

Agglomerationsprogramm Chur

Kurzbericht zu Handen des Bundes

Dezember 2007

Inhalt

| | |
|--|----|
| Agglomerationsprogramm Chur..... | 1 |
| Kurzbericht zu Händen des Bundes | 1 |
| Inhalt..... | 2 |
| 1 Einleitung..... | 3 |
| 1.1 Aufbau des Berichts | 3 |
| 1.2 Berichterstattung | 3 |
| 1.3 Stand der Arbeiten | 4 |
| 2 Erfüllung der Grundanforderungen (vgl. Anhang K1) | 4 |
| 2.1 GA1: Partizipation gewährleistet | 4 |
| 2.2 GA2: Trägerschaft untersucht und bestimmt..... | 4 |
| 2.3 GA3: Ist-Zustand, Entwicklungen, Schwachstellenanalyse, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr einbezogen | 4 |
| 2.4 GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht | 5 |
| 2.5 GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt..... | 5 |
| 2.6 GA6: Umsetzung und Controlling sind gesichert | 5 |
| 2.7 Gesamthafte Beurteilung der Grundanforderungen | 5 |
| 3 Beurteilung der Wirksamkeitskriterien (vgl. Anhang K2)..... | 5 |
| 3.1 WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert..... | 5 |
| 3.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert | 5 |
| 3.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöht..... | 5 |
| 3.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert | 5 |
| 3.5 WK5: Investitions- und Betriebskosten ermittelt | 5 |
| 3.6 Gesamthafte Beurteilung der Wirksamkeitskriterien..... | 5 |
| 4 Entwicklungspotenzial der Agglomeration Chur | 6 |
| 4.1 Zentrale Annahmen..... | 6 |
| 4.2 Wichtigste Problembereiche..... | 6 |
| 4.3 Prognoseunsicherheit..... | 7 |
| 5 Kohärente, etappierbare Handlungsstrategie | 8 |
| 5.1 Beurteilung der Strategie..... | 8 |
| 5.2 Massnahmenpakete und Schlüsselmassnahmen | 8 |
| 5.3 Welche Massnahmen bedingen sich gegenseitig?..... | 9 |
| 5.4 Etappierbarkeit der Strategie..... | 9 |
| 6 Abschliessende Bemerkungen | 9 |
| 6.1 Grosser Perimeter erfordert abgestimmte bereichsübergreifende Beurteilung | 9 |
| 6.2 Politische Tragfähigkeit sichern..... | 9 |
| 6.3 Fazit | 10 |

Anhänge

Anhang K1: Erfüllung der Grundanforderungen

Anhang K2: Beurteilung der Wirksamkeitskriterien

1 Einleitung

1.1 Aufbau des Berichts

Der Berichtsaufbau orientiert sich am Anwendungshandbuch des Bundes¹:

- In den Kapitel 2 und 3 wird in Kurzform die Erfüllung der Grundanforderungen (Kap. 2) und die Beurteilung der Wirksamkeitskriterien (Kap. 3) behandelt. Die Details zu diesen Erläuterungen finden sich in den Anhängen K1 und K2.
- Der verbal-qualitative Teil des Kurzberichts wird in den Kapitel 4 bis 6 behandelt.

1.2 Berichterstattung

Das Agglomerationsprogramm Chur und Umgebung wird wie folgt dokumentiert:

Agglomerationsprogramm Chur

Erläuternder Bericht

Anhang

| | |
|----------|---|
| Anhang 1 | Gesamtverkehr in Anzahl Personen und wichtige Verbindungsachsen |
| Anhang 2 | Langzeit-Belastungsindex (LBI) und Feinstaubbelastung (PM10) |
| Anhang 3 | Konzept Chur West (Grundlage Stadtplanung) |
| Anhang 4 | Agglomeration Chur und Umgebung, Siedlungskonzept |
| Anhang 5 | Agglomeration Chur und Umgebung, Verkehrskonzept |
| Anhang 6 | Agglomerationsprogramm Chur, alle Verkehrsvorhaben in Chur |
| Anhang 7 | Massnahmenblätter |
| Anhang 8 | Tabelle Kosten und Finanzierung |
| Anhang 9 | Kooperationsvertrag Regionalverbände |

Planbeilagen

| | |
|---------------|----------------------------------|
| Planbeilage 1 | Verkehrsaufkommen und Engpässe |
| Planbeilage 2 | Unfallgeschehen auf Stadtgebiet |
| Planbeilage 3 | Übersichtskarte Langsamverkehr |
| Planbeilage 4 | Landschaft, Siedlung und Verkehr |

Richtplananpassung

Richtplananpassung

Bericht über die nicht berücksichtigten Einwändungen

Beschlüsse / Vereinbarungen

Regierungsbeschluss Nr. 1392: Agglomerationsprogramm Chur – Kenntnisnahme und Verabschiedung zu Handen des Bundes

¹ Anwendungshandbuch Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien; ARE, Juni 2004

Regierungsbeschluss Nr. 1369: Anpassung des kantonalen Richtplans zum Agglomerationsprogramm Chur

Grundsatzvereinbarung zur Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen in Chur

Leistungsvereinbarung zur Erarbeitung eines regionalen Richtplans Langsamverkehr

Weitere Grundlagen

Kurzbericht zu Händen des Bundes

Verkehrskonzept MACU - August 2006

1.3 Stand der Arbeiten

Die Grundlagenberichte und die Richtplananpassung wurden gemeinsam mit den Regionen und den betroffenen kantonalen Fachstellen erarbeitet. Sie konnten Ihre Anliegen laufend einbringen. Die Richtplananpassung wurde den Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet (9. März 2006 bis 31. Mai 2006). Gestützt auf die Vernehmlassung wurden die Berichte und der Richtplanentwurf angepasst. Parallel mit der Vorprüfung beim Bund (Agglomerationsprogramm und Richtplananpassung gemäss Art 10 RPV) erfolgt Ende September 2006 die öffentliche Auflage und die kantonsinterne Vernehmlassung (Art. 7 KRVO). Gestützt auf die erfolgten Rückmeldungen wurde das Agglomerationsprogramm im Jahre 2007 für den statistischen Agglomerationsperimeter vertieft. Es wurden insbesondere die Verkehrsmassnahmen detaillierter beschrieben, der Zusammenhang Siedlung und Verkehr genauer untersucht sowie die Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen aufgezeigt.

2 Erfüllung der Grundanforderungen (vgl. Anhang K1)

2.1 GA1: Partizipation gewährleistet

Die Grundanforderung GA1 wird erfüllt. Bereits in der Erarbeitung des Projektes erfolgte laufend eine Mitwirkung in Form von Workshops, Hearings und Interviews. Die Richtplananpassung wurde den Gemeinden zu einer konsultativen Vernehmlassung unterbreitet. Parallel zur Vorprüfung beim Bund erfolgte die öffentliche Auflage, bei der jedermann Einwendungen und Anregungen einbringen konnte. Die Vertiefungsarbeiten im Jahre 2007 erfolgten in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt. Mit den grösseren Gemeinden wurden die vorgesehenen Massnahmen besprochen, des weiteren erfolgte eine Präsentation der wichtigen Inhalte vor dem Regionalverband Nordbünden und der Kooperationsplattform MACU.

2.2 GA2: Trägerschaft untersucht und bestimmt

Die Grundanforderung GA2 wird erfüllt.

2.3 GA3: Ist-Zustand, Entwicklungen, Schwachstellenanalyse, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr einbezogen

Auf den Einsatz eines Verkehrsmodells wurde verzichtet. Dies wird einerseits vom Bund für kleinere Agglomerationen nicht gefordert, andererseits würde ein Verkehrsmodell aufgrund des hohen Anteils an Freizeit- und Tourismusverkehrs ungenügende Ergebnisse liefern. Entsprechend wurden zu einigen Bereichen nur

qualitative Aussagen gemacht. Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen wird die Grundanforderung GA3 erfüllt.

2.4 GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

Die Grundanforderung GA4 wird erfüllt.

2.5 GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

Die Grundanforderung GA5 wird erfüllt.

2.6 GA6: Umsetzung und Controlling sind gesichert

Die Grundanforderung GA6 wird erfüllt.

2.7 Gesamthafte Beurteilung der Grundanforderungen

Die Grundanforderungen werden erfüllt.

3 Beurteilung der Wirksamkeitskriterien (vgl. Anhang K2)

3.1 WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Qualität des Verkehrssystems umfassend verbessert.

3.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Durch das Agglomerationsprogramm wird die gute Ausgangslage bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr erhalten und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter verstärkt.

3.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Verkehrssicherheit erhöht.

3.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert.

3.5 WK5: Investitions- und Betriebskosten ermittelt

Die Investitions- und Betriebskosten sind beurteilt.

3.6 Gesamthafte Beurteilung der Wirksamkeitskriterien

Die Verkehrsmassnahmen wurden anhand von klar definierten und gewichteten Indikatoren auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Gestützt auf diese Indikatoren erfolgte eine erste Auswahl der Massnahmen (Verkehrskonzept MACU 2006). Nach der öffentlichen Auflage und der Vorprüfung durch den Bund wurden die wirksamsten und politisch realisierbaren Massnahmen innerhalb des BfS-Perimeters detaillierter untersucht. Durch diesen zweistufigen Ansatz entstand ein umfassendes und politisch tragfähiges Agglomerationsprogramm. Die unterschiedlichen Massnahmen und die Vernetzung der Massnahmen führen zu einer positiven Wirkung bei allen Wirksamkeitskriterien.

4 Entwicklungspotenzial der Agglomeration Chur

4.1 Zentrale Annahmen

Die Bevölkerungsprognose 2030 (mittleres Szenario²) weist für die Region Nordbünden einen Zuwachs von rund 6'000 Einwohner oder +7.7% auf. Obwohl die Region Nordbünden ein grösseres Gebiet als den BfS-Perimeter umfasst, wird angenommen, dass das prognostizierte Wachstum vor allem in der Agglomeration stattfindet, weil die übrigen Gebiete der Region Nordbünden mit Ausnahme von Arosa ländlich geprägt sind und dort mit einer Bevölkerungsabnahme gerechnet wird. Die Bauzonenreserven weisen - berechnet aufgrund des mittleren Dichtewerts von heute 65 Einwohner pro ha (Total der überbauten Bauzonen minus Industrie- und Gewerbezone und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) - eine Einwohnerkapazität für rund 10'000 Einwohner auf. Die ausgeschiedenen Bauzonen würden somit für den prognostizierten Einwohnerzuwachs genügen. Allein im Nahbereich, d.h. bis 15 Min. nach Chur, beträgt die Bauzonenkapazität ca. 8'000 Einwohner.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Arbeitsplätze parallel, aber tendenziell tiefer als die Bevölkerung entwickeln. Die Arbeitsplätze werden sich noch stärker an den zentralen und gut erschlossenen Standorten zwischen Landquart und Domat/Ems konzentrieren. Die Analysen der Lage und Erreichbarkeit der Bauzonen zeigen, dass Siedlungsentwicklung und Verkehr heute gut aufeinander abgestimmt sind. Es geht in erster Linie darum, diese konzentrierte Siedlungsstruktur weiter zu entwickeln und noch stärker auf die Zentrenstruktur und die Arbeitsstandorte auszurichten.

Für die Verkehrsentwicklung wurde eine Trendextrapolation gemacht. Es zeigte sich, dass die Mobilitätsentwicklung weniger von der zu erwartenden Siedlungsentwicklung als vom sich ändernden Mobilitätsverhalten abhängig ist, insbesondere vom grossräumigen Freizeitverkehr.

4.2 Wichtigste Problembereiche

Die wichtigsten heutigen Probleme im Verkehrssystem der Agglomeration Chur betreffen insbesondere die teilweise ungenügenden Verkehrsinfrastrukturen, teilzeitliche lokale Überlastungen im Strassennetz von Chur und auf der A13, die systembedingten „Brüche“ zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsmitteln sowie ungenügende und nicht sicheren Veloverbindungen. Des Weiteren ist die grossräumige Anbindung mit dem öV in quantitativer und qualitativer Hinsicht, Richtung Rheintal / St. Gallen, Richtung Vorarlberg und Süddeutschland, sowie Richtung Zürich und Flughafen Unique unbefriedigend.

Zu Verkehrsüberlastungen auf der A13 im Raum Chur und Umgebung kommt es insbesondere an den Wochenenden mit starkem Freizeit- und Tourismusverkehr. In der Stadt Chur überlagert sich der städtische Binnenverkehr, der regionale Einkaufs- und Pendlerverkehr und der grossräumige Freizeit- und Tourismusverkehr. Der Einkaufs- und Pendlerverkehr führt Werktags und an Samstagen, der Freizeit- und Tourismusverkehr an den Wochenenden während der Saison zu Überlastungen. Dadurch wird auch der städtische und regionale Busverkehr beeinträchtigt. Die

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

Anschlussicherheit vom Bus auf die Bahn am Bahnhof Chur kann immer häufiger nicht mehr gewährleistet werden. Die starken Verkehrsströme in Chur führen lokal auch zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität und tangieren zum Teil sensible Gebiete am Rande der Altstadt.

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

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

Eine besondere Situation besteht bezüglich der Zufahrt nach Arosa auf Stadtgebiet. Hier führt primär der bezüglich Kapazität und Sicherheit ungenügende Strassenquerschnitt zu Überlastungen.

Beim öffentlichen Verkehr haben zudem die verschiedenen „Systembrüche“ unattraktives Umsteigen und längere Reisezeiten zur Folge, was vor allem aus der Sicht des mit Gepäck und Freizeitausrüstung reisenden Ferien- und Tagesgastes unbefriedigend ist. Die wichtigen Systembrüche finden zwischen der SBB und der RhB in Landquart und Chur sowie zwischen den Bahnen und den regionalen Buslinien in Chur statt.

Dem Langsamverkehr, und hier insbesondere dem Veloverkehr, stehen in der Agglomeration Chur, vor allem im Nahbereich von Chur und im Raum Landquart zu wenige direkte und sichere Verbindungen zur Verfügung. Dies hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und führt bei sich überlagernden Busspuren und Velostreifen zu zusätzlichen Behinderungen des Busverkehrs, insbesondere auf den Einfallachsen von Chur.

4.3 Prognoseunsicherheit

Die Prognose des Bevölkerungswachstums kann als relativ sicher angesehen werden. Weniger sicher ist die Prognose der Arbeitsplätze, deren Entwicklung v.a auch durch den konjunkturabhängigen internationalen Tourismus beeinflusst wird. Der Trend zur Konzentration der Arbeitsplätze dürfte aber weiter zunehmen. Die Trendextrapolation des Verkehrsaufkommens, ebenso wie die weitere Ausdehnung der Pendlereinzugsgebiete dürfte nach heutigem Wissensstand der Realität nahe kommen. Die Verkehrsmassnahmen, bei denen überwiegend punktuelle und bereits heute gravierende Engpässe behoben werden, sind auch vor dem Hintergrund dieser Prognoseunsicherheiten erforderlich und verhältnismässig.

5 Kohärente, etappierbare Handlungsstrategie

5.1 Beurteilung der Strategie

Die Strategie setzt in der Raumentwicklung an, in dem sie die regionsübergreifende Zusammenarbeit institutionalisiert sowie eine nach Teilräumen differenzierte und auf die Zentren und die geeigneten Standorte ausgerichtete Siedlungsentwicklung festlegt. Im Verkehrsbereich steht eine nach Teilräumen differenzierte Erschliessungsqualität, ein auf Angebotsvorstellungen ausgerichteter Ausbau der ÖV-Infrastruktur, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten, ein punktueller Ausbau des Strassennetzes im Raum Chur zur Gewährleistung der Erreichbarkeit, des Zentrums und der Fahrplanstabilität für den regionale Busverkehr sowie die Förderung des Langsamverkehrs im Vordergrund.

Die Strategie ist umfassend, kohärent und auf die spezifische Situation der Agglomeration Chur ausgerichtet (Vgl. 4.2 und 4.3).

5.2 Massnahmenpakete und Schlüsselmassnahmen

Die meisten Massnahmen lassen sich wie folgt zu Paketen gruppieren:

- Optimierung Erschliessung Stadtzentrum Chur
- Optimierung Erschliessung Chur West
- Querverbindung Schanfiggerstrasse
- Vorgezogene Massnahmen (vor 2011), wie Parkplatzbewirtschaftung auf Stadtgebiet, verschiedene Massnahmen Langsamverkehr im Raum Landquart, Velotransporte im Bus u.a.
- Kurzfristige Massnahmen Langsamverkehr (2011-2014)

Diese Massnahmenpakete erreichen folgende Wirkung:

- Verstärkte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrungsstrassen und Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes (Querverbindung Schanfiggerstrasse, Anschluss an Südumfahrung).
- Verbesserte Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Chur-West (Ausbau A13-Anschluss Chur Süd, städtische Tangentialbuslinie).
- Verbesserung der Erreichbarkeit aus den umliegenden Zentren mit dem Bus (Ausbau A13-Anschluss Chur Süd, Anbindung an Südumfahrung)
- Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrs (Veloverbindungen, neue Tangentialbuslinie, Busbeschleunigung)

Die Schlüsselprojekte zum Erreichen dieser Wirkung sind der verbesserte Anschluss des Stadtzentrums Chur an die Südumfahrung der Ausbau des Anschlusses A13 Chur Süd und der Bau der Querverbindung Schanfiggerstrasse. Ohne diese Massnahmen ist eine Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes nicht möglich. Die Folgen wären massive Überlastungen, eine noch stärkere Beeinträchtigung des Busverkehrs, eine schlechte regionale Anbindung auch im Busverkehr, sowie eine schlechte ÖV-Anbindung und eine reduzierte Konkurrenzfähigkeit der wichtigen Tourismuszentren.

Mittelfristig ist der verstärkte Ausbau des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (Dreischienengleis bis Ems Werk) vorgesehen, langfristig eine strassenunabhängige Erschliessung Richtung Lenzerheide und eine Park and Ride Anlage in Chur Nord.

5.3 Welche Massnahmen bedingen sich gegenseitig?

Die bessere Erschliessung von Chur West und der Umbau des Anschlusses A13 Chur Süd verstärken die Wirkung der Massnahme „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ und der Massnahme „Querverbindung Schanfiggerstrasse“. Die Massnahmen „Querverbindung Schanfiggerstrasse führt zu einer Entlastung der Altstadt und unterstützt dadurch die Wirkung der Massnahme „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“. Des weiteren bestehen Abhängigkeiten zwischen dem Ausbau des Schienennetzes und den Zubringerfunktionen des Langsamverkehrs. Die Engpässe auf der Schiene im Prättigau entstehen durch die Überlagerung von Agglomerationsverkehr und grossräumigem Verkehr (Durchgangsverkehr Richtung Davos und Engadin). Sie behindern auch den Ausbau des Bahnangebotes im Rheintal entsprechend bedingen sich die Ausbauvorhaben gegenseitig.

5.4 Etappierbarkeit der Strategie

Es wurden kurz- mittel- und langfristige Massnahmen unterschieden. Es wurde darauf geachtet, dass mit kurzfristigen Massnahmen langfristige Vorhaben nicht verhindert werden.

6 Abschliessende Bemerkungen

6.1 Grosser Perimeter erfordert abgestimmte bereichsübergreifende Beurteilung

Die sich überlagernden Verkehrsströme und die besondere Lage und Umgebung der Agglomeration Chur erforderten eine Betrachtung der Verkehrssituation einerseits im funktionalen Einzugsgebiet von Chur und andererseits im Agglomerationsraum gemäss BfS. Erst dadurch ist es möglich, die Probleme zweckmässig zu erfassen und die Massnahmen richtig zu gewichten und einzuordnen. Mit der ergänzenden Analyse in der Agglomeration Chur wurden die wichtigsten Engpässe vertieft bearbeitet und die notwendigen Massnahmen zur Lösung dieser Engpässe aufgezeigt. Auch für die Umsetzung und Finanzierung bedeutet dies, dass die Massnahmen im funktionalen Einzugsgebiet nicht ausschliesslich unter der Optik Agglomerationspolitik zu realisieren sind. Die Massnahmen im funktionalen Einzugsgebiet sind vielmehr als ganzheitliches Konzept zu sehen, von dem Teile auch über andere Mittel finanziert werden müssen. Im Vordergrund stehen dabei die Finanzierung konkreter Projekte im Grund- und Ergänzungsnetz des Sachplans Verkehr, sowie die Förderung des Langsamverkehrs und des Freizeitverkehrs. Die verschiedenen Fördermassnahmen des Bundes, sowie die Mittel der Kantone und Gemeinden sind so aufeinander abzustimmen, dass die Verkehrsmassnahmen im funktionalen Einzugsgebiet als ganzes grossräumig umgesetzt werden können. Das vorliegende Agglomerationsprogramm ordnet sich dadurch einerseits in einen Gesamtrahmen ein (Richtplananpassung) und entspricht andererseits im Agglomerationsperimeter den vom Bund gestellten Anforderungen.

6.2 Politische Tragfähigkeit sichern

Ein fachlich brillantes und detailliertes Agglomerationsprogramm kann nicht umgesetzt werden, wenn es politisch nicht getragen wird. Durch eine laufende Mitwirkung und durch die Umsetzung im Richtplan wurde sichergestellt, dass das Programm politisch tragfähig ist. Auf dieser Basis wird es möglich sein die Umsetzung des Agglomerationsprogramms voranzutreiben. Politische Tragfähigkeit

bedeutet in der Konsequenz aber auch, dass gegenüber von fachlichen Idealvorstellungen Anpassungen erfolgen. Für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist es darum wichtig, dass er dieses nur mit vergleichbaren, d.h. zumindest behördenverbindlichen Agglomerationsprogrammen vergleicht.

6.3 Fazit

Siedlung und Verkehr sind in der Agglomeration Chur gut aufeinander abgestimmt. In Zukunft geht es darum, diese Struktur durch eine auf Zentren und Achsen ausgerichtete und nach Teilräumen spezifizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im positiven Sinne weiter zu entwickeln. Das Verkehrskonzept baut auf diesen Raumanalysen und Entwicklungsvorstellungen auf und weist gestützt auf eine Analyse der Schwachstellen und Verkehrsprognosen den Handlungsbedarf aus. Die Massnahmen werden aus einer umfassenden verkehrsplanerischen Strategie heraus für die verschiedenen Verkehrsarten ausgewiesen und etappiert. Viele Massnahmen sind zwar nur punktuell, sie schliessen aber wichtige Lücken in den bestehenden Netzen und weisen entsprechend ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Die Kosten der Massnahmen und die Tragbarkeit aus kantonaler und städtischer Sicht wurden abgeschätzt. Die Massnahmen scheinen mit einer entsprechenden Bundesunterstützung aus kantonaler und städtischer Sicht finanzierbar.

Anhänge

Anhang K1: Erfüllung der Grundanforderungen

Anhang K2: Beurteilung der Wirksamkeitskriterien

Agglomerationsprogramm MACU / Anhang K1

Grundanforderung GA1: Partizipation gewährleistet

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|--|----------|--|--|
| 1 | Partizipation der betroffenen Gemeinwesen bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms | Ja | <ul style="list-style-type: none"> Die Kantone, die Regionen und die Stadt Chur sind im Projektteam dabei und konnten sich laufend einbringen. Die Regierung des Kantons GR hat mit Beschluss Nr. 919 vom 22. Juni 2004 die Ergebnissen der Phase 1 und das Vorgehenskonzept der Phase 2 zur Kenntnis genommen. Die Gemeinden sowie weitere Kreise wurden in Phase 1 mit 2 Workshops und mit Befragungen einbezogen. Die Entwicklungsziele wurden im Rahme von Hearings mit Interessengruppen verifiziert Im Rahmen der Umsetzung konnten sich die Gemeinden in einer Vorvernehmlassung zum Richtplanentwurf äussern. Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 28. September bis 29. Oktober 2006 konnte sich jedermann zum Richtplanentwurf äussern. Die Vertiefungsarbeiten im Jahre 2007 erfolgten in Zusammenarbeit mit Kanton und Stadt. Die grössten Gemeinden, der Regionalverband Nordbünden und die Kooperationsplattform MACU wurden über die Vertiefungsarbeiten informiert. | <p>Erläuternder Bericht zum Agglomerationsprogramm</p> <p>Bericht über die nicht berücksichtigten Einwändungen</p> |
| 2 | Kreis der Mitwirkenden | Ja | Kantone, Regionen, Gemeinden, Interessengruppe, Bevölkerung | Vgl. Nr.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Einladung Mitwirkung angemessen | Ja | | Vgl. Nr. 1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Alle betroffenen Gemeinwesen miteinbezogen | Ja | | Vgl Nr. 1 |

| | | | | |
|---|--|----|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Einbezug Bevölkerung | Ja | Punktuell mit Befragungen in Phase 1. Flächendeckend im Rahmen der öffentlichen Auflage | Bericht vom 8. Januar 2005 (im Rahmen der Vorprüfung dem Bund zugestellt) |
| 3 | Umgang mit Stellungnahmen | | Die Vertiefungsarbeiten erfolgten gestützt auf die Vorprüfung des Bundes sowie auf die Einwändungen während der öffentlichen Auflage, der Vernehmlassung in der Verwaltung und bei den Nachbarn. Der Umgang mit den Einwändungen ist dokumentiert. | Bericht über die nicht berücksichtigten Einwändungen. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation | | Laufende Dokumentation von Kantonen, Regionen und Stadt Chur Dokumentation von allen Gemeinden mit den Richtplanentwürfen und den Berichten sowie Aufschaltung im Internet im Rahmen der öffentlichen Auflage. | www.are.gr.ch → Richtplanung → Projekte der überörtlichen Planung |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung | | Vgl. 3 | Bericht über die nicht berücksichtigten Einwändungen. |

Fazit

Die Grundanforderung 1 wird erfüllt.

Grundanforderung GA2: Trägerschaft untersucht und bestimmt

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|---|----------|--|---|
| 1 | Zuständige Trägerschaft ist vorhanden (Ansprechpartner Bund, Umsetzung des Agglomerationsprogramms und finanzielle Umsetzung) Es ist verbindlich geregelt, wer: | Ja | <p>Es wird unterschieden zwischen der Entscheidvorbereitung, den Entscheiden und der Umsetzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Entscheidvorbereitung geht es darum, ausgewogene, tragfähige und realisierbare Lösungen zu erarbeiten. Zur Koordination und Abstimmung der Massnahmen sowie für den Erfahrungsaustausch unter den Gemeinden haben die sechs Regionalverbände im Einzugsgebiet von Chur und die Fachstellen für Raumentwicklung der beiden Kantone Graubünden und St. Gallen eine Kooperationsplattform gebildet. Für Fragestellungen die ausschliesslich den BfS-Perimeter betreffen koordiniert der Regionalverband Nordbünden die Raum und Regionalentwicklung. Ansprechpartner gegenüber dem Bund und zuständig für die Gesamtkoordination ist in dieser Planungsphase das Departement für Volkswirtschaft und Soziales bzw. das Amt für Raumentwicklung. • Für das Agglomerationsprogramm sind keine neuen Entscheidungskompetenzen vorgesehen. Die für die Finanzierung zuständigen Behörden beschliessen in ihrem Zuständigkeitsbereich im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung die Finanzierung der Vorhaben und Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm. • Die Umsetzung der Entscheide, d.h. die Realisierung der Massnahmen, erfolgt durch die zuständige Behörde gestützt auf das, voraussichtlich im Jahre 2010 vom Bundesparlament genehmigte, Agglomerationsprogramm. Ansprechpartner gegenüber dem Bund und zuständig für die Gesamtkoordination in | <p>Agglomerationsprogramm Kap. 4.5 KRIP-Anpassung 5.2.1 Regierungsbeschluss Nr. 1392 Grundsatzvereinbarung zur Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen in Chur Kooperationsverträge Regionalverbände.</p> |

| | | | | |
|--|-----------------------------|----|--|---|
| | | | der Umsetzung ist das Bau-, Verkehrs und Forstdepartement. Für die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen liegt eine Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt Chur und dem Kanton vor. | |
| | • Die Massnahmen auslöst | Ja | Ergibt sich aus Punkt 1, bzw. ist für die einzelnen Massnahmen im Agglomerationsprogramm festgehalten. | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| | • Die Massnahmen umsetzt | Ja | Ergibt sich aus Punkt 1, bzw. ist für die einzelnen Massnahmen im Agglomerationsprogramm festgehalten | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| | • Die Massnahmen finanziert | Ja | Ist im Agglomerationsprogramm sowie in der Grundsatzvereinbarung festgehalten | Agglomerationsprogramm Anhang 7 + 8 Grundsatzvereinbarung zur Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen in Chur |

Fazit

Die Grundanforderung 2 wird erfüllt.

Grundanforderung GA3: Ist-Zustand, Schwachstellenanalyse: Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr einbezogen

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|---|-----------|---|---|
| 1 | Siedlungsstruktur: Ist-Zustand und zukünftiger Zustand: | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Bevölkerung | Ja | Ist-Zustand + Abschätzung des zukünftigen Zustandes | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1-2.2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Beschäftigte | Ja | Ist-Zustand + Abschätzung des zukünftigen Zustandes | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1-2.2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Einkaufs- und Freizeitzentren | Ja | Die heutigen Standorte samt ihren Einzugsgebieten werden dargestellt. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4 |
| 2 | Verkehr: Ist-Zustand und zukünftiger Zustand | Ja | | Verkehrskonzept MACU Kap 2.6 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmengengerüst MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr | Ja | Die Entwicklung des Pendlerverkehrs zu den wichtigen Zentren wird nach ÖV und MIV differenziert. Der zukünftig zu erwartende Gesamtverkehr auf den Hauptachsen im Jahre 2020 wird dargestellt Velopendlerzahlen wurden für die Herleitung der Massnahmen ausgewertet (vgl. Massnahmenblätter). | Aggloprogramm, Kap. 2.1.7, 2.2.6, Anhänge 1 + 7 Verkehrskonzept MACU Anhänge 5, 9 und 12 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Fahr-, Verkehrsleistung, Anzahl Wege, Weglängen nach Teilgebieten | teilweise | Für die wichtigen Strecken wurden die Anzahl reisenden im ÖV sowie der DTV ausgewertet. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1.7 |
| 3 | Referenzangebot definiert | Nein | Es wurde kein Referenzangebot definiert | |
| 4 | Zukünftiges Mobilitätsverhalten: Annahmen getroffen und erläutert | Ja | Es wird von einem weiterhin zunehmenden Freizeitverkehr ausgegangen. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.6 Verkehrskonzept MACU Kap 2 |
| 5 | Schwachstellenanalyse ohne Agglomerationsprogramm | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsgeschehen allgemein | Ja | Das heutige Mobilitätsverhalten wurde dargestellt. Die Verkehrspotentiale und die möglichen Auswirkungen | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1.7, 2.2.6 |

| | | | | |
|---|--|----|--|--|
| | | | wurden dargestellt. | Verkehrskonzept Kap. 2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Qualität der Verkehrssysteme (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), z.B. Überlastungen, ungenügende Erreichbarkeiten, Infrastrukturmängel | Ja | Es wurde dargestellt, welche Teilgebiete für den Ziel-Quellverkehr von und nach aussen ungenügend erschlossen sind und wo die Vernetzung wichtiger Teilgebiete ungenügend ist. Zudem wurden die wichtigsten Problembereiche mit Engpässen und Überlastungen dargestellt. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1.7, 2.2.6 Verkehrskonzept MACU Kap. 2.5 und 2.6 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung | Ja | Es wurde dargestellt, dass Siedlungsentwicklung und Verkehr gut aufeinander abgestimmt sind. Die Entwicklungsschwerpunkte und die siedlungsbedingten Verkehrspotentiale wurden dargestellt. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1, 2.2 Bericht Siedlung Kap. 4 (wurde dem Bund im Rahmen der Vorprüfung bereits zugestellt) |
| | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrssicherheit | Ja | Das Unfallgeschehen in Chur wurde analysiert. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.7, Planbeilage 2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Umweltbelastung | Ja | | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1.8, Anhang 2 Bericht Siedlung Kap. 2.10 (wurde dem Bund im Rahmen der Vorprüfung bereits zugestellt) |
| 6 | Annahmen offen gelegt und allfälliges Verkehrsmodell hinterfragt. | Ja | Annahmen sind offen gelegt. Ein Verkehrsmodell liegt nicht vor. Dieses würde aufgrund des hohen Anteils an Freizeitverkehr auch nicht Sinn machen. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1, 2.2 |

Fazit

Die Grundanforderung 3 wird erfüllt.

Grundanforderung GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|---|----------|---|---|
| 1 | Raumplanung | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung | Ja | Heutige Besiedlung und BZ-Reserven sind konzentriert und gut auf ÖV ausgerichtet. Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll diese positiven Errungenschaften weiter festigen. Dazu sind Vorgehen und Massnahmen definiert. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.1 KRIP Kap. 5.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungsschwerpunkte definiert | Ja | | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4, 3.2, 4.1 KRIP Kap. 5.2.1 |
| | Differenzierte Massnahmen: Unterscheidung nach Wohnen, Arbeiten, Einkaufs- und Freizeitbereich | Ja | Es wurden die entsprechenden Schwerpunkte festgelegt und die Strategie nach Teilräumen differenziert. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4, 3.2, 4.1 KRIP Kap. 5.2.1 |
| 2 | Strasseninfrastruktur | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Aus- und Rückbauten für verschiedenen Strassenklassen geprüft | Ja | Es wurden Massnahmen bei kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen und Gemeindestrassen einbezogen (Vgl. Massnahmen 11-13). | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2 Verkehrskonzept MACU Kap. 4.1 KRIP Kap. 6.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Betriebliche Massnahmen geprüft | Ja | Insbesondere Busbeschleunigung, Parkplatzbewirtschaftung, Parkleitsysteme, Velotransport (Vgl. Massnahmen 11,15,14,118) | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| 3 | Öffentlicher Verkehr | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Langfristige Angebotskonzepte für Schiene, Bus, Tram entwickelt | Ja | Differenziert nach Fern- und Regionalverkehr der Bahnen und regionaler Busverkehr. | Verkehrskonzept MACU Kap. 4.2 KRIP Kap. 6.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Benötigte Infrastrukturinvestitionen beschrieben und geprüft | Ja | Aufbauend auf dem Angebotskonzept wurden die punktuellen Infrastrukturausbauten festgelegt (Vgl. Massnahmen 17, 18, 19). | Agglomerationsprogramm Anhang 7 Verkehrskonzept MACU |

| | | | | |
|---|---|----|---|--|
| | | | | Kap. 4.2 KRIP Kap. 6.2.1 |
| 4 | Fuss- und Veloverkehr | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkonzept entwickelt | Ja | Bestehend aus Grundsätzen, Velowegnetzen, baulichen Massnahmen und aktiver Förderung | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.8, 4.2.2, Planbeilage 3 Verkehrskonzept MACU Kap. 4.3 KRIP Kap. 6.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen zur Behebung von Mängeln | Ja | Die Massnahmen sind detailliert beschrieben. | Agglomerationsprogramm Anhang 7, Planbeilage 3 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Neue Netzteile geprüft | Ja | Velorouten im Nahverkehr, Anbindung der ÖV-Halte | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.8, Anhang 7, Planbeilage 3 |
| 5 | Kombinierte Mobilität | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung Umsteigeorte geprüft | Ja | Insbesondere Erschliessung der Bahnhöfe für den Langsamverkehr und Bike and Ride an den ÖV-Haltestellen. (Vgl. Massnahmen 101, 105, 110, 119) | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Informationsmassnahmen untersucht | Ja | Die aktive Förderung des Langsamverkehrs beinhaltet auch Informationsmassnahmen (Vgl. Massnahme 120). | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| 6 | Nachfrageseitige Massnahmen geprüft, z.B. Tempolimiten, Verkehrssystem-Management, ÖV-Bevorzugung, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodelle | Ja | Insbesondere Parkleitsysteme, Parkplatzbewirtschaftung, Buspriorisierung (Vgl. Massnahme 11, 14, 15) | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |

Fazit

Die Grundanforderung 4 wird erfüllt.

Grundanforderung GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|---|----------|---|---|
| 1 | Wirksamkeitsanalyse | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Kriterium Qualität Verkehrssystem | Ja | Ist in den Massnahmenblättern beschrieben und in die Projektpriorisierung eingeflossen. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2, Anhang 7 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Kriterium Siedlungsentwicklung nach innen | Ja | Ist in den Massnahmenblättern beschrieben und in die Projektpriorisierung eingeflossen. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2, Anhang 7 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Kriterium Umweltbelastung / Ressourcenverbrauch | Ja | Ist in den Massnahmenblättern beschrieben und in die Projektpriorisierung eingeflossen. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2, Anhang 7 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Kriterium tragbare Kosten | Ja | Ist in den Massnahmenblättern beschrieben und in die Projektpriorisierung eingeflossen. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2, Anhang 7 + 8 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Wirksamkeit im Vergleich zu einem zukünftigen Zustand ohne Massnahmen | Ja | Es wird qualitativ die Entwicklung aufgezeigt die eintreten würde wenn die Massnahmen nicht umgesetzt würden. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1.7, 2.2.6 |
| 2 | Kosten | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Investitionskosten | Ja | Sind bei den einzelnen Massnahmen und in einer Übersicht dargestellt. | Agglomerationsprogramm Anhang 7 + 8 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Betriebskosten | Ja | Sind bei den einzelnen Massnahmen und in einer Übersicht dargestellt. | Agglomerationsprogramm Anhang 7 + 8 |
| 3 | Beststrategie | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Kosten und Wirkung der Massnahmen gegeneinander abwägen | Ja | Ist bei der Priorisierung erfolgt | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkung zwischen siedlungs- / verkehrsplanerischen Massnahmen berücksichtigt | Ja | Insbesondere bei den Entwicklungsschwerpunkten wurde dies berücksichtigt. (Vgl. Massnahmen 12, 104, 110 sowie Kap. 4.1) | Agglomerationsprogramm Kap. 4.1, Anhang 7 |

Fazit

Die Grundanforderung 5 wird erfüllt.

Grundanforderung GA6: Umsetzung und Controlling sind gesichert

| Nr. | Bezeichnung | Erfüllt? | Erläuterungen | Quellen |
|-----|---|----------|--|---|
| 1 | Einbindung in kantonale Planung: Agglomerationsprogramm Teil der kantonalen Planung oder auf kantonalen Richtplan abgestimmt. | Ja | Agglomerationsprogramm ist Teil der kantonalen Planung und wurde vom Kanton und den Regionalverbänden partnerschaftlich erarbeitet. | KRIP |
| 2 | Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms dargelegt | Ja | | KRIP Grundsatzvereinbarung zur Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen in Chur Leistungsvereinbarung zur Erarbeitung eines regionalen Richtplans Langsamverkehr |
| 3 | Ergänzungsmassnahmen ausserhalb Agglomerationsperimeter erwogen | Ja | Das funktionale Einzugsgebiet ist grösser als der BfS-Perimeter. Die Analyse erfolgte grossräumig. Die sich daraus ergebenden Massnahmen wurden in den KRIP aufgenommen. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.1 KRIP |
| 4 | Koordination mit Massnahmen Bund und Nachbarkantone | | | |
| | • Konflikte mit RPG | Ja | Keine Konflikte vorhanden | KRIP |
| | • Konflikte Sachplan Schiene (Bund) | Ja | Es sind keine Konflikte vorhanden. Das Agglomerationsprogramm legt zudem die regionalen Vorstellungen auch für den Sachplan dar, begründet diese und bildet somit eine Grundlage für die Umsetzung des Sachplans | KRIP |
| | • Konflikte Sachplan Strasse (Bund) | Ja | Es sind keine Konflikte vorhanden. Das Agglomerationsprogramm legt zudem die regionalen Vorstellungen auch für den Sachplan dar, begründet diese und bildet somit eine Grundlage für die Umsetzung des | KRIP |

| | | | | |
|---|---|-----------|--|----------------------------------|
| | | | Sachplans | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Nachbarn | Ja | Der Kanton St Gallen und die Region Sarganserland-Walensee waren in die Erarbeitung einbezogen | Verkehrskonzept MACU KRIP |
| 5 | Periodisches, stufengerechtes Controlling vorgesehen | Teilweise | Bei den Massnahmen sind die Controllingelemente aufgeführt | Agglomerationsprogramm, Anhang 7 |

Fazit

Die Grundanforderung 6 wird erfüllt.

Agglomerationsprogramm Chur / Anhang K2

Wirksamkeitskriterium WK1: Qualität des Verkehrssystemsverbessert

| Nr. | Indikator / ausgewiesenen Kenngrösse | Erläuterungen (wichtigste Ergebnisse in Stichworten) | Quellen |
|-----|--------------------------------------|--|---|
| 1 | Reisezeiten im ÖV | Die Massnahme 11 „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ in Kombination mit einer Buspriorisierung auf der Kasernenstrasse verkürzt die Reisezeit im ÖV zwischen Flims/Laax sowie Domleschg und den Zentrum von Chur. Entscheidend ist, dass dadurch auch die Anschlusssicherheit am Bahnhof Chur erhöht wird. Die Massnahmen in Chur West (Mn 12) entlastet die Kasernenstrasse und begünstigt den regionalen ÖV auf der Strasse. Die Massnahme 17 „Städtische Tangentialbuslinie“ verbindet den regionalen ÖV (RhB) mit dem städtischen (Bus) und verkürzt die Reisezeit zwischen der Region und wichtigen städtischen Schwerpunkten (Rheinquartier=Wohnstandort, Spitäler). Die Mn 18 „Dreischienengleis“ verkürzt die Reisezeit zwischen dem Raum Sargans/Walensee und dem Entwicklungsschwerpunkt Ems. | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 11, 12,17, 18 |
| 2 | Qualität im ÖV | Die Massnahme 11 „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ in Kombination mit einer Buspriorisierung auf der Kasernenstrasse verbessert die Anschlusssicherheit am Bahnhof Chur in Richtung Unterland. Die Mn 18 „Dreischienengleis“ führt zu umsteigefreien Beziehungen zwischen dem Raum Sargans/Walensee und dem Entwicklungsschwerpunkt Ems. | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 11 18 |
| 3 | Stausituation im Strassenverkehr | Die Massnahme 11 „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ führt zu einer Entschärfung der Stausituation im Welschdörfli und in der Kasernenstrasse. Die Massnahme 12 „Bessere Erschliessung von Chur West“ in Kombination mit der Massnahme 31 „Umbau Anschluss A13 Chur Süd“ führt zu einer Entlastung der Stausituation im Raum Chur West, auf der äusseren Kasernenstrasse und auf der Kreuzung Sommerau. Die Massnahme 13 „Querverbindung Schanfiggerstrasse“ entlastet die | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 11, 12, 13 |

| | | | |
|---|-----------------------------------|---|---|
| | | Innenstadt vom Durchgangsverkehr nach Arosa. | |
| 4 | Erreichbarkeit | <p>Die Erreichbarkeit wird wie folgt verbessert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arosa-Chur-Unterland, Massnahme 13 „Querverbindung Schanfiggerstrasse“ • Flims/Laax bzw. Domleschg – Chur – Unterland, Massnahme 11 „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ • Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkt Chur-West aus der ganzen Region, Massnahme 12 „Bessere Erschliessung von Chur West“ • Erreichbarkeit von städtischen Schwerpunkträumen aus der Region, Massnahme 17 „Städtische Tangentialbuslinie • Erreichbarkeit zwischen Raum Sarganserland/Walensee und Entwicklungsschwerpunkt Ems, Massnahme 18 „Dreischienengleis“ | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 11, 12, 13, 17, 18 |
| 5 | Intermodalität | <p>Die Massnahme 11 „Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung“ verbessert die Umsteigebeziehung vom Bus auf die Bahn dank Buspriorisierung und erhöhter Fahrplanstabilität. Die Massnahme 17 „Städtische Tangentialbuslinie“ verbessert die Umsteigebeziehung vom Bus auf die Bahn dank einer neuen Buslinie. Die folgenden Massnahmen verbessern die Intermodalität zwischen dem ÖV und dem Langsamverkehr (Mn 105, 109, 118, 119).</p> | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 11 17, 105, 109, 118,119) |
| 6 | Qualität im Fuss- und Veloverkehr | Der Ausbau eines Langsamverkehrsnetzes für den Agglomerationsverkehr und die Anbindung der ÖV-Halte an das LV-Netz erhöhen die Qualität im Fuss- und Veloverkehr. | Agglomerationsprogramm Massnahmen: 101 ff |

Fazit

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Qualität des Verkehrssystems umfassend verbessert.

Wirksamkeitskriterium WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

| Nr. | Indikator / ausgewiesenen Kenngrösse | Erläuterungen (wichtigste Ergebnisse in Stichworten) | Quellen |
|-----|---|--|---|
| 1 | Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten | Die Entwicklungsschwerpunkte sind behördenverbindlich als Vorgabe für die nachfolgenden Planungen festgelegt. Die Massnahmen für die Siedlungsverdichtung sowie die Gebiete mit Verdichtungspotential sind benannt. Vorgehen und Zuständigkeiten sind geklärt | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4, 4.1 KRIP 5.2.1 |
| 2 | Städtebau und Lebensqualität | Aus städtebaulicher Sicht ist insbesondere Massnahme 13 „Querverbindung Schanfiggerstrasse“ wichtig. Dadurch wird ein sensibler Bereich am Rande der Altstadt entlastet, bzw. es wird ein schwerwiegender Eingriff in diesem Bereich verhindert. Die Lebensqualität wird durch die zahlreichen Langsamverkehrsmassnahmen erhöht. | Agglomerationsprogramm Massnahme 13, 101ff |
| 3 | Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten | Vgl. Punkt 2 | |

Fazit

Durch das Agglomerationsprogramm wird die gute Ausgangslage bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr erhalten und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter verstärkt.

Wirksamkeitskriterium WK3: Verkehrssicherheit erhöht

| Nr. | Indikator / ausgewiesenen Kenngrösse | Erläuterungen (wichtigste Ergebnisse in Stichworten) | Quellen |
|-----|--------------------------------------|--|--|
| 1 | Veränderung der Unfallhäufigkeit | Die Massnahme 13 führt zu einer Umlagerung von den engen Innenstadtverhältnissen auf die Südumfahrung. Entlang der alten Strecke sind die Gebäude der Kantonsschule und ein Freibad mit einer entsprechenden Gefährdung der Fussgänger. Es ist darum von einer erheblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit auszugehen. Die Massnahme 11 und 12 führt zu überschaubareren und sichereren Verhältnissen im Raum Chur West und im Welschdörfli. Mit zahlreichen LV-Massnahmen wird die Sicherheit erhöht. | Agglomerationsprogramm, Mn 11, 12, 13, 101ff |
| 2 | Anzahl Tote pro Jahr | Vgl. Punkt 1 | |
| 3 | Anzahl Verletzte pro Jahr | Vgl. Punkt 1 | |
| 4 | Sachschäden pro Jahr | Vgl. Punkt 1 | |

Fazit

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Wirksamkeitskriterium WK4: Umweltverbrauch und Ressourcenverbrauch vermindert

| Nr. | Indikator / ausgewiesenen Kenngrösse | Erläuterungen (wichtigste Ergebnisse in Stichworten) | Quellen |
|-----|--|--|--|
| 1 | Lärmbelastung Schiene und Strasse | Die Massnahmen 11 und 13 führen zu einer Lärmentlastung der Innenstadt. Die Langsamverkehrsmassnahmen führen tendenziell zu einer Lärmentlastung. | Agglomerationsprogramm Massnahmen 11, 13, 1001ff |
| 2 | Luftbelastung | Die Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und die Konzentration der Aktivitäten an den Entwicklungsschwerpunkten führen tendenziell zu einer Reduktion des Verkehrs bzw. zu günstigen Voraussetzungen für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Die Langsamverkehrsmassnahmen führen zu einer Förderung des Langsamverkehrs und tendenziell zu einer Senkung der CO2-Emissionen. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4, 4.1 KRIP 5.2.1 Massnahmen 101ff, |
| 3 | Klima / CO2-Emmissionen | Vgl. Punkt 2 | |
| 4 | Flächenbeanspruchung | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsflächen | Entwicklungsschwerpunkte sind festgelegt, Verdichtungsgrundsätze sind festgelegt. Verdichtungsgebiete sind festgelegt. Zuständigkeit und Verfahren sind festgelegt. | Agglomerationsprogramm Kap. 2.2.4, 4.1 KRIP 5.2.1 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsanlagen | | |
| 5 | Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen | Es sind keinen neuen Nutzungen vorgesehen die zu erheblichen Zerschneidungseffekten der Landschaft führen würden. Die bestehende Zerschneidung durch die A13 wird durch die Massnahme 33 „Verlegung der Nordspur A13 Trimmis“ reduziert. | Agglomerationsprogramm Massnahme 33 |

Fazit

Durch das Agglomerationsprogramm wird die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert.

Wirksamkeitskriterium WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

| Nr. | Indikator / ausgewiesenen Kenngrösse | Erläuterungen (wichtigste Ergebnisse in Stichworten) | Quellen |
|-----|---|--|---|
| 1 | Investitionskosten | Wurden bei den einzelnen Massnahmen beurteilt | Agglomerationsprogramm Anhang 7 |
| 2 | Betriebs- und Unterhaltskosten | Vergleiche Punkt 1 | |
| 3 | Zusätzliche Abgeltung | Vergleiche Punkt 1 | |
| 4 | Auslastung und Wirtschaftlichkeit | Vergleiche Punkt 1 | |
| 5 | Finanzierungsschlüssel zwischen Bund / Kanton / Gemeinden | Ein Finanzierungsschlüssel liegt vor. Für die kurzfristigen Massnahmen in Chur ist der Finanzierungsschlüssel zudem in einer Grundsatzvereinbarung festgehalten. | Agglomerationsprogramm Anhang 8 Grundsatzvereinbarung zur Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen in Chur |
| 6 | Tragbarkeit der Kosten (Zeitraum, Etappierbarkeit, jährliche Belastung) | Eine Etappierung erfolgte durch die Priorisierung in eine n A-, B- und C-Liste. Die Tragbarkeit der Kosten wurde beurteilt. | Agglomerationsprogramm Kap. 4.2.1 |

Fazit

Die Investitions- und Betriebskosten sind beurteilt.