprozesses sichergestellt. Die Regionen und Gemeinden haben im Rahmen des Planungsberichtes gemäss Art. 47 RPV dem Kanton gegenüber aufzuzeigen, ob die Vorlage dem Kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm entspricht und dieses in seinen Inhalten unterstützt.

9.3 Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit

Investitionskosten

Die Agglomeration Chur wurde im Rahmen der Beurteilung des AP 2G durch den Bund als mittlere bis kleine Agglomeration (50'000-100'000 EW) eingestuft und Hauptkostenkategorien nach Agglomerationsgrössen gebildet. Diese sind entscheidend für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses eines Agglomerationsprogramms.

Schwellenwerte in Mio. CHF	sehr hoch	hoch	mittel	tief	sehr tief
AP 2G: Mittlere bis kleine Agglomeration (50'000-100'000 EW)	>110	110-35	35-12	12-4	<4
AP 3G: Mittlere bis kleine Agglomerationen (50'000-100'000 EW)	>90	90-30	30-10	10-3	<3

Tabelle 30: Schwellenwerte für mittlere bis kleine Agglomerationen für AP 2G und AP 3G

Für das AP 4G ergibt sich aufgrund des heutigen Standes der Massnahmen die Investitionskostenschätzung gemäss Tabelle 31. In diesen Schätzungen nicht enthalten sind die Kosten für die übergeordneten Massnahmen. Die gesamten Kosten für A- und B-Massnahmen von 239.07 Mio. CHF setzen sich zusammen aus 198.15 Mio. CHF der A-Liste und 40.92 Mio. CHF der B-Liste. Da die Agglomeration Chur die dritte Programmgeneration ausgelassen hat, ergibt sich ein grosser Nachholbedarf im Infrastrukturbereich und entsprechend hohe Gesamtkosten.

Stand 20. August 2021	Investitionskostenschätzung in Mio. CHF (exkl. MWSt.)		
Massnahmen nach Teilbereichen	A-Liste	B-Liste	Total A +B-Liste
Öffentlicher Verkehr	61.55	2.97	64.52
Gesamtverkehr	64.76	8.50	69.38
Motorisierter Individualverkehr	25.91	-	25.91
Fuss- und Veloverkehr	44.73	29.45	75.28
Verkehrssicherheit	1.20	-	1.20
TOTAL	198.15	40.92	239.07

Tabelle 31: Kostenschätzung der infrastrukturellen Massnahmen AP 4G nach Teilbereichen (Stand 20. August 2021)

Für die A-Massnahmen im AP 4G ergibt sich, von den Massnahmen zur Verkehrssicherheit abgesehen, eine ausgewogene Verteilung:

- Mit über 55 Mio. CHF Investitionskosten für Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist diese Massnahmenkategorie für den Hauptteil der Kosten beim Gesamtverkehr auf der A-Liste von 65 Mio. CHF verantwortlich.
- Beim Öffentlichen Verkehr machen die multimodalen Drehscheiben auf der A-Liste mit knapp 38 Mio. CHF den Grossteil der Kosten von insgesamt 62 Mio. CHF aus.
- Die A-Massnahmen MIV mit 26 Mio. CHF machen den kleinsten Anteil aus, davon sind 11 Mio. CHF für die Massnahme Rosenhügel vorgesehen.
- Für den Fuss- und Veloverkehr sind die A-Massnahmen im Zusammenhang mit der Alltagsveloverkehrsrouten mit über 21 Mio. CHF für knapp die Hälfte der Investitionskosten von insgesamt 45 Mio. CHF verantwortlich.



Abbildung 73: Investitionskosten A-Massnahmen [Mio. CHF exkl. MwSt.] nach Massnahmenkategorien

Finanzielle Tragbarkeit der Kosten

Die infrastrukturellen Massnahmen des AP 4G liegen entweder in Federführung des Kantons oder einer Gemeinde und sind im kantonalen Richtplan, dem kantonalen Strassenbauprogramm oder den kommunalen Finanzplänen / Erschliessungsprogrammen enthalten. Der Kostenanteil der Gemeinden liegt bei 180.40 Mio. CHF bei einem Total (A- und B-Liste) von 239.07 Mio. CHF Investitionskosten. Dieser hohe Anteil lässt sich begründen mit den hohen Investitionen in die multimodalen Drehscheiben, die Betriebs- und Gestaltungskonzepte und die Alltagsveloverkehrsrouten sowie weitere Velo- und Fussnetzergänzungen, bei welchen die Gemeinden den Hauptteil der Finanzierung übernehmen.

Die Investitionen sind für die betroffenen Akteure tragbar, eine entsprechende Bestätigung liegt via Regierungs- und Gemeindebeschlüsse vor.

Stand 20. August 2021	Investitionskostenschätzung in Mio. CHF (exkl. MwSt.)		
	A-Liste	B-Liste	Total A +B-Liste
Kostenanteil			
Kanton	51.50	7.17	58.66
Gemeinden	146.65	33.75	180.41
Dritte	-	-	-
TOTAL	198.15	40.92	239.07

Tabelle 32: Kostenanteil Kanton, Gemeinden und Dritte bei den infrastrukturellen Massnahmen (Stand 20. August 2021)

10. Grundlagen- und Literaturverzeichnis

Das Grundlagen- und Literaturverzeichnis bietet eine Übersicht zu den für das Agglomerationsprogramm 4. Generation verwendeten Grundlagen. Die kommunalen Planungsinstrumente (Leitbilder, Nutzungspläne) wurden teilweise ebenfalls als Basis für das Agglomerationsprogramm aufgeführt, sind im Folgenden jedoch nicht einzeln verzeichnet. Die für die Massnahmen verwendeten Grundlagen sind in den Massnahmenblättern aufgeführt.

AEV (2020, Transreno). ÖV-Konzept Transreno – Phase II. Schlussbericht (finale Version) 2.0. 20. Februar 2020. Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden.

ANU (2015). Immissionskarten Kt. Graubünden – Technische Dokumentation. 31. März 2015. Amt für Natur und Umwelt Kantons Graubünden.

ANU (2018). Massnahmenplan Lufthygiene – Novellierung 2016 und 2018. 1. November 2018. Amt für Natur und Umwelt Graubünden.

ARE CH (2012). Raumkonzept Schweiz. 20. Dezember 2012. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2014). Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation - Erläuterungsbericht. 26. Februar 2014. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2014, Prüfbericht). Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation- Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2018, MOCA). Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA) – vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Dezember 2018. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE CH (2020, RPAV). Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). 13. Februar 2020. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE GR (2014). Raumkonzept Graubünden – von der Regierung am 16. Dezember 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018). Kantonaler Richtplan. Stand 2018. Amt für Raumentwicklung Graubünden.

ARE GR (2018, Leitfaden). Leitfaden regionale Raumkonzepte und Richtpläne Siedlung - Anforderungen an den Inhalt und den Planungsprozess. September 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018, Mikrozensus). Mobilität in Graubünden - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. April 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018, Mikrozensus). Mobilität in Graubünden – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. April 2018. Amt für Raumentwicklung Graubünden.

ARE GR (2018, Raumentwicklung GR). Raumentwicklung Graubünden 2018 – Bericht zur Raumentwicklung und Raumordnung Graubünden 2018. April 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018, Raumentwicklung). Raumentwicklung Graubünden 2018 - Bericht zur Raumentwicklung und Raumordnung Graubünden 2018. Dezember 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

ARE GR (2018, Wegleitung). Wegleitung «Kommunales räumliches Leitbild». Juli 2018. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.

- ARE GR (2020). Technische Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung. Dezember 2020. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- ARE GR (2020, Arbeitszonen). Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen GR – Kurzbbericht. Entwurf für Vernehmlassung, Oktober 2020. Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden.
- asa (2019, GVK Landquart Teil ÖV). Gesamtverkehrskonzept Region Landquart – Teil ÖV. Entwurf, 26. April 2019. asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG.
- Chur (2017, MSC). Mobilitätsstrategie Chur – Grundlagenbericht. 20. Juni 20217. Stadt Chur.
- ewp (2017, GVK Chur). Gesamtverkehrskonzept Chur 2030 – Grundlagenbericht. 20. Juni 2017. ewp AG Chur.
- GR (2010). Kanton Graubünden, Regionalverband Nordbünden - Regionaler Richtplan Langsamverkehr - Subregion Bündner Rheintal, 8. April 2010.
- R+K (2019, GVK Imboden). Gesamtverkehrskonzept Region Imboden – Teil MIV, LV. Entwurf, 22. Mai 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2019, GVK Landquart). Gesamtverkehrskonzept Region Landquart – Teil MIV, LV. Entwurf, 26. April 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2019, RRK Landquart). Regionales Raumkonzept Landquart, 19. November 2019. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung. R+K (2020, RRK Imboden). Regionales Raumkonzept Imboden, Stand: Öffentliche Mitwirkung, 6. November 2020. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- R+K (2020). Entwicklung und Bedarfsermittlung Arbeitszonen GR. Grundlagenbericht. Stand: Öffentliche Auflage, 30. Oktober 2020. Remund + Kuster, Büro für Raumplanung.
- STW (2020). Regionales Raumkonzept Plessur. Konzeptbericht. Mai 2020. STW AG für Raumplanung.
- TBA (2019). Sachplan Velo – Kanton Graubünden. Juli 2019. Tiefbauamt Kanton Graubünden.

A1 Engpässe Strassen

Engpässe im Werktagsverkehr

Ortsdurchfahrt Domat/Ems	Kapazitätsengpass und Engpass aufgrund engem Strassenraum: Hauptverkehrsstrasse mit starker Belastung und Staubildungen im Ortszentrum. Reduktion der Leistungsfähigkeit aufgrund des engen Strassenraums, der vielen Einmündungen sowie der dichten Abfolge von Fussgängerstreifen. Gemeinde Domat/Ems mit hohem Anteil Binnen-, Ziel- und Quellverkehr (Verkehrskonzept Domat/Ems 2010) u.a. aufgrund der Emser Werke, grösster Teil des Verkehrsaufkommens durch Gemeinde selbst verursacht.
Südlicher Kreisel Autobahnzubringer A13, Landquart	Kapazitätsengpass: Aufgrund geringer Dimensionierung zu Spitzenstunden an Leistungsgrenze - für Schleppkurven von grossen Sattelschleppern tendenziell zu klein, was zu Verzögerungen führt.
Masanerstrasse Stadt Chur	Kapazitätsengpass: Kreisel Masans sowie zwei nachfolgende T-Knoten Scalära- und Giacomettistrasse aufgrund der hohen Verkehrsmengen überlastet. Knoten Masanser-/Ringstrasse erreicht Auslastung von 75%.
Kreisel am Obertor Stadt Chur	Kapazitätsengpass: Verkehrsfluss am Kreisel einerseits von Durchfahrt Chur-Arosa-Bahn (2x stündlich) sowie von Engstelle im Welschdörfli beeinträchtigt. Zusätzlich Kreiselausfahrt stadtauswärts in Richtung Kasernenstrasse schnell durch Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Rosenhügel / Lenzerheide blockiert da Wartezeiten aufgrund Vortrittsregelung. Zudem Beeinträchtigung Verkehrsfluss durch hoch frequentiertem Fussgängerstreifen zwischen Obertor und Bushaltestelle Malteser, welche teilweise durch eine LSA entschärft wurde.
Kasernenstrasse Stadt Chur	Kapazitätsengpass: Knoten Sommerau /Emserstrasse/Südümfahrung, Kreisel Kasernen-/Commercialstrasse, Kasernen-/Ringstrasse ebenfalls mit Auslastung von ca. 75%. Aufgrund prognostiziertem Verkehrswachstum dürften diese Knoten in Zukunft auch überlastet sein.
Welschdörfli Stadt Chur	Engpass aufgrund engem Strassenraum: Engpass auf der Strecke aufgrund Engstelle mit Fahrbahnbreite von 4.75 m. Kreuzung von 2 PW nur mit reduzierter Geschwindigkeit, Lastwagen und Busse können nur einzeln passieren. Durch schmale Trottoirs beidseits der Strasse entstehen Konflikte mit den Fussgängern.

Engpässe Tourismusverkehr

Autobahn A13 zwischen Chur und Rothenbrunnen	Kapazitätsengpass: Streckenabschnitt während Spitzenzeiten regelmässig bis zur Leistungsgrenze belastet, insbesondere Abschnitt zwischen Ausfahrten Rothenbrunnen und Reichenau aufgrund Fahrbahnreduktion von vier auf zwei Spuren. Folge ist unerwünschter Ausweichverkehr durch die Ortszentren.
Autobahnzubringer Reichenau	Kapazitätsengpass: Aufgrund Verflechtung der Ströme aus Reichenau bzw. Flims und A13 an Wochenenden stark belastet.
Autobahn A13 zwischen Chur und Bad Ragaz	Kapazitätsengpass: Starke Belastung durch touristischen Verkehr an schönen Tagen und an Wochenenden in den Sommer- und Wintermonaten. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen Zizers und Maienfeld sowie den Autobahnanschluss Landquart aufgrund Verflechtung der beiden Ströme aus Chur/San Bernardino und aus dem Prättigau. Dies führt zu Staus und längeren Wartezeiten auf der Autobahn mit unerwünschtem Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortszentren.
Prättigauerstrasse zwischen Landquart und Grusch	Kapazitätsengpass: Durch die Überlagerung der Ströme von der voll ausgelasteten A28 und der bereits stark ausgelasteten A13 beim Anschluss Landquart wird die A13 in Fahrtrichtung Nord überlastet. Dies führt nicht nur auf der A13, sondern auch auf der A28/Prättigauerstrasse zu Rückstaus, die bis weit ins Prättigau zurück reichen können. Die Prättigauerstrasse in Fahrtrichtung Davos ist zudem saisonal ebenfalls überlastet (Tourismusdestination Davos).
Nördliche Kreisel Autobahnzubringer A13, Landquart	Kapazitätsengpass: Die beiden Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer Landquart sind insbesondere am Wochenende aufgrund Rückstaus auf der A13 teilweise blockiert.
Ortsdurchfahrten Bonaduz und Rhäzüns	Kapazitätsengpass: Bei stockendem Verkehr auf der A13 wird die Kantonsstrasse in Fahrtrichtung Nord als Ausweichroute benutzt. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse kommt es zu Staubildungen in den Ortszentren.
Ortsdurchfahrt Zizers	Kapazitätsengpass: Parallel zur A13 verläuft die Hauptverkehrsstrasse von Landquart via Zizers und Trimmis nach Chur, welche insbesondere bei stockendem Verkehr auf der A13 als

Ausweichroute benutzt wird. Da die Strassen in den baulich engen Ortszentren eine reduzierte Leistungsfähigkeit aufweisen, kommt es während Spitzenzeiten zu Engpässen.

Ortsdurchfahrt Maiefeld - Engpass aufgrund engem Strassenraum: Das Ortszentrum wird durch den touristischen Verkehr vor allem zur St. Luzisteig und zum Heidi-Dörfli belastet. Die Probleme entstehen hierbei aber weniger durch die vergleichsweise moderate Verkehrsmenge, sondern weil der enge, historisch gewachsene Strassenraum im inventarisierten Städtchen (ISOS) nicht für Durchgangsverkehr ausgelegt ist.

Zukünftige Engpässe

Autobahnzubringer Reichenau Kapazitätsengpass: Bei einem Vollausbau des Entwicklungsschwerpunktes Vial (Domat/Ems), direkt beim Autobahnzubringer Reichenau wird durch die verkehrliche Mehrbelastung die Kapazitätsgrenze des Autobahnzubringers überschritten.

Nördliche Kreisel Autobahnzubringer A13, Landquart - Kapazitätsengpass: Im direkten Umfeld der zwei Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer liegt diverse Entwicklungsschwerpunkte, wodurch bedeutende zusätzliche Verkehrsmengen entstehen und die Kreisel in Zukunft zu Spitzenstunden die Kapazitätsgrenze überschreiten werden.

A2 Ist-Analyse Bike+Ride, Park+Ride

Gemeinde*	Standort B+R	Anzahl B+R	Standort P+R	Anzahl P+R
Bonaduz	Bahnhof Bonaduz	68	-	-
Chur	Bahnhof Chur	1'200	Obere Au	950
	Bahnhof Chur West	80	Bahnhof Haldenstein	1
	Bahnhof Chur Wiesenthal	40	Bahnhof Chur Wiesental	120 (P&R SBB)
	Bus Malteser	70		
	Bus Agip	30		
	Bus Alexanderplatz	40		
	Bus Somedia	30		
	Bahnhof Haldenstein	19		
Churwalden	-	-	-	-
Domat/Ems,	Bahnhof Domat/Ems	168	Bahnhof	32
Felsberg	-	-	Bahnhof	11
Landquart	-	-	Bahnhof Landquart	80 (P&R SBB)
Malans	-	-	Bahnhof Malans	4
Rhâzüns	-	-	-	-
Tamins	-	-	Bahnhof	38
Trimmis	-	-	Bahnhof Untervaz	15
Trin	Bushaltestelle Dorf	6	-	-
	Bushaltestelle Trin Mulin	5		
Untervaz	-	-	-	-
Zizers	-	-	Bahnhof Zizers	28
Arosa	-	-	Bahnhof Lülen-Castiel	5
	-	-	Bahnhof Peist	5
	-	-	Bahnhof Langwies	7
Fläsch	-	-	-	-
Flims	Bushaltestelle Post	20	-	-
Jenins	-	-	-	-
Maienfeld	-	-	Bahnhof Maienfeld	16
Tschiertschen-Praden	-	0	-	-

*Erhebung: Region Landquart Juli 2018; Region Plessur September 2019; Region Imboden Dezember 2019

A3 Ist-Zustand öffentlich zugängliche Parkplätze

Gemeinde*	Total öffentlich zugängliche P**	Monetär bewirtschaftete P (inkl. P+R)**	P zeitlich begrenzt, blaue Zone**	Nicht bewirtschaftete P**	Parkierungskonzept
Bonaduz	150	20	20	110	-
Chur	Chur 2110 Haldenstein 110 Maladers 10	2110, davon 950 für Benutzer Sportanlagen und 1.Std gratis Haldenstein 110	950 (PP Obere Au erste Sdt. Gratis)	Maladers 10	Keines vorhanden
Churwalden	1200 (davon 220 nur im Winter)	1160 (davon teilweise nur im Winter)	580 (nur Nachtparkverbot) 50 (nur Kurzparkierer)	20	Teilweise vorhanden
Domat/Ems	700	270	10	420	-
Felsberg	-	-	-	-	-
Landquart	480	480	0	0	-
Malans	220	220	0	0	Siedlungsgebiet mit Parkverbotzone
Rhâzüns	-	-	-	-	-
Tamins	38 (mind.; P+R)	-	-	-	-
Trimmis	140	45	0	95	-
Trin	470	10	0	460	-
Untervaz	180	60	0	ca. 120	-
Zizers	970	800 (Fashion Outlet)	20	-	In Erarbeitung
Arosa	1380	1350	30	30	-
Fläsch	190	0	0	190	Siedlungsgebiet mit Parkverbotzone; Parkierungskonzept 2016
Flims	2'020	1'830	0	190	-
Jenins	100	0	0	100	Siedlungsgebiet mit Parkverbotzone
Maienfeld	560	250	60	240	Parkierungsreglement in Überarbeitung
Tschiertschen-Praden	220	0	0	220	Siedlungsgebiet mit Parkverbotzone

*Erhebung: Region Landquart Juli 2018; Region Plessur September 2019; Region Imboden Dezember 2019

**Anzahl Parkfelder gerundet auf 10

A4 Umsetzungstabellen AP 1G und AP 2G

A1 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Kosten-stand Bundesbeitrag		Umsetzungsreporting					
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Leistungsvereinbarung	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)						
M	3901 Chur	3901.001	11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	5.00	A	4.22	A	5	2006	1.69	2019	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Mittel dieser Massnahme aus dem AP 1G wurden auf den Bau der Plessurbrücke Zentrum Welschdörfli verschoben und bereits umgesetzt
M	3901 Chur	3901.002	14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1.80	A	1.52	A	1.8	2006	0.61	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	
M	3901 Chur	3901.003	12	Bessere Erschliessung von Chur West	8.00	A	6.75	A	5.8	2018	2.70	2011	2025	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Kreisel Ring-/Schönbühlstrasse und Kreisel Kalchbühl-/Comercialstrasse sind erstellt. Kreisel Raschären-/Schönbühlstrasse ist noch offen, Baubeginn 2024 geplant.
M	3901 Chur	3901.004	17	Städtische Tangentialbuslinie	2.50	A	2.11	A	2.5	2006	0.84	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	
M	3901 Chur	3901.030	0	Konzept LV_A-Liste	15.50	0	13.07	A	9.5	2006	5.23	unterschiedlich	unterschiedlich	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die LV_A-Liste setzt sich aus rund 30 Teilmassnahmen zusammen. 17 sind zur Zeit fertiggestellt. Die übrigen sind in Vorbereitung bzw. teilweise aus Budgetüberlegungen zurückgestellt.

As1 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting											
						Weiterentwicklung/ Konkretisierung					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
M	3901 Chur	3901.201	M 11 Teil S	Abstimmung Ausbau Rosenhügel/Obertor/ Plessurquai im Bereich Städtebau und Verkehr	bis 2014	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe:	Grund dafür ist die neu erarbeitete Verkehrsplanung für das Churer Stadtgebiet. Dies hat dazu geführt, dass das betroffene Gebiet grundsätzlich neu geplant wird.		
M	3901 Chur	3901.202	M 12 Teil S	Zentrumszone Chur West rechtskräftig (ermöglicht den Bau von Hochhäusern)	bis 2014	vor 2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen		
M	3901 Chur	3901.203		Igis – Zentrumsstandort Bahnhof Landquart: Quartierpläne und Umnutzung Bahnhofstrasse	bis 2014	ca. 2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	laufende Umsetzung		
M	3901 Chur	3901.204		Igis: Verdichtung - Gemeinderichtplan „Industrielle Entwicklung Siedlungserneuerung“	bis 2014	ca. 2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen		

A2 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

														Investitionskosten		Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzungsreporting									
														Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung						
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)										
M_k	3901 Chur	3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	0.40	A	0.34	A	0.4	2011	0.13	2022	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: Teilweise erstellt ohne AP 2G											
M_k	3901 Chur	3901.2.021	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Maixerstrasse	2.00	A	1.68	A	2.0	2011	0.67	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme											
M_k	3901 Chur	3901.2.022	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	4.00	A	3.37	A	3.0	2018	1.35	2021	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen											
M_k	3901 Chur	3901.2.023	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	1.00	A	0.84	A	1.0	2011	0.34	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme											
M_k	3901 Chur	3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	2.00	A	1.68	A	2.0	2011	0.67	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme											
M_k	3901 Chur	3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	8.00	A	2.48	A	3.0	2011	0.99	2024	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme											
M_k	3901 Chur	3901.2.026	7a	Optimierung Strassenetz in Chur West - Sommerastrasse	2.50	A	2.11	A	2.0	2017	0.84	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen											
M_k	3901 Chur	3901.2.027	7b	Optimierung Strassenetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.50	A	0.42	A	0.5	2015	0.17	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen											
M_k	3901 Chur	3901.2.029	10.6	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.60	A	2.19	A	2.0	2017	0.88	2017	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen											
M_k	3901 Chur	3901.2.030	10.11	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	1.00	A	0.84	A	1.0	2011	0.34	2022	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik											
M_k	3901 Chur	3901.2.031		LV A-Liste			11.37	A	12.3	2011	4.55	unterschiedlich	offen	im SOLL	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die LV A-Liste setzt sich aus rund 12 Teilmassnahmen zusammen. 6 sind zurzeit erstellt. Die weiteren sind in Planung.										

As2 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

						Umsetzungsreporting				
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
M_k	3901 Chur	3901.2.012	S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale	A	2013	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	
M_k	3901 Chur	3901.2.013	S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte	A	2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	
M_k	3901 Chur	3901.2.014	S03a	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems	A	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	
M_k	3901 Chur	3901.2.015	S03b	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West	A	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
M_k	3901 Chur	3901.2.016	S03c	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord	A	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
M_k	3901 Chur	3901.2.017	S03d	„Entwicklungsstrategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart	A	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	
M_k	3901 Chur	3901.2.018	S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf	A	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	

