

Agglomerationsprogramm Chur der zweiten Generation

Richtplananpassung

- Im Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans werden die bestehenden Unterkapitel 6.2 und 6.2.1 durch den nachfolgenden Text ersetzt.
- Es erfolgt kein neuer kartographischer Eintrag in die Richtplankarte.

6.2 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme

6.2.1 Agglomeration Chur und Umgebung

A Ausgangslage

Die Agglomeration Chur und Umgebung lässt sich in zwei Betrachtungsräume gliedern:

- Das funktionale Einzugsgebiet des Zentrums Chur umfasst weite Teilgebiete von Nordbünden und reicht bis in den Raum Sargans - Walensee
- Die Agglomeration Chur umfasst gemäss Bundesamt für Statistik (BfS) den Kernraum im Bündner Rheintal.

Eine Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund im Rahmen der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist gemäss BfS nur in der Agglomeration Chur und nur für bestimmte Massnahmen möglich. Die Verkehrssituation in der Agglomeration Chur ist aber sehr stark von den Verkehrsbeziehungen im funktionalen Einzugsgebiet geprägt. Im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption wurden darum Analyse, Ziele, Strategien und Massnahmen grossräumig und umfassend erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Bericht zum Agglomerationsprogramm Chur festgehalten.

«Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund» s. Erläuterungen

Das Agglomerationsprogramm beinhaltet eine vertiefte Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens hinsichtlich:

«Bericht Agglomerationsprogramm Chur» s. Erläuterungen

- Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner
- Pendlerverkehr
- Einkaufsverkehr
- Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene
- wichtigen Problembereichen (Engpässe)
- Verkehrspotenzialen.

Die wichtigsten Erkenntnisse für das funktionale Einzugsgebiet sind:

- Das Verkehrsaufkommen ist zum grössten Teil «hausgemacht». Es handelt sich dabei insbesondere um Binnen-, Ziel- und Quellverkehr.
- Die Anbindung der Agglomeration Chur als Ganzes an schweizerische und europäische Ballungsräume und an den Flughafen Zürich befriedigen quantitativ und qualitativ nicht.
- Einzelne Teilgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen sind für den Ziel- und Quellverkehr ungenügend erschlossen (Kapazitätsengpässe auf der Strasse und unbefriedigende Transportketten beim öffentlichen Verkehr). Dies trifft insbesondere auf das Entwicklungsgebiet Chur West und auf die grossen Tourismusdestinationen Flims-Laax und Lenzerheide zu.
- Die Vernetzung wichtiger Teilgebiete des öffentlichen Verkehrs ist teilweise ungenügend. Dies betrifft insbesondere Verkehrsbeziehungen, die über Chur hinausreichen sowie solche zwischen dem Bündner Rheintal und dem Prättigau.
- An Spitzentagen wird das funktionale Einzugsgebiet von Durchgangsverkehr auf der Strasse, inklusive grossräumigem Transitverkehr, stark belastet.
- Sehr häufig kommt das Privatauto auch für Fahrten zum Einsatz, für die der öffentliche Verkehr ein gutes Angebot bereithält, so etwa nach und von den regionalen Zentren sowie innerhalb von Chur.
- Das Privatauto wird oft auch für Kurz- und Kürzestdistanzen benutzt, die bequem

«Quantitative und qualitative Merkmale von ÖV-Verbindungen» s. Erläuterungen

«Erschliessung Tourismuszentren» s. Erläuterung

per Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden könnten. Der Besetzungsgrad der Autos ist in der Regel tief.

- Die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs sind in der Regel ausreichend. Hinsichtlich Fahrzeit und Anzahl Kurse bestehen aber insbesondere in den peripher gelegenen Gebieten Defizite.
- Die Angebote für den Langsamverkehr, d. h. die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, sind sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend.

In Bezug auf die Agglomeration Chur ergeben sich (gemäss BfS) zusätzlich folgende Erkenntnisse:

- Die wichtigsten Verkehrsengpässe liegen in Chur und dort insbesondere auf den Zufahrtsachsen. So sind verschiedene städtische Strassenabschnitte während der werktäglichen Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Davon ist auch der städtische und regionale öffentliche Busverkehr stark betroffen.
- In den Gebieten Chur West, Chur Nord, Landquart und Domat/Ems bestehen Verkehrsengpässe sowie ein erhöhter Koordinationsbedarf zwischen der Siedlungsentwicklung und der verkehrstechnischen Erschliessung.
- Das RhB-Netz und die Bahn- und Busangebote sind noch nicht abschliessend auf den Halbstundentakt der SBB zwischen Chur und Zürich vorbereitet. Verschiedene Massnahmen müssen noch umgesetzt werden. Angestrebt ist ein systematischer Halbstundentakt einer S-Bahn Schiers – Rhäzüns / Thusis.
- Zwischen Rhäzüns und Malans besteht ein grosses Potential für den Velonahverkehr. In verschiedenen Abschnitten fehlt ein zusammenhängendes, engmaschiges Radnetz mit direkten und sicheren Verbindungen.

Ausgehend von den wichtigsten Verkehrsbeziehungen werden verkehrsplanerische Ziele und Strategien formuliert. Gestützt darauf werden die Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und die Parkierung, den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr hergeleitet. Die Massnahmen werden priorisiert und in Massnahmenblättern beschrieben (Nennung der Beteiligten, Festlegung des Vorgehens, der Fristen und der Finanzierung sowie Darstellung der Abhängigkeiten).

B Leitüberlegungen

■ Zielsetzung

Die Agglomeration Chur und Umgebung wird mit dem öffentlichen Verkehr optimal an die Metropolitanräume Zürich, München und Mailand sowie an die Städte St.Gallen und Bregenz angebunden. Innerhalb der Agglomeration Chur werden die Gemeinden und die Zentren durch regional vernetzte und optimierte Angebote für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr miteinander verbunden. Dies erfolgt, wo erforderlich, durch einen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sowie durch angebotsseitige Massnahmen beim öffentlichen Verkehr.

«Angebots-
seitige Mass-
nahmen» s. Er-
läuterungen

■ Grundsätze

Die äussere Erschliessung der Agglomeration verbessern

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

6.4.1

«Äussere Er-

<ul style="list-style-type: none"> – SBB-Fernverkehrsangebot von und nach Zürich/Mittelland/Flughafen Zürich und Rheintal/Bodensee ausbauen – Erreichbarkeit der Tourismuszentren Flims-Laax und Lenzerheide mit den regionalen Buskursen verbessern – Engpässe im städtischen Strassennetz zur besseren Erreichbarkeit von Arosa/Schanfigg beheben – Langfristige alternative ÖV-Angebote, z.B. Richtung Lenzerheide, rechtzeitig erkennen und einbeziehen 	schliessung verbessern» s. Zukunftsbild
Den regionalen und städtischen öffentlichen Verkehr optimieren	6.4.1 «Ergänzung Busliniennetz», «Trennwirkung der Bahn in Siedlungen» s. Zukunftsbild
Es gelten die folgenden Stossrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> – Das Zugsangebot im bestehenden Bahnnetz ausbauen und optimieren – Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB-Stationen, inklusive behindertengerechter Perrons – Trennwirkung der Bahn in Siedlungen mildern – Ergänzung und Optimierung des Busliniennetzes und der Busangebote – Priorisierung des regionalen und städtischen Busverkehrs auf den Einfallsachsen von Chur 	„Bahnnetz ausbauen und optimieren“ s. Erläuterungen
Die Intermodalität verbessern	«Intermodalität verbessern» s. Zukunftsbild
Es gelten die folgenden Stossrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> – Fahrplanmässige Koordination der Angebote von SBB, RhB und Bus optimieren – Gute Umsteigebedingungen zwischen öffentlichem Verkehr und anderen Verkehrsträgern schaffen/gewährleisten – Anschlusssicherheit vom Bus auf die Bahn dank Buspriorisierung auf den Einfallsachsen von Chur erhöhen – Erschliessung der Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch den Langsamverkehr verbessern 	
Engpässe beheben, Strassennetz punktuell ausbauen und Parkierung ordnen	6.1 «Engpässe beheben» s. Zukunftsbild «Arbeitsplatzgebiete» s. Kap. 5.2
Es gelten die folgenden Stossrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> – Optimierung der Einfallsachsen von Chur, abgestimmt auf die verschiedenen Verkehrsträger, unter Berücksichtigung der zukünftigen Siedlungsentwicklung und unter weitgehender Wahrung der historischen Bausubstanz am Rand der Altstadt – Bessere Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete durch die verschiedenen Verkehrsträger – Beschränkung der Angebote öffentlich zugänglicher Parkplätze insbesondere an Standorten mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr – Kostendeckende und verursachergerechte Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze – Zweckmässige Lenkung des Verkehrs nach den grossen Parkieranlagen 	
Den Langsamverkehr fördern	6.5
Es gelten folgende Stossrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Angebote für den Langsamverkehr im Nahbereich – Verbesserte Erschliessung von Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – Anreize zur vermehrten Benützung des Langsamverkehrs 	

- Ausbau der Angebote für den Veloverkehr bei Fernfahrten

C Verantwortungsgebiete

Die betroffenen Regionalverbände wirken an einer Trägerschaft (Kooperationsplattform) zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie für bedeutende Vorhaben mit regionaler oder überregionaler Auswirkung mit.

Federführung: Amt für Raumentwicklung

Die Koordination bei der Realisierung der Verkehrsvorhaben und Massnahmen erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms durch den Kanton. Die Realisierung erfolgt stufengerecht. Einzelheiten werden im Rahmen von Programmvereinbarungen festgelegt.

Federführung: Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement

Die Projektierung der kommunalen Massnahmen erfolgt durch die Gemeinden in Absprache mit dem Kanton (BVFD). Wo erforderlich werden die Anschlusspunkte mit den betroffenen Nachbargemeinden vereinbart und darauf abgestimmt.

«Kommunale
Massnahmen»

s. Erläuterungen

Federführung: betroffene Gemeinde

D Erläuterungen und zusätzliche Informationen

- **Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund:** Im Rahmen des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds sieht der Bund auch die Finanzierung von Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr vor (Finanzierung von Agglomerationsprogrammen). Der Bund beteiligt sich mit maximal 50%. Beiträge werden ausgerichtet für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die (gemäss BfS) innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Der beitragsberechtigte Perimeter in der Agglomeration Chur umfasst die Gemeinden im Rheintal zwischen Trin, Rhäzüns und Malans.
- **Bericht Agglomerationsprogramm Chur:** Das Agglomerationsprogramm Chur wird in einem Bericht erläutert. Er beschäftigt sich vertieft mit:
 - der Analyse des Verkehrsgeschehens (Verkehrszahlen, Engpässe, Unfallschwerpunkte),
 - dem Beschrieb der Verkehrsmassnahmen,
 - der Priorisierung der Massnahmen und der Bildung von Massnahmenpaketen,
 - dem Aufzeigen von Kosten, Finanzierung und Umsetzung.
- **Quantitative und qualitative Merkmale von ÖV-Verbindungen:** Eine Verbindung des öffentlichen Verkehrs wird quantitativ durch die Anzahl Verbindungen pro Tag bzw. in der massgebenden Stunde und die Kapazität der Angebote bestimmt, qualitativ insbesondere durch die Reisezeit und den Reise- und Umsteigeekomfort. **Erschliessung Tourismuszentren:** Die touristischen Zentren Flims-Laax und Lenzerheide, welche nur mit dem Bus erreichbar sind, stellen besondere Anforderungen in Bezug auf die Kapazität und die Spitzenbelastungen der Zubringerachsen. In diesen Zentren wird die zu erwartende Verkehrsentwicklung die bereits heute bestehenden Spitzenbelastungen übersteigen und zu einer Zunahme von Stausituationen führen. Die grössten Engpässe bestehen auf dem Stadtgebiet Chur. Mittelfristig steht darum die alle Verkehrsarten umfassende und

auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Optimierung der städtischen Einfallssachsen im Vordergrund.

- **Angebotsseitige Massnahmen:** Insbesondere beim öffentlichen Verkehr wird unterschieden zwischen a) Infrastrukturmassnahmen und b) Massnahmen beim Angebot. Die Infrastrukturen (Geleise, Bahnhöfe etc., aber auch Strassen, Busspuren etc.) stellen die Voraussetzung dar, dass das angestrebte Angebot des öffentlichen Verkehrs (Anzahl Zugs- bzw. Kurspaare pro Tag, Qualität des Angebots hinsichtlich Komfort und Reisezeit) überhaupt verwirklicht werden kann.
- **Zugsangebot ausbauen und optimieren:** Im Regionalverkehr bildet der angestrebte systematische Halbstundentakt einer S-Bahn Schiers-Rhätzüns / Thusis mit modernem Rollmaterial das wichtigste Ausbauprojekt.
- **Kommunale Massnahmen:** Die Mehrheit der Verkehrsmassnahmen sind kommunale Massnahmen. Ausnahmen bilden Massnahmen im Bereich von Kantonsstrassen sowie bei den Bahnen und regionalen Busverbindungen.

Tabelle 6.1 Die Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Chur der zweiten Generation (A2 = Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation)

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objekt- liste
Massnahmen öffentlicher Verkehr		
A2-01	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB-Stationen (Neue Massnahme)	
A2-02	Optimierung Buserschliessung Stadtgebiet Chur (Weiterentwicklung Massnahme Nr. M17)	01.TB.14
A2-03	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur (Neue Massnahme)	
A2-04	Neue Busführung in Landquart Tardis (Neue Massnahme)	
A2-05	Neue Busführung in Domat Ems (Neue Massnahme)	
Massnahmen motorisierter Individualverkehr		
A2-06	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse (Neue Massnahme)	06.TS.01
A2-07	Optimierung Strassennetz in Chur West (Weiterentwicklung Massnahme Nr. M12)	01.TS.08
A2-08	Neuer Anschluss im Raum Tardis an Deutsche Strasse (Neue Massnahme)	
A2-09	Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse (Neue Massnahme)	
Massnahmen Langsamverkehr		
A2-10	Optimierung und Koordination Langsamverkehr (Weiterentwicklung Massnahmen Nr. M101-M117)	01.TF.01

Tabelle 6.2 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur der ersten Generation, welche vom Bund unterstützt werden und neben den Massnahmen der zweiten Generation bestehen bleiben (M = Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation mit entsprechender Nummerierung)

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objekt- liste
Massnahmen öffentlicher Verkehr		
M17	Städtische Tangentialbuslinie Chur	01.TB.14
Massnahmen motorisierter Individualverkehr		
M14	Parkleitsystem Stadt Chur	
M11	Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung	11.TS.06
M12	Bessere Erschliessung von Chur West	01.TS.08
Massnahmen Langsamverkehr		
M101-M117	Velorouten für den Nahverkehr im Bündner Rheintal	01.TF.01

E Objekte

Siehe Kapitel 6.3.2, Abschnitt E (Strassenausbau und -erhaltung)

Siehe Kapitel 6.4.1, Abschnitt E (Angebote des öffentlichen Verkehrs)

Siehe Kapitel 6.4.2, Abschnitt E (Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs)

Siehe Kapitel 6.5, Abschnitt E (Langsamverkehr)

Massnahmen Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Bereich ÖV

- A2-01

Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen
- A2-02

Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur
- A2-03

Busbeschleunigung auf Einfallsachsen von Chur
- A2-04

Neue Busführung in Landquart Tardis
- A2-05

Neue Busführung in Domat/Ems

Bereich MIV

- A2-06

Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse
- A2-07

Optimierung Strassennetz in Chur West
- A2-08

Neuer Anschluss Raum Tardis in Deutsche Strasse
- A2-09

Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse

Bereich LV

- A2-10

Optimierung und Koordination Langsamverkehr

Massnahmen Agglomerationsprogramm der 1. Generation

- M17

Städtische Tangentialbuslinie Chur
- M119

Bike and Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV
- M11

Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung
- M12

Bessere Erschliessung von Chur West
- M14

Parkleitsystem Stadt Chur
- M101
-117

Velorouten für den Nahverkehr im Rheintal

Zukunftsbild Verkehr

- Merkmale
- Autobahn
- Autobahnanschluss
- Linien SBB
- Linien RhB
- Bahnhaltestelle
- Buslinien
- Hochspannungsleitungen

Strategie

- Äussere Erschliessung verbessern

Gesamtverkehr (MIV/ÖV)
- Öffentlicher Regionalverkehr optimieren

Bestehendes Bahnnetz: Angebot optimieren/ Zugang und Ausstattung

Trennwirkung der Bahn in Siedlungen mildern

Busliniennetz ergänzen und optimieren

Intermodalität verbessern

Optimierung Umsteigebeziehungen (Fahrpläne, Umsteigebedingungen, Anschlusssicherheit, Anschluss an Langsamverkehr)

Engpässe umfassend beheben

Stadtzugänge optimieren (MIV/ÖV/LV)

Beheben Flaschenhals MIV

Langsamverkehrsverbindungen optimieren

Schwerpunkträume

06.06.2012
VECTOR25, Swisstopo
Quelle:
Hartmann & Sauer Raumplaner und Verkehrsingeniere
Autoren:
Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG
Charlerstrasse 47, 8800 Pfäfers SZ